

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 22

Sonstiges

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: 15.01.2026

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

Da der Bahnhofverkehr offenbar nicht schuld ist an der zeitweiligen Verkehrsstockung auf dem Bubenbergplatz, bringt eine Verlegung des Aufnahmegebäudes an die Laupenstrasse auch keine Verbesserung des Stadtverkehrs. Die Sanierung des innerstädtischen Verkehrs ist eine Angelegenheit für sich. Dabei ist die Wechselbeziehung aller aufeinanderfolgenden Verkehrsknotenpunkte zu beachten und der Verkehr ist bis hinunter zum Zeitglocken gleich flüssig zu halten. Obwohl die Experten sich mit diesem, von der Bahnhoffrage losgelösten Problem nicht zu befassen hatten, empfehlen sie doch mit Nachdruck die vom Studienausschuss, bei Stimmabstaltung der städtischen Verkehrsbetriebe, einmütig angelegte Unterplasterlegung des Trams vom Hirschengraben bis zum Kornhaus- bzw. Kasinoplatz. Mit einer solchen Lösung, für die geradezu ideale topographische Verhältnisse vorliegen, würde mit einem Schlag der Hauptverkehrszug Bubenbergplatz-Zeitglocken für eine durchgreifende Sanierung frei und überdies die latente Gefährdung der Stadtbrunnen und die Beeinträchtigung des altstädtischen Strassenbildes weitgehend behoben. Dabei handelt es sich lediglich um eine streckenweise unterirdische Führung der bestehenden Strassenbahn. Auf jeden Fall sollte der Bubenbergplatz von der Tram-Rangieranlage befreit und damit wesentlich entlastet werden. Die Lage der Transitpost an der Schanzenstrasse und die Errichtung einer Post-Untergrundbahn nach der Hauptpost am Bollwerk entlastet den Bahnhofplatz und die Ostseite des Bubenbergplatzes, belastet ihn allerdings wieder auf seiner Westseite. Dasselbe trifft jedoch auch zu bei einer Verlegung des Bahnhofes an die Laupenstrasse.

Die Entfernung der Solothurnbahn aus dem Strassenkörper bedeutet eine ganz wesentliche Entlastung des Bollwerks und des Bahnhofplatzes. Die Experten erachten das Projekt der SBB mit Tunnelzuführung des SZB vom Henkerbrünnli und Endstation unter dem Dienstgebäude am Bollwerk als sehr gut. Die Linienführung nach dem ursprünglichen Projekt Nater-Hostettler befreit das Bollwerk nicht von dieser Bahn und vernachlässigt mit seiner Endstation an der Laupenstrasse die Bedienung der City, des hauptsächlichsten Ziels der SZB-Reisenden.

Der Perimeter des Aufnahmegebäudes nach Projekt SBB gibt am Bahnhofplatz 2000 m² frei, die 40 % der heutigen Verkehrsfläche ausmachen. Neben der flüssigen Durchleitung des allgemeinen Verkehrs ergeben sich genügende Parkierungsmöglichkeiten für den eigentlichen Bahnhofverkehr. Dagegen fehlt die Fläche für einen allgemeinen innerstädtischen City-Park. Es ist aber bestimmt zu rechnen, dass auch im Falle einer Bahnhofverlegung auf einen solchen verzichtet werden müsste, da der Platz hier sehr teuer zu stehen kommt. Die Experten sehen einen Ausweg in der vollständigen flachen Ueberdeckung der Perrons, die rund 600 Fahrzeugen Platz zum Aufstellen böte. Die Befürchtung, dass die Lage der Express-Gepäckabfertigung am Bollwerk dort zu Verkehrsschwierigkeiten führen könnte, wird von den Experten nicht sehr ernst genommen, da die Zahl der an der Expressabfertigung vorfahrenden Fahrzeuge nach der Zählung nur 174 im Tag beträgt. Die unter dem Bahnhof- und Bubenbergplatz vorgesehenen Fussgängerunterführungen werden von den Experten als Luxus betrachtet. Die Erfahrungen, die damit anderswo gemacht wurden, sind nicht günstig.

An der Laupenstrasse bestehen für die Organisation der Bahnhofvorplätze und -Zufahrten Möglichkeiten von weltstädtischer Prägung, die alle Wünsche eines kreuzungsfreien Strassenverkehrs erfüllen. Der Vorschlag des Studienausschusses mit drei übereinanderliegenden Verkehrsebenen wird dem Projekt Nater-Hostettler, das zwei Ebenen vorsieht, gegenübergestellt. Die Experten finden solche teure Lösungen zu grosszügig für Berner Verhältnisse. Der Verlust des Kocher-Parkes wäre für das Mattenhofquartier mindestens ebenso schmerzlich wie die Abgrabung der Grossen Schanze für die Längsgasse.

Der Vortrag schloss mit allgemeinen Betrachtungen über die Stellung des Bahnhofes im Stadtorganismus. Die Städte sind durch den Handel mit der Umgebung gross geworden. Nur in der Stadt erzielen die Spezialgeschäfte den nötigen Umsatz. Heute gilt für den Käufer mehr als je der Grundsatz «Zeit ist Geld». Er will in der Stadt möglichst viele Besorgungen gleichzeitig machen. Eine Auflösung des Stadtkerns ist deshalb nicht richtig. Aus dem gleichen Grund sollte der Bahnhof möglichst nahe am Stadtzentrum liegen. In- und ausländische Bahnhofverlegungen haben sich in den meisten Fällen ungünstig ausgewirkt. Die verlegten Bahnhöfe von Basel und Biel haben den vollen Anschluss ans Geschäftszenrum nie mehr gefunden. Sie vermögen das Wirtschaftsleben nicht an sich zu ziehen. Wenn um sie sekundäre Zentren sich bilden, so entsteht eine Zweiteilung der Geschäftsstadt, die schlecht ist. Die genannten Argumente und Erfahrungen sprechen gegen eine Verlegung des Bahnhofes an die Laupenstrasse, die vom Referenten als «unsagbar riskiertes Vorhaben» bezeichnet wird. Die Ausdehnung der City nach Westen ist nicht eine Folge des Bahnhofes. Der alte Standort

wird dadurch vorteilhafter, weil der Bahnhof dann noch mehr ins Geschäftsviertel hineinwächst.

Bei der Betrachtung der städtischen Verkehrsbetriebe warnt der Vortragende zunächst vor Trugschlüssen, die sich aus der üblichen Wohndichtestatistik für den Bevölkerungsschwerpunkt ableiten lassen. Die Statistik erfasst den Stand um 24 Uhr nachts. Der Verkehrsmittelpunkt fällt aber nicht mit dem Wohnmittelpunkt zusammen. Über Tag besteht eine ausgeprägte, durch Zuzüger von auswärts noch verstärkte Konzentration nach der City, wobei der Berufsverkehr erst noch vier scharfe Spitzen aufweist. Die heutige nach der City orientierte Radialanordnung der öffentlichen Verkehrsmittel ist vorbildlich und auch für den Verkehr zum Bahnhof das beste System. Der Bahnhof muss deshalb auch am Verkehrszentrum liegen, was der heutigen Lage entspricht. Ein Bahnhof an der Laupenstrasse würde ein zweites, schwach frequentiertes Verkehrszentrum bedeuten, an das die städtischen Verkehrsmittel ebenfalls herangeführt werden müssten. Technisch ist das möglich, betrieblich aber mit einer Verteuerung verbunden. Für die Passagiere wären ständige Zeitverluste nicht zu vermeiden. Die Experten sehen in 550 m Mehrdistanz nicht eine Kleinigkeit, sondern eine dauernde Verschlechterung. In der Ueberzeugung, dass an alter Stelle ohne Abbruch des Burgerspitals ein guter Bahnhof möglich ist, kommen sie zur Empfehlung, am heutigen Standort festzuhalten und die noch hängigen Fragen, d. h. die Grundrissgestaltung des Aufnahmegebäudes und des Bahnhof- und Bubenbergplatzes, durch einen Wettbewerb abklären zu lassen. Der Baubeginn wird dadurch nicht verzögert.

Der Präsident verdankt im Namen der veranstaltenden Vereine und der Zuhörer das von Lichtbildern, Plänen und Tabellen unterstützte Referat. Die Behörden haben nun als Auftraggeber der Expertise das erste Wort. Der Vorstand des S. I. A. wird prüfen, ob allenfalls noch ein besonderer Diskussionsabend stattfinden soll. Da die Gelegenheit zur Fragestellung nicht benutzt wird, kann die Veranstaltung ca. um 22.45 Uhr geschlossen werden.

Der Protokollführer ad hoc: A. Gnaegi

S. I. A. Technischer Verein Winterthur Vereinsversammlung vom 5. März 1948

Als Guest sprach Ing. André Mook-Aray über ein grossartiges Werk:

Wiederaufbau der Brücken der Stadt Lyon

Lyon ist mit seinen über 800 000 Einwohnern die drittgrösste Stadt Frankreichs. Sie lagert sich um die Mündung der Saône in die Rhone; diese beiden Flüsse teilen die Stadt in drei Gebiete, wobei sich der lebendigste Teil der Stadt auf der Halbinsel zwischen den Gewässern befindet. 28 Brücken verbinden die drei Stadtteile, und gerade diese Bauwerke und der grosse Verkehr, den sie bewältigen können, machen die Stadt im Kriege wie im Frieden zu einer Schlüsselstellung ersten Ranges.

Am 2. Sept. 1944 sprengten die deutschen Truppen vor ihrem Rückzug die Verkehrsbauwerke, indem sie grosskalibrige Fliegerbomben einbauten; von den 28 Brücken entgingen nur zwei durch mutigen Zugriff der Zerstörung.

Unter Leitung des Vortragenden wurden in wenigen Wochen provisorische Brücken erbaut, wobei eine spezielle Technik des Behelfs-Brückenbaus entwickelt wurde. Besonders aber konnte der Vortragende seine Zuhörer mit den Ausführungen fesseln, die der Hebung und Wiederinstandstellung der zerstörten Brücken galten. Die im Bett der Flüsse liegenden Brückenträger wurden mit den einfachsten, aber oft genial verwendeten Mitteln gehoben. Diesen Arbeiten kam die besondere Gabe des französischen Ingenieurs — die der Improvisation — besonders zustatten.

Anschliessend berichtete Ing. Mook-Aray über die neuen, breiteren und weitergespannten Brücken, die anstelle der zu stark zerstörten Bauwerke traten. In Film und Lichtbild konnte man die kühn und schön gestalteten Bauwerke bewundern, die in den drei letzten Jahren entstanden sind. Auf alle Fälle sind die Lyoner zu ihren Ingenieuren und Arbeitern zu beglückwünschen, die in so erstaunlich kurzer Zeit vermocht haben, 26 Brücken wiederherzustellen und viele davon neu zu bauen, so dass der Lyoner heute — drei Jahre nach dem Unglück — sämtliche alten Flussübergänge wieder benützen kann.

L. Martinaglia

VORTRAGSKALENDER

- 30. Mai (Sonntag) 10.45 h in Melide Abmarsch des Festzuges nach Bissone, dort 11.45 h Einweihung des Denkmals für Pasquale Lucchini, Erbauer des Seedammes, und Feier des 100-jährigen Jubiläums der Lüganersee-Dampfschiffahrt.
- 5. Juni (Donnerstag). Kommission beider Hochschulen für zeitgenössische Kunst. 20.15 h im Aud. III E.T.H. Prof. Dr. h. c. Alvar Aalto: «Die Erziehung zur Architektur».