



Stadt Bern

Direktion für Tiefbau
Verkehr und Stadtgrün

Eröffnung Zubringer Neufeld, Samstag, 15. August 2009

Ansprache von Regula Rytz, Gemeinderätin der Stadt Bern und Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrte Frau Regierungsrätin

Sehr geehrter Herr Dieterle

Sehr geehrter Herr Quadri

Sehr geehrter Herr Weder

Liebe Länggässlerinnen und Länggässler

Liebe Gäste

„Länggasse mit Autobahnzubringer, dafür ohne Durchgangsverkehr“ – das ist eine Schlagzeile aus der „Berner Zeitung“. Kommen Sie aber nicht etwa auf die Idee, in der heutigen Ausgabe der BZ danach zu suchen. Der Titel war in der Ausgabe vom 19. Juni 1998 zu lesen, also vor mehr als elf Jahren.

Damals hatte das Projekt Neufeldzubringer bereits eine jahrzehntelange Planungsgeschichte hinter sich – und noch viele politische Auseinandersetzungen in der Stadt Bern und vor allem im Länggassquartier vor sich.

Am Anfang stand die Aufgabe, die stark belasteten Wohnquartiere in der Länggasse vor dem Verkehr und dem Verkehrslärm zu schützen. Die Suche nach der richtigen Lösung löste heftige politische Diskussionen und Streitigkeiten im Quartier aus. Wer Presseberichte aus der damaligen Zeit wieder liest, fühlt sich manchmal an Kriegsberichterstattung erinnert: „In der Länggasse herrscht gespannte Ruhe“, meldete der „Bund“ im Dezember 1999. Sogar von einem „Berner Stadtkrieg“ war in einer Nationalratsdebatte die Rede. Um die Wogen zu glätten veranlasste der Gemeinderat ein Mediationsverfahren, und die BZ titelte: „Die Streithähne sitzen zusammen“.

Nach langem Hin und Her kam es schliesslich im Jahr 2002, genau am 2. März 2002, zur entscheidenden Volksabstimmung. Dabei standen sich zwei unterschiedliche Ansätze gegenüber: Lärmschutz- und Verkehrsberuhigungsmassnahmen ohne Tunnel oder eben mit Tunnel.

Vor der damaligen Volksabstimmung hatte man beträchtliche Angst vor einem doppelten Nein und damit einem grossen Scherbenhaufen. Aber mit einer Zweidrittel-Mehrheit – genau mit 66 % Ja-Stimmen – haben sich die Bernerinnen und Berner für die Variante mit Neufeldtunnel entschieden.

Noch nicht alle Wunden aus jener Zeit sind vernarbt. Aber ich hoffe sehr, dass diese zum Teil immer noch sichtbaren Gräben – wie die eigentlichen Baugruben selber – bald überwunden und zugeschüttet sein werden.

Der Verkehrskompromiss Länggasse – auch bekannt als Tschäppät-Kompromiss – hat drei Teile: Das Teilprojekt 1 ist der Tunnel, den wir heute eröffnen können und der eigentlich eine Umfahrungsstrasse ist. Das Teilprojekt 2 sind die zwingenden flankierenden Massnahmen und das Teilprojekt 3 sind die ergänzenden flankierenden Massnahmen.

Warum sind flankierende Massnahmen nötig?

Wenn man ein komplexes und teures Bauwerk wie den Neufeldtunnel baut, dann will man sicher sein, dass es auch genutzt wird. Verkehr ist aber wie Wasser: Er sucht sich den kürzesten Weg. Der angestrebte Quartier- und Lärmschutz ist deshalb nur möglich, wenn flankierende Massnahmen getroffen werden, die das Wasser – den Verkehr – dorthin leiten und dort kanalisieren, wo es fliessen soll.

Die Stadt Bern hat auch hier in der Länggasse wie immer versucht, das Nützliche mit dem Angenehmen zu verbinden, d.h. die Sanierung und Umfahrung mit einer Aufwertung zu kombinieren. Dazu gehören sicher die Umgestaltungen der Mittelstrasse, der Neubrücke- strasse und der Länggassstrasse, aber auch die neue Glassammelstelle beim Zähringer- Migros darf man als Komfortsteigerung für die Quartierbevölkerung bezeichnen.

Heute können wir also das erste Teilstück des Kompromisses einweihen, nämlich die Umfahrungsstrasse. Der Autobahnzubringer auf die A1 führt ab morgen nicht mehr an Schlafzimmern und Schulwegen vorbei, sondern durch einen Tunnel. Es ist eine relativ teure Lösung, aber Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen sind im städtischen Raum wohl kaum mehr anders zu realisieren.

Mit der Eröffnung des Tunnels ist aber – wie Sie alle wissen – erst ein Etappenziel erreicht. Ende Oktober können wir bereits die zweite Etappe abschliessen, das so genannte Teilpro-

jekt 2, also die zwingenden flankierenden Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Neubrücke- und der Mittelstrasse, die in eine Begegnungszone umgewandelt wird. Sobald die Baubewilligung vorliegt, werden dann auch noch die Massnahmen des Teilprojekts 3 umgesetzt; diese betreffen vor allem die Länggassstrasse und die Bremgartenstrasse.

Nach Umsetzung all dieser Massnahmen wird die Länggasse weitgehend vom Durchgangsverkehr befreit sein: Auf der Neubrückestrasse, nördlich des Bierhübelis, wird der Verkehr im Vergleich zu früher um 80 Prozent reduziert sein. Auf der Länggassstrasse, wo Tempo 30 gelten wird, nimmt der Verkehr um rund einen Drittel ab, und auch auf einzelnen Quartierstrassen sind Verkehrsabnahmen zu erwarten.

Dass in den Zeitungen schon über die steigende Attraktivität der Länggasse auf dem Wohnungsmarkt diskutiert wird, ist ein deutliches Indiz für die erwartete Quartieraufwertung.

Ich bin überzeugt davon, dass die Bewohnerinnen und Bewohner der Länggasse und vor allem auch die Gewerbetreibenden für die harte und entbehrungsreiche Bauzeit einen guten Gegenwert erhalten, ein lebendiges und vielfältiges Stadtquartier.

Damit dies alles möglich wurde, war wie immer die gute Zusammenarbeit von vielen Beteiligten und Betroffenen nötig. Ihnen allen möchte ich heute für ihr Engagement, ihr Verständnis, ihre Kompetenz und ihre Geduld herzlich danken. Mein Dank geht zuallererst an das Quartier, die Länggässlerinnen und Länggässler und die Gewerbetreibenden – und speziell auch an die Kinder im Quartier, die lange mit einem provisorischen Spielplatz auskommen mussten, die aber heute ihren Spielplatz am Studerstein wieder zurückbekommen.

Ich danke dem Bund, der den grössten Teil des Tunnels und auch einen Teil der flankierenden Massnahmen finanziert. Und ich verknüpfe meinen Dank mit der Hoffnung, dass wir auch dem zerschnittenen und lärmbelasteten Ostringquartier mehr Lebensqualität bringen können.

Ich danke auch dem Kanton – hier vertreten durch Regierungsrätin und Baudirektorin Barbara Egger –, der die Federführung und damit die Verantwortung für das Tunnelprojekt trug.

Besonders herzlich danke ich den Bauleuten – allen voran Projektleiter Aldo Quadri vom kantonalen Tiefbauamt, dann aber auch den externen Bau- und Planungsfirmen und ihren Fachleuten. Sie alle haben höchst engagierte und gute Arbeit geleistet, und es gab – zum Glück – keine Unfälle. Dazu haben auch Bernmobil und die Verkehrsdienstleute beigetragen.

Ihre Arbeit war nicht immer einfach, aber sehr wichtig für die Mobilität im Quartier und darüber hinaus.

Danken möchte ich last but not least auch den städtischen Fachleuten und Fachstellen, für die Arbeit in der Realisierungsphase ganz besonders Reto Zurbuchen und Hansueli Röthlisberger vom städtischen Tiefbauamt. Sie stehen vor allem bei den Teilprojekten 2 und 3 in der Verantwortung, sie haben aber auch zum Teilprojekt 1 einen wichtigen Beitrag geleistet, nämlich mit der Umgestaltung der Henkerbrännli-Kreuzung. Dort geht jetzt nach dreijährigem Provisorium das neue definitive Verkehrsregime in Betrieb.

Mit dem heutigen Tag werden also die Baumaschinen nicht aus der Länggasse verschwinden, aber sie ziehen um. Neben den Strassenbauprojekten ist auch sonst vieles in Bewegung. Neue Projekte der Uni auf dem von-Roll-Areal oder das Grossprojekt KVA/Feuerwehr beim Forsthaus werden den Stadtteil Länggasse weiter verändern. Der Bauwirtschaft wird die Arbeit in Bern so schnell nicht ausgehen. Die Weiterentwicklung der Hauptstadt hat erst richtig angefangen – und Sie alle sind Teil davon.

Zum Schluss nochmals eine Reminiszenz aus dem Pressearchiv: Im Juni 2001, nach dem x-ten Informationsabend, titelte eine Berner Tageszeitung „Das Quartier flirtet mit dem Tunnel“. Ob sich daraus eine Liebesaffäre entwickelt hat, will ich nicht beurteilen. Die zahlreichen Gäste heute zeigen sicher, dass die Länggasse froh ist über die Verkehrsentlastung. Die andere Seite der Medaille, die Aufwertung, ist noch nicht ganz fertiggestellt. Wir werden deshalb noch weitere Gelegenheiten zum feiern haben. Fangen wir an!