Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75 (1957)**

Heft 46

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

in anscheinend dicht überbauten Zonen mehr als 50 % der Baufläche eigentlicher städtebaulicher Abfall ist; wenn wir dazu die mangelhafte Besonnung und Belichtung und den oft fast baufälligen Baubestand erwägen, müssen wir doch einsehen, dass die Erneuerung unter keinen Umständen mit ungeschickten Dispositionen verhindert werden darf. Und doch treffen wir selbst in Gemeinden mit neuen Zonenbauvorschriften Bestimmungen an, die gerade das Gegenteil dessen bewirken, was wir eigentlich erreichen wollen. Wenn beispielsweise ein ausgesprochenes Umbaugebiet mit Normalbauvorschriften «W 3, W 4, ...» versehen ist, mit Grenzabstandsregelungen, die für Neubaugebiete durchaus angebracht sind, dann wird die Umbautätigkeit durch Einsprachen gehemmt. Wenn Lichteinfallsvorschriften gelten, die das Höherbauen unterbinden, oder wenn nun gar im Zuge der Hochhausgesetzgebung gefühlsmässig Freihalte- und Parkierungsvorschriften erfunden werden, die das Umbauen einfach verunmöglichen, dann leisten wir der Stadtentwicklung einen schlechten Dienst, weil sich die Bau- und Bodenspekulation notgedrungen in die Randgebiete der Städte auf Neuland verlegen muss.

Mit diesen Ausführungen soll nun keineswegs behauptet werden, Freihalte- und Parkierungsflächen seien in Umbaugebieten nicht erforderlich. Sie sind, wie in andern Teilen der modernen Stadt, nicht wegzudenken, sie müssen aber so gefordert werden, dass der Umbauprozess eingeleitet werden kann, ein Prozess, der sich vielleicht nur im Verlaufe von mehreren Jahrzehnten oder gar Jahrhunderten vollziehen kann. Wir müssen vor allem aus diesem Grunde auch Zwischenlösungen akzeptieren, die vielleicht als Rudimente in Erscheinung treten oder gar — man verzeihe mir den Gedanken — hässlich sind, bis sie am Schlusse der Sanierung Bestandteil eines grösseren Ganzen geworden sind.

Die aus diesen Ueberlegungen abzuleitende Folgerung ist die, dass wir in Umbaugebieten andere Masstäbe anzulegen haben als in Ergänzungs- oder Neubaugebieten, dass wir also die Bauvorschriften von ihrer Starrheit befreien müssen. Bis heute fehlen uns zwar noch allgemein gültige Formulierungen, die für solche recht komplexe Gebilde anwendbar wären. Wir werden den Weg über Detail- und Richtpläne mit Spezialbauvorschriften für eng begrenzte Gebiete suchen müssen, wie er in den meisten Baugesetzen und Bauordnungen vorgesehen ist. Dabei sollte aber nicht nur gerade dasjenige Grundstück studiert werden, welches in Kürze neu überbaut werden soll, sondern der ganze Komplex, der als städtebauliche Einheit anzusprechen ist. Auf Grund eines solchen Detailplanes lassen sich die entgegengesetzten Interessen der Grundeigentümer ausgleichen, und — das ist für die Regeneration der Städte wichtig — die Verwirklichung städtebaulicher Forderungen kann zeitlich gestaffelt erfolgen, so dass es beispielsweise möglich wird, im Hinblick auf die Gesamtsanierung vorübergehend Lösungen zu dulden, die nicht in allen Teilen den aufgestellten Grundsätzen entsprechen. Man könnte sogar im Uebergangsstadium ein Hochhaus bewilligen und auf Freiflächen verzichten, wenn diese im Endausbau vorhanden sein werden. Ganz ähnlich sind ja die bisherigen Sanierungsmethoden in ihrer Wirkung. Wenn über ein offen überbautes altes Baugebiet eine geschlossene Bauzone gelegt wird, so nimmt man oft für die Dauer vieler Jahre Brandmauern, zu kleine Gebäudeabstände usf. in Kauf oder man verzichtet vorläufig auf den Abbruch eines Gebäudes, welches nicht in den Rahmen der Gesamtüberbauung passen will. Wir müssen uns bei diesen Umbauprojekten doch bewusst bleiben, dass wir es meistens mit sehr vielen Einzelinteressen zu tun haben, die wir nicht einfach auslöschen können. Das Ziel der Bemühungen muss die Regeneration und letzten Endes die Verdichtung oder Aufwertung der Sanierungsgebiete sein und nicht das sture Festhalten an einem Dogma.

Es ist zuzugeben, dass der Stadtumbau schwieriger zu lösen ist als das Neubauproblem ganzer Quartiere. Wenn wir aber von Kollegen erfahren, dass sie 220 Sitzungen, Besprechungen, Bittgänge, Grundeigentümer-Verhandlungen usf. abhalten mussten, bis ein den modernen städtebaulichen Prinzipien gerecht werdendes Projekt mit neungeschossigem Hochhaus und entsprechenden Freiflächen am Cityrand gebaut werden konnte, so stimmt das nachdenklich. Noch nachdenklicher aber müssen wir werden, wenn wir von Einsprachen vernehmen, die nur in erpresserischer Art und Weise erhoben werden, um den Baubeginn zu verhindern, Einsprachen, die mit einem Bündel Tausendernoten aus der Welt zu schaffen sind... Hier ist es im Interesse des Verhältnisses Bürger — Staat nötig, dass alle, Bauherren, Architekten, Behörden und Gerichte darüber nachdenken, wie dieses Krebsübel beseitigt werden kann, denn die Abfindungssummen verteuern nicht nur den Bau und die Mieten, sondern sie untergraben auch das Vertrauen in den Städtebau und in die für ihn Verantwortlichen. Durch Festsetzung und Anwendung von öffentlichrechtlichen Vorschriften kann dieser Misstand behoben werden.

In Neubaugebieten stösst der Bau von Hochhäusern heute auf weniger grosse Schwierigkeiten als noch vor wenigen Jahren. Viele Laien, die noch vor kurzem dem Hochhaus abgeneigt waren, bekennen sich heute zu ihm. Seine Vorteile werden anerkannt und es ist eigentlich bedauerlich, dass wir noch nicht dazu übergegangen sind, diese Bauweise mit allen uns zur Verfügung stehenden Mitteln, vor allem auch durch die Auflockerung der Bauvorschriften in diesen Gebieten, zu fördern. Wir wiesen schon mehrfach darauf hin, dass heute eine erhöhte Ausnützbarkeit der Grundstücke nötig sei; auch die Eidg. Preiskontrollstelle wies in ihrem ausführlichen Bericht darauf hin. Nun kann es aber nicht sinnvoll sein, nur ein oder zwei Stöcklein mehr zu bewilligen und dort, wo bisher zwei- oder dreigeschossig gebaut werden durfte, vier- bis fünfgeschossige Häuser zuzulassen. Das wäre allen Bestrebungen des neuzeitlichen Städtebaus schädlich. Wir müssen 10 bis 16 Geschosse als tragbar betrachten lernen, dafür aber Freiflächen, Parkierung und gelöste Verkehrswege fordern, die, weil wir es mit Neubebauungen zu tun haben, von allem Anfang an richtig studiert und verwirklicht werden können. Ausnützungsziffern von 1,0 und mehr sind für solche Gebiete am Platz, doch müssen diese an ein gutes Projekt, an städtebauliche und architektonische Qualitäten gebunden werden.

In den letzten Jahren fanden für grosse Grundstücke viele städtebauliche Wettbewerbe statt; das ist ein gangbarer Weg, um die erforderliche Auflockerung der Bauvorschriften einzuleiten. Die Grössenordnungen von Ausnützung, Stockwerkszahl, Gebäudelänge und Lichteinfall, die erforderlichen Frei- und Parkierungsflächen, die Verkehrswege, die städtebaulichen Masstabfragen und schliesslich die Vorbereitung der Einzelbauvorschriften können auf diese Art im Frühstadium der Ueberbauung, noch im Stadium der Planung, abgeklärt werden. Solange uns Normen für das Hochhaus fehlen, müssen wir diesen, einst so selbstverständlichen Entschluss fassen und ein Kollegium von Preisrichtern auffordern, mit ihren Kenntnissen einzugreifen. Wenn nämlich grosse Ausnützungsmöglichkeiten in schematischen Paragraphen alter Prägung verankert werden oder das Hochhaus als solches in die Hände wildgewordener Spekulanten gelegt wird, ... weh unseren Städten, weh der schweizerischen Architektur!

Wettbewerb für eine neue Kirchenfeldbrücke in Bern

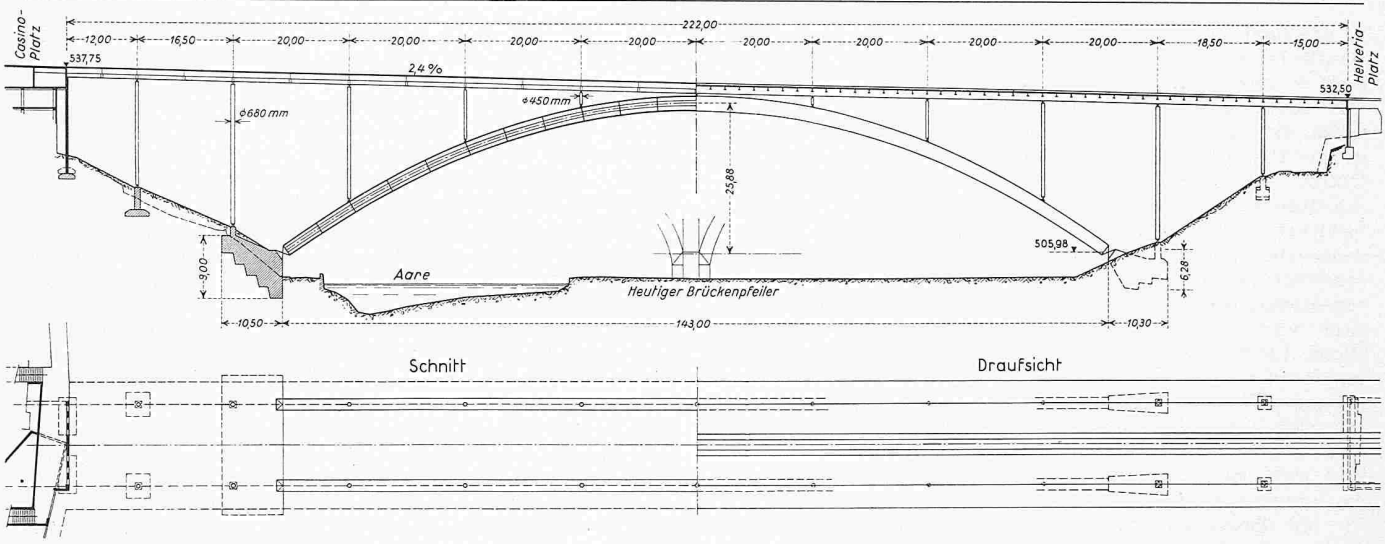
DK 624.21:625.7

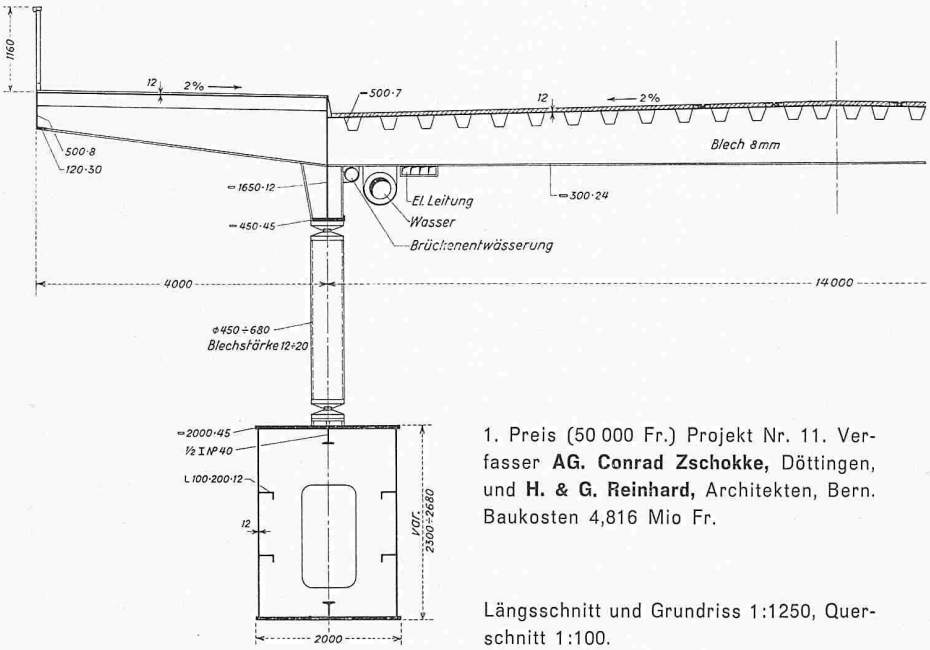
Aus dem Programm

Auf eine sorgfältige architektonische Gestaltung des Bauwerkes und seine gute Einordnung in das Berner Stadtbild wird sehr grosser Wert gelegt. Der Wettbewerb umfasst das Projekt für die neue definitive Brücke (wir zeigen nur diese. Red.) sowie für die während der Bauarbeiten notwendige Notbrücke. Die verlangten Projektpläne sollen soweit ausgearbeitet sein und alle Details enthalten, als dies für die Beurteilung der Ausführbarkeit und der Kosten der eingereichten Entwürfe notwendig erscheint.

Die statische Berechnung muss erlauben, den Materialaufwand für die beiden Brücken auf 5 % genau zu ermitteln. Die Massenberechnung als Grundlage für den Voranschlag soll sehr sorgfältig durchgeführt werden. Die darin angegebenen Kubaturen sollen vollständig und innerhalb einer Toleranz von 5 % richtig sein. Auf einen möglichst sorgfältigen Kostenvoranschlag wird grosses Gewicht gelegt. Er hat nur die reinen Baukosten zu erfassen. Zuschläge für Wettbewerbskosten, Projektierung und Bauleitung, Verwaltungskosten, Belastungsversuche und Materialuntersuchungen sowie für Verschiedenes und Unvorhergesehenes sind keine hinzuzufügen.

Die Wahl der Baustoffe und des Tragsystems ist freigestellt.





1. Preis (50 000 Fr.) Projekt Nr. 11. Verfasser **AG. Conrad Zschokke,** Döttingen, und **H. & G. Reinhard,** Architekten, Bern. Baukosten 4,816 Mio Fr.

Längsschnitt und Grundriss 1:1250, Querschnitt 1:100.

Projekt Nr. 11: Zwei-Gelenkbogen in Stahl mit 143 m Spannweite. Das Projekt zeigt eine grosszügige Lösung von ausgezeichneter Ausgeglichenheit, die heute ähnlich beispielhaft wirken dürfte, wie seinerzeit die bestehende Brücke. Der Entwurf fügt sich masstäblich gut in das Aarebecken ein. Die Lage der Brückenaxe ist gut gewählt, obschon die vorgeschlagene Entfernung des Casinovorbaues als fragwürdig zu bezeichnen ist. Die konstruktive Ausbildung entspricht den heutigen Entwicklungstendenzen des Stahlbaues nach einfachen und klaren Bauformen. Die Endauflager sind architektonisch klar gelöst. Die Höhe des Querträgers ist etwas knapp gewählt, trotzdem der rechnerische Nachweis genügend kleiner Durchbiegungen erbracht ist. Einzelheiten der Belagsausbildung und der Tramschienenbefestigung sind im Zusammenhang mit der laufenden Entwicklung noch abzuklären. Die statische Berechnung ist sehr eingehend, sorgfältig und im Abschnitt über die orthotrope Platte neuartig; sie gibt über alle sich hier stellenden Bemessungsfragen genügenden Aufschluss. Die Notbrücke stellt eine beachtenswerte bautechnische Lösung dar. Der beinahe rechtwinklige Uebergang von der Kochergasse zur Notbrücke ist zu beanstanden.

Aus dem Bericht des Preisgerichts

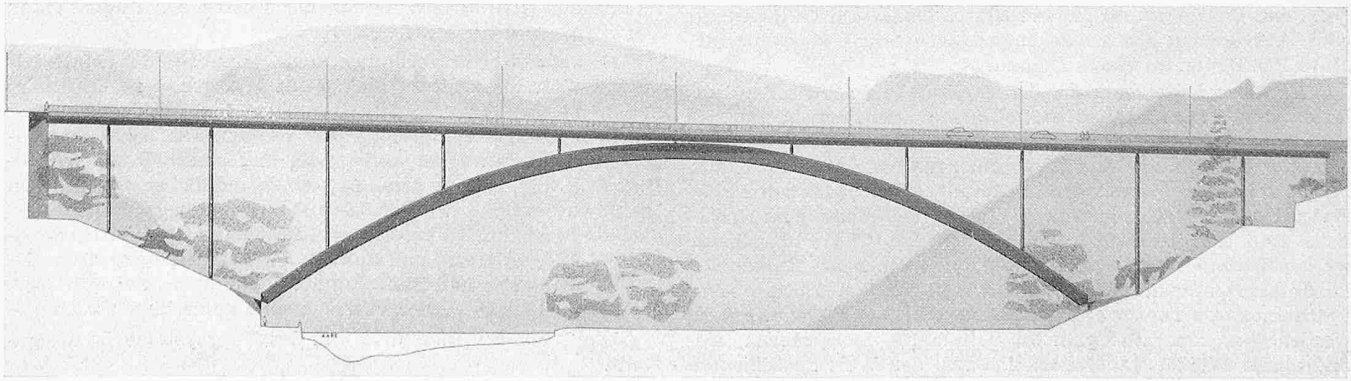
Das Preisgericht versammelte sich am 26./27. März, 11/12. Juni und 10. Juli 1957 im Kunstmuseum zu Bern. In den Zwischenzeiten wurden die Projekte durch einzelne Preisrichter oder durch besondere Arbeitsgruppen nach verschiedenen Gesichtspunkten eingehend geprüft. Das Preisgericht nimmt zur Kenntnis, dass *19 vollständige Projekte* rechtzeitig eingetroffen sind. Die Vorprüfung in bezug auf die formelle Einhaltung der Programmpunkte besorgte das städtische Tiefbauamt.

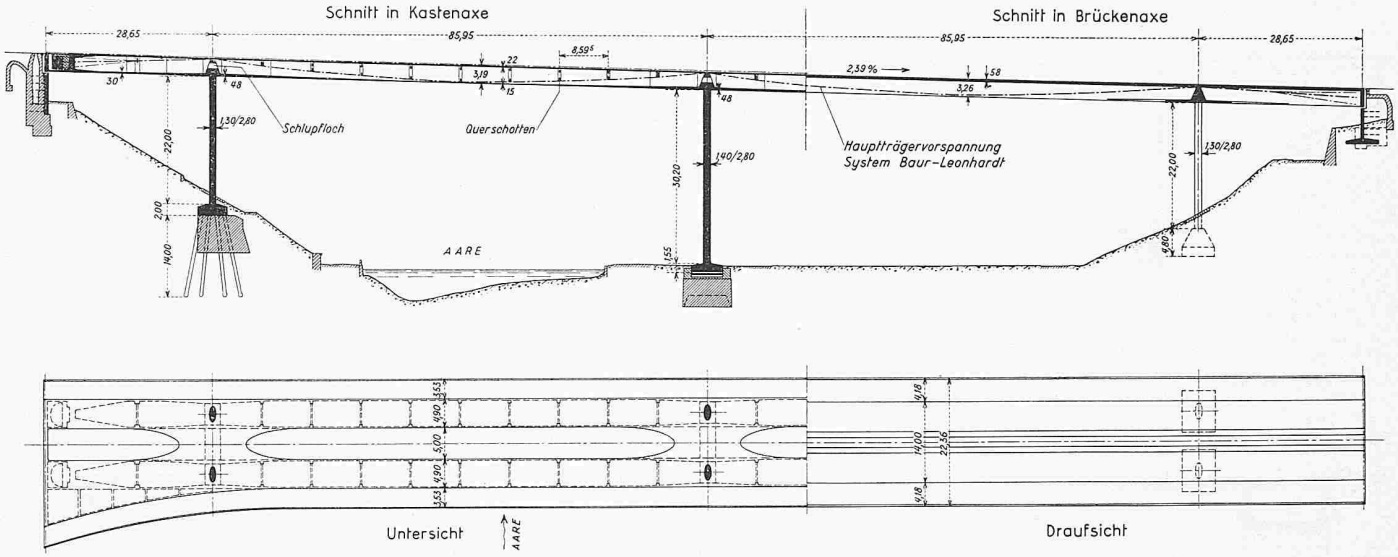
Nach einer allgemeinen Orientierung über die eingereichten Entwürfe und einem Augenschein im Wettbewerbsgebiet beschliesst das Preisgericht folgendes:

Grundsätzliche Erwägungen

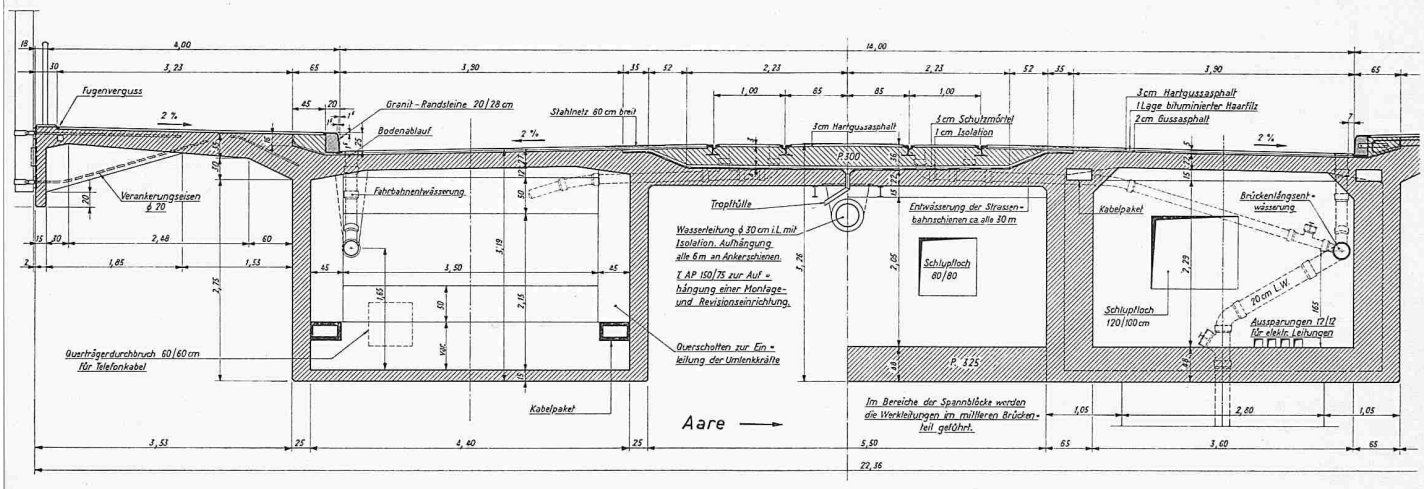
Die neue Kirchenfeldbrücke hat den Anforderungen an ein neuzeitliches Ingenieurbauwerk zu genügen und sich masstäblich und rhythmisch in den Raum des Aarebeckens mit seiner bekrönenden Stadtsilhouette einzuordnen. Die Einfügung der Brücke in diesen Raum verlangt eine klare und ruhig gegliederte, einfache Konstruktion. Als Elemente für den Ueberbau stehen der Bogen sowie der Balken auf mehreren Zwischenstützen im Vordergrund.

Die verfügbare Bauhöhe gestattet, mit einem einzigen Bogen auszukommen. Anderseits lässt das Talprofil eine Abstützung in der Mitte zu und damit wird auch eine Lösung mit zwei Bogen sinnvoll.

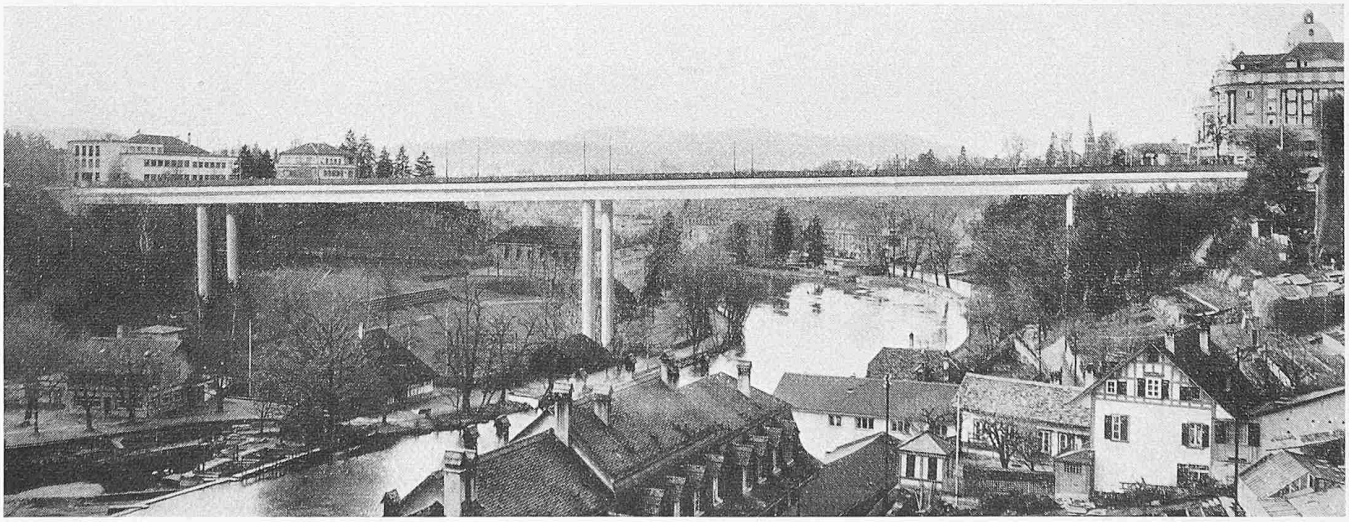


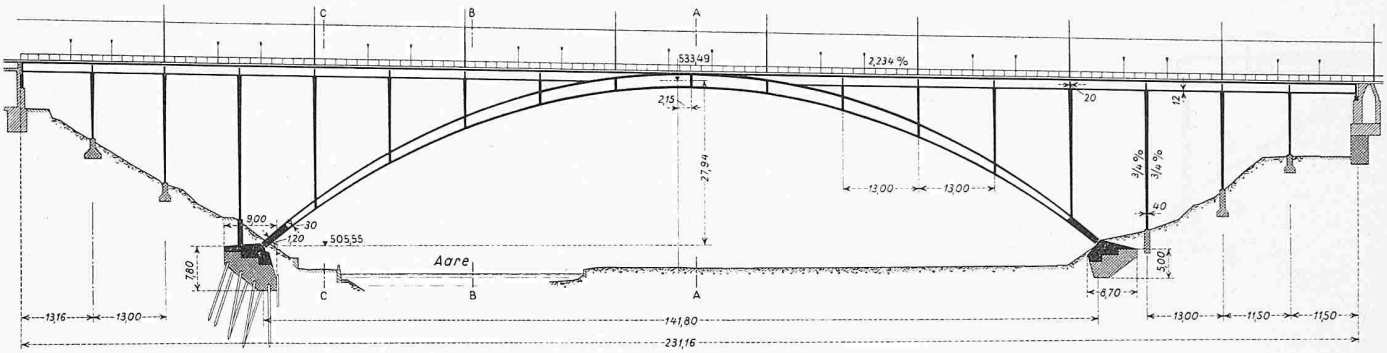


2. Preis (26 000 Fr.) Projekt Nr. 15. Verfasser **Altorfer & Cogliatti,** Dipl. Ing., Zürich, und **Benno Bernardi,** Dipl. Ing., Zürich. Längsschnitt 1:1250, Querschnitt 1:100 Baukosten 3,591 Mio Fr.

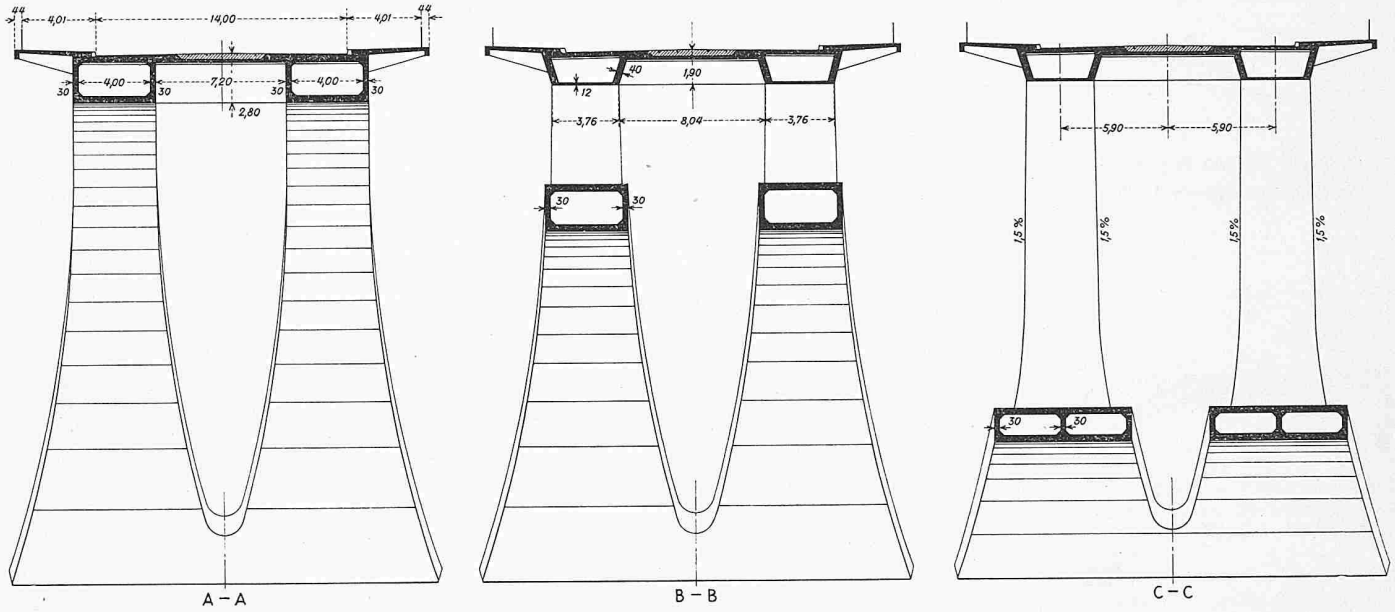


Projekt Nr. 15: Balkenbrücke in vorgespanntem Beton; Spannweiten 28,65 - 85,95 - 85,95 - 28,65 m. Der Entwurf zeigt grosszügige Hauptöffnungen, die jedoch mit einem ungünstigen Spannweitenverhältnis erkauft werden. Die tiefe Schürze der Trottoirauskragung mildert optisch die Masse des Fahrbahnträgers. Durch die Verlegung der Vorspannkabel ausserhalb der Hauptlängsträger ist es möglich, letztere sehr schlank auszubilden (25 cm). Die konstruktiven Einzelheiten sind überlegt (Untersicht, Details der Querschnittausbildung), jedoch muss bemerkt werden, dass entgegen der Auffassung des Projektverfassers die Verbundwirkung zwischen Vorspannkabel und Hauptlastträger nicht gewährleistet ist. Die Bruchsicherheit wird dadurch ungenügend, sie müsste durch eine wesentliche Vermehrung der schlaffen Armierung verbessert werden. Die statische Berechnung ist sehr übersichtlich und sorgfältig durchgeführt. Vor der Verschiebung dient die fertige Fahrbahn als Notbrücke, wodurch verkehrstechnisch günstige Verhältnisse entstehen.

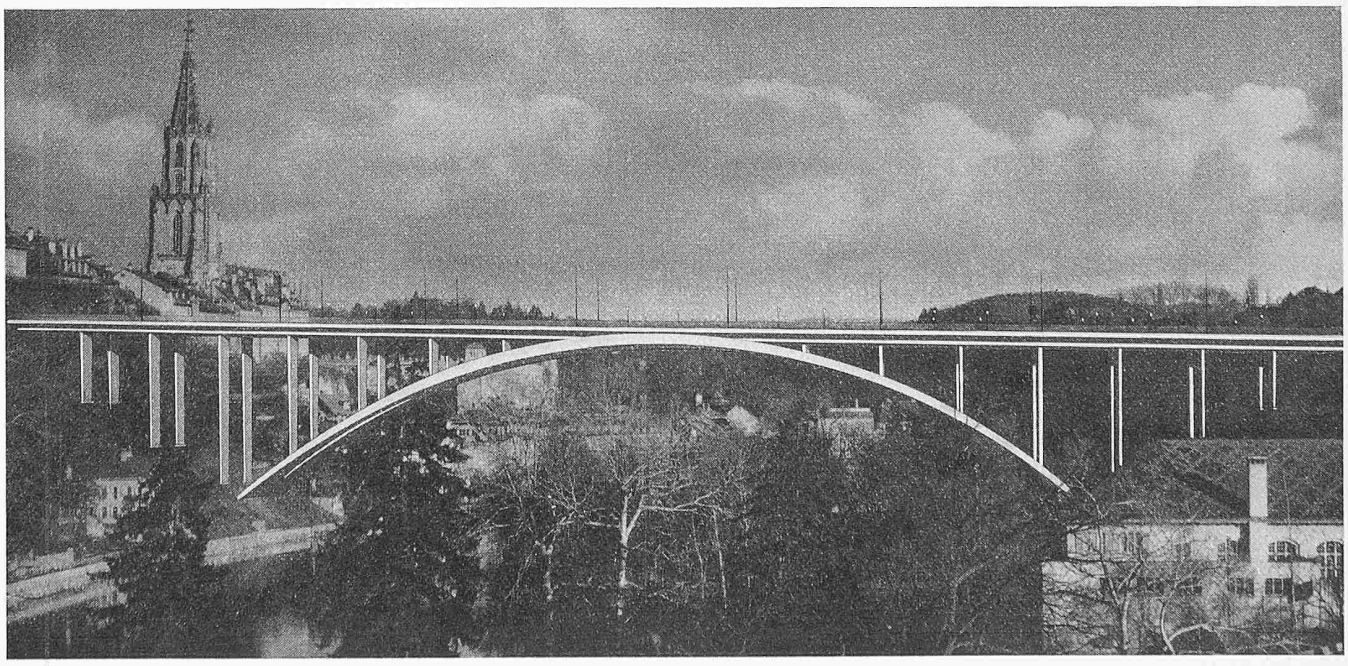


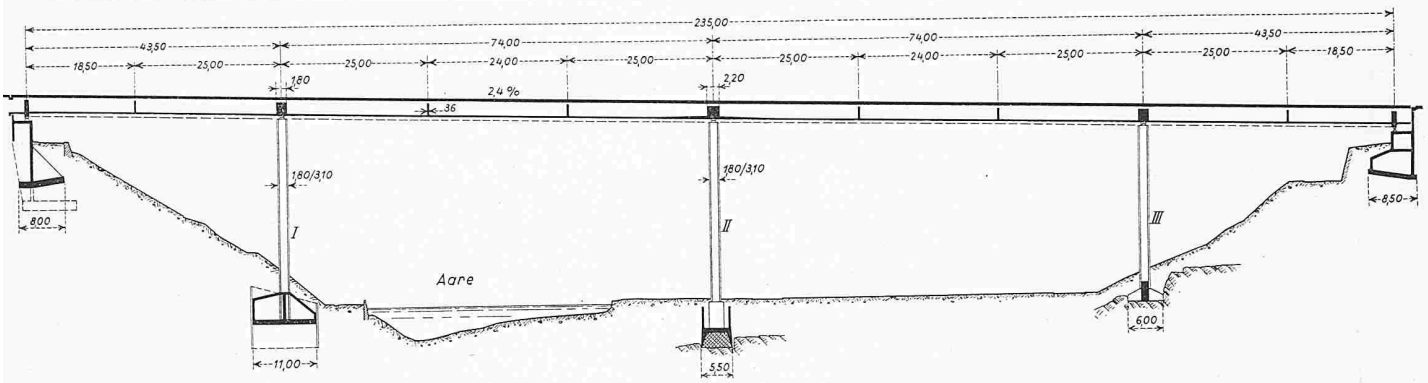


3. Preis (24 000 Fr.) Projekt Nr. 1. Verfasser **Hans Aeberhard,** Dipl. Bau-Ing., Thun. Längsschnitt 1:1250, Querschnitte 1:400.
Baukosten 4,369 Mio Fr.



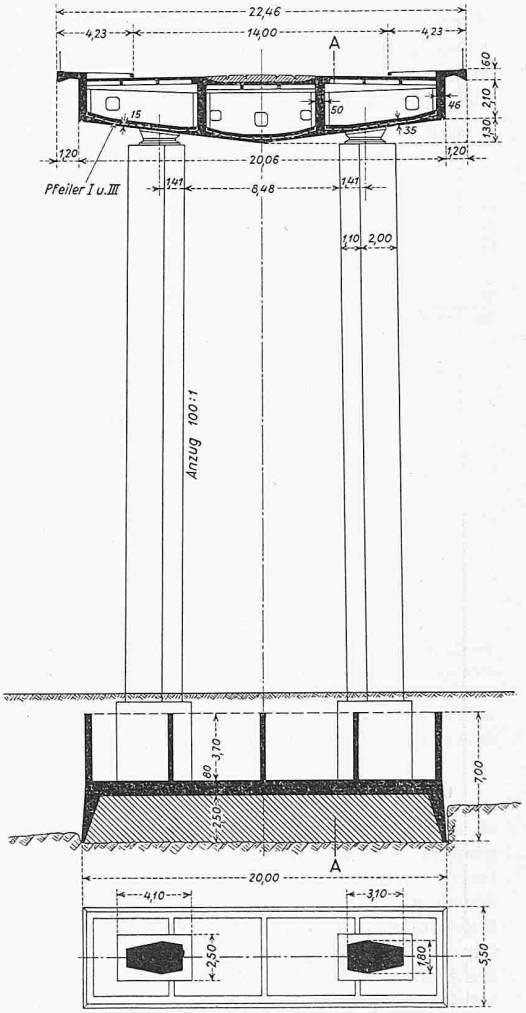
Projekt Nr. 1: Ein-Bogenbrücke in Eisenbeton mit 141,8 m Spannweite. Die Ein-Bogenbrücke ist in den Raum des Aarebeckens schön eingegliedert, die Spannweite gut gewählt. Die Anordnung des Brückenquerschnittes ist grundsätzlich in Ordnung. Die verhältnismässig eng gereihten Zwischenstützen ergeben in der Seitenansicht einen masstäblich dem Stadtbild entsprechenden feinen Rhythmus, durch ihre Häufung wirken sie jedoch in der Schrägansicht nachteilig (Kulissenwirkung). Die Ausbildung als Zwei-Gelenkbogen ist hier, bei einer Massivbrücke, nicht genügend begründet. Die Bogengelenke sind konstruktiv unbefriedigend. Die Schrägstellung der Längsträgerrippen überzeugt nicht. Die Vorspannung nur eines Teils des Querschnittes schafft ungünstige Uebergänge. Die statische Berechnung enthält grundsätzliche Fehler und zu starke Vereinfachungen (Zusammenwirken von Bogen und Aufbau falsch berechnet, Formänderungseinfluss nicht berücksichtigt, was bei dieser Spannweite auch in einem Vorprojekt nicht vernachlässigt werden darf). Die Notbrücke stellt eine einfache und konstruktiv gut durchdachte Lösung dar.





4. Preis (22 000 Fr.) Projekt Nr. 12. Verfasser **Hans Eichenberger,** Dipl. Ing., Zürich. Längsschnitt 1:1250, Querschnitt 1:400. Baukosten 4,910 Mio Fr.

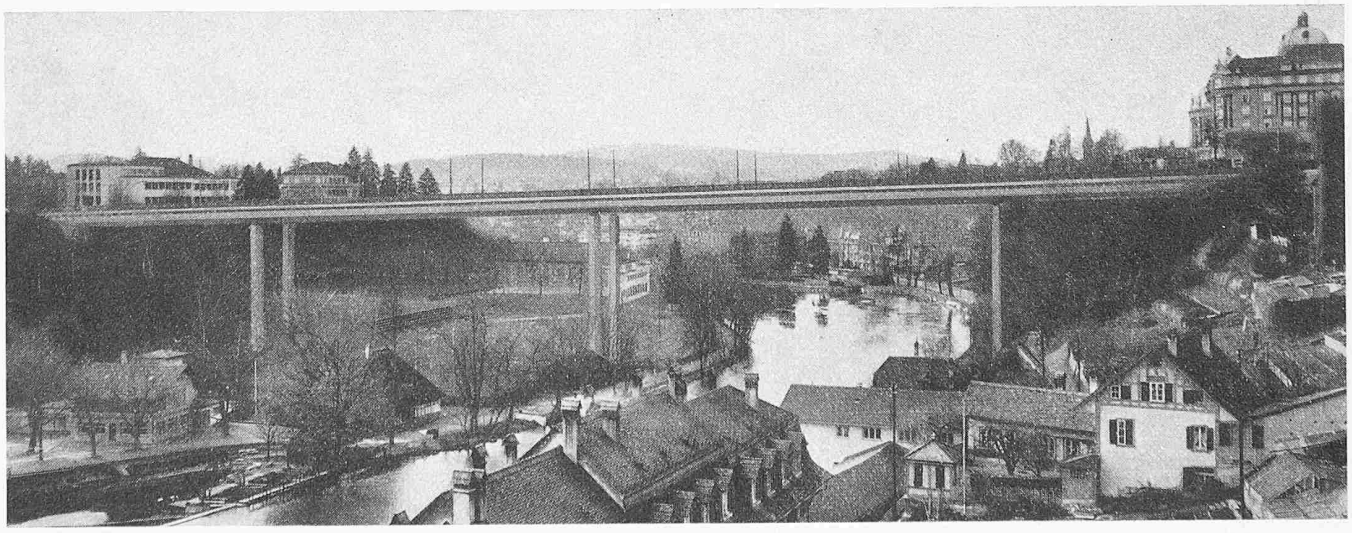
Projekt Nr. 12: Durchlaufender Balken aus vorgespanntem Beton mit Spannweiten 43,5 - 74,0 - 74,0 - 43,5 m. Das Projekt stellt eine formal einheitliche Lösung dar. Der nach aussen verjüngte Kastenträger ist wohl ein interessanter Versuch zur Verminderung der sichtbaren Masse, er wirkt jedoch gesucht und erscheint unwirtschaftlich. Der Zusammenschluss von Stützen und Fahrbahnträger wirkt unschön. Die Notwendigkeit der Anordnung einer Rippenplatte für die Fahrbahn bleibt fraglich. Die statische Berechnung ist sauber und korrekt durchgeführt. Die angegebene lange Bauzeit fällt aus dem Rahmen. Die hölzerne Notbrücke ist sparsam durchkonstruiert, dagegen sind die Brückenenden verkehrstechnisch nicht gelöst.

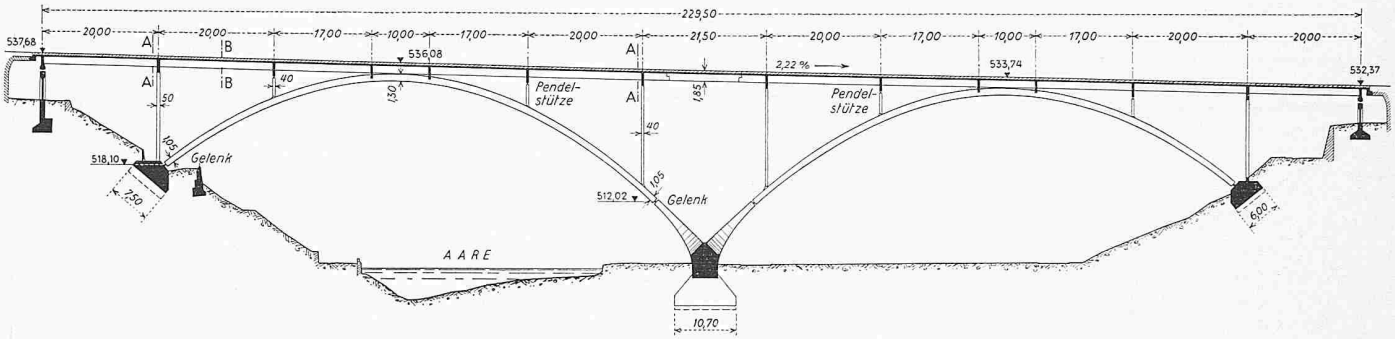


Die vorhandenen Möglichkeiten zur Anordnung von Pfeilern als Stützen für eine Balkenbrücke führen zu ungünstigen Verhältnissen in den Stützweiten; an grosse Mittelöffnungen schliessen kleine Endöffnungen an. Der Versuch zu einer Korrektur durch Schrägstellung der Stützen mag deshalb vorerst verständlich erscheinen, verliert aber durch den Umstand, dass Talprofil und Baugrund Bogenlösungen zulassen, die Berechtigung.

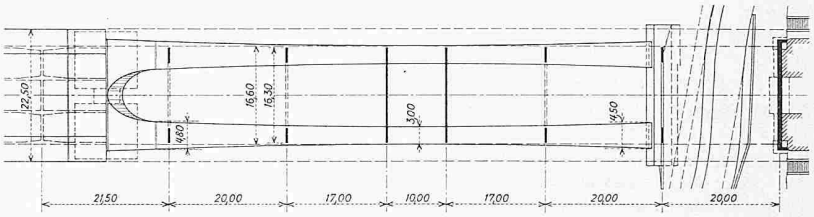
Bemessung und Gliederung der einzelnen Tragelemente haben auf den feingliedrigen Masstab der Altstadtfront Rücksicht zu nehmen. Bei der bestehenden Brücke trifft dies in weitem Masse zu. In den 75 Jahren ihres Bestehens hat diese eiserne Zwei-Bogenbrücke ein im Bewusstsein der Bevölkerung verankertes Stadtbild geschaffen. Diese Tradition darf bei der Wahl der neuen Brücke nicht ganz übergangen werden; es sind aus ihr die Forderungen nach Masstäblichkeit im Stadtbild, transparenter Leichtigkeit, Feingliedrigkeit und farblicher Zurückhaltung zu übernehmen. Die Ingenieur-Baukunst ist heute in der Lage, diesen Anforderungen sowohl durch eine Bogen- wie durch eine Balkenbrücke gerecht zu werden.

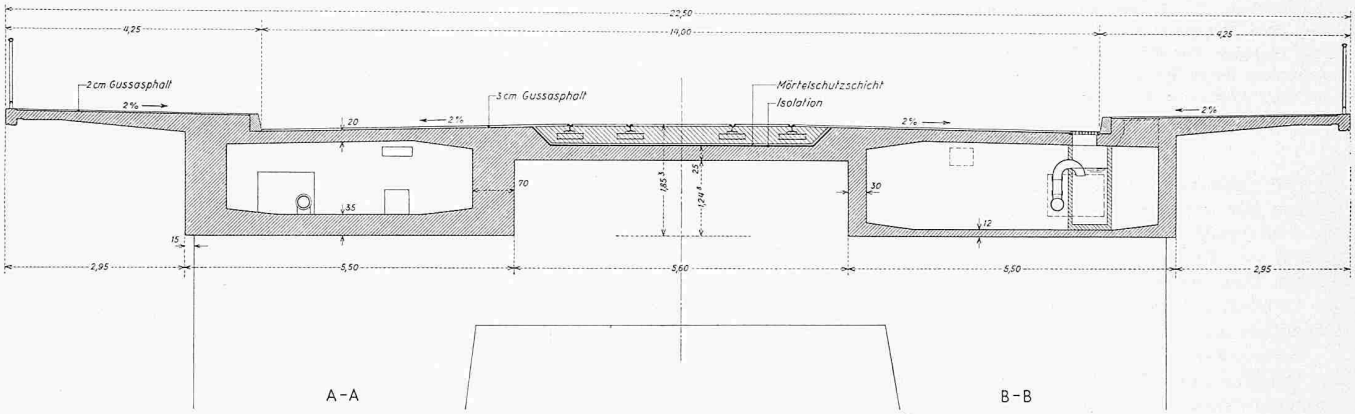
In bezug auf die Einfügung in den Raum des Aarebeckens bietet eine Bogenbrücke die geringsten Bedenken. Bei einer Hochbrücke vermag der Bogen die beiden Ufer am sinnfälligsten zu verbinden und gleichzeitig die Härten, die ein grosses Bauwerk in das Stadt- und Landschaftsbild bringt, zu mildern. Auch lässt er die bei der Kirchenfeldbrücke vorhandene Steigung der Fahrbahn am wenigsten in Erscheinung treten. Schwerwiegend ist jedoch die Frage, ob eine Ein-Bogen- oder eine Zwei-Bogenbrücke die richtige Lösung darstellt.





5. Preis (20 000 Fr.) Projekt Nr. 4. Verfasser **Paul Kipfer,** Dipl. Ing., Bern, **Henri Gicot,** Dipl. Ing., Fribourg, Mitarbeiter **Hans Wanzenried,** Dipl. Ing., **O. & C. Rufer,** Architekten, Bern, **A. Coray,** Holzbau, Locarno. Längsschnitt und Grundriss 1:1250, Querschnitt 1:120. Baukosten 3,394 Mio Fr.

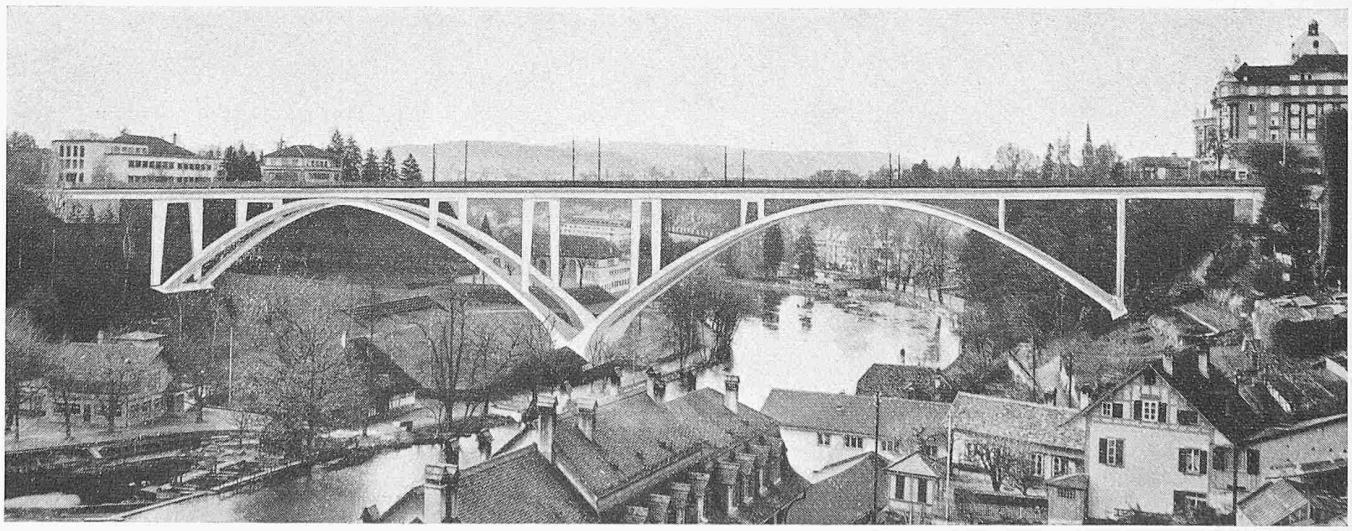


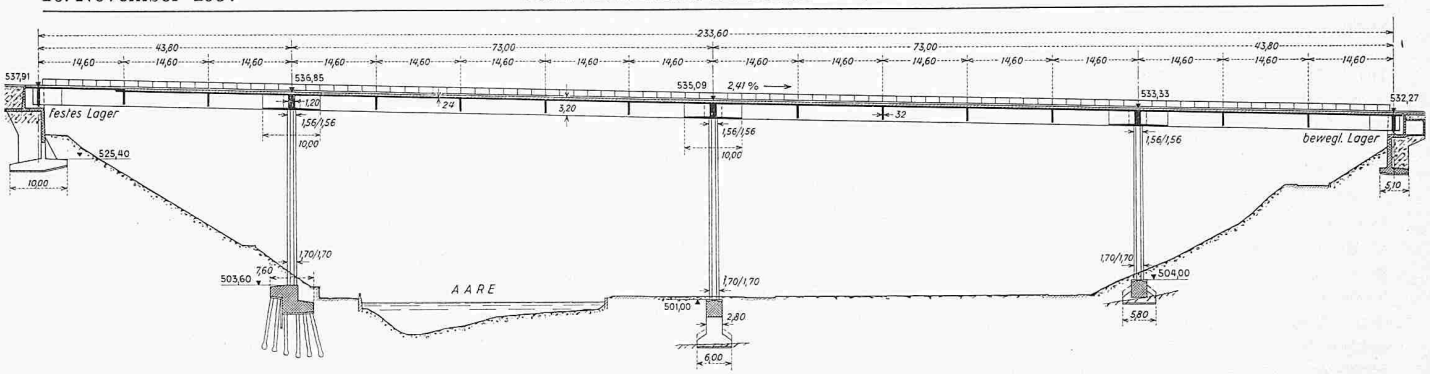


Projekt Nr. 4: Zwei-Bogen-Brücke mit vorgespanntem Aufbau. Das Projekt ist ein interessanter Versuch, das Aaretal mit zwei Zwillingsbogen ohne hochgehende Mittelstütze zu überspannen. Die unsymmetrischen Bogen, der schwere gabelförmige Pfeilerstrunk in der Mitte und die jochartigen Zwischenunterstützungen wirken unschön. Die ausgekragte Hochlage der Gelenke über dem mittleren Auflager ist abzulehnen. Die Anwendung der Vorspannung ist in diesem Falle nicht überzeugend. Die statische Berechnung ist sehr eingehend, sorgfältig und elegant durchgeführt. Die Konstruktion für die hölzerne Notbrücke ist als beachtenswerte Lösung anzusprechen.

Masstab und Rhythmus der Zwei-Bogenbrücken haben sich im Stadtbild eingelebt; ausschlaggebend darf dieses Argument jedoch nicht sein. Das natürliche Bestreben des schöpferischen Brückenbauers wird immer dahin zielen, ein Talhindernis wenn möglich in einer einzigen kühnen Spannweite zu überbrücken. Die Ein-Bogenbrücke lässt den erwünschten Durchblick durch das Tal besser frei. Anlass zu Bedenken gibt ihr grosser Masstab im Stadtbild, der zum Ausgleich eine besonders sorgfältige Gestaltung des Bauwerkes und eine sparsame Bemessung der einzelnen Elemente fordert. Alle wandförmigen Bogenaufbauten z. B. ergeben in der Schrägansicht eine die Leichtigkeit des Bauwerkes beeinträchtigende Kulissenwirkung.

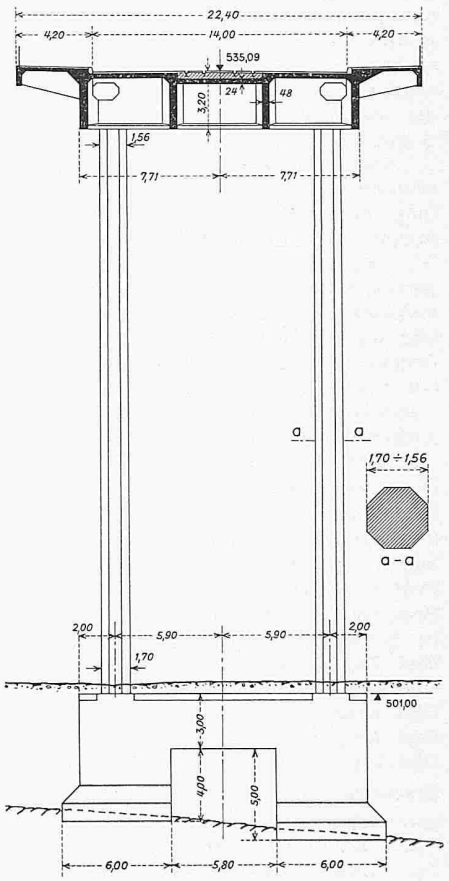
Die Frage, ob die neue Kirchenfeldbrücke auch als Balkenbrücke denkbar ist, will unvoreingenommen geprüft sein. Ein Vorteil der Balkenbrücke besteht in der klaren und einleuchtenden funktionellen Form. Die weiten Oeffnungen gewähren grösstmögliche Durchblicke durch das Tal. Nachteilig,





6. Preis (18 000 Fr.) Projekt Nr. 2. Verfasser Dr. **G. Kruck,** Ing., Mitarbeiter **Hans Howald,** Arch., Zürich, **Fietz und Leuthold,** Bauunternehmung, Zürich, **Gebr. Rüttimann** AG., Zug. Längsschnitt 1:1250, Querschnitt 1:400. Baukosten 5,623 Mio Fr.

Projekt Nr. 2: Balkenbrücke in vorgespanntem Beton mit Stützweiten von 43,8 - 73,0 - 73,0 - 43,8 m. Das Verhältnis zwischen den Stützweiten und Höhen ist gut. Der Balken wirkt jedoch im Verhältnis zu den leichten Stützen schwerfällig. Das bastionartige Widerlager auf der Südseite befriedigt nicht. Die Anordnung der Verteilungseisen in der Fahrbahnplatte ist ungenügend. Die Druckplatte ist zu kurz und setzt ohne Uebergang plötzlich an. Neben verschiedenen Unzulänglichkeiten und Fehlern in der statischen Berechnung ist die Nichtberücksichtigung der Stegverbreiterung in der Bestimmung des Kräftespiels sowie besonders im Hinblick auf die Anwendung der Vorspannung zu beanstanden. Die Notbrücke aus Fertigelementen in Stahl weist sehr teure Fundamente auf.



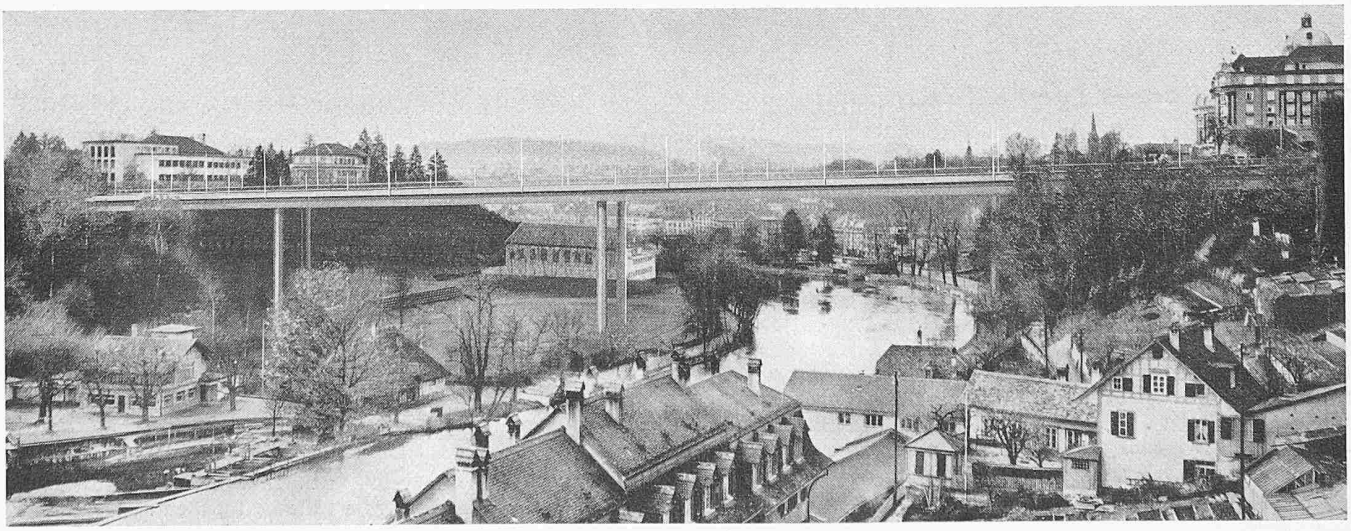
und in hartem Gegensatz zur buchtigen Gestalt des Aarebeckens und zu den welligen Formen des Horizontes stehend, wirkt aber ihr starrer Aufbau aus nur vertikalen und horizontalen Elementen.

Schräge Stützen wirken im Stadtbild unruhig. Sprengwerke erscheinen als Hochbrücken gänzlich ungewohnt und wie überdimensionierte Kleinbrücken. Ueberhaupt sind im Stadtbild von Bern nur solche Brückentypen tragbar, deren Formensprache allgemein geläufig ist.

Die Lage der Brücke mit ihren Anschlusstrassen ist grundsätzlich gegeben. Die heutige Brückenaxe, die am nördlichen Ende direkt auf das Casino und nicht auf den Platz hinzielt, liegt indessen städtebaulich nicht glücklich. Im Programm wurde daher die Möglichkeit offen gelassen, die Axe der neuen Brücke um einen Fixpunkt am südlichen Brückenende abzudrehen. Die dadurch bewirkte leichte Schrägstellung der Brücke zum Tal ist jedenfalls einer Krümmung oder Verbreiterung der ohnehin schon breiten Fahrbahntafel im Bereich des nördlichen Widerlagers vorzuziehen. Die Axe sollte nicht durch die Notbrücke präjudiziert werden. Es wurden im Programm keine besonderen Studien über die Verkehrsführung verlangt, doch wurde angedeutet, dass auf den Casinoplatz Bedacht zu nehmen ist und Lösungen für den Fussgängerverkehr an den Brückenenden erwünscht seien.

Gestützt auf diese grundsätzlichen Erwägungen und beurteilt nach folgenden Gesichtspunkten:

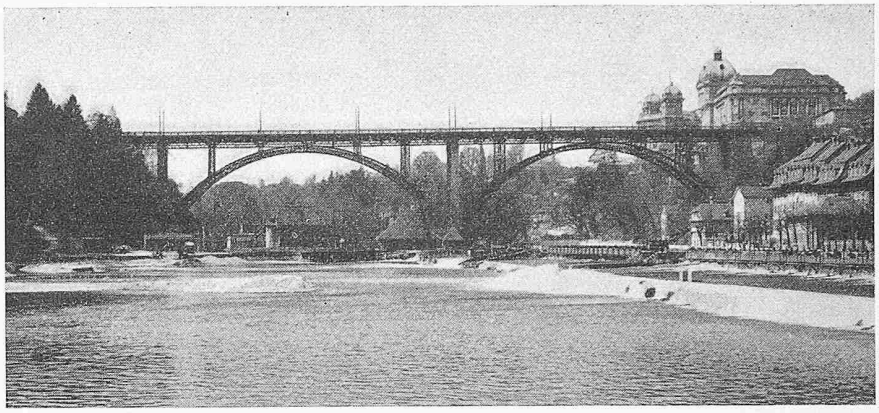
a) städtebauliche Einordnung und masstäbliche Gestaltung
b) Wahl des Tragsystems und des Brückenquerschnittes
c) konstruktive Durchbildung und statische Berechnung
d) Bauvorgang und Kosten
e) Anordnung und Ausführung einer Notbrücke



wird folgende Ausscheidung vorgenommen:
Im 1. Rundgang ein Projekt, im 2. Rundgang fünf und im 3. Rundgang sieben Projekte.

Schlussfolgerungen und Empfehlungen

Die Mehrzahl der Projekte erfüllt die bei einer so wichtigen Bauaufgabe zu stellenden Anforderungen nur ungenügend. Das Ergebnis des Wettbewerbes kann deshalb nicht voll befriedigen; zudem war die Beteiligung unerwartet schwach. Diesem Umstand will das Preisgericht durch eine entsprechende Abstufung der Preise Ausdruck geben; auch verzichtet es darauf, Ankäufe vorzuschlagen.



Die heutige Kirchenfeldbrücke, aareaufwärts gesehen

Ohne die Möglichkeit der Beurteilung an einem Modell möchte das Preisgericht heute zur Wahl zwischen Bogen- und Balkenbrücke nicht abschliessend Stellung nehmen. Leider fehlt auch ein überzeugender Vorschlag für eine Brücke mit zwei Bogen, so dass die Frage, ob die Anordnung von einem Bogen oder zwei Bogen vorzuziehen ist, ebenfalls offenbleiben muss.

Das Preisgericht empfiehlt daher die Ausarbeitung eines weiteren Vorschlages für eine Zwei-Bogenbrücke und die Prüfung der städtebaulichen Eignung der Ein-Bogen-, Zwei-Bogen- und Balkenbrücken anhand eines Modells.

Laut Programm hätte das Preisgericht drei bis fünf Projekte zur Weiterbearbeitung und Vorbereitung der Submission vorzuschlagen, doch im Hinblick auf das Wettbewerbsergebnis und mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Ausführung der Brücke in nächster Zeit nicht zu erwarten ist, verzichtet es auf einen solchen Vorschlag. Die Weiterbearbeitung soll in einem späteren, der Bauausführung näheren Zeitpunkt wieder aufgenommen werden.

Bern, den 10. Juli 1957.

Das Preisgericht:

Gemeinderat H. Hubacher, Baudirektor I, Bern (Vorsitz)
Stadtpräsident O. Steiger, Bern
Dipl. Ing. O. Wichser, Generaldirektor SBB, Bern
Prof. Dr. F. Stüssi, ETH, Zürich
Prof. Dr. P. Lardy, ETH, Zürich
Dr. E. Gerber, Kantonsoberingenieur, Bern
Dipl. Ing. L. Marguerat, Sektionschef für Brückenbau SBB
Dipl. Ing. J. Schneider, Bern
Dipl. Arch. P. Indermühle, Bern
Dipl. Arch. Dr. sc. techn. M. Stettler, Gümligen
Dipl. Ing. H. von Gunten, Stadtingenieur, Bern

Ersatzleute mit beratender Stimme

Gemeinderat Dr. E. Anliker, Baudirektor II, Bern
Dr. F. Bandi, Direktor der städtischen Verkehrsbetriebe, Bern
Dipl. Arch. A. Gnaegi, Stadtbaumeister, Bern
Dipl. Ing. H. Walker, Adjunkt des Stadtingenieurs, Bern

Die *Baukosten,* wie sie bei den Projektplänen angegeben sind, beziehen sich auf die neue Brücke und die Notbrücke zusammen, entsprechend den Kostenvoranschlägen der Projektverfasser.

*

Mehr, als es im allgemeinen der Fall ist, sind uns zu diesem Wettbewerb Kritiken am Urteil des Preisgerichts zugekommen, verbunden mit dem Wunsch, anschliessend an die Veröffentlichung der prämiierten Entwürfe andere Auffassungen zu zeigen. Keiner dieser Kritiker hat jedoch sein Vorhaben in die Tat umgesetzt, so dass wir uns auf eine häufig gemachte Feststellung beschränken können: wenn von den Bewerbern eine so umfangreiche Leistung verlangt wird, haben sie Anspruch auf eine kurze Begründung der Ausscheidung ihres Entwurfes, zumindesten jene, die im letzten Rundgang ausgeschieden werden — eine Beschwerde, die schon vor 14 Jahren anlässlich des Wettbewerbes für die Aarebrücke im Gaswerkquartier erhoben wurde (s. SBZ Bd. 121, S. 254 rechts. Es ist auch sonst interessant, jene Veröffentlichung vom 22. Mai 1943 nachzulesen).

Die Auffassung des Preisgerichts, dass sich ein Sprengwerk für eine Brücke dieser Grösse nicht zieme, wird bestritten mit dem Argument, dass gerade diese Form die Lösung der Zukunft sei, an die man sich gewöhnen müsse.

Die nachfolgenden Vorschläge von P. M. beziehen sich nicht auf den Wettbewerb, sondern auf einen mit ihm in Zusammenhang stehenden neuralgischen Punkt im Umbau der Stadt Bern, der ebenfalls seit Jahrzehnten zu reden gibt. Das Problem wurde hier am 23. März 1935 (Bd. 105, S. 135) ausführlich dargestellt; am 17. August des gleichen Jahres hat C. J. (in Bd. 106, S. 82) dem Antrag auf Entfernung der Hauptwache, den damals Baudirektor Bösiger verfocht, mit fast den gleichen Argumenten zugejubelt, die im folgenden P. M. ins Feld führt. Fassen wir uns also in Geduld — die heutige Kirchenfeldbrücke hat sich bei näherer Prüfung nicht als so baufällig erwiesen, wie man sie zur Zeit der Ausschreibung des Wettbewerbes einschätzte. Sie wird ihren Dienst noch während Jahrzehnten tun, und das reicht *vielleicht* dann doch aus, um auch bezüglich der Hauptwache die bessere Einsicht siegen zu lassen. Red.

Gedanken über die geplante Kirchenfeldbrücke, den Kasinoplatz und die Hauptwache in Bern

DK 711.524:719.3:656.1

Wer sich als «Auswärtiger» erlaubt, zu Stadtbauproblemen das Wort zu ergreifen, setzt sich dem Vorwurf der unbefugten Einmischung aus, doch gibt es zwei Argumente, die diesen Vorwitz vielleicht rechtfertigen können. Erstens sieht derjenige, der Bern nur in grösseren Abständen besucht, wohl manches deutlicher als der Einheimische, der sich längst an die bestehenden Zustände und Meinungen gewöhnt hat, und zweitens sind der Stadt Bern durch Berner schon so schwere Schäden zugefügt worden — was man in der Schrift «Eingriffe ins Berner Stadtbild seit hundert Jahren» von Michael Stettler nachlesen möge [1]), dass wohl zur Ausnahme auch ein Nicht-Berner Vorschläge zu einer Verbesserung machen darf. Dabei ist sich der Verfasser bewusst, nichts Neues zu sagen, es dient ihm vielmehr zur Ermutigung zu wissen, dass Aehnliches auch von andern — Bernern und Nichtbernern — schon gesagt oder gedacht wurde.

*

Der hier veröffentlichte Wettbewerb für eine neue Kirchenfeldbrücke hatte die bisherige Lage und Strassenführung zur Grundlage der Projektierung vorgeschrieben, obschon man sich seit langem über die Unzulänglichkeit dieser Strassenführung im klaren ist. Wenn man aber schon unter grossen Kosten einen Neubau erstellen will, sollte man den Mut haben, ganze Arbeit zu leisten, und die verfehlte Trassierung grundsätzlich zu sanieren — mit halben Massnahmen ist hier weder dem Verkehr noch dem Stadtbild gedient.

[1]) Sonderdruck aus der «Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde», Verlag Paul Haupt, Bern.