

Zeitschrift: Mitteilungsblatt / Berner Heimatschutz
Band: - (2001)

Artikel: Bahnhofplatz Bern
Autor: Strasser, Beat
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-836245>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

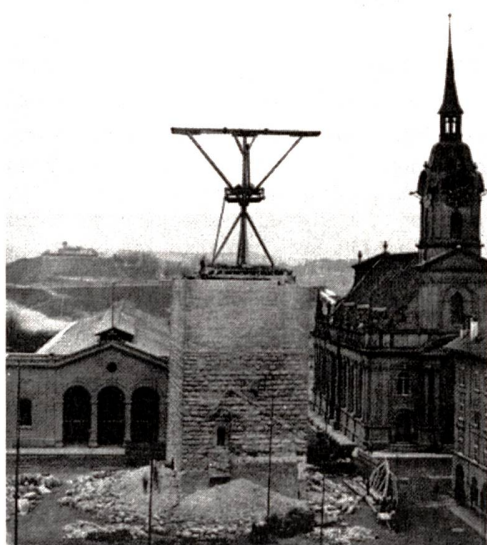
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

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

Bahnhofplatz Bern

Seit es Eisenbahnen gibt, hat Bern ein Problem mit seinem Bahnhofplatz. Im Zuge der Massentourisierung in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts hat sich dieses Problem verschärft und deshalb wird seit langem nach Lösungen zur Bewältigung der rollenden Verkehrsflut gesucht. Anfänglich war dies zumindest technisch noch machbar – der Verkehr konnte durch weitere «Optimierungen» stets «verflüssigt» werden. Zunehmend ging dies aber zu Lasten der städtebaulichen Situation. Mit Masterplan und Schanzentunnel schien die Lösung des Problems näher gerückt zu sein. In Anbetracht der hohen Kosten entschied sich das Volk allerdings lediglich für die «kurzfristigen Übergangslösungen». Konsternation und lähmender Schock war die Folge und seither wird in diesem Raum wieder an zahlreichen Punkten technisch experimentiert. Der Leidensdruck und Unmut in der Bevölkerung wuchs schliesslich ins schier Unerträgliche. Vor diesem Hintergrund wurde mit Enthusiasmus erneut ein Wettbewerb lanciert. Gemäss der Einleitung zur Aufgabenstellung «[...] wurde ein Prozess in Gang gesetzt, der in der Stadtbaugeschichte Berns einem Meilenstein gleichkommt»¹.



An der Peripherie der Stadt werden zur selben Zeit bedeutende bauliche Vorhaben Gestalt annehmen. Im Osten entsteht nach einem differenzierten Entwurf von Meister Renzo Piano das Paul-Klee-Zentrum; es wird einen neuen kulturellen Schwerpunkt und grossen Publikumsmagneten ins Stadtgefüge setzen. Daniel Libeskind sorgt am westlicher Siedlungsrand mit dem Einkaufs- und Freizeitzentrum «Nexus» für Aufsehen. Bereits wird davon geschwärmt, wie dereinst die Besucher aus hunderten von Kilometern nach Brünnen fahren werden, um sich zu vergnügen – ein kommerzieller Magnet. In Anbetracht solch zentrifugaler Kräfte ist die Erwartungshaltung bei Fachleuten und der interessierten Öffentlichkeit für den Raum Bahnhof besonders ausgeprägt. Es ist klar: nun muss auch im Zentrum unserer Stadt etwas Grosses geschehen. Der «Big Bang» ist gefragt.

Die am Wettbewerb beteiligten Planungsteams sind sich dessen wohl bewusst und entwickeln hochfliegende Ideen. Auch das Preisgericht nimmt seine Aufgabe ernst, enttäuscht das Publikum nicht und setzt ein Projekt mit grosser Geste auf den ersten Rang²: Kernpunkt ist ein gigantisches Glasdach, das den Bahnhofplatz nahezu in seiner gesamten Fläche überspannt. Unweigerlich werden wir an unsere Studienreisen nach Barcelona vor etwa zehn Jahren erinnert. Begeistert sind wir damals mit Eindrücken von grosszügigen Schattendächern über den Plätzen dieser Stadt nach Hause gekommen.

Programmatisch ist das Kennwort des Siegerprojekts –

Tschou statt Tschüss

Das Glasdach ist nach unten teilweise verspiegelt. Die Bewegungen auf dem Platz werden dadurch nicht nur akustisch, sondern auch optisch reflektiert. Bezüglich der Verkehrsführung halten sich die Verfasser getreu an das sogenannte Referenzprojekt, das heisst, die Linienführung des rollenden Verkehrs verläuft diagonal über den

Beat Strasser, Architekt,
Mitinhaber eines Architekturbüros in Bern.

¹ Zitat aus dem Bericht des Preisgerichtes vom 29. März 2001.

² «Tschou statt Tschüss»; Architekten: Marchisella & Wellmann, Zürich; Kunst: Markus Weiss, Zürich; Landschaft: ASP Atelier Stern und Partner AG, Zürich; Statik: Guha & Imre, Meilen; Verkehr: Peter J. Guha AG, Zürich; Haustechnik: Lippuner & Partner AG, Grabs; Elektroplanung: Dumont Schneider SA, Grand-Lancy.



oben:
Computeranimation,
Blick vom Bubenber-
gplatz in Richtung
Spitalgasse.
(Marchisella & Well-
mann, Zürich)

unten:
Vogelschau des
Bahnhofplatzes, 2001.
(Foto: Berner Zeitung,
Andreas Blatter)

Seite 24, unten:
Abbruch des Christof-
felturms, 1865. Links
der 1858–60 erbaute
Kopfbahnhof.
(INSA, Bd. 2, S. 351)

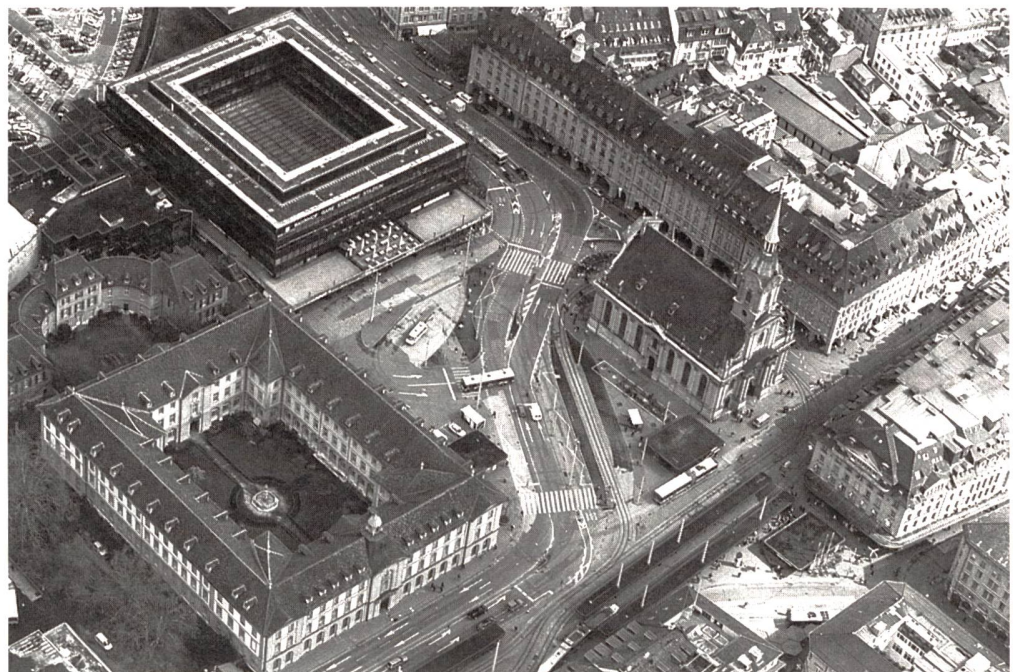
Platz. Das Dach löst die Verkehrsprobleme aber in keiner Weise, es lenkt lediglich von diesen ab. Also verbessert die Jury die wenig innovative Lösung, entnimmt anderen Wettbewerbsbeiträgen die Verkehrsführung entlang der Platzränder und implantiert sie kurzerhand in das Siegerprojekt.

Ein weiteres Problem des Bahnhofplatzes haben die Planverfasser erkannt: die Unterführung. Der Platz ist heute – und in Zukunft – zweigeschossig. Die Passanten können in der bedrückenden Unterwelt kaum wahrnehmen, was oben geschieht. Auf Wegweiser angewiesen irrt man durch das unterirdische Labyrinth, taucht irgendwo durch eine enge Öffnung wieder ans Tageslicht, hat jedoch in der Zwischenzeit längst die Orientierung verloren. Das Angebot des siegreichen Entwurfes ist neben der gestalterischen Verbesserung der Schaufenster und Geschäfte eine Videoprojektion an der Decke der Christoffelunterführung; eine High-Tech-Lösung, welche die Jury zwar bemerkenswert findet, gleichzeitig aber feststellt, dass sie aus Kostengründen kaum rea-

lisierbar sein wird. Die Unterführung bleibt somit räumlich ähnlich unattraktiv und unübersichtlich, wie wir sie heute bereits kennen.

Die zur Zeit unbefriedigende stadträumliche Situation wird mit diesem Projekt nicht verbessert. Nach wie vor besteht ein schwer fassbarer Raum, der in Zukunft allerdings nach oben zusätzlich begrenzt sein wird. Auf Grund der Dimension des Glasdaches wird die Sicht auf die historischen, den Platz begrenzenden Bauten empfindlich beeinträchtigt – die Heiliggeistkirche wird geradezu entzweiggeschnitten. Auf die Spitalgasse, die bestimmende städtebauliche Hauptachse der Altstadt, nimmt das Dach keinen Bezug.

Zum erstrangierten Entwurf hat es unter den übrigen Beiträgen des Wettbewerbes durchaus auch qualitativ hochstehende Alternativen gegeben. Als Beispiel sei das Projekt auf dem dritten Rang³ erwähnt. Es enthält einen interessanten Lösungsansatz, wie mit einfachen Mitteln das Zusammenwirken der beiden Ebenen – Unterführung und Platz – thematisiert und mit kommuni-



³ «Rauf (&) runter»;
Architekten: Atelier 5
Architekten und
Planer AG, Bern.

kationsfördernden Nutzungen in der Unterführung der Ort zu einem neuen, urbanen Treffpunkt aufgewertet werden könnte. Wie in anderen Projekten auch, schlagen die Verfasser eine Verkehrsführung entlang der Platzränder vor.

In diesem Entwurf wären visionäre Ansätze zur Behebung der Bahnhofplatzmisère vorhanden gewesen, die sich nicht nur in einer grossen Geste erschöpft hätten.

Wettbewerbskultur

Die Durchführung eines Wettbewerbes ist nach wie vor das tauglichste Instrument, um qualitativ hochstehende städtebauliche und architektonische Lösungen zu erreichen, und zudem ein demokratischer Weg zur Entscheidungsfindung. Allerdings müssen im Vorfeld die Rahmenbedingungen sehr sorgfältig ausgelotet werden. Bei der Durchführung übernimmt die Jury eine grosse Verantwortung. Im vorliegenden Fall ist es daher schwer verständlich, wenn sich dieses Preisgericht bei der Abgabe von Empfehlungen wie in einem Supermarkt bedient. Ohne Skrupel wird das erstrangierte Projekt durch interessante Elemente unterlegener Entwürfe angereichert⁴. Störende oder unzweckmässige Teile werden kurzerhand «amputiert»⁵. Wenn die politischen Behörden im Rahmen der Umsetzung des Resultates dies noch fortsetzen⁶, wird in bedenklicher Weise einer Erosion unseres hochstehenden Wettbewerbswesens Vorschub geleistet. Die Folgen sind gravierend.

...und Tschüss

Vom Siegerprojekt bleibt also lediglich das monumentale Spiegeldach. In Computeranimationen wird es aus verschiedenen Blickwinkeln dargestellt. Fast auto- und menschenleer ist der Raum auf diesen Bildern. In Wirklichkeit wird allerdings auf dem Platz einiges mehr los sein. Würde es eine Verbesserung der Situation bedeuten, wenn alles, was geht, rollt und lärmt, im spie-

gelnden Himmel perpetuiert wird? Wären die Stützen wirklich so schlank, wie sie gezeigt werden? Ist die Aussage der Architekten, dass das Dach den Blick auf die umliegenden historischen Bauten kanalisiert und schärft, nicht etwas gar euphemistisch? Würde das Dach in der dargestellten Filigranität den enormen Windkräften standhalten? Ist nicht zu erwarten, dass infolge des ungenügenden Witterungsschutzes später wieder neue, kleinere Schutzdächer auf dem Platz erstellt werden? Viele Fragen wären noch zu diskutieren.

Am 10. Juli 2001 konnten wir der Presse entnehmen, dass der Gemeinderat entschieden hat, den Bahnhofplatz (vorerst?) ohne das millionenschwere Glasdach zu sanieren. Aber für eine weit grössere Summe werden einmal mehr kleine Korrekturen am heutigen Zustand vorgenommen. In städtebaulicher Hinsicht und als urbaner Lebensraum bleibt der Bahnhofplatz wohl auf längere Sicht ein Flickwerk.

Die in Wettbewerben engagierten Architekten und Planer sind um eine Illusion ärmer. Die Stadt Bern dagegen ist um eine nicht gebaute Vision reicher.

Beat Strasser

unten:
Computeranimation,
Blick in Längsrichtung
des Daches.
(Marchisella & Wellmann, Zürich)

⁴ z.B. Verkehrslösung, Verbindungen Platz – Unterführung.

⁵ z.B. Videoprojektion an der Decke der Unterführung.

⁶ z.B. vorläufiger Verzicht auf das Glasdach.

