Flicken oder ändern? : der Bahnhof Bern wird schon wieder umgebaut

Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **3 (1990)**

Heft 4

PDF erstellt am: **02.05.2024**

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

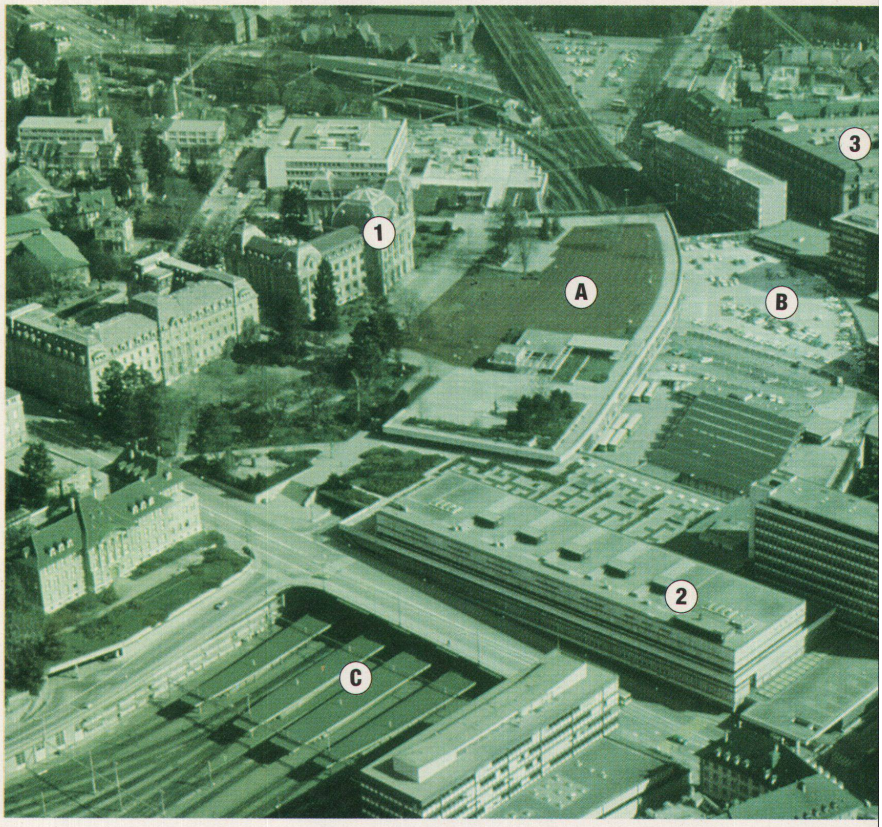
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

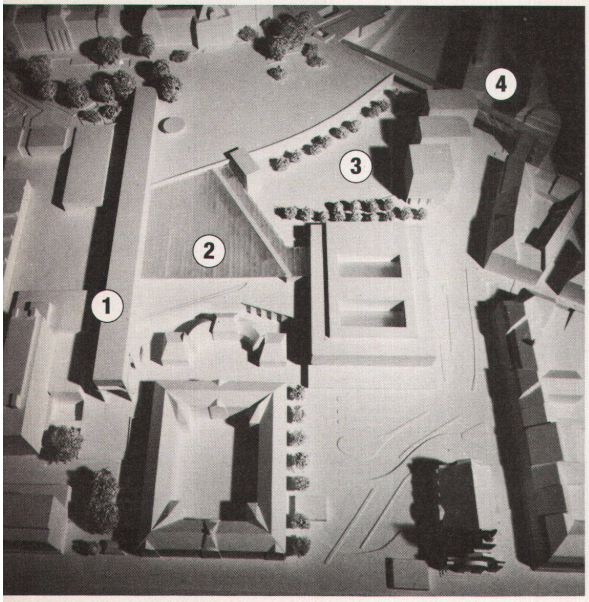
Luftaufnahmen des Bahnhofgeländes von Südwesten. Die Ebene der Universität wird bis zur Aussichtsterrasse verlängert (A). Darunter liegt die Ebene Parkierung mit dem Scheddach des Busbahnhofs (B). Die Ebene der Geleise läuft in einem gestreckten Bogen, die alte Hangkante unterfahrend, rund acht Meter tiefer durch (C). Von der Ebene Bahnhofplatz ist rechts das Vorgelände des Aufnahmegebäudes zu sehen (D). Die Ebene Fussgängerpassage ist unsichtbar (E). Die wichtigsten Hochbauten sind: 1. Universität, 2. Schanzenpost und Schanzenbrücke, 3. Hauptpost, 4. Aufnahmegebäude, 5. Burgerspital mit Anbauten.

BILD: HOCHBAUAMT SBB



Flicken oder ändern?

Kernpunkt des zur Überarbeitung empfohlenen Projekts des Büros ARB (Aellen, Biffiger, Keller) und der Ingenieure Naef & Partner ist der Neubau der «Langen Schanz» (1), wenn er auch «an verschiedenen Punkten an die Grenzen der Massstäblichkeit» stösst. Der Busbahnhof wird neu überdacht (2), und auf der Ebene Parkierung wird eine Art zweiter Bahnhofplatz geschaffen (3). Ganz rechts der Vorschlag einer Passerelle, die die benachbarte Hauptpost «gestalterisch in unzumutbarer Weise» beeinträchtigt (4). Dieses Projekt «enthält Lösungsvorschläge in angemessenem Massstab», was wohl heisst, dass mehr zuviel wäre.

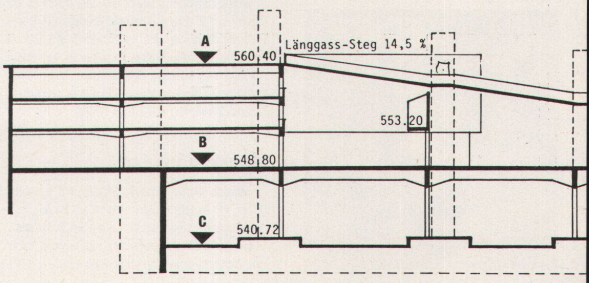


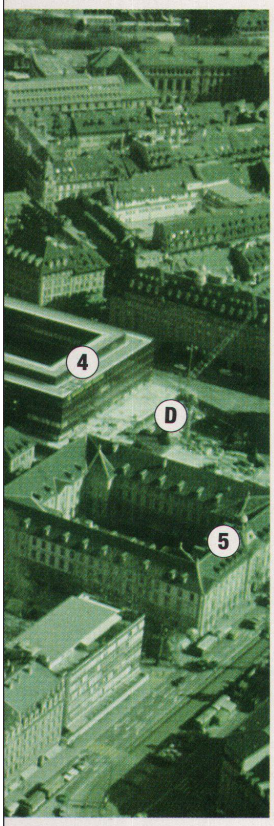
Der Mitte der siebziger Jahre fertig gewordene Bahnhof von Bern soll bereits umgebaut werden. Die Fussgängerverbindungen sind unbefriedigend. Doch es geht um mehr: «Die SBB sind verpflichtet und interessiert, ihre Rechnung durch Ergebnisse aus absolut rentablen Liegenschaftsnutzungen zu verbessern.» Ein Bericht von einer Parallelplanung.

Der Neubau des Bahnhofs von Bern veränderte die Beziehung vom Stadtzentrum zum Länggassquartier grundlegend. War früher das Gleisfeld eine klar ablesbare Grenze zwischen zwei Stadtteilen, so ist heute das grossflächige Konglomerat mit Namen Bahnhof eine eher unübersichtliche Angelegenheit. Der Fussgänger, der von der Altstadt her zur Universität und dem dahinter liegenden Quartier gelangen will, braucht Ortskenntnis. Er muss durch die Unterführung, unter den Geleisen hindurch, zu einem Lift finden, der ihn sinnigerweise nur bis zur obersten Parkebene, nicht aber auf die Höhe der Universität bringt. Dazu kommt, dass mit der Bahn 2000 rund 30 Prozent mehr Leute im Bahnhof erwartet werden. Die erste Aufgabe des Studienauftrags an sechs Berner Architekturbüros war es also, die Fussgängerverbindungen auf dem Bahnhofgebiet zu verbessern.

Ans Geld jedoch war auch zu denken. Verdichtung heisst das Zauberwort, und mit «mehr» kann es übersetzt werden. «Die Nutzung der bahneigenen Grundstücke zu optimieren und diese ertragsorientiert zu bewirtschaften», heisst das im SBB-Sprachgebrauch. Mehr Nutzung wohin? war der zweite Teil des Studienauftrags.

Der Bahnhof Bern von Walter Schwaar ist eines der ersten gebauten Gross-U-Boote der Schweiz. Die Architektur der Versenkung, die heute so beliebt ist, nahm dort ihren Anfang. Bestand vorher der Bahnhof aus einer lesbaren Bautengruppe, einem Aufnahmegebäude, einer Geleisehalle und den Nebengebäuden, so ist er nun zur unklaren Fortsetzung der Höhendifferenz zwischen den Ebenen Stadt und Länggasse geworden. Aus der Bau-





tengruppe wurde eine unterirdische Schichtung von Nutzflächen, vor denen einige Glaskuben Gebäude spielen. So muss das Ganze denn auch im Schnitt gelesen werden. Von unten nach oben folgen sich: die Ebene Fussgängerpassage, die Ebene Bahnhofplatz, die heute (noch) den Autos überlassen ist, die Ebene Geleise, die Ebene Parkierung mit dem Autobusbahnhof und schliesslich die Ebene Universität mit der davorliegenden Aussichtsterrasse. Zwar gibt es überall Verbindungen dazwischen, es fehlt aber eine erkennbare Wegführung. Es gab nun grundsätzlich zwei Möglichkeiten: ja oder nein sagen zum Vorhandenen, flicken oder ändern. Dahinter steht die Frage: Was ist ein Bahnhof? Ist er das grosse Konglomerat, das es zu verbessern gilt, oder ist er ein öffentliches Gebäude, das daraus erst gemacht werden muss? Die Antwort des Beurteilungsgremiums ist eindeutig. Der Bahnhof ist, was er ist. Keine grossen Würfe sind erwünscht, das Machbare allein ist wahr. Dafür gab's auch einen Namen: Situationsreparatur. Ihr steht der Brückenschlag gegenüber. Der Versuch, durch grosse Eingriffe den heute verwischten Zusammenhang – aber auch die Trennung durch die Hangkante von Altstadt und Länggasse – zu thematisieren.

Der Eingriff am Bahnhof ist also keine Grundsatzfrage mehr. Städtebau wird hier als Weitermachen, nicht als Neuanfangen verstanden. Die gern zitierte normative Kraft des Faktischen hat sich durchgesetzt. Zuviel ist schon da, der Bahnhof ist gebaut, wir können das Gewürge nur noch flicken. Und ans Flikken werden wir uns gewöhnen müssen. Denn der Bahnhof Bern ist ja nicht das einzige Grossprojekt aus den zweiten Gründerjahren, das wir geerbt haben und nun zähneknirschend weiterverwenden müssen. «Was machen wir mit dem gebauten Kram?» (Rudolf Schilling). Situationsreparaturen. LR

Auftraggeber

SBB, PTT und Grosse Schanze AG (GSAG). In der GSAG sind vertreten: Stadt und Kanton Bern, PTT, SBB und Private.

Beauftragte

ARB (Allen, Biffiger, Keller) mit Ingenieurbüro Naef + Partner AG. Projektteam: L. Cantalou, C. Jeanprêtre, C. Batsalle, H. Beckett
Atelier 5 mit Ingenieurbüro Stocker + Partner AG und Daniel Buchhofer
Frank Geiser und Francis Schmutz mit Ingenieurbüro E. Kissling und J.A. Perrochon
Franz Oswald (Mitarbeiter Robert Braissant) mit Ingenieurbüro Moor und Hauser AG
Rausser und Clémençon (Mitarbeiter: Kurt Vetter) mit Ingenieurbüro Wanzenried und Hager
Schwaar & Partner (J.P. Schwaar und D. Suter) mit Ingenieurbüro Emch & Berger AG

Beurteilungsgremium

Projektführungsgruppe der Planungsgemeinschaft:

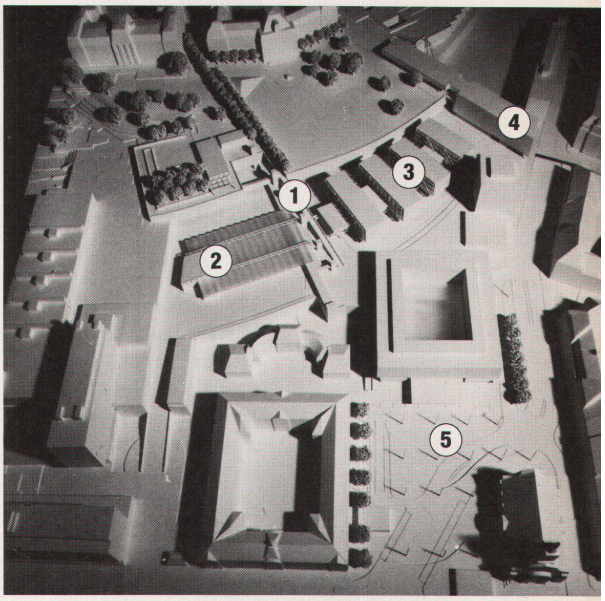
Dr. Max Gsell, VR-Präsident GSAG, Vorsitz; Uli Huber, Chefarchitekt SBB; Martin Möhr, Direktor Liegenschaften und kommerzielle Nutzung GD SBB; Peter Friedli, Kreispostdirektor Bern; Willi Stucki, Chef Bausektion Mitte PTT; Andreas Wirth, Direktionsadjunkt Planungs- und Baudirektion der Stadt Bern; Peter Vögtli, Projektleiter Hochbau SBB GD

Behördenvertreter und Vertreter GSAG

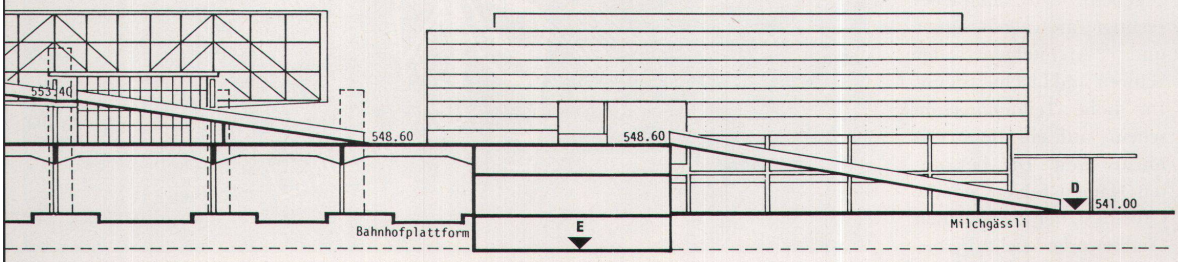
Werner Probst, Universitätsplaner, Hochbauamt des Kantons Bern; Jürg Wirz, Geschäftsführer GSAG

Fachexperten

Frau Sylvia Gmür, Architektin BSA SIA, Basel; Hans Reinhard, Architekt BSA SIA, Bern; Marcel Tschumi, dipl. Ing. SIA, Sektionschef Brückenbau SBB GD; Jean Michel Bringolf, architecte diplômé, section des bâtiments, CFF I



Das Atelier 5 in Zusammenarbeit mit den Ingenieuren Stocker + Partner und Daniel Buchhofer «verfolgt die Idee der Stadtreparatur konsequent und legt Wert auf die Formulierung einer realistischen Lösung». Der «Länggassstеg» – eine Rampe vom Bahnhofplatz bis zur Ebene Universität – bildet das Rückgrat des Entwurfs (1). Von der Ebene Geleise führen neue Lifte direkt auf diese Verbindung. Links neben dem «Länggassstеg» der neue Busbahnhof (2), rechts die über die Parkierungsebene gestellten Bürobauten (3), die der Krümmung der darunterliegenden Geleise folgen, was ein Abstützen auf den Perrons erlaubt. Anschliessend gibt ein Reiterbau der Perronüberdeckung einen deutlichen Abschluss (4). Der Bahnhofplatz wird wenigstens teilweise den Fussgängern zurückgegeben (5), und das Aufnahmegebäude wird umgestaltet. «Etwas wenige, aber gut nutzbare zusätzliche Flächen» bietet dieses Projekt, das ebenfalls weiterbearbeitet werden soll. Das Vorhandene ist akzeptiert, das Zusätzliche füllt Lücken und beschränkt sich auf Ergänzungen.



Im Schnitt werden die verschiedenen Ebenen des Bahnhofs klar. Von oben nach unten: Ebene Universität (A), Ebene Parkierung (B), Ebene Geleise (C), Ebene Bahnhofplatz (D) und Ebene Fussgängerunterführung (E). Der «Länggassstеg» beginnt auf dem Bahnhofplatz und endet vor der Universität. Die neuen Lifte verbinden die Geleise mit dem Steg.