

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 90 (2003)
Heft: 12: Bahnhöfe = Gares = Railway stations

Artikel: Im Spannungsfeld : die Bahnhofshalle RBS Worb von smarch
Architekten, Bern (Beat Mathys und Ursula Stücheli), 2003
Autor: Ursprung, Philip
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-67170>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

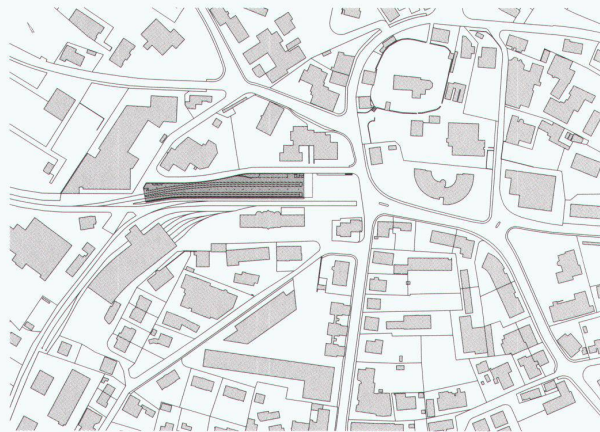
Download PDF: 29.03.2025

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

Im Spannungsfeld

Die Bahnhofshalle RBS Worb von smarch Architekten, Bern
(Beat Mathys und Ursula Stücheli), 2003

Text: Philip Ursprung, Bilder: Claudio Moser, Thomas Jantscher, Beat Mathys Für die neue Bahnhofshalle in Worb haben smarch Architekten eine Hülle aus geflochtenen Chromstahlbändern entwickelt, deren reflektierende Oberfläche kontinuierlich zu flimmern scheint: zwischen Licht und Schatten, aber auch zwischen Zerbrechlichkeit und Kraft, zwischen ausschliessender und vermittelnder Geste.



Während mich die Schweizer Hauptbahnhöfe, mit Ausnahme desjenigen von Bern, stets reisefreudig stimmen, bedrücken mich die hiesigen Provinzbahnhöfe. Wehe dem, der hier den Zug verpasst! Es gibt nichts, um das Warten zum Event zu machen. Es stinkt nach Zigaretten, Rost und Urin. Statt grossen Hallen gibt es niedrige Decken, enge Warteböden und schlecht gestaltete Werbung für Pauschalreisen. Und selbst die Bahnhofsvorsteher sind durch orange Automaten ersetzt, die wie Notrufsäulen an den Autobahnen aussehen. Es tröstet mich nicht, wenn solche Bahnhöfe Parkplätze bekommen, die «Kiss-and-Ride» heissen, wenn Brockenhäuser sich in die Güterhallen einnisten und wenn die S-Bahnen stromlinienförmige Fronten erhalten.

Das Pendlerdorf Worb, zwanzig Minuten von Bern gelegen, hätte es besonders schlimm treffen können. Weil die neuen Züge länger sind, sollte der Endbahnhof des seit hundert Jahren bestehenden Regionalverkehrs Bern-Solothurn (RBS) aufgehoben und durch ein Zugdepot ersetzt werden, eine Einstellhalle mit



Bild: Th. Jantscher

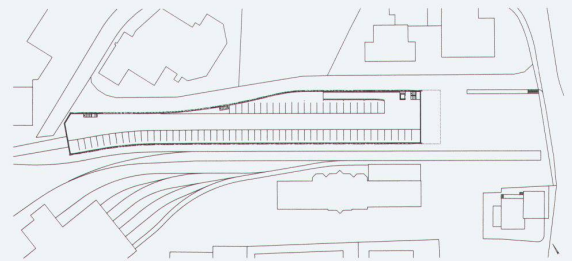
Parkmöglichkeit, welche die Züge nachts vor Vandalismus und schlechtem Wetter schützt. Einst wurden solche Remisen noch diskret den Blicken der Passagiere entzogen – vielleicht ein Reflex aus noch früheren Zeiten, als den Reisenden wahrscheinlich auch nicht zugemutet wurde, im Stall in die Postkutsche zu steigen. Aber die neue Lösung lässt Passagiere trockenen Fusses ein- und aussteigen und spart «Leerfahrten zwischen Bahnhof und Depot»¹, und deshalb hat Worb sein Depot nun mitten im Ort.

Es ist den Architekten Beat Mathys und Ursula Stücheli, den Ingenieuren Konzett, Bronzini und Gartmann, der Wettbewerbsjury und dem Bauherrn zu verdanken, dass die Architektur hier den kleinen Spielraum von Programm und Form ganz ausnützen konnte. Sie hat ein Stück öffentlichen Raum produziert und den ganzen Bereich in und um die Halle in einen neuen Aggregatzustand versetzt. Die erste Entscheidung von smarch Architekten war es, die Autos nicht in eine Tiefgarage hinunterzuführen, sondern sie in die obere

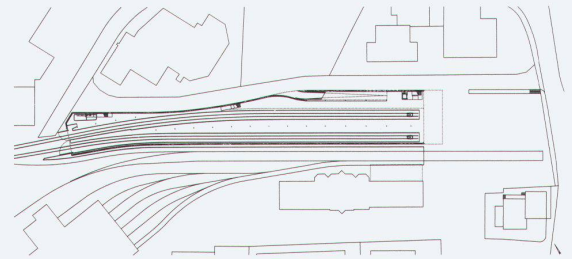
Etage zu leiten. Damit ersparen sie es den Pendlern, jeden Morgen zuerst in die Erde tauchen und danach über enge Betontreppenhäuser nach oben kriechen zu müssen. Stattdessen können sie ihren Wagen auf dem lichtdurchfluteten Parkdeck parken und danach bequem nach unten zum Zug schreiten. Die zweite Entscheidung betrifft die Längshüllen der Halle. Sie werden durch Chromstahlbänder gebildet, die sich wie ein lockeres Geflecht je 130 Meter um die mit Metall eingefassten Betonsäulen spannen. Die Hülle schützt das Innere vor Wind und Vandalen, lässt aber zugleich viel Licht und Luft hinein. Streng genommen handelt es sich nicht um ein Geflecht, da die Bänder nicht um die Stützen gewoben, sondern parallel über sie gezogen und rhythmisch versetzt mit Schlossern zusammengeklemt werden. Die Enden der 130 Meter langen Bänder sind verankert, aber dazwischen bleiben sie durch die schiere Reibung an den Stützen fixiert.

Diese Lösung, die in enger Zusammenarbeit mit den Ingenieuren Konzett Bronzini Gartmann aus Chur

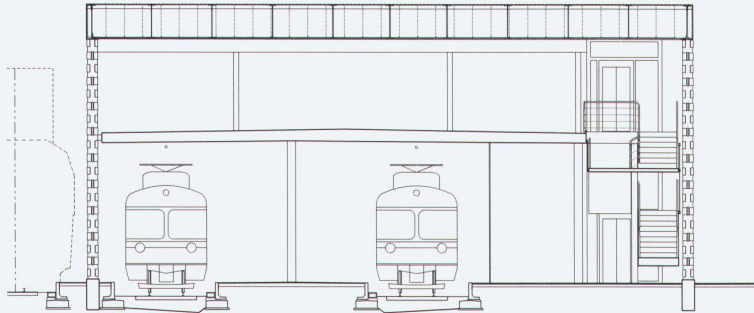
¹ Armin Beyeler, Chef Bau beim RBZ, zitiert nach Barbara Steiner, «Ab 2002 sollen Züge in «Raupe» rollen», in: Der Bund, 31. August 1999.



Obergeschoss



Erdgeschoss



Querschnitt



Bild: B. Mathys

entwickelt wurde, ist eine technische Neuheit. Sie ist konzeptuell und ästhetisch so etwas wie der Angelpunkt des ganzen Projekts. Die Art, wie das Metall der Bänder sich elegant an das Metall der Stützen schmiegt, produziert eine eigene Schönheit, die ich aus unzähligen Blickpunkten geniessen konnte. Es ist, als ob eine Geste, oder eine Handlung – Metall reibt auf Metall – sich auf die Gestalt des ganzen Baues mitteilte, der sich seinerseits schwungvoll in die Kurve legt, die von den Gleisen vorgegeben ist. Der Schwung, das «Performative», wenn man so will, findet sich noch in der Welle des auskragenden Vordachs wieder, das sich gegen Worb hin öffnet. Wie die Schirmmütze eines wegrationalisierten Bahnhofsvorstands erweist dieses Vordach dem Ort Respekt und rahmt für die Benutzer auf dem Parkdeck den Blick auf das Dorf.

Blickt man vom Parkdeck durch die Zwischenräume der Hülle nach aussen, fällt einem die Fülle an Drähten, Leitungen und Verspannungen auf. Es wird deutlich, dass die Infrastruktur der Bahn zum grossen Teil aus aufgespanntem Metall besteht. Ich bin versucht, noch weiter auszugreifen und auf das Thema der Reibung zwischen Metallen zu kommen, deren Überwindung seit jeher zu den zentralen Problemen der Eisenbahntechnik gehört. Aber ich will mich nicht in Spekulationen über diese mögliche Symbolik verstricken. Lieber möchte ich ein viel brisanteres Thema ansprechen, das mit der Hülle evoziert wird, nämlich die Frage nach der Oberfläche.² Denn auch wenn manche Architekturkritiker an der Idee der räumlichen Tiefe festhalten und die angebliche Überfülle von Bildern beklagen, auch wenn «oberflächlich» nach wie vor negativ besetzt ist: Das Interface ist längst zum Schauplatz der Wirklichkeit geworden. Oberfläche, was immer darunter verstanden wird, hat Konjunktur und ist zu einem zentralen Thema von Kunst und Architektur geworden. Namentlich dort, wo es um die komplexe Frage der Repräsentation von Öffentlichkeit geht, sind neue Beiträge dringend nötig. Das modernistische Vexierspiel von «transparent» und «opak», mit dem Repräsentationsbauten der Politik, der Wirtschaft und des Staates auftreten, ist ebenso in die Jahre gekommen wie die Ideologie der «Funktionalität».

In diese Diskussion mischt sich die Bahnhofshalle von smarch mit einer eigenen Stimme ein. Die Hülle ist nicht einfach eine Haut: Der Bau folgt keiner anthropomorphen Logik, und es wäre falsch zu behaupten, dass die Hülle wie eine Haut ein Skelett überziehe. Tektonik als Kräftespiel interessiert smarch nur am Rande. Die inneren Säulenordnungen – massive Säulen im Bereich der Bahnsteige, feinere und quer zur unteren Ebene verschobene Säulen im Parkdeck – sind eine Antwort auf die geometrisch verschiedenen Anforderungen beider Geschosse. Sie entziehen sich bewusst der Logik einer inneren, tektonisch durchgehenden Struktur und unterstreichen den Unterschied von Innen und Aussen zusätzlich. Statt als Haut würde ich



Bild: Th. Jantscher

die Hülle deshalb eher als Bild bezeichnen. Sie ist «gerahmt», das heisst, die Einschnitte in die Textur sind ihrerseits entweder aufgespreizt oder durch Metallstrukturen gerahmt. Sie läuft in der Fläche ab. Und sie setzt durchaus virtuos auf malerische Effekte wie Farbnuancen, Hell/Dunkel, Nah/Fernwirkung.

Am meisten interessiert mich an diesem Bild die Polyvalenz. Die gespannten Bänder wirken ebenso zerbrechlich wie mächtig, ebenso vermittelnd wie ausschliesslich. Sie filtern sanft das Licht, aber sie lassen nachts niemanden hinein. Sie wirken zerbrechlich, aber sie artikulieren zugleich die Rohheit, die konkreten, physischen Kräfte, die wirken, um Menschen in Wirklichkeit von einem Ort zum anderen zu transportieren. Ich schlage deshalb vor, die Hülle als Bild jener Kräfte zu lesen, die heute am Begriff «Öffentlichkeit» zeren. Es ist eine Auseinandersetzung, bei der niemand teilnahmslos bleiben darf, eine Auseinandersetzung um eine knapper werdende Ressource. Es geht um Rentabilität, um Sichtbarkeit, um Timing. Wenn die Investition in Bahnhöfe, ja in Flughafenterminals, eine Funktion von Verkaufsoberflächen ist, folgt die Produktion von öffentlichen und halböffentlichen Räumen zwangsläufig dem Sog der Ökonomie. Die Architektur kann sich dieser Dynamik entweder servil unterwerfen, oder sich verzweifelt dagegen stemmen – und scheitern. Oder sie kann sich derart ins Spiel bringen, dass sie den Menschen, die Tag für Tag in ihr sind, einen Moment lang den Rücken frei hält. Dies ist smarch in Worb gelungen. Ihre Architektur lässt einen die Dinge neu sehen – nicht nur in Worb. Dies und die Chance, dass sie möglicherweise bald im Berner Hauptbahnhof eine Passerelle werden errichten dürfen, stimmt mich zuversichtlich und reisefreudig. ■

² Der Schlüsseltext der Diskussion um das Thema Oberfläche ist nach wie vor Fredric Jamesons Buch *Postmodernism, or the Cultural Logic of Late Capitalism* (Durham, Duke University Press, 1991). Für Jameson ist der Postmodernismus – in seiner Definition die Zeit seit den frühen 1960er Jahren – durch eine explosionsartige Ausdehnung der Sphäre der Kultur um den Preis ihrer einstigen Autonomie geprägt. Diese neue Logik stellt er metaphorisch dar als eine alles überziehende Oberfläche. Seine Idee der «Tiefenlosigkeit» (*depthlessness*) stellt genuin modernistische Denkmodelle in Frage, die auf der Vorstellung räumlicher Tiefe beruhen, innerhalb der etwas Verborgenes an die Oberfläche gebracht wird.

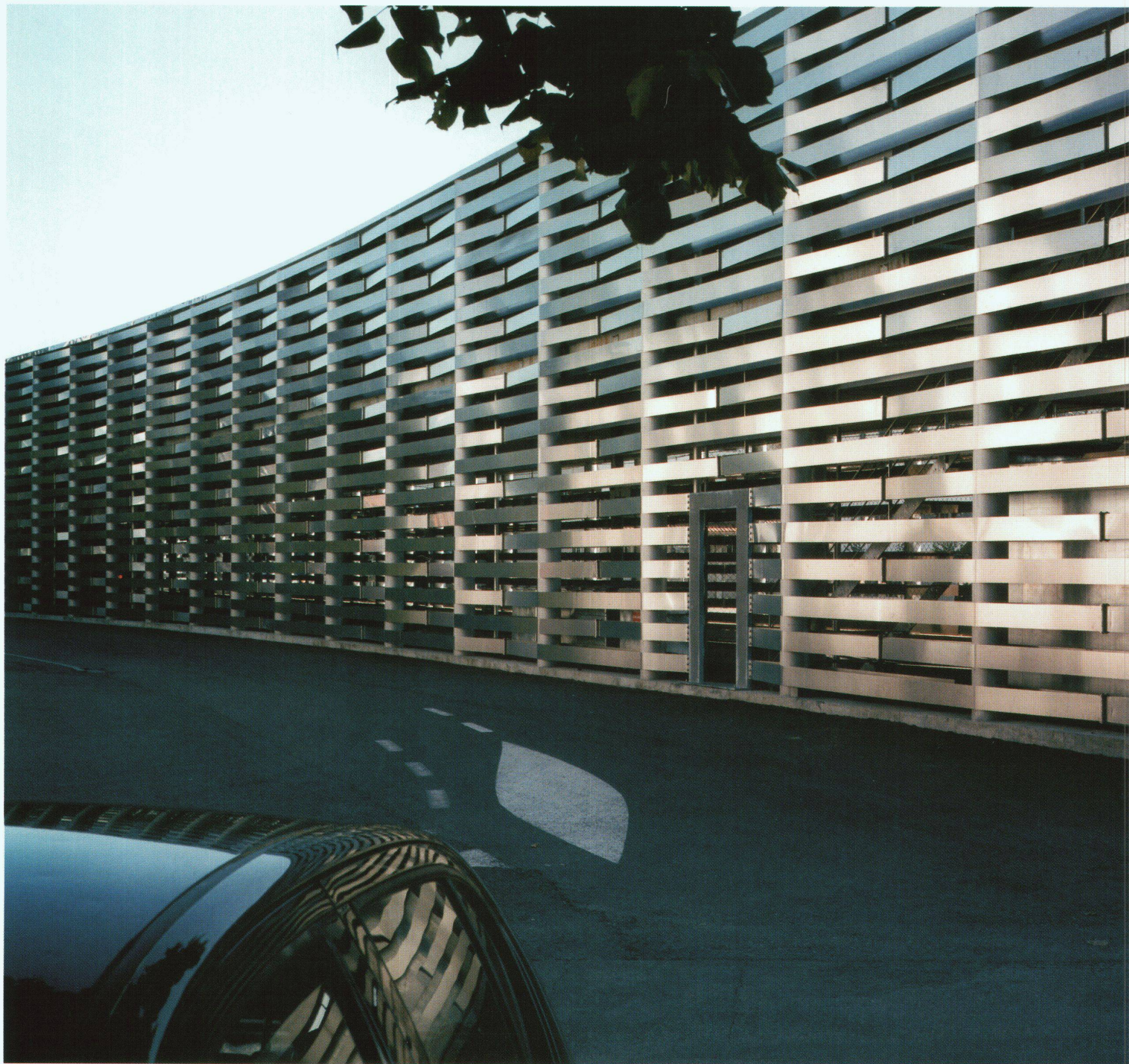
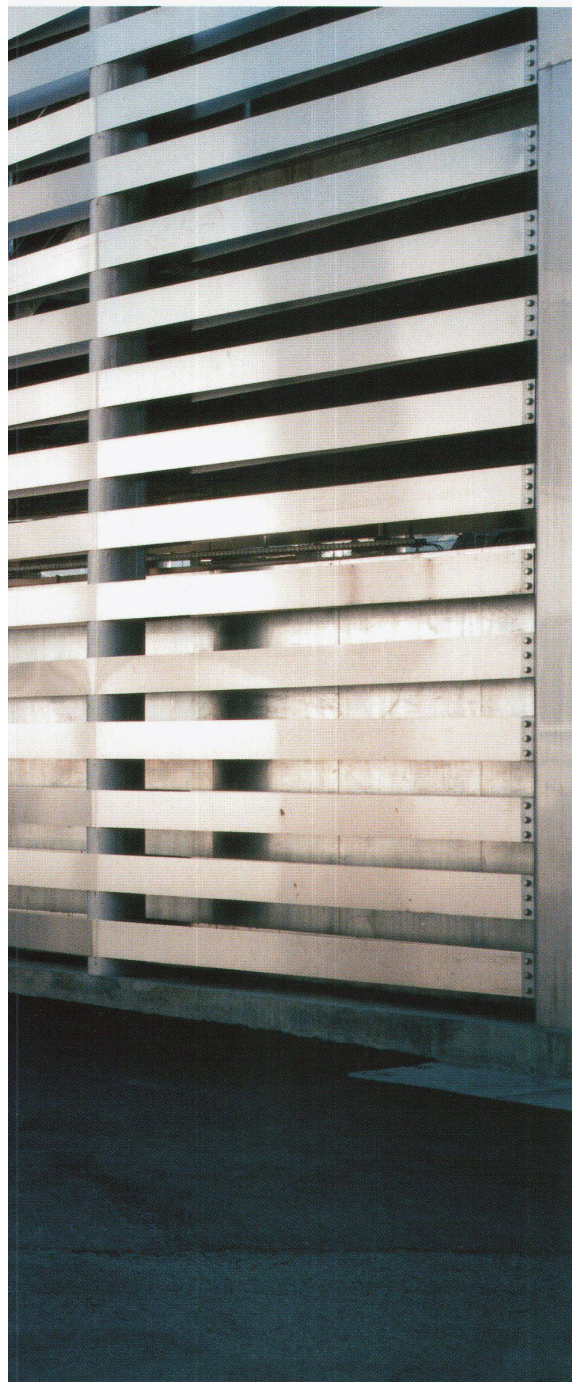


Bild: Claudio Moser



Sous tension Le nouveau dépôt de train à Worb que les architectes Beat Mathys et Ursula Stücheli ont développé en collaboration avec les ingénieurs Conzett, Bronzini et Gartmann remplace l'ancienne gare terminus du trafic régional Berne-Soleure (RBS). Cette halle de dépôt avec places de stationnement protège les trains des intempéries et du vandalisme durant la nuit et permet aux passagers de monter et de descendre des trains au sec.

Les architectes exploitent de manière habile la petite marge de manœuvre qui subsiste au niveau du programme et de la forme. Leur première décision fut de ne pas faire descendre les voitures dans un garage souterrain, mais de les amener à l'étage supérieur. Ils épargnent ainsi chaque matin aux pendulaires de devoir d'abord plonger sous terre pour ensuite gravir d'étroites cages d'escaliers en béton. Ceux-ci peuvent au contraire parquer leur voiture dans un garage bénéficiant d'un éclairage naturel abondant et se rendre de manière aisée sur le quai. La seconde décision concerne l'enveloppe des faces latérales de la halle. Elles sont formées de bandeaux en acier chromé tendus autour des piliers de béton. Elles définissent une trame protectrice souple qui laisse filtrer l'air et la lumière. L'enveloppe n'est pas simplement une peau. La construction ne suit aucune logique anthropomorphe et la tectonique en tant que jeu de force n'intéresse les architectes qu'en marge. Au contraire, l'enveloppe a quelque chose d'icônographique et sa polyvalence est particulièrement attrayante: les bandeaux tendus semblent aussi fragiles que puissants, ils lient autant qu'ils isolent. ■

In the area of tension The new train depot in Worb, developed by the architects Beat Mathys and Ursula Stücheli in collaboration with the engineers Conzett, Bronzini and Gartmann, replaces the former terminus of the Bern-Solothurn (RBS) regional railways. This depot, which includes parking facilities, protects the trains from nocturnal vandalism and enables passengers to get on and off the trains without getting wet.

The architects put the small scope of the programme and form permitted by the assignment to good use. Their first decision was to accommodate cars on the first floor rather than in an underground car park, thereby saving commuters from having to go underground every morning and then crawl back to ground level via narrow flights of concrete steps. Instead, they can leave their cars on the light park deck and then walk comfortably down to the trains. The second decision concerned the longitudinal envelopes of the hall, which are composed of strips of stainless steel encircling the metal-framed concrete pillars like a loose, protective yet light- and air-permeable network. The envelope is not just a skin. The building is not obedient to any anthropomorphic logic, and the architects were only marginally interested in tectonics as a form of power play. In fact, the envelope has an element of the pictorial whose multivalency has a particular charm: the taut strips make an impression of fragility and strength that is both mediatorial and excluding. ■

Bauherrschaft: Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS

Architekten: smarch – Beat Mathys & Ursula Stücheli, Bern

Mitarbeit: Andreas Affolter, Benjamin Dodel, Daria Eser, Thomas Schmid

Tragwerksplanung: Conzett Bronzini Gartmann AG, Chur

Mitarbeit: Carli Cavigelli