



Zukunft Bahnhof Bern, Medienkonferenz 15.6.2009

ETH-Gutachten ZBB: Stellungnahme aus Stadtsicht

Regula Rytz, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün

Bern hat als Hauptstadt der Schweiz eine Brückenfunktion zwischen deutscher und lateinischer Schweiz, die auch an den Verkehrsbeziehungen ablesbar ist. Deshalb ist der Bahnhof Bern als zweitgrösster Bahnhof der Schweiz eine zentrale Drehscheibe der schweizerischen Verkehrsbeziehungen. Als nationales und regionales Zentrum mit internationalem Bezug ist Bern auch in Zukunft auf exzellente Verbindungen des öffentlichen Verkehrs angewiesen. Dies umso mehr, als die Hauptstadtregion Bern über keinen grösseren Flughafen verfügt.

1974 wurde nach 17-jähriger Bauzeit der Bahnhof Bern mit seinen unterirdischen Gleis- und Personenanlagen eingeweiht. Das erfreuliche Wachstum des öffentlichen Verkehrs führte in den letzten 35 Jahren zu immer grösseren Kapazitätsproblemen. Wurde der Knoten und der Hauptbahnhof Zürich im letzten Vierteljahrhundert mit mehreren Milliarden Franken ausgebaut, so konnte und musste die enorme Nachfragesteigerung in Bern auf kleinem Feuer bewältigt werden. Nicht immer sind dabei gute Lösungen herausgekommen. Heute platzt der RBS-Bahnhof aus allen Nähten und der Westausgang – die „Welle“ – wurde als Notlösung in grosser Zeitnot aus dem Boden gestampft. Dabei musste auf einen sorgfältige Einbezug des Stadtraums und der Mobilitätsketten verzichtet werden. Die „Welle“ ist heute nicht ideal platziert, wie auch der frühere SBB-Chef Benedikt Weibel feststellte.

Uns allen ist klar: Die nächsten Ausbauschritte des Bahnhofs Bern müssen nach einem Gesamtkonzept geplant werden, und sie werden sehr viel Geld kosten. Dies nicht zuletzt wegen der topographisch ungünstigen Lage des Bahnhofs, zu der es – wie das ETH-Gutachten bestätigt – allerdings keine Alternative gibt.

Der Ausbau des Bahnhofs Bern ist nicht ein regionales, sondern ein nationales Anliegen: Die Hauptstadt der Schweiz und der Wirtschaftsraum Bern müssen auch im 21. Jahrhundert aus allen Regionen der Schweiz gut und komfortabel mit der Bahn erreichbar sein. Wir dürfen uns deshalb nicht in alter bernischer Bescheidenheit mit isolierten Notlösungen zufrieden geben.

Allerdings kommen wir nur mit überzeugenden Vorschlägen zum Ziel. Das Gutachten der ETH zeigt uns, wo wir hier noch nachhaken müssen. Ich bin sehr froh darum, dass wir zusammen mit den Kantons- und Bundesbehörden und den Transportunternehmen nun nach Optimierungen suchen können, die uns weiterbringen. Dabei ist aus Sicht der Stadt Bern folgendes von Bedeutung:

1. Der Bahnhof muss nach einem Gesamtkonzept erweitert werden. Die von der ETH zur Diskussion gestellten Ersatzlösungen müssen in einem Gesamtkonzept zur Weiterentwicklung des Bahnhofs Bern einen klaren Mehrwert bringen. Keinen Sinn würde es zum Beispiel aus Sicht der Stadt Bern machen, einen Teil des RBS-Verkehrs

auf überlastete städtische Strassen und Knoten (z.B. Henkerbrünli) zurück zu verlagern.

2. Zukünftig soll der Bahnhof bipolar an die Stadt angebunden werden, mit je einem Hauptzugang von Osten und Westen. Die „Welle“ genügt diesem Konzept nicht, da sie aus baulichen Gründen nicht mit dem zukünftigen Tiefbahnhof verknüpft werden kann. Dem RBS-Bahnhof (immerhin nach Passagieraufkommen gleich gross wie der Bahnhof Luzern) fehlt zudem eine direkte Verbindung in den Westen und Süden der Stadt, wo sich sehr viele Arbeitsplätze befinden.

3. Der neue Zugang West soll via Bubenbergzentrum erfolgen. Die damit verbundene städtebauliche Chance ist zu nutzen. Die Stadt und die ETH sind sich hier einig: Ein neuer Westzugang macht nur Sinn, wenn er mit einer substanziellen Aufwertung des Bubenbergplatzes kombiniert wird.

Wir verschliessen uns der Prüfung von weiteren Varianten und Alternativen nicht. Wenn es Möglichkeiten gibt, den Ausbau des Bahnhofs Bern kostengünstiger zu realisieren, dann müssen diese geprüft werden. Aus Stadtsicht stellen wir jedoch auch an neue Varianten die Anforderung, dass sie einem verkehrstechnischen und städtebaulichen Gesamtkonzept entsprechen und unsere Hauptprobleme lösen: Die Kapazität namentlich der Personenanlagen im RBS- und SBB-Teil, aber auch die Zugänge zum zweitgrössten Bahnhof der Schweiz sollen vergrössert werden. Zudem muss die generelle Benutzungsqualität im Hauptstadtbahnhof Bern verbessert werden.