

Zeitschrift: Wohnen
Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger
Band: 24 (1949)
Heft: 4

Artikel: Die Stadt Bern und ihre Verkehrsprobleme
Autor: Strasser, E.E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-102062>

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>

Einladung zur Jahrestagung des Schweiz. Verbandes für Wohnungswesen

Samstag und Sonntag, den 28. und 29. Mai 1949, in Winterthur und Schaffhausen

TAGUNGSPROGRAMM

S A M S T A G

15.00 Uhr: **Generalversammlung** im Volkshaus Winterthur

T r a k t a n d e n :

1. Protokoll der letzten Generalversammlung
2. Jahresbericht 1948
3. Jahresrechnung 1948
4. Wahl des Zentralvorstandes
5. Wahl der Rechnungsrevisoren
6. Anträge von Sektionen und Mitgliedern
7. Allfälliges

Anschließend Besichtigung der Wohnkolonie «Mattenbach».

S O N N T A G

Besichtigung von Wohnkolonien in Schaffhausen

Gemeinsames Mittagessen

Besichtigung des Museums zu Allerheiligen (Rembrandt-Ausstellung)

Das nähere Programm und die allgemeinen Mitteilungen über die Organisation werden in der Mai-Nummer des «Wohnens» bekanntgegeben.

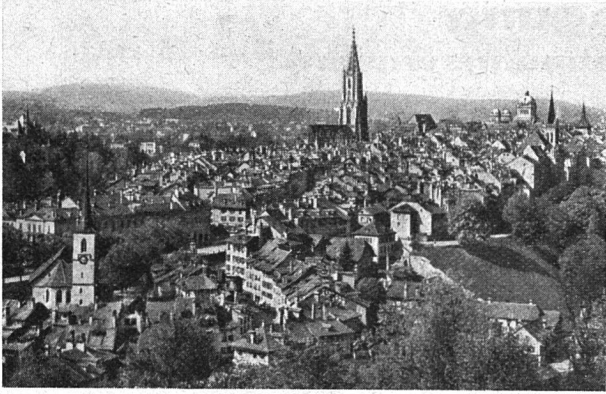
Der Zentralvorstand.

Die Stadt Bern und ihre Verkehrsprobleme

Es darf als unbestritten gelten, daß die Berner Altstadt durch ihre unvergleichliche Einheitlichkeit ein heute fast allein dastehendes Beispiel mittelalterlicher Stadtplanung darstellt. Dieser Umstand verpflichtet denn auch die städtischen Behörden und deren fachmännische Organe zu besonderer Sorgfalt um die Erhaltung dieses weit über die Landesgrenzen hinaus bekannten und bewundernswerten Baudenkmales. Auf der anderen Seite haben sich um die Altstadt, die sich auf der Aarehalbinsel von der Nydegg bis zur Straßenquerverbindung Bollwerk-Christoffelgasse erstreckt, vier ungefähr gleichwertige Außenquartiere, die Länggasse, der Breitenrain, das Kirchenfeld und der Mattenhof entwickelt. Da bis heute über das Aaretal hinweg die *direkten* Verbindungen zwischen dem Länggaß- und Breitenrainquartier und zwischen Mattenhof- und Kirchenfeldquartier fehlen und zufolge dieses Fehlens auch die Diagonalverbindungen Länggasse-Kirchenfeld und Mattenhof-Breitenrain durch die vorumschriebene Altstadt führen, entstehen in der

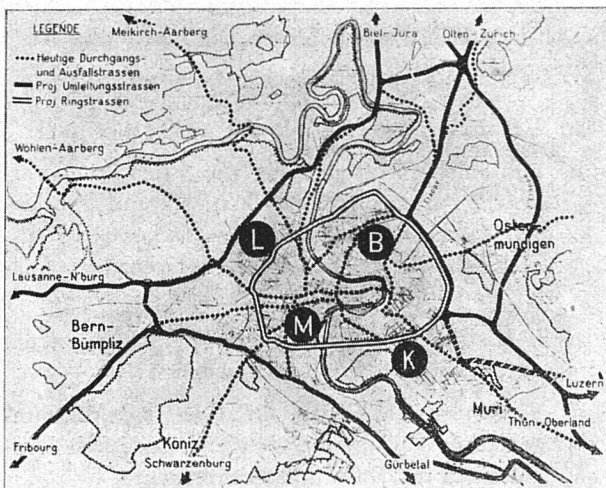
heute zu engen Altstadt empfindliche Verkehrsstauungen, die beim voraussichtlich stets noch wachsenden Verkehr zu einer Lahmlegung des innerstädtischen Verkehrs führen müssen, wenn unsere Verkehrstechniker nicht geeignete und durchführbare Mittel finden, die Altstadt (City) zu entlasten. Die hierfür ins Auge zu fassenden Mittel wären:

- a) Verbreiterungen der Gassen in der Altstadt;
- b) polizeiliche Maßnahmen wie Einrichtungsverkehr, Parkierungsbeschränkung und Parkierungsverbot, Stoppstraßen, optische und akustische Regelungen an wichtigen Kreuzungspunkten und anderes mehr;
- c) bauliche Neugestaltung von Kreuzungspunkten durch Unter- oder Überführungen;
- d) Entlastung durch direkte Quartierverbindungen, durch Ringverbindungen und durch Umleitungen des Nah- und Fernverkehrs.



Von den unter a) genannten Maßnahmen muß Abstand genommen werden, weil sie (wie vorerwähnt) das Weiterbestehen unserer schönen Altstadt bedrohen würden. Immerhin bleibt noch zu untersuchen, ob – ähnlich wie dies heute auf der Südseite der oberen City mit dem Straßenzug Hirschengraben–Bundesgasse–Kochergasse–Kasinoplatz der Fall ist – nicht auch ein verbreiteter Straßenzug auf der Nordseite Kornhausplatz – Nägeligasse – Speichergasse – Bollwerk mit eventuellem Einrichtungsverkehr geschaffen werden könnte. Diese Maßnahme hätte allerdings zur Folge, daß die Fassaden der Schattseite an der Nägeligasse und der Speichergasse zurückverlegt werden müßten und die Entlastungsverbindung Kasinoplatz–Hotelgasse–Zwiebelngäßli–Kornhausplatz (mit Durchbruch von der Brunngasse zum Kornhausplatz) ebenfalls durchgeführt würde. Es entstände so ein innerster Ring, der eine gewisse Entlastung der inneren Hauptgassen bewirken könnte. Die Durchführung dieses Ringes ist zweifellos nur mit ansehnlichen finanziellen Opfern zu verwirklichen.

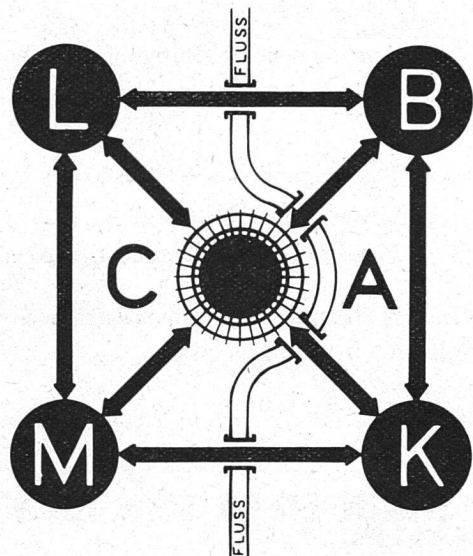
b) Als weitere polizeiliche Maßnahmen wären noch beizufügen die Auseinanderziehungen der Spitzenbelastungen durch Verschiebung der Arbeitszeiten in öffentlichen und privaten Büros, die Schaffung von größeren abgabepflichtigen Parkierflächen an den Verkehrsrings und um die City herum. Alle diese Maß-



nahmen vermehren. Die Ordnung und Regelung des Verkehrs u. d. m. eine zweckmäßiger gestei- gere Ausnützung der vorhandenen beschränkten Verkehrsfläche zu bringen. Gehen solche Regelungen dann noch gepaart mit Verkehrsunterricht (wir Berner können da noch einiges hinzulernen) und schärferer Ahndung von Verkehrssünden, dann ist für eine beschränkte Zeitspanne mit den vorhandenen Verkehrsflächen noch auszukommen. Schließlich ist Bern glücklicherweise noch keine Großstadt, und es muß mit allen Mitteln einer vorausschauenden Stadtplanung versucht werden, daß auch beim weiteren Anwachsen der Agglomeration die typischen Nachteile einer Großstadt vermieden werden.

c) Die bauliche Neugestaltung von Kreuzungspunkten durch Unter- und Überführung verdient gewissenhaftes Studium. Die topographische Form der Stadt-

QUARTIERE UND CITY



oberfläche im Altstadtteile zwischen Hirschengraben und Nydegg verleitet zum Einstich in das vorhandene natürliche Gewölbe. Es erhebt sich dann zunächst die Frage, ob die Bahn der Pneufahrzeuge oder der Straßenbahn versenkt werden soll, ob dies für eine einzelne Stelle und für eine einzelne Richtung oder aber in größerem Umfange zu geschehen habe. Da wir es in Bern mit einer Kette von sanierungsbedürftigen Kreuzungen zu tun haben, dürfte, wenn schon einmal zu solchen Lösungen gegriffen werden muß, eine umfangreichere Sanierung vorzuziehen sein.

d) Neben den unter b) genannten, noch lange nicht ausgeschöpften Möglichkeiten besteht diejenige der direkten Quartierverbindungen und Umleitungen (vergl. Abbildung links). Nach dem Voraufgesagten ist nicht schwer zu erkennen, daß durch Schaffung von direkten Verbindungen zwischen den Außenquartieren Länggasse (L) und Breitenrain (B) und Mattenhof (M) und Kirchenfeld (K) sowie durch Weiterverfol-

gung der Ringanlage zum Beispiel von L über M nach K oder von K über B nach L und umgekehrt das Durchfahren der engen Altstadtteile C (City) und A (Altstadt) vermieden, das heißt *der Verkehr in diesem zentral gelegenen Stadtteil entlastet werden kann*. Selbstverständliche Voraussetzung ist, daß diese Verbindungsanlagen geräumig, verkehrsübersichtlich und verkehrssicher gestaltet werden. Der kluge Straßenbenützer wird dieser flüssigen Verbindung zweifellos den Vorzug geben, da sie ihm gestatten, in kürzerer Zeit und ungefährdet an das von ihm gewünschte Ziel (Außenquartier) zu gelangen. Eine weitere Entlastung der City und der Altstadt wird erreicht durch den Ausbau der Fernverkehrsumleitungen (vergleiche

Abbildung 2) zum Beispiel der Jura nach Lausanne-Neuenburg, von Freiburg nach dem Gürbetal und dem Oberland oder Luzern (Hunzikerbrücke), vom Oberland und Luzern über den Ostring oder über Ostermündigen nach Olten und Zürich (Grauholzstraße). Bern ist heute noch in der glücklichen Lage, sich diese Verbindungen durch entsprechende Aligmente zu sichern, sie werden mit beträchtlichen Opfern erkauft werden müssen. Diese Opfer *müssen* aber gebracht werden, soll diese einzigartige, blühende, beliebte und insbesondere von Fremden aus allen Weltteilen so gern besuchte gemütliche Stadt nicht zu einer unbrauchbaren, verstopften, toten Stadt werden.

E. E. Straßer.

WOHNBAUPROBLEME

Mehr Einfamilienhäuser?

Von H. Berg

Mein sechsjähriger Sohn liebt es besonders, am Morgen, bevor ich aufstehe, einige Minuten in mein Bett kommen zu dürfen, um «z'brichte». Hatte er heute gespürt, daß mich dieser Artikel in der Nacht beschäftigte, als er meinte: «Papi, gäll, es gibt doch Feen? Mach, daß eine kommt. Dann sag' ich ihr, sie soll uns ein eigenes Haus geben, eines mit vier Zimmern, mit großen Zimmern und einer großen Küche. Dann wollen wir Hasen, einen Hund, Kühe, Bäume und eine große Wiese mit schönem Gras, auf dem man spielen kann.» «Aber das wäre ja ein Bauernhaus!» Diese Feststellung beunruhigte ihn, denn er stellte fest: das geht nicht, und verlor sich dann in Überlegungen, was da zu machen sei.

Mir scheint, die wichtigsten Gesichtspunkte zu unserem Thema sind in diesen kindlichen Überlegungen enthalten. Allgemein wird anerkannt, daß es in erster Linie für Familien mit kleinen Kindern wertvoll ist, in Einfamilienhäusern wohnen zu können. Den meisten dieser Familien ist das aber aus eigener Kraft nicht möglich. Die Zeiten der Selbstversorgung aus den Erträgen des selbst bearbeiteten Bodens, auf dem man seine Hütte selbst errichtete, haben längst der ertragreicheren, auf Arbeitsteilung und Austausch mit Hilfe des Geldes beruhenden Wirtschaft Platz gemacht. Die Möglichkeiten zur Sicherung vor Gefahren und Krankheit, zur materiellen und kulturellen Bereicherung haben sich inzwischen unglaublich gesteigert und könnten bei besserer Organisation der Verteilung aller herstellbaren Produkte noch viel größer sein. Zugenommen hat dagegen die Abhängigkeit des Einzelnen von allen übrigen Mitmenschen, ihren Einrichtungen und Abmachungen.

Diese Verhältnisse bewirken, daß sehr viele Väter, obschon sie ihre ganze Kraft für den Verdienst des notwendigen Geldes zum Lebensunterhalt aufwenden, ihrer Familie keine «eigene Hütte» mehr bauen oder bauen lassen können. Es fehlt ihnen dazu das nötige Kapital oder Bauland in einer erträglichen Distanz von ihrem Arbeitsplatz.

Vorzüge des Einfamilienhauses

Immer stärker setzt sich die Einsicht durch, daß wenigstens die Unterkunft von Familien mit mehreren Kindern in Einfamilienhäusern ermöglicht werden sollte. Solchen Familien bietet das Einfamilienhaus unbestrittenmaßen Vorteile, die dem Mehrfamilienhaus fehlen. Bereits für das Bébé kann im Freien je nach Sonnenstand und Windrichtung der passende Platz gewählt werden. Wie mancher Balkon, sofern er überhaupt da ist, erlaubt dies nicht. Jede Mutter weiß, welche Zeitersparnisse möglich sind, wenn sie ihre Kinder während der ersten Gehversuche und in den paar darauffolgenden Jahren im Freien haben kann, ohne selbst immer dabei sein zu müssen. Die Kleinsten sind dadurch mehr draußen, weil sie nicht warten müssen bis die Mutter Zeit für den Spaziergang hat. Dann kommen die Jahre, in denen der direkte Kontakt mit Blumen, Gras, Sträuchern und allem, was in und auf der Erde ist, wichtig wird. Wie viel Wertvolles, Schönes, Lustiges, Lehrreiches kann es im eigenen Garten erleben. Wie viel kann ihm ein Hund, eine Katze oder gar ein Geißlein bedeuten, für die im Mehrfamilienhaus einfach kein Platz ist. Im Einfamilienhaus hat eine Familie mit Kindern in jeder Beziehung viel mehr Bewegungsfreiheit als in einem