

Zeitschrift: Mitteilungsblatt / Berner Heimatschutz
Band: - (1991)

Artikel: Masterplan Bahnhof Bern
Autor: Bärtschi, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-836333>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.10.2024

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



Regierungspräsident René Bärtschi,
Bau- und Verkehrsdirektor des
Kantons Berns

Masterplan Bahnhof Bern

Wieso ein Masterplan Bahnhof Bern?

Der Bahnhof Bern ist einer der wichtigsten Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Hier werden die internationalen, nationalen und regionalen Eisenbahnlinien miteinander verknüpft. Am Bahnhof findet aber auch das Umsteigen von der Bahn auf die Trams und Busse der SVB und auf die Postautos statt.

Die Bedeutung des Bahnhofs Bern als *Verkehrsdrehscheibe* wird in den nächsten Jahren und Jahrzehnten noch zunehmen: Bahn und Bus 2000, die Berner S-Bahn, die Verbesserung der internationalen Eisenbahnverbindungen (Alp-Transit, TGV, Pendolino usw.), aber auch der Ausbau des SVB-Netzes werden die Attraktivität des Bahnhofs erhöhen, gleichzeitig aber auch neue Anforderungen stellen. Damit stellt sich die entscheidende Frage, ob die heutigen Kapazitäten des Bahnhofs Bern auch für die Zukunft ausreichen.

Der Bahnhof Bern und seine Umgebung ist aber nicht nur eine Verkehrsdrehscheibe, sondern auch ein wichtiger *städtebaulicher Schwerpunkt*. Für die auswärtigen Besucher und Gäste ist es zudem das Eingangstor der Bundeshauptstadt. Die heutige Gestaltung des Bahnhof- und Bubenbergsplatzes vermag kaum mehr zu befriedigen. Die Plätze sind städtebaulich wenig attraktiv und verbannen die Fussgänger in den Untergrund. Die Umsteigewege vom Bahnhof SBB zum SVB-Netz sind zudem sehr lange. Die Neugestaltung des Bahnhofs und seiner Umgebung ist deshalb aus städtebaulicher Sicht vordringlich.

Schliesslich darf nicht vergessen werden, dass der Bahnhof Bern auch ein wichtiger *Standort für Arbeitsplätze* ist. Es gibt wenige Standorte in der

Schweiz, welche derart gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind. Die Chance, durch Nutzungsverdichtungen an dieser Verkehrsdrehscheibe neue Arbeitsplätze zu schaffen, sollte nicht ungenutzt bleiben.

Es gibt also drei wichtige Gründe - einen verkehrspolitischen, einen städtebaulichen und einen wirtschaftspolitischen - sich mit der Neugestaltung des Bahnhofs Bern und seiner Umgebung zu befassen. Stadt, Kanton, SBB, PTT, Grosse Schanze AG usw. sind denn auch in den letzten Jahren nicht untätig geblieben und haben verschiedene Projekte und Studien in die Wege geleitet. In einem Brief, den die Direktion für Verkehr, Energie und Wasser am 19. Juni 1990 an den Gemeinderat der Stadt Bern und an die Generaldirektionen von SBB und PTT geschrieben hat, steht wörtlich: "Gegenwärtig gibt es eine Reihe von laufenden und geplanten Projekten, die den Bahnhof und seine unmittelbare Umgebung betreffen (z.B. Christoffel - Ausschuss, Nutzungsverdichtung Bahnhof Bern, Neugestaltung Bubenbergsplatz/Bahnhofplatz, Kapazitätserweiterungen in Zusammenhang mit Bahn 2000 und S-Bahn, wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte des Kantons Bern usw.). Diese Projekte haben unterschiedliche Trägerschaften, Ausrichtungen und Zeithorizonte. Ohne eine gegenseitige Abstimmung besteht die Gefahr, dass sich die einzelnen Projekte gegenseitig behindern oder blockieren."

Die gegenseitige Blockierung von an sich gut gemeinten Projekten ist ja ein Problem, unter welchem wir in immer komplexer werdenden Verhältnissen zunehmend leiden. Auch beim Bahnhof Bern war die Gefahr gross, dass trotz vielen Planungen am Schluss wenig bis nichts realisiert werden konnte.

Aus diesem Grunde haben sich am 11. September 1990 die Stadt Bern, der Kanton, die SBB



Der Bahnhof Bern und seine engere Umgebung
(Bild: Michael Stahl)

und die PTT zum Masterplan Bahnhof Bern zusammengeschlossen. Ziel des Masterplans ist es, die Zukunft des Bahnhofs Bern und seiner Umgebung gemeinsam zu planen und das Geplante auch innert nützlicher Frist zu realisieren.

Zusammenarbeit und Projektorganisation

Damit eine Zusammenarbeit von vier Partnern mit unterschiedlichen Aufgabenbereichen, Interessen und organisatorischen Strukturen erfolgreich wird, braucht es vor allem zwei Dinge:

- Den klaren Willen aller Partner, eng zusammenzuarbeiten, alle Karten offen auf den Tisch zu legen und das gemeinsame Ziel über eigene Sonderinteressen zu stellen. Ich darf heute feststellen, dass dieser Wille zur Zusammenarbeit bei allen vier Partnern sehr ausgeprägt vorhanden ist. Dafür möchte ich herzlich danken.
- Eine effiziente Projektorganisation: Unsere Projektorganisation in der Vorphase bestand im wesentlichen aus zwei Elementen, dem *Ausschuss der Behördendelegation* und der *Projektkommission*. Der Ausschuss der Behördendelegation ist das politisch-unternehmerische Führungsgremium, während die Projektkommission die fachliche Verantwortung für die Koordination der Arbeiten und für die Einhaltung des Zeitplanes trägt. Diese Aufteilung zwischen fachlicher und politischer Verantwortung hat sich sehr bewährt; sie hat ein effizientes und zeitgerechtes Arbeiten ermöglicht und zu einem guten Zusammenspiel zwischen den vier Partnern geführt.

Am 18./19. September 1990 wurde die Vorphase des Masterplans Bahnhof Bern mit einer Klausurtagung eröffnet. Neun Monate später, am 20. Juni 1991, hat der Ausschuss der Behördendelegation den Schlussbericht zuhanden der Öffentlichkeit verabschiedet.

Dieses unbernerische Tempo war nur möglich dank des grossen Engagements und der aktiven Zusammenarbeit aller Beteiligten. Ich möchte der Projektkommission, vor allem dem Projektleiter, Herrn Spring, und dem Geschäftsführer, Herrn Dr. Burkhalter, herzlich für ihre grosse Arbeit danken.

Ziele des Masterplans

Der Ausschuss der Behördendelegation hat drei wichtige Ziele für den Masterplan festgelegt:

- Die vorhandenen Kapazitäten des Bahnhofs Bern sollen derart ausgeschöpft werden, dass sie für einen störungsfreien Betrieb von Bahn

2000 und der Berner S-Bahn in absehbarer Zeit genügen.

- Das gesamte Bahnhofgebiet soll intensiv genutzt werden durch die Ansiedlung weiterer Arbeitsplätze, Dienstleistungen, Schulungsräume und Geschäfte, die die gute öffentliche Verkehrserschliessung und Kundenlage optimal ausnutzen. Dadurch soll auch erreicht werden, dass die benachbarten Wohngebiete der Länggasse von diesen Nutzungen entlastet werden.
- Der Bubenbergrplatz und soweit möglich auch das Bollwerk sollen vom privaten Motorfahrzeugverkehr (vor allem Durchgangsverkehr) stark entlastet oder befreit und zu städtebaulich attraktiven Plätzen umgestaltet werden.

Diese Zielsetzungen bildeten die Grundlagen für alle in der Vorphase geleisteten Arbeiten. Zweck dieser Vorphase war es, die anstehenden Probleme rund um den Bahnhof Bern und ihre gegenseitigen Abhängigkeiten aufzuzeigen sowie die Optionen darzustellen, die weiter zu bearbeiten sind.

Wie geht es weiter?

Ein grosses Projekt wie der Masterplan Bahnhof Bern kann nur realisiert werden, wenn es von breiten Kreisen der Bevölkerung getragen wird.



Der Ausschuss der Behördendelegation eröffnet deshalb ein *Vernehmlassungsverfahren* bei allen interessierten Kreisen, welches bis zum 31. Oktober 1991 dauert. Von diesem Vernehmlassungsverfahren erwarten wir wichtige Hinweise darauf, wie die verschiedenen Optionen und Varianten politisch gewichtet werden und welche Optionen weiterverfolgt werden sollen.

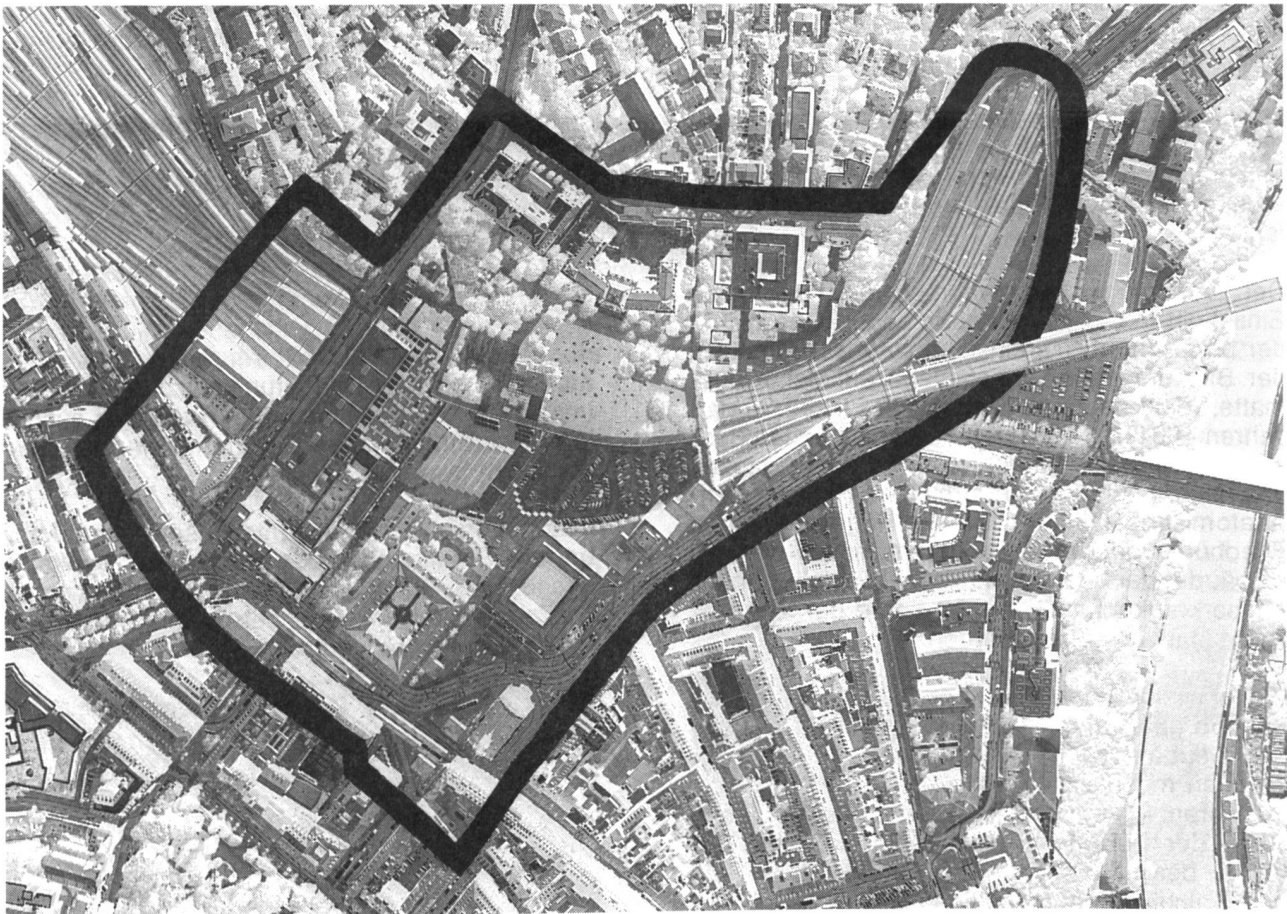
Gestützt auf die Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens soll dann die *erste Phase des Masterplans* durchgeführt werden. Ziel dieser ersten Phase, welche vom Frühjahr 1991 bis Herbst 1993 dauern soll, ist die Erarbeitung eines Richtplanes nach Baugesetz, auf dessen Inhalt sich alle beteiligten Partner festlegen. Voraussetzung für diese Richtplanphase sind natürlich die erforderlichen Kreditbeschlüsse der zuständigen Organe.

In der *zweiten Phase des Masterplans* soll die eigentliche baurechtliche Grundordnung ausgearbeitet werden. Dabei kann das Gebiet allenfalls auch in verschiedene Perimeter aufgeteilt und es

können mehrere Ueberbauungsordnungen ausgearbeitet werden. Ueber diese Ueberbauungsordnungen werden nach der geltenden Gesetzgebung die Stimmberechtigten der Stadt Bern entscheiden. Wir hoffen, dass die entsprechende Volksabstimmung im Jahre 1996 stattfinden kann. Damit ist dann der Masterplan Bahnhof Bern abgeschlossen. Anschliessend ist es Sache der einzelnen Grundeigentümer, die Ausführung der konkreten Bauten in Angriff zu nehmen.

Den heutigen Behörden und Politikern wird oft vorgeworfen, dass sie nicht mehr in der Lage seien, rechtzeitig die anstehenden Probleme anzugehen und umfassende Problemlösungen zu erarbeiten. Die Vorbereitungsphase zum Masterplan Bahnhof Bern beweist meiner Meinung nach das Gegenteil. Ich bin überzeugt, dass auch die weiteren Schritte des Masterplans erfolgreich sein werden.

Regierungspräsident René Bärtschi



Der Berner Bahnhof und seine Umgebung. Die eingezeichnete Linie zeigt den Planungsperimeter an (Bild: Meteotest, Bern)