

Baustelle Die Geschichte des Berner Bahnhofs ist von falschen und verpassten Weichenstellungen geprägt. *Bernd Nicolai*

Ganz einfach: Verlegt ihn!

Bern 2035: Einfahrt in den Hauptbahnhof, den zweitgrössten der Schweiz, 400 000 Pendler pro Tag. Ankunft Gleis 16, 20 Meter unter der Grosse Schanze, Resultat einer Erweiterung durch die SBB in den Jahren 2017-2030, Kosten: 1,5 Milliarden Franken.

Die enge Kurvenlage des Bahnhofs führt immer noch zu weiten Abständen der Perrons zu den Zügen, Obacht beim Aussteigen, besonders Eltern mit Kinderwagen und Rollstuhlfahrer. Die dunkle Bunker-Atmosphäre hat der Bahnhof nie ganz ablegen können, trotz aller Lichtprojekte, die sich an ihm versucht haben. Sie ist Resultat des 1957 bis 1974 durchgeführten dritten Bahnhofsbaus, dem im Bond-Film «On Her Majesty's Secret Service» 1969 ein Denkmal gesetzt wurde. Mit autogerechter Erschliessung sowie drei Verkehrsebenen samt dem Riegel der Schanzenpost war er ein bewusst fassadenloser, modernistischer Verkehrsverteiler, angelehnt an die frühen Projekte von Le Corbusier und Antonio Sant'Elia. Das Kapazitätsproblem des Bahnhofs scheint gelöst, allerdings nur für kurze Zeit; die eingegengte Lage zwischen Schanze und Burgerspital lässt sich nicht wegbauen.

Der neue Tiefbahnhof der RBS ist 2024 in Betrieb gegangen. Elegant und hell, setzt er sich vom Übrigen deutlich ab, ein guter Wurf mit der Option einer Süderweiterung. Der gleichzeitig eröffnete Hauptaussgang Bubenbergsplatz mit neuer Passage zur Länggasse entlässt die Masse der Passanten. Endlich wurde der Platz neu gestaltet, die Haltestellen Hirschengraben und Bahnhof wurden zusammengelegt, ein mehr bundesstädtisches Entree. Der Baldachin am Bahnhofsplatz und der Durchgangsverkehr sind verschwunden, der Hirschengraben als verweilenswerter Ort ist zurückgewonnen. Die neue Aarequerung auf sechs Gleisen ist im Bau. Trotz heftigen Protesten ist die Reitschule nach höchststrichlichem Beschluss gefallen: Bahn frei für ein neues (Kultur-)Quartier zwischen Schanze und Schützenmatte.

Was für Möglichkeiten!

Bern 1956: Der 1912 eingeweihte Durchgangsbahnhof ist längst an seine Grenzen gestossen. Entstanden war er als Kopfbau des einstigen Sackbahnhofs



Der falsche Standort? Man könnte den Bahnhof ja entlang der Laupenstrasse «umklappen». Foto: Bund-Archiv

neben der Heiliggeistkirche. Dieser stand 1860 noch direkt vor dem Christoffelturm. Erst durch seinen Abriss entsteht der heutige Bahnhofsvorplatz. 1945 liegt ein modernes Neubauprojekt am heutigen Ort vor. Seit 1912 war über die Verlegung des Bahnhofs nach Süden an die Laupenstrasse oder sogar an den Güterbahnhof Weyeremannshaus diskutiert worden. Welche Möglichkeiten für eine städtische Weiterentwicklung!

Jetzt ist es so weit, das Volk stimmt ab. Berner Geschäftsleute mit Victor Loeb an der Spitze entfachen eine Gegenkampagne: 400 Meter Weg zusätzlich könnten den Detailhandel und der Berner Altstadt den Garaus machen. Das Volk lehnt die Vorlage ab. Ein grosser Sieg für die Verteidiger der Altstadt, eine schwere Niederlage für die zukünftige Entwicklung Berns. Ein Jahr später wird

nach einem Wettbewerb mit dem Neubau des Bahnhofs begonnen - eine Dauerbaustelle am alten Ort.

Wenigstens darüber abstimmen

Bern 2015: ZBB heisst die Zauberformel: Zukunft Bahnhof Bern. Alles ist bestens aufgegleist, das Konzept «Mehr Bahnhof für die Hauptstadt» klar durchdacht: Entlastung und Kapazitätssteigerung heissen die Zauberwörter, vordringlich mit dem Neubau eines RBS-Tiefbahnhofs, parallel zum Bahnhof in 17 Metern Tiefe mit neuer Haupteerschliessung vom Bubenbergsplatz. Aus der Sicht der SBB und der Projektgruppe stimmt alles. Die ETH hat es bestätigt: «Für die Fahrgäste sind letztlich nicht Äusserlichkeiten entscheidend, sondern Zweckmässigkeit und Anmutung der Anlage.»

Dass Bahnhöfe einst die neuen Stadttore darstellten und städtebaulich Katalysatoren waren, ist ebenso vergessen wie die Idee, den Bahnhof einfach «umzuklappen» entlang der Laupenstrasse und damit neue städtebauliche Perspektiven zu öffnen.

Man kann sich des Eindrucks nicht erwehren: Hier wird in bernischer Manier mit gigantischen Finanzmitteln für die nächsten 20 Jahre an einem Projekt weitergebaut, das grundsätzlich falsch angesiedelt ist. Diese Planungen werden kaum noch zu stoppen sein. Eines sollte man dem Volk aber lassen: Es sollte darüber abstimmen können.

Bernd Nicolai ist Professor für Architekturgeschichte und Denkmalpflege am Kunsthistorischen Institut der Universität Bern und Mitglied des «Baustelle»-Kolumnistentams. www.baustelle.derbund.ch