

Bern

Veloproblem ist noch nicht gelöst

Neuer Bahnhofzugang Die vom Stimmvolk deutlich gutgeheissene Umgestaltung des Berner Hirschengrabens klammert die wichtige Frage der Veloparkplätze aus. Verkehrsdirektorin Marieke Kruit will unter anderem eine Lösung in der Welle 7 prüfen.

Simon Thönen

Die Erleichterung war gestern spürbar am Sitz der Berner Stadtregierung im Erlacherhof. Nach einem heftigen, teils sogar gehässigen Abstimmungskampf fiel das Ja der Stimmberechtigten zum neuen Bahnhofzugang mit fast 58 Prozent überraschend deutlich aus. «Ich bin froh, dass die Stadt nun ihren Teil dazu beitragen kann, dass der neue Bahnhof funktioniert», sagte die neue Verkehrsdirektorin Marieke Kruit (SP). Stadtpräsident Alec von Graffenried (GFL) sprach von einem «denkwürdigen» Ergebnis, zumal die städtischen Vorlagen «in die Zukunft weisen» und deshalb «nicht unbedingt gut zu Corona-Zeiten passten».

Gross dürfte die Erleichterung auch bei den Bahnen sein. Denn die SBB und der RBS sind längst daran, den Berner Hauptbahnhof komplett umzubauen. Sowohl der neue RBS-Tiefbahnhof wie auch die neue SBB-Publikumsanlage im Innern des Bahnhofs werden dazu führen, dass die Bahnreisenden vermehrt am Bubenbergplatz aus und in den Bahnhof eilen. Bei einem Nein zur neuen Fussgängerunterführung zum Hirschengraben hätte ein Stau der ÖV-Passagiere gedroht, wenn der neue Berner Hauptbahnhof 2027 eröffnet wird.

Baustart in zwei Jahren

Geht es nach Plan, können die Bauarbeiten bereits 2023 beginnen. In diesem Terminplan sind gewisse Reserven eingerechnet, falls es Einsparungen geben sollte. Die Arbeiten erstrecken sich über einen weiten Perimeter von der Schützenmatte bis zum Eingang der Länggasse. Der Kern ist die neue Fussgängerunterführung vom Bahnhof unter dem Bubenbergplatz hindurch bis zu den Tram- und Bushaltestellen am Hirschengraben. Ob sie die Unterführung nutzen oder den Bubenbergplatz wie bisher über die Zebrastreifen oberirdisch queren, bleibt den Passanten überlassen.



SP-Gemeinderätin Marieke Kruit muss nun eine Lösung für die Veloparkplätze finden. Foto: Manuel Zingg

Die Unterführung zieht eine Neugestaltung des Hirschengrabenparks nach sich: Das Bubenbergdenkmal wird in die Platzmitte verschoben, die alten Rosskastanien werden gefällt – wohl

der umstrittenste Punkt im Abstimmungskampf – und durch neue Bäume ersetzt, die besser mit der Klimaerwärmung klar kommen sollen. Der Platz wird generell aufgefrischt, dies aber

möglichst im bisherigen Stil der Parkanlage.

Knacknuss Veloparkplätze

Ein schwieriges Problem allerdings blieb in der Vorlage ausge-

«Ich bin froh, dass die Stadt nun ihren Teil dazu beitragen kann, dass der neue Bahnhof funktioniert.»

Marieke Kruit (SP)
Verkehrsdirektorin der Stadt Bern

von der unterirdischen Velostation ab, die eine neue separate Volksabstimmung nötig machen würde. «Wir haben gesehen, dass der Hirschengraben ein heikles Gebiet ist.» Im Abstimmungskampf habe man betont, dass die Velostation nicht Teil der nun bewilligten Vorlage sei.

Kruit sagte, dass die unterirdische Velostation eine Option bleibe, auch wenn sie «noch ein paar Hürden nehmen müsste». Vor allem betonte sie aber, dass man Alternativen suche. So zum Beispiel im Gebäude der Welle 7 der Migros. Geprüft werde zudem, ob Velos in den bereits existierenden oder neuen Velostationen «nach dem Vorbild von Amsterdam» für 24 Stunden gratis parkiert werden könnten. Vorläufiges Fazit: Die ursprünglich geplante Velostation unter dem Hirschengraben kann wohl nur schwer realisiert werden – doch auch die Suche nach Alternativen ist eine grosse Herausforderung.

Autofreier Bahnhofplatz

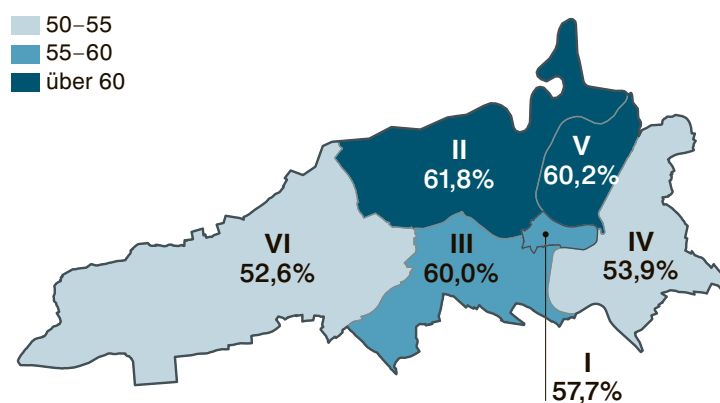
Etwas leichter umsetzbar dürfte paradoxerweise ein altes, einst heiss umstrittenes Anliegen sein: Eine Allianz von SP, GB, AL, VCS und diversen weiteren verkehrspolitischen Organisationen fordert nach der Abstimmung eine Weichenstellung hin zu einem autofreien Bahnhofplatz inklusive einer Belebung des Bollwerks.

Der Gemeinderat hatte stets betont, dass ein autofreier Bahnhofplatz eine Option für später bleibe und die jetzt gutgeheissene Vorlage damit kompatibel sei. Die aktuelle Vorlage bezweckt bereits eine Reduktion des Autoverkehrs um stattliche 60 Prozent. Erreicht werden soll dies unter anderem mit einem neuen Verkehrsregime, das ein Abbiegeverbot für Autos in die Länggasse vorsieht.

Überraschenderweise war diese vorgesehene massive Reduktion des Autoverkehrs im hitzigen Abstimmungskampf kein Thema, die meisten Gegner begrüsst sie sogar ausdrücklich.

Ausbau des Bahnhofs Bern

Der Ausführungskredit wurde mit 57,7 Prozent angenommen. Zustimmung der Stadtteile, in Prozent



I Innere Stadt
II Länggasse-Felsenau
III Mattenhof-Weissenbühl
IV Kirchenfeld-Schosshalde
V Breitenrain-Lorraine
VI Bümpliz-Bethlehem

Grafik: db / Quelle: Stadt Bern

Alle Quartiere sagen Ja – aber mit Unterschieden

Nach einem emotionalen Abstimmungskampf sagten die Stimmberechtigten Ja zum Kredit von 112 Millionen Franken für den Ausbau des Bahnhofs Bern. 27'271 Stimmmende legten ein Ja in die Urne, 20'016 ein Nein (57,7-Prozent Ja-Mehrheit). Die Stimmbeteiligung betrug 58 Prozent, wie die Stadt mitteilte. Kein Quartier in der Stadt stellte sich gegen das Vorhaben. Am deutlichsten ist die Zustimmung im Stadtteil Länggasse-Felsenau, wo 61,8 Prozent den Kredit annahmen. Tiefer hingegen ist die Zustimmung bei den vom Bahnhof weiter entfernten Quartieren im Osten und Westen – im Stadtteil Kirchenfeld-Schosshalde sowie in Bümpliz. (sda/lok)

Achtungserfolg für eine «Horde wilder Opponenten»

Widerstand Die Gegnerschaft des Hirschengraben-Projekts hat das Polit-Establishment herausgefordert – und will das auch weiterhin tun.

Am Ende war das Verdikt relativ deutlich: 58 Prozent stimmten dem neuen Unterführung beim Bubenbergplatz und der Neugestaltung des Hirschengrabens zu. Doch das Herzklopfen bei den Stadtbehörden dürfte im Vorfeld gross gewesen sein: Selten hat ein Planungsgeschäft einen solch hitzigen Abstimmungskampf ausgelöst.

Dabei waren die Kräfteverhältnisse deutlich: Mit Ausnahme von SVP und GFL waren sämtliche grösseren Parteien für die Vorlage. Auf der Gegenseite: eine schwer fassbare Bürgerbewegung und zwei Komitees mit zivilgesellschaftlichen, politisch wenig kampferprobten Akteuren.

Fassunglose Gegner

Ob das Ergebnis nun ein Achtungserfolg oder eine unerwartete Niederlage ist, darüber wird man sich beim Widmannbrun-

nen auf dem Hirschengraben – wo sich die Gegner am Sonntag versammelt haben – nicht einig.

Mike Kaden wirkt fassunglos: «Wie können sich 58 Prozent der Leute in einer rot-grünen Stadt für das Fällen von Bäumen aussprechen?» Kaden hat die Bürgerbewegung «Hirschengraben 2022» initiiert, die mehrheitlich aus Anwohnern besteht. Dass die Vorlage so deutlich angenommen worden ist, kann er kaum glauben. «Ich habe täglich mit Leuten darüber gesprochen – 99 Prozent waren dagegen.»

Etwas entspannter wirkt Jürg Schweizer. Der ehemalige Denkmalpfleger des Kantons ist einer der Gründer des Komitees «Rettet den Hirschengraben». «Wir haben es geschafft, eine grosse Debatte zu entfachen», sagt Schweizer. «Zudem ist es gelungen, sämtliche Fachverbände aus

den Bereichen Architektur und Planung mit ins Boot zu holen.»

Ins Leben gerufen wurde das Komitee von Einzelpersonen, die



Die Gegner der Vorlage verdueren die Niederlage am Hirschengraben. Foto: M. Zingg

sich schon gegen das Tram Region Bern oder gegen die geplante Velobrücke zwischen Länggasse und Lorraine ausgesprochen hatten. Im Vergleich zu jenen Projekten schienen dieses Mal aber die Fachleute und nicht Lokalpolitiker tonangebend. Für den Politikberater Mark Balsiger war dies ein entscheidender Faktor: «Ein ehemaliger Stadtplaner hat eine grössere Glaubwürdigkeit als ein Kommunalpolitiker, der sich zwei Monate lang mit der Materie auseinandersetzt.»

Ein weiteres Element für den Achtungserfolg dürfte sein, dass die Gegnerschaft geschlossen aufgetreten ist. «Wir konnten uns auf die beiden zentralen Elemente Unterführung und Bäume einigen», sagt Gisela Vollmer, Alt-Stadträtin SP und Mitglied beim Komitee «Bern kanns besser».

Das ist nicht selbstverständlich. Schliesslich war die Gegnerschaft ziemlich bunt. Einige sorgten sich um die Fussgänger, andere um die Bäume, Dritte um Widmannbrunnen und Bubenbergdenkmal, um die barocke Parkanlage als Ganzes. Oder sie waren schlicht gegen die geplanten verkehrsberuhigenden Massnahmen oder die hohen Kosten.

«Von der ersten Minute an»

Klar ist, dass Teile der Gegnerschaft noch nicht klein beigegeben. Kaden von «Hirschengraben 2022» will juristisch gegen das Projekt vorgehen. «Der Kampf hat gerade erst begonnen; wir werden das Fällen der Bäume schon noch verhindern.»

Für das Komitee «Rettet den Hirschengraben» sind juristische Schritte hingegen kein Thema. «Als lose Gruppierung ohne Sta-

tuten sind wir gar nicht einspracheberechtigt», sagt Schweizer. Für ihn ist entscheidend, dass sein Komitee auch künftig bei Planungsfragen mitmischet. «Es wäre schade, wenn der Schwung, der jetzt zustande gekommen ist, wieder abflauen würde.» Schliesslich seien städtebauliche Vorhaben von grosser Bedeutung. «Die Leute spüren die Folgen meist erst, wenn es zu spät ist.»

Balsiger findet, auch Behörden und die Spitzenpolitiker müssten über die Bücher. Vor allem die Rhetorik des Alternativlosen sei gefährlich, denn es gebe immer Alternativen. Das Zauberwort heisse Partizipation, und zwar von der ersten Minute an. «Wer das ermöglicht, steht nicht plötzlich vor einer Horde wilder Opponenten.»

Fabian Christl