

**MURI** Das doppelte Nein zum Gümligenfeld wirkt nach: Gegen die Volksabstimmung wurde eine Stimmrechtsbeschwerde eingereicht. Seite 25

# BERN

**BRIENZ** In den Gebieten entlang des Tracht- und des Glyssibachs darf nicht gebaut werden – sie liegen gemäss Gefahrenkarte im roten Bereich. Seite 28

## Mit Ultraschall gegen Tauben

Endspurt beim Bau des neuen **Berner Bahnhofplatzes**, der Christoffelunterführung und des Baldachins

*Das Ende der Provisorien naht: Am 6. April wird der Berner Bahnhofplatz für den Autoverkehr eröffnet. Beim Baldachin kommt neuste Taubenabwehrtechnik zum Einsatz.*

DANIEL VONLANTHEN,  
NICOLE DREYFUS

Autofahrende dürfen sich auf die Rückkehr zur Normalität freuen – Fussgängerinnen und Fussgänger müssen sich weiter gedulden: Auf der Achse Bollwerk-Bubenbergplatz-Laupenstrasse rollt bald wieder der motorisierte Individualverkehr, zu Fuss Gehende indes können den Bahnhofplatz erst Ende Mai benutzen. Auch die Christoffelunterführung bleibt bis zu diesem Zeitpunkt geschlossen.

Obwohl das Umleitungskonzept für die Autos allen Befürchtungen zum Trotz gut funktioniert, geht es am Sonntag, 6. April, um 5 Uhr morgens, zu Ende: Die neue, orthogonale Verkehrsführung samt Umweltspur über den Bahnhofplatz wird für den Verkehr freigegeben. Die Busse von Bern Mobil verkehren wieder gemäss alter Linienführung. Alle Umleitungsprovisorien, so am Inselplatz und an der Bühlstrasse, werden aufgehoben.

### Gründe gegen sofortige Sperre

Berns Verkehrsdirektorin Regula Rytz (gb) erläuterte gestern vor den Medien, es gebe demokratiepolitische, technische und rechtliche Argumente gegen die Aufrechterhaltung der Bahnhofplatzsperre. Die Bahnhofachse übernehme in den nächsten zwei Jahren die Funktion einer Umleitungsrouten für Baustellen in der Länggasse. Dort werden flankierend zum Neufeldtunnel – Massnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt. Die kleine Westtangente, die sich als Umleitungsrouten durch die Grosse Schanze bewährte, schluckt laut Rytz ohne bauliche Erneuerung keinen Mehrverkehr. Nach dem Umbau der Postgebäude, in denen 2000 neue Arbeitsplätze entstehen, dient die Westtangente zudem als Erschliessungssachse.

Die dauerhafte Sperre des Bahnhofplatzes sei zwar durchaus begrüssenswert, fordere aber eine umsichtige Planung, so Rytz. Hierzu brauche es Kreditbeschlüsse und rechtsverbindliche Verkehrsverfügungen. Ein Komitee lanciert heute Freitag die Volksinitiative für einen autofreien Bahnhofplatz.

Stadtingenieur Hans-Peter Wyss zog eine vorläufige positive Bilanz über das komplexe Bauwerk inmitten der Stadt: Termine und Kosten konnten eingehalten werden. Trotz Staub, Schmutz, Lärm und Umwegen habe das Bauen wenig negative Reaktionen ausgelöst. Die Baustelle fand landesweit grosse Beachtung.

### Grösstmögliche Sicherheit

Damit die acht Millionen Franken teure Glasüberdachung im hochfrequentierten öffentlichen



Das Glas des Baldachins erfüllt höchste Ansprüche an Bruchsicherheit, Unterhalt und Witterungsbeständigkeit.

FRANZISKA SCHEIDEGGER

Raum funktioniert, haben die Planer alle erdenklichen Vorkehrungen getroffen. Der Baldachin als Witterungsschutz überdeckt Haltestellen und Treppen zur Christoffelpassage. Die Ausmasse der Stahl-Glas-Konstruktion sind sichtbar: 85 Meter beträgt die Länge, 11 bis 41 Meter die Breite. Die Glasfläche misst 2350 Quadratmeter und besteht aus 528 Gläsern mit einem Eigengewicht von 300 Kilogramm. Im Verbund sicherheitsglas sind Folien eingeschweisst. Diese sollen im Fall

eines Bruchs dafür sorgen, dass die Teile während mindestens 48 Stunden nicht herunterfallen. «Das gibt die nötige Zeit, um das defekte Glas auszuwechseln», sagte Architekt Valentino Marchisella namens der Planergemeinschaft.

### Der Schmutz kommt von oben

Derauf der Glasunterseite aufgedruckte Punktraster dient zum einen der Entspiegelung, damit keine Vögel gegen das Glas fliegen. Zum anderen bildet der Raster einen Hit-

zeschutz. Eine Verschmutzung des Baldachins könne kaum vermieden werden, zumal er «an einem sehr exponierten Ort steht», wie Marchisella sagte. Zwecks Reinigungs- und Wartungsarbeiten ist der Baldachin begehbar. Um der Verschmutzung durch Taubenkot vorzubeugen, «wird ein System eingesetzt, das mittels Ultraschall die Tauben vom Baldachin fernhalten soll», erklärte Marchisella. Der für Menschen nicht wahrnehmbare Schall setzt das Gefieder der Tauben

in Schwingung. Die Tiere empfinden dies als unangenehm. Das System steht bereits am Messeturm in Basel im Einsatz.

Die Sicherheit der Passantinnen und Passanten bleibt auch im Winter gewährleistet: Ein am Glasrand installiertes Heizkabel verhindert laut Marchisella die Bildung von Eiszapfen. «Zudem wird im Randbereich ein Verweherschutz angebracht, der vermeiden soll, dass Schnee oder Regen über den Glasrand hinab verweht wird.»

### CHRISTOFFELUNTERFÜHRUNG

## Geschäftspassage zur Rail City

*Anfang April beziehen die 15 neuen Läden in der Christoffelpassage ihre Mietflächen – geöffnet wird die Unterführung aber erst am 31. Mai.*

«Dank der sehr guten Lage war die Nachfrage für die Ladenfläche sehr gross», sagte gestern der städtische Liegenschaftsverwalter, Fernand Raval, an der Pressekonferenz zum neuen Bahnhofplatz. Oberstes Ziel für die Erstvermietung sei eine abwechslungsreiche Mischung der Mieter gewesen. Verschiedene Mode- und Kosmetikgeschäfte, Grossverteiler Migros, ein Reformhaus, eine Apotheke, ein Blumenladen, ein Restaurant und eine Confiterie beziehen die neuen Ladenräume unter dem Bahnhofplatz.

Eine der Neuerungen im Vergleich zur «alten» Christoffelunterführung ist der direkte Zugang ins



Die Unterführung bekommt neue Haustechnik.

FRANZISKA SCHEIDEGGER

Warenhaus Loeb. Dieser befindet sich unmittelbar neben dem Südaufgang. Laut Raval entsteht eine helle Ladenpassage. Sie kann entweder über den Zentralfahrt

oder über den Südaufgang mit Lift, Treppen und Rolltreppen erreicht werden. Die alten Stadtmauern und die Christophorus-Statue bleiben in der Christoffelunterführung

erhalten. Sie wurden restauriert und sind durch eine Glasvitrine geschützt.

Laut Raval wirft die gesamte vermietbare Ladenfläche von rund 2700 Quadratmetern einen hohen Mietzinsertrag ab: jährlich über fünf Millionen Franken. So werden die budgetierten dreieinhalb Millionen klar übertroffen. Die vermietete Lagerfläche bringt weitere 92000 Franken ein.

### Ein einziger Bahnhof

Die Christoffelunterführung soll mit Rail City als «ein Bahnhof wahrgenommen werden», sagte Raval. Stadt und die SBB streben einen einheitlichen Auftritt an, die Stadt wird in der Christoffelunterführung denselben Standard im Betrieb anwenden wie die SBB. «Die bisher sichtbaren Unterschiede zwischen SBB-Areal und Stadtboden sind weitgehend verschwunden». (ndr)

### ZUR SACHE:



**Regula Rytz**, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün

### «Begriff autofrei ist unpräzise»

«BUND»: Das Umleitungskonzept hat sich bewährt. Weshalb kann man den Platz nicht sofort sperren?

**REGULA RYTZ:** Bei der Volksabstimmung über den Umbaukredit war das Thema Verkehr heiss umstritten. Das Volk sagte Ja unter der Bedingung, dass der Bahnhofplatz offen bleibt. Deshalb braucht es da eine neue Volksbefragung. Ich persönlich unterstütze die geplante Volksinitiative. Zudem gibt es technische und rechtliche Hindernisse. Das Umleitungskonzept und die Temporeduktionen beruhen auf provisorischen Bewilligungen. Baustellenumleitungen sind keine beschwerdefähigen Einschränkungen. Sonst würden wir heute noch auf einen Entscheid warten.

*Ein Teil des Verkehrs wurde durch die Länggasse umgeleitet. Die Sperre des Bahnhofplatzes beeinträchtigt das Wohnumfeld.*

Umleitungen durch die Länggasse werden so nicht mehr möglich sein. Bei der Abstimmung über die Verkehrsberuhigung Länggasse wurde die Stadtbachstrasse als Verkehrsberuhigte Achse definiert. Man kann dies nicht nachträglich ändern. Es gibt ungelöste Probleme. Ob der Bahnhofplatz ohne Tunnel und ohne erheblichen Mehrverkehr in den Quartieren entlastet werden kann, muss seriös abgeklärt werden. Ich bin überzeugt, eine Lösung ist möglich.

*Rechnen Sie mit Widerstand gegen eine allfällige definitive Sperrung?*

Die positiven Erfahrungen mit dem Umleitungskonzept haben zu einer Horizonterweiterung beigetragen und werden die kommende Diskussion beflügeln. Wenn es gelingt, eine gute Verkehrslösung zu finden, werden die Widerstände gegen den autofreien Bahnhofplatz gering sein. Man hat erkannt, dass die Stadt auch ohne Verkehrsachse Bahnhofplatz funktioniert.

*Steht die Erreichbarkeit der City-Geschäfte auf dem Spiel?*

Das Verkehrsmonitoring während der Sperre hat gezeigt, dass die Stadt erreichbar bleibt. Die Auslastung der Parkhäuser jedenfalls hat sich kaum verändert. Die Automobilisten, die den Bahnhofplatz als Durchfahrtsachse brauchen, sind für die Innenstadtegeschäfte nicht von Bedeutung.

*Ist die Vision autofreier Bahnhofplatz überhaupt realistisch?*

Der Begriff autofrei ist unpräzise. Der Bahnhofplatz wird nie ein Platz sein, wo freies Flanieren möglich ist. Die Achse für Busse, Taxis und Notfallfahrzeuge wird es auch bei einer definitiven Umleitung brauchen. Ziel wird vielmehr eine ruhige Koexistenz der Verkehrsteilnehmenden sein. (du)

ANZEIGE



## 20% Rabatt im Provisorium!

Vom 27.–29. März erhalten Sie 20% Rabatt\* auf das gesamte Sortiment im Loeb Provisorium.

\*Jetzt im Provisorium: Damenmode, Accessoires, Strumpfwaren und Damenwäsche.

LOEB-PROVISORIUM, SCHMIDPLATZGASSE 12, 3001 BERN

Eintritt nicht kartenzulässig.

LOEB

WWW.LOEB.CH