Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 73 (1986)
Heft: 12: Lesearten = Interprétations = Interpretations

Artikel: Ein Identifikationspunkt für den öffentlichen Verkehr : Bahnhof Papiermühle in Ittigen bei Bern, 1986 : Architekt Frank Geiser
Autor: Huber, Uli
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-55527

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Architekt: Frank Geiser, Bern

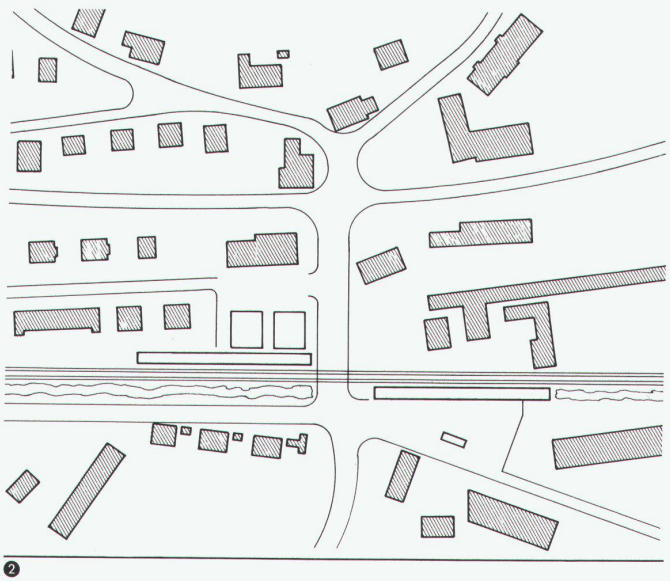
Ein Identifikationspunkt für den öffentlichen Verkehr

Bahnhof Papiermühle in Ittigen bei Bern, 1986 (siehe auch «Werk-Material» in diesem Heft)

Bahnhöfe bedeuten in der modernen Gesellschaft nicht mehr das, was sie in früheren Jahrzehnten bedeuteten, können es nicht mehr: Die Monopolstellung der Eisenbahn gehört längst der Vergangenheit an. Heute bewältigt die Bahn noch ganze 11% der in der Schweiz gefahrenen Personenkilometer. In Agglomerationsräumen im allgemeinen und im Einzugsgebiet der sehr aktiven Unternehmung «Regionalverkehr Bern –Solothurn» (RBS) im besonderen ist der Anteil der Schiene zwar grösser. Aber selbst eine massive Umsteigewelle vom Auto zur Bahn würde die Zeit der stolzen Bahnhöfe auch hier nicht zurückbringen, denn der durchrationalisierte Bahnbetrieb reduziert den «Bahnhof» so ungefähr auf Wartehalle und Perrondach. Fernsteuerung, Automation und oft auch Dienstleistungsabbau machen Stellwerk, Billettschalter, Wohnung, Güterschuppen und viele andere Elemente des vertrauten Bildes unnötig. Der kleine Bahnhof in der Agglomeration wird somit immer mehr zur Tramstation. Auch der regionale Bahnbetrieb (z.B. Selbstkontrolle, 15-Minuten-Takt) und das Rollmaterial nehmen immer mehr trambahnähnliche Charakteristiken an, wogegen die durch Trennung von Schiene und Strasse bedingte Neutrassierung eine bald mit einer S-Bahn vergleichbare Leistungssteigerung ermöglicht.

Die Neutrassierung der Worblental-Linie im Bereiche der nordöstlich von Bern gelegenen Gemeinde Ittigen machte denn auch den Neubau der Station Papiermühle notwendig. Schon bei früheren Stationsbauten erkannte die Bahnunternehmung RBS die Chance, die betrieblich nicht mehr benötigten Hochbauvolumen durch kommerzialisierbare Bauten zu ersetzen, um damit – im Rahmen der örtlichen Bauvorschriften – das Areal wirtschaftlicher zu nutzen. Die Ansiedelung von Dienstleistungseinrichtungen am Halte- und Umsteigepunkt des öffentlichen Verkehrs ist insofern sinnvoll, als sich beide – Geschäftszentrum und kollektives Transportmittel – gegenseitig

❶



❷

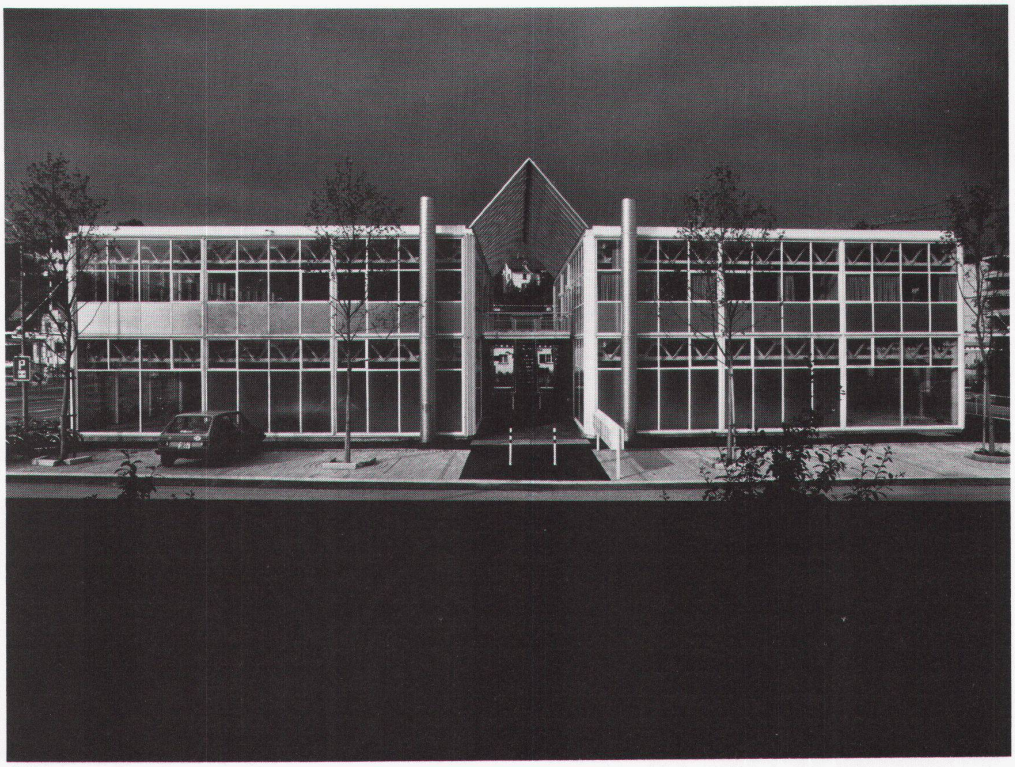
Kunden bringen. Die Attraktivität von Bahn und/oder Bus wird angehoben und die Standortqualität der Fremdnutzungen verbessert, wobei der dabei anfallende Mehrwert immerhin von einer öffentlichen Unternehmung abgeschöpft wird. Bleibt die Verpflichtung der Bahn als Grundeigentümerin – im eigenen Interesse –, dafür zu sorgen, dass eine derartig kommerziell dominierte Bebauung sich immer noch als «Bahnhof» von der gebauten Umgebung abheben kann.

Im Bewusstsein um die Schwierigkeit dieser Aufgabe hat die kleine Bahnverwaltung in beispielhafter Weise mehrere Architekten zu einer wettbewerbsartigen Projektierung eingeladen. Das Ziel des Studienauftrages, «eine der verkehrsmässigen Bedeutung dieser Stelle entsprechende städtebauliche Lösung zu finden», wurde mit der Realisierung des Projektes von Frank Geiser – soweit dies die Randbedingungen überhaupt zuliessen – in vorbildlicher Weise erreicht. Geiser konstruierte nicht nur das kleine Geschäftszentrum, die Wartehäuschen und Veloständer, sondern auch die weit dem Bahngleis entlang ausgreifenden Perrondächer. Mit dem scheinbaren Gewirr der Fahrleitungseinrichtungen entstand dadurch eine eigene, prägnante, beinahe heiter wirkende Verkehrslandschaft – ein neues funktionsspezifisches Erscheinungsbild des Bahnhofes.

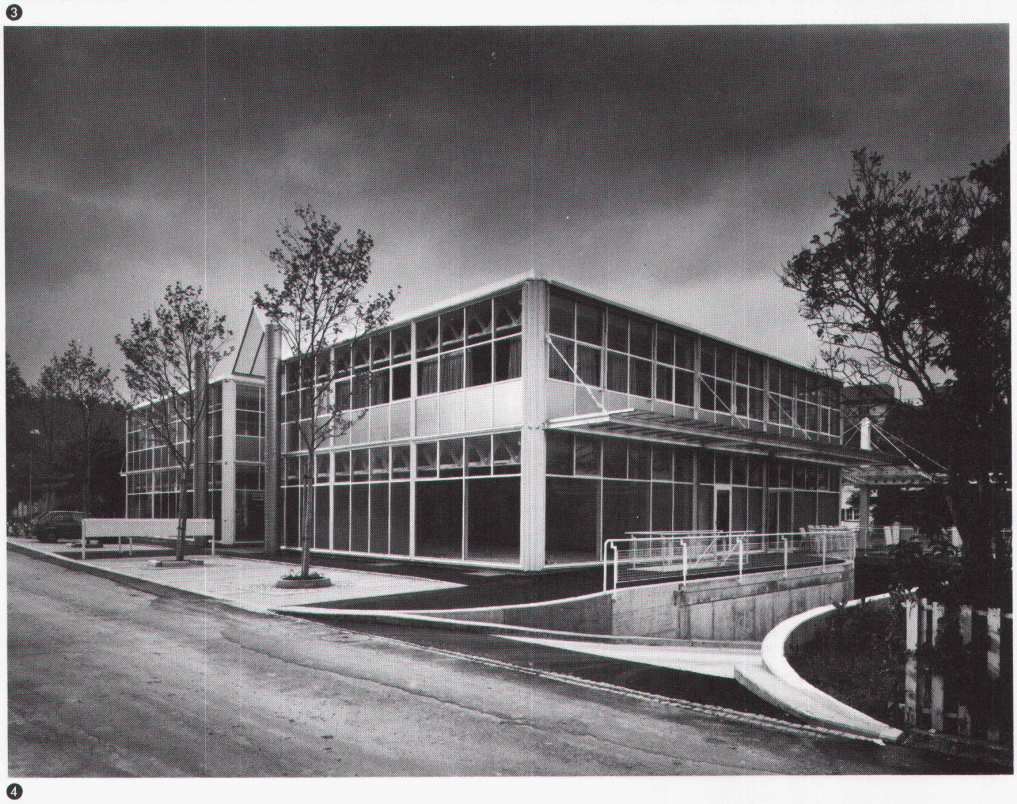
Bedauerlich bleibt, dass die Planung bereits vor dem Wettbewerb nicht weiträumiger angegangen werden konnte. Die Durchschneidung der ganzen Anlage mit einer stark befahrenen Strasse und das Fehlen eines echten Bahnhofplatzes sind die Konsequenzen. Die Chance, im helvetischen Agglomerationschaos ein Zentrum, Raum zu schaffen, bleibt – zum mindesten vorläufig – ungenutzt. So findet denn auch die Passage, welche das Geschäftshaus symmetrisch teilt, die im Wettbewerbsprojekt angedeutete Fortsetzung im Siedlungsbild noch nicht. An dieser bis unter das Glasgiebeldach offenen Passage, separiert von den Wartezonen der Reisenden, sind die Zugänge zum Bahnhofbuffet, zu 24-Stunden-Bank, zum Coiffeur, zum Sportdiscounter und zur obligaten öffentlichen WC-Anlage angeordnet. Auch die Treppe, hinunter zur Autoeinstellhalle und hinauf zu den Büroflächen, findet sich hier, mitten in dieser öffentlichen Zone. Es gibt kein geschlossenes, stickiges Treppenhaus. Ein-

leuchtend ist die Hierarchie vom öffentlichen zum privaten Raum: Verkehrsfläche von Bahn und Bus – Wartezone – Passage/Treppe – Geschäftseingänge. Lediglich der Kiosk liegt direkt am Hausperron.

Entgegen den ursprünglichen Vorschlägen des Architekten befindet sich das Restaurant nicht in der sehr attraktiven, von der Schiene und Strasse gebildeten Ecke, sondern an kommerziell wenig interessanter Lage im Hintergrund. Die Bank, wohl kaum vom spontanen Konsumenten lebend, nimmt nun den besten Platz ein. Das Buffet kann seine zentrumsbildende, bahnhofspezifische Rolle funktionell ungenügend und visuell überhaupt nicht spielen. Aber auch die filigrane Stahlkonstruktion und die feingliedrigen Fassaden – in ihrer sehr technologischen Ausformung das Erscheinungsbild des modernen Verkehrsmittels adäquat mitprägend und in hohem Masse den Flexibilitätsansprüchen eines Geschäftshauses entsprechend – laufen inzwischen Gefahr, durch dumme Einrichtungen und Klebereklamen beeinträchtigt zu werden. Nutzer, welche sich in dieser Hinsicht eine gewisse Zurückhaltung auferlegen, sind die doppelt Geprellten: Erstens wird ihre Präsenz von der schreienden Reklame des Nachbars optisch reduziert, und zweitens finden sie sich – entgegen ihren ursprünglichen Erwartungen – in einem nicht mehr so stilvollen Ambiente. Nach einem anspruchsvollen Projektierungsprozedere, nach der Wahl und Realisierung einer ebenso anspruchsvollen Architektur braucht das auf diesem Weg entstandene Objekt auch noch eine anspruchsvolle Hege, ansonst das Zeichenhafte des Ortes verlorengeht. Glücklicherweise sind diese marktschreierischen Auswüchse reversibel. Kürzlich jedenfalls hat die Schweizerische Nationalbank – als Besitzerin der Kaiserhauspassage in Bern (Atelier 5) – bei einem Discounter (der sozusagen zum Diskrediter der andern Geschäfte wurde) für etwas weniger schreiende Ladenfronten gesorgt.



❸



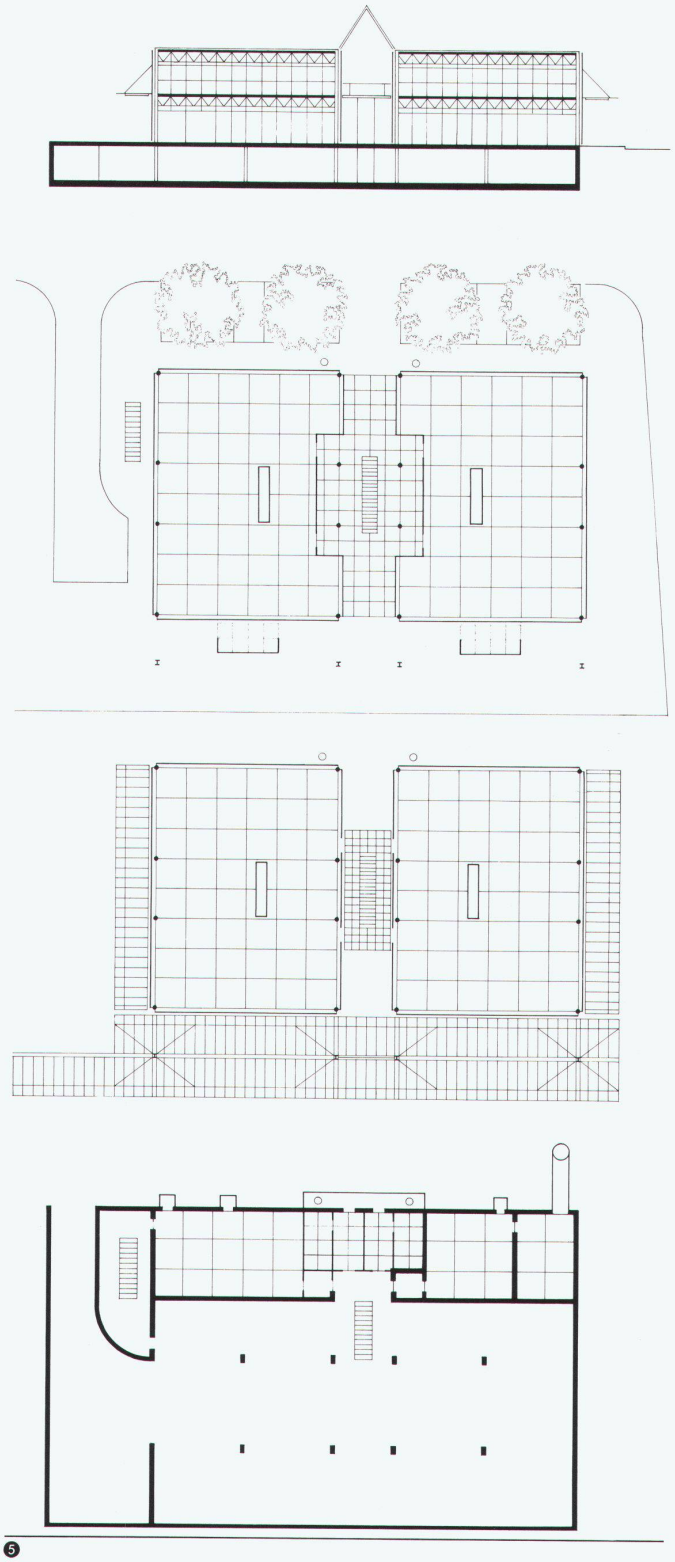
❹

❶
Blick in die Passage

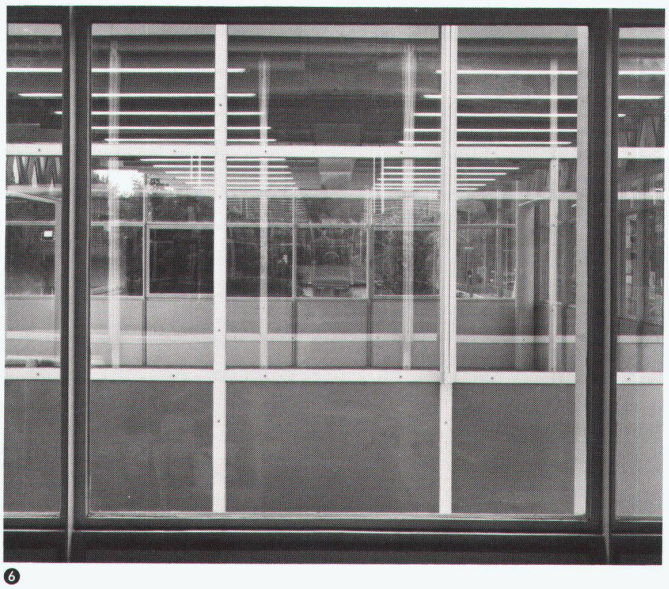
❷
Situation

❸
Blick vom zukünftigen Bahnhofsplatz, Nord-Ost-Ansicht

❹
Gesamtansicht von Norden



5



6

7

8

9

Besondere Erwähnung verdienen die Perrondächer, deren an Flugzeugbau erinnernde Konstruktion mit den grossen Drahtglasflächen der ganzen Anlage ein besonderes Gepräge gibt. Eine Konstruktion, welche dank dem modernen Rollmaterial der RBS (kein Bremsstaub) erst möglich wurde.

Mit der Disposition, Konstruktion und Farbgebung der ganzen Anlage hat der Architekt den Ort zu einem Identifikationspunkt des öffentlichen Verkehrs gemacht. Hoffen wir auf eine entsprechende Pflege.

Uli Huber

Mitarbeiter im Büro Frank Geiser:
Hansjürg Eggimann und Rolf Mühlethaler

5
Schnitt, Erdgeschoss, Obergeschoss, Untergeschoss (Schemapläne)

6
Blick durch die Passage

7
Fassadenausschnitt

8 9
Perronanlage

Fotos: Rolf Spengler, Bern

RBS-Bahnhof Papiermühle, Ittigen

Bauherrschaft	BHG Bahnhof Papiermühle, Ostermundigen (Gebäude), Regionalverkehr Bern–Solothurn, Worblaufen (Perronanlagen)
Architekt	Frank Geiser, Architekt BSA SIA, Bern; Mitarbeiter: Hansjürg Eggimann, Rolf Mühlethaler
Bauingenieur	Emch+Berger Bern AG, Ingenieurunternehmung / Luder+Perrochon, Ingenieur- und Vermessungsbüro; Bern
Andere	Badertscher+Co., Ingenieurbüro für Elektro/Heizung/Lüftung/Sanitär, Ostermundigen / Gartenmann Bauphysik AG, Bern

Entwurfs- und Nutzungsmerkmale

Grundstück	Arealfläche effektiv 1020 m²	Umgebungsfläche 290 m²	Ausnützungsziffer 1,39
Gebäude	Bebaute Fläche 482 m² (ohne Passage)	*Geschossfläche (SIA 416, 1141)* Untergeschoss 795 m² Erdgeschoss 482 m² Obergeschosse 518 m² *Total Geschossfläche 1795 m²* *(allseitig umschlossen, überdeckt)*	Anrechenbare Bruttogeschossfläche (ORL) 1423 m²
	Geschosszahl Untergeschoss 1 Erdgeschoss 1 Obergeschosse 1	*Flächennutzungen* Parking 536 m² Nebenräume, Technik 259 m² Restaurant 126 m² Coiffeur, Contact-Bank 214 m² Sportboutique 119 m² Büroräume 256 m² Sportcenter 256 m²	Aussenwandfläche : Geschossfläche 924 m² : 1795 m² = 0,51
	Umbauter Raum (SIA 116): 7317 m³		

Projektinformation

Projektinformation

Bahnhof als Dienstleistungszentrum zur Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs an bedeutendem Umsteigepunkt Bahn/Bus. Alle Zugänge zu Dienstleistungsräumen von Passage aus, welche künftigen Bahnhofplatz mit Perronanlage verbindet. Grossflächiger Baukörper, der topografischen Lage in der Talsohle entsprechend. Perronanlagen und Passage durch Bahn erstellt, mit finanziellen Beiträgen von Bund, Kanton und Gemeinde. Bahnhofgebäude ohne Beteiligung der öffentlichen Hand von privater Bauherrengemeinschaft errichtet. Nutzungseinheiten im Stockwerkeigentum aufgeteilt und verkauft; Ausbau und Einrichtung war Sache der Käufer oder deren Mieter.

Konstruktion: Tragstruktur Untergeschoss in Stahlbeton, Erdgeschoss und Obergeschoss in unverkleideter Stahlkonstruktion mit Profilblechdecken. Vorgehängte Stahlfassade mit Sandwich-Brüstungen und Spezialverglasung. Belüftung über Dreh- oder Kippflügel. Gitterstoffstoren als aussenliegender Sonnenschutz im Obergeschoss. Fussbodenheizung; Heizzentrale mit Gas betrieben. Flachdach mit Begrünung. Vordächer, Passagendach und Perronüberdachung in Stahlkonstruktion mit Drahtglasfüllungen.

Raumprogramm: Im Erdgeschoss Restaurant mit Terrasse, Coiffeursalon, Sportboutique, Contact-Bank, öffentliche Toiletten; dazu Perronanlagen für Bahn und Bus mit Relaisstation, Wartehallen, Telefonkabinen und Kiosk. Im Obergeschoss Treuhandbüro, Agentur und Sportcenter. Im Untergeschoss PW-Parking, Nebenräume Restaurant, Schutzräume, Haustechnik. Aussenanlagen für Kurzparking PW und gedeckte Abstellplätze Velos/Mofas.

Kosten (Siehe auch Beilage «Baukostenanalyse»)

Anlagekosten, gegliedert nach BKP	*1 Vorbereitungsarbeiten*	*Fr. 75038.–*	20 Erdarbeiten	Fr. 70992.–	*Spezifische Kosten*
	2 Gebäude	*Fr. 2738136.–*	21 Rohbau 1	Fr. 1676822.–	
			22 Rohbau 2	Fr. 127816.–	Kosten/m³ SIA 116
			23 Elektroanlagen	Fr. 71315.–	Fr. 374.22
			24 Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlagen	Fr. 135593.–	Kosten/m² Geschossfläche
	3 Betriebseinrichtungen	*Fr. –.–*	25 Sanitäranlagen	Fr. 65198.–	SIA 416 (1.141) Fr. 1504.47
			26 Transportanlagen	Fr. –.–	
	4 Umgebung	*Fr. 53365.–*	27 Ausbau 1	Fr. 106880.–	
	5 Baunebenkosten	*Fr. 205389.–*	28 Ausbau 2	Fr. 129903.–	Kosten/m² Umgebungsfläche
	9 Ausstattung	*Fr. –.–*	29 Honorare	Fr. 353697.–	Fr. 184.–
Kostenstand	Zürcher Baukostenindex 1977 = 100 Punkte		April 1985 = 132,9 Punkte (⅔ Bauzeit interpoliert)		

Bautermine

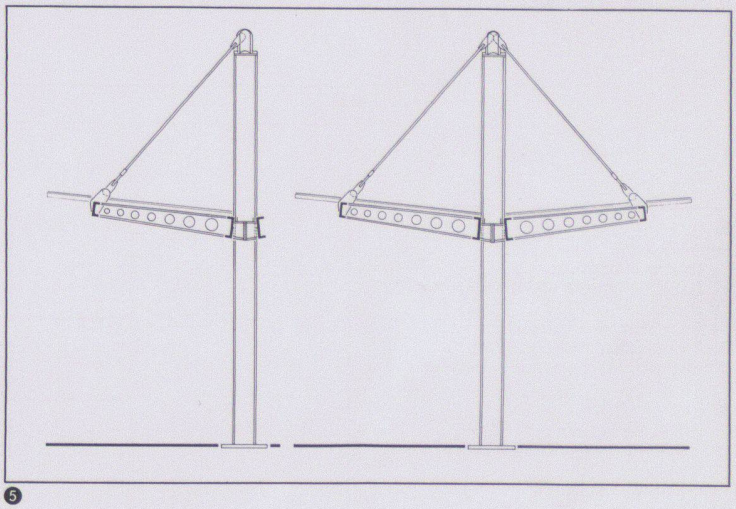
Wettbewerb 1982	Baubeginn März 1985	Bauende November 1985	Bauzeit 9 Monate

❶

❷

❸

❹



❺

❶ Das Bahnhofgebäude mit der Perronanlage

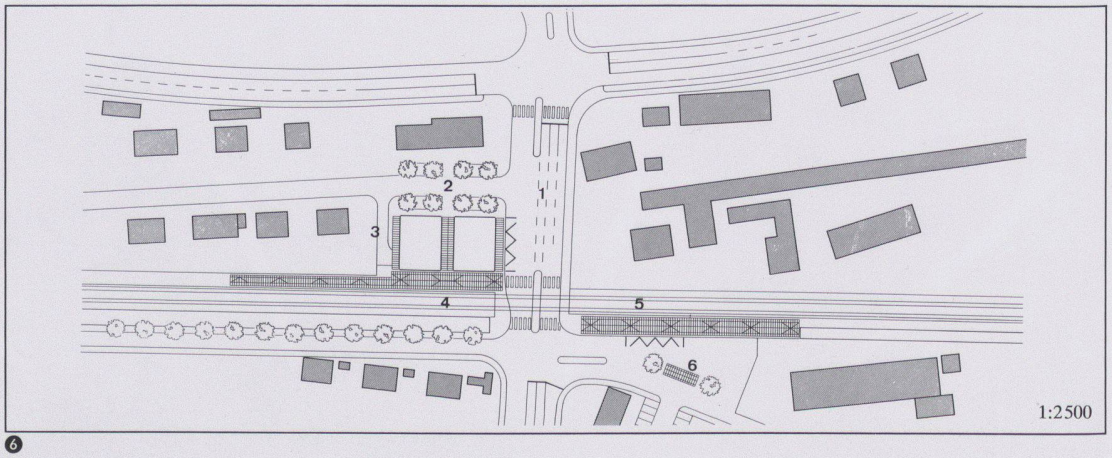
❷ Perronanlage in Richtung Worb mit Wartehalle und Relaisstation

❸ Der Grossraum im Obergeschoss

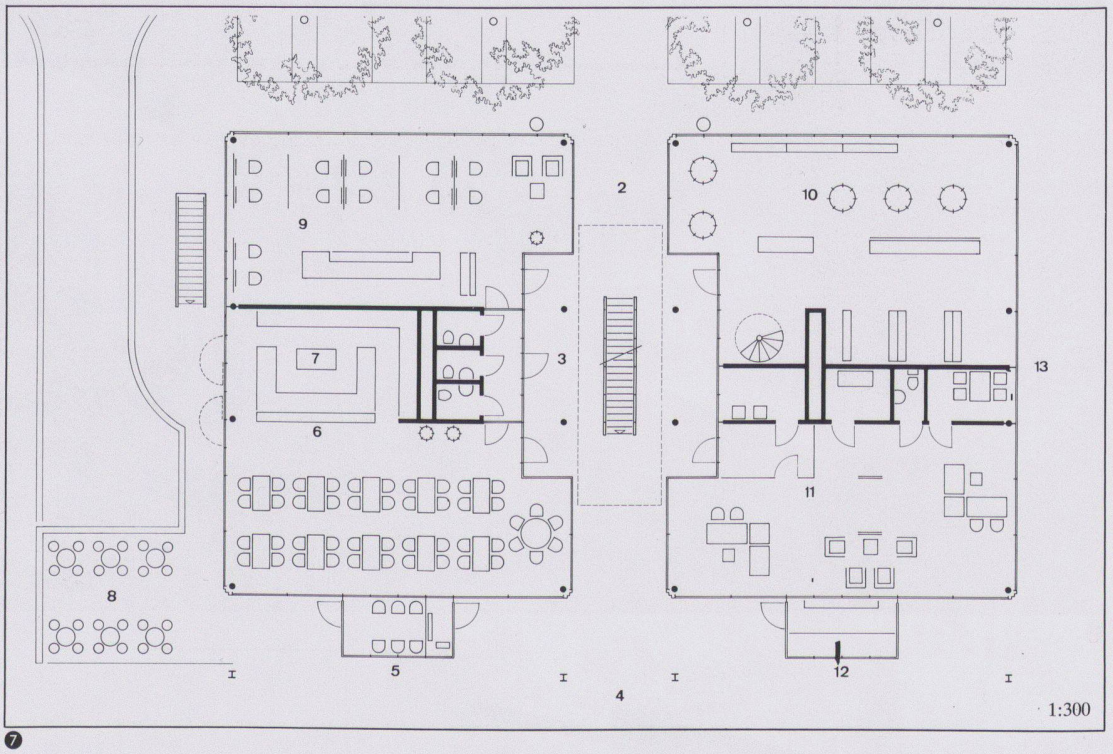
❹ Die einteilige Perronanlage

❺ Detailschnitt der ein- und zweiteiligen Perronkonstruktion

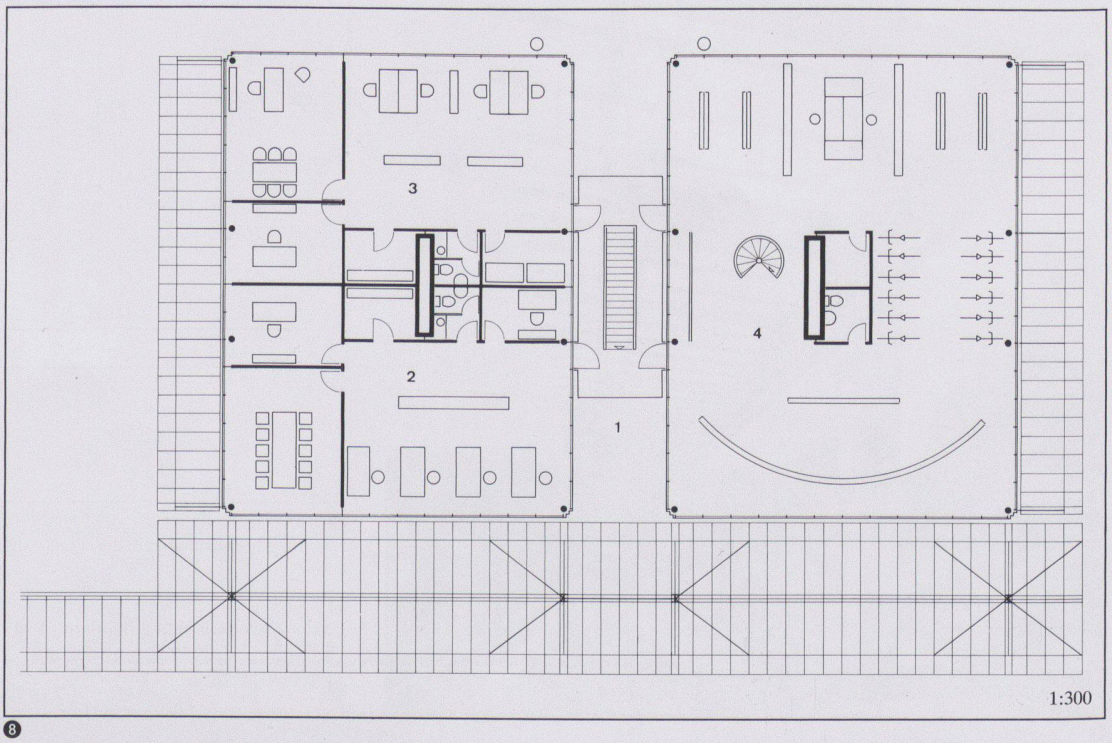
Fotos: Rolf Spengler, Bern



6



7



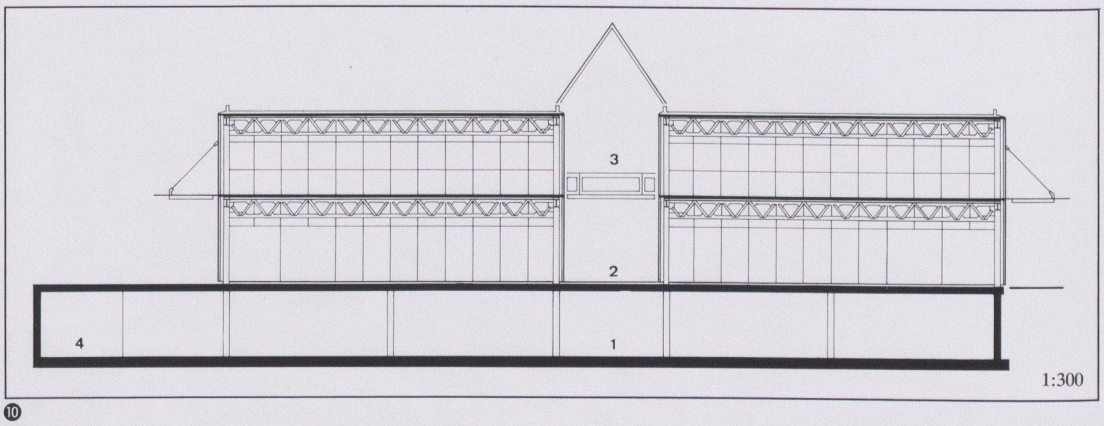
8

6
Situationsplan
1 Papiermühlestrasse
2 Bahnhofplatz mit PW-Kurzparking
3 Bahnhofgebäude
4 Perronanlage Richtung Bern
5 Perronanlage Richtung Worb
6 Gedeckte Abstellplätze Velos/Mofas

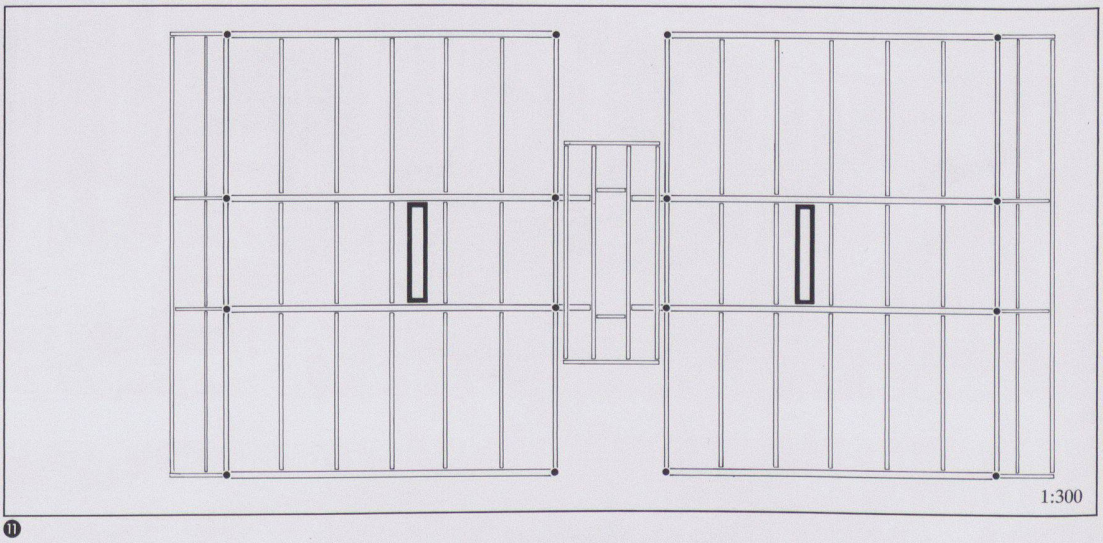
7
Grundriss Erdgeschoss
1 Bahnhofplatz mit Kurzparking
2 Passage
3 Öffentliche Toiletten
4 Perronanlage Richtung Bern
5 Wartehalle/Telefon
6 Bahnhof-Restaurant
7 Offene Küche mit Grill
8 Restaurant-Terrasse
9 Coiffeursalon
10 Sportboutique
11 Contact-Bank
12 Kiosk
13 Bushaltestelle

8
Grundriss Obergeschoss
1 Galerie
2 Agentur
3 Treuhandbüro
4 Sportcenter

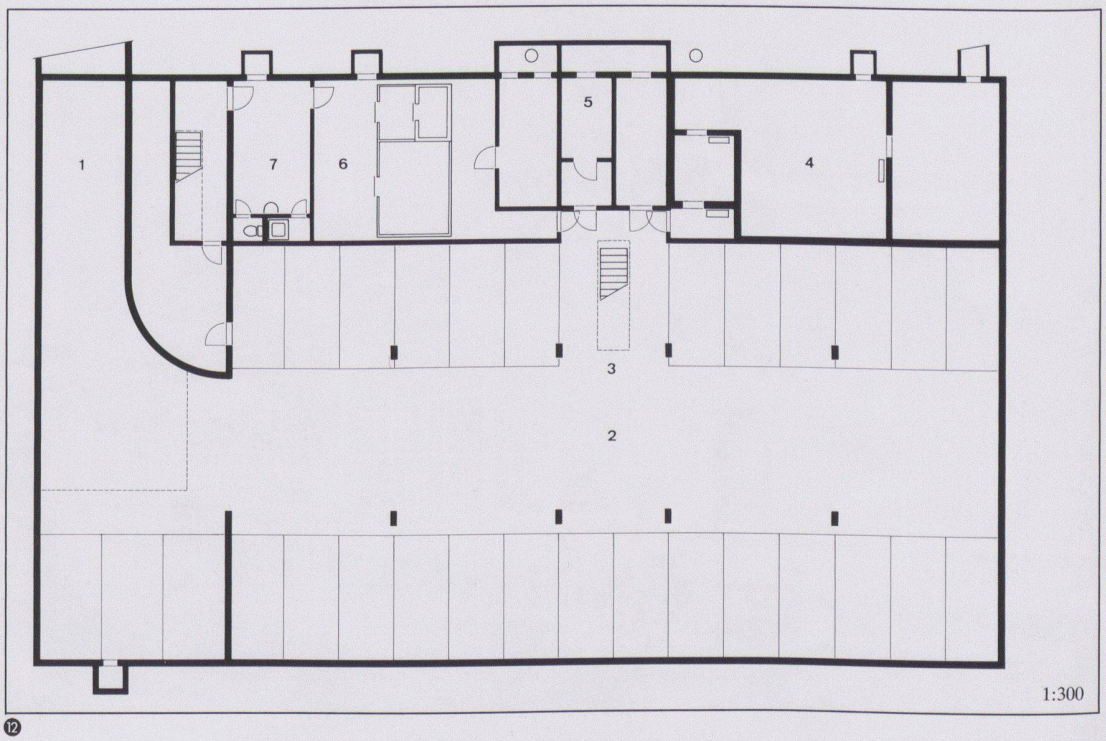
⑨



⑩



⑪



⑫

⑨
Konstruktionsdetail in der Passage

⑩
Längsschnitt
1 Parking
2 Passage
3 Galerie
4 Zufahrtsrampe

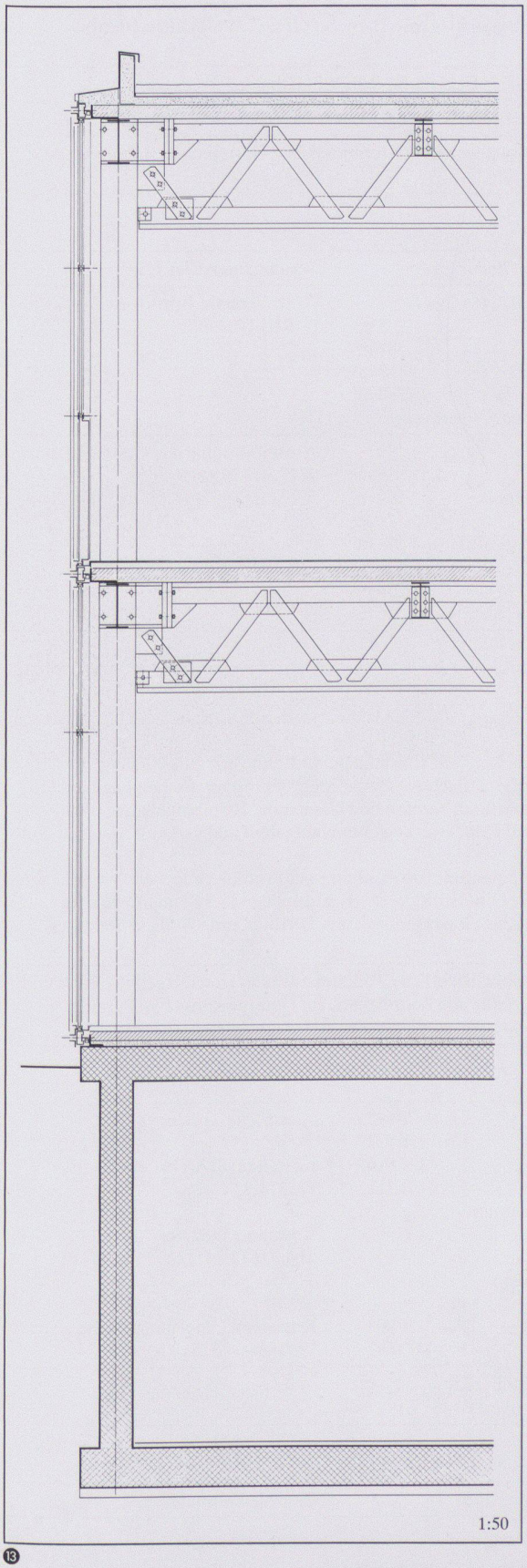
⑪
Grundriss Tragstruktur in Stahl
Erdgeschoss/Obergeschoss

⑫
Grundriss Untergeschoss
1 Zufahrtsrampe
2 PW-Parking
3 Aufgang Passage
4 Schutzräume
5 Haustechnik
6 Nebenräume Restaurant
7 Personalraum Restaurant

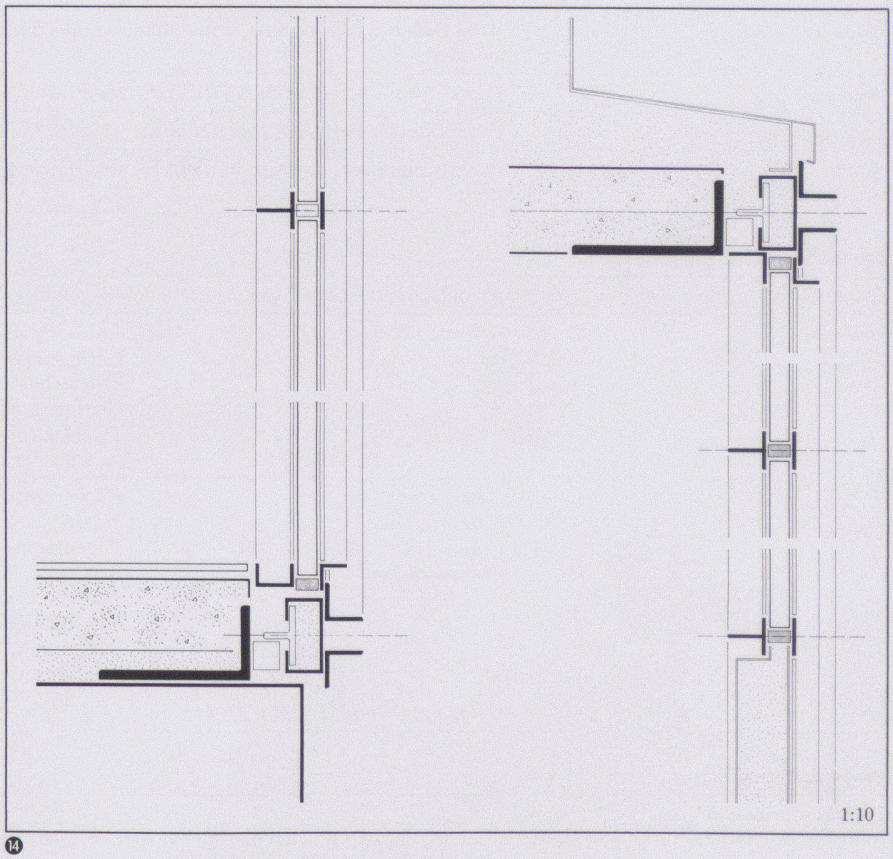
⑬
Vertikalschnitt Gebäude

⑭
Vertikalschnitte Fassade
mit Boden- und Dachabschluss

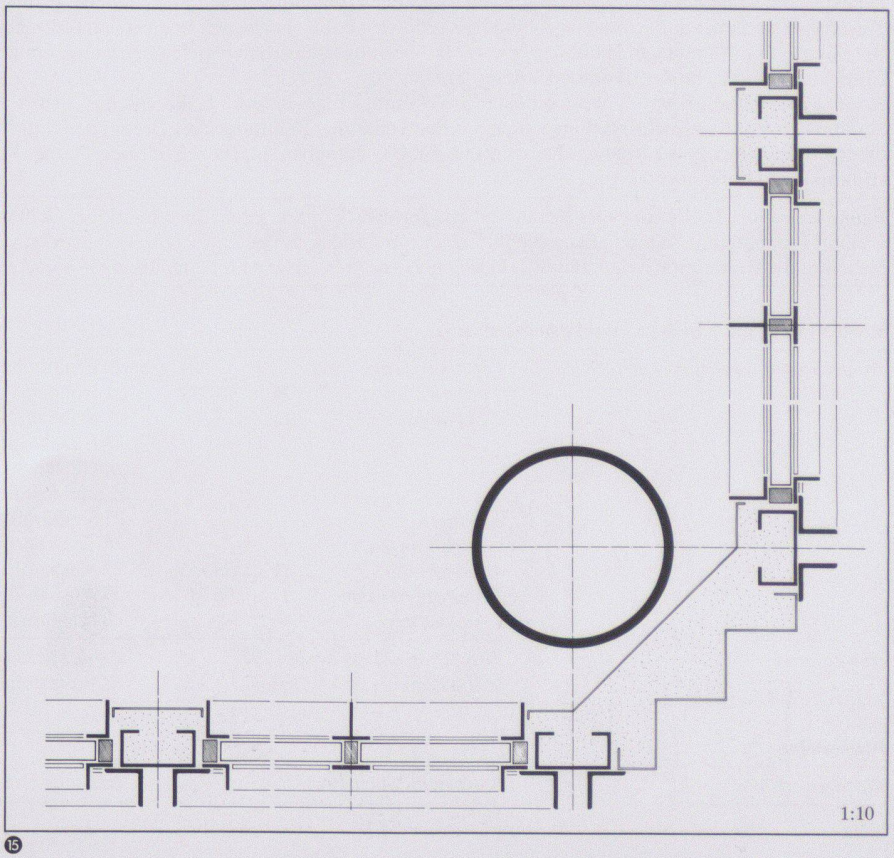
⑮
Horizontalschnitt Fassade
mit Gebäudeecke



⓭



⓮



⓯