

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 21

PDF erstellt am: **25.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

zu untersuchen, und zwar a) in eisenbahntechnischer Hinsicht, b) in städtebaulich-ästhetischer Hinsicht und c) in wirtschaftlicher Hinsicht.

Die drei Projekte sind: 1. Höherlegung der bestehenden Lorraine-Linie, 2. Das Engehalde-Projekt, 3. Das Lorrainehalde-Projekt<sup>1)</sup>.

Zum Studium der Projekte in eisenbahntechnischer und in städtebaulich-ästhetischer Hinsicht hatte die Studienkommission zwei viergliedrige Subkommissionen eingesetzt. Diese haben das Ergebnis ihrer Untersuchungen in zwei getrennten Berichten niedergelegt, die von Präsident Eichenberger verlesen werden. Für die Prüfung der Projekte in wirtschaftlicher und tarifarischer Hinsicht hat die Studienkommission eine Subkommission noch nicht bestellt, weil ihres Erachtens die tarifarische Frage für die Wahl des Tracé nicht von ausschlaggebender Bedeutung sein darf.

Die eisenbahntechnische Kommission gelangt zum Schluss, dass der Linienführung längs der Lorrainehalde der Vorzug zu geben sei, aus folgenden Gründen:

1. Die geologischen Bedingungen sind günstig.
2. Die Einfahrt in den Bahnhof ist geradlinig und übersichtlich.
3. Die Bahnsteige II, IV und V können länger gehalten werden.
4. Das Tracé stellt die kürzeste Verbindung zwischen Wylerfeld und Bahnhof dar.
5. Gegenüber dem Engehalde-Projekt hat die Lorrainehalde-Linie den grossen Vorteil, dass die Bedienung der Eilgutanlage ohne Ueberquerung der Hauptgeleise stattfinden kann.
6. Die Mehrsteigung von 3‰ und 1‰ gegenüber der Lorrainehalde (auf bestehendem Tracé) (8‰) und der Engehalde-Linie (10‰) fällt nicht ins Gewicht.
7. Die Baukosten sind kleiner als bei der Engehalde-Linie.

Die städtebaulich-ästhetische Kommission gelangt zum Schluss, dass die Linienführung Engehalde als einzige zu verantwortende Lösung zu bezeichnen sei. Die Vorzüge dieser Variante bestehen darin, dass die Ueberquerung der Aare ausserhalb der Stadt erfolgt, wobei eine Beeinträchtigung der neuen Lorrainebrücke vermieden wird. Das Lorrainequartier wird von der Bahn befreit.

Die Gesamtkommission anerkennt voll die Richtigkeit der beiden Berichte ihrer Subkommissionen. Keines der beiden Projekte bietet gleichzeitig eine eisenbahntechnisch und städtebautechnisch-ästhetisch befriedigende Lösung. Es ist deshalb der Studienkommission unmöglich, die eine oder andere Variante zur Ausführung zu empfehlen. Die vorliegenden Projekte der S.B.B. sind noch nicht ausführungsfähig und sollten in folgenden Richtungen noch weiter studiert werden:

- a) Lorrainehalde: in Bezug auf Verbesserung in ästhetisch-städtebaulicher Hinsicht;
- b) Engehalde: in Bezug auf Verbesserung in bau- und betriebstechnischer Hinsicht.

Studien über die bau- und betriebstechnischen Verbesserungen der Engehalde-Linie zeigen, dass solche möglich erscheinen, ohne dass die städtebaulich-ästhetischen Vorzüge dieser Linienführung beeinträchtigt werden. Das von Ing. F. Steiner ausgearbeitete generelle Projekt vom 31. Mai 1930<sup>2)</sup> zeigt überdies, dass durch eine, vom Projekt der S.B.B. abweichende Linienführung längs der Engehalde die Einführung der S.Z.B. in den Hauptbahnhof Bern und die Beseitigung des gefährlichen Verkehrsknotenpunktes beim Henkerbrünneli erreicht werden kann, dass die bau- und betriebstechnischen Verhältnisse der Engehalde-Linie gegenüber dem Projekt der S.B.B. voraussichtlich verbessert und die andern städtischen Verkehrsprobleme — S.Z.B. und Strassenführung — in guter Weise gelöst werden können. Eine spätere, befriedigende Lösung wird durch die Projekte der S.B.B. in Frage gestellt. Die Bahnhofkommission erachtet es daher als notwendig, dass unter Zugrundelegung der Studie Steiner die Engehaldelinienführung einer weiteren Prüfung unterzogen werde. Sie regt auch an, die Frage des Aufnahme- und des Hauptpostgebäudes und dessen Verbindung mit den Bahnhofanlagen einer besondern Kommission zum Studium zu unterbreiten.

Nachdem diese Berichte der Versammlung zur Kenntnis gebracht worden waren, erläuterte Ing. F. Steiner an Hand einiger Lichtbilder kurz seine Projektstudie (wir verweisen auf den Artikel in vorliegender Nummer der „Schweiz. Bauzeitung“).

Der Präsident eröffnet die Diskussion mit dem Verlesen einer Zuschrift von Kunstmaler Ad. Tüchle, der sich für die Lorrainehaldelinie einsetzt. Die Vorteile dieser Linie sieht er in der klaren geraden Einfahrt in den Bahnhof, mit dem prachtvollen Ausblick auf die Stadt und in der Schonung der Engeallee mit den alten Bäumen.

<sup>1)</sup> Vergl. die Ausführungen auf Seite 288 ff. dieser Nummer.

<sup>2)</sup> Dargestellt auf Seiten 288 und 289 dieser Nummer.

Red.  
Red.

Architekt Th. Nager, S.B.B., kann den Begründungen der ästhetischen Kommission nicht in allen Punkten folgen. Insbesondere befürchtet er keine Benachteiligung des Stadtbildes durch den Viadukt längs der Lorraine, der seiner Ansicht nach auch ästhetisch befriedigend ausgeführt werden kann. Das Lorraine-Quartier wird auch in der Zukunft eine Vorstadt mit industriellem Einschlag bleiben; die Vertreter des Quartiers haben sich selbst für die Lorrainehaldelinie ausgesprochen. Die Lorraine wird sich nicht über den Steilhang ausdehnen können. Andererseits haben wir an der Engehalde auch bewohntes Gebiet. Die Lorrainehaldelinie wird sich nicht so auffällig ins Gelände fügen, wie es dargestellt ist; die Maskierung der grossen Viaduktansichtsflächen muss nicht unbedingt nur durch Bäume erfolgen. Es ist auch nicht gesagt, dass die Schrägstellung der beiden nebeneinander und auf verschiedener Höhe liegenden Brücken schlecht wirkt; es hängt das von der Durchführung der Konstruktion ab. Er empfiehlt weitere Studien in ästhetischer Richtung vorzunehmen.

Direktor E. Baumann, E.W.B., ist auch überzeugter Anhänger des Lorrainehaldeprojektes; er unterstützt die Anregung von Nager, weitere Studien in ästhetischer Richtung vorzunehmen. Die Aussicht auf die Stadt und die Alpen bei der Einfahrt durch die Lorraine ist grossartig und wird durch die Schrägstellung der Brücken nicht beeinträchtigt. Dagegen ginge sie bei der Einfahrt durch die Engehalde, insbesondere bei dem vorgesehenen Tunnel, verloren; eine kleine Besserung in dieser Hinsicht bringt das Projekt Steiner.

Regierungsrat W. Bösiger dankt den S.B.B. und dem S.I.A. für die in dieser Sache geleistete Vorarbeit. Es gibt eine beste Lösung, und es ist unsere Aufgabe, diese zu suchen. Es ist bisher richtig vorgegangen worden. Er setzt sich als Architekt mit den Einwendungen von Arch. Nager auseinander. Die Vergleiche Nagers mit verschiedenen Objekten sind nicht stichhaltig; die schiefe Ueberquerung der Aare ist ein schwerer Nachteil des Lorrainehaldeprojektes. Ob das Projekt Steiner besser ist als das frühere Engehaldeprojekt, ist Sache einer genauen Prüfung; er hofft, dass die S.B.B. diese Prüfung vornehmen werden. Die Architekten der Kommission haben es ernst genommen mit der ihnen gestellten Aufgabe, die Projekte in städtebaulicher Hinsicht zu würdigen, getragen von der Ueberzeugung, dass sie es der Schönheit und Bedeutung der schweizerischen Hauptstadt schuldig sind, eine Bahnanlage zu schaffen, die nicht nur verkehrstechnisch zu befriedigen vermag, sondern in weitestem Sinne auch städtebaulich eine Lösung darstellt, die verantwortet werden kann.

Ing. E. Kästli weist den Vorwurf zurück, die eisenbahntechnische Kommission habe vor der ästhetischen kapituliert; die Kommission ist heute noch der Ansicht, dass das Lorrainehaldeprojekt betriebstechnisch das beste sei. Dagegen haftet beiden Projekten der Mangel an, dass die allgemeinen verkehrstechnischen Standpunkte zu wenig gewürdigt worden sind. Die Solothurn-Bern-Bahn muss nun unbedingt in den Hauptbahnhof eingeführt werden; sie kann auf dem Bahnhofplatz nicht bleiben. Diese Lösung scheint uns beim Lorrainehaldeprojekt und auch beim Engehaldeprojekt der S.B.B. nicht möglich. Die Tiefenastrasse muss dahin korrigiert werden, dass das früher vorhandene Trottoir wieder erstellt wird und dazu noch ein Radfahrerstreifen. Wir haben deshalb allen Grund, das Projekt Steiner eingehend zu studieren.

Generaldirektor H. Etter, S.B.B., will zur Sache nichts Neues bringen und auch die drei Projekte keiner Kritik unterziehen. Die S.B.B. stehen heute auf dem Standpunkt des Lorrainehaldeprojektes. Gleichwohl sind sie gerne bereit, das Projekt Steiner mit aller Objektivität zu prüfen, wenn es die Behörden von Stadt und Kanton Bern wünschen. Der ruhigen und objektiven Art, mit der die Angelegenheit im Schosse des S.I.A. Bern behandelt wird, zollt er Befall und hofft, bei dieser Art von Zusammenarbeit zu einem Ziele zu kommen, das allseitig befriedigen wird.

Der Präsident dankt für das Entgegenkommen von Generaldirektor Etter. Aus der Diskussion hat der Vorstand die Grundlage gefunden, auf der er mit den Behörden in dieser Sache weiter verkehren soll. Er dankt auch der Kommission für die fleissige, fruchtbringende Arbeit namens des Vereins und hofft, sie bei neuen Aufgaben wieder gleich willig zu finden.

E.r.

#### SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER.

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Änderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch 12 Uhr der Redaktion mitgeteilt sein.

24. November. Physikal. Gesellschaft Zürich. Grosser Hörsaal des physik. Instituts der Universität. 20.00 h, Dr. M. Schein, „Korpuskulare und Welleneigenschaften des Lichtes“. Eintritt 2 Fr., für alle vier Vorträge 5 Fr.

29. November. Schweiz. Wasserwirtschaftsverband. Hotel Schweizerhof Olten, 14.00 h. Prof. Dr. W. Fehlmann (E. T. H. Zürich): „Fischwege in Wehren und Wasserwerken“.