

# Vergleichende Charakterisierung des Projektes N./H. und desjenigen der SBB

Autor(en): **Nater, Hans**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **41 (1954)**

Heft 8: **Geschäftshäuser und Läden**

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-31759>

## **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.

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: *Ingenieur Daniel Boutet*, Paris, Professeur à l'École 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 Ausnützung 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 Baudenkmal 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 Geleisen.

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. Zusammengefaßte Bushaltestelle, sogenannter Busbahnhof. Distanz nur etwa 70 m vom Hauptausgang, kreuzungsfrei erreichbar unter Schutzdächern.

9. Sanierung des Verkehrspunktes beim Café Rudolf durch Autotunnel vom Bubenberglplatz 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 Bogenschützenstraße endend, für Ortsunkundige verwirrend.

5. Vom Bahnhofplatz zu den Perrons (ausgenommen erster) sind zwei Treppen zu überwinden.

6. Bahnhofgebäude eingezwängt 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 Bubenberglplatz-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-

auf den Schutzdächern des Busbahnhofs auf Höhe Laupenstraße (für 600 bis 800 Wagen).

12. Bahnhofpostanlage (7) und Gepäckexpedition: Neues Prinzip zur Lösung dieses doppelten Verkehrs durch Anordnung des Gepäcksdienstes unter der Perronebene; Postdienst dagegen über der Perronebene. Dadurch rasche Verkehrsabwicklung beider Teile. Große doppelte Aufzüge (19) für ganze Karrenzüge an den Perronen (für Zugslängen bis 10 m).

13. Nördlicher Ausgang der Unterführung gegen Länggaßquartier (26) durch Überwindung einer Höhendifferenz von nur 4 m (eine Treppe).

14. Die Abstellgeleise können westlich und östlich der Perronanlage erstellt werden, zum Teil auf dem Areal des heutigen Bahnhofs, zum größeren Teil auf dem frei werdenden Areal des heutigen Lokomotivdepots.

15. Genügend großes Lokomotivdepot am Rand des Bremgartenwaldes. Kreuzungsfreie offene Linienführung der Lokomotiven.

16. Das Projekt ist bei guter städtebaulicher Einordnung in jeder Beziehung freizügig und in Zukunft weiter ausbaufähig.

Obschon der Bahnhof an der Laupenstraße bedeutend leistungsfähiger ist als die umgestaltete Anlage am alten Standort, sind dessen totale Kosten nicht höher.

Hans Nater, Ing. SIA, Emil Hostettler, Arch. BSA/SIA

geschlagenen Parkflächen über den Perrons sind keine dienlichen Rampen vom Bahnhofplatz her vorgeschlagen.

12. PTT und SBB müssen die gleichen Tunnels und Aufzüge benützen, der Verkehr dadurch stark gehemmt. Zudem können die Aufzüge an den spitzen Perronen nur klein sein und nur 1-2 Karren befördern. Diese Aufzüge liegen außerdem 50 m und mehr von den Perronen zurückgeschoben; dadurch starke Verkürzung der freien Perrons für die Reisenden.

13. Ausgang der Unterführung gegen Länggaßquartier auf die Große Schanze mit etwa 20 m Höhendifferenz.

14. Östlicher Abstellbahnhof im Eilgut zu klein, dazu nur Stumpengeleise.

15. Lokomotivdepot am alten Ort seit langem zu klein. Vergrößerung am heutigen Standort schwierig.

16. Die projektierte Anlage wirkt schon in der heutigen Fassung erzwungen und ist in Zukunft nicht ausbaufähig. Es fehlt ferner die organische städtebauliche Eingliederung.

ner Sammlung war außerdem ausgestellt, darunter sehr frühe Bilder von Amiet, Werke von Auberjonois, Blanchet, Giovanni Giacometti, Schieß und seinen Aargauer Malerfreunden.

Den 70. und 80. Geburtstag zweier weiterer Aargauer galt es außerdem mit dieser Ausstellung zu feiern. *Otto Ernst* war ebenfalls mit einer für ihn charakteristischen Kollektion vertreten, die ihn als ungemein sichern Gestalter von Landschaft und Blumenstück bezeugte, der sie aus deutlich umrissenen und farbig wirksam gegeneinander abgesetzten Flächen aufbaut. Da waren Jurabilder von satter Dichte, weiter Arbeiten aus dem Bündnerland und dem Tessin, und da waren vor allem jene leuchtenden Stilleben mit Sträußen aus bäuerlichen Gärten, die Ernst immer mit Liebe malt. *Hans Steiner*, wie Ernst von der Graphik herkommend und ebenfalls ein unermüdlicher Darsteller der unauffälligen Schönheit des aargauischen Mittellandes, war mit Gemälden, Pastellen und Aquarellen vertreten, die ihn als stillen, ruhigen Schilderer dieser Landschaft zeigten.

Mg.

## Basel

### 38. Schweizer Mustermesse

8. bis 18. Mai

Das Messebild, das die Besucher vom letzten Jahr her in Erinnerung hatten, wurde stark verändert. Der Neubau von Prof. Dr. h. c. Hans Hofmann, der mit rund 20000 m<sup>2</sup> Ausstellungsfläche die provisorischen Holzhallen auf dem Schappeareal ersetzt und deren Nutzfläche noch um 10000 m<sup>2</sup> vergrößert, ermöglichte der Messeleitung eine engere Zusammenfassung der Sachgebiete. Gerade die uns besonders interessierende Baumesse bildete eine übersichtliche Einheit.

Zusammen mit der Holzmesse der LIGNUM und der Sonderschau des SWB «Die gute Form» erstreckte sie sich über die ganze Gebäudegruppe der Hallen 8, 8a und 8b. Die Messe im Freien an der Riehenanlage – früher Campingausstellung – gehörte ganz den Gartengestaltern.

Wohl zum Interessantesten der Baumesse gehörte das Perrondach an der Tramhaltestelle Mustermesse. Den Baslern erfüllte es einen längst gehegten Wunsch, und es wurde daher richtigerweise von der Stadt als permanent übernommen. Idee und Projekt stammen von Alfred Roth, Arch. BSA, Zürich, die statischen Berechnungen

## Ausstellungen

### Aarau

Adolf Weibel – Otto Ernst – Hans Steiner

Gewerbemuseum, 22. Mai bis 13. Juni

Der Aargauische Kunstverein hat dem Gedächtnis des vor zwei Jahren verstorbenen Malers *Adolf Weibel* eine Ausstellung gewidmet, in der 70 Arbeiten verschiedener Technik geboten wurden, die mit den Mitteln eines beweglichen Impressionismus Stimmungshaftes auf lebendige Art festhalten: da waren zahlreiche Aargauer Landschaften, darunter ein Gartenbild, dessen wirkungsvoll gegeneinander abgewogene Hell-Dunkel-Partien

etwa von der Freilichtdarstellung eines Liebermann inspiriert schienen; daneben weitere Öle und Aquarelle, die auf Reisen entstanden sind, die der Maler fast alljährlich unternahm: Proben aus Tessin und Wallis, aus Süditalien und Sizilien wechselten miteinander. Die Reihe der Landschaften wurde nur durch zwei reizvolle Interieurs unterbrochen; immer drängte es diesen Maler ins Freie, und von seiner Naturbegeisterung wußte er auch seinen Schülern mitzuteilen: von Adolf Weibels Lehrbegabung und von seiner anregenden Art, junge Menschen in die Probleme der Kunst, im besondern der gegenwärtigen, einzuführen, ist an dieser Stelle durchaus angezeigt zu sprechen. Während langer Jahre war er Zeichenlehrer an Kantonsschule und Lehrerinnenseminar; er war auch Gründungsmitglied und langjähriger Präsident der Aargauer Sektion der GSMBA. Eine Anzahl von Werken sei-