

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 21

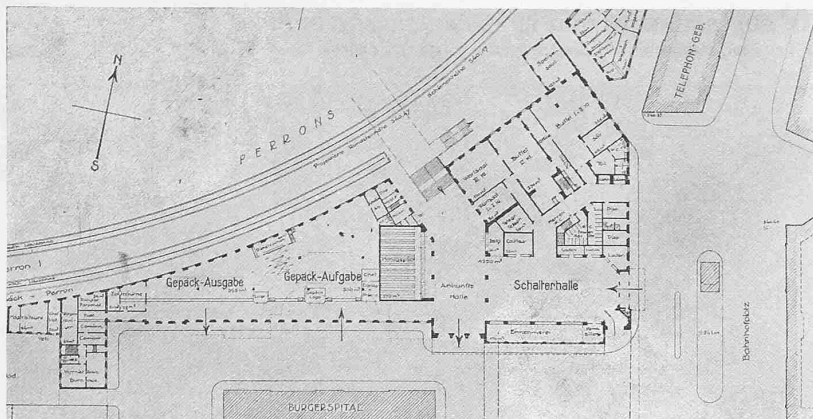
PDF erstellt am: **25.09.2024**

### **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.



Genereller Plan des projektierten neuen Aufnahmegebäudes des S. B. B. in Bern.

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

Dieser Wettbewerb bezweckte die Gewinnung geeigneter Vorschläge über die zukünftige Ausgestaltung von Bahnhof- und Bubenbergplatz in verkehrstechnischer Beziehung mit Rücksicht auf das neue Aufnahmegebäude der S. B. B. (siehe den obenstehenden Plan). Kleine Verschiebungen der Baulinien und Eingänge dieses Gebäudes waren zulässig, sofern dadurch erhebliche Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse erreicht wurden. Auch durfte eine Verlegung des Bubenbergsdenkmals in Auge gefasst werden. Die zukünftige Verwendung des Areals des Burgerspitals, sei es unter Belassung des bestehenden Gebäudes, sei es unter dessen Entfernung und gänzlicher oder teilweiser Neuüberbauung des Areals, eventuell mit Zuziehung von Teilen des angrenzenden Gebietes, war in den Projekten einzubeziehen.

### Aus dem Bericht des Preisgerichtes.

Das Preisgericht tagte vom 16. bis 18. April 1929 in der Aula des städtischen Gymnasiums auf dem Kirchenfeld in Bern. Es sind 67 Projekte eingegangen. Sie sind durch das städtische Tiefbauamt einer Vorprüfung in Bezug auf die Einhaltung und Erfüllung der Programmpunkte unterzogen worden, worüber der Stadttingenieur dem Preisgericht Bericht erstattet.

An Hand dieser Mitteilungen stellt die Jury fest, dass wegen grober Programmverstösse und wegen Unvollständigkeit des Entwurfes, oder wegen Ueberschreitung der zulässigen Grenze für die Abänderung der Form des Aufnahmegebäudes der S. B. B. ohne wesentliche Verkehrsverbesserung und wirtschaftliche Vorteile 15 Projekte von der Beurteilung ausgeschlossen werden müssen. Die verbleibenden 52 Arbeiten werden in einer Vorrunde eingehend behandelt. Gestützt auf diesen Befund und nach Vornahme eines Augenscheines im Wettbewerbsgebiet werden folgende Leitlinien für die Bewertung der einzelnen Projekte aufgestellt:

**Zugangstrassen zum Bahnhof:** Die Bogenschützenstrasse soll für den Durchgangsverkehr nicht benützt werden, sondern nur für den Anliegerverkehr und für den Verkehr von und nach der Gepäckabfertigung. Der Durchgangsverkehr von der Bogenschützenstrasse durch deren allfällige Verlängerung nach Osten soll verhindert werden und zwar: 1. Um den Strom der Reisenden zwischen dem Bahnhof-Ausgang und dem Bubenbergplatz nicht zu kreuzen, und 2. Um die Einmündung der Bogenschützenstrasse in die Schanzenstrasse nicht zu belasten, weil dort die Gefällsverhältnisse ungünstig sind. — Die Fahrbahn vor der Gepäckabfertigung soll 15 m breit sein, weil sich dort ein starker Verkehr abwickelt. Dabei ist eine direkte Fahrverbindung vom Bubenbergplatz zur Gepäckabfertigung westlich des Fussgängerperrons (Zungenperron) notwendig.

**Führung von Tram und Omnibus:** Die Strassenbahnen sind als Durchgangslinien auszubilden und auf dem Bubenbergplatz zwischen Hirschengraben und Heiliggeistkirche *viergeleisig* durchzuführen. Sie haben in der Mitte der Strasse zu liegen, was die Versetzung des Denkmals und des Dienstgebäudes bedingt. Die einzelnen Linien müssen miteinander verbunden sein und die Mög-

lichkeit eines Wendegeleises angestrebt werden. Eine Ausstellungsschleife für den Verkehr nach dem Brückfeld ist wünschenswert. Die weisse Linie kann statt durch die Christoffelgasse durch den Hirschengraben geführt werden. Die Zerlegung der Tramlinien auf beide Seiten des Hirschengrabens ist abzulehnen. — Als Dienstgeleise ist die Verbindung Christoffelgasse-Spitalgasse ein-geleisig und ohne Haltestelle zulässig. — Die Linie für das Brückfeld ist möglichst geradlinig, westlich der Heiliggeistkirche, zu führen.

Auf dem Bubenbergplatz sollen die Haltestellen tunlichst zusammengefasst und diese Gruppe in gute Fussgänger-Verbindung zum Bahnhof gebracht werden. Für die grüne Linie ist ferner eine Haltestelle auf dem Bahnhofplatz vorzusehen.

Wie der Wettbewerb neuerdings erwiesen hat, sind die Geleiseanlagen der Strassenbahn Zollikofen-Bern (S. Z. B.) auf dem Bahnhofplatz eine erhebliche Erschwerung der Verkehrsregelung, weil die Ausnützung der Strasse als Fahrstrasse und Parkplatz, sowie als Zugang und Zufahrt zum Bahnhof wesentlich beeinträchtigt wird. Die Endstation der S. Z. B. sollte verlegt werden.

Die Omnibuslinien haben sich in den Durchgangsverkehr einzuordnen, wobei die Haltestellen in möglichst engem Kontakt mit den Tramhaltestellen und dem Bahnhof liegen sollen, ohne den Durchgangsverkehr zu hindern.

**Durchgangstrassen:** Auf dem Bubenbergplatz ist der Fahrverkehr Ost-West auf die Nordseite, derjenige West-Ost auf die Südseite zu legen. Das selbe Prinzip ist für den sich stark entwickelnden Nord-Süd-Verkehr und umgekehrt auf dem Bahnhofplatz anzuwenden. Auf dem Bahnhofplatz muss der Durchgangsverkehr westlich der S. Z. B. angeordnet werden; dabei entstehen allerdings unangenehme Uebergänge für den Fussgänger- und für den Vorfahrverkehr zum Bahnhof, die aber nicht beseitigt werden können. Der Durchgangs-Fahrverkehr von Süden nach Norden zwischen der Kirche und dem Hotel Schweizerhof durchzuführen, ist leider nicht möglich, solange der S. Z. B.-Bahnhof auf dem Bahnhofplatz bestehen bleibt. Auf dem Bahnhofplatz ist eine vom Durchgangsverkehr freie Vorfahrt zum Bahnhof-Haupteingang anzuordnen.

Um noch bessere Durchgangsverhältnisse auf dem Bahnhofplatz zu gewinnen, sollte die Ostfassade des neuen Aufnahmegebäudes etwas abgedreht oder zurückversetzt werden.

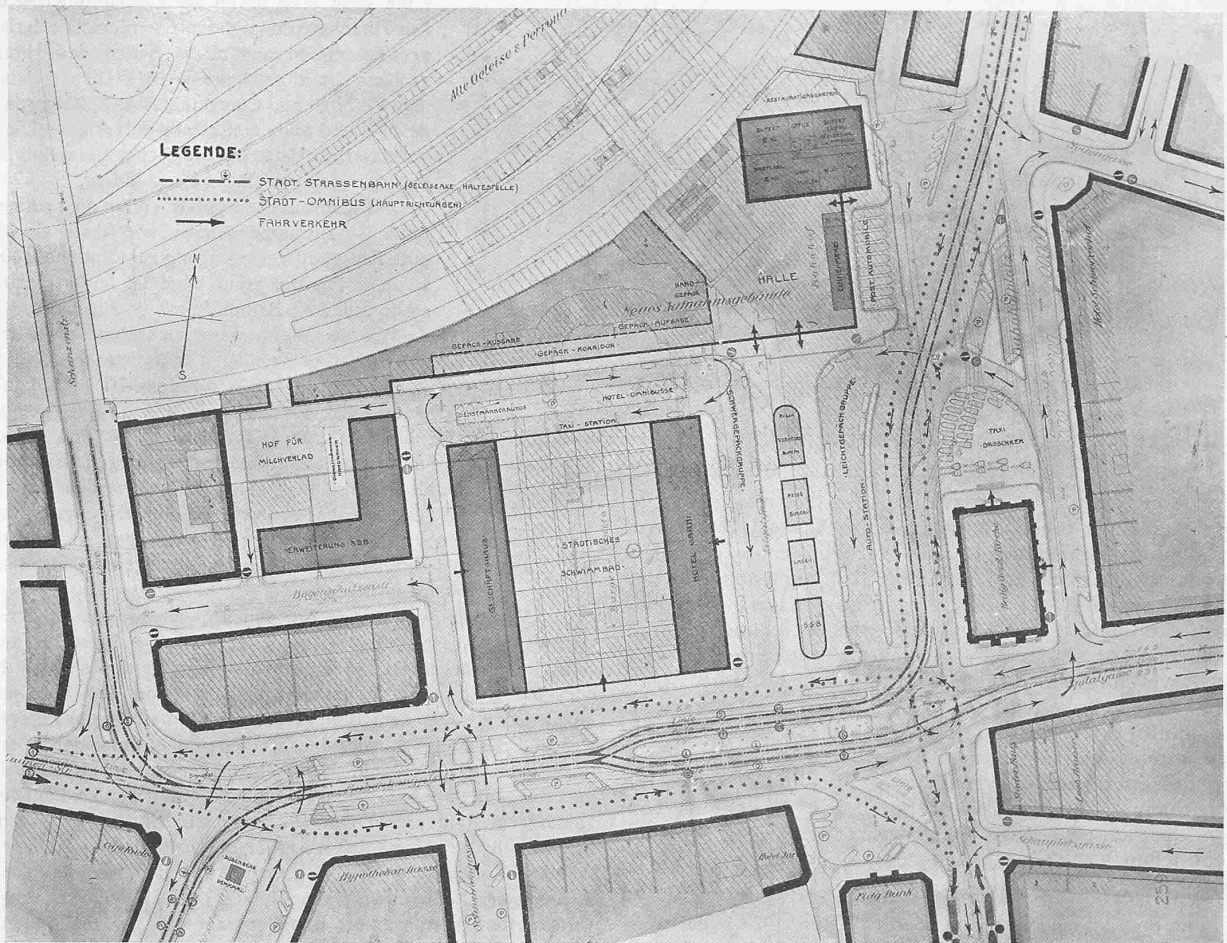
Wünschbar ist ferner die Entfernung der westlichen, erhöhten Terrasse bei der Heiliggeistkirche und Anfügung eines ebenerdigen Trottoirs an die Kirche. Ferner sollte der Perron der S. Z. B. bis zur Kirche zungenförmig verlängert und ihr Stationsgebäude nach Süden verschoben werden.

**Verkehr vom und zum Bahnhof:** Von Punkt E (Ankunftshalle) über H (Südostecke Schalterhalle) bis J (Nordende der Ostfassade) sollte vor dem Aufnahmegebäude ein ununterbrochenes Trottoir durchgeführt werden. Von dieser Trottoirfläche muss eine grosse Perronzunge bis zum Bubenbergplatz vorstossen. Die Anfahrt der Abreisenden soll nur vor dem Eingang und zwar mit Fahrrichtung Nord-Süd erfolgen. Die Abfahrt der ankommenden Reisenden soll nur an der Perronzunge und ebenfalls nur in der Richtung Nord-Süd geschehen. An- und Abfahrt müssen vom Durchgangsverkehr getrennt werden, wozu auf der Westseite des Nord-Süd-Durchgangsverkehrs bei der Heiliggeistkirche ein Bordstein gesetzt werden sollte. Zwischen diesem und der Perronzunge müssen naturgemäss die Parkplätze liegen.

**Verkehrsregelung:** Die Tramlinienführung am Südende der Schanzenstrasse bleibt. Es ist zweckmässig, die grosse Insel auf dem Bubenbergplatz möglichst lang nach Westen zu ziehen, wodurch der Verkehr klar vorgeschrieben ist. Diese Insel soll einzig in der Richtung der östlichen Hirschengrabenhälfte mit zwei in der Fahrrichtung getrennten Fahrbahnen durchbrochen werden. Bei der Einmündung der Schanzenstrasse in die Laupenstrasse ist vielleicht durch eine *kleinere* Insel die nötige Sicherheit zu schaffen.

**Haltestellen der Stadt-Omnibusse:** Es ist zweckmässig, die Haltestelle der Fahrzeuge nach Bümpliz vor der Südfront des Burgerspitals und jener nach Köniz, Gurten und Ostermündigen an der Westseite der Christoffelgasse vorzusehen. Die Omnibusse der neuen Lorrainelinie werden über die Lorrainebrücke durch das Boll-

WETTBEWERB ZU EINEM BEBAUUNGSPLAN FÜR BAHNHOF- UND BUBENBERGPLATZ IN BERN  
 II. Preis (5000 Fr.), Entwurf Nr. 44. — Verfasser Ernst Züttel, Ingenieur, Neuenburg, mit Ernst Schindler, Architekt, Zürich.



Entwurf Nr. 44. Lageplan des Bahnhof- und des Bubenbergplatzes. — Masstab 1:2000.

werk, die Aarberggasse-Genfergasse mit Halt an der Neugasse vor das „Genferhaus“ geführt. Abfahrt durch Bollwerk. — Die von der Stadt vorgeschlagenen *Einbahnstrassen* sind richtig. — *Schutzinseln* sind nach dem Grundsatz zu erstellen: *Wenig* Inseln, aber dafür *gross* und *von einfacher, klarer Form*.

**Tramhaltestellen:** Das Preisgericht stellt fest, dass eine Zusammenfassung sämtlicher Tramlinien auf einem Zentralpunkt wünschbar ist. Als geeignete Lage für diesen Zentralpunkt ist das Strassenareal zwischen dem Burgerspital und dem westlichen Ende der Spitalgasse zu betrachten. Dort ist eine grosse birnenförmige Schutz- und Perroninsel, Spitze nach Westen, breite Fläche nach Osten, zu erstellen. Diese Insel dient als Haltestelle für alle Strassenbahnlinien. Der durchgehende und lokale Fahrverkehr geht dem äusseren Rande der Insel entlang, und zwar der Ost-West-Verkehr auf deren Nordseite, West-Ost-Verkehr auf deren Südseite, Süd-Nord-Verkehr auf der Ostseite und Nord-Süd-Verkehr auf der Westseite. Der südliche Fussgängerverkehr geht südlich des durchgehenden Fahrverkehrs daselbst und der nördliche Fussgängerverkehr von der Heiliggeistkirche unter Benutzung der Schutzinsel nach dem Trottoir vor dem Burgerspital.

**Areal des Burgerspitals:** Wenn der Burgerspital in seiner jetzigen Form stehen bleibt, kann die Anlage zwischen Kirche und diesem nur in knappster und beschränkter Weise erstellt werden. Die Anlage könnte rationeller gestaltet werden, wenn die Südost-Ecke des Burgerspitals und die Nordost-Ecke des Hotel Jura abgeschragt würden. Wünschenswert ist, wenn das Spitalgebäude auf den Zeitpunkt des neuen Bahnhofes niedergelegt und durch einen Neubau ersetzt würde, wofür ein Aligement festgestellt werden sollte, so dass die heutige Ostfassade des Burgerspitals um etwa 10 m, die Südfassade um etwa 5 m zurückzusetzen wäre, während die Westfassade um etwa 13 m nach Westen vorgeschoben werden

könnte, sodass sie in das verlängerte Aligement der Schwanengasse zu liegen käme. Die Lage der Nordfassade des Burgerspitals ist so festzulegen, dass eine Fahrbahn von 15 m Breite und zwei Trottoirs zwischen dem neuen Aufnahmegebäude der S.B.B. und dem neuen Baublock zur Verfügung bleibt. Das Preisgericht spricht sich dahin aus, dass nur *ein* Baublock gebildet wird, wobei Fussgängerpassagen, nicht aber Durchfahrten geschaffen werden können.

In vielen Entwürfen versuchen die Projektverfasser Schwierigkeiten des Kreuzens der Fussgänger mit dem Durchgangsverkehr durch *unterirdische Verbindungen* zu lösen. Das Preisgericht hält solche Anlagen für Bern heute noch als verfrüht.

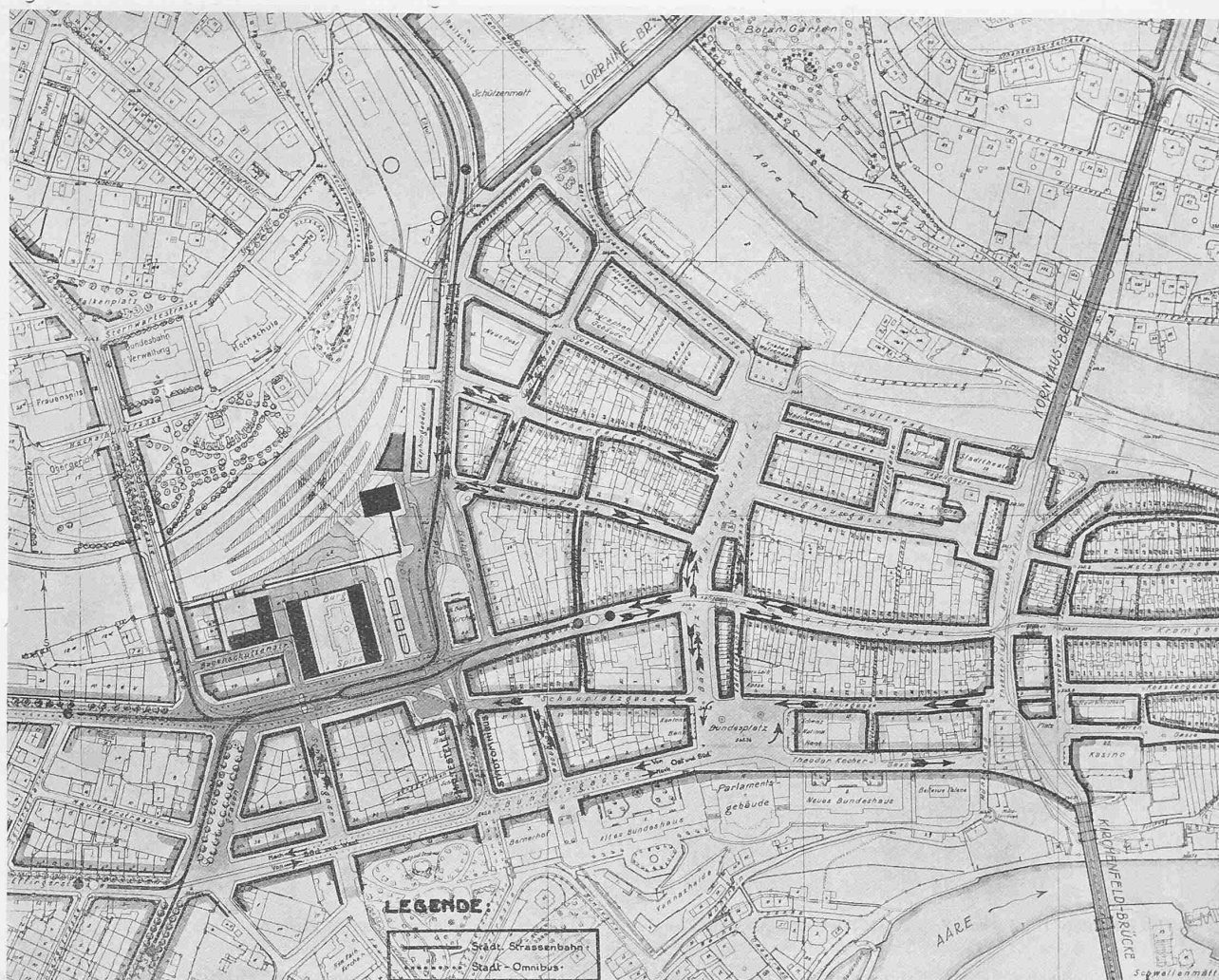
Das *Bubenbergdenkmal* gehört an einen ruhigen, geschlossenen Platz ausserhalb des Verkehrs. Soll das *Burgerspital* erhalten bleiben, so kann es infolge Wegfall der Dependenzgebäude nicht mehr für den Spitalbetrieb in Betracht fallen und muss daher für eine andere Verwendung umgebaut werden. Wenn ein Umbau tiefe Eingriffe am Aeussern und im Hof, oder die Abtrennung eines oder mehrerer Gebäudeflügel notwendig macht, empfiehlt die Jury die vollständige Niederlegung und die Erstellung eines zweckdienlichen Neubaus. Für diesen Fall wäre die Streichung des Burgerspitals vom Verzeichnis der historischen Kunstatertümer Voraussetzung.

\*

In einem *ersten* und *zweiten Rundgang* wurden infolge augenfälliger Mängel vornehmlich in verkehrstechnischer Hinsicht, sowie bezüglich der Tramlinienführung, und wirtschaftlicher Verwendung des Areals des Burgerspitals 44 Projekte ausgeschieden. Es verbleiben für die *engere Wahl* Nr. 9, 16, 40, 41, 44, 47, 57 und 59.

**Nr. 44, „Perron“.** Der Ost-West- und Nord-Süd-Verkehr mit Strassenbahn in der Mitte und Fahrverkehr auf beiden Seiten ist glatt und flüssig durchgeführt. Hervorzuheben ist die gute Linienführung von Nord-Süd bis zur Kirche. Auf dem Bubenbergplatz hat





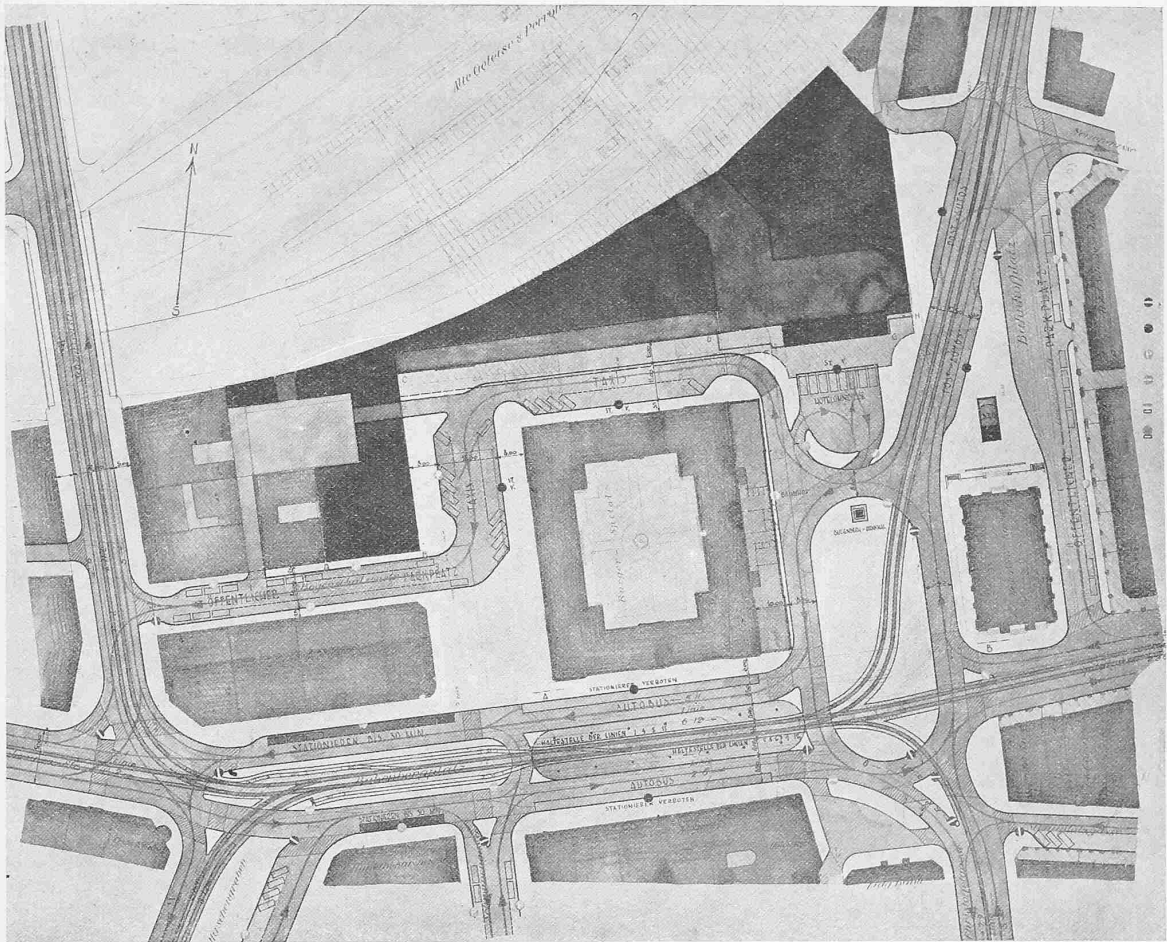
Entwurf Nr. 44. — Ernst Züttel, Ingenieur, Neuenburg, mit Ernst Schindler, Architekt, Zürich. — Uebersichtsplan 1 : 6000.

sich der Verfasser die Lösung einfach gemacht, indem er zunächst die Haltestellen mit vier Geleisen ausgerüstet, dann aber alle Linien in eine zweigeleisige Strecke zusammengeführt hat, was für die Abwicklung des Verkehrs ungenügend ist. — Die Trennung des Bahnhofverkehrs vom Durchgangsverkehr ist gut, die Einzellösung vor dem Eingang ist zu beanstanden. Der Verkehr von und zur Gepäckabfertigung ist ausreichend, dagegen zufolge des Parkplatzes stark eingeengt. Der Fussgängerverkehr zwischen Ausgang und Bubenbergplatz ist durch einen langgestreckten Zungenperron gelöst. Die kleinen Kioske würden besser weggelassen. — Die Verwendung des Burgerspitals als städt. Schwimmbad ist unrentabel. — Es wird teilweise zu viel Gebrauch von *kleinen* Inseln gemacht. In diesem Sinne ist auch die Einmündung des Hirschengrabens und der Schanzstrasse in den Bubenbergplatz nicht einwandfrei. — An der Heiliggeistkirche ist der Nord-Süd-Verkehr rechtwinklig durch den Ost-West-Verkehr durchgeführt. Es ist sehr fraglich, ob eine derartige „Go and stop“-Lösung an dieser Stelle zu empfehlen ist, zumal ein erheblicher Teil des Verkehrs hier von Süd nach West abschwenkt und ausserdem die S. S. B.-Linie von Norden nach Westen umgebogen werden muss.

Nr. 59, „Morgen“. Die beiden grossen Durchgangsverkehrs-Linien mit Strassenbahn innen und Fahrverkehr aussen sind richtig durchgeführt. Der Schnittpunkt Nord-Süd mit Ost-West ist gelöst durch eine Insel, die in der Ost-West-Richtung etwas zu schmal, in der andern zu gross ist, und als Ersatz für die Perronzunge zu dienen hat. Hierdurch wird der Verkehr von Ost-West auf einem grossen Umwege abgelenkt und ausserdem zu nahe an den Bahnhofausgang herangeführt. Der Nord-Süd-Verkehr führt in leidlichem Abstand am Eingang zum Bahnhof vorbei, nähert sich dann aber stark der Vorfahrt am Ausgang und dem Burgerspital. An dessen

Ostfassade ist eine breite Laube vorgelagert, die dem Fussgängerverkehr ganz gut dient und guten Schutz gewährt. Die Loslösung des Verkehrs von und nach der Gepäckabfertigung vom übrigen Verkehr ist nicht einwandfrei. Anscheinend will der Verfasser hierzu in erster Linie die Bogenschützenstrasse verwenden, die aber nach der Schanzstrasse ungünstig ausmündet. — Die Abwicklung des Verkehrs vom und zum Bahnhof vor dem Ausgang ist aus der Darstellung unklar und nicht recht ersichtlich. — Die Strassenbahnen sind auf dem Bubenbergplatz in nur zwei Geleise zusammengezogen, wobei allerdings zwei aussen liegende Abstellgleise vorgesehen sind; diese Anlage ist aber nicht zweckmässig und bedeutet eine Verschlechterung des bisherigen Zustandes. — Falsch ist ferner das Verschliessen der Südausfahrt der Bogenschützenstrasse. — Die neue Lage des Bubenbergdenkmals verdeckt die Uebersicht des Durchgangsverkehrs.

Nr. 16, „Für alle gut“. Der Durchgangsverkehr ist in den beiden Hauptrichtungen Nord-Süd und Ost-West insofern richtig geführt, als die Strassenbahnen in der Mitte liegen, sodass rechts und links Fahrbahnen bleiben. Der Kreuzungspunkt ist erweitert zu einer sehr grossen Schleife, was grundsätzlich nicht zu beanstanden ist. In diese grosse Schleife ist die Strassenbahn eingeführt und zwar so, dass für diese selber der Kreisverkehr möglich wird und dass die Strassenbahn-Haltestellen vom Bubenbergplatz näher an das Aufnahmegebäude heran gerückt werden. Das ist nicht sehr hoch zu bewerten, aber immerhin ist dieser Versuch anzuerkennen. Der Bahnhofverkehr ist vom Durchgangsverkehr nicht vollkommen losgelöst. Der Durchgangsverkehr Nord-Süd führt reichlich nahe an der Eingangshalle vorbei, während der Durchgangsverkehr Ost-West genügend Abstand von der Ausgangshalle aufweist. Für den eigentlichen Bahnhofverkehr ist eine ziemlich grosse Schutzzone vorge-



III. Preis (4500 Fr.); Entwurf Nr. 59. — K. Fiedler, Strassenbahningenieur, Chr. Hartmann, Polizeiadjunkt, Kessler & Peter, Arch., alle in Zürich.

lagert, die aber teilweise für den Fahrverkehr und das Parken ausgenützt werden soll. Dass auf dieser Schutzzone der Brunnen des Burgerspitals erhalten bleiben soll, ist kleinlich und abzulehnen. — Der Fahrverkehr von und zur Gepäckabfertigung ist ziemlich gut für sich abgesondert, die Abmessungen werden aber kaum ausreichend sein. Das Burgerspital ist abgebrochen; es ist nur ein kleiner Teil desselben zur Wiederbebaugung ausgenützt, dafür ist aber vor das Empfangsgebäude ein grosser Vorbau gelegt, der wirtschaftlich nicht genügend ausgenützt ist. Es ist eine bemerkenswerte Anregung, der man aber sehr kritisch gegenüber stehen muss. — Am Westende des Bubenberplatzes wurde eine Lösung des Verkehrs durch eine kreisrunde Insel gesucht; der Verfasser hat sich aber die Aufgabe leicht gemacht durch Zusammenziehen der S.S.B. auf zwei Geleise, was nicht zulässig ist. — Die Durchführung des Süd-Nordverkehrs über die Geleise der S.Z.B. ist unannehmbar. Die runde Schutzinsel Christoffelgasse-Schauplatzgasse ist zu klein, ebenso jene vor dem Bahnhofausgang. — Die Vormerkung einer Tramschleife ist anerkennenswert und für festliche Anlässe gut, dagegen wie vorgeschlagen teilweise nicht ausführbar. — Insgesamt stellt das Projekt eine fleissige, wohlgedachte Arbeit dar. (Schluss folgt.)

### Eidenössisches Amt für Wasserwirtschaft.

(Schluss von Seite 251.)

#### Elektrizitätswirtschaft.

##### Ausfuhr elektrischer Energie.

In letzter Zeit bemühten sich grosse ausländische Elektrizitätsunternehmen, in der Schweiz eigene Wasserkraftanlagen zu erstellen, sie selber zu finanzieren und zu betreiben und die gesamte Energie in ihr ausländisches Netz abzutransportieren. Es wurden dabei Ausfuhrbewilligungen von sehr langer Dauer, selbst auf Konzessionsdauer von 80 Jahren nachgesucht. Die Bundesbehörden, die schweizerischen Elektrizitätswerke und die Öffentlichkeit sehen in einer derartigen Entwicklung insbesondere die Gefahr der wirtschaft-

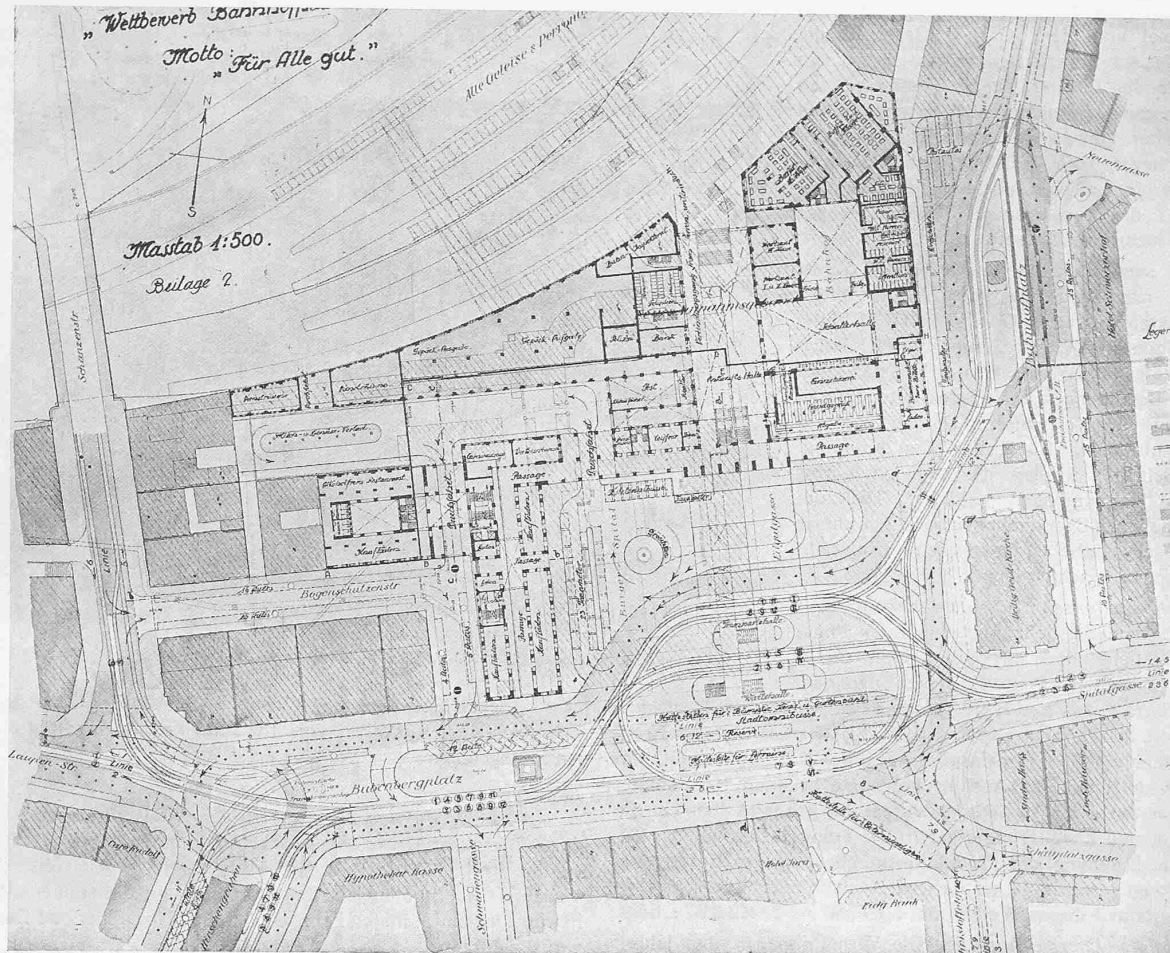
lichen Überfremdung, aber auch eine Schädigung der schweizerischen Elektrizitätswirtschaft im allgemeinen und der bisherigen schweizerischen energie-exportierenden Unternehmungen im besondern. Sie verlangten, dass, wenn der Bau reiner Exportunternehmungen zugestanden werde, dann jedenfalls der überwiegende schweizerische Einfluss, insbesondere auch der Einfluss der schweizer. Elektrizitätswirtschaft, bei der Finanzierung und Verwaltung dauernd gewahrt sein müsse, dass die Energie nicht zu Selbstkosten ausgeführt werde, dass im Falle von Wasserknappheit ein Teil der Energie in der Schweiz zurückgehalten werden könne, und dass nach Ablauf von 20 Jahren die Möglichkeit, das Werk wieder in rein schweizerischen Besitz überzuführen, gewahrt bleibe.

Die Bundesbehörden erachten es grundsätzlich als zweckmässiger, wenn, wie bisher, schweizerische Unternehmungen, die in erster Linie den Inlandbedarf befriedigen, den Export betätigen, und die Gründung reiner Exportunternehmungen, die nur schwer dem ausländischen Einfluss entzogen werden können, möglichst vermieden würde. Sie erachten es ferner auch als wünschenswert, wenn schweizerische Kantone sich an Exportunternehmungen gemeinsam mit ausländischen Gesellschaften beteiligen, wenn sie dabei vom Gedanken geleitet sind, die allgemeinen Interessen zu wahren und alle Vorsicht walten zu lassen.

Die noch verfügbaren, wirtschaftlich günstigen Wasserkräfte der Schweiz werden häufig überschätzt. Wenn die günstigen Wasserkräfte überstürzt ausgebaut und für den Export festgelegt werden, so besteht die Gefahr, dass mit der Zeit für die Deckung des inländischen Bedarfs nur ungünstige Wasserkräfte verfügbar bleiben.

Der Fall *Klingnau* hat eine längere Entwicklung durchgemacht. Anfänglich haben zwei private Ingenieure die Bewilligung nachgesucht, die ganze im noch zu erstellenden Kraftwerk Klingnau erzeugbare Energie an die Aktiengesellschaft Grosskraftwerk Württemberg in Heilbronn auszuführen. Im Sommer 1928 trat an die Stelle der beiden Ingenieure der Kanton Aargau; als Strombezüger traten die Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerke (RWE) in Essen auf.





IV. Preis (4000 Fr.), Entwurf Nr. 16. — Walter Spillmann, Ingenieur, Bern. — Lageplan von Bahnhof- und Bubenbergplatz 1 : 2000.

Der ausländische Bezüger hatte anfänglich die Absicht, selber das ganz in der Schweiz gelegene Werk zu bauen, zu finanzieren und zu betreiben (Projekt RWE). Die hiergegen allgemein erhobenen Einwendungen veranlassten den Kanton Aargau im Juni 1928, sich die Möglichkeit zu verschaffen, neben dem RWE sich selber bis zu 50% an der Finanzierung der neuen Gesellschaft zu beteiligen (erster Vorschlag). Aber auch dieser Vorschlag befriedigte nicht. Der ausländische Bezüger hätte nach wie vor den massgebenden Einfluss beim Bau und Betrieb des Werkes und bei der Verwaltung des Unternehmens ausüben können.

Anfangs Oktober 1928 schlug der Kanton Aargau alsdann vor, die Beteiligung der RWE auf 40% zu reduzieren, und neben der eigenen Beteiligung von 50% die Schweizerische Kreditanstalt mit 10% zu beteiligen (zweiter Vorschlag). Die vorgelegten Dokumente über die beabsichtigte Bildung der Unternehmung enthielten jedoch Bestimmungen, die sowohl von seiten der schweizerischen Energiekonsumentenschaft, als von seiten der schweizerischen Elektrizitätswerke beanstandet wurden. Es wurde die Beteiligung schweizerischer Elektrizitätsunternehmungen zur Wahrung der Interessen der schweizerischen Elektrizitätswirtschaft als notwendig erachtet.<sup>1)</sup>

Um, im Interesse des Kantons Aargau, den Bau des Werkes zu ermöglichen und dabei auch die schweizerischen Interessen zu wahren, schlug das eidgenössische Departement des Innern Ende Oktober 1928 im Benehmen mit einer Gruppe schweizerischer Grosskraftwerke vor, das Werk durch den Kanton Aargau und diese Gruppe schweizerischer Werke zu finanzieren, einen Teil der Energie im inländischen Versorgungsgebiet dieser Werke abzusetzen und den Rest an die Lonza nach Waldshut auszuführen (nationale Lösung). Der Bundesrat empfahl dem Kanton Aargau diese Lösung. Ungefähr zur gleichen Zeit schlug die A.-G. Motor-Columbus ein sogenanntes „Gruppenprojekt“ vor, nach dem der Kanton Aargau, eine Gruppe schweizerischer Kraftwerke und die RWE je zu 30% und die Schweizerische

Kreditanstalt mit 10% am Aktienkapital dieser Unternehmung sich beteiligen würden, die sich neben Klingnau auch die Erstellung und den Betrieb des Kraftwerkes Wildegg-Brugg zum Ziel setzen würde. Die Energie beider Werke würde an das RWE ausgeführt. Die Verhandlungen über beide letztgenannten Lösungen führten im Dezember des Berichtjahres zu einem neuen Vorschlag, dem sogenannten „Neuen Gruppenprojekt“, nach dem die Kreditanstalt nur mit 5%, der Kanton Aargau jedoch mit 35% beteiligt wären und bei welcher Lösung im Interesse des Landes wichtige Vorbehalte vorgesehen werden sollten.

Trotz zahlreichen Verhandlungen war zu Jahresende eine Einigung unter den Beteiligten noch nicht erfolgt. Die Bundesbehörden kamen noch nicht in die Lage, endgültig Stellung zu nehmen.

Im Zusammenhang mit dem von privater Seite eingereichten Gesuch für die Bewilligung zur Ausfuhr des ganzen schweizerischen Kraftanteiles des neu zu erstellenden Kraftwerkes Dogern am Rhein (schweizerischer Anteil an der Wasserkraft 54%), ebenfalls an das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk in Essen, stellten die Kantone Baselstadt und Baselland das Gesuch, es möchte ihnen ermöglicht werden, beim neu zu erstellenden Rheinkraftwerk Birsfelden (schweizerischer Anteil der Wasserkraft 58%), auch über den deutschen Kraftanteil frei verfügen zu können, gegen Abtausch eines entsprechenden schweizerischen Verfügungsrechtes beim Kraftwerk Dogern oder allenfalls bei einem andern Grenzkraftwerk am Rhein. Der badische Staat stellte ungefähr zur gleichen Zeit ein ähnliches Gesuch mit Bezug auf das Kraftwerk Dogern im Abtausch gegen den badischen Anteil bei Birsfelden. Im schweizerischen Anteil des Werkes Dogern können durchschnittlich jährlich 238,4 Millionen kWh, im badischen Anteil des Werkes Birsfelden durchschnittlich jährlich 144,6 Millionen kWh erzeugt werden. Wenn gleiche Grössen abgetauscht werden, so bleibt bei Dogern eine schweizerische Restquote von 93,8 Millionen kWh = 21% der gesamten Kraft des Kraftwerkes Dogern. Ende des Berichtjahres waren die Verhandlungen noch im Gange, um die schweizerischen Interessen bei einem allfälligen solchen Abtausch möglichst zu wahren.

<sup>1)</sup> Wir verweisen auf die ausführliche Berichterstattung über die ersten Phasen dieses Ausfuhrsuches auf Seite 217 letzten Bandes (27. Oktober 1928). Red.