



*Bahnhof Bern, 1. Untergeschoss. Grün: bestehend. Gelb: im Bau. Rot: Abstimmungsprojekt. Fotos: Wenrer Huber (Planbearbeitung)*

# Abstimmung beim Bahnhof Bern: für ein gelassenes Ja

**Am 7. März stimmt Bern darüber ab, ob die Unterwelt des Bahnhofs weiterwachsen soll. Die Wogen gehen hoch. Werner Huber ordnet das Projekt stadträumlich und historisch ein – und würde Ja stimmen.**

«Mangroves urbaines» nennt der französische Architekt David Mangin die weit verzweigten unterirdischen Fussgängersysteme in Innenstädten. Wie die Wurzeln des Mangrovenbaums wachsen sie unter den Strassen und Plätzen, um an zahlreichen Stellen mit Treppen, Rolltreppen und Liften an die Oberfläche zu stossen. Ausgangspunkt für Mangins Untersuchungen war die Unterwelt im Gebiet Châtelet – Les Halles in Paris. Aber solche städtischen Mangroven gibt es auch in der Schweiz, meistens an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs.

Die erste solche Anlage begann 1970 in Zürich zu wachsen: das Shop-Ville unter dem Bahnhofplatz. 1974/75 folgte Bern, wo sich die SBB-Perronunterführung mit den städtischen Bauten der Neuengass- und Christoffelunterführung zu einem weit verzweigten Netz verbanden. Damals geschah dies unter der Prämisse, die Strassen und Plätze rund um den Bahnhof fussgängerfrei zu halten, damit die Autos freie Fahrt hatten. Eine richtige «Mangrove urbaine» ist jedoch eine parallele Welt: Der Weg untendurch hat immer auch ein Pendant an der Erdoberfläche; Passantinnen und Passanten haben die Wahl. An Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs stellen solche Wegenetze die direktesten Verbindungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern her – effiziente Anschlüsse und kurze Wege sind eine Voraussetzung für einen attraktiven öffentlichen Verkehr. Pendlerinnen sind keine Flaneure, ihr Arbeitsweg ist eng getaktet.

### **Unterirdischer Quantensprung**

In Bern wird die bestehende «Mangrove urbaine» in wenigen Jahren einen Quantensprung erfahren. Die SBB und der Regionalverkehr Bern–Solothurn (RBS) bauen zurzeit für eine Milliarde Franken den Bahnhof aus. Kernstück ist eine neue Personenunterführung, die die bestehenden Perrons von SBB und BLS mit dem neuen unterirdischen RBS-Bahnhof und der Stadt verbinden wird. Das bestehende unterirdische Wegenetz

(im Plan grün) wird mit den neuen Bauten (im Plan gelb) praktisch verdoppelt.

Am 7. März stimmen die Bernerinnen und Berner darüber ab, ob ihre kräftig wachsende Mangrove durch ein weiteres kleines Stück ergänzt werden soll (im Plan rot, unten links). Darüber ist nun eine heftige Debatte entbrannt. Die Stadt und die SBB betonen, dass die neue Infrastruktur nur dann ihren Nutzen voll entfalten kann, wenn sie direkt an die Tramhaltestelle am Hirschengraben angeschlossen wird. Würden alle Pendlerinnen und Pendler den Bubenbergplatz oberirdisch überqueren, kämen sie mit den dortigen Verkehrsströmen ins Gehege – selbst wenn der Platz dereinst vielleicht autofrei wird. Die Gegner – dazu gehören auch die Berner Sektionen der Verbände SIA, BSA, FSAI und SWB – argumentieren, eine Unterführung sei «von vorgestern». Sie kritisieren den damit verbundenen Umbau des Hirschengrabens, und sie bemängeln, dass es kein umfassendes Konzept für die Entwicklung des Bahnhofgebietes gebe.

### **Jede Planung widerspiegelt ihren Zeitgeist**

Das Argument, es sei Planerdenken der 1960er-Jahre, Fussgängerinnen und Fussgänger in eine Unterführung zu zwingen, stimmt für die klassische Unterführung: Es kann nicht sein, dass Passanten mit zweimaligem Treppensteigen durch einen Tunnel geschleust werden, nur damit oben die Autos freie Fahrt haben. Am Bahnhof Bern war die mittlerweile aufgehobene Unterführung bei der Schwanengasse ein solches Exemplar; sie ist im Plan noch zu erkennen. Die zur Abstimmung stehende Unterführung zwingt jedoch niemanden in den Untergrund, sondern sie ist ein zusätzliches Angebot: Wer länger unten bleiben oder früher abtauchen will, kann das tun. Wer länger an der Oberfläche bleiben möchte – bitte sehr, kein Problem. Jede und jeder hat die Wahl – und erfahrungsgemäss fällt diese selbst in gleichen Situationen immer wieder unterschiedlich aus.

Vor über 160 Jahren setzte die Schweizerische Centralbahn

den Bahnhof Bern als Kopfbahnhof zwischen Burgerspital und Heiliggeistkirche – zentral wie in keiner anderen Schweizer Stadt. Gut zwanzig Jahre später baute sie die Anlage zum Durchgangsbahnhof um – an der dafür eigentlich am wenigsten geeigneten Stelle zwischen Grosser Schanze, Burgerspital und Stadt. Als Folge davon ist die Planungs- und Baugeschichte des Berner Bahnhofs die wohl komplizierteste der Schweiz. Gesamtplanungen, Visionen, grosse Würfe und Masterpläne gab es zuhauf. Doch am Ende war die Macht des Faktischen immer stärker. Der Bahnhof blieb, wo er war und wuchs – getrieben von Bedürfnissen, vom Zeitgeist und vom politisch Machbaren – zum heutigen Konglomerat heran. Die Gegner des nun zur Abstimmung stehenden Projekts vermissen dessen Einbindung in einen Gesamtplan für das Bahnhofgebiet. Der Masterplan Bahnhof Bern von 1993 war ein solches Instrument, das in zehn Bausteinen hoffnungsvoll die künftige Entwicklung skizzierte. Realisiert wurde, neben einigen weiteren Massnahmen, genau ein Baustein: die Erschliessung der Perronplatte mit einem direkten Zugang aus der Neuengasse. Ansonsten war der Masterplan bald Makulatur, denn auch ein auf lange Frist angelegter Masterplan ist ein Kind seiner Zeit.

### **Der städtebauliche Fehler ist identifiziert**

Basierend auf dem Stadtentwicklungskonzept von 2016 lancierte die Stadt Bern den Planungsprozess Stadtraum Bahnhof, um ein langfristiges Zielbild zu gewinnen. Aus städtebaulicher Sicht identifizieren die Planer zwei hauptsächliche Brennpunkte: Das Gebiet der Grossen Schanze und deren Verbindung und Einbindung in die Stadt sowie den Bereich Bahnhofplatz – Bubenbergplatz. Dort machte der Abbruch des alten Bahnhofsgebäudes 1970 aus der vorherigen Abfolge klar gefasster Plätze eine räumlich wenig definierte Freifläche, die vom Bubenberg- über den Bahnhofplatz bis zum Bollwerk wabert. Hier regen die Planer (Aebi & Vincent Architekten, Roduner BSB + Partner, Maurus Schifferli



Landschaftsarchitekten) an, anstelle des einstigen Bahnhofsgebäudes einen Neubau zu errichten und damit die stadträumliche Situation zu klären und zu stärken.

Diese Erkenntnis ist mit umgekehrten Vorzeichen auch für den Bereich der nun umstrittenen Unterführung essenziell. Im Abstimmungskampf taucht auch das Argument auf, dass es besser wäre, das Geschäftshaus Bubenbergzentrum abzurechen, um damit neben dem Burgerspital Raum für einen grosszügigen neuen Bahnhofplatz zu schaffen. In den 1950er-Jahren gab es diese Idee tatsächlich – aus heutiger Sicht wäre sie städtebaulich fatal: Man würde den gleichen Fehler wiederholen, den man vor fünfzig Jahren am Bahnhofplatz schon einmal gemacht hat. Das zweiteilige Bubenbergzentrum mag keine architektonische Meisterleistung sein, aber es spielt im städtebaulichen Gefüge eine wichtige Rolle. Es ist also richtig, dass die SBB ihre Hälfte des Zentrums nicht nur abbrechen, sondern durch einen Neubau ersetzen. Und es ist auch gar nicht schlecht, dass die Eigentümer der anderen Hälfte verkaufsunwillig sind und damit einen «grossen Wurf» verunmöglichen. So bleibt die Körnung der Bebauung erhalten.

### **Der Hirschengraben: das Pièce de Résistance**

Eines der am meisten umstrittenen Elemente der Abstimmungsvorlage ist der Umbau des Hirschengrabens. Um den Ausgang städtebaulich korrekt in die Platzanlage einzufügen, muss deren Mitte aufgeweitet werden. Dafür müssen die bestehenden Rosskastanien gefällt und durch etwas nach aussen gerückte Linden ersetzt werden. Das schmerzt natürlich. Weil dem Bahnhofsaustritt das Denkmal für Adrian von Bubenberg im Weg steht, muss dieses in die Mitte der baumbestandenen Anlage rücken. Dereinst – es heisst «ab 2031» – könnte der Bubenbergplatz autofrei werden. Dann könnte das Denkmal wieder seinen ursprünglichen Platz einnehmen, den es schon 1930 verlassen musste. Ob dies gelingt, ist heute jedoch noch ungewiss, denn bekanntlich gab es schon mehrere Anläufe, den Platz autofrei zu machen.

Gewiss ist hingegen, dass der Hirschengraben in Zukunft im Koordinatensystem der Bernerinnen und Berner eine viel wichtigere Rolle spielen wird als heute. Der Blick auf den Plan zeigt, dass künftig der schnellste Weg von den Zügen zum Tram in gerader Linie zum Hirschengraben führt. Als der Bahnhof 1974 eröffnet wurde, frequentierten ihn rund 80'000 Reisende pro Tag. Vor Corona waren es 270'000, und man erwartete einen Anstieg auf bis zu 375'000 Passagiere pro Tag bis 2030. Diese Zahl wird nach Corona vielleicht nicht so schnell erreicht, das Wachstum mag sich verlangsamen. Die Grössenordnungen dürften sich mittel- und langfristig aber kaum wesentlich verändern. Wir alle können es ja nicht erwarten, das Home-Office zu verlassen. Wenn auch nur ein Drittel aller Reisenden den Bahnhof durch den neuen Westausgang verlässt, werden viel mehr Menschen als bis anhin den Hirschengraben nutzen. Die Ausweitung der baumbestandenen Platzmitte schafft dafür innerhalb der bestehenden städtebaulichen Strukturen einen grosszügigen öffentlichen Raum – unabhängig davon, ob Bubenberg dereinst seinen Standort erneut wechselt.

### **Für ein gelassenes Ja**

Wer die Debatte um die Berner Abstimmungsvorlage aus der Distanz verfolgt, erhält den Eindruck, es gehe um nichts weniger als um die Existenz der Stadt Bern. Dermassen hoch gehen die Wogen in den Zeitungen, im Internet und auf den Kanälen der Social Media. Im Brennglas des Abstimmungskampfes erscheint der Knoten Bubenbergplatz – Hirschengraben übergross als Ort einer alles entscheidenden Auseinandersetzung. Wendet man jedoch den Blick auf das Ganze – was aus der Distanz besonders gut möglich ist – relativieren sich die Dimensionen, und die Aufgeregtheit macht der Gelassenheit Platz. Soll die «Mangrove urbaine» in Bern noch ein kleines Stück unter dem Bubenbergplatz hindurch bis zum Hirschengraben wachsen? Nach Abwägung aller Argumente würde ich ein Ja in die Urne legen.

### **Fünf Argumente, die am Bahnhof Bern für ein Ja sprechen**

- Die verlängerte Fussgängerpassage ist eine logische Fortsetzung des Milliardenprojekts, das zurzeit im Bau ist.
- Die unterirdische Passage stellt im ÖV-Knoten die schnellste Verbindung zwischen Bahn und Tram her.
- Die Fussgänger haben weiterhin die Wahl: obendrüber oder untendurch. Niemand wird in einen Tunnel gezwungen.
- Das Projekt bewahrt die städtebauliche Struktur im Raum Bubenbergplatz–Hirschengraben, obschon sich der Schwerpunkt des Bahnhofs Bern ab 2027 deutlich nach Westen verlagern wird.
- Der Hirschengraben wird für die künftig viel grösseren Passantenfrequenzen angemessen umgebaut, behält jedoch langfristig seine Qualitäten als öffentlicher Raum.
- Das Projekt ist mit allfälligen künftigen Veränderungen im Gebiet des Bahnhofs kompatibel.

### **Alles zum Bahnhof Bern**

Werner Huber: «Bahnhof Bern 1860–2010», Scheidegger & Spiess, 2010 (vergriffen, antiquarisch erhältlich)



**Werner Huber** huber@hochparterre.ch

**Planung & Städtebau**

**Bern**

**Verkehr**

## **Kommentare**