

Protokollauszug

8. Beurteilung Städtebauliche Verträglichkeit einer zweiten Tramachse über den Bubenbergplatz

Stellungnahme der SKB

Die SKB bedankt sich, dass sie zur Frage der zweiten Tramachse auf dem Bubenbergplatz Stellung nehmen darf. Sie weist darauf hin, dass dies nur aus einer umfassenden Sichtweise möglich ist, welche Fragen der stadträumlichen Gestalt, der Programmierung, der Nutzung und der sozialen Leistungsfähigkeit ebenso wie Fragen der Infrastruktur und des Verkehrs in die Überlegungen einbezieht. Die SKB nimmt insofern die Resultate der Testplanung zustimmend zur Kenntnis. Aus Sicht der SKB bietet eine Denkweise, welche sich an der stadträumlichen Qualität orientiert, die Voraussetzung, dem Bubenbergplatz als Stadtraum und somit als Raum für Menschen eine hohe Qualität zurückzugeben.

Die SKB teilt die Auffassung, dass der Bubenbergplatz für das Erscheinungsbild und den Auftritt der Stadt Bern besondere Bedeutung hat, insbesondere als oberer Stadteingang im Kontext des Welterbes. Sie stellt fest, dass die ursprüngliche Funktion des Platzes die eines ruhigen, würdevollen, schön gefassten Empfangsraumes und eines stimmungsvollen Auftaktes zur Stadt an ihrem oberen Hauptzugang war. Mit dem Wachstum der Stadt seit der Industrialisierung hat sich diese Situation stark gewandelt, ist der Raum zu einem Funktionsraum degradiert geworden, welcher eine Vielzahl stetig zunehmender Ansprüche erfüllen musste. Mit zahlreichen Umgestaltungen besonders im 20. Jahrhundert sind die Limiten dieses Raumes mehrmals ausgelotet worden. Heute ist zu befürchten, dass eine zusätzliche Frequenzsteigerung durch den neuen Bahnhofzugang zu einem zeitweisen Systemversagen führt.

Der Stadtraum Bahnhof ist einerseits von der monozentrischen Logik des öffentlichen Verkehrs, andererseits von einem stark von der Topographie hervorgehenden Kanalisierungseffekt geprägt. Der aus dieser Situation hervorgehenden Dynamik kann nur begegnet werden, indem Druck herausgenommen und damit der Stadtraum entlastet wird. Eine Parallelführung der zweiten Tramachse über den Bubenbergplatz würde dem Prinzip eines monozentrischen Verkehrssystems folgen und das Gegenteil der empfohlenen Entlastung bewirken. Die Entwicklung des Bahnhofs Bern zum bipolaren Bahnhof mit den beiden neuen Zugängen im Westen kann auch als Chance für die Entwicklung des Verkehrssystems verstanden werden.

Aus Sicht der SKB hat die angestrebte Reduktion des MIV unter Berücksichtigung bahnhofs-spezifischer Bedürfnisse wie Vorfahrt, Anlieferung, Gepäckaufgabe etc. ebenfalls Potential zur Aufwertung des Bubenbergplatzes. Dabei ist ein massvolles, beruhigtes Verkehrsaufkommen auf beiden Seiten der Mitte durchaus sinnvoll, ja notwendig. Die Reduktion des Nutzungsdrucks durch den Verkehr setzt Potentiale frei und schafft Spielräume und Freiheiten, in denen Situationen entstehen und Veränderungen stattfinden können, Urbanität entstehen kann.

Mit dem Bau des zweiten Bahnhofzugangs wird dem Bubenbergplatz eine stadträumliche Funktion zugewiesen, welche an seiner traditionellen Qualität anknüpft und gleichzeitig zukunftsfähig ist. Im Kontext des bipolaren Bahnhofzuganges wird der Bubenbergplatz zur neuen Adresse des Bahnhofs Bern, dem eigentlichen Bahnhofplatz, wandelt sich tendenziell von der Verkehrsfläche zum Ankunfts- und Umsteigeort. Damit muss er nicht nur zwischen den beiden Bahnhofzugängen, sondern vor allem zwischen dem Bahnhof und der Stadt vermitteln. Ankommende sollen den Raum als lebendigen und kompakten Auftakt zur Altstadt erleben, sollen intuitiv an die Altstadt herangeführt werden. Es ist daher folgerichtig, dass er, wie in der Testplanung plausibel nachgewiesen worden ist, eine Mitte erhalten und gerichtet sein soll. Die Strassenflucht, die damals von der ehemaligen Giebelfassade des ursprünglichen Bahnhofs gebildet wurde, sollte im Sinne des städtebaulichen Zustands um 1870-1890 wiederhergestellt werden. Die Auf-

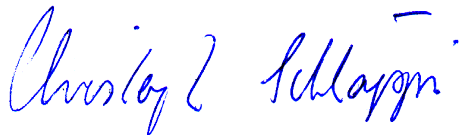
füllung der Baulücke zwischen dem Burgerspital und der Heiliggeistkirche würde die Identität des Stadtraums und des Bubenbergplatzes stärken.

Insgesamt wird der Bubenbergplatz ausgeprägter den FussgängerInnen und dem Langsamverkehr zugewiesen, wird stärker belebt. Nebst seiner wichtigen Funktion als Erschliessungsraum für die Eisenbahn und den städtischen ÖV soll er vermehrt auch als Aufenthalts- und Begegnungsraum dienen. Die Neuorganisation des Stadtraumes Bahnhof bietet damit auch die Chance, die seit langem angedachte Verlängerung der wichtigen Hauptachse von der Spitalgasse gegen Westen umzusetzen.

Aus Sicht der SKB ist eine zweite Tramachse über den Bubenbergplatz mit den in der Testplanung erarbeiteten stadträumlichen Zielen, die seiner neuen Bedeutung entsprechen, nicht vereinbar. Die Konzentration des gesamten ÖV-Knotens auf dem Bubenbergplatz ist mit einer stadträumlich befriedigenden Lösung nicht kombinierbar. Entsprechend müsste die SKB gegenüber der städtebaulichen Verträglichkeit einer zweiten Tramachse über den Bubenbergplatz grösste Vorbehalte anmelden. Die der SKB vorliegenden Abklärungen zeigen, dass die Führung zweier Tramachsen über den Bubenbergplatz nicht alternativlos ist. Die SKB sieht eine echte Chance zur Aufwertung des Bubenbergplatzes als zentralen Stadtraum, ohne dass mit einer zweiten Tramachse ein anderer Stadtraum über Gebühr strapaziert werden müsste. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die SKB, von der Hinzufügung einer zweiten Tramachse über den Bubenbergplatz abzusehen.

Bern, den 4. Juni 2024

Protokoll:



Christoph Schläppi, Sekretär