Zeitschrift: Heimat heute / Berner Heimatschutz

Herausgeber: Berner Heimatschutz, Region Bern Mittelland

Band: - (2008)

Artikel: Aufbruch, Abbruch, Neuanfang : der Bahnhof als Ort ständiger Veränderung

Autor: Giger, Bernhard

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-836414

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

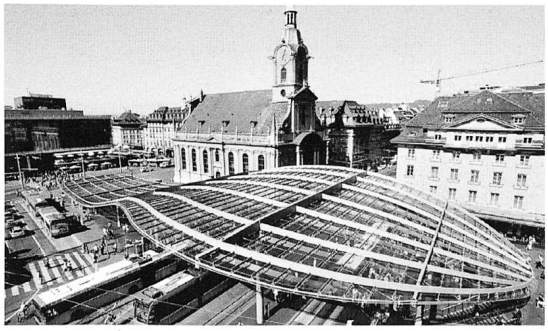
Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Aufbruch, Abbruch, Neuanfang: Der Bahnhof als Ort ständiger Veränderung

Mit einem Volksfest wurde am 31. Mai 2008 der neue Berner Bahnhofplatz eingeweiht. Damit begann am zentralsten Ort nicht nur der Stadt, sondern der ganzen Region Bern eine neue Ära. Nach der gelungenen Erneuerung des Bahnhofs wurde mit dem Umbau und der Sanierung des Bahnhofplatzes und der Christoffelunterführung endlich auch seine Umgebung neu gestaltet – seit Jahren ein städtischer Unort, hässlich, unübersichtlich und im Brennpunkt sozialer Spannungen. Doch für die Ewigkeit wird auch diese neue Lösung nicht sein.

Mit dem Baldachin, dem geschwungenen Glasdach über den Tramgeleisen, haben sich, obwohl es weiterhin auch kritische Stimmen gibt, viele Bernerinnen und Berner inzwischen versöhnt. Beim Baldachin spricht man vom Werk einer Generation. Das heisst, man geht davon aus, dass das Glasdach rund 30 bis 50 Jahre überdauern wird. Aber am Bahnhof wird es schon zuvor, zum Teil bereits in den nächsten Jahren, zu weiteren Veränderungen kommen. Zu einer neuen Verkehrslösung zum Beispiel, einem autofreien Bahnhofplatz, was immer das konkret bedeuten mag. Denn auch wenn die Zustimmung in der Bevölke-



Der neue, Ende Mai 2008 wiedereröffnete Bahnhofplatz mit dem Baldachin.

(Fotos: Hansueli Trachsel)

Ort der Ruhe: Blick über den Bahnhofplatz; im Hintergrund in der Mitte ist der Frontturm der Bollwerkpost zu erkennen, der 1934 abgerissen wurde.

rung zu einem autofreien Platz nach dessen einjähriger Sperre breit ist, kann niemand verbindlich sagen, was man sich darunter vorzustellen hat: Wird der Privatverkehr ganz verdrängt? Werden nur noch die Busse von Bernmobil vor dem Bahnhof verkehren? Wie soll die Anlieferung für die Geschäfte im Bahnhof organisiert werden? Welche baulichen und verkehrstechnischen Massnahmen braucht es im weiteren Umfeld des Bahnhofs, um den Bahnhofplatz vom Verkehr entlasten zu können? Und nicht zuletzt: Muss der Platz, wenn die Strasse vor dem Aufnahmegebäude und dem Burgerspital nur noch vom öffentlichen Verkehr und von der Sanität, Feuerwehr und Polizei genutzt wird, nicht noch einmal umgestaltet werden?

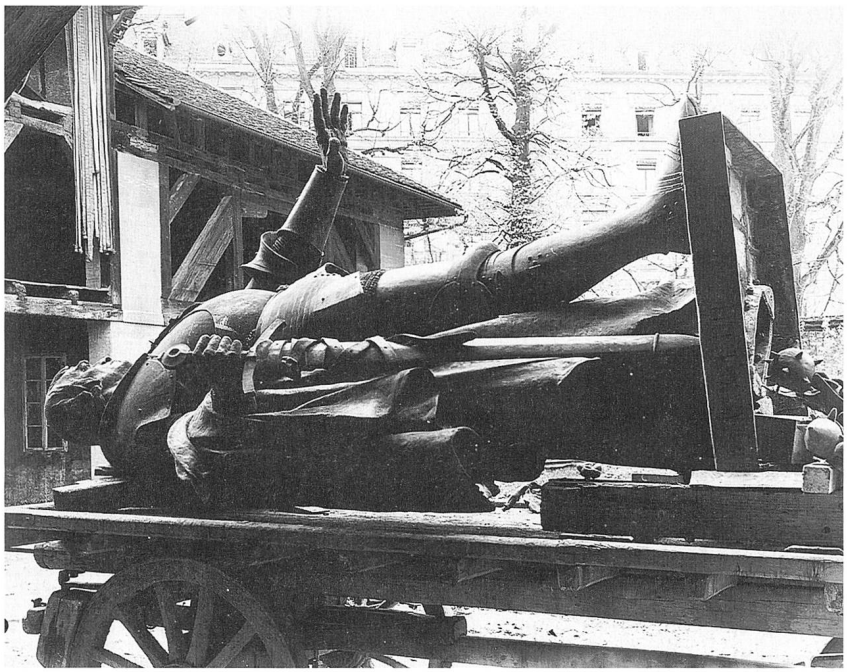
Neue Zugänge und ein Tiefbahnhof

Eine planerische Baustelle bleibt der Westzugang des Bahnhofs. Grössere Projekte für einen Um- oder Neubau der Schanzenpost, etwa die «Plattform West», scheiterten zu Beginn des Jahrzehnts an der Finanzierung. Die SBB standen jedoch durch die Vorgaben zur Umsetzung der Bahn 2000 unter zeitlichem Druck. Deshalb liessen sie auf der anderen Seite der Schanzenbrücke die «Welle von Bern» realisieren. Die sechs langen Holzdächer der Berner smarch Architekten – eine feine Hommage an die hölzernen Bahnsteig-Überdeckungen aus der Frühzeit der Eisenbahn – stehen für die Verkehrsplaner auf der falschen Seite der Brücke. Architektonisch setzen die mit Aluminium gedeckten Perrons, die in der tief stehenden Abendsonne zu leuchtenden Bändern werden, einen eleganten Kontrast zu den protzigen, in den 1960er-Jahren entstandenen Bauten der Schanzenpost. Allerdings könnte sich dieses Bild in den kommenden Jahren nachhaltig ändern: Für die Postgebäude liegt ein Projekt des Berner Architekten Andrea Roost vor. Ein Baugesuch hat die Post bereits eingereicht, noch nicht definitiv geklärt ist die zukünftige Nutzung.

Mehr Geschäfte, gar ein Grossverteiler sind in der neuen Schanzenpost nicht vorgesehen. Die Rede ist aber von 2000 Arbeitsplätzen. Das ist eine weitere Belastung für ein ohnehin schon übernutztes Gebiet. Rund 200 000 Menschen sind am Bahnhof täglich unterwegs, im Bahnhof selber seien «zu Spitzenzeiten die Publikumskapazitäten am Anschlag», sagte der Berner Stadtplaner Christian Wiesmann im April 2007 in einem Interview mit dem «Bund». Wiesmann spricht, noch bevor das Westportal richtig steht, bereits von einem dritten Zugang zum Bahnhof, einer Vorfahrt zur «Welle» unter dem einstigen Möbelhaus an der Schanzenstrasse. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Pendlerströme warnt der Stadtplaner vor einer Kommerzialisierung des Bahnhofgebiets: «Die künftigen Passagierströme brauchen Platz. Bevor wir nicht wissen, wo in Zukunft wie viele Leute zu verkraften sind, dürfen wir nicht neue kommerzielle Nutzungen ins Bahnhofge-

Die Architektur der Stadterneuerer: Eidgenössische Bank, aufgenommen in den 1910er-Jahren.

lände packen, die einerseits Raum beanspruchen und andererseits nochmals zusätzlichen Besucherverkehr generieren.»[1]
Die Zukunftspläne beziehen sich aber nicht nur auf das Gebiet um den Bahnhof herum: Unter der Leitung der kantonalen Verkehrsdirektion wird seit Sommer 2007 ein Projekt für die Nutzung des Berner Bahnhofs in den nächsten 20 bis 30 Jahren ausgearbeitet. Es steht unter dem etwas trockenen Titel «Knoten Bern»; beteiligt an den Planungsarbeiten sind neben dem Kanton die Stadt Bern, die SBB und RBS. Dabei geht es konkret um einen allfälligen Tiefbahnhof und um die Bewältigung der Fussgängerströme von und zu den Zügen, dies insbesondere im Bereich des RBS-Bahnhofs.



Bubenberg zieht um: Versetzung des Denkmals 1930.

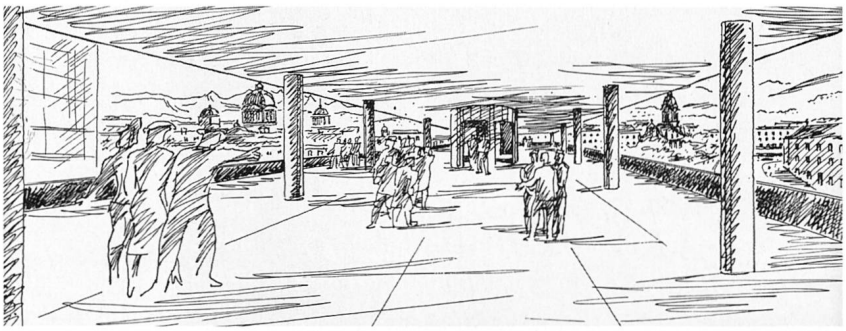
Vom Stadtrand ins Zentrum

Gut möglich, dass es in den kommenden Jahren um den Bahnhof herum wieder eine Grossbaustelle geben wird. Ungewöhnlich wäre das nicht. Vor 150 Jahren ist der erste Zug über die kurz zuvor fertig gestellte «Rote Brücke» in die Innenstadt gefahren und am heutigen Standort wurden die Bauarbeiten für den ersten Bahnhof aufgenommen. Seither, seit 1858, ist der Bahnhof ein Ort ständiger Veränderung. Jeder Abschluss einer Bauphase war immer auch der Beginn der nächsten.
Der erste Bahnhof, ein Kopfbahnhof, stand am Rand der Stadt. Gleich hinter dem Bahnhof war das Murtentor. Die Stirnfront des Aufnahmegebäudes verlief bündig zur Heiliggeistkirche und zum Burgerspital. Ein Platz war der Raum vor dem Bahnhof bis zur jüngsten Umgestaltung eigentlich nie. Man hat vielmehr in mehreren Schritten jeweils mehr Platz geschaffen für den Verkehr: 1930 bei der Zurückversetzung des Bahnhofgebäudes um 30 Meter für Tram und Bus, in den frühen 1970er-Jahren beim um weitere 56 Meter zurückgenommenen Neubau für den motorisierten Verkehr.
Der Bahnhof stand bald nicht mehr am Rand der Stadt, um ihn herum wuchsen neue Quartiere heran, das Mattenhof- und Monbijou-Quartier und die Länggasse. Sie war im späten 19. Jahrhundert das erste Quartier der Stadt gewesen, das vermessen wurde. Es herrschte Aufbruchstimmung, einflussreiche Kreise wollten ihre Visionen einer modernen Stadt umsetzen. Treibende Kraft war der freisinnige alt Bundesrat Jakob Stämpfli (1820–1879),

[1] Der Bund, 7.4.2007

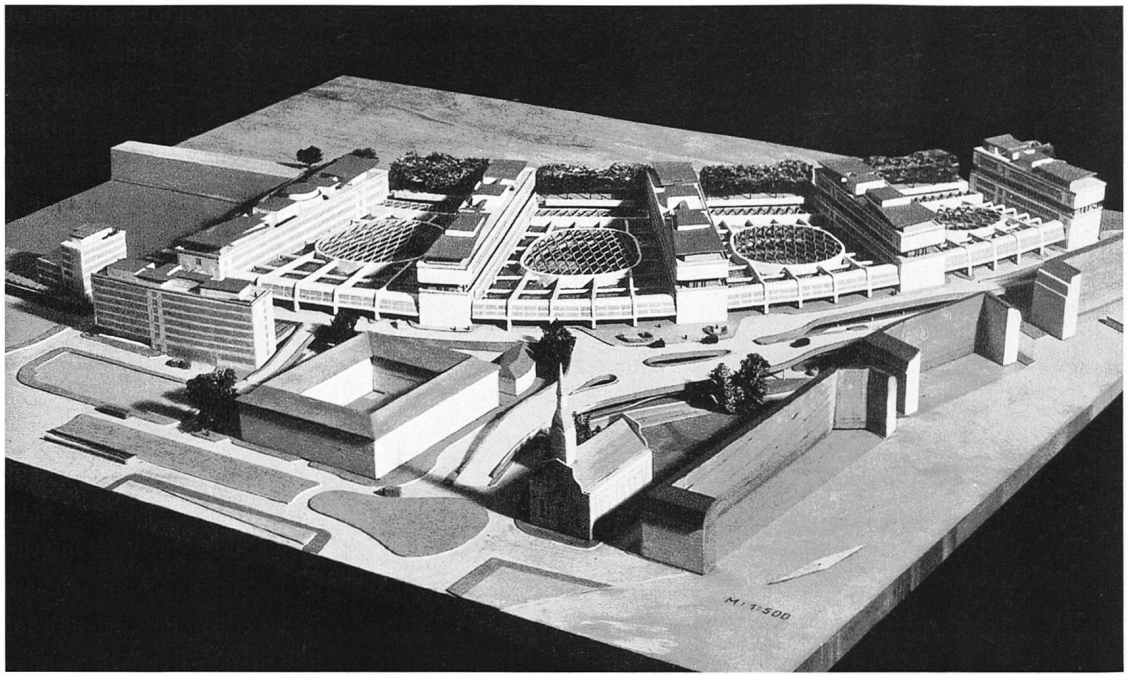
Die Tramhaltestelle am Bahnhof vor und nach dem Umbau 1930/31.

Gründer und Präsident der Eidgenössischen Bank, der späteren Nationalbank.
Die Erneuerer entwickelten grosse Pläne für die Gassen und Strassen um den Bahnhof, das aufstrebende wirtschaftliche Zentrum der Stadt. Aber der Christoffelturm stand ihnen im Weg. Also musste er weg. Zwei Jahre nach dem Abbruch des einstigen Festungsturms liess sich die Eidgenössische Bank nach Plänen des russisch-polnischen Eisenbahn- und Städteplaners Leopold Stanislaus Blotnitzki (1817–1879) gegenüber dem Bahnhof einen prächtigen Geschäftssitz bauen. Die neue Zeit war angebrochen, die Bodenpreise um den Bahnhof schnellten in die Höhe. Und es wurde gebaut: Die 1858 gegründete Erste Berner Baugesellschaft – aus deren Reihen schon bald nach der Gründung günstige Offerten für den Rückbau des Christoffelturms kamen – zog an der Bundes- und Schauplatzgasse mondäne Häuserzeilen hoch. Bereits 1872 wurde für die Überbauung der verlängerten Bundes- und der Schwanengasse die Zweite Berner Baugesellschaft gegründet. Doch der Bauboom erzielte nicht die erhofften Resultate



Städtebauliche Vision: Die Flanierzone im «Neuen Bollwerk» von Werner Hauser und Charles Geiser (1945).

Modell «Das neue Bollwerk» von Werner Hauser und Charles Geiser (1945)



Vor dem Neubau des Bahnhofs mussten die Reisenden beim Ein- und Aussteigen die Geleise überqueren (1956).

Das legendäre Milchgässli, jahrzehntelang Treffpunkt bei Schulreisen, Pfadfinderlagern und Vereinsausflügen (1956).

und Gewinne: Die Zweite Berner Baugesellschaft geriet in arge finanzielle Schwierigkeiten, weil sie dem Bahnhof abgewandte Gebäude nicht vermieten konnte. Die Stadt, die selber Aktionärin war, musste die Baugesellschaft vor dem Ruin retten.

Luftschlösser und kühne Pläne

Der Verlockung, auch die abstrusesten städtebaulichen Eingriffe mit bedingungslosem Zukunftsglauben zu legitimieren, sind auch spätere Generationen verfallen. In den 1920er-Jahren gab es Pläne für den Abbruch des Burgerspitals. Die Initiative dafür ging von der Stadt aus. Sie schrieb auf dem Äusseren Murifeld einen Wettbewerb für einen Ersatzneubau des Burgerspitals aus, am alten Standort sollte ein neuer Bahnhof mit Geschäftshaus entstehen. Unter den eingereichten Projekten für die Neuüberbauung war eines, das anstelle des Burgerspitals den Bau eines städtischen Schwimmbads vorsah. Ein anderer Grossstadt-Visionär schlug eine Anlage in der Art der Galleria Vittorio Emanuele in Mailand vor. Das Burgerspital blieb stehen. Nur Bubenberg musste weichen – sein Denkmal wurde von der Mitte des Platzes, der seinen Namen trägt, an den oberen Hirschengraben versetzt.

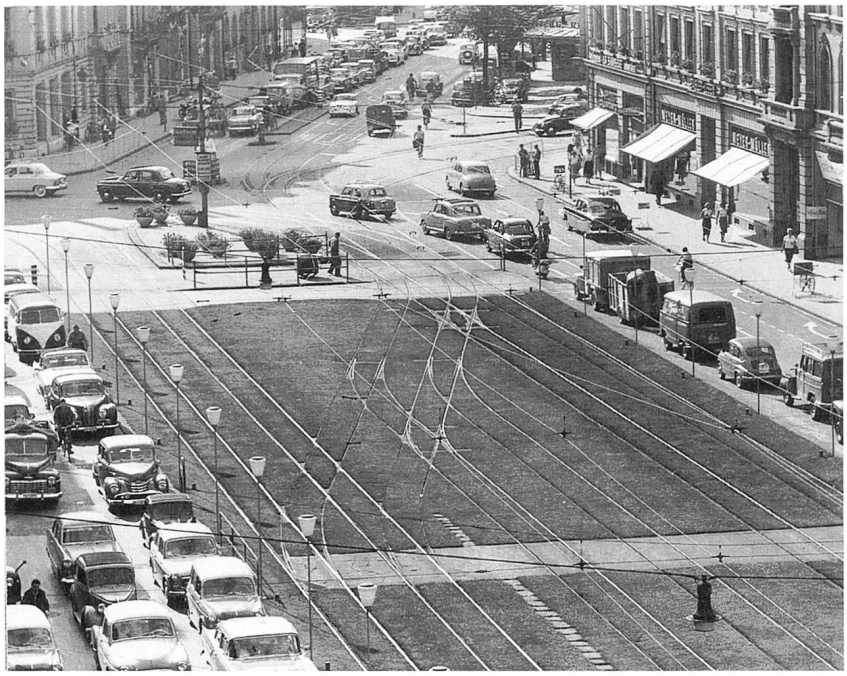
Nicht, dass es keine kühnen Projekte für einen modernen Stadtbahnhof gegeben hat, über die vertieft zu diskutieren sich durchaus gelohnt hätte. Es gab sie, aber sie landeten, früher oder später, in der Schublade. 1942 begannen die SBB einen neuen Bahnhof zu planen. 1945 legten Werner Hauser (1905–1961) und Charles Geiser (1900–1979), Le-Corbusier-Schüler und Planer auf der Hochbausektion der Eidgenössischen Postverwaltung, unter dem Titel «Das neue Bollwerk» ein Projekt für einen Reiterbahnhof vor: Fünf in einem weiten Bogen entlang der Grossen Schanze angelegte Hochbauten, die durch ein auf Pfeilern gebautes Zwischengeschoss verbunden wurden, das gegen die Stadt hin geöffnet war und als Flanierzone und Verbindungsweg zwischen Innenstadt und Länggasse dienen sollte. «Das neue Bollwerk» war zu gross gedacht für Bern, zu grossstädtisch: «Es ist für den Begriff der Grossstadt nicht allein die Kopfzahl der Bewohner ausschlaggebend, sondern der Grossstadtgeist», schrieb Werner Hauser 1945. «Dieser Geist ist es, der sich den neuen Architekturkörper bauen muss. Einen provinziell kleinstädtischen Städtebau moderner Art gibt es nicht.»[2] In Bern gab es ihn. Man baute ein Bahnhofgebäude, dem man nicht ansah, dass es ein Bahnhofgebäude ist, und man entschied sich für die komplette Überdeckung der Geleiseanlagen, also dafür, dass Bern die Reisenden unter einer bedrückenden Betondecke und im undifferenzierten Schimmer des Neonlichts empfängt.

Abgeblockt wurde auch die Idee einer Verlegung des Bahnhofs an die Laupenstrasse. Seit dem Umbau des Bahnhofs 1889, als aus dem Kopf- ein Durchgangsbahnhof wurde, war der Standort Laupenstrasse immer wieder in die Diskussion gebracht worden. Eine von den SBB in Auftrag gegebene Expertise empfahl 1949, den Bahnhof nicht gegen Westen zu verlegen, der Berner Heimatschutz setzte sich 1954 vehement für dessen Verlegung ein. Ohne Erfolg: Im Juli 1956 wurde eine Volksinitiative für die Verlegung deutlich verworfen, knapp vier Monate später die Vorlage zum Um- und Neubau des Bahnhofs ebenso klar ange-

[2] Werner Hauser, Charles Geiser: Bern – Das neue Bollwerk, hrsg. von der Generaldirektion der PTT, 1945.

nommen. Die Befürchtungen der Befürworter der Verlegung, am alten Standort werde es zu erheblichen Verkehrsproblemen kommen, wurden von den Gegnern als Panikmache zurückgewiesen – und erwiesen sich im Lauf der Jahre als richtig.

Zur Entlastung des Bahnhofplatzes beigetragen hätte wohl ein Autotunnel zwischen Schützenmatte und Belpstrasse. Der Schanzentunnel war eines der Hauptelemente des in den 1990er-Jahren erarbeiteten Masterplans Bahnhof Bern. In einer Volksabstimmung wurde er 1997 aber wuchtig abgelehnt – für die rot-grüne Gegnerschaft des Projekts war damit klar, dass die Zeit der Grossprojekte in Bern vorbei war. Die Ablehnung des Schanzentunnels war der Beginn eines jahrelangen, von beiden Seiten verbissen geführten ideologischen Verkehrsstreits zwischen der Rot-Grün-Mitte-Mehrheit und dem gewerblich-bürgerlichen Lager.
Auch Charles Geisers Neffe, der grosse Berner Architekt Frank Geiser (*1935), arbeitete in den späten 1980er-Jahren an einem Bahnhofprojekt. Er wollte die noch nicht 20-jährigen Bahnhofbauten wieder abreissen und die Geleiseanlagen von ihrem Betondeckel befreien. Über die Geleise hätte eine Passerelle geführt, von der aus man auf die Perrons gekommen wäre. Doch dieses Projekt war, wie 45 Jahre zuvor «Das neue Bollwerk», zu radikal, um wirklich eine Chance zu haben. Immerhin konnte Frank Geiser zehn Jahre später an der Aufbesserung des Bahnhofgebäudes mitarbeiten. Seine Umgestaltung der Haupthalle und der Treppenanlagen trug viel dazu bei, dass der wichtigste Ort des Bahnhofs offener und heller wurde. Massgeblich zur neuen Leichtigkeit des Bahnhofs beigetragen hat auch die vom Atelier 5 gebaute, gläserne Nordhalle.



Berner «Verkehrschaos» um 1950 vor dem Loeb-Egge

Vor dem Café Rudolf hatte es früher einmal einen Verkehrspolizisten (um 1950).

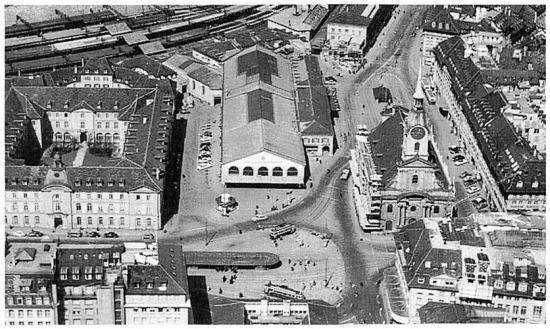
Autokolonnen auf dem Bubenbergplatz, in der Mitte das den Trams vorbehaltene «Blasermätteli» (1969).

Planungssünden und Neubeginn

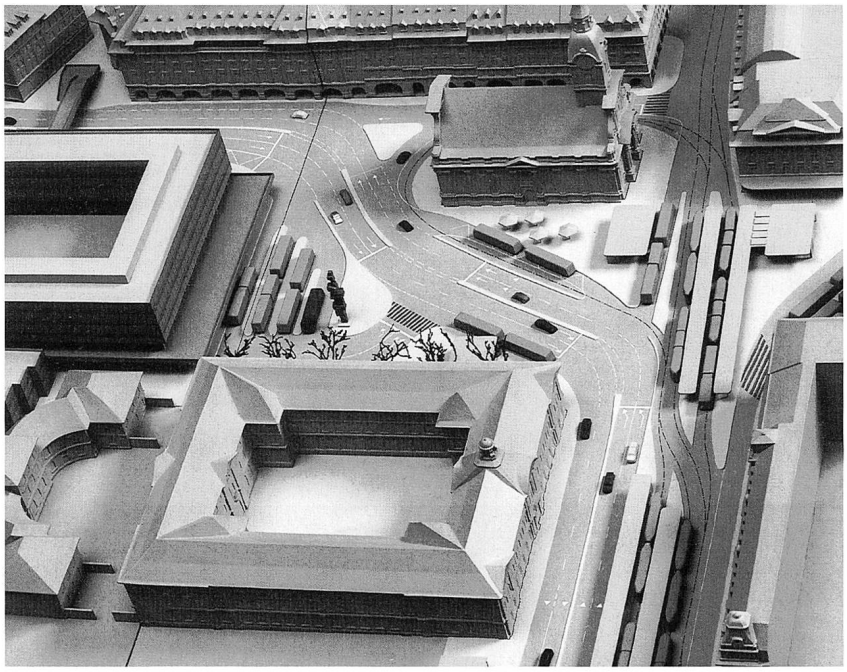
Die vorläufig letzte Veränderung am Berner Bahnhof, die Neugestaltung und Sanierung des Bahnhofplatzes und der Christoffelunterführung, ist eigentlich nichts anderes als die späte Korrektur der Planungssünden aus den 1960er- und 1970er-Jahren. Der neue Bahnhof entstand in einer Zeit der Autoeuphorie, als die ersten Autobahnen gebaut wurden und ein Entwurf des Nationalstrassennetzes für Bern eine mitten durch die Stadt führende Autobahnverbindung vorsah. Die vom Gemeinderat und vom Stadtparlament befürwortete Schnellstrasse über den Waisenhaus- und Bären-

platz zum Bundeshaus, die so genannte H-Lösung, wurde 1970 durch ein Referendum erfolgreich verhindert, obwohl der damalige Stadtpräsident Reynold Tschäppät (1917–1979) den Bernerinnen und Bernern drohte, eine Ablehnung der H-Lösung würde zu einem Verkehrszusammenbruch führen.

Wie autofreundlich Behörden und Planer damals waren, zeigt sich auch darin, wie sie Mitte der 1960er-Jahre gegenüber dem Stadtrat die Realisierung der Neuengass-Unterführung begründeten: man wolle das Bollwerk, hiess es in der Botschaft an den Stadtrat, «vom starken Fussgängerverkehr entlasten». Gleiches geschah dann vor dem Bahnhof zwischen Heiliggeistkirche und Burgerspital. Die Fussgänger wurden in den Untergrund, in die Christoffelunterführung, vertrieben, während sich



oben über den Platz eine vierspurige Strasse drängte, die Hauptverkehrsachse zwischen dem Norden und dem Westen der Stadt. Die Strasse war, obwohl man sich inzwischen für die nördliche Autobahn-Umfahrung der Stadt entschieden hatte, eine kleine Stadtautobahn.
Das wurde nun – nach politisch umstrittenen Verkehrsversuchen zu Beginn dieses Jahrzehnts, nach einer hauchdünn gewonnenen Abstimmung über die Umbau-Vorlage und nach langen denkmalpflegerischen Auseinandersetzungen über den Baldachin – mit dem neuen Bahnhofplatz Bern geändert. Nach der planerischen und unternehmerischen Meisterleistung, einen so stark genutzten städtischen Platz in bloss einem Jahr komplett umzubauen und zu sanieren, gibt es vor dem Bahnhof zum ersten Mal wirklich einen Platz. Und weil am



Bahnhof die Zeit nie stillsteht, besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass auch die breiten Fussgängerstreifen, die vom Baldachin zum Bahnhofgebäude und zum Burgerspital führen, irgendeinmal, vielleicht schon bald, wieder entfernt werden.

Bernhard Giger
Journalist und Filmemacher, Bern

Das Buch zum Thema:
Bernhard Giger und Hansueli Trachsel: Ankommen in Bern. Der Bahnhofplatz – 150 Jahre Geschichte und Geschichten, Bern: Stämpfli Verlag, 2008

Modell Umgestaltung Bubenbergplatz. Das Bild erschien in der Botschaft zur Gemeindeabstimmung vom 26. Juni 1970.

Vor dem Bahnhof wird Platz für den motorisierten Verkehr geschaffen (Luftaufnahme 1956).

(alle historischen Fotos: Stadtarchiv Bern)