

BREMIGARTEN Ein parteiunabhängiger Bürger fordert die Mitsprache des Volkes im Mobilfunkbereich. Was ist möglich, was nicht? Seite 27

BERN

THUN Weil ein Investor in einem Quartier Druck machte, wählte Thun einen nonkonformen Weg für die Entwicklung eines Richtplans. Seite 32

Baldachin gegen Einzeldächer

Die Stadtregierung sieht für die Gestaltung des **Berner Bahnhofplatzes** 2005 eine Variantenabstimmung vor

Dem Volk nur das gläserne Dach vorzulegen, ist der Berner Stadtregierung zu riskant. Dem Baldachin wird als Variante eine konventionelle Lösung gegenübergestellt. Zur rechtwinkligen Verkehrsführung über den Bahnhofplatz gibt es aber keine Alternative.

DÖLF BARBEN

Der Berner Gemeinderat hat aus den Abstimmungsniederlagen vom 16. Mai die Lehren gezogen. Die Sanierung und Umgestaltung des Berner Bahnhofplatzes soll dem Parlament und den Stimmberechtigten in zwei Varianten unterbreitet werden. Mit dem Tram Bern West und der Überbauung Viererfeld seien zwei Vorlagen gescheitert, die der Gemeinderat als «eminent wichtig» erachtet habe, sagte Alexander Tschäppät, Direktor für Planung, Verkehr und Tiefbau, gestern vor den Medien. Beide Vorlagen seien – «trotz klarster parlamentarischer Unterstützung» – nicht zuletzt deshalb gescheitert, weil sich teils widersprüchliche Einzelinteressen kumuliert hätten. So etwas dürfe beim Bahnhofplatz nicht nochmals passieren. Würde die Vorlage abgelehnt, müssten so oder so rund 40 Millionen Franken in «reine Sanierungen und Reparaturen» investiert werden, warnte Tschäppät. «Dann hätten wir weitere 20 Jahre einen unansehnlichen Bahnhofplatz.»

Keine Varianten beim Verkehr

Varianten gibt es aber nur fürs Dach. Der gläsernen Konstruktion (Baldachin), welche die meisten Haltestellen und Aufgänge überdecken würde, wird eine konventionelle Lösung mit einzelnen Tramhäuschen gegenübergestellt. Die Variante Baldachin kostete die Stadt 61 Millionen Franken (inklusive 40 Millionen für die Sanierung der heutigen Anlagen), die Einzeldachvariante 4 Millionen weniger. Der Baldachin gefalle nicht allen, sagte Tschäppät. Er errege die Gemüter. Das müsse und wolle der Gemeinderat ernst nehmen.

Keine Varianten gibt es bei der Verkehrsführung. Der Gemeinderat hält an der rechtwinkligen Lösung fest, die dem Burgerspital entlangführt. Tschäppät nannte drei Gründe: Um eine diagonale Lösung zu präsentieren, wäre ein neuer Projektionskredit nötig geworden. Zweitens seien sämtliche Fachleute davon überzeugt, und drittens habe das Stimmvolk mit seinem Ja zum Projektionskredit am 2. Juni 2002 auch Ja gesagt zu dieser Verkehrsführung.

Verzögerung wegen Velostation

Das Geschäft soll dem Stadtparlament diesen Herbst, dem Volk vermutlich im Juni 2005 vorgelegt werden. Tschäppät sagte, es sei wichtig, dass sich noch jene Stadtratsmitglieder mit der Vorlage befassen könnten, die sich die letzten Jahre damit auseinandergesetzt haben. Dass die Volksabstimmung nach den Wahlen stattfindet, will Tschäppät nicht als wahltaktisches Manöver verstanden haben (siehe Kasten rechts). Die Verzögerung habe sich wegen zweier noch ungelöster Probleme ergeben: Abluft und Velostation. Eine Verhandlungslösung mit der Bürgergemeinde zur Velostation liege noch nicht vor. Tschäppät: «Ich bringe jedes Geschäft dann, wenn es reif ist.» Sagt das Volk Ja, könnte der



Der Baldachin über dem Bahnhofplatz (vom Loeb-Egge aus betrachtet) würde die Haltestellen als Ganzes abdecken.

BILDER: ZVG



Ein würdiger Platz vor dem im Frühling 2003 eröffneten neuen Bahnhof (links) und ein entrümpelter Bubenberglplatz (rechts).



neue Bahnhofplatz bis zur Fussball-Europameisterschaft 2008 fertig gestellt sein. Im «Zeitfenster» 2006/2007 müsste der Platz wegen der Bauarbeiten für ein halbes Jahr komplett gesperrt werden.

Der Stadtrat hat für den neuen Bahnhofplatz ein Kostendach von 52 Millionen Franken vorgegeben. Die Differenz zu den vorliegenden

61 Millionen (bzw. 57 Millionen) ist laut Tschäppät erklärbar durch «Mehrleistungen», die später dazugekommen sind (Tramwendschlaufe, neuer Standort für die Haustechnikzentrale der Christoffelunterführung, flankierende Massnahmen während der Intensivbauphase, Kunst im öffentlichen Raum). Ohne dies alles würde

das Kostendach nur um 1,7 Millionen Franken überschritten.

Computer-Film und Modell

Gestern hat das städtische Tiefbauamt erstmals eine so genannte 3D-Visualisierung vorgeführt (Beitrag rechts). Diese wurde verwaltungsextern für 40 000 Franken hergestellt. Laut Stadtgenieur

Hans-Peter Wyss ist sie wesentlich, um den Leuten den neuen Platz zeigen zu können. Aufgebaut wurde ebenfalls ein aufwändiges Modell. Film und Modell sollen aber erst zugänglich sein, wenn auch die Einzeldachvariante gezeigt werden kann. Man wolle sich nicht dem Vorwurf aussetzen, die Stadt «pushe» nur den Baldachin.

BERNER BAHNHOFPLATZ: EINE LANGE GESCHICHTE

Am 28. September 1997 wird der Schanzentunnel, der Schützenmatte und Belpstrasse verbunden und den Privatverkehr vom Bahnhofplatz genommen hätte, vom Volk mit 63 Prozent Nein-Stimmen abgelehnt. Gefragt ist nun eine Lösung für den Bahnhofplatz, die ohne Umfahrung auskommt. Im April 2001 präsentiert die Stadtregierung das 130 Meter lange und 15 Meter hohe Glasdach zusammen mit einer Verkehrslösung als «Zeichen des Aufschwungs». Kostenpunkt für die Stadt: 80 bis 90 Millionen Franken. Die Reaktionen aus dem Volk sind grösstenteils vernichtend («solchen Gugus brauchen wir nicht»). Im gleichen Sommer lässt die Stadtregierung das Glasdach fallen, hält aber noch «als Vision» daran fest.

Ein halbes Jahr später beerdigt das Stadtparlament das Dach endgültig. Der Stadtrat sagt aber Ja zu einem Projektionskredit (3 Millionen). Die drei erstplatzierten Architektenteams (Marchwell aus Zürich sowie Bürgi & Raaflaub und Atelier 5 aus Bern) sollen eine billigere Lösung ausarbeiten. Das Kosten-

dach für den Stadtanteil legt der Stadtrat bei 52 Millionen Franken fest. Die rechtwinklige Verkehrsführung wird vom Parlament als die richtige vorgegeben. Ein überparteiliches bürgerliches Komitee (ohne FDP) sowie die Grüne Partei Bern ergreifen das Referendum gegen den Stadtratsbeschluss. Das Referendum scheitert im Juni 2002 mit einem Stimmenverhältnis von 1 zu 2.

Im Oktober 2002 präsentieren die drei Architektenteams den Baldachin, ein verkleinertes Dach. Die rechtwinklige Verkehrsführung ist nach wie vor Teil des Projekts. Gegen Ende 2003 präsentiert die FDP eine eigene Lösung: Der Verkehr würde diagonal, wie bisher, über den Platz geführt. Gleichzeitig kündigt die Bürgergemeinde Widerstand gegen die rechtwinklige Verkehrsführung an, welche die Autos näher zum Burgerspital bringen würde («wir werden alle rechtlichen Mittel ausschöpfen»). Diesen Frühling lanciert «Heit Sorg zu Bärn» eine Petition gegen den Baldachin und nennt diesen eine «abstruse Idee». (db)

Dach «grad streichen»

Die gestern präsentierte Vorlage hat unterschiedliche Reaktionen ausgelöst. Es zeichnet sich ein intensiver Abstimmungskampf ab.

Mit der Nähe der Fahrbahn zum Burgerspital sei man «immer noch nicht zufrieden», sagt Bürgergemeindeglied Andreas Kohli. Man werde überlegen, was zu tun sei. Stimme das Volk einer Variante zu, werde sich die Bürgergemeinde damit abfinden. Das Gespräch mit der Stadt wegen der Velostation werde man «sicher» nicht verweigern. Die Stadt zieht eine Velostation beim Burgerspital einer Lösung bei der Heiliggeistkirche vor.

Bürgerliche: Ablehnung

Den Baldachin könne man «grad streichen», sagt SVP-Fraktionschefin Margrit Thomet. Auch die Verkehrsführung sei «nicht sinnvoll». Die SVP hätte bessere Vorschläge erwartet. Von einer «Zwängerei» und einem «Flickwerk» spricht FDP-Frak-

tionschef Stephan Hügli. Besser wäre es gewesen, ganz von vorn zu beginnen. Ohne Bahnhofunnel sei sowieso nichts Vernünftiges möglich. Für die Abstimmung sieht er schwarz. Das wisse auch der Gemeinderat, sonst würde dieser die Vorlage nicht nach den Wahlen bringen.

Mitte-Links: Wohlwollen

Die rechtwinklige Verkehrsführung finden Raymond Anliker und Ueli Stückelberger, die Fraktionspräsidenten von SP und GFL/EVP, in Ordnung. Den Baldachin dürfe man aber durchaus hinterfragen, findet Stückelberger. Nun gelte es, die Zeit zu nutzen, um das Projekt zu optimieren, so etwa gegen den Bubenberglplatz hin. Für Anliker ist es aus finanzpolitischen Gründen richtig, Varianten vorzulegen. Die Vorlage habe durchaus Chancen. Die Leute würden einsehen, dass endlich eine Platzgestaltung nötig sei. (db)

KOMMENTAR

Lieber den Spatz auf dem Dach...

DÖLF BARBEN

Nach dem grandiosen Scheitern des ganz grossen Glasdachs vor drei Jahren ist Berns Stadtregierung vorsichtig geworden. Die erneut emotionalen Reaktionen auf den Baldachin, das verkleinerte Glasdach, liessen Ungutes ahnen. Der Gemeinderat hat dies erkannt und versucht nun, das Risiko zu verringern: Dem Volk soll eine Variante mit Einzeldächern für jede Haltestelle vorgelegt werden.

Dies scheint angebracht zu sein, denn auf dem Bahnhofplatz geht es allmählich um viel. Seit die SBB vorletzten Frühling das erneuerte Hauptgebäude einweiheten, ist allen klar, wie sehr der Platz nach Veränderung schreit. Aus ästhetischer Sicht, aber auch bezüglich Verkehr. Und ob schliesslich ein Baldachin oder einzelne Dächer vor Regen schützen, ist eine zweitrangige Frage. Darüber wird sich trefflich streiten lassen, sobald die Konstruktionsvorschläge für die Einzeldächer vorliegen.

Viel wichtiger ist: Beide Varianten werden Berns unansehnliche Visitenkarte in einen würdigeren Ort verwandeln. Und bei beiden Varianten kämen die anderen, wirklich nötigen Veränderungen zum Tragen: Etwa die bei der Heiliggeistkirche zusammengefasste Haltestelle, die das Umsteigen erleichtern wird.

Knackpunkt bleibt die rechtwinklige Verkehrsführung dem Burgerspital entlang. Doch auch hier: So schlecht, wie sie immer wieder gemacht wird, ist diese Lösung nicht. Sie scheint vielmehr ein Optimum darzustellen. Die Gegner sollten dies bedenken und den Gewinn ins Auge fassen, den die Stadt davontragen kann. Wer jetzt einen Neuanfang mit Schanzentunnel fordert, liegt damit wahrscheinlich genauso weit vom politisch Machbaren entfernt wie jene, die lieber das ganz grosse Glasdach gehabt hätten.

VIRTUELL ÜBER DEN PLATZ

Hand in Hand

Neue technische Errungenschaften halten auch in der Stadt Bern Einzug. Gestern präsentierte Stadtgenieur Hans-Peter Wyss als Premiere im Tiefbauamt eine 3D-Visualisierung. Das ist ein Computerfilm, der zeigt, wie es dereinst auf dem Bahnhofplatz aussehen wird. Als Betrachter sitzt man in einem Auto, kommt zu Fuss aus dem Bahnhof heraus oder spaziert durch die renovierte Christoffelunterführung. Zu sehen sind nebst dem Baldachin und den neuen Aufgängen zirkulierende Autos, Busse und Trams. Dazu Menschen. Auffallend ist, dass sie alle glücklich zu sein scheinen – und dass in fast jeder Einstellung irgendwo ein händchenhaltendes Pärchen zu sehen ist. Oder zumindest ein Vater mit seinem Kind. (db)

REKLAME

EM Aktion

DVD-Video-Kombi SLV-D950
Fr. 424.- statt 499.-
(+VRG Fr. 5.-)

SONY

meier
Sound & Vision

Bubenberglplatz 10 www.meiersound.ch