

Bahnhofplätze in Diskussion

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **63 (1976)**

Heft 3: **Zug und Flug = Train et vol**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-48565>

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.

Bahnhofplätze in Diskussion

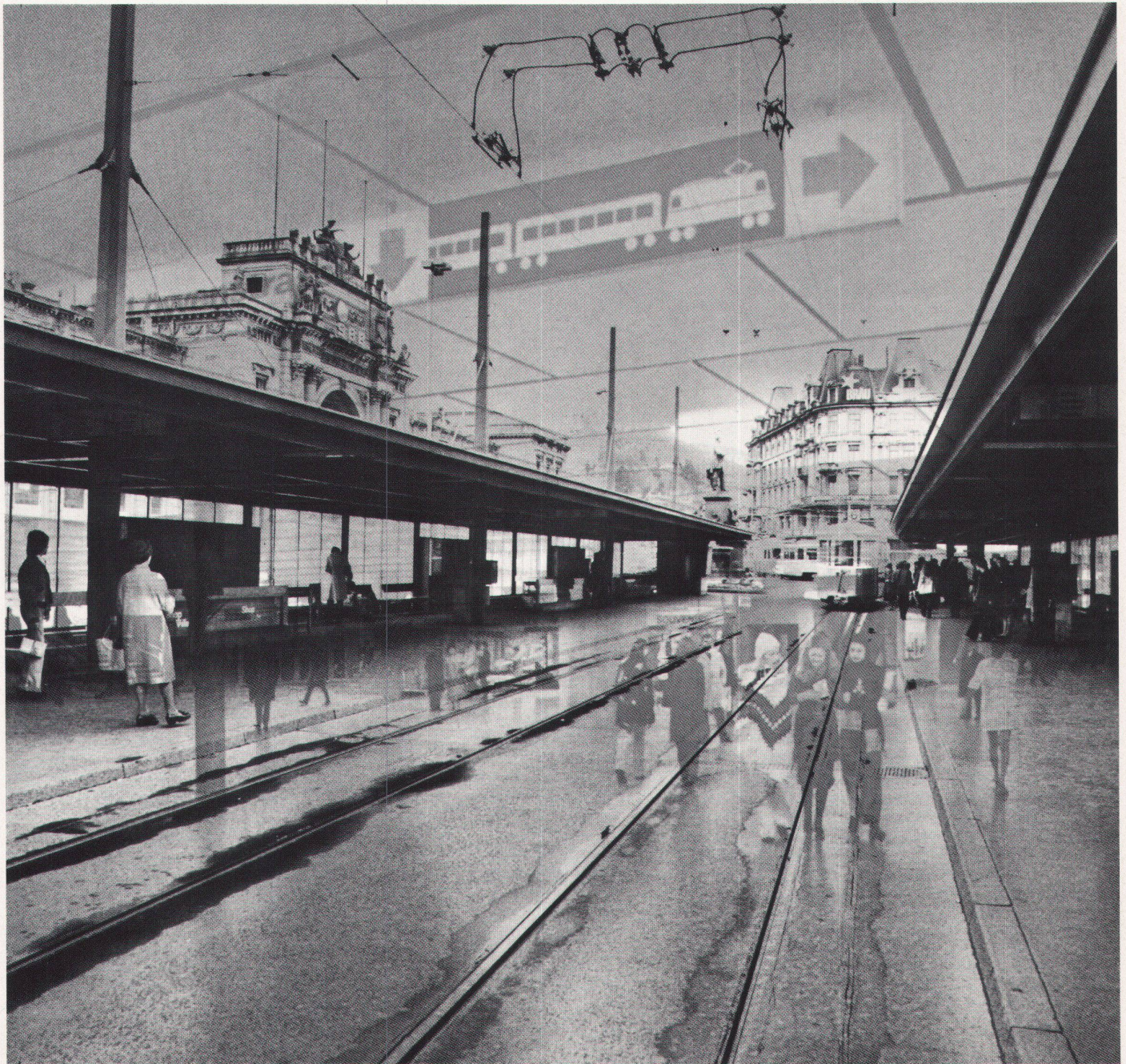
Was heute mit den Bahnhofplätzen grösserer, aber auch kleinerer Städte geschieht, führt immer wieder zu leidenschaftlichen Auseinandersetzungen in der Öffentlichkeit. Diese Plätze, einstmals oft glanzvolle Ouvertüren zum «Tor zur Ferne», sind typische Erzeugnisse des letzten Jahrhunderts. Durch das auch von der Bahn initiierte Wachstum der Städte wurde aus der anfänglich oft peripheren Lage des Bahnhofplatzes immer mehr ein zentraler Ort des Stadtorganismus. Folgerichtig mussten sich demnach die verschiedenen Linien und Systeme der städtischen Verkehrsmittel, aber später auch jene der Überlandbusse und Flughä-

fenzubringer am Bahnhof treffen. Schliesslich hatten auch die Arterien des Privatverkehrs den Bahnhof zu tangieren. Der verkehrsgünstige Standort zieht somit immer mehr Dienstleistungsbetriebe in seinen Bereich, bis Bahnhof, Bahnhofplatz und City aus allen Nähten zu platzen beginnen. Nur noch eine etagenweise Entwirrung der Verkehrsströme kann den Kollaps verhindern. Der Fussgänger wird in die Tiefe geschickt, aus wirtschaftlichen Gründen (geringeres Lichtraumprofil, einfachere Überwindung von Höhendifferenzen und vor allem die Gelegenheit, die Ladenfläche des Citygebietes noch mehr auszudehnen), aber auch im

Bewusstsein über die städtebaulichen Probleme allfälliger Rampenbauwerke.

Bahnhof und Stadt wachsen unter dem Bahnhofplatz hindurch zusammen, was oben übrigbleibt, ist eine Verkehrswüste, umstanden vor sorgfältig renovierten oder noch zu renovierenden, unter Denkmalschutz gestellten Fassaden früherer Zeiten, als der Platz noch dem Fussgänger gehörte. Die Stadt verpasst dadurch eine weitere Chance, sich einen Repräsentationsort und ihren Fussgängern einen nicht bloss auf Konsum getrimmten Erlebnisbereich zurückzugeben.

Uli Huber



...Basel

In Basel sind 1975 weitere Teile der Unterführung unter dem Bahnhofplatz mit einer neuen Ladenzone eröffnet worden, die zum Hilton-Hotel und zum BIZ-Gebäude (Bank für internationalen Zahlungsausgleich) führt. Über das Resultat herrscht unter den Architekten ein gewisses Unbehagen, so dass man sich auf vorangegangene Planungsphasen besinnt.

Im Jahre 1948 entschloss sich der Basler Regierungsrat, einen Ideenwettbewerb auszuschreiben. Der bauliche Zustand eines grossen Teils der Gebäude dieses Gebietes und der sich ankündende wirtschaftliche Aufschwung gaben Grund zur Annahme, dass mit einer Erneuerung und mit einer stärkeren Nutzung an die-

ser Stelle gerechnet werden könnte. Inzwischen hat sich gezeigt, dass diese Annahme richtig gewesen war: anstelle der feudalen Villen aus dem neunzehnten Jahrhundert sind Verwaltungsgebäude und Hotels entstanden; die Bank für internationalen Zahlungsausgleich, die mit ihrem spektakulären, hohen Rundbau heute die Szene dominiert; die Nauenstrasse, die von Osten her in den Platz einmündet, hat neue Hauswände erhalten; der Neubau der Hauptpost geht seiner Vollendung entgegen. So ist heute, nach 25 Jahren, die Frage zu stellen: Hat sich der Aufwand für diesen Wettbewerb – er war für alle Schweizer Architekten ausgeschrieben worden – gelohnt, oder ist der Wettbewerb einfach im Sande verlaufen?

Die kurztretenden Realisten werden sagen: Ja, dieser Ideenwettbewerb hat sich als zwecklos erwiesen. Aber ist dem wirklich so? Ideenwettbewerbe haben immer eine utopische

Komponente. Das Tempo, das Ausmass und die Art der baulichen Entwicklung sind unbekannt. Man ist darauf angewiesen, diese einzuschätzen, wobei man lediglich aufgrund des bisherigen Verlaufes etwa abtasten kann, was da wahrscheinlich kommen wird. Es ist auch klar, dass bei einer freieren Verfügung über Grund und Boden bessere Möglichkeiten bestünden. Ob allerdings das Resultat ein besseres würde, bleibe dahingestellt. Die Beispiele, wie wir sie aus Ländern mit staatssozialistischen Systemen kennen, sind ja nicht gerade verheissungsvoll. Im System der freien Marktwirtschaft muss für die Realisierung solcher Gesamtbebauungen der mühsamere Weg der Zusammenfassung und Koordinierung der Ansprüche der Interessenten beschritten werden.

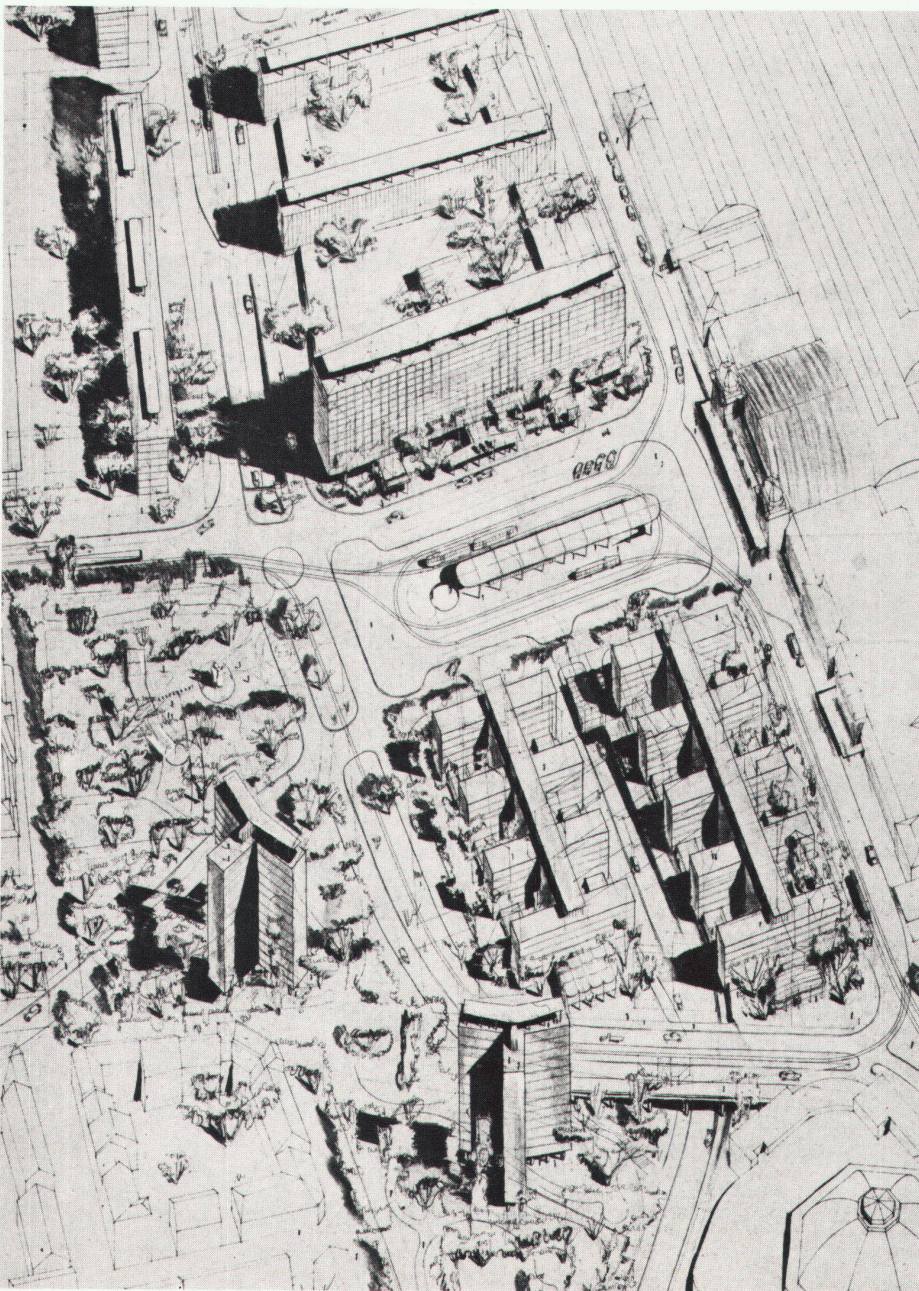
Die Behörden haben vom Ergebnis dieses, unseres Wettbewerbes lediglich Kenntnis genommen, ohne dass sie die in den Entwürfen niedergelegten Vorschläge weiterverfolgt oder die Verfasser der erstprämierten Entwürfe zugezogen hätten. Man hätte sich denken können, dass diese als Arbeitsgemeinschaft gemeinsam mit den amtlichen Stellen die Möglichkeiten ihrer Realisierung studiert hätten. Es wäre auch denkbar gewesen, die Preisträger zu einem zweiten Wettbewerb aufzurufen, um die Ideen den Anforderungen der Wirklichkeit näherzubringen.

Der hier dargestellte Entwurf, der mit dem zweiten Preis ausgezeichnet worden war, ist davon ausgegangen, dass dieses Gebiet sich anbieten, eine organische, bauliche Ausweitung des alten Stadtkernes aufzunehmen. Diese neue Bebauung sollte eine flüssige, direkte Verbindung mit dem alten Stadtkern bekommen.

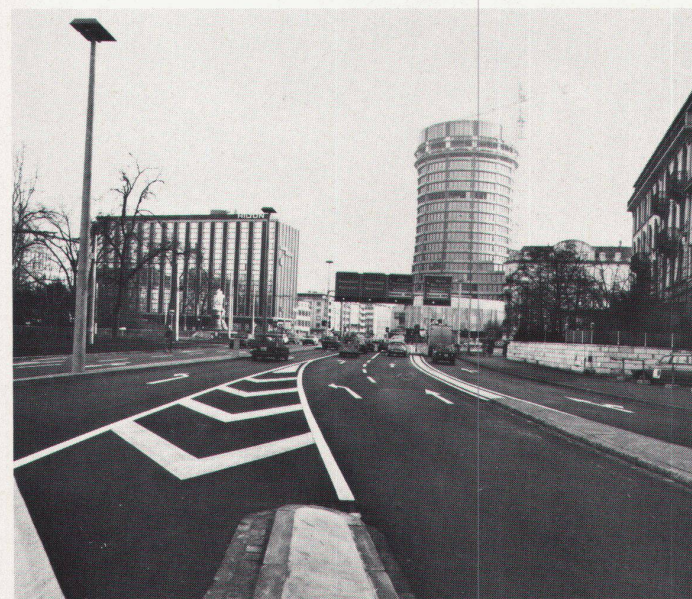
Der Strom der Geschäfte, der von der City durch die Steinenvorstadt fliesst, wird von der Heuwage, wo er bisher abrupt abgebrochen worden ist, in südöstlicher Richtung weitergeführt, hinauf zum Bahnhofplatz. Der Entwurf sieht auch vor, dass die Elisabethenstrasse, welche die Verbindung mit dem Bankenplatz und der Freistrasse herstellt, schlanker, direkter in den Bahnhofplatz eingeführt wird, so dass der Zugang zum Stadtinnern für den am Bahnhof Ankommenden optisch erkennbar wird. Durch diese Umiegung der Strasse wird gegen die Steinenschanze zu ein zusammenhängendes Areal frei. Die Verfasser haben vorgeschlagen, an dieser Stelle, eingebettet in Grünanlagen, drei schlanke Hochhäuser für Hotels oder Büros zu erstellen. Bei der gegebenen Distanz zur Altstadt, an geologisch erhöhter Stelle, wären solche freiere, zeitgemässere Formen durchaus möglich gewesen. Das gleiche gilt für die östliche Seite des Bahnhofplatzes, an dessen hoher Front die von der Stadt herkommende Bewegung aufgefangen werden sollte.

Die östliche Seite des Aeschengrabens sollte nicht längs, sondern quer zur Strasse bebaut werden. Von diesem Vorschlag ist nur der Neubau der Basler Transportversicherung geblieben.

Der wichtige Ost-West-Verkehr, der über diese Stelle führt, sollte vollständig in eine unterirdische Ebene verlegt werden. Durch diese Massnahme hätte der Charakter des Bahnhofplatzes als begehbarer und erlebbarer Platz erhalten werden können. *Hermann Baur, BSA*



Bahnhofplatz Basel, Wettbewerbsprojekt 1948 von Hermann Baur BSA



Bahnhofplatz Basel, 1975 (Fotos: Werner Blaser)

...Solothurn

Die Anlage in Solothurn steht stellvertretend für die Kleinstadt. Die Verkehrsaufteilung ist die bekannte: Fahrzeug oben, Fussgänger unten. Dem Architekten bleibt nichts anderes übrig, als das Beste daraus zu machen.

Architekt: Fritz Haller BSA, Solothurn
Mitarbeiter: Paul Frischknecht
Grafische Gestaltung: Roberto Medici

Im Zusammenhang mit der Erstellung des Zubringers zur Autobahn musste der Hauptbahnhofplatz vollständig umgebaut werden. Den üblichen Lösungen entsprechend, wurde dabei der Fussgängerverkehr unter das Strassenniveau verlegt.

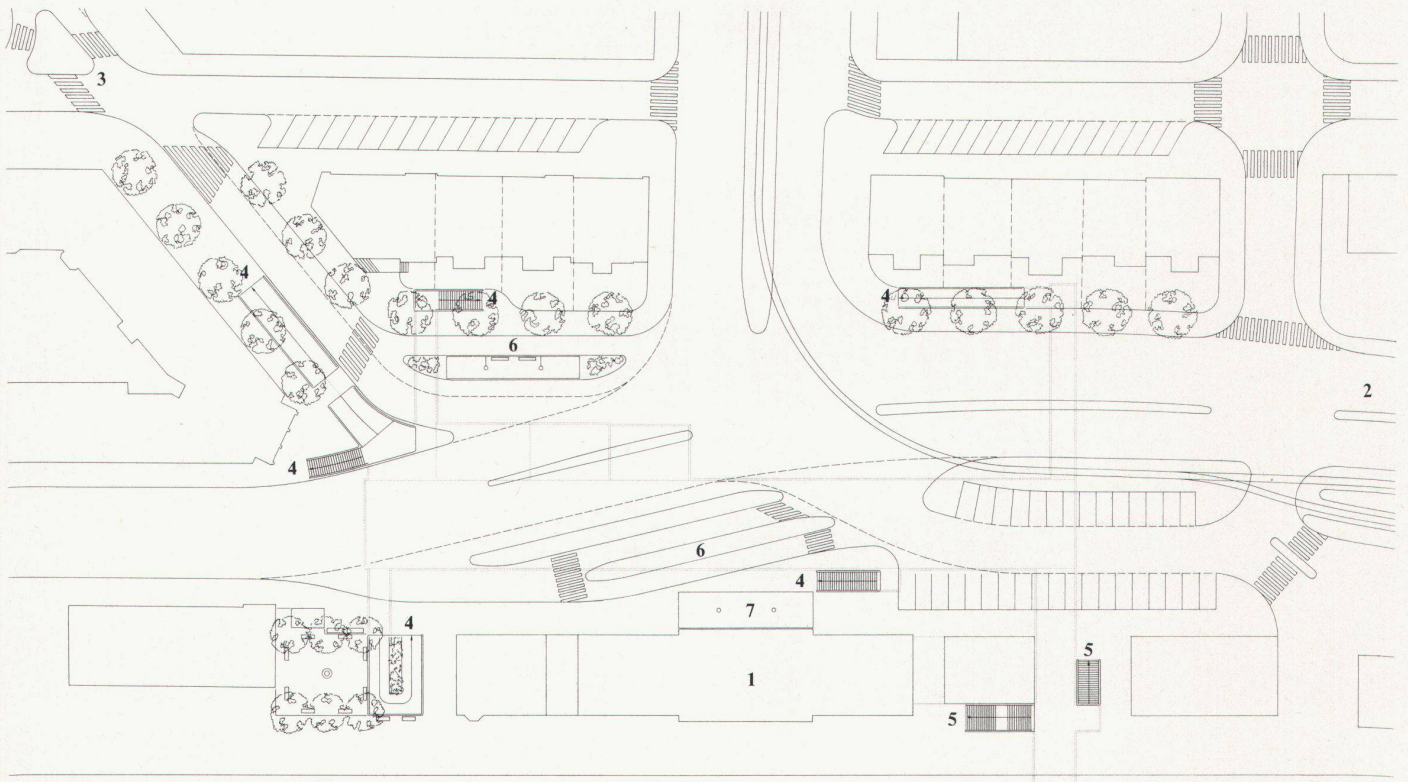
veau verlegt. Eine andere Lösung – und es wurden im Laufe der Planung Vorschläge gemacht – schien aus technischen und ökonomischen Gründen nicht möglich. Vielleicht waren es aber auch die unterschiedlichen Interessen der Bauträger (Stadt, Kanton, Bund und SBB), die eine durchdachtere oder sinnvollere Lösung erschwerten oder verunmöglichten.

Eine unter dem Platz liegende 100 m lange Fussgängerhalle verbindet alle Aufgänge mit den Strassen und den Bahnhofanlagen und bildet als Fortsetzung der Unterführung mit den Perronaufgängen das – etwas bescheidene – «Eingangstor» zur Stadt. In der Halle sind Schaufenster, eine Anzahl Läden, ein Café, ein Kiosk, Toiletten, eine Informationswand, Schliessfächer, Sitzgelegenheiten und anderes mehr untergebracht. Die Halle ist so konstru-

iert, dass sie nach Süden, Richtung SBB-Anlagen, zu einer eigentlichen Bahnhofshalle mit allen zugehörigen Einrichtungen (Schalter, Restaurant usw.) erweitert werden kann. Ob die SBB diese Möglichkeit ausnützen werden, bleibt jedoch offen. F.H.

Bildlegenden zur nächsten Seite

- 1 Hier wird für einmal eine optische Verbindung zum eigentlichen Bahnhofplatz hergestellt. Tageslicht dringt in die Unterwelt, die Auffindbarkeit wird erleichtert.
 - 2 Verkaufsläden greifen in den Fussgängerbereich hinein.
 - 3 Die übliche Hässlichkeit der Automaten wird durch die vom Architekten gezeichnete Verpackung auf ein visuell erträgliches Mass reduziert.
 - 4 Vor einer Wand mit allgemeinen Hinweisen auf die Stadt steht ein Informationskiosk, welcher, in geschlossenem Zustand, als Litfassäule dient.
 - 5 Eine grafisch gut gestaltete Betonwand, jedoch sinkt ihr Informationswert bei steigender Passantenzahl.
- Fotos: Leonardo Bezzola

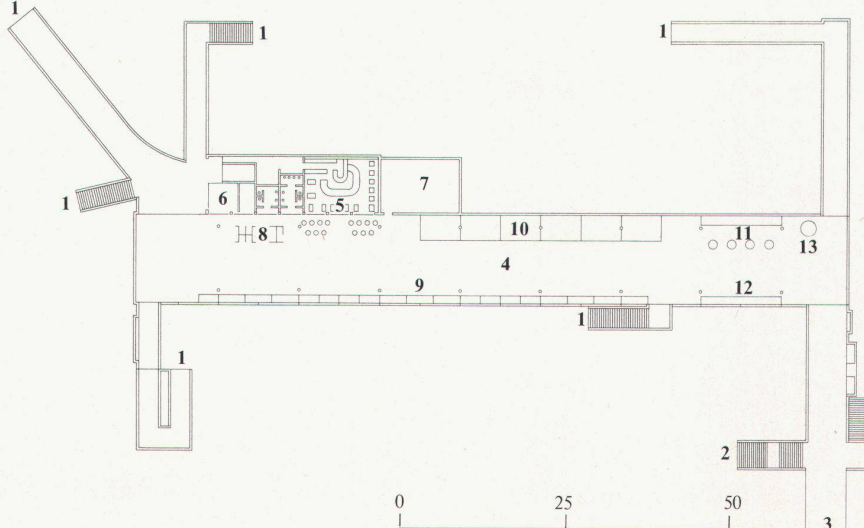


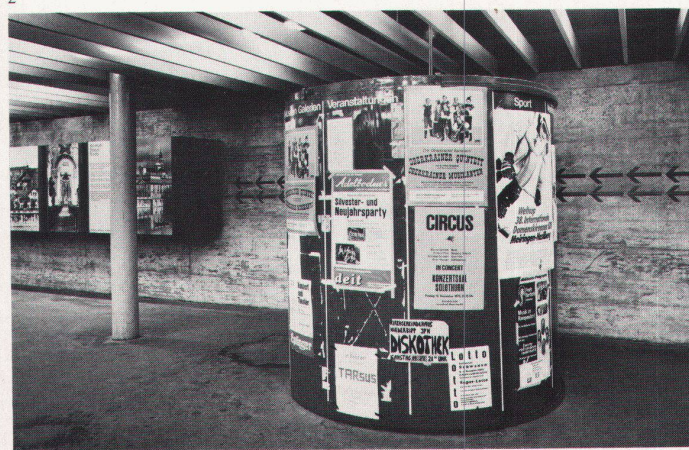
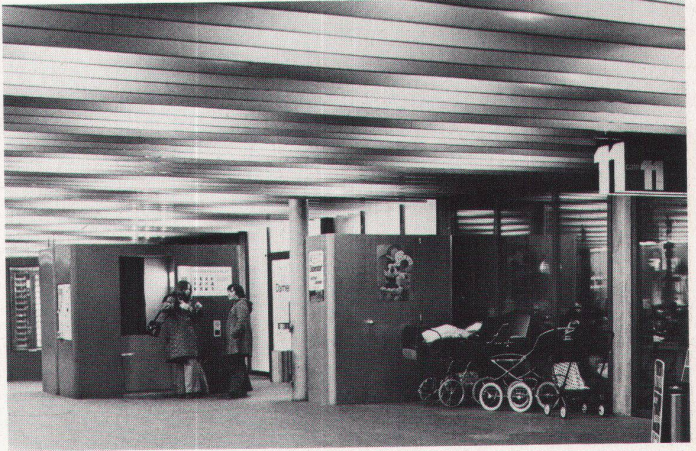
Grundriss Strassenniveau

- 1 Bahnhofgebäude
- 2 Richtung Autobahn
- 3 Richtung Stadtzentrum
- 4 Treppen oder Rampen zur Unterführung
- 5 Perronaufgänge
- 6 Bushaltestelle
- 7 Überdachung

Grundriss Unterführung

- 1 Treppen oder Rampen zum Strassenniveau
- 2 Perronaufgänge
- 3 Unterführung
- 4 Halle
- 5 Café
- 6 Kiosk
- 7 Trafostation
- 8 Automaten, Telefon
- 9 Schaufenster
- 10 Läden
- 11 Informationswand
- 12 Schliessfächer
- 13 Auskunft (temporär)



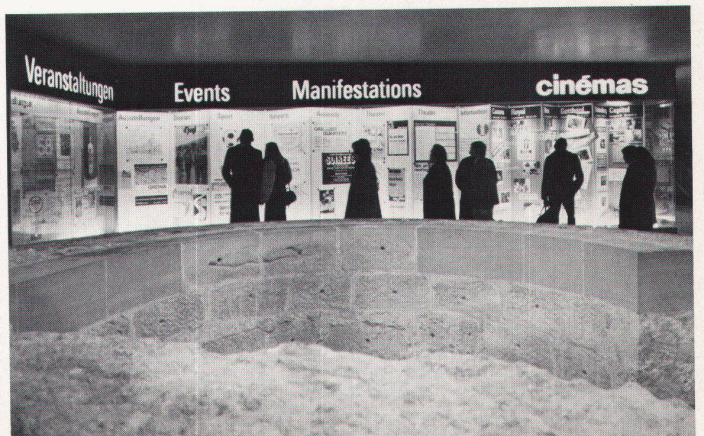
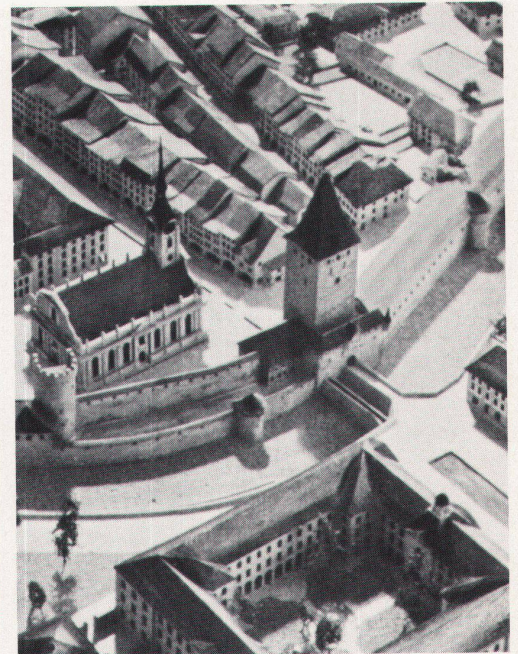


2

3

4

5





6



7

de. Um die Erhaltung einzelner Mauerstücke wurde hartnäckig gerungen. Zwischen reinem Funktionalismus und übertriebenem Erhaltungsdrang musste vom Architekten eine vernünftige Lösung gesucht werden. Wo der Abbruch alter Stadtmauern unumgänglich gewesen war, ist deren Verlauf durch einen andersfarbigen Bodenbelag kenntlich gemacht worden, so dass für den Betrachter die historische Befestigungsanlage als Ganzes erfassbar wird. Das Niveau der Christoffel-Unterführung ist ziemlich genau identisch mit dem der Sohle des alten Stadtgrabens. Eine Dokumentationswand mit Ausführungen über die Baugeschichte der Stadt Bern und die Stadtbefestigungen ermög-

licht auch dem Fremden, sich zurechtzufinden. Die Aufwendungen zur Erhaltung der alten Stadtmauern stellen eine kleine, späte Sühne für die städtebauliche Sünde des Abbruchs des Christoffelturms dar. Am 15. Dezember 1864 beschlossen nämlich die Stimmbürger der Stadt Bern mit 415 gegen 411 Stimmen den leidigen Abbruch des Christoffelturms. Er war das wesentliche Haupteingangstor zur Stadt und bildete den räumlichen Abschluss der Spitalgasse. Seine Lage in der Stadtachse und im Schwerpunkt der vierten Stadtbefestigung verlieh ihm eine grosse städtebauliche Bedeutung. Der 1346/47 erbaute Turm wurde 1496 mit einer 9 m hohen Christophorusfigur bereichert, die

6 Wo der Abbruch alter Stadtmauern unumgänglich gewesen war, ist deren Verlauf durch einen andersfarbigen Bodenbelag kenntlich gemacht worden.

7 Die Überreste der alten Stadtmauern und die Dokumentationswand mit dem Abguss der Christoffelfigur bereichern den Verkehrsweg.

noch teilweise erhalten ist. Ein Abguss des Kopfes ergänzt die historische Dokumentation und gibt der Unterführung den Namen. Die Integration der alten Monumente in die moderne Tragkonstruktion und in die durchsichtigen Glasfronten der Schaufenster ergibt einen willkommenen Kontrast und verleiht der Christoffel-Unterführung einen eigenen, ausgeprägten Charakter.

A. E.