

# Bahnhofplatz Bern - Fachfrauen gestalten mit

Der Bahnhofplatz Bern ist heute eine mehr schlecht als recht funktionierende Verkehrsdrehscheibe. Die darunter liegende Christoffelunterführung ist in einem desolaten Zustand. Im Jahr 2008 soll der neu gestaltete Bahnhofplatz und die sanierte Unterführung in Betrieb genommen werden. An der Ausarbeitung des Projekts ist eine politisch eingesetzte Fachfrauengruppe beteiligt: ein Novum in der von Männern dominierten Planungswelt.

von Dominique Plüss und Nathalie Herren, Fachfrauengruppe Bahnhofplatz FFB

Bereits Ende der 1980er Jahre werden in und um den Bahnhof Bern (Baujahr 1974) grosse bauliche, betriebliche und gestalterische Mängel beanstandet. Dies führt dazu, dass 1989 ein Studienauftrag zur Umgestaltung des Bahnhofareals in Auftrag gegeben wird. Die Resultate werden zu einem Richtplan mit Massnahmenblättern, dem Masterplan Bahnhof Bern weiterentwickelt. Einzelne Bausteine dieses Masterplans sind heute bereits umgesetzt: z.B. die Sanierung des Bahnhofgebäudes, die Nordhalle, die Sanierung der Parkterrasse und - zurzeit im Bau - der neue Perronzugang West. Einer der wichtigsten Bausteine des Masterplans, die weitgehende Befreiung des Bahnhofplatzes vom motorisierten Individualverkehr MIV, sollte mit dem Projekt „Schanzentunnel“ umgesetzt werden. Dieses Projekt wird allerdings in der Volksabstimmung von 1997 abgelehnt. Bereits im Rahmen des Masterplans Bahnhof Bern wirkt eine Begleitgruppe von Fachfrauen mit. Diese Begleitgruppe ist jedoch nicht in die Projektorganisation integriert, sondern wird lediglich zu Stellungnahmen begrüsst. Dieser Umstand erschwert die Arbeit und die Einflussmöglichkeiten der Fachfrauen beträchtlich.

## Dringender Sanierungsbedarf

200'000 Personen bewegen sich täglich auf und unterhalb des Bahnhofplatzes. Die heute über das ganze Bahnhofareal verstreuten Einsteigestellen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sind schlecht auffindbar, die Wege dahin lang und mehrheitlich unattraktiv. Quer über den Bahnhofplatz fahren jeden Tag rund 26'000 Motorfahrzeuge. Die aktuelle Ausgestaltung des Platzes beschränkt sich auf ein mehr schlecht als recht funktionierendes Nebeneinander von verschiedensten Nutzungen. Die heutige Situation wird dem historisch und stadträumlich wertvollen Ort in keiner Weise gerecht. Der Bahnhofplatz ist heute kein Platz, sondern eine Verkehrsdrehscheibe. Die Christoffelunterführung (unterirdische Verbindung vom Bahnhofgebäude Richtung Loeb und Innenstadt) ist baulich und bezüglich Orientierung in einem desolaten Zustand. Ebenso sanierungsbedürftig sind die Tramgleise auf dem Bahnhofplatz.

## Grosses Dach - grosse Diskussion

Im Jahr 2001 findet für den Bahnhofplatz ein Wettbewerb statt, welcher das Architekturbüro marchwell (Zürich) gewinnt. Prägendes gestalterisches Element ist ein grosses, praktisch den ganzen Bahnhofplatz überdeckendes Glasdach. Bereits bei der Präsentation der Resultate des Wettbewerbs gehen die politischen Meinungen weit auseinander. Das Projekt ist in der Öffentlichkeit stark umstritten. Bei der Behandlung des Planungskredits im Stadtparlament wird beschlossen, dass ein neues Projekt ausgearbeitet werden soll. Das Wettbewerbsprojekt ist somit gescheitert. Das Stadtparlament beschliesst zudem auf Antrag der SP, dass das neue Projekt von Anfang an durch eine Fachfrauengruppe begleitet werden muss.

Die drei im Wettbewerb erstrangierten Architekturbüros marchwell (Zürich), BSR Architekten (Bern) und Atelier 5 (Bern) werden als Planergemeinschaft mit der Ausarbeitung eines neuen Vorschlags beauftragt. Nathalie Herren (Fachstelle Sicherheit im öffentlichen Raum, Stadtplanungsamt Bern) wird mit der Bildung und Leitung der Fachfrauengruppe beauftragt. Die Fachfrauengruppe Bahnhofplatz FFB setzt sich aus Expertinnen der Bereiche Planung, Architektur, Verkehr und Gleichstellung zusammen. Neben den Autorinnen sind dies Stefanie Brander, Sabine Gresch und Anita Schnyder Gerber. In einem ersten Schritt definiert die FFB zuhanden der Projektleitung die Kriterien und Grundsätze, die diesen zentralen und stark frequentierten öffentlichen Ort zu einem für alle PassantInnen gleichwertig benutzbaren Bereich machen sollen. Dies sind unter anderem Mitbestimmung/Partizipation, Wegführung, Orientierung, Belebung, Licht, Material und Unterhalt.

## Fachfrauen als Teil der Bauherrschaft

Nach vier Monaten steht ein neues Vorprojekt. Dieses wird unter der Federführung des Tiefbauamts der Stadt Bern zu einem Bauprojekt weiterentwickelt. Ziel ist es, ein funktional, gestalterisch und finanziell mehrheitsfähiges Projekt für die Volksabstimmung des Baukredits auszuarbeiten. Eine neue Projektorganisation wird erstellt, die den



Der Bahnhofplatz heute: ein Durchfahrtsort. (nhe)

beteiligten EntscheidungsträgerInnen und InteressenvertreterInnen einen angemessenen Platz zuweist. Die FFB ist in diesem Organigramm im „Projektteam Bauherren“ platziert und ist somit gleichberechtigte Partnerin wie z.B. BERNMOBIL oder die Liegenschaftsverwaltung.

Die FFB ist als Teil der Bauherrschaft direkt in die inhaltliche Diskussion und Entwicklung des Projekts involviert. Zudem besitzen wir einen politischen Auftrag, was unserer Stellung innerhalb des Projekts einiges an Gewicht verleiht, da wir nicht, was Bauherrschaften sonst auszeichnet, über die Eigentumsrechte und finanziellen Mittel der Sache verfügen. In den zwischen März und Dezember 2003 alle zwei Wochen stattfindenden Projektsitzungen sind in der Regel zwei Personen der FFB vertreten. Die konkrete Arbeit in den Projektsitzungen mit bis zu 20 Teilnehmenden ist anfangs geprägt von einer gewissen Skepsis gegenüber den „stadträumlich eingesetzten Frauen“, sind wir doch in dieser riesigen Projektorganisation tatsächlich die einzigen Frauen! Durch das unermüdete Mitdiskutieren und Einbringen unserer Anliegen bei allen Themen des Verkehrs, der Gestaltung der Christoffelunterführung, den Auf-/Abgängen und der Platzgestaltung werden wir Schritt für Schritt als relevante Projektmitglieder akzeptiert und sogar geschätzt. Ein wichtiger Umstand ist dabei, dass sich Aussagen und Eingaben der einzelnen Frauen decken, obwohl nicht immer dieselben Frauen an den Sitzungen teilnehmen. Auch wird von andern Projektbeteiligten bemerkt, dass „die Anliegen der Frauen“ eigentlich auch „ihre“ Anliegen sind: eine attraktive und sichere Christoffelunterführung mit gut einsehbaren Ein- und Ausgängen ist auch für die Eigentümerin / Vermieterin von Vorteil.

## Durchsetzungsvermögen ist gefragt

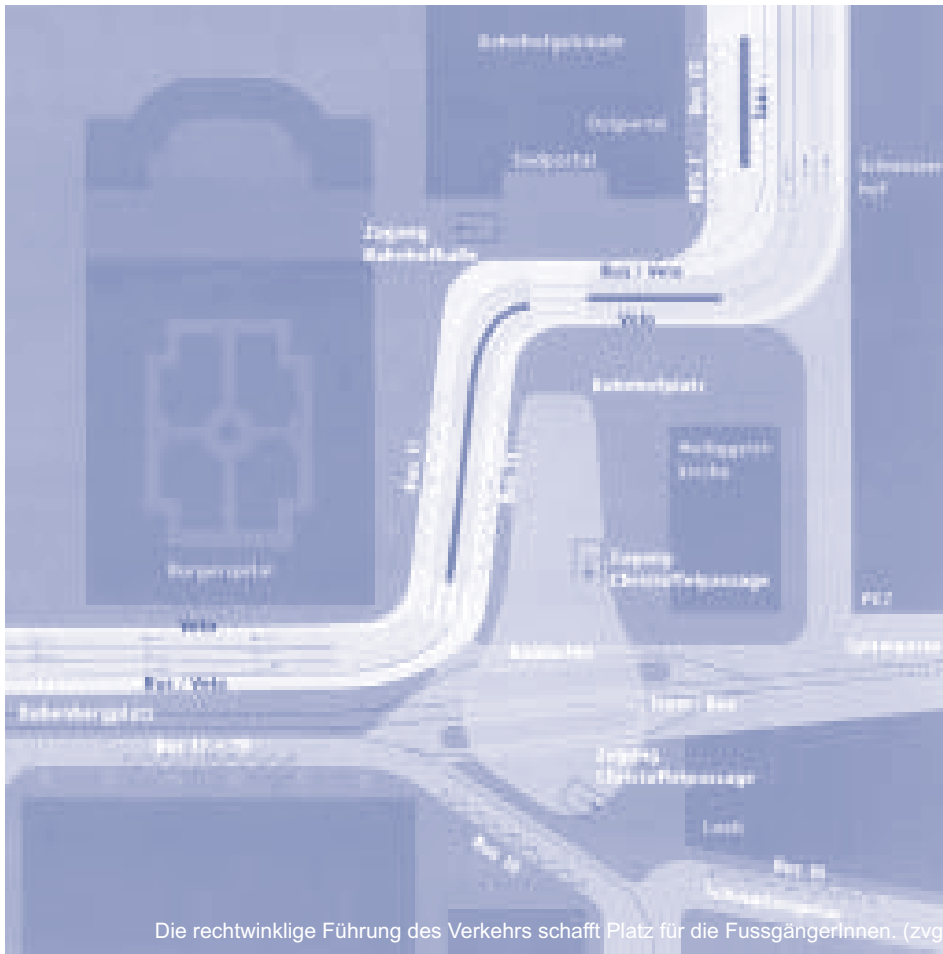
Die Zusammenarbeit innerhalb der FFB funktioniert sehr gut. Innerhalb der Gruppe herrscht eine offene Informationskultur vor allem per Mail und Telefon. Seitens der Projektleitung wird eine Internetplattform installiert, auf welcher sämtliche Protokolle und weitere Projektunterlagen einsehbar sind. Die Grösse der Gruppe mit fünf Personen ist ideal, die Ver-

tretung der verschiedenen projektrelevanten Fachbereichen, hier Planung, Architektur und Verkehr ist eine Voraussetzung, um kompetent mitdiskutieren zu können und letztlich innerhalb der Projektorganisation auch akzeptiert zu werden. Durchhaltevermögen, Kompetenz und Freude an Verhandlungen sind wichtige Eigenschaften, die die beteiligten Frauen mitbringen müssen. Geringe Interessenskonflikte innerhalb der Gruppe und weitgehende Übereinstimmung im Vorgehen und in den anzustrebenden Zielen sind Voraussetzung für den Erfolg und die gute Zusammenarbeit.

### Fazit

Die Arbeit und der frühzeitige Einbezug der FFB innerhalb der Projektorganisation Bahnhofplatz Bern hat sich gelohnt. Es konnten Eingaben gemacht und Anpassungen erwirkt werden, die ohne den Einsatz der Fachfrauen-Gruppe zu unbefriedigenden Lösungen geführt hätten. Zudem konnten durch den direkten Einbezug Vorurteile und Missverständnisse gegenüber der Thematik Sicherheit im öffentlichen Raum abgebaut, die Kompetenzen der Fachfrauen ersichtlich gemacht und nicht zuletzt, der Umgang und die Atmosphäre innerhalb der Projektgruppe, trotz des kleinen

Frauenanteils, positiv beeinflusst werden. Diese Arbeit hat Pilotcharakter. In zukünftigen Projekten muss noch ein Schritt weiter gegangen und erreicht werden, dass die Fachfrauen, zusätzlich zur Arbeit im Projektteam, auch auf der Entscheidungsebene vertreten sind. Das Ziel ist klar, die Forderung alt: die ausgeglichene Beteiligung beider Geschlechter an allen Planungsprozessen! Nur so kann erreicht werden, dass die Bedürfnisse aller Benutzenden, gleichwertig und direkt in die Planung des öffentlichen Lebensraums einfließen und umgesetzt werden.



Die rechtwinklige Führung des Verkehrs schafft Platz für die FussgängerInnen. (zvg)



Unter dem „Baldachin“ umsteigen, verweilen, sich treffen. (zvg)

### „Baldachin“ oder Einzeldächer?

Das Projekt sieht auf dem Bahnhofplatz einen „Baldachin“ vor: eine geschwungene, leichte Stahl-/Glaskonstruktion auf 16 Stützen. Der „Baldachin“ begleitet den Weg vom Bahnhof über den Platz und bildet mit der Überdeckung der ÖV-Haltestellen gleichzeitig ein Tor zur Altstadt. Der Verkehr wird nicht mehr diagonal sondern rechtwinklig entlang dem Bahnhofgebäude und dem Bürgerhospital geführt. So entsteht vor der Heiliggeistkirche ein zusammenhängender Platz, der ganz vom Verkehr befreit ist. Zudem wird der MIV auf je eine Spur pro Fahrrichtung reduziert, der ÖV und die Fahrräder werden in einer zusätzlichen, gemeinsamen Umweltspur über den Platz geführt. Der Bau einer weiteren Velostation wird die heute chaotische Parkierungssituation auf dem Platz lösen. Die Christoffelunterführung wird komplett saniert und neu gestaltet. Ein grosser, zentraler Ausgang führt auf den Platz vor der Heiliggeistkirche. Der heutige Südausgang, am Ende der Unterführung, wird völlig neu konzipiert. Die Kosten der gesamten Umgestaltung und Sanierung belaufen sich auf gesamthaft CHF 80 Mio. wovon die Stadt Bern CHF 50 Mio. trägt. Sollte das gesamte Projekt in der Volksabstimmung verworfen werden, müssten trotzdem CHF 55 Mio. (Stadtanteil: CHF 38.5 Mio.) investiert werden, da die Christoffelunterführung und die Tramgeleise auf jeden Fall saniert werden müssen. Über den Baukredit wird im Frühjahr 2005 abgestimmt, wobei vom Gemeinderat eine Variantenabstimmung mit und ohne gläsernen „Baldachin“, dafür mit Einzeldächern über den Eingängen und bei den ÖV-Haltestellen geplant ist. In einer konzentrierten Bauphase wird 2006 ein Grossteil der Bauarbeiten ausgeführt, Sperrungen des Platzes und grossräumige Umleitungen des Verkehrs werden dabei unvermeidlich sein. Auf Beginn der Fussball EM im Juni 2008 sollen alle Arbeiten abgeschlossen sein.