

Bahnhofsausgang zwischen Bäumen!

Der neue Bahnhofszugang, über den wir in der Stadt Bern am 7. März abstimmen, wurde in jahrelanger multidisziplinärer Planung entwickelt. Die meisten Institutionen und Privatpersonen, die während der öffentlichen Mitwirkung die Pläne studierten, haben sie gutgeheissen. Trotzdem werden sie nun von einigen Bürgern kurz vor der Abstimmung kritisiert.

Beim Studium der Pläne – an deren Ausarbeitung ich in keiner Weise beteiligt war – habe ich folgendes festgestellt:

- Die neue zentrale SBB-Unterführung erschliesst die Perrons dort, wo die meisten Fahrgäste ein- und aussteigen, d.h. in der Mitte der Züge.
- Von der Haltestelle Hirschengraben wird man die Züge via den neuen Bahnhofszugang in der halben Zeit erreichen, die man heute ab Haltestelle Bahnhof benötigt.
- Deshalb wird rund die Hälfte der Fahrgäste den neuen Ausgang benutzen. Der Rest verteilt sich auf die bestehenden Ausgänge bei der Heiliggeistkirche, Neuengasse, Uni und den neuen Ausgang Länggasse.
- Die Tram- und Bus-Haltestelle Hirschengraben wird also die zweite «Bahnhofshaltestelle». In Zürich kann man 3 verschiedene Tramhaltestellen rund um den Bahnhof wählen, Basel plant eine neue Bahnunterführung die eine zweite Tramhaltestelle erschliesst.
- Die SBB/RBS-Bauarbeiten werden durch Bund und Kanton finanziert und kosten fast eine Milliarde Franken. Sie sind unterirdisch voll im Gange und damit kaum sichtbar. Der neue Ausgang Ecke Bubenbergplatz/Schanzenstrasse wird 2027 eröffnet – ob wir die städtische Vorlage annehmen oder nicht.
- Die vorgesehene Fahrbahnbreite von 10 Metern könnte auch bei einem späteren «Autofreien Bahnhofplatz» nicht weiter reduziert werden, denn es verblieben auch dann noch Busse, Taxi, Kehrriechwagen, aber auch Rettungsfahrzeuge. Selbst dann noch wäre eine Lichtsignalanlage zum gegenseitigen Schutz der Fussgänger und VelofahrerInnen nötig!
- Trotz schmalere Strasse bleibt vom Strassenrand bis zum Tram in der Kurve teilweise nur ein Zwischenraum von 9 m. Wenn keine Fussgängerunterführung gebaut wird, würden dort in der Spitzenstunde 10'000 Fussgänger dichtgedrängt auf «grün» warten. Unfälle mit dem Tram sind dann vorprogrammiert.

Damit ist eine Weiterführung der ohnehin unterirdischen SBB-Unterführung um rund einen Viertel der Länge bis in den Hirschengraben vernünftig. Diejenigen, die das Tageslicht vorziehen, können wie bisher den Fussgängerübergang à-niveau benutzen.

Nun zu einigen Argumenten der Opponenten:

- Peter Vollmer beklagt im Bund vom 13. Januar (Seite 16), dass «wer... vom Bremgarten- zum Elfenau-Bus wechselt, muss einen Hindernislauf absolvieren». Stimmt, hat aber gar nichts mit dem Bahnhofsausbau zu tun. Korrigieren liesse sich das, wenn auf einem grossen Platz alle Tram und Busse nebeneinander aufgereiht würden. Wo nehmen wir in unserer historischen Stadt diesen Platz her? Basel hat mehr Platz, weil der Bahnhof nicht am historischen Stadtrand liegt. Deshalb zählt Basel – trotz grösser Agglomeration – auch nur halb so viele Bahnreisende wie Bern.
- Jürg Schweizer meint im Bund vom 16. Januar (Seite 36), dass mit mehr Home-Office der Verkehr nicht mehr so stark zunehmen werde. Hier mag er für einzelne Wochentage in den nächsten Jahren recht haben. Mittelfristig sind aber die Prognosen glaubhaft, wenn man die neuen Wohnbauten auch in den weiter entfernten Vororten sieht. Neue Bundesbüros entstehen nicht nur im Einzugsgebiet von Tram und Bus, sondern auch in Zollikofen und

Ittigen. Berner werden zu neuen Ausbildungsstandorten in Burgdorf, Biel und Deisswil pendeln. Und wenn man wünscht, dass der Autoverkehr nicht weiter zunehmen soll, werden im Nahbereich das Velo, Tram und Bus, für weitere Distanzen die Bahn allen Neuverkehr übernehmen müssen. Dazu braucht es attraktive Umsteigeanlagen.

Jürg Schweizer stört sich am Eingriff in die Hirschengrabenanlage. Auf den ersten Blick leuchten seine Gedanken ein – allerdings komme ich nach reiflicher Überlegung gerade zum gegenteiligen Schluss: Anstelle der heute abgestellten Velos tauchen dort in Zukunft die Bahnpassagiere aus der verlängerten Bahnhofunterführung zwischen den Bäumen auf. Welche Stadt hat schon einen derart grünen «Bahnhofplatz»? Ist das nicht eine Aufwertung des UNESCO-Weltkulturerbes?

Was wäre die Konsequenz eines Nein am 7.März? Für lange Zeit steigen die Reisenden aus der neuen SBB-Unterführung auf der Nordseite des Bubenbergplatzes auf und müssen auf einem schmalen Trottoir dichtgedrängt aufs Fussgängergrün warten und werden unmittelbar nach der Fahrbahnquerung auf Seite Hirschengraben von Trams bedrängt.

Wenn wir aber Ja stimmen werden wir die Zugreisenden nach dem Auftauchen aus der um 60m längeren Bahnhofunterführung im Hirschengraben zwischen den neugepflanzten Bäumen begrüßen können. Das soll uns mal Zürich oder Basel nachmachen!



Visualisierung Zugang Hirschengraben mit versetztem Bubenberg-Denkmal
Quelle: Abstimmungsbotschaft Stadt Bern

Peter Scheidegger, Bau- und Verkehringenieur ETH, arbeitete 35 Jahre beim RBS, davon 20 Jahre als Direktor. Anschliessend durfte er öV-Projekte in vielen Regionen der Schweiz begleiten. Seit einigen Jahren ist er pensioniert. Er war in keiner Weise an dieser Planung der SBB/RBS/Stadt beteiligt.