

Zeitschrift:	Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber:	Hochparterre
Band:	12 (1999)
Heft:	6-7
Artikel:	Bahnhof Bern : alles wird besser : der Bau und Umbau des Bahnhofs Bern erhitzt seit gut drei Jahrzehnten die Gemüter
Autor:	Huber, Werner
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-121116

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>

Bahnhof Bern: Alles wird besser

Ein Volksfest setzte am 25. Mai 1974 den Schlussstrich unter die siebzehnjährige Bauzeit des Bahnhofs Bern. Der damals modernste Bahnhof ist heute das Sorgenkind der SBB. Doch eine Besichtigung zum 25-jährigen Jubiläum zeigt:

Es wird alles besser.

Die Topographie prägt das Gesicht des Bahnhofs Bern. Zwanzig Meter beträgt der Geländesprung zwischen der Stadt und der Grossen Schanze. Dazwischen liegen dreizehn Gleise, die unterirdische Station des RBS (Regionalverkehr Bern Solothurn), die neue Post samt Postautostation sowie die Aufnahme- und Dienstgebäude. Der Bahnhof ist ein Labyrinth von Nutzungen, das weder räumlich noch gestalterisch eine Einheit bildet. Als der Bau vor vierzig Jahren begann, galt die Bahn als veraltet, modern waren Auto und Flugzeug. Das ist dem Bahnhof anzusehen: Die Perronhalle erinnert an einen Strassentunnel, das Aufnahmegebäude an einen Flughafenterminal.

Improvisationen

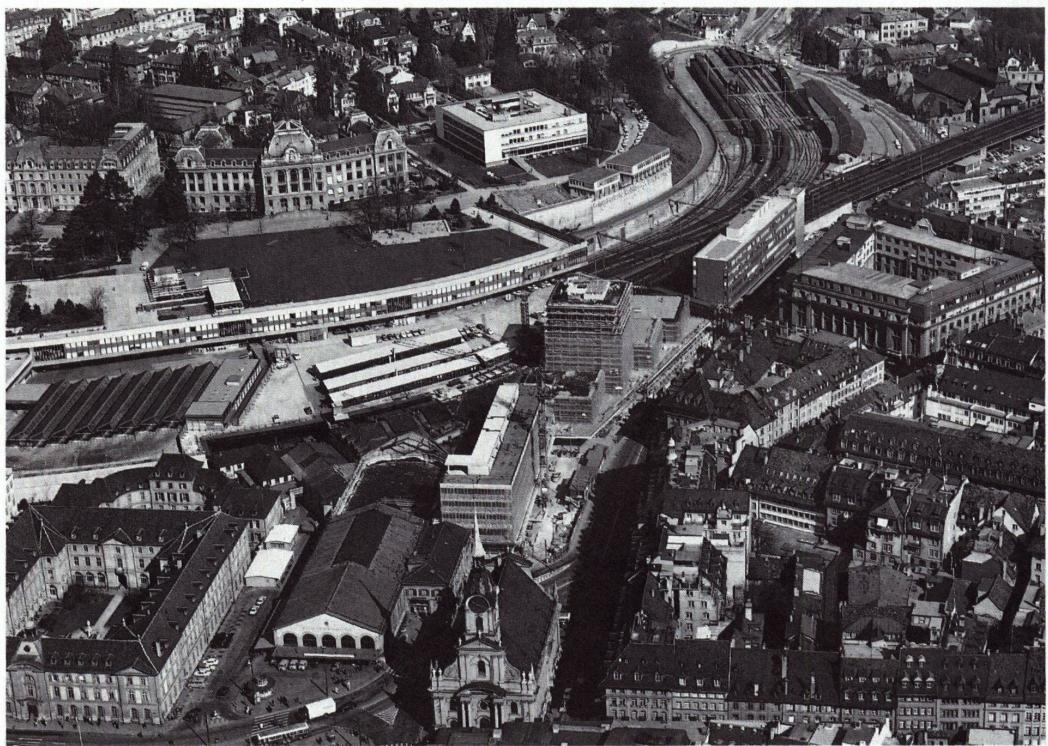
Die typischen Kennzeichen des Bahnhofs Bern, der Perrondeckel und das Parkhaus, verdanken ihr Entstehen der Improvisation: Bereits kurz vor Baubeginn 1957 haben die Architekten Hans

Reinhard und E. Wirz sowie der Ingenieur Jakob Bächtold auf privater Basis eine Studie zum Bau des Parkhauses über den Perrons erstellt. Es entstand daraus das erste Bahnhofparkhaus der Schweiz und darauf eine Grünanlage mit Aussicht über das Bahnhofareal. Das Parkhaus, dessen Front entlang des Perrons 5 verläuft, ist die einzige Stelle, an der die Gleiskurve des Bahnhofs ausserhalb der Perrons sichtbar ist. Auf der Ebene davor, die Stelle des geplanten Einkaufszentrums, liegt die Trostlosigkeit der Bahnhofsvorfaht. Als die Bauarbeiten schon im Gang waren, merkten die SBB, dass über zwei Drittel der Perronanlage durch Bauten überstellt werden. Daraufhin entschlossen sie sich, die Perrons vollständig zu überdecken und darüber ein Einkaufszentrum zu errichten. Wer in der Perronhalle die Decke betrachtet, sieht, wie sich die Elementbauweise der zusätzlich erstellten Fläche vom Ortsbeton absetzt.

Keine Verbindung zur Stadt

Bahnhofhallen sind die Empfangshallen der Städte. Bern allerdings heisst seine Gäste in einem Tunnel willkommen. Es ist weniger der Deckel, der jeglichen Kontakt der Perronhalle zur Stadt unterbindet, sondern die geschlossene Front am Gleis 1 gegen das Aufnahmegebäude. Es fehlt damit das «Hausperron», die direkte Verbindung von Gleis 1 zum Aufnahmegebäude. Alle Reisenden müssen durch die Unterführung. In den Siebzigerjahren zeigte sich diese trotz geringer Höhe als grosszügiger Raum, an dessen Decke sich der Rhythmus der Gleise abzeichnet. Heute zerstückeln zahlreiche Einbauten wie Monitore, Tafeln, Sitzbänke und Schliessfächer die Unterführung. Ihr Ausgang gegen die Grossen Schanze war blass als Nebenausgang und Erschliessung des Parkhauses geplant, die Aufzüge führen deshalb nicht bis ganz nach oben. Neue, transparent gestaltete und verlängerte Lifts werden

Frühling 1969. In der Perronüberdeckung klapft noch die letzte Lücke, die Postautostation (links auf dem Perrondeckel) ist in Betrieb. Das Dienstgebäude Bollwerk Süd (Turm) ist im Rohbau vollendet. Die alte Bahnhofshalle neben dem Burgerospital befindet sich im Abbruch



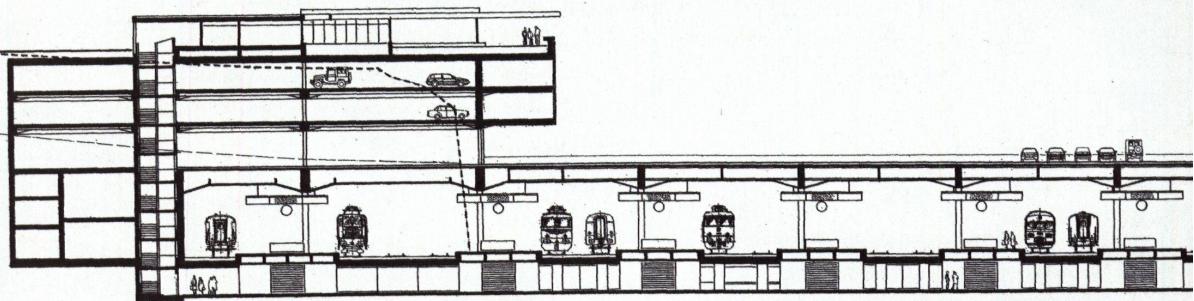
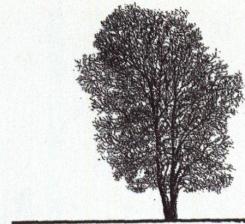


Bilder: Foto-Service SBB

**Der Perrondeckel 1964.
Der Verlauf des Parkhauses entspricht
der darunter liegenden Gleiskurve**

BAU DES BAHNHOFS BERN

- | | |
|---|--|
| <p>1857 Betriebsaufnahme des ersten provisorischen Bahnhofs an der Laupenstrasse</p> <p>1858 Eröffnung des Kopfbahnhofs zwischen Burgerspital und Heiliggeistkirche</p> <p>1889–</p> <p>1891 Umbau des Kopfbahnhofs zum Durchgangsbahnhof</p> <p>1941 Inbetriebnahme der neuen Zufahrt von Osten über die neue Aarebrücke</p> <p>1945 Sämtliche Beschlüsse zur Erneuerung des Personenbahnhofs liegen vor</p> <p>1956 Ablehnung der Volksinitiative zur Verlegung des Bahnhofs an die Laupenstrasse. Vereinbarung zwischen SBB, Kanton und Stadt Bern für den Neubau des Personenbahnhofs. Studie für die Einstellhalle über den beiden nördlichen Perrons durch Reinhard, Wirz und Bächtold</p> <p>1957 Der Verwaltungsrat der SBB spricht den Kredit. Am 29.5.57 erfolgt der erste Spatenstich</p> <p>1958 Wettbewerbsentscheid zur Gestaltung der Hochbauten. Walter Schwaar gewinnt den 1. Preis. Die Grosse Schanze wird abgegraben</p> <p>1961 Abschluss der 1. Bauphase: Inbetriebnahme des neuen Perrons 6</p> <p>1965 Eröffnung der Schanzenpost und der Station SZB (heute RBS)</p> <p>1966 Abschluss der 2. Bauphase: Inbetriebnahme des neuen Perrons 1</p> <p>1970 Volksabstimmung zum Bau der Christoffelunterführung mit Umgestaltung des Bubenbergplatzes</p> | <p>1973 Abbruch der letzten Altbauten des Bahnhofs</p> <p>1974 25.5.1974 Bahnhofseinweihung</p> <p>1990–</p> <p>1993 Masterplan Bahnhof Bern</p> <p>1995 Neue Bebauungsordnung für das Bahnhofgebiet</p> <p>1997 Umbau der Station RBS. Ablehnung des Schanzentunnels durch die Berner Bevölkerung</p> <p>1998–</p> <p>1999 Umbau Halle im Aufnahmegebäude
Umbau der Neuengass-Unterführung, des Aufgangs zur Parkterrasse und Sanierung der Perronüberdeckung</p> |
|---|--|



noch dieses Jahr die Verbindung zur Grossen Schanze verbessern.

Das Aufnahmegebäude setzt sich deutlich von der düsteren Perronhalle ab. Nur der Blick auf die Anzeigetafel zeigt, dass wir uns nicht in einem Flughafen-terminal befinden. Auch von der Altstadt wähnt man sich meilenweit entfernt. Darum ist der Bahnhof der einzige Ort Berns, der Grossstadtgefühle aufkommen lässt. Der Architekt Walter Schwaar hat das Innere des Aufnahmegebäudes zum räumlichen Ereignis gemacht: Der niedrigere Raum der Unterführung öffnet sich hier zur Halle. Nirgends tritt die Mehrgeschossigkeit des Bahnhofs deutlicher hervor.

Im Eröffnungsjahr nutzten täglich 80 000 Personen den Bahnhof, heute sind es 130 000, das Wachstum soll weitergehen. Die Rolltreppen in der Halle des Aufnahmegebäudes genügten nicht mehr. Die letztes Jahr erneuerte Treppenanlage drückt die künftige Bedeutung der Ebene im Erdgeschoss aus. Wo heute noch die Touristeninformation im Weg steht, wird ein grosszügiger Eingangsbereich den Bahnhof an die Stadt anbinden.

Pionier im Nahverkehr

Unter der Perronhalle liegt die Station des RBS. Die Verknüpfung der schmal-spurigen Vorortbahnen machte den Bahnhof vor 25 Jahren zu einem mustergültigen Verkehrsknotenpunkt und brachte Bern internationale Anerkennung. Die daraus erfolgte Frequenzzunahme der RBS übertraf die kühnsten Erwartungen. Die unterirdische Station drohte am eigenen Erfolg zu ersticken. Da der im Masterplan von 1991 vorgeschlagene neue Durchgangsbahnhof noch lange auf sich warten lässt, liess der RBS die Wartezone umbauen. Seit zwei Jahren regulieren Warteboxen den Passagierandrang, so wie es bei Bergbahnen üblich ist. Dank der höher gehängten Decke und der indirekten Beleuchtung konnte dem Raum die drückende Enge genommen werden.

Der Umbau geht weiter

Am 29. Mai 1957 hatte der erste Spatenstich die Bauarbeiten am Bahnhof eingeleitet. Vierzig Jahre später bildete der Umbau der Station des RBS den Anfang einer neuen Bauperiode. Nach den darauffolgenden Schritten – Um-

bau der städtischen Unterführungen und des Aufgangs auf die Grossen Schanze, Sanierung des Perrondeckels – steht der Gesamtumbau des Aufnahmegebäudes an. Die SBB diskutierten dessen Abbruch, doch sie haben sich nun anders entschieden: Grosse chirurgische Eingriffe sind nötig, doch der Henker wird nicht gerufen. Auf Kosten der Restaurants wollen die SBB Läden bauen. Denn jene im Zürcher Hauptbahnhof erreichen Quadratmeterumsätze, die zu den höchsten in Europa zählen. Ähnliche Einkünfte wollen die SBB mit einem verbesserten Branchenmix auch durch den Berner Bahnhof erschliessen.

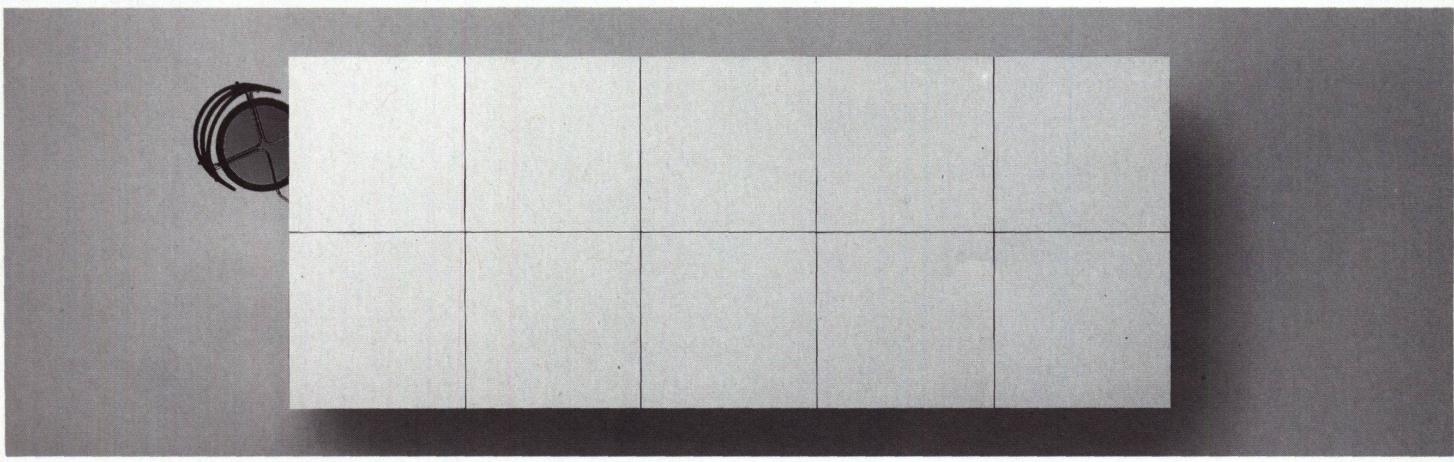
Bau und Umbau des Bahnhofs Bern haben nun seit Jahrzehnten die Gemüter erhitzt. Das wird sich vorerst nicht ändern. Die Grundlage für den gegenwärtigen Umbau bildet der Anfang der Neunzigerjahre erstellte Masterplan. Eine seiner wichtigsten Grundlagen, der Schanzentunnel, hat zwar an einer Volksabstimmung Schiffbruch erlitten (HP 9/97). Doch der Umbau geht weiter, lassen wir uns überraschen.

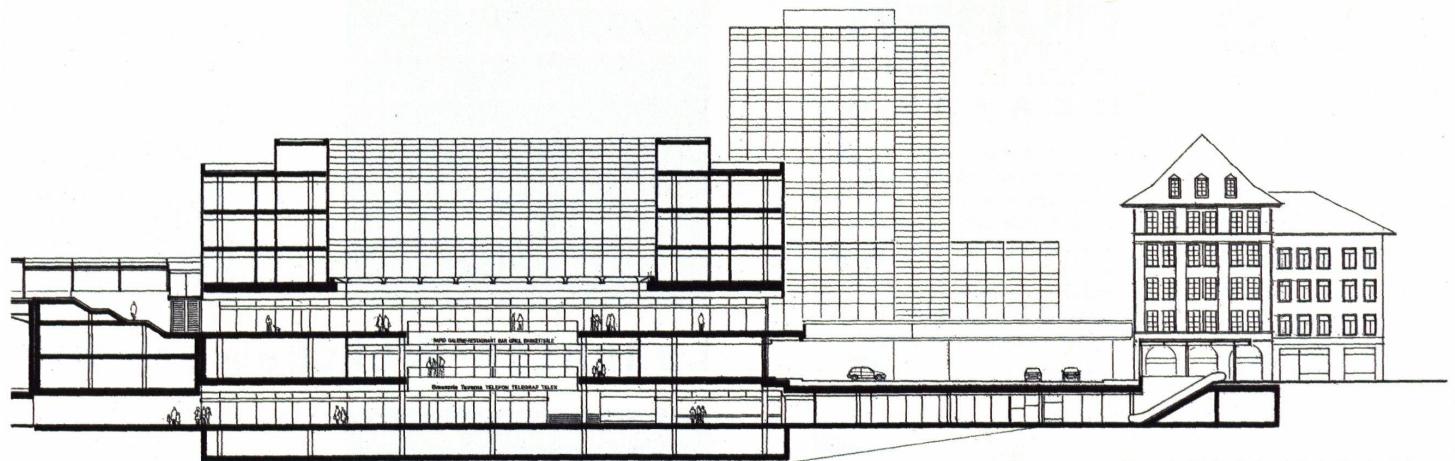
Werner Huber

Bahnhof Bern 1974

Perronanlage, Perronüberdeckung und Unterführungen (1957–1966):
Bauabteilung der Generaldirektion SBB, Sektion Brückenbau, Bern.
Parkhaus, Terrasse, Restaurant Parkterrasse (1958–1968): Hans Reinhard, E. Wirz, Jakob Bächtold, Bern.
Dienstgebäude Bollwerk Nord (1965–68): Walter Schwaar, Bern; Philipp Bridel, Zürich.
Aufnahmegebäude, Dienstgebäude Bollwerk Süd, Dienstgebäude West (1965–1974): Walter Schwaar, Bern. **Gesamtkosten (1974): ca. 325 Mio. Franken, was heute etwa 550 Mio. Franken entspricht**

Umbau der Station RBS (1997): Cléménçon und Ernst Architekten, Bern.
Umbau der Bahnhofshalle (1998/99): Frank Geiser Architekten, Bern.
Umbau Dienstgebäude Bollwerk Nord (im Bau): Rolf Mühlataler, Bern





Querschnitt durch den Bahnhof in der Achse der Personenunterführung. Links das Parkhaus (gestrichelt der Terrainverlauf der Grossen Schanze bis 1958), in der Mitte die Perronhalle, rechts das Aufnahmehaus (Plan: Werner Huber)

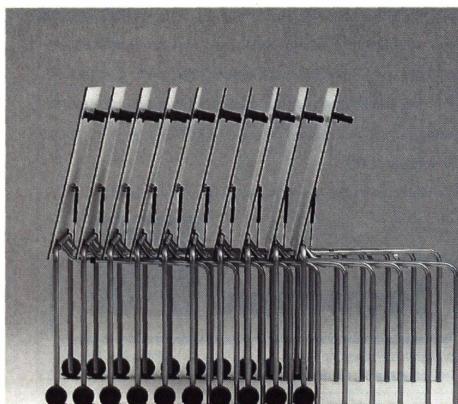


Die Unterführung zwischen Aufnahmehaus und den Perrons 1966, bevor sie möbliert wurde



Die renovierte Halle des Aufnahmehaus 1999. Einem grosszügigen Ausgang auf den Bahnhofplatz steht noch die Tourist-Information im Weg

Bild: Werner Huber



Der multifunktionale Klappstisch S 1080 von Thonet ist rollbar und wird nie getragen.
Eine neue Generation Möblierung überall wo konfertiert, geschult oder gearbeitet wird.
Mit einem Standardmass von L 80 x B 80 x H 74 cm lässt sich der Tisch zu beliebig grossen Anlagen addieren.
Nach Gebrauch rollt man die Tische in die Ecke und schachelt sie zusammen.
Unser Beispiel zeigt links: 10 Tische Grundfläche 6,4 m², rechts: zusammengestellt nur noch 1,4 m².
Design: Häberli & Marchand
Generalvertretung CH: Seleform AG, 8702 Zollikon/Zürich
Fon +41 1 396 70 10, Fax +41 1 396 70 11

THONET