

Bahnhofgeschichten

Autor(en): **Fröhlich, Martin**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimat heute / Berner Heimatschutz**

Band (Jahr): - **(2006)**

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-836430>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

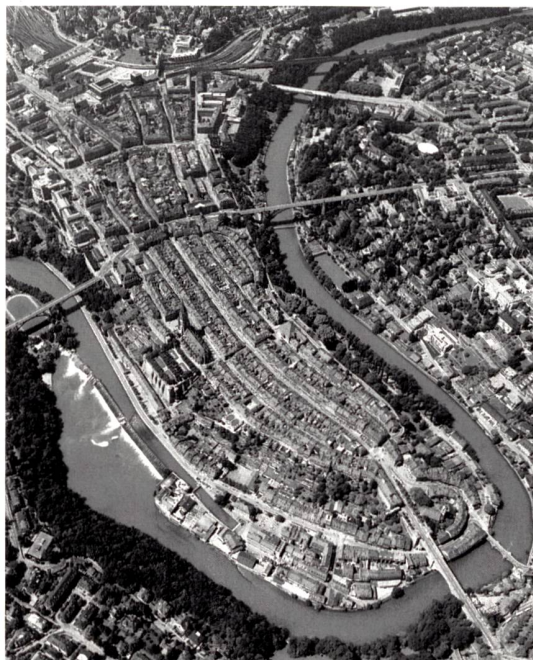
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Bahnhofsgeschichten



Vorgeschichte

Eigentlich ist die Berner Altstadt ein Organismus wie ein Regenwurm, der sich von der Untertorbrücke («Bern untenaus») zuerst bis zum Zytglogge, dann bis zum Käfigturm, bis zum Christoffelturm und im 17. Jahrhundert bis zum Murtentor («Bern oben aus») ausdehnte. Weil die Topografie, das steile schwäbische Ufer der Aare, der Verkehrsentwicklung nicht förderlich war, baute man die Nydeggbücke, die den Verkehrsteilnehmern etwa die Hälfte des Höhenunterschieds ersparte. Die Nydeggbücke war ein privatwirtschaftliches Unternehmen. Der Brückenzoll, in den vier kleinen Häusern auf der Brücke erhoben, sollte das investierte Kapital verzinsen, wenn nicht amortisieren.



Alter Bahnhof, kurz vor dem Neubau

Luftaufnahme der Berner Altstadt, um 1992

Bern um 1820, Westeingang mit Murtentor und Christoffelturm. Kolorierte Umrisradierung von Christoph Rheiner (1784–1866), Zentralbibliothek Zürich, Graphische Sammlung.



Doch die Stadt machte – schon damals – die Rechnung ohne den Kanton: Weil der Bau der Landstrassen Sache des Kantons ist/war, baute er das Landstrassennetz aus und beseitigte Hindernisse. Im Raum Berns gehörte die neue Landstrasse in den Aargau mit einer Aarebrücke in Worblaufen zu den wichtigsten Unternehmungen in diesem Kontext. Nun kam die Staatsstrasse aus dem Aargau nicht mehr «untenaus» an, sondern «oben aus» und mündete in das heutige Bollwerk. Dies hatte eine Folge, die wohl niemand beabsichtigte: Das wirkliche Stadtzentrum verschob sich vom Zytglogge zum Christoffelturm (den Bahnhof und den «Loeb-Egge» gab es ja noch nicht). Mit dem Bau der Staatsstrasse in die Tiefenau und der Worblaufenbrücke büsste die Nydeggbücke ihre Funktion eines mit dem Murtentor und dem Christoffelturm gleichwertigen Stadtzugangs ein: Aus dem «Regenwurm» Berner Altstadt wurde ein «Blinddarm». Die nun einsetzende Verslumung des Nydeggstaldens war nur die logische Folge davon.

Frühgeschichte

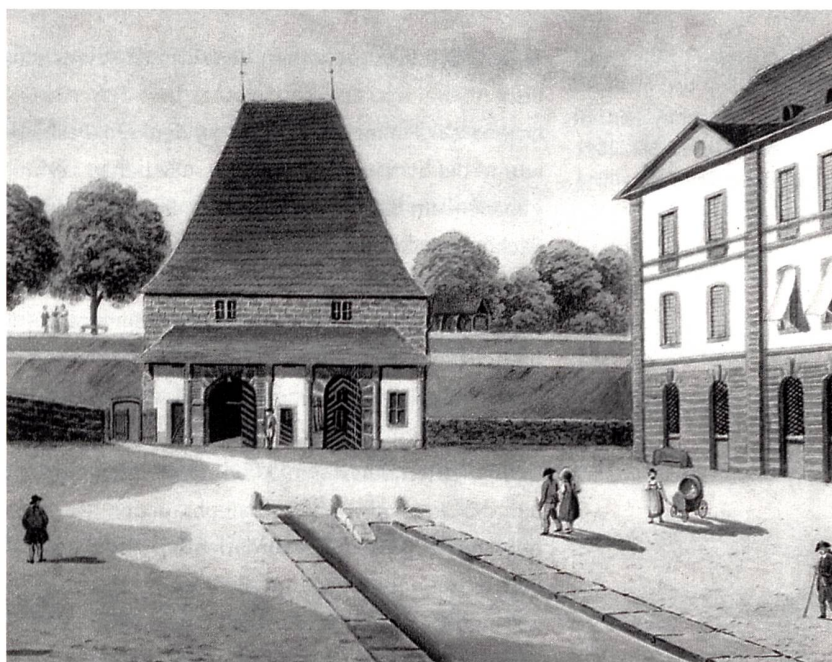
Wenige Jahre nach dem Bau der Worblaufenbrücke erfasste das Eisenbahnfieber die Schweiz. Nach langen Debatten in den noch jungen Eidgenössischen Räten erhielt die Schweiz ein auf privatwirtschaftlicher Basis verlegtes Eisenbahnnetz. Wie heute im Nahrungsmittelsektor, bauten damals im Eisenbahnsektor die Coops, Migros, Denners, Aldis und Spars ihre Imperien aus. Diese Gesellschaften hiessen Nordostbahn NB, Zentralbahn, Südbahn, Nationalbahn etc., und sie planten im Hinblick auf ihren eigenen Profit, weit weniger im Hinblick auf den Nutzen der Leute. Die konzessionserteilenden Behörden einerseits, die verkaufenden Landbesitzer und die Bevölkerung andererseits waren von den Leitungen der Bahngesellschaften hoffnungslos überfordert, weil sie von der Aussicht auf die Ehre, eine Bahnlinie, sogar einen Bahnhof in aller nächster Nähe zu erhalten, so paralytisch waren, dass der gesunde Menschenverstand auf der Strecke blieb – ist es heute bei der Aussicht auf eine neue Migros- oder Coop-Filiale anders?

Die erste Gesellschaft, die eine Bahnlinie nach Bern bauen wollte, erhielt eine Konzession für eine von Olten her kommende Linie, die in Bern endete.



Heiliggeistkirche und Burgerspital vor 1747, Gesamtansicht von Norden. Im Vordergrund die 4. Ringmuer mit Stadtgraben. Stich von Jakob Samuel Weibel (1771–1846) nach Johann Grimm.

Exakt formuliert: Die Konzession endete in Bern, an die Bahnlinie dachte man zunächst nicht – jedenfalls dachte niemand weiter. So baute die Gesellschaft den Bahnhof dort, wo ihre Konzession endete, und so prominent als möglich (auch diese Eigenschaft teilen die damaligen Bahngesellschaften mit den heutigen Coops und Migros). Ein prominenter Bahnhof – ein Grosstadtbahnhof – war in damaligen Augen ein Sackbahnhof. Und die prominenteste Stelle in der Stadt Bern, wo man mit dem geringst möglichen Aufwand an Grundstückskosten einen Sackbahnhof bauen konnte, war der Zwischenraum zwischen Heiliggeistkirche und Burgerspital, in unmittelbarer Nähe zum Christoffelturm und zur Rossschwemme: perfekt «am Pass» wie später Loeb, Vatter, Migros und Coop! Der Sackbahnhof war noch im Bau, als eine andere Gesellschaft die Konzession für den Bau der Bahnlinie nach Freiburg und Lausanne erhielt. (Weil immer wieder anderen Gesellschaften Konzessionen für Bahnlinien von Paris aus in andere Gegenden erteilt wurden, gibt es heute in Paris den Gare de Lyon, den Gare de l'Est, den Gare du Nord etc. Das hat immer noch die Folge, dass niemand ohne Umsteigen in Paris von Strassburg nach Nantes oder von Lille nach Marseille reisen kann ...) Die



beiden Bahngesellschaften einigten sich darauf, den gleichen Bahnhof zu benutzen – die Berner müssten also dem Himmel danken, dass es neben dem Bahnhof Bern-Rossschwemme (oder Gare St-Christophe) nicht auch noch einen Sackbahnhof Bern-Sulgenau (oder Gare Monbijou) gibt ... Nur: An ein Einmünden der Freiburger Linie in den Sackbahnhof war bei den notwendigen Gleis-

Altes Murtentor von Innen mit Rossschwemme und Burgerspital vor 1747. Stich von Jakob Samuel Weibel nach Johann Grimm.

Perspektive auf den
Bubenbergplatz, Postkarte,
um 1925



radien, den topografischen Verhältnissen zwischen Burgerspital und Grosse Schanze und den «Geboten» der Finanzierung nicht zu denken. Deshalb wurde die Schlaufe um die Grosse Schanze herum gebaut – am Sackbahnhof vorbei. So wurde der Sackbahnhof schon kurz nach seiner Vollendung zum «Blinddarm-Bahnhof», ganz ähnlich wie nur wenige Jahre zuvor die Altstadt zur «Blinddarm-Altstadt» geworden war. Schon nach kurzer Zeit wurden die Gleise im Sackbahnhof abgebaut, weil die Züge ja in der Kurve um die Grosse Schanze herum halten mussten; so konnte man den Sackbahnhof noch als Bahnhofhalle brauchen. Damit begann das Basteln rund um den Bahnhof, der als Endstation der Linie Olten–Bern gebaut worden war und (fast) immer als Durchgangsstation der Linie Zürich–Genf diente.

Zwischenspiel: Wie ein Sackbahnhof funktioniert

In der Frühzeit der Eisenbahnen funktionierten Bahnhöfe wie heute Flughäfen: Grosser Aufwand beim Beginn der Reise («departure» mit beeindruckender Abflughalle, Gaststätten und Einkaufsmöglichkeiten, die die Wartezeit verkürzen helfen); am Ziel werden die Kunden achtlos ausgespuckt

(«arrival» mit irgendeinem Loch mit Zollabfertigung, vor dem allenfalls Taxis und öffentliche Verkehrsmittel warten). So war auch der Berner Sackbahnhof konzipiert: Am Bahnhofplatz gegenüber der Neuengasse, eigentlich die Zone zwischen der Nordfassade der Heiliggeistkirche und der damaligen Alten Kavalleriekaserne, befand sich die Bahnhofhalle mit Schaltern, Wartesälen und Buffet. Durch sie betrat man die Gleishalle, wo ganz am Anfang die Züge nach Olten und Zürich abfuhren. Die ankommenden Reisenden (sofern sie von Olten und Zürich kamen) eilten den Gleisen entlang weiter und verliessen die Gleishalle an der Schmalseite zwischen der Heiliggeistkirche und dem Burgerspital. Nach 1890 hielt hier das Tram, das zwischen Bärengraben und Bremgartenfriedhof pendelte. Wer allerdings aus der Westschweiz ankam oder in die Westschweiz fahren wollte, musste sich seinen Weg bis hinter die «sieben Gleise», bis zu den gekrümmten Perrons unten an der Grosse Schanze, suchen. Später wurde dieser Weg durch Unterführungen kanalisiert, aber leichter zu finden wurde er dadurch nicht.

Die spannende Geschichte beginnt

Für einen Wurmfortsatz war die Halle des Sackbahnhofs schon bald zu lang. Es gab gar nicht so viele Bierchen oder «Zweierli» Trinkende, die all die Tische mit blauweiß karierten Tischdecken zwischen mobilen Efeu-wänden, die darin Platz gefunden hätten, besetzen konnten. Weil der Bahnhofplatz zwischen Bahnhof und Schweizerhof mit der Schmalspurbahn nach Solothurn belegt wurde, musste für Droschken und später Taxis anderweitig Platz geschaffen werden. Aber auf der Ostseite des alten Sackbahnhofs blieb der Bahnhofplatz als Stadtraum erhalten, auf den das Bollwerk – viel schmaler als heute – quasi als Fortsetzung des Zwischenraums zwischen Heiliggeistkirche und Schweizerhof räumlich einmündete. Für Droschken und später Taxis kürzte man den alten Sackbahnhof gegen das «Rohr» scheinbarweise, bis zwischen Heiliggeistkirche und Burgerspital wieder ein Platz entstand, der schon einmal, vor dem Bau des Bahnhofs, nach dem Abbruch der mittelalterlichen Stadtmauer, bestanden hatte und um 1850 auch als möglicher Standort für das Bundeshaus in Frage gekommen war. Da der Christoffelturm ja schon bald nach der Eröffnung des Bahnhofs verschwand, konnte sich das Tram auf dem neuen Platz zwischen dem verkürzten Sackbahnhof und der heutigen Bank schön breit machen. Der alte, kleine Billetverkaufskiosk machte einem währschaftigen Tramhäuschen mit Warteraum und Facilitäten Platz. Das alles war zwar nicht ideal geordnet, aber das waren andere Stadtzentren wie der Paradeplatz in Zürich oder der Barfüsserplatz in Basel ja auch nicht.

Eine andere Geschichte: Wie ein Regenwurm Flügel bekommt

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts war in Bern – wie anderswo – die Zeit des rasanten Bevölkerungswachstums (in Bern zwar etwas weniger rasant als etwa in Zürich oder Basel) und der Stadterweiterungen. Bern entwickelte sich ganz natürlich nach Westen weiter, wie das schon im Mittel-



alter und in der Neuzeit geschehen war. Lange blieben aber Kirchenfeld und Breitenrain kaum besiedelt, weil sie ja nur «untenaus», das heisst über die Nydeggbrücke, zu erreichen waren. Der Bahnhof war zusammen mit der sogenannten Roten Brücke, der mennigrot gestrichenen, doppelgeschossigen Gitterträgerbrücke, gebaut worden, bei der sich oben die Eisenbahngleise und darunter – mit freier Sicht nach oben – die Brückenplatte für den Fussgänger- und Lastenverkehr befanden. Ganz lustig, die Züge von unten zu sehen; wenn aber kurz vor der Einfahrt in Bern oben noch jemand «musste» ... igitt! Trotz dieser hygienischen Schwierigkeiten entwickelte sich die Lorraine als erstes städtisches Arbeiterquartier auf der «schwäbischen» Seite dank der Roten Brücke. Die Kirchenfeldbrücke wurde 1881 eingeweiht. Sie verband das Kirchenfeld mit dem anderen Aareufer an der engsten Stelle, so dass die kürzeste – und damit billigste – Brücke gebaut werden konnte. Ihr Bau war nämlich der berühmten «Berne Land Company» in London zur Auflage gemacht worden, als sie das Kirchenfeld zur Anlage und zur Überbauung kaufte. Offenbar waren sich damals alle einig, dass die pekuniären Erwägungen beim Bau der Brücke wichtiger waren als strukturelle

Universität, Passerelle über die Bahn und Bollwerkpost (rechts). Aufnahme um 1925, Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege.

Bern mit Roter Brücke,
Postkarte, um 1924



Überlegungen wie: «Womit soll das Kirchenfeld verbunden werden?» Oder: «Wie kann sich die Stadt sinnvoll am anderen Aareufer ausdehnen?» Antworten auf solche Fragen hätten zu anderen – allerdings teureren – Lösungen geführt: etwa zu einer Brücke vom Helvetiaplatz zur Kleinen Schanze oder zu einer Brücke, die direkt in die Verlängerung des Theaterplatzes gemündet hätte. Nun quälen sich Strasse und Tramlinie am Casino vorbei, diagonal über den Roten Platz und knapp an der Ecke des Hôtel de Musique vorbei mit einer scharfen Linkskurve in die Marktgasse hinein.

Beim Bau der Kornhausbrücke, etwa zehn Jahre später, hatte man dazugelernt. Man verband den Spitalacker direkt mit dem Kornhausplatz, allerdings auch nicht, indem man die Flucht des Kornhauses als Richtung der Brücke aufnahm. Die Brückenachse donnert irgendwo zwischen dem Uhrengeschäft Bucherer und dem Restaurant Anker auf die Westfassade des Kornhausplatzes. Sicher stehen auch hier finanzielle Erwägungen hinter dieser seltsamen Wegführung.

Niemand machte sich damals Gedanken darüber, ob die Platzspange Theaterplatz/Kornhausplatz überhaupt der geeignete Ort für die Einmündung der beiden Brücken in die bestehende Stadt sei,

weil der Zytglogge seit alters als Stadtzentrum betrachtet wurde, steht er doch ungefähr in der Mitte zwischen Heiliggeistkirche und Nydegg oder mitten im «Rohr». Vergleicht man das abwärts geneigte «Rohr» mit einer Rutschbahn, so baute man mit den beiden Brücken eine Rutschbahn mit Abzweigungen: ganz lustig, aber auch unfallgefährlich!

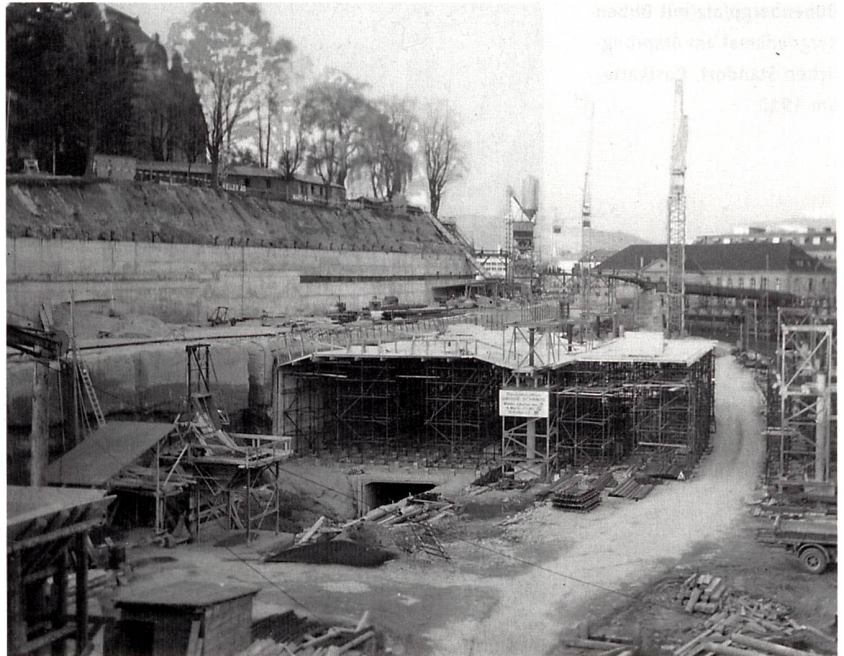
Möglicherweise steht hinter der hohen Akzeptanz der beiden Flügel am «Regenwurm» noch eine andere Geschichte: Die vier Querspangen an der Kreuzgasse, beim Zytglogge, beim Käfigturm und am Bahnhof erinnerten seit alters daran, dass der Stadtplan nur zwei Richtungen kannte: «obenaus» und «untenaus». Auf diesen Spangen sah man sofort ins Grüne, aus der Stadt hinaus. Vielleicht baute man auch deshalb das Rathaus, die Alte Wache, das ehemalige Casino (später das Parlamentsgebäude), das Waisenhaus – und den alten Sackbahnhof – in diese Zwischenräume hinein: um vergessen zu lassen, wie schmal die Stadt eigentlich ist. Wie weit konnte man in Zürich vom alten Zentrum, der Gemüsebrücke, aus in jede Richtung gehen, bis man zu einem der vielen Stadttore kam! In Bern auch, aber da standen nur zwei Tore:

«obenaus» und «untenaus». Nun endlich, am Ende des 19. Jahrhunderts, wuchs die Stadt auch in die Breite. Nun konnte man sich vom (ehemaligen) Stadtzentrum, dem Zytlogge, aus in alle vier Himmelsrichtungen bewegen wie in jeder anderen «richtigen» Stadt: Nostalgie hatte nicht nur das «feeling» der Bewohner so ausschliesslich belegt, dass möglicherweise fragwürdige Planungsschritte als sinnvolle Stadtergänzungen aufgefasst wurden.

Die spannenden Bahnhofsgeschichten gehen weiter

Es gibt mit Sicherheit keine andere Stelle in der Stadt Bern, für die so viel und so oft geplant worden ist, wie für die Gegend um den Bahnhof. Jede Generation machte sich über die Zukunft des Bahnhofs ihre Gedanken. Was an Architekturbüros in Bern Rang und Namen beanspruchte und beansprucht, plante oder baute ein bisschen am heutigen Bahnhof herum. Zwischen den Planungs- und Bauphasen am bestehenden Bahnhof lagen mit grosser Regelmässigkeit Phasen, in denen Remedur geschaffen werden sollte. Remedur hiess selbstverständlich, den Bahnhof aus seiner Zwangssituation zu befreien und ihn zu verlegen – noch am einfachsten einige hundert Meter nach Westen. Ein gewisser Jean-Werner Huber (1922–1990) zeichnete in den 1940er-Jahren als Diplomarbeit an der Architekturabteilung des Polytechnikums Lausanne das Projekt einer solchen Verlegung. Er plante eine Verschiebung der Bahnhofperrons so weit nach Westen, dass das Aufnahmegebäude auf die Südseite der Laupenstrasse zu stehen gekommen wäre, mit dem Areal des heutigen City-West als Bahnhofsvorplatz und der heutigen Tramhaltestelle Kocherpark als Umsteiger auf Tram und Bus. Weil die Laupenstrasse höher liegt als die Effingerstrasse, wäre man vom Bahnhofplatz ebenerdig unter dem Aufnahmegebäude und der Laupenstrasse hindurch bis unter die Perrons gelangt und hätte so über nur eine Treppe oder Rampe den gewünschten Zug erreicht – etwa so, wie heute im Bahnhof Biel.

Wir wissen, dass die Verlegung des Bahnhofs an die Laupenstrasse einmal ernsthaft zur Diskussion gestanden hat. Die finanziellen Mittel der Gegner



im Abstimmungskampf um diese Vorlage stammten zu einem erheblichen Teil von dem Warenhaus, das seinen Standortvorteil schräg gegenüber dem heutigen Bahnhof durch die Verlegung verloren hätte. Die Vorlage ging bachab – und später leitete ebendieser Jean-Werner Huber, der das hervorragende Verlegungsprojekt entworfen hatte, den Bau der heutigen Bahnhofgebäude. Mit dem Bau des heutigen Bahnhofs wurde übrigens keines seiner strukturellen Probleme gelöst, ausser dass die heutige RBS nicht mehr zwischen dem Bahnhof und dem Hotel Schweizerhof hält, sondern unter dem Bahnhof. Dafür ist der Bahnhofplatz – so hiess der Freiraum zwischen Bahnhof, Heiliggeistkirche und Schweizerhof damals – etwa um die Breite der früheren Bahntrasse der RBS schmaler und das Bahnhofgebäude breiter geworden. So wurde ein altes Problem zwar gelöst, aber auch wieder ein neues geschaffen: die Strassenverbindung vom Bollwerk zum Bubenbergplatz.

Neubau des heutigen Bahnhofs, April 1960

Bubenbergplatz mit Bubenbergdenkmal am ursprünglichen Standort, Postkarte, um 1910



Eine weggelassene Geschichte: die des armen Bubenberg

Das Leben des wahren Bubenberg – nicht des von Rudolf von Tavel grossartig veredelten – wäre eine eigene pikante Geschichte wert. Die Geschichte seines Denkmals auf dem Bubenbergplatz, von dem es nach etwa dreissig Jahren wegziehen musste, um seither oben am Hirschengraben das Brunnmattquartier zu «beschützen», gehört zu den Wunden, die der lieblose Umgang Berns mit seiner jüngeren Geschichte geschlagen hat. Bern gleicht darin einer Familie, in der die Erbtante gehätschelt und die Kinder vernachlässigt werden ...

Wie wär's mit Denken statt Betonieren?

Die jüngste Geschichte rund um den «unmöglichen Bahnhof», den die meisten durch den Hintereingang betreten oder verlassen würden, wenn dort irgendwelche Annehmlichkeiten zu finden wären – Schliessfächer etwa, eine Auskunft- und Billetverkaufsstelle wie im RBS-Bahnhof, ein Treffpunkt und anderes mehr. Aber nein, man baut den blauen Klotz neben dem Burgerspital um, macht seinen Schlund grösser, obwohl ihn immer weniger Bahn-

kunden benützen, und mutet den Leuten zu, vom Perron durch die Bahnhofhalle zum Tram so weit zu laufen wie vom «Loeb-Egge» bis zum Bundesplatz. Und um diese Distanz zu «verkürzen», soll nun eine Überdachung gebaut werden, die ein Mittelding zwischen Aschenbrödels gläsernem Pantoffel und Dalís «Zerrinnender Zeit» darstellt! Sowohl Volksabstimmungen als auch Expertisen ergeben «falsche» Resultate, wenn die Fragen falsch gestellt werden. Hätte man je die Frage aufgeworfen, ob man den Rangierbahnhof von Bernmobil zwischen Heiliggeistkirche und Burgerspital wolle, wäre ein glattes Nein herausgekommen. Hätte man je die Frage gestellt, ob der Hauptzugang zu den Eisenbahngleisen in der Nähe des Trams oder näher beim Loeb sein sollte, hätte die Nähe zum Tram mit Sicherheit klar gewonnen. Stattdessen wurde die wichtige Frage aufgeworfen, ob der «gläserne Pantoffel» über dem Rangierbahnhof von Bernmobil das Stadtbild verschandele oder ziere. Weil der Rangierbahnhof des Trams mit Sicherheit nicht mitten ins Stadtzentrum gehört – und das ist nun einmal in Bern seit etwa 150 Jahren das obere Ende der Altstadt, sonst wäre ja der «Loeb-Egge» nicht der normale Treffpunkt für jedermann –, ist der durch eine Volksabstimmung (mit falscher Frage-

stellung) geweihte «gläserne Pantoffel» Materie am falschen Ort. Kennen Sie die Definition von Dreck? Dreck, das ist Materie am falschen Ort.

Nach diesem Ausrutscher noch einmal von vorne: Die Berner und ihre Gäste haben in Sachen Bahnhof längst die Abstimmung mit den Füßen gemacht. Und die ist zu einem ganz anderen Ergebnis gekommen, als jene mit dem Stimmzettel: Man benützt den Hintereingang. Wie dort die Wellen des hölzernen Sees über der neuen Passerelle gegen die Stauwand der Schanzenbrücke und der Bahnhofpost branden, ist ja vielleicht auch nicht der ganz grosse Wurf ... Und dass die SBB die alte Passerelle geschlossen haben, ist ein Akt gegen jede Vernunft, der die Bahnbenützer über die Strasse zwingt (wenn es eilt, ist es vielen egal, ob bei Rot oder Grün), Autokolonnen vor Rotlichtern verursacht und allen Fussgängern Umwege ... Es ist nicht zu fassen! Vor fünfzehn Jahren hörte man in Berlin: «Herr Honecker, öffnen Sie das Brandenburger Tor!» Heute müsste es in Bern tönen: «Herr Weibel, öffnen Sie die alte Passerelle wieder!»

Alle diese an sich nicht weltbewegenden Unstimmigkeiten zeigen, dass hier etwas schief läuft. Alle aktiv an den Veränderungen rund um den Bahnhof Beteiligten ziehen möglicherweise am selben Strick, aber offenbar nicht in dieselbe Richtung. Die einen wollen den Verkehrsfluss zwischen Bollwerk und Hirschengraben wieder beschleunigen, die andern wollen Veloparkplätze, die Dritten wollen (mindestens!) fünf parallele Gleise für das Tram, die Vierten wollen die Ladenlokale in den Unterführungen attraktiver machen, die SBB sollen ihr Defizit verkleinern. Wer will eigentlich etwas für die Bahnbenützer unternehmen? Wohlverstanden für die Bahnbenützer, nicht für jene, die auch am Sonntag in der Migros einkaufen wollen (was ja ganz bequem sein kann), nicht für jene, die wissen, dass man am Bahnhof alles finden kann (vielleicht sogar einen Zug), sondern für die tausenden und aber-tausenden pro Tag, die nichts weiter wollen, als den Weg zwischen Arbeitsplatz und Wohnort (und umgekehrt), zwischen Heimat und Destination, zwischen Firma und Konferenzort so einfach, bequem und rasch wie möglich hinter sich bringen.

So betrachtet, habe ich manchmal das Gefühl, rund um den Berner Bahnhof sähen die Verantwortlichen vor lauter Bäumen den Wald nicht mehr: Geht nochmals über die Bücher! Das Denken ist die weitaus kostengünstigste Phase des Bauens!

Ein kurzes Schlusswort – an Stelle einer weiteren Geschichte

Jene, die nicht aus Verärgerung über das Gelesene die Lektüre dieses Artikels bereits beendet haben, schütteln möglicherweise jetzt den Kopf und haben das Gefühl, einer Nestbeschmutzung beigeohnt zu haben. Das war nicht die Absicht. Es gehört aber in einer guten Familie zum Umgang, dass man auch die weniger brillanten Eigenschaften seines Bruders nicht nur erkennt, sondern auch anspricht. Darüber hinwegsehen, sie nicht wahrhaben wollen oder – noch schlimmer – hinter seinem Rücken tuscheln, hilft dem Bruder nicht und vergiftet das Familienklima.

Dieser Aufsatz stellt die Bitte dar, sich die Sachen um den Berner Bahnhof nochmals zu überlegen und nichts zu bauen, was nachher dreissig Jahre lang steht und einen schon nach zehn Jahren reut, nur weil eine Volksabstimmung die dafür nötigen Kredite bewilligt hat.

Martin Fröhlich

Architekt ETH, Dozent am Nachdiplomstudium Denkmalpflege und Umnutzung an der Berner Fachhochschule in Burgdorf