

BAHNHOFPLATZ'08

Neuer Bahnhofplatz Bern: Das Jahr der Umwege ist bald vorbei

Medienkonferenz vom 27.3.2007

Referat von Regula Rytz, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün

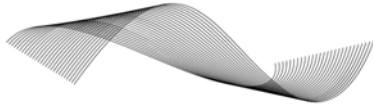
Es gilt das gesprochene Wort

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie erinnern sich vielleicht noch: Vor knapp einem Jahr, bevor der Bahnhofplatz gesperrt wurde, waren wir alle noch sehr angespannt. Zwar konnten in der kurzen Bauzeit seit dem Spatenstich vom 29. Januar 2007 alle geplanten Arbeiten erfolgreich vorangetrieben werden, die neuen Tramwendeschlaufen waren damals praktisch schon fertig, die Velostation Milchgässli ebenso und am Bahnhofplatz Ost wurden neue Bushaltestellen und Taxistandplätze eingerichtet. Doch der grosse Lackmuss, die Umleitung des motorisierten Individualverkehrs, stand noch bevor.

Am 13. Mai 2007 wurde die Bahnhofdurchfahrt für den Privatverkehr gesperrt. Allen Befürchtungen zum Trotz funktionierten die Verkehrsumleitungen gut. Die vorbereiteten Zusatzmassnahmen zum Beispiel in der Länggasse mussten nicht umgesetzt werden, nur kleinere Korrekturen insbesondere für den Langsamverkehr und den ÖV waren nötig. So wurden Veloführungen besser markiert und Bernmobil baute zusätzliche Kurse in den Fahrplan ein. Doch insgesamt hat sich das Verkehrsumleitungskonzept bewährt, und die anfänglichen Befürchtungen machten langsam aber sicher der Erkenntnis Platz: Der Bahnhofplatz wird umgebaut, und Bern lebt weiter.

Seit dem letzten Mai konnten alle weiteren Meilensteine ohne grosse Probleme termingerech erreicht werden: Sämtlichen Werkleitungen im Baustellenperimeter wurden erneuert, die Strassen und alle ÖV-Haltestellen wurden komplett saniert, die Tramachse wurde gesperrt und erneuert, ein neues Bett für den Stadtbach gebaut, eine regionale Starkstromleitung ohne Zwischenfälle verlegt, Trottoirs verbreitert und mit Bäumen bereichert, die Spitalgasse kurz vor Weihnachten wieder geöffnet, die

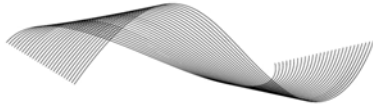


BAHNHOFPLATZ '08

Haustechnikzentrale für die Christoffelunterführung neu gebaut und der Baldachin zur Hälfte erstellt. Bezogen auf die Bausumme ist das Projekt Neuer Bahnhofplatz Bern inzwischen zu 90 Prozent vollendet.

Die Baustelle mitten in der Bundesstadt löste im ganzen Land grosses Interesse aus. Zahlreiche Baustellenführungen und Medienrundgänge wurden durchgeführt, aber auch Bauherren aus anderen Gemeinden und Kantonen und Fachleute aus der ganzen Schweiz haben unsere Baustelle besucht. Der erfolgreiche Bauablauf und die positive Publizität dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Baustelle für alle Beteiligten und Betroffenen eine grosse Belastung war und nach wie vor bleibt: Vor allem für die Geschäfte in der Spitalgasse und rund um den Bahnhofplatz, aber auch für viele mobilitätsbehinderte Menschen oder ortsunkundige Besucherinnen und Besucher war und ist die Baustelle auch ein Ärgernis. Allerdings gingen die betroffenen Menschen sehr unterschiedlich mit den Hindernissen und Einschränkungen um. Im grossen Ganzen haben wir erstaunlich wenig negative Rückmeldungen erhalten, dafür umso mehr Ermunterungen. Für die grosse Geduld, das Verständnis und die Unterstützung möchte ich der Bevölkerung, dem Gewerbe und den Gästen der Stadt einmal mehr herzlich danken.

Es gab auch schwierige Entscheide zu fällen, zum Beispiel betreffend den Umgang mit dem Dittlingerturm oder in Bezug auf das Kunstwerk von Markus Weiss. Im Grossen und Ganzen ist aber alles gut und gemäss Planung abgelaufen. Dies ist für mich keine Selbstverständlichkeit, sondern das Ergebnis von aussergewöhnlichen Leistungen bis zur letzten Sekunde. Man kann das enorme Engagement der beteiligten Baufirmen, der internen und externen Vertreter der Bauherrschaften, aber auch der öffentlichen Transportunternehmungen und insbesondere von Bernmobil nicht genug loben. Die Bauarbeiten sind aber noch lange nicht fertig (wie Ihnen Hans-Peter Wyss anschliessend erläutern wird): Wir haben immer noch mit Risiken, Termindruck und Unwägbarkeiten zu kämpfen. Und wir brauchen auch nach wie vor das nötige Glück, intensives Daumendrücken – und am liebsten warmes Frühlingswetter.



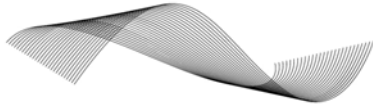
BAHNHOFPLATZ'08

Es ist aber nicht zu übersehen: Das Jahr der Umwege ist bald vorbei, Schritt für Schritt ist die Baustelle zurückgebaut und der Blick auf den neuen Bahnhofplatz freigegeben worden. Das Alte hat dem Neuen Platz gemacht. Auch die Verkehrsführung ist neu: Die Strasse führt nicht mehr wie früher quer über den Platz. Neu teilen sich der öffentliche Verkehr und die Velos eine Umweltspur, es gibt breitere Fussgängerstreifen und Trottoirs und die Bushaltestellen sind besser platziert. In einem Punkt aber wird – wie in der Volksabstimmung vom Juni 2005 vorgegeben – der alte Zustand wiederhergestellt: Vom 6. April an ist die Durchfahrt über den Bahnhofplatz für den motorisierten Individualverkehr wieder offen. Dafür werden in den nächsten Tagen alle Umleitungen, Signalisationen und baulichen Massnahmen Schritt für Schritt abgebaut.

Am 6. April machen wir somit einen weiteren grossen Schritt in Richtung Normalität. Interessanterweise wird allerdings darüber diskutiert, ob diese Normalität denn nach wie vor erwünscht ist. Viele Leute fragen uns, warum wir den aktuellen Verkehrszustand nicht einfach so lassen, also den Privatverkehr weiterhin über die Umleitungsrouten schicken.

Aus meiner Sicht ist das eine sehr berechtigte Frage. Auch ich finde einen Bahnhofplatz ohne motorisierten Individualverkehr viel attraktiver und begrüsse deshalb das Engagement für einen autofreien bzw. autoarmen Bahnhofplatz. Allerdings ist dieses Ziel nicht ganz so einfach zu erreichen, wie es auf den ersten Blick scheint. Hinter der provisorischen Umleitung stecken rund drei Jahre Planungsarbeit. Das Planen einer definitiven Umleitung ist aber eine noch sehr viel anspruchsvollere Aufgabe. Zudem gibt es – neben demokratiepolitischen Argumenten – auch ganz konkrete technische und rechtliche Gründe, weshalb der Bahnhofplatz jetzt nicht einfach weiterhin gesperrt bleiben kann:

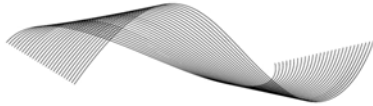
- Auf der einen Seite starten im Sommer 2008 die Bauarbeiten für die Verkehrsentlastung der Länggasse, die mit dem Neufeldtunnel gekoppelt sind. Die Bahnhofachse hat in den nächsten zwei Jahren die Funktion einer Umleitungsrouten für die Baustellen in der Länggasse.



BAHNHOFPLATZ'08

- Auf der anderen Seite soll die Länggasse ab 2009/2010 gemäss Volksbeschluss stärker vom Durchgangsverkehr entlastet sein. Der Bahnhofsverkehr könnte dann also nicht mehr so einfach durch einzelne Quartierstrassen und die kleine Westtangente umgeleitet werden. Im Gegenteil: Die kleine Westtangente wird in Zukunft einen Teil des heutigen Länggassverkehrs aufnehmen, wachsende Bedürfnisse im Zusammenhang mit der Bahnhofsvorfahrt decken und zusätzliche Fahrten aus Neunutzungen rund um den Bahnhof Bern (Projekt Schanzenpost usw.) schlucken müssen. In ihrer heutigen Form ist die Kleine Westtangente aber einer zusätzlichen Kapazitätserweiterung nicht gewachsen. Es müssten bauliche Massnahmen getroffen werden, und das geht nicht von heute auf morgen, denn dazu braucht es Projekte und Kredite. Noch nicht geklärt ist zudem, wie ein Verkehrszuwachs aus der Kleinen Westtangente dauerhaft abgeleitet werden könnte. Die Stadtbachstrasse, aber auch die Schanzenbrücke bieten hier kaum zusätzliche Kapazitäten. Die lärmgeplagte Stadtbachstrasse hatte schon vor dem Bahnhofplatzumbau die Belastung erreicht, die eigentlich für die Zeit nach der Umsetzung des Verkehrskompromiss Länggasse prognostiziert wurde. Mit dem Volksbeschluss zur Länggasse soll sie dank Tempo 40 und baulichen Massnahmen etwas entlastet werden. Eine dauerhafte Umleitung des Bahnhofdurchgangsverkehrs durch die Stadtbachstrasse müsste hier eine Neuplanung auslösen, auch betreffend den Anschlüssen Inselplatz und der Anbindung ans Mattenhofquartier.
- Last but not least basiert die ganze Verkehrsumleitung auf provisorischen Bau- und Verkehrspublikationen und dem aufwändigen Einsatz von Verkehrsdienstpersonal. Würde die Umleitung zum Dauerzustand, müssten definitive Bewilligungen eingeholt werden, die womöglich bis vor Bundesgericht angefochten würden.

So sehr ich die Vision eines autofreien Bahnhofplatzes begrüsse, so sehr rufe ich zu einer sorgfältigen Planung auf. Sonst besteht die Gefahr, dass der Verkehr in die Wohnquartiere ausweicht. Eine Initiative ist aus meiner Sicht der richtige Weg, um einen breit abgestützten Auftrag für eine seriöse Planung zu erhalten. Alles andere wäre auch demokratierechtlich heikel. Vor der knapp – mit 51,06 Prozent Ja-



BAHNHOFPLATZ'08

Stimmen – gewonnenen Abstimmung vom Juni 2005 wurde nämlich immer wieder betont, dass nach dem Umbau wieder die früheren – optimierten - Verkehrszustände gelten sollen. Wenn wir nun in eine andere Richtung weiterdenken sollen, brauchen wir einen neuen Auftrag des Volkes.

Für alle, welche nun mit Wehmut der kommenden Öffnung der Strasse entgegensehen, haben wir noch ein kleines Trostpflaster: Am Eröffnungsfest vom 31. Mai wird der Platz noch einmal für den gesamten Verkehr gesperrt und zur reinen Flanierzone. Das Festprogramm werden wir im Mai bekannt geben – tragen Sie sich den Termin aber heute schon in die Agenda ein. Wie es bis zum Fest weitergeht und dass es keinen Anlass gibt, die Hände schon in den Schoss zu legen, erläutert Ihnen nun der Stadtgenieur.

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit.