

REFERAT: Medienorientierung

Referent/in	Frau Regierungspräsidentin Barbara Egger-Jenzer
Thema/Anlass	Zukunft Bahnhof Bern: Ergebnisse der Phase 2
Datum	Freitag, 14. November 2008; 13.00 Uhr
Ort	Bern, Burgerspital, Dachsaal <i>Es gilt das gesprochene Wort!</i>

Meine Damen und Herren

Der Bahnhof Bern ist der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz. 150'000 Passagiere benutzen täglich diesen Bahnhof, um in die Stadt zu kommen, oder wegzufahren oder umzusteigen. 150'000 Passagiere treffen täglich im Bahnhof Bern auf überfüllte Perrons, auf kurvige Unterführungen, auf komplizierte Umsteigewege – und sie treffen vor allem aufeinander. Kurz: Im Bahnhof Bern ist es eng geworden, er ist längst an seine Kapazitätsgrenzen angelangt.

Besonders eng geht es im RBS-Bahnhof zu und her. Damals in den 60er Jahren wurde der erste U-Bahnhof der Schweiz für 16'000 Personen pro Tag konzipiert. Befürworter sprachen damals von einer weitsichtigen Planung, Gegner bezeichneten das Projekt als übertriebene Spinnerei.



Meine Damen und Herren, heute benutzen diesen Bahnhofsteil bis zu 50'000 Menschen pro Tag.

Von dieser Zahl haben damals nicht mal die weitsichtigsten Planer auch nur geträumt. Und es werden noch mehr. Bis 2030 – so sagen die vorsichtigen Prognosen – sollen nochmals 20'000 Fahrgäste hinzukommen. Dafür ist der RBS-Bahnhof dann endgültig zu klein.

Auch für den Bahnverkehr oben in der Halle gelten ähnlich Prognosen. 40 – 50'000 Personen mehr als heute werden den Fernverkehr und die Normalspur-S-Bahn benutzen. Und alle müssen durch den überfüllten Bahnhof hindurch laufen, um nach draussen zu kommen. Es herrscht grosser Handlungsbedarf. Schnell ist uns nach der Idee, die wir Ihnen im Sommer 2007 vorgestellt hatten, klar geworden, dass Flickwerk nun nicht mehr weiter hilft, es muss ein gemeinsamer, grosser Wurf her:

Ein Bahnhof, der für alle funktioniert. Ja mehr noch: Ein Bahnhof, der für alle funktioniert, genug Platz bietet, kurze Fusswegverbindungen bietet und der als attraktives Zugangstor zur Stadt funktioniert. Und – ein Bahnhof, der auch nach 2030 funktioniert und Spielraum hat für mehr Züge und mehr Passagiere. Wir sprechen also von einem Jahrhundertprojekt.

Denn wie das Berner Münster, so wird der Bahnhof immer neu geplant werden müssen und es wird immer neue Baustellen geben. Er wird immer eine Zukunft haben. Deshalb haben wir dem Projekt den Namen „Zukunft Bahnhof Bern“ gegeben.

„Zukunft Bahnhof Bern“ - kurz ZBB - ist ein Gemeinschaftsprojekt aller involvierten Bauherren, Grundeigentümer und Betreiber rund um den Bahnhof. Unter der Federführung des Kantons haben sich als Partner zusammengefunden die Stadt Bern, die SBB, der RBS, die BLS, Bern-Mobil und Postauto. Dazu kommt die Post als Bauherrin der Schanzenpost, die Burgergemeinde, die Grosse Schanze AG und seit kurzem – was mich besonders freut – die Eigen-

tümergeinschaft des Bubenbergzentrums.

Denn Lösungsmöglichkeiten für den einen Partner sollen und dürfen Lösungsmöglichkeiten für die anderen nicht verhindern, mehr noch: Die Lösungsmöglichkeiten für die einen sollen einen Mehrwert, eine Chance für alle Beteiligten ermöglichen.

Mit diesem Ziel haben wir in der so genannten Phase 2 die Planungen vertieft. Mit dem nun vorliegenden Synthesebericht können wir Ihnen die Hauptergebnisse vorstellen:

1. Ein Tiefbahnhof für den RBS in Ost-Westlage kristallisiert sich als Bestvariante heraus und ist technisch machbar.
2. Es gibt ein machbares Konzept der Publikumsanlagen zur Bewältigung der zunehmenden Fussgängerströme und zur Abkürzung der Umsteigewege.
3. Der Anschluss an die Stadt kann optimiert werden mit dem sogenannten „bi-polaren Konzept“ in Richtung Bahnhofplatz und Hirschengraben. Dabei kann der Ausgang West mit dem Bubenbergzentrum städtebaulich ein neues Eingangstor zum Bahnhof werden.
4. Erweiterungsoptionen wie ein SBB-Tiefbahnhof für die Normalspur-S-Bahn und eine Verlängerung des RBS in Richtung Westen oder Süden können für nach 2030 planerisch sichergestellt werden.
5. Eine sinnvolle Baustellenlogistik für einen ersten Ausbauschritt ist möglich.
6. Eine erste Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von +/- 30 % ist erstellt.
7. Die Planungen sind abgestimmt mit den nationalen Planungen ZEB, den Anforderungen des Agglomerationsprogramms der Region Bern und den Resultaten der Zweckmässigkeitsbeurteilung Bern.

Ohne vorzugreifen, möchte ich ein Teilprojekt besonders hervorheben, an dem sichtbar wird, dass wir weit über Gleislagen und Perronhöhen hinausgedacht haben. Der Bahnhof soll einen attraktiven Westzugang erhalten, der schon vom Hirschengraben her als solcher sichtbar und erkennbar ist. Das Bubenbergzentrum könnte diese Funktion erhalten, quasi als Westfassade des Bahnhofs. Deshalb freut es mich – wie vorher erwähnt – besonders, dass wir die Eigentümergemeinschaft des Bubenbergzentrums zur Mitarbeit gewinnen konnten. Denn im wahrsten Sinn des Wortes ist uns gemeinsam mit dem Bubenbergzentrum der Durchbruch im Westen gelungen.

Meine Damen und Herren, ich habe vorher betont, dass wir hier über ein Jahrhundertbauwerk reden. Und ein Jahrhundertbauwerk kostet meist auch einen „Jahrhundertbetrag“. Die ersten Kostenschätzungen gehen für den ersten Ausbauschritt – RBS-Tiefbahnhof, Fussgängerpassagen und neuer Zugang West – von ungefähr einer Milliarde Franken aus. Neben der technischen Machbarkeit stellt sich damit vor allem auch die Frage der finanziellen Machbarkeit. Ich bin überzeugt, dass uns auch die finanzielle Machbarkeit gelingt. Allerdings ist die Herausforderung gross und alle müssen dabei an einem Strang ziehen. Ohne die Mithilfe des Bundes ist die Herausforderung jedoch in keinem Fall zu meistern.

Der Kanton hat deshalb im Rahmen der Agglomerationsprogramme das Projekt ZBB zur Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds beantragt. Doch auch weitere Finanzierungsquellen, über die sich laufende Projekte der SBB und der Privatbahnen finanzieren, müssen genutzt werden können. Ich denke da – analog zu den Mischfinanzierungsmodellen in der anderen grossen Stadt der Schweiz – neben dem Infrastrukturfonds an ZEB 2, an die Leistungsvereinbarung des Bundes mit der SBB für die Anpassung der Infrastrukturen an die Verkehrsmen-

gen, an das Eisenbahngesetz, mit dem wir die Infrastrukturen der Privatbahnen wie dem RBS finanzieren. Einen detaillierten Diskussionsvorschlag dazu haben wir im Synthesebericht entwickelt.

Daraus geht auch hervor, dass der Kanton Bern sich nicht um die Finanzierung drücken wird. Neben den Bundesbeiträgen, den möglichen Beiträgen der Stadt und weiterer am Projekt Beteiligter wird der grösste Teil durch den Kanton Bern zu tragen sein. Dieser Grossteil geht weit über den heutigen finanziellen Rahmen des Infrastrukturrahmenkredits hinaus. Wir müssen also kreativ weiterdenken und – wie am Verkehrstag breit diskutiert – alle Möglichkeiten in Betracht ziehen. Die Lösungen des Projektes ZBB sind es wert, dass wir über den Tellerrand hinausschauen.

Es folgen die Referate

- *Regula Rytz*
- *Hansjörg Hess*
- *Hans Amacker*

Fazit und Ausblick

Meine Damen und Herren, Sie haben gehört: Wir wollen die akuten Kapazitätsprobleme möglichst rasch lösen, dabei die Funktionalität des Bahnhofs entscheidend verbessern und obendrein die Optionen für die fernere Zukunft offen halten.

Wie geht es nun weiter? Bevor wir in die Phase 3 einschwenken, wollen wir angesichts der hohen Kosten dieses Projektes ganz sicher gehen, dass wir in die richtige Richtung planen. Deshalb wollen wir die Ergebnisse durch ein unabhängiges wissenschaftliches Gutachten fundiert überprüfen lassen. Dafür soll das Institut für Verkehrstechnik an der ETH Zürich beauftragt werden, mit dem wir schon im Mai dieses Jahres Kontakt aufgenommen haben.

Im Frühjahr soll dann die Phase 3 starten. Neben der inhaltlichen Komplexität wird ZBB nun auch verfahrenstechnisch komplexer. Denn wir müssen zwischen Planungs- und Projektierungsaufgaben unterscheiden. Mit den vorgestellten Elementen des Tiefbahnhofs und der Fussgängerpassagen gehen wir in die Vorprojektphase, andere Elemente wie die Ver- und Entsorgungskonzepte, die Einbindung kommerzieller Nutzungen usw. werden mit weiteren Planungen und Studien vertieft. Und sicher tauchen neue Fragestellungen auf, die mit Studienaufträgen konkretisiert werden müssen. Der Kanton wird auch in dieser nächsten Phase die Verantwortung übernehmen und die notwendigen Arbeiten koordinieren und führen.

Aber vorher möchte ich deutlich machen, dass den heute vorliegenden Ergebnissen eine Riesen-„Büez“ vorangegangen ist.

Sie sind nur ermöglicht worden, weil alle Beteiligten mit viel Energie am gleichen Strick und zudem in die gleiche Richtung gezogen haben. Dafür möchte ich mich an dieser Stelle ganz herzlich bedanken.