

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme
Band: 7 (1950)
Heft: 5

Artikel: Bahnhof und Geschäftsstadt
Autor: Trüdinger, P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-781814>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 09.11.2024

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

Bahnhof und Geschäftsstadt

Es gab eine Zeit, in der man den Kulminationspunkt unserer Bahnentwicklung überschritten glaubte und meinte, der Verkehr werde sich mehr auf die Strasse verlagern. Die letzten beiden Jahrzehnte belehrten uns eines anderen. Zwar wuchs der Verkehr auf den Strassen, aber auch der Bahnverkehr stieg stetig im Gleichschritt mit der Bevölkerungsvermehrung und der Zunahme unserer Wirtschaftskapazität. Es sieht so aus, als ob die Bahnen noch auf lange Zeit hinaus unser Hauptverkehrsmittel blieben. Den stärksten Anteil an dieser weiteren Steigerung haben unsere grossen Zentren, die allen Dezentralisationsbestrebungen zum Trotz die Arbeit und mit ihr die Neusiedlung ständig weiter an sich ziehen. Ihre Bahnhöfe sind in permanenter Revision und Erweiterung begriffen, und es ist kein Zufall, dass damit auch die Fragen ihrer städtebaulichen Beziehung zur eigentlichen Geschäftsstadt oder sogar ihrer Lage in der Gesamtstadt erneut brennend geworden sind.

Unser Thema «Bahnhof — Geschäftsstadt» ist eine bewusste Einengung des uferlosen Bahnhof-Stadt-Themas. Es geht aber dabei um die wichtigste Frage in dessen grossem Fragenbündel. Das erste Eisenbahnzeitalter hatte noch ein Gefühl für die Notwendigkeit einer organischen Beziehung zwischen Stadtzentrum und Bahnhof. Später sah man vor lauter Bäumen den Wald nicht mehr und erst heute tritt diese Frage wieder in den Vordergrund des Interesses. Bahnhöfe und Geschäftsstädte sind eben Fussgänger-Sammelzonen erster Ordnung. Liegen sie zu weit auseinander oder hängen sie unübersichtlich zusammen, so leiden beide Teile darunter. Haben sie guten Kontakt, so befruchten sie sich gegenseitig. Es sind also die Bedürfnisse des *Fussgängers*, die für die Beurteilung der Zusammenhänge zwischen Bahnhof und Geschäftsstadt ausschlaggebend sind. Sie seien hier in den Vordergrund gestellt und damit versteht es sich auch von selbst, dass die *räumlichen* Zusammenhänge, die dem Gehenden stärker ins Bewusstsein treten als dem Fahrenden, wichtig werden.

Aus Platzgründen kann dieser Versuch weder weit ausgesponnen noch methodisch aufgebaut werden. Er beschränkt sich darauf, den Zusammenhängen zwischen Bahnhof und Geschäftsstadt in unseren drei grossen deutschschweizerischen Städten nachzugehen und will einzig aus diesen Beispielen Ueberlegungsmaterial zum Thema liefern. Dabei muss der Einfachheit halber vorausgesetzt werden, dass dem Leser die genannten Strassen und sonstigen lokalen Bezeichnungen in diesen drei Städten bekannt sind. Um die besondere Eigenart, jeden dieser drei Fälle besser zu verstehen, lohnt es sich, zuvor den wesentlichen Grundzügen unserer frühen Eisenbahnpolitik nachzuspüren.

Zürich ging zuerst an die Arbeit. Es war in den dreissiger Jahren des 19. Jahrhunderts. Damals zeichnete sich das Vorrücken der Schienen durch die oberrheinische Ebene in der Richtung auf Basel bereits ab. In Basel musste man also anschliessen. Zürich plante nun eine Stammlinie Basel—Zürich, die einerseits über Chur, Splügen oder Lukmanier nach Italien fortgesetzt, andererseits über den Bodensee nach Süddeutschland weitergeführt werden sollte. Diese Linien wären durch eine Bahn Genf—Bern—Zürich ergänzt worden, so dass ein schiefwinkliges schweizerisches Eisenbahnkreuz entstanden wäre, das in allen vier Himmelsrichtungen die Schweiz an das umliegende Ausland angeschlossen hätte. Diese Konzeption wurde in einer Zeit aufgestellt, in welcher der Eisenbahnbau technisch noch in den Kinderschuhen steckte. Steigungen und Tunnels waren gefürchtet. Für die Ueberquerung oder Durchquerung der Graubündner Alpen bestanden wohl Vorschläge aber keine Erfahrungen. Man hielt sich mit den Linien streng an die Flussläufe und Seen und dachte sich auf den letzteren eine Art Trajektverkehr per Dampfschiff. 1841 kam es schon zur Auflösung der 1838 gegründeten Basel-Zürcher Eisenbahngesellschaft, nicht zuletzt wegen der passiven Resistenz der beiden Basel.

In Baselstadt tauchte damals schon die Idee der Gotthardroute auf. Sie hatte fortan entscheidenden Einfluss auf Basels Eisenbahnpolitik. Für den Ausgang des nun entbrennenden Kampfes zweier verschiedener Verkehrskonzeptionen war ausschlaggebend, dass inzwischen ein Jahrzehnt technischer Erfahrungen verflossen war und man sich an den Hauensteintunnel heranwagte. Zürich hatte zwar bereits 1846 eine badische Konzession für den rechtsrheinischen Anschluss an die badische Rheinlinie in Basel in der Tasche (den Flüssen folgende Linie Basel, Badischer Bahnhof—Waldshut—Baden—Zürich) und hätte so den widerspenstigen Kanton Baselland durch deutsches Gebiet umfahren können, aber der bald nachher aus der Taufe gehobene Bund setzte sich für die Gotthardidee ein und Zürich verlor das Rennen. Die 1847 eingeweihte Spanisch-Brötli-Bahn Zürich—Baden blieb einstweilen in Baden stecken, und die Unsicherheit über den Anschluss Richtung Basel wirkte sich auch hemmend auf die Zürich-Bodensee- und Zürich-Chur-Linie aus.

Prestige - Halsstarrigkeit muss dabei mit im Spiele gewesen sein; denn es wurde 1863, bis die Zürcher von der Lukmanierroute auf die von ihnen bis dahin lebhaft bekämpfte Gotthardroute umsteckten. Man muss diese Zusammenhänge kennen, um zu verstehen, dass Zürich in der Periode der ersten Bahnhofanlagen eine unsicherere Position hatte als Basel und Bern. Sie wirkte sich auch später noch aus und bei Besprechung der Zürcher Probleme soll deshalb ausführlicher auf die Vergangenheit zurückgegriffen werden als bei den anderen beiden Städten.

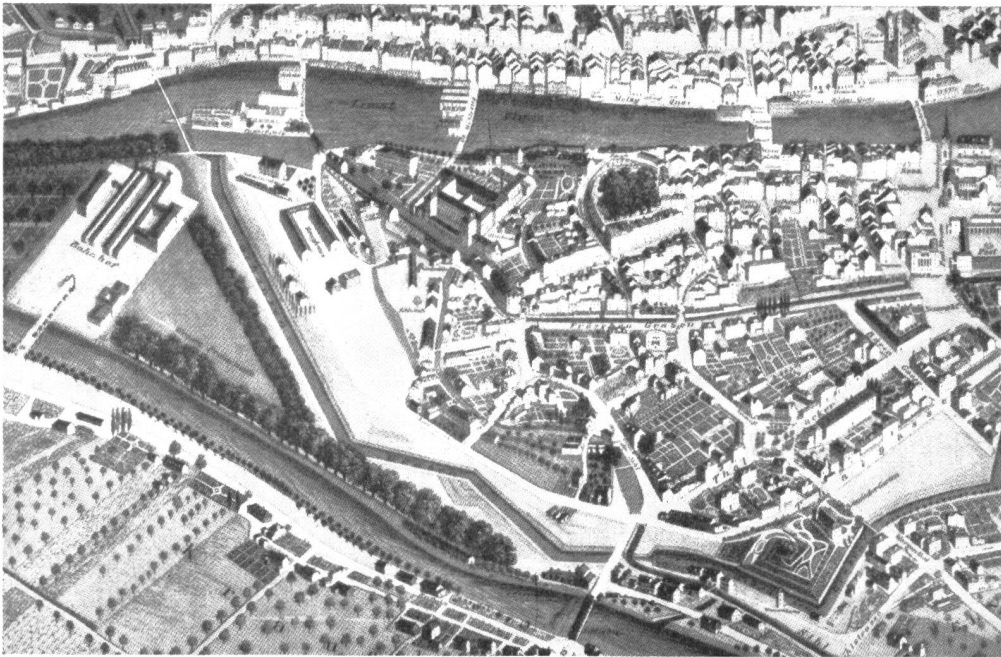


Abb. 1. Ausschnitt aus dem «malerischen Plan» der Stadt Zürich von H. F. Leuthold 1850. Links der erste Bahnhof. In der rechten Bildhälfte der Fröschengraben — späterer oberer Teil der Bahnhofstrasse.

Zürich*)

Die «Spanisch-Brötli-Bahn» endigte dort, wo jetzt die Gepäckanlage des Hauptbahnhofes liegt, ausserhalb des Nordrandes der Stadt (Abb. 1). Viel hat sich also bis heute nicht geändert. Das Schwergewicht des Bahnhofs verschob sich leicht nach Westen und damit basta. Und doch, welche heisse Bemühungen und Kämpfe waren mit diesem simplen an Ort und Stelle Treten verbunden. Die Bahn hatte klar und einfach gehandelt. Baden war mit Zürich zu verbinden. Was lag näher, als durch das unerschlossene, billige Terrain zwischen Limmat und Badenerstrasse in gerader Richtung so nahe wie möglich gegen die Stadt vorzustossen. Die Weiterführung der Bahn in der Richtung Südost stand noch in weitem Feld. Es dauerte noch geraume Zeit, bis nach Eröffnung der Gotthardlinie und der Arlbergbahn das heutige Dreigelenk (Abb. 3) sich voll herausbildete (Abb. 2).

Mit der in den fünfziger Jahren auftauchenden Frage, wie nach Nordosten und Südosten anzuschliessen sei, kam zum erstenmal die Standortfrage des Aufnahmegebäudes in Fluss. 1854 empfahl ein Gutachten des technischen Bureaus der Nord-Ost-Bahn die bestehende Bahnlinie bei der Sihlbrücke nach Süden abzubiegen und durch den Fröschengraben (jetzige Bahnhofstrasse) in der Richtung Enge—linkes Seeufer tangential an der Altstadt vorbei zu führen. Für den neuen Bahnhof wurde ein Gelände beim Neumarkt (jetzigem Paradeplatz) oder beim See vorgeschlagen. Er liege so dem Mittelpunkt der Stadt und dem Landungsplatz der Dampfschiffe bedeutend näher als der bisherige. Der Rangierbahnhof wäre auf alle Fälle an

den See gekommen. Man stelle sich einmal vor, welche Folgen für Zürich die Ausführung dieses, von einflussreicher Seite stark befürworteten Projektes gehabt hätte. Am See hätte sich, ähnlich wie in Luzern, der Rangierbahnhof breit gemacht. Auch wenn später Linie und Bahnhof nach aussen verlegt worden wären, hätten sie während ihres Bestehens der baulichen Entwicklung der Stadt nicht wieder gut zu machenden Schaden zugefügt.

Zürichs gütiges Geschick wollte es aber, dass in jenem entscheidenden Zeitpunkt ein weitblickender Mann, der Architekt Wilhelm Waser¹⁾, seine Heimatstadt aus der Perspektive des unteren Stadtteils sah. Wasers engerer Aktionskreis war das Niederdorf und es gelang ihm, diesen vom Verkehr stiefmütterlich bedachten Stadtteil — unterhalb der Rathausbrücke existierte damals noch keine weitere Brücke — erfolgreich gegen die Verlegung des Bahnhofs zu mobilisieren. Würde beim Bahnhof eine Brücke über die Limmat erstellt und am rechten Ufer ein Quai gebaut, so könnte die untere Stadt aufblühen und die bisherige Innerstadt wäre auf natürliche Weise ausgeweitet. Die verbissene Opposition der Nordostbahn-Techniker, die namentlich mit den Schwierigkeiten und Kosten der Sihl operierten, zwang Waser dazu, sein Projekt weiter zu fassen. Sie brachte ihn auf seinen bekannten Vorschlag, die Sihl bei der Sihlbrücke in ein neues Bett zu leiten und ca. 800 m unterhalb des Platzspitzes in die Limmat einmünden zu lassen. Für den im engen Dreieck zwischen Limmat und Sihl «eingekleiteten» Bahnhof wäre Raum geschaffen und im neugewonnenen, damals unüberbauten, nahezu 300 ha messenden Areal böten sich grosse

*) Siehe auch «Schweiz. Bauzeitung» vom 1. Mai 1948, S. 257.

¹⁾ Näheres siehe Willy Fries: Wilhelm Waser, Architekt. Orell Füssli Verlag.

neue Entwicklungsmöglichkeiten für die Stadt. Nebenbei bemerkt: dieser vorwärtsblickende Unternehmergeist war noch so altmodisch, für *seine Stadt* zu spekulieren. Er schloss für das Areal eventuelle Kaufverträge zugunsten der Stadt ab, denen der märchenhaft billige Bodenpreis von durchschnittlich Fr. 1.45 pro Quadratmeter zugrunde lag, und es kostete hernach das Gemeinwesen Millionen und aber Millionen, sie in den Wind geschlagen zu haben.

Wenn auch dieses Projekt der Kurzsichtigkeit und Kleinlichkeit der damals Verantwortlichen zum Opfer fiel, so trug es doch entscheidend dazu bei, dass der Seebahnhof unterblieb. Man mag vom *schweizerischen* Verkehrsstandpunkt aus bedauern, dass damit der Kopfbahnhof besiegelt war. Später machte ja die stetig sich weiter entwickelnde Bahnhofanlage ihr natürliches Beharrungsvermögen geltend, und alle Versuche, doch noch einen Durchgangsbahnhof zu schaffen, scheiterten. Für die *Stadt Zürich* aber wirkte sich der Entscheid glücklich aus. Es ist wohl kein Zufall, dass ein Architekt der Hauptverantwortliche war. Mit klarem Blick sah Waser die eindeutige Gunst der 1847 gewählten Lage. Er schrieb in seiner Kampfschrift gegen den Neumarkt-Seebahnhof zugunsten des bisherigen Bahnhofstandorts: «Der Nordbahnhof ist so in die Spitze zwischen grosse und kleine Stadt eingeklemt und es dehnt sich dieselbe von da an so fächerartig aus, dass das vom Bahnhof herkommende Leben die Stadt gleichmässig durchströmen wird.» Spitze eines Fächers, das war in der Tat ein Glücksfall, dessen städtebauliche Möglichkeiten nur ein räumlich geschultes Auge vorausbahnen konnte.

Ein Teil des mittleren Fächerstrahls, der Fröschengraben, war bereits da. Es galt nur, ihn aufzufüllen und mit dem Bahnhof zu verbinden. Damit war unweit der Limmat eine zweite Stadtachse geschaffen, die wie diese aufs schönste im grossen Seeraum sich fortsetzte (Abb. 4 und 5). 1865 wurde die vom neuen Stadtingenieur Bürkli tatkräftig geförderte Bahnhofstrasse dem Verkehr übergeben und 1871 der neue Bahnhof nach Semperschen Ent-

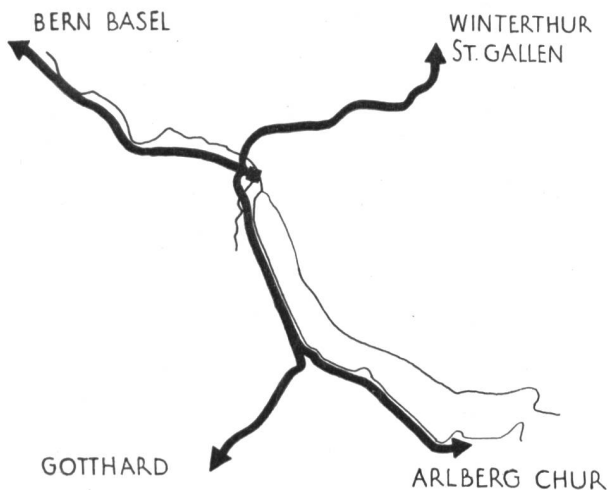


Abb. 2. Zürich als Drehscheibe des heutigen Eisenbahndreiecks.

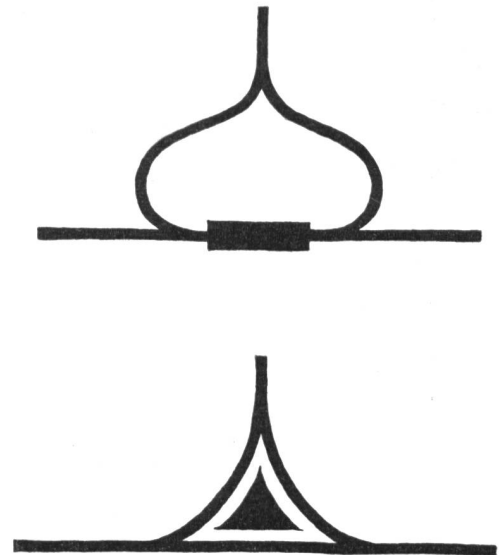


Abb. 3. Technische Möglichkeiten des Bahnhofbaues als Dreieck: Schleife mit Tangente (oben), Dreiecksbahnhof (unten).

würfen am Kopfende der neuen Achse gebaut. Abbildung 5). Hauptein- und ausgang des Bahnhofs in der direkten Verlängerung einer neuen Ader, die sich eng an die Altstadt anschmiegte; dieser Zusammenhang erwies sich während 70 Jahren als die denkbar beste Grundlage für eine organische Weiterentwicklung der Geschäftsstadt.

Nach der Einführung der Winterthurer Linie und der linksufrigen Seelinie konnte es nicht ausbleiben, dass der Zürcher Kopfbahnhof zu einem gesamtschweizerischen Verkehrsproblem wurde. Jetzt begann sich die Frage abzuzeichnen, ob er auf lange Sicht leistungsfähig sei. Seit den neunziger Jahren, in denen diese Frage besonders lebhaft umstritten war, brachen die Versuche, die bestehende Bahnanlage doch noch in einen Durchgangsbahnhof umzubauen, nicht mehr ab. Unter den zahlreichen Vorschlägen sind viele Kompromisslösungen, die nur zwei Schenkel des Zürcher Dreieckes mit Richtungsbetrieb verbinden und für den dritten die Spitzkehre beibehalten. Das Studium dieser Vorschläge ist interessant, zeigt es doch, welche grosse Situationsschwierigkeiten sich entgegenstellten. Wollte man die Lage des Aufnahmegebäudes beibehalten, so blieb nur der Verzicht auf vollen Richtungsbetrieb (Fehlen des Richtungsbetriebs Thalwil—Zürich—Baden), wollte man aber kompromisslos den vollen Richtungsbetrieb in allen drei Verkehrsbeziehungen des Zürcher Dreieckes, so ergaben sich daraus Bahnhofverlegungen mit weittragenden städtebaulichen Folgen.

Es mag für die Beurteilung des aktuellen Zürcher Problems Bahnhof-Geschäftsstadt instruktiv sein, bei Ausführung des Projektes sich die Konsequenzen zu vergegenwärtigen, welche sich eingestellt hätten. Bahntechnisch gibt es nur die beiden Möglichkeiten:

1. Schleife mit Tangente. (In der gemeinsamen Strecke der Schleife und Tangente Perronanlagen und Empfangsgebäude.)
2. Dreiecksbahnhof.

Die bemerkenswertesten Vorschläge nach dem Prinzip Schleife-Tangente sind in Abb. 6—8 zusammengestellt. Sie sind so dargestellt, dass die Lage der drei wichtigsten Personenverkehrslinien im geographischen Raum Zürichs ersichtlich ist (die Linie Zürich—Meilen—Rapperswil ist ungestrichelt eingetragen). Die Projekte Jegher (1896), Sommer (1899—1902) und Cauner, Gleim, Moser, Petersen (1919) führen die Badener Linie in Schleifenform. Die Entwicklung, welche dieser Gedanke durchmachte, ist interessant.

Jegher ordnete die Schleife weit im Westen an, um die Nord-Süd verlaufende Tangente Thalwil—Winterthur nicht zu nahe an die Stadt heranzubringen. Das hätte eine sehr grosse Entfernung des neuen Bahnhofs von der bestehenden Geschäftsstadt bedingt (Abb. 6). Es wäre sehr fraglich gewesen, ob die 1450 m lange Strecke vom projektierten Bahnhof — er wäre ungefähr in die Mitte zwischen Hardstrasse und Langstrasse zu liegen gekommen — bis zur Bahnhofstrasse (Gegend Jelmoli) sich je richtig als Geschäftszone entwickelt hätte, dies aus dem einfachen Grunde, weil 20 bis 25 Minuten Gehzeit vom Bahnhof in die Innerstadt nicht in Kauf genommen worden wären und infolgedessen die neue Verbindungsstrasse vorwiegend dem Fahrverkehr gedient hätte. Wohl mit Recht wurde deshalb dieser Vorschlag wegen der zu grossen Entfernung des Bahnhofs beiseite gelegt.

Das Projekt Sommer vergrösserte die Schleife und rückte sie bis an das Sihlbett vor. Die Sihl wäre bei Brunau in ein neues Bett geleitet worden, ähnlich dem Vorschlag Waser. Ihr trocken gelegtes Bett hätte die tiefliegende Süd-Nord-Tangente aufgenommen, die über die Limmat hinweg und anschliessend im Zürichbergtunnel Richtung Winterthur geführt worden wäre. Dieses Projekt hätte ein Empfangsgebäude an sehr diskutabler Stelle, am Schnittpunkt der bestehenden Bahnhofanlage mit dem Sihlbett ermöglicht. Der Zusammenhang mit der Geschäftsstadt hätte sich ähnlich entwickelt, wie dies voraussichtlich nach den neuesten Projekten der SBB, welche eine Rückverlegung des Kopfbahnhofs an den östlichen Brückenkopf der Sihl vorsehen, der Fall sein wird. Unter allen Vorschlägen für Durchgangsbahnhöfe mit Voll-Richtungsbetrieb hätten sich ohne Zweifel aus diesem Projekt die städtebaulich günstigsten Voraussetzungen ergeben. Schade, dass die Gelegenheit, bahntechnisch und städtebaulich günstige Faktoren zur Deckung zu bringen, die sich damals vor Tieferlegung der linksufrigen Linie noch bot, verpasst wurde.

Die dritte Variante der nach der Richtung Baden orientierten Schleife, das Projekt der Experten Cauer, Gleim, Moser und Petersen (Abb. 7), fällt in die Zeit, in der man versuchte, die trennenden Hindernisse, welche die inzwischen zu breiten Flächen angewachsenen Bahnanlagen im Stadtkörper bildeten, durch Hochlegen wenigstens teilweise zu eliminieren. Noch sah man beinahe ausschliesslich den Fahrverkehr und war man sich der überragenden Bedeutung nicht bewusst, die in der Wechselwirkung Bahnhof-Geschäftsstadt dem Fussgänger

und seinen Bedürfnissen zukommt. Die hochliegende Schleife war so projektiert, dass ihr gestreckter Teil, an den sich die in einem Zürichbergtunnel fortgesetzte Tangente Thalwil—Winterthur anlehnt. Richtung West-Ost im Bereiche des äussersten Platzspitzes lag. Die Führung der Perrons quer zur räumlichen Nord-Süd-Achse der Stadt wäre an sich günstig gewesen, doch hätte das Empfangsgebäude so weit westlich angeordnet werden müssen (in der Nähe des jetzigen Eilgutgebäudes), dass keine organische Verbindung mit den bestehenden Geschäftsstrassen (Bahnhofstrasse, Löwenstrasse) zustande gekommen wäre. Der Z-förmige Weg zur Innerstadt mit seiner doppelten Richtungsänderung war ohne Zweifel die entscheidende Schwäche dieses Projektes, dessen rein bahntechnische Qualitäten damit nicht in Frage gestellt seien. Es ist für Zürich kein Unglück, dass *dieses* Projekt mit der Tieferlegung der linksufrigen Seelinie, die im darauffolgenden Jahrzehnt durchgeführt wurde, begraben wurde.

Als eine klare Konzeption des Schleife-Tangente-Prinzips sei noch das Projekt Petersen vom Jahre 1918 erwähnt, das im Unterschied zu den bereits erwähnten Vorschlägen die Winterthurer Linie als Schleife und die Linie Thalwil—Baden als Tangente ausbildete. Von den Bahnexperten wurde diese Lösung als hervorragend bezeichnet, auf den ersten Blick sieht man jedoch, dass sie mit zu grosser Entfernung des Aufnahmegebäudes von der Geschäftsstadt erkaufte worden wäre. Es hätten sich die gleichen Nachteile ergeben wie beim Projekt Jegher.

Der Dreiecksbahnhof des Projektes Zwicky (1911) (Abb. 8), der auf dem Areal Hauptpost—Kaserne gedacht war, sieht zunächst bestechend einfach aus. Die Bahnanlage hätte aber den ganzen Westen von der Innerstadt aufs empfindlichste abgeschnürt, und die doppelte Schrägüberbrückung der Sihl, wie die schiefe Ueberquerung der Limmat hätten städtebaulich kaum mit Erfolg verdaut werden können. Das Aufnahmegebäude wäre allerdings verhältnismässig nahe an die Geschäftsstadt herangerückt worden und via Gessnerbrücke und Seidengasse hätte sich eine flüssige, der unteren Bahnhofstrasse räumlich jedoch nicht ebenbürtige Einführung ins Geschäftszentrum finden lassen.

Die Tieferlegung der linksufrigen Zürichseebahn, welche unabhängig von der langen Versuchskette der Durchgangsbahnhofsvorschläge in den zwanziger Jahren durchgeführt wurde, bereitete allen diesen Versuchen ein Ende. Sie legte den Zürcher Bahnhof endgültig als Kopfbahnhof in der Achse der alten Linie Baden—Zürich fest.

Damit wurde eine Entwicklung besiegelt, die sehr handgreiflich Zürichs Anspruch als schweizerische Metropole auch auf diesem Gebiete demonstriert. Zürich zwingt den Reisenden zur Einkehr und sein Aufnahmegebäude darf sich rühmen, der eigentliche schweizerische Ameisenhaufen zu sein. Das Charakteristikum der Weiterentwicklung wird nun die Ausdehnung des Kopfbahnhofes in die Breite sein, welche der noch weiter wachsende Verkehr aufdrängt. Sie führt zu einer leichten Rückverlegung des Aufnahmegebäudes in die Zone der



Abb. 4. Alt-Zürich, eine Stadt am Fluss. Die Limmat ist die breite, lebenspendende Hauptader.

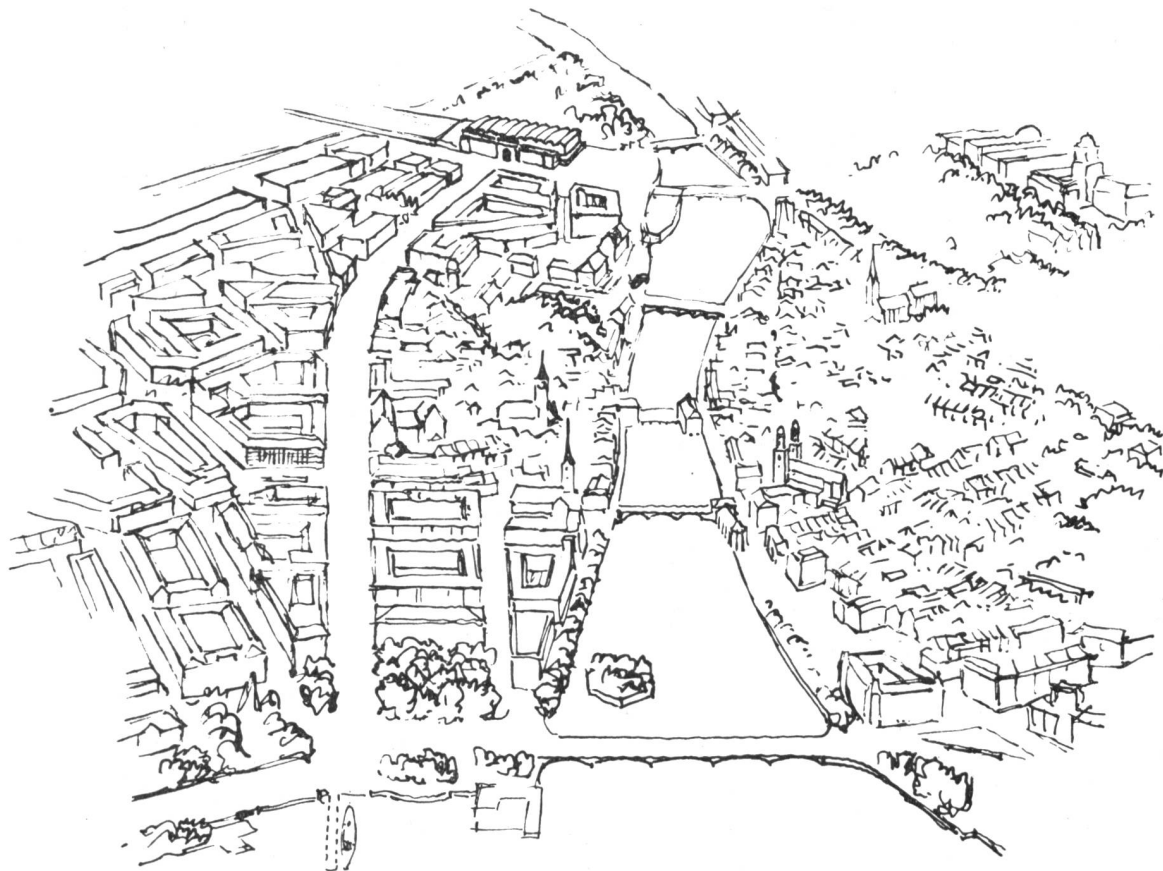


Abb. 5. Zürich ab 1860: Neben der Limmat öffnet sich eine zweite grosse Achse zum See — die Bahnhofstrasse. Als «Mundstück der Trompete» der Bahnhof. Die Orientierung bleibt überaus klar und eindeutig. Zürich ist heute eine Stadt, in der man sich sehr leicht orientiert. Dafür sorgen vor allem Limmat und Bahnhofstrasse.

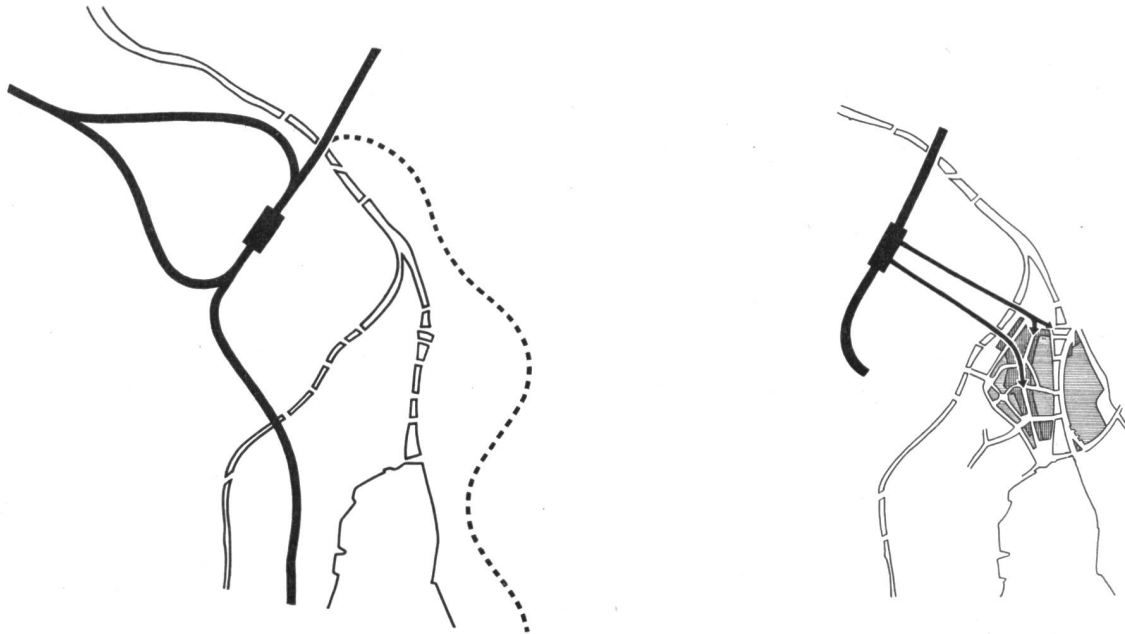


Abb. 6a u. b. Projekt Jegher für Durchgangsbahnhof (1896). Badener Linie als Schleife. Linie Thalwil—Winterthur als Tangente. Weg bis «Jelmoli» ca. 1450 m, räumlich kein eindeutiger Verlauf. Zuerst Ueberquerung des Sihlraumes, der keine Beziehung zum See hat, dann Richtungsbruch gegen See.

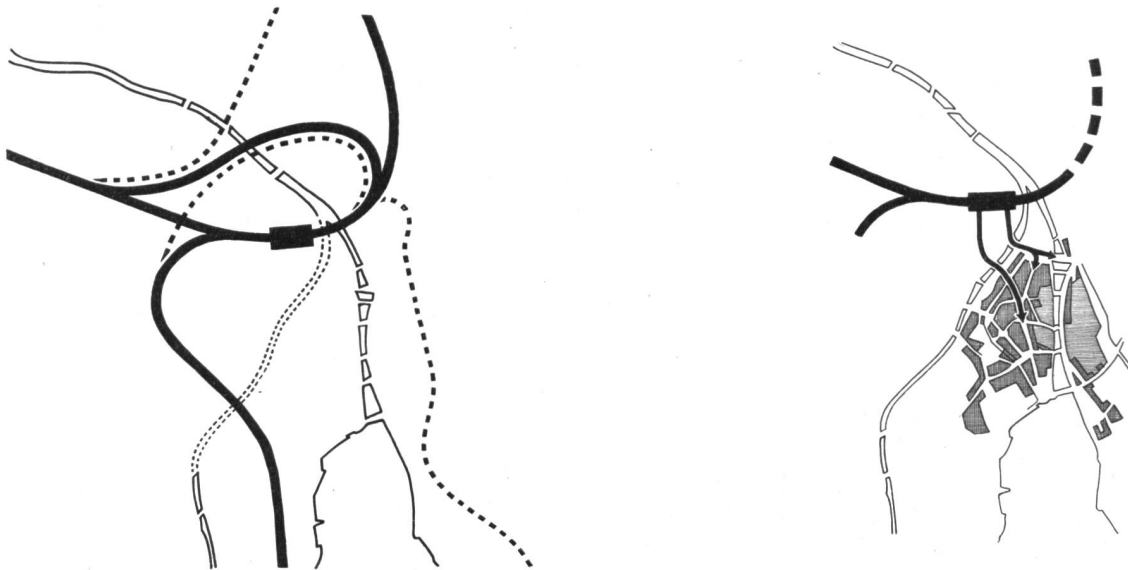


Abb. 7a u. b. Projekt Cauer, Gleim, Moser und Petersen für Durchgangsbahnhof in Hochlage (1919). Badener Linie als Schleife. Bei Plattspitz quer über Sihl und Limmat gelegt. Keine organische und räumlich befriedigende Verbindung mit der bestehenden Geschäftsstadt.

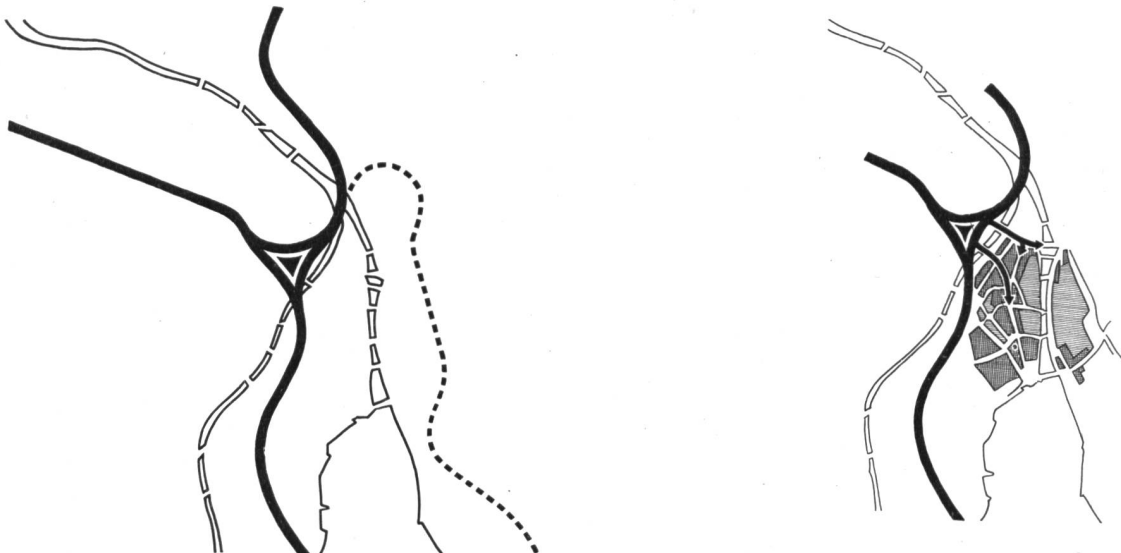


Abb. 8a u. b. Projekt Zwicky (1911) für einen Dreiecksbahnhof.

Sihl, eine Verlegung, die aber gerade gross genug ist, um ganz neue städtebauliche Aspekte aufzurollen. Das Aufnahmegebäude wird nun nicht mehr in direkter räumlicher Beziehung zur Bahnhofstrasse stehen. Ein winkelförmiger Übergang in die Hauptgeschäftsader ist unvermeidlich. Die Löwenstrasse, die das neue Aufnahmegebäude tangieren wird, eignet sich nicht als künftiges Rückgrat der Geschäftsstadt, da die Fortsetzung zum See in bezug auf die Altstadt zu exzentrisch liegt. Sie wird sich aber auf der Strecke Löwenplatz—Sihlporte später vielleicht zur Fussgänger-Geschäftsstrasse entwickeln können.

Die gänzlich neue Situation, vor die Zürich mit der Rückverlegung des Bahnhofes gestellt wird, wurde sehr beherzt angepackt (siehe «Plan» 3, 1948, S. 102). Es entsteht nun ein grosser, quer zur Limmat liegender Empfangsraum mit Blickrichtung zur Hochschulterrasse. Die schmale, heute vom Löwenplatz zum Richtungsbruch der Bahnhofstrasse beim Jelmoli führende Seitengasse wird zu einer 32 m breiten, kurzen Verbindungsstrasse zwischen dem Verkehrsgelenk des erweiterten Löwenplatzes und dem grossen, künftigen Verkehrsplatz am Schnittpunkt der Bahnhof- und Uraniastrasse. Diese Strecke übernimmt den öffentlichen Fahrverkehr vom Bahnhof zur oberen Bahnhofstrasse und zum Paradeplatz, die untere Bahnhofstrasse wird tramfrei. Eine grosszügige Konzeption. Sie hat nur — will mir scheinen — aus unserem Gesichtsfeld gesehen, den einen Haken, dass sie bedeutend stärker mit dem Austausch zwischen Bahn und öffentlichem und privatem Fahrverkehr als mit dem Fussgänger-Hin und -Her zwischen Bahnhof und Geschäftsstadt rechnet.

Es gälte je nach dem Weg, den man einschlägt, zwei oder drei grosse Verkehrsplätze zu überschreiten, bevor man zur oberen Bahnhofstrasse gelangt. Der innere, verkehrsarme Fussgängerwinkel der Bahnhofplatzanlage hat, da er *ausserhalb* der grossen Verkehrsschleife Bahnhofbrücke—Löwenstrasse—Seidengasse liegt, nur in der Richtung Industriequartier und Aussersihl freien Abgang. Dies wird wohl der Grund sein, weshalb an eine spätere Abwicklung des Verkehrs auf zwei Ebenen gedacht wurde. Wenn es gelingt, den privaten, motorisierten Fahrverkehr auf eine untere Ebene zu verlegen und das bestehende Strassen- und Platzniveau dem Fussgänger, Tram, Bus und Velofahrer vorzubehalten, dann wird es auch unter den neuen Voraussetzungen wieder zu jenem engen Kontakt zwischen Geschäftsstadt und Bahnhof kommen können, der heute Zürich ganz spezieller Vorzug ist.

In diesem Zusammenhang ist von besonderem Interesse, was aus der unteren Bahnhofstrasse werden soll (Abb. 9). Ihre Jahrzehnte alte Tradition wird sie nicht vor leichter Zurücksetzung bewahren, denn der Weg von der oberen Bahnhofstrasse zum Bahnhof via Löwenstrasse, Seidengasse und umgekehrt, ist flüssiger und etwas kürzer. An ihm sollen ja auch die Bahnhofbuffets und die Post liegen, während das weit zurückverlegte Ziel der Bahnhofstrasse nun nicht mehr ein Bahnhofportal, sondern der für Fussgänger wenig einladende Gepäckflügel des Aufnahmegebäudes ist. Bestensfalls könnte dort ein Turm in das Strassenbild hineinwirken. Interessanter schiene mir vom Fussgänger-Stadtbild aus gedacht ein sehr entschiedener Akzent, ein in der Höhenentwicklung nicht zu zahmes Hochhaus

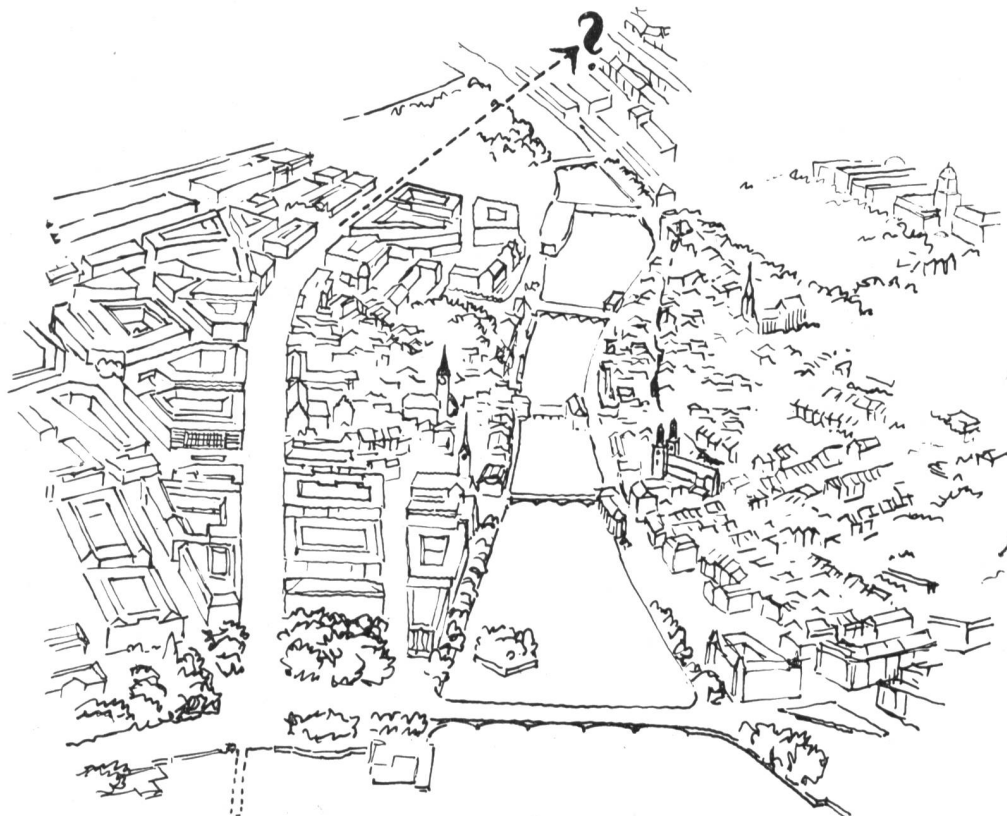


Abb. 9.

Nach Rückverlegung des Aufnahmegebäudes an die Sihl stösst die Bahnhofstrasse ins Leere.

(Abb. 10). Es würde einen doppelten raumpychologischen Dienst tun: Wer vom Bahnhof austritt, wird nach rechts in die Bahnhofstrasse gewiesen, wer von der oberen Bahnhofstrasse zum Bahnhof will, wird an der Gabelung beim Warenhaus Jel-moli stark von der unteren Bahnhofstrasse angezogen, die nach wie vor wegen ihrer beinahe lückenlosen Ladenfronten eine ideale Geschäfts- und Einkaufsstrasse ist. Die Anziehungskraft eines Hochhauses würde auch in der Verlängerung der Bahnhofstrasse quer über den Platz hinüber wirken, und es käme vielleicht so, dass ein guter Teil des Fussgängerstroms sich auf einem räumlich schöneren Weg zur Geschäftsstadt bewegt, als längs der Südfront des Bahnhofplatzes. Auf diesem letzteren Weg würde man allerdings auch dann besser in die Bahnhofstrasse geleitet, wenn später der östliche Eckblock Bahnhofstrasse—Bahnhofplatz weiter vorgezogen würde.

Könnte man sich entschliessen, im Blickfeld der Bahnhofstrasse den städtischen Boden ausgiebig nach der Höhe auszunützen, so wäre ein Verzicht auf die bedrückende Höhenentwicklung des sehr langen Aufnahmegebäudes eher möglich. Wir werden bei Besprechung der Berner Bahnhoffrage auf dieselbe Gestaltungsfrage stossen. Ich bekenne, dass ich es unrichtig finde, eine Bahnhoffront zu monumentalisieren und ihr den äusseren Anschein eines

grossen Geschäftshauses zu geben. Das «In-die-Weite-fahren» oder «in die Stadt kommen» wird im städtebaulichen Rahmen unserer normalen, ca. 20 m hohen Geschäftsblöcke klarer zum Ausdruck gebracht, wenn das Aufnahmegebäude unter dieser Höhe bleibt, als wenn es die Nachbarschaft an Höhe übertrumpft. Der Passant sollte nicht unter dem kaudinischen Joch des Renditebedürfnisses hindurch müssen.

Bei der hier empfohlenen Gewichtsverteilung der Massen wäre zu untersuchen, ob nicht der ganze Gepäckdienst in einer unteren Ebene, d. h. auf Höhe des Gepäcktunnels angelegt werden könnte. Dadurch würde es möglich, in diesem Bereich niedriger zu bauen und das eigentliche Aufnahmegebäude körperlich klarer abzulösen. Man kann hiegegen einwenden, dass das Landesmuseum störend in den Bahnhofplatz hineinspräche. Aber was durch Baumgruppen oder niedere Gebäudetrakte nicht abgeschirmt werden kann, dürfte wohl in Kauf genommen werden, wenn der Geschäftsbereich der untern Bahnhofstrasse vom Aufnahmegebäude aus und umgekehrt, das Aufnahmegebäude von jenem aus, leichter «gefunden» wird.

Dies ist selbstverständlich nur ein grober Gedankengang. Er will nur einen Anreiz geben, den Fussgängerbelangen zwischen Bahnhof und Stadt mehr als bisher nachzuspüren.

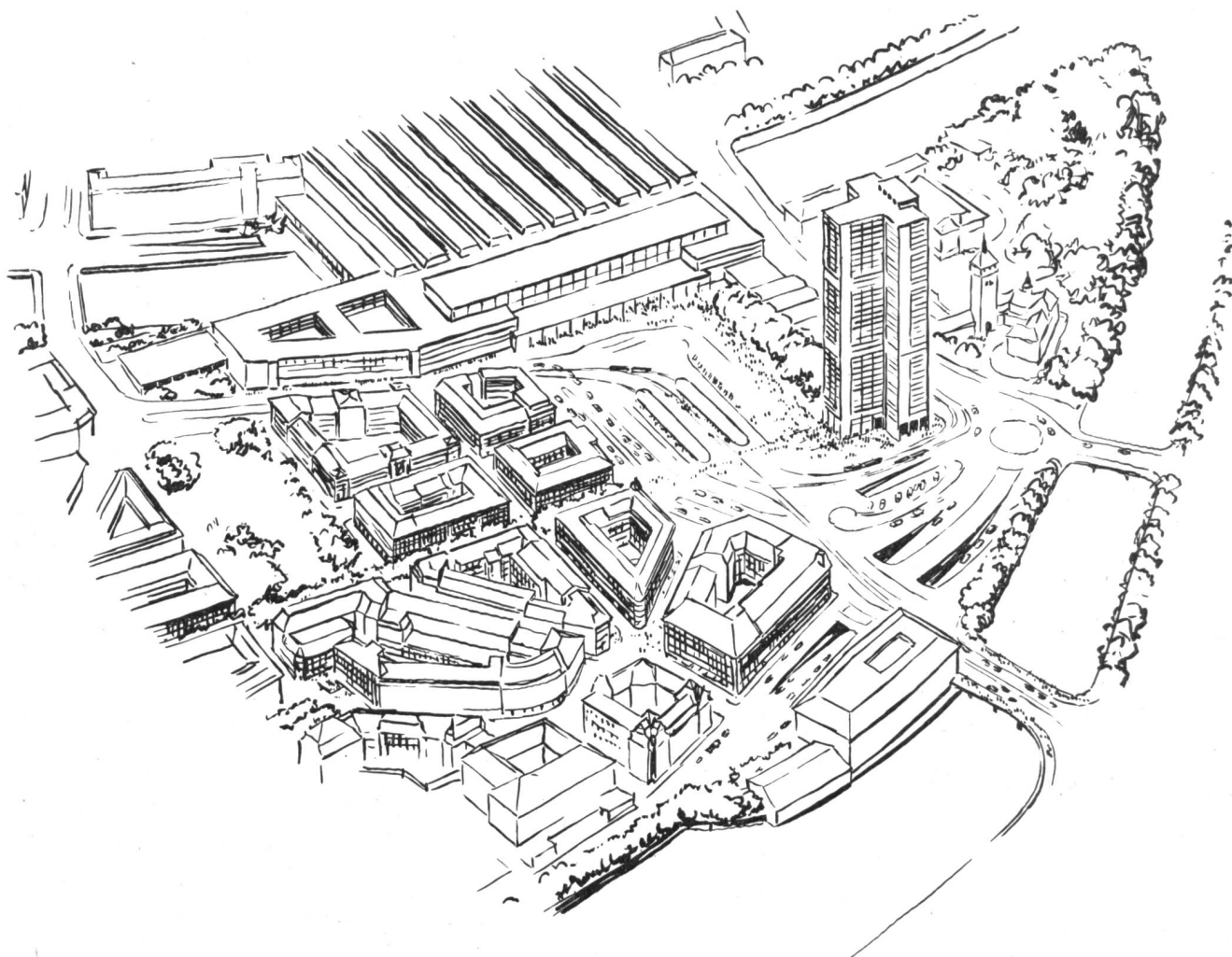


Abb. 10. Vorschlag eines Hochhauses auf städtischem Boden in der Achse der Bahnhofstrasse. Erleichterung der Orientierung. Gute wirtschaftliche Nutzung. Im Schattenfeld keine Verwaltungs-, Geschäfts- oder Wohnbauten.

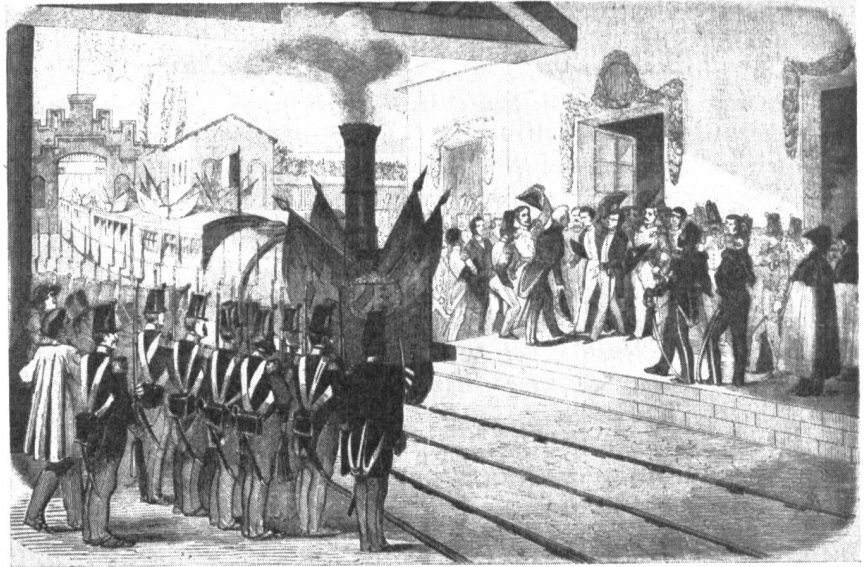


Abb. 11. Einweihung des französischen Bahnhofs in Basel (1845).

Basel*)

Basels Eisenbahnentwicklung war von Anfang an unkomplizierter als diejenige Zürichs. Das lag, wie wir sahen, am roten Faden der Gotthardpolitik, man könnte auch sagen, an der Unverwüstlichkeit eines alten Verkehrsweges, der durch die Natur so klar vorgezeichnet ist. Basel ist natürliche Durchgangspforte für den Nord-Südverkehr.

Frankreich legte Basel 1841 die Bahnlinie Strassburg—St-Louis vor die Tür. Das Finanzkapital der Stadt hatte 20 Millionen französische Franken, d. h. ungefähr die Hälfte der Kosten beigesteuert, während es in den gleichen Jahren nur fFr. 700 000.— für die Zürich-Basel-Eisenbahn zeichnete. Trotzdem hielt es verwünscht schwer, die Bahn durch die Stadtmauern beim St. Johannstor zu bringen. Jene hitzigen Diskussionen über das extra muros oder intra muros, in denen sogar das trojanische Pferd herhalten musste, waren damals eine bitter-ernste Angelegenheit, so ergötzlich sie uns heute vorkommen. In dieser Episode ist recht eigentlich der Eintritt eines neuen Zeitalters in eine alte Welt symbolisiert (Abb. 11).

Die Badenser waren nicht so rasch vorwärts gekommen. Aber auch sie peilten Basel an. Der Bahnhof lag an der Stelle, wo jetzt die Mustermessehallen stehen. Es war ein Durchgangsbahnhof. Schon 1856 folgte die rechtsrheinische Fortsetzung in der Richtung Schaffhausen.

Für die wichtigere linksrheinische Weiterentwicklung war der Sieg des Gotthardprojektes massgebend. Nach dem Einbruch der Elsässerbahn bildete die weitere Etappe das erste Teilstück der

Hauensteinlinie, die an der heutigen Albananlage beginnende Linie Basel—Liestal, für die Baselland erst zu haben war, als die Zürcher auf der deutschen Rheinseite nach Koblenz—Zürich gelangen wollten. Noch blieb es bei den beiden Kopfbahnhöfen am St. Johannstor und an der Engelgasse, aber die Fortschritte der Linie Basel—Luzern drängten unaufhaltsam zur Verbindung der beiden Linien. Dies jedoch war die Tat eines Zeitalters, dem schon der Sinn für städtebauliche Zusammenhänge abhanden gekommen war. Das Durchgangsprinzip war in Anbetracht der besonderen, verkehrsgeographischen Lage der Stadt ohne Zweifel richtig, die Ausführung jedoch unglücklich, denn der Bahnhof kam an eine Ecke der alten Stadtanlage zu liegen, die räumlich keine selbstverständliche Beziehung zum Stadtinnern hatte (Abb. 12).

Dem damaligen Centralbahnhof und jetzigen Bundesbahnhof ging eine lebhafte Auseinandersetzung über den Standort voraus. Ohne Zweifel hatte der Gegenvorschlag eines Kopfbahnhofs am Aeschenvorstadt räumlich viel für sich. Von dort aus wäre man auf dem traditionellen, schlanken Weg durch die Aeschenvorstadt und die Freiestrasse ins Stadttinnere hinuntergelangt. Man hätte allerdings später die Aeschenvorstadt und auch die Strecke Barfüsserplatz—Mittlere Brücke für den Fahrverkehr stark ausweiten und so grosse Opfer bringen müssen, aber die eindeutige räumliche Voraussetzung hätte stimulierend gewirkt. Trotzdem: aufs Ganze gesehen darf man, wie schon gesagt, das jenerzeit gewählte Prinzip des Durchgangsbahnhofes selbstverständlich nicht beanstanden.

Bedauern wird man jedoch, dass Basel damals nicht die einzigartige Chance sah, die sich ihm mit der Ausnützung des Birsigtals als neue Eingangszone

*) Siehe auch «Schweiz. Bauzeitung» vom 17. April 1948, S. 222, und vom 3. Dez. 1949, S. 401.

geboten hätte. 36 Jahre später wurde die Elsässer Linie in ein tiefliegendes, äusseres Umfahungstracé verlegt. Man stelle sich vor, dass anstatt dieser Auswärtsverlegung der Elsässer Bahn die Tieferlegung der alten Linie durchgeführt worden wäre, und dass heute am östlichen Brückenkopf des 6 m tiefer liegenden Viadukts das Aufnahmegebäude läge. Nicht nur hätte auf dem oberen Stockwerk des Viadukts, d.h. auf dem Niveau der jetzigen Strasse der gesamte Verkehr zwischen Ostplateau und Westplateau frei spielen können; es wäre auch ganz zwanglos eine Bahnhofstrasse entstanden, die unter diesem Verkehr hindurch am östlichen Abhang der Birsigfurche leicht abfallend direkt und räumlich eindeutig ins Zentrum Grossbasels geführt hätte. Die Entfernung von der bereits bestehenden Geschäfts-

strasse der Steinenvorstadt ist auf diesem Wege nur 320 m. Ohne Zweifel hätte sich der zwischen Bahnhof und Steinenvorstadt liegende Raum geschäftlich entwickeln können (Abb. 13). Als später diese Zusammenhänge erkannt wurden (z. B. hors concours-Projekt Leu-Künzel des Bahnhofideen-Wettbewerbes 1947/1948), war es schon zu spät. Die bestehende Bahnanlage war schon so stark ausgebaut, dass eine Tieferlegung und eine Verlegung des Aufnahmegebäudes ungeheure, in keinem Verhältnis zur wirtschaftlichen Kapazität Basels stehende Summen verschlungen hätte.

Kurz vor dem ersten Weltkrieg kam es rechtsrheinisch zu einer weiteren Auswärtsverlegung der Bahn. Der badische Bahnhof wurde ca. 750 m ausserhalb des alten Standortes neu angelegt (Abb. 14).

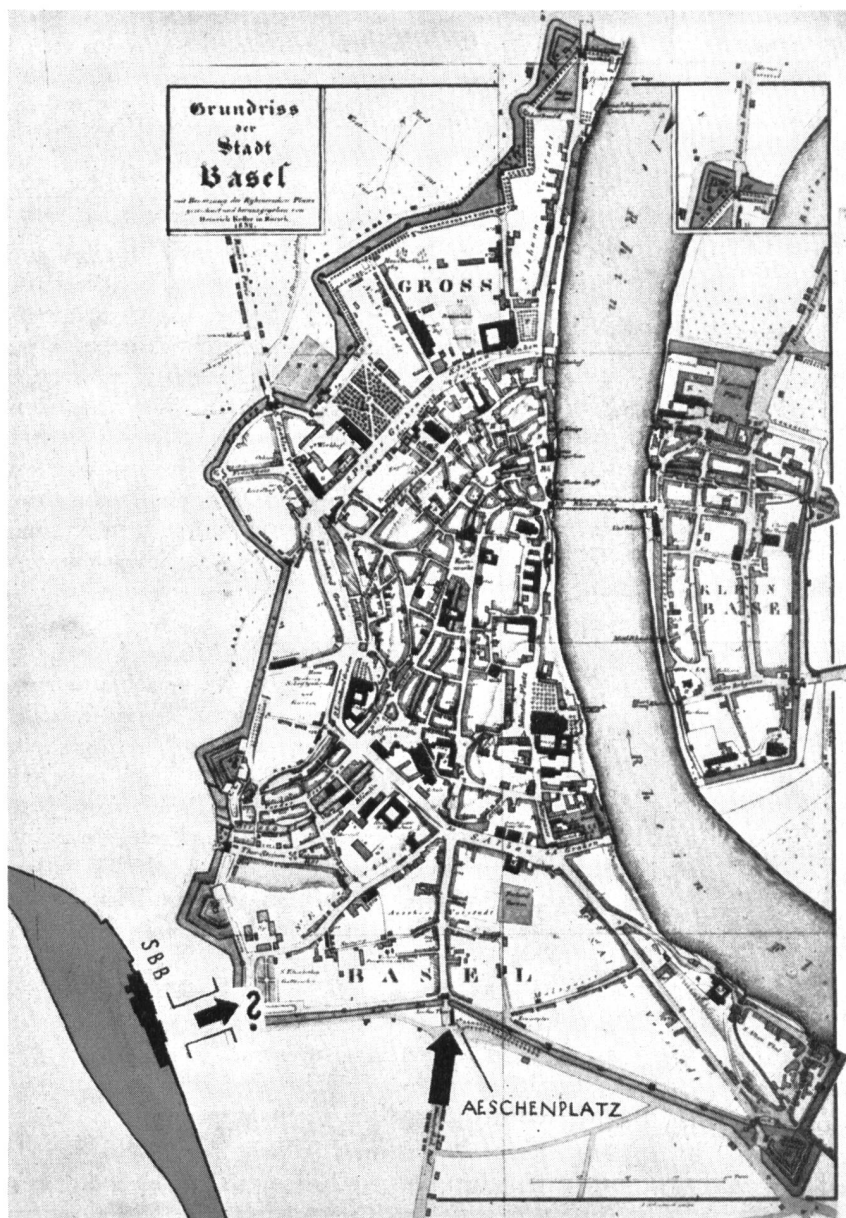


Abb. 12. Lage des Bundesbahnhofs an einer Ecke der Altstadt (im Bild Bestand der Altstadt im Jahre 1832). — Bahnhof am Aeschchenplatz hätte eine Benützung der alten Hauptader (Aeschenvorstadt) zur Folge gehabt.

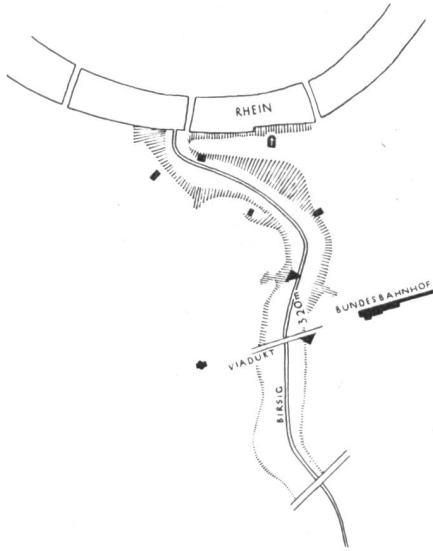


Abb. 13. Topographie des Birsigtales im Stadtgebiet.

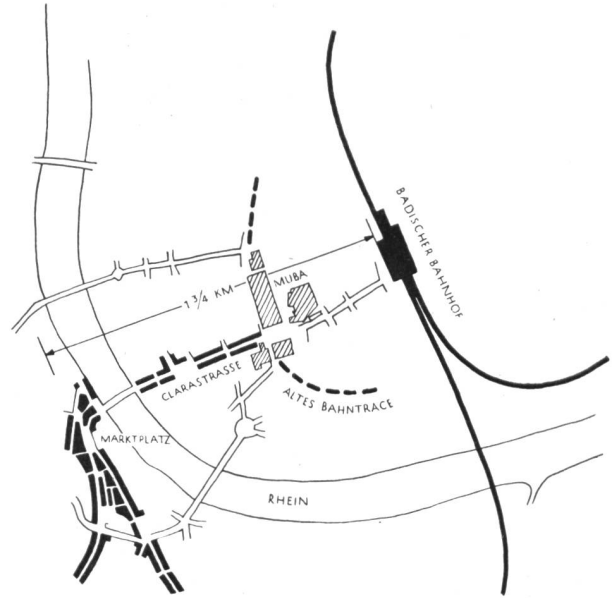


Abb. 14. Lage des neuen badischen Bahnhofs zur Geschäftsstadt.

Zwar erhielt Basel so die modernste Bahnhofanlage Europas, aber mit dem hochgelegten, bahntechnischen Wunderwerk war auch ein mächtiger Riegel durch den Kleinbasler Sektor gelegt, der fortan das Kleinbasel räumlich hermetisch von seinem Hinterland abschloss — ein städtebauliches Unding.

Vom Standpunkt Bahnhof—Geschäftsstadt war die Verlegung ebenfalls wenig glücklich. Für den beschränkten Entwicklungsraum des Viertelsektors Kleinbasel erwies sich die Verlegungsdistanz von 0,75 km als zu weit. Schon zu Zeiten des alten ba-

dischen Bahnhofs hatte sich die zur mittleren Rheinbrücke führende Clarastrasse nur mässig entwickeln können. Ihre Fortsetzung nach Nordosten wollte erst recht nicht gedeihen. Freilich haben dabei auch die beiden Weltkriege mitgewirkt, aber man darf wohl annehmen, dass bei normaler Entwicklung das Resultat sich nicht viel besser gestellt hätte. Die Rechnung wäre selbst im theoretischen Fall nicht aufgegangen, dass bei Fehlen der Grenzen eine einzige grosse Bahntangente an Gesamtbasel in der Flucht des heutigen badischen Bahn-

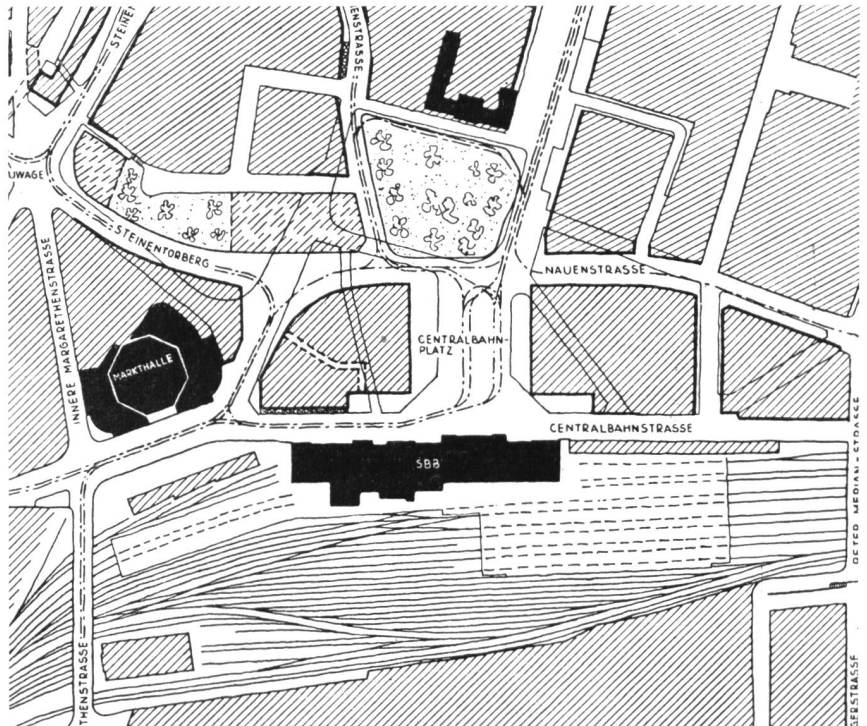


Abb. 15. Offizielles Projekt zur Korrektur des Bahnhofgebietes; Maßstab 1 : 5000.

hofs möglich geworden wäre, mit oberer und unterer Gabelung zu den rechts- und linksrheinischen Strecken. Auch dann hätten die breite Freizone des Rheins und die zu grosse Distanz zur Altstadt (badischer Bahnhof—Marktplatz = 1,75 km), welche nicht mehr vom Fussgänger, sondern nur vom Fahrgast zurückgelegt wird, eine organische Eingliederung des Bahnhofs in das Geschäftsleben der Stadt verhindert. Diese Auswärtsverlegung ist ein typisches Beispiel für das «zu weit». Sie mag die Konsequenzen illustrieren, die sich für Zürich bei Ausführung eines Aussersihl-Bahnhofes z. B. nach Abbildung 6 ergeben hätten.

Die Weltkriege verlagerten den Personenverkehr noch stärker als bisher auf die linke Rheinseite. So kommt es, dass der Bundesbahnhof und seine Beziehung zur Stadt heute wieder stärker ins Gesichtsfeld treten. Inzwischen hat er sich mit dem 1907 gebauten, schwulstigen Aufnahmegebäude und mächtig ausgebauten Geleiseanlagen häuslich auf sehr lange Sicht niedergelassen. Es bleibt deshalb kein anderer Weg mehr, als die städtebauliche Auseinandersetzung mit dem bestehenden Bundesbahnhof. Um ihre Bedeutung richtig einschätzen zu können, muss man sich die grossen Mängel der heutigen Situation vergegenwärtigen. Vor allem: der räumliche Zusammenhang mit der inneren Stadt ist denkbar ungünstig. Der Bahnhofplatz weist in der Richtung Aeschenplatz, und der dorthin leitende Aeschengraben biegt in seiner Fortsetzung, der Albananlage, vom Stadtinneren noch weiter ab. Anstatt sich dem Stadtkern zu nähern, entfernt man sich von ihm auf diesem räumlich vorgezeichneten Weg (siehe Abb. 12). Die Elisabethenstrasse, welche zwar etwas kleinstädtisch holperig und krumm verläuft, aber doch mit mässigem Gefäll eine annehmbare Richtung nach der Geschäftsstadt einschlägt, ist nur mit Mühe aufzufinden. Abgesehen davon ist es aber auch höchst fraglich, ob sie sich, solange Elisabethkirche und Kirschgartenmuseum bestehen bleiben, zu einer Geschäftsstrasse entwickeln könnte. Die Möglichkeit, direkt in die Talsohle des Birsig zu gelangen, in der die Geschäftsstadt bis zur Heuwage hinaufreicht, ist verbarriadiert. Diese unklaren räumlichen Beziehungen wirken sich nicht nur im Fussgänger-, sondern auch im Fahrverkehr aus. Ein veraltetes, aus Zufälligkeiten herausgewachsenes Strassennetz zwingt den durch das Bahnhofgelände fliessenden Ost-Westverkehr zu sonderbaren, unübersichtlichen Wegen. Der West-Ostverkehr rollt sogar unmittelbar vor den Bahnhofportalen vorbei.

Es ist bezeichnend für den Stand unserer heutigen städtebaulichen Einsicht, dass in Basel die Mängel des Fahrverkehrs dazu dienen mussten, das wichtigere Fussgängerthema Bahnhof—Geschäftsstadt überhaupt aufzurollen. Die Notwendigkeit, den vom Westplateau zum Ostplateau und umgekehrt fliessenden Verkehr in geziemendem Abstand vor den Bahnhofausgängen vorbeizuleiten, wurde von den verantwortlichen Instanzen verhältnismässig rasch erkannt; bedeutend schwieriger war es, die räumliche Direktverbindung mit dem Geschäftszentrum als wichtige Aufgabe in ihr Bewusstsein zu

bringen. Hier waren ja «nur» der Fussgänger und Velofahrer tangiert und der erstere ist überhaupt nicht «organisiert». Zudem war keine erfreuliche Lösung möglich ohne Eingriff in die bestehende Bahnhofumgebung. Vorschläge solcher Art stiessen an massgebender Stelle auf entschiedenem Widerstand. Sie erhielten die zu allen Zeiten wirksame Utopie-Etikette, und es brauchte jahrelange Kämpfe, bis die Idee eines Durchbruchs zur Heuwage und einer Umgestaltung des falsch orientierten Bahnhofplatzes 1947/1948 in einem Ideen-Wettbewerb überprüft wurde (Abb. 15, 18). Bekanntlich ist sie durch das Wettbewerbsresultat dann bestätigt worden²⁾. Weniger bekannt ist, dass mit Zuhilfenahme irreführender Zahlen diese Klarstellung ein Jahr später total umgestossen wurde und man die Idee, den Bahnhof räumlich und für die Fussgänger einleuchtend mit der Birsigtalsole zu verbinden, fallen liess.

Sehen wir uns indessen die Grundlagen näher an. Der Vorschlag, den Bahnhof räumlich in die Innerstadt einzubeziehen, ist wesentlicher Bestandteil einer bestimmten Innerstadt-Konzeption. Bekanntlich drängen die ungenügenden Verkehrsverhältnisse im engen Birsigabschnitt vom Barfüsserplatz an abwärts schon lange zur Bereinigung. Diese soll nun mittels der immer wieder ventilierten und neuerdings im kurzen Abstimmungskampf mit mässiger Mehrheit angenommenen «Entlastungsstrasse» im linken Talhang gesucht werden. Damit wird aber eine Ausdehnung der Geschäftsstadt nach der Breite eingeleitet. Man darf wohl mit guten Gründen so skeptisch sein, an diese Entlastung nicht zu glauben. Das im engen Tal eingekeilte, zu breite Citywesen mit seinen hohen Bauten, würde neuen Verkehr produzieren, dem das projektierte, erweiterte Strassensystem um so weniger gewachsen wäre, als es nach wie vor Engpässe und schwierige Knoten hätte. Zudem würde der Verkehr auf der einzigen, ungefähr in der Mitte zwischen Heuwage und Rhein quer durch die Birsigfurche führende Verbindung den Strassenzug Steinenberg—Kohlenberg stärker als nötig zunehmen und den Fluss des Längsverkehrs hemmen.

Viel naheliegender ist es, die Geschäftsstadt zu *verlängern*, anstatt sie zu *verbreitern*. Die gegebene Verlängerungsrichtung ist nun aber die bisher infolge der schlechten städtebaulichen Verhältnisse in der Bahnhofumgebung vernachlässigte Birsigfurche oberhalb des Barfüsserplatzes. Wählt man durch sie den neuen Weg vom Bahnhof her, so sind für die Stadt zwei grosse Dinge mit einem Schlag erreicht; die natürliche Ausweitung der Innerstadt und eine zusammenhängende Geschäfts- und Fussgängerzone vom Bahnhof hinunter zum Marktplatz und zum Rhein (Abb. 18). Was das bedeutet, springt vielleicht noch mehr in die Augen, wenn man an die optische Wirkung zur Nachtzeit denkt. Heute gähnt gegenüber dem Bahnhof ein breites, dunkles Loch. Wer die Stadt sucht, tappt buchstäblich ins Dunkle... Das käme nach Ausführung des jetzt genehmigten Projektes nicht besser. Die vom Bahn-

²⁾ Erstprämiertes Projekt O. Senn siehe «Schweiz. Bauzeitung» vom 3. Dez. 1949.



Abb. 16. Jetziger Zustand.



Abb. 17. Die projektierte Umgestaltung (Projekt des Verfassers).

Umgestaltung des Basler Stadtgebietes zwischen Bundesbahnhof und Barfüsserplatz:

hof direkt zur Heuwage abfallende Strasse dagegen reiht sich mit dem Aufnahmegebäude und der Geschäftsstadt zum breiten, durchgehenden Lichtband (Abb. 19 und 20), darf doch angenommen werden, dass die nur 350 m lange Strecke sich als Ladenstrasse entwickelt.

Aus der topographischen Situation — der Bahnhof liegt nahe der Birsigtalfurche — ergibt sich übrigens ganz natürlich die Möglichkeit, die direkte Verbindungsstrasse zum Talgrund unter dem Ost-Westverkehr durchzuleiten. Das bedeutet eine wirksame Entlastung des Verkehrs, denn zwei Fünftel des gesamten dortigen Fahrverkehrs entfallen auf die direkte Wechselbeziehung Bahnhof—Innerstadt und dieser Anteil bewegt sich nun unabhängig vom Ost-Westverkehr. Noch wichtiger aber ist, dass der Strom der Ankömmlinge keine Fahrstrasse überqueren muss, um in die Geschäftsstadt zu gelangen. Wer die letzten Berner und Zürcher Versuche verfolgt hat, der Verkehrsschwierigkeiten am Bahnhof auf zwei Ebenen Herr zu werden, wird es schwer verstehen, dass in Basel, wo dies ohne Künstelei möglich ist, nicht Gebrauch von der Zer-

gliederung in zwei Ebenen gemacht werden soll. Verkehrsleute mit Autobrille sagen, ein Fehler der Unterführungslösung sei, dass der von der Schweiz kommende Fahrer erst, wenn er die Ueberführung passiere, zu fühlen bekomme, wo die Stadt liege. Deshalb sei eine Gabelung richtiger. Darin liegt eine Verkennung der Grössenordnungen. Es ist viel wichtiger, dass ein Grossteil der 70 000 Personen, welche täglich die vier Portale des Bundes- und Elsässerbahnhofes passieren, sicher und schön seinen Weg zur Geschäftsstadt und von ihr zurück zum Bahnhof findet, als dass ein paar zurückkehrende Belgier Wagen rechtzeitig in die Stadt gewiesen werden. Mit dem Unterführungsprojekt ist übrigens auch im Gegensatz zum steilrampigen Gabelungsprojekt der Veloverkehr gelöst. Für eine so ausgesprochene «Velostadt» wie Basel, in der jeder zweite Erwachsene ein Velo besitzt, ist es von Bedeutung, dass man von der Geschäftsstadt auf durchschnittlich nur 4,5prozentiger Rampe zum Bahnhof gelangen kann. Von den groben Verkehrsfehlern des offiziell angenommenen Projektes sei hier nicht weiter die Rede. Wer sich näher hiefür interessiert,

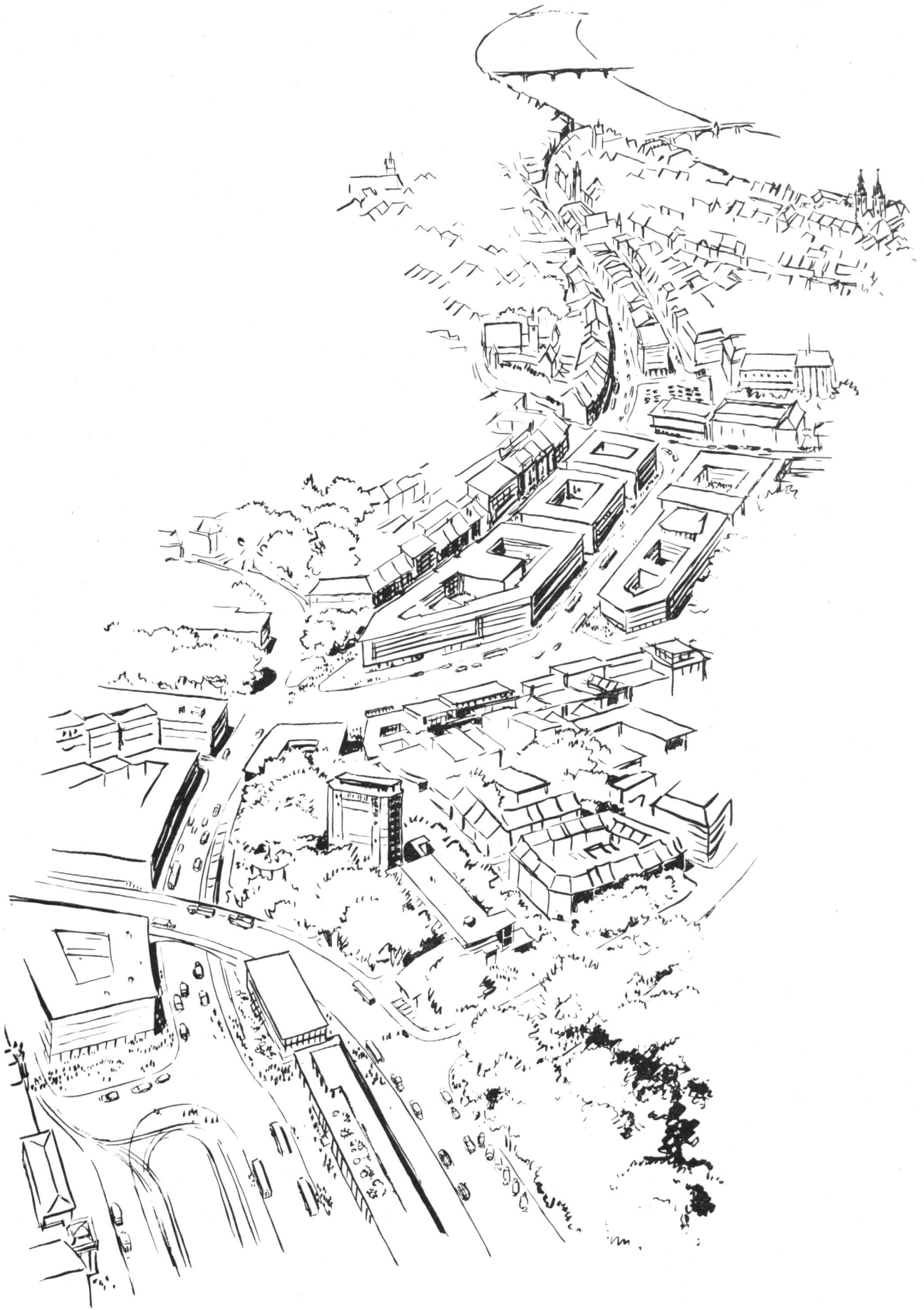
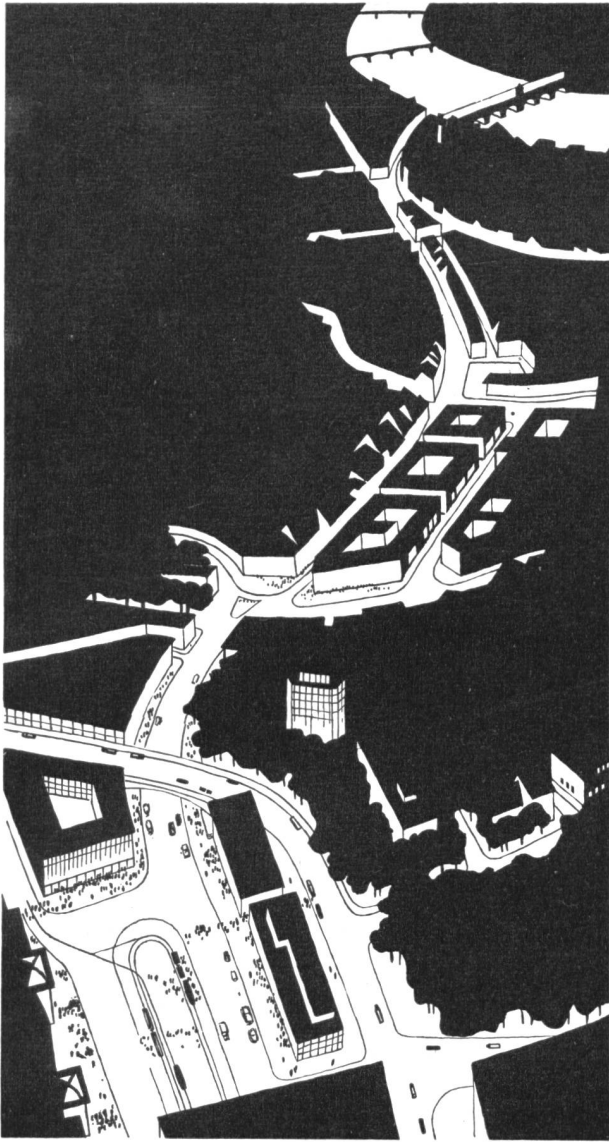


Abb. 18. Flugbildskizze von Basel: Projekt für die Korrektur des Bahnhofgebietes mit Strassendurchbruch zum Birsigtal. Im Mittelgrund Geschäftsstadterweiterung. Im Hintergrund Altstadt.



Basel: Nachtbild der Verbindung Bundesbahnhof—Geschäftsstadt—Altstadt:

Abb. 19. Projekt des Verfassers.

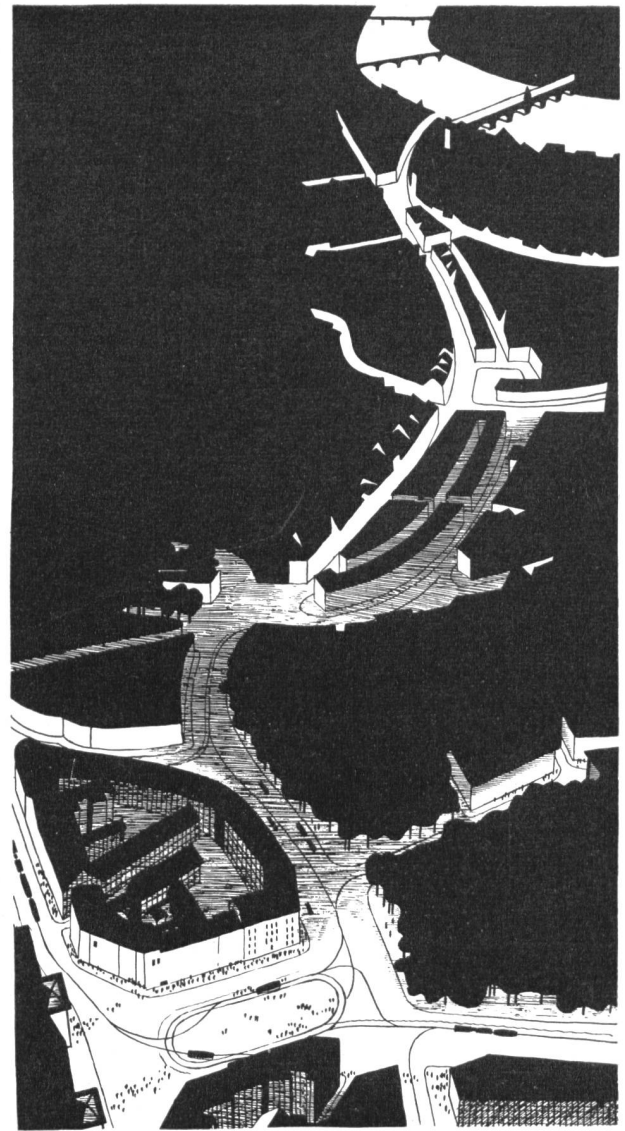


Abb. 20. Offizielles Korrekionsprojekt.

findet sie im ausgezeichneten Bericht der «Schweizerischen Bauzeitung» vom 3. Dezember 1949 aufgedeckt.

Uns berühren hier noch die räumlichen Fragen der Einleitung in die Stadt. Das Resultat des Ideenwettbewerbes hat deutlich dargetan, dass eine räumlich befriedigende Führung nicht erreicht werden kann, ohne dass das eigentliche Hindernis, der Block zwischen dem heutigen Bahnhofplatz und dem Küchengässlein durchbrochen wird. Wenn das schon sein muss, ist es auch gegeben, einen neuen Platz mit seiner Längsrichtung parallel zum Aufnahmegebäude und zum Abstieg in die Stadt zu legen. Ein hoher Baukörper zur Rechten der Bahnhofsausgänge, ähnlich wie ein solcher im zweitprämierten Projekt Baur-Schütz³⁾ vorgeschlagen war, kündigt dann am besten den Weg nach links in die Talsohle an. Für die Flächenverluste gibt es zum

³⁾ Siehe «Schweiz. Bauzeitung» vom 10. Dez. 1949.

Glück Kompensationsmöglichkeiten, und gerade die neuen Hotel- und Geschäftsbauten, die frei in die reichlich vorhandenen Grünanlagen gestellt werden, dürften den nötigen Anreiz zur Umgestaltung des Ganzen geben, der dem veralteten Erweiterungsprinzip des offiziellen Projektes gänzlich abgeht.

Basel ist mit dem Streit um die Korrekionsfrage beim Bundesbahnhof unversehens vor eine städtebauliche Gestaltungsfrage ersten Ranges gestellt worden. Will es die Chance einer landschaftlich schönen, nur 350 m langen und den Ankommenden bequem ins Stadttinnere hinunterführenden Bahnhofstrasse wahrnehmen, oder will es sie mit der Ausführung des offiziellen Projektes endgültig verriegeln? Es ist sehr zu hoffen, dass jenseits der Hitze grob geführter Abstimmungskämpfe die kühlere Einsicht der in räumlichen Dingen Urteilsfähigen doch noch durchdringen möge⁴⁾.

⁴⁾ Die Nettokosten der Korrekion inkl. Tiefbauarbeiten belaufen sich auf 12 Millionen Franken.



Abb. 21. Bern: Standortverlagerung des Bahnhofs in den Jahren 1857, 1858, 1860.

Bern*)

Die Entwicklung der Bahnlinien in Bern vollzog sich recht einfach. Es lag auf der Hand, dass die neue Bundeshauptstadt an der grossen Ost-West-Transversale Bodensee—Genfersee liegen musste. Die topographische Formation liess für eine Bahntangente nur eine Möglichkeit zu: den Streifen zwischen Bollwerk und der davor sich erhebenden grossen Schanze. Er liegt auf gleichem Niveau wie die Altstadt und wie das gegenüberliegende Lorraineplateau. Die Brückenstelle über die Aare ergab sich also ganz eindeutig. Die Entwicklung rückte ab 1857 von Osten nach Westen vor. Vom provisorischen Bahnhof auf dem Wylerfeld setzte man nach der Fertigstellung der Aarebrücke 1858 an den Westrand der Stadt über und legte — seltsame Ironie — den zweiten provisorischen Bahnhof just an die Stelle, um die in den letzten Jahren erneut so heftig gestritten wurde, die Villette (Abb. 21). Es folgte schon zwei Jahre darauf ein seltsamer Rückschritt, der für Berns Eisenbahngeschichte weittragende Folgen haben sollte. Zu Beginn der sechziger Jahre, die auch in Basel Fragwürdiges stifteten, weihte man den Kopfbahnhof zwischen Heiliggeistkirche

und Burgerspital ein, dessen nördliche Hälfte noch heute besteht. Die 550 m Distanz vom alten Stadt- ausgang im Westen bis zum provisorischen Bahnhof an der Laupenstrasse erschienen den damals Verantwortlichen zu weit. Und doch, es waren nur 100 Meter mehr als in der selben Zeitperiode mit mehr Glück von den Zürichern riskiert wurden, indem sie den Bahnhof an seiner ursprünglichen Stelle liessen und die neue Geschäftsstrasse bis zum Rennwegtor bauten. Die Strecke Villettebahnhof—Zeitglockenturm wäre genau dieselbe gewesen, wie die Strecken Zürcher Hauptbahnhof—Paradeplatz.

90 Jahre später ist natürlich gut reden, aber das wird man doch feststellen dürfen, dass etwas mehr Wagemut der damaligen Berner den Nachkommen viel Sorgen und viel Ausgaben erspart hätten. Die Voraussetzungen für eine unbehinderte Weiterentwicklung des Bahnhofes wie für eine natürliche Ausweitung der Geschäftsstadt in westlicher Richtung, wären am Platze des zweiten provisorischen Bahnhofes vorzüglich gewesen. Da die Laupenstrasse sicher beibehalten worden wäre, hätte der Bahnhof wohl oder übel nach Norden in den Berg (Finkenhübel) hineinwachsen müssen. Die städtebaulichen Schwierigkeiten, — sie sind noch zu zeigen — die sich heute einer Verlegung in die Villette entgegenstellen, wären also gar nicht aufge-

*) Siehe auch «Schweiz. Bauzeitung» vom 29. Juli 1950, S. 401 und 405.

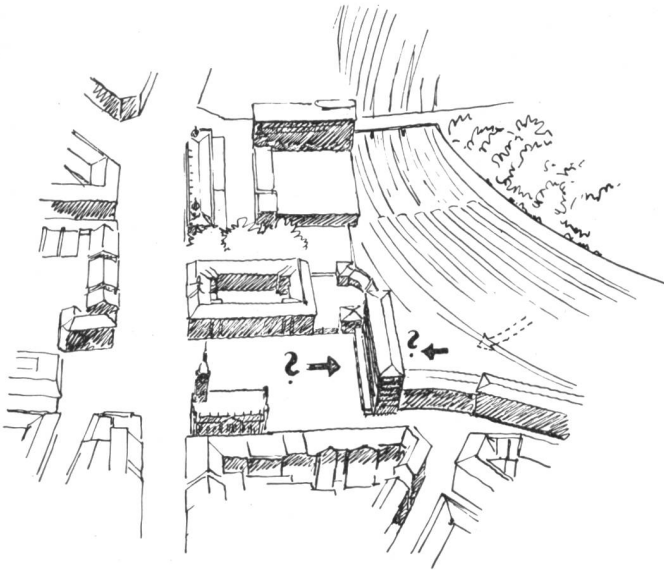


Abb. 23. Bern: Neuer Bahnhofplatz mit Querstellung des hohen Traktes als Abschluss (gemäss 2., 3. und 4. Preis des Wettbewerbes 1950).

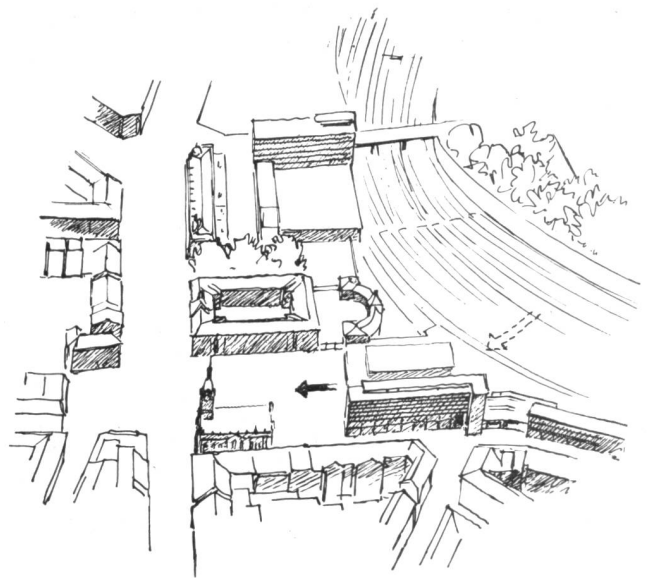


Abb. 24. Bern: Neuer Bahnhofplatz mit Hochblock parallel zur Schweizerhoffront.

hätte, wurde zwar 1947 durch eine Variante ersetzt, welche Ein- und Ausgang auf die der Stadt zugewendete Seite des Aufnahmegebäudes legte (Abb. 22). Aber auch so wäre eine räumlich zwingende Beziehung mit der Stammader Laupenstrasse—Bubenbergrplatz—Spitalgasse trotz aller raffinierten Verkehrsortierung nicht zustande gekommen. Man könnte nur auf ziemlich steiler Rampe schräg zu ihr hinauf gelangen, am Suvahaus vorbei, das sich als Begrüssungsbau wenig eignet. Auch die von der Berner Studienkommission vorgeschlagene Umleitung der Laupenstrasse um das in der jetzigen Strassenachse projektierte Aufnahmegebäude hätte dem Geburtsfehler des mangelnden Raumes zwischen Laupenstrasse und Bahnanlage nicht abgeholfen. Nur ein entschiedener Raumgewinn in den überbauten Hang des Finkenhubels hinein hätte dieser Projektidee den Weg ebnen können. Davor aber scheint man der hohen Kosten wegen zurückgeschreckt zu sein, und wir haben hierin wohl den tieferen Grund zu sehen, weshalb der mit so viel persönlichen Opfern unternommene Versuch scheitern musste. Denn mit einer städtebaulich vollwertigen Konzeption wäre trotz der hohen Mehrkosten für chirurgische Eingriffe doch wohl mehr auszurichten gewesen.

Wenden wir uns nun aber der nüchternen Realität zu. Es steht heute, nachdem die Expertise Boutet, Walther, Miescher «über den zukünftigen Standort des Bahnhofes Bern» und das Resultat des eben durchgeführten Wettbewerbes gesprochen haben, fest, dass man am jetzigen Platz bleibt. Zum «Wie» seien jedoch einige Bemerkungen erlaubt.

Die Expertise hatte festgestellt, dass aus betriebstechnischen und eisenbahntechnischen Gründen eine Verlegung des Personenbahnhofes nicht notwendig sei und zugunsten des bisherigen Standortes Argumente in die Wagschale gelegt, die uns in un-

serem Zusammenhang besonders interessieren. Es wurde in gründlichen Ausführungen geltend gemacht, eine City wolle nicht gross sein, sie gehorche dem ökonomischen Prinzip: mit wenig Zeitverlust viel erledigen. Schon diese Ueberlegung zeige, «dass der Bahnhof, diese Nahtstelle des Fernverkehrs mit dem Stadtverkehr, möglichst nahe am Zentrum liegen muss, weil der ankommende Reisende nicht noch mit einem langen Weg in die Stadt Zeit verlieren will». Für die Bewältigung des städtischen Verkehrs sei eine radiale Linienführung aller Verkehrsmittel mit einem einzigen zentralen Schnittpunkt das Beste. Wenn dieser Schnittpunkt mit dem Geschäftszentrum zusammenfalle, könne man von einer idealen Lösung sprechen. Daraus wurde gefolgert, dass — einige Verkehrsverbesserungen vorausgesetzt — die jetzige Lage des Bahnhofes aus der Perspektive der Stadt Bern einer Verlegung in die Vilette vorzuziehen sei.

Dieser Entscheid soll hier nicht angezweifelt werden. Die Wahl zwischen nur zwei Möglichkeiten musste nach Lage der Dinge so fallen. Aber die Frage darf aufgeworfen werden, ob das Facit des Wettbewerbes den Entscheid folgerichtig auswertet. In der Expertise wird von einer möglichen Ausdehnung des Geschäftszentrums nach Westen gesprochen, die den bestehenden Bahnhof noch besser ins Zentrum rücken liesse. Handelt es sich aber um ein Zentrum? Ist es nicht eher eine Mittelzone in einem recht schmalen Streifen, der nördlich durch die Bahn, südlich durch die Bundesgasse begrenzt ist, eine ähnliche Situation also im Prinzip wie im schmalen Talgrund von St. Gallen. Dort lässt der Ankömmling, entgegen dem Sprachgebrauch, alles übrige — und es ist recht viel — rechts liegen und wendet sich zur Linken, denn links liegt das alte Zentrum und dort gibt's nun einmal mehr zu sehen, zu kaufen, zu geschäften. Im Berner Fall liegt zur Rechten das un-

berührbare Burgerspital und dehnt sich der breite, für Läden wenig geeignete Bubenbergplatz gegen Quartierschliessungsstrassen, die ebensogut in Oerlikon oder sonstwo liegen könnten. Wer Bern von der Bahn aus zu Fuss besucht, und das sind viel eher die Auswärtigen, als die in den westlichen und südlichen Verwaltungsbezirken Arbeitenden, will aber das einmalige alte Bern haben. Das liegt ebenfalls zur Linken. Die zentrale Lage mag für den Fahrverkehr zutreffen, für den Fussgängerverkehr jedoch wird es bei der jetzigen Kopflage des Bahnhofs bleiben. Das aber bedeutet, dass, falls Bern weiter wachsen sollte, der Fussgängerverkehr nicht auf eine grössere Fläche verteilt wird, sondern sich im alten Kern weiter verdichtet. Selbstverständlich wird damit auch der öffentliche und private Fahrverkehr in der Altstadt weiter zunehmen. Die Experten scheinen sich dessen bewusst gewesen zu sein, denn sie begutachteten die kurz zuvor aufgetauchte Idee eines Unterpflastertrams, d. h. einer unteren Ebene für den öffentlichen Nahverkehr, günstig.

In diesem Zusammenhang trägt ein Rückblick auf die Villetteprojekte zur weiteren Klärung bei. Jenes Gebiet, das nun vom Fremden weniger beachtet zur Rechten liegen bleibt, wäre in das Spannungsfeld zwischen Bahnhof und bestehendem Geschäftszentrum gerückt. Dann hätte eine dem Wachstum der Stadt entsprechende Ausweitung der Geschäftsstadt zustandekommen können.

Entgegen den Experten, beurteilte die Jury des Wettbewerbs die Weiterentwicklung des Innerstadtverkehrs recht optimistisch. Sie empfahl lediglich, die Möglichkeit eines späteren Zwei-Ebenen-Umbaus in der Umgebung des Bahnhofs offen zu lassen. Eine unterirdische Strassenbahn werde in letzter Linie in Frage kommen. Hierbei stützte sich die Jury hauptsächlich auf die auch hier vertretenen räumlichen Erwägungen. Das alte Bern, dieses unvergleichliche räumliche Kunstwerk, soll aus der Strasse heraus gesehen und erlebt werden, daher ist die ebenerdige Einführung vom Bahnhof her das Gegebene. Dem kann man nur beistimmen. Man kann sich nun aber fragen, ob das supponierte Unterpflastertram auf der 530 m langen, d. h. fünf Gehminuten in Anspruch nehmenden Strecke Bahnhof—Zeitglockenturm, der kurzen Hauptader der gesamten eigentlichen Geschäftsstadt, überhaupt von dem Stadtbesucher benützt wird, den man als optisch empfänglich im Auge hat. Doch wohl kaum. Das hiesse die Anziehungskraft der Berner Lauben verkennen. Das Unterpflasternetz hätte ganz andere Aufgaben. Es verbände aufs schnellste die vier grossen Wohnquartiere Kirchenfeld, Mattenhof, Länggasse und Breitenrain miteinander und zwar unter der Geschäftsstadt hindurch, die mit ihrer Kuppenlage direkt zu dieser technischen Erleichterung einladet. Es ist ein schlechter Trost, dass

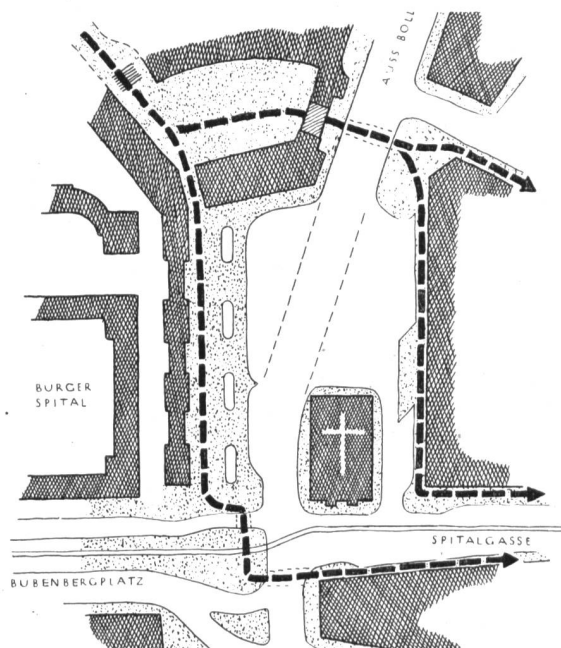
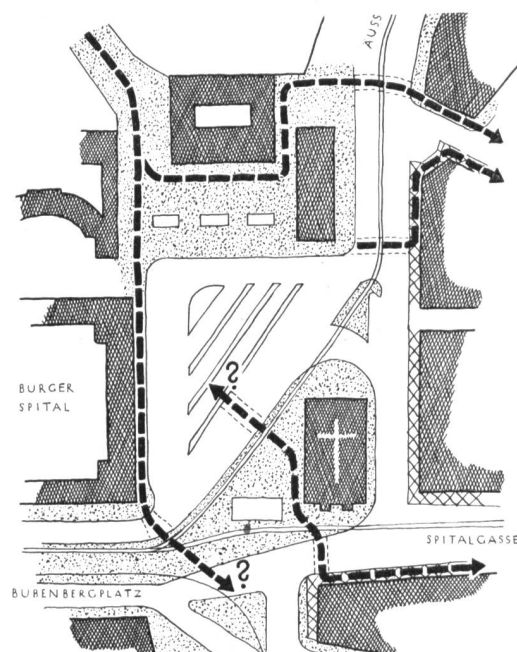
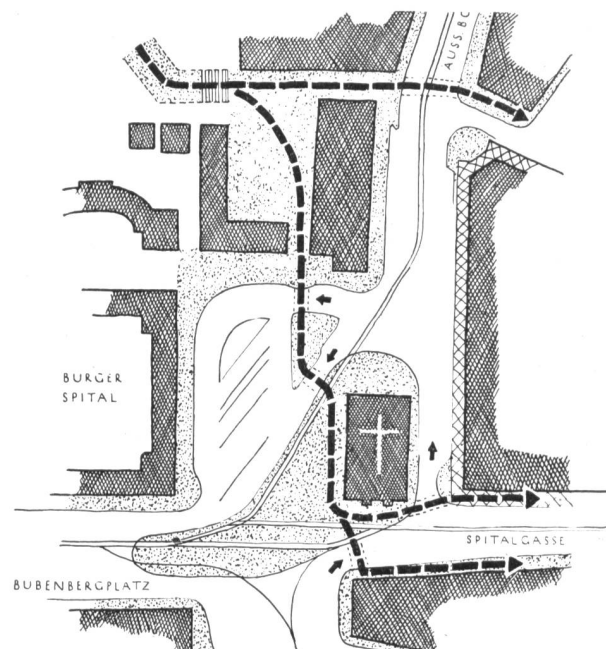


Abb. 25 (oben). Wettbewerb 1950: Fussgängerwege im erstprämiierten Projekt.

Abb. 26 (Mitte). Wettbewerb 1950: Fussgängerwege im drittprämiierten Projekt.

Abb. 27 (unten). Wettbewerb 1950: Fussgängerwege im Projekt Philipp Bridel und H. W. Thommen.

man an eine allmähliche Umstellung auf Busbetrieb denkt. Zwar ginge es an den schlimmsten Ecken etwas flüssiger zu als bei dem jetzt auf längere Zeit sanktionierten Trambetrieb, aber auch mit schienenfreien Grossfahrzeugen würde man dort wenig Freude erleben. Konsequenter wäre es doch wohl, von Anfang an in der, gemessen an Gesamt-Bern, recht kleinen Geschäftsstadt, die augenscheinlich der Ueberfüllung nicht mehr fern ist, diese für das Fussgängerpublikum wohltätige Verkehrsteilung durchzuführen. Es liesse sich dann eher ein erstrebenswertes Fernziel erreichen: die Marktgasse als reine Fussgängerstrasse.

Das Studium des Wettbewerbsergebnisses wirft auch im rein räumlichen Bereich Fragen auf, die hieher gehören. Da ist zunächst die sehr wichtige Angelegenheit des räumlichen Ineinandergreifens von Bahnanlage und Stadt. Das Raumprogramm für die Aufnahme- und Dienstgebäudegruppe am Bollwerk war aus verständlichen Gründen belastet mit dem dringlichen Wunsch rationellster wirtschaftlicher Ausnützung. Damit war die wichtige Frage aufgeworfen, wie ein hoher Bau trakt an dieser empfindlichen Stelle zu situieren sei. Die Jury empfahl trotz der ausgezeichneten Massengruppierung des

erstprämiierten Projektes, welche freilich mit Hochhäusern an sonderbarem Ort erkauft ist, eine Querstellung des hohen Traktes als Platzabschluss, wie sie die mit dem zweiten, dritten und vierten Preis prämierten Arbeiten zeigen. Das Projekt Bosshard, Mätzener, Trachsel, Wasserfallen und auch andere Projekte halten jedoch bewusst gerade dort die Baumassen niedrig, wo das Hin und Her zwischen Geleiseperrons und dem zur Stadt sich öffnenden Platz pulsiert. Auf diese Weise kommt sinnfälliger Ausdruck, wo es zu den Geleisen geht. Raumkunst besteht schliesslich in einem Deutlichmachen der inneren Vorgänge. Die empfohlenen hohen Platzabschlüsse jedoch verbarrikadieren die Bahn. Kein Mensch vermutet hinter ihnen die Möglichkeit, ins Weite zu gelangen, viel eher denkt der Unbefangene, ein Geschäftshaus vor sich zu haben. Die Abbildungen 23, 24 und 28 mögen diese räumlichen Gedankengänge besser illustrieren als Worte. Es geht um Zusammenhänge, die für das Berner Stadtbild wichtig sind. Abbildung 23, welche parallel zur Schweizerhof-Front stehende Hochblöcke der SBB und der Postverwaltung zeigt, scheint mir zu demonstrieren, dass diese Stellung auch besser der alten Struktur der Stadt mit ihren

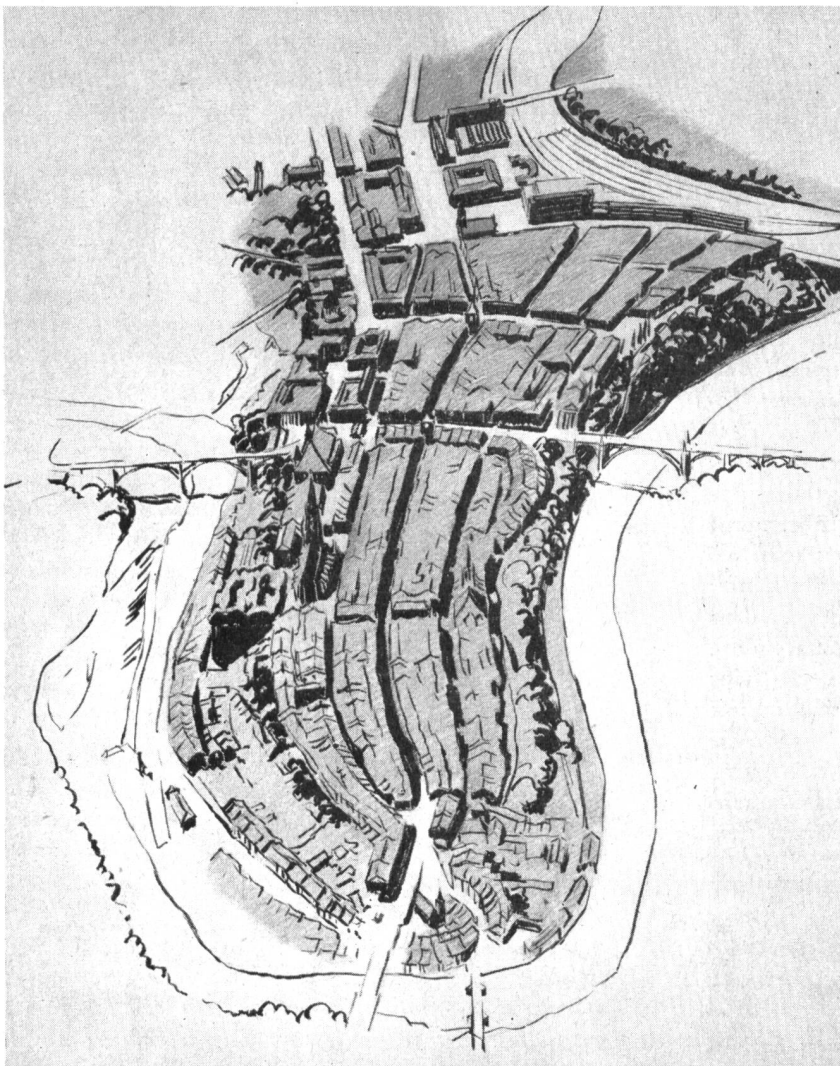


Abb. 28. Flugbildskizze von Bern: Stellung des neuen Bahnhofplatzes mit längsgestelltem Hochbau in Beziehung zur Altstadt und deren Strassenführung.

Quergürteln entspricht und — nebenbei — der grossen Schanze und der Universität besser Luft und Durchblick verschafft. Wenn man schon solche Ehrfurcht vor dem nicht erstklassigen Baudenkmal der Heiliggeistkirche hat — die Berner mögen mir diesen faux pas verzeihen — so wäre es wohl besser, eine stärkere Ausnützung durch Einbeziehen des äusserlich nicht zu verändernden Burgerspitals zu suchen — dafür um Verzeihung zu bitten, besteht wohl noch mehr Anlass — und längs des Bollwerks nur so hoch zu bauen, wie es das erstprämierte Projekt vorsieht.

Eine Ueberlegung noch zum Thema Fussgängerwege vom Bahnhof zur Geschäftsstadt. Das erstprämierte Projekt hat verkehrstechnisch gut überlegte, verhältnismässig gefahrlose und bequeme Wege (Abb. 25). Auf dem Weg zur Spitalgasse sind nur Einbahnstrassen zu überqueren. Räumlich gesehen, ist die Führung der Fussgänger unmittelbar an der Heiliggeistkirche vorbei aber unschön. Der Stadteingang wird durch die ernst und schwer mitten in einer grossen Verkehrsinsel stehende Kirche verdeckt. Von den vielen Projekten, die den Ankömmling über unendliche Verkehrsinseln und Bus-Perrens stolpern lassen, bis er endlich in die Spitalgasse findet (Abb. 26) ist hier nicht zu reden, wohl aber von einer räumlich schönen Führung des Fussgängerverkehrs, dem Projekt Bridel-Thommen (Abb. 27). Hier bleibt man am Rande des Raums und begreift ihn, begreift auch, je weiter man zum Bubenbergplatz vorrückt, wo der Haupteingang zur Stadt liegt und kommt noch obendrein annehmbar in die Spitalgasse hinüber.

Man darf nun gespannt sein, ob sich die heikle, durch allerhand Unberührbares präjudizierte und erschwerte städtebauliche Aufgabe, die mit dem

Neubau des Bahnhofs und der Post aufgeworfen ist, wirklich so lösen lässt, dass man den Situierungskompromiss nicht spürt.

*

Rückblickend sei noch versucht, das Gemeinsame und Spezielle der in den drei besprochenen Städten aktuellen Aufgaben kurz zusammenzufassen, wozu die im gleichen Maßstab gezeichneten Darstellungen (Abb. 29) behilflich sind.

Allen gemeinsam ist aus der historischen Situation heraus die Lage des Bahnhofs *neben* der Geschäftsstadt. Die Distanzen zum Schwerpunkt der Geschäftsstadt sind nirgends so gross, dass der Fussgänger streikt.

In *Basel* ist sie am grössten. Dort ist also eine flüssige Führung des Fussgängers und ein möglichst kurzer Weg notwendig. Dann kann sich die jetzt entstehende Lücke schliessen und der Bahnhof zum organischen Endglied der Geschäftsstadt werden.

In *Zürich* wird auch der künftige Bahnhof noch am Rand der Geschäftsstadt liegen. Dort ist weniger die Distanzfrage im Vordergrund als das Problem, den Fussgänger liebevoll und mit räumlichem Verständnis durch den grossen Fahrverkehr des Grossstadtzentrums Bahnhofplatz hindurch oder über ihn hinweg nach der Geschäftsstadt zu lotsen.

In *Bern* gibt es keine Distanzfrage. Dort ist auch der räumliche Kontakt mit der Geschäftsstadt selbstverständlicher, liegt doch der Bahnhof an einem kleinen, intimen Vestibule der Altstadt. Das Bestreben im Strom zunehmender Motorisierung wird also dort wohl sein müssen, das Intime nicht zur Qual werden zu lassen und *beizeiten* sich auf zwei Ebenen einzurichten.

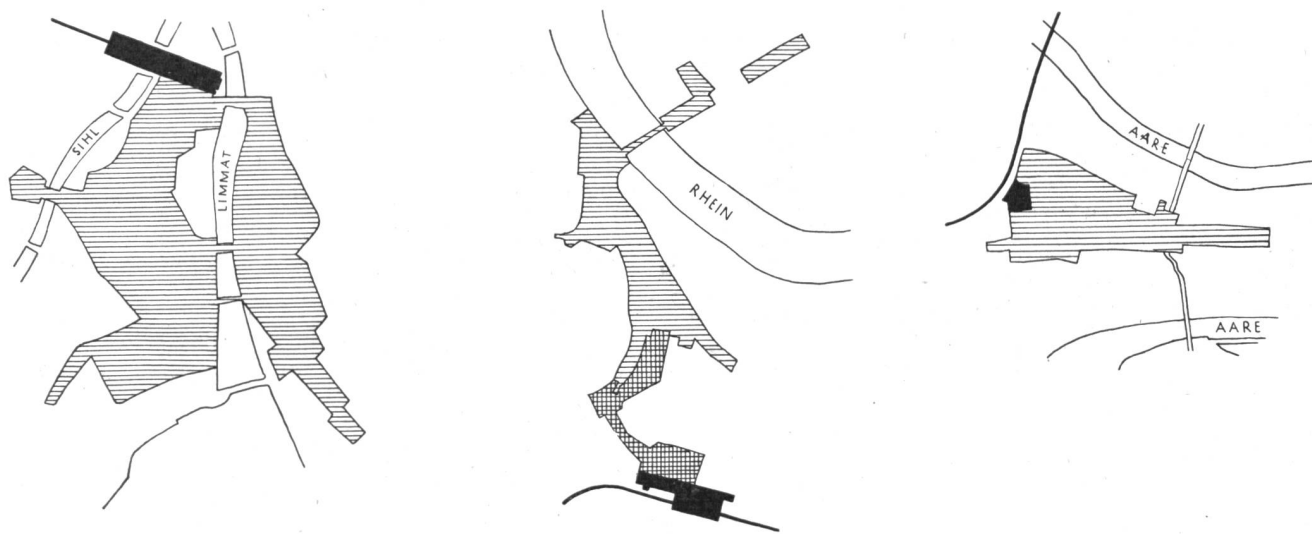


Abb. 29. Die Geschäftsviertel der Städte Zürich, Basel, Bern (schraffierte Fläche) in Beziehung zur Bahnanlage. Die Darstellungen sind im gleichen Maßstab (zirka 1:30 000) gehalten. Kreuzschraffur: Projektierte Geschäftsstadterweiterung.