

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **68 (1950)**

Heft 31

PDF erstellt am: **21.07.2024**

### **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.

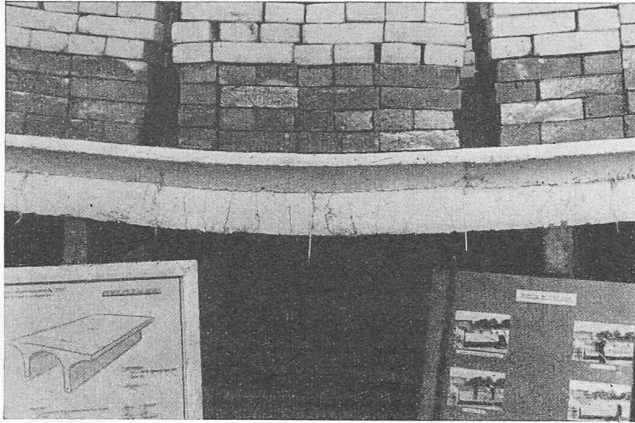


Bild 6. Rundeseisenarmierung

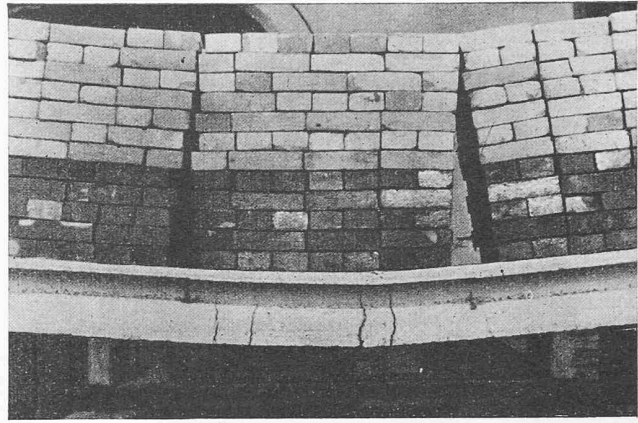


Bild 7. ISTEK-Armierung

lich, die mehr Platz beanspruchenden IsteK-Stangen unterzubringen. In solchen Fällen werden die übrigen Spezialstähle wie Caron- und Tor-Stahl im Vorteil sein.

Der Zweck dieses Aufsatzes besteht hauptsächlich darin,

zu zeigen, dass mit einer Herabsetzung der zulässigen Eisen- spannung zwecks Verminderung der Rissbildung nicht sehr viel erreicht wird und vor allem das Erreichte zu teuer er- kauft ist.

## Wettbewerb für die Verkehrsgestaltung in der Innenstadt in Verbindung mit den Bahn- und Postgebäuden in Bern

DK 656.21:  
711.4(494.24)

### B. Besondere Gesichtspunkte

(Fortsetzung von S. 410)

1. Konstruktive Vorschläge für die Neugestaltung von Strassenbahn-, Bus- und Trolleybusanlagen; Strassen und Strassennetz, Parkplätze; Bahnhofplatz (städtebauliche Organisation und Gestaltung); Aufnahme- und Dienstgebäude der SBB und Postanlage und Postgebäude (kubisch-architektonische Gestaltung, innere Durchbildung, Ausnützung des Baugeländes); Grosse Schanze und weitere Bahnhofumgebung, Anlagen für den Vorortverkehr der Bundes- und Dekretsbahnen, der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn und der Vereinigten Bern-Worb-Bahnen; ferner im Hinblick auf die massstäbliche Einordnung der Neubauten in das Stadtbild sowie auf ihre Beziehung zu den historischen Bauwerken. 2. Abwägung zwischen der Flächenbeanspruchung des Bahnhofplatzes einerseits und der für den Hauptbahnhof notwendigen Einrichtungen des Aufnahmegebäudes andererseits. 3. Orientierung der Verkehrsanlagen und -flächen zu den anstossenden Hochbauten, insbesondere Bahnhof, Post, Hotels und historische Bauten. 4. Konzentrierung des starken Umsteigeverkehrs zwischen den verschiedenen Tramlinien auf einer von andern Verkehrsmitteln nicht benützten Fläche; ferner ist die Nachbarlage von ein bis zwei Bus-Sammelhaltestellen zur Tram-Umsteigestelle im Bereich von Bubenbergrasse und Bahnhofplatz anzustreben. 5. Bewertung der neuen Verkehrsanlagen im Hinblick auf die künftige Entwicklung der Verkehrstechnik (z. B. Ablösung des Tramverkehrs durch Bus- und Trolleybusverkehr, so dass etwaige unterirdische Tramanlagen anderen Zwecken zugeführt werden müssten). 6. Etappenweise Erstellung der Verkehrsanlagen für den Fall, dass im Zuge der Entwicklung die zunächst erstellte Anlage von einer neuen, leistungsfähigeren abgelöst wird. Diese (beispielsweise in Form von unterirdischen Strassen oder Trams) sollte ohne Behinderung durch die erste Anlage gebaut werden können. 7. Rücksichtnahme auf die Baukosten neuer Verkehrsanlagen einschliesslich der damit zusammenhängenden Umbauten oder Abbrüche im Stadtkörper sowie auf die Wirtschaftlichkeit im Betrieb der öffentlichen Verkehrsmittel. 8. Flüssige Lenkung vor allem des Stromes der ankommenden Reisenden im Aufnahmegebäude der SBB. Uebersichtliche und folgerichtige Anordnung der dem Publikum dienenden Räume und Anlagen zur Vermeidung von Umwegen und Kreuzungen. Schaffung der für den Betrieb erforderlichen und im Raumprogramm verlangten internen Verbindungen. 9. Anordnung einer gut auffindbaren und leicht zugänglichen Schalterhalle im Postgebäude. Schaffung einer guten Beziehung zwischen Paketversand und Paketausgabe mit dem Postbahnhof einerseits und dem Strassenverkehr andererseits.

### C. Typische Lösungsarten für die Verkehrsgestaltung

Im Interesse einer besseren Uebersicht wurden bei den Entwürfen in bezug auf die Verkehrsgestaltung folgende drei

typische Lösungsvorschläge unterschieden: 1. Horizontallösung, bei der sich der gesamte öffentliche und private Verkehr der Stadt auf der Strassenoberfläche abspielt. 2. Vertikallösung, bei der die Strassenbahnen und der von ihnen ausgehende Fussgängerverkehr in geringerem oder grösserem Ausmass unterirdisch verlegt sind und sich die übrigen Verkehrsmittel an der Oberfläche bewegen. 3. Vertikallösung, bei der der Automobil- und unter Umständen der Bus- und Fahrradverkehr auf gewissen Strecken unterirdisch geführt wird, während sich die übrigen Verkehrsmittel oberirdisch bewegen.

Auf Grund dieser Richtlinien wurden ausgeschieden:

In einem ersten Rundgang kein Projekt, in einem zweiten Rundgang drei Projekte, in einem dritten Rundgang 25 Projekte, in einem vierten Rundgang 27 Projekte. In engerer Wahl verblieben sieben Projekte. [Die Detailbeurteilung der Entwürfe ist bei den Bildern publiziert. Red.]

Gemäss Programm standen für die Prämierung 40 000 Fr. und für Ankäufe 20 000 Fr. zur Verfügung. In Würdigung der in den Wettbewerbsentwürfen liegenden grossen Arbeit haben die ausschreibenden Behörden und Verwaltungen auf Antrag des Preisgerichtes beschlossen, die Preissumme auf 50 000 Fr. und die Summe für Ankäufe auf 30 000 Fr. zu erhöhen. Das Preisgericht beschloss die Aussetzung von sechs Preisen von 10 000 bis 6 000 Fr. und von 14 Beträgen von 3 500 bis 1 500 Fr. für den Ankauf von Entwürfen, die in einzelnen Beziehungen bemerkenswerte Vorschläge enthalten.

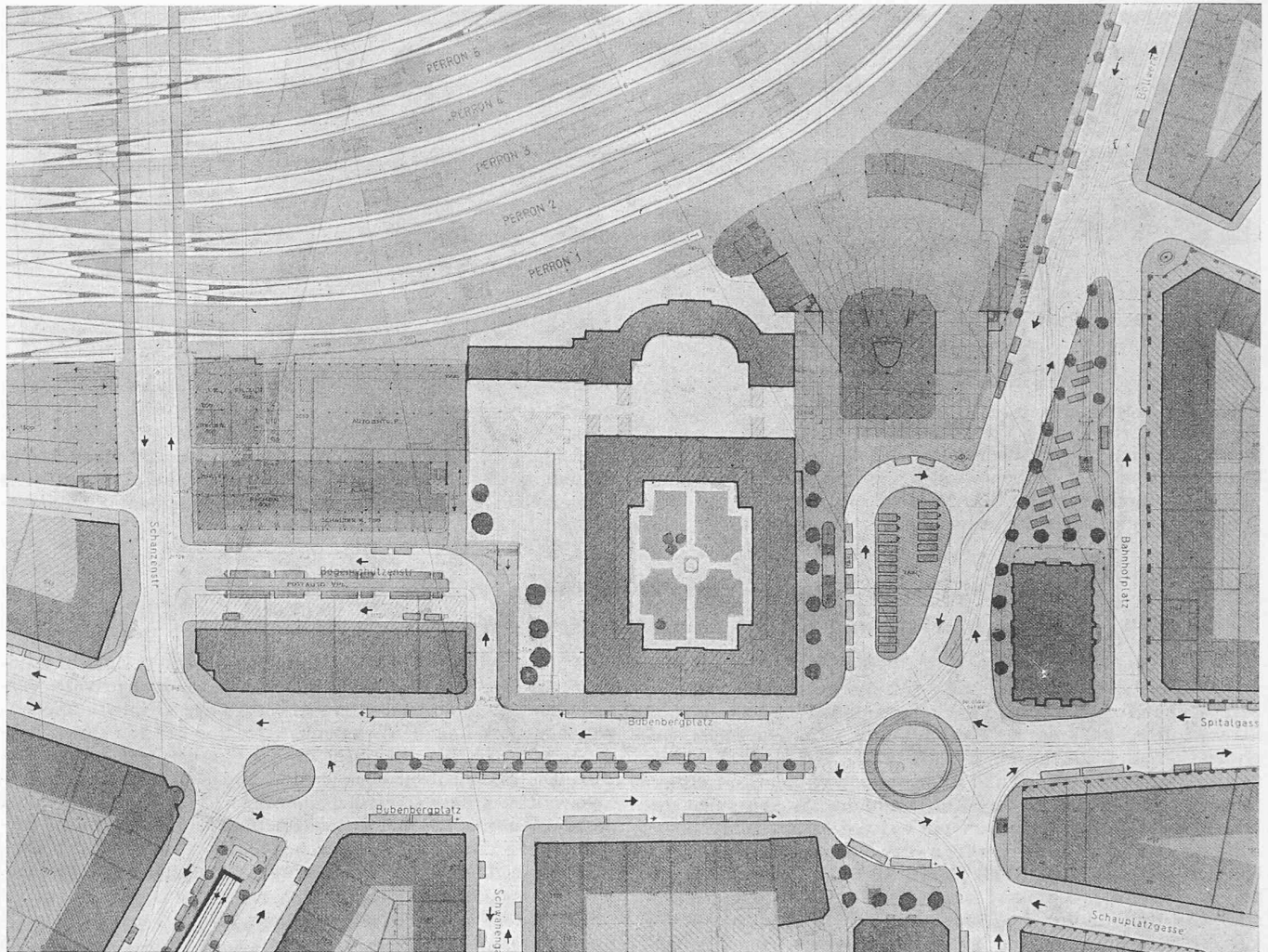
## II. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

### A. Allgemeines

Es ist festzustellen, dass der Wettbewerb eine Fülle von konstruktiven Vorschlägen und Anregungen gebracht und eine ausreichende Grundlage für die Behandlung aller im Wettbewerbsprogramm aufgeworfenen Fragen geschaffen hat. Die Wettbewerbsteilnehmer haben die Aufgabe mit bemerkenswertem Ernst und vielfach mit schöpferischem Können behandelt. Bei der Vielschichtigkeit und Schwierigkeit der Probleme sowohl auf dem Gebiete der Verkehrsplanung wie der städtebaulich-architektonischen Gestaltung, vor allem im Bahnhofgebiet, konnte kaum erwartet werden, dass ein Wettbewerbsteilnehmer eine nach allen Seiten befriedigende Lösung bringen werde. Unter diesen Umständen stellen die Empfehlungen des Preisgerichtes für die zweckmässige künftige Neugestaltung eine Synthese der besten Ideen und Entwürfe dar. In dem Masse, wie die Wettbewerbsteilnehmer zur Aufstellung dieser Synthese beigetragen haben, wurden sie mit Preisen und Ankäufen bedacht.

### B. Schlussfolgerungen

Der Wettbewerb hat ergeben, dass sich im Bereich des heutigen Bahnhofplatzes ein geeignetes neues Aufnahmegebäude der SBB erstellen lässt, das sich städtebaulich gut ein-



Gestaltung des Bahnhof- und Bubenberplatzes, Masstab 1 : 2000

4. Preis (8000 Fr.) Projekt Nr. 40. Verfasser: FRITZ NEUENSCHWANDER, Arch., Bern, RUDOLF ZÜRCHER, Arch., Bern, HANS STUDER, Arch., Bern

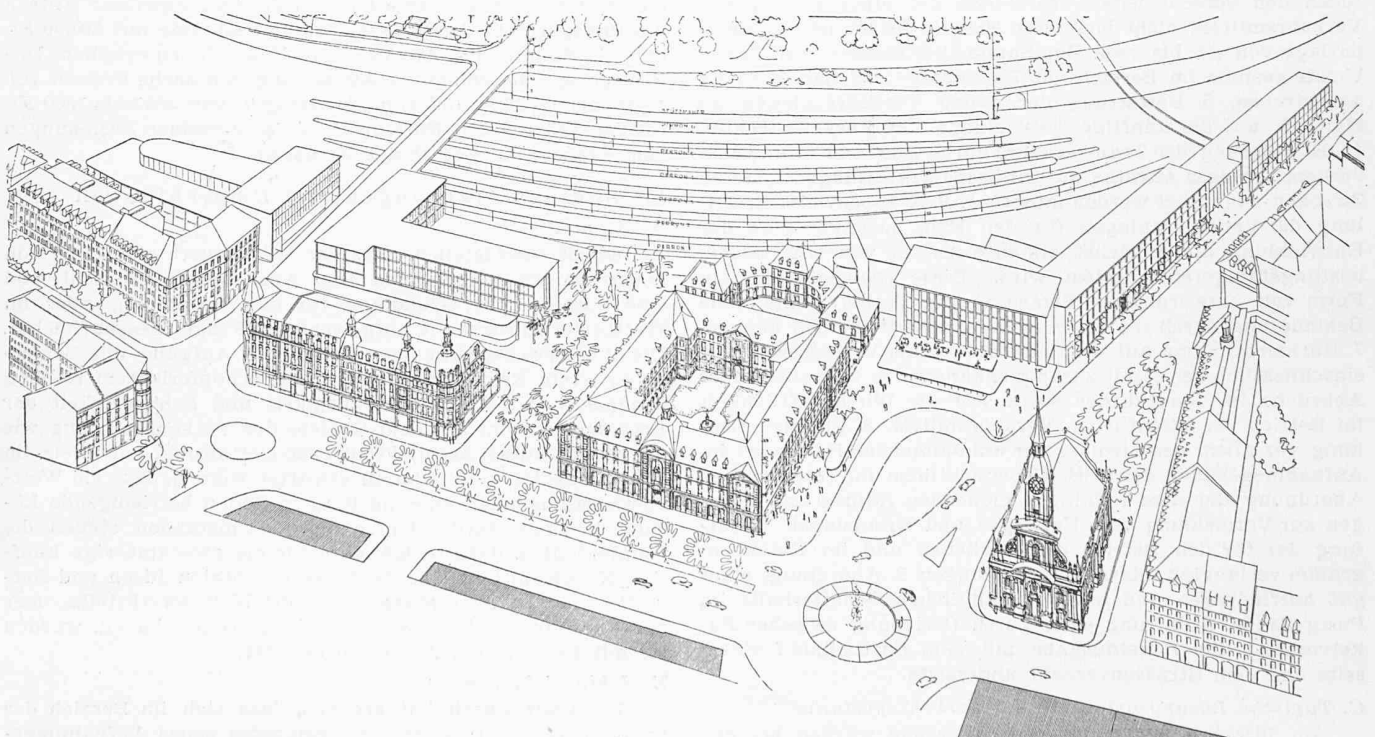
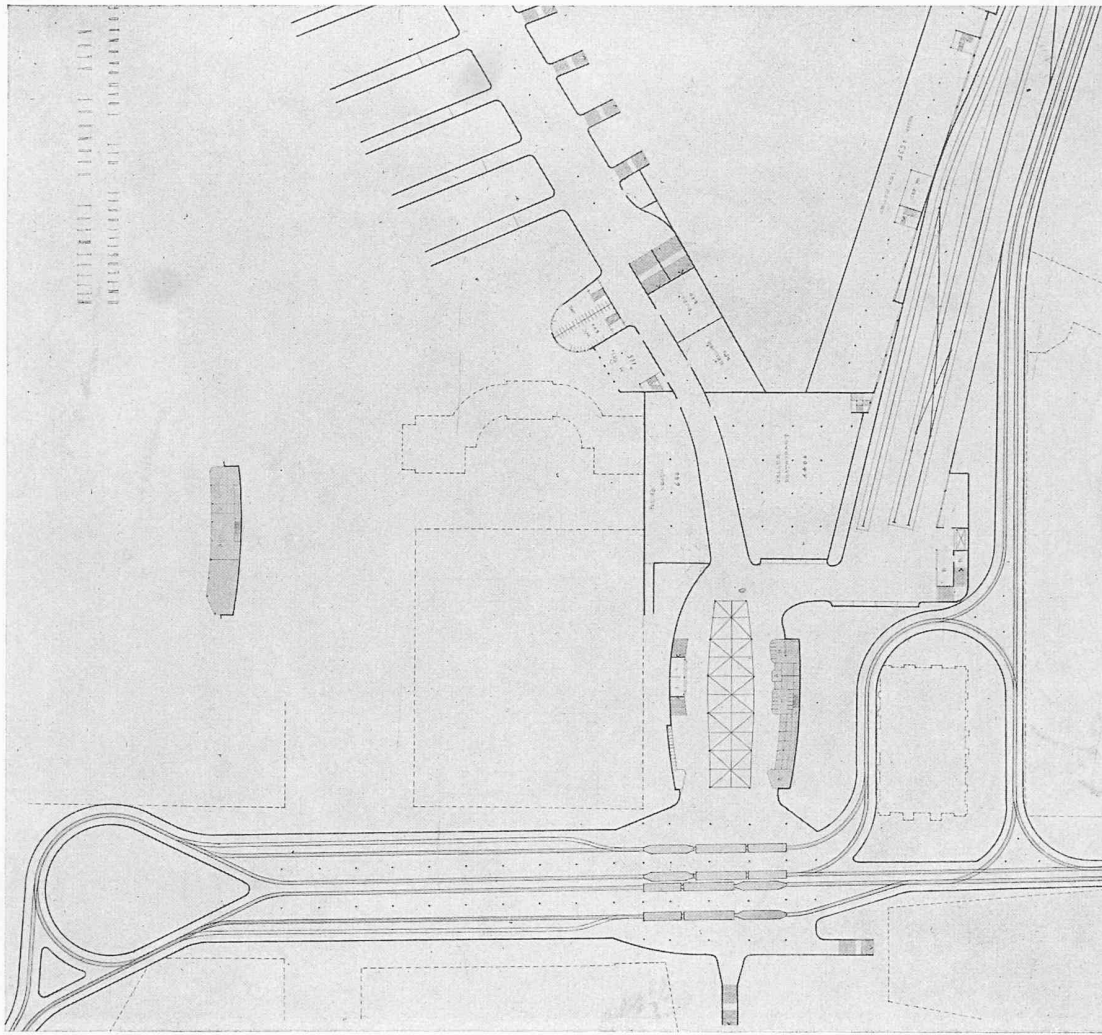


Schaubild aus Südosten



Strassenbahnhof im Untergeschoss mit Perronunterführung und Endstation der SZB, Masstab 1:2000

Vertikallösung mit unterirdischer Führung der Strassenbahn zwischen Hirschengraben u. Zeitglocken bei Wegfall der Länggass- und Güterbahnlinie. Das Projekt unterscheidet beim Aufnahmegebäude einen hohen, die nördliche Platzwand bildenden Baublock etwas hinter der vorderen Flucht des Kapellentraktes und einen eingeschossigen Vorbau, der dem Bahnhof die wertvolle Erdgeschossfläche verschafft. Die Post ist in zwei Winkelbauten beidseitig der Schanzenstrasse vorgesehen.

#### Verkehrsanlagen

**Strassenbahnen:** Die unterirdische Strassenbahnhaltestelle ist in Längenausdehnung unter den Bubenbergplatz gelegt und mit den nötigen Schleifen ausgestattet. Die Anlage ist aufwendig und verlangt Ueberschreiten der Gleise durch die Reisenden beim Umsteigen.

**Bushaltestellen:** Aufstellung der Omnibusse an den Trottoirs. Keine Konzentrierung der Bushaltestellen.

**Strassenverkehr:** Gute Führung des Strassenverkehrs unter Auflockerung der Verkehrsknotenpunkte, vor allem am Ostende des Bubenbergplatzes. Zweckmässige Anordnung von Verkehrsinseln für Fussgänger im Bereich des Bahnhofvorplatzes. Sicherung der Fussgänger am Bollwerk und in der Mitte des Bubenbergplatzes unzureichend. Ungenügende Fussgängerverbindung zwischen Länggasse und Bollwerk.

**Bahnhofvorplatz:** Unzweckmässige Vorfahrt zum Aufnahmegebäude.

**Parkplätze:** Geschickte Anordnung von Parkierungsplätzen südlich und östlich des Bubenbergplatzes.

**Post:** Ungenügende zeichnerische Angaben über die Gestaltung der Postanlage.

**Vorortbahnen:** Die SZB ist in günstiger Lage unterirdisch unter den Bahnhofplatz eingeführt und mit den Perronanlagen des Hauptbahnhofes und der Strassenbahnhaltestelle in gute Verbindung ge-

bracht. Für die Einführung der Worblentalbahn wurde kein Vorschlag gemacht. Die Mitbenützung der Strassenbahnlinie Brückfeld am Bollwerk durch die SZB bringt keine Verbesserung.

**Realisierbarkeit:** Die unterirdische Verlegung der Strassenbahn verlangt erheblichen Kostenaufwand.

#### Städtebauliche Gesichtspunkte

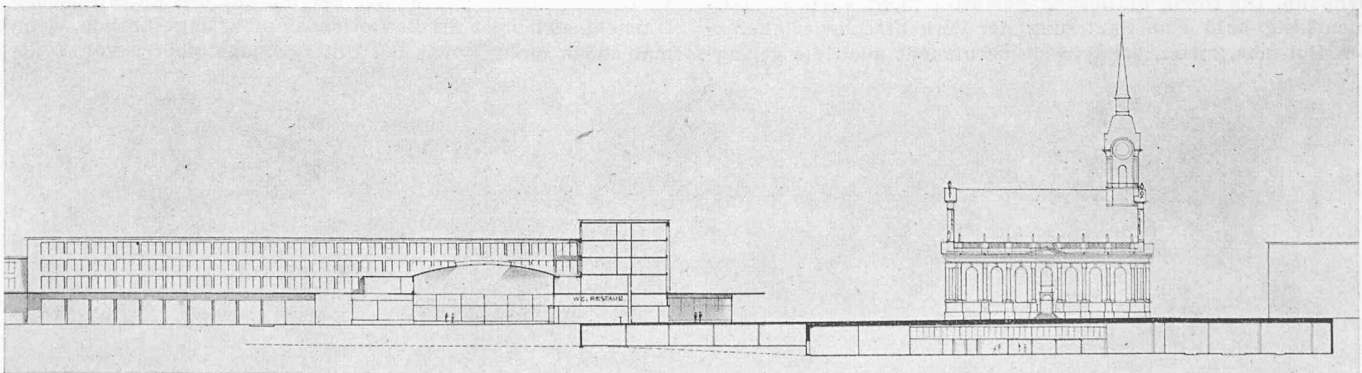
**Plattform:** Annehmbare Gestaltung des Bahnhofvorplatzes.

**Architektonische Gestaltung:** Im Grundgedanken richtige kubische Aufteilung, entsprechend den verschiedenen Aufgaben der einzelnen Teile des Aufnahmegebäudes. Annehmbarer Abschluss des Platzes durch den hohen Gebäudetrakt. Gute Gesamthaltung. Ungelöste Anschlüsse der Flügelbauten.

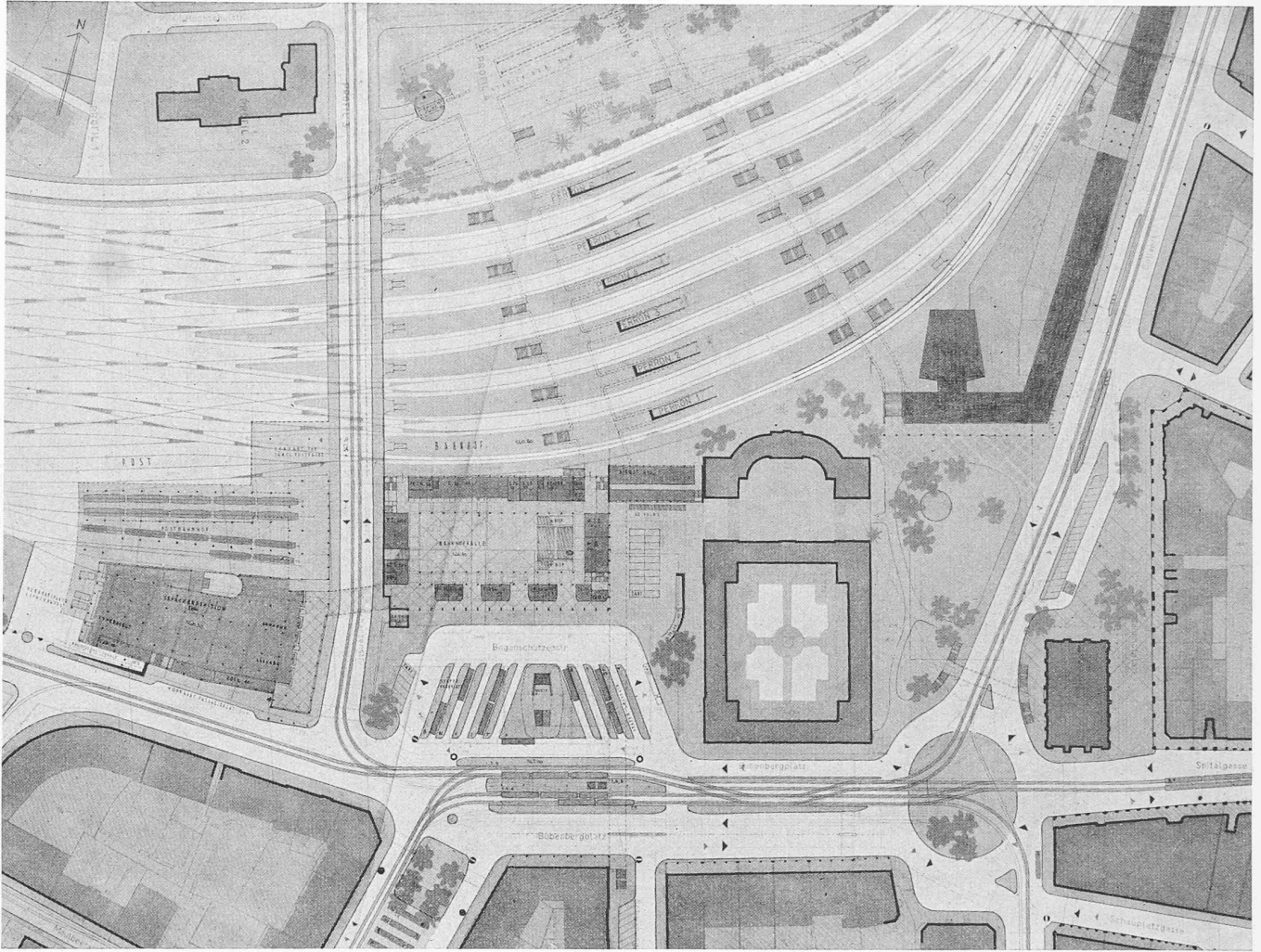
**Beziehung zu den bestehenden Bauwerken:** Hoher Bürobau zu nahe am Kapellentrakt.

**Innere Durchbildung der Gebäude:** Gute gegenseitige Disposition der dem Publikum dienenden Anlagen des Aufnahmegebäudes. Gute Lage der Buffets. Zu schmaler westlicher Ausgang. Schlechte Verbindung vom unterirdischen Trambahnhof zur Schalterhalle. Diensträume zu weit abliegend.

**Eingriffe in die bestehende Bebauung:** Abbruch der nördlichen Anbauten des Franckeblocks.



Schnitt durch die Bahnhofshalle und den Bahnhofplatz, Masstab 1:1500



Gestaltung des Bahnhof- und Bubenbergplatzes, Masstab 1 : 2500

5. Preis (7000 Fr.) Projekt Nr. 34. Verfasser: ALBERT NOTTER, Dipl. Arch., Zürich, ERNST LIECHTI, Arch., Zürich, OSKAR GOTTI, Arch., Zürich

fügt und genügend Fläche für eine zweckmässige Verkehrslösung auf dem Bahnhof- und Bubenbergplatz frei lässt. Dabei bleiben die historischen Bauten unangetastet.

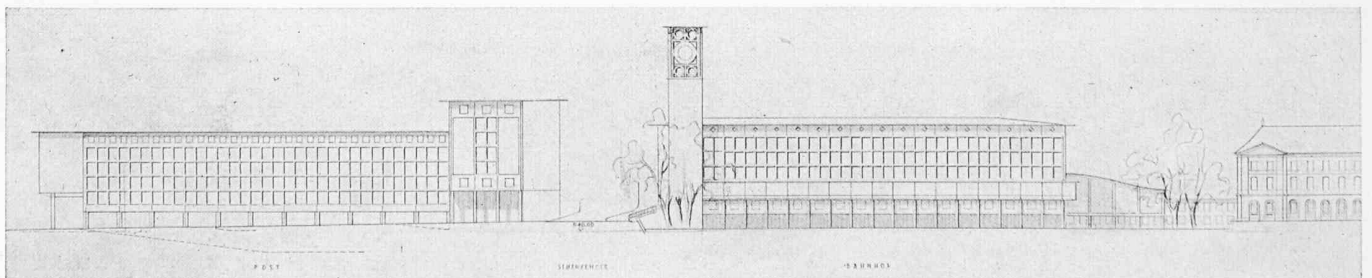
Für die Neugestaltung der Verkehrsanlagen ist eine Horizontallösung sowohl für den Bahnhofverkehr wie für den innerstädtischen Verkehr möglich. Die Flächen- und Raumbedürfnisse der Postanlagen können ohne Abbruch des Franckeblocks befriedigt werden.

**C. Empfehlungen**

a) Verkehr. Von den drei typischen Lösungen für die Neugestaltung der Verkehrsanlagen empfiehlt das Preisgericht die Horizontallösung, bei der sich sämtlicher Fahrverkehr auf der Oberfläche abwickeln kann, als die auf absehbare Zeit beste Lösung, im Gegensatz zu einer Vertikallösung mit unterirdischem Strassenverkehr oder mit unterirdischer Strassenbahn. Die Horizontallösung gestattet nicht allein verhältnismässig bald eine Sanierung der Verkehrsschwierigkeiten am Bubenbergplatz, sondern sie verursacht auch die gering-

sten Anlagekosten. Sie hat den Vorzug, dass Fussgänger und Fahrgäste in ständigem optischem Kontakt mit dem schönen Stadtbild und dem stark pulsierenden Stadtleben bleiben. Das Preisgericht empfiehlt, der künftigen Entwicklung der Verkehrstechnik und der Verkehrsbedürfnisse dadurch Rechnung zu tragen, dass eine spätere Vertikallösung nicht verbaut wird.

Bei der voraussichtlich starken Zunahme des Auto- und Fahrradverkehrs dürfte später zur Auflockerung schwieriger Verkehrsknoten in erster Linie eine möglichst kurze unterirdische Führung von Strassen in Frage kommen. Eine unterirdische Führung des Trams käme dagegen zu allerletzt in Betracht. Es ist noch nicht abzusehen, wie weit in Zukunft eine Ablösung der Strassenbahn durch Bus und Trolleybus eintritt. Die Anlage unterirdischer Tramlinien mit einem grossen Umsteigebahnhof am Bubenbergplatz verursacht hohe Bau- und Betriebskosten. Der Betrieb auf den unterirdischen Umsteigestellen ist für die Reisenden nicht ungefährlich, wenn man ihnen nicht — wie bei Untergrundbahnhöfen von Welt-



Südansicht des Post- und Bahnhofgebäudes am Bubenbergplatz, Masstab 1 : 1500

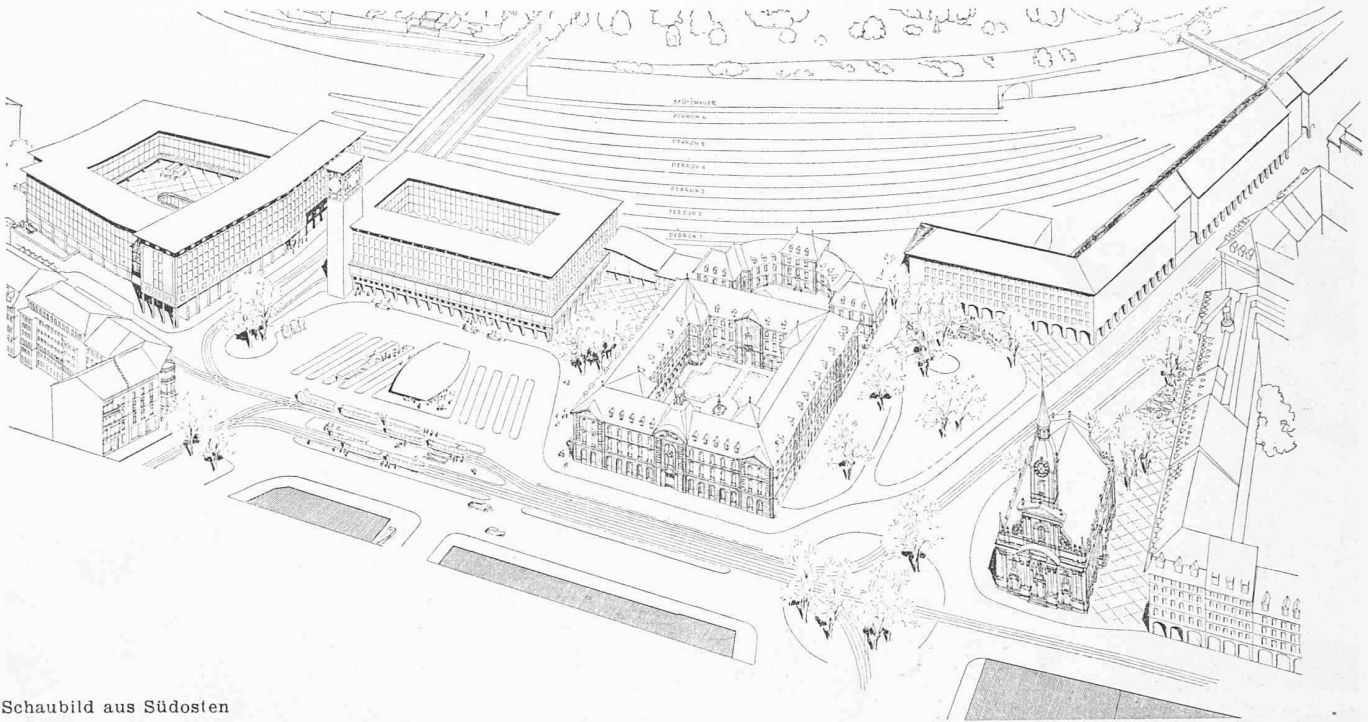


Schaubild aus Südosten

**Aufnahmegebäude** westlich des Burgerspitals. Horizontallösung mit Tramhaltestelle auf der Westseite des Bubenbergplatzes. Am Ostende kreisrunde Verkehrsinsel. Abknickung des untersten Teils der Schanzenstrasse. Gesamte Postanlage und Gepäckabfertigung der Bahnen auf der Westseite der Schanzenstrasse. Bahnhof- und Postgebäude bilden eine zusammengehörige Baugruppe. Auf dem Areal des heute bestehenden Aufnahmegebäudes und am Bollwerk werden private Geschäftshäuser erstellt, welche die umfangreiche Niederlegung bestehender Geschäftshäuser kompensieren sollen. Davor grosser freier Platz mit Grünanlage.

#### Verkehrsanlagen

**Strassenbahnen:** Die Haltestelle am Bubenbergplatz ist zum Bahnhofvorplatz gut orientiert. Wendemöglichkeiten fehlen für Westlinien, mit Ausnahme für die Radiallinien.

**Bushaltestellen:** Sind am Bahnhofvorplatz konzentriert.

**Strassenverkehr:** Die Vorfahrt zum Aufnahmegebäude ist in neutraler Zone vom Hauptverkehr abgesetzt. Verkehrsknoten an der Ostseite des Bubenbergplatzes sind durch grossen Kreisverkehr aufgelockert. Die Verlegung der beiden Hauptverkehrsrichtungen an die Südseite des Bubenbergplatzes ergibt Kreuzung mehrerer Strassenbahngleise an der Ost- und Westseite des Bubenbergplatzes. Umweg für den Verkehr von der Westseite zum Bahnhof. Ueberquerung des doppelten Fahrverkehrs für die Fussgänger von der Tramhaltestelle nach der Südseite des Bubenbergplatzes. Schmale Fahrbahn für den Nord-Süd-Verkehr am Hirschengraben. Baulinienabstand am Bollwerk zu gering. Ungenügende Fussgängerverbindung vom Bollwerk zur Länggasse.

**Bahnhofvorplatz:** Gute Abmessungen. Die Reserven an Raum sind für die Zukunft von Bedeutung. Ungenügende Ausnützung der am alten Standort des Aufnahmegebäudes freiwerdenden Flächen.

städten — einen Linienwechsel über anstrengende Treppenanlagen zumuten will, was bei der Grösse und dem Verkehrscharakter von Bern nicht in Frage kommt. Die eingereichten Vertikallösungen haben indessen zur Abklärung der Verkehrsführung einen wertvollen Beitrag geleistet. Sie geben eine gute Grundlage für die Berücksichtigung einer möglichen späteren Entwicklung bei den zunächst zu erstellenden Anlagen.

Der Zeitpunkt für den Uebergang auf unterirdische Verkehrsanlagen kann durch Entlastung der Verkehrsknoten am

**Postanlagen:** Unzweckmässige Haltestelle der Postomnibusse am Hirschengraben. Unbefriedigender Anschluss des Postbahnhofs an das Strassennetz. Annahmeamt dicht am Verkehrsstrom.

**Vorortbahnen:** In Beziehung zum Stadtverkehr ungünstige Anordnung des SZB-Bahnhofs unter der Grosse Schanze. Endstation der Worblentalbahn an den Stadtrand verlegt.

**Realisierbarkeit:** Ungehinderte Weiterbenützung des alten Aufnahmegebäudes bis zur Fertigstellung des neuen Baues. Die Bauphasen können nicht in der vom Verfasser angegebenen Weise durchgeführt werden.

#### Städtebauliche Gesichtspunkte

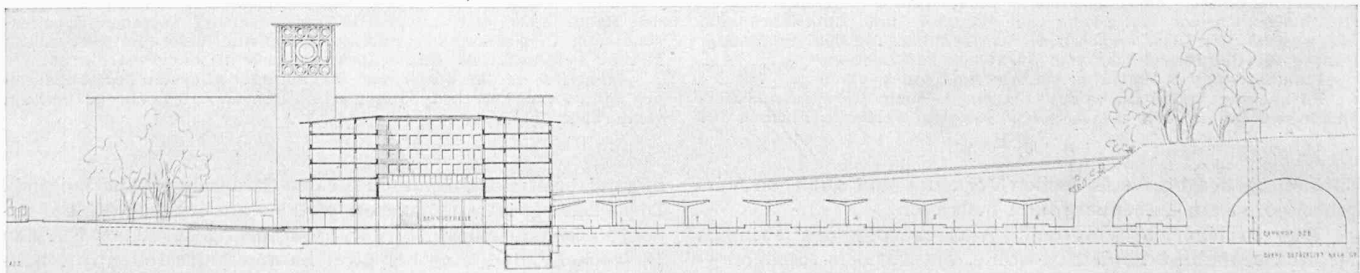
**Platzform:** Genügend grosser Bahnhofplatz am Kopf des Hirschengrabens. Gut proportionierter, in die Tiefe entwickelter Platz zwischen Burgerspital und Schweizerhof. Burgerspital und Heiliggeistkirche sind durch diesen Platz in schönster Weise in Beziehung gesetzt.

**Architektonische Gestaltung:** Sorgfältig abgewogene Baumassen mit guter Fassadengestaltung bei Aufnahmegebäude und Post. Annehmbarer Vorschlag für die Neubebauung auf dem heutigen Bahnhofareal.

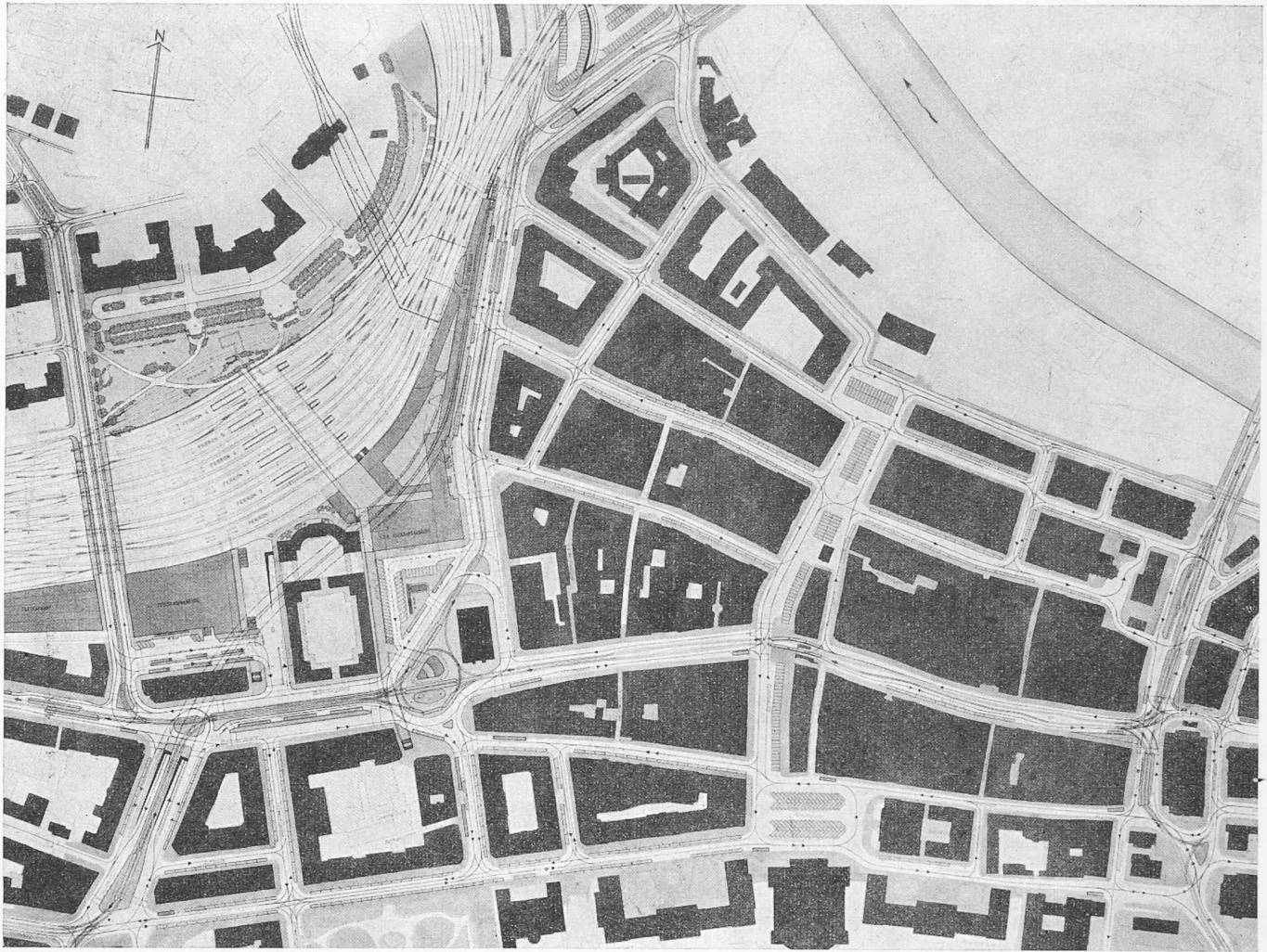
**Innere Durchbildung der Gebäude:** Klare und übersichtliche Bahnhofhalle mit schön eingefügten Treppenanlagen. Saubere Lösung der Verbindungen der Gepäckexpedition mit Schalterhalle und Gleisanlage. Die flüssige Führung des Reisendenstromes leidet unter der Abwinkelung der Haupttreppe zur Unterführung. Schlechter Zugang zu Perron I. Keine Buffeträume im Erdgeschoss. Billettdruckerei und Lagerräume an zu wertvoller Verkehrslage. Betriebsräume der Post in den Obergeschossen unzweckmässig.

**Eingriffe in die bestehende Bebauung:** Weitgehender Abbruch bestehender Bauten. Laubeneinbauten am Bubenbergplatz.

Bubenbergplatz, Käfigturm und Zeitglocken mittels netzmässiger Aenderungen im Strassensystem hinausgeschoben werden. Diese netzmässigen Auflockerungen können erfolgen durch Vervollkommnung des innern Rings der Altstadt, an der Nordseite durch eine neue Strassenverbindung Kornhausplatz-Schütte-Hodlerstrasse-Lorrainebrücke und an der Ostseite durch eine vom Kornhausplatz abgesetzte neue Strassenverbindung Hotelgasse - Zwiebelngässchen - Durchbruch Brunnengasse. Ferner würde der Bau einer neuen Aarebrücke zwischen Mattenhof- und Kirchenfeldquartier wesentlich zur



Schnitt durch das Bahnhofgebäude und die Gleisanlagen, Masstab 1:1500



Verkehrsgestaltung in der Innenstadt, Masstab 1 : 5000

6. Preis (6000 Fr.) Projekt Nr. 46. Verfasser: K. FIEDLER, Ing., Zürich, ED. ZÜBLIN & CO. A.-G., Zürich-Basel, P. & P. VISCHER, Architekten, Basel

Eine im Prinzip horizontale Verkehrslösung, die bereits im Entwurf den Ausbau einer spätern unterirdischen Nord-Süd-Verbindung des Strassenverkehrs enthält. Zentrale Verkehrsinsel unter Einbezug der Heiliggeistkirche. Der freie Fahrverkehr hat diese Insel zu umfahren. Alle Tramhaltestellen einschliesslich Gleisschleifen sind auf dieser Insel zusammengefasst. Den nördlichen Abschluss des Bahnhofplatzes bildet der nach rückwärts gestaffelte Baukörper der Bahnhofhalle und ein in Richtung der Heiliggeistkirche stehendes Büro-Hochhaus. Das Postgebäude ist parallel zum Franckeblock entwickelt.

#### Verkehrsanlagen

**Strassenbahnen:** Zweckmässige Zusammenführung der Strassenbahnlinien im Bereich des Bubenbergplatzes. Geeignete Unterbringung der Haltestellen auf der Verkehrsinsel am Bahnhofvorplatz. Zusammenfassung der Haltestellen und der Gleisschleifen auf der grossen Platzinsel. Behinderung des Fussgängerverkehrs durch den starken Rangierverkehr auf der Zentralinsel.

**Bushaltestellen:** Für die Busbenützer, die nach dem Stadtzentrum gelangen wollen, ist kein genügender Weg vorgesehen.

**Strassenverkehr:** Entlastung der innerstädtischen Strassen durch den Ausbau der Schütte-Hodlerstrasse zur Schaffung eines Strassenringes. Die Auflockerung des Verkehrsknotens am Westende des Bubenbergplatzes ergibt einen reinen Kreisverkehr. Klare Führung des Strassenverkehrs auf Bollwerk- und Bahnhofplatz. Ausreichende Fahrbahnbreite bei Loebecke und PKZ-Ecke. Unterirdische Führung der Fussgänger vom Aufnahmegebäude bis zur Juraecke und zur Strassenbahninsel. Gut geführter Strassentunnel Schützenmatte-Hirschengraben zur Entlastung von Bahnhof- und Bubenbergplatz. Der westlich der Insel vorgesehene Strassenübergang liegt ungünstig. Umweg für die Fussgänger vom Jurablock zur Loebecke.

**Bahnhofvorplatz:** Gut dimensioniert und gut gegliedert.

**Parkplätze:** Durch die vorgeschlagene Lösung der Strassenbahn-anlage werden in den umliegenden Strassen wertvolle Flächen für

Parkplätze frei. Vorschlag für die Anlage eines Parkplatzes über dem Postbahnhof. Ferner sind unterirdische Parkplätze an den Strassentunnel angeschlossen.

**Postanlagen:** Annehmbare Gliederung der Postanlagen und gute Orientierung zum Strassennetz.

**Vorortbahnen:** Die SZB ist unter den Gleisen des Hauptbahnhofes günstig eingeführt. Gute Lenkung der Reisenden zur Stadt. Die Endstation der Worblentalbahn ist am Kornhausplatz gut ausgebildet.

**Realisierbarkeit:** Der Aufwand für die oberirdischen Verkehrsanlagen ist in bescheidenen Grenzen gehalten. Die Ausführung des Projektes ist möglich ohne gleichzeitige Erstellung des Strassentunnels; dieser kann bei Bedarf später gebaut werden. Der Bau des Strassentunnels wird erhebliche Kosten mit sich bringen.

#### Städtebauliche Gesichtspunkte

**Plattform:** Gut proportionierter Bahnhofplatz.

**Architektonische Gestaltung:** Missglückte Akzentgebung in der Verteilung der Baumassen des Aufnahmegebäudes. Ausdruckslose Bebauung am Bollwerk.

**Beziehung zu den bestehenden Bauwerken:** Unangenehme Konkurrenzierung der Baumasse der Heiliggeistkirche durch das gleichgerichtete Hochhaus am Bahnhofplatz. Tramwarte Halle zu nahe der Heiliggeistkirche.

**Innere Durchbildung der Gebäude:** Aufnahmegebäude: Flüchtige Führung der ankommenden Reisenden. Im allgemeinen gute Anordnung der Betriebsräume. Zersplitterung der Verkehrsfläche der Halle in unübersichtliche Korridore. Wirtschaftlich schlechte Ausnutzung des Baugrundes. Der geforderte Zusammenhang zwischen Schalterraum und Gepäckannahme durch Zugang zum Veloraum gestört. Zu knappe Bemessung wichtiger Betriebsräume in der Post.

**Eingriffe in die bestehende Bebauung:** Abbruch der Anbauten des Franckeblockes. Unschöne Korrekturen an der Loebecke und am Genferhaus.

Entlastung des innerstädtischen Verkehrs und auch der Verkehrsknoten am Bubenbergplatz beitragen.

Das Preisgericht empfiehlt Auflockerung des Prinzips der Strassenbahn-Sammelhaltestelle, um auf dem Bubenbergplatz mit weniger Gleisanlagen auszukommen. Dadurch wird hier eine längsentwickelte Haltestellen-Anlage zwischen ge-

nügend breiten Fahrbahnen für den Strassenverkehr möglich. Diese Lösung ist anzustreben, weil sie am Ostende des Bubenbergplatzes die flüssigste Verkehrsführung gestattet. Für den Busverkehr sind eine bis zwei Sammelhaltestellen in Nachbarnlage zur Tramhaltestelle und zum Aufnahmegebäude im Bereich von Bubenberg- und Bahnhofplatz anzustreben. Die

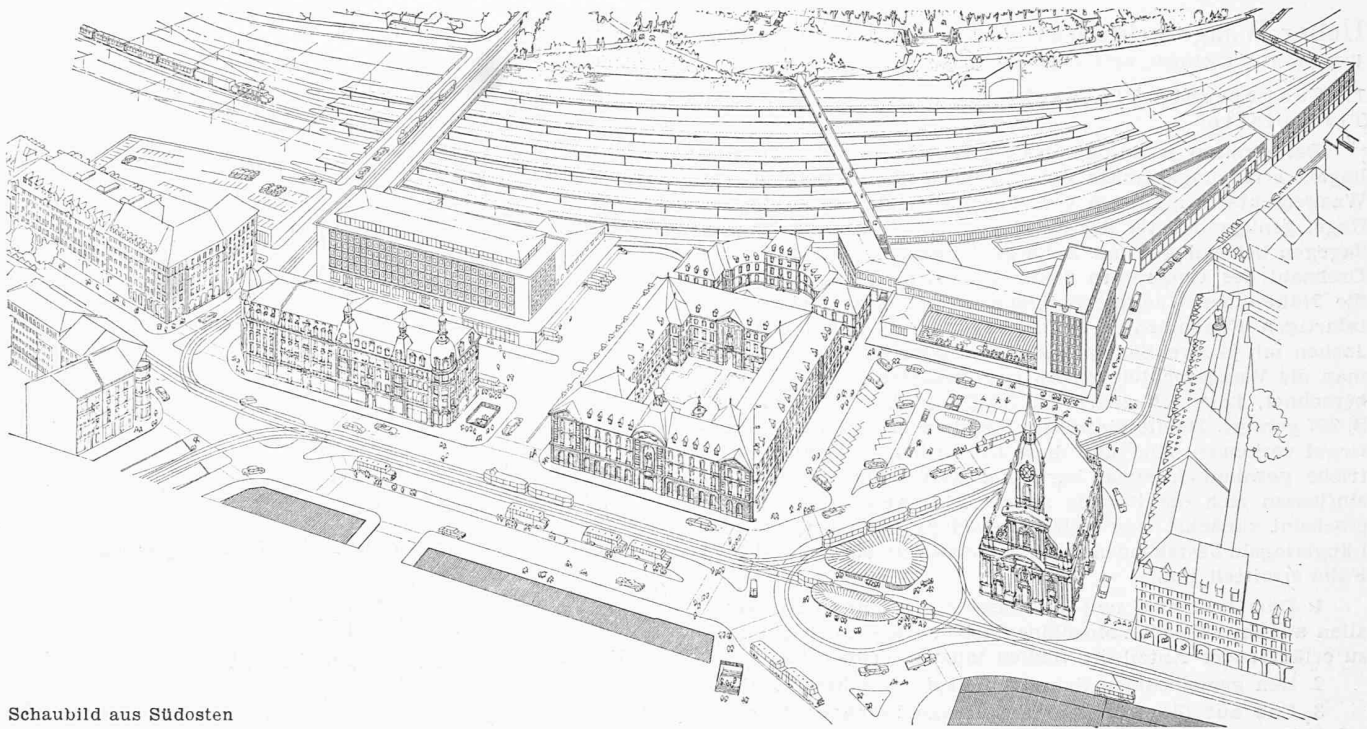


Schaubild aus Südosten

Erstellung grosser Parkplätze innerhalb oder in der Nähe der Altstadt, unterirdisch oder oberirdisch, event. über der Gleisanlage der SBB, würde die dringend nötige grössere Freiheit für den rollenden Verkehr in den Strassen der Innenstadt bringen.

Die Einführung der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn hat unter dem Ostteil der SBB-Anlagen zu erfolgen. Es sind vor allem direkte Beziehungen zur Stadt nötig. Die Endstation der Worblentalbahn sollte am Kornhausplatz beibehalten und durch Reduktion der Gleiszahl verbessert werden.

Es empfiehlt sich, den Vorschlag einer neuen Strasse als Galerieeinbau längs der Grosse Schanze, die als Ausweitung des innern Rings zur Entlastung des Bubenberglplatzes Vorteile hätte, auf ihre Realisierbarkeit hin zu prüfen.

Der Vorschlag einzelner Wettbewerbs Teilnehmer, das Aufnahmegebäude der SBB westlich des Burgerspitals vorzusehen, stellt eine bemerkenswerte Studie dar. Architektonisch bietet dieser Vorschlag zwar die Möglichkeit, Bahn- und Postgebäude auf der einen Seite des Burgerspitals zu einer Gruppe zusammenzufassen, doch ist die Verkehrslage zur Stadt grundsätzlich ungünstiger als die des heutigen Standortes, den zu verlassen keine zwingenden Gründe bestehen.

b) Hochbauten. Die Anlage eines einzigen geräumigen Bahnhofplatzes ist einer Aufteilung des Bahnhof-Vorgeländes in zwei kleinere Plätze vorzuziehen. Wenn sich auch die Anlage eines verhältnismässig niedrigen Aufnahmegebäudes architektonisch ansprechend durchbilden lässt und den Bahnhof nach aussen in vertrauter Weise charakterisiert, so empfiehlt es sich, im Interesse einer stärkern Ausnützung der besonders günstigen Verkehrslage, das Aufnahmegebäude mit einem Geschäftshochhaus zu einer einheitlichen Baugruppe zu vereinigen — eine für einen neuzeitlichen Bahnhof angemessene Bauform. Es kann so die architektonisch günstige nördliche Abschlusswand des Bahnhofplatzes geschaffen werden. Der Hochbau sollte mit seiner südlichen Front nicht erheblich vor die südliche Flucht des Kapellentraktes des Burgerspitals zu stehen kommen. Seine Höhe sollte mit Rücksicht auf die Beziehung zu den historischen Bauten und auf

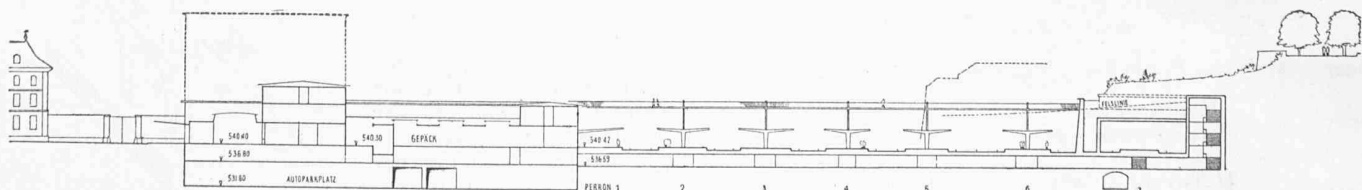
den Ausblick von der Grosse Schanze aus die Höhe des Giebelarchitraves der Heiliggeistkirche nicht überschreiten. Um für die Bedürfnisse des Aufnahmegebäudes genügend Grundfläche zu erhalten, kann dem Hochhaus mit Vorteil ein Erdgeschossbau in der Höhe des Sockelgeschosses des Burgerspitals vorgelagert werden, dessen südliche und östliche Begrenzung sich den Anforderungen der Verkehrsführung anpassen muss. Auch bei neuzeitlicher Gestaltung soll die architektonisch-masstäbliche Beziehung zu den Nachbarbauten gewahrt werden. Die Fassadenausbildung gegen die Gleisanlagen darf mit Rücksicht auf den starken Einblick von der Grosse Schanze aus nicht vernachlässigt werden. Auf eine klare bauliche Trennung des Aufnahmegebäudes vom Burgerspital ist Rücksicht zu nehmen. Dabei könnte ein allfälliger Anschluss eines Daches in Erdgeschosshöhe an den Kapellentrakt architektonisch verantwortet werden. Bei der Durchbildung des Grundrisses des Aufnahmegebäudes ist der Anordnung der dem Publikum dienenden Anlagen auf Erdgeschosshöhe der Vorzug zu geben. Am Bollwerk bietet eine Bebauung mit quer zur Strasse stehenden Blöcken mit niedrigeren Verbindungsbauten aus architektonischen Gründen wie auch in bezug auf die Belichtung Vorteile. Die Strassen- und Gehwegbreite soll hier 28 bis 30 m betragen.

Es ist zu prüfen, wie weit das Postgebäude und vermietbare Räume auch über die Gleisanlage der SBB gelegt werden können.

Bern, 12. Mai 1950.

Das Preisgericht:

Preisrichter: S. Brawand, Regierungsrat, O. Wichser, Oberingenieur, H. Hubacher, Gemeinderat, Dr. A. von Salis, Generalsekretär, A. Bodmer, Ing., H. Daxelhofer, Arch., H. Höchel, Arch., Dr. C. Pirath, Ing., R. Steiger, Arch., H. Steiner, Ing., Dr. M. Stettler, Arch. Ständige Experten u. Ersatzpreisrichter: A. Aegerter, Ing., A. Brenni, Arch., M. Egger, Arch., E. Kaech, Ing., E. Strasser, Arch. Ständige Experten: Dr. Bandi, W. Müller, M. von Tobel, Arch. (Schluss folgt)



Schnitt durch das Bahnhofgebäude und die Gleisanlagen, Masstab 1:1500