

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Band: 13 (2000)
Heft: [1]: Der neue Gurten : ein Park im Grünen für die Berner

Artikel: Das Bernerrrote, fahrende Rohr : die Erneuerung der Gurtenbahn
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-121294>

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: 17.11.2024

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

1 Ein rotes, fahrendes Rohr kreuzt an der verlängerten Mittelstation das andere. Die Farbe Bernerrot des Bähnli's gehorcht demselben Naturgesetz wie das Postgelb der Postautos

Text: Benedikt Loderer
Bilder: Dominique Susanne Plüss

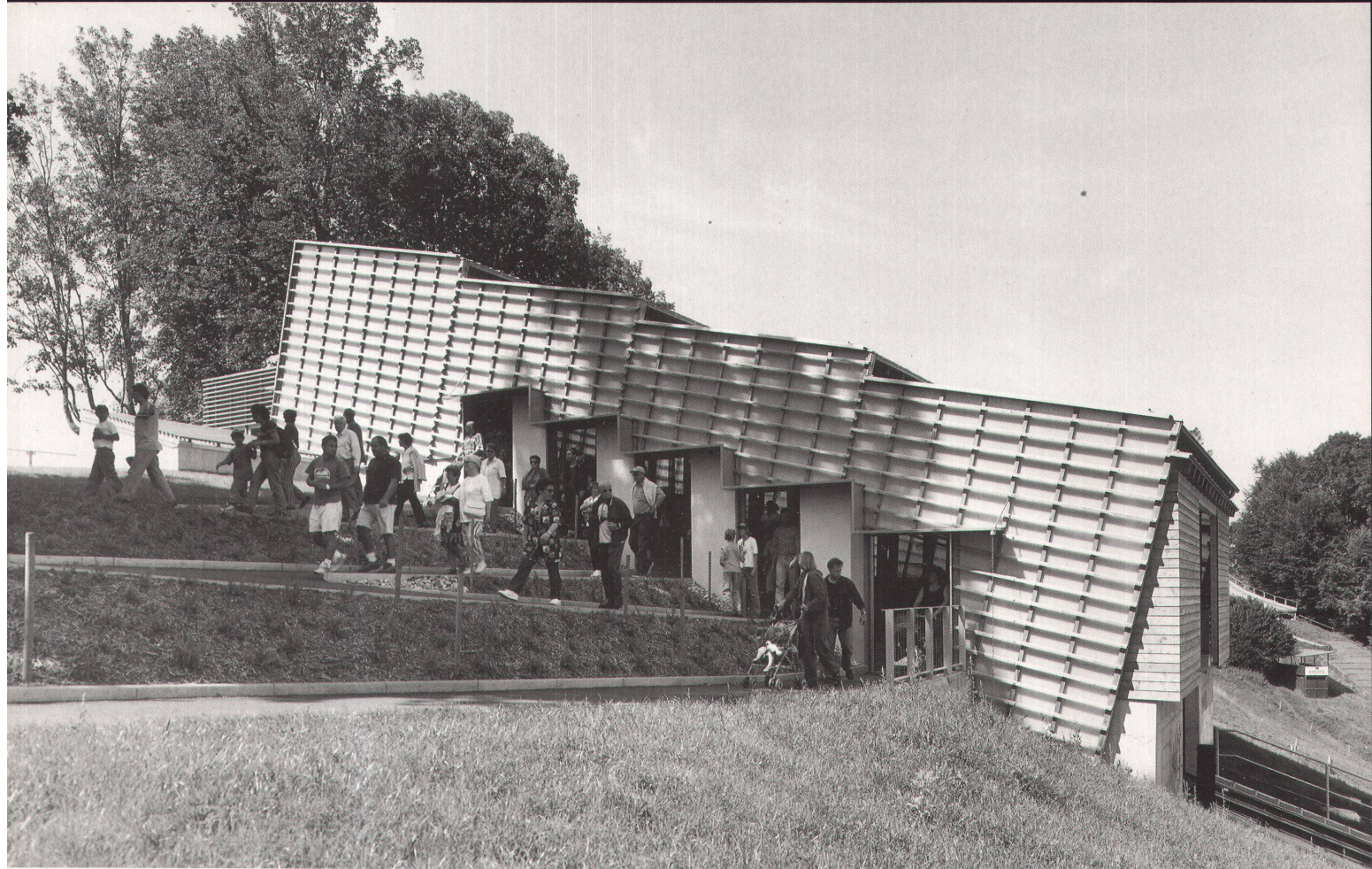
DAS BERNERROTE, FAHRENDE ROHR

Die Erneuerung der Gurtenbahn

Ohne Erneuerung der Gurtenbahn kein Park im Grünen, war die Bedingung der Migros. Erneuerung hiess: Neue Wagen, neuer Antrieb, neue Bergstation und Erweiterung des Parkhauses. Der Architekt Walter Hunziker hat diese komplexe Aufgabe gestalterisch bewältigt. Er knüpfte die Erlebniskette neu. Die Fahrt, nicht die Bahn, ist das Wesentliche.

1





2

Wie sieht eine Freizeitbahn aus? Schräll und bunt wollten sie die Tourismusfachleute, beim Gurtenbähnli wollten sie vielleicht auch ein Stück vom letzten Fin de Siècle im jetzigen. Oder etwas Voralpines, viel Holz und rot-weiss gewürfelte Vorhänge. Die Ingenieure hingegen möchten eine Schnellbahn, einen Steil-TGV, der mit der Spitzengeschwindigkeit von 28 Kilometern pro Stunde auf den Buckelberg braust. Der Fahrtwind drückt die Frontscheibe nach hinten und GT-Streifen beschleunigen den Blick beim Vorbeisausen. Eine Freizeitbahn ist eine Projektionsfläche. Sie soll Bilder von käuflicher Fröhlichkeit, von Nostalgie, von Naturehnsucht oder Geschwindigkeit transportieren. Diese Freizeitbahn ist eine Standseilbahn, antwortet der Architekt Walter Hunziker darauf. Sie ist ein Spitzenprodukt der Technik, Jahrgang 1999. Das soll man ihr ansehen, der Bahn selbst, aber auch der neuen Bergstation.

Ohne Bähnli kein Park

Die Gesamterneuerung der Gurtenbahn, von der revidierten Seilbahnverordnung von 1991 befohlen und vom Alter der Einrichtungen verlangt, gliederte sich in drei Projekte: Erstens die Bahn selbst, das heisst neue Wagen, neue Steuerung, neues Seil, neuer Antrieb, Sanierung und Anpassung der Geleise. Zweitens der Neubau der um 15 Meter nach oben verschobenen Bergstation mit Trafostation und drittens Sanierung und Ausbau des Parkhauses neben der Talstation auf 300 Plätze. Wozu? Damit mehr Leute be-

fördert werden können, es die Behinderten leichter haben und die Gurtenbahn auch zum Materialtransport taugt. Die Migros machte die Erneuerung der Gurtenbahn zur Bedingung: ohne neues Bähnli kein Park im Grünen.

Die Gurtenbahn AG gehörte zu 80 Prozent der Stadt Bern, zu 1,6 Prozent der Standortgemeinde Köniz, der Rest sind Kleinaktionäre. Jetzt mussten rund 19 Millionen investiert werden, in eine Bergbahn, die nicht rentierte. Der Schweizerische Bankverein, unterdessen UBS, übernahm 60 Prozent der Finanzierung. Bernischer Lokalpatriotismus muss da mitgewirkt haben. Für die restlichen 40 Prozent zeichnete die Stadt Bern 5,1 Millionen, die Migros 1 Million und die Gemeinde Köniz 100 000 Franken des Aktienkapitals. Immer noch kann jedermann Aktionär werden.

Ruhig, geradlinig, einheitlich

Aber nochmals, wie sieht eine Freizeitbahn aus? Radikal modern, wie ihre Vorgängerinnen aus den Jahren 1899 und 1944. Was ist eine Standseilbahn? Eine fahrende Treppe, eine gestalterische Auseinandersetzung mit der Schräge. Es ist nicht mehr der gestufte, eckige Aluminiumkasten auf Rädern wie die Bahn von 1944 (zu sehen auf Seite 37), sondern ein fahrendes Rohr, vorne und hinten mit einer Rundung abgeschnitten. Die Türen laufen pneumatisch in der Schräge, nicht mehr waagrecht wie früher. Die Senkrechten der Türkanten und die Schräge der Boden-, Brüstungs- und Dachlinien sind zu einer klar ge-

zeichneten Einheit verschmolzen. Nichts steht vor, die Dachkante und die Bodenlinie ziehen zwei klare, gerade Striche um den Wagenkörper, die mit den Rundungen der Vorder- und Hinterfront verbunden sind. Die technische Vernunft und die gestalterische Disziplin waren Hunzikers Gestaltungsgrundsätze. Es ist eine zurückhaltende Freizeitbahn geworden, ruhig, gradlinig, einheitlich. Sie gehorcht der alten Regel Albertis: Man kann nichts wegnehmen und nichts hinzufügen. Im Innern des fahrenden Rohrs erlebt man das Wetter, die Bäume und den Himmel durch das durchgehende Glasdach. Aus den einzelnen Abteilen von früher ist nun ein durchgehender Raum geworden. Ein Schritt Richtung Eisenbahnwagen. Rot ist die Gurtenbahn, Berufsberner behaupten sogar Bernerrot. Warum denn Rot? Weil, so erklärt Hunziker, das die natürliche Bähnlfarbe ist. Sie gehorcht dem gleichen Naturgesetz, das die Postautos postgelb färbte. Es gibt keine andere Farbe für ein Gurtenbähnli.

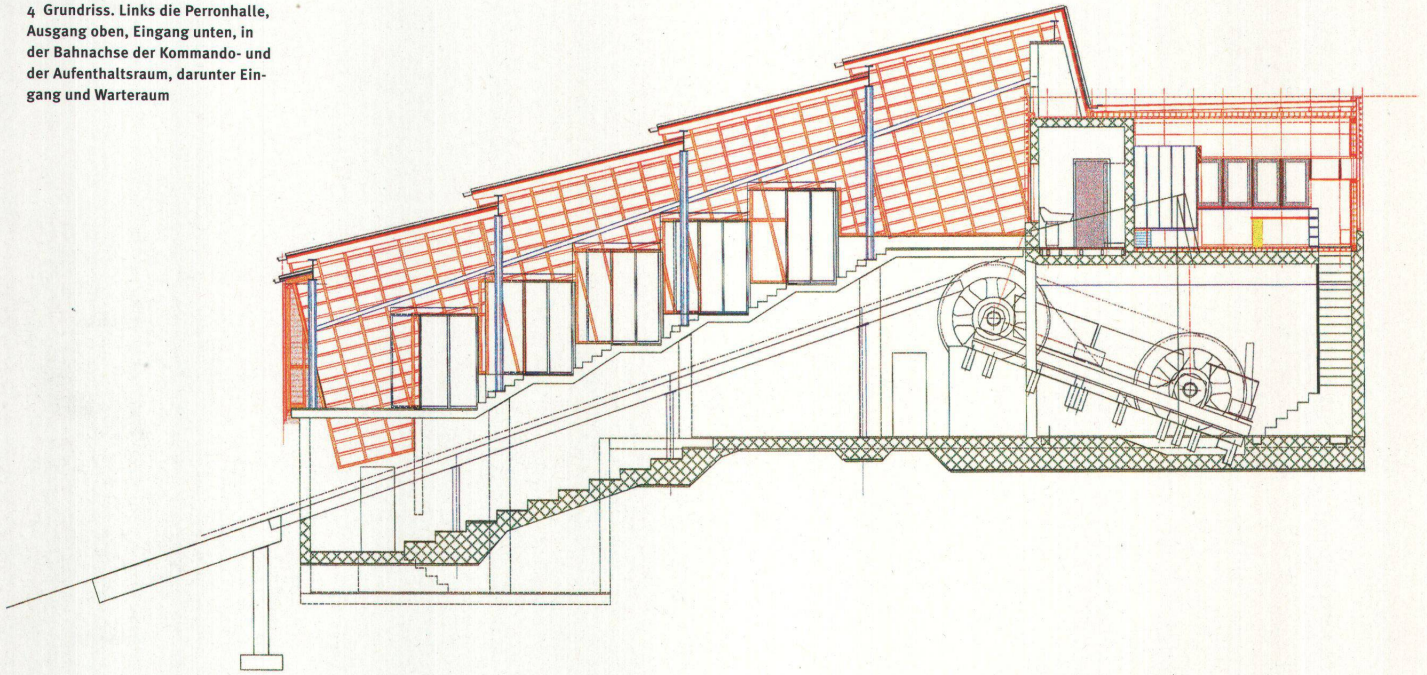
Das Gelenk zwischen Kulm und Hang

Die Bergstation verdeutlicht die Hangkante, sie unterstreicht das Kippen von der Ebene in die Schräge, ein Gelenk zwischen dem Plateau des Gurtenkulms und dem Berghang. Oben stehen die horizontalen Bauteile des Bahnbetriebs, im Hang die Perronhalle. Das Gelenk ermöglicht auch den hindernisfreien Zugang auf die Ebene des Gurtenplateaus. Auch konstruktiv ist die Station zweigeteilt. Im Berg vergraben sitzen die Betonschachteln für die Trafostation, den

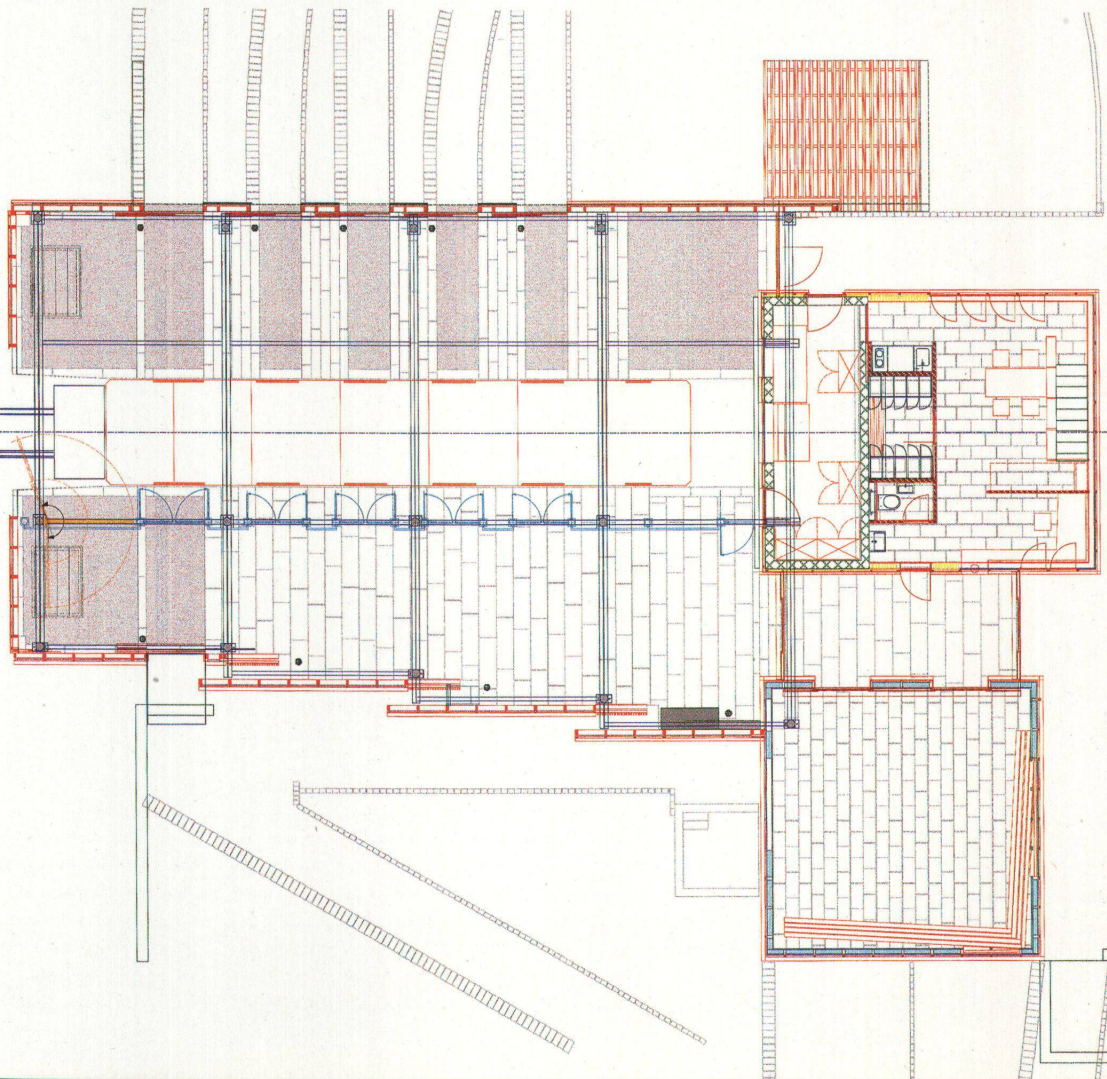
2 Die Perronhalle von der Ausgangsseite gesehen. Die Lärchenlamellen sind Sonnenschutz und Architekturnachzeichner gleichzeitig

3 Längsschnitt in der Bahnachse. Auf einem Betonsockel mit dem Kommandoraum als Ausstülpung steht die Leichtkonstruktion aus Stahl und Holz

4 Grundriss. Links die Perronhalle, Ausgang oben, Eingang unten, in der Bahnachse der Kommando- und der Aufenthaltsraum, darunter Eingang und Warteraum



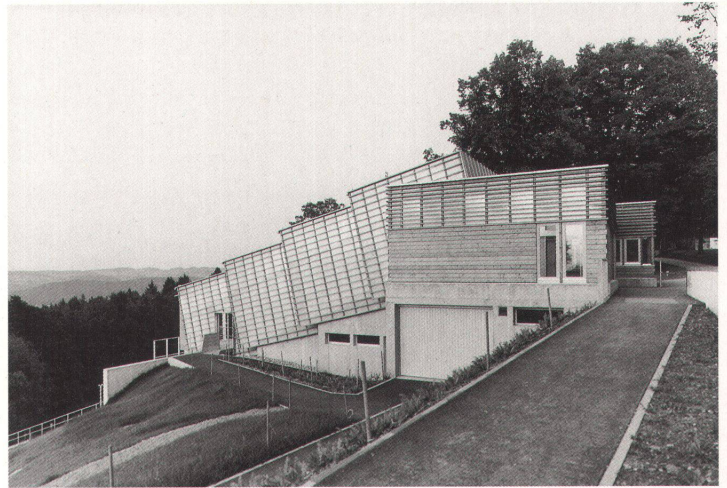
3



4



5



6

5 Inneres der Perronhalle auf der Eingangsseite. Stahl, Holz und die durchschimmernde Fassade sind nicht nur eine Leichtbaukonstruktion, sie machen auch einen leichten Eindruck

6 Die Bergstation Einstiegsseite, wie sie vom Hotel her zu sehen ist. In der Garage finden die Elektromobile Platz, die den Warentransport auf dem Gurten besorgen

7 Die Bergstation Aussteigsseite. Das Scharnier, das Hang und Ebene verbindet, wird deutlich. Vor dem Gebäude das Oberlicht des Maschinenraums

8 Nachts wird die Bergstation zu einer riesigen Laterne, die das Signal aussendet: Hier gehts zurück in die Welt

Antrieb und die Wagengrube. Nur der betonierte Kommandoraum ragt über die Erdoberfläche hinaus. Auf dieses Fundament, das auch die Seilspannung aufnimmt, stellt Hunziker eine Leichtkonstruktion aus Stahl und Holz. Das hat auch logistische Gründe. Der Bauplatz war schwer zugänglich und die Bauzeiten waren knapp. Darüber hinaus musste gebaut werden, während die Bahn noch in Betrieb war. Nur zwischen dem 23. Februar und den 1. Juli 1999 stand die Bahn still.

Die unbeheizte Perronhalle, vier abgetreppte Kuben mit Blechfalzdach, die mit ihrer Lärchenholzlatzung die Schräge als Schatten auf die Fassaden schreiben, ist eine neue *laterna magica*, ein Lampion der architektonischen Art. Die lichtdurchlässige Stegplattenkonstruktion der Fassaden wirkt wie eine textile Haut, die Sonne und die Lampen schimmern durch, in und auf der Perronhalle spielt das Licht. Am Morgen leuchtet die Ankunfts-, am Abend die Abfahrtsseite in der Sonne. Von aussen ist der rote Schimmer der wartenden Bahn spürbar. Nachts sendet die riesige Lampe der Perronhalle ein weitwirkendes Signal über den dunklen Berg: Hier ist der Anschluss an die Welt. Der Wandaufbau nutzt die Freiheit nicht isolieren zu müssen: Senkrechte Brettschichthölzer von 60 x 120 mm sind mit 16 mm starken Stebatherm-Dreifachstegplatten beplankt. Auf den Achsen der Brettschichtträger sind Lärchenlatten von 60 x 40 mm darüber geschraubt und quer dazu, der Dachkante folgend, sind als Sonnenschutz für die Mittagszeit trapezförmige Lärchenlatten von 60 x 55 mm mit einem Abstand von

30 cm montiert. Die Holzteile bleiben unbehandelt, ihre Verwitterung und ihr Grauerwerden sind geduldet und gewollt.

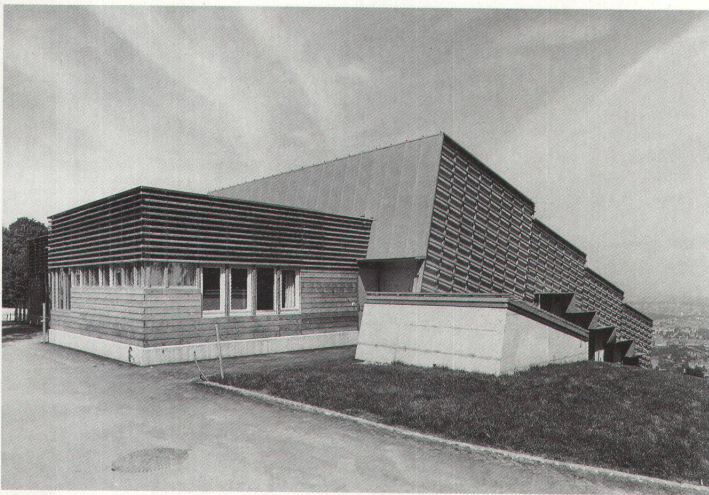
Der Grundriss gehorcht dem Passagierfluss. Die Ankommenseite mit ihren fünf automatischen Türen – fünf Türen wie der Bahnwagen – erlaubt ein treppenfreies Aussteigen. Auf dem rundgeführten Weg zum Kulmplateau wirft man nochmals einen Blick in die Tiefe, da unten liegt die Stadt. Die im Grundriss koronische Wartehalle entspricht dem Besucherandrang. Ein leicht beheizter Warteraum dient als Schleuse zu Spitzenzeiten und als Wartsaal im Winter. Auch von hier aus hat man einen vom Architekten kontrollierten und inszenierten Tiefenblick auf die Stadt. Kommando- und Aufenthaltsraum des Personals sind in einem Baukörper zusammengefasst, dessen Fenster den Sicherheitsüberblick über das ganze Gurtenareal erlauben. Die horizontalen Bauteile bestehen aus einer vorfabrizierten Pfosten-Riegelkonstruktion, die ein Spiel von durchsichtigen, durchschimmernden und geschlossenen Flächen erlaubt.

Fahrt, nicht Bahn

Das rund dreissigjährige Parkhaus neben der Talstation war «von der Gemeinde Köniz in weiser Voraussicht schon als Eisenbahnland ausgeschieden worden», wie der Berner Gemeinderat und Präsident der Gurtenbahn AG, Alfred Neukomm, bei der Einweihung sagte. Für das abgekürzte Bewilligungsverfahren war damit das Bundesamt für Verkehr zuständig. Überraschungen gab es trotzdem. Was ursprünglich

hätte saniert werden sollen, musste neu gebaut werden und wurde damit rund 3,5 Millionen Franken teurer als erwartet.

Die Gurtenbahn soll eine Erlebniskette bilden. Die Kinder von heute sollen sich einst ebenso deutlich an das Gurtenbähnli erinnern wie ihre Eltern das mit der Vorgängerbahn tun. Die sanft renovierte und den Bedürfnissen angepasste Talstation des Architekten Alfred Moritz Gysin von 1966 ist eine Metallbüchse, die die Wegführung inszeniert und mit Waschbeton den Zeitgeist durch eine Oberflächenbehandlung vorführt. Sie bündelt das Warten, lenkt die Ungeduld nach oben. Auf der Fahrt öffnet sich die Sicht. Zuerst gehts durch den Wald und durch eine Talenge, dann weitet sich der Blick und stufenlos entfaltet sich das Panorama. Mit der Höhe gewinnt man auch Weite. Die Bergstation ist aufs Ankommen ausgerichtet. Sie empfängt die Passagiere mit Licht und Leichtigkeit. Wir sind da. Es geht um die Fahrt, nicht die Bahn.



7

BERGSTATION

Adresse: Bergstation Gurten,
3098 Köniz
Bauherrschaft: Gurtenbahn AG
Architekt: Walter Hunziker, Bern
Parallelplanung: 1996
Bauleitung: Büro Hunziker, Bern,
Marina Ryf Cardinale
Bauingenieur: Schönholzer AG, Thun,
Tony Rötthlisberger
Holzkonstruktionen: Mosimann
Holzbau AG
Anlagekosten (BKP 1-9): 2,0 Mio. Fr.
Kosten Fr./m³ (BKP 2): 546.-
(1,7 Mio. für 3111 m³)

PARKHAUS

Adresse: Parkhaus Gurtenbahn,
3084 Wabern
Bauherrschaft: Gurtenbahn AG
Architekt: Walter Hunziker, Bern
Studienauftrag: 1996
Bauingenieure: Nydegger + Meister,
Bern
Baumeister: TU Marti AG/
Frutiger AG
Anlagekosten (BKP 1-9): 8,3 Mio. Fr.
Kosten/Parkplatz (BKP 2):
Fr. 16 965.- (4,75 Mio. für 280 PP)

BAHN

Adresse: Gurtenbahn
Bauherrschaft: Gurtenbahn AG
Architekt: Walter Hunziker, Bern
Parallelplanung: 1996
Bauingenieur: Schönholzer AG, Thun,
Tony Rötthlisberger
Hauptbeteiligte: Doppelmayr Seil-
bahnen AG, Thun; Carrosserie Gang-
loff AG; GTB, Geleisebau,
Burgdorf
Anlagekosten (BKP 1-9): 7,4 Mio. Fr.
Kosten Strecke (BKP 2): 2,0 Mio. Fr.

TECHNISCHE HAUPTDATEN

Schräge Länge: 1058 m
Höhendifferenz: 267 m
Fahrgeschwindigkeit: 8 m/s
Fahrzeit: 3 Minuten
Fahrzeug-Fassungsvermögen:
120 Personen
Förderleistung: 1800 Personen/h
Antriebsleistung: 240 kW
Seildurchmesser: 31 mm

8

