

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 68 (1950)  
**Heft:** 28

## 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:** 23.02.2026

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

ren der Omnibusverkehr um das 2½fache zugenommen hat, während die Leistungen der übrigen öffentlichen Verkehrsmittel sich nur wenig verändert haben. Das Verhältnis in den Leistungen erhält noch eine besondere Note, wenn berücksichtigt wird, dass für eine beförderte Person der Privatkraftwagen 4 bis 5 mal mehr Verkehrsfläche beansprucht als der öffentliche Verkehr und dass beide Verkehrsgattungen ihre stärksten Ballungen im Stadtzentrum aufweisen.

Diese neuen Verhältnisse verlangen neuartige Methoden zur Klärung des Verkehrswerts der verschiedenen Verkehrsmittel mit dem Ziel, eine neue Harmonie zwischen dem öffentlichen und dem individuellen Verkehr zu gewinnen. Diesem Problem galten die weiteren Ausführungen über den Verkehrsumfang in Mittel- und Grossstädten in Abhängigkeit von der Siedlungsstruktur sowie über die Art der Raumerschließung durch die verschiedenen Verkehrsmittel. Im Ergebnis der Betrachtungen wurde die Entwicklungsrichtung des Verkehrsbedarfs der Städte und ihre Bedeutung für die Verkehrsplanung in Thesen zusammengefasst.

Die hohe Rangstufe, die der öffentliche Verkehr in einem verhältnismässig kleinen Zeit- und Kostenaufwand und Flächenanspruch im Bereich des Siedlungsraumes einer Grossstadt einnimmt, rechtfertigt seine Pflege und verleiht ihm ein gewisses Vorrecht gegenüber dem privaten Verkehr. Dieses Vorrecht darf jedoch nicht so weit gehen, dem privaten Verkehr die Voraussetzungen zu seiner Betätigung protektionistisch vorzuenthalten. Im Verkehrswert für die grosse Masse der Stadtbevölkerung ist zweifellos der öffentliche Verkehr überlegen. In der Wendigkeit des Einsatzes hat der private Verkehr Vorteile, die im grossstädtischen Verkehr nicht mehr weggedacht werden können. Das Zusammenspiel beider Verkehrsarten sowohl verkehrswirtschaftlich wie flächenmässig möglichst günstig zu gestalten, ist das Kernproblem jeder Verkehrspolitik und Verkehrsplanung, deren Sinn und Aufgabe es ist, alle technischen und verkehrswirtschaftlichen Möglichkeiten auszuschöpfen, um die städtischen Verkehrsbedürfnisse mit einem Minimum an Zeit und Kosten zu befriedigen.

Bei aller Bewertung des Verkehrsbedarfs und seiner Befriedigung nach rationalen Gesichtspunkten sollten Goethes Worte, «Man reist doch nicht, um anzukommen, sondern um zu reisen», nicht vergessen werden. Auch im grossstädtischen Verkehr sollte dem Reisenden die Ortsveränderung nicht zu einem mechanischen Vorgang werden, sondern ihm die günstigsten Voraussetzungen zum Erleben und zur Entspannung bieten. Unter diesem Gesichtspunkt wird eine unterirdische Führung von Verkehrsmitteln, die zur Auflockerung von Verkehrsknoten vielleicht in Frage kommen, mit grösster Vorsicht ins Auge zu fassen sein. (Gekürztes Autoreferat)

#### Mitgliederversammlung vom 16. Juni 1950

Nachdem am 23., 24. und 25. Mai etwa 250 Mitglieder die Ausstellung der

#### Bahnhof-Wettbewerbsarbeiten

unter Führung von bernischen Jury-Mitgliedern und Experten im Preisgericht besichtigt hatten, folgten wohl fast ebenso viele Interessenten der Einladung zum Vortrags- und Diskussionsabend im Hotel Schweizerhof.

Als Referenten hatten zwei ausserhalb der interessierten öffentlichen Verwaltungen und der bernischen Meinungsverschiedenheiten stehende Jury-Mitglieder und anerkannte Fachleute in Verkehrs- und Städtebaufragen, Stadtgenieur Hermann Steiner und Architekt Rudolf Steiger aus Zürich, gewonnen werden können. Die beiden Kollegen erläuterten jeder in seinem besonderen Fachbereich die wesentlichsten Ideen in den preisgekrönten Entwürfen und entwickelten die Gedankengänge, die das Preisgericht zur Überzeugung kommen liessen, dass es ohne Antastung der kunsthistorisch wertvollen Bauten des Burgerspitals und der Heiliggeistkirche möglich ist, im Bereich des heutigen Bahnhofplatzes ein geeignetes Aufnahmegebäude städtebaulich gut einzufügen und einer zweckmässigen Verkehrslösung auf dem Bahnhof- und Bubenbergplatz genügend Fläche frei zu halten. Die Referenten erörterten die vom Preisgericht erarbeiteten Richtlinien zur Gewinnung einer Synthese aus den verschiedenen Lösungsvorschlägen und fügten ihre eigenen Anregungen bei. Die beiden Vorträge liessen klar werden, dass eine gültige Synthese aller Komponenten des sehr komplexen Problems noch nicht vorliegt, und dass eine glückliche Lösung erst nach weiterer mühsamer Koordinierungsarbeit zu finden sein wird.

Stadtgenieur H. Steiner setzte sich anhand von ausgewählten Lichtbildern der Wettbewerbsarbeiten temperaturentwölkig, logisch klar und auf grosser Erfahrung aufbauend mit den verschiedenen grundsätzlich möglichen Verkehrslösungen auf einer oder zwei Ebenen auseinander. Er legte dar, dass im Wettbewerbsgebiet überall genügend Strassenraum vorhanden ist, um den Verkehr der privaten Fahrzeuge und der öffentlichen Verkehrsmittel noch auf lange Zeit hinaus

auf der gleichen Ebene sich abwickeln zu lassen, vorausgesetzt, dass die Verkehrsfläche von allem Unwesentlichen entlastet wird. Er zeigte instruktiv, wie in Städten mit starkerem Auto- und Tramverkehr und engeren Platzverhältnissen als in Bern nur ganz einfache, auf die wesentlichen Teile zurückgeführte, aber auf guten Verkehrsfluss angelegte Ordnungssysteme sich bewähren. Dementsprechend geht sein Vorschlag auf Schaffung flüssiger, an den Knotenpunkten nicht eingeengter Fahrbahnen für den allgemeinen Verkehr, Reduktion der Tramalagen im Stadtzentrum auf die Hauptgleise mit langgestreckten Linienhaltestellen, jedoch ohne Preisgabe einzelner Linien, Verlegung der Wendeschleifen und Abstellanlagen ausserhalb der Zone des stärksten Verkehrs. Immerhin möchte der Referent eine allfällige spätere Teilunterführung des Nord-Süd-Strassenverkehrs offen lassen.

Architekt R. Steiger zeigte im Lichtbild prägnante, eigens zum Thema angefertigte Handskizzen. In überlegener und überzeugender Weise befasste er sich mit der Entwicklung von Zweckbestimmung und Ausdrucksform von Aufnahmegebäuden, mit den grundsätzlichen Möglichkeiten der Bahnhof-Vorplatzgestaltung und mit den architektonischen Beziehungen zwischen den Neubauten und den historischen Gebäuden. Er hob die Gefahr hervor, die dem räumlich geschlossenen Strassenbild und der Stellung der historischen Bauten in demselben durch Ausweitung und indifferentes Aneinanderhängen der Verkehrsplätze droht, und legte überzeugend dar, warum das Preisgericht die Lösungen mit zwei Bahnhofvorplätzen in der durch die Heiliggeistkirche bestimmten Situation ablehnen musste und zur Empfehlung kam, das Aufnahmegebäude auf der Flucht des Burgerspitalkapellentraktes in möglichst breiter Front und mit grösserer Höhe als das Burgerspital selbst vorzusehen. Ein Aufnahmegebäude in hervorragender Geschäftslage soll vermietbare Bureaux und andere Geschäftslokaliäten aufnehmen. Der Referent sieht seine moderne Form weniger in einer architektonisch besonders ausgedrückten Bahnhofshalle, als in der Durchdringung der erdgeschossigen Halle mit dem Hochbau.

Der grosse Beifall und die nicht sehr rege Diskussion ließen darauf schliessen, dass man im Schosse der Sektion Bern des S.I.A. mit den Schlussfolgerungen des Wettbewerbes offenbar im grossen Ganzen einverstanden ist. Immerhin wurde die Frage nach dem Genügen einer Lösung auch in fernerer Zukunft gestellt und dahin beantwortet, dass für später noch verschiedene Entlastungsmöglichkeiten durch Unterführung und Umleitung einzelner Verkehrsströme bestehen. Ein Vorschlag, das Burgerspital niederzulegen fand wenig Gelegenheit. Ein Votant empfahl die weitere Prüfung auch eines Standortes des Aufnahmegebäudes westlich des Burgerspitals, da ihm die an dieser Stelle liegenden Möglichkeiten einer vorteilhaften Gesamtlösung durch den Wettbewerb nicht erschöpft scheinen. Besondere Anerkennung fand das sportliche Votum eines Teilnehmers, der im Wettbewerb mit einer Zweiplatzlösung ins Hintertreffen geraten war, sich jedoch heute zur Auffassung des Preisgerichtes bekannte. A. Gnaegi

#### S.I.A. Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein Mitteilung des Central-Comité

Am 17. Juni 1950 fand in Zürich eine Präsidenten-Konferenz des S.I.A. statt, mit dem Zweck, die Präsidenten der Sektionen über den Lauf der Geschäfte im S.I.A. genau zu orientieren und ihre Anregungen entgegenzunehmen. Die Verhandlungen umfassten eine Berichterstattung und Aussprache über die Arbeiten der Kommission für soziale Fragen, eine Orientierung über den heutigen Stand der Titelschutzfragen, eine Abklärung der Grundsätze und der Verfahren bei der Aufnahme von Mitgliedern ohne abgeschlossene Hochschulbildung, die Behandlung eines Antrages der Sektion Aargau, betreffend der Ausbildung von Hochbau-, Eisenbeton-, Tiefbau- und Stahlbauzeichnern, eine Orientierung über die Arbeiten verschiedener anderer Kommissionen und über den Stand der internationalen Beziehungen zwischen Ingenieuren und Architekten. Die rege benützte Diskussion zeigte eine vollständige, grundsätzliche Übereinstimmung in den Sektionen über die vom Central-Comité und Sekretariat entwickelte Tätigkeit. Das C.C. wird bei der Erledigung seiner weiteren Geschäfte das Ergebnis der Beratungen entsprechend berücksichtigen.

#### VORTRAGSKALENDER

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

18. Juli (Dienstag) S.I.A., Sektion Zürich, gemeinsam mit BSA, SWB und Swiss-American Society for cultural relations. 20 h im Zunfthaus zur Schmidten. Frank Lloyd Wright, USA: «Architekturfragen» mit Kommentaren von Arch. Werner Moser.