

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89/90 (1927)
Heft: 13

Inhaltsverzeichnis

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: 14.03.2025

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

INHALT: Zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes Genf-Cornavin. — Bericht über Versuche mit einem Turbinenregler der Firma Escher Wyss & Cie., Zürich. — Abwurf-Apparat „Meteor“ für Flugzeuge. — Neuerungen im mechanischen Aufbau elektrischer Schnellzuglokomotiven. — Korrespondenz. — Nekrologie: O. Christen. — Mitteilungen: Architekturkritik. Die älteste schweizerische Drahtseilbahn. „Linksfrige“ und Bahnhof Enge. Abwanderung französischer Kunstschätze ins Ausland.

Ueber eine ungewöhnliche Brückenmontage. Bauhaus Dessau. Eidgen. Techn. Hochschule. Vereinigung schweizerischer Strassenfachmänner. Elektrifikation der französischen Bahnen. — Wettbewerbe: Concours d'idées pour l'aménagement urbain et l'institution d'une servitude architectonique des constructions aux abords du Palais de Justice de Bruxelles. Wohnhaus für Angestellte des Kantonspitals in Schaffhausen. Altersheim Wädenswil. — Vereinsnachrichten: Basler Ing.- u. Arch.-Verein.

Band 89.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 13

Zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes Genf-Cornavin.

Ein Beitrag zur verkehrstechnischen Platzausbildung.

Vom Herausgeber.

Anlässlich des ersten Wettbewerbs für den Neubau des Bahnhofgebäudes Genf-Cornavin der S. B. B. hat sich erwiesen, dass die in jeder Hinsicht ausgeprägte Unsymmetrie des Bahnhofplatzes als städtebauliche logische Folgerung auch einer unsymmetrischen Fassade des Aufnahmegebäudes ruft. An die Veröffentlichung jenes ersten Ergebnisses anschliessend hatte P. M. das architektonische Problem eingehend erörtert¹⁾; wir wiederholen aus jenem Artikel in Abbildung 1 eine Situations-Skizze. Im Verlauf der weitem Diskussion drang immer stärker die auch von der „S. B. Z.“ vertretene Ansicht durch, man sollte den Hauptakzent des neuen Bahnhofgebäudes mit dem Haupteingang nach links, in die Axe der wichtigsten Zufahrt, der Rue du Montblanc legen, etwa wie beim neuen Stuttgarter Bahnhof. Die Möglichkeit hierzu schufen die S. B. B. im zweiten Wettbewerb, indem für diesen die Unterführung der Rue du Montblanc nach der Rue de Lyon und Montbrillant als etwa 40 m südwestlich (nach links) verschoben anzunehmen war, und nun erschienen Entwürfe mit Haupteingang „links“ neben solchen mit „rechts“, d. h. ungefähr in Gebäudemitte.²⁾ Aus diesem zweiten Wettbewerb wiederholen wir in den Abb. 2 und 3 (S. 168) zunächst die Situationspläne der Entwürfe im 1. und 2. Rang.

Die Bahnverwaltung gab dem für den *innern* Betrieb weitaus zweckmässiger Grundriss mit Eingang etwa in Gebäudemitte (kurz „rechts“ genannt) den Vorzug, weil dabei Buffet und Wartsäle im linken Flügel zu ebener Erde untergebracht werden können; verlegt man aber die Schalterhalle (wie in Abbildung 3) nach links, so werden zwischen Eingang und Ausgang die Gepäck- und Zollräume übermässig gross, während Buffet und Wartsäle in ein Zwischengeschoss über die Gepäck-Aufgabe, also viel weniger zweckmässig zu liegen kämen; u. a. m. Trotzdem wären die S. B. B. geneigt gewesen, unter Umständen dem dringenden Wunsche Genfs nach „Eingang links“ zu entsprechen, sofern nicht dadurch der *äussere* Betrieb auf dem Bahnhofplatz ungünstig beeinflusst würde.

Um hierüber Gewissheit zu erlangen, legte die Generaldirektion der S. B. B. dem Unterzeichneten die Frage zur Begutachtung vor: „Ist nicht aus der Verlegung des Bahnhof-Einganges in die Axe der Rue du Montblanc ein den übrigen Platzverkehr erheblich erschwerender Einfluss zu befürchten.“ — Als Unterlagen standen zur Verfügung eine Anzahl Pläne des Stadterweiterungsamtes Genf, dessen Chef, Architekt Camille Martin, verschiedene Studien zur Neuorganisation des Platzes angefertigt hatte; ferner die tabellarischen Ergebnisse eigens angestellter Verkehrszählungen vom 1. bis 5. September und 1. bis 5. Oktober 1926 über Fussgänger- und Autoverkehr zum und vom Bahnhof, Abfluss der Reisenden nach den verschiedenen Strassen, Frequenz des Tram u. a. m., alles bezogen auf die wichtigsten Vorort- und Fernzüge und zu den Stossverkehrszeiten. Persönliche Beobachtungen an Ort und Stelle ergänzten das Tatsachenmaterial, soweit es die Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit zuließ.

Im folgenden geben wir, mit Erlaubnis der Generaldirektion der S. B. B., die wichtigsten Teile des Gutachtens wieder, in der Meinung, dadurch den Fachkollegen, die sich anderwärts mit solchen Fragen zu befassen haben, vielleicht die eine oder andere Anregung zu vermitteln.

¹⁾ In Band 85, Mai-Juni 1925, insbesondere Seiten 293 bis 297.

²⁾ Band 87, Mai-Juni 1926, samt Nachschrift auf Seite 327.

„Die Verkehrsverhältnisse der Place de Cornavin sind durch die gegebenen Verhältnisse insofern günstig beeinflusst, als der städtische Durchgangsverkehr (auf den Plänen Abb. 4 bis 7 als „trafic urbain“ bezeichnet) sich auf das südwestliche Platzen konzentriert, wogegen der Verkehr zum und vom Bahnhof

(„trafic de la gare“) davon ungestört sich auf der nordwestlichen Längsseite des Platzes abwickeln kann, ungestört auch vom östlichen Durchgangsverkehr, der dem Südstrand des Platzes entlang läuft. Durch die Verlegung der Unterführung der Rue du Montblanc nach der Rue de Lyon und Montbrillant nach links rückt auch der Schwerepunkt des Durchgangs-Verkehrs noch mehr nach links (südwestlich). Im folgenden sind in den Plänen 4 bis 7 die Strassen bezeichnet mit:

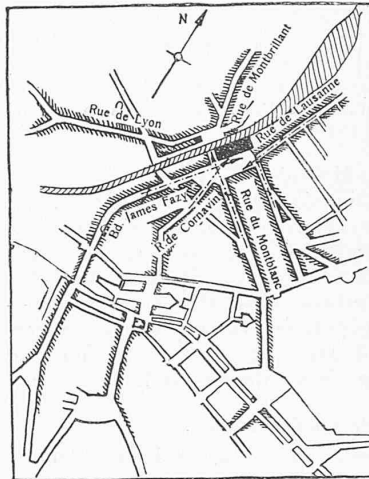


Abb. 1. Situation des Bahnhofs Cornavin mit seinen wichtigsten Zufahrten.

A die nach der Rue des Amis verlegte Unterführung,
 B Boulevard James Fazy, Richtung Plainpalais,
 C Rue de Cornavin, Richtung Ile-Cité,
 D Rue du Montblanc } Richtung Pont du Montblanc und
 E Rue des Alpes } Quai du Montblanc
 F Rue de Lausanne, Richtung Nordost (gesamte Schweiz).

Die vorherrschenden Durchgangsverkehrs-Richtungen sind A—D—A, B—F—B und C—F—C. Eine Besonderheit ist der Landfuhrwerk-Verkehr A—D—A, d. h. Pays de Gex—Genf—Eaux-Vives und umgekehrt, eine weitere Besonderheit der im Stossverkehr Morgens, Mittags und Abends ziemlich lebhaftem Veloverkehr in allen diesen Richtungen über den Platz hinweg.“ —

Die rechnerische Auswertung des zum Teil unvollständigen, bezw. unhomogenen statistischen Zahlenmaterials ergab zunächst, dass von den Bahnreisenden etwa 19% die Strassenbahn benützen, davon rund 13% die Linie Nr. 1, 3,8% die Linie 2, usw. Von den mit der Bahn ankommenden Fussgängern sodann fliessen ab: 33% nach Richtung West (Strassen A + B, vergl. Abb. 4, Seite 166), 48% Gruppe Süd, C + D (davon 32% allein auf Richtung D, Rue du Montblanc), der Rest von 19% benutzt in östlicher Richtung die Strassen E und F. Die Verteilung der Autos ist ähnlich.

„Wir dürfen somit annehmen, dass vom gesamten *Bahnhof-Verkehr* ungefähr $\frac{1}{3}$ auf die Richtung West (A und B, also Gabelung bei J), rund $\frac{1}{5}$ auf Ost (E und F, Gabelung bei L) und ziemlich genau die Hälfte auf den Süden (C und D, Gabelung bei K), auf die Einmündung der Rue du Montblanc und der Rue Cornavin entfallen, endlich dass $\frac{1}{3}$ des Gesamtverkehrs sich auf die Rue du Montblanc allein konzentriert. Ganz ähnlich ist ihre Belastung durch den Tramverkehr, indem von den insgesamt durchschnittlich 98 Tramwagen, die stündlich über den Platz