

Drei Pakete für Bern

Autor(en): **Huber, Werner**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **29 (2016)**

Heft 6-7

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-632956>

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.

Drei Pakete für Bern

Der Postparc steht an der Stelle der früheren Schanzenpost am Berner Bahnhof. Architekt Andrea Roost hat den Ort studiert und die Qualitäten des Vorgängerbaus geschärft.

Text:
Werner Huber
Fotos:
Seraina Wirz

Beim Bahnhof Bern, dort, wo die Züge nach Freiburg, Lausanne und Genf fahren, stand die Schanzenpost. Vier Architekturbüros um Hans und Gret Reinhard schufen in den Sechzigerjahren ein klar strukturiertes Ensemble, das in der amorphen Masse des Berner Bahnhofs einen architektonischen Schwerpunkt bildete: Quer über den Gleisen lag das Brief- und Paketamt, parallel dazu stand das Gebäude des Postbahnhofs, und die Hochhausscheibe des Postscheckamts setzte einen vertikalen Akzent. Bis vor acht Jahren sortierte die Post über und neben den Gleisen Briefe und Pakete. Die Konzentration auf wenige dezentrale Sortierzentren machte die Brief- und Paketzentren in den Städten überflüssig siehe HP 5/2008. 2006 führte die Post in Bern einen Wettbewerb für Generalplanerteams durch, den Architekt Andrea Roost mit seinem Projekt gewann.

So steht heute anstelle der Schanzenpost der Postparc mit Läden, Restaurants und Büros. Wer die 1968 fertiggestellten Altbauten nicht genau in Erinnerung hat, stellt zunächst keinen grossen Unterschied fest. Der Postparc scheint den Geist der Sechzigerjahre zu atmen. Hat sich Andrea Roost bei der Planung im Jahrzehnt geirrt? Schliesslich gehört er zu der Architektengeneration, die ihre Ausbildung an der ETH in jenen Jahren absolvierte, als die weitläufigen Anlagen des Berner Bahnhofs samt Schanzenpost entstanden. Nein, Roost hat sich nicht in der Zeit geirrt, sondern er hat den Ort und die bestehenden Bauten analysiert und ein neues Ensemble geschaffen. Damit schärfte er die Qualitäten der früheren Bauten und behob deren Mängel.

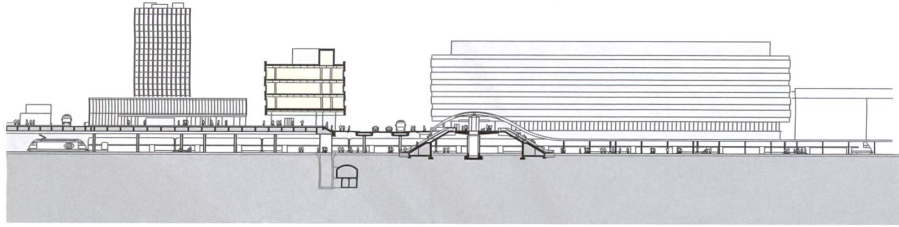
Roost hat die städtebauliche Komposition der Schanzenpost in ihrer Kraft verstärkt. Das Brief- und Paketamt und den Postbahnhof brach man bis auf wenige Teile ab und ersetzte sie durch Neubauten. Am augenfälligsten ist der Wandel bei dem Gebäude, das quer über den Gleisen →



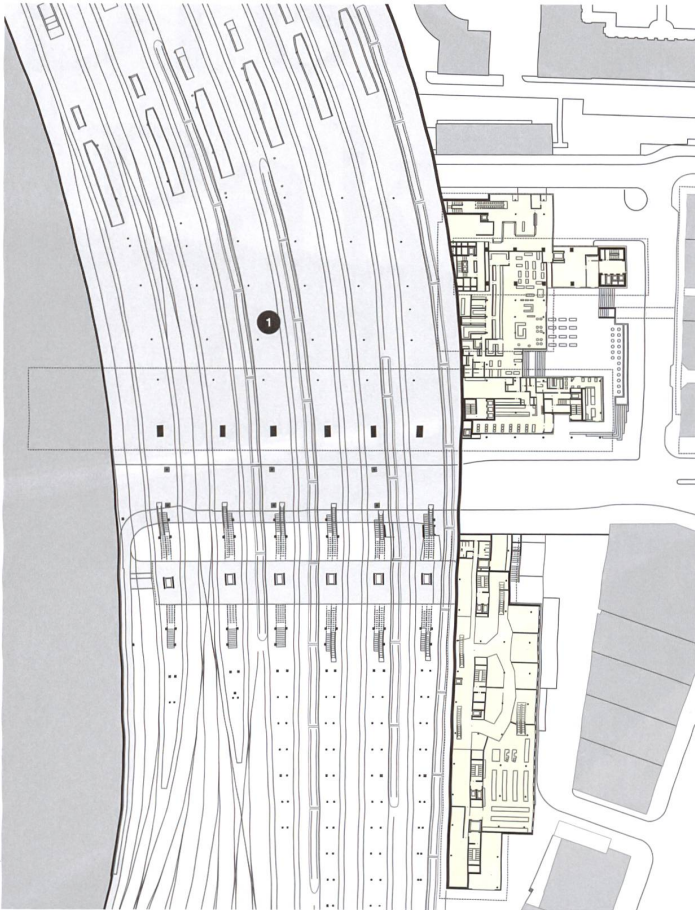
Die drei Kuben des Postparc schliessen den Berner Bahnhof im Westen ab. Fenster- und Brüstungsbänder – einmal schmal, einmal breit – prägen die Fassaden.



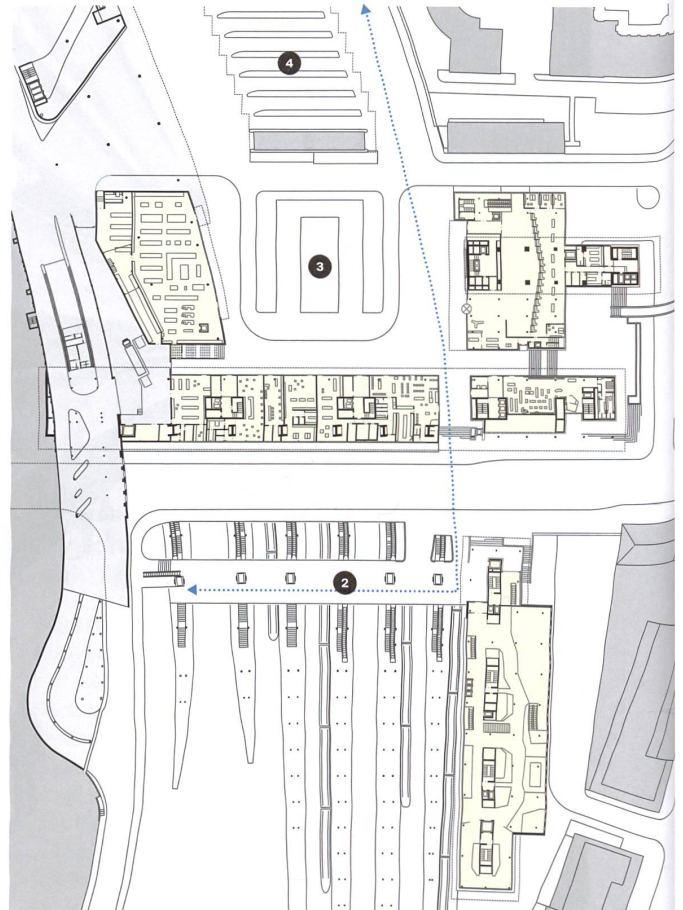
Mit dem Postparc erhielten die Bernerinnen und Berner einen neuen Weg vom Hirschengraben quer über den Bahnhof bis auf die Grosse Schanze.



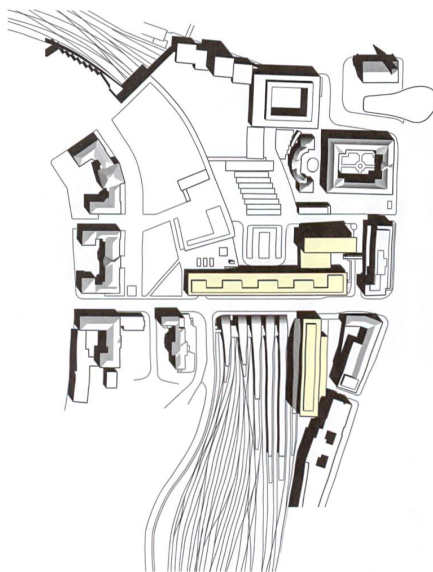
Querschnitt durch das Brückengebäude, die Schanzbrücke und die Welle.



Ebene 01: unterer Platz, mit Eingang in das Hochhaus und in die Restaurants.



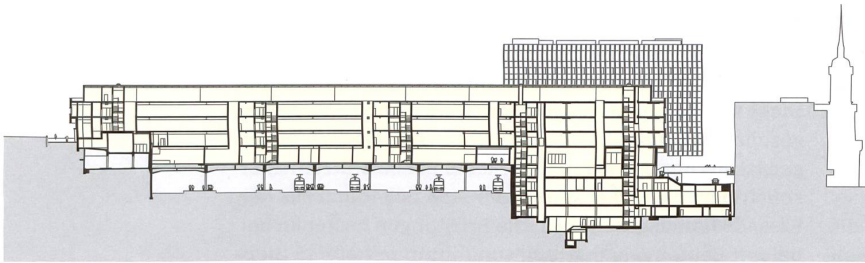
Ebene 02: Platz über den Perrons mit Poststelle und Läden.



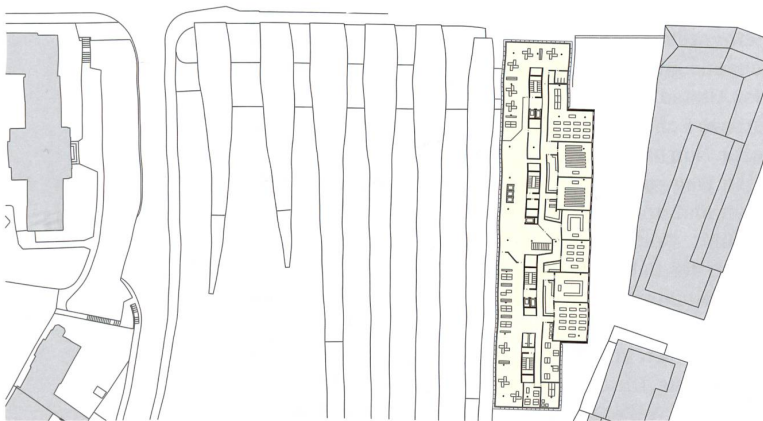
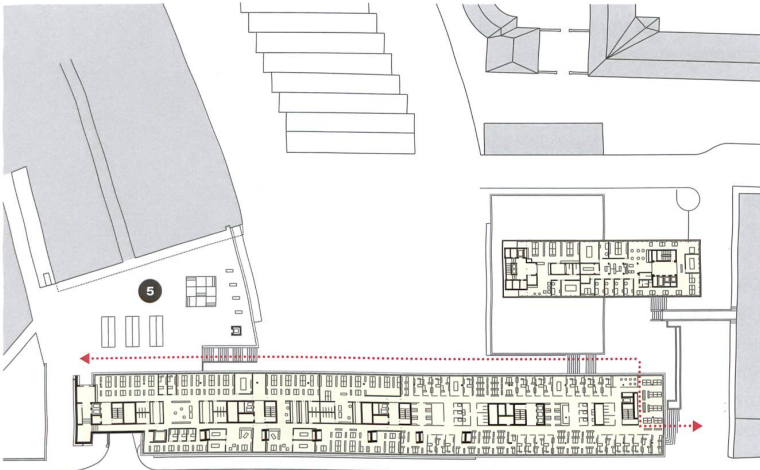
Situationsplan des Bahnhofgebiets.

Postpark und Bahnhof

- 1 Perronhalle
- 2 Passarelle West (Welle)
- 3 Neuer Platz (Parkplatz)
- 4 Postautostation
- 5 Parkterrasse Grosse Schanze
- Fussgängerweg Welle-Bahnhofgebäude
- Fussgängerweg Bubenbergplatz-Grosse Schanze



Längsschnitt durch das Brückengebäude über den Perrons des Bahnhofs.



Ebene 04: Platz unterhalb der Grossen Schanze.



**Überbauung Postparc,
2016**

Schanzenstrasse 4/5;
Bogenschützenstrasse 9,
Bern

Bauherrschaft:
Postfinance, vertreten
durch Postimmobilien
Management
und Services, Bern

Bauherrenvertretung:
Beta Projektmanagement,
Zürich; Thomas Wipfler
Totalunternehmer:
Steiner, Zürich

Architektur:
Andrea Roost, Bern
Mitarbeit: Martin Lüthi
(Projektkoordination),
Marco Bill, Chantal
Bornand, Marco Christen,
Heinz Freiburghaus,
Damian Lisik, Manuel
Ritschard, Patrick Roost,
Andrea Steiner, Anita
Stucki, Dominik Zosso,
Sebastian Zufferey;

Projektsupport: Daniel
Buchhofer, Zürich
Bauingenieure:
INGE Henauer Gugler,
Zürich / Hartenbach
und Wenger, Bern
Haustechnik: Enerconom,
Bern, mit ADZ, Luzern

Fassadenplaner:
Prometplan, Biel

Kostenplaner: Perolini
Baumanagement, Zürich
Bauphysik: Grolimund
und Partner, Bern

Verkehr und Umwelt:
Buchhofer Barbe, Zürich

Auftragsart:
Projektwettbewerb für
Generalplanerteams, 2006

Kosten: ca. Fr. 185 Mio.
(nur bis Grundausbau)

AUSZEIT

Pro Casa
KOMPLETTBAD

BAUBEDARF RICHNER MIAUTON



Ganz entspannt zu
Ihrem neuen Bad –
dank unseren flexiblen
Gesamtlösungen.



baubedarf-richner-miauton.ch/procasa

→ liegt: Es ist länger, schmaler und höher, als es der Reiterbau des Brief- und Paketamts war. Das Hochhaus hingegen, das bereits 1993 saniert worden war, blieb bestehen. Ein zusätzliches Geschoss verleiht ihm jedoch eine stärkere Präsenz im Stadtbild.

Brückenschlag über die Gleise

Nicht nur in Bern, sondern auch in Zürich schloss die Post das Briefzentrum der Sihlpost. Zusammen mit angrenzenden Bahnarealen wurde dabei an bester Lage ein grosses Terrain frei, auf dem heute das Quartier Europaallee die städtische Struktur bis an die Gleise des Hauptbahnhofs heranführt. In Bern hingegen wurde nach dem Auszug der Post praktisch kein Boden frei. Andrea Roosts Baugrund war zur Hauptsache die Betonplatte über den Perrons des Bahnhofs. Hier ein Stück «traditionelle» Stadt mit Baublöcken, Höfen und Gassen zu bauen, wäre städtebaulich absurd. «Die Schienen sind wie ein Fluss, ein künstlicher Fluss, der für die Stadt sehr wichtig ist und ohne den der Bahnhof überhaupt nicht zu verstehen ist. Darum ist es für uns Architekten eine Pflicht, diese Areal zu bewahren», sagte Luigi Snozzi 1987 an einem vielbeachteten Vortrag gegen das Projekt HB Südwest in Zürich. Auch in Bern sind die Schienen – analog zur Aareschlaupe – ein künstlicher Fluss. Und so schlug Andrea Roost in Bern eine Brücke zwischen dem Bubenbergrplatz und dem Länggassquartier. Zusammen mit den wellenförmigen Dächern der Westpassage von Smarch Architekten und dem die Gleise flankierenden Neubau zeigt die Einfahrt des Bahnhofs Bern nun ein einprägsames Bild: Wie ein Rechen kanalisieren die Dächer der «Welle» den Gleisfluss und leiten ihn unter der Brücke hindurch.

Negativer Sockel, spiegelnde Fassaden

Damit die grossen Volumen des Postparc prägnanter erscheinen, bildete Andrea Roost dunkle Negativsockel aus. Diese schaffen eine Zone vor den Läden und eine Distanz zur Schanzenbrücke, die unabhängig vom Gebäude über die Gleise führt. In die schwarzen Paneele des Sockels sind die Ladenfronten eingelassen. Nur da haben die farbigen Logos der Mieter ihren Platz, denn die Obergeschosse sollen frei von Werbung sein.

Die Fassade der Hochhausscheibe hatte Roost von ARB Architekten geerbt. Sie hatten anlässlich der Sanierung vor gut zwanzig Jahren die Gebäudehülle ersetzt und damit das Hochhaus aus dem Ensemble herausgelöst. Durch die Aufstockung hat das Haus Kraft gewonnen. Bei den beiden Neubauten unterstrich Roost die horizontale Schichtung mit langen Fenster- und Brüstungsbändern. Dabei spielte er mit den unterschiedlichen Höhen, die sich aus der Konstruktion ergaben. Wegen der grossen

Spannweiten ist das lange Brückengebäude aus Stahl konstruiert, was in den Brüstungen grosse Tragwerkshöhen mit sich brachte und nur schmale Fensterbänder zulies. Diese sind mit halb spiegelndem Glas in die Fassade eingeschnitten. Das Gebäude parallel zu den Gleisen hingegen ist aus Beton mit einem herkömmlichen Stützenraster konstruiert. Seine Fensterbänder sind höher und aus der Fassade herausgeschoben. Die Brüstungen bestehen bei beiden Bauten aus mattem, von hinten mit einem Siebdruck versehenen Glas, das je nach Lichteinfall eine textile Wirkung erzeugt.

Die Gläser der Fensterbänder mit ihrer je nach Lichtverhältnissen unterschiedlichen Transparenz und Spiegelung zeigen zu verschiedenen Tageszeiten und Witterungsverhältnissen ein wechselndes Bild. Die homogenen Glasbänder lassen die Bauten massstabslos erscheinen. Besser wirken die Fassaden, wenn sich die Fensterteilung abzeichnet und den spiegelnden Bändern einen Rhythmus verleiht. So sind die grossen Volumen des Postparc nicht nur in der Stadt, sondern auch zwischen ihren Nachbarbauten verankert.

Die Topografie inszeniert

Die stärkste Wirkung von Roosts Entwurf ist die Bereicherung der Stadt. Aus der Ferne betrachtet hatte das Ensemble der früheren Schanzenpost zwar eine ähnliche Wirkung wie der Postparc. Im städtischen Gefüge aber waren die Betriebsgebäude der Post eine unüberwindbare Barriere. Anders heute: Die Grossformen des Postparc schaffen eine Struktur, die der Architekt mit einer Abfolge öffentlicher Wege und Plätze anreicherte. Vor bald 15 Jahren hatte Atelier 5 mit der gläsernen Nordhalle das Bahnhofgebäude geöffnet und mit einer direkten Verbindung aus der Altstadt auf die Betonplatte über den Gleisen und die Grosse Schanze die Topografie des Bahnhofs lesbar gemacht. Nun hat Andrea Roost auch beim Postparc einen direkten Weg geschaffen, der vom Bubenbergrplatz über Treppen und drei neue Plätze bis zur Grosse Schanze hinaufführt. Doch nicht nur diese Querverbindung über die Gleise des Bahnhofs hinweg ist neu, sondern auch die Längsverbindung hinauf zur Platte über den Perrons und zum Bahnhofgebäude.

Bernerinnen und Berner nutzen diese neuen Verbindungen fleissig. Die Universität, der Bahnhof mit Bahnhofgebäude und «Welle» sowie der Tramknoten am Hirschengraben sind die Magnete, in deren Zentrum der Postparc sitzt. In seinem Ensemble spielt die Perronplatte über den Gleisen nun eine Hauptrolle als städtischer Platz. Seine Nutzung ist eine verpasste Chance: Hier müssen SBB und Post ihre Hausaufgaben machen, denn besseres als ein Parkplatz für Autos ist möglich und nötig. ●