

# Das neue Tor zur Innenstadt

Das Buch «Ankommen in Bern» dokumentiert den Umbau des Bahnhofplatzes und 150 Jahre Stadtentwicklung

Die irre Suche nach dem Ausgang zur Innenstadt ist zu Ende – nun hat Bern ein Stadttor: Bahnhofplatz und Baldachin. Im Buch «Ankommen in Bern» werden Geschichte, Planung und Bau aufgerollt.

DANIEL VONLANTHEN

Rechtzeitig auf die Wiedereröffnung des Bahnhofplatzes erscheint das Buch, das Hintergründe, Geschichte, Sachzwänge und Komplexität des Projekts dokumentiert: «Ankommen in Bern» des Berner Texters und Filmemachers Bernhard Giger. Der Bremgartener Fotograf Hansueli Trachsel hielt die «Schauplätze der Erneuerung» in lückenloser Folge fest. Stadtgenieur Hans-Peter Wyss, Leiter des Projektausschusses, berichtet über die 500 Tage des Umbaus wie über die abenteuerliche Erstbeziehung eines Himalajagipfels.

Die Operation am verkehrstechnischen Nervenzentrum der Bundesstadt, dem zweitgrössten Bahnhof der Schweiz, frequentiert von täglich 200 000 Fussgängerinnen und Fussgängern, an einer vierspurig angelegten Achse mit 25 000 Fahrzeugen und einem Platz, wo werktags 3000 Busse und Trams verkehren, war eine logistische Herausforderung sondergleichen. Wyss umschreibt die Aufgabe: Die Herausforderung habe darin bestanden, «die Bauarbeiten in möglichst kurzer Zeit auszuführen, ohne dieses Nervenzentrum lahmzulegen». Der Umbau dauerte 16 Monate statt drei Jahre; die unumgänglichen Mühseligkeiten des Bauens wurden auf ein erträgliches Mass reduziert. Zwingendes Erfordernis war, den Platz für den privaten und öffentlichen Verkehr zu sperren.

## Provisorien und Umleitungen

Das Umleitungskonzept für den Autoverkehr, basierend auf der Durchfahrt zum Bahnhofparking, Strassen in der Länggasse und weiträumigen Umfahrungen, bewährte sich – zur Überraschung vieler Skeptiker. Für Bern Mobil und Zehntausende Fahrgäste bedeutete die Sperre: immer neue Umstellungen und Provisorien, schwierige Orientierung, Überbrückungsmassnahmen. Als Novum wurde für die Dauer von lediglich fünf Tagen im Juni 2007 eine komplett neue Ringbuslinie errichtet. Die fünf Tage, an denen auch der Knoten Hirschengraben unpassierbar blieb, gingen als «Chaostage» in die Baugeschichte ein.

## Riskante Planung

Schon die Vorbereitung der Expedition, um beim Alpinismus zu bleiben, erwies sich als riskant: Nach dem positiven Volksentscheid vom 5. Juni 2005 verweigerte der damalige Regierungsrat Alec von Graffenried dem Baldachin in erster Instanz die Baubewilligung. Durch das folgende Beschwerdeverfahren wurde der Zeitrahmen immer enger, sollte doch der Umbau vor Beginn der Fussball-Euro 08 vollendet sein. Die Bauherrengemeinschaft trieb die Vorbereitungen dennoch so weit voran, dass der Spatenstich innert Monatsfrist erfolgen konnte. Die kantonale Baudirektion korrigierte in der Folge den Entscheid der Vorinstanz und erteilte die Baubewilligung. Diese wurde am 29. Dezember 2006 rechtskräftig, am 29. Januar 2007 fuhren die Bagger auf.

Folgende sechs Bauherrschaften bildeten die Gemeinschaft «Neuer Bahnhofplatz Bern»: das städtische Tiefbauamt (Federführung), der Fonds für Boden und Wohnbaupolitik (Christoffelunterführung), Bern Mobil (Gleisanlagen), die Stadtbauten Bern Stabe (Balda-

chin), Energie Wasser Bern EWB (Werkleitungen) und die SBB AG (Anschlussbauten).

Regula Rytz, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, blickt zurück: «Nach jahrelanger Planung, zähen politischen Debatten und intensiver Bautätigkeit lässt sich heute feststellen: Die Operation ist geglückt.» Der Bahnhofplatz sei zum attraktiven Eingangstor in die Bundesstadt und «zum Symbol für die Stadterneuerung» geworden. Diese ist laut Rytz nicht abgeschlossen: Es folgen die Pläne für einen Tiefbahnhof, Bauprojekte der Post und die Vision eines Platzes ohne Durchgangsverkehr. Gut möglich also, dass in der Geschichte des Bahnhofplatzes schon bald wieder ein neues Kapitel aufgeschlagen wird.

## Abrechnung des Stadtplaners

Aufschlussreich sind Jürg Sulzers Aufzeichnungen. Von 1983 bis 2004 war Sulzer Stadtplaner von Bern. Er rechnet mit früheren Stadt- und Verkehrsplanern ab, die dem Zeitgeist der autogerechten Infrastruktur verpflichtet gewesen seien, den Bahnhof mit einer vierspurigen Schnellstrasse von der historischen Altstadt abtrennen und die Fussgänger in unterirdische Passagen verbannt hätten. Sulzer bezeichnet den Bahnhof der 70er-Jahre als «Labyrinth unwirtlicher Treppenhäuser und Durchgänge», am Tag der Eröffnung bereits hoffnungslos veraltet und zum Unort bestimmt.

Der Zeitgeist der autogerechten Städte habe in Bern und anderswo viele Planungsfehler hervorgebracht. Unverständlich sei es allerdings, so der einstige Stadtplaner, «weshalb in der Stadt Bern aus einer technokratischen Fehlplanung ein so langfristiges Programm entstehen konnte, das für die zukünftige Entwicklung der Stadt grosse Nachteile mit sich brachte. Die verkehrsgerechte Stadt – von der damaligen sozialdemokratischen Mehrheitspartei kritiklos getragen – wurde zum bürgerlichen Programm der Stadtentwicklung.»

Erstmals seit seiner Ernennung zum Dozenten an der Technischen Universität Dresden plaudert Sulzer aus der Schule: «Jedes vorsichtige Hinterfragen, ob das Konzept des damaligen Bahnhofumbaus tatsächlich zukunftsgerichtet sei, wurde als Abwürgen der positiven Wirtschaftsentwicklung stigmatisiert.» Sulzer erinnert an die schwierige Rückeroberung des Strassenraums durch die Fussgänger: Wegen zweier neuer Fussgängerstreifen beim Bahnhof werde das «gesamte Verkehrsnetz der Stadt zusammenbrechen», lautete die Befürchtung einstiger Protagonisten. Ab 1983 tobte die Diskussion um eine geringfügige Modifikation der Bahnhofvorplatzgestaltung, als Fussgänger einen himmeloffenen Übergang vom Bahnhof zur Heiliggeistkirche bekommen sollten.

## Sündenfall Schanzentunnel

Ganz dem alten Zeitgeist entsprechend sei die Gesamtplanung des Masterplans Bahnhof Bern der Stadtplanung entzogen und Privaten übertragen worden. Sulzer distanziert sich von deren Ergebnis: «Sie erhoben die vierspurige Schnellstrasse nochmals zum zentralen Baustein ihres Konzepts, indem sie eine unterirdische Strasse als sogenannten Schanzentunnel planten.» Glücklicherweise habe das Volk die Realisierung des Tunnels abgelehnt. Sulzers Fazit: «Die Stadtbürger denken in ihrer Mehrheit offensichtlich zukunftsorientierter als manche politische Exponenten, die heute noch mehr Parkplätze und eine bessere Verkehrserschliessung der Innenstadt mit dem Auto fordern – noch dazu bei einem absolut überdurchschnittlich hohen Angebot an öffentlicher Verkehrserschliessung.» Dem städ-



Der Baldachin aus 230 Tonnen Stahl und 2350 Quadratmetern Glas entsteht.

HANSUELI TRACHSEL



Ende 19. Jahrhundert warteten Pferdekutschen auf die ankommenden Reisenden.

ZVG

tischen Tiefbauamt attestiert Sulzer «grossartiges Engagement» bei der Umsetzung des jüngsten Bahnhofplatzprojekts.

## Explodierende Bodenpreise

Der Bahnhof als Teil des belebten Stadtraums hat eine lange Vorgeschichte. Buchautor Giger hat die Ankunft des ersten Zugs 1858 in Bern, den Bau des ersten Kopfbahnhofs 1860 und die weiteren Erneuerungsschritte nachgezeichnet. An den explodierenden Bodenpreisen zeigt sich zum Beispiel, wie stark der wirtschaftliche Impuls war, der durch den Bau des Bahnhofs ausgelöst wurde: Der Quadratmeterpreis an der Spitalgasse kletterte von 87 Franken im Jahr 1850 auf 244 im Jahr 1860 und auf 1077 Franken im Jahr 1914. Dem emsigen Geist der Er-

neuerung fielen auch historisch einmalige Gebäude zum Opfer, so der Christoffelturm: Der voluminöse und mit 55 Metern Höhe grösste mittelalterliche Torbau in der Schweiz wurde 1865 abgebrochen. Das Projekt für die Verlegung des Bahnhofs an die Laupenstrasse scheiterte am Volksnein. Der erste Bahnhofplatz entstand 1930, als die Aufnahmehalle um 56 Meter zurückversetzt wurde. Nicht Pendlerinnen und Pendler, sondern Autos nahmen den wertvollen Platz ein.

**[i] ANKOMMEN IN BERN** von Bernhard Giger und Hansueli Trachsel, Stämpfli-Verlag. Zur Eröffnung des Bahnhofplatzes vom Samstag ist das Buch am Stand der Heiliggeistkirche zum Sonderpreis von 39 Franken erhältlich.

## AUSSTELLUNG UND FEST

In der Berner **Kornhausgalerie** wird heute Donnerstag die Ausstellung zum Buch «Ankommen in Bern», 150 Jahre **Stadtgeschichte** und Umbau des Bahnhofplatzes eröffnet. An der Vernissage um 19 Uhr spricht Berns ehemaliger Denkmalpfleger **Bernhard Furrer**. Die Ausstellung dauert bis 26. Juli und ist Dienstag bis Samstag ab 10 Uhr geöffnet. «50 Jahre Umbau Bahnhof Bern» ist auf DVD erhältlich: Der 33-minütige **Film von Mac W. Schneider** wird am **Eröffnungsfest vom Samstag** in der Heiliggeistkirche vorgeführt. Zum Eröffnungsfest bleibt der Bahnhofplatz verkehrsfrei. Ab Samstag ist auch die **Christoffelunterführung** offen. Infos: [www.bahnhofplatz08.ch](http://www.bahnhofplatz08.ch)

## Unter dem Stadtschirm

«Hochparterre»-Redaktor Benedikt Loderer begab sich unter den Baldachin.

«Endlich etwas, das nicht aus Sandstein ist, war mein Erleuchtungseußer, als ich den Baldachin zum ersten Mal sah. Ich kam in der Spitalgasse darauf zu und dachte nicht an Berns neue Errungenschaft; da stand plötzlich dieser Bogen vor mir, in einem Schwung von einer Gassenwand zur andern springend. Eine Verheissung, da kommt noch mehr, versprach dieser Sprung. Er muss auf beiden Seiten weitergehen. Wer da nicht neugierig wird, hat Lehm im Kopf. Ein wenig unwirklich ist der Bogen auch, er hängt schwebend in der Luft, ich fragte mich: Wo ist er befestigt?»

«Ich ging darauf zu, die Linie wurde zur Fläche, die Fläche zum Innen-spiegel. Kopfüber spazierten die Leute auf dieser Glaspromenade herum, eine Projektionsfläche für Stadtwanderer, Hoffnungen und Ängste. Doch was kümmerten mich die Jahre politischer Flickarbeit, die in diesem Baldachin stecken? Ich stand darunter und war überrascht, wie durchsichtiger ist. Der Turm der Heiliggeistkirche, die Fassaden der Häuser, vor allem aber die weisse Watte eines wolkigen Tages schauten auf mich herab. Da wurde mir klar, kein Baldachin ist das, kein Traghimmel; hier befindet sich nicht das Allerheiligste in der Prozession des Tramverkehrs, nein, nur ein profaner Schirm ist es, Berns grosser Stadtschirm. Man ist geschützt, doch draussen.»

«Da sah ich mir den Schirm im Detail an, wie er gespannt ist. Stützenpaare tragen Querbalken, zwischen die Längsträger eingespannt sind, welche die Balkenlage der Glasnäpfe tragen. Das alles ist wie aus dem Lehrbuch des Konstrukteurs gemacht, doch durch die geschwungene Form werden aus den Längsträgern Spanten, man folgt den geschwungenen Linien und stellt fest: Bei den Gläsern haben sie gespart. Die rechtwinkligen Stösse machen Treppen, sie folgen dem Schwung der Spanten nicht, ein Schönheitsfehler. Den zweiten entdeckt man auch: Unter den Querträgern hängt der ungefähr gleich mächtige Kasten der Beleuchtung, leider zu nahe. Wären die Lampen tiefer gesetzt, so spürte man das Durchfliessen der Glashaut, doch nun ist sie optisch leider unterbrochen.»

«Betrachtet man den Stadtschirm von der Christoffelgasse aus, so sieht man nichts Leichtes mehr, sondern einen Stahlwal. «Wie ein riesiger Velohelm», sagte Frau Stadtwanderer. Zwei Ansichten bietet der Stadtschirm: die elegante, leichte, wenn er uns seine Bogenseite zukehrt, eine massige, schwere, wenn man sein Vorder- und Hinterteil betrachtet. Vorne ist, dort wo der Bahnhof seine Passagiere ausspuckt, und man merkt, warum der Schirm so nah an der Kirche steht: Er ist das genaue Gegenüber des Bahnhofausgangs.»

«Ach ja, da ist noch die arme Heiliggeistkirche, die vom Schirm erdrückt werde. Ich habe nichts davon gemerkt. Eher merkt man, dass sie nun etwas verlassen dasteht, wie wenn sie sich einen Nachbarn suchte. Erst hatte sie die Mauer, dann den abgebrochenen Bahnhof, und heute steht ihre Seitenfassade an einem Platz, für den sie nie gebaut wurde. Eines tröstet die Verächter des Baldachins: In Bern hält jede architektonische Möblierung des Bahnhofplatzes rund fünfzig Jahre. 2058 wird man den Stadtschirm zuklappen, und der Streit um die vierte Möblierung geht los.»