Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 49/50 (1907)
Heft: 21

Artikel: Die Bebauungspläne für das Spitalackerfeld in Bern
Autor: O.W.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-26721

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.12.2025

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

Magnetisierungscharakteristik behafteten Seriemotor für die Fälle des Betriebs mit Gleichstrom und mit Wechselstrom erläutert.

Es wird gezeigt, dass für die Bedürfnisse der elektrischen Traktion der Wechselstromseriemotor dem Gleichstromseriemotor ganz bedeutend überlegen ist.

Die Bebauungspläne für das Spitalackerfeld in Bern.

Bei Anlass des Baues der Kornhausbrücke in Bern überliess die Bürgergemeinde das ihr gehörende „Spitalackerfeld" der Einwohnergemeinde als Beitrag an die Kosten der Brücke zur Grundsteuerzuschätzung, die damals sehr niedrig bemessen war. Durch Ankauf des sog. Mosergutes und der Waldheimbesitzung wurde der Gemeindebesitz auf dem Spitalacker noch erweitert und arrondiert. Ein Gemeindebeschluss bestimmt, dass der Erlös aus dem Verkauf dieser Gelände zur Tilgung der Kosten der Kornhausbrücke verwendet werden soll. Zum Zwecke, den Verkauf des Landes zu befördern, sind nun seitens der städtischen Baudirektion verschiedene Bebauungsprojekte für dieses Gelände aufgestellt worden, von denen der Gemeinderat schliesslich eines als seinen Absichten entsprechend genehmigte. Als nun aber auf Grund von Unterhandlungen mit Privaten dem Stadtrat Ende des letzten Jahres der Verkauf einiger dieser Quartiere beantragt wurde, stiess dieser Antrag im Schosse des Stadtrates auf Widerspruch. Der den Unterhandlungen zugrunde liegende Bebauungsplan wurde beanstandet, das Geschäft zurückgewiesen und der Gemeinderat eingeladen, den Bebauungsplan Fachkollegien zur Begutachtung zu unterbreiten. Der Gemeinderat beauftragte infolgedessen einerseits die städtische Sanitätskommission mit dem Studium der Frage von ihrem Standpunkt aus und ersuchte anderseits den bernischen Ingenieur- und Architekten-Verein um eine Begutachtung des Planes, besonders aber der beiden, die Hauptangriffspunkte gegen den vorgelegten Stadtplan bildenden Fragen: ob an Stelle der vorgesehenen geraden Strassenzüge gebogene Strassen anzulegen seien und ob im Hauptstrassenzug, der Viktoriastrasse, Arkaden (Lauben) wie in der Altstadt vorgeschrieben werden sollen.

Der bernische Ingenieur- und Architekten-Verein kam dem Wunsche des Gemeinderates nach, indem er zunächst eine Spezialkommission, bestehend aus fünf Architekten, aus seiner Mitte mit der Behandlung und Vorberatung der Angelegenheit betraute. Auf Grund eines von dieser Kommission ausgearbeiteten Programmes wurde eine allgemeine Umfrage unter Vereinsmitgliedern angeordnet, auf die von acht Vereinsmitgliedern Pläne eingingen. Diese wurden von der Kommission durchberaten und aus sämtlichen Plänen die guten Gedanken in einem *neuen Projekt* vereinigt, dessen Grundlage der Entwurf des Kommissionspräsidenten Architekt *Hodler* bildete, der als ehemaliger Baudirektor der Stadt mit den in Bern herrschenden Verhältnissen bestens bekannt ist. Die Kommission war dabei von dem Bestreben geleitet, dem Gemeinderat nicht nur ein akademisches Idealprojekt zu liefern, sondern einen Entwurf, der von der Stadt auch verwirklicht werden könne. Sie hatte den Leitsatz vor Augen, „dass ein Bebauungsplan stets nur das Ergebnis eines Kompromisses sein kann zwischen den Anforderungen des *Verkehrs*, der *Bebauung*, der *Aesthetik* und der *Wirtschaftlichkeit*".

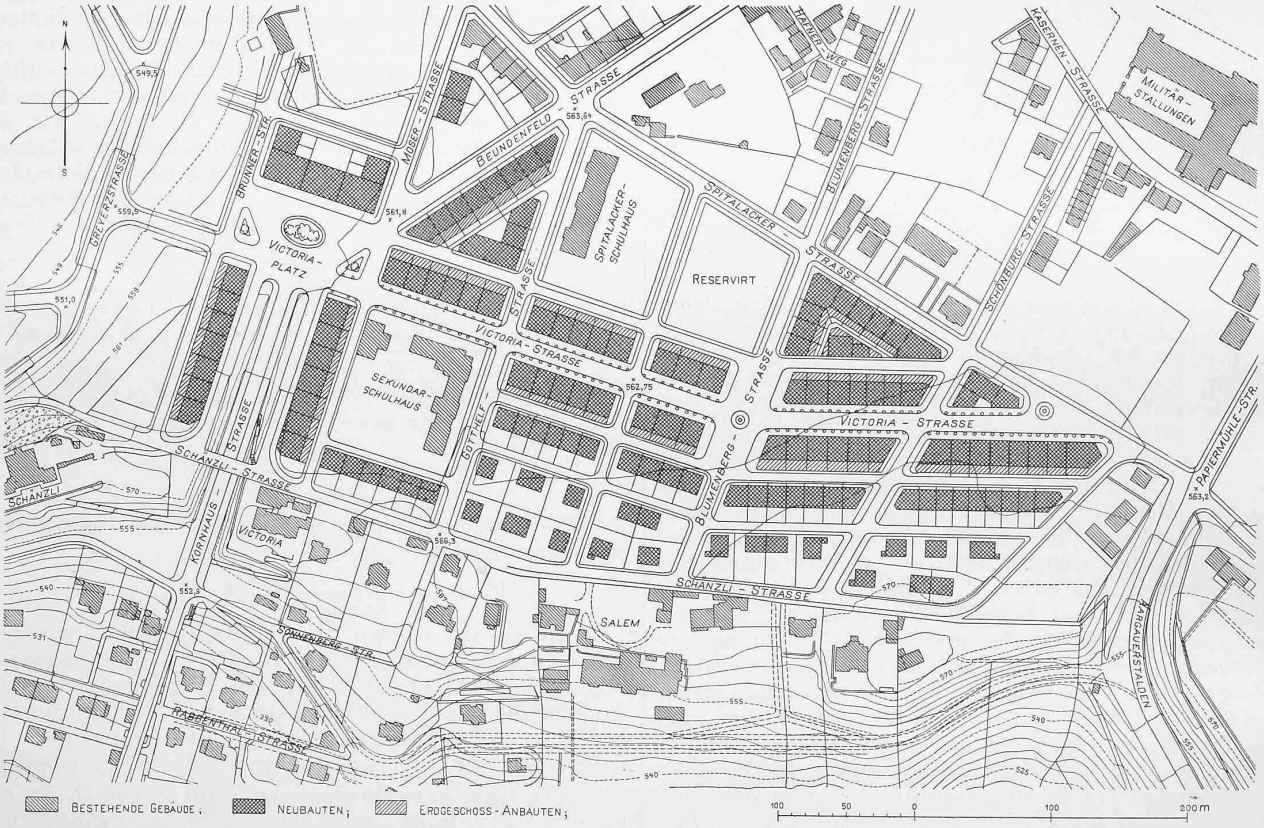

Abb. 1. Projekt der städtischen Baudirektion.

Zugleich mit diesem neuen Bebauungsplan arbeitete die Kommission noch ausführliche *Bedingungen zum Verkaufe der Terrainparzellen* aus. Diese enthalten Vorschriften über die Einhaltung der Alignements, die Höhe der Bauten, die Tiefenmasse der Gebäude, die Ausnutzung des Vorgeländes zu Vorgärten oder Trottoirs, die Grösse, bezw. Breite der Parzellen, den Verkauf der Parzellen im Innern der grossen Hofanlagen und das Verbot, Wohnungen an den Arkaden einzurichten, sowie irgendwelche Gegenstände in den Arkaden auszustellen oder zu legen. In den Verkaufsbedingungen wird ferner unabhängig von der baupolizeilichen Beurteilung der städtischen Baudirektion die Genehmigung der Grundriss- und Fassaden-Pläne vorbehalten und ausserdem noch verlangt, dass diese Vorschriften beim Verkauf der Parzellen, soweit sie das Kaufsobjekt betreffen und die

Pflichten und Rechte der Käufer berühren, in geeigneter Form in den Kaufvertrag aufzunehmen seien. Aus Vorstehendem geht hervor, dass die Stellung der Gemeinde als Verkäuferin des Terrains benützt werden soll, durch Errichtung „dinglicher Servitute", die weiter gehen als die Vorschriften der städtischen Bauordnung, eine möglichst planmässige und schöne Bebauung des Spitalackers zu sichern.

In einem eingehenden Bericht finden sich die im Plane niedergelegten leitenden Gesichtspunkte des nähern erläutert. Wir entnehmen diesem Bericht folgende Hauptpunkte.

Der vom Stadtbauamte ausgearbeitete Plan (Abb. 1) bietet vom Verkehrsstandpunkt aus eine gute Lösung mit Ausnahme der zu engen östlichen Einmündung der Spitalackerstrasse in die Papiermühlestrasse, wo sechs Strassen zusammentreffen. Der im Plane des Stadtbauamtes vorgesehene *Bruch in der Mitte der Viktoriastrasse wird als unschön bezeichnet*, und an Stelle dieses *Bruches* eine sanfte Strassen-*Biegung* dringend empfohlen, *wobei die Häuserfronten selbst gerade sein können* (Abb. 2). Es wird also eine polygone Gestaltung dieses Strassenstückes zwischen der Blumenberg- und Schönburgstrasse gewünscht, ähnlich den in der grossen Mehrzahl ebenfalls polygonen Strassenzügen der Altstadt. In längerer Ausführung empfiehlt der Bericht sodann die Anlage geschlossener Plätze, an denen schöne öffentliche oder private Bauten zu ihrer vollen architektonischen Wirkung gelangen und in denen die Quartierbewohner eine Art von gesellschaftlichem Sammelpunkt finden dürften, d. h. von Plätzen, die ganz gut an den Verkehrsadern liegen können, aber nicht von diesen durchschnitten werden sollen, gemäss dem Satze „Nicht die Polizei, sondern der Städtebauer soll dafür sorgen, dass der Durchgangsverkehr die Plätze meidet". Derartige Platzanlagen werden sich zur Erstellung von Arkaden mit Verkaufsmagazinen usw. in vorzüglicher Weise eignen.

Besonders ausführlich ist im Berichte die Frage der Errichtung von Lauben behandelt, die ja nicht wenig zum Ruhme Berns, als einer der schönsten und originellsten Städte, beitragen. Der Gedanke, die Lauben auch in den Vorstadtquartieren soweit möglich einzuführen, wird als höchst begrüssenswert bezeichnet. Dabei kann allerdings kaum daran gedacht werden, gleich ganze Strassenzüge damit versehen zu wollen. Die Lauben entstanden auch im alten Bern nicht auf einmal, so wie sie sich heute zeigen, sondern erst nach und nach, unter Vorbedingungen und Verhältnissen, die heute nicht mehr vorhanden sind. Der Reihe nach werden nun die Haupteinwände gegen Erstellung der Lauben besprochen. Dabei betrachtet es der Bericht als *ausgeschlossen, dass Wohnzimmer, Küchen* usw. mit Fensteröffnungen gegen die Lauben angelegt werden dürften. Dagegen kann vom *hygieinischen Standpunkt* aus gegen die Erstellung von *Verkaufsmagazinen* gegen die Lauben zu nichts eingewendet werden, zumal die Lauben auch wirksamen Schutz gegen Staub und gegen die Beschädigung der ausgestellten Waren durch die Sonnenstrahlen zu bieten vermögen. Der Einwand, in Bern seien die Lauben zu schmal und hemmten den Verkehr, kann sich nur auf einige Verkehrsmittelpunkte in der Altstadt beziehen, in denen noch Laubenbreiten von 2 *m* und weniger vorhanden sind. Sieht man im *Stadtbezirk* eine Laubenbreite von 3 *m* vor, so wird dem Verkehr dadurch auf absehbare Zeiten hinaus genügend Raum geboten. Zudem wird vorgeschlagen, gleich von Anfang an auch noch Trottoirs ausserhalb der Lauben auszuführen. Selbst die Schwierigkeit der Erstellung von grossen Schaufenstern dürfte von der Anlage von Lauben nicht abschrecken; ist doch in der Marktgasse der Beweis geleistet worden, dass diese Schwierigkeiten zu bewältigen sind und ist doch ferner nicht anzunehmen, dass in einem Aussenquartier noch grössere Schaufenster verlangt werden, als im Mittelpunkt der Stadt. Ein gewichtiger Einwand gegen die Erstellung von Lauben ist die Befürchtung, dass *die betreffenden Parzellen weniger gut verkäuflich* seien, ein Einwand der allerdings für die ersten Jahre gerechtfertigt sein dürfte. Denn erst wenn eine grössere Zahl von Häusern erstellt, bezw. wenn eine grössere Zahl von Anwohnern vorhanden ist, wird sich das Bedürfnis nach Magazinen geltend machen und erst dann werden sich auch die Landkäufer melden, die Magazine erstellen wollen. Da es weiterhin für Verkaufsmagazine vorteilhafter ist, wenn sie konzentriert, als

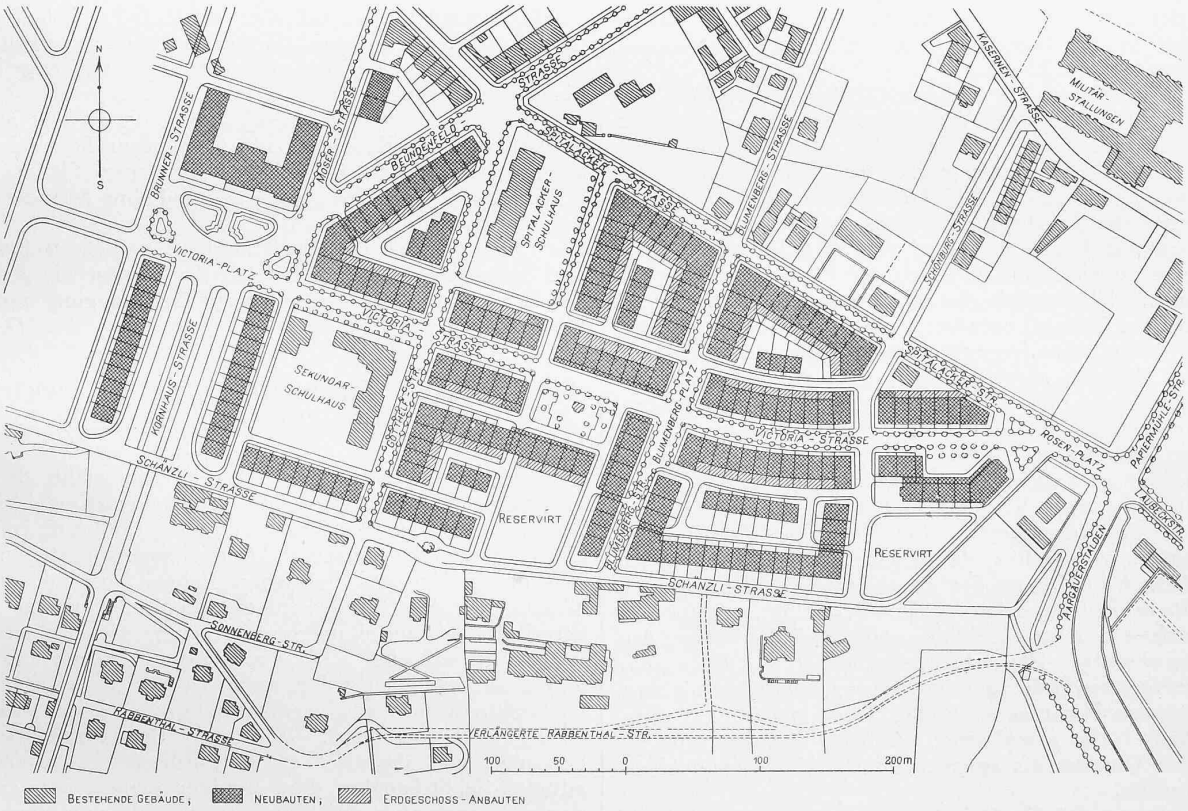

Abb. 2. Projekt des Bernischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.

wenn sie zerstreut erstellt werden, eine solche Konzentration aber durch die Lauben am besten bewirkt wird, und da auch erfahrungsgemäss die Magazine in Lauben vom Publikum mehr besucht sind, als solche ohne Lauben, werden dann die Parzellen, an denen Lauben vorgesehen sind, grössere Verkaufspreise erzielen als die andern. Es ist somit bei der vorgeschlagenen beschränkten Anwendung von Lauben die befürchtete Verkaufserschwerung höchstens während der ersten Jahre zutreffend, nicht aber für spätere Zeiten, in denen sich eher umgekehrte Folgen ergeben dürften. Da die Zahl der Verkaufsmagazine im richtigen Verhältnis zur Kundschaft stehen muss, wird vorgeschlagen, Lauben nur am Hauptplatz im Zentrum des Quartiers und an einem Platze am Ostende der Viktoriastrasse anzubringen. Die Behörde hat es dann in der Hand, dafür zu sorgen, dass auch bei den Lauben nur gute architektonische Lösungen zur Ausführung kommen.

Die *Strassenrichtungen* des vom Stadtbauamt ausgearbeiteten Planes sind beizubehalten mit Ausnahme eines Teiles der Schönburgstrasse, bei der durch eine Richtungsänderung bei den Bauparzellen stumpfe und spitze Winkel vermieden werden können.

Für die *Breite der Strassen, Trottoirs, Vorgärten und Plätze* werden folgende Vorschläge gemacht: Auf der Viktoria-Strasse sollen die Fahrbahn 11 *m*, die Trottoirs 4 *m*, die Vorgärten 3 *m* betragen, was einen Baulinienabstand von 25 *m* ergibt. Wo Lauben vorgesehen sind, ist eine Breite der Fahrbahn von 14 *m* und der Trottoirs von 2 *m*, somit ein Baulinienabstand von 18 *m* festgesetzt. Die Lauben selbst sind einschliesslich der Pfeiler 4 *m* breit angenommen. Hinsichtlich der Abmessungen der Plätze sei auf den Plan (Abb. 2) verwiesen. Bei den übrigen Strassen werden keine Abänderungsvorschläge gemacht; dagegen wird der Wunsch ausgesprochen, dass die Nebenstrassen und Wege nicht breiter angelegt werden, als der geringe Verkehr benötigt, weil sie sonst leicht unbelebt und öde aussehen und Anlage- sowie Unterhaltungskosten erfordern würden, die nicht begründet wären. An einigen Stellen mit unbedeutendem Verkehr sind an Stelle von offenen Durchführungen der Strassen und Wege *Durchfahrten* unter den Häusern vorgesehen, da Gewicht darauf gelegt wird, die ästhetische Wirkung der geschlossenen Häusermassen nach Möglichkeit zu sichern. Zur Erzielung grösster Geschlossenheit des Strassenbildes sollte auch die häufige Anwendung einseitiger Häuserblöcke vermieden und dafür mehr *grössere Häuserviertel* vorgesehen werden, allerdings mit möglichst grossen Hofanlagen, die die Sonne ungehindert überfluten kann. Die *geschlossene, städtische Bauweise* wird für das ganze Quartier als zweckentsprechend und empfehlenswert erachtet.

In Bezug auf die *Orientierung* der Häuserfronten und Strassenrichtungen, über die selbst die Hygieiniker durchaus nicht einig sind, wird als Regel aufgestellt, dass im Allgemeinen dort, wo keine besondern Gründe dagegen sprechen, die Anlage so disponiert werden sollte, dass die meisten Wohn- und Schlafräume in den Häusern nach Osten bis Südwesten gelegt werden können.

Die *Höhe der Häuser* sollte an den eigentlichen Verkehrsstrassen im Maximum 15,50 *m* nicht überschreiten und an den übrigen Strassen noch niedriger bemessen werden.

Die *Fortführung der Rabbenthalstrasse bis zum Aargauerstalden* mit einer Fusswegverbindung durch das Salemgut nach der Schänzlistrasse, wird gemäss dem Projekt der städtischen Baudirektion vom Jahre 1890 warm befürwortet und der Wunsch ausgesprochen, dass die Ausführung an die Hand genommen werde, sobald der Erlös aus den Terrainverkäufen des Spitalackers die daselbst für Strassenanlagen verausgabten Summen übersteigt.

Da das Gelände nordwärts des Viktoriaplatzes für irgend ein bedeutendes öffentliches Gebäude als dazu besonders geeignet zurückbehalten werden soll, dürfte dasselbe noch bedeutend vertieft werden, wenigstens bis auf 70 *m*, damit es auch für ein grösseres Bauobjekt ausreicht.

Aus einer Gegenüberstellung der Projekte des Stadtbauamtes und der Kommission in Bezug auf die für den Verkauf verfügbaren Geländeparzellen, sowie die Dichtigkeit der Bebauung ergibt sich, dass nach Abzug der Strassen und Plätze nach dem Projekt des Stadtbauamtes 98 000 m^2, nach demjenigen der Kommission 96 880 m^2, also 1,1 % weniger Gelände verbleibt. Dagegen beträgt die Grundfläche der für Hausbauten bestimmten Bauplätze nach dem Projekt des Stadtbauamtes 44 270 m^2, nach demjenigen der Kommission 48 830 m^2, was ein Mehr von etwa 10 %, also bei einem mittlern Verkaufserlös von 30 Fr. per m^2 einen Mehrerlös von 240 000 Fr. darstellt. Der Erlös aus dem ganzen verkäuflichen Gelände wird auf rund 2 400 000 Fr. veranschlagt. Man sieht daraus, dass, wenn seitens der Kommission auch grössere Anforderungen in Bezug auf die Anlage der innern Plätze und verschiedener Strassenverbindungen gestellt werden, doch die dafür nötigen Geldmittel bereits durch die Abänderungsvorschläge der Kommission gefunden sind.

Die Kosten der auf dem Spitalacker vorgesehenen Gebäude werden sich auf über 20 Mill. Fr. belaufen; es erscheint daher wohl gerechtfertigt, dass einer so bedeutenden Bautätigkeit auf möglichst rationelle und weitherzige Weise die Wege geöffnet werden.

Die Vorschläge, das Projekt und der Bericht mit den Vorschriften der Kommission wurden vom bernischen Ingenieur- und Architekten-Verein in seiner Sitzung vom 5. April 1907 eingehend besprochen und ohne Abänderungen gutgeheissen.

Aus ästhetischen, hygieinischen, verkehrstechnischen und bautechnischen Gründen hat der Verein die Arbeiten der Kommission den Behörden zur Genehmigung und Ausführung empfohlen. *O. W.*

Unterirdische Stromzuführung für elektrisch betriebene Strassenbahnen.[1])

Die aussergewöhnlich starken Schneefälle des vergangenen Winters haben bei verschiedenen elektrischen Strassenbahnen mit unterirdischer Stromzuführung empfindliche Störungen verursacht. Am unangenehmsten machte sich dieser Umstand bei jenen Bahnen geltend, die, im allgemeinen durch Oberleitung gespeist, nur auf kurze Strecken mit Unterleitung versehen sind, wie beispielsweise in Berlin, während z. B. die Ringstrassenbahn in Wien, deren Stromabnehmer den weitaus grössten Teil der Fahrt im Schlitz zurücklegen, weniger unter der Unbill der Witterung zu leiden hatte. Aus dieser Beobachtung scheint hervorzugehen, dass sich die unterirdische Stromzuführung mittelst Schlitzkanälen dort weniger eignet, wo es sich darum handelt, nur auf kurze Strecken die unschöne Oberleitung zu ersetzen, indem die während der Fahrt über die Oberleitungsstrecke hochgezogenen Stromabnehmer der Verunreinigung durch den Strassenkot ausgesetzt sind, dadurch selbst leiden und zudem den Schmutz in die Kanäle hinunter bringen. Da aber doch manche Stadtverwaltung Wert darauf legt, architektonisch bedeutende Objekte, Plätze und Brücken nicht mit Masten und Leitungsnetzen zu verunstalten, mag es von Interesse sein, auf zwei Systeme von unterirdischer Stromzuführung hinzuweisen, die von dem oben besprochenen Mangel der Schlitzkanäle frei sind und die sich anderorts bewähren. Es handelt sich zunächst um die unterirdische Stromzuführung nach

Bauart Griffiths-Bedell.

Da die Anordnung einer oberirdischen Leitung ohne Beeinträchtigung einiger Gebäude von geschichtlicher Bedeutung nicht angängig und die Anlage von Schlitzkanälen zu kostspielig war, entschloss man sich im Herbst 1905 zu Lincoln in England zur Wahl dieses Systems, über das wir einer Beschreibung in der E. T. Z. folgendes entnehmen.

Die Zuführung des Stromes erfolgt bei diesem Systeme durch blanke Kabel, die auf Isolatoren innerhalb eines Kanals zwischen den Schienen liegen. In Zwischenräumen von etwa 2,75 *m* sind über diesem Kanal

[1]) Wir verweisen auch auf unsere Beschreibung des Gleitkontakt-Systems *Claret & Vuilleumier* in Band XXV Seite 158 u. ff.