

Definitive Umgestaltung des Bubenberg-Bahnhofplatzes in Bern

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **46 (1930)**

Heft 7

PDF erstellt am: **19.03.2021**

Persistenter Link: <http://doi.org/10.5169/seals-576674>

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.

ist auf 1. Mai durch Kauf an einen neuen Besitzer übergegangen. Der bisherige, allgemein geschätzte Wirtschaftsbetrieb ist eingestellt worden und das Schloß wird fortan nur noch reinen Wohnzwecken dienen. Zur Verschönerung der zahlreichen Innenräume wie auch zur Erzielung eines gewissen behaglichen Komfortes läßt der neue Eigentümer umfassende Renovationsarbeiten ausführen. Es liegt bei denselben die edle Absicht zu Grunde, dem Innern des Schlosses den altertümlichen, dem Sinn und Geiste seiner Tradition entsprechenden Charakter nach Möglichkeit wieder zu verleihen. Der bezügliche Voranschlag lautet auf rund Fr. 70,000.

Definitive Umgestaltung des Bubenbergl-Bahnhofplatzes in Bern.

Eine Million Franken Kosten. Ende Februar dieses Jahres hatte der Gemeinderat der Stadt Bern dem Stadtrat die Vorlage unterbreitet über die Umgestaltung des Bahnhof- und Bubenberglplatzes. Im März ist die Vorlage im Stadtrat behandelt und nach ausgiebiger Diskussion mit großem Mehr angenommen worden. Welches sind die wesentlichen Punkte? Im Frühjahr 1929 wurden die Resultate einer öffentlichen Planausschreibung bereits eingehend besprochen. Der vorliegende Plan ist nach dem erstprämierten Projekt von Architekt Reinhart in Zürich erstellt. Die Verkehrsverhältnisse auf den genannten beiden Plätzen, speziell auf dem Bubenberglplatz sind immer unhaltbarer geworden. Eingehende, ernsthafte Studien unter Hinzuziehung von bedeutenden Sachverständigen, sowie allseitige Berechnungen haben das vorliegende Projekt als wohlbedacht und den gegebenen Umständen als entsprechend erwiesen. Wenn auch bis zur endgültigen Lösung der Hauptbahnhoffrage noch 4 bis 6 Jahre vergehen können, so haben die S. B. B. doch die Umrisslinien des Aufnahmegebäudes bereits festgelegt. Ebenso werden die Baulinien des Bürgerospitals keine wesentlichen Änderungen mehr erfahren. Wenn da und dort die Frage gestellt wird, Tram oder Autobus, so muß sie dahin beantwortet werden Tram und Autobus. Eine Stadt wie Bern, wo sich der Hauptverkehr auf eine kleine Fläche zusammendrängt, wird trotz dem gut ausgebauten Autobusnetz den Tram unter keinen Umständen entbehren können. Besonders den Stoßverkehr können nur die Tramwagen leicht und wirtschaftlich bewältigen. Über die Finanzfrage, die weitgreifend ist, kann gesagt werden, daß es sich um eine wohlüberlegte Angelegenheit handelt. Kosten die in der ersten Etappe jetzt auszuführenden Arbeiten rund eine Million Fr., so fallen davon 730,000 Franken auf das Konto der Straßenbahnen. Die großen Geleiseumbauarbeiten auf dem Bubenberglplatz sanieren den Schnittpunkt des ganzen Netzes. Nach Aussagen des Direktors der industriellen Betriebe werden die Straßenbahnen die erforderlichen bedeutenden Auslagen verzinsen und amortisieren können. Durch die Neuanlage wird der Betrieb in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht ideal genannt werden können. Bedeutende Einsparungen werden möglich sein, sowie eine rationellere Abwicklung des Verkehrs.

Am westlichen Ende der Spitalgasse, östlich des Bubenberglplatzes, wird eine große, zentrale Verkehrs- und Schutzinsel errichtet werden. Sämtliche Straßenbahnlinien werden hier ihre Haltestelle haben, so daß in Zukunft das lästige und gefährliche Fahrbahnüberschreiten wegfällt, will man von einer Linie zur andern die Wagen wechseln. Im mittleren Teil dieses Inselperrons wird das neue Tramwarthaus seine Auf-

stellung finden. Das jetzige Gebäude, ein Unikum in seiner Art, wird fallen. Sein Abbruch soll allein gegen 8000 Fr. kosten. An seine Stelle wird etwas westlich verschoben ein völlig neuzeitliches, modernes und schlichtes Gebäude errichtet. Sein Äußeres mahnt im ersten Moment an dasjenige auf dem Paradeplatz in Zürich. Flach, langgezogen, viel Glas, durchsichtig, so wird es sich dem Besucher präsentieren. Die gemütlche Wärme- und Rendez-vous-Halle wird im neuen Gebäude keinen Platz mehr finden. Zur ebenen Erde wird es stadtabwärts einen Zeltungsstock und westwärts einen verglasten Raum für den Straßenbahndienst enthalten. Unterirdisch finden wir die W. C.-Anlagen, die durch Duschern erweitert werden sollen, sowie einen Raum für das Straßenbahnpersonal. Das Gebäude soll 150,000 Fr. kosten. Die Hauptgeleiseanlagen auf dem Bubenberglplatz werden auf die Mitte des Platzes konzentriert. Vorgesehen sind seitlich je zwei Geleisepaare, dazwischen Mandortergeleise, sodaß mit den Wagen von jedem Geleise auf jedes Geleise gefahren werden kann. Am westlichen Ende dieses Platzes wird wiederum eine Schutzinsel den Abschluß bilden. Der Bubenberglplatz ist 42 m breit, die Geleiseanlagen nehmen 18 m in Anspruch, sodaß für die beidseitigen Fahrbahnen, abzüglich der Bürgersteige, je 8 m bleiben. Weiter soll das Einbahnsystem durchgeführt werden. Natürlich haben sich auch die Autobusse der neuen Ordnung anzupassen. Vor der eidg. Bank wird eine neue Perroninsel von 20 m Länge und 2,5 m Breite angelegt. Von der bernischen Heimatschutzvereinigung ist eine Eingabe eingelangt, die wünscht, daß längs den neuen Trottoirs Baumpflanzungen angebracht würden. Abgesehen von den Mehrauslagen von 67,000 Franken würden sich verschiedene Schwierigkeiten ergeben. Die Frage soll daher noch geprüft werden.

Die Reihenfolge der Arbeiten ergibt folgendes Bild: Der Stadtbach, der unter dem Bubenberglplatz hinläuft, kommt mit den zukünftigen Geleiseanlagen in Kollision und muß in erster Linie verlegt werden. Das Bubenbergl-Bahnhofdenkmal muß ebenfalls verlegt werden, da es mitten in den neuen Geleiseanlagen stehen würde. Die südliche Bahnhofshalle (wo die Hotelautobusse stehen) wird abgebrochen. Besonders auf die Eröffnung der Voralpebrücke hin wird mit einer starken Zunahme des Verkehrs Richtung Bollwerk, Bahnhof-Bubenberglplatz gerechnet. Das bestehende Tramwarthaus wird abgebrochen. An dessen Stelle wird vorüberhand eine provisorische Haltestelle errichtet. Die westliche erhöhte Rampe der Helliggelskirche wird fallen, um mit dem Straßenniveau auf eine Ebene gebracht zu werden. Erst wenn diese Arbeiten ausgeführt sind, wird mit den eigentlichen Hauptarbeiten, wie Straßenkorrekturen, Geleisebau etc. begonnen werden können.

So wird Bern endlich zu einer modernen, zeitgemäßen Platzgestaltung kommen, die dem Verkehr von Heute und Morgen genügen wird. Wird in einigen Jahren auch der Bahnhof neu und anstelle des Bürgerospitals ein Geschäftsneubau entstehen, so darf auch in architektonischer Beziehung mit einer Anpassung des Gestern an das Heute gerechnet werden. („Nat.-Ztg.“)

Tradition und moderner Kirchenbau.

Im Kreise der Sektion Waldstätte des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins sprach der bekannte Kunsthistoriker Dr. Linus Birchler, Schwyz, in fesselnder und temperamentvoller Weise über die Wandlungen des Formgedankens in der kirchlichen Architektur. Die Stillehre, die Ästhetik, das akademische Kunstwissen hemmen uns in erster Linie, Kirchenbauten von heute unbeschwert von allen Vorurteilen zu betrachten.