

# VOM HL. CHRISTOFFEL ZUR GLASWELLE



01 Bahnhofplatz mit Baldachin, Ansicht vom Bahnhof (Bilder: js/Red.)

Schutt, Lärm, Staubwolken, Verkehrs-umleitungen und leicht ratlose Fussgänger auf der Suche nach einer Passage durch das Bauchaos prägten ab Mai 2007 den Bahnhofplatz in der Stadt Bern. Das damalige Getöse ist heute vergessen, denn inzwischen hat Bern seinen Bahnhofplatz wieder, mit neu gestalteter Christoffelunterführung, Durchgangsverkehr wie gehabt und grossem Glasdach, damit die Passagiere von drei Tram- und einer Buslinie keine nassen Köpfe bekommen.

Der Hauptbahnhof Bern steht mitten im Zentrum der Stadt, eingezwängt zwischen der Grossen Schanze, dem Durchgangsverkehr und der Altstadt. Er ist nach Zürich der Bahnhof mit der zweitgrössten Personenfrequenz und galt noch in den 1970er-Jahren mit seiner weit verzweigten Personenunterführung mit Läden und Dienstleistungsbetrieben als modernes Vorzeigobjekt. Heute ist der legendär gewordene Gumminoppenboden verschwunden, die zahlreichen Ein- und Ausgänge der gesamten Anlage sind übersichtlicher geworden, die Personenunterführungen saniert und neu gestaltet. Der gläserne Baldachin, der sich quer über den Platz schwingt, ist

sichtbarster Teil aller Neuerungen. Das, was an diesem Bauwerk grundsätzlich neu ist und es zum Funktionieren bringt, bleibt aber eher im Verborgenen. Es sind die Leistungen der Ingenieure, die mit Verkehrsführung, Haustechnik, Sicherheit, Beleuchtung usw. diesen Durchlauferhitzer für Pendler, Reisende und Müssiggänger zum Funktionieren brachten.

## ORCHESTRIERTES VORGEHEN

Projekt und Ausführung der Arbeiten zum neuen Bahnhofplatz in Bern wurden als Totalunternehmerleistung ausgeschrieben. Die Bauherrngemeinschaft setzte sich aus Ämtern der Stadt und weiteren Interessierten zusammen (siehe Kasten). Die Gemeinschaft der Totalunternehmen unterstand der Leitung der Walo Bertschinger. Der Auftrag bestand aus folgenden Teilprojekten:

- Erneuerung der Strassenzüge auf dem Platz und der Umgebung
- Erneuerung der Anlagen für den öffentlichen Verkehr auf Strassen und Schienen
- Totalsanierung der erdverlegten Werkleitungen für Wasser, Gas und Elektrizität von Energie Wasser Bern (EWB)
- öffentliche Beleuchtung, Bau des Baldachins sowie Umgebungsarbeiten und Bepflanzung.

Dazu kamen die notwendigen Anpassungen (vor allem Zuleitungen) an bestehenden Gebäuden der näheren Umgebung, vorab im Bereich Hirschengraben, Bubenbergplatz, Bahnhofplatz und in der Spitalgasse. Insgesamt haben die mit dem Umbau Bahnhofplatz verbundenen Arbeiten 16 Monate gedauert. Rund 100 Mio. Franken wurden in diese erneuerte Visitenkarte der Stadt investiert, Drittprojekte wie Velostation, Passerelle oder Bollwerk inbegriffen. Das Bahnhofplatzprojekt allein kostete 80 Mio. Franken, wovon die Stadt Bern rund 60 Millionen übernimmt.

Die Kennzahlen dieser Grossbaustelle geben einen Begriff von der Grösse des Eingriffs mitten in der Stadt Bern. Mit insgesamt 46000 m<sup>2</sup> entsprach die neu bebaute Oberfläche neun Fussballfeldern. Dazu kam die Christoffelunterführung mit 8000 m<sup>2</sup>. Für den neuen Strassenbelag wurden 11000 t Material eingebracht, was rund 600 Lastwagenladungen entspricht. Die neu verlegten Gleise für das Tram messen 2.3 km. Hätte man die 25000 m<sup>3</sup> Material aus dem Strassenabbruch auf dem Bundesplatz entsorgt, wäre der Haufen 10 m hoch geworden. 5000 t machte allein das Ausbaumaterial (Asphalt, Metall, Gussrohre, Kunststoffe) aus. Entsorgt wurden zudem 30 km Elektrokabel.



02+03 Der Baldachin von der Altstadt aus sowie Blick Richtung Bahnhof und Heiliggeistkirche

## SHOPPING IM UNTERGRUND

Die Christoffelunterführung glich in den letzten Jahren mehr und mehr einem Sammelbecken für Alkoholiker und Randständige, teilweise sogar mit leerstehenden Schaufenstern, weshalb die PassantInnen dieses Wegstück möglichst rasch hinter sich brachten. Eine Empfehlung für die Stadt war das nicht. Dies hat sich nun radikal geändert. Ein helles und übersichtliches Raumkonzept gibt ein Gefühl der Sicherheit. Die Tragstruktur wurde verstärkt, ein Terrazzoboden wirkt sauber und grosszügig, die früher reichlich vorhandenen Nischen sind verschwunden und die technischen Anlagen auf dem neusten Stand, inklusive ganzflächig wirksamer Sprinkleranlage. Mit 2700 m<sup>2</sup> vermietbarer Ladenfläche wird ein jährlicher Mietzins ertrag von über 5 Mio. Fr. erzielt, 1 Mio. mehr als budgetiert. Allein die Lagerfläche wirft einen Ertrag von 92000 Franken ab.

Fünfzehn neue Ladengeschäfte haben sich eingemietet, und die schon längst fällige direkte Verbindung zum nebenan gelegenen Warenhaus Loeb ist errichtet. Die Treppen und Rolltreppen weisen nun alle in die gleiche Richtung, so wie jene in der vor einiger Zeit umgestalteten Bahnhofhalle. Sie lassen Ankommende und Abfahrende nicht mehr an der Gehrichtung zweifeln.

Der Tunnel zur Schwanengasse und zur Bogenschützenstrasse sichert die Warenanlieferung. Im zweiten Untergeschoss findet sich die Haustechnikzentrale mit Aggregaten für die Be- und Entlüftung der Unterführung, Installationen für Warm- und Kaltwasserversorgung sowie für die Elektrohauptverteilung und die Beleuchtung. Ein Zu- und Abflutkanal führt über das frühere Milchgässlein vorbei am Burgerspital zu den dazugehörigen Kaminen bis auf Höhe der Postautoplattform über dem Bahnhof.

## DER BALDACHIN

Weithin sichtbares Zeichen für den neuen Bahnhofplatz ist das Glasdach, das nun als Baldachin bezeichnet wird. Der Begriff kommt vom mittelhochdeutschen Wort Baldach für Bagdad und bezeichnet einen ehemals dort gefertigten Goldbrokat, der für Betthimmel begehrt war. In der Architektur meint ein Baldachin eine prunkvolle Überdachung. Architekt Valentino Marchisella von der Planergemeinschaft für den Bahnhofplatz erläutert Form und Funktion dieses meistdiskutierten und lange Zeit in Bern umstrittenen Bauteils des Sanierungsprojektes. Er sieht das Glasdach als Zeichen, das aus städtebaulicher Sicht den Weg vom Bahnhof zur Tram- und Bushaltestelle markiert und sozusagen das

## WIEDER EINE WELLE FÜR BERN

(js) Innerhalb weniger Jahre hat Bern gleich drei wellenförmige Bauten erhalten. Im Juni 2005 wurde das in die Hügel gebettete Zentrum Paul Klee von Renzo Piano eingeweiht, im Herbst folgte die elegant von Perrondächern umschlungene Bahnhofsplanerelle von smarch (Ursula Stücheli, Beat Mathis), nun wurde der erneuerte Bahnhofplatz samt Unterführung und geschwungenem Glasdach eröffnet. Der so genannte Baldachin hatte im Vorfeld für Aufregung gesorgt, unter anderem wegen der Befürchtung, er könnte die denkmalgeschützten Bauten am Platz in ihrer Wirkung beeinträchtigen. Diese Befürchtung war, wie sich heute zeigt, durchaus berechtigt. Die Heiliggeistkirche wirkt bedrängt und ist unter dem Dach fast nur noch als verzerrte Spiegelung zu sehen; von der Spitalgasse aus tritt die Welle als unmotivierter Riegel in Erscheinung – ein liebloser Abschluss für die als Unesco-Weltkulturerbe eingestufte Altstadt. Punkto Funktionalität ist das Dach konventionellen Wartehäuschen unterlegen: Wegen seiner Höhe taugt es nur bedingt als Regenschutz, ein Windschutz fehlt ganz. Ob sich die grosse Geste wirklich gelohnt hat?

Tor zur Stadt wird. Ursprünglich stand da ja auch der Christoffelturm. In erster Linie wird der Baldachin als Überdachung der Umsteigeplattform und damit als Wetterschutz empfunden. Die Stahl-Glas-Konstruktion ist 85 m lang, 11 bis 41 m breit und zwischen 3 und 10 m hoch.

Das Tragwerk aus Stahl ist geschweisst und doppelt gekrümmt (horizontal und vertikal). Es besteht aus zwölf eingespannten und gestrichenen Stahlstützen, aus in Querrichtung verlaufenden Primärträgern und Sekundärträgern in Längsrichtung. Die Tertiärträger sind in Querrichtung angeordnet. Insgesamt wurden rund 230 t Stahl verbaut. Ein mehrschichtiger Rostschutz garantiert die Langlebigkeit. Die Glasfläche beträgt insgesamt 2350 m<sup>2</sup>. Unter die Stahlkonstruktion wurden total 528 Gläser mit einer durchschnittlichen Glasgrösse von 1.3 x 4.0 m und einem Gewicht von jeweils rund 300 kg gehängt. Diese Gläser werden von insgesamt 3900 Punkthaltern (acht Stück pro Glas) gehalten. Es handelt sich um ein Verbundsicherheitsglas aus zwei 12 mm dicken teilvorgespannten Gläsern. Die dazwischen eingeschweissten vier Folien können allenfalls gebrochene Gläser während mindestens 48 Stunden halten. Dies reicht aus, defekte Gläser zu entfernen bzw. auszuwechseln.

Die Gläser halten strenge statische Sicherheitsvorgaben ein.

Ein feiner, auf die Glasunterseite gedruckter Punktraster übernimmt verschiedene Funktionen. Er entspiegelt die Glasunterseite, was u. a. verhindern soll, dass Vögel gegen das Glas fliegen. Gleichzeitig bildet dieser Punktraster einen sommerlichen Hitzeschutz, und er vermindert durch seine hellgraue Farbe das subjektive Schmutzempfinden. Denn eine Verschmutzung des Baldachins wird stattfinden, steht er doch an einem sehr exponierten Ort. Der Baldachin ist für Reinigungsarbeiten und Wartung begehbar. Mittels Ultraschall sollen Tauben ferngehalten werden, ein System, das beim Messeturm in Basel bereits eingesetzt ist.<sup>1</sup> Am Glasrand verhindert ein Heizkabel Vereisung, und ein so genannter Verwehschutz hält Regentropfen oder Schnee zurück.

## DER PLATZ ALS PLATZ

Zürich besitzt den Bahnhof mit den grössten Frequenzen, nämlich 300000 Personen täglich. Bern steht vor Basel und Winterthur mit rund 145000 Personen täglich an zweiter Stelle. Aber an individuell wahrgenommener Intensität übertrifft Bern sicherlich Zürich:

Auch nach dem Umbau wirkt die Gesamtlage eng, speziell in Spitzenzeiten und wenn die Halle noch mit Zusatzaktivitäten gefüllt ist. Die stadtbernerische Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Regula Rytz, hat diesen Umbau des Bahnhofs und vor allem des Bahnhofplatzes als «Operation am offenen Herzen» bezeichnet. In der Tat hat diese grosse und mitten im Zentrum der Stadt Bern liegende Baustelle während eines Jahres die Bevölkerung zu erheblichen Umwegen gezwungen, hat förmlich Staub aufgewirbelt und auch zum Bewusstsein gebracht, wie sehr wir alle von technisch einwandfrei geplanten, gebauten und funktionierenden Systemen abhängen. Wir vermissen sie schmerzlich, wenn sie wegfallen, und betrachten sie sofort wieder als selbstverständlich, wenn sie da sind.

Vor dem Bahnhof Bern zirkulieren im Schnitt täglich 22000 Fahrzeuge. Während der langen Monate der Totalsperrung hat sich dieser Verkehr über Tangenten und Quartiere mehr oder weniger reibungslos anderweitig verteilt. Was Wunder, wenn nun eine Initiative für einen autofreien Bahnhofplatz in recht kurzer Zeit die notwendige Unterschriftenzahl zusammengebracht hat. Die Initiative könnte

zwar Erfolg haben, aber ganz verkehrsfrei wird der Platz kaum werden, ist er doch von täglich 3000 Bus- und Tramfahrten tangiert, und auch Feuerwehr, Sanität und Polizei benötigen kurze Wege. Doch wäre der Platz als Platz eine gute Sache, selbst wenn der Baldachin heute die Sicht in nord-südlicher Richtung verstellt.

**Charles von Büren**, Fachjournalist SFJ  
bureau.cvb@bluewin.ch

### Anmerkung der Redaktion

1 Wie gut so genannte Ultraschall-Vergrämungsgeräte (wie sie gelegentlich auch gegen Kleintiere wie Ratten oder Mäuse angepriesen werden) zur Taubenvertreibung nützen, ist gemäss Martin Obrist, Bioakustiker an der Eidg. Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft (WSL), nicht klar. Stören sie zudem die Fledermäuse, die im Ultraschallbereich kommunizieren? Laut Obrist liegen die Signale sicher im Hörbereich dieser Tiere. Andererseits sei bekannt, dass sie erst bei sehr hohen Schallintensitäten und zeitlicher Simultaneität mit den Ortungslauten Probleme bekommen. Im kommenden Jahr soll eine Arbeit den Einfluss derartiger Geräte auf Fledermäuse untersuchen. Weitere Informationen:  
Martin Obrist, WSL, martin.obrist@wsl.ch.

## GESTALTUNG BAHNHOFPLATZ

- **Projektverfasser und gestalterische Leitung:** Planergemeinschaft Bahnhofplatz Bern: marchwell Architekten (Valentino Marchisella und Caspar Wellmann), Zürich; BSR Architekten (Bürgi, Schärer, Raaflaub), Bern; Atelier 5 Architekten und Planer, Bern
- **Gesamtprojektleitung:** Emch+Berger AG Gesamtplanung Hochbau, Bern, Leitung: Francis Racine
- **Qualitätssicherung:** Bep AG Ingenieure und Planer, Bern
- **Verkehrskoordination:** smt ag, Ingenieure und Planer, Bern

### Bauunternehmungen

- **Neuer Bahnhofplatz, Totalunternehmer:** Walo Bertschinger AG, Zürich; Stucki AG, Bern; Ramseier AG, Bern; Wirz AG, Bern; Furrer + Frey AG, Bern;
- Planerteam:** Diggelmann + Partner AG, Bern; Riesen & Stettler AG, Urtenen-Schönbühl; Ostwald + Grunder AG, Burgdorf; Delley + Partner AG, Bern; Amstein + Walther Bern AG, Bern; CSD Ingenieure & Geologen AG, Liebefeld; Walt + Galmarini AG, Zürich
- **ARGE Tramwendescheifen:** Kästli AG, Bern; Marti AG, Bern; Weibel Hans AG, Bern; Astrada AG, Bern

- **Bahnhofplatz Ost:** Walo Bertschinger AG, Bern
- **ARGE Milchgässli:** Implenia AG, Bern; Frutiger AG, Thun; Marti AG, Bern; Weibel AG, Bern
- **Baldachin:** Konstruktion Stahlbau: Fa. Tuchschnid, Frauenfeld; Glas: Glas Troesch
- **Kommunikation:** Polyconsult AG, Bern

**Beteiligte Fach- und Verwaltungsstellen:** Abfallentsorgung der Stadt Bern, Amt für Umweltschutz der Stadt Bern, Archäologischer Dienst des Kantons Bern, Bauinspektorat der Stadt Bern, Berufsfeuerwehr der Stadt Bern, Bundesamt für Bauten und Logistik, Denkmalpflege der Stadt Bern, Desk Veranstaltungskoordination der Stadt Bern, Fachstelle für Sicherheit im öffentlichen Raum, Bern, Gewerbebehörde der Stadt Bern, Stadtgärtnerei Bern, Stadtplanungsamt Bern, Stadtpolizei Bern, Tiefbauamt der Stadt Bern, Verkehrsplanung der Stadt Bern, Vermessungsamt der Stadt Bern

[www.bahnhofplatz08.ch](http://www.bahnhofplatz08.ch)

### BUCH

Bernhard Giger und Hansueli Trachsel: «Ankommen in Bern». Kommentierte Bildergeschichte der letzten 150 Jahre. Stämpfli Verlag, Bern 2008. 124 Seiten, 44 Franken, ISBN 3727211946

## ZEITTADEL ZUM BAHNHOF BERN

**1857** erster Eisenbahnanschluss an Bern bis zum Wylfeld; **1860** erster Personenbahnhof am jetzigen Standort; **1864–1865** Abbruch des Christoffelturms beim Eingang zur Altstadt; **1950** Ideenwettbewerb für einen neuen Bahnhof; **1956** Gemeindeabstimmung mit dem Beschluss, den Bahnhof nicht an die Laupenstrasse zu verlegen, sondern am alten Standort neu zu bauen; **1957–1974** Bau der neuen Anlage mit Personenunterführungen unter dem Bahnhofplatz; **2001** Wettbewerb für die Gestaltung des Bahnhofplatzes Bern. Siegerprojekt: «Tschou statt Tschüss» von marchwell Architekten, BSR Architekten und Atelier 5; **2004** Einführung von Bahn 2000, Steigerung des Bahnverkehrs in Bern um 20%; **2005** Zustimmung für einen Baukredit von 60.8 Mio. Fr. für Umbau und Sanierung des Bahnhofplatzes; **2006** Vorliegen der Baubewilligung; **14. Mai 2007** Totalsperrung des Bahnhofplatzes, Umleitungen für Bus und Tram; **9. Dezember 2007** Wiedereröffnung Bahnhofplatz für Bus und Tram; **6. April 2008** Eröffnung des sanierten Platzes für den motorisierten Individualverkehr; **31. Mai 2007** Eröffnung des neuen Bahnhofplatzes