

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79 (1961)
Heft: 2

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: 25.01.2026

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

b) Knotenpunkte und Einzelausbildung (Gestaltung). Entsprechend dem zu erwartenden Verkehr sind die Anschlüsse an das Gesamtnetz auf dem Schlossbergplatz und an der Haselstrasse leistungsfähig zu gestalten.

c) Führung des öffentlichen Verkehrs (Buslinien, Taxis). Die Busse der PTT fahren über die neue Tunnelstrasse nach dem Bushof. Die übrigen Busse mit zahlreichen Haltestellen im Stadtgebiet werden in Zukunft über die Weite Gasse und die neue Strasse längs dem Bahnhofgebiet, Haselstrasse, Bruggerstrasse, limmatabwärts fahren.

d) Führung der Fussgänger. Von der zu schaffenden Fussgängerzone vor dem Bahnhof soll das Einkaufszentrum Badstrasse, das neue Geschäftsviertel Parkstrasse, das Gebiet westlich des Bahnareals und das Industriegebiet ohne Behinderung durch den Fahrverkehr bequem zu erreichen sein.

Auf eine gute, räumlich spannungsvolle Durchdringung der Geschäftsviertel Badstrasse—Bahnhofplatz—Parkstrasse mit Fussgängerverbindingen ist zu achten. Dieses Ziel kann z. B. erreicht werden durch die Verlegung der Fussgänger ebene auf die Höhe der Perronunterführungen der SBB und gleichzeitiger Unterführung unter der neuen Zubringerstrasse. Die enge Verbindung der Gebiete östlich und westlich des Bahnhofes ist durch geräumige Unterführungen herzustellen. Besonderes Gewicht ist bei den Ost-West-Verbindungen auf einen guten Anschluss des Industriegebietes am Bahnhof und PTT-Bushof zu legen. Die oberirdische Kreuzung der Haselstrasse durch Fussgänger im Bereich des Haupteinganges BBC ist zu vermeiden. Zwischen diesem Punkt und dem PTT-Bushof ist eine direkte unterirdische oder eine oberirdische Verbindung unter Benützung des südseitigen Trottoirs der Haselstrasse denkbar. Die projektierte Fussgängerunterführung am Südende des Bahnhofes ist über die Zubringerstrasse hinaus zu verlängern.

Gedeckte Verbindungen Bahnhof—Bus—Post—Einkaufszentrum sind anzustreben.

e) Parkproblem. Bei unterirdischen öffentlichen Parkplätzen sollten die Zu- und Wegfahrt so angeordnet werden, dass die Kontrolle zur kommerziellen Ausnützung des Parkplatzes mit einem Minimum an Personal möglich ist. Als günstige, in naher Zukunft realisierbare Möglichkeit wird die Unterkellerung des Postbauareals in einem weiteren Untergeschoss betrachtet. Die Unterkellerung des Bahnhofplatzes mit Zu- und Wegfahrt von der neuen Oelrainstrasse wird empfohlen. Die Unterkellerung des Theaterplatzes in mehreren Ebenen als zentrale Gelegenheit, die sich zeitlich und technisch ohne besondere Schwierigkeiten realisieren lässt, drängt sich auf. Da die öffentliche Parkierung niemals alle Bedürfnisse befriedigen kann, muss mit allem Nachdruck auf die Anlage privater Parkplätze und Garagen gehalten werden.

2. Städtebauliche Situation, Hochbauten

a) Gesamtkonzeption, Zentrumsbildung. Eine grosszügige Erneuerung und Erweiterung des Zentrums ist anzustreben. Die Gemeinde hat durch die Lösung der Verkehrsprobleme die Voraussetzung hiefür zu schaffen. Gleichzeitig sind die baurechtlichen Vorschriften zu beschliessen, in deren Rahmen die Privaten die baulichen Erneuerungen ihrer Liegenschaften durchführen können. Hierzu ist auch das Gebiet westlich des Bahnhofareals, sowie das Gebiet an der Parkstrasse/Haselstrasse einzubeziehen. Bei der Ausnützung des Wettbewerbsgebietes soll auf die beschränkte Leistungsfähigkeit des Strassenverkehrs Rücksicht genommen werden.

b) Gestaltung Bahnhofplatz. Die Ueberbauung des Bahnhofplatzes soll als organische Erweiterung und Verbindung der verschiedenen Geschäftsquartiere Badstrasse, Park-/Haselstrasse und des Gebietes westlich des Bahnareals erscheinen. Vom Bahnhofplatz soll ein Ausblick auf die Landschaft (Limmatufer, Lägern) frei sein.

c) Freiflächen. Die Freiflächen sind möglichst zusammenhängend, in Anlehnung an die Fussgängerwege anzurichten. Der Theaterplatz ist in seiner heutigen Grösse vom Verkehr unberührt zu belassen.

d) Beziehung zu den kirchlichen Bauten. Neubauten, insbesondere Hochhäuser im Bereich des Bahnhofplatzes, sind

in bezug auf ihre Höhe und ihre Abstände sorgfältig auf die kirchlichen Bauten abzustimmen.

3. Realisierbarkeit, Wirtschaftlichkeit

Um das gesteckte Ziel einer Sanierung der Verkehrsverhältnisse und eine Erweiterung des Einkaufszentrums zu erreichen, sind erhebliche Aufwendungen notwendig. In einer ersten Dringlichkeit muss eine Entlastung des Bahnhofplatzes und der Badstrasse sowie zugleich eine grosszügige Parkierungsmöglichkeit geschaffen werden. Dafür ist die Möglichkeit der Unterkellerung des Postbauareals in einem weiteren Untergeschoss auszunützen. Zudem ist die Errichtung einer Strasse am Oelrain und eine mehrgeschossige Parkhalle am Theaterplatz erforderlich. Die Verkehrstrennung auf dem Bahnhofplatz ist rasch vorwärts zu treiben. Sie wird den privaten Anliegern Vorteile bringen. Die Ausführung ist mit den privaten Bauvorhaben abzustimmen.

*

Auf Grund dieser Ueberlegungen legt das Preisgericht einstimmig folgende Rangordnung fest, wobei sich die Ersatzpreisrichter und Experten diesen Auffassungen anschliessen: 1. Rang Nr. 13, 2. Rang Nr. 4, 3. Rang Nr. 7, 4. Rang Nr. 3, 5. Rang Nr. 6, 6. Rang Nr. 10, 7. Rang Nr. 12, 8. Rang Nr. 14.

Die zur Verfügung stehende Preissumme von 45 000 Fr. wird wie folgt verteilt: 1. Preis 12 000 Fr., 2. Preis 10 000 Fr., 3. Preis 7500 Fr., 4. Preis 7000 Fr., 5. Preis 4500 Fr., 6. Preis 4000 Fr.

Ausserdem werden angekauft: Nr. 12 und Nr. 14 je zum Preise von 1500 Fr. Beide Projekte zeigen in städtebaulicher Hinsicht beachtliche Ideen (guter Uebergang der Geschäftszone in den Bahnhofplatz). Die Vorschläge betreffend Verkehrslösung sind ungenügend.

Baden, 2. November 1960. Die Preisrichter und Experten:

M. Müller, Stadtammann, W. Weber, Ing., E. Baer, Stellv. Betriebschef SBB III, H. Müller, Arch., G. Büttikofer, BBC, K. Leibbrand, Prof., E. Hunziker, Kantonsing., P. Rohr, Chefarch. PTT, W. Stücheli, Arch., K. Kaufmann, Kantonsbaumeister, V. Rickenbach, Stadtschreiber, H. Burkhard, Chef Autodienst PTT, M. Fehr, Arch. SBB III, H. Krissler, W. Wullsleger, Bauverwalter.

Mitteilungen

Eidg. Technische Hochschule. Der Bundesrat hat mit Amtsantritt auf den 1. April 1961 zu Mitgliedern des Lehrkörpers der ETH gewählt: Dr. phil. Peter Paul Speiser, dipl. Apotheker, von Gelterkinden (Baselland), zurzeit Stellvertreter des Leiters der galenischen Entwicklungsbteilung der Firma Ciba in Basel, als a. o. Professor für Arzneiforschung und Arzneizubereitung; Dr. Herbert Grubinger, österreichischer Staatsangehöriger, zurzeit Dozent an der Hochschule für Bodenkultur (Wien) und amtstechnischer Sachverständiger im Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft in Wien, als o. Professor für Kulturtechnik, insbesondere kulturtechnischen Wasserbau; dipl. Kulturing. Ernst Tanner, von Oberhallau (Schaffhausen), zurzeit Vorsteher des Meliorations- und Vermessungsamtes des Kantons Zürich und Dozent mit Lehrauftrag an der ETH, als a. o. Professor für Kulturtechnik, insbesondere kulturtechnische Planung (einschliesslich Güterzusammenlegung); Dr. Alfred Max Vogt, von Zürich, zurzeit Kunstkritiker an der «Neuen Zürcher Zeitung», als a. o. Professor für Kunstgeschichte; Dr. Erwin Gradmann, von Aarau, zurzeit Titularprofessor und Konservator der Graphischen Sammlung der ETH, als a. o. Professor für Kunstgeschichte, insbesondere graphische Künste.

Vom Einphasen-Bahnbetrieb mit 50 Hz in der Gegenwart. In unserem Aufsatz von 1954 (72.Jg.), S.413 «Die Wahl der Periodenzahl für den Einphasen-Bahnbetrieb vor 50 Jahren und heute» wiesen wir darauf hin, dass die Möglichkeit, nunmehr gut kommutierende Einphasen-Serienmotoren grösserer Leistung auch für eine Speisung bei 50 Hz zu bauen,

neuerdings bei Projektierungen eines Einphasen-Bahnbetriebs die Wahl dieser Periodenzahl erwogen werde. Kürzlich ist nun in den «Brown-Boveri-Mitteilungen» vom September 1960 aus der Feder von E. Kocher ein Aufsatz «50 Hz- und Mehrsystem-Traktion» erschienen, der über den gegenwärtigen Bestand von Einphasen-Bahnbetrieben mit 50 Hz Auskunft gibt. Neben dem seit 1954 ausgedehnten Netz der französischen Staatsbahnen sowie den historischen Strecken der ungarischen Staatsbahn zwischen Budapest und Hegyeshalom (seit 1932) und der Deutschen Bundesbahn im Höllental im Schwarzwald (seit 1936) sind nach E. Kocher heute Einphasen-Bahnbetriebe mit 50 Hz in folgenden Ländern im Betrieb oder im Bau: Türkei, Portugal, Kongo, Grossbritannien, Japan, Indien, Russland und China. Was im Bericht von E. Kocher nicht berücksichtigt ist, betrifft den vor einigen Jahren seitens der Deutschen Bundesbahn gefassten Beschluss (dem gründliche Studien über die richtige Periodenzahl vorausgingen), ihre westlichen und nördlichen Linien nicht mit 50 Hz, sondern mit 16 2/3 Hz Einphasenstrom zu elektrifizieren. Im Zusammenhang mit diesem Entschluss ist die kürzlich vorgenommene Umstellung der Höllentalbahn von 50 Hz auf 16 2/3 Hz erfolgt.

Prof. Dr. W. Kummer, Zürich

Nekrologie

† Walter Bösiger, dipl. Arch., Dr. h. c., S. I. A., G. E. P., von Graben BE, dessen Tod hier bereits gemeldet worden ist, wurde geboren am 11. August 1878 als Sohn des Baumeisters Hans Bösiger in Biel. Dort besuchte er das Progymnasium, um nach Absolvierung der kantonalen Gewerbeschule Solothurn 1898 das Eidg. Polytechnikum zu beziehen, das er 1902 mit dem Diplom als Architekt verliess. Sogleich eröffnete er zusammen mit seinem Studienkollegen M. Daxelhoffer in Biel ein Architekturbureau, das sich grossen Zuspruchs erfreute. Damals trugen die in der Zürcher Architekturhochschule ausgebildeten jungen Architekten einen neuen Geist in das Bauwesen, und dem Stand der Architekten musste wiederum der ihm in der vorangegangenen Zeit von den Bauunternehmern streitig gemachte Platz zurückerobern werden. Die Bestrebungen des Heimatschutzes fanden in Walter Bösiger einen unentwegten Vorkämpfer, der seine Kollegen zu einer gestaltungsfreudigen Gesamtheit zu vereinigen wusste, wodurch der Grund gelegt wurde zur Heimatschutzvereinigung Biel-Seeland. Allen Gleichgültigkeit in politischen Fragen abhold, gehörte er zu den Gründern der ehemaligen Jungfreisinnigen Partei, als deren Vertreter er 1908 bis 1910 dem Stadtrat von Biel angehörte.

1910 nahm Walter Bösiger Wohnsitz in Bern und verassocierte sich dort mit seinem Kollegen M. Zeerleder, um sich später selbstständig zu machen. Mehrere Villen auf dem Kirchenfeld und in der Umgebung Berns, dann aber die Grossbauten des Bürgerhauses und des Verwaltungsgebäudes der Bernischen Kraftwerke am Viktoriaplatz gaben ihm Gelegenheit, im Sinne der traditionsgebundenen stadtbernerischen Bauten in der Art des Neubarocks zu schaffen. Es war, was speziell das Gebäude der Bernischen Kraftwerke anbelangt, noch die Zeit, da das städtische Platzproblem nicht auf die Stufe einer ausschliesslich funktionell bedingten Verkehrsschleuse herabgemindert worden war, da dem Platz im Stadtbild noch die Aufgabe zukam, den Passanten zum Verweilen einzuladen, ihm nach der Gassen drückender Enge einen freien Blick zu erschliessen und ihn mit der Wohltat einer räumlichen Distanz zu beglücken. Es war für seine letzten Jahre eine bittere, aber von ihm mit Würde getragene Enttäuschung, dass man bei der Errichtung der jüngsten Bauten auf dem Viktoriaplatz von dieser Auffassung der Platzgestaltung abwich, um auf Unruhe umzustellen, was auf Würde Anspruch machen kann.

Am 15. April 1923 trat Walter Bösiger als Vertreter der bernischen Bauern- und Bürgerpartei nach ehrenvoller Wahl sein Amt als Regierungsrat und Baudirektor an. Seine Amtszeit ist gekennzeichnet durch die Renovation zahlreicher Amtshäuser und Schlösser, wie beispielsweise desjenigen in Erlach, ferner durch die Konsolidierung der Lötschberg- und der bernischen Dekretsbahnen, durch die Verbesserung des

kantonalen Strassennetzes und durch den Bau der neuen Hochschulinstitute. 1926/27 und 1935/38 stand er dem Regierungsrat als Präsident vor, und anlässlich der Jahrhundertfeier der bernischen Hochschule wurden seine Verdienste um den Staat durch die Verleihung des Ehrendoktorats durch die Universität geehrt. Der Zufall wollte es, dass seine Diplomarbeit, mit welcher er seine Studien in Zürich abschloss, sich mit einem bernischen Rathaus befasste, und während fast einem Jahrzehnt hatte er sich als Regierungsrat mit dem Problem des Umbaus des bernischen Rathauses und Staatsarchivs beschäftigt.

Im Jahre 1936 hat Dr. Bösiger den Schweizer Holzkongress organisiert und durchgeführt. Unser heimischer Baustoff Holz machte in den Jahren 1930 bis 1939 eine schwere Krise durch. Es ist das bleibende Verdienst von W. Bösiger, zur Ueberwindung dieser Holz-, Wald- und Wirtschaftskrise einen grossen Beitrag geleistet zu haben.

Nach seinem Rücktritt aus der Regierung übernahm er die Bauleitung der Sustenstrasse, die als erste neuzeitlich ausgeführte Alpenstrasse die Aufmerksamkeit und das Lob der Fachkreise auf sich zog und zu einem Anziehungspunkt des europäischen Tourismus wurde. Nach Vollendung dieses Baues liess sich Walter Bösiger dauernd wieder in Biel nieder, am Ausgangspunkt seiner arbeitsreichen Laufbahn, stand er doch dem Verwaltungsrat der Vereinigten Drahtwerke als Präsident vor.

Seiner engeren Heimat hat er die Treue in vorbildlicher Weise bewahrt, denn schon während seiner Regierungsratszeit galt seine volle Aufmerksamkeit dem Seeland. Mit klarerem Blick hat er die Entwicklung rund um den von ihm so geliebten Bielersee erkannt und nach aufklärenden Referaten in den Seegemeinden den Verein Bielerseeschutz gegründet, dessen Massnahmen auch bestimmt wurden für die nämlichen Bestrebungen am Thuner- und Brienzsee. Dieser Aktion stellte er durch die Gründung der Lotterie «Seva» auch die finanziellen Mittel zur Verfügung. Durch diese Tat hat sich der Verstorbene den Dank des ganzen Seelandes und der Stadt Biel gesichert.

Den Grenzdienst der Jahre 1914 bis 1918 hat er als Kavallerieoffizier, als Kommandant des stadtbernerischen Bataillons 28 und zuletzt als Oberstleutnant mitgemacht, auch hier sich auszeichnend durch gewissenhafte Durchführung der ihm übertragenen Aufgaben.

Bald nach seinem 80. Geburtstag begannen seine Kräfte zu schwinden. Am 30. Juli 1960 trat der Tod als Freund an sein Lager, und wir erinnern uns der Worte der Dichterin Ricarda Huch:

Matt im Schoss liegt die Hand,
Einst so tapfer am Schwert.
War, wofür du entbrannt,
Kampfes wert?
Geh' schlafen mein Herz, es ist Zeit
Kühl weht die Ewigkeit.

Werner Bourquin, Stadtarchivar, Biel

† Oscar Oechslin, Ing. S. I. A. in Schaffhausen, a. Direktor der Schweiz. Seilindustrie AG., ist am 5. Dez. 1960 in seinem 72. Lebensjahr gestorben.

† Dieter Feth, Architekt in Zürich, von Schaffhausen, ist am 30. Dez. 1960 in seinem 37. Lebensjahr einem schweren Herzleiden erlegen.



Dr. W. BÖSIGER

Dipl. Arch.

1878

1960