

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 68 (1950)  
**Heft:** 32

## **Wettbewerbe**

### **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**

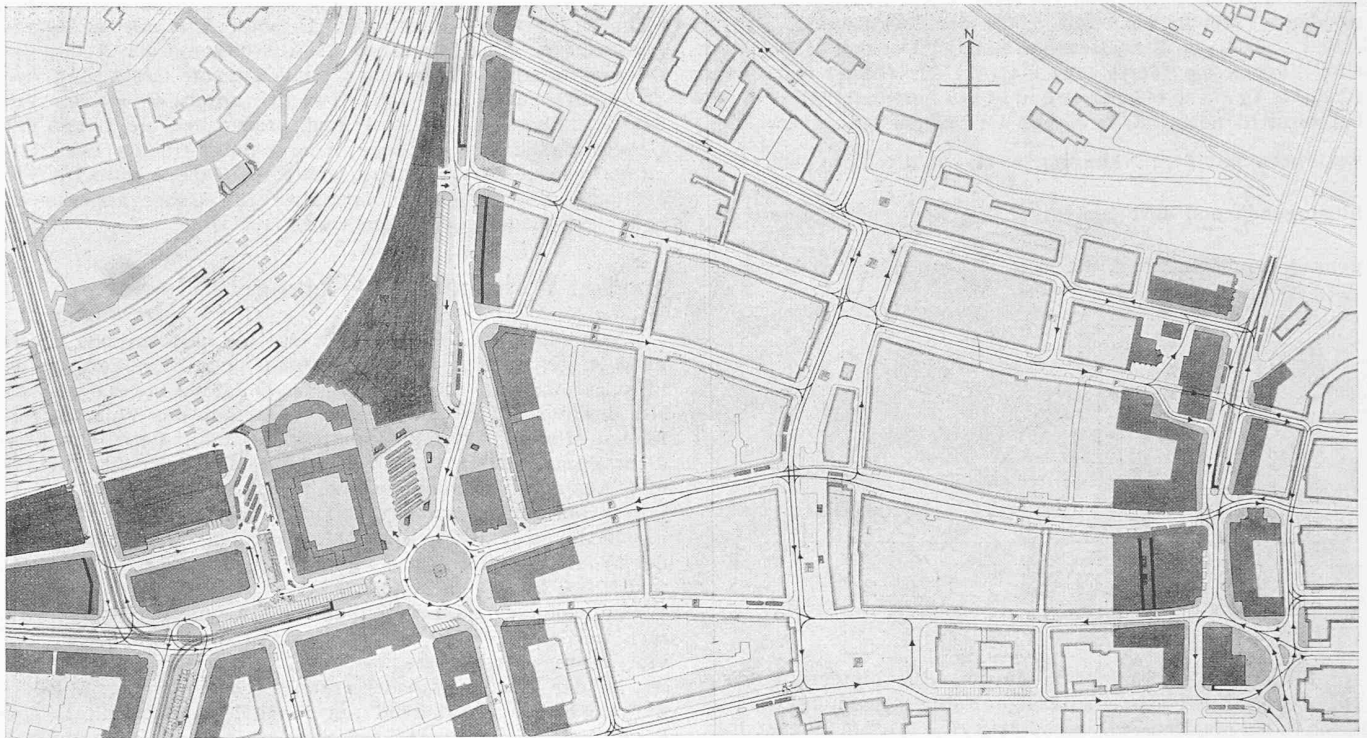
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

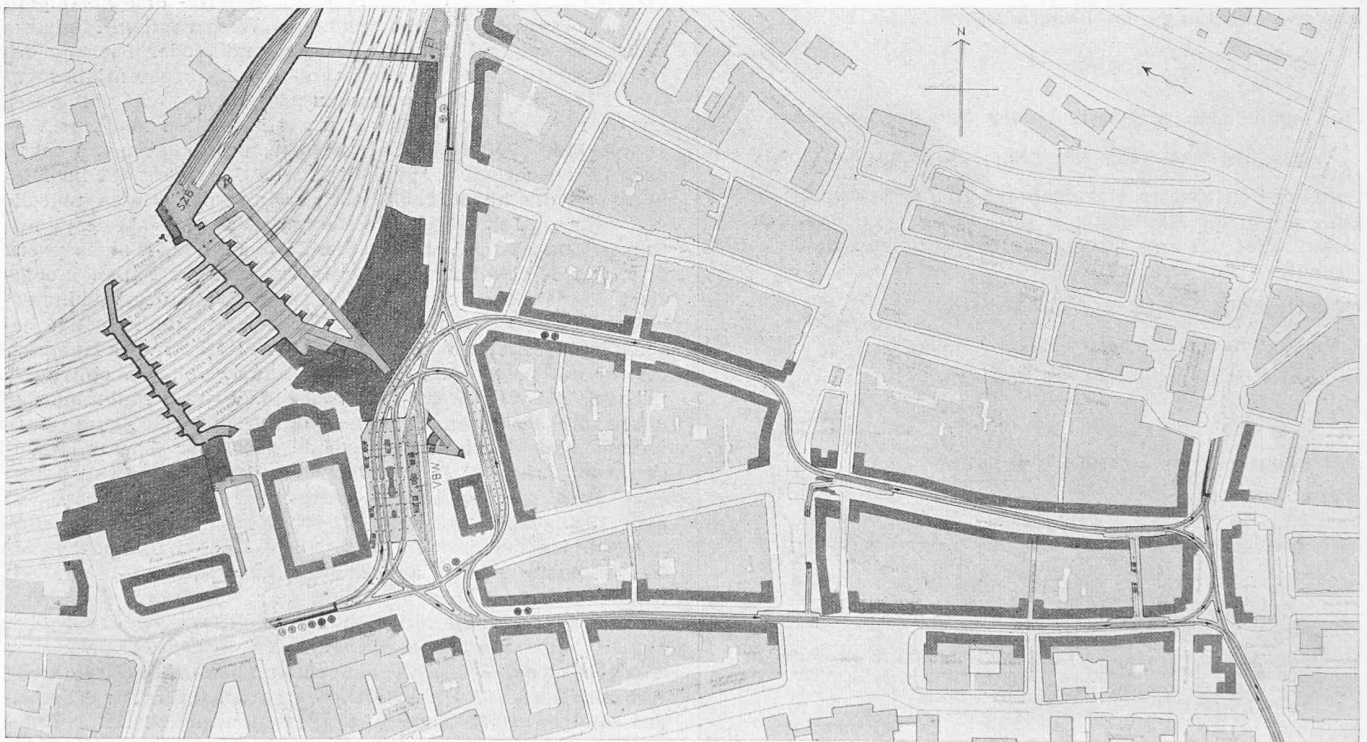
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.04.2025

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



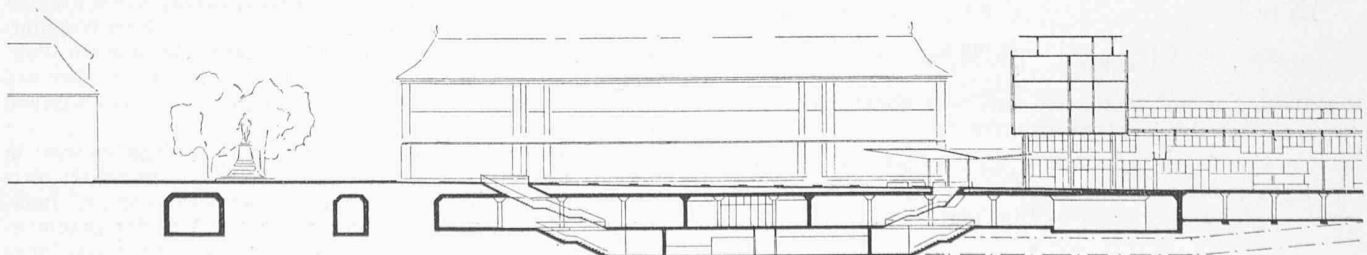
Verkehrsgestaltung in der Innenstadt, Erdgeschoss, Masstab 1:5000

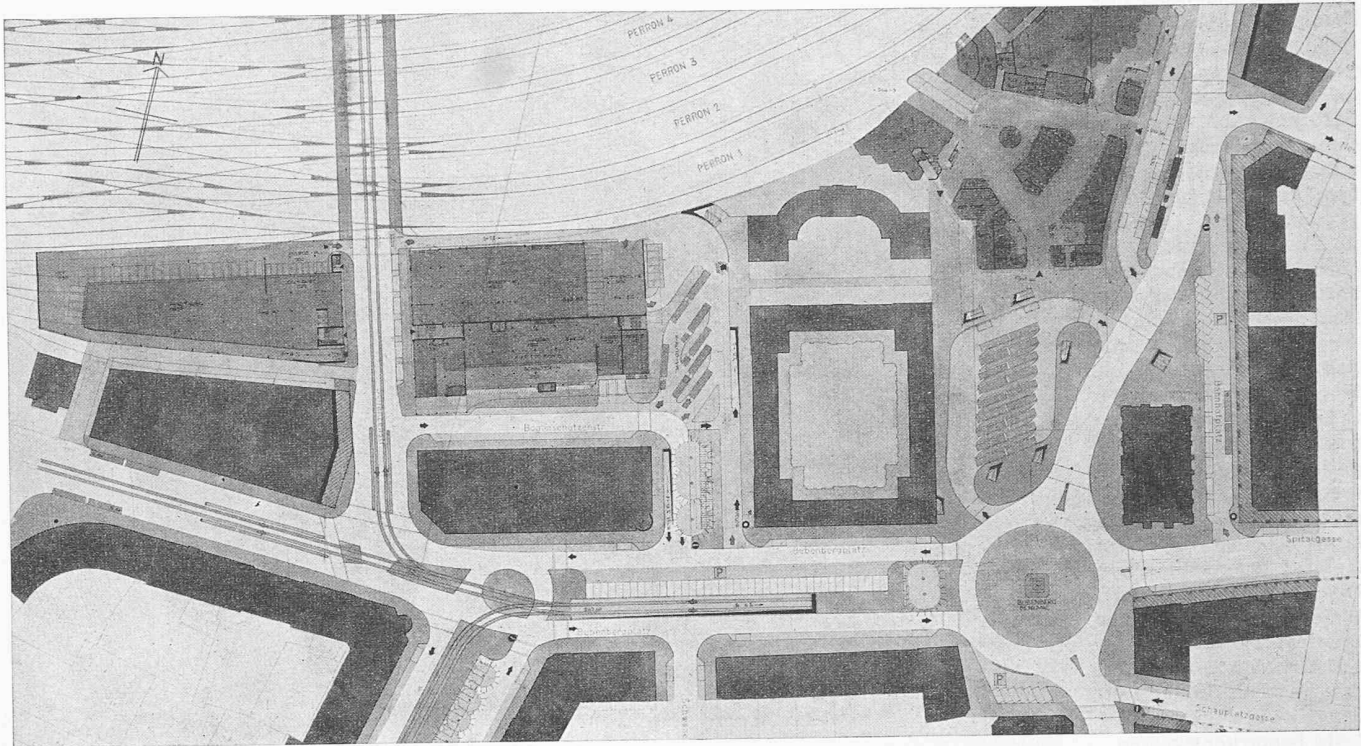


Verkehrsgestaltung in der Innenstadt, Untergeschoss (unterirdisch gelegte Tramlinien), Masstab 1:5000

### Wettbewerb für die Verkehrsgestaltung beim Bahnhof Bern

1. Ankauf (3500 Fr.) Projekt Nr. 49. Verfasser: OTTO SENN, Arch., Basel; Mitarbeiter GEBR. GRUNER, Ing., Basel





Gestaltung des Bahnhof- und Bubenbergplatzes, Masstab 1:2500

**Entwurf Nr. 49**

Vertikallösung mit unterirdischer Führung der Strassenbahn zwischen Bubenbergplatz und Zeitlocken. Die Bebauung längs der trichterförmigen Ausweitung des Bollwerkes wird am Bahnhofplatz in gleicher Höhe abgewinkelt und bildet hier die neue Platzwand. Das Postdienstgebäude liegt hinter dem Frankeblock beidseits der Schanzenstrasse.

**Verkehrsanlagen**

**Strassenbahnen:** Die unterirdische Strassenbahnhaltestelle ist günstig unter dem Bahnhofvorplatz zu den Anlagen der Bahn orientiert. Kreuzungsfreies Umsteigen auf der Haltestelle beim Bahnhof. Die Spaltung der Strassenbahn in zwei einspurige Stränge ist unzweckmässig und erschwert die Orientierung der Benützer. Gefährliche Kreuzungen beim Zeitlocken. Zeitverluste beim Umsteigen durch die Kreuzungsfreiheit. Teilweise zu steile Rampen.

**Bushaltestellen:** Auf dem Bahnhofvorplatz gut zusammengefasst. Unzweckmässige Anordnung der Zu- und Wegfahrten.

**Strassenverkehr:** Zweckmässige Verkehrslösung. Zu schmale Fahrbahnen.

**Fussgänger:** Im allgemeinen gute Regelung des Fussgängerverkehrs. Ungünstige Verbindung zwischen Jurablock und Loebecke.

**Bahnhofvorplatz:** Gut proportioniert und gegliedert.

**Parkplätze:** Zahlreiche Parkierungsflächen an den von der Strassenbahn befreiten Nebenstrassen.

**Post:** Die Verbindung der Postanlagen mit dem Strassensystem ist nicht genügend kreuzungsfrei entwickelt.

**Vorortbahnen:** Ungünstige Lage der SZB unter der Grosse Schanze. Für die Führung Worblentalbahn bis zum Bahnhofplatz besteht kein Bedürfnis.

**Realisierbarkeit:** Die unterirdische Verlegung des Strassenbahnnetzes erfordert grosse Aufwendungen, verlangt umständlichen Bau mit Störungen der übrigen Verkehrsanlagen.

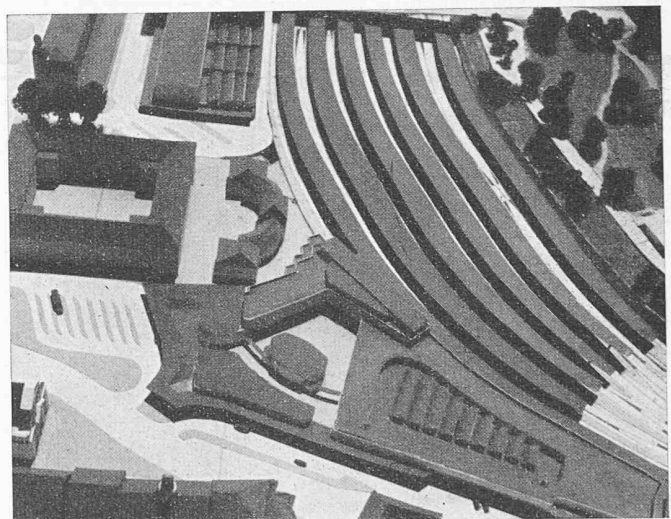
**Städtebauliche Gesichtspunkte**

**Plattform:** Richtige Lage des nördlichen Abschlusses des Bahnhofplatzes.

**Architektonische Gestaltung:** Klare Gruppierung der Baukörper der Post. Flaue Wirkung der akzentlosen Bebauung am Bollwerk und am Bahnhofplatz.

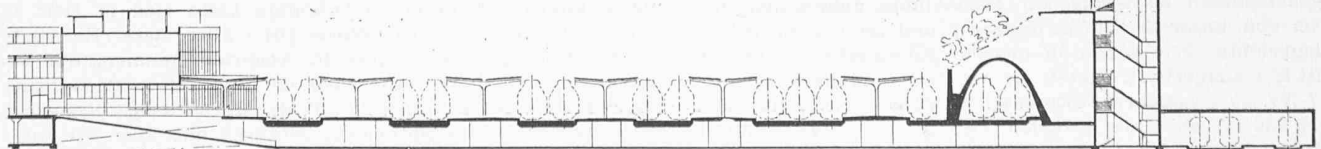
**Innere Durchbildung der Gebäude:** Gute Disposition der Betriebsräume des Aufnahmegebäudes. Gute Dispositionsvorschläge für die Post, Schalterhalle durch Handgepäckanlage verstellt. Schlechte Verbindung der unterirdischen Tramhaltestelle mit der Schalterhalle. Knappe Bemessung der Betriebsräume.

**Eingriffe in die bestehende Bebauung:** Laubeneinbauten beim Bubenbergkino und am Bollwerk.



Modellbild des Bahnhofs mit Einblick in die Bahnhofhalle

Beihilfe (sogenannte «Prime à la Reconstruction») von 500 fFr. je m<sup>2</sup> und durch Wiederankurbelung des Vorkriegsverfahrens für Baukredite, insbesondere durch das zentrale Bankinstitut für Bau- und Hypothekarkredite, den «Crédit Foncier», hofft man, wenigstens die Initiative zur Erstellung von Eigenheimen beleben zu können, denen der Durchschnittsfranzose immer noch seine Vorliebe zuwendet. Alle Diskussionsredner der Pariser Tagung waren sich darüber einig, dass die verhängnisvollen Folgen einer verfehlten Bau- und Mietpolitik, die sich auf einen Zeitraum von über zehn Jahren erstreckt, jeden Versuch zur Belebung der Neubautätigkeit bis jetzt



Schnitt durch den Bahnhofplatz (Seite 436) und die Gleisanlagen, Masstab 1:1000



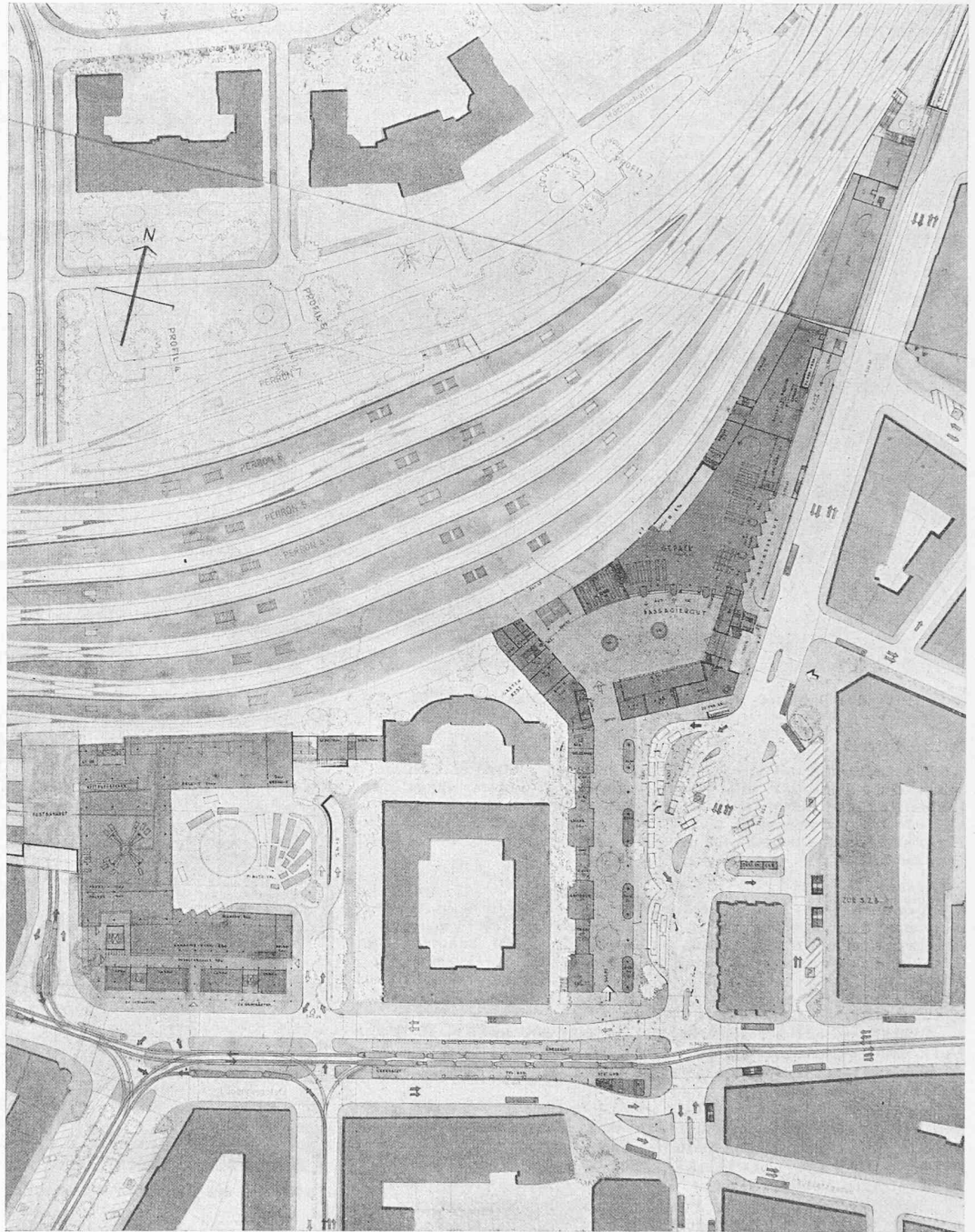
illusorisch machten, insbesondere im wichtigen Gebiet der Mietwohnungen. Diese unheilvollen Rückwirkungen, die sich natürlich auch auf andere Gebiete erstrecken (Lähmung der Umsätze in Möbeln und Haushaltsgegenständen), wurden in Paris besonders dadurch deutlich, dass namhafte Vertreter des ausländischen Wohnbauwesens (Grossbritannien, Schweden, Italien, Holland) Referate über die in ihren Ländern mit weit besserem Erfolg durchgeführte Neubaupolitik erstatteten. Auch die Bemühungen Westdeutschlands wurden in einem Referat des technischen Direktors des CNAH, Simon, auf Grund seiner Studienreise in die grösseren rheinischen Städte prägnant umrissen. Leider fehlt es an Raum, auf die bemerkenswerten Wiederaufbaubestrebungen auf Grund systematischer Selbstfinanzierung durch die Geschädigten einzugehen, wie sie insbesondere aus einem Referat des lothringischen Generalrats-Mitglieds de Maud'huy hervorgingen.

Was Bautechniker und Architekten zu diesem schwierigen und bisher betrüblichen Kapitel des französischen Wohnungsneubaues zu sagen hatten, ging aus zwei Sonderreferaten von Bauunternehmer Rouzaud (Paris) «La Méthode Industrielle appliquée au Bâtiment» und von Architekt Lopez (Paris) «Conceptions nouvelles pour la réalisation des travaux de construction» hervor. Die Tagung schloss mit einer Rede von Minister Petit, die immerhin optimistischere Ausblicke

auf die kommenden Jahre eröffnete, dabei aber nicht mit Unrecht betonte, dass das Problem des Wohnungsbaues letzten Endes auch ein Problem der Erziehung des Durchschnittsfranzosen und insbesondere des Arbeiters und Bauern zum Verständnis für Wohnkomfort und Wohnungshygiene sei. In der Tat — und das scheint uns die Quintessenz des

ganzen französischen Wohnungsproblems zu sein — gibt der französische Festbesoldete bisher nur etwa 2 bis 3 % seines Einkommens für Wohnungsaufwand aus, während in Deutschland und in vielen Ländern Europas 10 bis 15 %, in der Schweiz sogar bis 25 % des Einkommens auf die Wohnung verwendet werden.

Dr. Walter Bing, Paris



Gestaltung des Bahnhof- und Bubenbergplatzes, Masstab 1:2500

Ankauf (3000 Fr.) Projekt Nr. 32. Verfasser: PHILIPP BRIDEL, Dipl. Arch., Zürich, H. W. THOMMEN, lic. rer. pol., Zürich

## Wettbewerb für die Verkehrsgestaltung in der Innenstadt in Verbindung mit den Bahn- und Postgebäuden in Bern

In den beiden vorangehenden Heften sind die mit Preisen ausgezeichneten Entwürfe zur Darstellung gekommen, begleitet von unserem Einführungstext und dem Bericht des Preisgerichts. Wie schon in unserm Kommentar (Heft 30, S. 404 ff.) ausgeführt, bietet der als erster angekaufte Entwurf Nr. 49 besonderes Interesse, so dass wir ihn auf den Seiten 436/437 ebenfalls abbilden. Das zu seinem Verständnis Nötige wurde auf S. 404 ff. bereits ausgeführt; die Beurteilung durch das Preisgericht steht auf S. 437.

DK 656.21:711.4(494.24) Schluss von Seite 423

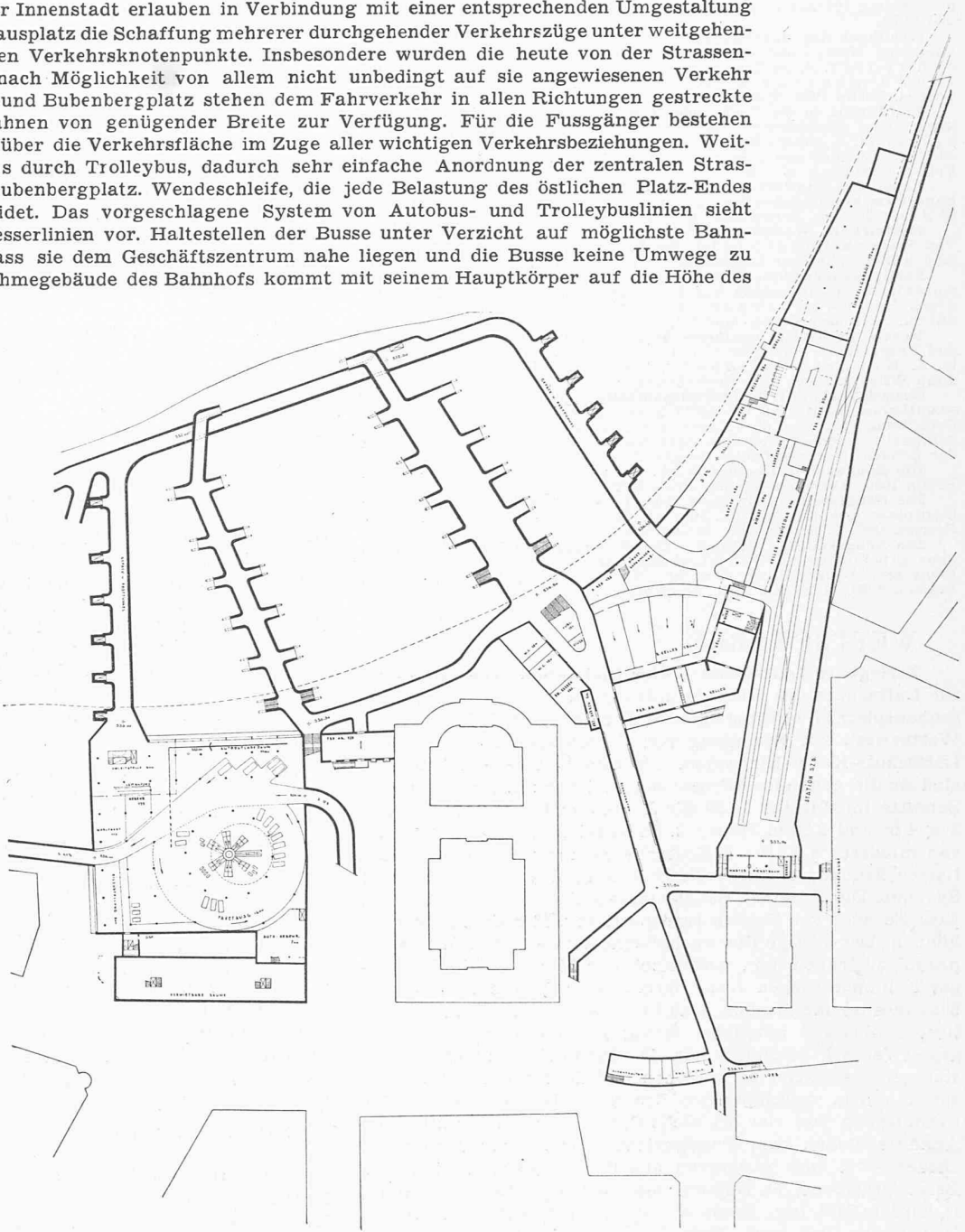
Ausser diesem Entwurf wurden noch weitere zwölf Entwürfe angekauft, deren vollständige Liste sich in Heft 20 auf Seite 276 findet. Die Wiedergabe aller dieser Entwürfe würde leider allzuviel Raum in Anspruch nehmen. Wir beschränken uns daher auf einen der drei im zweiten Rang angekauften, den Entwurf Nr. 32, der durch das Preisgericht keine ausführliche Besprechung erfahren hat, aber wie folgt charakterisiert werden kann: Bewusster Verzicht auf Strassenunterführungen und unterirdische Strassenbahn. Die zahl-

reichen Parallelstrassen der Innenstadt erlauben in Verbindung mit einer entsprechenden Umgestaltung von Kasinoplatz und Kornhausplatz die Schaffung mehrerer durchgehender Verkehrszüge unter weitgehender Entlastung der heutigen Verkehrsknotenpunkte. Insbesondere wurden die heute von der Strassenbahn benützten Strassen nach Möglichkeit von allem nicht unbedingt auf sie angewiesenen Verkehr befreit. Auf Bahnhofplatz und Bubenbergplatz stehen dem Fahrverkehr in allen Richtungen gestreckte und übersichtliche Fahrbahnen von genügender Breite zur Verfügung. Für die Fussgänger bestehen überall kurze Uebergänge über die Verkehrsfläche im Zuge aller wichtigen Verkehrsbeziehungen. Weitgehender Ersatz des Trams durch Trolleybus, dadurch sehr einfache Anordnung der zentralen Strassenbahnstation auf dem Bubenbergplatz. Wendeschleife, die jede Belastung des östlichen Platz-Endes durch die Manöver vermeidet. Das vorgeschlagene System von Autobus- und Trolleybuslinien sieht nach Möglichkeit Durchmesserlinien vor. Haltestellen der Busse unter Verzicht auf möglichste Bahnhofnähe so angeordnet, dass sie dem Geschäftszentrum nahe liegen und die Busse keine Umwege zu machen haben. Das Aufnahmegebäude des Bahnhofs kommt mit seinem Hauptkörper auf die Höhe des Kapellentraktes des Burgerspitals zu liegen und deutet durch eine leichte Abdrehung seiner Fassade den Zusammenhang zwischen Bahnhofplatz und Bollwerk an. Eingang durch leichte turmartige Erhöhung der Gebäudegruppe betont, Gebäudefront längs Bollwerk durch leicht vorspringende Treppenhausrisalite gegliedert. Ein niedriger und flacher Vorbau von ausgesprochen pavillonartigem Charakter schiebt sich bis in die Flucht des Burgerspitals vor. Dadurch wird der Haupteingang des Bahnhofs in grösste Nähe des städtischen Verkehrszentrums und insbesondere der Strassenbahnstation gebracht und eine eindeutige Beziehung zwischen Bahn und Stadt geschaffen. Die Anordnung aller nicht unmittelbar zum Bahnbetrieb gehörenden Ladengeschäfte und Verkehrsdienste in diesem

Vorbau entlastet das Raumprogramm für das eigentliche Aufnahmegebäude. Dies erlaubt eine klare Grundrissgestaltung für das letztgenannte, in welchem sich sämtliche dem Publikum dienenden Räumlichkeiten einschliesslich der Gepäckschalter und der eigentlichen Durchgangsbuffets II. und III. Klasse übersichtlich und leicht zugänglich um eine zentrale Verkehrshalle gruppieren. Ein Nebenausgang des Bahnhofs nach Bollwerk und Neuengasse entlastet den Bahnhof- und den Bubenbergplatz weitgehend von allem Verkehr nach grossen Teilen der Innenstadt und der Ausenquartiere. Die der Post dienenden Bauten liegen westlich des Burgerspitals und können in zwei Etappen errichtet werden: Erste Etappe an der Schanzenstrasse, zweite Etappe Neubau an Stelle des Franckeblocks. Die Schalterhalle kommt dabei auf die Rückseite des Erdgeschosses zu liegen, während die Platzfront weiterhin durchgehend für Geschäftszwecke verfügbar bleibt.

\*

In den einleitenden Ausführungen wurde auf den ersten Wettbewerb zu einem Bebauungsplan für Bahnhof- und Bubenbergplatz aus dem Jahre 1929 hingewiesen, im besondern auf die Stelle im Bericht des Preisgerichts, an der das Niederlegen des Burgerspitals als wünschenswert bezeichnet wird (Seite 403, Spalte links, Mitte). Es muss in diesem Zusammenhang festgestellt werden, dass damals die Transitpost mit Telephon, der überdeckte Hof westlich davon, das an den 1. Perron angrenzende Postdienstgebäude, die Kreispostdirektion



Entwurf Nr. 32. Untergeschoss der Bahnhof- und Postgebäude mit Station SZB, 1:2500

und das nördlich angrenzende Gebäude (s. Lageplan des heutigen Zustandes auf S. 399) nicht angetastet werden durften und dass diese Eingrenzung die Preisrichter zu der zitierten Meinungsäusserung veranlasst hat.

## LITERATUR

### Neuerscheinungen:

**Abhandlungen der Internat. Vereinigung für Brückenbau und Hochbau.** Neunter Band, 1949. Herausgegeben vom Generalsekretariat in Zürich. 494 S. mit Abb. Zürich, Kommissionsverlag für den Buchhandel Verlag Leemann. Preis kart. 45 Fr.

**Matrizen.** Eine Darstellung für Ingenieure. Von Dr.-Ing. Rudolf Zurmühl. 427 S. mit 25 Abb. Berlin/Göttingen/Heidelberg 1950, Springer-Verlag. Preis geb. DM 25.50.

**Problèmes d'organisation de l'entreprise.** Par Maurice Bourquin, Expert-comptable et organisateur-conseil, Prof. à l'Ecole des Hautes Etudes commerciales de l'Université de Lausanne. 196 p. Lausanne 1950, Librairie de l'Université F. Rouge & Cie. S. A. Prix broch. 12 Fr.

**Résolution graphomécanique des problèmes généraux de l'élasticité plane.** Par Ch. Massonet, Professeur à l'Université de Liège. 183 p. avec 55 fig. Extrait du Bulletin du Centre d'Etudes de Recherches et d'Essais scientifiques des Constructions du Génie civil et d'Hydraulique fluviale (Tome IV, 1949).

**Leitfaden der Technischen Wärmelehre, nebst Anwendungsbeispielen.** Von Dr.-Ing. habil. Hugo Richter. 617 S. mit 384 Abb., 1 Dia-