Wettbewerb Bahnhofplatz Bern

Autor(en): **Jenni, Bruno**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **88 (2001)**

Heft 7/8: **Firmenkulturen = Cultures d'entreprise = Corporate culture**

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-65796

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

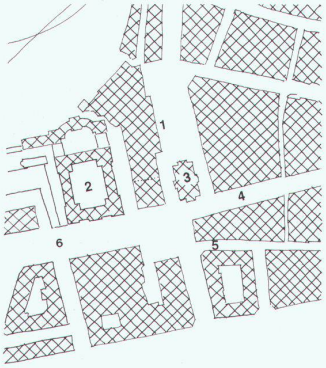
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Wettbewerb Bahnhofplatz Bern

Ausgangspunkt des Wettbewerbs waren die unbefriedigende Situation im Übergangsbereich zwischen Bahnhof und Stadt sowie das Bedürfnis nach einer städtebaulichen Zeichensetzung. Tatsächlich ist die ausufernde Raumkonstellation mit der wie provisorisch hier abgestellten Heiliggeistkirche komplex und diffus.



Situation Bahnhofplatz vor 1930 und 1930–1957:
1 Bahnhof
2 Burgerspital
3 Heiliggeistkirche
4 Spitalgasse
5 Schauplatzgasse
6 Bubenbergplatz

| 1

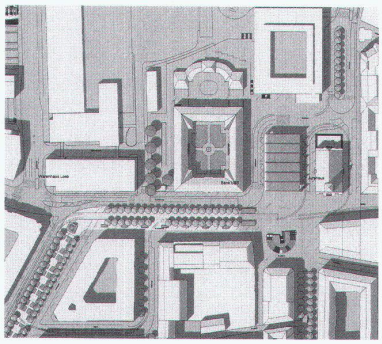
1. Preis: Marchisella & Wellmann, Zürich
2. Preis: Bürgi & Raaflaub, Bern
3. Preis: Atelier 5, Bern
4. Preis: Metron, Brugg

Ankauf: West 8, Rotterdam

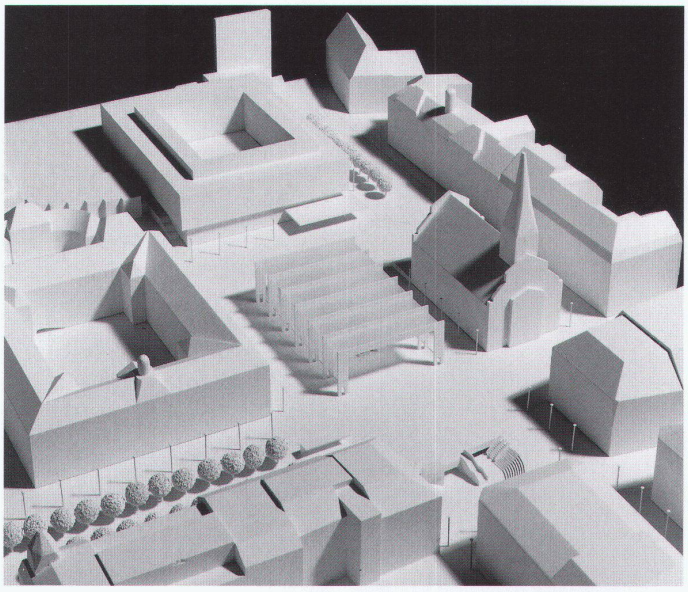
Fachpreisrichter:
Beatrice Friedli-Klötzli, Landschaftsarchitektin
Barbara Schudel, Architektin
Verena Schwab, Kunstschaffende
Gregor Bärtschi, Stadtbaumeister
Heinrich Brändli, Professor IVT, ETHZ
Jürg Dietiker, Verkehrsplaner
Bernhard Furrer, städtischer Denkmalpfleger
Uli Huber, Architekt
Thomas Kieliger, Stadtingenieur
Franz Meury, Stadtgärtner
Franz Oswald, Architekt
Fritz Schumacher, Kantonsbaumeister BS
Adrian Strauss, Projektleiter Masterplan Bahnhof Bern
Jürg Sulzer, Stadtplaner

Dass mit dem Neubau des Bahnhofs (1957–74) keine gleichwertigen städtebaulich-räumlichen Qualitäten geschaffen wurden, ist für jene Zeit nicht ungewöhnlich. Zweifellos war die Situation vor dem Neubau mit dem alten Kopfbahnhof zwischen Heiliggeistkirche und Burgerspital als Längsgebäude mit dem ihm seitlich vorgelagerten Bahnhofplatz stadträumlich besser, weil in der Definition klarer und in der Grösse angemessener (siehe Skizze). Mit der frei gestellten Kirche hatte der Platz auf der Schmalseite einen würdigen Abschluss. Gleichzeitig war die Kirche ganz selbstverständlich Teil dieser städtischen Zone. Dies nicht zuletzt, weil auch die Hauptfassade der Kirche, dank der Schliessung der Lücke durch den Bahnhof, in den Prospekt der Spitalgasse eingebunden war. Ausserdem erhielt der Bubenbergplatz eine einfache räumliche Definition. Mit dem Zurückversetzen der Bahnhoffassade von der Spitalgasse beim Umbau von 1930 hätte zwar die Situation auch hier mit den flankierenden Gebäuden der Kirche und des Spitals räumlich gewinnen können, wenn gegenüber die Lücke der Schauplatzgasse geschlossen worden wäre. Tatsächlich wurde durch den neuen zweiten Vorplatz eine Ambivalenz der Platzräume geschaffen. Darin liegt die Wurzel des heute zu lösenden Problems.

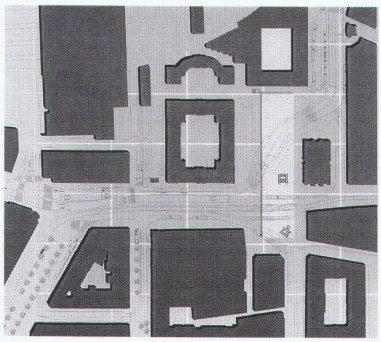
Das preisgekrönte Projekt «Tschou statt Tschüss» spannt zwischen Kirche und Burgerspital ein etwa 130 Meter langes, transparentes Dach, das von der Bahnhoffassade bis über die Zugangsachse der Altstadt (Spitalgasse) hinaus reicht. Es endet eher zufällig, ohne angemessenes Gegenüber. Als «arc de traffic» überdeckt das Dach grösstenteils den diagonal geführten Fahr-



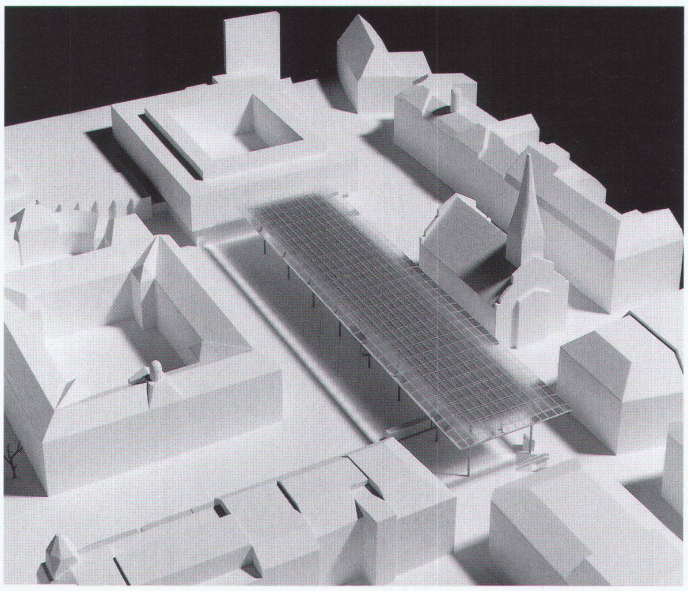
|2



|3



|4



|5

1, 4, 5 | «Tschou statt Tschüss», 1. Preis; Marchisella & Wellmann, Zürich

2, 3 | «tre», unprämiertes Projekt; Burckhardt + Partner, Bern

verkehr und lässt dem Fussgänger wenig Platz; einige Haltestellen liegen gar ausserhalb des überdachten Bereichs. Eine Zäsur dieser Verbindungsachse zwischen Altstadt und Bahnhofquartier ist städtebaulich fragwürdig, auch wenn die Querung der Spitalgasse unter dem Dach für Fussgänger Vorteile bieten mag. Offensichtlich aber erhofft man sich mit diesem auf 15 Meter Höhe gleichsam schwebenden Dach eine Zonierung des ausufernden Bahnhofvorgeländes. Damit aber werden um diese Zone herum zusätzliche Resträume geschaffen. Je stärker sich eine Raumwirkung des überdachten Bereichs einstellt, desto offensichtlicher treten die neu geschaffenen Restzonen in Erscheinung. Die Komplexität des Platzes wird dadurch vergrössert. Insgesamt wird weder eine neue überzeugende Raumkonstellation erzielt, noch ergibt sich eine Verbesserung des Verkehrs. Die Kirche steht weiterhin etwas unbestimmt im Raum. Auch für die Fussgänger ändert sich stadträumlich nichts; der «Platz» bleibt massstabslos.

Um eine grundlegende räumliche Klärung zu erzielen, müsste der Ansatz erwogen werden, der im nicht prämierten Projekt «tre» formuliert wurde. Das Projekt schliesst die Lücke zwischen der Kirche und dem Spital mit einer stark Volumen markierenden Halle. Es scheidet so einen redimensionierten rechteckigen Platz vor dem Bahnhof aus. Ein Problem allerdings liegt in der Konkurrenzierung der Kirche durch das Hallenvolumen. Immerhin vermag dieses Projekt eine Lösung der Situation bezüglich Spitalgasse wie auch des Bahnhofs zu evozieren. Die räumliche Situation Schauplatzgasse wird gelöst. Das formal reduzierte Hallenelement vermittelt zwischen Kirche und Spital, das heisst, die Kirche bildet nicht weiterhin einen «schwimmenden» Solitär im Bahnhofplatz, und vor allem haben die klar definierten Stadträume eine der Stadtmorphologie angemessene Grösse.

Gemessen an der Komplexität der Aufgabe, überrascht die bescheidene Anzahl von grundlegenden Lösungsansätzen, auch wenn nur 17 Teilnehmer zum selektiven Verfahren zugelassen worden sind. Immerhin lassen sich im Projekt «tre» Lösungen erahnen, wenn nur dem Verkehr nicht oberste Priorität eingeräumt würde. Mit Blick auf das Resultat liegt das Problem des Wettbewerbes insgesamt vor allem in den Randbedingungen: Ohne Abstriche und Kompromisse in der Verkehrsführung scheint eine echte Verbesserung der Platzsituation kaum möglich.

Bruno Jenni