

## **Zur städtebaulichen Fragestellung am Hirschengraben in Bern am 7. März 2021**

**Der geplante unterirdische ZBB- und ZBBS-Bahnhofausgang beim Bubenbergzentrum in Bern für 99 Millionen Franken könnte 100 Meter kürzer sein – aus Profitgründen wird die Retailunterführung bis fast zum Trottoirrand des Bubenbergplatzes gezogen: Der Kanton zahlt, die Sparte Immobilien der SBB kassiert, die BernerInnen und die ÖV-NutzerInnen sollen die versalzene stadträumliche Suppe auslöffeln.**

Werner Huber ordnet im Hochparterre den aktuellen Erweiterungsschritt am Bahnhof Bern in die 161-jährige Transformationsgeschichte des Berner Hauptbahnhofs ein. Zudem weist er auf den Trend von ÖV-Anlagen zur unterirdischen „mangroves“-Bildung hin. Genau das passiert in reduzierter Form in Bern zurzeit, allerdings tollpatschig und ohne den geringsten städtebaulichen Diskurs. Statt dass sich StädtebauerInnen der komplexen Verhältnisse zwischen Stadt und Bahnhof in Bern annehmen dürften, sind das städtische Tiefbauamt und BernMobil am Werk. Selbstredend werden sie der Bedeutung der städtebaulichen Fragestellung nicht gerecht. Derweil versinkt das Stadtplanungamt unter der Verantwortung eines visionslosen Stadtpräsidenten in der Bedeutungslosigkeit. So wurde ein Bericht zur strategischen Stadtplanung am Bahnhof kürzlich erst unter massivem Druck der Öffentlichkeit und mitten in der Abstimmungsdebatte online gestellt. Dabei entfernte der Gemeinderat vorgängig die Empfehlung seiner externen Expertengruppe, welche dringend eine Gesamtbetrachtung und einen städtebaulichen Wettbewerb für den gesamten Bahnhofperimeter als Grundlage für die weitere Planung gefordert hatte – und dabei von der Meinung der Fachverbände SIA, BSA, SWB und FSIA unterstützt wird.

Angesichts der bevorstehenden Abstimmung treten die Versäumnisse der letzten 12 Jahre bei der ungelösten Frage des neuen Bahnhofzugangs Bubenberg nun offen zutage. Den Stimmberechtigten wird am 7.3.2021 einmal mehr ein loses Bündel von isolierten Verkehrsmassnahmen statt ein städtebaulicher Wurf vorgelegt. Dabei wurde aus taktischen Gründen eine Fussgängerunterführung aus dem Bahnhof ins Paket geschleust, die verkehrstechnisch zwar überflüssig ist, dem Gemeinderat aber als Vorleistung an einen Monsterbaukredit für eine geplante unterirdische Mega-Veloeinstellhalle für 3000 Fahrzeuge unter der geschützten historischen Hirschengraben-Grünanlage sinnvoll erschien. Da der Bau dieser Anlage sonst an der Urne niemals mehrheitsfähig wäre, wurde nun bereits ungefähr die Hälfte der voraussichtlichen Baukosten von 70 Millionen Franken, jene des Bahnhofzugangs zum Veloparking sowie die gesamten Kosten der Vorbereitungs- und Abschlussarbeiten (Rodung der Anlage, Demontage des Denkmals von Adrian von Bubenberg und Neukonzeption als Pendlertrottoir und Tramhaltestelle) in die aktuelle Abstimmung vorverlegt. Dabei ist die Sachlage klar: Ein Gutachten der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege verbietet jegliche Eingriffe in die lokal (Bauinventar der Stadt), national (ISOS) und international (UNESCO-Kulturerbe) geschützte Hirschengrabenanlage. Pro Velohaken/Abstellplatz würden Kosten von über 20'000.- Franken entstehen, was schweizweit einen neuen Rekord darstellen dürfte. Das aus der Zeit gefallene Projekt müsste wohl mit fraglicher Akzeptanz und Auslastung kämpfen, da das untere Parkdeck sich in 10 Meter Tiefe befinden würde und zu weit von den Geleisen entfernt wäre.

Was heute den berechtigten Widerstand der BernerInnen und der Architektenverbände auf den Plan ruft, ist ein feines, frisch erwachtes Gespür für das Wesen und den Wert der Hirschengrabenanlage als klassischem Boulevard und als Ruheoase im betriebsamen Bahnhofperimeter angesichts ihrer aktuellen Gefährdung durch die „mangrove“. Es geht – stark vereinfacht –

um einen Nutzungsstreit um den öffentlichen Raum anlässlich der geplanten Durchkommerzialisierung des ÖV-Knotens, die jede Rücksicht oder gar Investition in ein Arrivée in Bern vermissen lässt. Von einer glasüberdachten Empfangshalle zum Beispiel, wie sie als funktional dringend nötiges Bindeglied zwischen unterirdischem Bahnhof und Stadt nötig und an der Bogenschützenstrasse möglich wäre, findet sich in den Plänen keine Spur.

Die unkluge Attacke auf den intakten wertvollen Grünraum mitten in der Stadt wird verkehrstechnisch und personenhydraulisch begründet, obwohl eine oberirdische Alternative zum Betrieb der Bubenbergkreuzung mit breitem Fussgängerstreifen vorliegt, die 35 Millionen Franken günstiger wäre.

Das eine Lager nimmt dabei in Kauf, dass sich der Hirschengraben mit dem Rolltreppenabgang zur Bahnofsunterführung in eine cleane, glattpolierte Pendlerplattform verwandeln würde und inskünftig den Status einer funktional leider falsch konzipierten Durchlaufzone hätte: Diejenigen NutzerInnen, welche sich nach hundert Metern zu viel im Untergrund zurückgelegter Bahnofsunterführung auf dieser überdimensionierten „Verkehrsinsel“ wiederfinden, müssen schauen, wie sie weiterkommen. Es wird ihnen nichts anderes übrig bleiben, als den allseitig von Verkehrsraum umgebenen, räumlich auf 600 m<sup>2</sup> beschränkten Ort ohne behindertengerechte Fussgängerstreifen über gefährliche Gegenverkehrsflächen (Velohaupttroute und Doppel-Tramtrasse) wieder zu verlassen.

Den meisten Stimmberechtigten sind allerdings in den letzten Wochen angeregter öffentlicher Städtebaudebatte nach und nach – intuitiv oder mittels Analyse – die eigentliche Funktionsweise und Aufgabe des Stadtraums Hirschengraben im urbanen Gewebe der Stadt bewusst geworden.

An struktureller Klarheit ist der in den 1860er Jahren als klassischer Boulevard über dem Graben der letzten barocken Stadtbefestigung entstandene Ort nämlich kaum zu übertreffen: Aussenherum quirlig und betriebsam, in seiner Mitte ruhend und zur Erholung einladend. Die perfekt gelegene Oase lädt mit alten Kastanienbäumen zum Verweilen ein und ist darum heute schon ein beliebter Treffpunkt und Ort für Pausen. Darin hat er eine Verwandtschaft mit dem berühmtesten „Wohnzimmer“ der Stadt, der Münsterplattform. Nur steckt die Hirschengrabenanlage mitten im Bahnhofperimeter und bietet darum eine fürs mittelgrosse Bern ungewohnte urbane Spannung und Gegensätzlichkeit. Hier am Hirschengraben haben wir sie, und brauchen sie in Zukunft noch vermehrt. Und darum sollte das einzigartige Potential dieser Anlage auch in Zukunft erhalten bleiben. Hoffen wir das Beste...

Árpád Boa, Architekt, Bern