



Quartiervertretung Stadtteil 4  
3000 Bern  
info@quavier.ch  
www.quavier.ch

Verein QUAV 4  
Quartiervertretung Stadtteil 4  
3000 Bern

## **Einschreiben**

Bundesamt für Verkehr  
Sektion Bewilligungen II  
3003 Bern

Bern, 23. September 2024

VE-BE50-0000000167

**Ordentliches Plangenehmigungsverfahren, Ordentliches eisenbahnrechtliches Plangenehmigungsverfahren: Planvorlage von BERNMOBIL betreffend Thunstrasse West, Gleisersatz Helvetiaplatz - Luisenstrasse. Fahrleitungersatz Helvetiaplatz-Thunplatz**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir erheben hiermit

## **Einsprache**

gegen das rubrizierte Baugesuch von Bernmobil.

### **I. Anträge**

#### **A. Ad Zurückweisung**

*Es sei das Baugesuch an die Bauherrin zur Verbesserung der Publikation zurück zu weisen, insbesondere sei von Amtes wegen anzuordnen, die Auflage in den gemäss EBG vorgesehenen Publikationsorganen der Gemeinde zu wiederholen, zusätzlich sei die Bauherrin von Amtes aufzufordern, dass im Projekt die Auswirkungen auf die übrigen Verkehrsteilnehmer aufgezeigt werden; es sei die Auflage danach neu zu publizieren und dafür eine neue Frist anzusetzen; eventualiter sei nebst dem Verfahren gemäss EBG ein separates zusätzliches normales Baugesuch mit den Verkehrssicherheitsmassnahmen etc. zu publizieren.*

Eventuell

1. Es sei von Amtes wegen zu prüfen, ob die Publikation ordnungsgemäss erfolgte; es sei die Bauherrin von Amtes, aufzufordern, neu zu publizieren und die nötigen Verbesserungen vorzunehmen.
2. Es sei von Amtes fest zustellen, dass das Projekt – entgegen den Ausführungen im technischen Bericht erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer habe; es sei die Bauherrin anzuweisen, die nötigen Massnahmen aufzuzeigen;

## **B. Ad Anträge**

1. Die Plangenehmigung sei nicht zu erteilen;
2. Auf die Realisierung des Projektes in der jetzigen Form sei zu verzichten;
3. Es seien Auswirkungen der Vorlage auf die Verkehrssicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, inkl. Personen mit Mobilitäts Einschränkungen, Velofahrer, Motorisierter Verkehr - Gewerbe und Private- , Busse) abzuklären, die Bauherrin habe eine im Interesse aller Verkehrsteilnehmer und der Verkehrssicherheit liegende Lösung zu erarbeiten;
4. Es sei auf Mischverkehrslösungen (Velofahren auf Trottoirs stadtauswärts und stadteinwärts) zu verzichten; Velofahren auf Trottoirs stadtauswärts und stadteinwärts) sei zu verbieten; es seien der Bauherrin die nötigen Auflagen zu machen;
5. Es sei sicher zu stellen, dass im Rahmen des Projekts die nötigen Massnahmen zum Schutz der Fussgänger getroffen werden; es seien der Bauherrin die nötigen Auflagen zu machen,
6. Es sei sicher zu stellen, dass im Rahmen des Projekts die nötigen Massnahmen zum Schutz der Velofahrer getroffen werden; es seien der Bauherrin die nötigen Auflagen zu machen
7. Es sei sicher zu stellen, dass im Rahmen des Projekts die nötigen Massnahmen getroffen werden, damit der Verkehr im Quartier (Zugang zu den Liegenschaften und in das Quartier) sowie die Zu- und Wegfahrt zur Autobahn ohne wesentliche Einschränkungen weiterhin möglich bleiben; es seien der Bauherrin die nötigen Auflagen zu machen;
8. Es sei sicher zu stellen, dass im Rahmen des Projekts dem Quartier und insbesondere den Geschäften an der Thunstrasse die Zufahrt zu den Geschäften und die nötigen Kunden-Parkplätze in kurzer Fussdistanz zu den Geschäften verbleiben; es seien der Bauherrin die nötigen Auflagen zu machen;
9. Es sei sicher zu stellen, dass die Aspekte der Denkmalpflege eingehalten werden; es seien der Bauherrin die diesbezüglich nötigen Auflagen zu machen;
10. Es sei sicher zu stellen, dass die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) eingehalten werden; es seien der Bauherrin die diesbezüglich nötigen Auflagen zu machen;
11. Es seien während der Bauphase die nötigen Massnahmen zum Schutz der Fussgänger und der Personen, die unter Mobilitätseinschränkungen leiden, zu treffen, insbesondere sei das Velo-Fahren auf den Trottoirs zu verbieten, es seien der Bauherrin die nötigen Auflagen zu machen; insbesondere sei eine Auswegroute für Velos zu prüfen;
12. Es seien während der Bauphase die nötigen Massnahmen zum Schutz der Velofahrer zu treffen, insbesondere sei das Fahren auf den Trottoirs zu verbieten; es seien der Bauherrin die nötigen Auflagen zu machen;
13. Es seien während der Bauphase die nötigen Massnahmen zu erlassen, dass die Geschäfte im Quartier weiterhin erreichbar sind und über die nötigen Parkplätze

*verfügen, es sei das Bauvorhaben mit den Sanierungsarbeiten auf der Kirchenfeldbrücke abzustimmen; es seien der Bauherrin die nötigen Auflagen zu machen;*

*Alles unter Kostenfolge*

## II. Formelles

1. Die Einsprecherin ist die Quartiervertretung des Stadtteils 4. Die Quartiervertretung sichert die Partizipation der Bevölkerung des Stadtteils IV in Bern. Sie erfüllt einen Auftrag gemäss dem Reglement über die politischen Rechte. Sie ist offizielles Ansprechorgan für die Stadtverwaltung.

Unter dem Namen «Quartiervertretung Bern 4» (QUAV 4) besteht seit über 30 Jahren ein gemeinnütziger, politisch und konfessionell unabhängiger Verein im Sinne von Art. 60ff ZGB mit Sitz in Bern-Ost.

Die Einsprecherin ist deshalb klar zur Einsprache legitimiert. In unzähligen Einspracheverfahren seit vielen Jahren wurde die Legitimation anerkannt. Im Bestreitungsfall seien die entsprechenden Akten zu edieren und die Einsprecherin sei aufzufordern, weitere Unterlagen nach zu reichen.

2. Die Frist zur Einreichung der Einsprache läuft bis zum 24. September 2024.
3. Die angerufene Behörde ist zur Behandlung der Einsprache zuständig.

### Beweismittel:

- Publikation
- GO Stadt Bern
- Statuten,

**werden auf Aufforderung des BAV nachgereicht**

## III. Begründung

### Vorbemerkungen

**Das Baugesuch ist - nach Auffassung der Einsprecherin - nicht richtig publiziert worden. Es fehlte u.E. die Publikation im zuständigen Gemeindepublikationsorgan.**

**Zudem entspricht es schlichtweg nicht den Tatsachen, dass wenn im technischen Bericht festgehalten wird (S. 10), dass das Bauvorhaben keine Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit habe.**

**Nach der im Hauptstandpunkt vertretenen Auffassung müsste das BAV als zuständige Leitbehörde auch die Auswirkungen der Verkehrssicherheit auf die übrigen Verkehrsteilnehmer aufzeigen.**

**Dieser wichtige Punkt wurde im Gesuch nicht aufgenommen.**

**Das Gesuch ist deshalb entsprechend zu ergänzen, eventualiter, d.h. wenn das BAV – entgegen dem Hauptstandpunkt der Einsprecherin – doch der Auffassung sein sollte, dass diese Fragen nicht im eisenbahnrechtlichen Verfahren geklärt werden könne, müsste zusätzlich ein separates Baugesuch nach BauG mit den vorgesehenen Massnahmen aufgelegt werden.**

### **Art. 1** (ad Publikation)

Das Gesuch ist wohl vorschriftsmässig im Amtsblatt des Kantons publiziert worden, hingegen nicht im amtlichen Publikationsorgan der Gemeinde Bern, das heisst auf der Webseite der Gemeinde Bern, wie es Artikel 18d Absatz 2 des Eisenbahngesetzes vorschreibt. Da findet sich nicht einmal der Hinweis, dass das Gesuch auf dem Bauinspektorat zur Einsicht aufliege. Eine nachträgliche Möglichkeit, die Gesuchsakten elektronisch zu beziehen als Entgegenkommen von Bernmobil genügt da auch nicht, um die gesetzliche Anforderung zu erfüllen.

[Art. 18d<sup>12</sup> Anhörung, Publikation und Auflage](#)

<sup>2</sup> Das Gesuch ist in den amtlichen Publikationsorganen der betroffenen Kantone und Gemeinden zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.

Angesichts dieses nicht heilbaren Mangels erweist sich die verbesserte Neuauflage als unumgänglich und für Betriebsbewilligungen dieser Eisenbahnanlagen.

Beweismittel:  
Publikationen

### **Art. 2** (ad Geltungsbereich und Verkehrssicherheit)

Nach Eisenbahngesetz ist das BAV zuständig für Baugesuche, die Eisenbahnanlagen betreffen. Im Hauptstandpunkt stellt sich die Einsprecherin auf den Standpunkt, dass das BAV als zuständige Leitbehörde auch zwingend die Frage der Verkehrssicherheit prüfen muss.

Gerade für Fussgänger und Velofahrer hat die Verlegung der Trampuren erhebliche Auswirkungen. Der Mischverkehr auf Trottoirs ist für Velos und Fussgänger gefährlich. Ebenfalls kann die falsche Anordnung der Tramgeleise zu schweren Velofahrunfällen führen. Dies ist als notorisch anzusehen.

Im technischen Bericht werden unverständlicherweise gleichwohl die Notwendigkeit der Durchführung von Massnahmen für die Verkehrssicherheit verneint.

Das BAV wird spätestens bei Vornahme eines Augenscheines feststellen, dass diese Einschätzung der Bauherrin falsch ist und Massnahmen durchgeführt werden müssen. Da das Baugesuch und der eingereichte technische Bericht hier von falschen Sachverhaltsannahmen ausgehen, muss das Gesuch zur Verbesserung zurückgewiesen werden.

Sollte das BAV – entgegen dieser Auffassung– sich nur auf das eisenbahnrechtliche Verfahren beschränken, müsste die Neuausschreibung in zwei separaten Verfahren mit getrennter Publikationen erfolgen:

- das Eisenbahntechnische nach dem BAV-Verfahren
- der Rest nach BauG.

Art. 1<sup>o</sup> Gegenstand und Geltungsbereich

<sup>1</sup> Dieses Gesetz regelt den Bau und Betrieb von Eisenbahnen.

<sup>2</sup> Die Eisenbahn umfasst die Infrastruktur und den darauf durchgeführten Verkehr.<sup>z</sup>

Dass vorliegende Projekt von Bernmobil sieht den Bau einer Fussgängerinsel beim oberen Ende der Haltestelle Luisenstrasse (bei Nr.20 Vaudoise) vor. (Siehe Gesuchsunterlagen 11.01. – 02 GTU). Im technischen Bericht (Gesuchsunterlagen 01.04) ist auf Seite 11 zu lesen:

*Fussverkehr. Für den Fussverkehr sind keine zusätzlichen Massnahmen vorgesehen. Einzig an der Haltestelle «Luisenstrasse» wird Seite stadtauswärts eine neue Fussgängerschutzinsel angeordnet, um das Queren der Thunstrasse sicherer zu gestalten.*

Die Bewilligung für den Bau einer Fussgängerinsel würde bei dieser Auslegung nicht in die Kompetenz des BAV sondern in die Kompetenz der kantonalen und kommunalen Baubewilligungsbehörden. Das heisst, dass der Bau einer Fussgängerinsel im städtischen Verfahren publiziert werden muss und beim Regierungsstatthalteramt angefochten werden kann.

Dies wurde auch bei der Publikation zum Fischermätteliträm so gemacht: das Eisenbahntechnische nach BAV-Verfahren, das übrige nach städtischem Verfahren.

Dass dieses doppelte Verfahren üblich und korrekt ist, geht auch aus zwei Baubewilligungsverfahren hervor, die 2023 liefen. Bernmobil wollte die Tramhaltestellen Thunplatz und Burgernziel je um einige Meter verlängern, weil sie für die neuen Tramlinien etwas zu kurz waren. Beide Verfahren liefen nach kommunalem Baurecht ab, also elektronische Publikation auf der Webseite der Stadt Bern unter Baubewilligungen abrufbar. (Baugesuch Thunplatz 202 3 - 0 2 5 2, Baugesuch Burgernziel 2023-0251).

Die Länge eines Haltestellenperrons und die Höhe der Haltekante haben nichts mit dem Bau und Betrieb einer Eisenbahnanlage zu tun. Die Eisenbahnanlage funktioniert nämlich unabhängig von der Höhe der Haltekante. Bei der Haltestelle Brunnadern ist die Höhe der Haltekante 0 cm über Gleisniveau, bei andern Bernmobilhaltstellen kann die Haltekante bis 27 cm über Schienenhöhe sein. Das heisst: Länge und Kantenhöhe eines Einstiegperrons sind keine Voraussetzungen für den Betrieb einer Eisenbahn. Eine Haltestelle (Beispiel Brunnadernstrasse) funktioniert auch ohne Einstiegperron und ohne erhöhte Haltekante. Deshalb ist es logisch und nachvollziehbar, dass die Stadt Bern eine Änderung einer Haltekante im städtischen Bauverfahren ausschreibt, wie es in den Fällen Thunplatz und Burgernziel der Fall war.

Beweismittel:

Publikationen

Augenschein vor Ort

Begehung

Einholen eines unabhängigen Fachberichts

### **Art. 3**

(ad Abstimmung mit anderen Bauvorhaben/Parkplätze)

Erst 2022 wurden die Geleise an der Thunstrasse zwischen Luisenstrasse und Thunplatz ersetzt. Das war für die Anwohnerinnen und Anwohner mit wochenlangen Belästigungen und Unannehmlichkeiten verbunden. Für die zahlreichen Dienstleistung- und Gewerbebetriebe an der Thunstrasse West resultierten erhebliche Zugangsschwierigkeiten und Umsatzeinbussen. Es wurde schon damals verlangt, dass Bernmobil die gesamte Strecke Thunplatz – Helvetiaplatz auf einmal saniert. Es ist unzumutbar, schon nach 4 Jahren wieder eine wochenlange Gleissanierung durchzuführen. Die Geleise sind auch nicht in einem derart schlechten Zustand, dass nicht mehr zugewartet werden kann.

Es gab wohl auf diesem Teilstück ganz sporadisch kleine Ausbesserungen. Aber es war im Zeitraum 2016 bis 2024 nie nötig, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit nach unten anzupassen. Hingegen wurde schon 2016 alarmistisch der bevorstehende Zusammenbruch der Tramverbindung angesagt.

Die gute Erreichbarkeit der Geschäfte und genügend in kurzer Distanz erreichbare Parkplätze sind für die Geschäfte im Quartier zentral. Dies muss auch während der Bauzeit respektiert werden.

#### Beweismittel:

Die bisher genannten

### **Art. 4**

(ad Massnahmen für die Verkehrssicherheit während der Bauzeit)

Die Bauherrschaft sieht während der Bauzeit Massnahmen vor, um den Fussgänger- und Veloverkehr sicherzustellen. Diese Massnahmen genügen allerdings überhaupt nicht. Fussgänger, Kinder, Behinderte und Senioren werden während der Bauzeit leider nur absolut unzureichend geschützt.

Das Trottoir stadtauswärts (Südseite) zwischen Helvetiaplatz und Thunplatz ist eine Mischverkehrsfläche. Schon ohne Baustelle herrschen heute unhaltbare Zustände. Schnelle E-Bikes mit gelben Nummern, die auf der Mischfläche verboten sind (ausser bei ausgeschaltetem Motor, aber infolge der Steigung nach dem Thunplatz haben alle den Motor eingeschaltet), fahren täglich zu Hunderten über diese Mischfläche. Dazu wird auf dieser Fläche auch abwärts gefahren, obwohl das Trottoir nur für Zweiräder stadtauswärts geöffnet ist. Die Zahl der Zweiräder hat sich in den letzten 10 Jahren verdoppelt, und heute sind darunter rund 70% E-Bikes, die mit Geschwindigkeiten bis 30 km/h fahren. Dazu kommen Lastenvelos und Zweiräder mit Anhänger, ferner Trottinette und ebenfalls verbotenerweise E-Roller. Dazu wird auf dem nördlichen Trottoir, das keine Mischfläche ist, ständig Velo gefahren in beiden Richtungen, ohne dass die Behörden je einschreiten.

Trotzdem will die Bauherrschaft während der Bauzeit weiter die Trottoire für Zweiräder offenhalten, und dies, obwohl klar ist, dass während der Bauzeit wesentlich mehr Zweiräder auf die Mischfläche drängen werden, wie im Technischen Bericht ausdrücklich vermerkt wird.

*Seite 8 Technischer Bericht: Auf dem Gehweg hinter der Haltekante (der Haltstelle Luisenstrasse) sind Velos gestattet, jedoch nicht verpflichtet, den Gehweg zu benutzen. Aufgrund der engen und unübersichtlichen Situation beim Zugang von Gewerbebetrieben, verkehrt ein beträchtlicher Teil der Velos auf der Strasse vor der Haltekante.*

Weil die Gefährdung der Fussgängerinnen und Fussgänger während der Bauzeit stark zunimmt, muss der Zweiradverkehr auf den Trottoirs zur Verbesserung der Sicherheit der Fussgänger während der Bauzeit eingeschränkt werden, resp. es sind Umleitungen zu prüfen:

Zweiradfahrzeuge sind während der Bauzeit auf eine Ausweichumfahrung umzuleiten ab Helvetiaplatz (vgl. *Technischer Bericht Seite 21*).

Die Ausweichroute hat auf der Kirchenfeldstrasse bis zum Thunplatz zu führen, eine Ausweichoute über die Hallwylstrasse löst das Problem im oberen Teil der Baustelle nicht.

Die Ausweichroute ist unmissverständlich zu signalisieren.

Der Zweiradverkehr auf den Trottoirs während der Bauzeiten ist lückenlos zu bewachen.

Es sollte durch permanente Kontrollen sichergestellt werden, dass

- A) keine E-Bikes mit gelben Nummern gesetzwidrig die Mischfläche befahren
- B) auf der Mischfläche nicht gesetzwidrig vom Thunplatz zum Helvetiaplatz gefahren wird
- C) auf dem nordseitigen Trottoir nicht gesetzwidrig Zweiräder verkehren.

Dies Forderungen sind bereits 2022 bei der Gleiserneuerung Luisenstrasse-Thunplatz von vielen Anwohnern der Thunstrasse gestellt worden. Sie wurden damals trotz aller Versprechen seitens der Bauherrschaft entweder ignoriert oder so durchgeführt, dass sie wirkungslos blieben.

#### Beweismittel:

Die bisher genannten

### **Art. 5**

(ad Baustelle Luisenstrasse Thunplatz)

Dort finden lediglich punktuelle Eingriffe statt:

*Seite 3 technischer Bericht: Zwischen den Haltestellen Luisenstrasse und Thunplatz finden lediglich punktuelle Eingriffe beim Bau neuer Fahrleitungsmasten statt.*

Wenn, wie der Technische Bericht zeigt, dort nur punktuelle Eingriffe für den Fahrleitungsbau stattfinden, ist nicht einzusehen, warum der obere Teil der Thunstrasse von der Luisenstrasse bis zum Thunplatz für die Dauer der ganzen Bauzeit gesperrt werden soll.

Das Teilstück der Thunstrasse von der Luisenstrasse bis zum Thunplatz darf nicht während der ganzen Dauer der Bauarbeiten gesperrt werden. Die Bauarbeiten sind entsprechend zu organisieren.

Die Mischfläche auf dem südseitigen Trottoir stadtauswärts wäre aufzuheben und für die Zweiräder eine Velospur einzurichten.

Das vorliegende Projekt verhindert diese schon längst geforderte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der Thunstrasse West. Das Projekt ist so zu überarbeiten, dass die Velospur eingerichtet werden könnte.

#### Beweismittel:

Die bisher genannten

### **Art. 6**

(ad Denkmalschutz)

Die neuen Fahrleitungen sollen nicht mehr wie bisher an Wandhaken an den Hausfassaden aufgehängt werden, sondern es sollen freistehende Masten gesetzt werden. Das bedingt, dass zwischen Helvetiaplatz und Thunplatz rund 50 Masten neu gesetzt werden müssten, zusätzlichen zu den rund 20 bestehenden. Ein Teil der Grundeigentümer wird diese Änderungen begrüßen.

Gleichwohl könnten «Thunstrassenboulevards» aus der Gründungszeit des Kirchenfeldquartiers mit seiner intakten beidseitigen Allee durch die Masten auf Schwerste beeinträchtigt werden.

Die neuen Masten sind in der Form nicht sehr ästhetisch und können auch nicht mit den Alleebäumen camoufliert werden, weil die Fundamente dieser Masten nicht zu nah an die Bäume gesetzt werden dürfen, weil sie das Wurzelwerk der Bäume gefährden könnten.

Zudem will die Bauherrschaft die noch existierenden 4 historischen Masten von 1901 (Eröffnung der ersten elektrischen Tramlinie in Bern vom Breitenrain in den Ostring) abbrechen. 2 dieser Masten sind heute noch im Bereich Dufourstrasse im Betrieb.

Auch wenn diese Masten formal nicht unter Denkmalschutz stehen, sollten sie unbedingt erhalten werden. Sie sind genauso Zeugen der Entstehung des Kirchenfeldquartiers wie alte Strassenlaterne, die im Bereich Thunstrasse – Dufourstrasse immer noch (allerdings elektrifiziert) steht. Es darf nicht sein, dass schleichend Zeugen der Kirchenfeldbaugeschichte ohne Not weggeräumt werden, wie das vor einigen Jahren mit den breiten Granit- Randbegrenzungen der Trottoirs und der ursprünglichen Pflasterung der Thunstrasse geschehen ist.

Dass die Thunstrasse als Ganzes schutzwürdig ist, braucht nicht extra betont zu werden. Es wird im Technischen Bericht bestätigt.

Technischer Bericht Seite 4

*Der Strassenraum der Thunstrasse ist geprägt durch die Baumallee und verläuft durch die Baugruppe Kirchenfeld. Das Kirchenfeldquartier ist die einzige nach einem detaillierten Quartierplan verwirklichte Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts in Bern und eine der wenigen hervorragenden städtebaulichen Leistungen dieser Zeit in der Schweiz. Der vorzügliche Erhaltungszustand der ursprünglichen Bebauung gibt einen umfassenden Eindruck vom raschen Wandel des architektonischen Ausdrucks um die vorletzte Jahrhundertwende.*

Beweismittel:

Die bisher genannten

Fachbericht

Begutachtung OLK

**Art. 7**

(ad Behindertengerechte Ausgestaltung der Haltestellen)

Bernmobil gedenkt die Haltestellen nicht entsprechend dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) auszubauen. Die Haltekanten sollen nur im Bereich der vorderen Türen der Stadler Tramlink auf die geforderte Höhe gehoben werden.

Die Gemeinde Bern und Bernmobil sind beim gesetzeskonformen Ausbau der Haltestellen im Rückstand.

Es ist schwer nachvollziehbar, weshalb die beiden Haltestellen nicht im Zug der anstehenden Gleissanierung behindertengerecht umgebaut werden sollen. Das bedeutet eine Verletzung der gesetzlichen Pflichten und wirkt sich zulasten von älteren und/oder mobilitätseingeschränkten Personen aus, ebenfalls zu Lasten von Personen mit Kinderwagen. Eine Begründung dafür liefert Bernmobil in diesem Projekt nicht. Dabei wird im Technischen Bericht Seiten 6-9 wird für die Haltestelle ausdrücklich ausgeführt:

*Haltestelle Helvetiaplatz stadteinwärts Lösungsansatz 1: Erhöhung der Haltekante auf der gesamten Fahrzeulänge **Vom bautechnischen Standpunkt aus betrachtet wäre eine Erhöhung der Haltekante auf der gesamten Fahrzeulänge denkbar.** Die Haltekante liegt aber prominent in der Mitte des Platzes und stellt ein markantes Element der Platzgestaltung dar.*

Dass die Haltekante ein markantes Element der Platzgestaltung darstellt, wird bestritten.

*Haltestelle Helvetiaplatz stadtauswärts Lösungsansatz 1: Erhöhung der Haltekante auf der gesamten Fahrzeulänge **Vom bautechnischen Standpunkt aus betrachtet wäre eine Erhöhung der Haltekante auf der gesamten Fahrzeulänge denkbar.** Die Haltekante liegt jedoch prominent vor den Gebäulichkeiten des Historischen Museums. Der hintere Teil ragt gut sichtbar auf den Helvetiaplatz hin aus und beeinflusst dessen gestalterische Wirkung massgeblich.*

Dass die Haltekante prominent vor den Gebäulichkeiten des Historischen Museums liegt, stimmt nicht. Dass der Hinterteil der Haltekante die gestalterische Wirkung des Helvetiaplatzes massgeblich beeinflusst, wird bestritten.

*Haltestelle Luisenstrasse stadtauswärts Lösungsansatz 1: Erhöhung der Haltekante auf der gesamten Fahrzeulänge **Vom bautechnischen Standpunkt aus betrachtet wäre eine Erhöhung der Haltekante auf der gesamten Fahrzeulänge denkbar.***

*Haltestelle Luisenstrasse stadteinwärts Lösungsansatz 1: Erhöhung der Haltekante auf der gesamten Fahrzeulänge Im Bereich der heutigen Haltekanten bestehen zwei Zufahrten zu Privatgrundstücken (Liegenschaften Thunstrasse 25 und 27).*

Das Baugesuch widerspricht Artikel 17 Absatz 1 des geltenden Eisenbahngesetzes, die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen sind nicht angemessen berücksichtigt.

1. Art. 17<sup>91</sup> Anforderungen des Verkehrs, des Umweltschutzes und der Sicherheit<sup>92</sup>
2. <sup>1</sup> Die Eisenbahnanlagen<sup>93</sup> und Fahrzeuge sind nach den Anforderungen des Verkehrs, des Umweltschutzes und gemäss dem Stande der Technik zu erstellen, zu betreiben, zu unterhalten und zu erneuern. **Die Bedürfnisse mobilitätsbehinderter Menschen sind angemessen zu berücksichtigen.**

An den drei Haltestellen Helvetiaplatz stadtauswärts und stadteinwärts sowie Luisenstrasse stadtauswärts ist eine möglichst vollständige gesetzeskonforme Erhöhung der der Haltekante, da keine Hindernisse entgegenstehen, durchzuführen. An der Luisenstrasse stadteinwärts ist die Erhöhung durchzuführen, wo die Zufahrten zu den Privatgrundstücken nicht behindert werden.

Die Stirnseiten der Haltekanten sind ohne Abschrägung auszubilden. Es kommt sehr häufig vor, dass Zweiradfahrer, wenn auf der Mischfläche vor der Migros ein Gedränge ist, über den Halteperron fahren und so wartende, aus- oder einsteigende Passagiere gefährden.

#### Beweismittel:

Die bisher genannten  
Fachbericht

Mit freundlichen Grüssen

Jürg Krähenbühl  
Präsident QUAV 4

Hélène von Aesch  
Vorstand QUAV 4