

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **76 (1958)**

Heft 50

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

schosshöhe; jeweils wenn ein Streifen fertig ist, folgt der nächst untere, so dass diese an die zuvor ausgeführten, dem fertigen Bauwerk als Versteifung dienenden Kästen angehängten Wände «von oben nach unten» gebaut werden.

Ende Oktober ist der Auftrag für die Erstellung der Zufahrtslinie der BN und der GBS zum Bahnhof Bern vergeben worden. Die Arbeiten wurden unverzüglich aufgenommen. Dieses Baulos mit einem Kostenbetrag von rd. 6 Mio Franken umfasst folgende Bauwerke: Je einen Einschnitt östlich und westlich des Lindenhügels, zwei im Tagbau ausgeführte Tunnelstückchen und ein bergmännisch ausgeführtes Tunnelstückchen. Das Letztere stellt schwierige, aber interessante Aufgaben, weil der Durchstich in Moränegrund zu erfolgen hat, die Tunnelüberdeckung sehr gering ist und 3 m über dem Tunnelscheitel Gehäulichkeiten stehen.

Die neue Schanzenstrassenbrücke, ein Bauwerk mit vier Öffnungen, wird im Juli 1959 in Angriff genommen werden. Die Wahl ist auf eine Konstruktion in vorgespanntem Beton gefallen.

Die unterste, über die Perrons 5 und 6 zu liegen kommende *Decke des Garagebaues* wird mit Rücksicht auf die in nächster Nähe befindlichen Bahnanlagen von den SBB selbst ausgeführt. Sie bildet einen Teil des an das Baukonsortium Grosse Schanze übertragenen Bauloses.

Mit der Erstellung verschiedener Stollen- und Tunnelbauten für Kabel- und andere Leitungen sowie für den unterirdischen Verkehr der Gepäck- und Postkarren wird nächstens begonnen werden.

An der Bauausführung sind bis jetzt folgende *Unternehmungen* beteiligt: Baukonsortium *Stadtbachstrasse*: Frutiger Söhne AG., Thun und Bern, Fritz Müller, Ing., AG., Bern, W. Burkhard AG., Bern; Baukonsortium *Grosse Schanze*: Walter J. Heller AG., Bern, A. Marti & Co. AG., Bern, H. Pulver & Co., Bern; Bauunternehmung *Aebimatte*: Weiss & Marti AG., Bern; Zufahrt *Dekretsbahnen*: östl. Teilstück Losinger & Co. AG., Bern, bergmännisches Teilstück Prader & Cie. AG. und Locher & Cie. AG., Zürich, westl. Teilstück Frutiger Söhne AG., Thun und Bern; neue Schanzenbrücke: Losinger & Co. AG., Bern.

Wettbewerb für die neuen Aufnahme- und Dienstgebäude des Personenbahnhofs in Bern

DK 725.31

Die Generaldirektion der SBB schrieb im November 1957 einen allgemeinen Projektwettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die neuen Aufnahme- und Dienstgebäude des Personenbahnhofs in Bern aus (SBZ 1957, S. 739). Teilnahmeberechtigt waren alle schweizerischen sowie die seit mindestens

dem 1. Januar 1954 in der Schweiz niedergelassenen ausländischen Fachleute. Als *Gegebenheiten* waren aus den Unterlagen unverändert zu übernehmen: die Baulinien, die Gepäck- und Expressguthalle längs des Bollwerks, die Haupt-Personenunterführung unter der neuen Gleisanlage des Hauptbahnhofs, die Perron- und Gleisanlage der unterirdischen SZB-Station, das von der Städt. Baudirektion projektierte Auto-Unterführungsdreieck mit Ein- und Ausfahrtsrampe nördlich der Heiliggeistkirche.

Es sind 52 Projekte rechtzeitig abgeliefert worden. Sie wurden von der Sektion Hochbau der Generaldirektion SBB hinsichtlich der Erfüllung der folgenden formellen Programmbestimmungen geprüft: Respektierung der Baulinien und Uebernahme der vorstehend angeführten Gegebenheiten, Herstellung der verlangten Verbindungen mit der Strasse für den Fussgänger-, privaten Zubringer- und Dienstverkehr, baulicher Anschluss an den Kapellentrakt des Burgerspitals, Möglichkeit der etappenweisen Bauausführung mit dem Stellwerk in der ersten Bauetappe (altes Schulmuseum), Erfüllung des Raumprogramms hinsichtlich Grösse, Lage und Beziehungen der Räume, Berechnung der Nutzflächen der vermietbaren Räume, Vollständigkeit und Darstellungsweise der abzuliefernden Arbeiten.

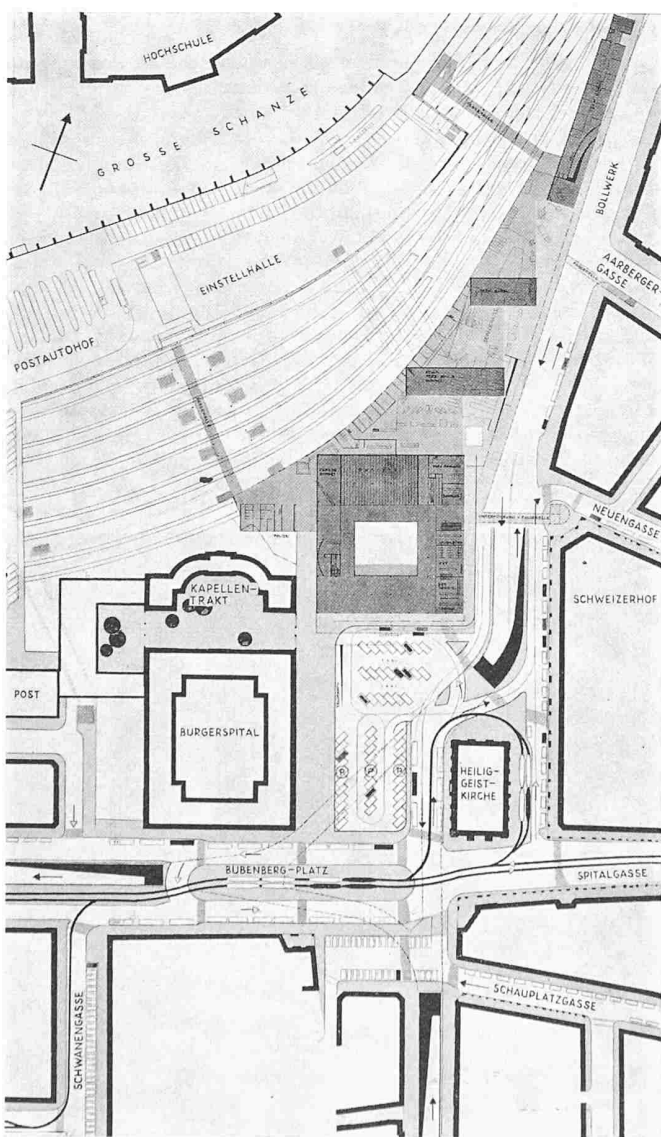
Aus dem Bericht des Preisgerichts

Das Preisgericht tagte am 27. und 28. Juni sowie am 1., 4., 5., 7. und 8. Juli 1958 in der Planausstellung im Kantonalen Gewerbemuseum in Bern.

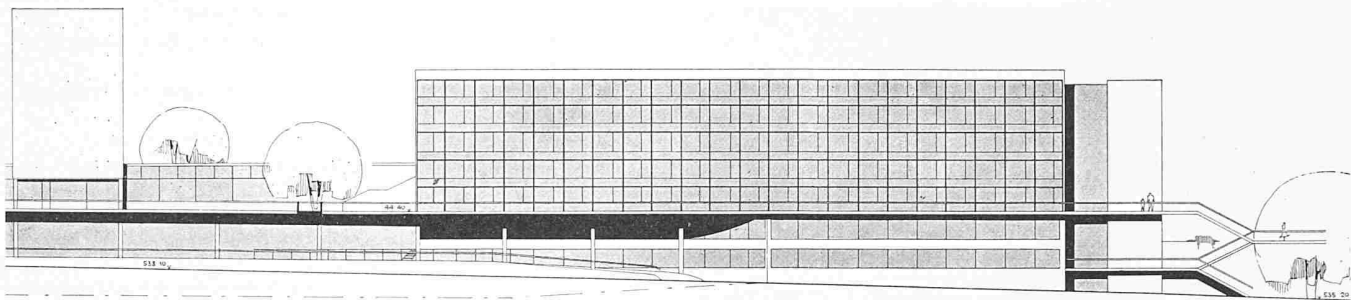
Nach Kenntnisnahme des Berichts über die Vorprüfung stellte das Preisgericht fest, dass das Projekt Nr. 15 wegen zahlreichen Programmverstössen von der Beurteilung auszuschliessen sei. Ferner beschloss das Preisgericht, die Projekte Nr. 18 und 25 wegen Ueberschreitung der Baulinien über Terrain durch mehrgeschossige Bauteile von der Prämierung auszuschliessen, indessen zur Beurteilung und zum allfälligen Ankauf zuzulassen. Alle andern festgestellten Programmverstösse wurden als nicht so schwerwiegend bezeichnet, dass sich ein Ausschluss von der Prämierung oder gar von der Beurteilung aufdrängen würde; sie sollen indessen bei der Bewertung der Vor- und Nachteile der einzelnen Projekte entsprechend berücksichtigt werden.

Bei einem befriedigenden allgemeinen Niveau der Arbeiten ist jedoch bei zahlreichen Projekten festzustellen, dass durch den Wunsch ihrer Verfasser, die architektonische Erscheinung in eine überbetont graphische Form zu bringen, wesentliche Fragen der Grundrissorganisation auf den verschiedenen Ebenen, der Konstruktion und der damit verbundenen Proportionen der Bauteile stark vernachlässigt wurden. Dadurch wurde den Preisrichtern die Beurteilung erheblich erschwert. Es stellte sich sogar hie und da die Frage, ob solche Projekte im Hinblick auf die unklare Darstellung als unvollständig von der Beurteilung auszuschliessen seien.

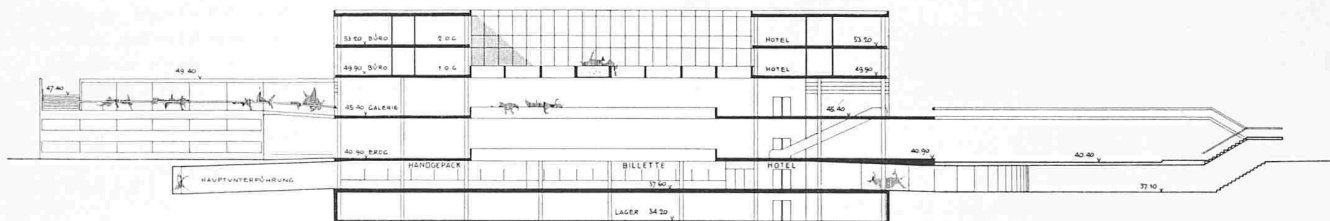
Nachdem sich das Preisgericht in einer Begehung des Wettbewerbsgebietes eingehend über die verkehrstechnischen



1. Preis, Projekt Nr. 17, Lageplan 1:3000



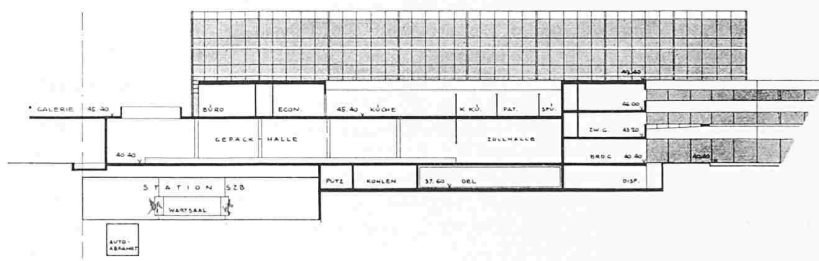
Ostfassade (Fortsetzung) am Bollwerk



Schnitt B — B, 1:800

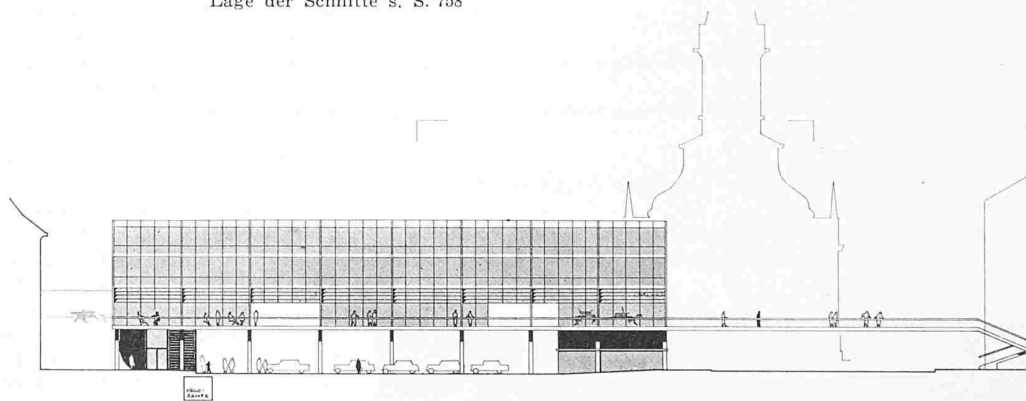
ströme mit bequemer Ueberwindung der Höhenunterschiede. Einwandfreie Führung der Verkehrsströme über beide Passerellen. Wirtschaftlich günstige Auswertung des Passerellen-Durchgangs im Obergeschoss. Zweckmässige Betriebsorganisation der Buffetanlagen. Leicht auffindbare Zugänge zu Hotel und Kino.

Als nachteilig wird gewertet: Architektonisch unbefriedigender Zusammenschluss von Terrasse, Längstrakt und Einfahrt am Bollwerk. Kino unter Bollwerk baulich kaum zu verwirklichen. Buffeträume etwas abseits vom Hauptverkehrsstrom gelegen. Bau der Buffetanlage erfordert Provisorien. Schwer auffindbare Verbindung zur Gepäckhalle. Vorgeschlagnene Ausfahrt aus den Untergeschossen am Bollwerk nicht möglich. Das nur viergeschossige Hauptgebäude beeinträchtigt die Gesamtwirtschaftlichkeit. Etwas schematische, wenig plastische Durchbildung der Platzfront. In der äusseren Erscheinung wird die Kombination von Glas und Leichtmetall als Fassadenhaut für alle Baukörper etwas starr abgewandelt. Bei den Bürohäusern ist eine an sich wenig günstige Axenteilung von 2,50 bis 3 m als Raster zu Grunde gelegt. Die Fassade gegen den Bubenbergplatz verlangt eine stärkere, körperhaftere Durchbildung als dies durch das dünne Terrassenvordach und das Lamellenband erreicht werden kann. Auch ist der obere Abschluss der Gebäudefront unentschieden. Im Gesamten ein gut durchstudiertes, ausgewogenes Projekt mit städtebaulichen Qualitäten und interessanten betrieblichen Vorschlägen.

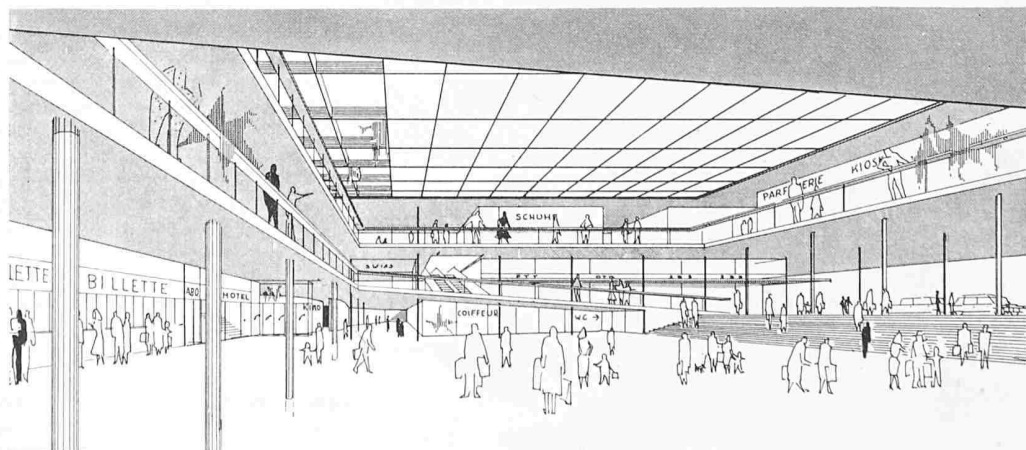


Schnitt C — C, 1:800

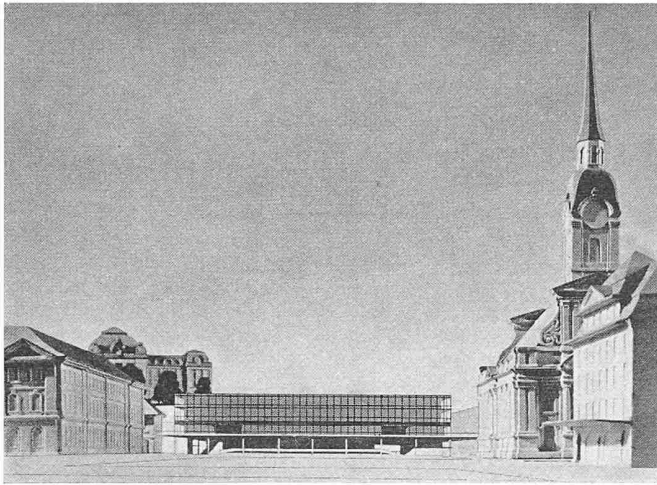
Lage der Schnitte s. S. 758



Südfassade, 1:800



Schalterhalle



1. Preis, Projekt Nr. 17. Südansicht

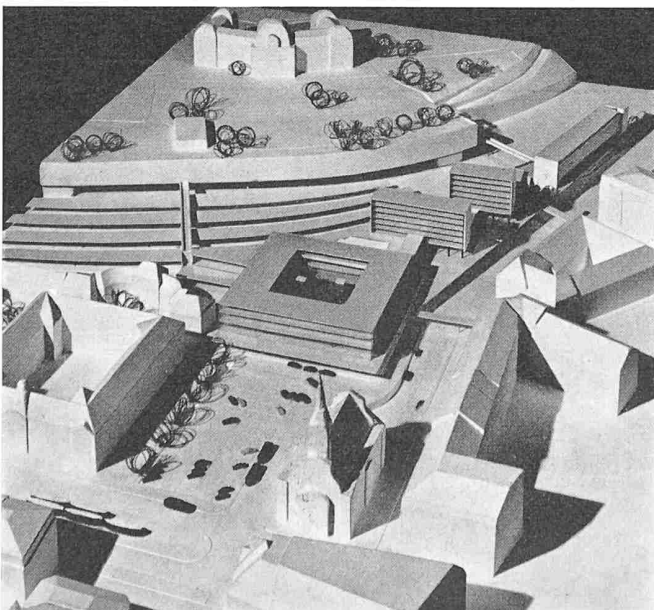
und städtebaulichen Beziehungen und Möglichkeiten orientiert hatte, stellte es folgende *Richtlinien für die Beurteilung der Projekte* auf:

A. Betriebskonzept und Verkehrsbeziehungen:

1. Führung der Reisendenströme im Innern des Gebäudes und in Verbindung mit der Stadt: Höhen- und Grundrisslage der Schalterhallen (SBB und SZB) und der dazugehörigen Verkehrsanlagen. Fussgängerverbindungen mit der Stadt, Verbindung mit den städt. Verkehrsmitteln, Vorfahrten.
2. Führung des bahnfremden Fussgängerverkehrs Länggassquartier - Stadt und Bollwerk - Bubenbergplatz.
3. Privater Zubringerverkehr: Gestaltung des Bahnhofvorplatzes, Vorfahrten für Taxi, PW, Gepäck und Zoll, Luftreisebüro. Zu- und Wegfahrt für Kleinfahrzeuge der Abonnenten und zum Burgerspital.
4. Dienstverkehr.
5. Lage der Bahnhofbetriebs- und Verwaltungsräume.

B. Wirtschaftlichkeit:

1. Buffetanlagen: Höhen- und Grundrisslage der Gästeräume. Zugänge. Betriebsorganisation.
2. Bahnhofhotel: Zugang. Betriebsorganisation. Lage der Hotelzimmer.
3. Kino.
4. Kioske und Verkaufsläden: Lage und Ausmasse. Zubringerdienst.
5. Vermietbare Büros: Lage und Nutzflächen, Verhältnis zum Bauaufwand. Zugänge, Zubringerdienst, Verbindung zum Auto-Parkplatz.



1. Preis, Projekt Nr. 17. Modellansicht, aus Südosten

C. Städtebaulich-architektonische Gestaltung:

1. Einfügung in den Raum obere Altstadt - Lorrainebrücke - Grosse Schanze.
2. Einfügung in den engeren Raum Bubenbergplatz - Bollwerk - Grosse Schanze.
3. Kubischer Aufbau und Gruppierung im Gesamten.
4. Gestaltung der Platzfront; Beziehung zu Burgerspital und Heiliggeistkirche.
5. Kubische und architektonische Gestaltung am Bollwerk und gegen Grosse Schanze.
6. Durchblicke nach und von der Grossen Schanze.
7. Raumentwicklung im Innern, besonders der Empfangshalle.

In einem ersten Rundgang wurden wegen schwerwiegenden Mängeln im allgemeinen oder ungenügendem Erfassen der gestellten Wettbewerbsaufgabe zwölf Projekte ausgeschieden. In einem zweiten Rundgang schieden 16 Projekte wegen grossen Mängeln in betrieblicher, verkehrstechnischer und architektonisch-städtebaulicher Hinsicht aus. Nach weiterem Abwägen der Vor- und Nachteile wurden in einem dritten Rundgang zwölf Projekte, deren zahlreichen Qualitäten doch im einzelnen zu viele Mängel gegenüberstehen, ausgeschieden. Somit verbleiben in der engeren Wahl elf Projekte, die wie folgt beschrieben und beurteilt werden. (Schluss folgt.)

Wir zeigen in diesem Heft nur das mit dem ersten Preis ausgezeichnete Projekt von *Walter Schwaar*, Arch., Mitarbeiter *D. Reist* und *J. P. Schwaar*, Bern, alle übrigen preisgekrönten Projekte im nächsten Heft. Red.

Nekrologe

† **Pierre Lardy.** Mit Professor Dr. Pierre Lardy ist ein Mann von uns geschieden, der während den zwölf Jahren seines Wirkens als Professor für Baustatik und Massivbau an der ETH nicht nur der schweizerischen Fachwelt grosse Dienste geleistet, sondern sich durch sein Wissen und Können auch im Ausland hohes Ansehen erworben hat.

Pierre Lardy ist am 24. September 1903 als Sohn einer französischsprachigen Neuenburger Familie in Bern geboren worden, und er hat dort die deutschsprachigen Schulen bis zur Maturität besucht. Dies hatte zur Folge, dass er nicht nur die beiden Sprachen Deutsch und Französisch vollkommen und bis zu den feinsten Schattierungen beherrschte, sondern dass er auch den beiden grossen Kulturkreisen, die sich hier überschneiden, zu tiefst verbunden war.

Bei seiner vielseitigen Begabung fiel ihm offenbar die Berufswahl nicht leicht. Er dachte eine Zeitlang daran, sich zum Pianisten ausbilden zu lassen; auch wenn er dies dann doch nicht getan hat, so blieb er doch stets der Musik aktiv verbunden mit einer Beherrschung des Klavierspiels, die weit über den Durchschnitt eines Liebhabers hinausging. Im Oktober 1923 bezog er die Abteilung für Mathematik und Physik an der ETH, wo er auf Ende des Wintersemesters 1927/28 das Diplom als Fachlehrer für Mathematik erwarb. Nach einer Lehrtätigkeit als Mathematiklehrer an der evangelischen Lehranstalt in Schiers zog es ihn wieder an die ETH zurück, wo er vom Oktober 1929 bis September 1933 als Assistent von Professor Gonselth eine Tätigkeit fand, an die er stets dankbar zurückdachte. In dieser Zeit ist auch seine Doktorarbeit über die Theorie kontinuierlicher Gruppen entstanden. Nun entschloss er sich, noch ein Studium an der Abteilung für Bauingenieurwesen zu absolvieren, das er Ende 1936 mit einem hervorragenden Abschlussdiplom mit einem nur selten erreichten Notenmittel abschloss.

Nach einigen Studienreisen wandte er sich nun der praktischen Tätigkeit als beratender Ingenieur zu. Der Betrieb seines Ingenieurbüros wurde während der Mobilmachungszeit aufs empfindlichste durch seine zahlreichen Militärdienste als Gefreiter bei der Funkertruppe gestört, so dass er sich im Frühjahr 1942 entschloss, eine Assistentenstelle für Baustatik und Massivbau bei Professor Dr. Max Ritter anzunehmen. Diese Tätigkeit wurde entscheidend für seine weitere Laufbahn. Als Professor Ritter im Frühjahr 1946 unerwartet früh starb, war Pierre Lardy sein gegebener Nachfolger. Die Abteilung für Bauingenieurwesen schätzte sich damals glücklich, in ihm einen neuen Kollegen gewonnen zu haben, der neben seinen aussergewöhnlichen Fachkenntnissen auch noch das mathematische Rüstzeug in souveräner Weise beherrschte.