Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 89/90 (1927)

Heft: 13

Artikel: Zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes Genf-Cornavin: ein Beitrag zur verkehrstechnischen Platzsausbildung

Autor: Jegher, Carl

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-41670

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: 24.01.2026

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. „Linksufrige" 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 erörtert [1]); wir wiederholen aus jenem Artikel in Abbildung 1 eine Situations-Skizze. Im Verlauf der weitern 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 zweckmässigern 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 Platzende 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 ostwestlichen Durchgangsverkehr, der dem Südostrand des Platzes entlang läuft. Durch die Verlegung der Unterführung der Rue du Montblanc nach der Place de Montbrillant nach links rückt auch der Schwerpunkt des Durchgangs-Verkehrs noch mehr nach links (südwestlich). Im folgenden sind in den Plänen 4 bis 7 die Strassen bezeichnet mit:

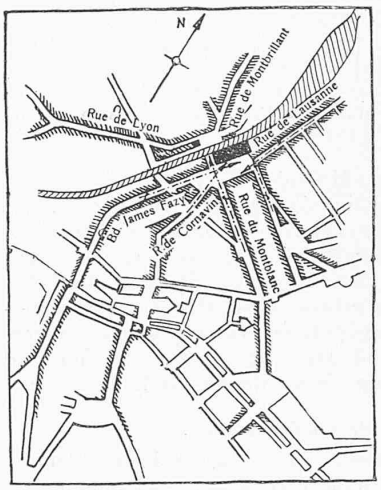


Abb. 1. Situation des Bahnhofs Cornavin mit seinen wichtigsten Zufahrten.

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 lebhafte 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 $^1/_3$ auf die Richtung West (A und B, also Gabelung bei J), rund $^1/_5$ 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 $^1/_3$ 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

VERKEHRSREGELUNG FÜR DEN GENFER BAHNHOFPLATZ BEI EINGANG (H) LINKS.

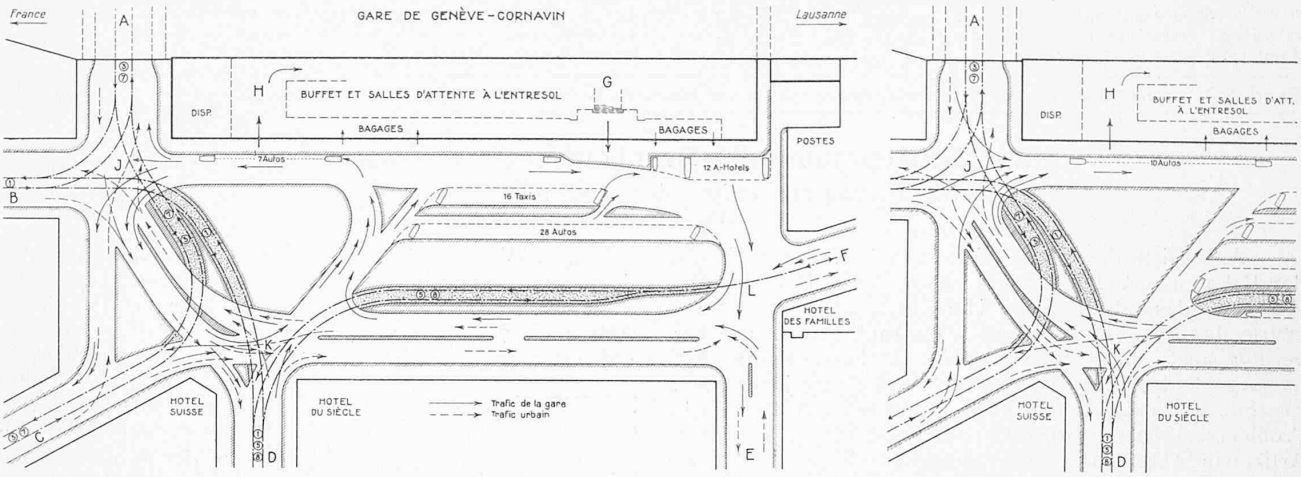


Abb. 4. Anfahrt zum Eingang H auf linker Hand, Anfahrt zum Ausgang G auf rechter Hand. — 1 : 2000. — Abb. 5. Ganzer Bahnhofverkehr auf rechter Hand.

fahren, 32 auf die Rue du Montblanc entfallen, also wieder $^1/_3$. Es dürfte somit auch im *Durchgangsverkehr* der Place de Cornavin eine ähnliche Verteilung der Verkehrsgewichte der sechs Strassen vorliegen, wie wir sie aus den statistischen Zählungen für den Anteil des Bahnhof-Verkehrs abgeleitet haben. Daraus erhellt, dass der Verkehrsschwerpunkt des Platzes in ausgeprägter Weise ($^1/_2$ vom Ganzen) in der Südecke liegt, und dass jede Verkehrsregelung in erster Linie auf Entlastung dieser Stelle bedacht sein muss.

Allgemeine Gesichtspunkte.

Die in ihrer Gesamtheit den Strassenverkehr bildenden *Komponenten* teilen sich in *vier Gruppen,* von denen jede ihre bestimmten, von denen der andern verschiedene Merkmale hat:

1. *Tram:* Grosse Massen (über 10 t), die mit ansehnlicher Geschwindigkeit aber auf Geleisen, also in ganz bestimmten und erkennbaren Richtungen sich bewegen.

2. *Autos und Motorräder:* Kleinere Massen (immerhin Camions bis 5 t), Geschwindigkeiten wie beim Tram, gelegentlich auch höhere, dagegen Wege individuell wählbar und darum den übrigen Strassenbenützern nicht mit Sicherheit zum voraus erkennbar, immerhin zufolge Masse und Geschwindigkeit normalerweise in stetigen Linien und Kurven sich bewegend.

3. *Velos:* Mittlere Geschwindigkeit, individuell geführte kleine Massen, und deshalb in ihren Wegen oft unberechenbar; überraschende Geschwindigkeits- und Richtungsänderungen häufig, deshalb ein unsicherer Faktor, der sich und die andern gefährdet.

4. *Fussgänger:* Kleinste Massen in grösster Zahl, kleinste Geschwindigkeit, völlig individuell und unberechenbar in ihren Wegen.

Zwischenstufen nehmen ein die Pferdefuhrwerke und Handwagen, die aber in geringerer Zahl und deshalb von untergeordneter Bedeutung sind.

Die Erfahrung in verkehrsreichen Städten hat gezeigt, dass eine Ordnung und damit vermehrte Sicherheit im städtischen Verkehr am besten erzielt wird durch Trennung der Wege der verschiedenen Verkehrs-Faktoren und Parallel-Führung der Vehikel in gleichen Richtungen (Sens unique, Einbahnstrassen, in Genf bereits bekannt). Angesichts des sehr stark anwachsenden Auto- und Motorrad-Verkehrs wird auch der Verkehr auf dem Genfer Bahnhof-Platz nach diesem Prinzip geordnet werden müssen, wobei in erster Linie für die Sicherheit der den Platz überquerenden Fussgänger zu sorgen ist." —

Die oben erwähnten Genfer Studien, sowie eine weitere von S. B. B.-Arch. Th. Nager, entsprachen im Prinzip der Verkehrsführung der Abb. 2 (S. 168), nur mit besserer Formung der Inseln; ihre Diskussion kann aber ohne Nachteil hier weggelassen werden, wenn schon auch sie wertvolles Material für die weitern Studien bildeten.

„Alle diese Pläne sehen im ganzen Sens unique „auf linker Hand" vor, gemäss dem Rechtsfahren auf der Strasse. Es hat dies aber zur unangenehmen Folge, dass der ganze vom Bahnhof nach der Rue du Montblanc (D) abströmende Autoverkehr, also etwa $^1/_3$ des Gesamtverkehrs, wieder bei K sich zusammendrängt, sich dort mit dem Verkehr von C und D *zum* Bahnhof, sowie mit dem „trafic urbain" vermengt. Es muss aber als eines der wichtigsten Ziele der Platzorganisation im Auge behalten werden, die Kreuzungsstelle K zu entlasten, desgleichen Punkt J, vor der Unterführung A. Wie theoretische Studien zeigen, wäre dies auch bei einer bis zur letzten Konsequenz getriebenen systematischen Verkehrsführung im Sens unique „auf linker Hand" nicht möglich, wenn schon die Fussgängerwege recht gute würden.

In *Plan 4* ist aus diesem Grunde versucht, wenigstens einen Teil des *„Ankunft"* (G)-Autoverkehrs von J und K abzulenken durch *Umkehrung des Sens unique* für die Ankunft (Punkt G). Dadurch erzielt man, dass die Richtungen E und F K nicht mehr berühren müssten und dass überdies der grösste Teil von D zur Abfahrt die breite, tramfreie „Rue des Alpes" (E, vergl. Abb. 8) vorziehen und D—K meiden würde; der Weg von G zum Quai ist via E auch kürzer, zum Pont du Montblanc genau gleich lang wie über K—D. Zudem gewinnt man flüssige Zu- und Abfahrtswege und Warteplätze für Taxis und Autos. Die zur Abfahrt H kommenden Autos dagegen müssten sämtlich nach links abströmen, also in ihrer Gesamtheit J und zur Hälfte noch K berühren.

Der naheliegende Einwand, man dürfe beim Rechtsfahren auf der Strasse nicht auf Sens unique *rechter* Hand wechseln, verliert seine Bedeutung, wenn man bedenkt, dass es für die Klarheit und damit die Sicherheit völlig gleichgültig ist, in welcher Richtung der Sens unique geführt wird, *sobald* er in bestimmte Bahnen gefasst und durch sie zwangsläufig geleitet wird. Aus diesem Grunde ist es auch z. B. für den Bahnreisenden völlig gleichgültig, ob auf der Eisenbahn links oder rechts gefahren wird.

Im übrigen wird der städtische Durchgangs-Verkehr laut Plan 4 bis 7 von K nach J und umgekehrt diagonal geführt, und zwar wird empfohlen, das Tram aus dem übrigen Strassenverkehr abzusondern und in die grosse Insel zu legen, wo die Haltestellen möglichst nahe an den Bahnhof herangerückt werden können. Als Minimalradius sind in Plan 4 bis 7 für das innere Geleise 25 m eingehalten. Auf den Plänen stellen die anschraffierten Linien

VERKEHSREGELUNG FÜR DEN GENFER BAHNHOFPLATZ BEI EINGANG (H) RECHTS.

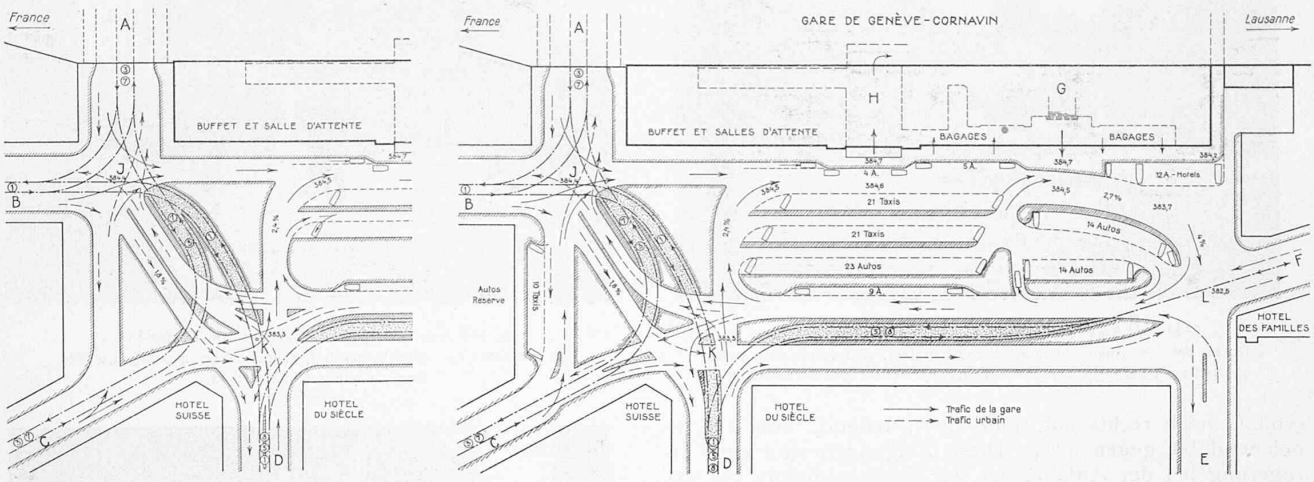


Abb. 6. Entlastung von Punkt K. — Masstab 1 : 2000. — Abb. 7. Variante zu Abb. 4 mit maximaler Platzausnützung. Studien von Ing. Carl Jegher, Zürich.

Randsteinkanten dar, die punktierten Flächen dürfen von Wagen und Velos nicht befahren werden; sie werden durch 5 bis 7 cm hohe Steinriemen mit gerundeter Kante (Viertelstab) eingefasst und gepflästert, um als Schutzflächen gut sichtbar zu sein.

Plan 5 unterscheidet sich von 4 dadurch, dass der Sens unique für den *gesamten* Bahnhof-Verkehr auf rechter Hand geführt wird. Die Belastung für J und K bleibt ziemlich unverändert, nur wird der Fahrstreifen K—J breiter, J—K schmäler zu halten sein, entsprechend der Belastung. Für die Fussgänger sind 4 und 5 ziemlich gleichwertig. Für die Abfahrt H wird grössere Quailänge für die anfahrenden Autos gewonnen, was ein Vorteil ist gegenüber Plan 4.

Es ist an dieser Stelle der Raumbedarf für die zu H anfahrenden, von G wegfahrenden, sowie für die stationierenden Autos zu erörtern. Die Verkehrszählung ergab für die *Autos zu den Abfahrten* der wichtigsten Züge Zahlen von 60 bis 85 pro Zugs-Abfahrt; das Maximum mit 105 Autos trat auf beim Mittag-Schnellzug 11 1/4 Uhr (am Samstag 4. September). Nimmt man an, dass der Zustrom dieser 105 Wagen innerhalb 15 Minuten erfolgt und dass dabei während 5 Minuten ein Maximum von 50 Wagen = 10 Wagen pro Minute auftritt, nimmt man ferner für den Aufenthalt als Durchschnitt für Wagen mit und ohne Gepäck etwa 50 Sekunden an, so kommt man auf eine Zahl von etwa acht gleichzeitig an der Perronkante des Eingangs H haltende Wagen; dem entspricht eine erforderliche Länge an der Perronkante von rund 50 m. Im Hinblick auf die Zukunft wird man 60 bis 70 m voraussehen müssen.

Für die bei Ankunft der Züge *am Bahnhof stationierten Fahrzeuge* ergibt die Statistik Zahlen von 60 bis 76 Wagen; dazu kommen allerdings noch bis zu 97 Autos und Taxis „stationnant dans les environs de la gare", also wohl im südwestlichen Platzteil und in den benachbarten Strassen, somit schon recht stattliche Zahlen.

Es ergibt sich hieraus, dass der auf der Place de Cornavin zur Verfügung stehende Raum nicht übermässig reichlich ist, wie es beim Betrachten des heutigen Platzes zu gewissen Tageszeiten scheinen mag. Dies insbesondere, wenn man das gewaltige Anwachsen in der Zahl der Motorfahrzeuge und der Entwicklung des Autoverkehrs überhaupt bedenkt. Man wird daher mit einer den Bahnhofverkehr vom „trafic urbain" auf dem Platz möglichst trennenden Lösung die möglichst weitgehende Ausnutzung für den Autoverkehr zu verbinden suchen. Zu einer solchen Lösung gelangt man bei *Verschiebung des Bahnhof-Eingangs nach rechts,* wie auf Plan 6 und 7 gezeigt, und wie von den S. B. B. von Anfang an vorgesehen gewesen.

Plan 6: Die Zufahrt aus D kann nunmehr in *gerader* Richtung über K hinweg nach dem nach rechts hin verschobenen Eingang H erfolgen. Die Tramlinien Nr. 5 und 8 werden soweit herabgerückt, dass sie zwischen die beiden Einbahn-Strassen K—L zu liegen kommen; dadurch wird ihre Kurve bei K nur noch vom trafic urbain K—L gekreuzt. Bei K lässt sich Sens unique um eine flache, im Notfall gefahrlos überfahrbare „Schildkröte" herstellen, von dem nur die Richtung L—K—D eine Ausnahme macht. Punkt J wird um mindestens die Hälfte der Bahnhof-Zufahrten (nämlich aus D, E und F) entlastet; ob auch C über K zu leiten ist, muss nähere Prüfung zeigen. Die Quailänge für die Autos zur Abfahrt H ist mit rund 60 m = 10 gleichzeitig haltende Wagen gleich lang wie bei Plan 5 mit Eingang links. Laut Statistik-Ergänzung (Zählungen 1. bis 5. Oktober v. J.) ist die Proportion der Autos *ohne* und *mit* Gepäck zur Aufgabe im Durchschnitt gleich 5 : 4. Im Hinblick auf die Zukunft wäre es vorsorglich, den Zwischenraum zwischen Eingang H und Ausgang G noch um etwa 10 m zu vergrössern. — Bei dieser Lösung nach Plan 6 werden die Quailängen für die stationierenden Taxis und Autos um je rund 25 m nach links verlängert, was eine erwünschte grössere Ausnutzung ergibt.

Plan 7 endlich zeigt eine solche Möglichkeit grösserer Ausnutzung der Platzfläche. Dabei ist stets ein möglichst kurzer und sicherer Weg für die Fussgänger im Auge zu behalten. Zu den Vorschlägen 4 bis 7 ist zu bemerken, dass die Kurven der Strassenbahnen natürlich nach Kreisbögen, dagegen jene der Auto-Kanäle, entsprechend der dem Automobil eigenen raschen Beschleunigung und Verzögerung, vielfach als *parabelähnliche,* flüssige Linien zu führen sind, in bester Anpassung an die tatsächlichen Radspuren. Es ist für das möglichst reibungslose und automatische Funktionieren einer solchen Verkehrsorganisation wichtig, dass sie *in möglichst flüssigen Linien* erfolgt. — In Plan 7 ist bei K, unter Ablenkung von C über J nach H, ein vollständiger Sens unique um eine dreikantige, flache Insel herum vorgeschlagen, hier, im Durchgangs-Strassenverkehr natürlich auf linker Hand, wie es sich aus dem Rechtsfahren von selbst ergibt.

Es sei noch beigefügt, dass die Diagonalstrecke K—J, die bei 6 und 7 nur noch Durchgangsverkehr in je *einer* Richtung aufzunehmen hat, deshalb nur rund 5 m breit vorgeschlagen wird, weil an dieser Stelle nicht angehalten werden soll, auf keinen Fall abgestellt werden darf; hierzu dienen die mit rund 7 m Breite dreispurig oder mit 9 bis 10 m vierspurig angenommenen Strassenstücke. Als Neigungsverhältnis ergeben sich zwischen J und K bezw. C—J etwa 1,8 bis 2 %, von K gegen H 2,4 %, und von G nach L, bei Trottoirkante am Bahnhof H und G auf 384,7

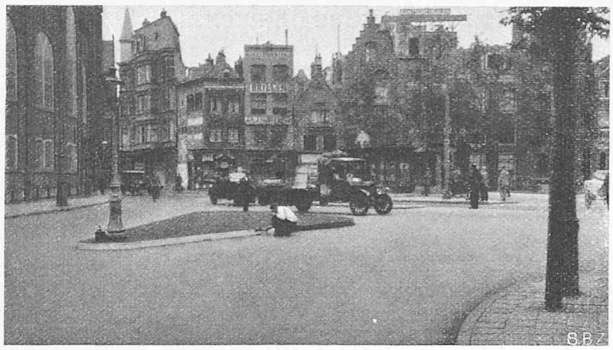


Abb. 9. Amsterdam, hölzerne Dreikant-Insel am Spui, errichtet am 3/4. August 1926 als Versuchsobjekt. Die Kante wird weiss gestrichen, Oberfläche maschinen-gehobelte Bretter mit Carbolineum.

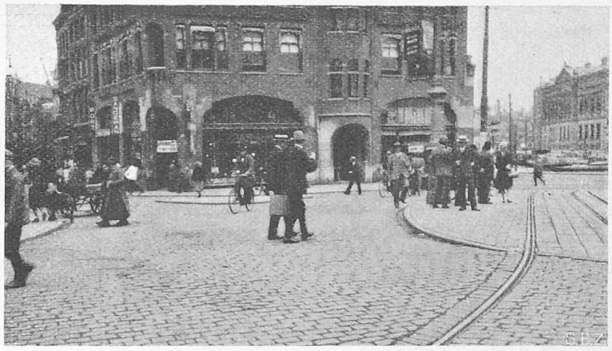


Abb. 10. Amsterdam, ovale Traminsel am Sophia-Plein, Einfahrtskante nur optisch markiert, seitliche Kanten dagegen erhöht. Sens unique auf linker Hand.

(von G nach rechts mit rund 1,5 % fallend), von 2,7 zunehmend bis gegen 4 %. Diese Neigungen sind zur Verzögerung bei der Anfahrt wie zur Beschleunigung bei der Abfahrt geradezu erwünscht. Bezüglich der definitiven Planbearbeitung sind natürlich mir im einzelnen möglicherweise nicht bekannte örtliche Eigenheiten und Verhältnisse zu berücksichtigen. Wesentlichen Einfluss auf die Gestaltung dürften sie aber kaum ausüben. Kleinere Inseln und Leitkanten können, wie dies z. B. in Amsterdam[1]) geschieht, zunächst in Holz (Doppellatten 9 × 9 cm mit Bretterbelag und weissem Anstrich der Kante), einfach auf die Strasse hingelegt, auf ihre Zweckmässigkeit ausprobiert werden. Es werden dort, wie auch im Haag usw., auch sehr kleine Inseln, z. B Dreiecke von 2 m Seitenlänge, schmale Zungen von 5 bis 6 m Länge, vielfach angewendet. Hierüber füge ich am Schluss eigene photographische Aufnahmen bei (Abbildungen 9 bis 15).

Zusammenfassung.

Wenn auch meine Studien keine endgültigen Lösungen darstellen wollen und können, so zeigen sie doch deutlich, dass es für die Abwicklung des „trafic urbain" vorteilhafter ist, den Bahnhofeingang *nicht* in die Axe der Rue du Montblanc zu verlegen. Nur die Beibehaltung des Eingangs H etwa in Gebäudemitte (rechts) ermöglicht die Zuführung des Verkehrs gemäss Plan 6 und 7, und damit nicht nur die Entlastung von J und K, sondern auch die weitgehende Befreiung der Diagonalstrecke K — J vom Bahnhofverkehr. Dabei ist nebensächlich, ob der Bahnhof-Verkehr selbst auf linker oder rechter Hand geführt wird; aber die in Plan 6 und 7 vorgeschlagene einheitliche Richtung auf rechter Hand bewirkt automatisch den Hauptabfluss in die dazu geradezu einladende und vorzüglich als Entlastungsstrasse geeignete Rue des Alpes (Abb. 8). Diese Richtung ergibt auch die geräumigsten, von hinten (links) her nachfüllbaren Auto-Wartestellen, und aus diesen dann einen zweckmässigen Verkehrsfluss für die, die ankommenden Reisenden am Ausgang G übernehmenden Autos, in einem tatsächlichen, reinen Sens unique. Endlich wird bei „Eingang rechts" (Plan 6 und 7) *allen* Fussgängern zum Bahnhof aus D die Ueberquerung der Kreuzungsstelle K erspart, was für den gesamten Strassenverkehr einen wesentlichen Gewinn an Sicherheit bedeutet."

[1]) Neuerdings auch in Bern (Bubenbergplatz). In grossem Umfang werden z. B. in Leipzig und Dresden hölzerne Trottoir-Verbreiterungen, Inseln und Leitwerke, alles *mit stromlinienförmigen Konturen*, systematisch ausprobiert.

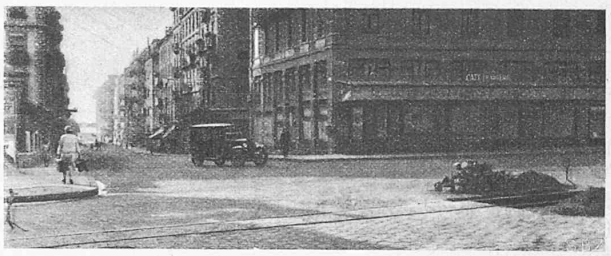


Abb. 8. Blick vom Ostende der Place de Cornavin in die Rue des Alpes, gegen den Quai du Montblanc hinunter.

Soweit das eingangs erwähnte Gutachten. Wir glauben zu wissen, dass es dazu beigetragen hat, in Genf der Einsicht zum Durchbruch zu verhelfen, dass es auch für die Stadt vorteihafter ist, auf den an sich ja gewiss verlockenden Point de vue in der Axe der Rue du Montblanc zu verzichten. In der Tat haben sich nun die S. B. B. mit der Stadt Genf hinsichtlich des neuen Bahnhofs in allen Teilen geeinigt, auch darin, dass der Haupteingang H nach rechts zu liegen kommt, allerdings etwas weiter vom Ausgang entfernt als bisher angenommen, wie auch wir es empfohlen haben. Sodann hat das Stadterweiterungsamt die Vorschläge des Gutachtens für die verkehrsführende

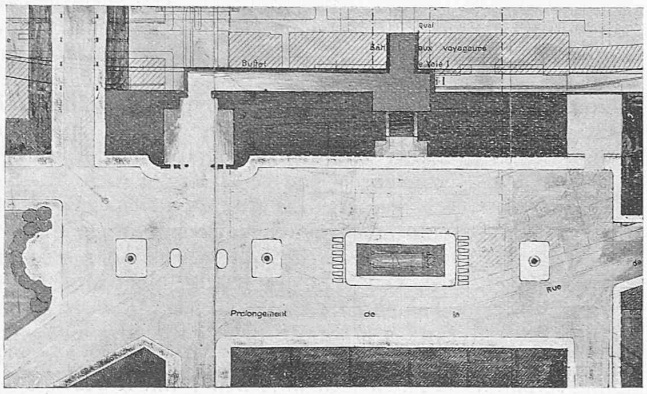


Abb. 3. Situationsplan (1 : 2500) zum Entwurf Nr. 26, mit Haupteingang „links", in der Axe der Rue du Montblanc.

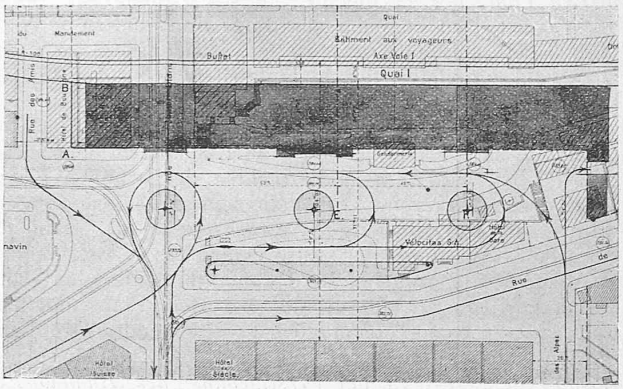


Abb. 2. Lageplan (1 : 2500) zum Entwurf Nr. 11 (vergl. Bd. 87, Seite 281). Bahnhofeingang ungefähr in der Mitte („rechts").

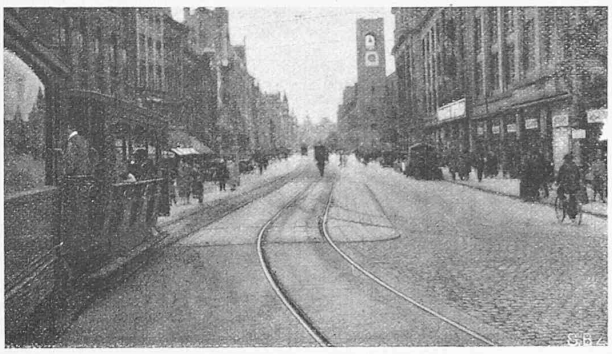
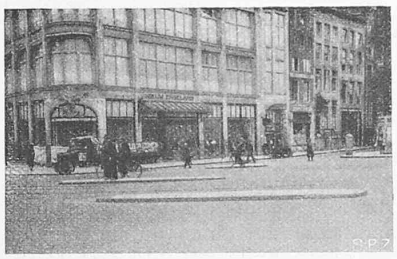
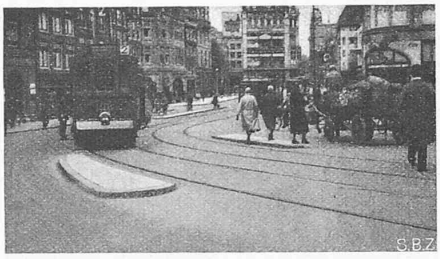


Abb. 11. Amsterdam, am Dam, gegen Börse und Bahnhof. Tramhaltestelle nur optisch als Schutzfläche markiert, aber nötigenfalls gefahrlos überfahrbar.

Abb. 12. Im Haag: Links erhöhter, fester Standpunkt für den Signalisten; rechts kleine Dreieckinsel, *nicht rund* und indifferent, sondern durch gerade Kanten *richtungweisend*.





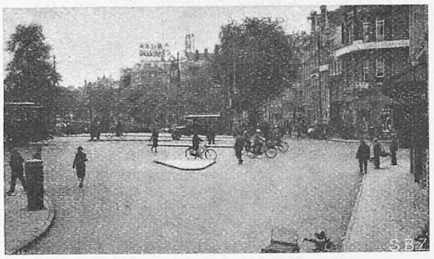


Abb. 13 bis 15. Amsterdam, am Konings-Plein: Nach Süden spitz zulaufende, schlank gebogene, den Verkehrsströmen entsprechend gegeneinander versetzte Perroninseln; westlich (rechts) ein kleines Dreikant. Links gegen SW, Mitte gegen SO, rechts gegen NO.

Platzaufteilung ziemlich weitgehend gewürdigt; Arch. Camille Martin wird, im Anschluss an diese Ausführungen, seine Anschauungen selbst darlegen und seine endgültige Platzgestaltung vorführen.

Wie schwer es den meisten Architekten noch fällt, sich hinsichtlich einer Platzaufteilung vom Banne der Symmetrie zu lösen, zeigten jene Genfer Wettbewerbs-Ergebnisse. So bringt es z. B. der Verfasser von Nr. 26 trotz seiner ausgesprochen unsymmetrischen Fassade doch noch fertig, mit verkehrstechnisch völlig sinnlosen Inseln zwei Symmetriegruppen zu arrangieren (Abbildung 3). Dass er sich dabei von rein dekorativen, fast möchte man sagen zeichnerischen Absichten leiten liess, zeigen schon die zweimal sieben symmetrisch aufgestellten Autos; sodann die Unterdrückung der, natürlich unsymmetrisch verlaufenden und darum die Symmetrie des Planbildes störenden Tramlinien. Ein solches Arrangement mag einem Kasernen- oder Schlosshof entsprechen, wo es auf Repräsentation abgesehen ist, nicht aber einem Verkehrsplatz, wo jeder Einzelne auf kürzestem Wege seinem eigenen Ziele zustrebt. Wie wohltuend überlegt sind dagegen die Vorschläge in den Abbildungen 16 und 17. Ihren Verfassern ist offensichtlich bewusst, dass der Plan eines neuzeitlichen Banhofplatzes nicht dazu bestimmt ist, aus dem Flugzeug betrachtet ein „schönes" Bild abzugeben.

Es kann nicht genug betont werden, dass es sich mit Bahnhof-Vorplätzen wirklich so verhält, wie Prof. Blum es ausdrückt, dass nämlich jeder Versuch zu einer symmetrischen Gesamtausbildung notwendigerweise fehlschlagen muss, selbst dann, wenn der Fall denkbar wäre, dass die einmündenden Strassen alle symmetrisch verliefen, und dass ihre Verkehrstärken die selbe Symmetrie zeigten. Wir hatten dies schon anlässlich der Projektierung des neuen Bahnhofplatzes in Zürich-Enge mit allem Nachdruck betont[1]), damals leider vergeblich; leider, weil schon heute, unmittelbar nach der Inbetriebsetzung, die Erkenntnis überhand nimmt, dass jener Platz unzureichend ist und verbessert werden muss.

Inbezug auf die Einzelheiten verweise ich auf die tatsächliche, gefahrlose Ueberfahrbarkeit von Schutzinseln (Abb. 10 und 11), anderseits auf die weichen Stromlinienformen von Inseln (Abb. 12 bis 14). Nicht grobklotzige Bollwerke als Auto-Schikanen, sondern entgegenkommende, erleichternde Führung sichern geringsten Reibungsverlust, in jedem Sinne! Carl Jegher, Ing.

[1]) Vergl. Band 82, Seiten 179 und 246 (Okt.-Nov. 1923).

AUS DEM ZWEITEN WETTBEWERB FÜR DEN BAHNHOF GENF-CORNAVIN (VERGL. „S. B. Z." JUNI 1926).

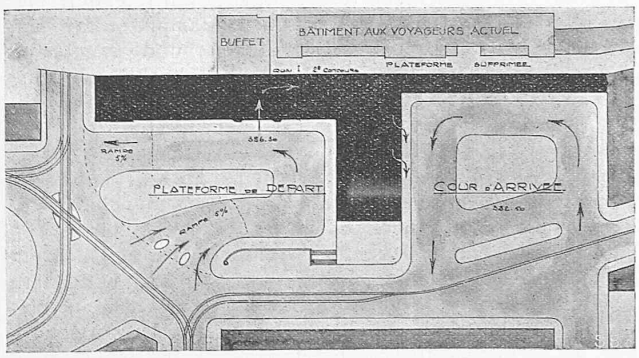


Abb. 16. Entwurf Nr. 28, Arch. Marc et Jean Camoletti, Genf.

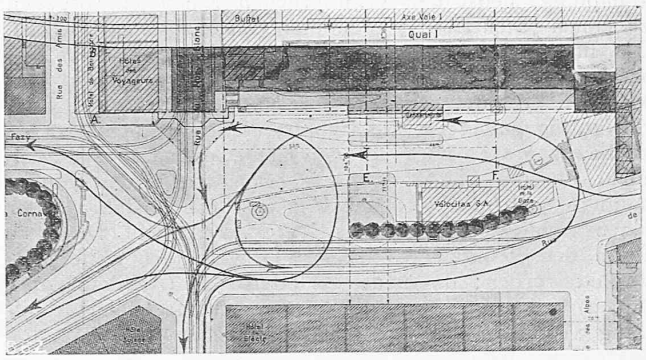


Abb. 17. Entwurf Nr. 22, Arch. Arnold Itten, Thun.