

Der Verkehrskollaps auf dem Bahnhofplatz Viel Geld für eine planerische Fehlleistung

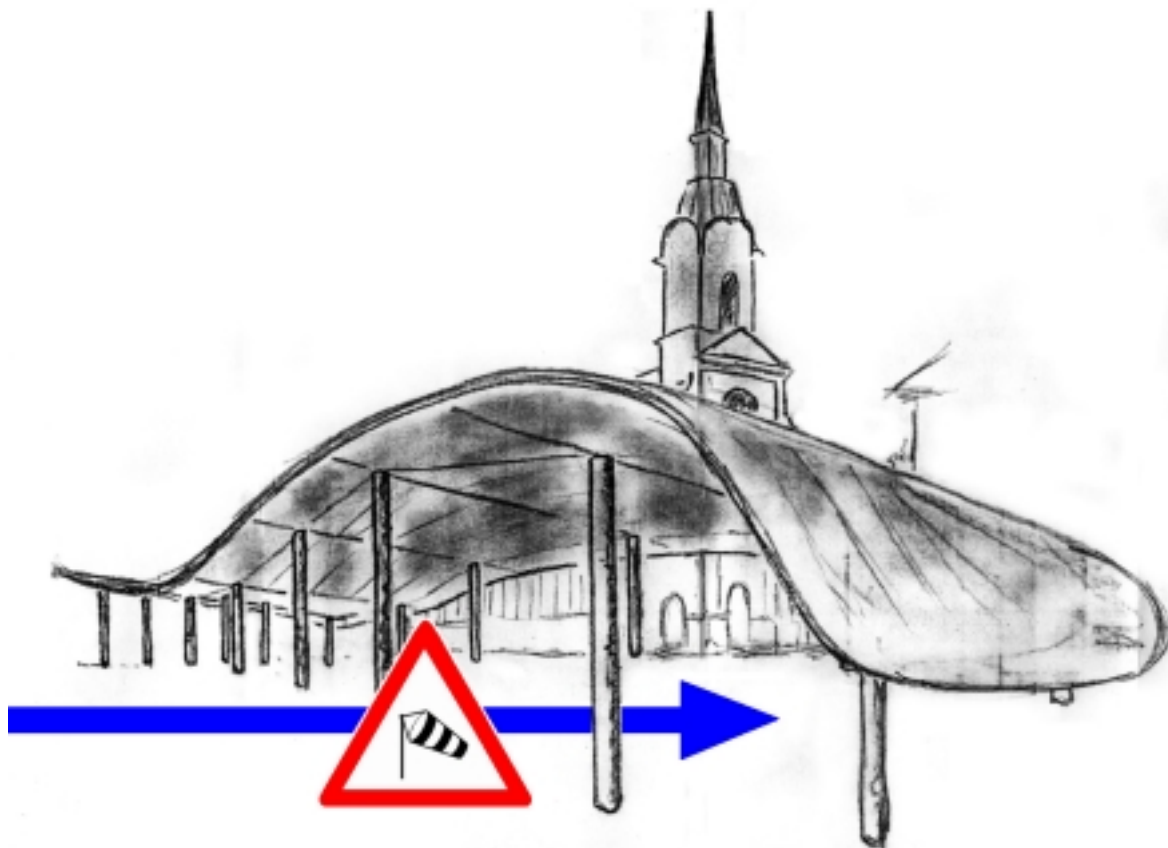


Bild: Der Windkanal von Bern

Eine untaugliche Vorlage

Die Vorlage leistet keinen Beitrag zur Lösung des Hauptproblems: Intensive Verkehrsströme des öffentlichen Verkehrs (öV), des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sowie die Fussgängermassen ergiessen sich auch in Zukunft gleichzeitig über die beschränkte Verkehrsfläche. Eine Entflechtung bringt diese Planung nicht. Dagegen zerstört die Vorlage mit der Überdachung des Platzes auf Dauer das Jahrhunderte alte Erbe der umliegenden denkmalpflegerisch geschützten Bauten.

Ausgangslage im Stadtverkehr

Die städtische Verkehrsplanung ist im Bereich des MIV eine Politik der kleinen Schritte.

Grosse Würfe gelingen nicht oder werden hinausgeschoben. Dennoch ist es in den letzten 30 Jahren gelungen, den Verkehr soweit wie möglich aus der Innenstadt auf die Autobahn zu verlagern.

Die Autobahn stösst jedoch, verursacht durch die Zunahme des Regionalverkehrs, an Leistungsgrenzen. Deshalb ist es heute umso wichtiger, dass die städtischen Transitachsen gesichert werden, damit der periphere Verkehr nicht endgültig zum Erliegen kommt.

Neben den Autobahnen (A1/A6) bestehen drei bedeutende Transitachsen durch Bern. Die erste Transitachse führt vom Ostringanschluss der Autobahn via Ostring, Thun- und Kirchenfeldstrasse über die Monbijoubücke in Richtung Köniz und Bümpliz. Die zweite

Transitachse führt vom Autobahnanschluss Neufeld via Neubrücke- und Tiefenastrasse direkt über den Bahnhofplatz Richtung Süden und Westen, während die dritte vom Wankdorf herkommend ebenfalls über den Bahnhofplatz führt.

Der Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz erweist sich als zentrales Nadelöhr auf der dritten Transitachse durch Bern. Über ihn wickelt sich nahezu der gesamte öV, ein Hauptteil des Fussgängerverkehrs vom Bahnhof (ca. 150'000 pro Tag) und der MIV (ca. 24'000 pro Tag) ab. Diese drei Verkehrsteilnehmer-Gruppen müssen möglichst ohne gegenseitige Behinderung gleichzeitig über den Platz geführt werden.

Mit der Ablehnung des Schanzentunnels hat die Stadtbevölkerung die Chance verpasst, den MIV möglichst vollständig am Bahnhofplatz vorbeischieben zu können. Aus diesem Grund müssen auch in Zukunft pro Tag rund 24'000 Fahrzeuge über diesen Platz geführt werden.



Bild: Gilt dies auch bald für den Bahnhofplatz?

Den Linken und Grünen ist diese Frequenz zu hoch. Gerne würden sie den Verkehrsfluss unterbinden, so dass der städtische Verkehr vollends zum Erliegen käme. Es ist klar, dass ohne die Transitachse via Bahnhofplatz ein Grossteil der Fahrzeuge auf die Autobahn oder die Achse Ostring/Monbijoubücke ausweichen würde, was diese Verkehrsachsen kaum bewältigen könnten. Hinzu kommt, dass beim

Aare-Viadukt der Autobahn umfassende Revisionsarbeiten anstehen, was zu Verlagerungen im städtischen Verkehr führen wird. Viele Arbeitsplätze in der Stadt Bern hängen von der Erreichbarkeit durch den MIV ab. Die Erwartung, dass diese Verkehrsteilnehmer auf den öV umsteigen werden, ist eine Utopie. Jene die behaupten, dass zu viele Fahrzeuge über den Bahnhofplatz fahren, mögen sich an die 60er Jahre erinnern, in denen bis zu 46'000 Automobile pro Tag über den genannten Platz fuhren. Die städtischen Verkehrsplaner haben in den letzten dreissig Jahren das Maximum an Verkehrsverlagerung bewirkt. Mehr Fahrzeuge können nicht auf andere Routen umgeleitet werden, da der Verkehr bis heute planerisch dauernd mehr eingeengt wurde.

Auf Schanzentunnel folgt Wettbewerb

Zur Entflechtung der Verkehrsprobleme projizierte die Stadt den Schanzentunnel, welcher einen erheblichen Teil des Verkehrs vom Bahnhofplatz hätte absorbieren sollen. Der Tunnel wurde durch das Stadtpräsidium massiv unterstützt und schlussendlich durch Parteikolleginnen und -kollegen des Amtsinhabers zu Fall gebracht.

Im Sinne einer Flucht nach Vorne wurde dann eine Art Wettbewerb veranstaltet, dessen Überarbeitung nun dem Volk vorgesetzt werden soll.

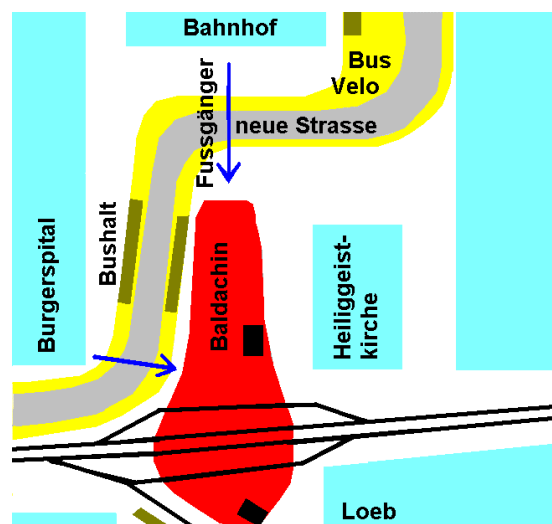


Bild: Vereinfachte Darstellung des Projektes Bahnhofplatz

Die geplante Verkehrsführung

Der Gemeinderat hat ein Projekt mit orthogonaler Verkehrsführung gewählt (vgl. obige Abbildung). Eine solche Linienführung nimmt letztlich mehr Platz in Anspruch als die heutige, obwohl neu pro Fahrtrichtung nur je eine Spur vorgesehen ist. Ausserdem wird der Verkehrsfluss durch die unnötig engen Kurvenradien behindert. Im Vergleich zu einer diagonalen Lösung legt der MIV so eine rund

40 % längere Strecke zurück mit entsprechend höherem Schadstoffausstoss. Eine solche Verkehrsführung bringt keine Verbesserung und ist daher einhellig abzulehnen.

Historische Gebäude

Zahlreiche denkmalpflegerisch wertvolle Gebäude säumen den Bahnhofplatz: Neben Burgerspital und Heiliggeistkirche steht die ganze Häuserzeile mit dem Hotel Schweizerhof unter Schutz. Weiter sind einzelne benachbarte Gebäude am Bubenbergrplatz sowie das Warenhaus Loeb ganz oder teilweise geschützt. Der vorgesehene Baldachin bewirkt einen massiven Eingriff in diese kulturhistorisch wertvolle und geschützte Umgebung.

Der Baldachin ist wie die Faust auf dem Auge, da dieser projektierte Windkanal sowenig feinfühlig auf die umliegenden Gebäude reagiert, wie die Klientele, welche sich am Eingangsportal der Heiliggeistkirche niederlässt. Ob er rechtlich überhaupt bewilligt werden kann, ist deshalb höchst fraglich (was sagt die städtische Denkmalpflege dazu?!).



Bild: Ansicht des Baldachins

Der Baldachin

Mit seiner Frage „Wollt ihr das Dach?“ verhalf der damalige Stadtpräsident Reynold Tschäppät der Stadt Bern zum heutigen Eisstadion. Seinem Vater entsprechend präsentiert nun der Planungsdirektor Tschäppät eine Vorlage zur Totalsanierung des Bahnhofplatzes, welches den Bau eines riesigen Daches, welches unter dem Begriff Baldachin bekannt ist, über den halben Bahnhofplatz vorsieht. Die Entente Bernoise als eine der Projektgegner sagt Nein zu diesem Dach.

Neben der fehlenden Rücksichtnahme auf die umliegenden Gebäude vermag der Baldachin

seine Funktion als Schlechtwetterschutz nicht zu erfüllen. Bereits eine leichte Brise führt dazu, dass es auch unter dem Baldachin regnet. Wozu also das Ganze?



Bild: Spitalgasse noch ohne neuen Torbogen

Ein Wahrzeichen?

Das wichtigste Argument des Gemeinderates für den Baldachin ist dessen vermeintlicher Charakter als innerstädtisches Wahrzeichen. Wir stimmen mit der Stadt überein, dass zu den „grossen Würfeln“ am Stadtrand (Westside, Wankdorf, Kleegebäude) ein ergänzender Schwerpunkt im Zentrum geschaffen werden sollte, da sich die Konsumentenströme bereits jetzt schon spürbar an den Stadtrand verlagern.

Die Frage ist nur, was man als Gegenpol zu den anderen Attraktionen in die Stadtmitte stellt. Muss dies ein Dach sein, dessen Nutzen fragwürdig ist?

Über die Kosten des Daches ist leider nicht viel zu erfahren. Scheinbar versucht die Stadt dieses Argument möglichst lange den Gegnern vorzuenthalten. Dies lässt auf sehr hohe Baukosten schliessen.

Aus den Reihen der Stadt ist zu vernehmen, dass man dieses Dach jetzt bauen sollte. In zwanzig Jahren könne man es dann ja wieder abreißen, wenn der so genannte „Wurf“ nicht gefällt. Diese Meinung zeigt, dass der Stadt der Weitblick vollkommen abhanden gekommen ist. Eine solch kurzfristige Denkweise, die mit viel Geld einen Hut als alles verdrängendes Denkmal für den Gemeinderat über den Bahnhofplatz zaubern will, kennt man sonst nur in totalitär geführten Ländern.

