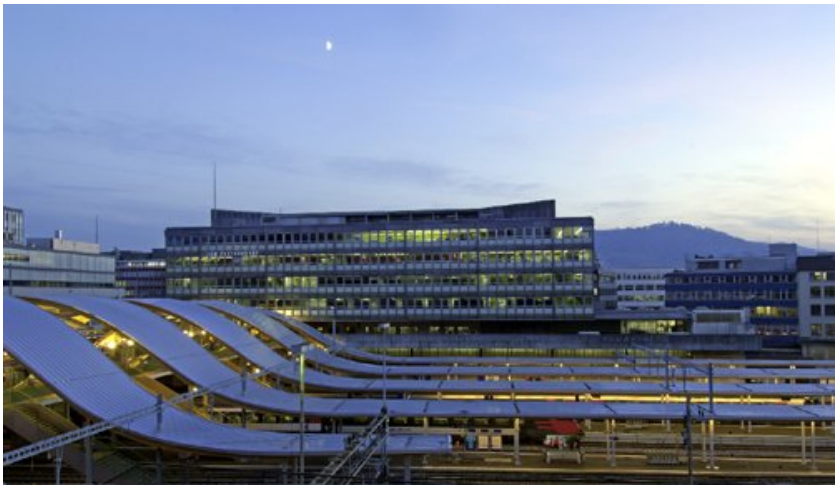


© Dominique Uldry

Passerelle West Bahnhof Bern

Bahnhof Bern
Bern, Schweiz

ARCHITEKTUR
smarch

BAUHERRSCHAFT
SBB

TRAGWERKSPLANUNG
Conzett Bronzini Partner AG

FERTIGSTELLUNG
2005

SAMMLUNG
zuschnitt

PUBLIKATIONSDATUM
25. März 2007

Unter Strom
Holzbau für die neue Passerelle des Bahnhofs Bern

von Christian Holl

Mit dem neuen Taktfahrplan, der im Dezember 2004 im Rahmen des Projekts »Bahn 2000« in der Schweiz eingeführt wurde, musste mit einer Verdoppelung der Fahrgäste für den Bahnhof Bern gerechnet werden. Längere Züge im rascheren Wechsel erforderten die Verlängerung der Bahnsteige, weshalb auch der zweite Zugang zu den Gleisen westlich des Hauptbahnhofs, dort, wo die Gleise unter der Bebauung und der Schanzenbrücke ans Tageslicht kommen, nicht mehr das bleiben konnte, was er bislang war: ein schmaler, unattraktiver Notzugang, ungemütlich beleuchtet, mit dem Charme einer Unterführung. Mit der neuen Passerelle gelang es den Architekten, ihn zu einem großzügigen, hellen, übersichtlichen und eleganten Raum zu nobilitieren.

Die Welle

Den vor dem Bahnhof abgebremsten Verkehrsfluss in einer sich aufwölbenden Welle symbolisierend, verbindet nun ein Dach aus geschwungenen Holzträgern mit Aluminiumeindeckung die verlängerten Bahnsteige mit einer neuen, quergelagerten Brücke, von der aus die Bahnsteige erschlossen werden. Insgesamt wurden sechs Bahnsteige unterschiedlicher Länge und variierender Breite überdacht, jeweils gegliedert in einen Bereich der Welle, also des tatsächlich geschwungenen Trägers über der Passerelle, und einen flachen Abschnitt auf dem Bahnsteig. Die Konstruktion der Dächer und deren Abstützungen sind weitgehend durch die Geometrie der Gleisanlage bestimmt. Jeder Bahnsteig hat eine andere Form, außerdem sind die verschiedenen Höhen auf der Schanzenbrücke dafür verantwortlich, dass auch im Schnitt kein Dach dem anderen gleicht. Um die Klarheit der Form beizubehalten, vollständigen Witterungsschutz zu gewährleisten und gleichzeitig den durch die Holzuntersicht atmosphärisch angenehmen Raum offen und übersichtlich zu gestalten, wurden die Zwischenräume auf der Brücke mit Glas überdacht.

Montage unter Spannung

Aufgrund der zur Verfügung stehenden Bauzeit von lediglich neun Monaten wurde während des laufenden Bahnbetriebs umgebaut. Die meisten Bauteile wurden

© Dominique Uldry

vorgefertigt und in kurzer Zeit, oft während der Nacht und teilweise zwischen fahrenden Zügen und stromführenden Leitungen, montiert. Unter diesen Umständen musste das Risiko für einen Unfall durch Stromschlag aus Sicherheitsgründen minimiert werden, weshalb man sich für eine Konstruktion aus Holz entschied.

DATENBLATT

Architektur: smarch (Ursula Stücheli, Beat Mathys)
Mitarbeit Architektur: Ingrid Brogli, Ines Specker, Isabelle Kunz, Daria Eser, Christian Waldvogel, Cornelius Rechsteiner, Jonas Schöpfer
Bauherrschaft: SBB
Tragwerksplanung: Conzett Bronzini Partner AG (Jürg Conzett, Gianfranco Bronzini, Patrick Gartmann)
Mitarbeit Tragwerksplanung: Peter Augustin, Maurus Cadosch, Marlene Graf, Marco Maranta, Marcus Schmid

Ingenieur Gleisbau: Grunder Ingenieure, Burgdorf
Baulogistik: Wild Ingenieure, Küsnacht

Funktion: Verkehr

Fertigstellung: 2005

AUSFüHRENDE FIRMEN:

Holzbau: Häring+Co. AG, Pratteln

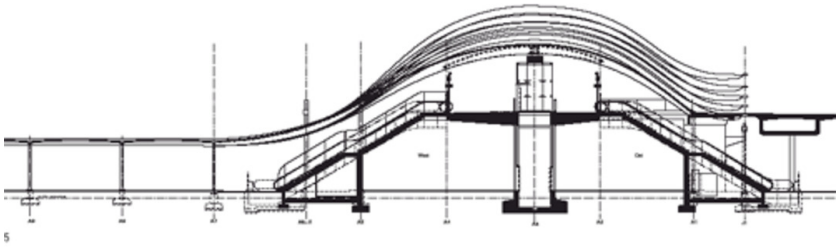
PUBLIKATIONEN

Zuschnitt, aber sicher, proHolz Austria, Wien 2007.
Die Welle von Bern, Ein Westportal für den Bahnhof, Hrsg. Planergemeinschaft Railarch, niggli, Sulgen 2006.
Hochparterre, Hochparterre AG, Zürich 2006.
werk, bauen + wohnen, Bahnhöfe, Verlag Werk AG, Zürich 2003.

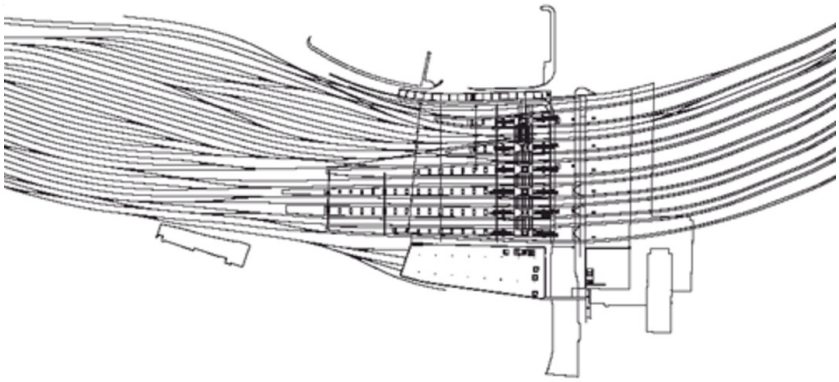
WEITERE TEXTE

Wellenschlag im Gleisfeld, Werner Huber, hochparterre, Sonntag, 22. Januar 2006

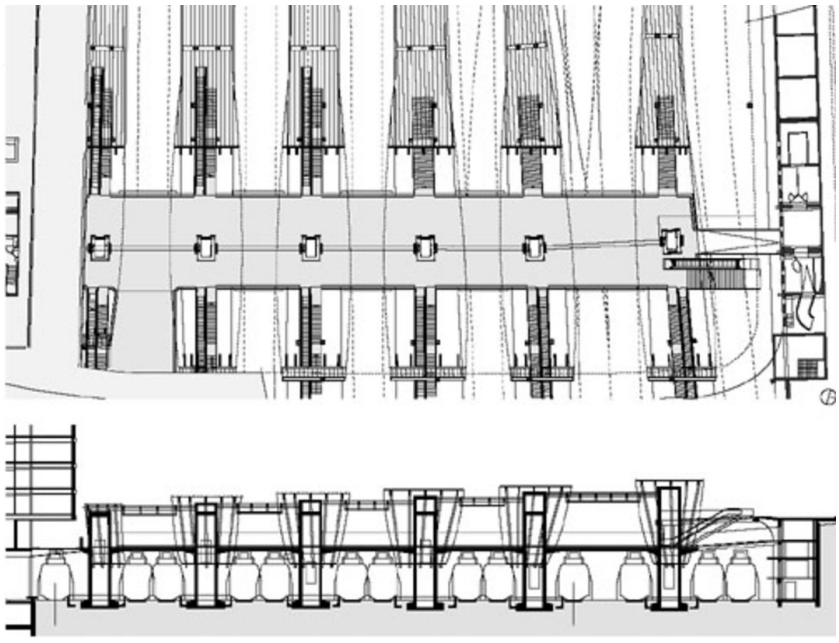
Passerelle West Bahnhof Bern



Schnitt



Lageplan



Lageplan, Schnitt