Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **103/104 (1934)**

Heft 20

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**

Weitere Ringbildungen sind nicht erforderlich. Die Bedeutung von Ringlinien darf nicht überschätzt werden. Eine Brücke vom Wyler nach der Länggasse ist auf längere Zeit hinaus nicht notwendig.

*d) Kombinierte Radial- und Umgehungsstrassen.*

An das System einer scharfen Trennung nach Radial- und Umgehungsstrassen schliesst sich ein anderes an, nämlich: die Kombination der Radialstrasse mit der Umgehungsstrasse. Dabei kann auf aussen verlaufende Umgehungsstrassen nicht verzichtet werden. Ihr Ausbau ist aber nicht so dringlich, da sie vom durchgehenden Personenverkehr nicht so stark in Anspruch genommen werden. Bei diesem kombinierten System ergibt sich aus den eigenartigen, topographischen Verhältnissen der Stadt Bern und ihrer Umgebung ein „Drei-Strahlen-Stern" mit den drei historischen Hauptrichtungen: 1. von Westen (Murten, Freiburg, Köniz) direkt nach Osten und Südwesten über Effingerstrasse in der Längsrichtung der Altstadt. 2. Von Nordosten (Schönbühl) nach Südwesten, im Zug der Grauholz-Papiermühlestrasse. 3. Von Südosten (Thun und Luzern) nach Nordosten durch die Muristrasse.

Die drei Strahlen treffen sich im östlichen Stadtgebiet. Hierbei ist bezüglich der Belastung am wichtigsten der West-Ost-Strahl. Er kann dabei mit drei Hauptlinien durch die Stadt geführt werden: a) Am Nordrand der Altstadt: über Waisenhausplatz unter der Kornhausbrücke durch über die Postgasshalde. b) Durch die heutige Hauptader Bubenbergplatz-Bärengraben, eventuell durch die Parallelstrassen. c) Südlich auf dem rechten Aareufer, etwa im Zug Effingerstrasse-Englische Anlagen-Kollerweg-Bärengraben.

Gegen jede dieser drei Linienführungen bestehen gewisse Bedenken. Bei dem nördlichen Zuge bietet die Durchführung von der Effingerstrasse bis zum Waisenhaus Schwierigkeiten. Bei der mittleren Linie wird die Hauptader der Stadt (Bubenbergplatz-Bärengraben) stark belastet. Bei der südlichen Linienführung ist das Verbindungsstück Effingerstrasse-Helvetiaplatz sehr schwierig. Für den Umgehungsverkehr kommt eigentlich nur die Lösung in der südlichsten Linienführung in Betracht. Hierbei scheidet ein gestreckter Linienzug Effingerstrasse-dicht unter der Kleinen Schanze hindurch nach Helvetiaplatz aus, weil er einen sehr langen und teuern Viadukt erfordert und zu dicht an die Bundesterrasse heranführt. Es muss hier also nach Süden bis in den vorgesehenen Strassenzug Eigerplatz-Wabernstrasse-Kirchenfeldstrasse ausgebogen werden. In diesem Fall müsste auch ein Verbindungsstück von der neuen Brücke Richtung Sulgeneckstrasse-Stadt vorgesehen werden.

Eine ausgesprochene Promenadenstrasse, die für den durchgehenden Lastwagenverkehr gesperrt würde, im Zuge der Englischen Anlagen-Kollerweg-Muristalden, soll dem Beschauer von Süden her die Schönheiten der Altstadt Berns erschliessen. Gleichzeitig soll der bewaldete Hang unter Einbeziehung vorhandener, wertvoller Baumgruppen durch neue Baumreihen für den Blick von der Plattform aus einen straffen Abschluss erhalten und freien Blick auf die Alpen gewähren. Als Verbindung dieser Strasse mit der neuen Gaswerkbrücke könnten vorläufig die vorhandenen Strassen, später eine horizontale Fortsetzung der Promenadenstrasse in Höhe der Unterführung der Schwellenmattstrasse unter der Kirchenfeldbrücke und längs des Westhanges benützt werden. Am Bärengraben könnte oberhalb des vorhandenen Platzes eine horizontale flüssige Verbindung der beiden Stalden den Verkehr mit der Haupteinfallstrasse Papiermühle-Grauholz vermitteln.

Die beiden andern Strahlen brechen auf dem rechten Aareufer in grosser Höhenlage in das Stadtgebiet ein und müssen mit zwei Hochbrücken mit sehr starken Steigungen über die Aare geführt werden. Andere Lösungen müssen die vorhandenen Stalden benützen oder mit Tunnel, Einschnitten, Turmrampe arbeiten.

**C. Bahnen.**

*a) Hauptbahnen.* Die Anlage des Hauptbahnhofes und die Zufahrtslinie sind gemäss den Angaben des Programms festgelegt. Eine Güterumgehungslinie vom Wyler nach Weyermannshaus auszuführen ist dann gegeben, wenn der Haupt-Personenbahnhof den durchrollenden Güterverkehr nicht mehr aufnehmen kann. Diese Voraussetzung trifft auf absehbare Zeit nicht zu. Im Osten ist die von den Bundesbahnen vorgesehene Kurve für den direkten Verkehr Olten-Thun (für den Güter- und sehr beschränkten Expresszugverkehr) im Bebauungsplan offen zu halten. Die Anlage einer Güter- und Personenstation im Wylerfeld ist wünschenswert.

Für den Eisenbahnanschluss zum Hafen Eymatt sind im Hinblick auf das schwierige Gelände starke Steigungen nicht zu beanstanden. Die Linienführung dieser Güterbahn berührt den Bebauungsplan nicht. Ein Bahnanschluss des Hafens von Zollikofen aus, nördlich der Aare, ist wirtschaftlich nicht gerechtfertigt.

*b) Vorortbahnen, Strassenbahnen, Omnibusse.*

1. Zur organischen Regelung des Verkehrs ist eine Betriebsgemeinschaft unter einheitlicher Leitung, unbeschadet der Besitzerverhältnisse von Vorortbahn, Strassenbahn und Omnibus, erwünscht. 2. Die Solothurn-Bern-Bahn ist in den Hauptbahnhof einzuführen. 3. Die Worblentalbahn ist von Ittigen nach Worblaufen in das Tracé der Solothurn-Bern-Bahn und mit dieser gemeinsam in den Hauptbahnhof Bern einzuführen; die Strecke Kornhausplatz-Ittigen ist als Strassenbahn zu betreiben. 4. Die Bern-Muri-Worb-Bahn ist als Strassenbahn in das Zentrum der Stadt zu führen. 5. Die Frage, ob Strassenbahn oder Omnibus, muss von Fall zu Fall anhand der Verkehrsbedürfnisse geprüft werden. Es ist ausgeschlossen, auf der Strecke vom Bahnhof nach dem Zeitglocken noch weitere Strassenbahnlinien unterzubringen. Die Omnibuskurse sind aus wirtschaftlichen Gründen womöglich direkt in die Stadt hinein zu führen und nicht nur bis zu den Strassenbahn-Endstationen. 6. Jegliche Anordnung von Untergrundbahnen für die Strassen- und Vorortbahnen ist wirtschaftlich auch für das grössere Bern nicht vertretbar. 7. Der Bau besonderer Hochbrücken im engern Stadtgebiet nur zum Zwecke der Einführung der Vorortbahnen ist abzulehnen; desgleichen die Konzentration der Vorortbahnen auf dem Bahnhofplatz oder eine Zusammenführung der Vereinigten Bern-Muri-Worb-Bahn am Bärengraben.

**D. Altstadt.**

Die Massnahmen zur Belebung der Altstadt lassen sich in folgende Grundsätze zusammenfassen: 1. Sanierung der hygienisch schlechten Wohngebiete, Schaffung gesunder Wohnungen durch Verbesserung der Licht- und Luftverhältnisse in den Innenhöfen und teilweise Neubebauung. 2. Erschliessung des östlichen Hinterlandes (Schosshalde, Murifeld) durch Erstellung zweckmässiger Strassenzüge und geeigneter Verkehrsverbindungen (Tram, Omnibus). 3. Wiedererhebung der Grauholz- und Papiermühlestrasse zur Einfallstrasse für den Verkehr aus der Nord- und Ostschweiz.

## WETTBEWERBE.

**Kantonales Gymnasium und weitere Bebauung auf der „propriété de Béthusy" in Lausanne.** Das Preisgericht dieses auf Waadtländer beschränkten Wettbewerbes, das Baudir. E. Fazan präsidierte, und dem die Architekten A. Van Dorsser, Ed. Virieux und J. Torcapel angehörten, hat unter 84 eingegangenen Entwürfen folgende prämiiert:

I. Preis (2800 Fr.): Entwurf von Arch. Ch. Thévenaz (Lausanne).
II. Preis (2500 Fr.): Entwurf von Arch. A. Laverrière (Lausanne).
III. Preis (2100 Fr.): Entwurf von Arch. F. Hermann-Fierz (Zürich).
IV. Preis (1600 Fr.): Entwurf von Arch. P. Maurel (Lausanne).
V. Preis (1000 Fr.): Entwurf von Arch. J. Hugli (Yverdon).

Die prämiierten Entwürfe sind dargestellt im „Bulletin technique de la Suisse Romande" vom 21. und 27. Oktober und 10. November.

**Stadtcasino Basel** (Seite 227 letzter Nummer). Zu diesem Wettbewerb sei verwiesen auf die Mitteilung der Wettbewerbskommission des S. I. A. auf Seite 236 dieser Nummer.

## LITERATUR.

**Gute Möbel.** Zweite Folge. Mit 255 Abb. Herausgegeben von *Herbert Hoffmann.* Stuttgart 1934, Verlag von Julius Hoffmann. Preis kart. RM. 6,50.

**I fondamenti della teoria delle linee d'influenza.** Del Prof. Ing. *Luigi Stabilini*, ordinario nel R. Istituto Sup. d'Ingegneria di Padova. Con 31 fig. Milano 1934, Ulrico Hœpli, Editore. Prezzo cart. 10 Lire.

**Le applicazioni del cemento nei fabbricati rurali.** Del Dr. Ing. *Luigi Gussoni.* Con 70 illustr. Milano 1934, Ulrico Hœpli, Editore. Prezzo cart. 12 Lire.

**Erdbau.** Von *Hans Volquarts.* Mit 96 Abb. und 1 Ausschlagtafel. Leipzig und Berlin 1934. Verlag von B. G. Teubner. Preis geb. 4 RM.

Für den Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:
CARL JEGHER, WERNER JEGHER, K. H. GROSSMANN.
Zuschriften: An die Redaktion der S B Z, Zürich, Dianastrasse 5 (Telephon 34507).