

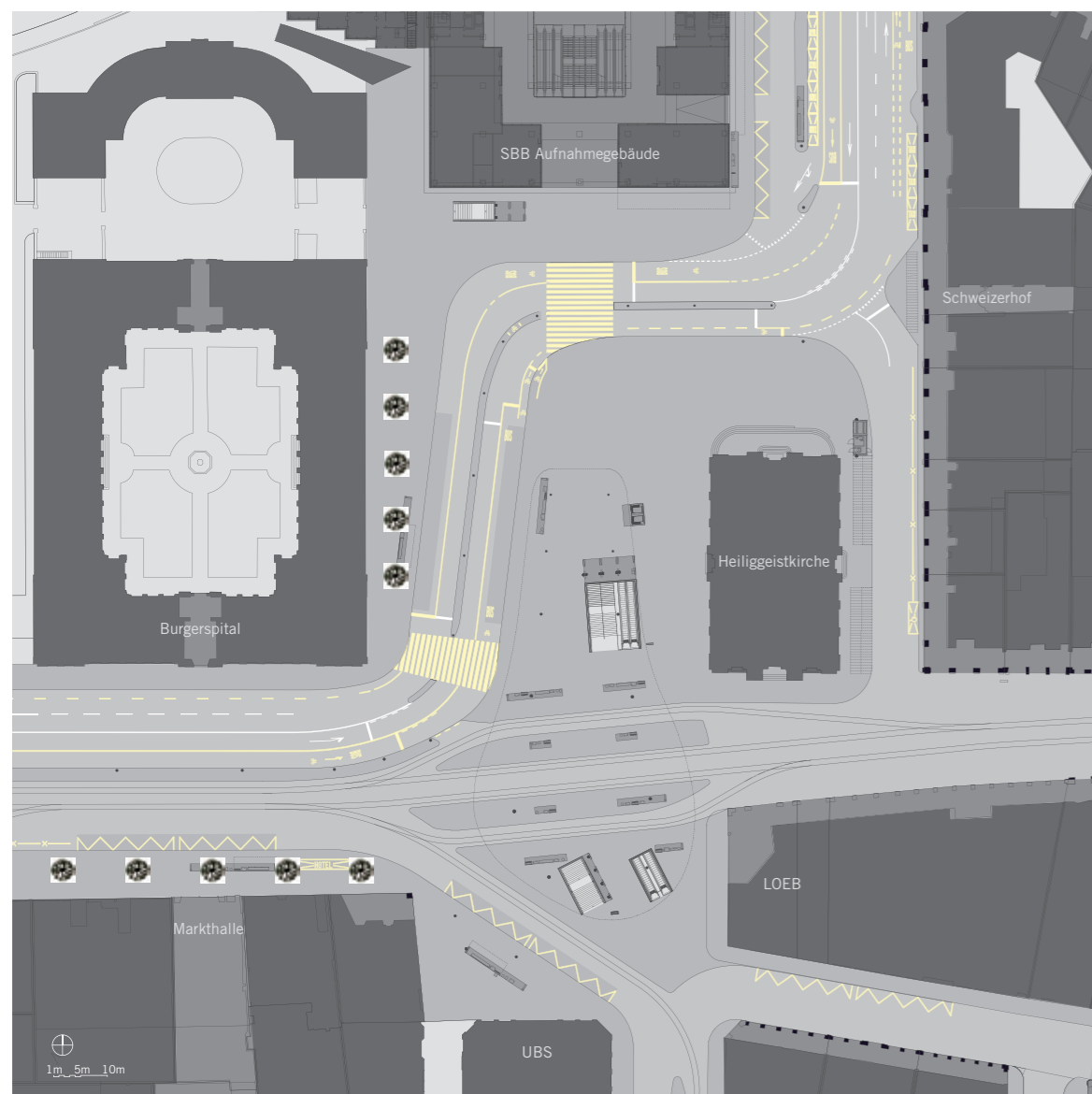
Neubau Baldachin, Bahnhofplatz Bern

Mai 2008

Der Scheitelpunkt des Baldachins liegt über den neuen Tramhaltestellen, an jener Stelle, wo einst der Christoffelturm seinen Platz hatte. Der Baldachin nimmt damit dessen Funktion als Eingangstor zur Altstadt wieder auf.



Schnitt Nord-Süd



Lageplan

**Bauherrschaft**

Bauherrengemeinschaft Tiefbauamt der Stadt Bern, Stadtbauten Bern, Fonds für Boden- und Wohn-  
 Neuer Bahnhofplatz Bern baupolitik der Stadt Bern, Bernmobil, SBB Immobilien, Energie Wasser Bern  
 Projektleitung Baldachin Stadtbauten Bern, Christian Lindau

**Planungsteam**

Projektverfasser Planergemeinschaft Bahnhofplatz Bern: marchwell Valentino Marchisella Archi-  
 tekten ETH SIA, Zürich / Wellmann Architekten AG, Zürich / BSR Bürgi Schärer  
 Raaflaub Architekten SIA AG, Bern / Atelier 5 Architekten und Planer AG, Bern  
 Mitarbeit Kunst Markus Weiss, Zürich  
 Ingenieure Projektentwicklung Ove Arup Facade Engineering, London (Konzeptphase)  
 Ernst Basler + Partner AG, Zürich (Vorprojekt/Bauprojekt/Vordimensionierung)  
 Ingenieure Ausführungsplanung Walt + Galmarini AG, Zürich (Stahlbau)  
 Dr. Lüchinger + Meyer Bauingenieure AG, Zürich (Glas)  
 Diggelmann und Partner AG, Bern (Foundationen)  
 Lichtplanung Priska Meier Lichtkonzepte, Turgi (Vorprojekt/Bauprojekt)  
 Amstein + Walthert Bern AG, Bern (Ausführung)  
 Gesamtprojektleitung Emch + Berger AG Gesamtplanung Hochbau, Bern  
 TU-Submission/Qualitätssicherung BEP Ingenieure und Planer AG, Bern / Enerconom AG, Bern  
 Totalunternehmer ARGE bestehend aus: WALO Bertschinger AG, Bern / Stucki AG, Bern /  
 Ramseier AG, Bern / Wirz AG, Bern / Furrer + Frey AG, Bern  
 Subunternehmer TU Tuschmid AG, Frauenfeld (Stahl-/Glasbau Baldachin) / HRS Hauser  
 Rutishauser Suter AG, Bern (Innenausbau/Haustechnik) / Kaspar Moos AG,  
 Reussbühl (Beleuchtungstechnik)

**Objekt**

Grundstück Bahnhofplatz Bern  
 Adresse Bahnhofplatz 4, 3011 Bern  
 Parzellenummer Strassenparzellen 1372/1376  
 Baujahr 2007-2008

**Gebäudekennwerte**

Aussen-Geschossfläche AGF SIA 416 2 290 m<sup>2</sup>  
 Gebäudevolumen GV SIA 416 18 000 m<sup>3</sup>

**Kennwerte Gebäudekosten in CHF**

Anrechenbare Kosten BKP 2  
 pro m<sup>2</sup> Aussen-Geschossfläche 2 423.-  
 pro m<sup>3</sup> Gebäudevolumen 308.-

**Anlagekosten BKP 1-9 in CHF**

1 Vorbereitungsarbeiten 350 000.-  
 2 Gebäude 5 548 000.-  
 5 Nebenkosten 388 000.-  
 9 Ausstattung (Module in Beton) 404 000.-  
 Total 6 690 000.-

**Bautermine**

Juryentscheid Projektwettbewerb März 2001  
 Projektierungskredit Juni 2002  
 Baukredit Juni 2005  
 Baubewilligung November 2006  
 Baubeginn/Spatenstich Mai 2007  
 Bauende/Einweihung Juni 2008

**Gebäudekosten BKP 2 in CHF**

21 Rohbau 1 (Stahl) 2 067 000.-  
 22 Rohbau 2 (Glas) 2 032 000.-  
 23 Elektroanlagen 333 000.-  
 25 Sanitäranlagen 127 000.-  
 29 Honorare 989 000.-

**Impressum**

Herausgeberin/Bezugsquelle:  
 Stadtbauten Bern, Schwanengasse 10, CH-3000 Bern 14  
 Redaktion und Satz: Barbara Wyss-Iseli, Thun  
 Fotos: Alexander Gempeler, Bern / Kaspar Moos AG,  
 Luzern / Hansueli Trachsel, Bremgarten, im Auftrag des  
 Tiefbauamts der Stadt Bern  
 Druck: RITZ AG Print und Media, Bern  
 Auflage: 700 Ex.

Baupreisindex 119.5  
 (Hochbau Espace Mittelland Oktober 2007)

«Tor zur Stadt», Blick stadtauswärts unter dem Baldachin durch

Zentraler Aufgang aus der Unterführung

Nachtimpression

Module neben Aufgang Süd

Der neue Bahnhofplatz



### Vorgeschichte

Der heutige Bahnhof Bern, nach jenem in Zürich der zweitwichtigste Umsteigebahnhof der Schweiz, wurde in den 1970er Jahren eröffnet und gut 30 Jahre später von den SBB umfassend saniert und neuen Bedürfnissen angepasst. So wurde das Aufnahmegebäude in ein modernes Reise- und Dienstleistungszentrum verwandelt, mit einem zentralen Ausgang auf den Bahnhofplatz und mit der neuen Nordhalle. Allerdings führten die stetig wachsenden Personenströme weiterhin in einem vom Verkehr dominierten Stadtraum ohne gestalterische Qualität. Eine höchst unbefriedigende Situation, die durch den dringenden Sanierungsbedarf der Gleisanlagen und Haltestellen von Bus und Tram sowie der Christoffelunterführung noch verstärkt wurde.

### Ausgangslage/Projektverlauf

Mit der Aufgabenstellung, im Bahnhofbereich «lebenswerte Stadträume zurückzuerobern», hatte die Stadt Bern 2000/01 einen Projektwettbewerb ausgeschrieben. Das erstprämierte Projekt des Architekturbüros marchwell/Wellmann aus Zürich sah vor, den Bahnhofplatz mit einem grosszügigen Glasdach zu überspannen. Vom Juryentscheid bis zum Spatenstich sollten sechs Jahre

vergehen. Fast immer spielte dabei das Schicksal des «Daches» eine zentrale Rolle für das Projekt: – 2001: Das Dach wurde vom Stadtrat bei der Bewilligung des Projektierungskredits abgelehnt. – 2002: Die drei erstplatzierten Teams marchwell/Wellmann / BSR Architekten / Atelier 5 wurden beauftragt, gemeinsam das Projekt zu überarbeiten. Sie erfanden den Baldachin. – 2004: Das Baugesuch wurde mit zwei Varianten eingereicht: Baldachin und Einzeldächer. – 2005: In der Variantenabstimmung für den Baukredit wurde klar dem teureren Baldachin der Vorzug gegeben. – 2006: Bauabschlag des Regierungsrats gegen den Baldachin, gestützt auf ein Gutachten, das die Beeinträchtigung der Heiliggeistkirche durch den Baldachin beanstandete. – 2006: Die Beschwerde des Gemeinderats wurde vom Kanton gut geheissen und die Baubewilligung erteilt, nachdem vorher auf Intervention der Denkmalpflege der Baldachin gekürzt worden war. Um das komplexe Projekt effizient abwickeln zu können, wurden schon früh eine externe Gesamtprojektleitung beauftragt, die Bauherrengemeinschaft Neuer Bahnhofplatz Bern gegründet und schliesslich die Bauarbeiten an eine Totalunternehmung vergeben.

### Projektziele

– Vermittlung eines positiven Bildes der Bundeshauptstadt und Schaffung eines Stadtzugangs für ankommende Bahnreisende mittels Neugestaltung des Bahnhofplatzes. Verwandlung der unwirtschaftlichen Verkehrsfläche in einen Ort, der den Namen «Platz» auch wirklich verdient hat. – Versehen der Warteflächen bei den Tram- und Bushaltestellen sowie der Aufgänge aus der Christoffelunterführung mit einem Witterungsschutz. – Realisierung innerhalb der Sperrung des Bahnhofplatzes von Mai 2007 bis Mai 2008. – Einhaltung der Kostenvorgaben. Der Baldachin, sichtbares Zeichen für den neuen Bahnhofplatz Bern, wurde zusammen mit dem Platz termingerecht fertig gestellt. Er wurde 2009 mit dem Schweizer Stahlbaupreis Prix Acier ausgezeichnet.

### Städtebauliche Idee: Der Platz ...

Mit einer neuen Verkehrsführung wird Platz geschaffen. Der Verkehr wird nicht mehr diagonal, sondern den Platzrändern entlang geführt. Der frei gespielte Raum wird zu einem vielfältig genutzten Bahnhof-Platz. So wird ein vernünftiges Neben- und Miteinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden ermöglicht.

### ... die Wege ...

Ankommen, Umsteigen, Wegfahren sind Merkmale eines jeden Bahnhofes. Das Ankommen wird mit klaren Wegen vom Bahnhof in die Stadt und zu den Umsteigebeziehungen von Bernmobil unterstützt. Diese Wege sind auf zwei Ebenen – auf dem Platz und in der Christoffelunterführung – erlebbar und durch vertikale Beziehungen räumlich und funktional verbunden. Auf Platzebene artikuliert ein gläserner Baldachin den Weg. Zugleich Wetterschutz, Überdachung der Umsteigeplattform, Aufenthaltsort und Treffpunkt, reagiert diese transparente Membrane mit ihrer Form präzise auf den stadträumlichen Kontext. Durch den Rhythmus und die Öffnungen der Aufgänge bleibt die Platzebene mit dem Baldachin auch in der Christoffelunterführung spürbar.

### ... und das Tor

Die historische Torsituation südlich der Heiliggeistkirche – an der Schnittstelle zwischen Altstadt und Westerweiterung, dort wo einst der Christoffelturm stand – bekommt durch den Baldachin, der sich hier hoch schwingt und öffnet, ein erkennbares Symbol. Das Tor zur Stadt wird neu formuliert. In seinen Dimensionen bezieht sich der Baldachin räumlich auf die Nachbargebäude und unterstützt die neue Ver-

kehrslösung. Scheitel und grösste seitliche Ausdehnung betonen die Mitte des Trambahnhofes.

### Baldachin: Transparente Membrane

Der Baldachin ist nicht als sich selbst inszenierendes Objekt gedacht, sondern als ein den städtischen Raum in seinem historisch bedeutenden Umfeld neu definierendes Element. Er gliedert die vor der Umgestaltung unpräzise verlaufenden Stadträume und macht den Bahnhofplatz wieder zum Platz. Allerdings wirkt der nachträglich durch Intervention der Denkmalpflege auf der Nordseite um gut zehn Meter verkürzte Baldachin heute als zu kurz geraten. Als Stahl-Glaskonstruktion schafft er durch seine Materialisierung einen interessanten und zeitgenössischen Kontrast zu den ihn umgebenden Gebäuden. Der Stahlbau ist eine geschweisste, doppelt gekrümmte (horizontal und vertikal) und sich linear verjüngende und vergrössernde Konstruktion von sehr hoher Genauigkeit. Er besteht aus 12 eingespannten und verkleideten Stahlstützen, aus Kastenprofilen als Primärträger in Querrichtung verlaufend, aus Kastenprofilen als Sekundärträger in Längsrichtung und aus Flacheisen als Tertiärträger, wiederum in Querrichtung angeordnet. Die Stahlkonstruktion nimmt analog dem Grundriss und dem Schnitt die sich verändernden Dimensionen, ähnlich

dem menschlichen Skelett, auf. Es ist aber vielmehr die darunter gehängte transparente Haut mit den 528 Glasplatten und einer Ausdehnung von 85 m Länge, 11 bis 41 m Breite und 3 bis 10 m Höhe, die in ihrer Homogenität den Raum überspannt und prägt. Die zurückhaltend gestaltete Glasmembrane muss dabei ganz verschiedene Anforderungen erfüllen: Hohe Transparenz, damit die Sicht auf die Heiliggeistkirche erhalten bleibt, sommerlicher Wärmeschutz, gelöst mit einem Punktraster, sowie Massnahmen zum Vogelschutz. Sämtliche notwendigen technischen Ausrüstungen wie Platzbeleuchtung, Entwässerung, Medienführung sind möglichst unsichtbar (z.B. in den Stützenummantelungen) geführt.

### Sparsame Möblierung

Mit dem Ziel einer sparsamen Möblierung des Stadtraums erfüllt ein verschiedenes kombinierbares Modul – minimal mit einer Bodenplatte und einem 1.3 m breiten Wandelement – diverse Zusatzfunktionen. Die Module aus rot eingefärbten Betonplatten und -scheiben dienen als Bernmobil-Haltestellen, als Liftaufbau, als Taxistand oder als Stele für Informationen, Plakate, Beleuchtung, Entwässerung, Telefonstationen usw. Die rote Farbe des Sichtbetons soll bewusst die Erkennbarkeit dieser Informations- und Infrastrukturpunkte hervorheben.