

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 10 (1997)
Heft: 9

Artikel: Bern : der Schanzentunnel und die Städtekonkurrenz
Autor: Capol, Jan
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-120636>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

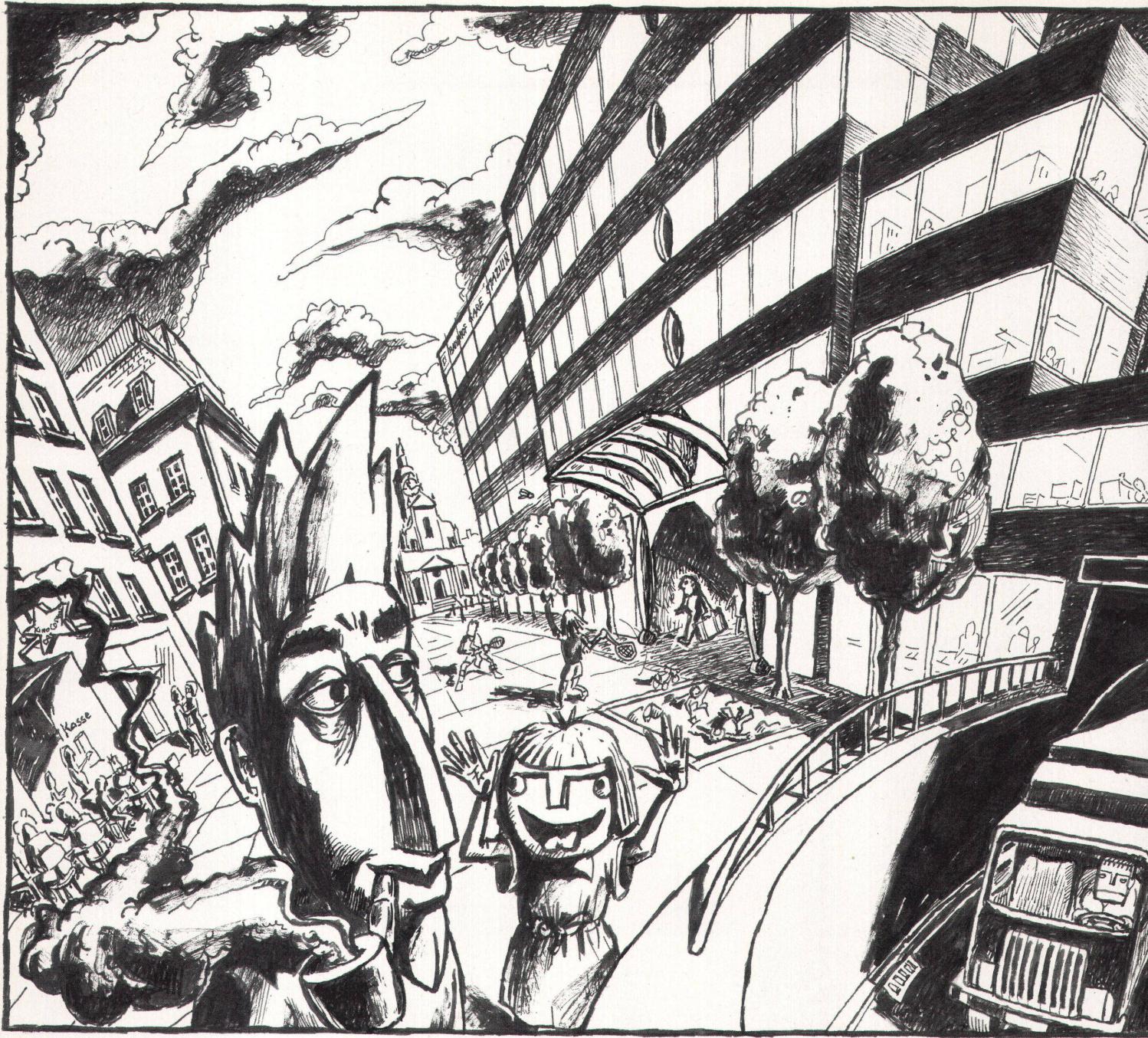
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 06.02.2026

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



Text: Jan Capol
Illustrationen: Gregor Gilg

Bern: der Schanzentunnel und die Städtekonkurrenz



Die Abstimmung über den Schanzentunnel und die Stadtplätze ist eigentlich eine Berner Lokalangelegenheit. Viel Geld soll für eine Autoumfahrung des Hauptbahnhofs ausgegeben werden, die die Plätze vor dem Bahnhof zugunsten von Fußgängern und öffentlichem Verkehr aufwertet. Um die Bevölkerung zu gewinnen, argumentiert die Stadtregierung aber nicht lokal, sondern national: Bern braucht den Tunnel und die Stadtplätze im Konkurrenzkampf gegen andere Schweizer Städte. Die Stadtregierung führt mit dieser Begründung die freundeidgenössische Verteilkampflogik fort, die bei den nationalen Tunnelprojekten herrscht. Der Schanzentunnel als kleiner Lötschberg: Die geologischen Verhältnisse sollen auch in Bern optimal sein, alles solide Molasse. Ob es den Tunnel braucht und ob er finanziell tragbar ist, da ist man sich nicht einig.

Der Tunnel

Der Schanzentunnel soll zweispurig und 800 m lang werden, im Osten beim Bollwerk in die Grosse Schanze eintauchen,

einen nördlichen Bogen um den Bahnhof schlagen, die Gleise im Westen unterqueren und bei der Belpstrasse wieder an die Oberfläche stoßen. Ziel: Die Vorderseite des Bahnhofs, die Stadtplätze Bollwerk, Bahnhofplatz und Bubenbergplatz sollen autofrei und als Fußgängerbereich und Knotenpunkt für die städtischen Verkehrsangebote neu gestaltet werden. Während des Tunnelbaus ist vorgesehen, den Verkehr um den Bahnhof zu reduzieren, denn der Tunnel ist auch als ökologische Tat geplant: Die tägliche Kapazität des Tunnels sieht nur 80 Prozent der heutigen 30 000 Autos vor. Der Tunnel kostet 85 Mio., die Neugestaltung der Plätze 45 Mio. und die Reduktion des Verkehrs 5,7 Mio. Franken. Flankierende Massnahmen, die verhindern, dass die vertriebenen Autofahrer nicht in die Nachbarquartiere ausweichen, sondern auf der Autobahn um die Stadt fahren, sind damit noch nicht bezahlt. Für die Finanzierung des Tunnels erhofft die Stadt Bundessubventionen von 34 Mio. Franken. Weitere Subventionen will der Gemeinderat nach dem Bau über

Am 28. September entscheidet sich die Berner Stimmbevölkerung für oder gegen den Schanzentunnel – eine Bahnhofsumfahrung für den Autoverkehr, die Raum schaffen soll für drei Stadtplätze an der Vorderseite des Bahnhofs. Das Projekt kostet 130 Mio. Franken. Tunnel und Plätze sind Teilstücke des Masterplans Bahnhof Bern, mit dem sich die Stadtregierung für den Konkurrenzkampf unter den Städten rüstet. Die direkten Konkurrenten heißen Euroville und Eurogate, die Erweiterungen der Hauptbahnhöfe von Basel und Zürich.

Die Arbeiten zum Masterplan Bahnhof Bern haben 1990 begonnen. Seit 1993 liegt der Richtplan vor, 1995 stimmte die Bevölkerung der Stadt Bern den ersten Zonenplänen im Rahmen des Masterplans zu. Träger des Masterplans sind Stadt und Kanton Bern, die Burgergemeinde Bern, SBB, PTT, BLS, der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) und die Grosse Schanze AG. Diese gehört zur Hälfte der Stadt.

Der Masterplan besteht aus 10 Bau-steinen, jeder ist einzeln realisierbar.
1 Umsteigeplattform West (neu): verlängerte Perrons und bessere Perronzugänge für die SBB mit kommerzieller Nutzung

2 Schanzentunnel (neu): die Autoumfahrung des Bahnhofs

3 Bereich Mitte (neu):
städtbaulicher Abschluss im Westen
der bestehenden Perronplatte für

Nutzer mit grossem Büroflächenbedarf, Ladenflächen und Wohnungen

4a Abschluss Ost (neu):
ein Abschluss der Gleisplatte im
Osten mit Fußgängerüberführung.
Nutzungen: Kongressräume und
publikumsintensive kommerzielle
Nutzungen, Hotel

4b Bollwerk Nord (bestehend): bleibt erhalten und wird nicht verändert. Die Nutzung ist noch unklar
4c Bollwerk Süd (bestehend): wird umgebaut und städtebaulich verbessert. Nutzungen: Büros, die bestehenden Restaurants und eventuell ein Hotel- und Kongresszentrum

5 Perronplatte (bestehend): wird saniert und städtebaulich angepasst. Vorgesehene Nutzungen: Bahnhofsvorfahrt, Kurzparkplätze, Autovermietung und Kino-Center

6 Bubenbergplatz, Bahnhofplatz und Bollwerk: die neue Platzfolge für

**Fussgänger und öffentlichen Verkehr
die aufgrund der Umfahrung Schan-
zentunnel entstehen soll**

7 Burgerspital: ist neu renoviert und bleibt als Insel im pulsierenden Verkehr erhalten. Kommerzielle Nutzung des Untergeschosses möglich

8 Aufnahmgebäude und Christoffelunterführung (bestehend): wird saniert, der Innenhof neu gestaltet. Es sind weitere Restaurants und zusätzliche Ladenflächen vorgesehen.

9 Eilgutareal: eine Überbauung beidseits der Abstellgleise mit einer Fußgängerpassarelle. Vorgesehene Nutzungen: Büros, vielleicht eine Erweiterung der Universität, Wohnungen

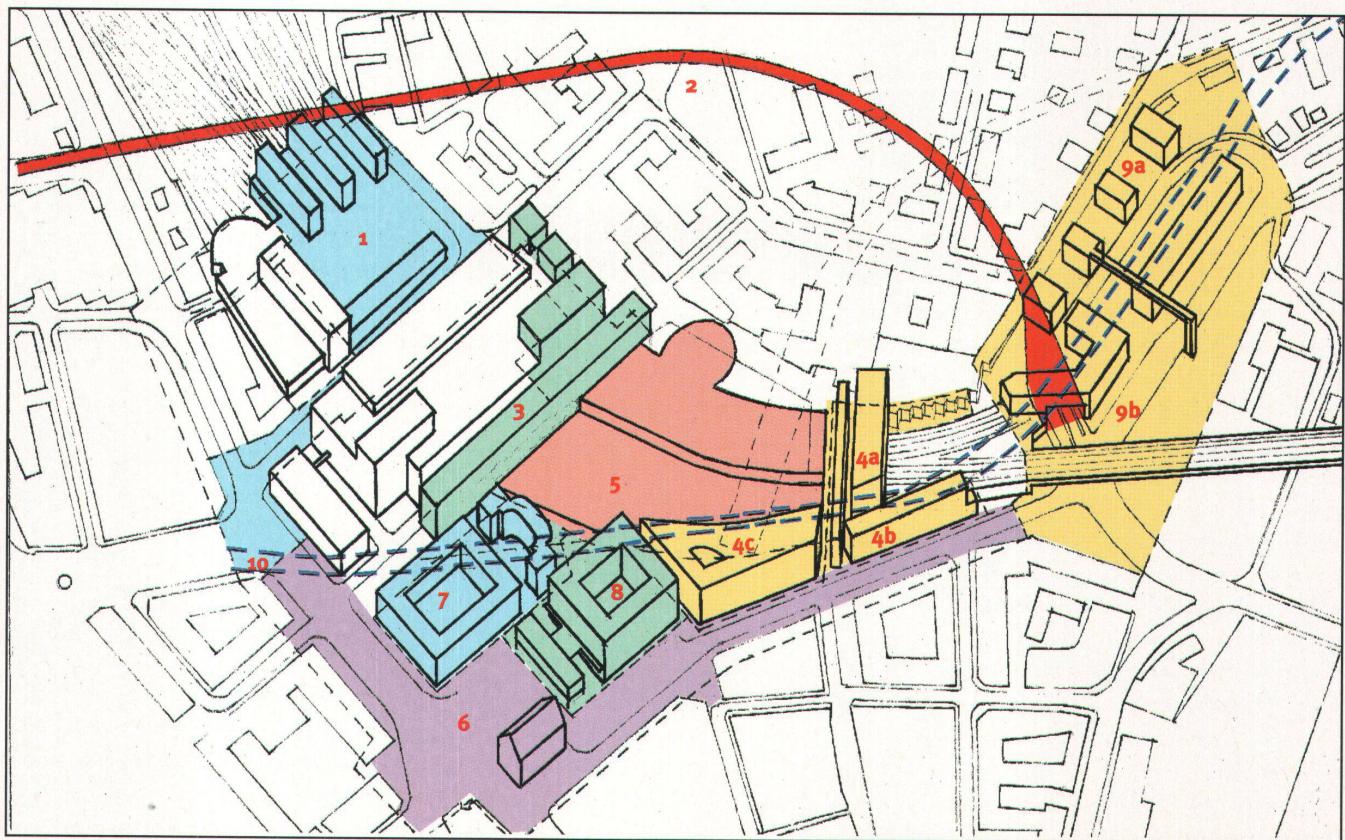
10 Neuer RBS-Bahnhof: 25 m unter dem Bubenbergplatz ist langfristig ein neuer Tiefbahnhof mit zwei Gleisen vorgesehen, der heutige RBS-Bahnhof bleibt erhalten

einen Tunnelzoll einziehen. Die Bundesverfassung schliesst zwar solche Strassengebühren aus, doch die Stadtregierung hofft auf eine Ausnahmeregelung der Bundesversammlung. In der Abstimmung am 28. September geht es um die Überbauungsordnung für den Tunnel und die Stadtplätze. Wird sie angenommen, schreibt die Stadt je einen Wettbewerb für den Tunnel und die Platzgestaltung aus. Die Finanzierung und Realisierung der beiden Projekte verlangt eine weitere Volksabstimmung. Die Finanzdirektorin der Stadt, Therese Frösch, befürchtet bereits jetzt, die Stadt könne den Tunnel nicht bezahlen.

Die Variante

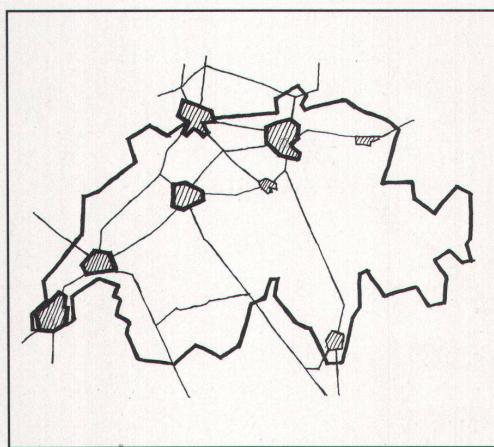
Ist der Schanzentunnel die einzige Möglichkeit, den Bahnhof aufzuwerten? Der Stadtrat von Bern, das Stadtparlament, ist sich nicht einig. Er konnte sich nur sehr knapp für den Schanzentunnel entscheiden. Die Sozialdemokratische Partei der Stadt lehnt den Tunnel ab und richtet sich damit gegen ihren Stadtpräsidenten und die eigenen Mitglieder in der Stadtregierung.

Eine Variantenstudie zum Schanzentunnel existiert. Der Verkehrsclub der Schweiz (VCS) hat ein Gegenprojekt ohne Tunnel ausgearbeitet, um die Situation rund um den Bahnhof zu lösen: Zwei der vier Spuren für den Autoverkehr könnten aufgehoben werden. Zusätzliche Fussgängerstreifen, umgestaltete Plätze und neue Tramrassen würden den Verkehr um 30 bis 40 Prozent senken. Die Stadtregierung versucht, die VCS-Variante mit einer Beurteilung durch das Planungsbüro Metron zu entkräften. Hauptproblem der VCS-Variante sei die starke Reduktion des Verkehrs, die erst noch zu wenig Platz für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf den Stadtplätzen schaffe. Die VCS-Variante allerdings ist nicht unmittelbar auf Machbarkeit ausgerichtet, sondern ein Vorschlag in eine Richtung, die dem Schanzentunnel etwas

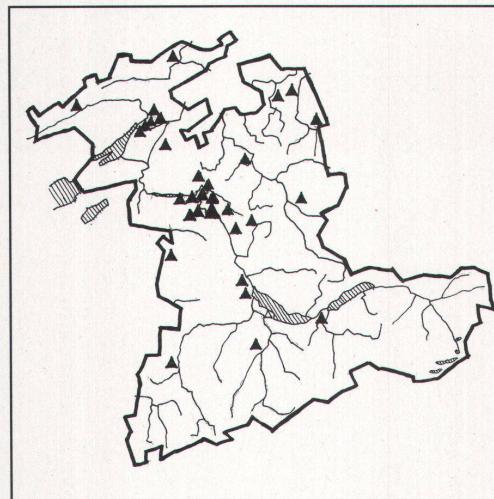




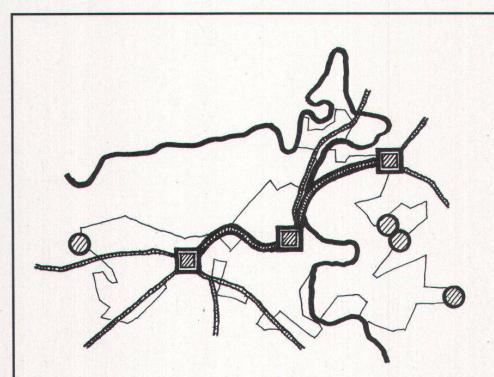
Das europäische Städtenetz wie es das deutsche Bundesministerium für Raumordnung sieht.
Zürich ist die einzige Schweizer Stadt mit europäischer Bedeutung, auf gleicher Ebene mit Hamburg, Lyon, Mailand.
Genf und Basel haben nationale Bedeutung, auf gleicher Ebene mit Strassburg, Nizza, Porto.
Bern hat regionale Bedeutung auf gleicher Ebene mit Bergen, St. Etienne und Vigo



Das «vernetzte Städtesystem Schweiz» in den «Grundzügen der Raumordnung Schweiz», herausgegeben vom Bundesamt für Raumplanung: «Das vernetzte Städtesystem ist die föderalistische Antwort auf die Herausforderungen im verschärften wirtschaftlichen Standortwettbewerb zwischen den Stadtregionen Europas»



Die 32 wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) im Kanton Bern. Sie liegen an bestehenden oder zukünftigen S-Bahnlinien und sollen Voraussetzung für die Errichtung von Arbeitszonen sein.
Der Regierungsrat will mit den Entwicklungsschwerpunkten die «Standortgunst» des Kantons Bern stärken



Die City Schiene, mit den drei Entwicklungsschwerpunkten (ESP) in der Stadt Bern. Ausserholligen im Westen, Hauptbahnhof Bern in der Mitte, Wankdorf im Osten.
Zweck der Entwicklungsschwerpunkte ist im Siedlungskonzept der Stadt Bern festgehalten: «Ausbau der Konkurrenzfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Bern im schweizerischen und europäischen Kontext ...»

Grundlegendes voraus haben könnte: Sie wäre finanziert. Der VCS ist daran, seinen Vorschlag zu verbessern. Ob er am Schluss brauchbar ist? Die vorgesehene starke Verkehrsreduktion beim Bahnhof würde laut Metron eine neue Planung des Berner Strassensystems nach sich ziehen. Und das sei politisch noch weniger machbar als der Bau des Schanzen-tunnels.

Der Masterplan

Der Schanzentunnel ist ein Teilprojekt, ein Baustein im planerischen Baukasten des Masterplans Bahnhof Bern. In diesem Baukasten ergeben zehn Bausteine, jeder unabhängig von den anderen realisierbar, ein Ganzes aus sanierten Bahnhofsteilen, neuen Gebäuden und Gleisüberbauungen. Sechs Bausteine des Masterplans sind in der Planung relativ weit fortgeschritten. Für die Umsteigeplattform West (1), für die Perronplatte (3, 5) sowie für den Ostbereich des Bahnhofs (4) sind 1995 die Zonenpläne in einer Volksabstimmung angenommen worden. Für die Umsteigeplattform West schreibt die Stadt voraussichtlich dieses Jahr einen Architekturwettbewerb aus.

Der Masterplan wiederum ist ein Teilstück des Konzepts «City Schiene»: Das Siedlungskonzept der Stadt Bern sieht zusätzlich zum Ausbau des Hauptbahnhofs zwei Nebenzentren an den Bahnhöfen Ausserholligen (HP 12/96) und Wankdorf vor. Dort sollen weitere Dienstleistungsflächen im Stadtinnen entstehen, die durch S-Bahnen untereinander sowie mit dem Hauptbahnhof und der Agglomeration verbunden sind. Mit Masterplan und «City Schiene» verfolgt die Stadt eine bahngerechte Siedlungsentwicklung. Damit handelt sie im Sinn der nationalen Strategie des Bundesamtes für Raumplanung, das in seinem Bericht «Grundzüge Raumordnung Schweiz» festhält: Neue Dienstleistungsbauten gehören an die Bahnhöfe in den Städten, nicht an die Autobahnkreuzungen der Agglomerationsgürtel.

Der Hauptbahnhof Bern, Ausserholligen und Wankdorf auf der «City Schiene» sind die drei «umweltgerechten Entwicklungsschwerpunkte», die für das Fernziel «wirtschaftliche Ökostadt Bern» vorgesehen sind. Auf Kantonsebene haben Regierungsrat und Grosser Rat weitere 29 Entwicklungsschwerpunkte bestimmt. Der Kanton will damit neu entstehende Arbeitsplätze und Wohnungen entlang den S-Bahnlinien konzentrieren, um Autoverkehr zu vermeiden. Masterplan, City Schiene, Entwicklungsschwerpunkte: Das ist der hierarchische Aufbau der bahngerechten Siedlungsplanung auf Stadt- und Kantonsebene: Den Abschluss auf Bundes- ebene bildet das «vernetzte Städtesystems Schweiz».

Das vernetzte Städtesystem

Das «vernetzte Städtesystem Schweiz» macht den Schwerpunkt der «Grundzüge Raumordnung Schweiz» aus. Erfunden haben es die Raumplaner. Indem sie die Bevölkerungszahlen der Schweizer Agglomerationen zusammenzählen, kommen sie auf die «kritische Masse» von drei Millionen Einwohnern, die ihrer Ansicht nach nötig ist, um mit europäischen Metropolen konkurrieren zu können. Die fünf grössten Städte sollen in diesem Städtesystem die unterschiedlichen Zentren der Metropole Schweiz sein: Zürich das internationale Finanzzentrum, Basel das Hightech-Zentrum der Pharmazie, Genf und Lausanne die Zentren für internationale Organisationen und Bern schliesslich der Regierungssitz. Die mit dem Taschenrechner entstandene Dreimillionen-Metropole gilt als die föderalistische Antwort auf die Herausforderungen des Standortwettbewerbs zwischen den europäischen Stadtregionen.

Theoretische oder empirische Argumente, die dieses Konzept stützen, fehlen allerdings. Die Bedeutung der Eisenbahn wird zum Beispiel stark überschätzt, denn nur 4 Prozent der Personenfahrten und nur 13 Prozent der Personenkilometer werden in der Schweiz mit der Bahn zurückgelegt. Auch die Annahme, die Anzahl Einwohner habe mit der ökonomischen Potenz einer Stadt direkt etwas zu tun, hat keine wissenschaftliche Grundlage. Der Bericht «Grundzüge Raumordnung Schweiz» verschweigt überdies die schweizerische Städtehierarchie, die Dominanz von Zürich. Um vereint gegen Europa antreten zu können, gelten in harmonisierender Weise Zürich, Basel, Bern, Lausanne und Genf als gleich starke Mitglieder des Städtesystems.

Die Städtekonkurrenz

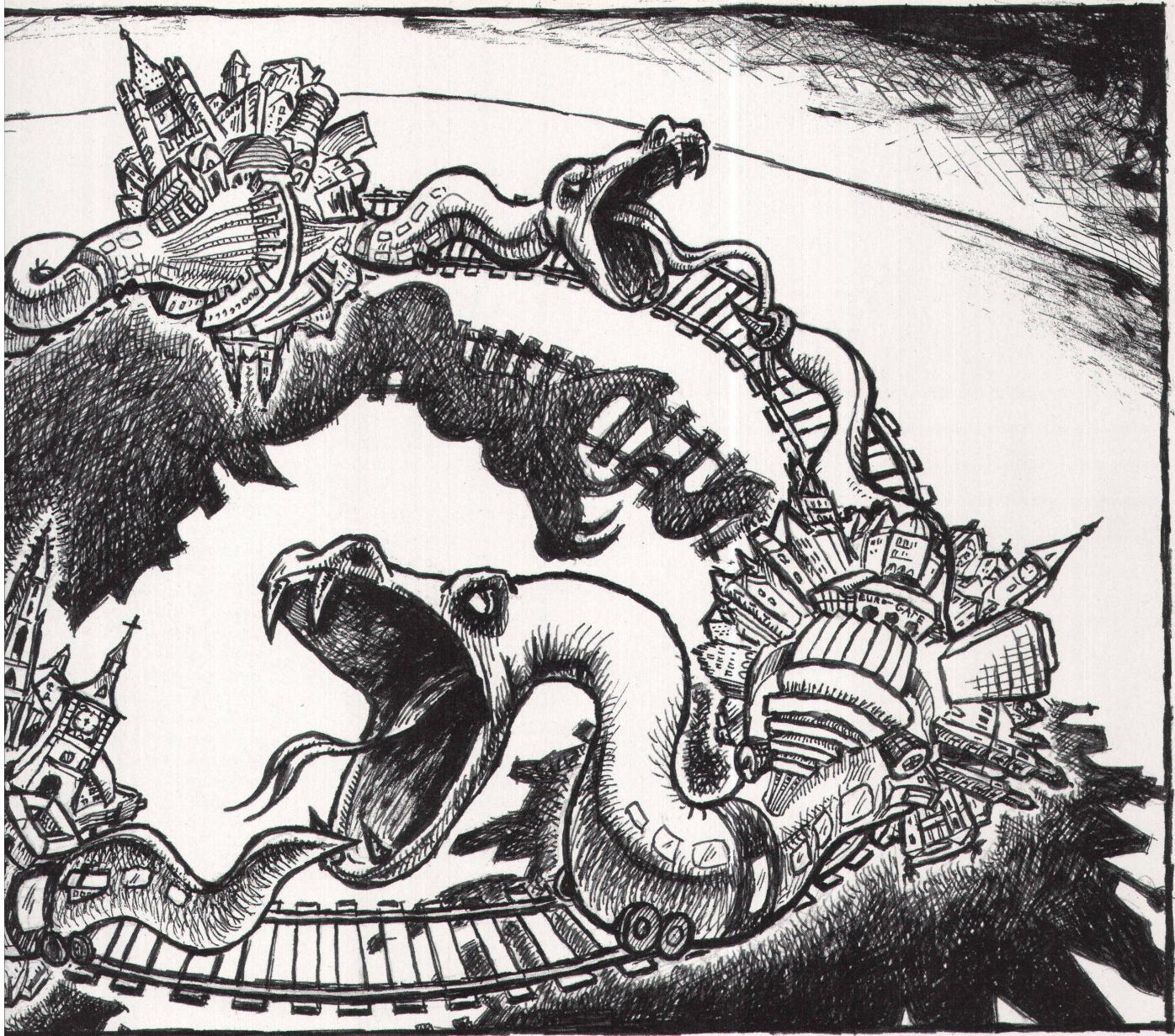
Die Berner Stadtregierung betrachtet die «City Schiene», den Masterplan und schliesslich den Schanzentunnel mit den Stadtplätzen unter dem Gesichtspunkt des Standortwettbewerbs. Doch Bern will nicht entfernte europäische Stadtregionen konkurrenzieren, sondern Nachbargemeinden und Städte im Kanton Bern – also die «Entwicklungsschwerpunkte» im eigenen Kanton – und die grossen Städte der Schweiz; das hält das Siedlungskonzept der Stadt fest. Der Masterplan soll als Generationenwerk die Stadt Bern zu einem der führenden Wirtschaftsstandorte der Schweiz aufwerten. Und der Schanzentunnel mit den Stadtplätzen – so Stadtpräsident Klaus Baumgartner – ist das Kernstück des Masterplans: Die Organisation des öffentlichen Verkehrs und der Fussgängerschliessung seien ohne vollständige Sperrung der Stadtplätze für den Autoverkehr nicht möglich, ohne Schanzentunnel kein attraktiver Bahnhof. Und Bern muss «im grossen Konkurrenzkampf unter den Städten» mehr bieten können als einen Bahnhof, der als Bausünde berüchtigt ist. Um die grosse Investition von 130 Mio. Franken zu begründen, argumentiert Baumgartner mit den «vitalen» Zielsetzungen der Stadt. Die könnten mit dem Schanzentunnel in «einem Aufwisch» realisiert werden. Der direkte Nutzen des Tunnels allein – fussgängerfreundliche Plätze und die Aufwertung des öffentlichen Verkehrs – reicht als Begründung scheinbar nicht aus.

Die vernetzte Konkurrenz

Bern ist nicht die einzige Stadt, die ihre Position in der Städtekonkurrenz mit grossen Projekten verbessern will. Eine Zugstunde Richtung Norden entsteht in Basel die Bahnhof-



Die SBB läuft Gefahr, mit den drei Grossprojekten Masterplan Bern, Euroville Basel und Eurogate Zürich ihre eigenen Standorte zu kanibalisieren. Wer frisst wen?



erweiterung Euroville, die unter anderem mindestens 10 ha Dienstleistungsfläche bereitstellen soll. Und eine Zugstunde Richtung Osten hat die Stadt Zürich die Baubewilligung für Eurogate erteilt: eine Gleisüberbauung mit 11 ha Dienstleistungsfläche. Die SBB sind an allen drei Projekten beteiligt. Sie wollen mit der Überbauung ihrer Grundstücke die anstehenden Bahnhofsanierungen und -erweiterungen finanzieren.

Berner Masterplan, Basler Euroville und Zürcher Eurogate liegen an den best erschlossenen Orten der Schweiz. Doch für soviel Dienstleistungsfläche in enger Nachbarschaft besteht wenig Bedarf. Die SBB läuft mit den drei Grossprojekten Gefahr – in der Sprache des Detailhandels ausgedrückt –, ihre Standorte zu kanibalisieren: Wer frisst wen? Die Flächen an einem Ort locken den anderen die Nutzer weg. Setzt sich das Projekt durch, das zuerst gebaut wird oder das, welches an den besten Ort kommt? Der beste Ort ist klar: Zürich – ob Lötschberg oder Gotthard – der Flughafen zählt. Und Basel baut bereits.

Um Bahnhofprojekten eine reelle Chance zu geben, müsste die Errichtung grosser Dienstleistungsflächen an anderen Orten eingeschränkt werden. Die Erreichbarkeit mit öffentli-

chen Verkehrsmitteln würde als Kriterium gelten, ob ein Grundstück erschlossen ist oder nicht: ohne öffentlichen Verkehr keine Baubewilligung. Die bahngerechte Siedlungsplanung der Stadt Bern ist ein Schritt in diese Richtung. Der Schanzentunnel mit den Stadtplätzen allerdings ist ein Prestigeobjekt, das den Finanzhaushalt Berns stark strapazieren wird. Für die Stadtregierung wäre es vorteilhaft, ihren Blick von der nationalen wieder auf die lokale Ebene zu lenken: Denn dass der Schanzentunnel gebaut wird, ist alles andere als sicher. Dafür braucht es noch zwei Abstimmungen und viel Geld. Und was geschieht, wenn der Tunnel nicht gebaut werden kann? Bricht der Masterplan ohne Kernstück Schanzentunnel in sich zusammen und verliert Bern den Konkurrenzkampf unter den Städten? Adrian Strauss, Projektleiter des Masterplans, relativiert: Ohne Schanzentunnel wäre es noch möglich, den Verkehr an der Vorderseite des Bahnhofs auf die vorgesehenen 80 Prozent zu reduzieren. Die Luft für die Stadtplätze wäre aber draussen, die Fussgängererschliessung des Bahnhofs bliebe ungelöst. An den anderen acht Bausteinen des Masterplans jedoch werde wie vorgesehen weitergearbeitet.