

Bahnhof Bern : alles wird besser : der Bau und Umbau des Bahnhofs Bern erhitzt seit gut drei Jahrzehnten die Gemüter

Autor(en): **Huber, Werner**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **12 (1999)**

Heft 6-7

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-121116>

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.

Bahnhof Bern: Alles wird besser

Ein Volksfest setzte am 25. Mai 1974 den Schlusstrich 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 Grosse 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

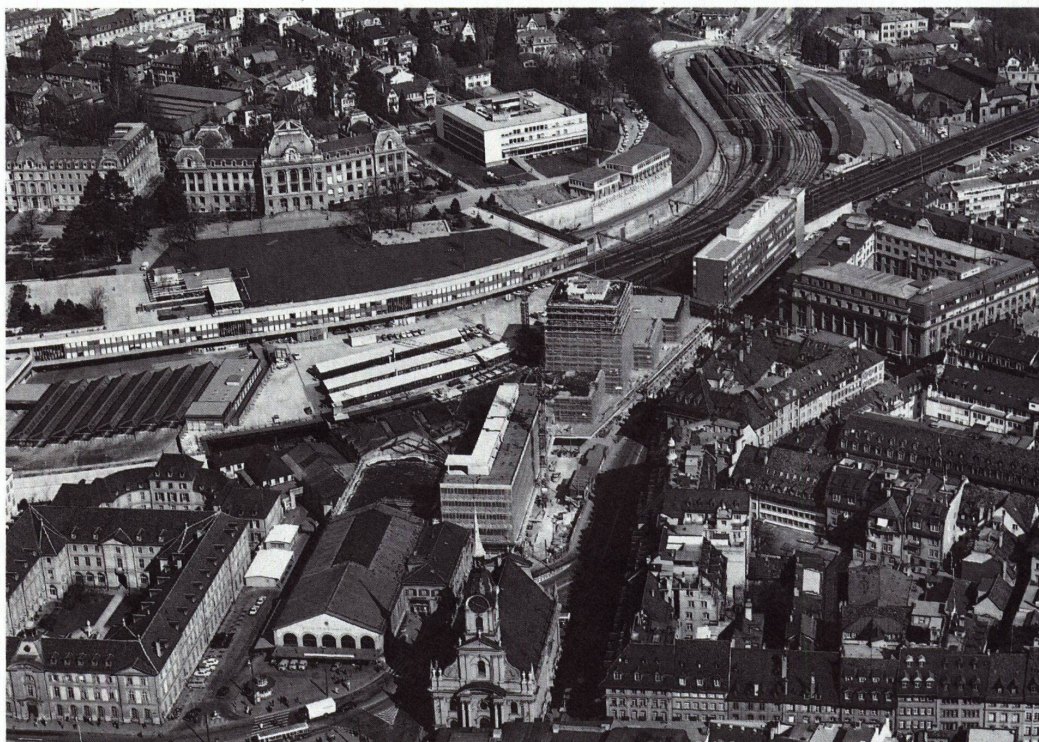
Die typischen Kennzeichen des Bahnhofs Bern, der Perrondeckel und das Parkhaus, verdanken ihr Entstehen der Improvisation: Bereits kurz vor Baubeginn 1957 haben die Architekten Hans

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 Bahnhofsparkhaus 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 Bahnhofsvorfahrt. 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 Grosse Schanze war bloss 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 klappt noch die letzte Lücke, die Postautostation (links auf dem Perrondeckel) ist in Betrieb. Das Dienstgebäude Bollwerk Süd (Turm) ist im Rohbau vollendet. Die alte Bahnhofhalle neben dem Burgerhospital befindet sich im Abbruch



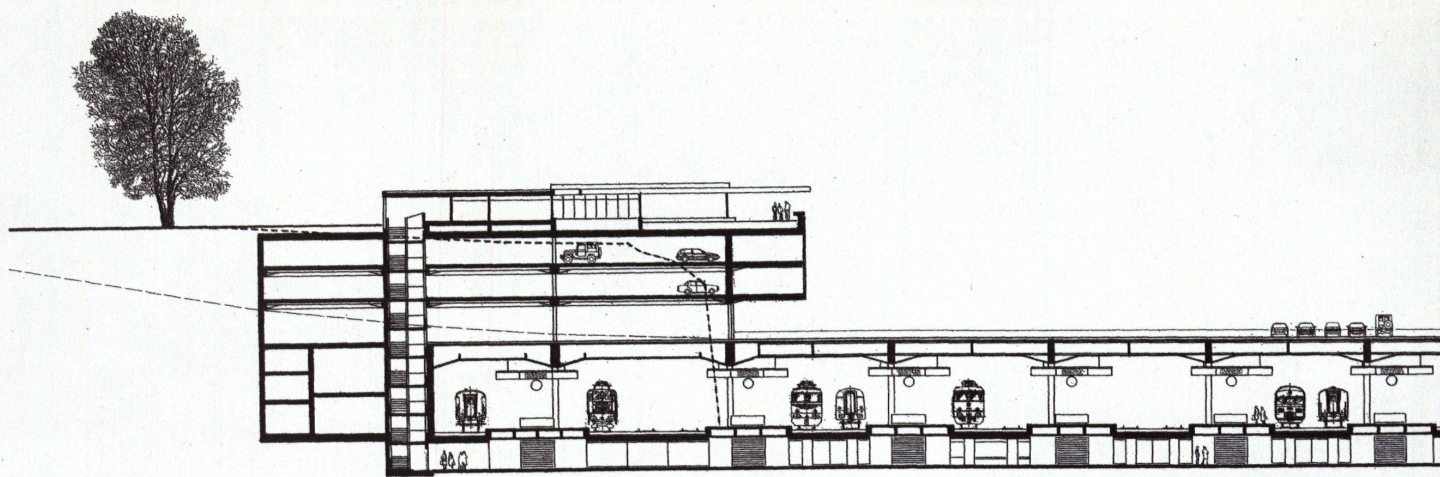


Der Perrondeckel 1964.
Der Verlauf des Parkhauses entspricht
der darunter liegenden Gleiskurve

Bilder: Foto-Service SBB

BAU DES BAHNHOFES BERN

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



noch dieses Jahr die Verbindung zur Grosse 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 wohnt 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 genügen 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 schmalspurigen 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 Warteböden 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 Grosse 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.

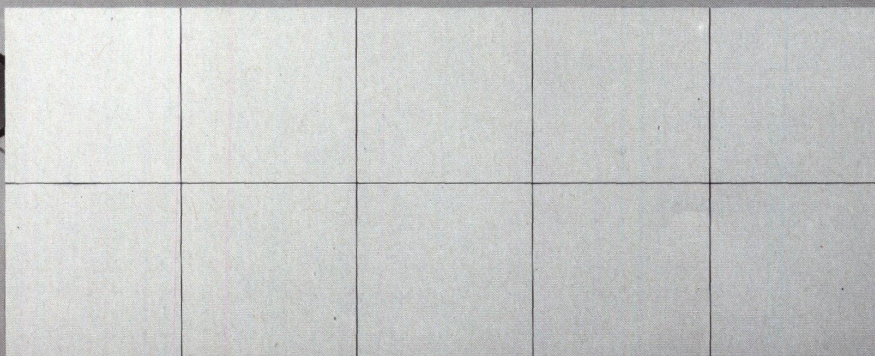
Bau und Umbau des Bahnhofs Bern haben nun seit Jahrzehnten die Gemüter erhitzt. Das wird sich vorerst nicht ändern. Die Grundlage für den gegenwärtigen Umbau bildet der Anfang der Neunzigerjahre erstellte Masterplan. Eine seiner wichtigsten Grundlagen, der Schanzentunnel, hat zwar an einer Volksabstimmung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

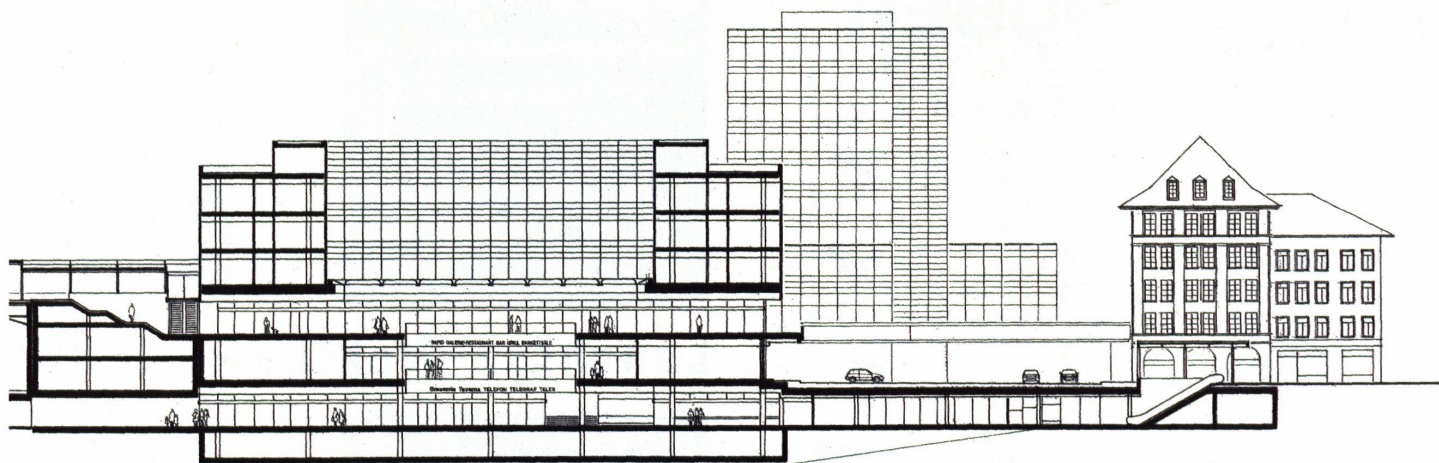
Werner Huber

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 Bahnhofhalle (1998/99): Frank Geiser Architekten, Bern.
Umbau Dienstgebäude Bollwerk Nord (im Bau): Rolf Mühletaler, 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 Aufnahmegebäude (Plan: Werner Huber)

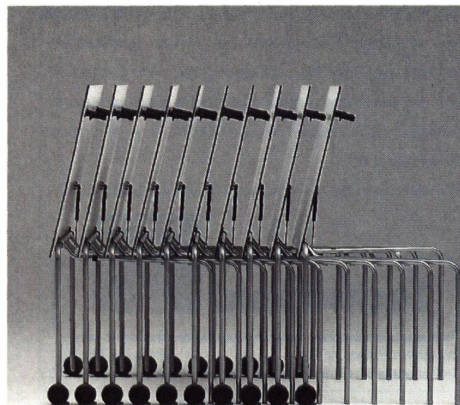


Die Unterführung zwischen Aufnahmegebäude und den Perrons 1966, bevor sie möbliert wurde



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

Bild: Werner Huber



Der multifunktionale Klappptisch S 1080 von Thonet ist rollbar und wird nie getragen.
Eine neue Generation Möblierung überall wo konferiert, 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 schachtelt 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