

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 22

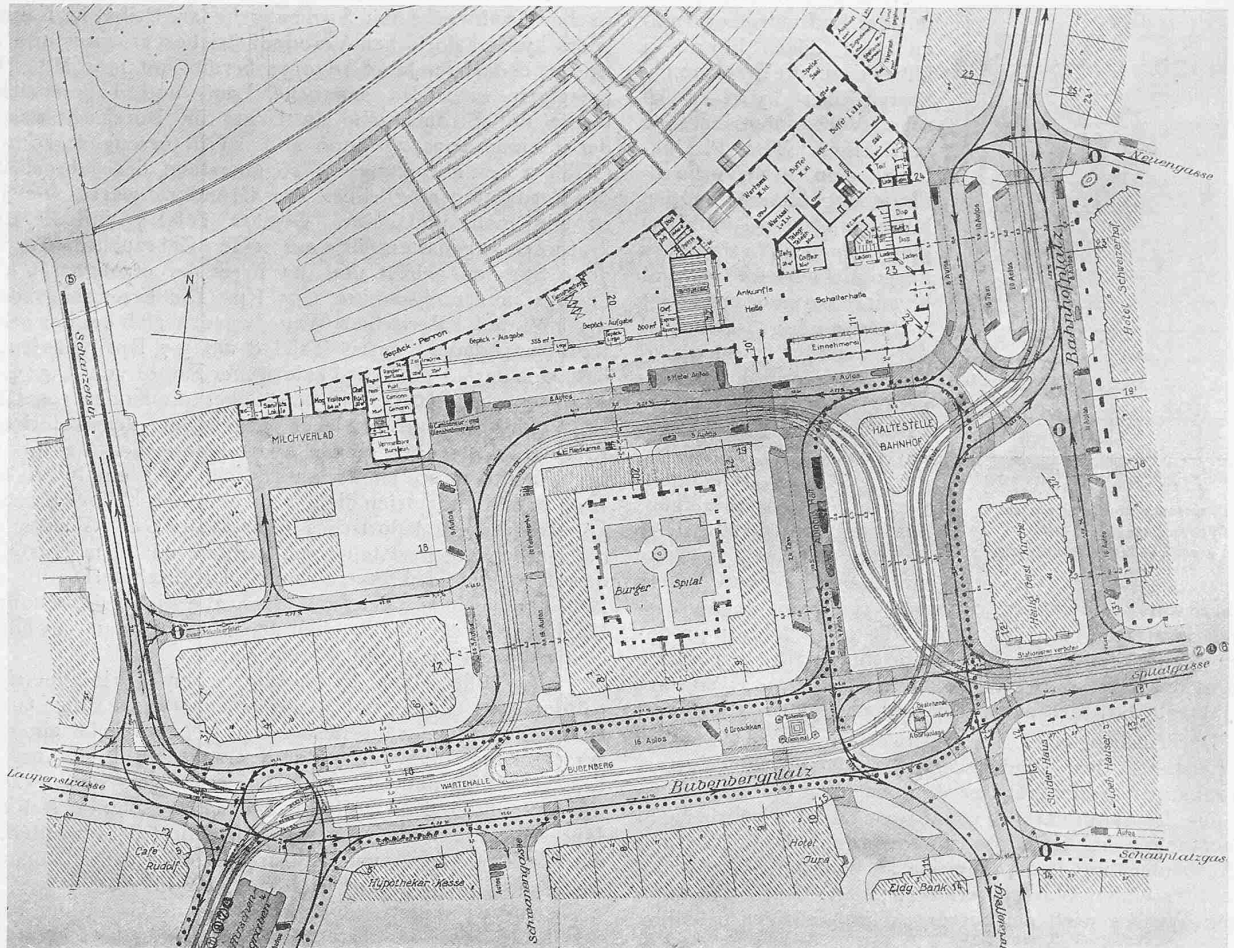
PDF erstellt am: **26.09.2024**

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.



V. Preis (2500 Fr.), Entwurf Nr. 41. — Verfasser Losinger & Cie., Ingenieurbureau, Bern. — Lageplan 1 : 2000.

dass die Gebrauchsdauer der im trockensten Jahre erzeugbaren Energie 3300 Stunden nicht unterschreitet; die darüber hinaus gehende Leistung der Akkumulierwerke kann im trockensten Jahre zufolge Mangel an Wasser zur Arbeitsleistung nicht mehr herangezogen werden.

Falls nun die volle Spitzenenergie von 1060 Mill kWh in Akkumulierwerken erzeugt werden sollte, dann würden die Produktionskosten der kWh Spitzenenergie innerhalb einer Uebertragungsgrenze von 100 km gemäss Tafeln 7 und 9 im Durchschnittsjahre im Mittel 4,6 Rp. betragen; berücksichtigt man jedoch, dass die Werke diese Energiemenge selbst im trockensten Jahre abgeben müssen, und dass die Winterdarbietung die Jahresdarbietung unterschreitet, dann kommt man schliesslich, in Uebereinstimmung mit den Mitteilungen des Eidg. Amtes für Wasserwirtschaft, zu Produktionskosten von durchschnittlich 7 Rp/kWh. Demgegenüber würden sich die Produktionskosten der kWh kalorischer Energie bei einer Benützungsdauer der Spitzenenergien von 3300 h gemäss Tafel 9 auf rd. 4,4 Rp. stellen. Die Erzeugung der Spitzen würde daher in Akkumulierwerken um rd. 60% mehr kosten, als die Erzeugung der selben Energie in kalorischen Grosskraftwerken.

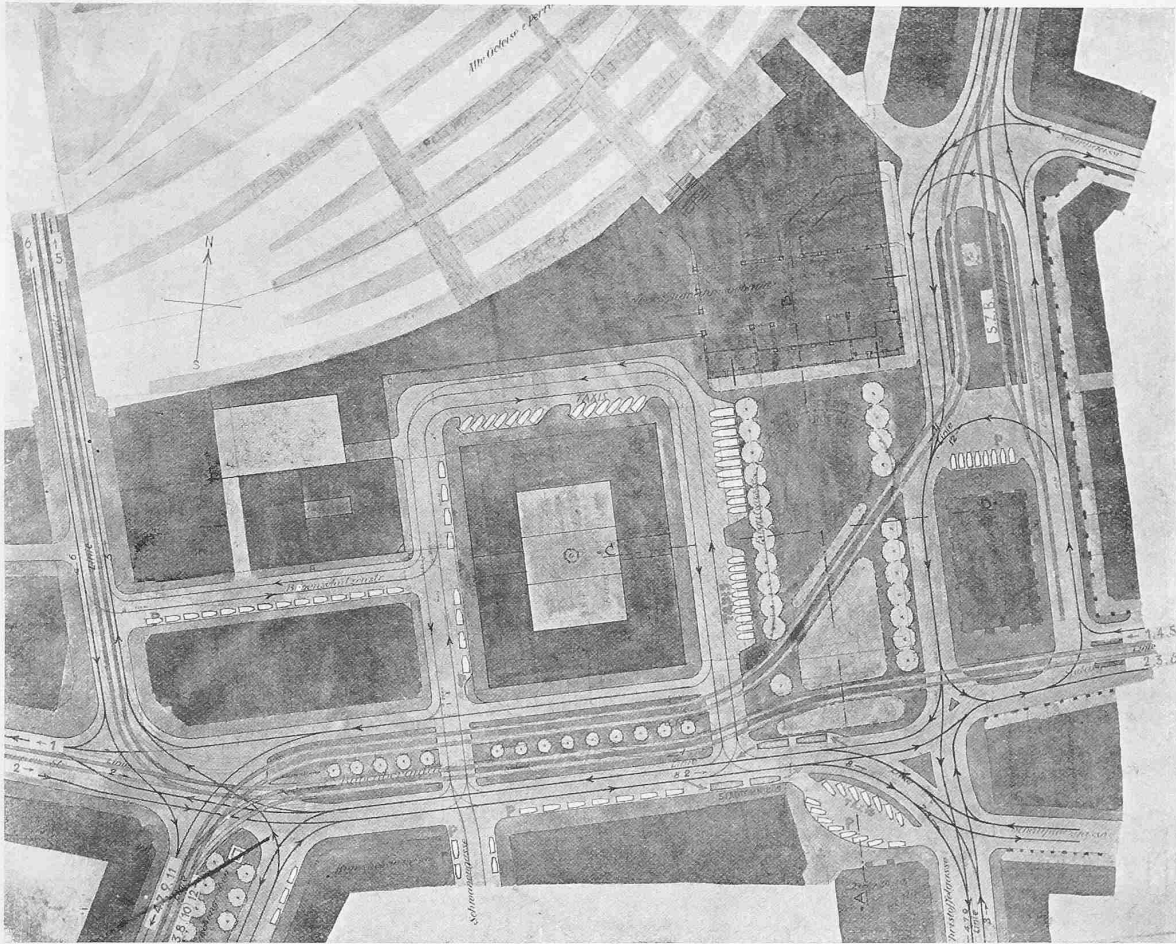
Die Ergebnisse obenstehender Betrachtungen können folgenderweise kurz zusammengefasst werden. Verbundbetriebe, deren Grundenergie von Lauf- und Tagesspeicherwerken erzeugt wird, arbeiten in der Schweiz billiger als rein kalorische Werke; zur Deckung der Spitzenenergie mit der Gebrauchsdauer von 3300 Stunden eignen sich eher kalorische, als Akkumulierwerke. Nachdem es möglich ist, die von den Laufkraftwerken gelieferten Grundenergien selbst auf grössere Entfernungen wirtschaftlich zu übertragen, können mit dem Ansteigen des Energieverbrauches nicht bloss die in der Nähe des Konsums, sondern auch

die weit entfernt liegenden Laufkraftwerke ausgebaut werden; Hochdruckwerke können mit billiger Tages- oder Wochenspeicherung ausgerüstet werden. Die Produktionsmöglichkeit sämtlicher Lauf- und Tagesspeicherwerke im Durchschnittsjahre sollte den jeweiligen Jahresverbrauch möglichst übersteigen. Zur Deckung des Energiemangels während der Zeiten von Wassermangel, sowie zur Erzeugung der Spitzen des Verbrauches, sollten ausser den bestehenden Akkumulierwerken neue kalorische Kraftwerke, möglichst in die Verteilungsgebiete vorgeschoben, in ausgiebigem Masse errichtet werden, sodass der Energiebedarf selbst im trockensten Jahre voll gedeckt werden kann.

Wettbewerb zu einem Bebauungsplan für Bahnhof- und Bubenbergplatz in Bern.

(Schluss von Seite 262)

Nr. 41, „Aare“. Ein fleissig durchgearbeiteter Entwurf. Der Durchgangsverkehr West-Ost und Nord-Süd ist bezüglich Lage von Fahr- und Strassenbahn richtig durchgeführt. Dabei ist allerdings der NS-Verkehr sehr dicht am Eingang und auch am Ausgang des Bahnhofes vorbeigeführt. Der NS-Verkehr vom Bollwerk nach der Laupenstrasse an der Gepäckabfertigung vorbei ist falsch angelegt. Der Verfasser macht nun den interessanten Versuch, die Strassenbahnhaltestellen dicht an das Aufnahmegebäude anzulegen, indem er die S.S.B. über die grosse, dem Ausgang vorgelagerte Schutzinsel überleitet. Diese Lösung ist für den Nord-Süd-Verkehr nicht zu beanstanden, bringt aber für den Ost-West-Verkehr eine sehr grosse Schleife hinein, die wegen der beträchtlichen Verlängerung der Fahrten beanstandet werden muss. Trotz dieses grossen Aufwandes werden die betriebstechnischen Forderungen der S.S.B. nicht erfüllt. — Die Omnibushaltestellen an der grossen Perroninsel sind gut, vor der Gepäckabfertigung aber zu beanstanden.



VI. Preis (2000 Fr.), Entwurf Nr. 57. — Albert Bodmer, Ingenieur, und Harry Ziegler, Architekt, beide in Winterthur. — Lageplan 1 : 2000.

Dieses an sich interessante Projekt zeigt, dass das Näherheranführen der S.S.B. zum Bahnhof unter den vorliegenden Verhältnissen kaum eine verkehrstechnisch befriedigende Lösung ergeben kann.

Nr. 57, „Gordischer Knoten“. Der Durchgangsverkehr ist lediglich gut durchgeführt, aber zu beanstanden beim Schnittpunkt mit dem Ost-West-Verkehr. Ferner ist die Durchführung des Hauptdurchgangsverkehrs zwischen Kirche und Schweizerhof bei Beibehaltung der S.Z.B. unmöglich. Der Durchgangsverkehr auf dem Bubenbergplatz ist in beiden Richtungen der S.S.B. fehlerhaft, weil dadurch Kreuzungen entstehen. Der Verfasser hat diesen Vorschlag gemacht, um einen ganz grossen Zungenperron vom Aufnahmegebäude bis in den Bubenbergplatz hineinzuführen. Dieser grosse Perron wäre zweifellos günstig für die Haltestellen der S.S.B. und für den Fussgängerverkehr vom und zum Bahnhof, erschwert aber die richtige Führung des Verkehrs von Osten nach Westen auf der Nordseite des Bubenbergplatzes. Der Durchgangsverkehr Nord-Süd wird zu nahe am Eingang des Bahnhofes vorbei geführt. Die Loslösung des Verkehrs bei der Gepäckabfertigung ist annehmbar. — Die Parkplätze sind nicht ausreichend. Die angedeutete Schleife für den Strassenbahnverkehr ist in falscher Richtung angelegt. Die Haltestellen der Omnibusse, wie vorgeschlagen, sind zu beanstanden, weil die Strasse zu eng ist. Der Parkplatz vor der Eidg. Bank ist unzweckmässig.

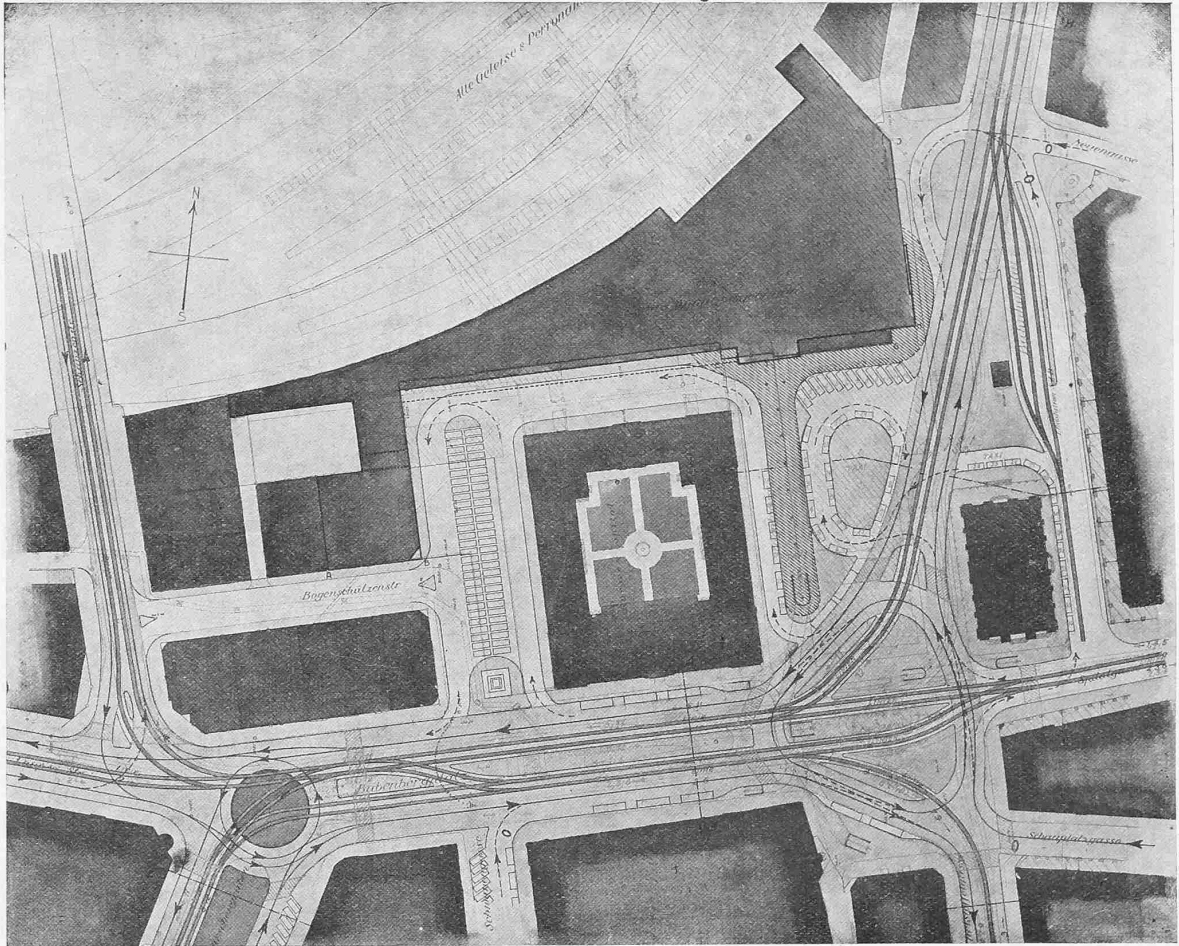
Nr. 47, „Es liegt auf der Hand“. Der Durchgangsverkehr ist sehr glatt und flüssig geführt. Für die Hauptstrassenzüge sind die Strassenbahngleise in der Mitte, der Fahrverkehr aussen. Die Ausmündung vom Hirschengraben auf den Bubenbergplatz ist mit Hilfe einer runden Insel und unter Zuhilfenahme einer kleinen Insel gut gelöst. Die kleine Insel an der Schanzenstrasse kann voraussichtlich nicht entbehrt werden. Die Strassenbahn auf dem Bubenbergplatz ist viergleisig durchgeführt; der vorhandene Platz allerdings zum Anlegen eines Wendegleises nicht ausgenützt. Die Haltestellen

sind in sehr geschickter Weise am Ostende des Bubenbergplatzes auf einer grossen Insel konzentriert. Diese Insel gestaltet ausserdem hier an kritischer Stelle den durchgehenden Fahrverkehr sehr flüssig. Anzuerkennen ist dabei, dass die sehr gute und besonders schwierige Lösung erreicht worden ist, ohne dass der Burgerspital beseitigt werden muss. Die Insel ist vielleicht noch etwas zu vergrössern.

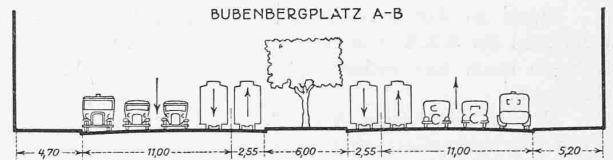
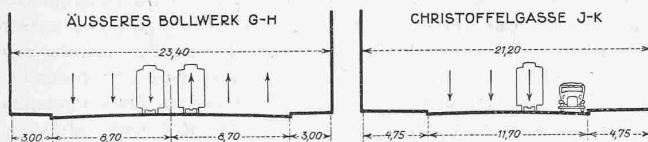
Der Bahnhofverkehr wird vom Durchgangsverkehr gut abgetrennt. Vor dem Eingang befindet sich eine besondere Vorfahrt. Vom Ausgang aus führt eine lange, etwas schmale Perronzunge zum Bubenbergplatz. Zwischen dieser und dem Durchgangsverkehr Nord-Süd liegen die Aufstellplätze für die Bahnhof-Fuhrwerke. Die hierfür verfügbare Fläche ist etwas beengt, könnte aber wesentlich vergrössert werden, sobald das Burgerspital beseitigt und die Ostfront des Ersatzgebäudes entsprechend nach Westen verschoben würde. Der Verkehr auf diesem Hauptparkplatz muss in der umgekehrten Richtung erfolgen. — Die Zufahrt zu den Aufstellplätzen unmittelbar nördlich der Kirche ist nicht notwendig, sie ist besser erst im Zuge der Neuengasse. Der Verkehr für die Gepäckabfertigung ist vom übrigen Verkehr ausreichend getrennt.

Die Haltestellen der Strassenbahn vor dem Bahnhofeingang fehlen. — Die Haltestellen der Omnibusse am Bubenbergplatz entlang sind gut angeordnet, jene beim Hotel Jura sollten an die Christoffelgasse verlegt werden. — Die Nichtweiterführung der Schwanengasse über den Platz hinaus ist richtig. — Der Ersatz des Burgerspitals durch ein Gebäude von beinahe der selben Grösse ist ohne weiteres möglich. Der Parkplatz auf der Ostseite der Kirche ist nicht gut; unerwünscht sind die Trottoirvorlagen südlich der Kirche und in der Spitalgasse. Die Unterführungen sind hier nicht gerechtfertigt.

Der Entwurf stellt eine gute Lösung des Verkehrsproblems dar, wobei der Grundriss für das Aufnahmegebäude der S.B.B. eingehalten wird, ferner die Endstation der S.Z.B. und der Bürger-



Ursprünglich in den 1. Rang gestellter Entwurf Nr. 47 von Arthur Reinhart, Architekt, Zürich. — Lageplan 1 : 2000, Schnitte 1 : 500.



spital in bisheriger Form beibehalten sind. Das Projekt ist in jeder Beziehung wirtschaftlich.

*

Nach reiflicher Abwägung der Vor- und Nachteile wird folgende Rangordnung aufgestellt:

- | | |
|------------------|------------------|
| 1. Rang, Nr. 47, | 5. Rang, Nr. 41, |
| 2. Rang, Nr. 44, | 6. Rang, Nr. 57, |
| 3. Rang, Nr. 59, | 7. Rang, Nr. 40, |
| 4. Rang, Nr. 16, | 8. Rang, Nr. 9. |

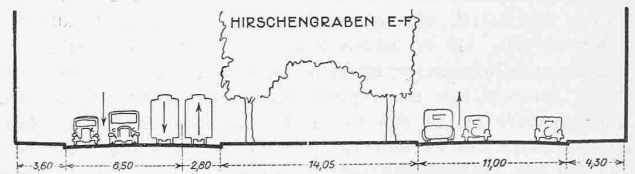
Das Preisgericht beschliesst hierauf, die ihm zur Verfügung stehende Summe von 18000 Fr. wie folgt zu verteilen:

- | | |
|-----------------------------|----------------------------|
| I. Preis 6000 Fr.: Nr. 47 | IV. Preis 3000 Fr.: Nr. 16 |
| II. Preis 4000 Fr.: Nr. 44 | V. Preis 1500 Fr.: Nr. 41 |
| III. Preis 3500 Fr.: Nr. 59 | |

Die Eröffnung des ersten Couverts ergibt als Verfasser des I. Preises: Arthur Reinhart, Architekt, Wittikonstrasse 3, Zürich. Da der Verfasser aber in einem Abhängigkeitsverhältnis zu einem Preisrichter steht, muss das Projekt nach den Wettbewerbsbestimmungen des S. I. A., Merkblatt Ziff. 21, disqualifiziert werden.

Infolgedessen rückt das im 6. Rang stehende Projekt Nr. 57 zur Prämierung nach. Mit Rücksicht auf die veränderte Situation und den Wert der einzelnen Projekte wird vom Preisgericht folgende neue Preisverteilung festgesetzt:

- | | |
|-----------------------------|----------------------------|
| II. Preis 5000 Fr.: Nr. 44 | V. Preis 2500 Fr.: Nr. 41 |
| III. Preis 4500 Fr.: Nr. 59 | VI. Preis 2000 Fr.: Nr. 57 |
| IV. Preis 4000 Fr.: Nr. 16 | |



- Die Eröffnung der Umschläge ergibt als Projektverfasser:
- II. Preis: Ernst Züttel, Ingenieur in Neuenburg, mit Ernst Schindler, Architekt von Bern, z. Zt. in Zürich.
- III. Preis: K. Fiedler, Bahningenieur der Strassenbahnen Zürich, Chr. Hartmann, Polizeiadjunkt, Zürich, Kessler & Peter, Architekten S. I. A., Zürich.
- IV. Preis: Walter Spillmann, Dipl. Ingenieur, Bern.
- V. Preis: Losinger & Cie., Ingenieurbureau, Bern.
- VI. Preis: Albert Bodmer, Ingenieur, und Harry Ziegler, Architekt, beide in Winterthur.

Das Preisgericht ist nicht in der Lage, einen Ankauf von weiteren Arbeiten empfehlen zu können.

Bern, den 18. April 1929.

Das Preisgericht:

H. Lindt, Grimm, Th. Nager,
Albert Gerster, K. Hippenmeier, Blum,
A. Hoehel, A. Reber, F. Hiller.