

Freie Arbeitsgruppe Städtebau und öffentlicher Verkehr, Bern

agsoev@die-optimisten.net

Öffentliche Mitwirkung Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) Verkehrsmassnahmen, Personenpassage und Neugestaltung Hirschengraben

Projekt- und Mitwirkungstitel geben vor, es handle sich effektiv um die Zukunft des Bahnhofs Bern als Ganzem. Aber es geht um 4 (effektiv 5) räumlich getrennte Bausteine am Herzen Berns. Eine Umgestaltung des Bahnhofraums inkl. Bubenbergplatz soll erst im Zeitraum 2035 beplant und angegangen werden.

Wir betonen, dass dieser ausserordentlich wichtige Raum inkl. Der 5 Bausteine ein zusammengehöriges Ganzes darstellt und als Einheit durchdacht und geplant werden muss. Die nun eingeschlagene sektorielle und partielle Betrachtung wird es mit sich bringen, dass falsche Präjudizen geschaffen und unnötig Mittel verbraucht werden.

Federführung hat das Tiefbauamt, nicht das Stadtplanungsamt. Offenbar wird die Aufgabe auf den 5 Bausteinen fast ausschliesslich als technische und verkehrstechnische Angelegenheit angesehen: Hier verkennen die Verantwortlichen die Bedeutung der Aufgabe. Es geht um nichts geringeres als um das «Arrivée» in der Bundesstadt und in einem Weltkulturerbe. Die organisatorische **und** städtebaulich-gestalterische Grossaufgabe erheischt eine entsprechende fachliche Gesamtleitung. Das «sogenannt qualitätssichernde Verfahren» für den Hirschengraben ist nicht sachgerecht, zu mangelhaft und zu spät.

Für diese täglichen Aufenthalts- und Durchgangsbereiche von 2-300'000 Personen sind Attraktivität und die Qualität, das "stadträumliche Wohlbefinden", von grosser Wichtigkeit. Die entsprechende Organisation und Gestaltung dieser Räume und das entsprechende «Stadtmobiliar» sind für das Erscheinungsbild und die Qualität der Stadt wesentlich.

Die Anlage des bisherigen und neuen Bahnhofzugangs ist eine städtebauliche Aufgabe erster Ordnung; sie einfach technokratisch und mit so gravierenden Eingriffen in die Stadtstruktur anzugehen, ist eine Verkennung der Bedeutung dieser Massnahme.

Auch die SBB als „Hauptversursacher“ dieser Umbauten nehmen ihre Verantwortung zu wenig wahr. Uli Huber, ehemaliger Chefarchitekt der SBB, sagte es in Bund und BZ am 26. März 2019 deutlich:

*“Dass es eine Fussgängerunterführung Richtung Hirschengraben braucht, ist nachvollziehbar. Aber eigentlich müsste man die **Gebäude an der Ecke Bubenbergplatz-Schanzenstrasse bis zum Burgerspittel abreißen** und an der Kreuzung einen richtigen Bahnhofvorplatz machen. Sonst werden die Reisenden einfach aufs Trottoir ausgespuckt, wie aus einem Hinterausgang. **Da fehlt es an einer Gesamtplanung.**“*

Zudem könnte eine Velostation auf diese Weise viel einfacher im Untergrund des Gebäudes Bubenbergplatz 8 und ev. bis 10 erstellt werden. Nur das halbe Gebäude neu zu bauen (wie nun vorgesehen), kommt einer Wiederholung alter Bausünden gleich.

Die Zerstörung der Verkehrs- und Parkanlage Hirschengraben ist nicht zu verantworten. Die Folgen einer Unterkellerung dieser Parkinsel für eine Velohalle sind genau gleich wie bei einer Autohalle: Parkanlage auf Betondeckel ist ein Konflikt, der immer **zuungunsten** des Parks, seiner Bepflanzung und damit seiner städtebaulichen Wirkung ausgeht. Warum hat man bei den grossen Bauvorhaben auf beiden Seiten der Schanzenbrücke den Bedarf an Veloparkplätzen nicht gedeckt? Und warum können diese nicht im Zusammenhang mit dem neuen Bahnzugang in oder unter bestehenden Bauten gedeckt werden?

Auskunft erteilt: Jürg Schweizer, 079 201 72 64