

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

**Herausgeber:** Hochparterre

**Band:** 3 (1990)

**Heft:** 4

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

### **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:** 12.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 Aufnahmehäuses zu sehen (D). Die Ebene Fussgängerpassage ist unsichtbar (E). Die wichtigsten Hochbauten sind: 1. Universität, 2. Schanzenpost und Schanzenbrücke, 3. Hauptpost, 4. Aufnahmehaus, 5. Burgerspital mit Anbauten.

# 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 Schanze» (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.**

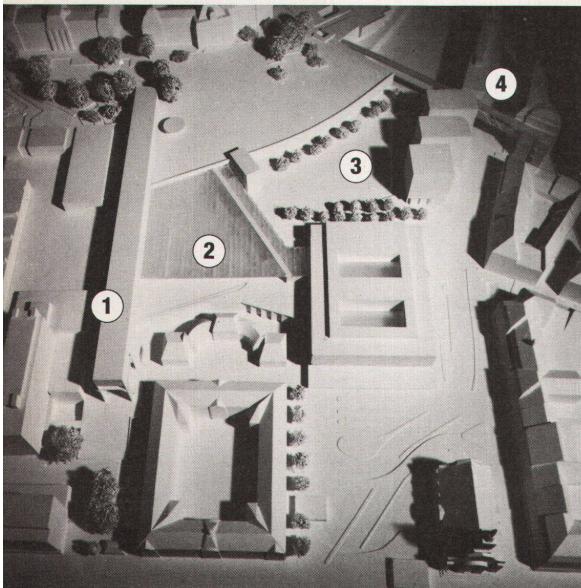
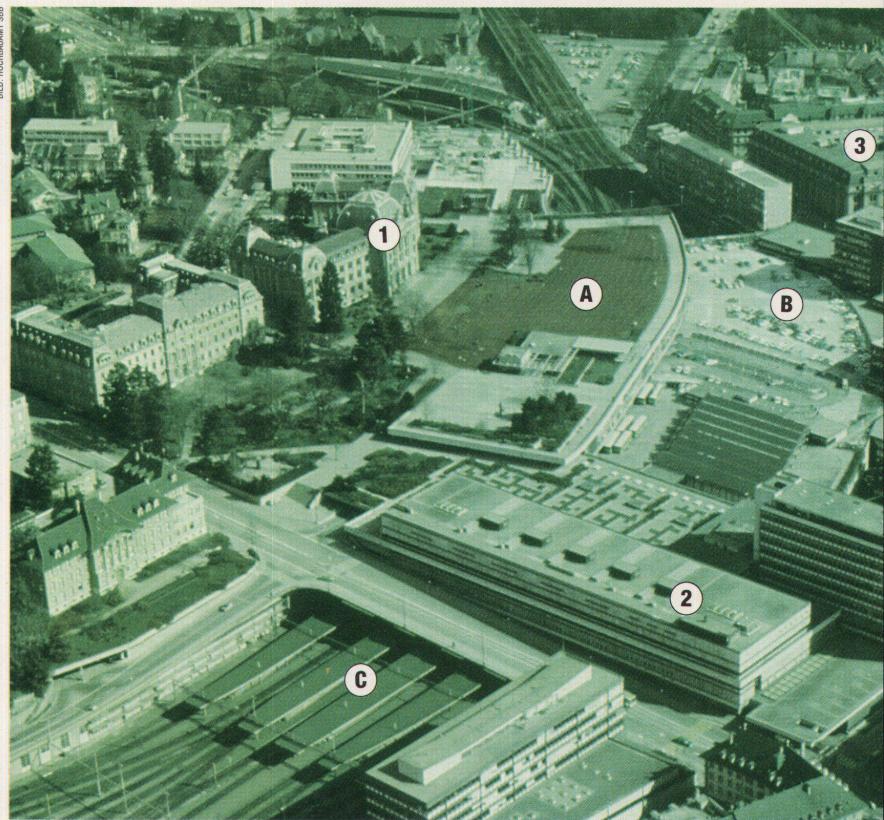


BILD: HOCHBAUamt BSBB



**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.**

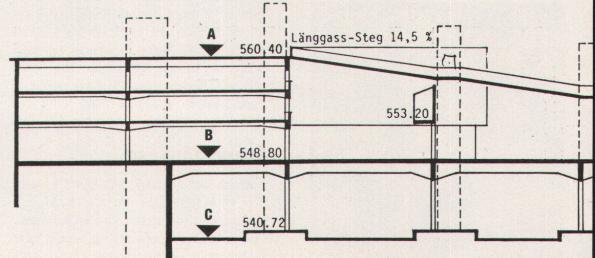
Der Neubau des Bahnhofs von Bern veränderte die Beziehung vom Stadtzentrum zum Länggassquartier grundlegend. War früher das Gleisfeld eine klar ablesbare Grenze zwischen zwei Stadtteilen, so ist heute das grossflächige Konglomerat mit Namen Bahnhof eine eher unübersichtliche Angelegenheit. Der Fussgänger, 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

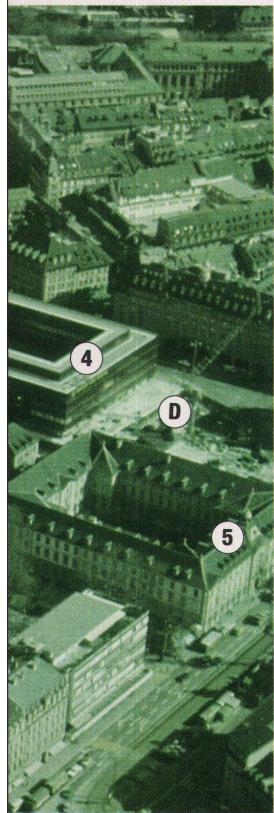
bringt. Dazu kommt, dass mit der Bahn 2000 rund 30 Prozent mehr Leute im Bahnhof erwartet werden. Die erste Aufgabe des Studienauftrags an sechs Berner Architekturbüros war es also, die Fussgängerverbindungen auf dem Bahnhofgebiet zu verbessern.

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 Bauengruppe, einem Aufnahmehaus, einer Geleishalle und den Nebengebäuden, so ist er nun zur unklaren Fortsetzung der Höhendifferenz zwischen den Ebenen Stadt und Länggasse geworden. Aus der Bau-





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 Flicken 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 zähnekirischend weiterverwenden müssen. «Was machen wir mit dem gebauten Kram?» (Rudolf Schilling). Situationsreparaturen.

## 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 Naeff + 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 Clémenton (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:

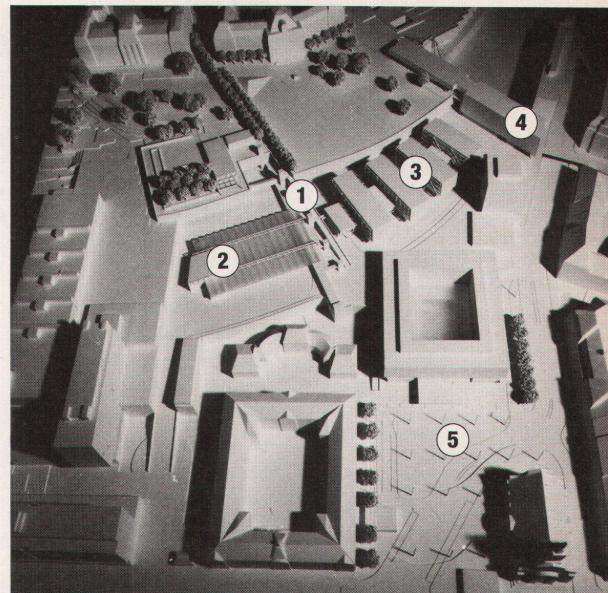
Dr. Max Gsell, VR-Präsident GSAG, Vorsitz; Uli Huber, Chefarchitekt SBB; Martin Mörh, Direktor Liegenschaften und kommerzielle Nutzung GD SBB; Peter Friedli, Kreispostdirektor Bern; Willi Stucki, Chef Bausektion Mitte PTT; Andreas Wirth, Direktionsadjunkt Planungs- und Baudirektion der Stadt Bern; Peter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

Behördenvertreter und Vertreter GSAG

Werner Probst, Universitätsplaner, Hochbauamt des Kantons Bern; Jürg Wirs, 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

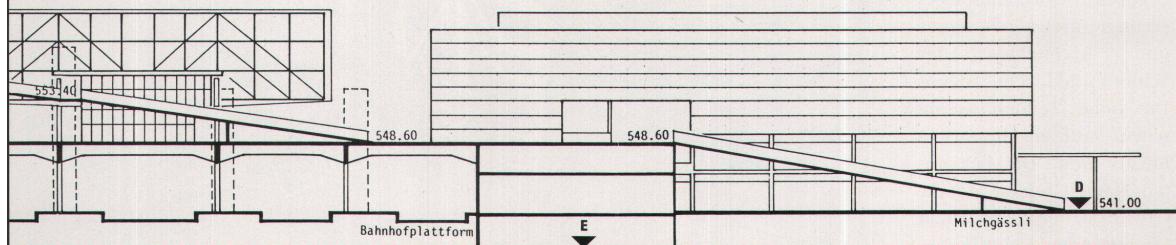


## Das Atelier 5 in Zusammenarbeit

mit den Ingenieuren  
Stocker + Partner und Daniel  
Buchhofer «verfolgt die Idee der  
Stadtreparatur konsequent und legt  
Wert auf die Formulierung einer  
realistischen Lösung». Der  
«Länggasssteg» – 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  
«Länggasssteg» 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.

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

LR



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 «Länggasssteg» beginnt auf dem Bahnhofplatz und endet vor der Universität. Die neuen Lifte verbinden die Geleise mit dem Steg.