

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art

Band: 41 (1954)

Heft: 8: Geschäftshäuser und Läden

Artikel: Das Berner Bahnhofproblem in heutiger Sicht : zum Projekt Nater/Hostettler

Autor: Roth, Alfred

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-31756>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

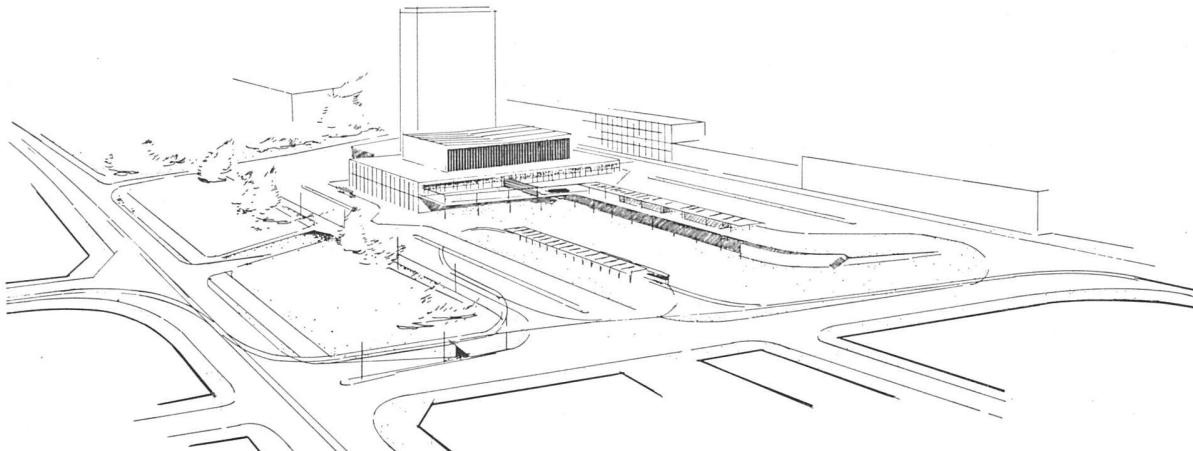
Terms of use

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

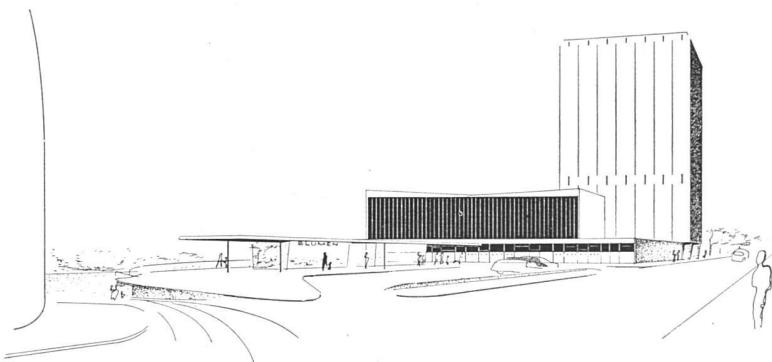
Download PDF: 30.01.2026

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

Bahnhofprojekt Laupenstraße Bern. 1953, Hans Nater, Ing. SIA, und Emil Hostettler, Arch. BSA, Bern



1 Perspektive des Bahnhofareals an der Laupenstraße aus Südosten (Projekt 1953)



2 Perspektive Aufnahmegeräude und Bürohochhaus von der Laupenstraße aus

Das Berner Bahnhofproblem

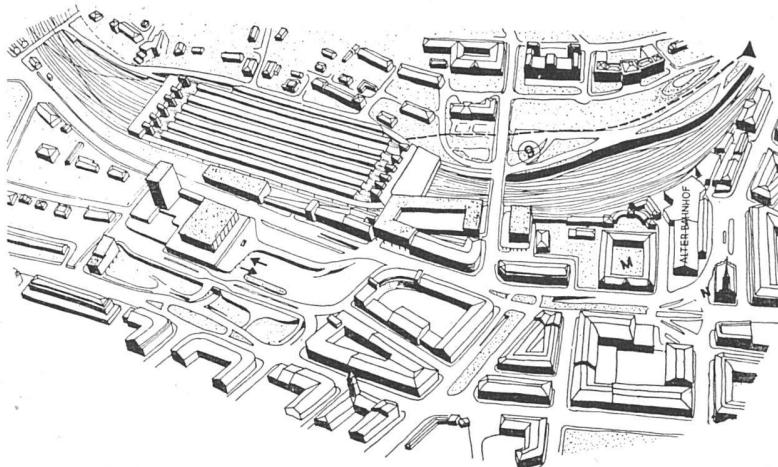
in heutiger Sicht

Zum Projekt Nater/Hostettler

Um es gleich vorwegzunehmen: Sensationelles Neues ist über den heutigen Stand des Berner Bahnhofproblems nicht zu berichten. Trotzdem und gerade deswegen scheint es uns wichtig zu sein, die mit dem im Jahre 1950 durchgeführten Wettbewerb für die bauliche Gestaltung des Aufnahmegeräudes am heutigen Standort abgebrochene Diskussion wieder aufzugehen. Dabei geht es uns in erster Linie um die Wiedergabe und kurze Kommentierung des inzwischen weiter bearbeiteten Vorschlags von Ing. SIA H. Nater und Arch. BSA/SIA E. Hostettler. Abgesehen von dieser Weiterbearbeitung dient uns als Anlaß die Nachricht, daß das im Jahre 1948 zur Unterstützung des Projektes N./H. gebildete Initiativkomitee demnächst neu konstituiert und wiederum in Aktion treten wird. Breite Fach- und Bevölkerungskreise werden diese Nachricht mit großer Genugtuung aufnehmen, was selbstverständlich auch für die Redaktion unserer Zeitschrift zutrifft. (Vergleiche WERK-Chronik, August 1946.) Es ist klar, daß wir in dieser knappen Veröffentlichung nicht auf alle mit diesem vielschichtigen Fragenkomplex

verbundenen Einzelheiten eingehen können. Worum es uns geht, ist, die alle Detailfragen überschattende Grundfrage des *Standortes*: Laupenstraße oder heutige Lage? in Erinnerung zu rufen, dargelegt an dem Projekt Nater/Hostettler in seiner neuesten Fassung. Bekanntlich fand ja schon das Projekt N./H. aus den Jahren 1944/1948 die unumwundene Zustimmung aller einsichtigen Stadtplaner, Architekten und nichtfachlichen Kenner, und die inzwischen verflossenen Jahre haben die Überzeugungskraft der Grundidee des Projektes nur noch verstärkt. Auch wenn die Begutachter des Projektes der SBB und des Projektes N./H. in ihrem Bericht aus dem Jahre 1948 zum Schlusse kamen, daß dem ersten der Vorzug zu geben sei, hauptsächlich aus rein finanziellen und gewissen Gründen der praktischen Realisation, und ferner das Projekt der SBB inzwischen weiter

studiert worden ist, so kann keinesfalls auf die wieder in Gang kommende Diskussion mit einem kurzen «Es ist zu spät» geantwortet werden! Für ein so eminent wichtiges Problem wie das der Berner Bahnhofanlage – wichtig in historischer und moderner städtebaulicher Hinsicht – darf und kann es kein «Zu spät» geben, solange die verbreitete Auffassung nicht aus der Welt geschafft ist, daß die Verlegung der Anlage an die Laupenstraße unabhängig von momentanen Kostenfragen für die SBB und für Berns organische Entwicklung auf weite Sicht die besten Voraussetzungen bietet, wogegen die Beibehaltung des heutigen Standortes unweigerlich zu einer unbefriedigenden Kompromißlösung führen muß. Daß selbst in dem erwähnten Gutachten die städtebaulichen und die bahnbetrieblichen Qualitäten des Projektes Nater/Hostettler bejaht wurden, bestärkt im Außenstehenden die



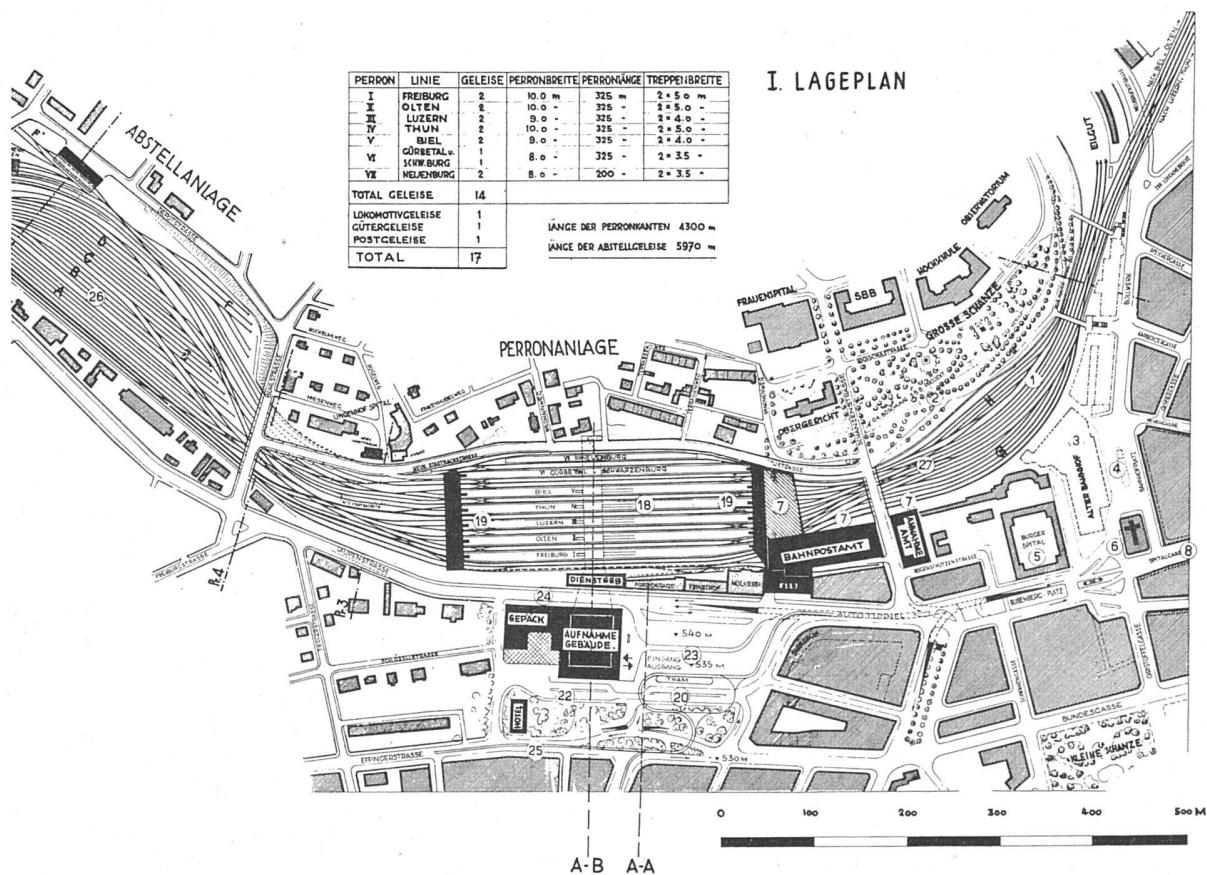
³ Vogelperspektive des gesamten Bahnhofareals aus Südosten. M Burgerspital, N Heiliggeistkirche, 9 Große Schanz, punktierte Linie die für das Projekt der SBB notwendige Abgrabung

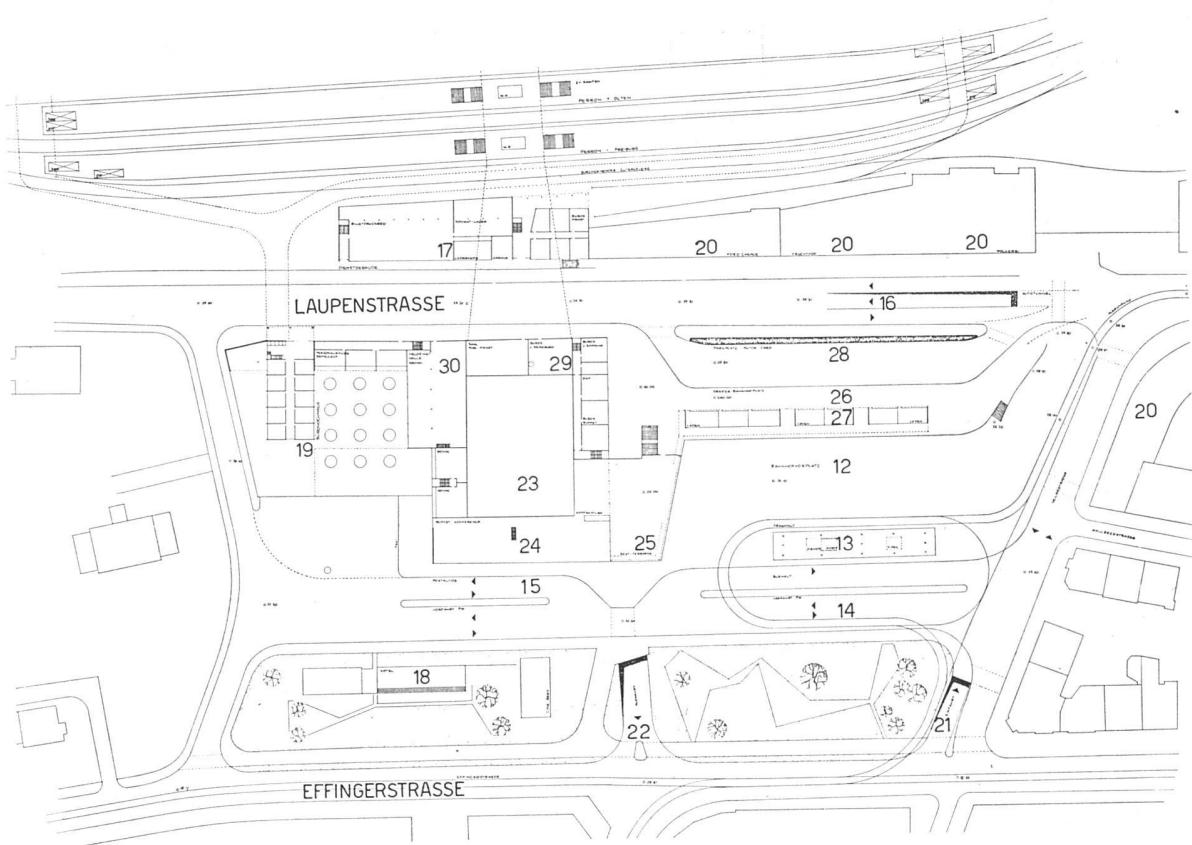
4 Lageplan 1:8000

- | | | | |
|---|--------------------------|----|---------------------|
| 1 | Geleise heute | 18 | Perrons, gerade |
| 2 | Große Schanz | 19 | Postaufzüge |
| 3 | Heutiges Aufnahmegeräude | 20 | Tramhaltestelle |
| 4 | Bahnhofplatz | 22 | Postautohaltestelle |
| 5 | Burgerspital | 23 | Neuer Bahnhofplatz |
| 6 | Heiliggeistkirche | 24 | Laupenstraße |
| 7 | Bahnpost | 25 | Effingerstraße |
| 8 | Spitalgasse | 26 | Abstieg geleise |

- | ERRON | LINIE | GELEISE | PERONBREITE | PERONHÄNGE | TREPPE | WITREITE |
|-----------------|-----------|---------|-------------|--------------------------------|-----------|----------|
| I | FREIBURG | 2 | 10.0 m | 325 - | 2 + 5 - | m |
| II | OLTFR. | 2 | 9.0 - | 325 - | 2 + 5 - | m |
| III | LEIPZIG | 2 | 9.0 - | 325 - | 2 + 5 - | m |
| IV | THUN | 2 | 10.0 - | 315 - | 2 + 5 - | m |
| V | BIEL | 2 | 9.0 - | 325 - | 2 + 4.0 - | m |
| VI | GÖRZETAL- | 1 | 8.0 - | 325 - | 2 + 3.5 - | m |
| VII | AVUSBERG | 1 | 8.0 - | 200 - | 2 + 3.5 - | m |
| VIII | NEUENBURG | 2 | 8.0 - | 200 - | 2 + 3.5 - | m |
| TOTAL GELEISE | | 14 | | | | |
| KOMMOTIVGELEISE | | 1 | | | | |
| TERCELEISE | | 1 | | | | |
| DSTCELEISE | | 1 | | | | |
| TOTAL | | 17 | | | | |
| | | | | LÄNGE DER PERONKANTEN 4300 m | | |
| | | | | LÄNGE DER ABSTELLELEISE 5970 m | | |

I. LAGEPLAN

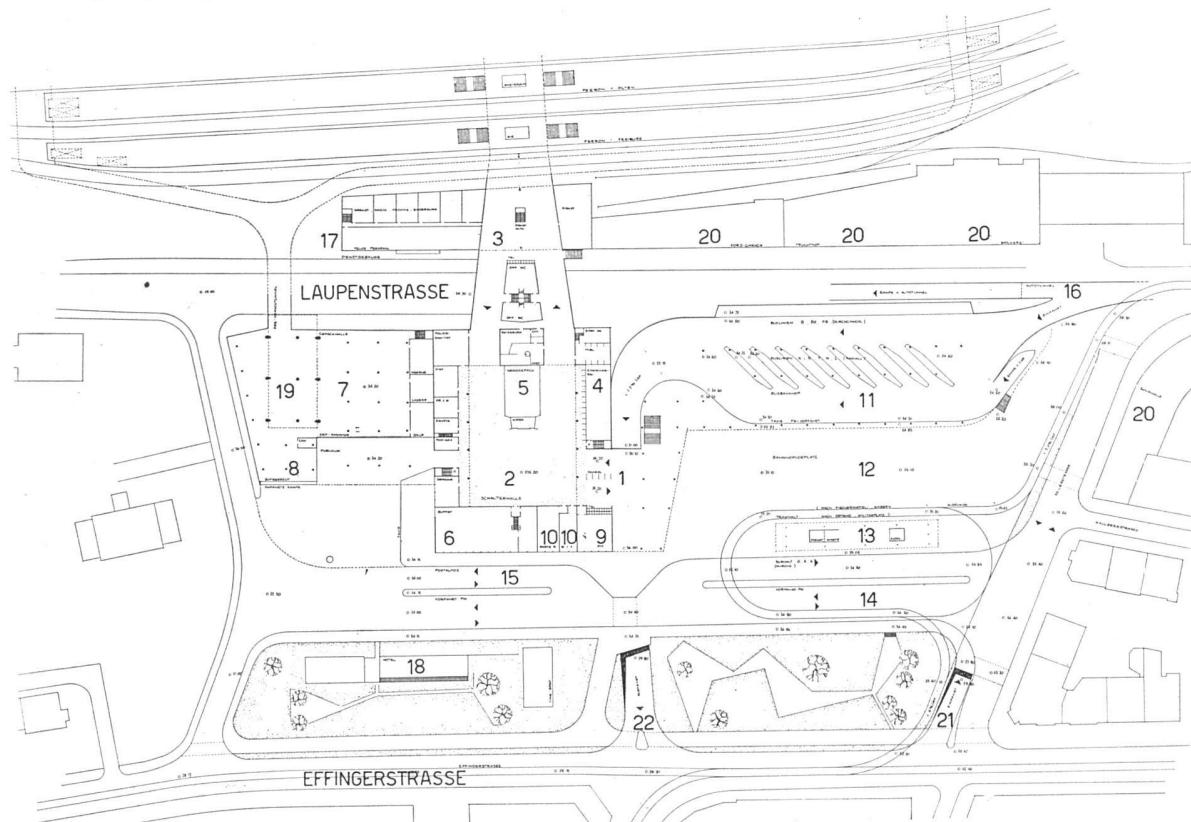


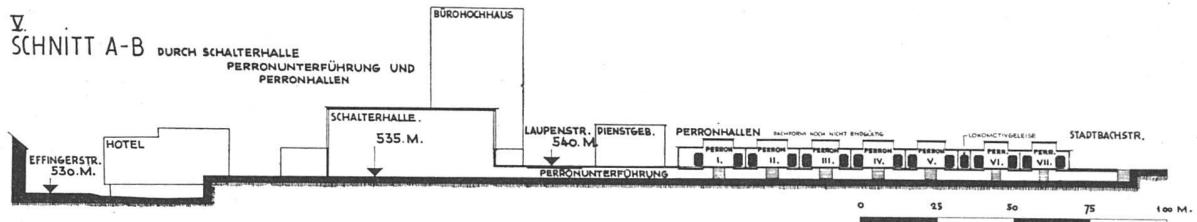


5 1. Obergeschoß (Projekt 1953) 1:2500

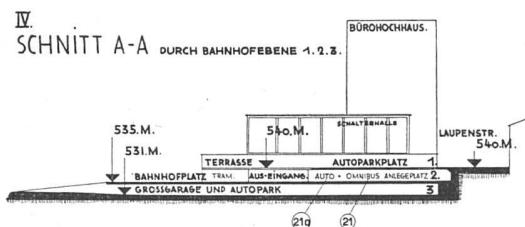
(Legenden s. Seite 170)

6 Hauptgeschoß (Projekt 1953) 1:2500





7 Schnitt A-B etwa 1:2500 (s. Abb. 4)



8 Schnitt A-A etwa 1:2500 (s. Abb. 4)

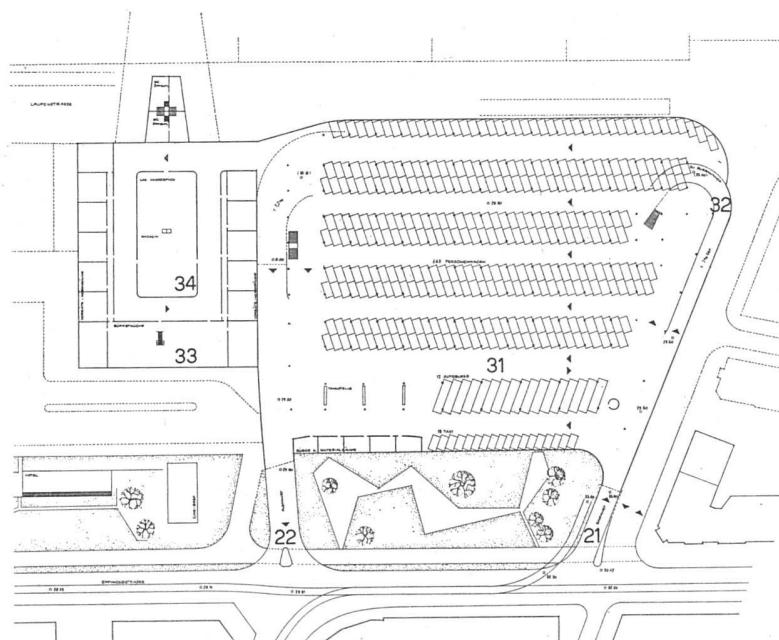
Überzeugung, daß die Zeit für letzte Entscheidungen noch nicht vorbei ist. Hier haben Bern und die Schweiz die seltene Gelegenheit, der Welt zu zeigen, daß es trotz den in städtebaulichen Fragen bei uns bestehenden vielen Einengungen möglich ist, einer großzügigen und in die Zukunft weisenden Lösung zum Durchbruch zu verhelfen. Dazu sind Bern und die Berner nachgerade verpflichtet, nachdem die Schöpfer des Stadtplanes von

Alt-Bern den Beweis von so viel mutiger Großzügigkeit, von so viel städtebaulicher Weisheit erbrachten und dadurch die schönste Stadtanlage unseres Landes schufen.

In der folgenden textlichen Erörterung der Berner Bahnhoffrage auf Grund des weiter bearbeiteten Projektes Nater/Hostettler beschränken wir uns auf einen kurzen historischen Werdegang und auf eine vergleichende Charakterisierung der beiden Projekte.

9 Untergeschoß mit Großgarage (Projekt 1953) 1:2500

- 31 Großgarage für PW, Taxi, Bus, eingeschossig 400 Wagen, zweigeschossig 700 Wagen
- 32 Verbindungsrampe Busbahnhof
- 33 Buffetküche
- 34 Lager Handgepäck



Historischer Werdegang

1857: Es entsteht der erste (provisorische) Bahnhof, zusammen mit der Erstellung der ersten Eisenbahnlinie. Standort: an der Laupenstraße, ungefähr an der Stelle des Projektvor schlags N./H.

1860: Erstellung eines Kopfbahnhofes an der Stelle des heutigen Bahnhofes. Diese Lösung entsprach der damaligen Auffassung.

1880: Erstellung eines Durchgangsbahnhofes.

Um 1900: Erweiterung der Anlage infolge Einführung der drei Dekretsbahnen der Linien Neuenburg, Gürbetal- und Schwarzenburg-Bahn. Eine weitere Abgrabung der Schanz ist notwendig.

1912: Die Stadt Bern lädt den Hamburger Bahnhofspezialisten *Dr. Gleim* ein, sich zur Berner Bahnhoffrage zu äußern, da die damaligen Vorschläge der SBB nicht überzeugten. Der Be gutachter äußert sich zu einer Lage an der Laupenstraße *positiv*, kritisiert vor allem die gekrümmten Perrons der bestehenden Anlage. Beziiglich der Lage an der Laupenstraße dachte *Dr. Gleim* nicht an eine Anordnung des Aufnahmgebäudes südlich der Laupenstraße. Seine verschiedenen Projektvorschläge wurden indessen nicht weiterverfolgt.

1944: Genehmigung eines von der SBB ausgearbeiteten Projektes für die bessere Anpassung der heutigen Bahnhof anlage an die veränderten Verhältnisse durch Stadt und Kanton Bern.

Zur selben Zeit beginnen Ing. H. Nater und Arch. E. Hostettler aus eigener Initiative und auf eigene Kosten mit der Ausarbeitung eines Gegenvorschlags mit Verlegung des Bahnhofes an die Laupenstraße. Die Diskussion über diesen Gegenvorschlag beginnt. Am 17. und 18. Januar 1946 führt die Sektion Bern des SIA eine eingehende Aussprache durch (s. Sonderdruck der Schweiz. Bauzeitung Nr. 10 und 11, März 1946).

1948: Zum Teil direkt angeregt durch das Projekt N./H. und durch die zwin-

genden Umstände lassen die Eisenbahndirektion des Kantons Bern, der Gemeinderat der Stadt Bern und die Generaldirektion der SBB ein Gutachten über den Fragenkomplex ausarbeiten. Die Begutachter sind in der Reihenfolge der oben erwähnten Auftraggeber: *Ingénieur Daniel Boutet, Paris, Professeur à l'Ecole des Ponts et Chaussées, Vice-président du Conseil d'administration de la S.N.C.F. et du Conseil général des Ponts et Chaussées; Ing. Alfred Walther, Professor der Betriebswirtschaft an der Universität Bern; Dr. rer. pol. Otto Miescher, Direktor der Verkehrsbetriebe der Stadt Basel.* Die Experten begannen mit ihrer Arbeit im Januar 1946. Die im Januar 1948 erschienene Expertise entstand in Zusammenarbeit mit den beteiligten eidgenössischen und bernischen Instanzen. In den Schlussfolgerungen wird die Beibehaltung des heutigen Standortes empfohlen, wobei vor allem wirtschaftliche und bahntechnische, weniger aber städtebauliche Gesichtspunkte den Ausschlag gaben.

1950: Nach dieser Bekräftigung des Projektes der SBB mit Beibehaltung des heutigen Standortes wird ein schweizerischer Wettbewerb zur Gewinnung von Vorschlägen für die bauliche Um-, bzw. Neugestaltung des Aufnahmegebäudes und der unmittelbar einbezogenen Plätze durchgeführt. Wieweit das Ergebnis dieses an sich interessanten Wettbewerbes (siehe Schweiz. Bauzeitung Nrn. 30, 31, 32, 1950) in der Weiterbearbeitung des Projektes der SBB berücksichtigt wurde, entzieht sich unserer Kenntnis. Dessenungeachtet hinterließ auch der Wettbewerb in der Fachwelt nicht den Eindruck einer überzeugenden städtebaulichen und architektonischen Lösung der verschiedenen Fragen. In den Nummern 10, 11 und 12 der Technischen Rundschau 1950 äußert sich der amerikanische Großbahnhofspezialist L. Alfred Jenny zur Berner Bahnhoffrage und unterstützt den Vorschlag Nater/Hostettler.

1954: Ein weiter bearbeitetes Projekt an der Laupenstraße liegt vor. Neu studiert wurden insbesondere das Aufnahmegebäude und dessen bessere städtebauliche Eingliederung und der Bahnhofplatz mit einer noch besseren Gestaltung der Verkehrsverhältnisse für Autobus, Tram, Taxi, Privatauto, Fußgänger usw., wobei die Verkehrsfläche, wie schon im früheren Projekt, unter geschickter Ausnutzung der Terrainverhältnisse auf Höhe der Perronunterführung liegt. *Alfred Roth*

Vergleichende Charakterisierung des Projektes N./H. und desjenigen der SBB Bericht der Projektverfasser N./H. s. Lageplan 1:8000

Projekt Nater/Hostettler 1947/1954

1. Uneingeschränkte Erhaltung der Großen Schanze (2), von wo herrliche Aussicht auf Altstadt und Alpen.
2. Integrale Erhaltung für alle Zeiten des Burgerspitals (5), dieses in seiner Art einzigartigen Baudenkmals in der Schweiz aus dem 18. Jahrhundert mit zwei Barockhöfen.
3. Sieben gerade Perrons (18) von genügender Länge und Breite. Perrondachstützen nicht auf den Perrons, sondern zwischen den Gleisen.
4. Eine breite Perronunterführung nach dem Hauptausgang und direkt zu den Verkehrsbetrieben in klarer horizontaler Führung.
5. Vom Bahnhofvorplatz mit seinen Verkehrsbetrieben (Bus, Tram, Taxi, Postautos usw.) bis zu den Perrons und umgekehrt ist nur eine Treppe zu überwinden.
6. Das Bahnhofgebäude kann großzügig disponiert werden, da nach Länge, Breite und Höhe genügend Platz vorhanden ist. Weitere Ausbaumöglichkeit auf Jahrzehnte. Freiheit auch in der architektonischen Gestaltung.
7. Großer kreuzungsfreier Bahnhofplatz mit einwandfreiem Anschluß an das städtische Verkehrsnetz (20-24). Das ganze Bahnhofareal liegt im «Verkehrsschatten» des durchgehenden städtischen Verkehrs zwischen Laupenstraße (24) und Effingerstraße (25), ähnlich wie im neuen Bahnhofprojekt Zürich. Distanz Hauptausgang bis Tramhaltestelle (20) etwa 60 m, ferner kürzeste Distanzen der verschiedenen Verkehrsmittel unter sich.
8. Zusammengefäßte Bushaltestelle, sogenannter Busbahnhof. Distanz nur etwa 70 m vom Hauptausgang, kreuzungsfrei erreichbar unter Schutzdächern.
9. Sanierung des Verkehrspunktes beim Café Rudolf durch Autotunnel vom Bubenbergplatz bis zum Aufnahmegebäude.
10. Sanierungsmöglichkeit des Verkehrs am heutigen Bahnhofplatz.
11. Reichliche Parkflächen und Garagen unter dem Bahnhofvorplatz und

Projekt der SBB 1946/47

1. Abgrabung der Großen Schanze, so daß nur noch eine Terrasse vor der Hochschule übrigbleibt. Kosten 15 bis 20 Millionen Franken.
2. Das Burgerspital-Areal wird durch PTT-Anlagen beansprucht. Erhaltung des Burgerspitals auf die Dauer fraglich.
3. Nur sechs krumme und sichelförmige Perrons (1), gegen die Enden stark verjüngt. Störende Stützen auf den Perrons.
4. Außer Hauptunterführung eine Nebenunterführung, an der Bogenstützenstraße endend, für Ortsunkundige verwirrend.
5. Vom Bahnhofplatz zu den Perrons (ausgenommen erster) sind zwei Treppen zu überwinden.
6. Bahnhofgebäude eingewängt und übermäßig lang und zugespitzt. Spätere Vergrößerung unmöglich. Gezwungenermaßen starke Rücksichtnahme in der kubischen und formalen Gestaltung auf bestehende Umgebung (Heiliggeistkirche-Burgerspital).
7. Kein Bahnhofvorplatz (4) für die Reisenden. Sie treten aus der Bahnhofhalle sofort auf stark belebte Straßen. Schlechter Anschluß an das städtische Verkehrsnetz. Distanz Hauptausgang bis Tramhaltestelle 100 bis 140 m.
8. Bushaltestellen über das ganze Bahnhofplatz- und Bubenbergplatz-Gebiet zerstreut, für Ortsunkundige schwer auffindbar. Distanzen vom Hauptausgang 100 bis 200 m, mit mehrmaliger Kreuzung des intensiven Durchgangsverkehrs.
9. Keine Lösung dieses Verkehrspunktes.
10. Keine Lösung dieser Frage, auch auf Grund der Projekte des Wettbewerbes aus dem Jahre 1950.
11. Parkfläche vor dem Bahnhofeingang für nur 40 Wagen. Für die vor-