

# Grosses Andocken an die Neue Welt : "Das neue Bollwerk 1945" von Werner Hauser und Charles Geiser : ein heller Vorschlag in der Berner Bahnhofsgeschichte

Autor(en): **Röllin, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Kunst + Architektur in der Schweiz = Art + architecture en Suisse = Arte + architettura in Svizzera**

Band (Jahr): **48 (1997)**

Heft 1: **Eisenbahn = Chemins de fer = Ferrovia**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-394079>

## **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.

## Grosses Andocken an die Neue Welt

«Das neue Bollwerk 1945» von Werner Hauser und Charles Geiser – ein heller Vorschlag in der Berner Bahnhofsgeschichte

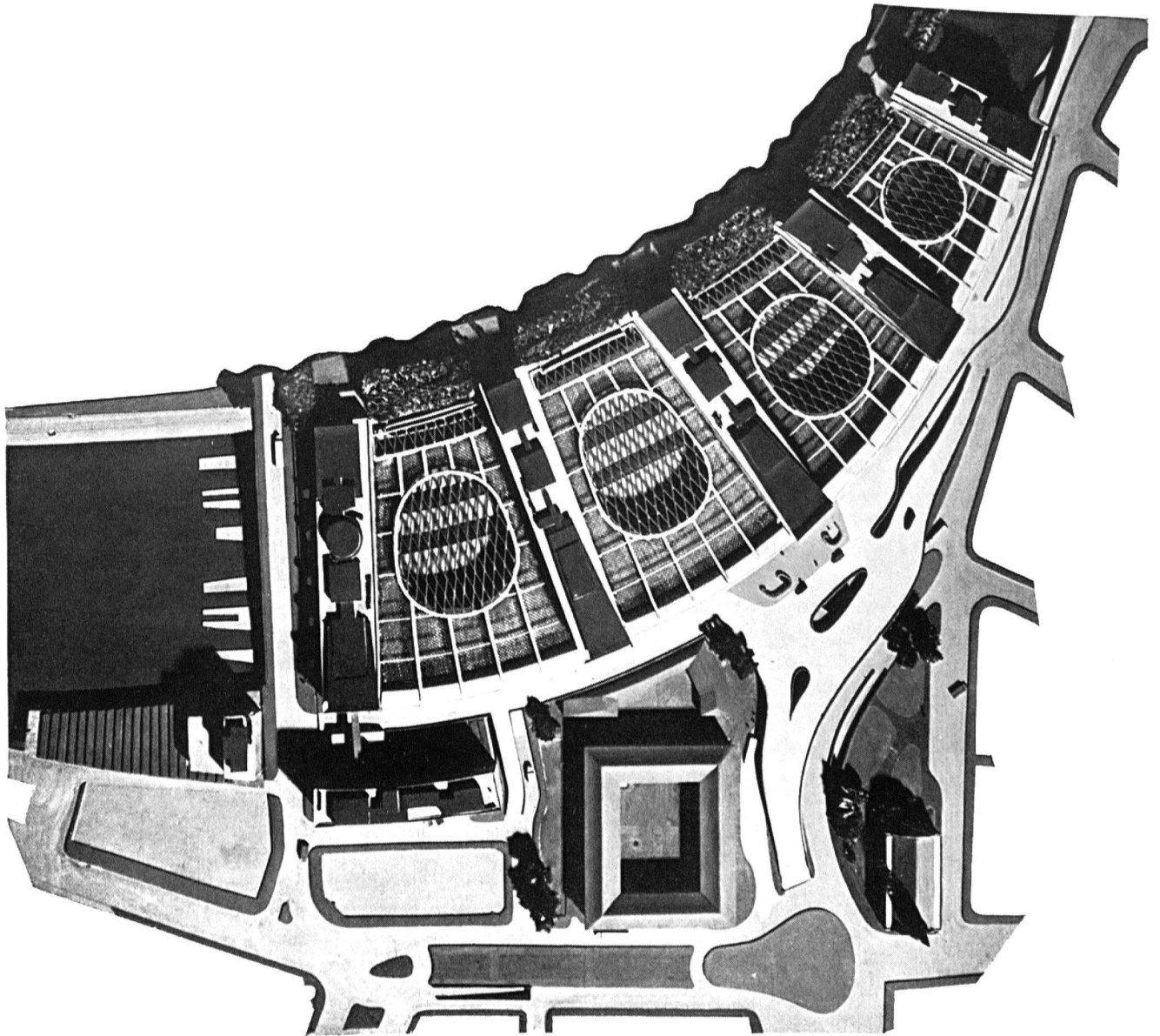
Europa am Ende des Zweiten Weltkrieges: Die Zeit umfassender Umbrüche in sämtlichen Bereichen der Umwelt, Gesellschaft und Kultur war angebrochen. Die fieberhafte Wirtschaftsentwicklung in Europa wie in den USA verzeichnete enorme Zuwachsraten und manifestierte sich auch in der Agglomerationsentwicklung an den Peripherien der Städte sowie den gesteigerten Verkehrsbedürfnissen. Schon vor und während des Krieges in Fahrt gekommene Entwicklungen und Planungen – etwa Dezentralisierungsvorschläge für grössere Städte, Erstellung von Schnellbahnen in die Satellitenorte, Zunahme von Pendlerbewegungen – fanden in den ersten Jahren nach 1945 teils ungebremste, teils zaghafte Fortsetzung.

So standen auch die Bahnen, hierzulande die Schweizerischen Bundesbahnen SBB, vor wichtigen neuen Aufgaben. «Bald werden die SBB wiederum die Konkurrenz des wendigen Automobils auszuhalten haben. Ein geistesgegenwärtiger Wille wird die neuerliche Prüfung, im Zeichen eines gesunden Selbsterhaltungstriebes, bestehen wollen und versuchen, der Leistung des kleinen Strassenfahrzeuges, die Leistung des eigenen, fassungsvermögli- cheren Transportmittels entgegenzusetzen. Nicht um dort zu schaden, sondern um hier zu nützen, nämlich: der Allgemeinheit!»<sup>1</sup> Werner Hauser, der dies 1945 schrieb, ist in der Architekturgeschichte so unbekannt wie sein gemeinsam mit Charles Geiser ausgearbeiteter Vorschlag für einen neuen Bahnhof Bern in eben jener Zeit des Aufbruchs. Erst letzte Recherchen für diesen Aufsatz bestätigen, dass Hauser und Geiser in Paris Schüler von Le Corbusier waren. Das ungewöhnlich grosszügige wie selbstbewusste Bahnhofprojekt *Bern. Das neue Bollwerk 1945* gilt es hier vorzustellen (Abb. 1). Ein heller Vorschlag aus dem ersten Nachkriegsjahr kontrastiert mit der heutigen Berner Bahnhofswirklichkeit. Seit 1990 laufen die Planungsarbeiten *Masterplan Bahnhof Bern*, um am bekannten Patienten *operative* Eingriffe vorzubereiten. Derweil entstehen über den Gleisen und Flughäfen der aufstreb-

enden Städte Europas und in Übersee *unter grossen Dächern* (so der Titel der Architekturausstellung von Gerkan, Marg und Partner in der Berlinischen Galerie 1995) neue lichtdurchflutete Orte der Stadt- und Verkehrskultur. Nach den Durststrecken und Banalisierungen der 1960er und 1970er Jahre sind Raumerfahrung und Raumerlebnis wieder zentrale Anliegen, ja Teilfunktionen eines neuen ökonomischen wie kulturellen Planens und Bauens geworden. Grosse Namen wie Richard Rogers, Nicholas Grimshaw, Jean Nouvel, Santiago Calatrava und andere stehen dafür weltweit. Bahnhöfe wie Waterloo-Station in London, Lille und auch Luzern oder Zürich-Stadelhofen stehen ganz oben in den Listen der Architekturtouristen.

Der elegante wie kraftvolle Vorschlag von Hauser und Geiser ist der Schweizer Architektur- und Städtebaugeschichte verborgen geblieben, obschon hinter diesem frischen Entwurf der Nachkriegsmoderne herausragendes städtebauliches und urbanistisches Verhalten zu erkennen ist. Der Versuch der beiden Architekten, die selbstbewusste Zähringerstadt und ihren modernen Stadtverkehr über dieses Gesamtprojekt an die Neue Welt anzudocken, kennt hierzulande in der Folgezeit der Schweizerischen Landesausstellung 1939 kaum vergleichbare Programme und Projekte. Erinnerungen an Vergleichbares reichen bis zu Mart Stams Vorschlag für den Bahnhof Genève-Cornavin (1925) oder zum «Bahnhofwunder von Zürich», dem Projekt eines «modernen Fernverkehrshofes» für Zürich (1932, Architekten Oberhollenzer und Doelker) zurück<sup>2</sup>.

Wir nehmen das Bekannte vorweg: Nichts ist aus dem grossen Traum geworden. Lediglich die Positionierung des Bahn-/Postgebäudes als Balken über die Geleise östlich der Berner Schanzenbrücke erinnert an die von Hauser und Geiser entwickelte Idee eines Reiterbahnhofs. Mit dem späteren 1957–74 ausgeführten Bahnhofprojekt ist nicht nur ein ganz anderer Weg beschritten worden, sondern auch ein Gegenteil dieses urbanen Versuchs eingetreten.

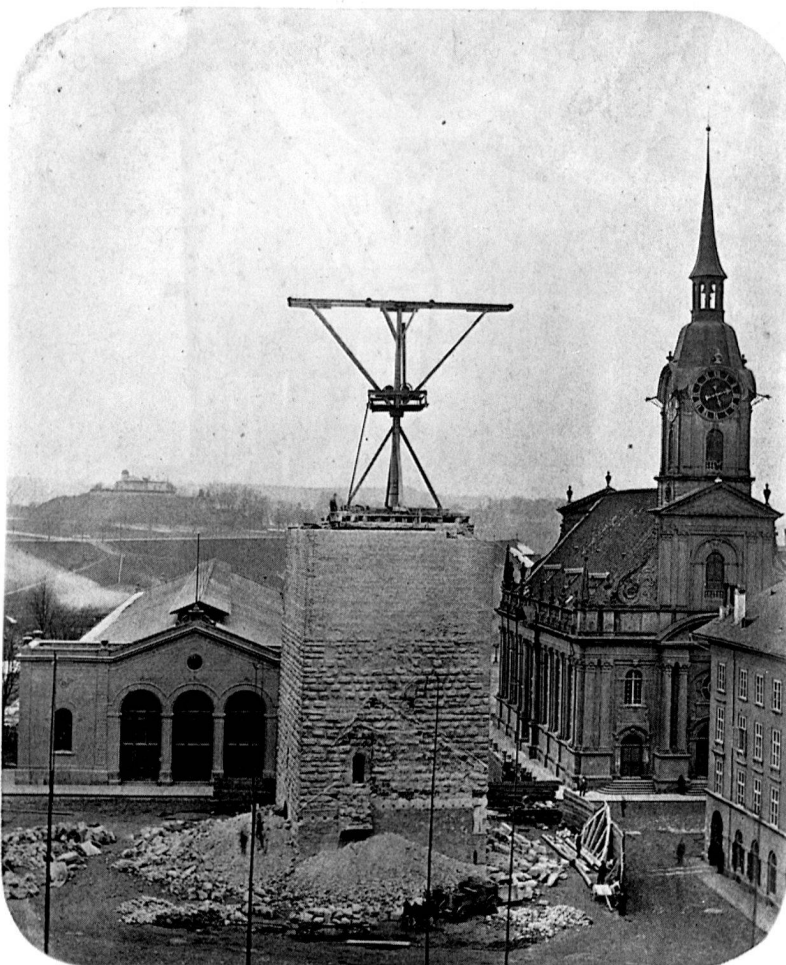


1 Bern, das neue Bollwerk  
1945 im Fliegerbild: Der dynamische Vorschlag für einen Reiterbahnhof Bern von Werner Hauser und Charles Geiser. Wie die Streben eines gotischen Chores legen die 5 Blöcke radial an der Grossen Schanze an. Unten das Geviert des Burgerspitals und die Heiliggeistkirche. Aufsicht auf das verschollene Modell.

## Synergien zweier wenig bekannter Corbusier-Schüler

Anfang der 1940er Jahre stand der Bahnhof Bern vor der letzten Etappe seiner Modernisierung und Erweiterung. Während der Ausbau der äusseren Bahnhofsbereiche (Weyermannshaus, Aebygut, Wilerfeld 1911–1919) und die neue Zufahrtslinie über das Eisenbahnviadukt (1937–1941) bereits abgeschlossen waren, stand noch der Umbau des Personenbahnhofs als letzter Bauabschnitt bevor. Stockungen an Festtagen, Aussteigen der Bahnreisenden über Weichen, unzureichende Perronzugänge, Behinderungen bei Fahrplangestaltungen durch zu wenige Perrons u. a. zwangen zu neuen Planungen im Kernbereich der Bahnanlagen<sup>3</sup>. Abgesehen von den Schwierigkeiten der Betriebsabläufe wurde schon damals auch die atmosphärische Situation der Zugangswege zu den Perrons bemängelt. Die Teilnehmer des 1946 erstmals nach Kriegsende durchgeführten Kongresses der Schweizerischen Städtebauer in Bern (Tagungsthemen: Strukturfor- schung der modernen Stadt, Schaffung von Industriezonen im Stadtorganismus und Bau- rechtsfragen) verliessen nach einem abschlies- sendem Rundgang durch die Untere Stadt (mit

2 Bern, Grosse Schanze, Kopf-  
bahnhof der Schweizerischen  
Centralbahn, Christoffelturm  
während des Abbruchs und  
Heiliggeistkirche. Fotografie  
Frühjahr 1865.



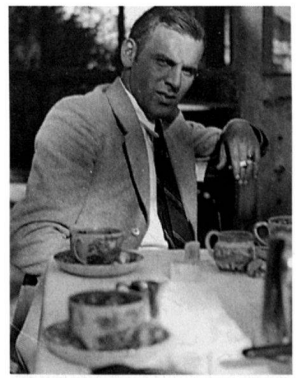
Michael Stettler) die «schöne Bundes- und Kongressstadt durch die engen Schlünde ihres prächtigen, sagemumwobenen Bahnhofes, für dessen epochale Neugestaltung jeweilen in den Perioden erhöhter Sonnenflecken-tätigkeit – gerade wieder heute –, Tinte, Schweiß und Harz reichlich zu fließen pflegen, um dann freilich gerne wieder einzutrocknen...»<sup>4</sup>. Exakt dieses Schicksal holte auch das ambitionöse Projekt *Das neue Bollwerk 1945* von Werner Hauser und Charles Geiser ein.

Wie kam es zum frühen Ende dieser synergetischen Grossleistung? Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen SBB war schon 1942 zur Überzeugung gelangt, die richtige Lösung für Bern in einer Gleiserweiterung von 9 auf 13 gefunden zu haben, und liess an der Grossen Schanze entsprechende Varianten für einen *Reiterbahnhof* ausarbeiten. Generelle Entwürfe – teilweise bereits mit Auf-fahrtsrampen – lieferten die SBB wie das Stadt-planungsamt<sup>5</sup>. Gleichzeitig wurden in der Entwurfsabteilung der Hochbausektion der Eidgenössischen Postverwaltung Bern zwei Architekten aktiv. Werner Hauser und Charles Geiser entwickelten 1943–1945 ein «generelles Gesamtprojekt» für neue PTT- und SBB-Anlagen. Die Initiative dieser Planung seitens der PTT gründete in der Absicht, die am Bollwerk liegenden Postgeleise und eng gewordenen Postlokalitäten (Transitpostgebäude und ehemalige Kavalleriekaserne am Bahnhofplatz, seit 1928 mit Kreispostdirektion, Checkamt, Telefonmagazin) an die Schanzenstrasse westlich des Burgerspitals zu verlegen. Lösungen waren gefragt, die den Postbetrieb über Quertunnels und Aufzüge mit den Perrons in direkte Verbindung bringen. Als Grundlage diente den beiden PTT-Architekten das 1944 von den SBB bereinigte und vom Eidgenössischen Amt für Verkehr wie vom Verwaltungsrat SBB genehmigte Projekt für die Erweiterung der Gleis- und Perronanlagen des Bahnhofes Bern<sup>6</sup>. Die Initiative aus der PTT-Hochbausektion, ein für PTT und SBB-Einrichtungen synthetisches Projekt ausarbeiten zu lassen, ist ungewöhnlich. Das Hochbauinspektorat PTT liess den Projektverfassern «die nötige Freiheit, um ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Idee in bezug auf die *ganze* Bahnhoffrage zu entwickeln»<sup>7</sup>. In dieser Freiheit zur grossen Synthese über den eigenen Hag hinaus steckte womöglich schon früh der Wurm. Hauser und Geiser verstanden ihr im kleinen Massstab 1:500 vorgestelltes Projekt allerdings selbst bescheiden nur als «mitteilungsfähiges» Schema, um die wichtigste bernische Bauangelegenheit in ihrer ganzen Tragweite und Bedeutung aufzuzeigen. Dies gelang den beiden mit ihrem urbanistischen Verhalten zweifellos. Dass nach den von den SBB wiederholten Zu-

sicherungen «zu gegebenem Zeitpunkt» ein Architekturwettbewerb zu erwarten war, auch dies war für Hauser und Geiser nicht neu<sup>8</sup>. Ob ihr Projekt an der Anfang 1945 im Berner Gewerbemuseum gezeigten kleinen Plan- und Modellausstellung zur Bahnhof-Frage auch gezeigt worden ist, bleibt ungewiss<sup>9</sup>.

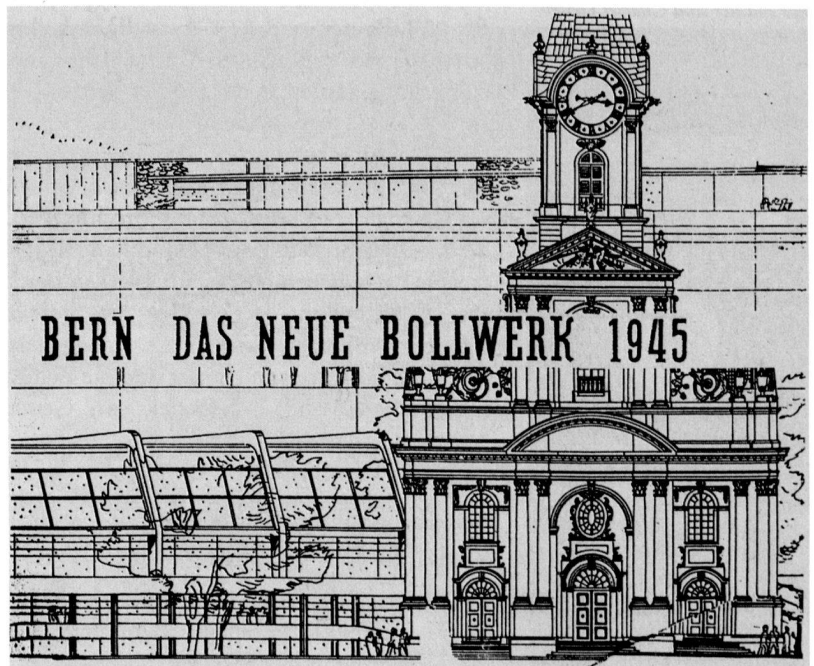
Das ambitionöse PTT-Projekt verschwand 1945 kaum geboren in den Schubladen der Generaldirektion PTT. Der damalige Chef der Hochbausektion PTT, A. Brenni, beschwerte sich Anfang 1946 bei der Generaldirektion PTT über ihre Ausschaltung im gesamten Fragenkomplex der PTT-Neuanlagen<sup>10</sup>. Detaillierte Kenntnis vom Projekt verdanken wir dem Umstand, dass der sprach- wie schreibbegabte Werner Hauser und sein «Mitarbeiter» Charles Geiser in der PTT-Druck- und Wertzeichenstelle auf eigene Initiative eine in textlicher wie grafischer Hinsicht sehr ansprechende Projektbeschreibung gestaltet haben (Abb. 4). Erschienen ist das Werk in Buchform mit Textbeiträgen von Hauser, Modellphotographien und Zeichnungen von Geiser in einer nummerierten (!) Auflage von nur 50 Exemplaren: *Bern. Das neue Bollwerk 1945. Die neuen SBB- und PTT-Anlagen des Hauptbahnhofes Bern*<sup>11</sup>. Öffentlich diskutiert wurde das Projekt offenbar nicht. Weder das offizielle Organ des Bundes Schweizer Architekten BSA (*Das Werk*, Redaktor damals: Alfred Roth) noch jenes des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins SIA (*Die Schweizerische Bauzeitung*) reagierten in irgendeiner Form auf den Vorschlag Hauser/Geiser. Dagegen diskutierten beide Organe die schon um die Jahrhundertwende aufgetauchte Idee für eine Verlegung des Bahnhofes vom alten Standort um 450 m weiter nach Westen an die Laupenstrasse<sup>12</sup>. Die Berner Bahnhof-Frage kannte aber auch andere Störungen. Wider Erwarten tauchten plötzlich finanzpolitische Probleme auf. Das Kostendach für die geplanten Erweiterungen und Neubauten der SBB rechnete mit einem Beitrag von 20 Millionen Franken aus dem Fonds «Arbeitsbeschaffung». Doch die Arbeitslosigkeit trat in den ersten Nachkriegsjahren nicht ein, und so verfiel auch diese Finanzierungsmöglichkeit. Zudem stellte der Kanton, Besitzer der Grossen Schanze, zu hohe Preisansprüche für Landabtretungen<sup>13</sup>. Die Summe dieser und weiterer Umstände half wohl mit, das Projekt Hauser/Geiser rasch zu vergessen. Und ein weiteres ist zu vermuten: Der Vorschlag Hauser/Geiser war wohl einfach auch zu provokativ, zu avantgardistisch für den beliebten Promenadenkranz der Grossen Schanze und für den feudalen westlichen Auslauf des homogenen Stadtmuments Bern. Wer waren denn überhaupt Werner Hauser und Charles Geiser?

Architekturlexiken haben die beiden nicht erfasst. Nekrologe erschienen in den genannten Fachzeitschriften ebenfalls keine. Nachforschungen in den Familien lassen nur ein lückenhaftes Mosaik vom Leben und Schaffen der beiden erkennen. Entscheidend aber ist die Tatsache, dass das Projekt *Bern. Das neue Bollwerk 1945* aus einer sehr engen Teamarbeit und auch Freundschaft der beiden eingefleischten Junggesellen entstanden ist. Übereinstimmend werden die beiden in der Erinnerung von Verwandten als sehr gegensätzliche Männer beschrieben: Werner Hauser, der Bruder des weltweit berühmten Eishockeyschiedsrichters Kurt Hauser, als wortgewaltiger Lebemann, mit grossem Flair für Sportautos, Frauen und Fussball. Sein Schreibtalent brachte auch das zuvor dürftige Vereinsorgan des FC Bern wieder in Schwung<sup>14</sup>. Geboren wurde Werner Hauser 1905 in Bern. Nach dem Besuch der Gewerbeschule Bern und des Technikums in Burgdorf arbeitete er seit 1925 in verschiedenen Büros in Bern und Zürich sowie um 1933 für ein Jahr bei Le Corbusier in Paris (Abb. 3). Seit 1936 entwarf er in der Hochbauabteilung der Generaldirektion PTT in Bern verschiedene PTT-Bauten und PTT-Ausstellungshallen. Neben dem Bahnhofprojekt weckt ein unter seinem Namen im *Werk* publizierter Korrespondentenbericht «New York – The Town of to-morrow» von der Weltausstellung 1939 in New York Neugierde auf seine Person. 1939 bewilligte ihm die PTT (wahrscheinlich auch Geiser) einen ausserordentlichen Urlaub an die Weltausstellung in New York mit dem Rat, doch die Postneuheiten und -aktivitäten in Übersee zu erkunden. Hauser berichtete in einem kurzen Brief über



3 «Das Ideal ist ein Hilfsmittel des Wirklichkeitssinnes, der nach konkreten Resultaten begierig ist...» Werner Hauser 1905–1961. Fotografie 1932.

4 In einer nummerierten Auflage von 50 Exemplaren ist die Projektbeschreibung 1945 in der PTT-Wertzeichenstelle Bern gedruckt worden. Umschlagzeichnung mit Heiliggeistkirche von Charles Geiser (beschädigt).



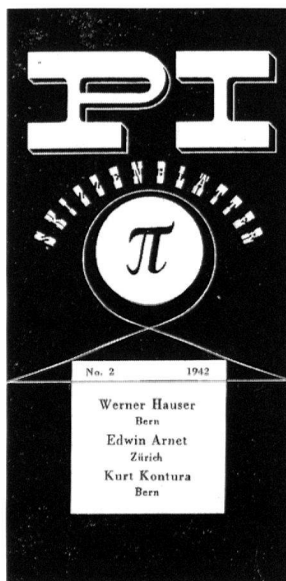


5 Charles Geiser 1900–1979.  
Passfotografie 1937.

persönliche Besuche bei Daily News, bei Radio City im Rockefeller-Center und auch bei New Yorks Postmaster A. Goldmann. Ausführlicher und städtebaulich interessant ist sein oben erwähnter Aufsatz im *Werk* 1940. In diesem Bericht dringen auch Hausers architektonische Bindungen und Vorlieben zur «Town of to-morrow» durch<sup>15</sup>. Hier wie in den Texten zu *Bern. Neues Bollwerk* 1945 erweist sich Hauser als Urbanist mit komplexer, ja philosophischer Argumentation<sup>16</sup>.

Charles Geiser, Bruder des Picasso-Freundes und Kornfeld-Verlegers Bernhard Geiser, wurde 1900 in kinderreicher Familie im Neubrück-Quartier in Bern geboren. Nach einer Bauzeichnerlehre bei Otto Ingold wurde er 1928 in das Atelier von Le Corbusier und Pierre Jeanneret in Paris aufgenommen (Abb. 5). Im gleichen Jahr entstanden in Stuttgart-Weissenhof Corbusiers Musterhäuser. Geiser arbeitete bei der Realisierung der Weissenhof-Bauten mit. Das Wirken Geisers bei Le Corbusier/Jeanneret ist unerforscht. Nach der Rückkehr in die Schweiz realisierte der «Maler/Grafiker» den Milchpavillon der Landesausstellung 1939 in Zürich sowie einige wenige Wohnbauten. Offenbar scheiterte Geiser am Versuch, sich in Bern selbständig zu halten. Hauser und Geiser, die damals gemeinsam an der Junkerngasse die Wohnung teilten, gründeten 1941 eine kleine, im Untertitel mit «Skizzenblätter» bezeichnete Architektur- und Kunstzeitschrift *PI*, von der bis 1942 lediglich zwei Nummern erschienen sind. Hauser schrieb darin auch unter dem Pseudonym *Kurt Kontura*. Ab 1942, wohl durch die Vermittlung seines Freundes Hauser, fand er schliesslich eine freie Anstellung im kleinen PTT-Entwurfsbüro an der Berner Speichergasse. Gemeinsam arbeiteten sie dort die Vorprojekte für PTT-Bauten und PTT-Ausstellungshallen aus (u. a. für Brissago, St. Moritz, Lausanne, Ausstellungsbauten an der Hospes Bern). Geiser galt im Schatten des gewandten Hauser eher als zurückgezogener «Mitarbeiter», im späteren Leben auch als Enttäuschter. Geiser, der «geniale Zeichner» (Hans Brechbühler), der nie «Beamter» sein wollte und seine Arbeiten nie nach aussen trug, starb 1979 in Bern. Die Arbeitsteilung der beiden am Berner Bahnhof-Projekt ist nicht ganz klar. Belegt ist nur, dass die Texte von Hauser und die Zeichnungen sowie die «Maquette» von Geiser stammen<sup>17</sup>.

6 Logo der 1941/42 von Werner Hauser und Charles Geiser herausgegebenen Zeitschrift «PI».



### Reiterbahnhof um scharfe Kurve: Vitaler Wurf an schwierigster Lage

Die Situation des Berner Bahnhofes ist schwierig wie ideal: *Ideal* in seiner nahen und direkten Beziehung zum historischen wie moder-

nen Stadt- und Geschäftszentrum. Marktwirtschaftliche wie auch touristische Gründe und Befürchtungen waren denn auch wiederholt die entscheidenden Argumente gegen Projekte für eine Verlegung des Bahnhofes an die Laupenstrasse. *Schwierig* dagegen ist die Situierung des weiten Raum beanspruchenden Bahnkörpers an dieser topographisch und städtebaulich äusserst eingeschnürten Lage. Schon vor 1900 standen Erweiterungsprojekte hier buchstäblich «am Berg»: In scharfer Kurve zieht sich der Gleisstrom um die anstehende Molasse der Grosse Schanze, der markanten Geländestufe zwischen dem historischen Stadtkörper und dem höher liegenden Quartier Länggasse. Die 1622–1634 erstellten Schanzen und Bastionen bildeten den ersten grossen Eingriff am Geländesprung der Aareschlaufe. Jene wurden 1838 bis 1846 sukzessiv abgetragen. Mit dem Vertrag 1852 zwischen der Stadt Bern und der Schweizerischen Central-Bahn über die Einführung der Eisenbahn in Bern wurde der Verlauf des Gleisstromes zwischen Burgerspital, Kavalleriekaserne/Bollwerk und Grosse Schanze bestimmt. Das räumliche Vorziehen des 1860 in Betrieb genommenen Kopfbahnhofes zwischen Burgerspital und Heiligegeistkirche bis an die Ausfallachse Spitalgasse–Bubenberglplatz führte zu den bekannten städtebaulichen wie marktgeographischen Verlagerungen von den östlichen (unteren) in die westlichen Stadträume (Abb. 2). Der Standort des Bahnhofes definierte auch die spätere Citybildung<sup>18</sup>.

Der Ausbau zum Durchgangsbahnhof 1889–1891 bedingte einen zweiten tiefen Schnitt in den Hang der Grosse Schanze sowie den Aufbau einer hohen Stützmauer, denn die neuen Anlagen mit sieben Perrons konnten sich nur bergwärts entwickeln. Als unbequemer Ellbogen erweist sich das 1742 «zwischen den Thoren» vollendete Burgerspital mit seinem grossen Hofrechteck und dem hinteren Spital, dem heutigen Kapellentrakt (Pläne von Joseph Abeille, Architekt in königlichen Diensten), durch sämtliche Projektphasen der Berner Bahnhofsgeschichte. 1921 war gar ein Abbruch beziehungsweise eine Verlegung auf das Äussere Murifeld der in der Schweizer Architekturlandschaft einmaligen Spitalanlage vorgesehen. Radikale Vorschläge zwischen 1926 und 1929 setzten an seine Stelle grossräumige Marktstrassen nach dem Vorbild der Mailänder Galleria Vittorio Emanuele oder ein vom Verkehrssystem umbrandetes Hallenbad<sup>19</sup>.

Als Werner Hauser und Charles Geiser ihre Idee aufs Papier brachten, war ein allfälliger Abbruch oder eine Verlegung des Burgerspitals bereits kein Thema mehr. Ein diesbezüglicher Gesinnungswandel hatte, wie dies Diskussionen seit Kriegsbeginn 1939 zeigen, längst

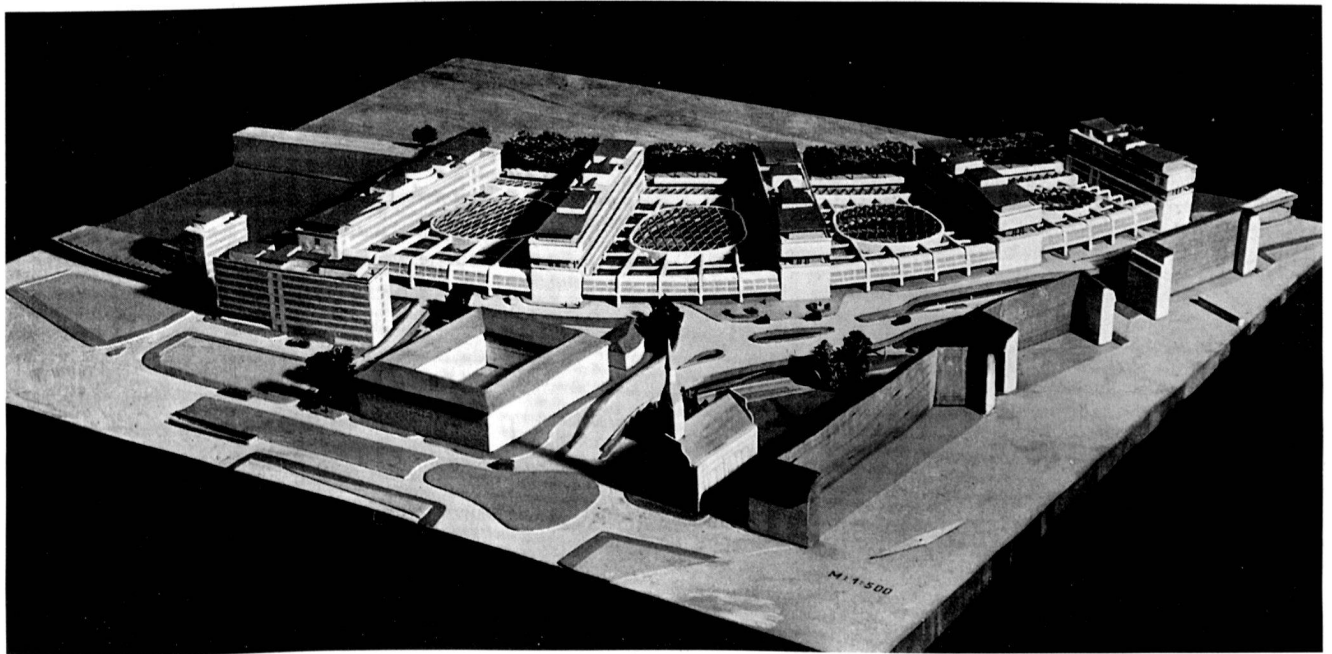
stattgefunden. Neben der traditionellen Vorstellung von Bern als mittelalterliche Zähringerstadt wurden seit der neubarocken Bewegung im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts in Bauten wie Sprünglis früherer Bibliotheksfasade, dem Erlacherhof, dem Waisenhaus, dem Kornhaus, der Heiliggeistkirche oder eben des Burgerspitals nun auch die sichtbarsten und repräsentativsten Kulturleistungen des barocken Berns vermehrt gewürdigt und auch zitiert. 1947 ist mit dem Kunstdenkmäler-Band *Staatsbauten der Stadt Bern* von Paul Hofer die systematische Erfassung der bernischen Kunsttopographie eröffnet und vom selben Verfasser weitergeführt worden. Bei allen weiteren Bahnhofsplänen, so auch im Wettbewerb 1949, war die integrale Erhaltung des Burgerspitals erklärte Pflicht, obschon die Schweizerischen Bundesbahnen SBB stets bezweifelten, dass auf diese Weise ein wirklich befriedigender Bahnhof erstellt werden könne<sup>20</sup>.

Der Vorschlag von Hauser und Geiser für einen fächerartig um die Grosse Schanze angelegten Reiterbahnhof (Bahnhof mit hochliegenden Quersteigen über Gleise und Perrons) ist ein vitaler Wurf an schwierigster Lage: Über die frühere «bildspaltende, schwarze Furche» (Hauser) der Gleisanlage setzen die beiden Architekten fünf radial auf die Grosse Schanze hinggerichtete Hochbauten mit Zwischenräumen bis zu 90 Metern (Abb. 7). Wie Strebe Pfeiler eines gotischen Chores scheinen sie die Druckkräfte der Grossen Schanze (und auch den architektonischen Bildungsschub der darüber thronenden Hochschule) aufzunehmen. Die sehr begrenzten Nutzflächen im Erdgeschoss zwingen in die Vertikale. Während Block 1 im Westen (Postbetriebsgebäude) dem

Verlauf von Schanzenbrücke und Schanzenstrasse folgt, orientieren sich die Reitergebäude im Bereich Bahnhofplatz und Bollwerk am Linienfluss der Altstadtgassen (Neuengasse, Aarberggasse). Die klare Kubatur der flachgedeckten Baukörper – zumindest darin Hans Brechbühlers 1937–1939 erstellter Gewerbeschule am nördlichen Brückenkopf der Lorrainebrücke verwandt – bestimmen den Rhythmus an der gerundeten Geländestufe. Die bis zu 60 Meter langen Blöcke sind durch ein über Pfosten abgestütztes Zwischengeschoss geöffnet und erlauben uneingeschränkte Aussichten auf die Stadt, Gurten- und Alpenkette (Abb. 10). Der alleeartig gereihte Baumbestand der Schanzenanlage lässt diese hochgelegenen «Lauben» wie parkabschliessende Pavillons erscheinen. Für Fussgänger und Quartierbewohner schaffen sie direkte Verbindungen zwischen den Bahnhofshallen und dem Quartier Länggasse.

Zwischen diesen Hochbauten weiten sich vier gedeckte Hofräume mit gross dimensionierten, kreis- und ovalförmigen Ausschnitten. Über diese, wohl verglasten, Öffnungen fällt Tageslicht in das Obergeschoss und in die tieferliegenden Gleis- und Perronanlagen. Die gänzliche Überdeckung schliesst wetterbedingte Störungen innerhalb des Bahnhofes aus. Eine «Hochstrasse» mit Anschlüssen zur Schanzenstrasse, Bogenschützenstrasse, zum Christoffelplatz (damals eine gängige Bezeichnung für den Platzraum vor dem Aufnahmegebäude) wie zum Bollwerk rahmen terrassenartig die ganze Anlage. Tragjoche aus Beton mit schräggestellten Oberlichtern lassen mit Tageslicht durchflutete Passagen zwischen den Kopfbauten erkennen. Sie binden in ihrer dy-

7 Blick auf die Gesamtanlage: «Zeitentsprechende Kontraste, in disziplinierter Wirkung» (Hauser). Zwischen Burgerspital und Heiliggeistkirche die Auffahrtsrampen zur Hochstrasse des Bahnhofs. Modell-Fotografie 1945.



namischen Rundung das ganze *PTT-/SBB-Kraftwerk* gürtelartig zusammen. Im Wechsel der Horizontalen und Vertikalen verteilen Hauser und Geiser die Massen und unterstreichen mit dem Namen *Das neue Bollwerk 1945* Analogien zum früheren vierten Westgürtel zwischen Aarbergertor und Christoffelturm: «Wie dazumal, zieht sich auch das neue Werk in weitgespanntem Bogen hin, und der Rhythmus in der Ablösung der Horizontalen und der Vertikalen geht beziehungsähnlich auch in die Plastik der neuen Massen über (Abb. 8). Müssen solche Analogien vielleicht dem Zufall zugeschrieben werden? Oder sind sie nicht eher auf ähnliche Absichten zurückzuführen, die, damals wie heute, auf eine sinnvolle Auswertung der vorhandenen, topographischen Verhältnisse gerichtet waren?» Sämtliche Betriebsgebäude der SBB und PTT werden an die Gleisanlage gerückt. Das Geviert des Burgerospitals bleibt unangetastet, doch ersetzen die Architekten das Hintere Spital durch eine neue, «dem Platz entsprechende Silhouette»<sup>21</sup>.

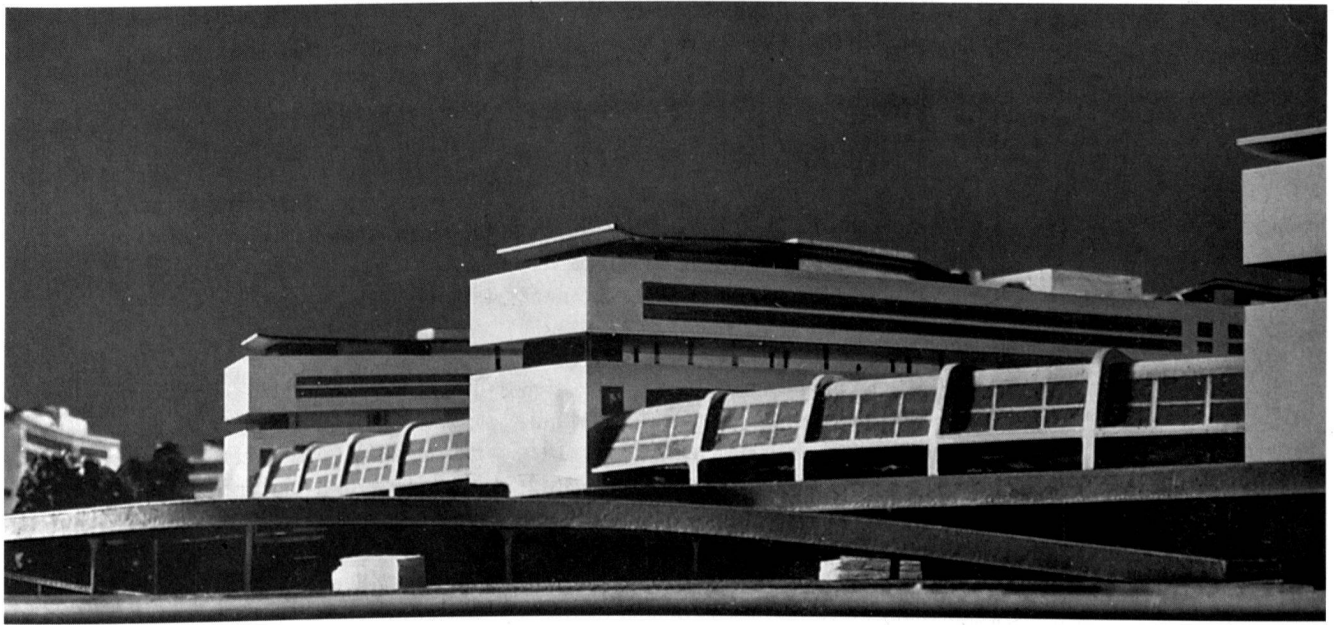
### Formale Eleganz und Grossstadtgeist

Hauser und Geiser übersetzen den Wandel von Mobilität und Geschwindigkeit in die Bahnhofarchitektur und auch in eine *neue Bahnhofsatmosphäre*. Hauser vergleicht den zeitgemässen Bahnhof mit einer vergrösserten Tramstation, die keiner Fahrpläne mehr bedarf. «Und wie die Schnelligkeit der Züge die Abschiedsträne verdrängt hat, so wird auch die Gestalt der neuen Halle keine prestigebedachten Zeremonien mehr zeigen, weil die formgewandten Spezialisten solcher Bauaufgaben auf Äusserungen dieser Art verzichten» (Abb. 12)<sup>22</sup>. Die Verkehrsform auch unter Menschen am Bahnhof hat sich mit der modernen Stadt gewandelt. Die Mittel, die die beiden PTT-Architekten vorbereiten, erlauben neue Abenteuer. Stärker als zuvor wird der Bahnhof durch die Anonymität und Entlastung vom «grossen Empfang» zu einem *Freiraum für Stadtbewohner* und dadurch zum urbansten Ort der Stadt. Die Erfahrungen von Urbanität wie von Fragmentierungen der Moderne mischen sich in diesem Tor zur Moderne. Von Jürgen Habermas stammt die folgende Kritik an Bahnhöfen des Industriezeitalters: «Nicht einmal mehr die Bahnhöfe konnten die Funktionen des Verkehrsnetzes, an das sie die Reisenden anschlossen, so visualisieren wie die Stadttore einst die konkreten Verbindungen zu umliegenden Dörfern und zur nächsten Stadt.» Hauser und Geiser ist diese Torbildung, dieses Andocken an die Neue Welt der Satellitenstädte wie der fernen Destinationen und Sehnsüchte über diese Artikulierung des Dynamischen zweifellos gelungen<sup>23</sup>.

An Stelle früherer «wilhelminischer Überwürfe» (Hauser) überrascht dieses Projekt durch seine offene und dynamisch-sinnliche Ausformung. Eisenbahn und Zugsbewegungen werden auch abseits der Perrons mit Augen und Ohren wahrnehmbar. In fast futuristischer und noch stärker russisch-konstruktivistischer Dynamik übertragen Hauser und Geiser das fließende Spiel der Kräfte in alle Zonen dieses *SBB-Kraftwerkes*. Block 4 der Hochbauten (Höhe Aarbergergasse) ist gänzlich den Restaurations- und Saalbetrieben vorbehalten. In wärmeren Jahreszeiten dehnt sich der Gastbetrieb über die weite Hoffläche bis zu Block 3 aus (Höhe Neuengasse). Die an das grosse Oval gerückten Tischplätze gewähren einen «interessanten Überblick auf die ein- und ausfahrenden Züge». Stadtseitig am Bollwerk grenzen die Gedecke, Teller und Tassen an die Welt des «Boulevards». Nur der gezielte Blick in die Altstadtgassen scheint Kontrapunkt zur bewegten Wahrnehmung zu schaffen, jener zentralperspektivische Blick in die historische Stadt, wo «die Grösse der städtebaulichen Idee dem Urteil höhere Gesetze überbindet» (Hauser)<sup>24</sup>.

Texte und Sprachstil lassen Hauser als überzeugten Vertreter und Bewunderer des Grossstädtischen erkennen. Nicht allein die Kopffzahl der Bewohner mache die Grossstadt aus, schreibt Hauser, sondern vor allem der *Grossstadtgeist*. Und diesen wünscht er sich offensichtlich auch für Bern: Dieser Geist sei es auch, «der sich den neuen Architekturkörper bauen muss. Einen provinziell kleinstädtischen Städtebau moderner Art gibt es nicht. Wo er scheinbar da ist, handelt es sich um ein letztes Verflackern wirklichkeitsfremder Traditionen.» In präzisen Sätzen legt er auch den entwicklungsräumlichen Wechsel zwischen alter und neuer, nun weltwirtschaftlich ausgerichteter Stadt dar: «Die Stadt war von jeher ein Mittelpunkt. Aber wurde sie einst, weil sie, fest ummauert, der Marktplatz eines ländlichen Bezirkes, das Zentrum eines zunftmässigen Gewerbebetriebes, oder der Interessenmittelpunkt eines bestimmten Kreises war, so ist die neue Stadt, auch die Beamtenstadt, über alledem zum Mittelpunkt weitgespannter Wirtschaftsinteressen geworden. Sie hat den Grossstadtcharakter nicht nur angenommen, weil die Einwohnerzahlen durch die allgemeine Landflucht stark gestiegen sind, sondern mehr deswegen, weil die Interessen und Gesinnungen der neuen Stadtbevölkerung nahezu weltwirtschaftlich ausgerichtet sind.» Hauser betrachtet es als Realität, dass sich die Schweiz wie das übrige Mitteleuropa zunehmend in ein Land der Grossstadtgesinnung umforme, eben infolge jener «natürlichen Zivilisationssteigerung», die eintritt, wenn die Massen unauf-





haltsam vom Acker in die Stadt ziehen und «vom Pflug an die Maschine» gezogen werden. Die Folgen für das innere Leben wie auch für die äussere Form der Stadt sind deshalb als neue Realitäten anzunehmen und architektonisch auszuformen<sup>25</sup>.

Aber genau dieser «anderen Lautstärke» der Grossstadt – Zeitung, Film, Radio, Autocar und Eisenbahn inbegriffen – setzten damals die offizielle Schweiz und insbesondere die Kulturstiftung Pro Helvetia programmatisch die dörfliche Kultur als kontrastreiche Abgrenzung entgegen<sup>26</sup>.

Umsetzung von Grossstadtgeist bei Hauser/Geiser etwa in den Verkehrsanschlüssen: Nicht nur die Züge, sondern auch die Automobile sind Katalysatoren dieser neuen, fliessenden Welt. Die von Stadtplanern auch hierzulande bewunderten Hochstrassen und Rampen in den USA und – in Europa – schon damals auch in Stockholm, empfahlen Hauser und Geiser auch in ihrem Projekt: eine breite, dünn profilierte Rampe in einer weit gespannten Wölbung («im erprobten Verhältnis») führt die Autos vom Stadtniveau zwischen Burgerhospital und Heiliggeistkirche zur Hochstrasse des Bahnhof-Obergeschosses. Die Technik hat die Rampe, so Hauser, «zum Symbol der neuorganisierten Stadt» gemacht. Die Eleganz des formalen Ausdrucks ergibt sich – so Hauser – aus den verfeinerten Konstruktionsmethoden und der beschwingten, abhebenden Linie. Hauser selbst stand 1939 nach seiner Ankunft mit der «Normandie» am Pier 88 in Downtown von Manhattan «stauend vor den Tiefbauwerken der neuen Zeit, vor Brücken, unter Highways, in den Tunnels, an Strassen und an den verbindenden Rampenanlagen; unter der 6. Avenue wird eine neue vieradrigte Subway-Linie gezogen und trotzdem wogt oben unein-

geschränkter Strassenverkehr»<sup>27</sup>. Die von Le Corbusier schon im Projekt *La ville radieuse* (*La ville contemporaine* 1922) vorgeschlagenen vertikalen Übereinanderlegungen der innerstädtischen Verkehrswege fanden im amerikanischen und danach auch im europäischen Städtebau der 1940er Jahre in Form von *Freeways* sichtbare Antworten, Vorbilder und – ihrer «durchschlagenden Wirkung» mehrstöckiger Gewebe (Jane Jacobs) wegen – bald auch starke Kritik<sup>28</sup>.

Nicht nur die gut funktionierenden amerikanischen Bus-Bahnhöfe über Eisenbahnstationen, sondern auch Flachdächer für Hubschrauber-Post standen in Bern zur Diskussion<sup>29</sup>. Hoch- und tiefgeführte Strassen und Rampen werden von Hauser als überzeugende Lösungen angepriesen (Abb. 13). Umgekehrt kritisiert er planerische Versuche als «unzweckmässig», die statt des Automobils die Fussgänger in die Tiefe oder Höhe treiben. Die nicht nur aus heutiger Sicht äusserst heikle Führung und Bildwirkung der Auffahrtsrampe zwi-

8 Das neue Bollwerk vom Hotel Schweizerhof aus gesehen: Im Auf und Ab der Baumassen Analogien zu früheren Befestigungswerken. Modell-Fotografie 1945.

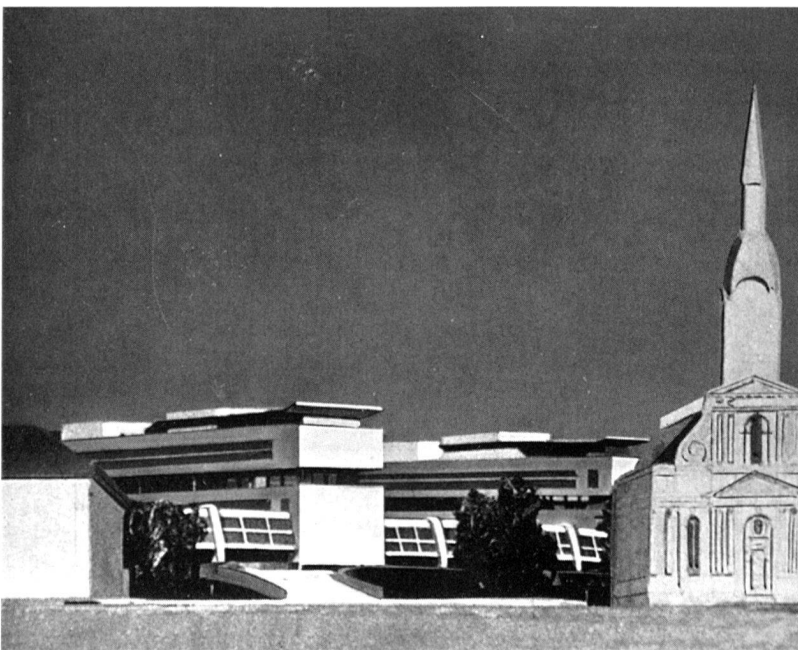
9 Aktuelle Tendenzen im Bahnhofbau um 1945: armierte Betonkonstruktion im Kopfbahnhof von Cockfosters im Norden Londons.



schen Burgerspital und Heiliggeistkirche setzen starke Zeichen: Hauser: «Hier, am neuen Tiefbauwerk, wirbt die starke konstruktive Kraft um die verdiente Geltung und nebenan weisen die alten Hochbauten auf die unvergesslichen Zeitwerte hin.» Die Disposition zielt darauf, den eigentlichen Cityverkehr vom Durchgangsverkehr abzuziehen. Die heutige Situation am Escher-Wyss-Platz in Zürich vermag diese Verkehrstrennung etwas zu veranschaulichen<sup>30</sup>.

Mit diesen Rampen und Anschlüssen an die amerikanische *Town of to-morrow* vergassen die Projektverfasser die historischen Monumente nicht (Abb. 10). Im Gegenteil. Hausers Begleittexte lesen sich wie bestechende Grundsatzüberlegungen zur Postmoderne. Hauser formuliert Umkehren ins Gegenteil und organisches Miteinbeziehen von Vergangenheit als einen einzigen Akt: «Die Stadtplaner haben in diesem Fall weit vorausschauend zu disponieren und sie haben in einigen wesentlichen Punkten sogar das Gegenteil von dem zu wollen, was in frühern Jahrhunderten erstrebt wurde.» Dennoch lehre aber die Erfahrung, so Hauser, dass «die erweiterte, neue Form nur entstehen kann, wenn sie die alte in sich aufnimmt». Es gelte darum, auch die *Naturgeschichte der Stadt*, für die man arbeitet, zu verstehen. Im wachsenden Organismus müsse die historisch gewordene Stadtidee irgendwie fortleben. Die täglich vor den eigenen Augen neu entstehenden, in Bern besonders stark von der Tradition geprägten Bauten und Stadterweiterungen der eigenen Zeit bezeichnet Hauser als Resultat einer problematischen Übergangssituation zwischen historischer und aktueller Stadt. Hauser hält den Ängsten vor den räumlichen und architektonischen Äusserungen

10 «Die neue Architektur an die Qualitätsansprüche der Vergangenheit anknüpfen (...) Dort liegt die grosse Tradition verborgen» (Werner Hauser 1945).

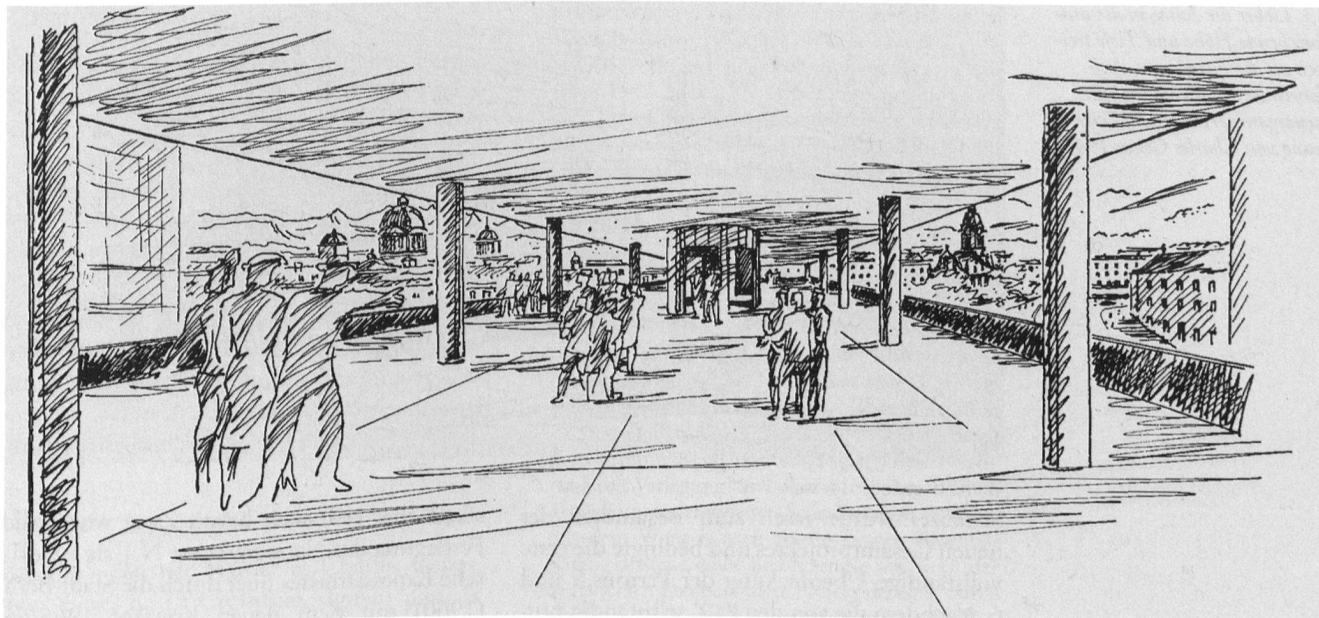


von Grossstadt umgekehrt die «problematische» Stadtrand-Entwicklung auf der sozialen Ebene entgegen: «Die Vergrösserung der Stadt allein wirkt sich auf ihr Aussehen nicht zwangsläufig nur verderblich aus. Einen solchen Einfluss üben eher die neu Zuströmenden aus, die weder geeignet, noch willens sind, Glieder einer Stadtgemeinschaft zu werden und die fast anarchisch auf die Stadttraditionen wirken.»<sup>31</sup>

### Der «Verlust der Mitte» kam erst dreissig Jahre später ...

Hauser und Geiser verstanden ihre Zeit als Neuanfang und ihr eigenes Bahnhofprojekt darin auch als kraftvolles Sinnbild für den neuen «Grossstadttyp»: Für eine Stadt als Arbeitsplatz für Zehntausende, mit verdichteter Geschäftsstadt als Zentrum, das «ausser den dem Geschäftsleben dienenden Formen nichts zulässt, als die historisch bedeutsamen Teile der alten Stadt». Im mit gleichwertigen Stockwerken hochgezogenen Geschäftshaus sah Hauser den formal adäquaten Ausdruck der Zentralisierung des Geschäftslebens. Eine solche Ausgestaltung der «latenten Grossstadtidee», erfordere allerdings eine Bevölkerung, deren Bewusstsein tief durchdrungen sei von «ihrer historischen Mission», und sie setze auch Staats- und Stadtverwaltungen voraus, die sich von «einem Zielwillen grossen Stils» leiten liessen. An Stelle eines «sentimentalen Liberalismus», der zu höheren Aufgaben untüchtig sei, wünschte sich Hauser eine Überzeugungstreue, welche «die Vorzüge des Schöpferischen für ihre Zeit erkennt und welche von einem neu geformten, kommunalen Willen tatkräftig unterstützt und gefördert wird. (...) Das bernische Stadtzentrum mag vielleicht die Stätte sein, wo der Kampf um einen neuen Städtebau ausgetragen wird. Wer unsere Zeit als den Anfang einer Epoche nimmt und nicht als ein Ende, kann die Idee des «neuen Stils» mit genügendem Fernblick erfassen. Nur diesem Blick auf eine, wenn auch in manchem Zug etwas utopisch erscheinende Entwicklung treten die Formen der zukünftigen City-Architektur aus der Unklarheit des Überganges deutlicher entgegen.» Die analoge Bezeichnung *Das neue Bollwerk* sollte diesen Übergang auch historisch klären helfen<sup>32</sup>.

Wie aus der aktuellen Situation bekannt: Alles kam anders. Mit der frühen Versenkung des Projektes Hauser/Geiser ist auch der Geist einer visionären Moderne an der Grossen Schanze in Bern geschwunden. Die Prämierungen des 1949 von den Generaldirektionen der SBB, PTT sowie vom Regierungsrat des Kantons Bern und Gemeinderat der Stadt Bern gemeinsam ausgeschriebenen Wettbe-



werbes *Verkehrsgestaltung in der innern Stadt und generelle Projektierung neuer Bahn- und Postdienst-Gebäude in Bern* belegen eine diesbezügliche Wende. Nicht anders als im kriegsgeschädigten Ausland, wo Visionen von Le Corbusier, Georges-Henri Pingusson, Marcel Lods und anderen Vertretern des «Neuen Bauens» um 1950 durch eher auf «Kontinuität» (und Wiederaufbau) setzende Leitbilder abgelöst wurden. Warum sollte innerhalb dieser internationalen Tendenzen ausgerechnet Bern einem frischen «Amerikanismus» folgen? ETH-Professor K. Leibbrand warnte generell davor, Lösungen der Verkehrsprobleme, wie sie in den USA getroffen worden sind, auf unsere Städte, die sich durch Ausweitung der mittelalterlichen Kerne entwickelt haben, übertragen zu wollen<sup>33</sup>. Moderne wurde um 1950 trotz wirtschaftlichem Aufschwung kritisch, zuweilen auch apologetisch hinterfragt. Allen voran hat der Salzburger Kunsthistoriker Hans Sedlmayr in jenen Jahren Symptome des Leidens an den Erschütterungen der Moderne erfahren und in seiner Diagnose *Verlust der Mitte* 1948 erscheinen lassen. Sedlmayrs Grosse Erfolg zeichnet den mit der Aufklärung einsetzenden «abfallenden» Entwicklungsweg des europäischen Geistes wie auch der künstlerischen und architektonischen Formen vom «Ganzen und Wahren» nach<sup>34</sup>.

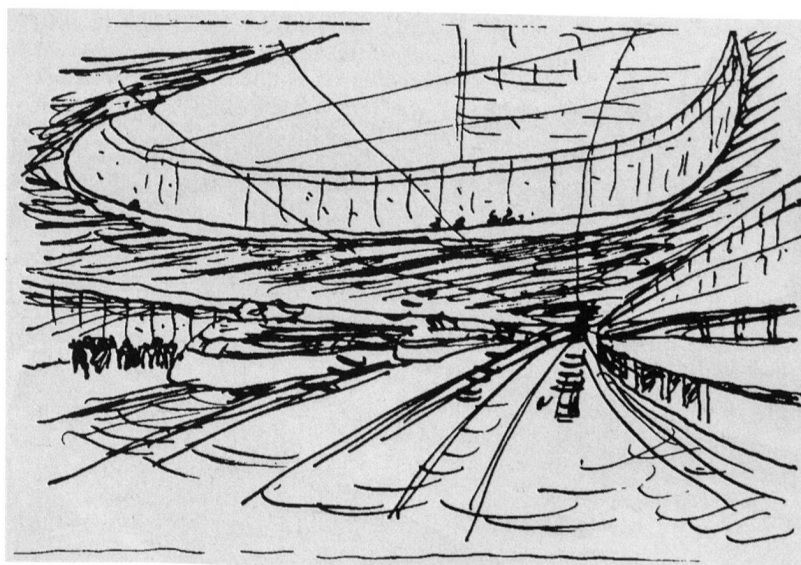
Die Berner Bahnhofsplanung setzte risikolos auf bewährte «Normalität» und auf Prioritäten des gewachsenen Stadtbildes. Sämtliche 1950 erstprämierten Projekte nehmen Abstand von der seit 1942 von den SBB propagierten Reiterbahnhof-Idee. In der Situierung treffen sich die Vorschläge in Überecklösungen im Bereich des heutigen Aufnahmegebäudes. Städtebaulich und architektonisch ringen die Projekte – meist schlichte, zuweilen walm-

dachgedeckte Kuben und Rasterfassaden – um Einordnung in die schwierige und enge Situation. Von Auffahrtsrampen – aus heutiger Sicht an dieser Stelle noch viel weniger vorstellbar als vor fünfzig Jahren – sah das Preisgericht ab und empfahl ausschliesslich sogenannte «Horizontallösungen»<sup>35</sup>. Doch keiner der damals prämierten Vorschläge kam zur Ausführung. 1954 setzte der Berner Heimatschutz nochmals alles daran, der alten Idee der Bahnhofsverlegung an die Laupenstrasse zum Durchbruch zu verhelfen. Eine diesbezügliche Initiative wurde 1956 aber endgültig vom Stimmvolk verworfen<sup>36</sup>.

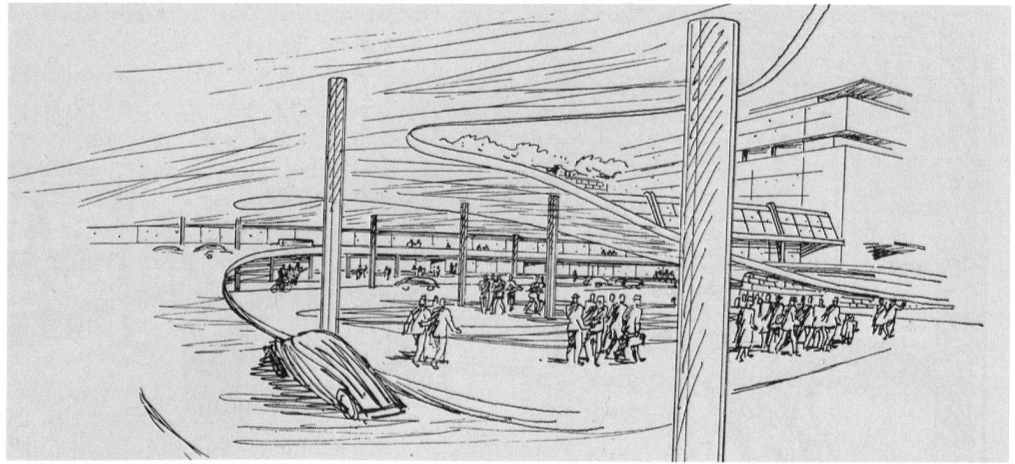
Im gleichen Jahr 1956 genehmigten die SBB die Vorlage für den Um- und Neubau des Bahnhofes am alten Standort und schrieben 1957 einen neuen Wettbewerb für *Aufnahme- und Dienstgebäude des Personenbahnhofs Bern* aus. Die Ausgestaltung der Grosse Schanze zu einer Grossegarage «Parkterrasse Grosse

11 Nahezu 60 Meter tiefe Aussichtslauben führen von der Grosse Schanze durch die Blocklängen. Zeichnung von Charles Geiser 1945.

12 «Und wie die Schnelligkeit der Züge die Abschiedsträne vom Perron verdrängt hat, so wird auch die Gestalt der neuen Halle keine prestigebedachten Perronen mehr zeigen...» (Werner Hauser). Zeichnung von Charles Geiser 1945.

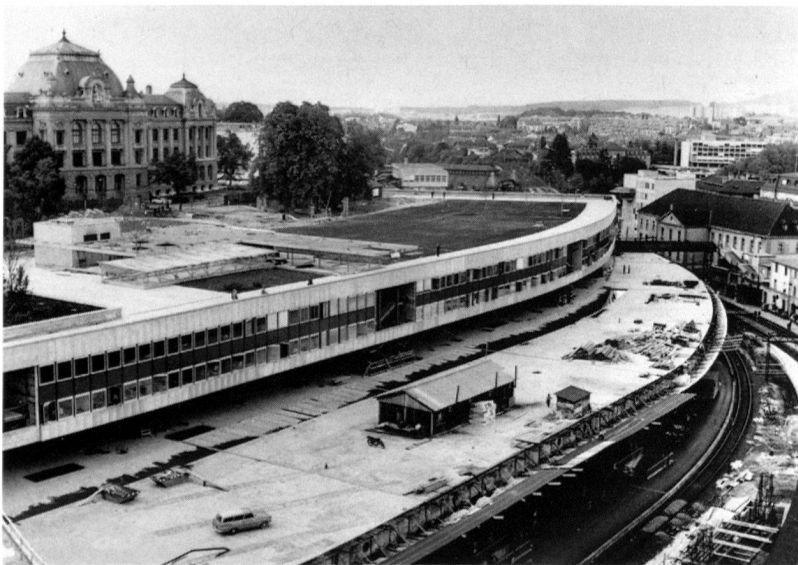


13 Lieber die Autos in die ausweichende Höhe und Tiefe treiben als die Fussgänger: Auffahrtsrampen als Symbol der neuorganisierten Stadt. Zeichnung von Charles Geiser 1945.



Schanze» wurde rasch zum Bestandteil des neuen Gesamtprojektes und bedingte die erste vollständige Überdeckung der Perrons 5 und 6. Nachdem die von den PTT selbständig projektierten Postbetriebsbauten die überdeckte Fläche nochmals wesentlich erweiterten, wäre schliesslich kaum noch ein Drittel der östlich der Schanzenbrücke gelegenen Perronanlagen unter offenem Himmel geblieben. Beleuchtungstechnische wie ästhetische Überlegungen («einheitliches Zusammenwirken») führten schliesslich zum Beschluss der *totalen Überdeckung und künstlichen Belichtung*. Damit stand der heute irreparablen Bergzubauung und vollendeten städtebaulichen Verunklärung nichts mehr im Wege. Die Vision für eine offene und lichte Ausformung des ganzen Bahnkörpers im Sinne von Hauser und Geiser wurde so für immer begraben (Abb. 7)<sup>37</sup>. Die Bauarbeiten an den heutigen Bahnanlagen und die Realisierung des preisgekrönten Vorschlags für das annähernd quadratische Aufnahmegebäude sowie der Dienstgebäude nach Plänen von Walter Schwar dauerten über drei Bauetappen von 1957 bis 1971 (Abb. 14)<sup>38</sup>. Der grosse Verlust der stadtbernischen Mitte

14 Das «Bollwerk» der 1960er Jahre: die irreparable Bergverbauung der Grossen Schanze. Bauarbeiten an der «Parkterrasse» und Gleisüberdeckung 1964.



stand aber erst noch bevor: Zwar wurde die Festlegung der Nationalstrasse N 1 als «städtische Expressstrasse» quer durch die Stadt Bern (1960) mit dem neuen Konzept 1965/66 (Führung durch den Bremgartenwald) aufgehoben. Aber die Vorlage des städtischen Gemeinderates 1963 an den Stadtrat für den Bau der Personenunterführung Bahnhof-Neuen-gasse, «um das Bollwerk von dem starken Fussgängerverkehr zu entlasten», eröffnete prozesshaft den gegenwärtigen «Verlust der Mitte». Im Zusammenhang mit der «Bewältigung des wachsenden Verkehrs» im Raum Christoffelplatz/Bubenbergplatz beantragte derselbe Gemeinderat 1970 die 74 Meter lange Christoffelunterführung. Auf dem «Platz» zwischen Heiliggeistkirche und Burgerspital zieht sich seit 1976 die vierspurige Hauptverkehrsachse durch die hehren Berner Werte<sup>39</sup>.

Hauser und Geiser schärfen ihren Wirklichkeitssinn noch an Vorstellungen, die, wie Hauser schreibt, hinter dem Werdeprozess einer Stadt stünden, an einem Ideal, das die äusserste Konsequenz der gegebenen Entwicklungsbedingungen darstelle. Hauser: «Dieses Ideal wird freilich niemals und nirgendwo rein verwirklicht werden können. Dennoch kann man das Wesentliche der Entwicklung und das Wollen der Zeit nur klar mit Hilfe des Ideals sehen.» Darum sei auch der Blick auf dieses mehr als Romantik. Hauser: «Es ist ein Hilfsmittel des Wirklichkeitssinnes, der nach konkreten Resultaten begierig ist.» Die beiden PTT-Architekten haben in ihrer Zukunftsperspektive ein Ideal gesehen und es für die Stadt Bern erläutert, verständlich gemacht: «Die besonnene Weitsicht ordnet hier eine unabänderliche, bernische Gegebenheit mit neuem Inhalt und sichern Werten in den neuen Bahnhof ein.»<sup>40</sup> Auch fünfzig Jahre nach Hauser/Geiser ringen die aktuellen Planungen *Masterplan Bahnhof Bern* wieder um «sichere Werte», allen voran um einen besseren Empfang und um Wiedergewinnung eines verlorenen Platzes in bester Lage.

## Zusammenfassung

Das grosszügige und dynamische Berner Bahnhofprojekt der beiden Corbusier-Schüler Werner Hauser und Charles Geiser aus dem Jahre 1945 ist bis heute unbekannt geblieben. Der in enger Teamarbeit entstandene Vorschlag entpuppt sich als vitaler Wurf an schwierigster Lage zwischen Burgerspital und Grosse Schanze und besticht durch seine formale Eleganz. Dieser «grosse Empfang» durfte nicht Wirklichkeit werden. Vor dem Hintergrund der seit 1990 laufenden Planungen *Masterplan Bahnhof Bern* kommt dieser Vision grosse Bedeutung zu.

## Résumé

En 1945, Werner Hauser et Charles Geiser, deux élèves de Le Corbusier, signent pour la gare de Berne un projet dynamique et ambitieux, demeuré inconnu jusqu'à ce jour. La proposition des deux architectes, fruit d'un travail mené en étroite collaboration, éblouit par son élégance formelle. Elle dégage des espaces vitaux dans un contexte urbain difficile, entre le Burgerspital et la Grosse Schanze. Le «grand espace d'accueil» ne sera jamais réalisé. Ce travail visionnaire prend une importance toute particulière dans le contexte du projet de planification *Masterplan Bahnhof Bern*, lancé en 1990.

## Riassunto

L'ambizioso e dinamico progetto per una stazione a Berna, firmato nel 1945 da Werner Hauser e Charles Geiser – allievi di Le Corbusier – è rimasto finora sconosciuto. La proposta scaturita dall'intensa collaborazione dei due architetti si rivela quale audace intervento in un contesto urbano assai difficile, tra l'ospedale (Burgerspital) e i Grandi bastioni (Grosse Schanze), e colpisce per l'eleganza formale. Il prestigioso spazio d'accoglienza non fu però realizzato. Questa visione assume particolare importanza nell'ambito del progetto di pianificazione *Masterplan Bahnhof Bern*, in corso dal 1990.

## Anmerkungen

- <sup>1</sup> Bern. *Das neue Bollwerk 1945. Die neuen SBB- und PTT-Anlagen des Hauptbahnhofes in Bern. Generelles Gesamtprojekt 1943–1945*. Gedruckt in 50 nummerierten Exemplaren. Projekt PTT-Anlagen: Generaldirektion PTT. Text: WERNER HAUSER, Bern. Maquette: CHARLES GEISER, Bern, Bern 1945. – Den Hinweis und das Buch Nr. 33 verdanke ich herzlich François de Capitani, Bern.
- <sup>2</sup> Projekt Bahnhof Genève-Cornavin (1925) von Mart Stam: JACQUES GUBLER, *Nationalisme et in-*

*ternationalisme dans l'architecture moderne de la Suisse*, Lausanne 1975, S. 124, 128, 132, 201, Abb. S. XXII. – Projekt «Das Bahnhofwunder von Zürich» (1932, Architekten Oberhollenzer und Doelker): MICHAEL KOCH, *Leitbilder des modernen Städtebaus in der Schweiz 1918–1939*. Berichte zur Orts-, Regional- und Landesplanung ETH Zürich Nr. 64, 1988, S. 301.

- <sup>3</sup> Schweizerische Bauzeitung 1944, S. 241.
- <sup>4</sup> Schweizerische Bauzeitung 1947, S. 177–180.
- <sup>5</sup> Schweizerische Bauzeitung 1942, S. 215–216 (mit Abb. der generellen Entwürfe).
- <sup>6</sup> Bahnbeziehungen der PTT: Schweizerische Bauzeitung 1942, S. 217, 241 und Schweizerische Bauzeitung 1946, S. 124 (Referat von W. A. von Salis, Ing. Sektionschef bei der Generaldirektion PTT). – Regierungsrat und Gemeinderat der Stadt Bern stimmten einer nordseitigen Gleiserweiterung mit Verlegung des Lokomotivgleises in einen Tunnel unter der Grosse Schanze schon 1942 zu, mit dem Wunsch nach einer schrägen Rasenböschung anstelle einer Betonterrasse am Kopf der Stützmauer. Das bereinigte Projekt der SBB wurde am 23. 3. 1944 vom Eidgenössischen Amt für Verkehr und am 6. 10. 1944 vom Verwaltungsrat der SBB genehmigt. Neben der Erweiterung, Verlängerung und Verbreiterung der Perrons planten die SBB damals auch eine neue Hauptunterführung mit Ausgang zur Bogenschützenstrasse. Schweizerische Bauzeitung 1946, S. 121.
- <sup>7</sup> Bern. Neues Postgebäude Hauptbahnhof. Briefentwurf (!) der Hochbausektion PTT (wohl von A. Brenni, Chef der Hochbausektion) an die Generaldirektion vom 25. 1. 1946: «(...) Bei der Inangriffnahme der Projektstudien wurde uns klar, dass es nicht denkbar ist, die Postanlagen für sich allein zu entwerfen, sondern dass diese vielmehr im Rahmen einer Gesamtbahnhofanlage studiert werden müssen. Aus dieser Erkenntnis heraus liess ich den Projektverfassern die nötige Freiheit, um ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Idee in bezug auf die ganze Bahnhoffrage zu entwickeln. Immerhin wurde die Aufgabe so gestellt, dass ein Postdienstgebäude in Aussicht zu nehmen sei, das unabhängig vom übrigen Teil des Aufnahmegebäudes durchstudiert und allenfalls auch ausgeführt werden könnte (...)» – PTT-Generaldirektion Bern, Viktoriastrasse 21. Sektion Bibliothek und Dokumentation. Dok. 25.1.46/713. Bhf. 1.2. – Die wenigen an der PTT-Dokumentationsstelle erhaltenen Briefdokumente wurden mir freundlicherweise von Philippe Welti, Bern, zur Verfügung gestellt.  
Nachforschungen zum Projekt Hauser im SBB-Planarchiv wie an der SBB-Dokumentationsstelle Bern (Mittelstrasse 43) durch Peter Vögtli (Herrenschwanden), Architekt der SBB bei der Planung und Realisierung der heutigen Bahnhofanlagen (Projekt Walter Schwar), blieben ohne Erfolg. Peter Vögtli vermutet, dass die SBB sich mit dem PTT-Vorschlag kaum intensiv auseinandergesetzt haben. – Keine Unterlagen besitzt auch das PTT-Museum in Bern. Freundliche Mitteilung von Karl Kronig, Konservator.
- <sup>8</sup> Bern. *Das neue Bollwerk 1945* (wie Anm. 1), einleitender Text: Zum Inhalt.
- <sup>9</sup> Erwähnt wird aus dem Ausstellungsgut dagegen eine Skizze für ein historisierendes Aufnahmegebäude in neubarocker Unterordnung zum Burgerspital. Werk 1945, *Bauchronik* S. 44–46 (H. W. Thommen: Berner Bahnhofprobleme).
- <sup>10</sup> In einem erhaltenen Briefentwurf heisst es: «(...) Die projektierten Postanlagen wurden in enger Zu-

sammenarbeit mit den beteiligten Betriebsstellen, insbesondere mit J1 und J2 durchstudiert. Das Resultat dieser Studien hat dann zur Aufstellung eines detaillierten Raumprogrammes geführt, das seinerzeit der Generaldirektion der SBB zugestellt worden ist. Durch das spätere Einschalten der Sektion J3 wurde die Behandlung des ganzen Fragenkomplexes in andere Hände gelegt und die Hochbausektion damit jedenfalls ausgeschaltet. Dieser für meine Mitarbeiter und für mich unangenehme Eindruck ist dann durch die Tatsache noch verstärkt worden, dass vom Sommer 1944 bis zur mündlichen Orientierung des Unterzeichneten durch Herrn Dr. (W.A.) v. Salis vom 17. 1. 1946 und mit Ausnahme einer gemeinsamen Konferenz der beteiligten Stellen der Generaldirektion vom 23. August 1945, der Hochbausektion keinerlei Mitteilung über den Stand der Arbeiten zugekommen ist. (...)» Generaldirektion PTT, Bibliothek und Dokumentation, Bern, Akte 713 Bhf. 1.2 (Briefentwurf). Die Abkürzungen «J» bedeuten: J1 (PTT-Sektion Ortspostdienst), J2 (Sektion Postverbindungen), J3 (Hochbau; seit 1944 selbständige Sektion unter der Generaldirektion). Freundliche Mitteilung von Marc Imobersteg, Generaldirektion PTT, Bibliothek und Dokumentation, Bern. Das Honorar von je Fr. 900.– an Hauser und Geiser für diese ausserdienstliche publizistische Arbeit gab Anlass zu regem Briefwechsel auf höchster Ebene. Generaldirektion PTT, Bibliothek und Dokumentation, Bern, Akte 713 Bhf. 1.27, 1.30, 1.31, 1.32. – Eine Projektbeschreibung von Hauser erschien in der Neuen Zürcher Zeitung vom 20. 10. 1946.

<sup>11</sup> Bern. *Das neue Bollwerk 1945* (wie Anm. 1).

<sup>12</sup> Die Bahnhofsverlegung in Richtung West war schon 1914/15 ein Thema. Der Hamburger Eisenbahnfachmann Gleim riet schon damals von einer Verlegung ab. Schweizerische Bauzeitung 1946, S. 121. Obwohl sich die SBB Anfang der 1940er Jahre wiederholt für den jetzigen Standort ausgesprochen hatten, rückten 1944 Emil Hostettler, Architekt BSA und Bauberater des Bernischen Heimatschutzes, und H. Nater, Ingenieur SIA, die Idee der Verlegung ins Zentrum der Diskussion. Hostettler vertrat die Meinung, dass der zunehmende Verkehr an dieser Lage zwischen Grosser Schanze und Heiliggeistkirche «eine den Anforderungen der Zukunft genügende Ausbildung des Bahnhofes» nicht ermögliche. Während der BSA den Verlegungsvorschlag unterstützte, sprachen sich SBB, PTT und der bernische Stadtplaner E. Strasser erneut dagegen aus. Strasser band Argumente wie die räumlich engen und optischen Beziehungen zwischen Bahnbenutzern und dem «Markt- und Kunstzentrum» sowie Überlegungen zum Fremdenverkehr an die Forderung, den alten Standort beizubehalten. Schweizerische Bauzeitung 1946, S. 121–124, 131. – Die Diskussion um die Bahnhofsverlegung an die Laupenstrasse zog sich noch bis 1956 weiter. Siehe u. a. Heimatschutz 1954, Nr. 2/3, S. 57.

<sup>13</sup> Schweizerische Bauzeitung 1946, S. 133. – Zur Finanzierungsfrage des SBB-Projektes vgl. auch die Stellungnahme von R. Grimm, Regierungsrat und Eisenbahndirektor, in der Berner Tagwacht vom 1. 3. 1946.

<sup>14</sup> Freundliche Nachforschungen und Mitteilungen von Alois Martin Müller, Kunsthistoriker, Zürich, dem Neffen von Werner Hauser.

<sup>15</sup> Zweiseitiger Bericht von Werner Hauser über seine Reise nach New York 1939 an A. Brenni, Chef der Hochbausektion PTT, zu Händen der Generaldi-

rektions PTT vom 3. Februar 1940. Generaldirektion PTT, Bibliothek und Dokumentation, Bern. Typoskript (USA Postbauten).

WERNER HAUSER, *Eindrücke von der Weltausstellung in New York – The Town of to-morrow*, in: Das Werk 1940, S. 15–25.

<sup>16</sup> 1954 wurde Hauser in den Bund Schweizer Architekten BSA aufgenommen. Sein Anmeldeformular hierfür (ausgestellt am 1. 10. 1954) nennt als Geburtsdatum den 27. 4. 1905 und als Heimatort Näfels. In diesem Dokument sind auch das «Studienjahr bei Arch. Le Corbusier in Paris» sowie Studienreisen nach den USA und nach Kanada vermerkt. Archiv BSA im Institut gta ETH Zürich und freundliche Mitteilung von Christiane Schmitt, Geschäftsstelle BSA, Basel.

<sup>17</sup> Charles Geiser (geb. 7. 8. 1900), Bürger von Wohlen BE, erwarb 1939 ein Haus im Rabbental unter dem Berner Kursaal. Zwischen 1939–1942 erstellte er zwei Einfamilienhäuser im Eichholz in Wabern. – Freundliche Nachforschungen und Mitteilungen von Frank Geiser, Architekt BSA/SIA, Bern, dem Neffen von Charles Geiser.

Die erste im August 1941 erschienene Ausgabe von *PI* enthält u. a. den Aufsatz «Kunst aus der Mansarde zu ebener Erde» von Hauser über das kleine Haus von Geiser im Rabbental sowie Umbau- und Planstudien von Geiser für ein Landhaus. Die zweite Ausgabe von *PI* 1942 enthält u. a. Hausers Aufsatz «Der Weg vom Studio in die Klausur ... mit Edwin Arnet, Charles Geiser und Madeleine von Graffenried, Hans Hippele, Eduard Schlupp, Serge Brignoni». Hier auch der Hinweis, dass Hauser bei Le Corbusier für das Projekt einer Arbeitersiedlung an der Hardturmstrasse Zürich arbeitete.

<sup>18</sup> *INSA Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850–1920, Bd. 2, Bern*, von ANDREAS HAUSER und PETER RÖLLIN unter Mitarbeit von BERCHTOLD WEBER, OTHMAR BIRKNER und WERNER STUTZ, Bern 1986, S. 351, 408–412, 456–458. – ANNE-MARIE BILAND, *Bern im Wandel. Die Stadt in alten Fotografien*. Mit einer Einführung von FRANÇOIS DE CAPITANI, Bern o. J., S. 20–26, 60–63 (Abb.).

<sup>19</sup> Im Wettbewerb 1923 für eine Verlegung des Burgerspitals auf das Äussere Murifeld überwogen neubarocke Vorschläge. Schweizerische Bauzeitung 1923, S. 61 ff. – Projektiert wurde ein Bahnhofsneubau mit Geschäftshaus anstelle des barocken Burgerspitals, das «im Interesse einer einwandfreien Lösung der Bahnhoffrage entfernt» werden müsse. Im Vordergrund stand der Vorschlag von Ingenieur A. Liechty: «Der vergrösserte Bubenbergrplatz ist mit einem Riesengeschäftshaus à la Gallerie Viktor Emanuel in Mailand überbaut». Berner Woche 1926, S. 104 (Abb.).

<sup>20</sup> Stadtplaner E. Strasser 1946: «Das Burgerspital ist ein unvergleichlich homogener Zeuge barocker Baukunst, dessen Erhaltung sowohl von Kunstverständigen wie von der Bürgerschaft gefordert wird. Wenn also Raum geschaffen werden muss, so soll dies an anderer Stelle, gegebenenfalls auch ober- oder unterirdisch, erfolgen.» Schweizerische Bauzeitung 1946, S. 124. Die Jury-Mitglieder des Bahnhof-Wettbewerbs 1949, Stadttingenieur Hermann Steiner und Architekt Rudolf Steiger, Zürich, erläuterten am 16. Juni 1950 im Hotel Schweizerhof die Wettbewerbsresultate in der Überzeugung, «dass es ohne Antastung der kunsthistorisch wertvollen Bauten des Burgerspitals und der Heiliggeistkirche möglich ist, im Bereiche des heutigen Bahnhofplatzes ein geeignetes Bahnhofgebäude städtebaulich gut einzufügen und ei-

- ner zweckmässigen Verkehrslösung auf dem Bahnhof- und Bubenberglplatz genügend Fläche frei zu halten». Schweizerische Bauzeitung 1950, S. 384.
- <sup>21</sup> Bern. *Das neue Bollwerk 1945* (wie Anm. 1), einleitender Text: Das alte Bollwerk. – Hauser dachte an weitere Möglichkeiten, Analogien zum historischen Bern zu schaffen, so durch die Andeutung des Sandsteins (Verputz und Farbe) sowie durch die Darstellung des wechselvollen Lichteinfalls auf die verschiedenen orientierten Körper.
- <sup>22</sup> Bern. *Das neue Bollwerk 1945* (wie Anm. 1), Eine Zukunftsperspektive. – Vgl. in diesem Zusammenhang auch: BURKHARD BRUNN und DIETRICH PRAEKEL, *Der Hauptbahnhof wird Stadttor. Zum Ende des Automobilzeitalters*, Giessen 1992.
- <sup>23</sup> BEAT WYSS, *Mit dem Fortschritt träumen oder – aufwachen!? Eine Montage mit Giedion und Benjamin*, in: Bildfälle. Die Moderne im Zwielicht, hrsg. von BEAT WYSS, Zürich und München 1990, S. 122.
- <sup>24</sup> Bern. *Das neue Bollwerk 1945* (wie Anm. 1), Eine Zukunftsperspektive.
- <sup>25</sup> Bern. *Das neue Bollwerk 1945* (wie Anm. 1), Von der Aufgabe zur Idee, Kap. VII.
- <sup>26</sup> PETER RÖLLIN und MARIANNE PREIBISCH, *Vertrautes wird fremd – Fremdes vertraut. Ortsveränderung und räumliche Identität*. Nationales Forschungsprogramm 21 (Kulturelle Vielfalt und nationale Identität), Basel und Frankfurt am Main 1993, S. 38–39.
- <sup>27</sup> WERNER HAUSER, *Eindrücke von der Weltausstellung in New York – The Town of to-morrow*, in: Das Werk 1940, S. 17.
- <sup>28</sup> JOHN TETLOW und ANTONY GOSS, *Homes, Towns and Traffic*, London 1965 (Prophets and Pioneers, S. 33; Planning in the Forties, S. 53; The Emerging Motor Age, S. 68). – JANE JACOBS, *Tod und Leben grosser amerikanischer Städte (The Death and Life of Great American Cities, 1961)*, Gütersloh 1965, S. 185.
- <sup>29</sup> Th. Zingg, Bau- und Flugzeugingenieur, empfiehlt der Expertenkommission einen Flugzeugzubringerdienst zum Bahnhof Bern «durch Hubflugzeuge». Schweizerische Bauzeitung 1946, S. 133. – PTT-Generaldirektor W.A. von Salis zu «Tendenzen im Bau von Bahnhöfen und ihrer Umgebung in Nordamerika» an der SIA-Hauptversammlung der Sektion Bern 1947, in: Schweizerische Bauzeitung 1947, S. 456.
- <sup>30</sup> Bern. *Das neue Bollwerk 1945* (wie Anm. 1), Verkehrsanlagen.
- <sup>31</sup> Bern. *Das neue Bollwerk 1945* (wie Anm. 1), Von der Aufgabe zur Idee, Kap. VIII.
- <sup>32</sup> Bern. *Das neue Bollwerk 1945* (wie Anm. 1), Von der Aufgabe zur Idee, Kap. X und XII.
- <sup>33</sup> K. Leibbrand in einem Vortrag über «Städtische Verkehrsplanungen für Schiene und Strasse» vor dem SIA Sektion Zürich am 14. Februar 1952. Schweizerische Bauzeitung 1952, S. 136.
- <sup>34</sup> HANS SEDLMAYR, *Verlust der Mitte. Die bildende Kunst des 19. und 20. Jahrhunderts als Symptom und Symbol der Zeit*, Salzburg 1948.
- <sup>35</sup> Schweizerische Bauzeitung 1950, S. 276 (Preise und Ankäufe der 66 Eingaben), 399–410, 417–423, 438–439, 668–676. – Die ersten drei Preise: 1. Preis: Architekten Johannes Bosshard, Herbert Mätzener, Alfred Trachsel, Adolf Wasserfallen, alle Zürich; 2. Preis: Architekten Walter Jaussi, Bern, und Raimond Wander, Zürich; 3. Preis: René Keller, Architekt, und Alfred Breguet, Ingenieur, beide Lausanne.
- <sup>36</sup> ARIST ROLLIER, *Der Heimatschutz im Kanton Bern*, in: Heimatschutz 49, Nr. 2/3, 1954, S. 57.
- <sup>37</sup> Wettbewerb Schweizerische Bundesbahnen 1957: Schweizerische Bauzeitung 1957, S. 739. Abzuliefern waren u. a. auch Photomontagen der «Bubenberglplatzfassade» (Christoffelplatz). – Eingegangen sind 52 Projekte. Allgemeines Bauprogramm und Projektvorstellung in: Schweizerische Bauzeitung 1958, S. 749 (Ausgestaltung Grosse Schanze zu einer Garage, Vorschlag von Ingenieur J. Bächtold und den Architekten H. Reinhard und E. Wirz), S. 756 ff., 763, 753.
- Argumente zur vollständigen Überdeckung der Perronanlage: Schweizerische Bauzeitung 1966, S. 653–654: Die Ausrüstung des noch offenen Teils «durch normale Bahnsteigdächer schien beleuchtungstechnisch und ästhetisch völlig unbefriedigend. Auch eine sehr gute künstliche Belichtung im überdeckten Teil hätte bei voller Sonneneinstrahlung im offenen Teil düster gewirkt. Durch die verschiedene Gestaltung wäre auch eine einheitliche Erscheinung der Bahnsteiganlage verloren gegangen. Sowohl von den umliegenden Gebäuden als auch insbesondere von der Gartenanlage über der Parkterrasse aus wäre der offene Teil der Bahnsteiganlage als ein Graben empfunden worden. Die riesigen Gebäudekomplexe von SBB, PTT und Parkterrasse wären dadurch voneinander getrennt worden, so dass ein einheitliches Zusammenwirken der innerlich eng zusammengehörigen Bauten nach aussen hin nicht zustande gekommen wäre». Texte von Obering. M. Portmann, Arch. Prof. J. W. Huber und Ing. H. R. Wachter, Sektionschef SBB Bern. – Schweizerische Bauzeitung 1966, S. 696, 821 ff. (Aufnahme- und Dienstgebäude).
- <sup>38</sup> Die drei Ausführungsphasen: 1957–1961 (nochmalige, dritte Abtragung der Grossen Schanze, Bau von Schanzenntunnel, Schanzenbrücke und Schanzenpost), 1961–1965 (Umbau Gleis- und Perronanlagen, Ausbau Parkterrasse mit Garage), 1965–1971 (Neubau Aufnahmegebäude und Perrondecke). Schweizerische Bauzeitung 1958, S. 753–781 (Projekt Walter Schwar und Mitarbeiter D. Reist und J. P. Schwar). – Würdigung des neuen Bahnhofs durch M. Portmann, J. W. Huber und H. R. Wachter in: Schweizerische Bauzeitung 1966, S. 643–655, 681–696.
- <sup>39</sup> *Masterplan Bahnhof Bern*. Projekt Nr. 83, Teile 1 und 2: PETER RÖLLIN, *Raumgeschichte des Bahnhofgebietes/Siedlungshistorische Vertiefungen*, August/November 1992.
- <sup>40</sup> Bern. *Das neue Bollwerk 1945* (wie Anm. 1), Von der Aufgabe zur Idee, Kap. VIII; Eine Zukunftsperspektive.

## Abbildungsnachweis

1, 4, 7, 8, 10–13: Bern. *Das neue Bollwerk 1945* (wie Anm. 1). – 2: Bürgerbibliothek Bern. – 3: Alois M. Müller, Zürich. – 5, 6: Frank Geiser, Bern. – 9: Das Werk 1945, S. 342. – 14: Bürgerbibliothek Bern (Albert Vogt-Zanini).

## Adresse des Autors

Peter Röllin, Dr. phil. I, Kultur- und Kunsthistoriker, Hintergasse 32, 8640 Rapperswil