

Bern

No-Billag-Streit
GLP-Nationalrat Jürg Grossen
kritisiert den Gewerbeverband. 19



Viererfeldbrücke brächte Mehrwert

Der Bau einer «richtigen Brücke» erhöht den Wert der Immobilien im neuen Stadtteil Viererfeld, sagt Experte Alain Chaney. Die Brücke sollte nicht nur für Velos, sondern auch für neue Formen der Mobilität nutzbar sein.

Bernhard Ott

Wird die Überbauung Viererfeld bloss zu einer weiteren Siedlung oder zu einem neuen Stadtteil? Um diese Frage ist ein Streit zwischen einem Teil der Berner Architekten und Stadtpräsident Alec von Graffenried (GFL) entstanden. In einem offenen Brief üben fünfzig Architekten Kritik am städtebaulichen Wettbewerb («Bund» von gestern). Sie sprechen sich gegen die vorgesehene Kombination von städtebaulichen Wettbewerb, Planung des Stadtteilparks und Direktvergabe von Architekturaufträgen aus. Und sie bezeichnen die im «Bund» präsentierte Idee einer ausgebauten Viererfeldbrücke anstelle einer Velobrücke als «städtebaulichen Ausgangspunkt» für die Planung des neuen Stadtteils («Bund» von gestern).

«In Bern baut man Brücken nicht nur für die nächsten zehn Jahre.»

Alain Chaney, Wüest Partner

Eine auch für Autos befahrbare Brücke hätte aber auch unmittelbaren Einfluss auf den Liegenschaftsmarkt. «Bei Immobilien zählt vor allem eines: die Lage, die Lage und nochmals die Lage», sagt Alain Chaney, Berner Geschäftsführer des Immobilienberatungsunternehmens Wüest Partner. Entscheidendes Kriterium für die Lage sei die Erreichbarkeit. «Je besser die Erreichbarkeit eines Stadtteils ist, desto attraktiver wird er fürs Wohnen und fürs Gewerbe», sagt Chaney. Oft nehme dadurch die Nachfrage nach einem gut erschlossenen Wohnstandort sogar schneller zu als das zusätzliche Wohnungsangebot. «Die Viererfeldbrücke brächte einen Mehrwert, für den die Leute auch mehr zu zahlen bereit wären», sagt Chaney.

«Relevanter als der Steuerfuss»

Der Fachmann stützt sich bei dieser Aussage auf die Ergebnisse der letzten beiden «Immo-Barometer», einer schweizerweiten Befragung zur Wohnzufriedenheit. Unter elf vorgegebenen Kriterien, die bei der Wahl des Wohnstandorts relevant sein können, werden Mobilitätskriterien «überdurchschnittlich häufig als wichtig angegeben», heisst es im Immo-Barometer 2016. Dabei sind Ansprü-

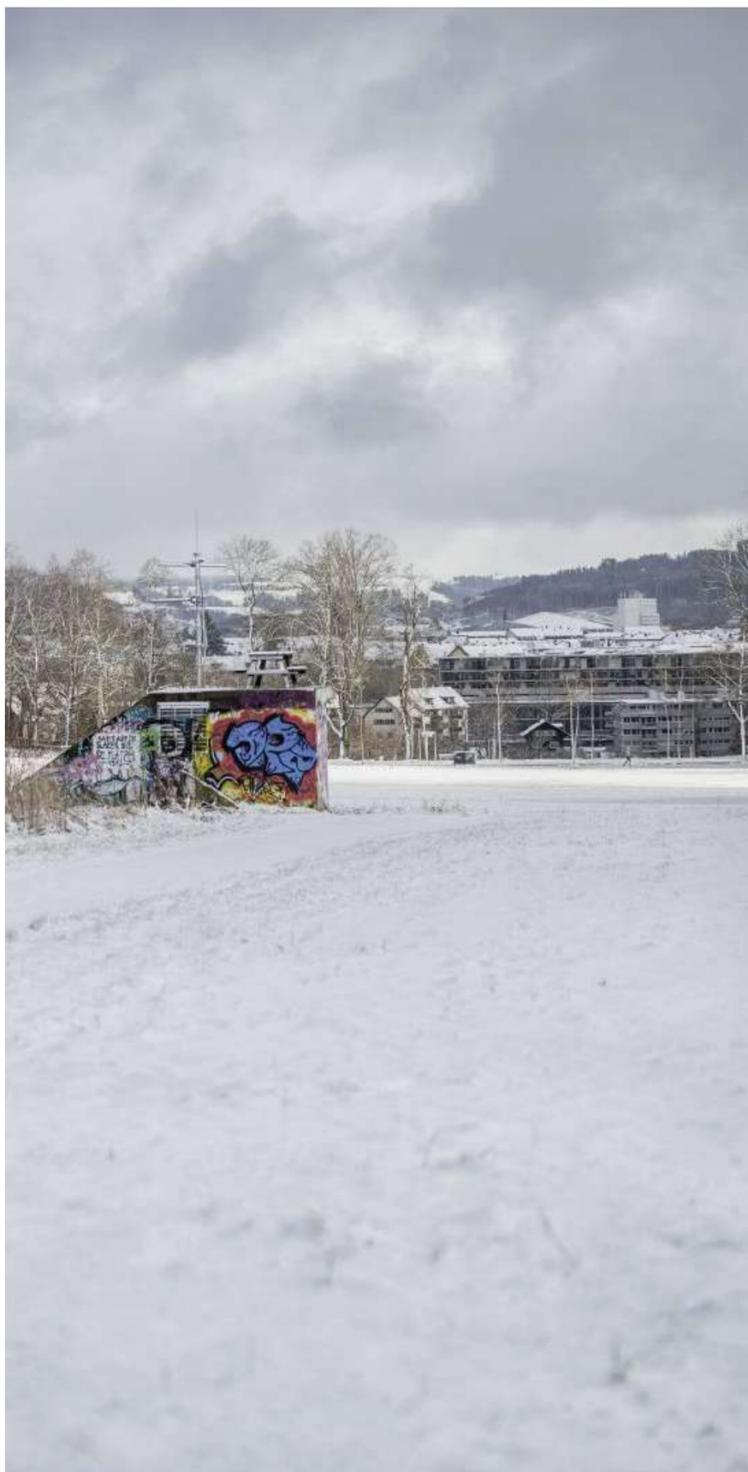
che an den Anschluss des öffentlichen Verkehrs und die Dauer des Arbeitsweges noch wichtiger als andere Faktoren wie die Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe, der Umgebungslärm oder die Erholungsräume im Umfeld. «Aber auch die Erreichbarkeit mit dem Auto ist bei der Wohnungssuche äusserst relevant. Relevanter gar als der Steuerfuss», heisst es im Bericht weiter. Bezogen auf die Erschliessung des neuen Stadtquartiers im Viererfeld bedeutet dies: «Eine Velobrücke ist besser als gar keine Brücke. Am besten ist aber eine Brücke, die auch für Autos und Busse befahrbar ist», sagt Chaney.

Entlastung des Stadtzentrums

Die Viererfeldbrücke könnte auch ein wichtiges Element bei der Erreichung eines der Legislaturziele des Berner Gemeinderates sein: die Stadt der kurzen Wege. «Ausgerechnet zwischen dem neuen Stadtquartier und dem Nordquartier mit dem wachsenden Büroviertel Wankdorf-City sollen die Wege lang bleiben», sagt Chaney. Für den Experten wäre der Verzicht auf eine direkte Verbindung zwischen einem Wohn- und einem Arbeitsquartier eine «verpasste Chance für Bern». Mit einer ausgebauten Viererfeldbrücke könnten aber nicht nur die Wege verkürzt, sondern auch das Stadtzentrum und die Autobahn entlastet werden. Eine Velobrücke bringe da höchstens saisonal eine leichte Entlastung. «Im Winter ist die Velobrücke nur für hartgesottene Velofahrer eine Alternative», sagt Chaney.

Platz für neue Mobilitätsformen

Im Immo-Barometer finden sich noch weitere Argumente für die bessere Erreichbarkeit des Viererfelds, zum Beispiel durch den Bau einer «richtigen Brücke». So gehen die Autoren davon aus, dass diejenigen Immobilien an Wert zulegen werden, «die möglichst viele Arten von Mobilität begünstigen». Für jüngere Generationen werde die Mobilitätsfreiheit immer wichtiger. Die Bereitschaft junger Menschen, sich lange an nur ein Mobilitätsprodukt zu binden, schwinde dahin. Die Fahrzeugindustrie reagiere auf diesen Bedürfniswandel zum Beispiel mit neuen Taxiformen oder Carsharing-Systemen. Daher könnte die Viererfeldbrücke schon in wenigen Jahren von selbstfahrenden Bussen oder Taxis befahren werden. Ob die Brücke letztlich auch für den motorisierten Privatverkehr geöffnet werden soll, ist für Chaney schliesslich eine politische Frage. «In der Stadt Bern baut man Brücken nicht nur für die nächsten zehn Jahre», sagt Chaney.



Platz für eine Brücke? Blick vom Viererfeld ins Nordquartier. Foto: Adrian Moser

«Richtige» Viererfeldbrücke

Letztlich bleibt es eine politische Frage

Dem Bau einer Viererfeldbrücke stünden erstaunlich wenige Hindernisse im Weg. Den Knackpunkt bilden, wie so oft, die Autos.

Andres Marti

Er plädiere für eine «schöpferische Pause», sagt der ehemalige kantonale Denkmalpfleger und «Bund»-Kolumnist Jürg Schweizer. Der Architekturhistoriker meint damit den Bauprozess auf dem Vierer- und Mittelfeld, dem grössten städtischen Bauprojekt seit Jahren. Erst gestern hat die Stadt Bern dazu den Projektwettbewerb lanciert. Geht es nach Schweizer, soll nun nach wenigen Schritten bereits ein Marschhalt eingelegt werden. Warum? «Wenn die Stadtbevölkerung mehr als nur eine grüne Agglomerations-Siedlung will, dann muss man sich jetzt auch Gedanken über eine gute Erschliessung und die Weiterentwicklung machen», sagt er. Die Idee des Berner Architekten Arpad Boa, mit einer

neuen Brücke die Stadtteile Wyler und Viererfeld zu verbinden, unterstützt Schweizer deshalb «vorbehaltslos» (siehe «Bund» von gestern). Nur: Um die Brücke und den angedachten Viererfeldboulevard zu realisieren, «muss das nun laufende Wettbewerbsprogramm umformuliert werden», sagt Schweizer. Den Vorwurf, damit den Wohnungsbau in Bern zu verzögern, will er nicht gelten lassen. Die Umformulierung heisse nicht, dass es zu «erheblichen Verzögerungen» kommen müsse, sagt Schweizer. Im Moment laufe erst die sogenannte Präqualifikation. Gebaut werde sowieso frühestens 2023.

Masterplan mit Brücke?

Überraschenderweise geht man auch bei der Stadt nicht davon aus, dass sich durch eine neue Brücke der Bau des Viererfelds verzögern würde. Dies sagt jedenfalls Mark Werren, der Leiter des Stadtplanungsamtes, auf Anfrage. Auch ein neuer Projekt-Wettbewerb müsse nicht zwingend lanciert werden, sagt der Stadtplaner. Erst im Masterplan für das Viererfeld wäre das Brückenpro-

jekt zu berücksichtigen. Ausserdem brauche es für den Bau einer neuen Brücke eine Projektstudie, «und zwar für die Projektierung der sogenannten Zulaufstrecken auf beiden Seiten», sagt Werren. Keine unüberwindbaren Hindernisse also.

Aber wer soll die Brücke bezahlen? Experten schätzen die Baukosten auf rund 35 Millionen. Wenn die Stadt dies nicht alleine bezahlen will, muss die Brücke einem «übergeordneten Interesse entsprechen und via Region und Kanton in das Agglomerationsprogramm des Bundes einfließen», sagt Karl Vogel, Leiter der städtischen Ver-

kehrsplanung, auf Anfrage. Wie steinig der Weg von der Idee bis zur Realisierung einer Brücke sein kann, lässt sich beim Blick auf die Velobrücke erahnen: 2004 nahm der Kanton die Brückenidee in den Sachplan Veloverkehr auf. Bis der Berner Stadtrat aber einen ersten Projektierungskredit genehmigte, dauerte es ganze zwölf Jahre. In diesem Tempo ging es weiter. Heute gibt es weder ein fertiges Wettbewerbsprojekt noch einen Abstimmungstermin.

Da stellt sich die Frage: Wenn der Bau einer Velobrücke schon Jahrzehnte dauert, wie wird das erst bei einer «vollwertigen» Brücke? Zumal diese der rot-grünen Verkehrspolitik – im Gegensatz zur Velobrücke – diametral entgegenlaufen würde: «Die Quartiere sollen vom motorisierten Individualverkehr entlastet und nicht mit neuen Zufahrtsstrassen belastet werden», sagt Verkehrsplaner Vogel. Eine solche Brücke entspräche auch nicht den bisherigen kantonalen und regionalen Richtplänen, was aber mit Blick auf die Finanzierung der Fall sein müsste. Die Chancen für die Viererfeldbrücke sind also gering.

«Die Quartiere sollen nicht mit neuen Zufahrtsstrassen belastet werden.»

Karl Vogel, Verkehrsplaner der Stadt Bern

Stadt Bern droht Chaos beim Bahnhofsusbau

Wegen eines Bund-Entscheids klappt beim Ausbau des Berner Bahnhofs eine Finanzierungslücke. Gemeinderätin Ursula Wyss ist «konsterniert».

Sophie Reinhardt, Martin Erdmann

Kaum ist der Startschuss für den Ausbau des Berner Bahnhofs gefallen, folgt bereits der erste Rückschlag. Davon betroffen sind die Pläne der Stadt Bern, die im Rahmen des Gesamtausbauprojekts für eine Neuordnung der Verkehrsführung um den Bahnhof zuständig ist. Dieser Dämpfer wird den Bauarbeiten von unerwarteter Seite verpasst: Der Bund weigert sich vorläufig, Gelder für verschiedene Teilprojekte zu sprechen. In seiner gestern erschienenen Vernehmlassungsvorlage zum Programm Agglomerationsverkehr (PAV) hat er den Grossteil der damit zusammenhängenden Projekteingaben von Stadt und Kanton auf die B-Liste der Prioritäten gesetzt. Dort landen Eingaben, die entweder erst zwischen 2023 und 2026 bau- und finanzreif sind oder ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen.

Wieso werden die geplanten Massnahmen vom Bund als Projekte zweiter Klasse eingestuft? Tiefbau- und Verkehrsdirektorin Ursula Wyss ist «konsterniert». «Der Entscheid widerspricht allen bisherigen Abmachungen zwischen den involvierten Projektpartnern SBB, RBS, Kanton und Stadt.» Insgesamt fehlt nun ein Betrag von 84,7 Millionen Franken. Damit hätten bis zur Bahnhofseröffnung 2025 verschiedene Massnahmen umgesetzt werden sollen, um die Fussgängerströme beim neuen Bahnhofszugang Bubenbergrasse gewährleisten zu können. Da dazu nun das Geld fehlt, könne es zu «sehr kritischen» Situationen kommen, sagt Wyss. Denn die heutige Verkehrsführung sei nicht mit dem neuen Bahnhof kompatibel. «Der Knoten Bubenbergrasse ist bereits heute am Anschlag.» Der Fussgängerstreifen zwischen Hirschengraben und Bubenbergrasse komme schon jetzt auf bis zu 7000 Überquerende pro Stunde. Bei der Eröffnung des neuen Bahnhofs würden es 17000 sein. Das hätte Einschränkungen für den ganzen Verkehr zu Folge. «Grünzeiten müssten für den Fussverkehr massiv verlängert werden, was zu einem Stau führen würde.» Ohne diese Massnahme würden sich die Fussgänger aber bei den Strassenübergängen stauen. «Der neue Bahnhofszugang Bubenbergrasse wird so nicht funktionieren können.»

Wie rechtfertigt das Bundesamt für Raumentwicklung den Entscheid? «Die Fertigstellung des Bahnhofs fällt nicht in den Zeithorizont für eine A-Priorität», sagt PAV-Leiterin Isabel Scherrer. Das heisst, das Projekt soll umgesetzt werden, aber erst, wenn die zentralen Elemente des Bahnhofs Bern umgebaut und in Betrieb sind. Eine andere Verkehrsmassnahme am Bahnhof, welche nach Einschätzung des Bundes mit der Fertigstellung des Bahnhofs Bern zusammen umgesetzt werden kann, wurde deshalb zur Finanzierung vorgeschlagen.

Späte Fertigstellung als Grund

Wenn die Projekte nicht hochgestuft werden, rechnet Wyss damit, dass sie erst mit der Eröffnung des Bahnhofs gebaut werden können. «Das wäre völlig unsinnig.» Auch die Berner Verkehrsdirektorin Barbara Egger zeigt sich negativ überrascht über den Entscheid des Bundes: «Wir müssen nun den Prüfungsbericht abwarten, darin ist ersichtlich, warum das Projekt nicht als prioritär eingestuft wurde.» In der Vernehmlassung werde man sich dafür starkmachen, dass das Projekt in die Priorität A aufgestuft werde, damit der Bahnhof bei der Eröffnung funktionieren könne. Schon bei der Vernehmlassung des zweiten Agglomerationsprogramms habe man etwas bewirken können, sagt Egger. Denn für die Realisierung des RBS-Bahnhofs und der Publikumsanlagen hat der Bund bereits rund 270 Millionen Franken gesprochen.