

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 21 (2008)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Das Wunder von Bern : Bahnhofplatz  
**Autor:** Huber, Werner  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-123510>

### **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:** 31.03.2025

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

# Das Wunder von Bern

Text: Werner Huber  
Fotos: Alexander Gempeler

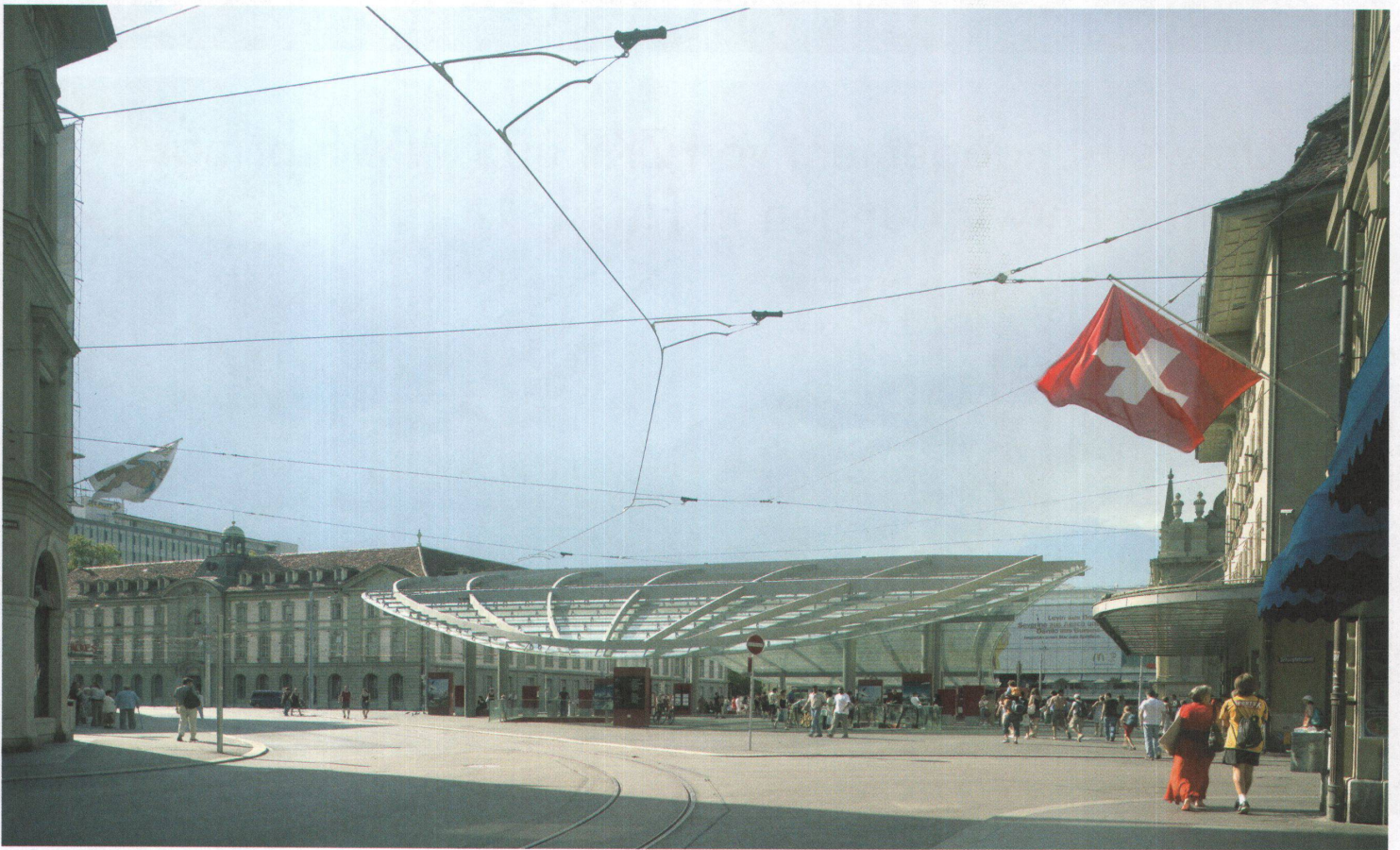
Nach jahrelangen Auseinandersetzungen hat die Stadt Bern den Bahnhofplatz und die Christoffelunterführung umgebaut. Das Glasdach war heftig umstritten, doch nun sind alle froh. Die Querelen sind jedoch noch nicht vorbei, denn der autofreie Platz ist wieder auf dem Tapet.

Das hat es in Bern seit Menschengedenken nicht gegeben: In Sachen Bahnhofplatz sind alle einer Meinung. Selten vermag ein Neubau einen Ort so positiv zu verändern. Der Baldachin, das Glasdach, hat es geschafft. Seit Ende Mai ist er Tramwarte Halle und Platzdach, Ordnungselement und Wahrzeichen, Verbindung und Zäsur in einem – und schliesslich die Lösung einer Gleichung mit unzähligen Unbekannten. Der Baldachin ist der gebaute Kompromiss, dem man das nicht ansieht.

Doch damit nicht genug: Neu gestaltet ist auch die Christoffelunterführung und der Projektperimeter reichte vom Hirschengraben bis in die Spitalgasse, vom Bollwerk bis zur Christoffel- und Schwanengasse. Der Auslöser für die Arbeiten waren die abgefahrenen Tramschienen, die alten Leitungen und das lecke Dach der Unterführung unter dem Bahnhofplatz. Planerisch und architektonisch war der Platz schon bei seiner letzten Einweihung 1976 veraltet. 32 Jahre mussten die Fussgänger den Häusern entlang schleichen oder in den Untergrund abtauchen.

## Das Dach gliedert die Fläche

Jetzt sind die Karten neu gemischt. Die Achse über den Bahnhof- und den Bubenbergplatz ist zwar noch immer eine Durchgangsstrasse, doch die Zahl der Fahrspuren wurde reduziert und der Verkehr wird nun dem Platzrand entlang geführt. Aus den beiden früheren Restdreiecken wurde eine rechteckige Fläche. Die viergleisige Tramhaltestelle, die einst die ganze Länge des Bubenbergplatzes einnahm, ist an einem Ort konzentriert. Schön und gut, mag man sich angesichts der neuen Flächenaufteilung sagen. Doch braucht es da den Baldachin? Ja, es braucht ihn. Dem Bahnhofneubau von 1957 bis 1974



1

fiel nämlich die frühere Abfolge von räumlich klar definierten Plätzen zum Opfer. Bubenbergplatz, Bahnhofplatz und Bollwerk fliessen seither ineinander über. Zwar kann daran auch der Baldachin die stadträumliche Situation nicht ändern, doch er schafft auf der wenig strukturierten Fläche eine Zone. Das wollte schon das Siegerprojekt (Tschou statt Tschüss) von Marchisella & Wellmann (heute Marchwell) 2001 im Wettbewerb. Es ist eine Ironie der langwierigen Kompromissfindung, dass das von der Architektengemeinschaft Marchwell, BSR Architekten und Atelier 5 gebaute Dach ausgerechnet an der Stelle zu kurz geraten ist, wo es seine Hauptaufgabe übernehmen müsste: beim Anschluss zum Bahnhof. Wer jetzt aus dem Bahnhof auf den Platz tritt und den Fussgängerstreifen überquert, landet im Niemandsland, das Dach ist zu weit weg. Diese Verkürzung spielt die Ecke der Heiliggeistkirche frei und hatte die Gemüter der Denkmalpfleger beruhigt.

Wer von auswärts nach Bern kommt, um den neuen Bahnhofplatz zu besichtigen, schreitet darum nicht im Erdgeschoss durch das Hauptportal des Bahnhofs, sondern bleibt zunächst im Untergrund. Das ist nicht schlecht, denn auch hier haben die Architekten ganze Arbeit geleistet. Aus dem unübersichtlichen, weit verzweigten Fussgängergeschoss wurde eine schlanke Passage, die die Fussgänger zielgerichtet auf die beiden Treppenaufgänge leitet. Die elegant geschwungenen Ladenfronten sind ein Vorbote des Baldachins über der Erde und sie binden die Mauerreste der vierten Stadtbefestigung ein. Diese sind nun hinter Glas vor Beschädigung geschützt und von Markus Weiss mit Licht in wechselnden Farben inszeniert – das ist der bescheidene Rest der künstlerischen Gestaltung. Ein fugenloser Terrazzo verwischt die wechselnden Gefäl-

le des Bodens. Auf eine abgehängte Decke haben die Architekten ganz verzichtet und den Himmel über der Unterführung einfach schwarz weggestrichen. Im früheren Arm Richtung Burgerspital sind Lagerräume und die Anlieferung untergebracht und die Vorinvestition aus den Siebzigerjahren für einen Strassentunnel unter der Unterführung hat man zur Technikzentrale ausgebaut.

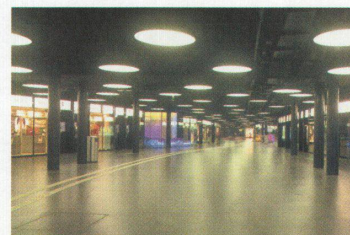
### Das Oben von unten erkunden

Weil der erste Eindruck der wichtigste ist, wählt man als Weg aus der Unterführung auf den Platz die Haupttreppe bei der Heiliggeistkirche. Wer hier durch die in rotem Beton gefasste Öffnung nach oben gleitet, erfasst den Baldachin an seiner stärksten Stelle, wo er sich über den Tramhaltestellen in die Höhe schwingt und in die Breite reckt. Weil die stählerne Tragstruktur über der Glasfläche liegt, verbinden sich die 528 Glasscheiben zu einer hauchdünnen Membran von erstaunlicher Transparenz. Zwar ist das Glas gegen die Verschmutzung und als Sonnenschutz mit einem grauen Punktraster bedruckt, doch aus der Distanz nimmt man diesen nicht wahr. Einzig die massiven Kästen, die Beleuchtung und Entwässerungsrinne in einem sind, zerschneiden die homogene Glasfläche. Nie hat man das Gefühl, unter einem Dach zu stehen, sondern eher unter einem leichten Schirm. Und stets ist der Turm der Heiliggeistkirche auch unter dem Dach präsent – viel mehr als früher, als die dicht stehenden Schutzdächer den Wartenden jeden Weitblick raubten. Betrachtet man den Baldachin aus der Distanz, hat er drei unterschiedliche Gesichter: Von der Spitalgasse und vom Bubenbergplatz aus nimmt man bloss eine feine geschwungene Linie wahr. Aus der Richtung des Bahnhofs wirkt er wie ein →

**1 Aus der Christoffelgasse ist gut zu erkennen, wie die Stahlkonstruktion des Baldachins über der Glashaut liegt.**

**2 Die Glashaut ist stark genug, um den öffentlichen Raum zu definieren, und so transparent, um nicht als Deckel zu wirken.**

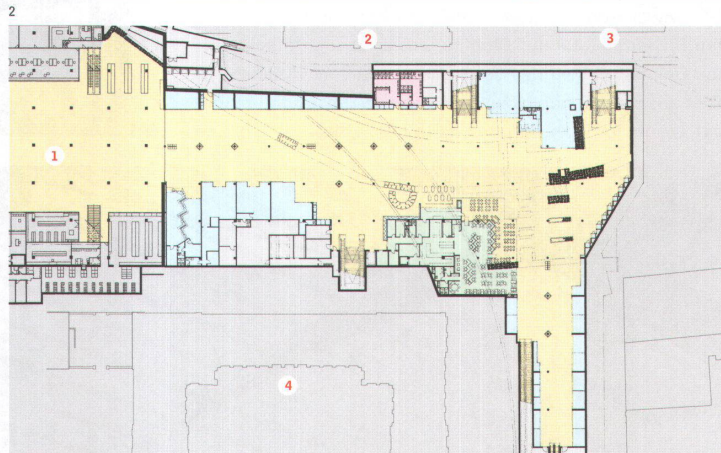
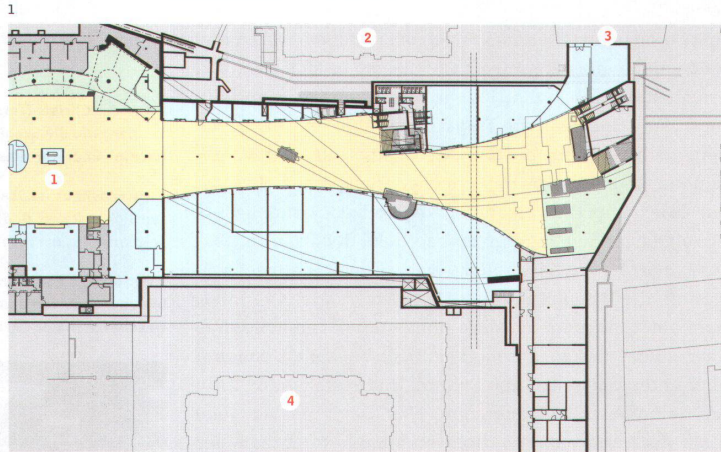
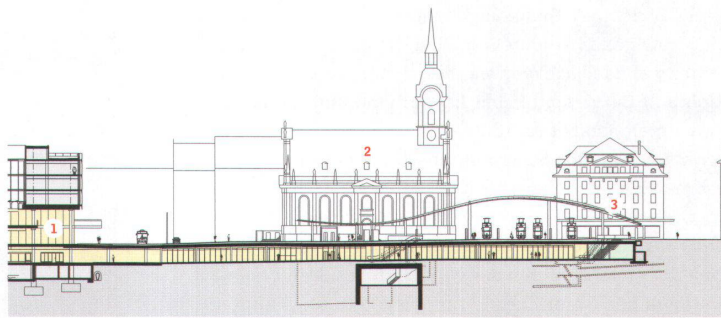
**3 Der dunkle Boden und die schwarze Decke bilden einen neutralen Hintergrund für die Geschäfte in der Christoffelunterführung.**



3



2



### Umbau Bahnhofplatz, 2008

- > Bauherrschaft: Tiefbauamt der Stadt Bern, Stadtbauten Bern, Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik der Stadt Bern, Bernmobil, SBB Immobilien, Energie Wasser Bern
- > Architektur: Marchwell, Zürich; BSR Bürgi Schärer Raaflaub Architekten, Bern; Atelier 5, Bern (Planergemeinschaft Bahnhofplatz Bern)
- > Mitarbeit Kunst: Markus Weiss, Zürich
- > Ingenieure Baldachin Projektentwicklung: Ove Arup Facade Engineering, London (Konzept), Ernst Basler+Partner, Zürich (Vor-, Bauprojekt)
- > Ingenieure Baldachin Ausführungsplanung: Walt+Galmarini, Zürich (Stahlbau), Dr. Lüchinger+Meyer Bauingenieure, Zürich (Glas)

- > Lichtplanung: Priska Meier Lichtkonzepte, Turgi (Vorprojekt, Bauprojekt); Hellblau, Zürich (Beleuchtung Archäologie); Amstein+Walthert, Bern (Ausführung)
- > Gesamtprojektleitung: Emch+Berger, Bern
- > Totalunternehmer: Arge aus Walo Bertschinger, Bern; Stucki, Bern; Ramseier, Bern; Wirz, Bern; Furrer+Frej, Bern
- > Subunternehmer TU: Tuschmid Stahlbau, Frauenfeld (Stahl- und Glasbau Baldachin); HRS Hauser Rütishauser Suter, Bern (Innenausbau, Haustechnik); Kaspar Moos, Reussbühl (Beleuchtungstechnik)
- > Gesamtkosten Bahnhofplatz, Christoffelunterführung und Drittprojekte: CHF 97 Mio.

→ bescheidenes Möbel auf dem Platz. Überraschend ist die Perspektive aus der Christoffelgasse. Hier dominiert die Stahlkonstruktion, deren Träger am tiefsten Punkt zusammenlaufen und frei über dem Platz hängen.

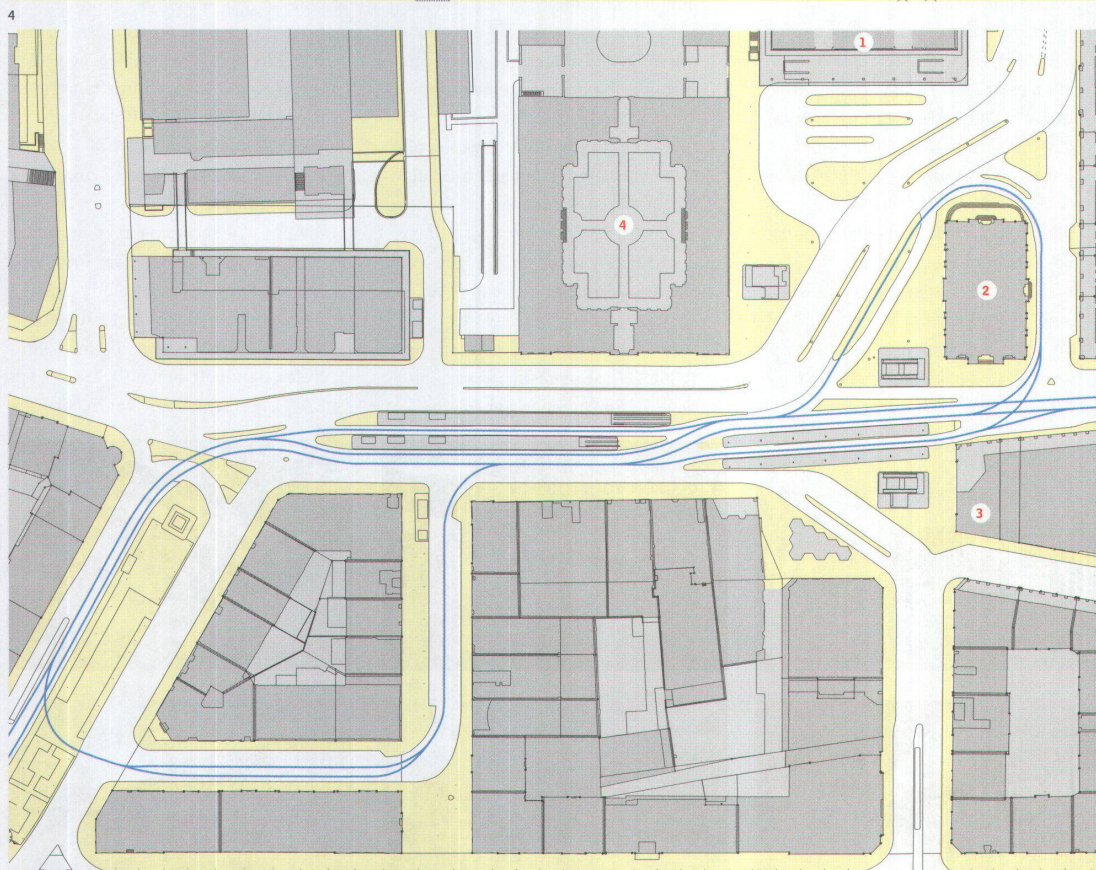
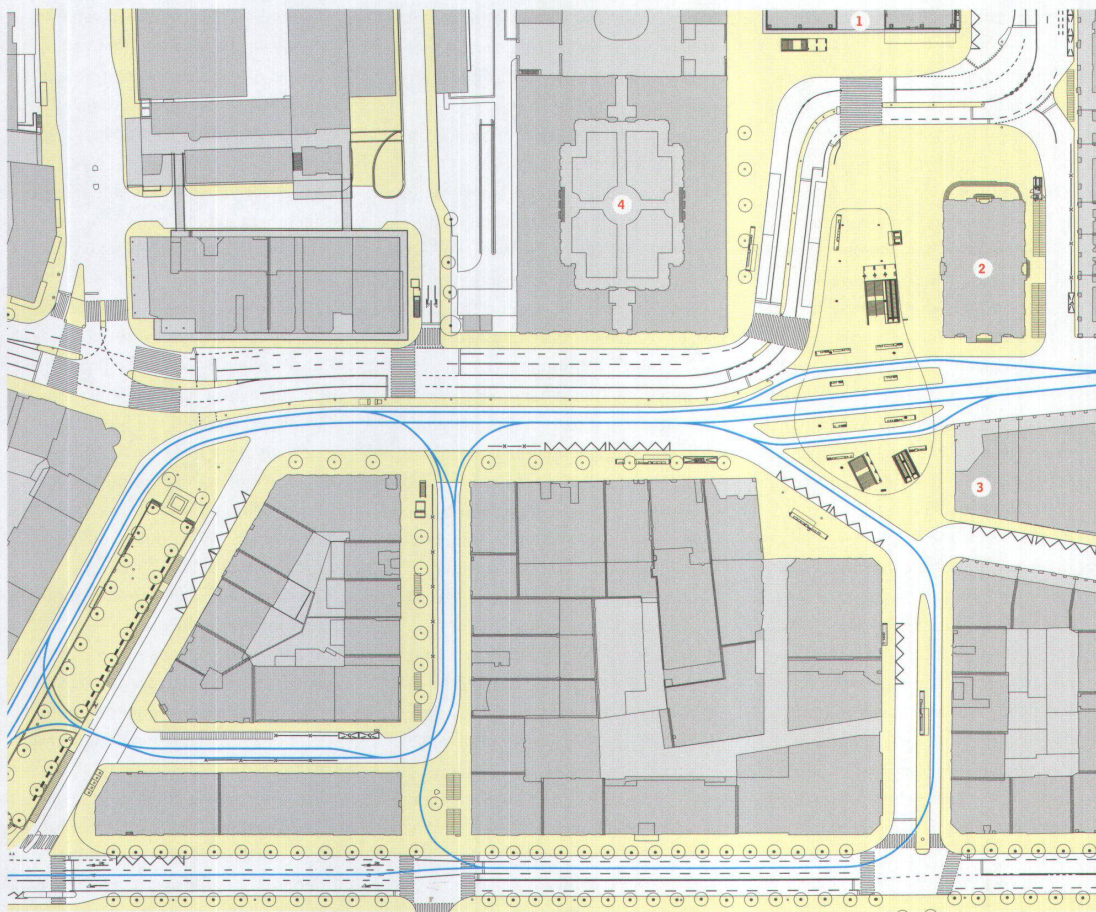
Nach wie vor ist der Berner Bahnhofplatz ein Verkehrsplatz. Die Tramplaner verlangten eine viergleisige Haltestelle und das Dach ist sogar für eine zusätzliche Tramlinie durch die Schauplatzgerasse gerüstet. Die Einrichtungen der städtischen Verkehrsbetriebe, die Plakate, die Telefone und das öffentliche Toilettenhäuschen bestehen aus dem gleichen roten Beton wie die Treppenaufgänge. Wer sich auf dem überdeckten Platz bewegt, stellt überrascht fest, dass der Autoverkehr weniger stört als befürchtet; er rollt einfach am Baldachin vorbei. Vor dem Burgerspital tritt die Verkehrsschneise noch lautstark in Erscheinung. Immerhin sind die Trottoirs breiter als zuvor und die Magnolienbäume verleihen dem Bubenbergrplatz im Frühjahr einen mediterranen Touch.

Wer über die fertigen Plätze und durch die Unterführung schlendert, kann sich kaum vorstellen, wie viel Hoffen und Bangen das Projekt begleiteten, wie viele Scherbenhaufen zusammengewischt werden mussten (Seite 40). Das Glasdach, mit dem Marchwell den Wettbewerb gewonnen hatte (HP 6-7/01, hpw/AWS 2/01), strich die Stadt bald aus dem Projekt. Vor dem Referendum für den Projektierungskredit (verheiratete) der damalige Baudirektor und heutige Stadtpräsident Alexander Tschäppät die drei Erstplatzierten des Wettbewerbs. Als 2005 die in zwei Varianten aufgeteilte Volksabstimmung zum Baukredit mit hauchdünnen 51 Prozent Ja (bei klarem Votum fürs Dach) endlich überstanden war, ging der Expertenstreit der Denkmalpfleger los. Regierungstatthalter Alec von Graffenried verweigerte die Bewilligung, die Stadt rekurrierte erfolgreich beim Kanton. Schliesslich bewilligte die Baudirektion den Umbau und im Januar 2007 fuhren die Baumaschinen auf.

### Nach dem Bau ist vor der Planung

Während der Bauarbeiten, als der private Autoverkehr über den Platz über die «kleine Westtangente» durch die Grosse Schanze rollte, erlebten Bernerinnen und Berner erstmals einen Bahnhofplatz ohne Autoverkehr. Und weil das erwartete Chaos ausblieb, begann Bern abermals den Traum vom autofreien Platz zu träumen. Selbst die Politiker schienen kompromissbereit: Man könnte den Bahnhofplatz für den Autoverkehr definitiv sperren und dafür die «kleine Westtangente» ausbauen.

Bald zogen sich die Parteien in die Gräben zurück. Noch während der Bauzeit lancierten linke und grüne Parteien und Organisationen eine Initiative für einen autofreien Bahnhofplatz «ohne Erstellung neuer Tunnel», was einen moderaten Ausbau der Westtangente zuliesse. In Rekordzeit waren die nötigen Unterschriften beisammen. Grundsätzlich ist damit auch die FDP einverstanden – bloss fordert sie einen markanten Ausbau der Westtangente. Seit dem 7. April ist das autofreie Intermezzo vorbei. Vielleicht schaffen es die Berner ja wirklich, das Eingangportal ihrer Stadt bald vom Privatverkehr zu befreien, wenn auch die Planungsgeschichte der letzten Jahre nicht gerade optimistisch stimmt. Spätestens die nächste Generation wird sich wieder mit dem Platz auseinandersetzen und vielleicht auch den Baldachin in Frage stellen. Länger als dreissig, vierzig Jahre bleibt ein Bahnhofplatz nämlich nie unberührt. • Buchhinweis: Bernhard Giger, Hansruedi Trachsel: Ankommen in Bern. Stämpfli Verlag, Bern 2008, CHF 44.–



1 Bahnhof SBB, 2 Heiliggeistkirche, 3 Warenhaus Loeb, 4 Burgerspital

■ Fußgängerflächen und Verkehrsinseln, ■ Läden, ■ Restaurants, ■ übrige Räume

- 1 Der Schnitt zeigt, wie die Unterführung den Bahnhof mit der vom Baldachin überwölbten Tramstation verbindet.
- 2 2008: Die Unterführung ist ein schlanker Raum, der zu den beiden Aufgängen bei der Heiliggeistkirche und beim Loeb führt.
- 3 1976: Die weit verzweigte Unterführung mit den vielen Aufgängen ersetzt für die Fußgänger den verloren gegangenen Platz.
- 4 2008: Die Strasse ist zwar noch immer prägnant, doch haben die Fußgänger zusammenhängende Flächen erhalten.
- 5 1976: Den ganzen Platz hat man dem Verkehr geopfert. Die Fußgängerbereiche sind zerstückelt und an den Rand gedrängt.



Die Geschichte des Bahnhofplatzes

- > 28. September 1997: Ablehnung der «Überbauungsordnung Stadtplätze – Schanzentunnel» (63 Prozent Nein), die einen Tunnel durch die Grosse Schanze und einen autofreien Bahnhof- und Bubenbergplatz gebracht hätte. Annahme der Übergangslösung KÜL, die den privaten Autoverkehr über die Plätze um 20 Prozent reduziert – und als Vorleistung für den Schanzentunnel gedacht war.
- > Ende 1998: Stadt lanciert das Öffentlichkeitsforum, das Ideen für einen neuen Bahnhofplatz sammeln soll.
- > März 2000: Stadt kündigt Sanierung der Unterführung bis 2002 an, mit Kosten von 8,7 Mio. Franken. Parlament bewilligt Projektierungskredit.
- > Sommer 2000: Gemeinderat (Exekutive) beschliesst radikalen Umbau von Platz und Unterführung für 40 Mio. Versuchsweise Verschmälerung der Fahrbahnen von 15 auf 11 Meter; heftige Reaktionen von «mutig» bis «Horror» und «Chaos».
- > Ende 2000: Stadt schreibt Projektwettbewerb für den neuen Bahnhofplatz samt Christoffelunterführung aus; Kosten 70 Mio. Franken, Baubeginn 2003.
- > April 2001: Entwurf «Tschou statt Tschüss» der Architekten Valentino Marchisella und Caspar Wellmann gewinnt Wettbewerb mit rechteckigem gläsernem Dach über dem ganzen Platz. Hanspeter Bürgi & Peter Raaflaub (BSR Architekten) und Atelier 5, beide ebenfalls mit bescheideneren Dächern, auf Platz 2 und 3. Wettbewerbsergebnis löste einen Sturm der Entrüstung aus.
- > Juli 2001: Gemeinderat legt «aus Kostengründen» vorläufig ein Projekt ohne Dach vor.

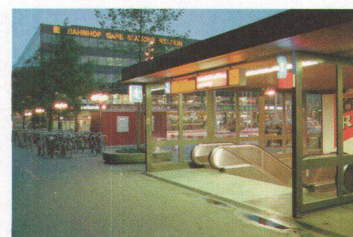
- > November 2001: Stadtrat (Parlament) bewilligt Projektierungskredit für die Sanierung von Platz und Unterführung mit 70 zu 1 Stimmen – definitiv ohne Dach. SVP und Grüne ergreifen Referendum.
- > Februar 2002: Baudirektor Alexander Tschäppät (heute Stadtpräsident) geht in die Offensive: Wenn der Projektierungskredit angenommen wird, arbeiten die drei Erstplatzierten des Wettbewerbs zusammen.
- > 2. Juni 2002: Stimmberechtigte nehmen Projektierungskredit im Verhältnis von 2 zu 1 an. Die Planung kann wieder einmal beginnen.
- > Oktober 2002: Arge Marchwell, BSR und Atelier 5 präsentiert Vorprojekt – mit Glasdach. Das heisst nun Baldachin, ist kürzer, niedriger und elegant geschwungen. Neu ist auch die orthogonale Verkehrsführung entlang dem Burgerspital, wie es BSR und das Atelier 5 im Wettbewerb vorgeschlagen hatten.
- > Dezember 2003: Stadt stellte das ausgereifte Projekt vor. Kritik an Verkehrsführung und Baldachin wird sofort laut.
- > Juni 2004: Gemeinderat beschliesst, das Projekt in zwei Varianten zur Abstimmung zu bringen: mit und ohne Dach. City-Verband ist gegen beides und bringt die «Variante Vernunft» (!) ins Spiel: eine vier-spurige Strasse, wie gehabt.
- > November 2004: Stadtrat genehmigt beide Varianten, empfiehlt aber die Variante I mit Baldachin.
- > 5. Juni 2005: 51 Prozent der Stimmberechtigten sagen Ja zum Umbau, mit 63 Prozent ist immerhin die Zustimmung zur Variante mit Baldachin deutlich.
- > 1. Juli 2005: Baugesuch wird publiziert, 23 Einsprachen gehen ein.

- > Dezember 2005: In einem von Regierungsstatthalter Alec von Graffenried in Auftrag gegebenen Gutachten spricht sich der em. Denkmalpflege-Professor Georg Mörsch gegen den Baldachin aus.
- > 6. Januar 2006: Revidiertes Baugesuch liegt auf, darin werden der Baldachin um 7 Meter gekürzt und auf die Höhe der Heiliggeistkirche zurückgenommen und die Trottoirs am Bubenbergplatz verbreitert.
- > April 2006: Der Regierungsstatthalter verweigert die Bewilligung für den Baldachin, die Stadt rekurriert beim Kanton.
- > 29. November 2006: Kantonale Baudirektion bewilligt den Baldachin.
- > 29. Januar 2007: Baubeginn am Bahnhofplatz.
- > 31. April 2007: Die Christoffelunterführung schliesst.
- > 14. Mai 2007: Strasse über Bahnhof- und Bubenbergplatz wird für ein Jahr durch «kleine Westtangente» geführt.
- > 8. Juni 2007: Entgegen dem Antrag der Kommission bewilligt der Grosse Rat des Kantons einen Beitrag an den Bahnhofplatz von 3,5 Mio. Franken
- > 10. Juni 2007: Tramverkehr über den Bahnhofplatz wird unterbrochen.
- > Juli 2007: SP verlangt definitive Sperrung beim Bahnhofplatz, FDP und SVP stemmen sich dagegen.
- > 3. Dezember 2007: Trams fahren wieder über den Bahnhofplatz.
- > März 2008: Komitee aus rot-grünen Parteien lanciert Initiative zum autofreien Bahnhofplatz.
- > 6. April: Wieder Autos auf dem Platz.
- > 31. Mai 2008: Eröffnung der Christoffelunterführung, Einweihung des Bahnhof- und Bubenbergplatzes.
- > 27. Juni 2008: Initiative für einen autofreien Bahnhofplatz mit 8271 Unterschriften eingereicht.

1 Der Bahnhofplatz im Sommer 1984: Eine Asphaltwüste, die von der «Bubenbergrennbahn» zerschnitten ist. Fotos: Werner Huber



2 «Eher Piazza als Passage», meinte das Tiefbauamt 1976 bei der Eröffnung der Unterführung. Die Realität war eine andere.



3 Zahlreiche Treppenaufgänge möblierten den Platz. Wer sich nicht auskannte, wusste nie, wohin er jeweils gelangte.



4 Die mit Holztäfer verkleideten Dächer der Tramstation zerschnitten den Himmel über dem Platz und zerstörten jede Übersicht.



5 «Tschou statt Tschüss» hiess das Wettbewerbsprojekt. Es scheiterte bald, lebt aber im Baldachin weiter. Rendering: Marchwell

6 Während der Bauzeit herrschte auf dem Bahnhofplatz Baustellenchaos, dafür war er erstmals seit langem autofrei.