



Die Christoffelunterführung präsentiert sich nun als helle Ladenpassage.



Der alte Noppen-Bodenbelag wurde durch einen Terrazzoboden ersetzt.



Gänzlich von Baumaschinen befreit präsentieren sich der Bubenbergrasse (links) – nun als vierspurige Hauptverkehrsachse mit Mischverkehr – und die Spitalgasse (rechts). (Bilder: Beat Kreienbühl)



Weiter wurde der legendäre Noppen-Bodenbelag durch einen Terrazzoboden ersetzt. Auch die Erhöhung der Sauberkeit und Sicherheit steht bei der neu sanierten Christoffelunterführung im Vordergrund. So sind unter anderem sämtliche Nischen verschwunden, und eine Sprinkleranlage über die gesamte Fläche wurde eingebaut. Der Reinigungsstandard wurde erhöht und jenem im SBB-Teil angepasst. Sämtliche technischen Anlagen sind nun auf dem neusten Stand. Es entstand eine helle Ladenpassage. Vertikal kann sie mit den beiden Liften beim Zentralfahrtgang oder über zwei (Roll-)Treppen beim Zentralfahrtgang und beim Südaufgang erreicht werden. Nun haben sich neu 15 Ladengeschäfte eingemietet. Dank der sehr guten Lagen war die Nachfrage für die Ladenflächen sehr gross. Oberstes Ziel für die Erstvermietung war es, einen abwechslungsreichen und interessanten Mietermix zusammenzustellen. Dies ist durchaus gelungen. Die Mieter haben ihre Mietflächen wie vorgesehen Anfang April 2008 bezogen.

Alte Stadtmauern

Die Sanierung der Befestigungsreste in der Christoffelunterführung in den Sechzigerjahren des 20. Jahrhunderts wurde anlässlich der damaligen Bahnhofplatz-Umgestaltung die Christoffelunterführung gebaut. Die unterirdischen Reste der Christoffelturm-Befestigung waren mittlerweile in Vergessenheit geraten,

die ausführenden Architekten hatten damals entsprechende Hinweise der Archäologen in den Wind geschlagen. Als beim Aushub die ersten Reste der Befestigung freigelegt wurden, war das Erstaunen gross. Gegen beträchtlichen Widerstand wurde es möglich, einige der Befestigungsreste, unter anderem die grosse Grabenbrücke, in der neuen Christoffelunterführung zu erhalten. Mit erklärenden Informationstafeln versehen, bezeugten sie seither den ursprünglichen Standort und die Dimensionen der Verteidigungsanlage. Die Sanierung der Unterführung im Zuge der Bahnhofplatz-Umgestaltung 2008 gab dem Archäologischen Dienst des Kantons Bern die Möglichkeit, diese Reste zu reinigen, zu sanieren und die etwas angejahrte Ausstellung zu erneuern. Die alten Stadtmauern sowie die Christophorus-Statue bleiben somit der Christoffelunterführung erhalten. Neu gibt es einen Infopoint, der unter den Fundamentresten des Christoffelturms angeordnet ist. Die Reste der alten Stadtmauern wurden teilweise mit Glas verkleidet und werden so gleichsam in Vitrinen präsentiert. Die hinter Glas konservierte Archäologie wird im Rahmen eines jeweils zwanzig Minuten dauernden Lichtspiels angestrahlt. Das ausgeklügelte Beleuchtungskonzept sorgt dafür, dass die isoliert liegenden Reste wieder in ihrem ursprünglichen baulichen Zusammenhang sichtbar werden. ■

Bauherrschaft

Bauherrengemeinschaft Bahnhofplatz Bern
3001 Bern, www.bahnhofplatz08.ch

Gesamtprojektleitung

Emch+Berger AG Gesamtplanung Hochbau
3001 Bern, www.gesamtplanung.com

Projektverfasser

Marchwell, 8004 Zürich, www.marchwell.com
BSR Bürgi Schärer Raaflaub, Architekten sia
AG, 3000 Bern 25, www.bsr-architekten.ch
Atelier5 Architekten und Planer AG
3001 Bern, www.atelier5.ch

ARGE TU Neuer Bahnhofplatz

Walo Bertschinger AG, 3073 Gümligen
www.walo.ch
Ramseier AG, 3020 Bern-Riedbach
www.ramseierag.ch
Wirz AG, 3018 Bern, www.wirzag.ch
Stucki AG, 3014 Bern, www.stuckibau.ch
Furrer+Frey AG, 3000 Bern, www.furrerfrey.ch

Planerteam

TU Neuer Bahnhofplatz
Diggelmann+Partner AG, 3013 Bern
www.dig-ing.ch
Delley+Partner Architekten AG, 3006 Bern
mail@delley-partnerag.ch
Riesen & Stettler AG, 3322 Urtenen-Schönbühl
www.ristag.ch
Amstein+Walthert Bern AG, 3000 Bern 22
www.amstein-walthert.ch
Walt+Galmarini AG, 8032 Zürich
www.galmarini.ch
Ostwald+Grunder AG, 3400 Burgdorf
www.ogag.ch

Umweltbaubegleitung, Umwelt-/ Geotechnik-
beratung: CSD Ingenieure und Geologen AG,
3097 Bern-Liebelfeld, www.csd.ch

Bauliche Arbeiten abgeschlossen

Prisca Brosi

Neuer Bahnhofplatz Bern

Rechtzeitig zur Euro 08 hat Bern sein neues Tor zur Stadt erhalten. Nebst der Sanierung der bestehenden Anlagen, der Neugestaltung der Christoffelunterführung, der Platzoberfläche und der Verkehrsführung bildet das grosse Glasdach – der Baldachin – den augenfälligen Abschluss der Arbeiten.

Der Bahnhofplatz ist eine der wichtigsten Verkehrsdrehscheiben der Stadt Bern. Individualverkehr, öffentlicher Verkehr, Velofahrende und Passanten teilen sich einen beschränkten Raum. Das Projekt Neuer Bahnhofplatz bietet eine gesamtheitliche Lösung für alle Bedürfnisse. Sechs Jahre intensive Planungs- und Ausführungsarbeit haben nun ihren Abschluss gefunden. Wichtige Teiletappen dabei waren der neue Trambahnhof und die neue Wendeschleife sowie die neue Velostation und die Veloabstellplätze. SchweizerBauJournal berichtete ausführlich in der Infrastruktur-Ausgabe 5-2007 über diese Arbeiten, welche mit der Inbetriebnahme der Tramlinien am 4. August 2007 und der Fertigstellung der Bauarbeiten im Zentrum des Bahnhofplatzes und in der Spitalgasse bis zum Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2007 ihren Abschluss fanden. Bereits Anfang April 2008 wurde die Bahnhofplatzachse für den Durchgangsverkehr wieder geöffnet. Am 31. Mai 2008 wurde der Bahnhofplatz und die Christoffelunterführung mit einem riesigen Bahnhofplatzfest eingeweiht.

Der Baldachin

Der zentrale Teil des Bahnhofplatzes wird von einer leichten Glaskonstruktion – dem Baldachin – überspannt. Der Baldachin ist wohl das meistdiskutierte und auch umstrittenste Bauteil des Umbau- und Sanierungsprojekts. Bereits im Herbst 2007 wurden die ersten Stützen des Baldachins installiert. Mit der transparenten Gestaltung wurde darauf geachtet, dass Burgerspital und Heiliggeistkirche gut sichtbar bleiben und ihre Wirkung als herausragende historische Bauwerke nicht geschmälert

wird. Der Scheitelpunkt des Baldachins liegt über dem neuen Trambahnhof. Aus städtebaulicher Sicht sollte einerseits der Weg vom SBB-Bahnhof zur neuen Bernmobil-Tramhaltestelle und die Anbindung des Bahnhofs an die Stadt thematisiert werden. Andererseits sollte das Tor zur Stadt neu markiert werden; denn hier, wo sich der Baldachin hoch schwingt und öffnet, stand ursprünglich das Stadttor: der Christoffelturm. Aus funktionaler Sicht dient der Baldachin als Überdachung der Umsteigeplattform, als Wetterschutz für die neuen Aufgänge aus der Christoffelpassage, als städtischer Aufenthaltsort und Treffpunkt. Seine Form hat sich aus den Anforderungen und aus der umgebenden Situation entwickelt (Heiliggeistkirche, orthogonale Verkehrsführung über den Platz, Anordnung der Tramstation usw.).

Stahl-Glas-Konstruktion

Der Baldachin ist eine Stahl-Glas-Konstruktion. Seine Länge beträgt 85 m, die Breite 11–41 m, die Höhe zwischen 3 und 10 m. 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 Stahl-



stützen, aus Primärträgern, welche in Querrichtung verlaufen, Sekundärträgern, welche in Längsrichtung verlaufen, und aus Tertiärträgern, welche wiederum in Querrichtung angeordnet sind. Total wurden zirka 230 Tonnen Stahl verbaut. Um Langlebigkeit zu garantieren, kommt ein mehrschichtiger Rostschutz zum Einsatz.

Die Glasfläche beträgt insgesamt 2350 m². Es wurden total 528 Gläser mit einer durchschnittlichen Glasgrösse von 1,3 x 4,0 m und einem Gewicht von jeweils zirka 300 kg unter die Stahlkonstruktion gehängt. Diese Gläser werden von zirka 3900 Punkthaltern (8 Stück pro Glas) gehalten.

Das Glas selber ist ein Verbund Sicherheitsglas, das aus zwei 12 mm dicken teilvor-

gespannten Gläsern besteht. Dazwischen sind vier Folien eingeschweisst, welche im Falle eines Glasbruchs dafür sorgen, dass die gebrochenen Gläser während mindestens 48 Stunden oben bleiben und nicht herunterfallen. Dies gibt die nötige Zeit, um das defekte Glas zu entfernen beziehungsweise auszuwechseln. Die Glasstärke wurde unter Einhaltung von strengen statischen Sicherheitsvorgaben ermittelt, wobei mögliche Schnee- und Windlasten in Erwägung gezogen wurden und mehrere Glasbruchtests im Massstab 1 zu 1 durchgeführt wurden.

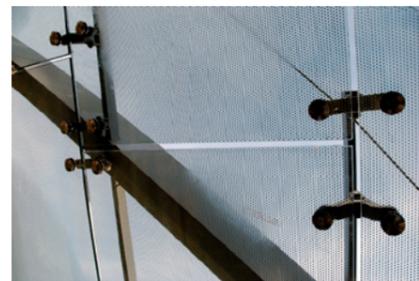
Auf der Glasunterseite ist ein feiner Punktraster aufgedruckt, welcher verschiedene Funktionen übernimmt: Zum einen dient er der Entspiegelung der Glasunterseite, was nicht zuletzt verhindern

soll, dass Vögel gegen das Glas fliegen. Zum andern bildet der Punktraster einen sommerlichen Hitzeschutz. Schliesslich vermindert er mit seiner hellgrauen Farbe das subjektive Schmutzempfinden.

Eine Verschmutzung des Baldachins wird stattfinden, steht er doch an einem sehr exponierten Ort. Um ihn reinigen zu können, ist der Baldachin so konzipiert worden, dass die Glasfläche für Reinigungs- und Wartungsarbeiten begehbar ist. Um der Verschmutzung durch Taubenkot vorzubeugen, wird ausserdem ein System eingesetzt, das mittels Ultraschall die Tauben vom Baldachin fern halten soll.

Um die Sicherheit für die PassantInnen auch im Winter zu gewährleisten, wurde am Glasrand ein Heizkabel installiert, das die Bildung von Eiszapfen verhindern wird. Zudem wird im Randbereich ein Verwehschutz angebracht, der verhindern soll, dass Regen oder Schnee über den Glasrand hinab verweht wird.

Baudirektorin Regula Ryz anlässlich der Eröffnungsfeier: «Nach jahrelanger Planung, zähen politischen Debatten und 16 Monaten intensiver Bautätigkeit können wir feststellen, dass «die Operation am offenen Herzen» geglückt ist».



Die Christoffelunterführung

Wie jedes Bauwerk unterlag auch die Christoffelunterführung einem Alterungsprozess. Rostschäden an den Armierungen beeinträchtigten die Tragkraft der Decken, die an mehreren Stellen behelfsmässig abgestützt werden mussten. Zudem genügten die technischen Installationen den heutigen Anforderungen bei weitem nicht mehr. Alle diese Mängel wurden nun behoben. Der neue zentrale und der neu situierte südliche Treppenaufgang sind von der Passage aus zu überblicken, das eindringende Tageslicht verleiht den Passanten mehr Sicherheit. Die Unterführung erhielt ein neues, einladendes Aussehen mit vielfältigen Geschäftslokalitäten. Die Verkaufsfläche konnte fast verdoppelt werden dank der Verlagerung der Haustechnik in einen tiefer gelegenen Tunnel und einem neuen Logistikkonzept für Warenlieferung und Abfallentsorgung.

Für eine reine Sanierung der Christoffelunterführung hätte der Fonds für Boden- und Wohnbaupolitik der Stadt Bern rund 19 Millionen Franken investieren müssen, davon allein etwa 10 Millionen für den

aufgelaufenen Unterhalt. Der Ertrag aus der Vermietung von Ladenlokalitäten hätte sich so jedoch nicht wesentlich steigern lassen. Die nun realisierte Neugestaltung der Unterführung kostet 25,5 Millionen Franken, die Mehrinvestition zahlt sich aber in Form massiv verbesserter Erträge aus. Die gesamte vermietete Ladenfläche von 2700 m² wirft mit jährlich fünf Millionen Franken einen Mietzins ertrag für

die Liegenschaftsverwaltung ab, der die ursprünglich budgetierten 3,9 Millionen Franken klar übertrifft.

Die Christoffelunterführung wurde seit Anfang Mai 2007 saniert. Es wurde ein helles und übersichtliches Raumgestaltungskonzept erarbeitet. Moderne Technik, eine statisch verbesserte Decke und deren Stützen sind nur eine Auswahl von weiteren Verbesserungsmaßnahmen.

