Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 68 (1950)
Heft: 30

Wettbewerbe

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

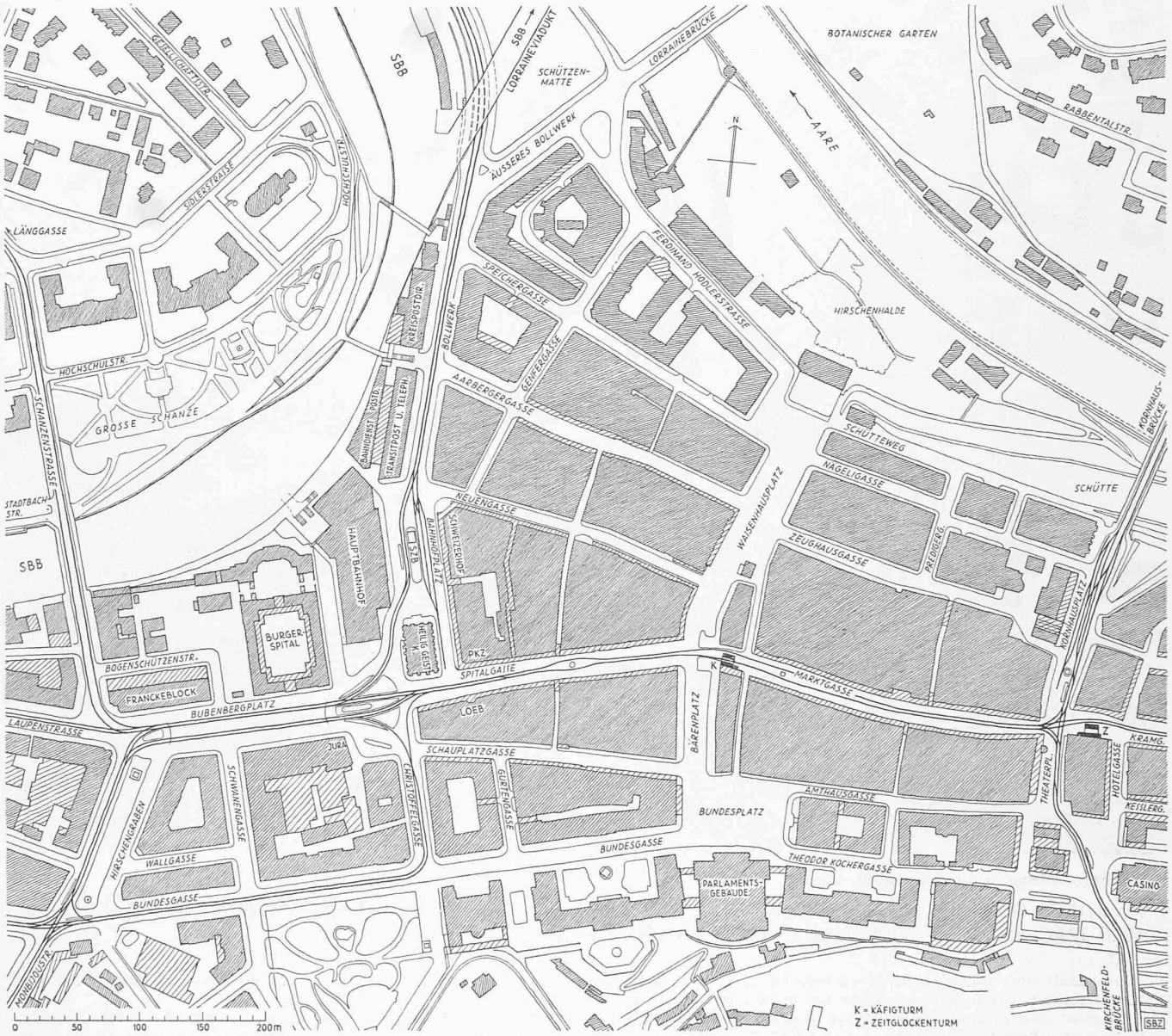
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans 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: 02.10.2025

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

68. Jahrgang Nachdruck von Bild oder Text nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet Nr. 30



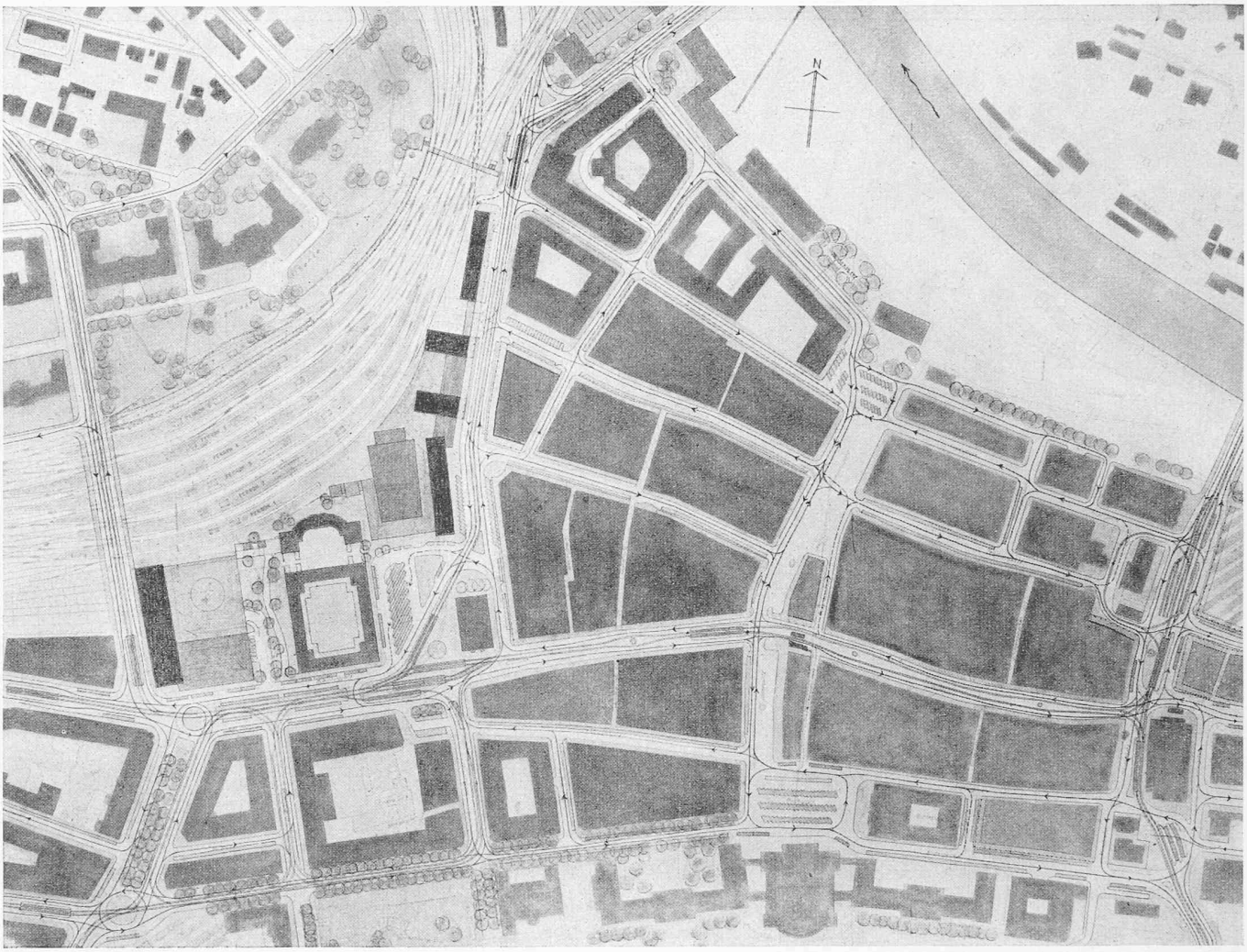
Lageplan des Wettbewerbgebietes, Masstab 1:5000, heutiger Zustand

Wettbewerb für die Verkehrsgestaltung in der Innenstadt in Verbindung mit den Bahn- und Postgebäuden in Bern

DK 656.21 : 711.4 (494.24)

Die Gestaltung des Verkehrs und die städtebaulichen Konsequenzen, die sich aus dem Neubau des Bahnhofs Bern mit den Dienstgebäuden für den Bahnbetrieb, dem Aufnahmegebäude und den neuen PTT-Bauten ergeben, sind schon lange Gegenstand eifriger Diskussionen, die auch in der SBZ ihren Niederschlag fanden. Es rechtfertigt sich heute, da das Resultat eines gross aufgezogenen, unter Fachleuten schweizerischer Nationalität durchgeführten Wettbewerbes vorliegt, kurz auf die Vorgeschichte einzutreten. Sie wurde in den folgenden Aufsätzen früherer Jahrgänge ausführlich dargestellt: Bd. 93, S. 259* und 270* (Wettbewerb zu einem Bebauungsplan für Bahnhof- und Bubenbergplatz, 1929); Bd. 95, S. 189* und 292* (Ausführungsprojekt für die verkehrtechnische Ausgestaltung des Bahnhof- und Bubenbergplatzes, kritische Stellungnahme zu diesem Projekt); Bd. 119, S. 252 (Vortrag Dr. H. Eggenberger, S.I.A., Bern); Bd. 120, S. 215* (Entwürfe der SBB und des Stadtplanungsamtes, 1942), Bd. 120, S. 226 (Diskussion über den Expertenbericht, Schlussfolgerungen des S.I.A., Bern); Bd. 124, S. 241* (SBB-Projekt 1944), Bd. 127, S. 120* (Projekt Nater-Hostettler, 1946); Jg. 1948, S. 315 (Diskussion im S.I.A. Bern).

Der ursprünglich als Kopfbahnhof hart am Stadtkern erstellte Bahnhof wurde im Laufe der Jahrzehnte zu einem Durchgangsbahnhof umgebaut, dessen Gleisanlagen sich der Grossen Schanze anschmiegen. Der heute noch gegen den Bubenbergplatz ragende, zwischen der Heiliggeistkirche und dem Burgerspital liegende Gebäudetrakt des Aufnahmegebäudes stellt das Aufnahmegebäude des ehemaligen Kopfbaues dar. Dieser wird nur noch als Ausgang und für die Gepäckbeförderung benützt. Seine Lage und Stellung in bezug auf die Richtung der Gleise ist heute willkürlich. Trotzdem ist sie so fest im Bewusstsein der Verantwortlichen verankert, dass sowohl das offizielle Vorprojekt der SBB für das neue Aufnahmegebäude als auch der im Wettbewerb mit dem ersten Preis ausgezeichnete Entwurf im wesentlichen daran festhalten, was zu einer über Eck stehenden Lage der Bahnhofhalle in bezug auf die Perrons führt. Die in einer grossen Kurve verlaufenden Gleisanlagen wurden mehrfach erweitert, indem man die Grosse Schanze teilweise abtrug. Dem grossen Verkehrsandrang genügen die heutigen Anlagen bei weitem nicht mehr. Die SBB genehmigten daher eingrosszügiges Umbauprojekt (1944), das eine nochmalige Erweiterung in



Verkehrsgestaltung in der Innenstadt, Masstab 1 : 5000

1. Preis (10000 Fr.) Projekt Nr. 11. Verfasser: JOHANNES BOSSHARD, Arch., Zürich, HERBERT MÄTZENER, Dipl. Arch., Zürich, ALFRED TRACHSEL, Arch., Zürich, ADOLF WASSERFALLEN, Dipl. Arch., Zürich

Horizontallösung mit zentraler Verkehrsinsel unter Einbezug der Heiliggeistkirche. Der freie Fahrverkehr hat diese Insel zu umfahren. Alle Tramhaltestellen sind auf der Insel zusammengefasst. Südfront des relativ niedrigen Aufnahmegebäudes in der Südflucht des Kapellentraktes des Burgerspitals. Die Schalterhalle tritt gegen den Platz hin stark in Erscheinung. Am Bollwerk quer zur Strassenflucht gestellte Baublöcke mit niedrigen Verbindungsbauten. Postgebäude südlich an die Flucht des Burgerspitals vorgezogen mit einem langen, längs der Schanzenstrasse entwickelten Haupttrakt.

Verkehrsanlagen

Strassenbahnen: Zusammenfassung aller Strassenbahnhaltestellen auf einer grossen Insel mit guten Umsteigemöglichkeiten. Entlastung der Strassenflächen durch Konzentrierung der Gleisanlagen auf das unbedingt Notwendige. Dadurch fällt auf dem Bubenbergplatz eine Anzahl von Gleisen weg. Gleisschleifen zur Hauptsache in den Süd-West-Nebenstrassen. Alle Strassenbahnlinien sind erhalten. Verbesserung der Strassenbahnhaltestellen am Kornhausplatz. — Verlegung der Strassenbahnlinien am Hirschengraben für den Strassenverkehr am Nordende unzweckmässig. Die Aussenperrons sowie der Mittelperron der Zentralhaltestelle sind zu schmal.

Bushaltestellen: Konzentrierung der Bushaltestellen auf dem Bahnhofvorplatz.

Strassenverkehr: Der Fussgängerverkehr ist an zweckmässigen Stellen auf kürzeste Wege verwiesen. Die Auflockerung des Verkehrsknotens am Ostende des Bubenbergplatzes ergibt einen reinen Kreiselverkehr. Im übrigen klare Führung des Strassenverkehrs auf Bubenberg- und Bahnhofplatz. — Fahrbahnbreite bei Loebecke und PKZ-Ecke zu gering. Fussgängerverbindung vom Bollwerk nach dem Länggassquartier ungenügend.

Bahnhofvorplatz: In Form und Aufteilung für die verschiedenen Verkehrsarten gut. Kurze und übersichtliche Wege für den Fussgängerverkehr.

Parkplätze: Im Bereich des Bubenbergplatzes und in der Umgebung des Bahnhofplatzes. Unterirdische Parkierungsanlagen am Bollwerk und im Untergeschoss der Post. — Schrägparkierung längs der Schweizerhoflaube.

Postanlagen: Zum Stadtzentrum gut orientiert. — Aufstellung der Postomnibusse am Nordrand des Bubenbergplatzes behindert Fussgänger- und Strassenverkehr. Keine Vorfahrt für Pw vor dem Postgebäude. Gemeinsame Zufahrt zur Post und zum unterirdischen Parkplatz.

Vorortbahnen: Gute Lage der SZB-Station in bezug auf die Stadt. — Zu tiefe Lage wegen unterirdischem Parkplatz. Die Stationsanlage der Worblentalbahn am Kornhausplatz ist nicht gelöst.

Realisierbarkeit: Relativ geringer Aufwand für die Verkehrsanlagen. Die vorgeschlagenen Aenderungen und Neuanlagen sind in kurzer Zeit und in einfacher Folge durchführbar.

Städtebauliche Gesichtspunkte

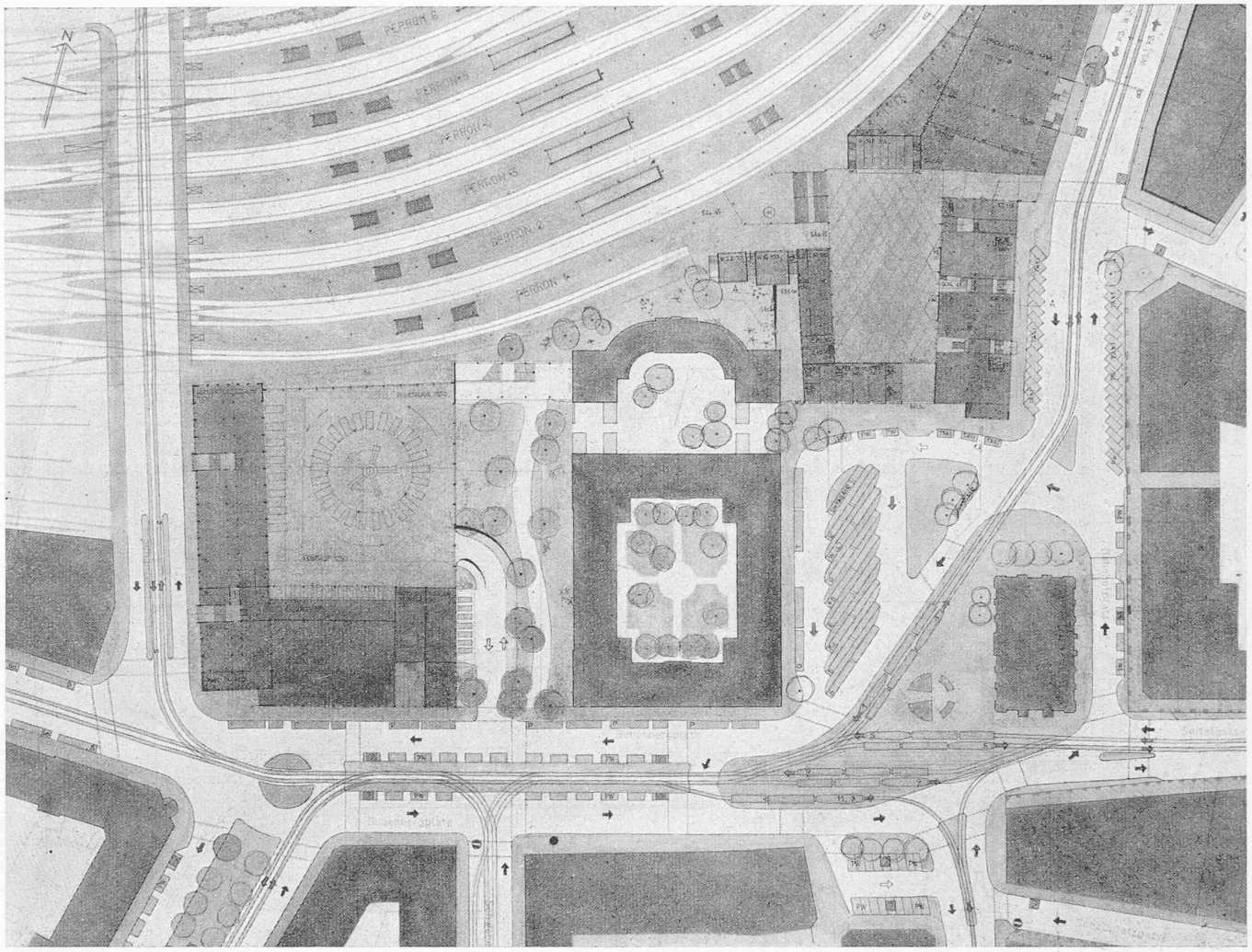
Platzform: Sehr gut proportionierter Bahnhofplatz.

Architektonische Gestaltung: Klare Verteilung der Baumassen am Bahnhofplatz. Bemerkenswerter Versuch, das Aufnahmegebäude und seinen besondern Zweck architektonisch auszudrücken. Bebauung am Bollwerk gut gegliedert. Guter Aspekt des Aufnahmegebäudes von der Schanze aus. — Langer Haupttrakt der Post ohne Rücksicht auf die stark ansteigende Schanzenstrasse.

Beziehung zu bestehenden Bauwerken: Unentschiedene Beziehung des zweigeschossigen Posttraktes am Bubenbergplatz zur Baumasse des dreigeschossigen Burgerspitals.

Innere Durchbildung der Gebäude: Gute übersichtliche Halle im Aufnahmegebäude. Gute Lage der Buffets im Erdgeschoss. — Ungünstige Abwinkelung des Zuganges zur Unterführung. Ungenügend dimensionierte Ein- und Ausgänge. Ausmündung des gesamten SZB-Verkehrs in die Schalterhalle des Aufnahmegebäudes. Sehr geringe wirtschaftliche Ausnützung der hervorragenden Verkehrslage am Bahnhofplatz.

Eingriffe in die bestehende Bebauung: Abbruch des Franckeblockes, Einbau von Lauben an Neuengasse, Bollwerk und Aarbergergasse.



Gestaltung des Bahnhof- und Bubenbergplatzes, Masstab 1 : 2000

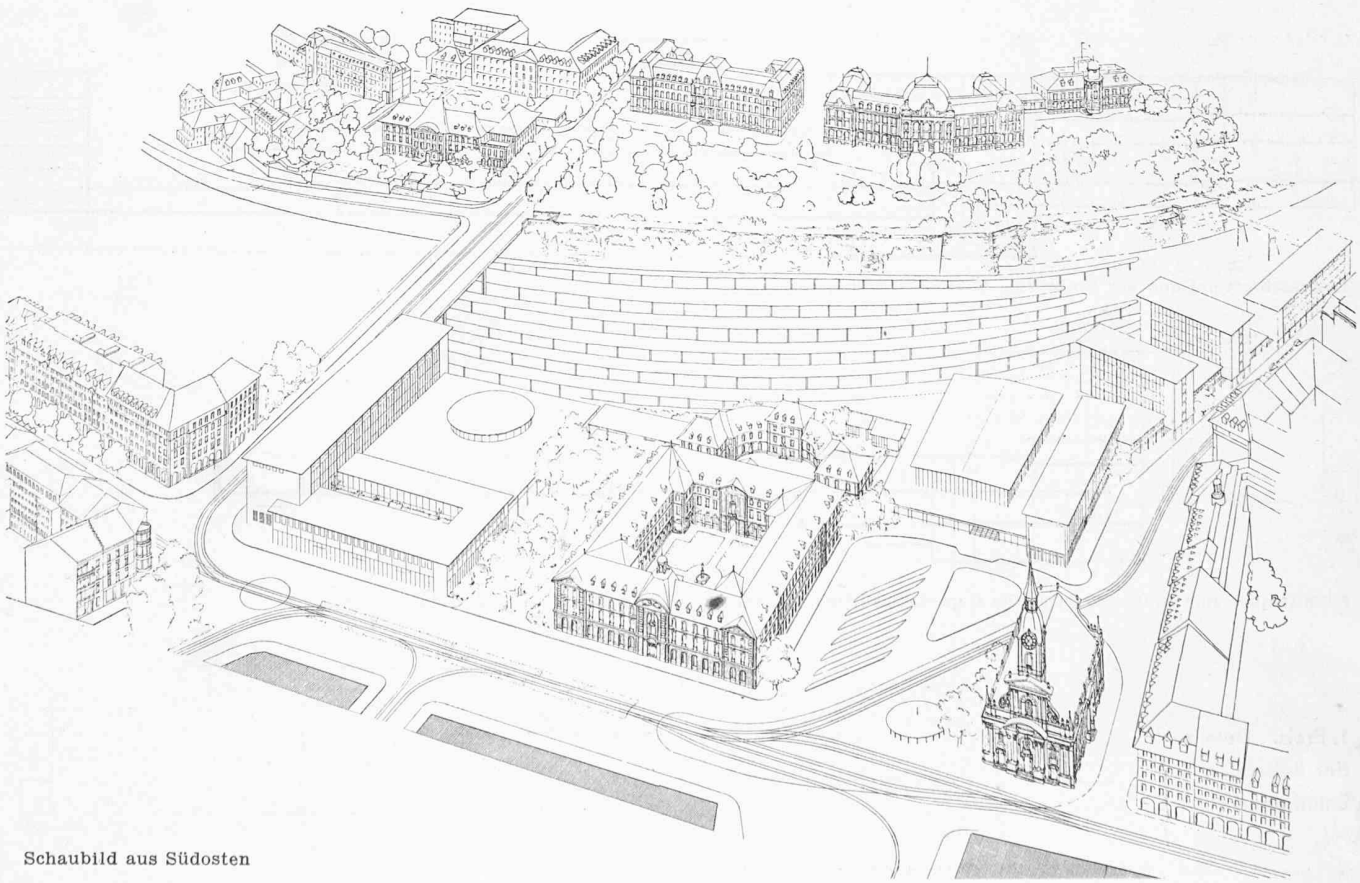
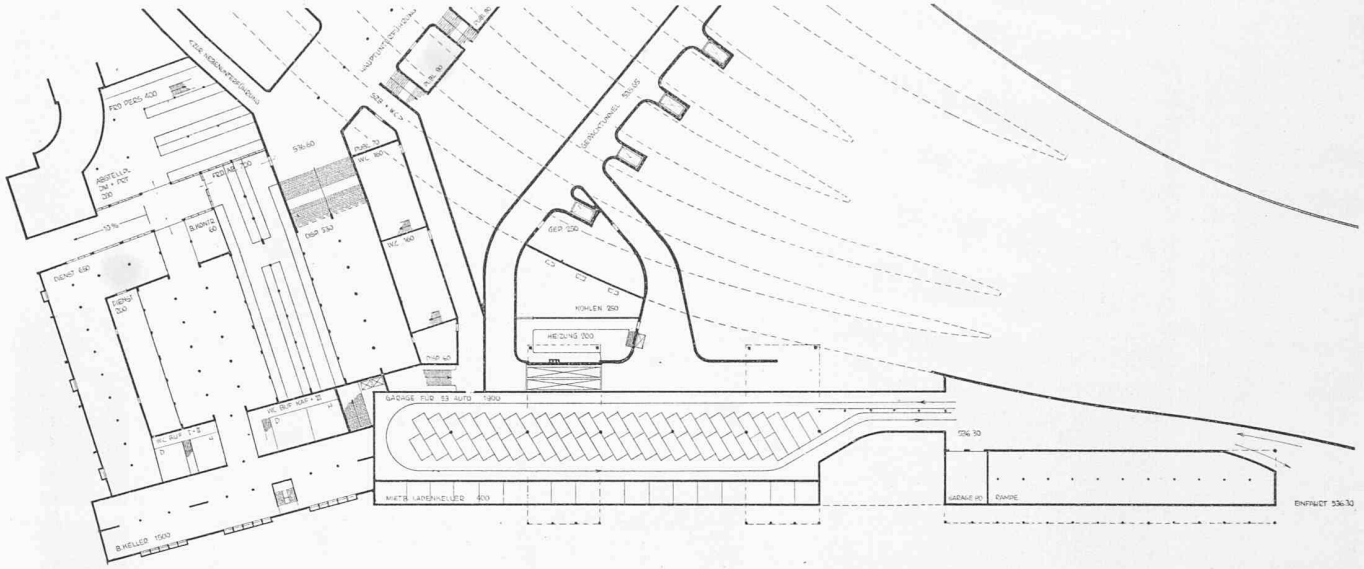
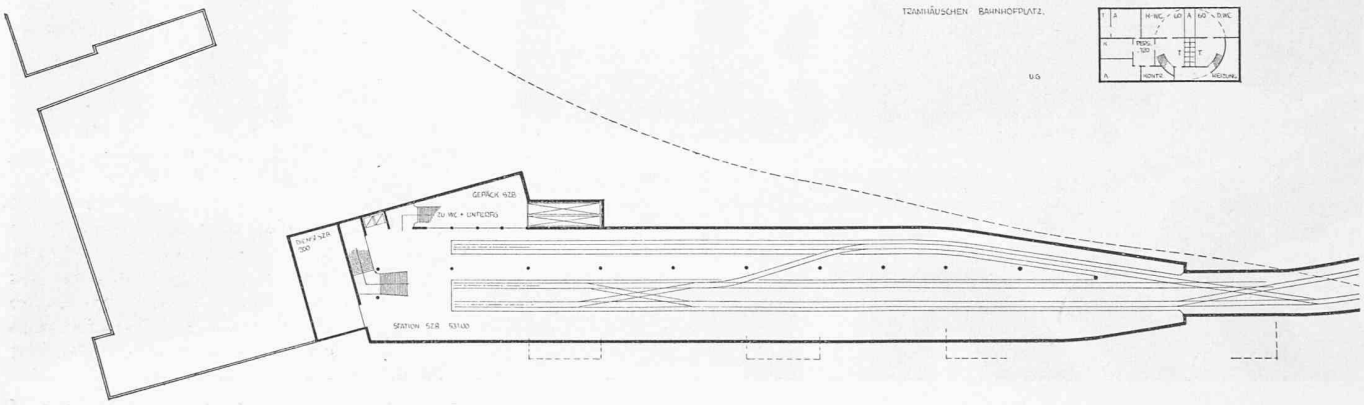


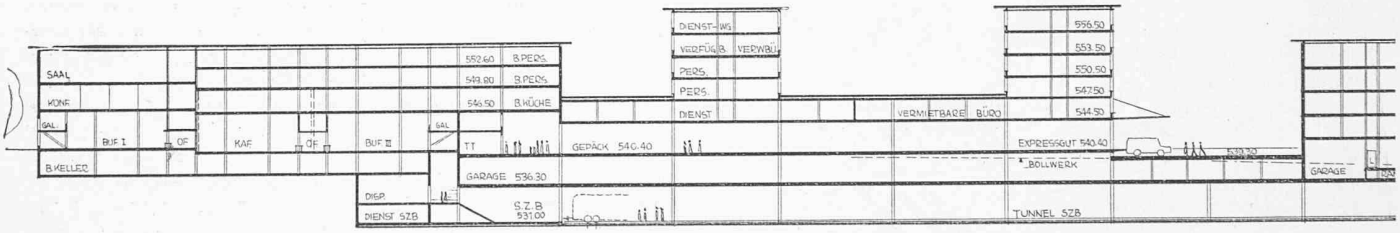
Schaubild aus Südosten



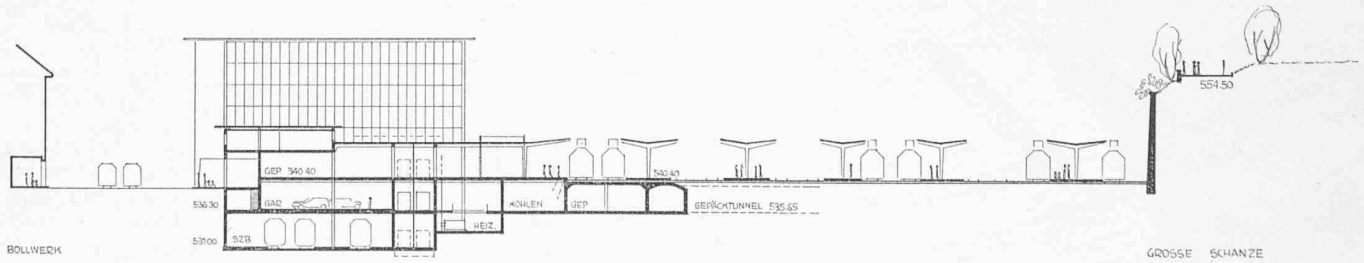
1. Untergeschoss, Masstab 1 : 1500



2. Untergeschoss, Masstab 1 : 1500

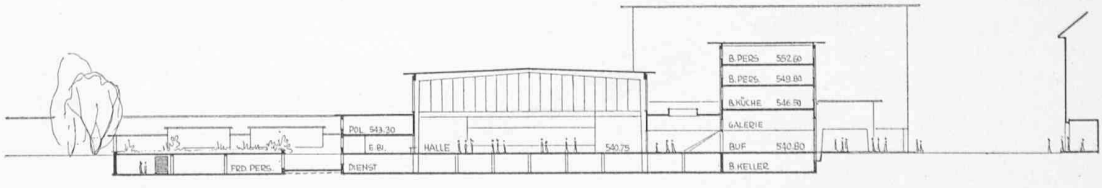


Längsschnitt entlang des Bollwerks, Masstab 1 : 1000



Schnitt quer zum Bollwerk durch die Gepäckexpedition, Gleisanlage und grosse Schanze, Masstab 1 : 1000

1. Preis. Details der Bebauung am Bahnhofplatz



Querschnitt durch die Bahnhofhalle 1 : 1000

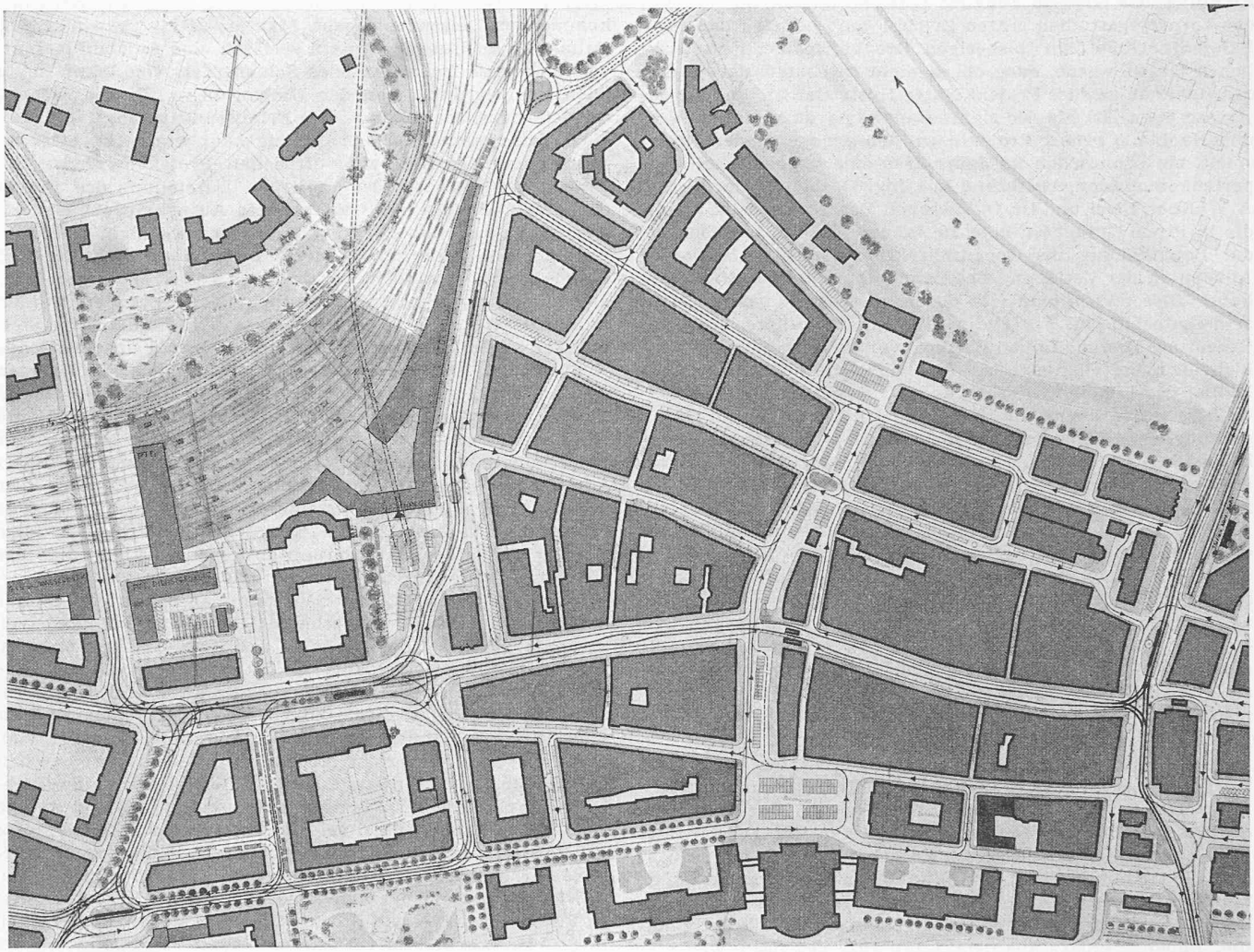
Richtung der Grossen Schanze vorsieht. Schon im Stadium der Vorprojektstudien traten Zweifel auf, ob sich das neue Bahnhofgebäude am bisherigen Ort befriedigend verwirklichen lassen werde, oder ob es nicht zweckmässiger wäre, den Bahnhof gemäss Projekt Nater-Hostettler an die Laupenstrasse etwa 500 bis 600 m stadtauswärts zu verlegen. Vor- und Nachteile beider Projekte wurden gegeneinander ausgespielt, bis schliesslich im Jahre 1945 eine internationale Expertenkommission, bestehend aus Ing. D. Boutet, Paris, Ing. A. Walther, Bern, und Dr. O. Miescher, Basel, eingesetzt wurde, die in ihrem Gutachten vom 16. Januar 1948 (zu beziehen bei der Bauabteilung der Generaldirektion der SBB, Bern) zur Ablehnung der Verlegung des Bahnhofs an die Laupenstrasse kam. Dieser Vorschlag war durchaus ernst zu nehmen, weil er bahntechnische Vorteile von nicht zu unterschätzender Bedeutung (gerade Linienführung und breitere Perrons) enthielt. Die Erstellungskosten (vor allem die kostspielige Verlegung des Lokomotivdepots an den Rand des Bremgartenwaldes) wären aber entschieden zu hoch gewesen. Auf Grund der möglichen Einsparungen von etwa 33 Mio Franken (Preisbasis 1943) kamen die Experten zum Schluss, das «durchaus befriedigende Projekt der SBB an alter Stelle, das den heutigen und zukünftigen Bedürfnissen entspricht» zu empfehlen. Die Frage des Standorts des Bahnhofs — allerdings nur von bahntechnischer und betrieblicher Seite betrachtet — war somit zu Gunsten des offiziellen Projekts entschieden worden. Was aber offen blieb, war die Frage, ob sich an alter Stelle überhaupt ein neues Bahnhof-Aufnahmegebäude, die geforderten Bauten für die PTT-Verwaltung und die städtischen Verkehrsanlagen befriedigend verwirklichen lassen, ohne brutale Eingriffe ins bestehende Stadtbild vornehmen zu müssen. Diese Frage sollte durch den Ideenwettbewerb abgeklärt werden.

Die markanten, kunstgeschichtlich wertvollen Bauten des Burgerspitals und der Heiliggeistkirche, die sich in unmittelbarer Nähe des Bahnareals und mitten im Verkehrsstrom des Stadt-Bahnhof-Verkehrs befinden, mussten bei der Projektierung unter allen Umständen erhalten bleiben. Wie sehr sich die Meinungen in diesem Punkte gewandelt haben, möge ein kurzer Auszug aus dem Bericht des Preisgerichtes des ersten Wettbewerbes zu einem Bebauungsplan für Bahnhof- und Bubenbergplatz aus dem Jahre 1929 beweisen, worin es u. a. heisst: «Wenn das Burgerspital in seiner jetzigen Form bestehen bleibt, kann die Anlage zwischen Heiliggeistkirche und diesem nur in knappster und beschränkter Weise erstellt werden. Die Anlage könnte rationeller gestaltet werden, wenn die Südostecke des Burgerspitals und die Nordostecke des Hotel Jura abgeschrägt würden. Wünschenswert ist, das Spitalgebäude auf den Zeitpunkt der Erstellung des neuen Bahnhofs niederzulegen und durch einen Neubau zu ersetzen . . .» So sahen auch die damals in den ersten Rang gestellten Projekte für heutige Begriffe fast unglaublich anmutende Entwürfe vor, da sie beispielsweise ein Hallenschwimmbad oder weitverzweigte Verkehrsanlagen auf dem Areal dieses prächtigen Gebäudes vorschlugen. Und heute lautet die Voraussetzung in der Wegleitung für die Projektierung über die gleiche Frage kategorisch: «Die Heiliggeistkirche steht unter Denkmalschutz und darf nicht beseitigt werden. Das Burgerspital mit den beiden Höfen und dem Kapellentrakt muss sowohl in seiner baulichen Erscheinung als auch in seiner Zweckbestimmung erhalten bleiben». Die Zeiten ändern sich. Damals bei bescheidenerem Verkehr dachte man grosszügiger als heute, da der Verkehrsumfang schon sämtliche Prognosen umstösst und stetig zunimmt.

Auch in bezug auf die Anlagen der Strassenbahn haben sich die Ansichten der Fachleute in der verhältnismässig kurzen Zeit von 1930 bis 1950 grundlegend gewandelt. Als Ergebnis des Wettbewerbes 1929 wurde im Jahre 1930 die heute bestehende Traminsel mit dem davor liegenden, die ganze Länge des Bubenbergplatzes beanspruchenden Rangierfeld zur Ausführung gebracht. Obwohl sich damals die kantonale Verkehrsliga vielleicht etwas spät gegen die Ausführung dieses Projektes zur Wehr setzte, was auch in einem äusserst kritischen Aufsatz von H. W. Thommen in der SBZ zur Darstellung kam, wurde das Projekt verwirklicht. Diese Anlage, die ihren Dienst bereits zwanzig Jahre versieht, ist in wesentlichen Teilen (Traminsel und Linienführung) sicher zweckmässig erstellt worden. Bedauerlich ist eigentlich nur der hässliche, etwas verwahrloste Eindruck, den das mit kümmerlichem Gras bewachsene Rangierfeld auf den in Bern ankommenden Reisenden macht. Man erwartet, wenn man den Bahnhof zum Bubenbergplatz verlässt, eine schöne Platzentwicklung und findet ein ödes Schienenfeld vor. Wenn heute nach zwanzig Jahren an den Umbau dieses Platzes gedacht werden muss, so wollen wir in Erinnerung rufen, unter welchen Voraussetzungen damals umgebaut wurde. Es hiess im Kommentar der SBZ zum offiziellen Projekt: «Einige Bedenken erweckte bei der amtlichen Darstellung des Planes der Umstand, dass der Grundriss des Aufnahmegebäudes sowie die Zukunft des Burgerspitalareals noch nicht endgültig feststehen, indessen dürfen Aenderungen am Projekt der SBB kaum derart einschneidend ausfallen, dass später an dem auszuführenden Platzteil wesentliche Teile geändert werden müssten». Wir sind der Ansicht, dass sich die damalige Stellungnahme der Behörden rechtfertigte, obwohl einschneidende Aenderungen am Projekt der SBB stattfanden. Die Anlagen werden auch noch in nächster Zeit dienen, bis man an den Umbau des Aufnahmegebäudes herantreten muss. Heute empfiehlt das Preisgericht die Auflockerung des Prinzips der Strassenbahn-Sammelhaltestelle, um auf dem Bubenbergplatz mit weniger Gleisanlagen auszukommen. Dadurch wird hier eine längsentwickelte Haltestellen-Anlage zwischen genügend breiten Fahrbahnen für den Strassenverkehr möglich. Eine Lösung, die dieser Anforderung entspricht, ist diejenige des zweiten Preises, der auch ungefähr den seinerzeitigen Forderungen der Wortführer der Verkehrsliga entspricht. Gerade diese Anordnung der Haupthaltestelle mitten im intensiven Strassenverkehrsstrom Ost-West und Nord-Südwest erschien vielen Wettbewerbsteilnehmern als untragbar, weshalb sie sich veranlasst sahen, im Sinne der Programmforderung andere Lösungen zu suchen (unterirdische Anlagen im 4. Preis und 1. Ankauf, einseitige Strassenverkehrsführung im 5. Preis), die aber vom Preisgericht nicht als empfehlenswert bezeichnet werden. In dieser Frage werden die Meinungen der Fachleute vermutlich noch heftig aufeinanderprallen, denn die Entwicklung im Ausland zeigt, dass viele, auch mittelgrosse Städte daran gehen, die Strassenbahn zur Sanierung der Verkehrsverhältnisse im Stadtinnern und zur wirtschaftlichen Förderung desselben entweder durch andere Verkehrsmittel zu ersetzen oder — wie Stockholm — sie auf grosse Strecken in den Untergrund zu verweisen.

Die im Gutachten vom 16. Januar 1948 offen gelassene Frage, ob sich der bisherige Standort des Aufnahmegebäudes für den Bau eines neuen Bahnhofgebäudes und der PTT-Bauten eigne, wurde vom Wettbewerb abgeklärt. Die Vermutungen der Experten, die sich dahin äusserten, dass es möglich sein werde, die verschiedenen Bedürfnisse zu befriedigen, wurden weitgehend bestätigt. Auf dem Wettbewerbsareal sind Lösungen denkbar und praktisch ausführbar, die in bahn- und posttechnischer Hinsicht befriedigen können. Was jedoch nach unserer Auffassung nicht gelöst wurde, ist vor allem die Verbindung Bahnhof-Stadt. Hauptfahrverkehrsströme durchschneiden im 1. und 3. Preis den wichtigen Fussgängerstrom von den Bahnhofausgängen zu den Strassenbahnhaltestellen und zur Stadt. Diese Projekte sehen eine birnenförmige Insel um die Heiliggeistkirche herum vor, die den von der Spitalgasse stadtauswärts fahrenden Strassenverkehr zwingt, die Kirche im grossen Bogen zu umfahren. Dies würde bei der Ecke des PKZ-Gebäudes zu äusserst ungünstigen Verhältnissen führen, denn die Fahrzeuge müssten sich an unübersichtlicher Stelle rechtwinklig abbiegend in einen Kreiselverkehr einfädeln und gleichzeitig einen intensiven Fussgängerverkehr kreuzen. Für die Fussgänger ist in diesen Projekten nur ungenügend gesorgt. Beim 2. Preis wurde eine langgestreckte Traminsel in der Längsaxe des Bubenbergplatzes projektiert, die gut mit dem Bahnhof in Verbindung gebracht wurde. Bei diesem Projekt sind jedoch die Autobushaltestellen in der Schwanengasse weit von den Bahnhofausgängen entfernt konzentriert, was sich auf die Abwicklung des Verkehrs ungünstig auswirken würde. Eine nochmalige Ueberarbeitung dieser drei Entwürfe wird wahrscheinlich zu einer Lösung führen, die verkehrstechnisch befriedigen kann, unter der Voraussetzung allerdings, dass eine Verkehrsabwicklung auf einer Ebene überhaupt auf die Dauer das Richtige ist, was bei der Länge der Tramzüge (etwa 78 m) und den Beschwernissen der Gleisüberschreitungen bezweifelt werden kann.

Das Preisgericht will eine spätere zweigeschossige Anlage grundsätzlich nicht ausschliessen, obwohl es der einge-



Verkehrsgestaltung in der Innenstadt, Masstab 1 : 5000

2. Preis (9600 Fr.) Projekt Nr. 60. Verfasser: WALTER JAUSSI, Dipl. Arch., Bern, Mitarbeiter RAIMOND WANDER, Dipl. Arch., Zürich

Horizontallösung mit längsentwickelter Strassenbahnhaltestelle auf dem Bubenbergplatz. Grosser Bahnhofplatz mit hohem, verhältnismässig langem Baublock des Aufnahmegebäudes als Platzwand in der Flucht der nördlichen Ecke des Kapellentraktes. An das Bauwerk ist ein langgestreckter Trakt mit Dienst- und vermietbaren Räumen angeschlossen. Die Post ist mit einem rückwärtigen, über den Bahngleisen liegenden Bautrakt vorgesehen.

Verkehrsanlagen

Strassenbahnen: Grundsätzlich gute Anordnung der Strassenbahnhaltestelle in der Längsentwicklung auf dem Bubenbergplatz, mit guter Verbindung zum Aufnahmegebäude.

Bushaltestellen: Teilweise Zusammenfassung an der Schwanengasse. — Ungenügender Kontakt der meisten Bushaltestellen mit dem Aufnahmegebäude.

Strassenverkehr: Flüssige und leistungsfähige Führung des freien Fahrverkehrs an der Ost- und Westseite des Bubenbergplatzes in allen Hauptrichtungen. Neuer Strassenzug längs der Grossen Schanze in teilweiser Galerieführung zwischen Tierspital und Stadtbachstrasse. Vorschlag für unterirdische Führungen des Fussgängerverkehrs im Bereich der Ostseite des Bubenbergplatzes, zur Hauptsache mit Rampenzugängen. — Das nördliche Trottoir längs des Bubenbergplatzes ist zu schmal.

Bahnhofvorplatz: Nach Grösse und Gliederung gut ausgebildet.

Postanlage: Günstig an das Strassennetz angeschlossen. — Flüssiger Betrieb der Postomnibusse nicht gewährleistet.

Vorortbahnen: Zweckmässige Lage der SZB-Station unter dem Bahnhofplatz mit guter unterirdischer Fussgängerverbindung zum Stadtzentrum. Station der Worblentalbahn auf die Grabenpromenade verlegt. — Ungünstige und kostspielige Abzweigung von der Kornhausbrücke.

Realisierbarkeit: Relativ geringer Aufwand für die guten Verkehrsanlagen. Die vorgeschlagenen Aenderungen und Neuanlagen sind in kurzer Zeit und in einfacher Folge durchführbar.

Städtebauliche Gesichtspunkte

Platzform: Gut proportionierter und geräumiger Bahnhofvorplatz.

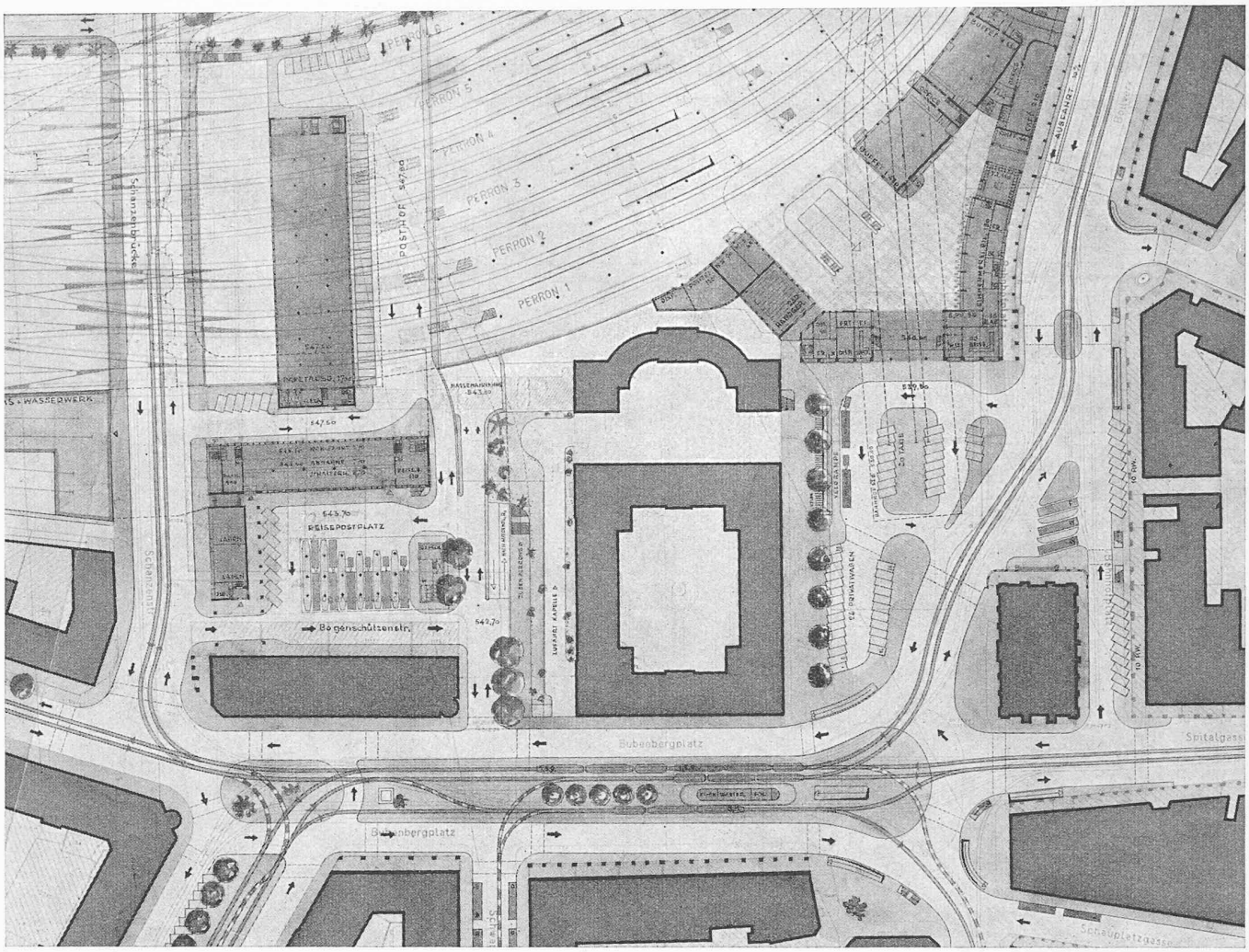
Architektonische Gestaltung: Monotone Wirkung der Bauten am Bollwerk mit unbefriedigendem nördlichem Abschluss. Ungünstiger Aspekt der Bahnhofanlage von der Schanze aus.

Beziehung zu bestehenden Bauwerken: Die Freihaltung des Kapellentraktes wirkt sich in der westlichen Platzwand ungünstig aus.

Innere Durchbildung der Gebäude: Guter Haupteingang zum Aufnahmegebäude. — Unschöne Schalterhalle. Gepäckhalle im Untergeschoss liegt nicht am Verkehrsweg der Reisenden und ist von der Schalterhalle aus nur über die Hauptunterführungsrampe erreichbar. Ungünstige Lage der Buffets. Schlechte Verbindung der unterirdischen Zugänge mit der Schalterhalle. Die zu starke Zurücksetzung des Aufnahmegebäudes erschwert die zweckmässige Durchbildung des Grundrisses und die wirtschaftliche Ausnützung. Im allgemeinen annehmbare Organisation des Postbetriebes. Beachtenswerter Vorschlag, den Postbahnhof durch Ueberbauung wirtschaftlich auszunützen. Eingang der Schalterhalle für Publikum schwer auffindbar.

Eingriffe in bestehende Bebauung: Abbruch der Anbauten und Aenderung des Westkopfes am Franckeblock. Kostspielige Laubeneinbauten an Bubenbergplatz, Neugasse und Bollwerk.

schossigen sogenannten Horizontallösung eindeutig den Vorrang einräumt. Im vierten Rang steht daher ein Projekt, das die Unterkellerung des Bubenbergplatzes und des Bahnhofplatzes vorsieht. Vom tramtechnischen Standpunkt aus kann dieser Vorschlag aber nicht befriedigen, weil viergleisige Haltestellen mit den bekannten Erschwernissen beim Umsteigen vorgesehen wurden und wichtige Strassenbahnlinien (ins Länggassenquartier und in der Laupenstrasse) fallen gelassen, d. h. durch Busbetrieb ersetzt wurden. Die Strassenbahnen wurden vom Hirschengraben bis zum Zeughaus und zur Lorrainebrücke unterirdisch geführt, ohne dass grundsätzlich etwas besseres vorgeschlagen wurde, als heute besteht. Der 1. Ankauf, der auch eine unterirdische Anlage vorsieht, hat eine völlig neue Linienführung vom Bahnhofgebiet bis Kornhausplatz-Kirchenfeldbrücke in Vorschlag gebracht, die, vom heutigen Strassenbahnnetz aus betrachtet, keine Aenderung im Liniennetz bedingt, sondern nur eine wesentliche Verbesserung der Umsteigeverhältnisse im überlasteten Stadtkern mit sich bringt. Die Fahrrichtungen werden zwischen Kornhausplatz und Bahnhof verschränkt und in getrennten eingleisigen Tunnels geführt, so dass die Wagentüren der haltenden Trams verschiedener Fahrrichtungen einander auf den



Gestaltung des Bahnhof- und Bubenbergplatzes, Masstab 1 : 2000

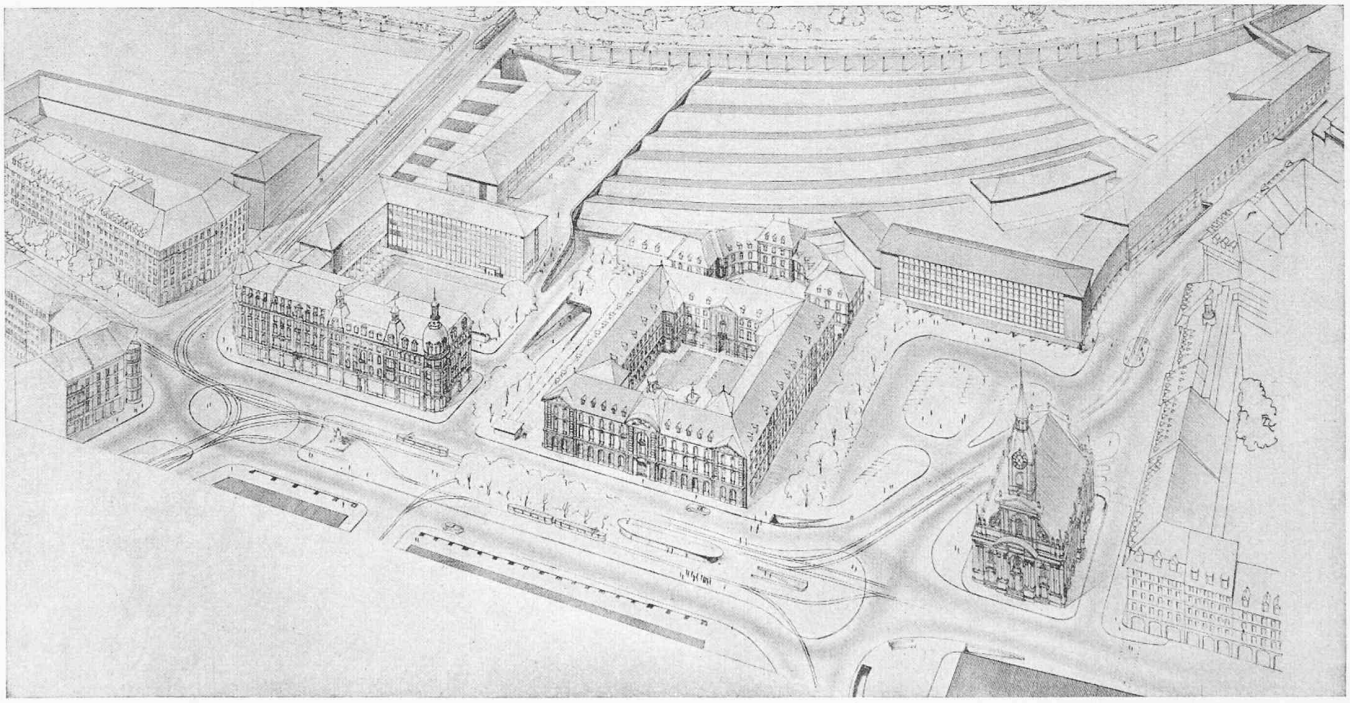
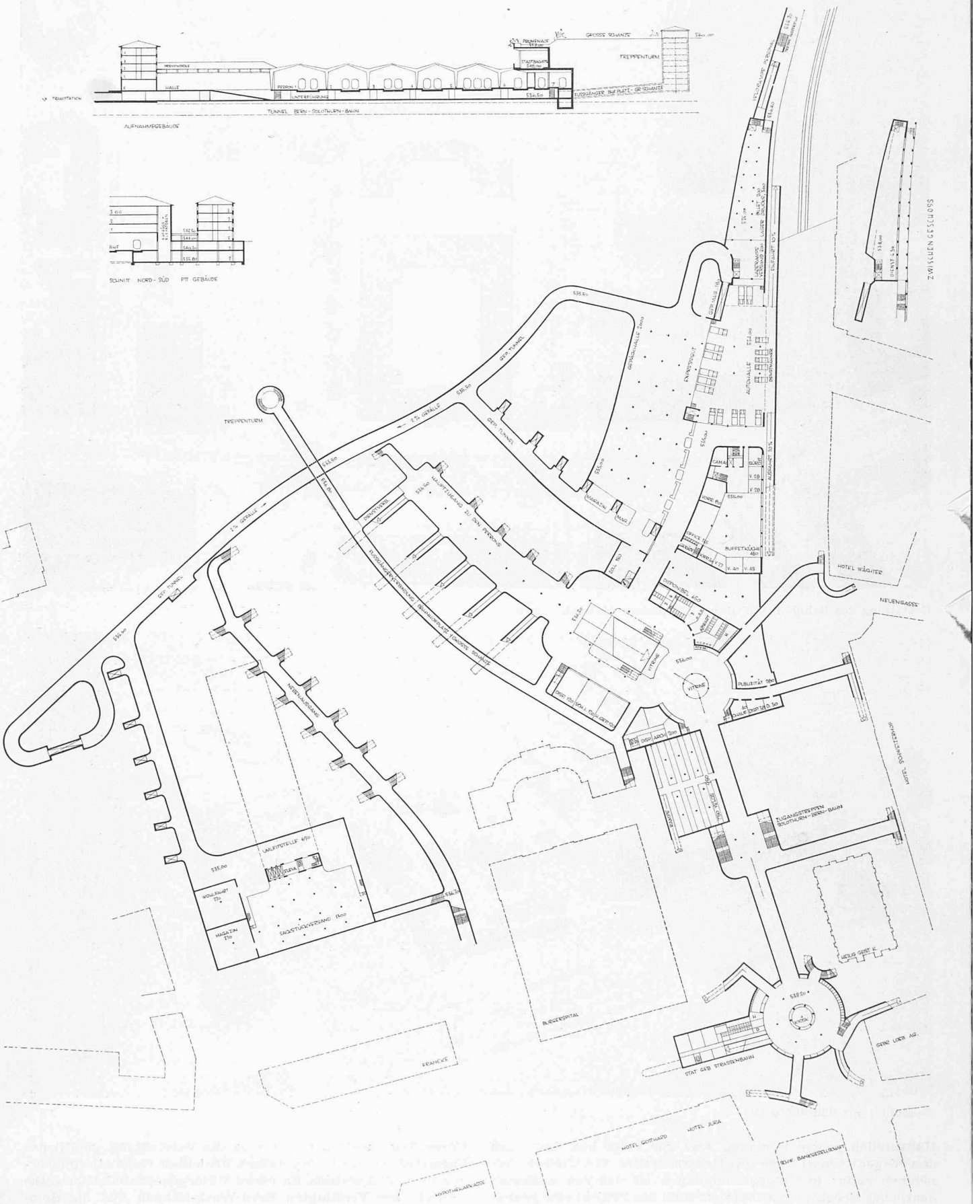


Schaubild aus Süd-Südosten

Haltestellen gegenüberstehen, was zur Folge hat, dass man den Wagenwechsel ohne das Ueberschreiten von Gleisen vornehmen kann; in Untergrundanlagen ist das von ausserordentlicher Bedeutung. Ausserdem sieht das Projekt eine grundsätzliche Verbesserung der Verkehrsanlagen Berns und seiner Umgebung insofern vor, als es die Vereinigung sämtlicher Vorortbahnen, die in den andern Projekten recht stiefmütterlich behandelt wurden, im neuen Untergrundbahnhof bewerkstelligt. Die Vereinigten Bern-Worb-Bahnen und die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn haben ihre Endstationen an der

2. Preis. Verfasser: WALTER JAUSSI, Dipl. Arch., Bern, Mitarbeiter RAIMOND WANDER, Dipl. Arch., Bern

Details der Bebauung am Bahnhofplatz



1. Untergeschoss des Bahnhof- und des PTT-Gebäudes, Masstab 1 : 2000

gleichen Axe (Perronunterführung), wo sich alle Strassenbahnlinien Berns treffen und wo — ein Stockwerk darüber — alle Bushaltestellen zu finden sind. Ausserdem befindet sich diese Anlage in unmittelbarer Nähe der Schalterhalle und der Perronanlage der SBB. Wenn auch das Studium der Worbbahnen nicht ausdrücklich verlangt war, so ist es erfreulich, dass sich der Verfasser eingehend mit dieser Frage befasste, denn heute sind die Endstationen dieser wichtigen Nahverbindungen ungünstig angeordnet und ausgebildet. Wir werden aus diesen Gründen nach der Darstellung der sechs prämiierten Entwürfe noch eingehend auf den Entwurf von O. Senn eintreten, weil wir davon überzeugt sind, dass er grundsätzlich richtig ist, wenn später einmal eine zweigeschossige Anlage in Frage kommen sollte.

In bezug auf die städtebauliche Gestaltung darf hervorgehoben werden, dass die Lage des Aufnahmegebäudes am heutigen Standort grundsätzlich richtig ist. Das vorhandene oder freiwerdende Areal genügt durchaus, um ein neues praktisches Aufnahmegebäude und ein zweckmässiges PTT-Gebäude zu erstellen, wobei besonders hervorzuheben ist, dass sowohl die kunsthistorisch wertvollen Gebäude als auch der teure Franckeblock (Nordseite des Bubenbergplatzes am westlichen Ende) nicht angetastet werden müssen. Der fünfte Preis versucht den Bahnhof westlich des Burgerspitals zu entwickeln. Dieser Entwurf weist rein architektonisch, baukörperlich betrachtet, grosse Vorzüge auf; hingegen sind auch die nachteiligen Auswirkungen der Verschiebung des Aufnahmegebäudes nach Westen deutlich erkennbar, denn der Haupteingang des Bahnhofs deutet nicht mehr in Richtung zur Stadt, sondern an dieser vorbei zum Hirschengraben, der im Rahmen des Strassennetzes Berns von untergeordneter Bedeutung ist. Diesem Projekt haftet der nämliche grundsätzliche Fehler an wie dem Projekt Nater-Hostettler, das zu wenig Rücksicht auf die historischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten nahm. Grosse Bahnhöfe kann man nicht verlegen, ohne schwerwiegende Folgen zu gewärtigen; der Fussgänger wird immer sein Recht fordern und das sind kürzeste Wege.

Der Nebenausgang dieses Bahnhofs, der ungefähr am gleichen Ort liegt wie der heutige Hauptausgang, würde vom Publikum, das auch in Zukunft hauptsächlich zu Fuss zum Stadtzentrum streben wird, so stark frequentiert, dass zu befürchten wäre, er würde mit der Zeit die Rolle des Haupteingangs übernehmen. Eine Verlagerung des Geschäftszentrums in Richtung des Bahnhofs oder gar um diesen herum ist in Bern ebensowenig zu erwarten wie etwa in Basel, Genf, St. Gallen, Lausanne und Biel, um nur einige Schweizerstädte zu erwähnen. Keiner dieser Bahnhöfe vermochte das Stadtzentrum wesentlich zu verlagern, wohl aber ein Nebenzentrum zu entwickeln. Die äusserst glückliche Disposition Berns, die ihr Einfallstor hart an der blühenden Altstadt besitzt, muss nicht ohne zwingende Gründe verlassen werden. Schon die kleine Verschiebung von etwa 200 m nach Westen erweist sich als unzweckmässig. Wie viel folgenschwerer wäre eine Verschiebung an die Laupenstrasse gewesen. Als Beitrag zur Abklärung dieser einst heftig umstrittenen Frage erscheint der Entwurf des fünften Preises besonders wertvoll.

Das Ergebnis des Wettbewerbes hat deutlich bewiesen, dass die von den Experten aufgestellten Behauptungen erfüllbar sind. Die Gestaltung des neuen Bahnhofs an altvertrauter Lage wird möglich sein. Alle Instanzen, die sich zu grosser Koordination bei der Durchführung dieser Studien zusammenfanden, werden auch in Zukunft dafür sorgen, dass alle Baumassnahmen auf das eine Ziel ausgerichtet seien, nämlich auf die gründliche und dauernde Sanierung der Verkehrsverhältnisse der schönen Stadt Bern, Zustände, die leider nicht nur am Bahnhofplatz, sondern auch beim Zytglocken- und Käfigturm zu etlichen Bedenken Anlass geben.

H. M.

Aus dem Bericht des Preisgerichtes

Die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB), die Generaldirektion der Post-, Telegraphen- und Telephon-Verwaltung (PTT), der Regierungsrat des Kantons Bern und der Gemeinderat der Stadt Bern haben im Juli 1949 gemeinsam einen Ideenwettbewerb (SBZ 1949, Jg. 67, S. 407) ausgeschrieben zur Erlangung von Vorschlägen:

1. für die generelle Organisation des innerstädtischen Verkehrs in der weiteren Umgebung des Personenbahnhofes;

2. für die spezielle Neugestaltung der näheren Umgebung des Personenbahnhofes, insbesondere für die Verkehrsführung auf dem Bubenbergplatz und dem Bahnhofplatz;

3. für die generelle Organisation und Gestaltung der neuen Aufnahme- und Dienstgebäude der SBB sowie eines neuen Postdienstgebäudes am Bahnhof.

Teilnahmeberechtigt waren alle schweizerischen sowie die mindestens seit dem 1. Januar 1945 in der Schweiz niedergelassenen ausländischen Fachleute. Beamte und Angestellte der den ausschreibenden Behörden unterstellten Verwaltungen des Platzes Bern waren von der Teilnahme ausgeschlossen.

Die Vorschläge sollten den Bedürfnissen und Möglichkeiten der Agglomeration Bern von maximal 250 000 Einwohnern (heute 180 000 Einwohner) in tragbarer Weise entsprechen. Zu berücksichtigen waren folgende Gegebenheiten:

Gleisanlagen des Hauptbahnhofes. Die Gleis- und Perronanlagen sind nach Projekt SBB gegeben. Das Gebiet ist stadtseitig begrenzt durch die Perronkanten der ersten Gleise (West-Seite = Gleis 1, Ost-Seite = Gleis 2), bergseits durch die projektierte neue Stützmauer der Grossen Schanze, die auf mindestens 7,0 m Höhe unverändert zu übernehmen ist. Die in den Unterlagen dargestellte Anordnung der Perronzugänge für Reisende, Gepäck und Post ist nicht verbindlich.

Station der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB). Der Stationsplan der SZB ist gegeben. Für die Einführung und die Station der SZB darf die Verkehrsfläche des Bahnhofplatzes, des Bollwerkes und der Neubrückstrasse nicht in Anspruch genommen werden.

Strassenbahnanlagen. Für die Gleisanlagen der Strassenbahn sind die in Unterlage 9 b verlangten Verbindungsmöglichkeiten zu berücksichtigen.

Massgebend für den Entwurf der Gebäude sind die folgenden Raumprogramme für: *Aufnahme- und Dienstgebäude der SBB*, mit der besonderen Bestimmung, dass auf möglichst wirtschaftliche Ausnutzung des verfügbaren Baugrundes Wert gelegt wird. *Postdienstgebäude der PTT, Stationsräume der SZB, Stationsräume der Haupthaltestelle der Strassenbahn.*

Geschützte Bauten. Die Heiliggeistkirche steht unter Denkmalschutz und darf nicht beseitigt werden. Das Burgerspital mit den beiden Höfen und dem Kapellentrakt muss sowohl in seiner baulichen Erscheinung als auch in seiner Zweckbestimmung erhalten bleiben. Das Areal des Burgerspitals soll längs dessen Westfassade auf eine Breite von rd. 35,00 m, d. h. bis zur Ostfassade des Francke-Blockes von Hochbauten frei bleiben.

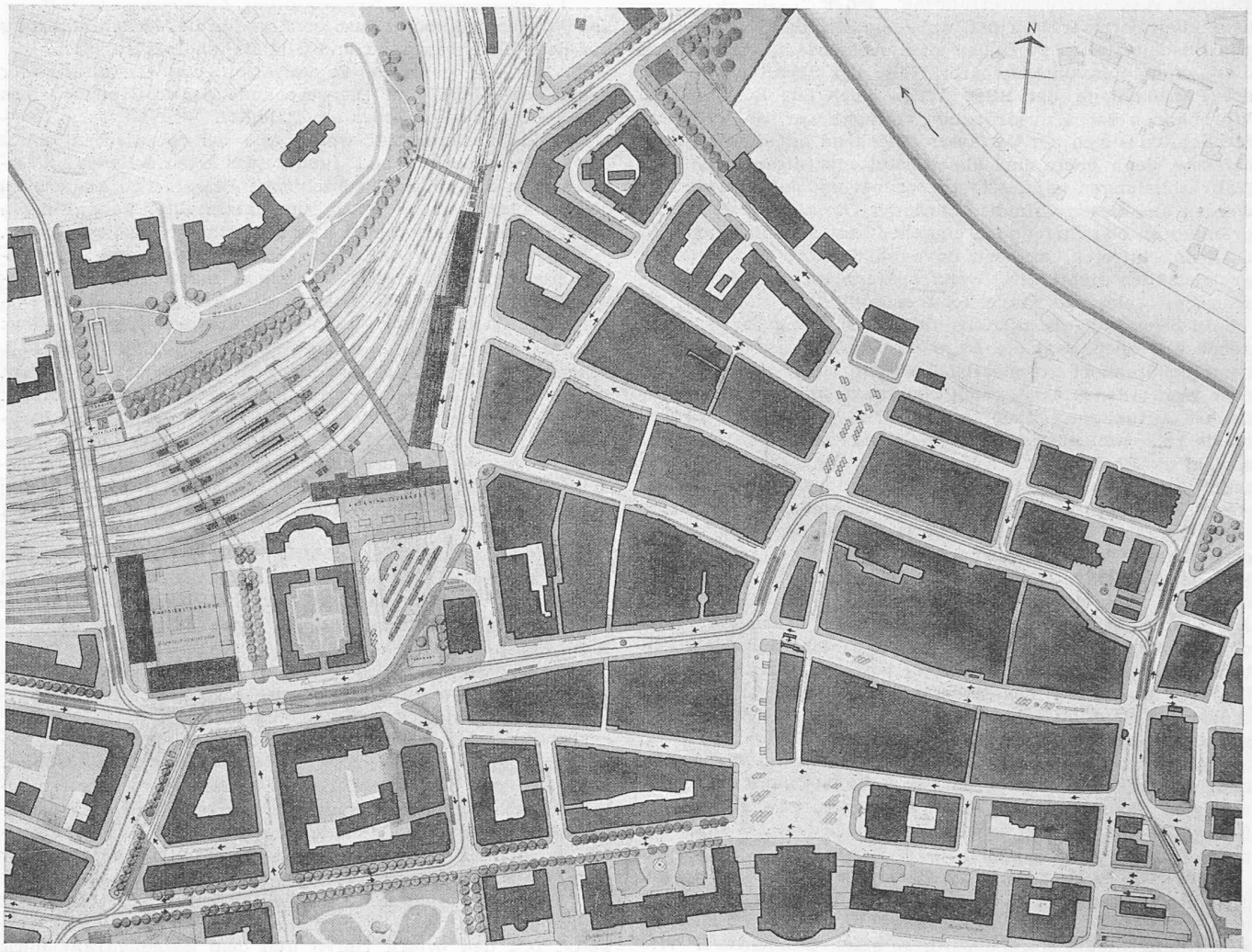
Die Vorprüfung der Entwürfe hinsichtlich der Erfüllung der Programmbedingungen wurde je für die entsprechenden Teilgebiete durch Organe der SBB, der PTT, des Stadtplanungs-Amtes und der städtischen Verkehrsbetriebe durchgeführt und die Ergebnisse in einem Bericht zuhanden des Preisgerichtes zusammengestellt.

Auf Grund der Ergebnisse der Vorprüfung stellt das Preisgericht fest, dass folgende Projekte von der Beurteilung ausgeschlossen werden mussten: Nr. 65 wegen verspäteter Eingabe, Nr. 66 ist rechtzeitig im Ausland der Post übergeben worden. Nr. 17, 44 und 48 wegen in wesentlichen Teilen unvollständiger Eingabe. Die übrigen 62 Projekte sind zur Beurteilung zugelassen. Nach individueller, gruppenweiser und gemeinsamer Prüfung der eingegangenen Projekte sowie nach Begehung des Wettbewerbsgebietes und Studien am Modell gelangte das Preisgericht zu folgenden

I. Richtlinien für die Beurteilung der Entwürfe

A. Allgemeine Gesichtspunkte

1. Planung der Verkehrsanlagen im Hinblick auf die mengenmässige und räumliche Verteilung des Verkehrsbedarfs im Nah- und Fernverkehr auf Strasse und Eisenbahn. 2. Koordinierung des öffentlichen Verkehrs (städtische Verkehrsmittel, Bundes- und Privatbahnen, Postautos, Taxis) mit dem individuellen Verkehr (Fussgänger, Fahrrad, Auto) in den Stadtzonen, in denen sie notwendig ist, zu erreichen durch punkt- oder netzmässige, horizontale oder vertikale Entflechtung, oder wo dies nicht möglich ist, durch bestmögliche Regelung im Sinne gegenseitiger Rücksichtnahme entsprechend der Bedeutung der einzelnen Verkehrsarten. 3. Auflockerung bestehender Verkehrsballungen, vor allem im Bereich des Bubenbergplatzes, beim Käfigturm und beim Zeit-



Verkehrsgestaltung in der Innenstadt, Masstab 1 : 5000

3. Preis (9400 Fr.) Projekt Nr. 56. Verfasser: RENÉ KELLER, Dipl. Arch., Lausanne, ALFRED BREGUET, Dipl. Ing., Lausanne

Horizontallösung mit zentraler Verkehrsinsel unter Einbezug der Heiliggeistkirche. Der freie Fahrverkehr hat diese Insel, die weit in den Bubenbergplatz hineinragt, zu umfahren. Alle Tramhaltestellen sind auf der Insel zusammengefasst. Als nördlicher Abschluss des Bahnhofplatzes ist ein 27 m hoher und 100 m langer Bautrakt vorgesehen, der hinter dem Kapellentrakt stark nach Westen vorstösst. Diesem hohen Riegel ist die zweigeschossige Bahnhofhalle vorgelagert. Die Post ist unter Einbezug des Franckeblockareals zwischen Burgerspital und Schanzenstrasse gestellt. Der Stützmauer der Schanze ist eine doppelgeschossige Garage vorgelagert.

Verkehrsanlagen

Strassenbahnen: Günstige Anlage der Strassenbahn. Beibehaltung aller Strassenbahnlinien. Der Vorschlag, die Verkehrsknoten am Käfigturm und beim Zeitglocken durch Verlegung der Strassenbahn aus der Marktgasse in die Zeughausgasse zu entlasten, ist als Diskussionsbeitrag interessant. Zusammenfassung aller Haltestellen auf einer grossen Insel im Bereich der Heiliggeistkirche mit guten Umsteigemöglichkeiten. — Verschiebung der Strassenbahn im Hirschengraben von der West- auf die Ostseite erschwert den Strassenverkehr.

Bushaltestellen: Gute Zusammenfassung auf dem Bahnhofvorplatz in der Nähe der Strassenbahnhaltestelle.

Strassenverkehr: Gute Auflockerung des Verkehrs an Ost- und Westende des Bubenbergplatzes. Zweckmässige Fussgängerverbindung zwischen Strassenbahnhaltestelle und den übrigen Verkehrsanlagen. — Die Kreisbewegung im Bereich der PKZ-Ecke ist etwas beengt. Der Baulinienabstand am Bollwerk ist zu knapp. Beide Trottoirs längs des Bubenbergplatzes sind zu schmal.

Bahnhofvorplatz: Hat in bezug auf die Verkehrsbedürfnisse eine gute Form und ausreichende Grösse. — Zu schmales Trottoir.

Parkplätze: Ausreichende Parkplätze an der Grossen Schanze, z. T. über den Gleisen in zweistöckiger Anlage.

Postanlage: Der Anschluss der Postanlage an das Strassennetz sowie die innere Gliederung des Posthofes sind günstig. — Abfertigung von Postautobussen an der Nordseite des Bubenbergplatzes unzulässig.

Vorortbahnen: SZB in günstiger Lage an der Ostseite des Bahnhofes. — SZB-Station 9 m unter Strassenoberfläche.

Realisierbarkeit: Relativ geringer Aufwand für die Verkehrsanlagen in Bahnhofnähe. Die vorgeschlagenen Aenderungen und Neuanlagen sind in kurzer Zeit und in einfacher Folge durchzuführen.

Städtebauliche Gesichtspunkte

Platzform: Gut proportionierter Bahnhofplatz.

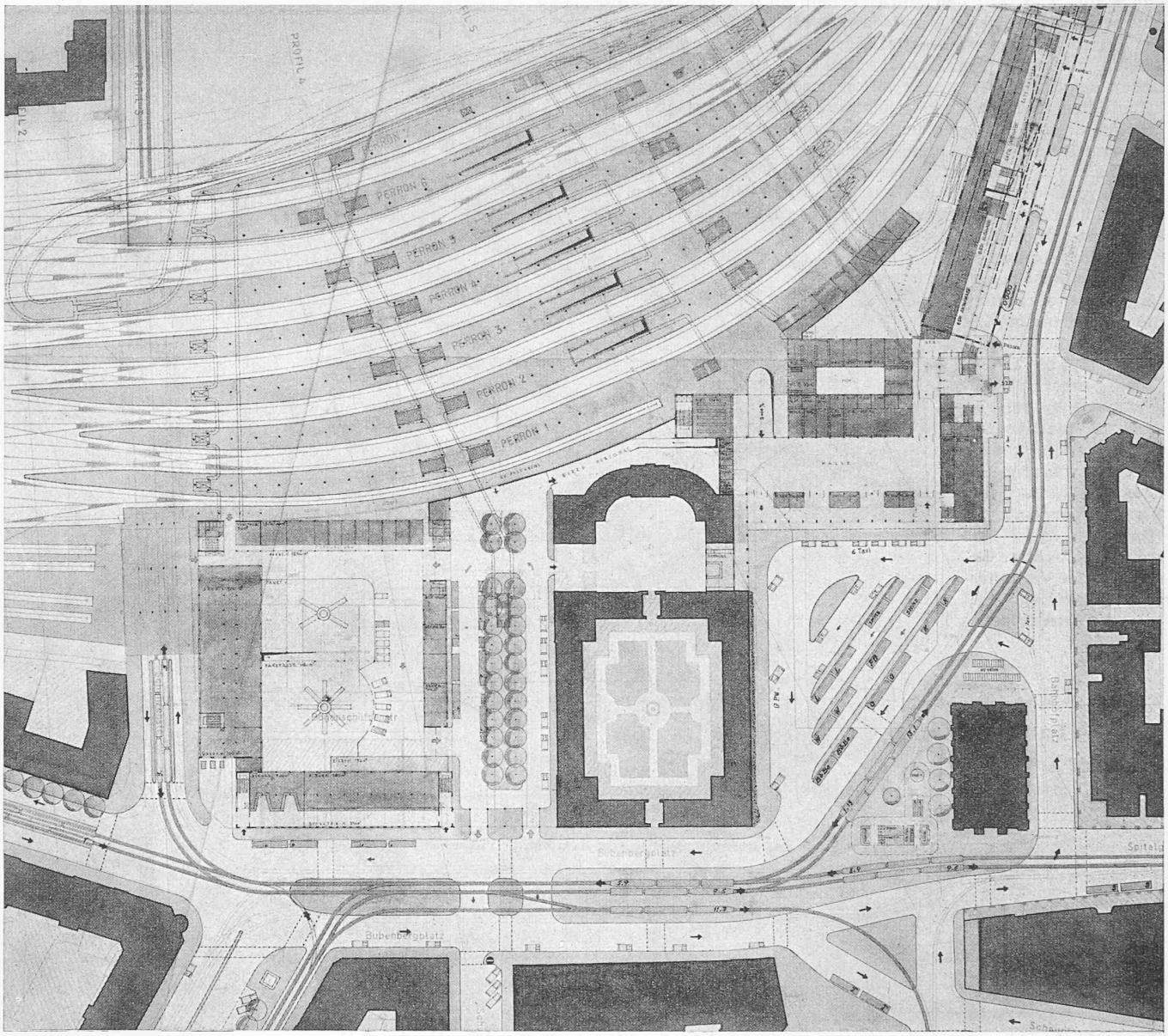
Architektonische Gestaltung: Grundsätzlich richtige Staffelung in niedrige und hohe Baukörper. — Der Bürotrakt ist zu hoch, seine zu lange Front stösst zu stark gegen Westen vor. Die Bebauung am Bollwerk ist etwas zu monoton.

Beziehung zu bestehenden Bauwerken: Uebergreifen des Hochbaues hinter den Kapellentrakt des Burgerspitals. Bauliche Veränderungen am Kapellentrakt. Unerwünschte Säulenhalle zwischen Post und Burgerspital. Tramwartehalle zu nahe der Heiliggeistkirche.

Innere Durchbildung der Gebäude: Im allgemeinen gute Disposition der Bahnhofhalle. Günstige Lage der Postschalter und der Reisepost. — Zu schmale Zugänge zu Perron I und Unterführung. Schlechte Lage der Handgepäckschalter. Gepäckabfertigung liegt nicht am Verkehrsweg der Reisenden. Trotz Beanspruchung des Franckeblockes erheblicher Mangel an geforderter Betriebsfläche für die Post.

Eingriffe in die bestehende Bebauung: Abbruch des Franckeblockes.

glockenturm. Dabei ist von der Tatsache auszugehen, dass der Fussgängerverkehr und der Massenverkehr der öffentlichen Beförderungsmittel stark voneinander abhängen, und dass der Auto- und Fahrradverkehr in der Regel an die gleiche Fahrbahn gebunden sind. 4. Bewältigung der ungewöhnlich hohen Verkehrsspitzen am Morgen, Mittag und Abend (Berufsverkehr). 5. Berücksichtigung der künftigen Verkehrsentwicklung. Dabei ist auszugehen von der Wahrscheinlichkeit, dass die stärkste Zunahme im Stadtinnern im Automobil- und Fahrradverkehr zu erwarten ist, während im öffentlichen Verkehr noch eine grössere Reserve an Platzangebot vorhanden ist, und daher die Transporteinheiten in geringerem Masse zunehmen werden. Im Ueberlandpostauto- und Car-Verkehr wird eine stärkere Zunahme zu erwarten sein, die die Bedeutung einer engen Zusammenarbeit mit den Eisenbahnen noch erhöht. 6. Schonung des schönen Stadtbildes und des bewegt pulsierenden Lebens in Gassen und Lauben. Rücksichtnahme auf typische Erscheinungen des Wirtschaftslebens



Gestaltung des Bahnhof- und Bubenbergplatzes, Masstab 1 : 2000

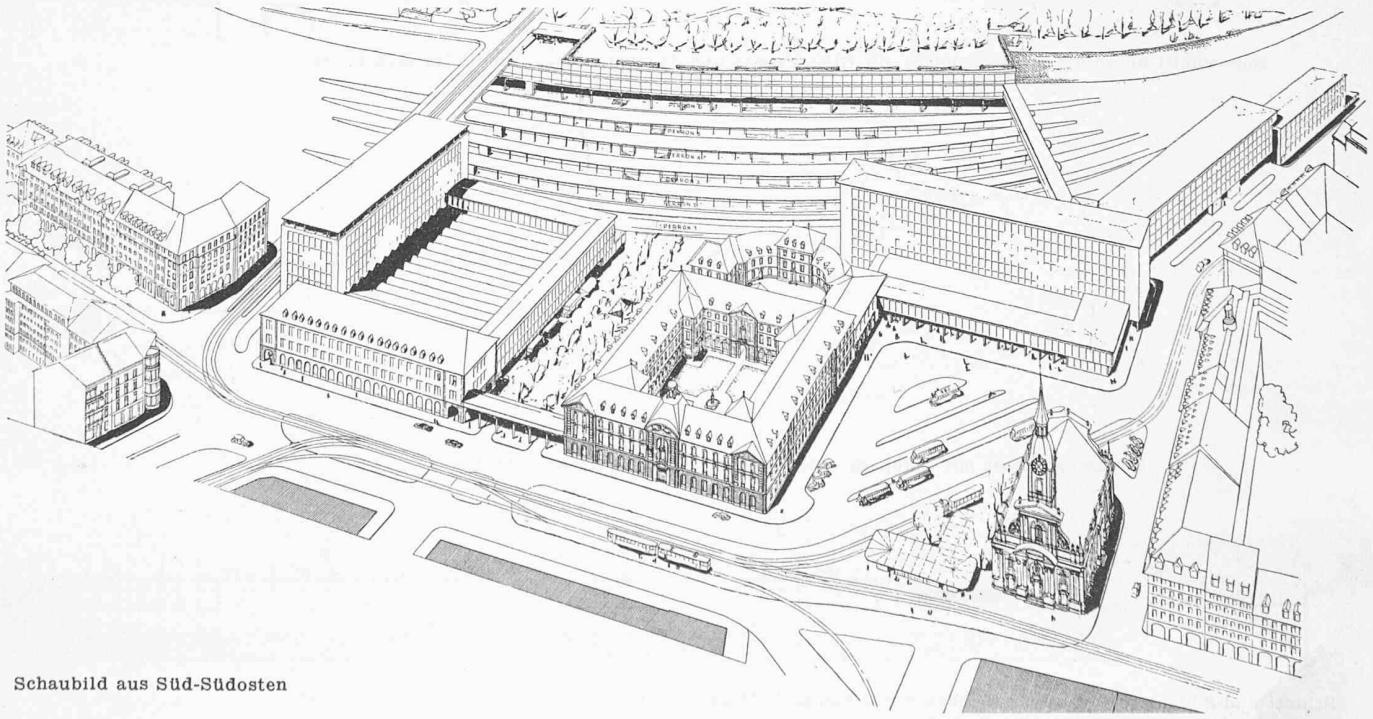
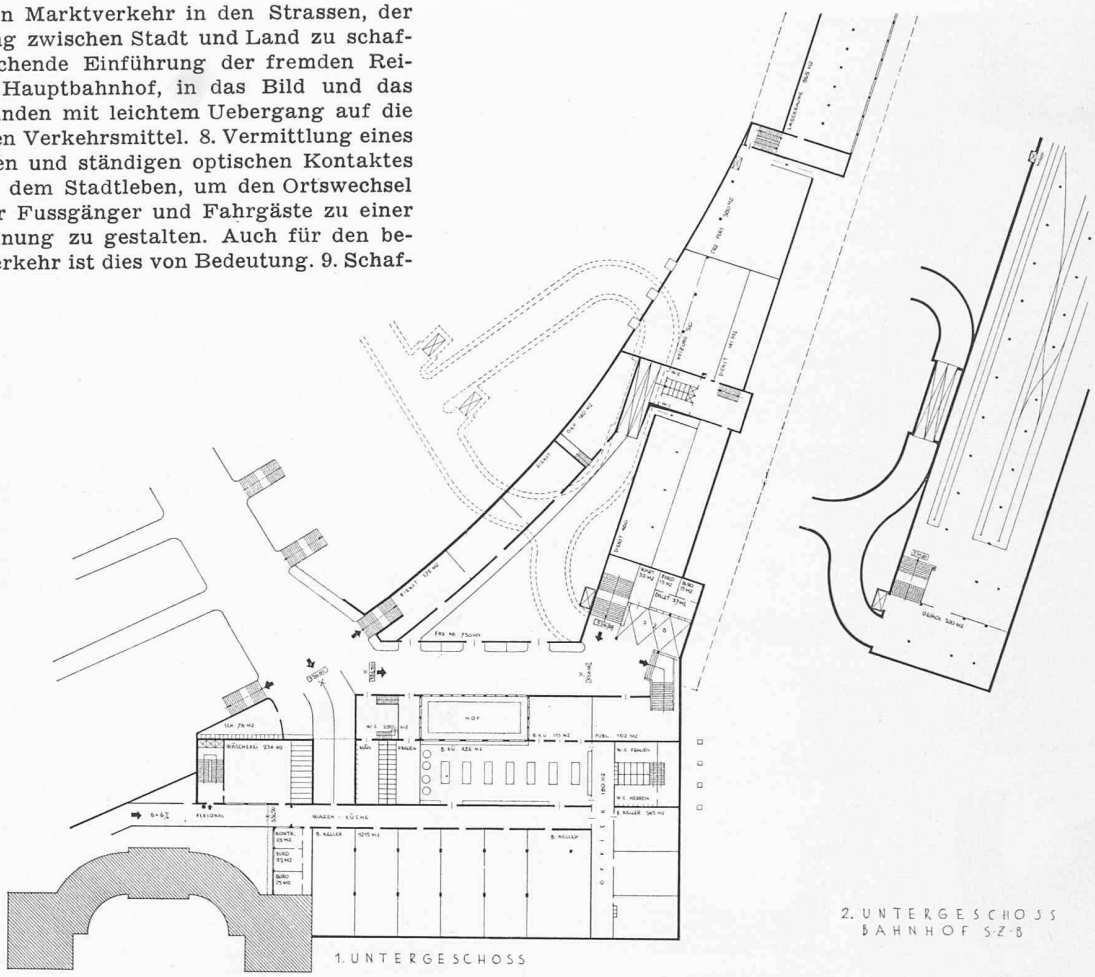


Schaubild aus Süd-Südosten

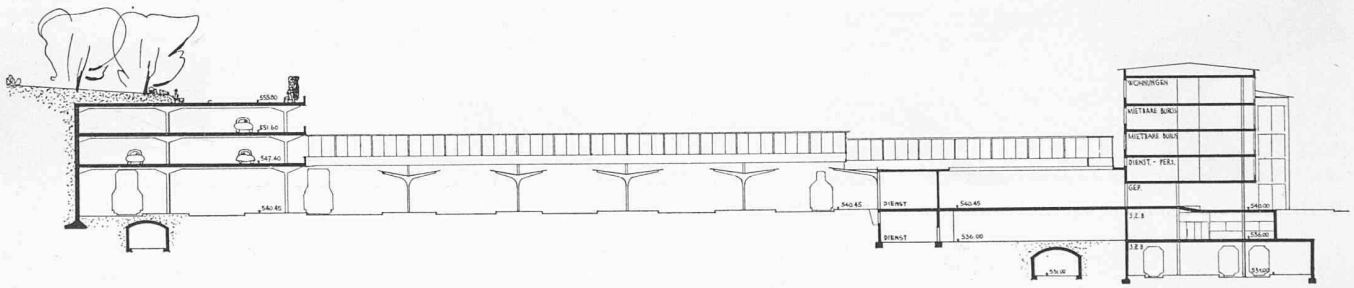
der Stadt, z. B. auf den Marktverkehr in den Strassen, der eine wertvolle Beziehung zwischen Stadt und Land zu schaffen vermag. 7. Ansprechende Einführung der fremden Reisenden, vor allem am Hauptbahnhof, in das Bild und das Leben der Stadt, verbunden mit leichtem Uebergang auf die öffentlichen und privaten Verkehrsmittel. 8. Vermittlung eines möglichst unmittelbaren und ständigen optischen Kontaktes mit dem Stadtbild und dem Stadtleben, um den Ortswechsel innerhalb der Stadt für Fussgänger und Fahrgäste zu einer Erholung und Entspannung zu gestalten. Auch für den beträchtlichen Fremdenverkehr ist dies von Bedeutung. 9. Schaffung von städtebaulich-architektonischen Räumen und charakteristischen Akzenten, die in Beziehung zu den Verkehrsanlagen stehen und die Orientierung innerhalb dieser Anlagen erleichtern. 10. Realisierbarkeit der neuen Planung unter Abwägung der Eingriffe in den Stadtkörper und im Hinblick auf eine möglichst baldige Sanierung der Verkehrsschwierigkeiten.

(Forts. folgt)

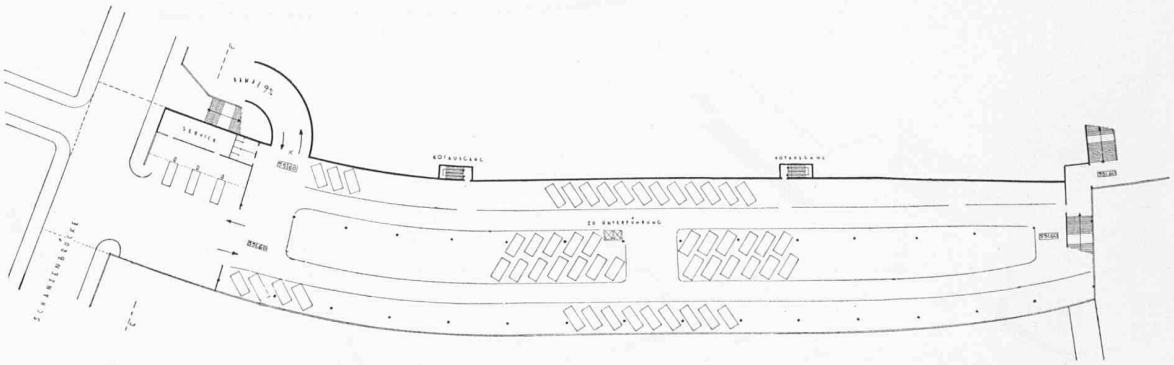
3. Preis. Details der Bebauung am Bahnhofplatz und an der Grossen Schanze



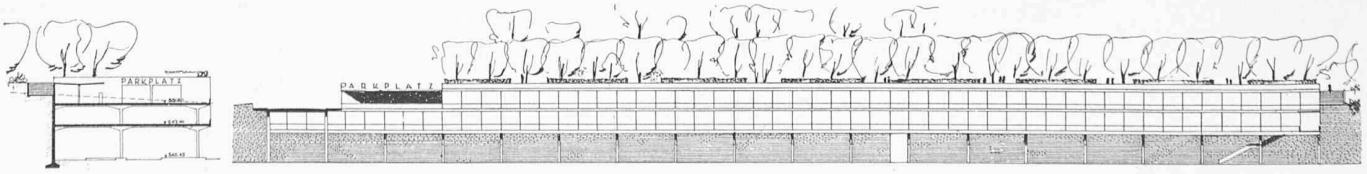
1. Untergeschoss des Aufnahmegebäudes, daneben 2. Untergeschoss, Masstab 1 : 1500



Querschnitt durch die grosse Schanze, die Gleisanlagen und das Aufnahmegebäude, Masstab 1 : 1000



Strassengeschoss mit Autopark an der grossen Schanze, Masstab 1 : 1500



Schnitt und Südansicht der grossen Schanze mit Autopark, Masstab 1 : 1500