Der Personenbahnhof Bern als Mehrzweckanlage

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **55 (1968)**

Heft 4: **Mehrfache Nutzung**

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-42890

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

Der Personenbahnhof Bern als Mehrzweckanlage



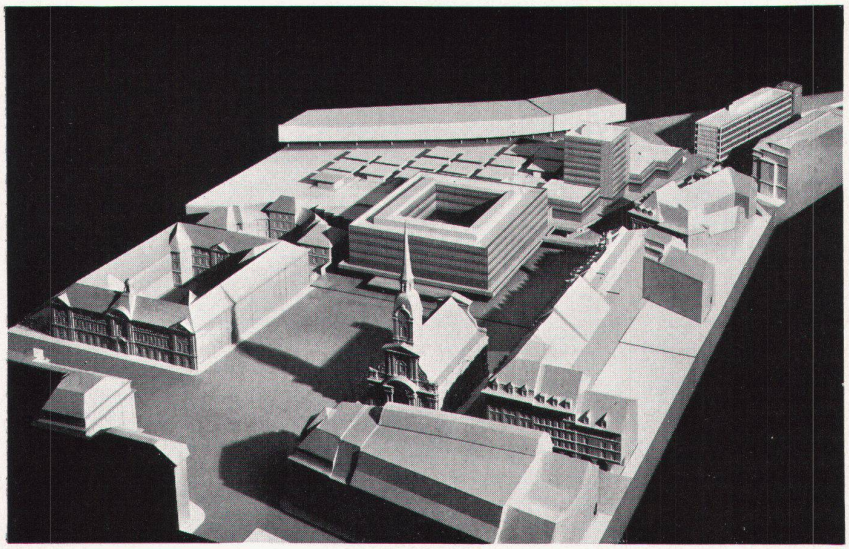
1

Architekten: Bauabteilung der Generaldirektion SBB, teilweise in Zusammenarbeit mit den Baubehörden der PTT und der Stadt Bern

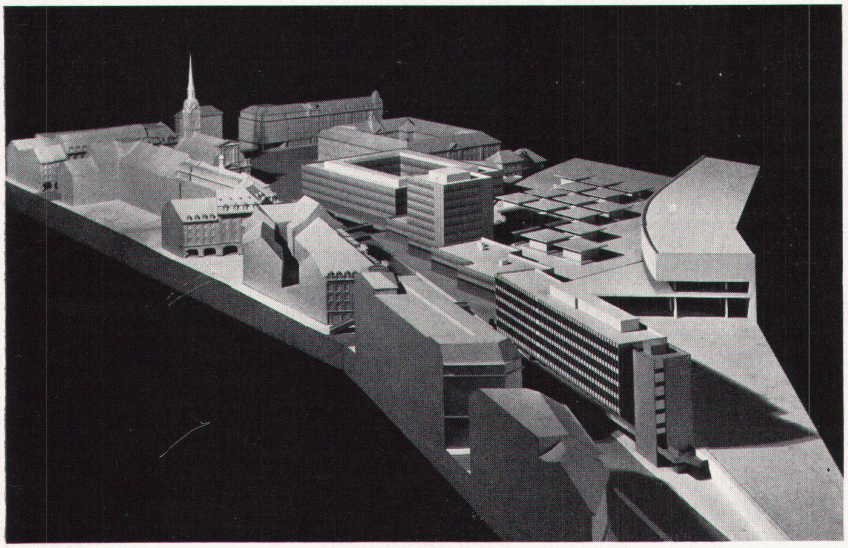
Mit dem Personenbahnhof Bern entsteht in der Schweiz eine Anlage, die in hohem Maße verschiedene städtische Funktionen integriert und damit gewissermaßen zu einem urbanistischen Knotenpunkt wird. Jeder Bahnhof ist mehr oder weniger ein polyvalentes Gebäude; vielerlei Nutzungen und Dienstleistungen vom Zeitungskiosk bis zum Restaurant müssen darin Platz finden. Der neue Personenbahnhof von Bern aber hat eine ganze Anzahl bedeutender baulicher Vorhaben ausgelöst und in seinem Komplex aufgenommen. Ein Teil davon dienen dem Verkehr: neben dem SBB-Bahnhof der Bahnhof der Solothurn–Zollikofen-Bahn, die Postreisestation und schließlich die Pkw-Einstellhallen. Dem Transport im weiteren Sinne sind die umfangreichen Bauten der Post zugeordnet, welche nicht nur die bahngebundenen Ämter, sondern eine ganze «Hauptpost» umfaßt. Schließlich wird die große Deckplatte der Perrons zum Teil durch ein Einkaufs- und Ausstellungszentrum überbaut.

Die Nutzung des Luftraums über Bahnanlagen ist ein Problem, das neuerdings wieder aktuell wird und in aller Welt die Bahningenieure und Städtebauer beschäftigt. Die Eisenbahn, welche die Aufgabe hat, Personen und Güter möglichst nahe zu den Zentren städtischen Geschehens zu transportieren, hat durch die Ausdehnung ihrer Anlagen oftmals die Tendenz, ebendiese Zentren zu zerstören oder zu verlagern. Randlagen am Eisenbahngelände zerreißen erfahrungsgemäß das Gewebe des städtischen Marktes, und nur selten gelingt ein Brückenschlag über die Bahnanlagen hinweg. «Born on the wrong side of the railway-track» ist eine Kennzeichnung, die auch auf dem europäischen Kontinent oftmals anwendbar ist. Deshalb liegt der

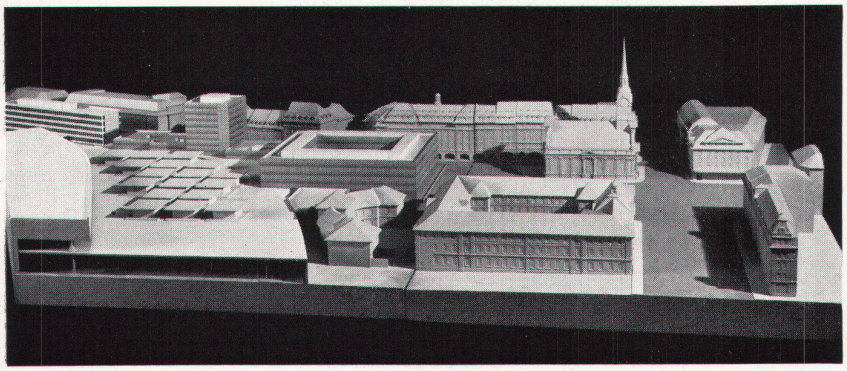
1
Bahnhof Bern. Rechts Schanze und Universität, links altes Bahnhofgebäude, dazwischen die Garage und die künftige Deckplatte mit Ladenzentrum; oben Postgebäude
Gare de Berne. A droite, les remparts et l'Université; à gauche, l'ancienne gare. Le garage et la future grande dalle, avec centre d'achats, se trouvent entre les deux; l'Hôtel des Postes est situé au fond, à gauche
Berne Main Station. Right, old ramparts and University; left, old station building; in between the garage and the future ceiling platform with shopping centre; above, post office building



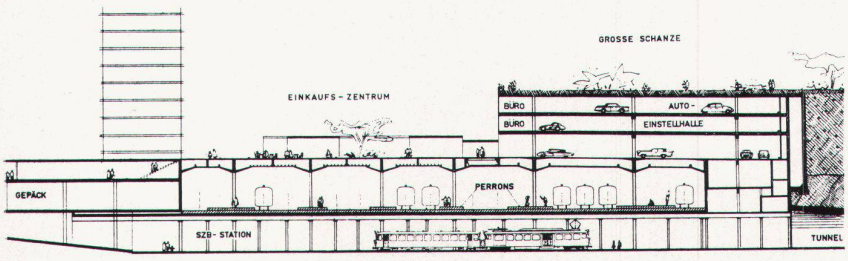
2



3



4



5

Gedanke nahe, die «Stadt» über die Bahnanlagen hinwegzuziehen, wie dieses nun auch in Bern geschehen wird. Im Falle Bern war der Gedankengang freilich zunächst umgekehrt: die vorgesehene Parkterrasse und der Autobusbahnhof bedeckten die Perronanlage nur zu einem Teil. Die vorderen Perrons dem Tageslicht zu öffnen, während die hinteren, unter der Parkterrasse gelegenen beleuchtet werden müssen, hätte einen unbefriedigenden Anblick gegeben. Ebenso fürchtete man einen Graben zwischen der Einstellhalle und dem Postgebäude beziehungsweise der Bahnhofgebäude. So machte man aus der Not eine Tugend und schuf auf dem restlichen Perrondach das Einkaufs- und Ausstellungszentrum, welches nun auch die Einstellhalle selbst und die dort befindlichen vermietbaren Büros sowie die Parkterrasse und die zu ihr führenden Fußgängerwege und die Aufzüge aufwertet.

Der Personenbahnhof Bern entspricht aber noch in einem zweiten Sinne den Forderungen nach Integration, wie sie die amerikanischen Urbanisten – man denke an den Philadelphia-Plan – aufgestellt haben. Er ist, zum ersten Male in der Schweiz, ein «Terminal». Der Terminal ist ein städtebaulicher Knotenpunkt, welcher vertikal die öffentlichen und privaten Transportmittel sowie das Fußgängernetz untereinander verbindet. Im untersten Geschoß wird die SZB als wichtigste Vorortbahn eingeführt; darüber liegen die Perrons der SBB mit direkten Ausgängen zu den Straßen der Altstadt. Über der Perronüberdachung liegt das Einkaufszentrum mit der PTT-Reisestation und der Einstellhalle, alles angelehnt an den Hügel der «Großen Schanze», so daß die oberste Terrasse wiederum ebenerdig in ein städtisches Straßennetz führt.

Interessant sind die Eigentumsverhältnisse dieses Komplexes. Ein Großteil der Grundfläche gehört den SBB; die Gebäude der Post, soweit sie den Boden berühren, gehören der PTT. Das gemischt genutzte Gebäude «Parkterrasse Große Schanze» gehört einer Aktiengesellschaft, welche von den SBB im Baurecht das «Land» auf dem Perrondach und in der Großen Schanze erhalten hat; Inhaber der Aktien sind die SBB, die PTT, der Kanton und die Stadt Bern sowie einige Privatpersonen. Neben den Interessen der Post und der Eisenbahn waren auch jene der Fußgänger zu wahren, welche die Verbindung zwischen Personenbahnhof und Länggaßquartier sowie die Promenadenanlagen auf der Großen Schanze erhalten haben wollten.

Die technischen Belange des umfangreichen Neubaues sind publiziert in der «Schweizerischen Bauzeitung», Nrn. 37, 39 und 47 des Jahrgangs 1966. Red.

2
Modell des Bahnhofneubaues mit Blick auf die Schanze, im Vordergrund Heiliggeistkirche
Maquette de la nouvelle gare, avec vue des remparts et, au premier plan, l'église du Saint-Esprit
Model of the new station building with view onto ramparts. In the foreground Holy Ghost Church

3
Blick vom Bollwerk auf die Schanze und auf das Dach der Deckplatte
Vue du bastion sur les remparts et la toiture de la grande dalle
View from ramparts onto walls and top of ceiling platform

4
Rechts Bubenbergplatz, links Schanze
A droite, place de Boubenberg; à gauche, les remparts
Right, Bubenberg square; left, ramparts

5
Schnitt quer zu den Geleisen
Coupe transversale aux rails
Section perpendicular to the rails

Photos: 1 SBB; 2–4 A. Stebler, Bern