Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 3

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Zum Umbau des Bubenbergplatzes in Bern. — Das Schweizerische Devoitine-Jagdflugzeug „D 27". — Vom Kleinwohnungsbau in Zürich: II. Städtische Wohnkolonie Utohof (mit Tafeln 3 und 4). — Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft. — Nekrologe: Daniel Gauchat. — Mitteilungen: Druckluft-Anlasser für Automobile. Kolkwirkung bei unbefestigter Flussohle. Jahresversammlung des Internationalen Bibliographischen Institutes in Zürich. Flüssige Kohlensäure als Sprengmittel in Kohlenbergwerken. Eidgenössische Technische Hochschule. Tag für Denkmalpflege und Heimatschutz. Maschinenfabrik Oerlikon. — Wettbewerbe: Beseitigung der Niveau-Uebergänge der Durchgangstrassen in Baden. Primarschulhaus im Säli in Luzern. Neubau der Seidentrocknungs-Anstalt Zürich. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine: Schweizerischer Ingenieur- u. Architekten-Verein. Gesellschaft Ehemaliger Studierender der E. T. H.

Band 96

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 3

Zum Umbau des Bubenbergplatzes in Bern.

Von Dipl. Ing. ALBERT v. PFYFFER, Los Angeles, Calif.

[Vorbemerkung der Redaktion. Die verkehrstechnische Umgestaltung des Bubenbergplatzes wirft ihre Wellen weit, bis an das Ufer des stillen Ozeans, von wo uns ein Leser der „S. B. Z." nachfolgenden Beitrag schickt. Wenn wir ihn hier veröffentlichen, tun wir das nicht etwa in der Meinung, das bernische Vorhaben noch beeinflussen zu können; die Ausführung des städtischen Entwurfes sei sofort, am Montag früh nach dem Abstimmungs-Sonntag, in Angriff genommen worden. Die hier am Beispiel des Bubenbergplatzes fortgeführte Diskussion dient vielmehr der allgemein gültigen Abklärung von Verkehrsproblemen, die sich, mehr oder weniger akut, aber überall gleichartig stellen. Es ist deshalb zu hoffen, dass andere, ähnliche Bauvorhaben zur Erleichterung städtischer Verkehrsabwicklung aus diesen Ausführungen Nutzen ziehen. Der Autor, ein Schweizer Kollege, ist seit 1923 Structural Engineer der „Pacific Electric Railway Co.", einer Kombination von Vorort- und Strassenbahnen in Los Angeles, dürfte somit wohl unbestreitbar zuständig sein in der Beurteilung der vorliegenden Fragen.]

Die „S. B. Z." hat in Nr. 22 vom 31. Mai zwei Projekte für die verkehrstechnische Ausgestaltung des Bubenbergplatzes veröffentlicht. Abb. 1 zeigt im Prinzip die beanstandete Form der Platzinsel im Verkehrsbrennpunkt nach dem amtlichen Ausführungs-Entwurf, Abb. 2 den Wettbewerbs-Entwurf der Herren H. W. Thommen und A. Doebeli. Beide Projekte weisen, wenigstens nach hiesigen Erfahrungen, verkehrstechnische Fehler auf (siehe Seite 28).

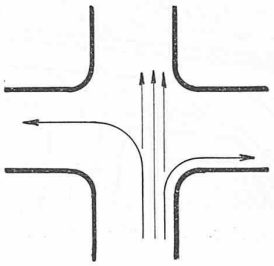

Abbildung 3.

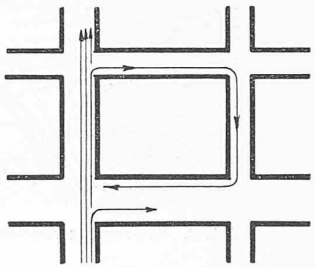

Abbildung 4.

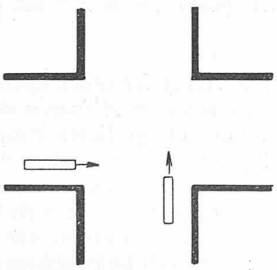

Abbildung 5.

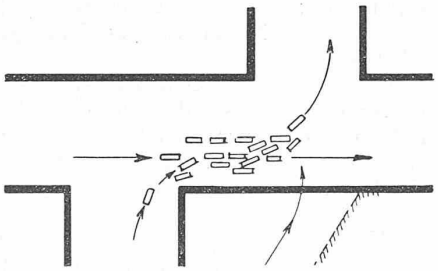

Abbildung 6.

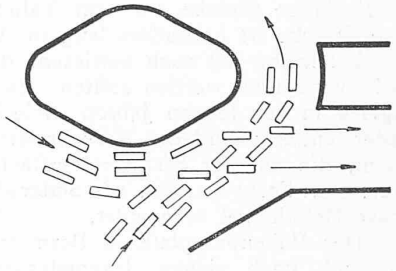

Abbildung 7.

Betrachten wir vorerst einige *verkehrstechnische Grundsätze,* die uns später als Leitlinien dienen sollen.

1. Der Fahrverkehr muss so geregelt werden, dass der Fahrstrom in der Hauptfahrrichtung möglichst ungehindert ist. Ein Abbiegen nach links ist deshalb nur aus der linken Verkehrslinie der rechtsseitigen Fahrbahnhälfte gestattet (Abb. 3), ein Abbiegen nach rechts nur aus der rechten Verkehrslinie. Die mittlere Spur dient ausschliesslich dem geradlinigen Verkehr. Ein Fahrzeug muss also rechtzeitig in die entsprechende äussere Verkehrslinie gebracht werden, um ein vorschriftsmässiges Abbiegen vornehmen zu können. Dieser Uebergang von einer Verkehrslinie zur andern geschieht am besten sofort nach einer Strassenkreuzung, wo die Fahrgeschwindigkeit etwas vermindert ist und wo die äussern Verkehrslinien, infolge Abweichungen, Lücken aufweisen. Oefters ist an Kreuzungen von Hauptstrassen ein Abbiegen nach links überhaupt verboten, denn eine solche Wendung blockiert den entgegenkommenden Fahrstrom; für diesen Fall zeigt Abbildung 4 den Kurs eines Fahrzeuges für eine Wendung nach links. Dieser Kurs lässt einen durch go and stop-Signale geregelten Fahrstrom ungestört.

2. Die Bewegung eines Fahrzeuges muss klar und bestimmt sein, die Führer müssen den Gegenstrom gut überblicken können. Eine rechtwinklige Kreuzung entspricht diesen Anforderungen am besten, siehe Abb. 5, 6 und 7. Kreuzungen, wie in Abb. 6 und 7 dargestellt, haben sich in Los Angeles nicht bewährt, denn in solchen Zonen herrscht, infolge der schiefwinkligen Kreuzung, ein wirres Durcheinander aller möglichen Fahrbewegungen, wie es diese Abbildungen deutlich veranschaulichen. Eine Strassenführung nach Abb. 6 wurde kürzlich in Los Angeles mit grossen Kosten umgeändert und zwar durch Abschneiden einer vorspringenden Ecke (Abb. 6, unten rechts).

3. Der Fahrverkehr muss jederzeit auch in entgegengesetzter Richtung geleitet werden können. Dieser Punkt ist wichtig im Falle eines Brandes. Abb. 8 zeigt den Fahrkurs einer hiesigen Feuerwehr-Abteilung oder Ambulanz; aller übrige Verkehr ist unterbrochen.

Die oben erwähnten Berner Projekte genügen diesen wichtigen verkehrstechnischen Anforderungen nicht. Wie aus Abb. 1 (S. 28), amtlicher Ausführungsentwurf, und Abb. 2, Entwurf Thommen, zu ersehen, muss ein Fahrzeug, das in der rechten Fahrlinie ist, auf sehr *kurze Strecke* in die linke Fahrlinie gelangen, um ein vorschriftsmässiges Abbiegen nach links machen zu können, und umgekehrt. Dies ist aber in einem rasch fliessenden Fahrstrom fast unmöglich. Ferner sind die Fahrzeuge, für eine gewisse Zeit, parallel zueinander, was ihre Fahrbewegung unbestimmt macht, denn die Signale der Führer können nicht leicht gesehen werden. Eine Führung des Verkehrs in entgegengesetzter Richtung ist gefährlich, denn diese Zone kann nicht rasch genug geräumt werden (siehe die Anhäufung des zu Zeiten sehr dichten allgemeinen privaten Verkehrs in Abb. 8).

Sollte der Fahrverkehr später durch Signale geregelt werden müssen, dann könnte dies nur auf Kosten der Fahrzeit geschehen. Die Signale müssten an den Punkten 1, 2, 3 und 4 angebracht werden (siehe Abb. 1 und 2). Nachdem die Signale 1 und 2 durch „stop" den Fahrver-