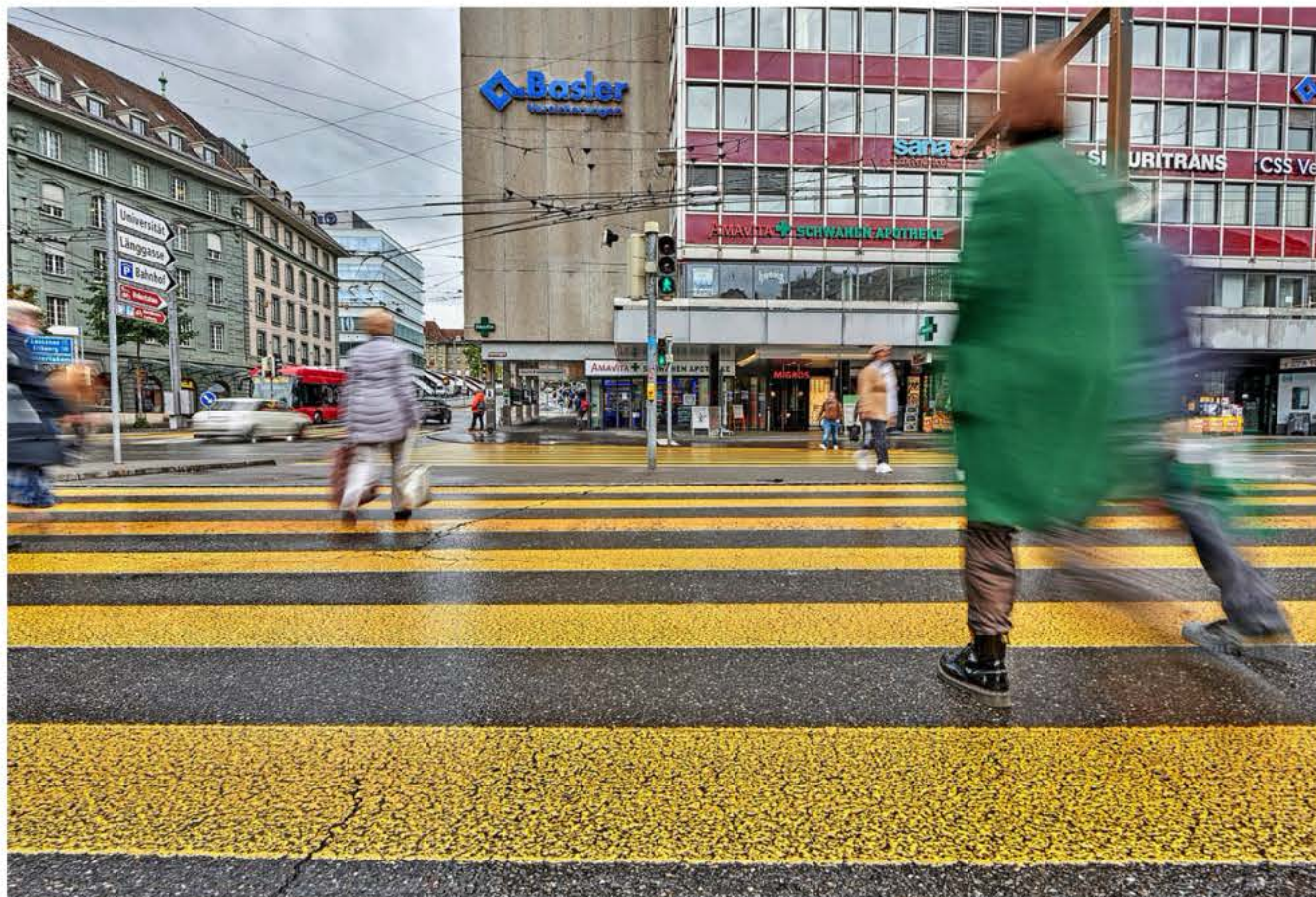


Eine würdige Visitenkarte am Bubenbergplatz

Der Bund,
18.11.2020

Ein attraktiver, neuer Bahnhofvorplatz oder ein Rückfall in die 60er-Jahre? Bern steht am Bubenbergplatz vor einer städtebaulichen Weichenstellung.



Droht als neuer Bahnhofzugang ein «Mauseloch»? Foto: Adrian Moser

Arpad Boa

Am Hauptbahnhof Bern sind wir seit Jahrzehnten beharrlich daran, die Sünden der Verkehrsplanung aus den 1960er-Jahren rückgängig zu machen und die Fussgängerinnen und Fussgänger aus den Unterführungen im Untergrund wieder ans Licht zu holen. Dabei wurde schon viel erreicht. Das Ziel: eine angenehme und schöne Beziehung zwischen Bahnhof und Stadt. Der bevorstehende nächste Planungsschritt am Bubenbergplatz könnte diesbezüglich ein städtebaulicher Quantensprung werden – oder ein folgenschwerer Rückschritt.

Auslöser und Triebfeder der Veränderungen ist der 1000 Millionen Franken teure Umbau des Hauptbahnhofs, welcher in diesem Jahrzehnt stattfindet und sich hauptsächlich im Untergrund abspielt. Kernstück dieser Bahnhofserweiterung ist die «Personenunterführung Mitte», eine neue unterirdische Halle von riesigen Ausmassen. Sie liegt zwischen der Welle und der heutigen Bahnhofunterführung und bietet sowohl Aufgänge zu den SBB-Perrons wie den Abstieg in den neuen Tiefbahnhof der RBS. Der Hauptausgang aus dieser Halle ist eine lange unterirdische Passage Richtung Süden zum Bubenbergplatz.

Und damit beginnt das Drama: Wie und wo soll diese Personenunterführung, durch die dereinst fast die Hälfte aller Reisenden den Hauptbahnhof verlassen wird, ans Tageslicht der Stadt auftauchen? An dieser Frage

scheiden sich die Geister. Ich meine, der milliarden schwere Bahnhofumbau könnte der Stadt Bern unverhofft zu einem neuen «Bahnhofvorplatz Bubenberg» verhelfen, als neuem Zugang zum Bahnhof.

Die offizielle Planung votiert derweil für ein Mauseloch am nördlichen Rand des Bubenbergplatzes und ein weiteres Mauseloch am oberen Ende des Hirschengrabens, dort, wo heute das Adrian-von-Bubenberg-Denkmal steht. Gemäss dieser Vorstellung würden die Menschen vom Bahnhof in eine 50 Meter lange Unterführung gezwungen, die kurz vor dem nordseitigen Trottoir am Bubenbergplatz ähnlich einer U-Bahn-Station aus dem Boden auftaucht. Weil es dort unter dem Geschäftshaus Bubenbergplatz 10/12 zu wenig Platz gibt, führt als «Überdruckventil» eine weitere 50 Meter lange Unterführung unter dem Bubenbergplatz hindurch zum Hirschengraben. Ein menschenunwürdiger Lösungsansatz, der städtebaulich nicht nur wertlos, sondern sogar gefährlich ist: Er bringt das Bubenbergdenkmal zum Verschwinden und bedroht den intakten Stadtraum Hirschengraben mit der Option einer Tiefgarage für Velos. Stadtplätze haben es aber als Deckel von Parkings schwer, das sieht man am kahlen Waisenhausplatz.

Es stellt sich darum die Frage: Sind 100 Meter Unterführung als «Bahnhofhauptzugang Mitte» wirklich der Weisheit letzter Schluss? Oder könnte man auf diese unnötigen Maulwurfgänge verzichten?

Man könnte – wenn alle mithelfen. Durch den Abbruch und Neubau des Bubenbergzentrums 8/10/12 weiter hinten auf der Bogenschützenstrasse entstünde vorne ein grosszügiger und repräsentativer Bahnhofvorplatz für die Öffentlichkeit, der vom ersten Moment an verkehrsfrei wäre. Und das unabhängig davon, wie sich die komplexe Mobilität auf dem Bubenbergplatz und rund um den Bahnhof weiter entwickelt.

Dieser «Bahnhofvorplatz Bubenberg» wäre ein Ort zum Verweilen, zum Sich-Treffen, Sich-Verabschieden und Ankommen. Eine würdige Visitenkarte für die Bundesstadt und ein fulminanter Auftakt für den Bahnhof.

Vom Platz aus kann man sich leicht orientieren. Im Westen die Schanzenstrasse als Tor zur Länggasse. Im Süden der intakte historische Stadtraum Hirschengraben. Im Osten das Generationenhaus aus dem Jahr 1742, welches die Altstadt ankündigt. Auf dem Platz würde der Stadtbach wieder ans Licht geholt. Hier am Wasser würden die Ankommenden kurz innehalten, die Fliessrichtung des Wassers würde ihnen den Weg zum Bundeshaus und zum Bärengraben weisen. Und anstelle von teuren Unterführungen gäbe es breitere Fussgängerstreifen in alle gewünschten Richtungen.

Arpad Boa ist selbstständiger Architekt ETH in Bern. Er war Fachberater Ortsbild, Siedlung und Städtebau in der Abteilung Raumentwicklung des Kantons Aargau.