

Ein Identifikationspunkt für den öffentlichen Verkehr : Bahnhof Papiermühle in Ittigen bei Bern, 1986 : Architekt Frank Geiser

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **73 (1986)**

Heft 12: **Lesearten = Interprétations = Interpretations**

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-55527>

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

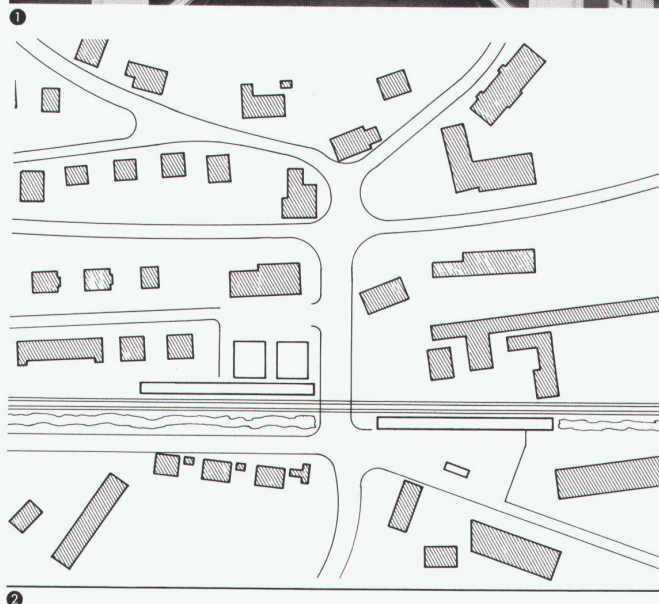
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 Warthalle 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



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 Warthäuschen und Velo- ständer, sondern auch die weit dem Bahngeis 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.

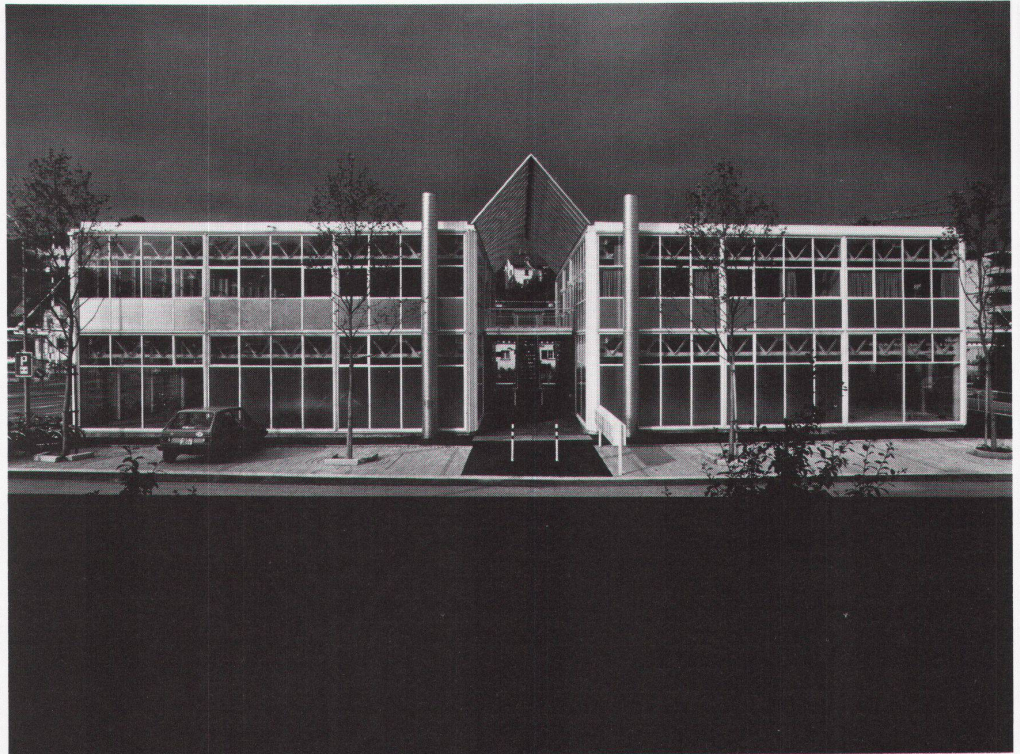
Entgegen den ursprünglichen Vorschlägen des Architekten befindet sich das Restaurant nicht in der sehr attraktiven, von der Schiene und Strasse gebildeten Ecke, sondern an kommerziell wenig interessanter Lage im Hintergrund. Die Bank, wohl kaum vom spontanen Konsumenten lebend, nimmt nun den besten Platz 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 Nachbarn 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 Diskreditor der andern Geschäfte wurde) für etwas weniger schreiende Ladenfronten gesorgt.

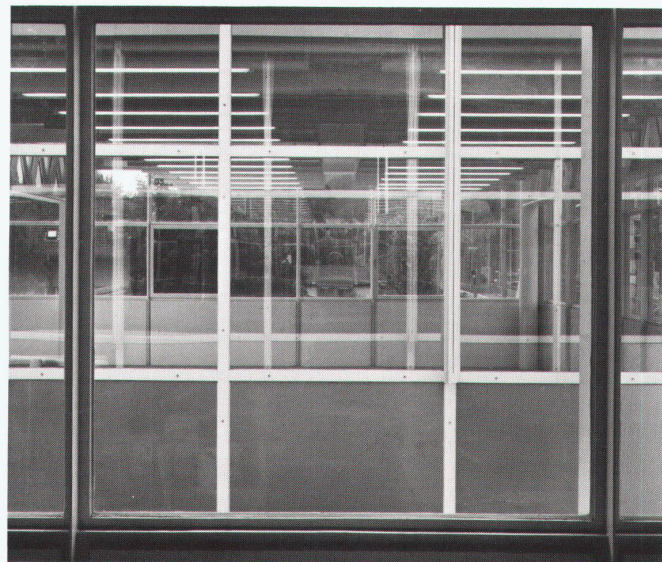
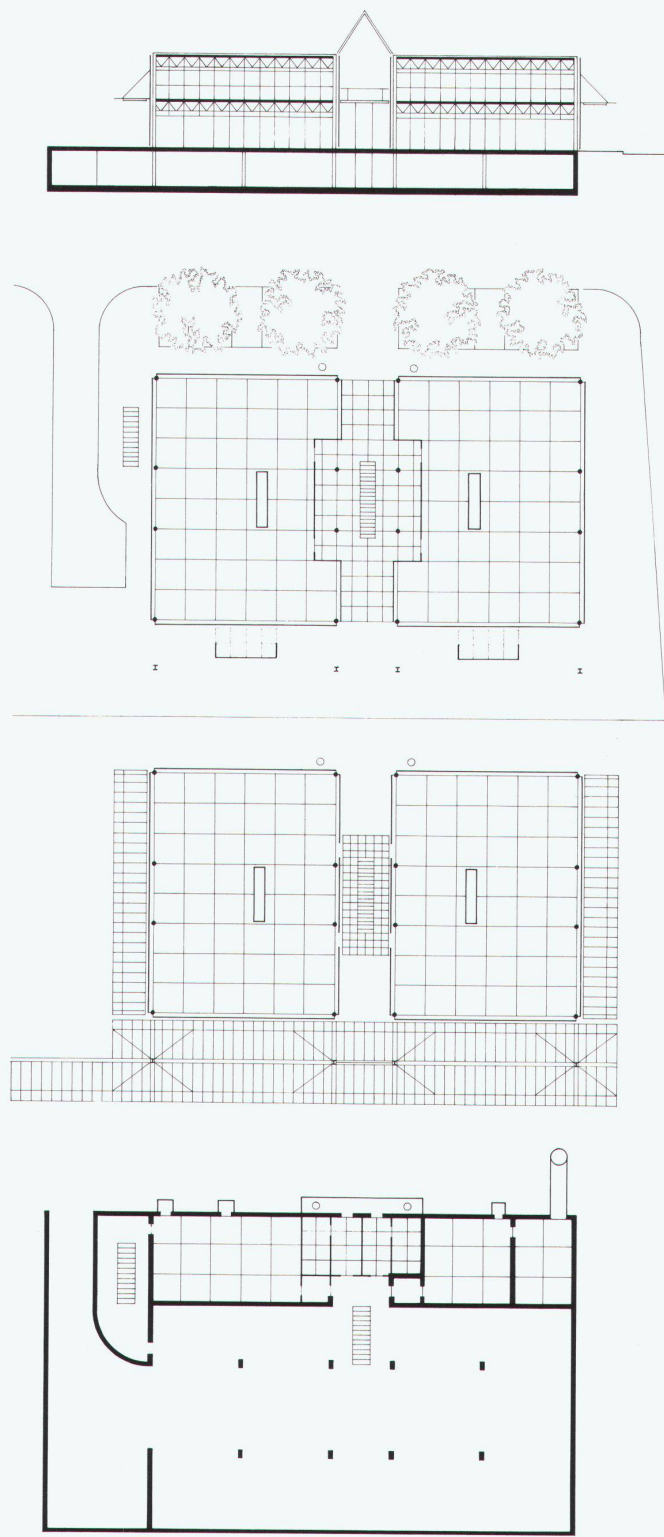
1
Blick in die Passage

2
Situation

3
Blick vom zukünftigen Bahnhofplatz,
Nord-Ost-Ansicht

4
Gesamtansicht von Norden







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	Areallfläche effektiv 1020 m ²	Umgebungsfläche 290 m ²	Ausnützungsziffer 1,39
Gebäude	Bebaute Fläche 482 m ² (ohne Passage)	Geschossfläche (SIA 416, 1141) Untergeschoss 795 m ² Erdgeschoss 482 m ² Obergeschosse 518 m ² Total Geschossfläche 1795 m² (allseitig umschlossen, überdeckt)	Anrechenbare Bruttogeschossfläche (ORL) 1423 m ²
Geschosszahl		Flächennutzungen	Aussenwandfläche : Geschossfläche
Untergeschoss 1		Parking 536 m ²	924 m ² : 1795 m ² = 0,51
Erdgeschoss 1		Nebenräume, Technik 259 m ²	
Obergeschosse 1		Restaurant 126 m ²	
		Coiffeur, Contact-Bank 214 m ²	
		Sportboutique 119 m ²	
		Büroräume 256 m ²	
		Sportcenter 256 m ²	
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. 75 038.–	20 Erdarbeiten	Fr. 70 992.–	Spezifische Kosten
2 Gebäude	Fr. 2 738 136.–		21 Rohbau 1	Fr. 1 676 822.–	
			22 Rohbau 2	Fr. 1 278 16.–	Kosten/m ³ SIA 116
			23 Elektroanlagen	Fr. 71 315.–	Fr. 374.22
			24 Heizungs-, Lüftungs- und Klimaanlage	Fr. 135 593.–	Kosten/m ² Geschossfläche
3 Betriebs-einrichtungen	Fr. –.–		25 Sanitäranlagen	Fr. 65 198.–	SIA 416 (1.141) Fr. 1504.47
4 Umgebung	Fr. 53 365.–		26 Transportanlagen	Fr. –.–	
5 Baunebenkosten	Fr. 205 389.–		27 Ausbau 1	Fr. 106 880.–	
9 Ausstattung	Fr. –.–		28 Ausbau 2	Fr. 129 903.–	Kosten/m ² Umgebungsfläche
			29 Honorare	Fr. 353 697.–	Fr. 184.–
Kostenstand	Zürcher Baukostenindex 1977 = 100 Punkte		April 1985 = 132,9 Punkte (% Bauzeit interpoliert)		

Bautermine

Wettbewerb 1982	Baubeginn März 1985	Bauende November 1985	Bauzeit 9 Monate
-----------------	---------------------	-----------------------	------------------



1



2

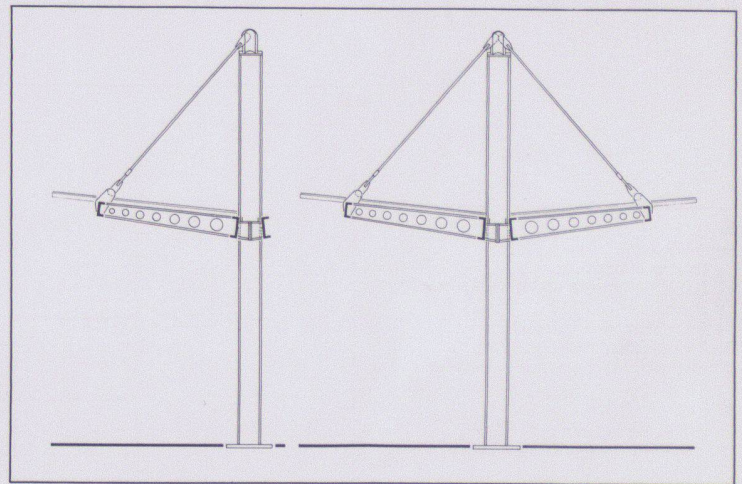
2



3



4



5

1 Das Bahnhofgebäude mit der Perronanlage

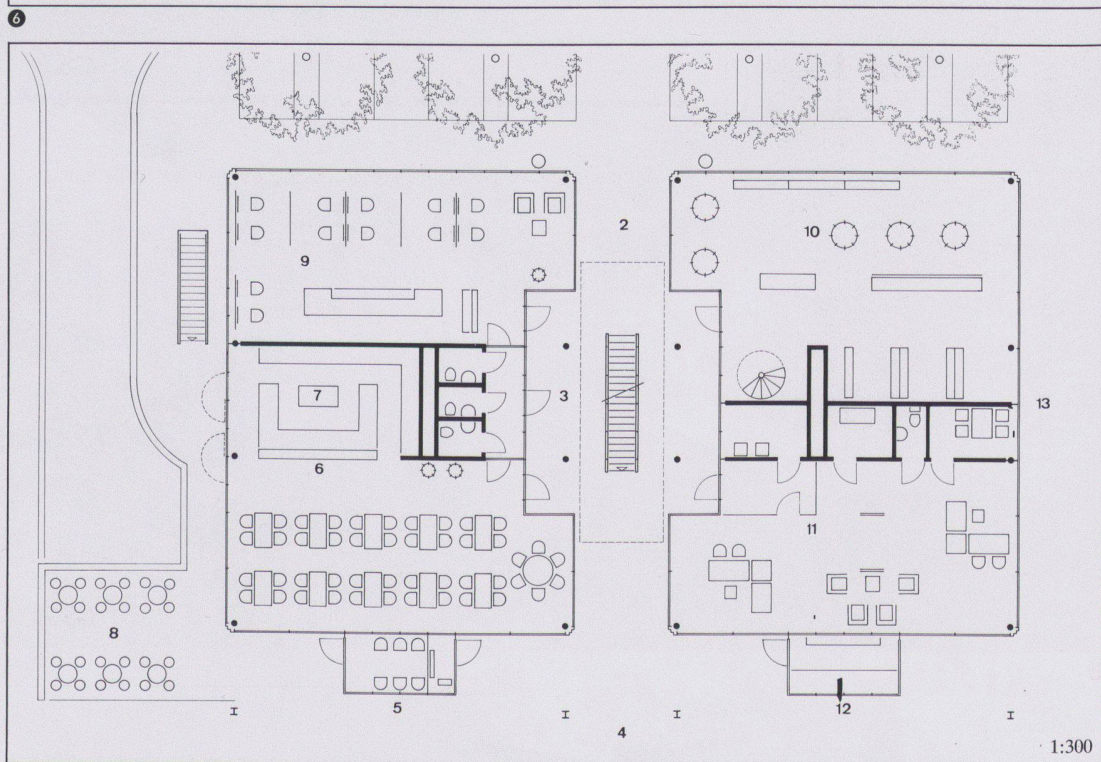
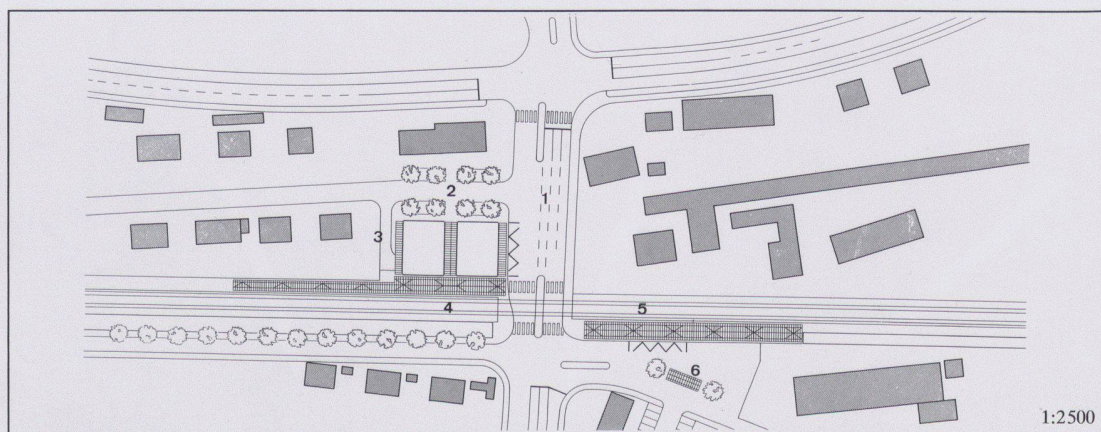
2 Perronanlage in Richtung Worb mit Warthalle und Relaisstation

3 Der Grossraum im Obergeschoss

4 Die einteilige Perronanlage

5 Detailschnitt der ein- und zweiseitigen Perronkonstruktion

Fotos: Rolf Spengler, Bern



6

Situationsplan

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

7

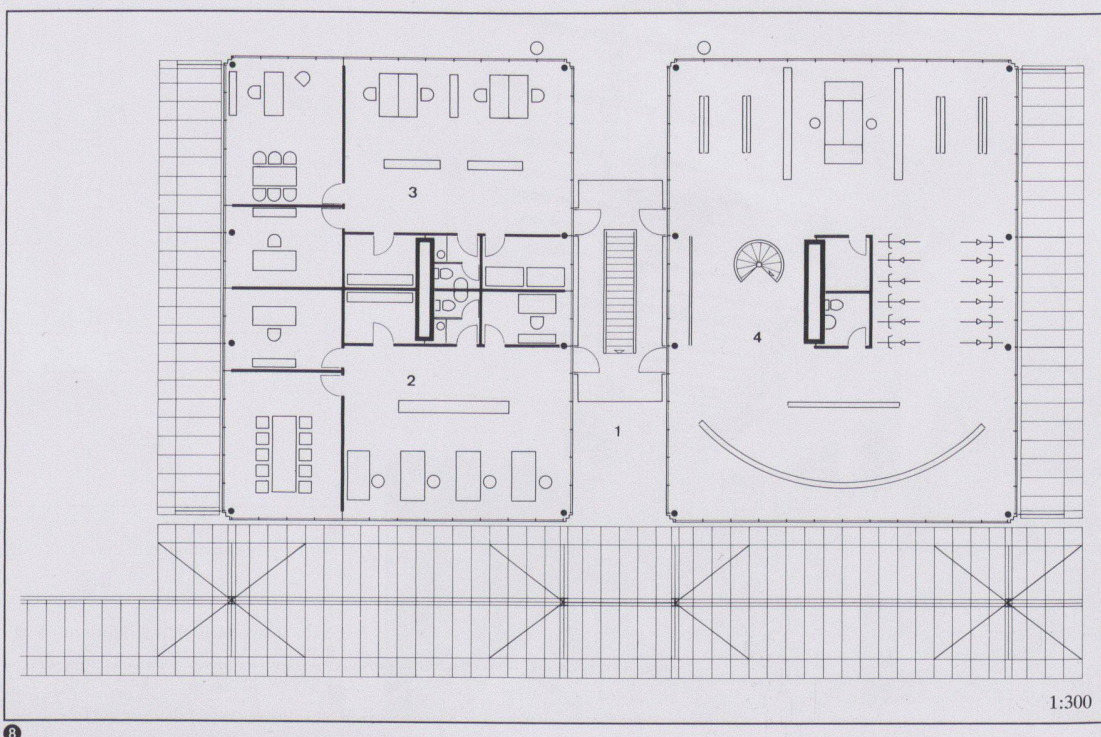
Grundriss Erdgeschoss

- 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

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

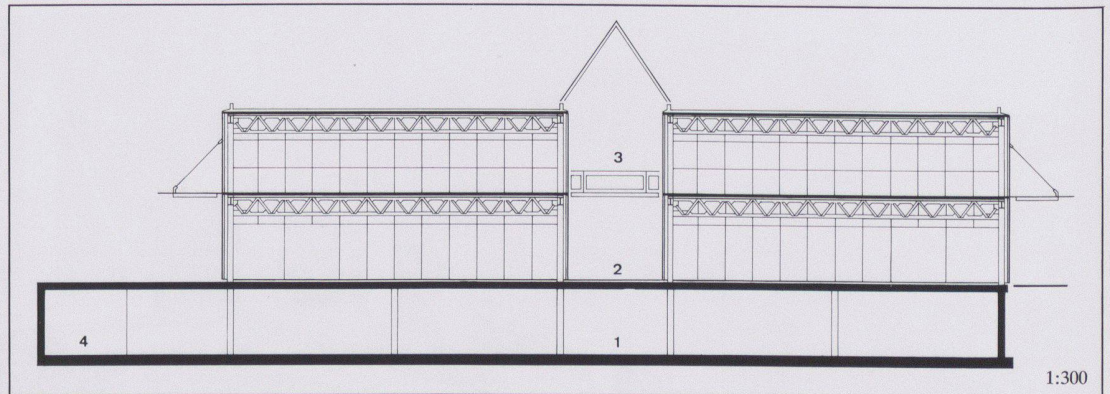
13

Vertikalschnitt Gebäude

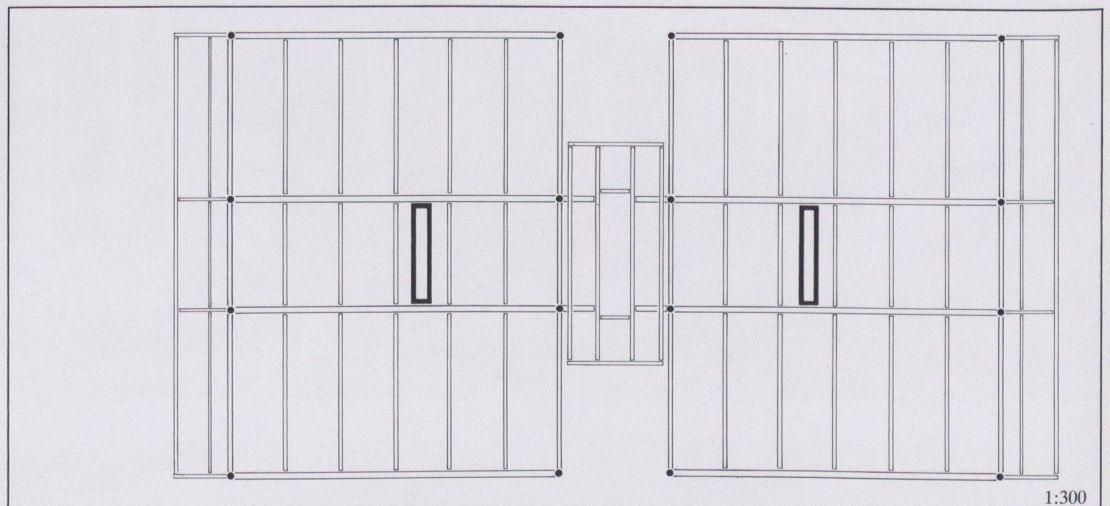
14

Vertikalschnitte Fassade
mit Boden- und Dachabschluss

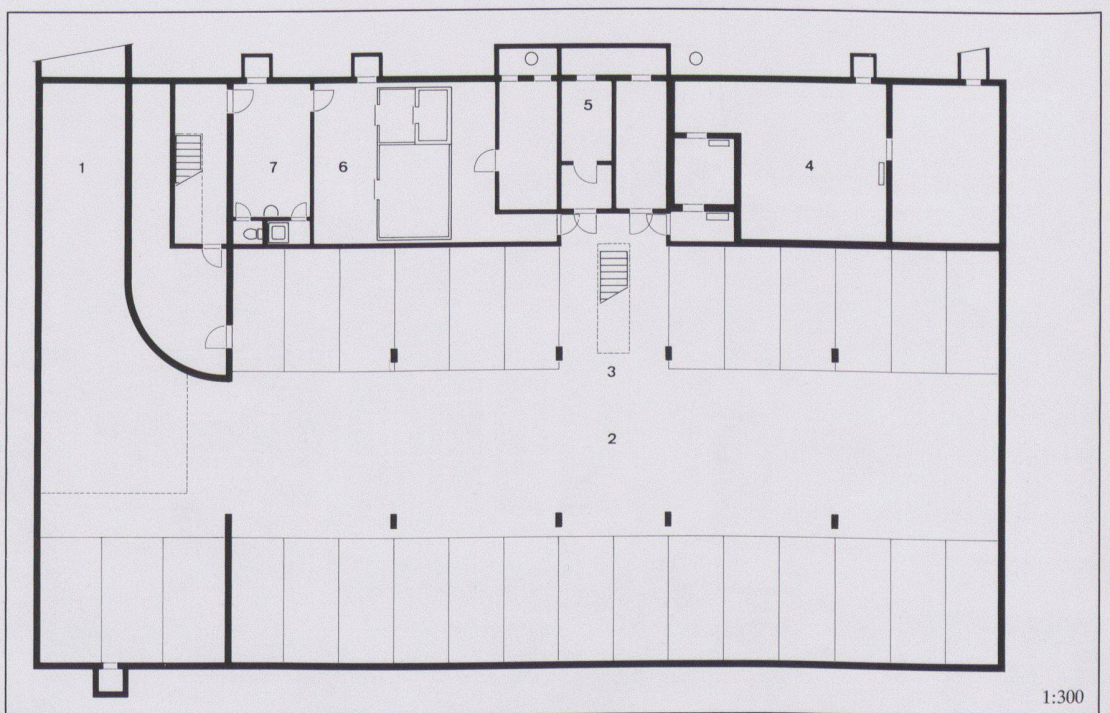
15

Horizontalschnitt Fassade
mit Gebäudeecke

10



11



12

