

Aussenraum - Lebensraum - Stadtraum

Autor(en): **Strauss, Adrian**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungsblatt / Berner Heimatschutz**

Band (Jahr): - **(1996)**

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-836296>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Aussenraum - Lebensraum - Stadtraum

Der Masterplan befindet sich in einer wichtigen Zwischenphase: Nämlich zwischen der Zonenplanabstimmung vom September 1995, in welcher die Zonenpläne Bahnhof West/Mitte und Ost angenommen wurden und der Abstimmung zur Überbauungsordnung Stadtplätze - Schanzentunnel im nächsten Jahr.

Das Mitwirkungsverfahren zur Überbauungsordnung ist abgeschlossen; die kantonale Vorprüfung liegt vor. Gemäss dem Amt für Gemeinden und Raumordnung sind die Pläne und Vorschriften zweckmässig und das Projekt Stadtplätze - Schanzentunnel wird sich städtebaulich klar positiv auswirken. In der Umweltverträglichkeitsprüfung des Kantons werden die Auswirkungen für die Umwelt als positiv - mit der Chance für umweltbezogene Verbesserungen - beurteilt.

Im Rahmen der Kornhaus-Ausstellung im Architekturforum wurde im Mai 1996 das Thema "öffentlicher Raum" im Bahnhofgebiet aufgegriffen und vertieft. An Veranstaltungen und Vorträgen wurden in- und ausländische Beispiele diskutiert sowie die historischen Bezüge hergestellt. In einer Plakatserie wurde illustriert, was für Möglichkeiten bestehen, das Bollwerk, den Bahnhofplatz, den Christoffelplatz, den Bubenbergplatz

bis zur City-West zu urbanen Plätzen und Strassen umzugestalten - wie an Stelle der "Rennstrecke" von der Schützenmatte zur City-West Begegnungsorte für Fussgängerinnen und Fussgänger und Umsteigeplätze für den öffentlichen Verkehr entstehen könnten. Der bestehende Aussenraum lässt sich zum Teil mit einfachen Mitteln zu einem Lebensraum für die Menschen aufwerten. Wir haben es in der Hand, aus Bern eine menschengerechtere Stadt zu machen.

Dazu braucht es den Schanzentunnel: Es gibt keine "Renaissance der Plätze" ohne den Tunnel. Auch wenn wir mit verkehrsreduzierenden Massnahmen den Verkehr um ungefähr 30% verringern, kann die Bahnhofsachse nicht ohne Alternative vom Verkehr befreit werden. Lösungen ohne Tunnel bringen in den Aussenquartieren eine wesentlich höhere Verkehrsbelastung als heute. Die Durchfahrt für den binnen-städtischen Quartierverkehr muss gewährleistet bleiben, und das geht nur mit dem Schanzentunnel.

Aussenräume sind Lebensräume. Der Bahnhof ist das Herz der Stadt - ein Empfangsraum, bei dem man sich heute jedoch nicht "herzlich" willkommen fühlt: Die Plätze sind verschwunden, die Menschen von den Autos in den Untergrund verdrängt, Asphalt, Verkehrslärm und Hektik prägen den Eindruck. Die Aussenräume gehören ganz dem Verkehr. Dieser unbefriedigende Zu-

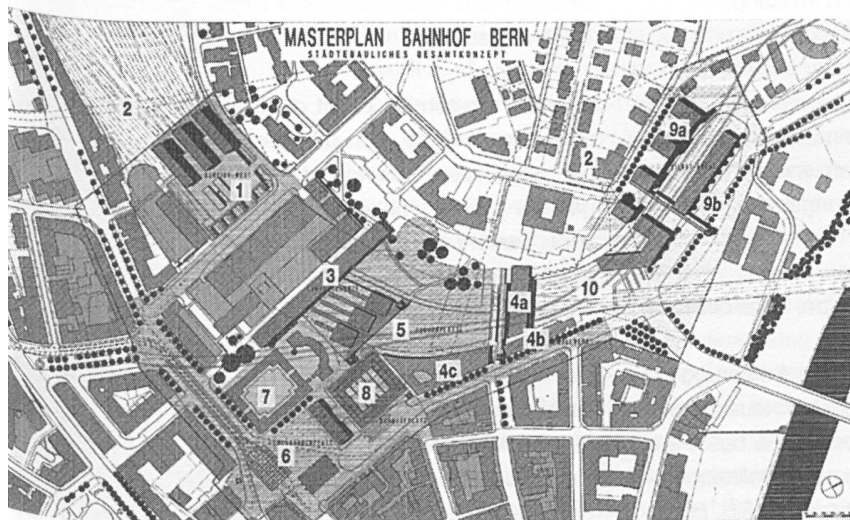


stand soll mit dem Projekt Stadtplätze - Schanzentunnel korrigiert, der öffentliche Raum wieder seiner ursprünglichen Bedeutung als urbaner Lebensraum zugeführt werden.

Das Berner Stimmvolk wird im Sommer 1997 darüber entscheiden, ob es die Umgestaltung der heutigen Verkehrsachse zu einem lebendigen, urbanen Stadtraum überhaupt will. Anschliessend soll im Rahmen eines öffentlichen Wettbewerbs die künftige Gestaltung bestimmt werden.

Wo steht der Masterplan heute?

Das gesamte Planungsgebiet wurde seinerzeit in zehn Bausteine aufgeteilt. Dieses Bauskastensystem wird noch heute weiterverfolgt; es hat sich bewährt. Damit wird die Entscheidungsfreiheit pro Baustein erhöht, gegenseitige Abhängigkeiten können reduziert werden. Deshalb weisen die einzelnen Bausteine bewusst einen unterschiedlichen Planungsstand auf.



Zu den einzelnen Bausteinen

Über die Bausteine 1, 3 und 4 wurde im September 1995 abgestimmt. Die Berner Bevölke-

rung hat der Einzonung dieser Areale mit grossem Mehr zugestimmt, für die weitere Projektierung und Bewilligung ist nun der Gemeinderat zuständig, es braucht keine weiteren Abstimmungen mehr.

Bei diesen Bausteinen handelt es sich um die "Umsteigeplattform West und Bürobauten", "Schanzenpost - Bahnhof Mitte" und "Abschluss Ost - Bollwerk".

Nun kann also westlich der Schanzenbrücke ein leistungsfähiger zweiter Bahnhofzugang mit kurzen Umsteigedistanzen geschaffen werden. Er entlastet sowohl die zentrale Personenunterführung als auch das Aufnahmegebäude und ermöglicht die gemäss Bahn 2000 geforderten kurzen Umsteigewege.

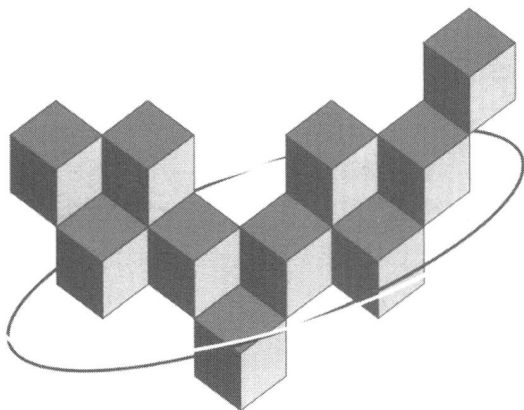
Der Baustein Nummer 1 hat hohe Priorität; entsprechende Verhandlungen mit Investoren sind im Gang. Anschliessend kann mittels Projektwettbewerb die architektonische Gestaltung bestimmt und die baldige Realisierung in die Wege geleitet werden.

Für Baustein 3, Schanzenpost - Bahnhof Mitte, liegen Machbarkeitsstudien für die Überbauung der bestehenden Perronplatte vor. Die Überbauung Bahnhof Mitte eignet sich in erster Linie für Nutzer mit grösseren Büroflächen- oder Geschäftsraumbedarf, für Läden (Ladenstrasse), aber auch für Wohnungen.

Eine neue Fussgängerverbindung Länggasse - Bubenberplatz kann zusammen mit der Überbauung Bahnhof Mitte erstellt werden.

Sobald Investoren interessiert sind, kann dieser Baustein mit einem wettbewerbsähnlichen Verfahren zur Realisierung gebracht werden.

Der Baustein 4, Abschluss Ost und Bollwerk, besteht aus drei städtebaulich und funktional zusammenhängenden Teilen. Die künftigen Bauten sollten die Begrenzung des Strassenraums am Bollwerk unterstreichen und die Neubauten



über den Gleisen das "Osttor" zu Bern darstellen.

Sobald Investoren interessiert sind, kann die Projektierung mittels Projektwettbewerb eingeleitet werden. Ein unmittelbarer Realisierungsdruck besteht nicht.

Der aktuelle Stand der Bausteine 5, 7, 8, 9 und 10 ist folgender:

Baustein 5: Perronplatte und rückwärtige Bahnhoferschliessung

Die Perronplatte wird zur Zeit bautechnisch saniert und soll gestalterisch verbessert werden. Auf der Perronplatte befinden sich zukünftig Bahnhofsvorfahrt, "Kiss&Ride", Gepäckanlieferung und Taxistandplätze. Die Vorfahrt am Bollwerk wird aufgehoben. Das Ziel ist zudem, eine attraktive direkte Fussgängerverbindung über Milchgässli-Perronplatte-Grosse Schanze zur Länggasse zu schaffen.

Es ist zudem eine Parkhausverbindung zwischen Bahnhof- und Sidlerstrassparking vorgesehen, entsprechende Studien sind im Gang.

Baustein 7: Burgerspital

Das Burgerspital wird unverändert als Oase im Herzen der Stadt bestehen bleiben, aber wesentlich besser in die angrenzenden Plätze integriert. Ein weiterer Handlungsbedarf besteht nicht.

Baustein 8: Aufnahmegebäude, Christoffelunterführung

Vorarbeiten für die dringende Sanierung und Erweiterung von Christoffel- und Neuengassunterführung sind abgeschlossen. Es besteht ein Konzept für die Anordnung neuer Rolltreppen im Lichthof des Aufnahmegebäudes SBB. Eine erste Etappe der Sanierungsarbeiten soll ab Sommer 1997 in Angriff genommen werden. Ziel ist eine kontinuierliche Gesamtanierung der Unterführungen und des Aufnahmegebäudes. Eine Abgabe der Christoffelunterführung im Baurecht

ist in Diskussion, die Kontakte mit Investoren sind auf gutem Weg.

Baustein 9: Eilgutareal und Martinshang

Über dieses wichtige Reserveareal für künftige Bedürfnisse in Bahnhofnähe soll mittelfristig ein städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt werden. Ein unmittelbarer Handlungsbedarf besteht nicht.

Baustein 10: RBS-Bahnhof

Der RBS-Tiefbahnhof ist als Option Bestandteil des Masterplans. Weitergehende Studien oder Konzeptarbeiten werden zur Zeit nicht durchgeführt.

Die RBS hat kurzfristige Massnahmen zur Verbesserung der Ein- und Aussteigeverhältnisse auf den schmalen RBS-Perrons erarbeitet. Neu sollen die wegfahrenden Reisenden in Warteräumen zurückgehalten werden, bis die Perrons von aussteigenden Fahrgästen frei sind. Damit sollten die Engpässe bis nach der Jahrhundertwende aufgefangen werden können. Ein Umbau des bestehenden RBS-Bahnhofes ist im Sommer 1997 vorgesehen.

Mit dem Masterplan erhält die Stadt Bern die einmalige Chance, den urbanen Aussenraum neu zu gestalten und wesentliche Verbesserungen der Umsteigebeziehungen für den öffentlichen Verkehr zu erhalten. Zudem werden die Voraussetzungen für neue Arbeitsplätze in Dienstleistungsbetrieben und Läden im Bahnhofgebiet geschaffen.

Der Masterplan Bahnhof Bern ist eine Zeichen dafür, dass wir auch heute in der Lage sind, grosse und komplexe Probleme tatkräftig an die Hand zu nehmen und innert kurzer Zeit Realisierungen in die Wege zu leiten.

Adrian Strauss
Projektleiter Masterplan