

Siegreiche Gegner wollen neuen Bahnhofzugang vorerst stoppen

Hirschengraben Die Baumreihen am Hirschengraben in Bern bleiben doch erhalten – dafür wird der neue Bahnhofzugang schmaler. Doch das reicht den Gegnern des Projekts nicht.

Andreas Weidmann

Das Schicksal der 25 Rosskastanien am Hirschengraben bewegte im Winter 2020/21 während Wochen die Stadt Bern. Im Abstimmungskampf zum unterirdischen Bahnhofzugang standen sich die Kontrahenten unveröhnlich gegenüber: die Stadtreger, überzeugt vom Nutzen des Projekts und der Notwendigkeit, dafür die alten Bäume zu fällen; und zwei Bürgerkomitees, die unter dem Schlachtruf «Rettet den Hirschengraben» städtebauliche und denkmalpflegerische Bedenken anmeldeten, um die zwei Baumreihen zu retten.

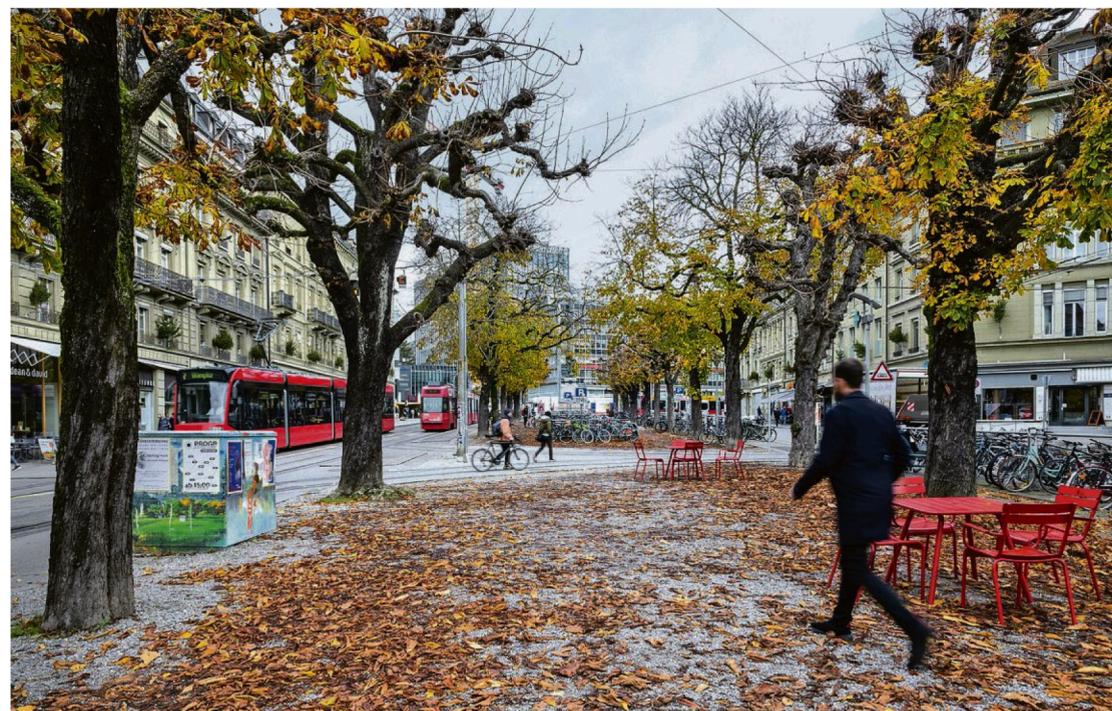
Den Sieg davon trug die Stadtregierung: Im März 2021 hiesst das Stimmvolk einen Kredit von rund 112 Millionen Franken mit 58 Prozent Ja-Stimmen gut. Das Schicksal der Rosskastanien galt als besiegt.

Doch nun wird doch alles anders: Zur Überraschung aller teilte der Gemeinderat am Dienstag mit, dass die Rosskastanien erhalten werden. Möglich machen dies zwei Massnahmen: Der Einstieg in die unterirdische Personenpassage, die den Hirschengraben mit dem Bahnhof verbindet, soll schmaler werden; die Innenbreite würde um 1,15 Meter auf 6,80 Meter reduziert – zudem soll die Anlage um 1,5 Meter nach Westen verschoben und so in der Achse der bestehenden Baumreihen zentriert werden.

«Mikropfähle» für Denkmal

Das Bubenbergsdenkmal würde zwar weiterhin provisorisch in die Mitte des Hirschengrabens verschoben. Dabei wird nun aber eine Lösung mit sogenannten «Mikropfählen» angestrebt, welche die Baumwurzeln möglichst wenig beeinträchtigt. Der definitive Standort des Denkmals soll erst später bestimmt werden.

Im Abstimmungskampf hatte der Gemeinderat argumentiert, ein Erhalt der Bäume sei nicht möglich. Als Gründe führte er



Die Baumallee am Hirschengraben soll nun doch erhalten werden. Foto: Franziska Rothenbühler

etwa an, die Kastanien litten unter Klimawandel und Krankheiten, und der neue Aufgang bedinge einen grösseren Abstand der Baumreihen. Wie kam zur überraschenden Wende?

Die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (EKD) habe sich bereits 2018 kritisch zum Projekt geäussert, sagt die zuständige Gemeinderätin Marieke Kruit (SP). Bereits vor der Abstimmung sei es deshalb erstmals überarbeitet worden, später habe man zudem beschlossen, auf die geplante unterirdische Velostation zu verzichten. Wie die Stadt gestern publik machte, forderte sie erst nach der Volksabstimmung bei der EKD eine Stellungnahme zum überarbeiteten Projekt ein. Darin beantragte die Kommission im September 2021, zusätzliche Gutachten einzuholen, was Kruit in der Folge an die Hand nahm.

Die Expertisen zu den Bäumen, zur Archäologie und zu gartendenkmalpflegerischen Fragen liegen nun vor. Sie stün-

den «in einem komplexen und teils widersprüchlichen Verhältnis» zueinander, so der Gemeinderat. Zum Umdenken habe «primär das gartendenkmalpflegerische Gutachten» geführt, sagt Kruit.

Die Expertise des Zürcher Büros SMS kommt zum Schluss, dass die Baumreihen «zum schützenswerten Kern» des Hirschengrabens gehören und daher «möglichst lange» erhalten bleiben sollen. Auch das Gutachten der Baumexperten, die damit rechnen, dass die ältesten Kastanien eine Lebenserwartung von noch zehn Jahren haben, spricht laut Kruit «unter dem Strich» nicht gegen das nun geplante Vorgehen.

Kapazität «ausreichend»

Doch warum hat Kruit die Gutachten erst nach der Abstimmung eingeholt? Sie sagt dazu, es sei «ganz normal», bei der Vorbereitung des Baubewilligungsverfahrens falls notwendig zusätzliche Gutachten anzu-

fordern. Im konkreten Fall sei dies auch angesichts der Komplexität des Projekts und der Stellungnahme der EKD «dringend angezeigt» gewesen.

Die öffentliche Auflage des Projekts – ursprünglich für diesen Herbst geplant – wird sich um rund ein halbes Jahr verzögern, der Baubeginn ist neu erst für 2025 geplant. Mehrkosten soll es laut Kruit keine geben.

Auch punkto Kapazität des Bahnhofzugangs sieht die Tiefbaudirektorin keine Probleme: Es sei auch mit der schmaleren Treppe «genügend Kapazität vorhanden, um die erwarteten Passantenströme aufzunehmen». Kruits Direktion rechnet damit, dass in der Abendspitze bis zu 16'000 Personen den Knoten vor dem neuen Bahnhofzugang Bubenberg traversieren werden. Davon werden rund 13'300 zwischen Bahnhof und Hirschengraben unterwegs sein. Rund 40 Prozent von ihnen dürften dabei die unterirdische Passage benutzen.

Nur halbwegs erfreut reagieren die langjährigen Projektkritiker: «Es ist ein halber Schritt in die richtige Richtung», sagt Architekt Martin Zulauf. Die Unterquerung des Bubenbergsplatzes bleibe «unnötig», weil die Passantenströme mit einer Verbreiterung des Fussgängerstreifens aufgefangen werden könnten.

Der Zugang sei aber auch «ungeeignet», weil die Tramhaltestelle Hirschengraben bereits heute überlastet sei. Zulauf schlägt vor, das Projekt auf Eis zu legen, bis über die Linienführung der geplanten zweiten Tramachse entschieden sei. Führe diese über die Bundesgasse oder vom Bubenbergsplatz via Laupen- und Belpstrasse in den Westen, sei die Unterführung «noch unnötiger als heute, weil sie der Hälfte der Passagiere nicht dient».

«Providurium»?

Unterstützung erhält Zulauf dabei vom ehemaligen kantonalen Denkmalpfleger Jürg Schweizer, auch er einer der damaligen Projektgegner. Dieser kritisiert zudem das geplante Vorgehen in Sachen Bubenbergsdenkmal: Eine Verschiebung von der Mitte des Hirschengrabens zum künftigen definitiven Standort «dürfte kompliziert und teuer werden». Damit drohe «ein unbefriedigendes Providurium». Offen lassen Zulauf und Schweizer, ob die Projektgegner im Rahmen des Genehmigungsverfahrens mit Beschwerden weiterkämpfen werden.

Stadtbauingenieur Reto Zurbuchen tritt den Kritikern entgegen: Die Verschiebung des Denkmals sei bautechnisch «unproblematisch». Die geplante Passage sei zudem «mit allen Varianten einer zweiten Tramachse kompatibel». Sekundiert wird Zurbuchen von seiner Chef-in Kruit: Es brauche die unterirdische Passage «mit oder ohne zweite Tramachse», egal, wo diese dereinst durchführen werde. Das Projekt schliesse zudem keine der aktuell diskutierten Linienführungen aus.