Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art

Band: 59 (1972)

Heft: 10: Mehrfache Nutzung

Artikel: Der Neubau des Personenbahnhofs Bern : Architekten Bauabteilung der Generaldirektion SBB, Sektion Hochbau, Bern

Autor: Biffiger, Franz / Burckhardt, Lucius / Funk, Paul

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-45917

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: 14.01.2026

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

Zu diesem Heft

Ist man dabei, die Zeitschriften im Redaktionsarchiv nach dem Thema «Mehrfache Nutzung» zu durchsuchen, braucht man nicht allzuviel Geduld. Nur etwa zwei Jahrgänge zurück taucht das Thema sogar auf dem Umschlag von Zeitschriften auf. Weiter zurück als 1964 dagegen braucht man nicht mehr nachzuforschen: von da weg reihen sich in regelmäßiger, eintöniger Folge die «klassischen» Themen auf. Das *werk* hat den neuen Begriff zum erstenmal im Jahre 1968 behandelt (siehe Heft 4).

Über die Bedeutung von «Mehrfache Nutzung» gehen die Meinungen auseinander. Es gibt Fachleute, die von gemischter Nutzung oder polyvalentem Raum sprechen. Andere sagen «Mehrzweckanlage» oder sogar «espace global». Was ist eigentlich damit gemeint? In welchem Zusammenhang oder in bezug auf welche Situation werden dieser oder jener Begriff angewendet? Wir versuchen in der vorliegenden Nummer zu diesem Thema, respektive Fragenkomplex, durch die Publikation des neuen Personenbahnhofs Bern einen Beitrag zu leisten. Das *werk*-Gespräch hat gezeigt, daß die Interpretation des Begriffs «Mehrfache Nutzung» unterschiedlich sein kann, sobald das zur Diskussion stehende Objekt in einen weitgespannten städtebaulichen Rahmen projiziert wird. Die weiteren Beispiele, die wir publizieren, hauptsächlich diejenigen aus dem Nachbarland Italien, sind in ihren Dimensionen zwar bescheiden, stellen jedoch einen positiven Aspekt in den Bestrebungen, die primäre Funktion Wohnen in der Stadt zu erhalten, dar. Der Bahnhof Zürich-Altstetten macht eine neue Tendenz im Bahnhofbau sichtbar: die Kombination der Funktionen Arbeiten–Wohnen am gleichen Ort.

Wir beenden das Heft mit einem Beitrag über die Junge Kunst in Ungarn. Dazu eine Bemerkung in eigener Sache: Wir geben dieser Publikation gerne Raum, weil wir, entgegen anderslautender Kritik, der Auffassung sind, daß die Information über das kulturelle Leben in den Oststaaten ebenfalls zu unseren Aufgaben gehöre. Red.

Der Neubau des Personenbahnhofs Bern

Architekten: Bauabteilung der Generaldirektion SBB, Sektion Hochbau, Bern; Prof. Jean-Werner Huber BSA/SIA, Bern; Walter Schwaar BSA/SIA, Bern; Philipp Bridel BSA/SIA, Zürich (für Dienstgebäude Bollwerk-Nord)
Ingenieure: Hartmann, Zehnder und Rindlisbacher, SIA, Bern (für Bollwerk-Nord und Stellwerk II); Marchand SIA und Meier, Bern (für Bollwerk-Süd); Emch + Berger, SIA, Bern (für Aufnahmegebäude)

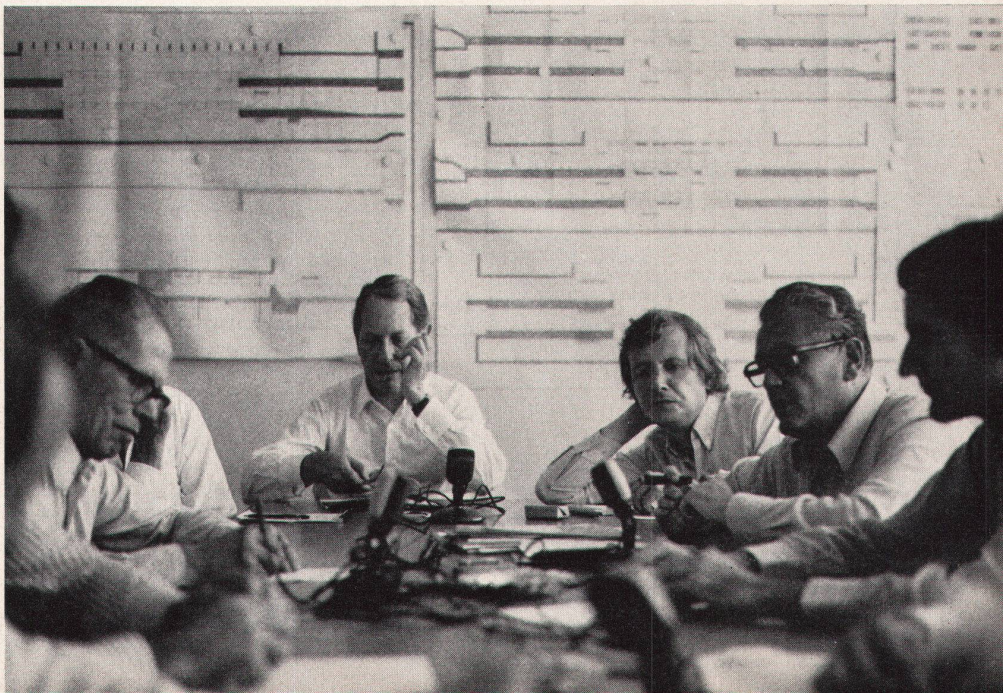
Der Neubau des Personenbahnhofs Bern geht seiner Vollendung entgegen. Voraussichtlich im Sommer 1973 wird die letzte Bauphase – die erste begann im Jahre 1957 – beendet sein. In rund fünfzehn Jahren wurde ein großes Bauvorhaben realisiert, das auf Grund seiner Komplexität und seiner außerordentlich wichtigen Lage eine Reihe von Änderungen erfahren hat, welche, von Rahmenbedingungen städtebaulicher Natur hervorgerufen, die Beschlußfassung der Architekten und ihrer Auftraggeber erschwert haben. Die Bundesstadt wird also einen modernen Bahnhof erhalten, den modernsten in der Schweiz, der aber bereits heute als Umbau gelten kann. Aber nicht nur dieser Aspekt, sondern auch die Charakteristik der Mehrzweckanlage, die dieser Bahnhof durch die Integration verschiedener städtischer Funktionen aufweist, haben uns bewogen, das hier auszugsweise abgedruckte Gespräch zu veröffentlichen.

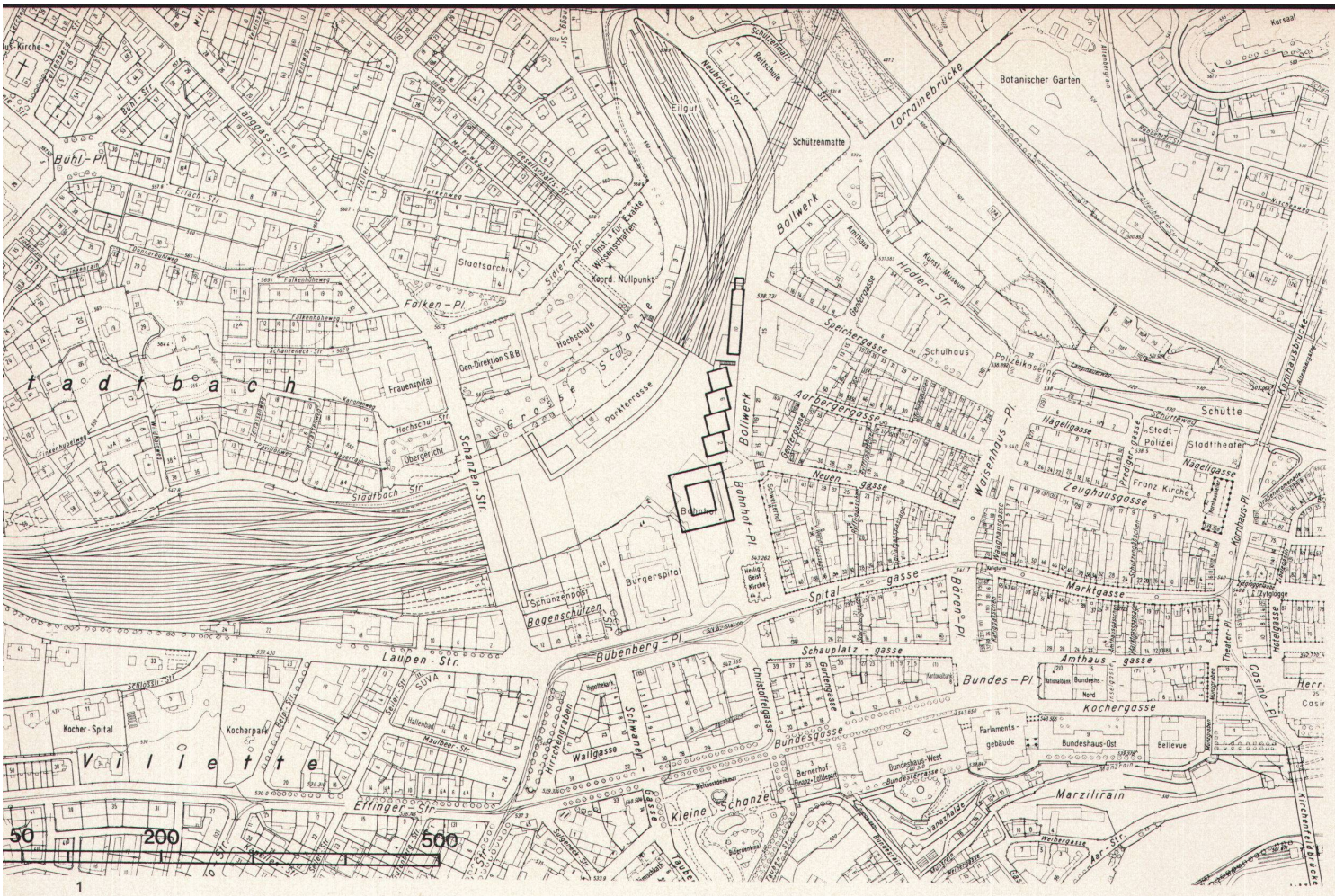
4. *werk*-Gespräch am 8. Juli 1972

Kann der Personenbahnhof Bern als polyvalenter Gebäudekomplex betrachtet werden?

Über diese Frage unterhielten sich:

Franz Biffiger, Architekt SIA, Bern
Dr. Lucius Burckhardt, Dozent ETH-Z
Paul Funk, Bauabteilung SBB, Bern
Prof. Dr. Paul Hofer, Kunsthistoriker ETH-Z
Prof. Jean-Werner Huber, Architekt BSA/SIA, Bern
Hans Reinhard, Architekt BSA/SIA, Bern
Paul Romann, stud. arch. ETH-Z
Ueli Roth, Architekt SIA, Zürich
Beat Schweingruber, stud. arch. ETH-Z
Dr. Michael Stettler, Kunsthistoriker, Riggisberg
Daniel Wiedemar, stud. arch. ETH-L
Diego Peverelli, Redaktion *werk*





1

Ist der heutige Standort des Bahnhofs Bern richtig?

Hofer

Ich möchte als Überlebender des damaligen Standortkampfes folgendes bemerken: In dem höchst interessanten Kampf um die Standortfrage waren städteplanerische und stadthistorische Argumente in einer bunten Verzahnung ineinander verpackt. Die Verteidiger der Verlegung des Bahnhofes an die Laupenstraße gingen davon aus, daß sich die Stadt Bern seit ihrer Gründung ruckweise von Ost nach West entwickelt hat. Die Verfechter der Verlegung an die Laupenstraße betrachteten die Gelegenheit eines neuen Bahnhofs als absolut klar in diesen Rhythmus der Stadtentwicklung eingespannt und waren der Meinung, der Bahnhofneubau biete Gelegenheit, einen neuen Schritt von Osten nach Westen zu tun, in die Gegend außerhalb der letzten Stadtbefestigung des Schanzengürtels des 17. Jahrhunderts. Damit mischten sich die diversen Konzeptionen des Verhältnisses vom Bahnhof zur City. Die Frage stellte sich, sollen wir nicht die Gelegenheit ergreifen, die City sich erweitern zu lassen durch die Wegverlegung des Bahnhofs? Wir werden aber erst in zehn oder fünfzehn Jahren sehen, wie sich der jetzige Standort auf die brennende Frage der Weiterentwicklung der City, des Einkaufszentrums zwischen Zeitglocken und Bahnhof auswirkt.

Stettler

Ich muß sagen, daß diese Entwicklung nach Westen, über die man sehr viel nachgedacht hat, seinerzeit immer aus fortifikatorischen Gründen erfolgt war und daß im 19. Jahrhundert die Entwicklung der Stadt konzentrisch nach allen Seiten längst eingesetzt hatte. Ich erinnere mich an den ersten Ideenwettbewerb. Damals war ein Verkehrsspezialist aus Stuttgart dabei und sagte: «Ich verstehe nicht, daß die Berner nicht an dem Standort des Bahnhofes festhalten. Wo gibt es einen Bahnhof, von dem aus man sofort mitten in der Stadt ist.» Man hat nicht wie in Basel oder Mailand eine lange Anmarschstrecke, sondern man ist vom Bahnhof direkt in der Stadt. Eines der Hauptargumente war seinerzeit die Preisgabe der Schanzenterrasse vor der Universität. Das Projekt Reinhard und Bächtold schlug die Parkterrasse, ein entlang der Schanze sich entwickelnder Baukörper mit Büro- und Parkgeschossen oberhalb der erweiterten Perronanlage vor, die nach vielen Gesichtspunkten wichtig war, und wodurch die Wiederherstellung der Schanzenterrasse ermöglicht wurde. Ich glaube, daß das wirklich eine glückliche Lösung gewesen ist.

Reinhard

Ich möchte als entschiedener Befürworter der Beibehaltung des Standortes meine Argumente erläutern: Die SBB ist eher eine Regionalbahn als eine Fernbahn. Sie hat die Aufgabe, die städtischen Zonen der Schweiz miteinander zu verbinden. Weiter haben wir in Bern einen sehr gut funktionierenden, ausgewogenen Stadtkern. Insbesondere haben wir den Glücksfall, daß unsere Altstadt so belebt ist, daß sie nicht zerfällt, wie zum Beispiel Freiburg, oder daß sie zerstört wird wie in Zürich. Nach Diskussion mit Bahnfachkreisen haben wir erfahren, daß es keine technischen Probleme gebe, die eine Verlegung des Bahnhofes erzwingen würden. Im weiteren war für mich die Integration des Bahnhofes in die städtische Struktur ein unbedingtes Erfordernis, wofür am jetzigen Standort optimale Voraussetzungen bestanden, die am neuen Standort hätten geschaffen werden müssen. Wichtig war, daß damals in Zusammenhang mit der Standortfrage die Diskussion um die Schanzenterrasse ausgelöst wurde. Im Anschluß an eine Diskussion innerhalb des SIA gingen Ingenieur Bächtold und ich auf dem Heimweg zusammen und sprachen über die Möglichkeit einer Parkterrasse, die wir später als Vorschlag unterbreiteten.

Biffiger

Ich möchte einen weiteren, aktuellen Aspekt anführen. Es ist müßig, jetzt zu diskutieren, ob der Standort richtig oder falsch sei. Man könnte umgekehrt fragen, was ist heute planerisch wünschenswert für die Stadt Bern und was gehört ins Zentrum einer Stadt und was nicht. Ich glaube, wenn man es unabhängig von der Geschichte und der Entwicklung betrachtet, müßte man zum Schluß kommen, daß ein Bahnhof etwas ist, das in das Zentrum gehört. Verwaltungsbauten gehören dagegen nicht unbedingt hinein. Ich finde es grundsätzlich richtig für Bern, daß der Bahnhof hier ist.

Auch vom Fußgänger soll hier die Rede sein ...

Romann

Ja, es scheint doch der Fall zu sein, daß alle hier Anwesenden mit dem Standort einverstanden sind. Ich möchte darum vorschlagen, daß man zu einem Thema übergeht, das mehr strittige Punkte aufweist: zum Beispiel die Führung von Fußgängern. Am typischsten wird das Problem in der Hauptunterführung sichtbar. Die Atmosphäre, die dort angetroffen wird, ist eine typische Bahnhofatmosphäre, wie man sie in alten Bahnhöfen kennt. Die Unterführung hier ist ein Schlauch, so wenig hoch, daß zum Beispiel Skifahrer im Winter Mühe haben, nicht die Perronanzeige mit den

2

Skis an den Decken herunterzuschlagen, und die Abfahrtsanzeigetafeln für die Züge sind zu klein und zu niedrig. Ich will mit diesen Ausführungen nur andeuten, daß man eigentlich rein von der technologischen Seite her an die Aufgabe herangegangen ist, die Fußgängerströme zu bewältigen; eigentlich ist sehr wenig sichtbar, daß hier Menschen durchgehen müssen.

Huber

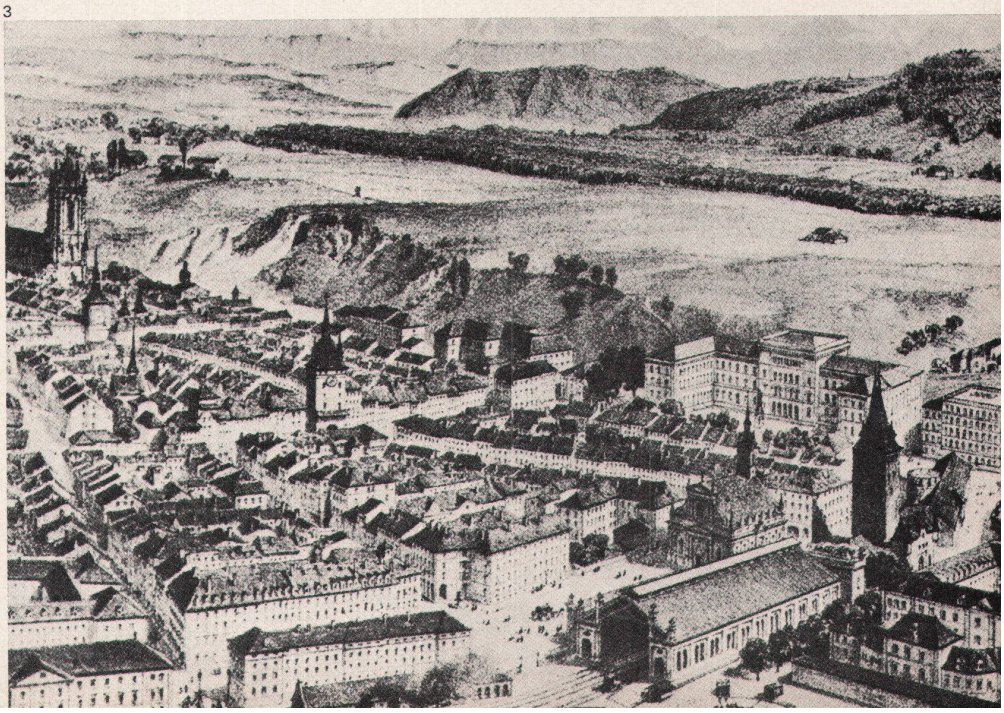
Ich möchte auf die Standortfrage zurückkommen. Es gibt noch drei wesentliche andere Aspekte, die den Standort in Bern bedingt haben. Ein wesentlicher Punkt ist die Lage des Tramnetzes. Bedingt durch die Topographie der Stadt – Aareinseln, Längs- und Querachsen usw. –, haben wir in Bern den wesentlichen Vorteil, daß sich alle öffentlichen Verkehrsmittel im Bereich des alten Standortes konzentrieren. Hier hat man also Umsteigemöglichkeiten nach allen Richtungen. Wäre der Bahnhof verlegt worden, hätte die große Zahl der Trambenützer, die beim Bahnhof nur umsteigen wollen, einen längeren Weg zurücklegen müssen und dadurch Zeit verloren. Schließlich: auch an der Laupenstraße hätten sich die selben Probleme wie beim jetzigen Standort ergeben. Vielleicht hätte man den Vorteil gehabt, einen Bahnhof konzipieren zu können, ohne Rücksicht auf die nähere Umgebung und Niveauunterschiede nehmen zu müssen. Das wäre vielleicht besser gewesen. Wir haben nie einen brauchbaren Vorschlag erhalten. Das damalige Projekt der Architekten Hostettler und Nater bezog sich nicht auf das Aufnahmegebäude, sondern nur auf die Lage der Perrons und der Geleiseanlage. Es wäre auch dort eine große Grünfläche, der Kocherpark zwischen Effingerstraße und Laupenstraße, verlorengegangen. Und ich vermute, daß bei einer Verlegung des Bahnhofes hier trotzdem gebaut

1
Ausschnitt aus dem Katasterplan der Stadt Bern. Der Neubau wurde am Standort des alten Bahnhofs erstellt. Am linken Bildrand, entlang der Laupenstraße, das Gebiet, das seinerzeit als Standort für einen neuen Bahnhof in Erwägung gezogen wurde und viel zu reden gab

2
Luftaufnahme von der Baustelle im April 1969. Im Vordergrund die neuen Hochbauten der SBB entlang des Bollwerks, die überdeckte Perronanlage mit Autoeinstellhalle und Parkterrasse. Im Hintergrund die neuen PTT-Bauten

3
Der erste Berner Personenbahnhof wurde 1860 als Kopfbahnhof an der Stelle der heutigen Bauten errichtet

3



4

5

worden wäre: ein Einkaufs- oder Kulturzentrum zum Beispiel. Die Geleise wären gleichgeblieben und hätten das Stadtbild ebenfalls unterbrochen.

... aber die Standortfrage ist unerschöpflich

Hofer
Ich wäre gerne, trotz des Vorschlages von Herrn Romann, zum nächsten Thema überzugehen, doch noch einen Moment bei dieser Standortfrage verweilt. Ich möchte Herrn Huber noch entgegenhalten: wer sich mit dem Gesamtplan der Stadt Bern beschäftigt, der sieht die Ost–West-Entwicklung nicht einfach wie Dr. Stettler als eine Angelegenheit der längst überholten fortifikatorischen Entwicklung. Die Stadtmauern waren die Rinde einer längst vorher eingesetzten Stadterweiterung. Die Stadt hat sich erweitert, und dann hat man sie mit einem neuen Stadtmauersystem abgeschlossen. Richtig ist, daß seit dem 19. Jahrhundert die Stadt ihre Aarehalbinsel überschritten hat und daß ein neues Wachstumsprinzip eingetreten ist. Wenn sich das Projekt der Architekten Hostettler und Nater dreidimensional entwickelt hätte, dann hätten wir möglicherweise vor den alten Toren der Stadt ein Bahnhofzentrum bekommen, und der Bubenbergplatz hätte eine völlig neue Funktion erhalten. Wir hätten von der Spitalgasse auf den Bubenbergplatz einen Wechsel von «voll zu hohl» und «von hohl zu voll» bekommen, der die großartige Rhythmik in der Entwicklung des Stadtplanes neu aufgewertet hätte. Ich glaube, daß dort eine interessantere architektonische Aufgabe hätte gelöst werden können als hier in den Einengungen, in den Rinden der Stadt und der Schanze. Das ist meine Konzeption. Es mag sein, daß später einmal das Urteil zugunsten des heutigen Standortes lauten wird.

Roth
Ich möchte mich aus folgenden Überlegungen zum heutigen Standort bekennen: ein Bahnhof liegt um so richtiger, je zentraler er erschließt. Das öffentliche Verkehrsmittel gehört dorthin, wo die Verkehrsströme ihre Ziele und ihre Quellen aufweisen. Der Bahnhof Bern könnte unter Grund liegen. Wenn er heute de facto unter Grund liegt, ist dies der Realisierung eines vernünftigen Konzeptes zu verdanken. Ich bin der Überzeugung, daß das gewählte Konzept durch die Art der Realisierung die Überdeckung der Geleiseanlagen grundsätzlich richtig gelöst hat. Ferner spricht die Erfahrung von Basel gegen einen von der Altstadt entfernten Bahnhof. In Basel ist der Bahnhof zu weit von den alten Stätten der Aktivitäten weg. Die Distanz zur Altstadt hat nie überwunden werden können. In Mailand ist diese Distanz dank der unheimlichen Energie jener Metropole überwunden worden: um den Bahnhof ist ein neues Geschäftszentrum entstanden. Das hätte in Bern auch geschehen müssen, um die Verbindung zur Altstadt herzustellen. Dadurch, daß man den Bahnhof hier baute, wird die Altstadt nicht zu einem Museum; es ist der Zwang entstanden, in einem alten Gehäuse etwas Modernes einzubauen.

Reinhard
Ob der Standort richtig oder falsch ist, wird zu einem großen Teil davon abhängen, ob es gelingt, den Bahnhof besser in die städtische Struktur zu integrieren. Ich glaube, daß sehr viel davon abhängen wird, was in diesem Raum – Haus zur Post, Schützenmatte, Gelände über dem Güterbahnhof – geschieht. Eine Passerelle, wie sie hier unten steht, ist ein Fremdkörper, der in die bauliche Struktur eingegliedert werden muß. Auch die unterirdischen Verbindungen müssen logische Abschlüsse finden.

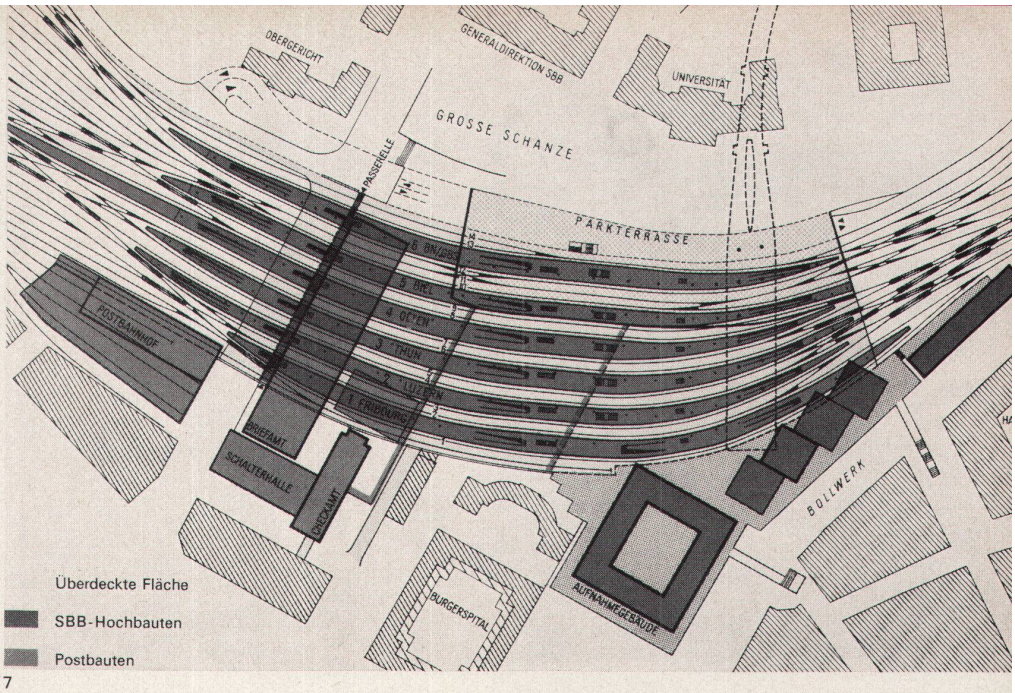
Der Bahnhof Bern als permanentes Umbauobjekt?

Burckhardt
Wir stellen heute fest, was eigentlich das Ziel war, nämlich – ich sage es zwar ganz abstrakt – den Stadtteppich über die Bahn auf die Schanzenterrasse bis zur Universität weiterzuziehen. Eine der Rahmenbedingungen war der schwierige Prozeß der Beschlußfassung. Ich könnte mir denken, daß vieles, was uns an der Sache nicht gefallen könnte, aus diesem Prozessualgeschehnis heraus zu erklären ist. Ist das Konzept dieses Teppichs geglückt, ist es richtig und vollzieht sich dieser Integrationsprozeß? Was ist vielleicht nicht geglückt, oder wo müßte man sagen, daß es noch verstärkt werden könnte?

Biffiger
Es wurde heute morgen während der Besichtigung sehr viel davon geredet, daß dieser Bahnhof sozusagen ein ständiges Umbauobjekt sei. Ich bin überzeugt, daß er dies in seinem Gehalt weiter bleiben muß; denn die Frage der Beschlußfassung ist eine politische Angelegenheit. Daß sie nicht einfach ist, stellt ein demokratisches Positivum dar, obwohl wir manchmal froh wären, wenn schneller beschlossen würde. Die Frage ist die, wie wir mit diesem Bahnhof weiter machen, damit er als Umbau brauchbar bleibt.

Romann
Ich möchte auf die Frage des «Teppichs» eingehen. Ich glaube, daß der Teppich im baulichen Sinne nicht geglückt ist. Daß es wahrscheinlich nicht versucht wurde, finde ich außerordentlich gut. Formal ist diese Straße – das Bollwerk – ein plötzlicher Übergang von alt zu neu. Wesentlicher ist aber der Übergang von Altstadtnutzung zur Nutzung dieses Areals. Und wenn man von einem Teppich sprechen kann, dann in diesem Sinne der Nutzung. Meiner Meinung nach haben wir hier keine flexible, sondern eine extrem festgelegte Nutzung. An diesem ganzen Gebilde kann man eigentlich keinen einzigen Teil umfunktionieren. Zwar ist hier oben durch die Perronüberdeckung eine freie Fläche entstanden, von der man offensichtlich immer noch nicht ganz sicher weiß, was man damit machen soll.

6

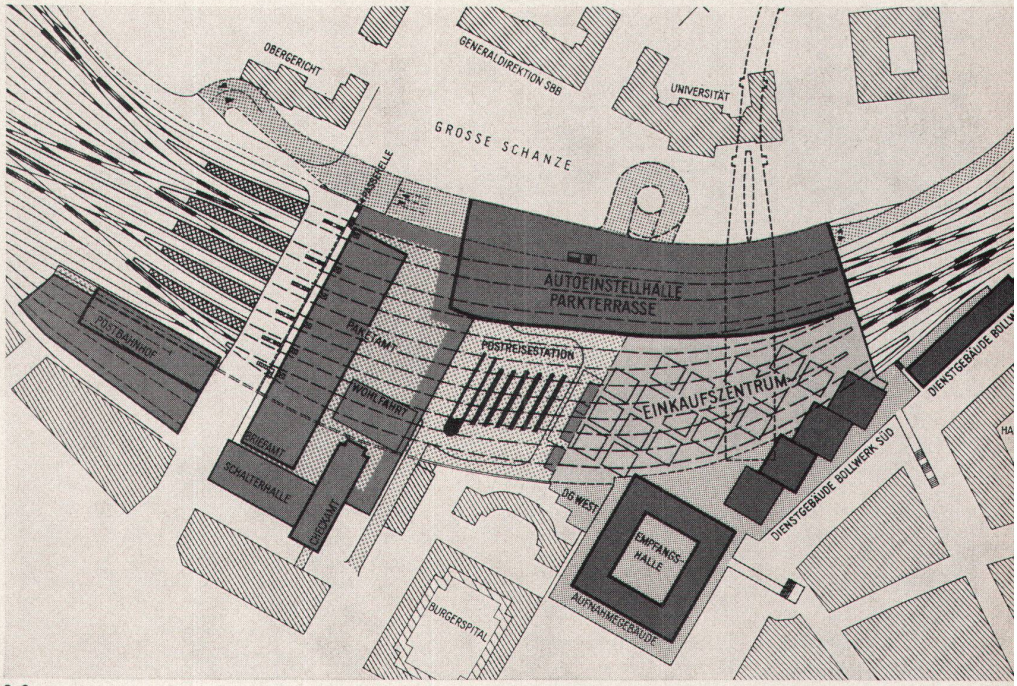


7

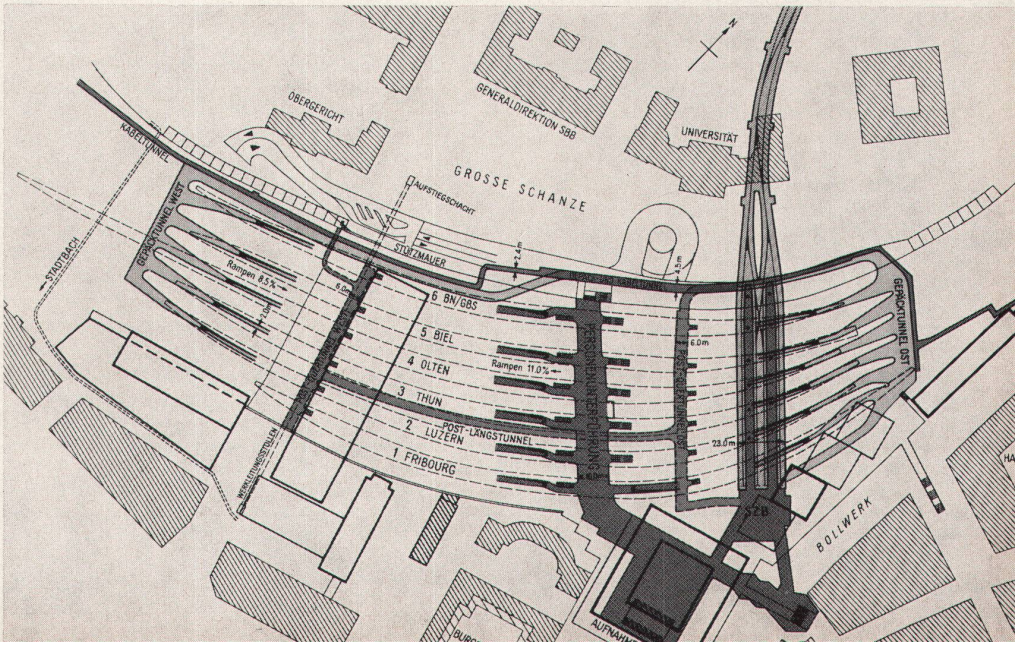
4–6
Alte Hauptfassade, Passerelle Richtung Bollwerk und Aarbergergasse, provisorische Orientierungszeichen
7–9
Perronanlage, Hochbauten und Nutzungen, unterirdische Anlagen

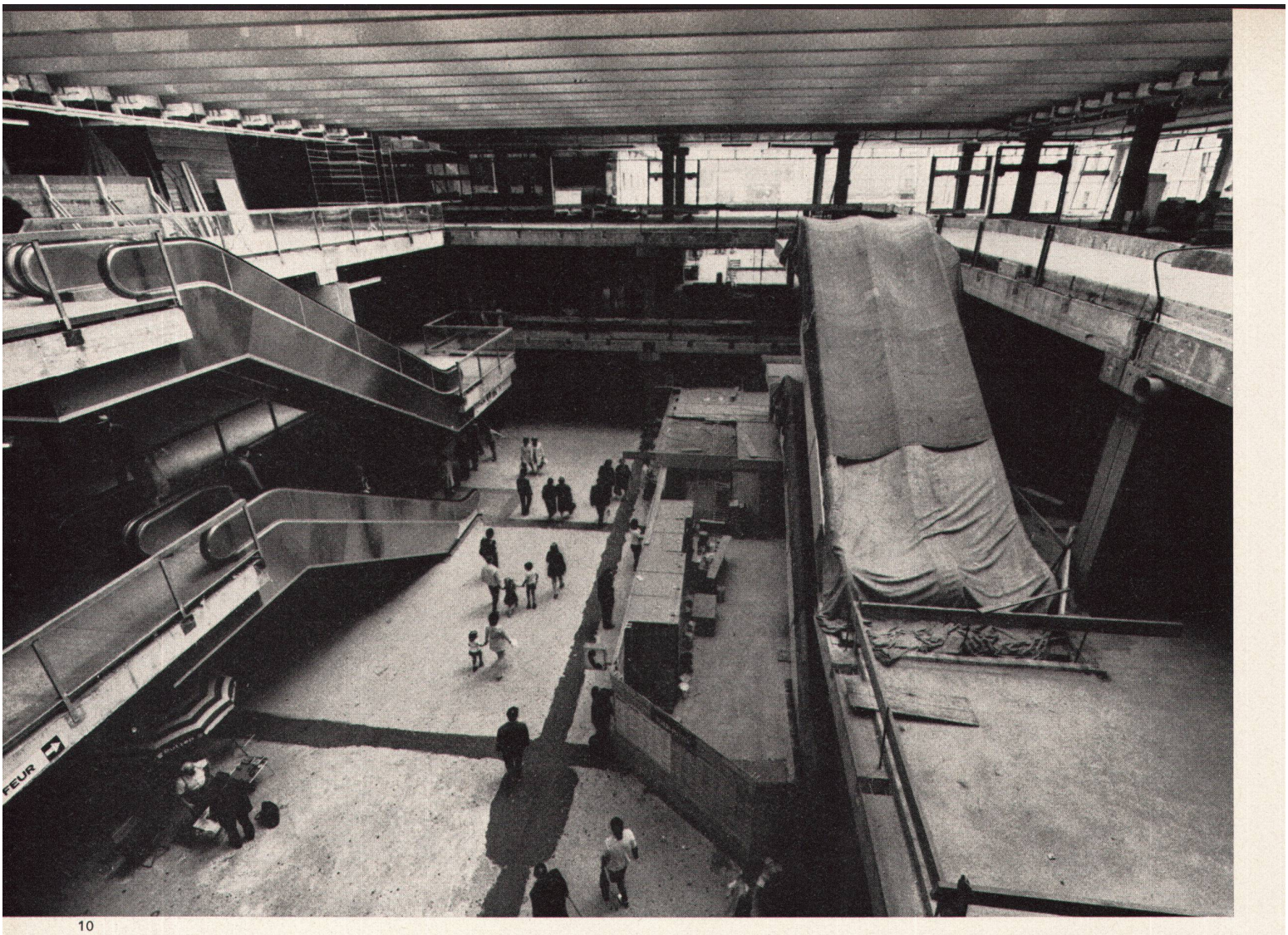
Roth
Ich sehe zwei Fragenkomplexe, die mich sehr interessieren. Der erste wurde von Ihnen, Herr Biffiger, angeschnitten: er bezieht sich auf die Struktur und ihre Flexibilität. Der andere betrifft die Orientierung des Fußgängers. Zum ersten: ich teile die Auffassung Herrn Biffigers, daß ein Bahnhof wie dieser ein steter Bauplatz ist. Er ist so groß, daß darauf Häuser gebaut und abgebrochen werden. Das kann nur dann sinnvollerweise geschehen, wenn ein funktionstüchtiges Grundgerüst der Verkehrswege vorhanden ist. Ich glaube, daß das Problem der Orientierung mit demjenigen der Flexibilität eng zusammenhängt. Wenn dieses Grundgerüst der Orientierung, der Zirkulation und der Konstruktion nicht sehr stark und eindeutig vorhanden ist, droht die Gefahr der Konfusion. Die Orientierungsmöglichkeiten im Bahnhof Bern betrachte ich als grundsätzlich ungelöst. Die Halle zum Beispiel, die der ganzen Perronanlage vorgelagert ist, scheint mir falsch situiert. Sie sollte die Geleise als Ort umgeben, in dem jedermann ohne Hinweisezeichen sofort sieht, dort ist die SBB, dort die Zollikofen–Solothurn-Bahn, dort oben sind die PTT-Busse usw. Ganz allgemein bin ich zum Schluß gekommen, daß in derartigen Verkehrsverknüpplungsgebieten außerordentlich hoher Dichte die Aufmerksamkeit in erster Linie auf die Orientierung des Benützers gerichtet werden sollte.

Peverelli
Vielleicht hat hier die Standortbestimmung, verbunden mit der Forderung, die verschiedenen Verkehrsmittel zu konzentrieren, die Möglichkeit einer mehrfachen Nutzung des Areals verringert. In der Tat haben wir hier eine Überlagerung von verschiedenen Verkehrssystemen. Dadurch lassen sich auf diesem relativ engen Raum andere Nutzungen nur noch schwer verflechten. Wenn man in den Bahnhof hineingeht, und beim Betrachten des Modells der Anlage, hat man den Eindruck, daß die Konzeption des alten Bahnhofs nur unwesentlich verändert wurde. Im Grunde genom-



8, 9





10

men haben wir das gleiche architektonische Zeichen wie vorher. Die Wettbewerbsbedingungen und das Bestreben, die Bauformen der Umgebung zu respektieren, haben die Möglichkeit eingeschränkt, eine anpassungsfähige Baustruktur oder eine gegen die Universität hin terrassierte Anlage zu schaffen.

Es geht um die Nutzungsvariabilität

Huber
Die erwähnten Aspekte möchte ich kurz beantworten. Zur Nutzungsvariabilität: Der wesentliche Punkt war für uns, eine Nutzungsvariabilität für einen Bahnhof zu realisieren. Wir müssen die Bedürfnisse der Bahn nicht nur jetzt, sondern auch in 20, 30, 50 Jahren befriedigen können. Nutzungsvariabilität also nicht in dem Sinne, im Bahnhof eine Kirche, eine Schule oder Wohnungen zu errichten, sondern Nutzungsvariabilität für die Bedürfnisse der Bahn. Wir hätten nie daran gedacht, die Möglichkeit außer acht zu lassen, unmittelbar neben dem Bahnhof eine Autoeinstellhalle zu bauen. Eine unserer Hauptaufgaben besteht darin, den Komfort der Reisenden zu erhöhen. Dazu gehört auch, daß man mit dem Wagen zum Bahnhof fahren, den Wagen abstellen und von dort aus die Bahn benützen kann. Das ist für uns die Nutzungsvariabilität. Weiter haben wir eine tiefgelegte Schalterhalle nicht gewählt, um die Stadt zu zwingen, den Fußgänger unterirdisch zur Neuengasse oder zum Bubenbergplatz zu führen. Wir haben die Schalterhalle auf das Niveau der Bahnunterführung gelegt, weil im Umsteigeverkehr die Leute ohnehin die Treppe hinunter müssen. Bei einer über den Geleisen liegenden Schalterhalle wäre eine größere Höhe zu überwinden. Eine Unterführung kann man nicht beliebig breit machen, weil man mit schweren Lasten der Lokomotiven zu rechnen hat. Diese Unterführung wird den heutigen Aspekt nicht behalten. Wahrscheinlich wird ein Wettbewerb für die farbige Gestaltung dieses Bereiches durchgeführt. Und nun zur Schalterhalle: Es ist klar, daß eine Anordnung beispielsweise unter oder über der Bahnanlage mit räumlichem Blick eine bessere Orientierung bringen könnte. Sie müssen jedoch die finanziellen Auswirkungen einer solchen Disposition bedenken. Ein weiterer Punkt: die Bahnhofvorfahrt. Wir sind der Auffassung, daß man heute mit dem Wagen zum Bahnhof fahren muß. Um möglichst nahe beim Transportmittel halten zu können, haben wir die Bahnhofvorfahrt auf dem Areal über den Perronanlagen situiert. Weiter wurde die Frage Bubenbergplatz aufgeworfen, wo der Fußgänger unten durch muß. Ich selbst war gegen diese Lösung, doch mußte ich einsehen, daß dies für einige Jahre gar nicht anders möglich ist. Man führt die Betonitwände jetzt schon aus, damit der durchgehende Verkehr später unter dem Bahnhofplatz durchgehen kann; Bahnhof- und Bubenbergplatz werden dann für den Fußgänger wieder frei sein. Allein alle Kabel, Kanalisationen usw. in diesem Bereich zu verlegen, kostet Hunderte von Millionen. Deswegen muß man etappenweise, und zwar nach den finanziellen Möglichkeiten einer kleinen Stadt wie Bern, vorgehen. Es wird vielleicht 15 Jahre dauern, bis der rollende Verkehr unten durchgehen kann.

Romann
Ich möchte noch einmal zur Nutzungsveränderung zurückkommen. Es ist nach wie vor nicht gesagt worden, welche Möglichkeiten hier auf diesem Gelände wirklich bestehen. Unter Nutzungsänderung verstehe ich nicht das Ersetzen bestehender Bausubstanz. Als Beispiel kann wieder die Autoeinstellhalle dienen. Für Leute, die Bekannte abholen, Gepäck bringen usw., genügt die Unterebene, oder vielleicht noch eine kleine Zusatzebene. Was passiert nun mit der Einstellhalle, wenn die Tendenz stärker wird, das Auto ziemlich endgültig aus den Städten zu verbannen? Man kann sich nicht leisten, mitten in der Stadt ein Volumen zu besitzen, das nicht genutzt wird.

Huber
Wenn eine spätere Generation die Autoeinstellhalle nicht mehr benötigt, dann sind wir bei der SBB außerordentlich glücklich. Unsere Leute kommen um 5 Uhr morgens, ja sogar um 3 Uhr. Könnten wir diese Parkplätze dem Personal zur Verfügung stellen, hätten wir geringere Personalschwierigkeiten.

Romann
Nur stimmt Ihr Argument als solches nicht. Wenn wir keine Autoeinstellhalle mehr brauchen, dann

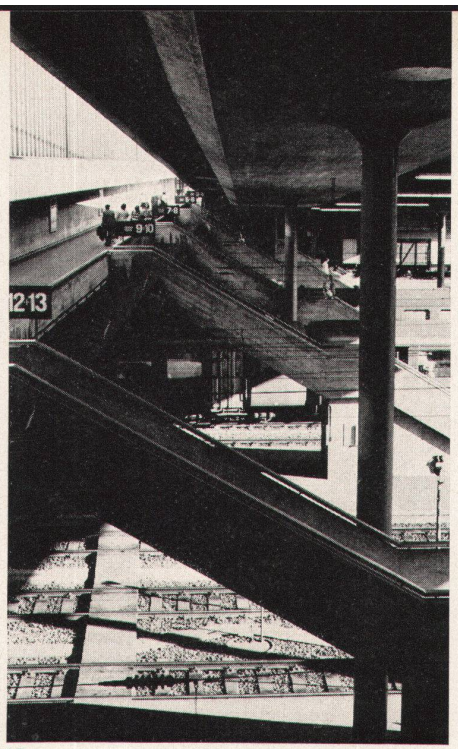
11

12

13

10
Die dreigeschossige Bahnhofhalle im Aufnahmegebäude
11
Die Personenunterführung unter der Perronanlage. Von diesem Niveau aus führen drei Aufzüge zur Autoeinstellhalle und zur Parkterrasse
12
Bei den Aushubarbeiten für die Personenunterführung zwischen Bahnhofhalle und Bubenbergplatz stieß man auf Überreste der Fundamente des Christoffel-Turmes. Am 15. Dezember 1864 fand in der Heiliggeistkirche eine Volksabstimmung über den Abbruch des Christoffel-Turmes statt. Damals zählte die Stadt Bern 1989 Stimmberechtigte. Zur Abstimmung kamen 826 Bürger, von denen 415 für den Abbruch und 411 für die Beibehaltung des Turmes stimmten. Nach einem Vorschlag von Prof. Paul Hofer sollen die historischen Funde instand gestellt, am Auffindungsort belassen und so in die Personenunterführung integriert werden
13
Die Rampe zum unterirdischen Weg von den Zügen in die Stadt

14



15

müssen die öffentlichen Verkehrsmittel so gut ausgebaut sein, daß auch das SBB-Personal nicht mehr auf das Auto angewiesen ist.

Burckhardt
Ich bin persönlich auch für die Förderung des öffentlichen Verkehrs, auch in der Nacht. Es gibt in größeren Städten sehr feingliedrige Systeme, die man in der Schweiz noch nicht zur Kenntnis genommen hat. Zum Beispiel, man kann sich für eine bestimmte Zeit auf einen Bus abonnieren, wobei der Computer die Fahrten ausrechnet usw. Selbstverständlich werden zu diesem Zeitpunkt die SBB-Angestellten nicht mehr mit dem Privatauto zum Arbeitsplatz kommen, denn die SBB sollte, auch in der Förderung der Zubringerdienste des öffentlichen Verkehrs, führend sein. Aber ich glaube, es hat sich hier weniger ein Generationskonflikt als ein Zeitraumkonflikt geöffnet.

Schweingruber
Ich möchte über die Nutzungsvariabilität sprechen. Wenn man eine Nutzungsvariabilität anstrebt, also der Meinung ist, in 10 Jahren beispielsweise hier andere Nutzungen anzusiedeln, dafür aber bestehende Nutzungen zu verdrängen, warum kommt man dann auf die verrückte Idee, auf dieser Platte ein Warenhaus zu planen? Bekanntlich expandieren gerade die Warenhäuser am meisten. Es stellt sich vor allem auch die Frage des Bedürfnisses. Bedenkt man, daß die untere Stadt auszusterben droht, wären dort Magnete eher am Platz.

Am falschen Konzept von Zürichs Shop-Ville knapp vorbeigekommen

Hofer
Ich darf vielleicht etwas beitragen zur Bahnhofvorfahrt. Ich gehöre zu den interurban Verkehrenden, wohne etwas außerhalb von Bern und fahre drei- bis viermal und mehr in der Woche, mit schweren Taschen von Bern nach Zürich und umgekehrt. Ich bin darauf angewiesen, daß ich mit meinem Wagen oder mit dem Taxi direkt zum Zug fahren und dort vom Auto zum Zug wechseln kann. Wir wollen für die nächsten 10 bis 20 Jahre doch nicht illusionistischerweise damit rechnen, daß für die kurze Strecke vom Bremgarten-Wald bis zum Bahnhof ein öffentliches Verkehrsmittel bereits in Frage kommt. Wir wollen doch froh sein, wenn die Bewohner der Agglomeration ihr Auto am Stadtrand einstellen und von dort mit dem öffentlichen Verkehrsmittel in die Stadt hineinfahren. Und nun möchte ich zur Kontaktzone zwischen Bahnhof und Altstadt etwas beifügen. Was jetzt ausgeführt wird, also die Unterführung zwischen Bahnhof und dem alten Stadteingang, zwischen Loeb und Heiliggeistkirche, ist eine Reduktionsform des Plans von 1965, der eine Ebene unter dem ganzen Bubenbergplatz vorsah. Wir sind noch knapp am falschen Konzept von Zürichs Shop-Ville vorbeigekommen.

Biffiger
Im Zusammenhang mit der Fußgängerfrage möchte ich auf zwei Probleme hinweisen: auf die Verbindung der Stadt zur Länggasse einerseits und auf die Orientierung des Fußgängers, der aus dem Bahnhof kommt, anderseits. In der Verbindung Stadt–Länggasse bildet die Universität einen massiven Riegel. Die Problematik liegt jedoch anderswo: Wie kann der Bahnhof, welcher auf drei Ebenen funktioniert, mit der Altstadt verbunden werden, die an sich eine einzige Ebene kennt? Der absurde Versuch, den Bahnhof und das Altstadtgebiet jenseits des Bollwerks mit Passerellen zu verbinden, unterstreicht diese Problematik. Außerdem weiß ich immer noch nicht, ob die SBB oder die Stadt schuld ist, daß der Fußgänger unterirdisch geführt wird.

Die städtebauliche Beziehung und die Lesbarkeit der Funktionen

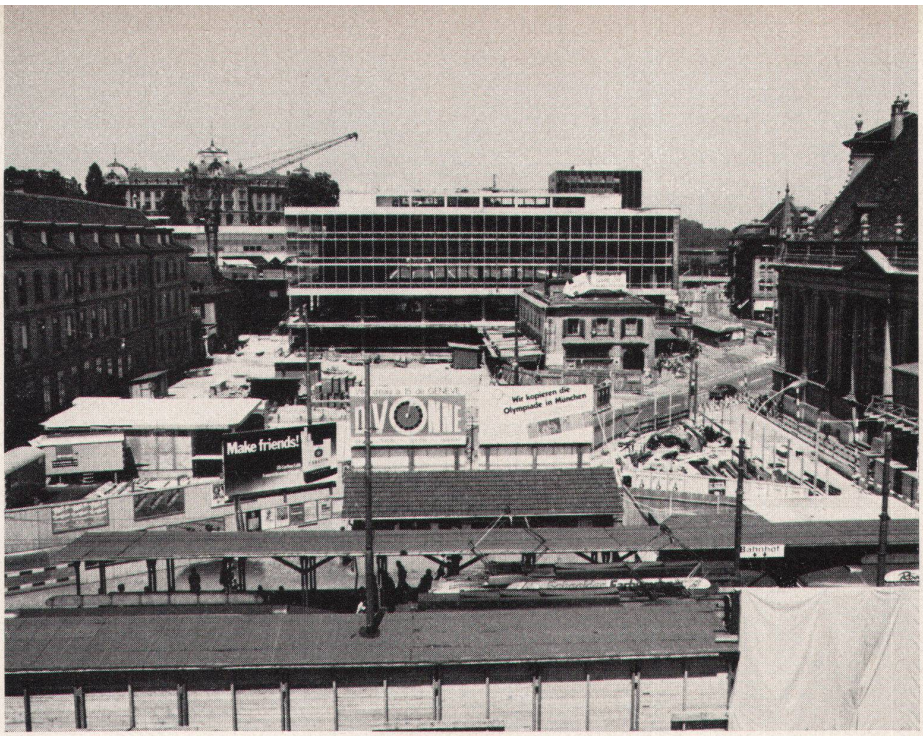
Peverelli
Ich möchte Ihre Aufmerksamkeit gerne auf die Frage richten, für die wir das Gespräch veranstaltet haben: Kann der jetzige Bahnhof Bern als eine Mehrzweckanlage betrachtet werden? Persönlich möchte ich diese Frage verneinen. Eigentlich ist alles so konzipiert worden wie beim alten Bahnhof.

Wiedemar
Ich erlaube mir die Frage zu stellen nach den Verkehrsmitteln im Bahnhof. Wurden in diesem Konzept neue Verkehrsmittel berücksichtigt? Ich denke an eine Art Monorail, an eine Art Kabinenbahn, die den traditionellen öffentlichen Verkehr ersetzen würde.

Stettler
Herr Peverelli, ich glaube nicht, daß dies ein Bahnhof im alten Sinne ist. Wenn Sie an die Bahnhöfe Luzern, Zürich, Biel, Thun mit ihren monumentalen Aufnahmegebäuden denken, dann stellt dieser Bau hier doch einen Fortschritt dar. In den oberen Geschossen sind ja Möglichkeiten für andere Nutzungen vorhanden. Allerdings spielt der Mietzins eine ungebührliche Rolle.

Roth
Auf die Frage von Herrn Peverelli möchte ich entgegnen, daß der Bahnhof Bern in bezug auf Flexibilität und Nutzungsüberlagerung vielleicht nicht bis zum Äußersten gegangen ist. In dieser Art kenne ich jedoch nichts Besseres. Ich finde die Leistung um so bemerkenswerter, als das Instrument des Baurechtes ganz zielbewußt eingesetzt wurde. Einerseits ist das Land im Besitz der SBB, respektive der Universität geblieben. Anderseits haben Aktiengesellschaften, Private und die PTT die Möglichkeit, Bauten zu errichten. Gleichzeitig wurde dafür gesorgt, daß in späteren Zeiten – ich weiß nicht wie lange das Baurecht gilt – dem Besitzer des Bodens die Möglichkeit für eine städtebauliche Erneuerung offen bleibt. Diese bodenrechtliche Flexibilität können wir nicht stark genug hervorheben. Im Rahmen der Zeit, in der sie geschaffen wurde, finde ich also diese Anlage als eine bemerkenswerte Realisierung mit einer immerhin anständigen Architektur.

Romann
Ich bin ganz gegenteiliger Ansicht, Herr Roth. Der Bahnhof Bern bleibt ein Bahnhof im urtümlichsten alten Sinne. Wenn wir nämlich feststellen, welche Nutzungen hier angelagert wurden, finden wir keine einzige, die es in einem anderen Bahnhof nicht auch gäbe. Es tut mir leid, daß ich noch einmal auf das Problem der Bahnhofvorfahrt zurückkomme. Warum fehlt es hier am Platz?



16

17

18

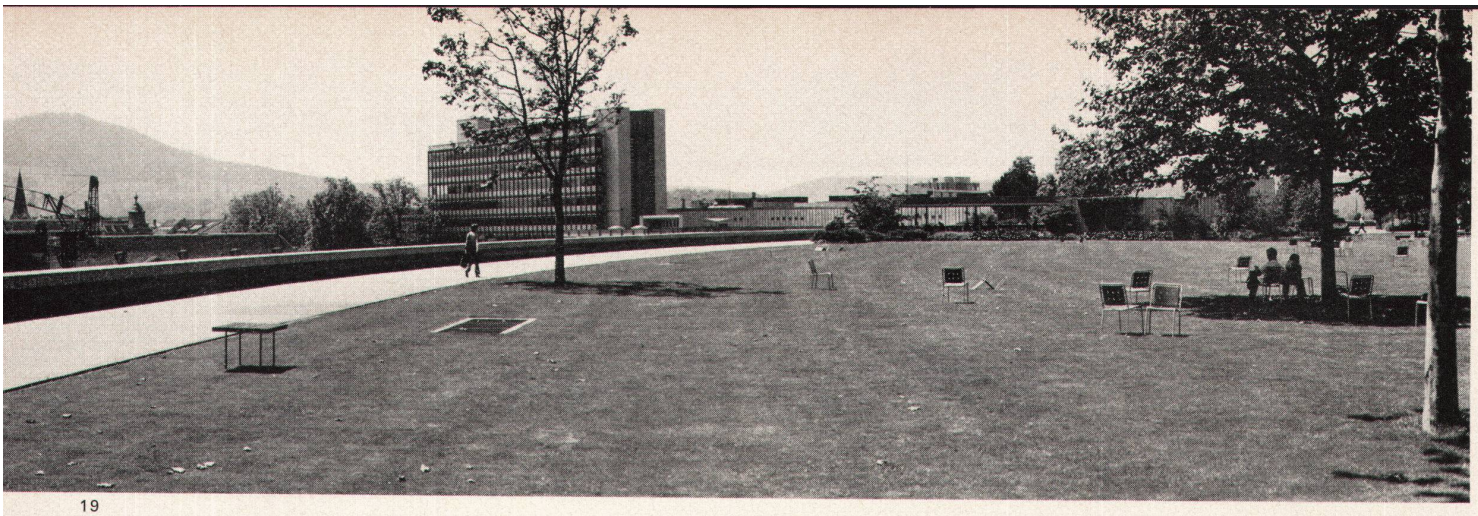
Ganz einfach, weil die zeitlich unbeschränkten Parkplätze, die für den Kontakt Autofahrer–Eisenbahnbenützer nötig sind, nicht in einem Geschoß untergebracht werden können. Jetzt wagt man einfach nicht, die Parkplätze zeitlich zu beschränken. Deswegen erweitert man das ganze Ding auf einer Fläche, die von ungeheurer städtebaulicher Bedeutung ist. Es ist ein absoluter Unsinn, diese Fläche mit Blechkisten zu überdecken. Alle Ausführungen bestätigen eindeutig, daß man diesen Platz ähnlich wie die Grünanlage oben bei der Universität nutzen sollte.

Hofer
Ich möchte mich hier zum genauen Gegenteil der Auffassung von Herrn Romann bekennen. Dabei möchte ich einen für mich fundamentalen Moment bei der Jurierung des Bahnhofwettbewerbes Zürich in Erinnerung rufen. In einer Pause der Arbeit des Preisgerichtes hat Generaldirektor Wichser, den ich hochschätze, erklärt: «Meine Herren, die SBB ist gar nicht an einem neuen Hauptbahnhof Zürich interessiert. Wir wollen nur, daß die Züge ankommen und wieder abfahren, daß unsere Kunden ankommen, ausladen oder wieder einsteigen können. Wie das geschieht, ist uns gleich. Für uns ist der Bahnhof einfach eine von verschiedenen Nutzungen städtebaulicher, ökonomischer oder bahntechnischer Art.» Ich habe mir damals die Freiheit genommen, Herrn Wichser zu antworten: «Herr Generaldirektor, Sie greifen die Stadt an, nämlich: je mehr unsere Städte drohen, sich zu verklumpen, je mehr sie drohen, ein städtebaulicher Teig im Gegensatz zur wirklichen städtebaulichen Leistung und Qualität zu werden, die eine Gliederungs- und Überschichtungsfunktion ist, um so mehr sind wir darauf angewiesen, daß die großen öffentlichen Gebäude mit einer neuen Notwendigkeit sagen: 'Hier stehe ich, ich bin Bahnhof, ich bin Hotel, ich bin Rathaus oder Stadthaus'.» Wir können je länger je weniger darauf verzichten, daß die Bahnhöfe sagen, auch wenn sie Mehrzweckgebäude bleiben – wohlverstanden, ich bin in keiner Weise gegen den Mehrzweckcharakter oder die Flexibilität –, aber sie sollen aussagen, «ich bin Bahnhof». Und wenn sie den städtebaulichen gliedernden Charakter eines Großgebäudes aufweichen zu einer Unkenntlichkeit, dann tragen sie zu einer Entpersönlichung und zur Gesichtsloswerdung der Stadt bei. Ich weiß, das ist eine Grundfrage an die Stadt der Zukunft. Ich glaube, wir sind in einer ähnlichen Situation wie die Überwindung des Konzeptes der autogerechten Stadt: Je mehr wir Energien haben, die die Stadt bedrohen, um so mehr sind wir im Umschlag der Dinge darauf angewiesen, daß die Lösung der großen öffentlichen Aufgaben einen massiven Beitrag zur Transparentbehaltung der Stadt zu leisten hat, indem sie die großen öffentlichen Dienste ablesbar macht. Ich bin überzeugt, daß dieses Konzept auch deshalb für die Zukunft gelten wird, weil wir ja in der allgemeinen Entwicklung der Bahn eine größere Zukunft finden wollen. Damit hat sie auch vollen Anspruch darauf, daß ihre Hauptfunktion als Träger des öffentlichen Verkehrs im Gefüge der Stadt sichtbar bleibt.

Gefordertes und Realisiertes

Burckhardt
In der Diskussion wurde folgender Fragenkomplex aufgeworfen: Auf der einen Seite fordern wir hier eine Mehrfachnutzung, wir fordern eine Flexibilität, wir reden von einem «Teppich», der die untere Stadt mit der oberen verbindet usw. Nun fragt es sich: Wie ist das realisiert, was für ein Aussehen muß das haben, soll es ein gestellartiges Aussehen haben, das durch seine sekundäre Bestückung mit Zeichen zeitweilig bestimmt wird? Dieses Gebiet der Architektur mit dem großen A müßten wir auch noch berücksichtigen.

Reinhard
Eine ganz einfache Überlegung zur Frage der Nutzung: Städtebaulich ist in diesem Raum die



19

20

21

Nutzung begrenzt. Neben den zwangsläufig standortgebundenen Betrieben wie PTT, Bahn usw. bleibt nur ein ganz kleiner Teil für nicht unbedingt standortgebundene Nutzungen übrig. Dazu kommt, daß schon sehr viele Betriebsräume in den Untergrund verdrängt wurden. Die PTT zum Beispiel hat bereits vier Betriebsgeschosse im Untergrund unter ihren Bauten. Seinerzeit wurde auch diskutiert, ob hier ein Hotel untergebracht werden könnte. Doch stand die Nutzfläche dafür nicht mehr zur Verfügung. Nun zur Frage der Fußgänger: Es wurde etwas polemisch erklärt, sie würden in Kanäle gezwungen. Das Wesen der Stadt bestimmt, daß sich die Fußgänger in Kanälen bewegen. Es gehört nach meiner Meinung zu den Voraussetzungen für gewisse städtische Einrichtungen, daß sie an einer gewissen Dichtheit des Fußgängerverkehrs liegen, sonst könnten sie nicht vegetieren. Aus der Stadtstruktur ergibt sich eine Kanalisation: Der Fußgänger kommt aus der Spitalgasse oder aus der Speichergasse und dazwischen sind noch einige Quellpunkte. Durch die Ziele und Quellen in der Stadt ergibt sich eine Kanalisation, die nun eben in der Bahnhofstruktur übernommen werden muß, und die selbstverständlich so attraktiv wie möglich zu gestalten ist. Ich möchte als Beispiel die Überführung Nord zeigen. Diese Passerelle ist flexibel gestaltet. Man kann sie verschieben, um sie später zu integrieren. Dann führt die Passerelle über die Ebene der Geleise. Es geht an einem Café vorbei, man sieht wieder auf die Geleise und kommt dann ins Grüne. Ein absichtlicher Wechsel zwischen Steigung und horizontalen Flächen soll die Ermüdung des Fußgängers vermeiden. Sicher wird das auch hier beim mittleren Durchgang erfolgen. Die Unterführung war nie als Zugang zur Länggasse gedacht. Im übrigen kenne ich keinen Bahnhof, bei dem ein Lift auf eine Terrasse führt, von wo aus der Reisende einen Überblick auf Stadt und Landschaft hat. Man darf den Projektverfassern nicht vorwerfen, sie hätten nicht an den Menschen, sondern einzig an den Fußgängerfluß und Fußgängerstrom gedacht. Diese Beziehung zwischen Natur in verschiedenartiger Gestaltung und den Bauten kann doch nicht einfach übergangen werden. Ich möchte sagen – ich bin ja nur am Rande am Bahnhofprojekt beteiligt –, daß die Leute, die daran gearbeitet haben, ein Maximum herausholten. Dabei darf man eines nicht vergessen: Die ganze Planung erfolgte, als die gesamte Verkehrsführung in der Stadt noch ungeklärt war. Wenn Fehler da sind, dann muß man sie zu einem großen Teil auf diese Rechnung buchen und darf sie nicht den Planern anlasten.

Huber
Ich persönlich bin der Auffassung, daß wir im Rahmen des Verkehrsbaus das Ziel einer Mehrfachnutzung erreicht haben. Eine weitere Nutzung wäre an und für sich denkbar gewesen, das möchte ich nicht abstreiten. Jede weitere Nutzung hätte aber eine zusätzliche Infrastruktur benötigt. Wir haben schon jetzt auf sehr viel Infrastruktur verzichtet. Wenn wir beispielsweise Schwimmbäder, Kunsteisbahn und anderes hier erstellt hätten, dann hätte das wesentlich mehr Infrastruktur nötig gemacht, die an diesem Ort unmöglich gewesen wäre im Fels.

Peverelli
Ich habe mir unter einem Bahnhof mit mehrfacher Nutzung einen Komplex vorgestellt, in dem unter Umständen auch eine Schule, ja sogar Wohnungen Platz finden könnten. Ich betrachte diesen Bahnhof aus zwei Perspektiven: vom Bahnhofplatz her und vom Bollwerk aus. Auf der Seite Bahnhofplatz lese ich das Zeichen «Bahnhof» und vom Bollwerk aus das Zeichen der möglichen «Mehrfachnutzung». Wenn man heute morgen von der Passerelle herunter und an dieser Platte im 1. Obergeschoß entlang spazierte, dann vermißte man hier eine gewisse Lebendigkeit, eine Verbindung zu den Straßen, die in den Stadtkern hineinführen. Diese Möglichkeiten hätte man während der langen Bauzeit ausschöpfen können: An dieser Stelle – Seite Bollwerk – hätte man die Idee des «Teppichs» in Richtung Stadtzentrum realisieren können. Jetzt wird man hier überraschenderweise angehalten, kanalisiert.

«Unprofilierte» Architektur? Plädoyer für die lesbare Stadt

Schweingruber
Es wurde auf den Zeichencharakter des Bahnhofes hingewiesen. Ich habe hier einige Bedenken: Man sieht auf den Zeichnungen eine Fassade und ich nehme an, daß sie am Schluß auch so aussehen wird. Wenn man schon einem Bahnhof das Aussehen eines ganz gewöhnlichen Geschäftshauses gibt – das Haus zur Post sieht praktisch gleichwertig aus –, dann müßte man die Bahnhofbedeutung etwas stärker hervorheben. Banal gesagt, könnte man dies mit einer sehr großen Uhr lösen. Mit der Brüstung an der Bollwerkseite hätte man sehr viel herausholen können. Auch mit etwas Grün hätte man die Repräsentativität dieses Bahnhofes noch steigern können.

Romann
Abgesehen vom langweiligen Geländer sind alle Fassaden im gleichen Ton gehalten, dagegen ge-

22

23

fällt mir von der Idee her die Spiegelung recht gut. Wäre es gelungen, einige Male die Farbtöne zu wechseln, hätte die Gestaltung sicher gewonnen.

Huber
Ich möchte noch auf die Architektur eintreten. Herr Romann, Sie haben gefunden, daß die architektonische Gestaltung langweilig sei, und Sie hätten gerne einen Wechsel der Farben gesehen. Meine Herren, ich glaube, daß wir hier ziemlich gleicher Meinung sind, aber ich muß Ihnen doch sagen, daß die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege, Natur- und Heimatschutz, diese einheitliche Farbe bestimmt haben. Bei der Farbwahl ging es darum, die Heiliggeistkirche und das Bürgerspital nicht zu stören. Die Fassade mußte absolut glatt sein, damit keine Profilierungen Kirche und Bürgerspital konkurrenzieren konnten.

Hofer
Der Bahnhof Bern darf nicht isoliert betrachtet werden. Es wird in den nächsten Jahren eine Reihe weiterer Bahnhöfe dazukommen. Beim Bahnhof Zürich kommt es in den nächsten Jahren zum Projektwettbewerb. Der Bahnhof Luzern ist mitten in der Diskussionsphase. Es werden sich dort genau die gleichen Fragen stellen. Vielleicht gelingt es, den Wettbewerb so zu lenken, daß die Gesichtspunkte der Verdichtung der Nutzungen an einem wesentlichen Punkt doch eine Form, eine Intensität bekommen, die den Charakter des Bahnhofes im vollen und vitalen Sinne des Wortes auf das Ganze der Stadt Luzern beziehen. Ich plädiere für die lesbare Stadt im Sinne einer Durchgliederung, die nicht übergeht in eine chaotische oder undifferenzierte Art von Teppich. Wobei ich der Idee des Teppichs, dort, wenn sie richtig liegt, volle Sympathie und volles Einverständnis entgegenbringen möchte. ●

19–21
Nach dem Einkauf in der Altstadt und auf dem Weg zum Parkplatz oder zum Wohnort eine kleine Pause im Café oberhalb der Geleiseanlage
22, 23
Das Bollwerk frei für den Autoverkehr, oder: die verpaßte Chance, hier eine attraktive Verbindung zwischen Bahnhof und Altstadt zu gestalten

Abbildungen und Photos: 1 Vermessungsamt der Stadt Bern; 2 SBB, Bern; 3, 7–9 aus «Der neue Bahnhof Bern», Bauabteilung der Generaldirektion der SBB, Bern 1965; 4, 10, 14, 18, 22 Leonardo Bezzola, Bätterkinden; 6, 11–13, 23 Paul Romann, Zürich; 5, 15–17, 19–21 Beat Schweingruber, Bern