

Zeitschrift: Wohnen
Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger
Band: 26 (1951)
Heft: 8

Artikel: Notwendigkeiten oder Utopien?
Autor: Strasser, E.E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-102283>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

halt gab, dessen sie zu ihrer gesunden Entwicklung bedurften. Da die Gemeinwesen mit diesen zweit- und drittrangigen Hypotheken im allgemeinen nirgends zu nennenswerten Verlusten gekommen sind und bei richtiger Verwaltung und Ueberwachung der Genossenschaften auch in Zukunft nicht kommen werden, ist nicht einzusehen, warum an dem bisherigen bewährten Prozedere ohne Not etwas geändert werden soll. Für die Genossenschaften ist das jedenfalls kaum von Vorteil; denn die jetzige Finanzierungsmethode ist absolut zuverlässig, während bei der Garantierung durch eine Bürgschaftsgenossenschaft die Möglichkeit besteht, daß das Darlehen, da die Bürgschaft nicht als vollwertig gilt, gerade in kritischen Phasen gekündet wird. Dieser Gefahr sollten sich die Genossenschaften in ihrem eigenen Interesse nicht aussetzen und infolgedessen auch in Zukunft beharrlich am bisherigen Finanzierungssystem festhalten. Dies läßt sich übrigens unter wirtschafts- wie unter staatspolitischen Gesichtspunkten ohne weiteres rechtfertigen, da eine systematische Schuldentilgung den sukzessiven Abbau dieser Engagements gewährleistet und da viele echte Genossenschaften mit der Erstellung der erforderlichen billigen Wohnungen dem Staat eine soziale Aufgabe abnehmen, die er ohne ihre Leistung selber zu erfüllen hätte.

Ebenso wichtig wie die einwandfreie Finanzierung ist aber die solide Durchführung des Baus und die Sicherstellung einer ausreichenden Rendite, da auch die Wohngenossenschaften nicht mehr geben können, als sie besitzen, und da auch für sie gilt, daß ihre Einnahmen die feststehenden Ausgaben überdecken müssen. Hier komme ich – wiederum auf Grund eigener Beobachtungen – leider um die bedauerliche Feststellung nicht herum, daß in dieser Hinsicht, teils durch eigenen Unverstand, teils unter dem Druck einzelner Amtstellen, man dem möglichst billigen Mietzins zuliebe heute auf dem besten Weg ist, den früher wegleitenden Grundsatz zu verwässern. Grundsatz war und Grundsatz müßte bleiben: solides Bauen zu Mietzinsen, die einen normalen Unterhalt und eine systematische Tilgung gestatten. Es macht aber manchmal den Anschein, daß, je mehr behördliche Instanzen sich damit befassen und Richtlinien aufstellen, desto mehr die eigentlichen Kenner und wirklichen Betreuer des genossenschaftlichen Bauens und seiner Eigenarten in ihren Dispositionen gehemmt und bisweilen sich – wider ihre bessere Einsicht – zu Maßnahmen bereit finden, welche die Zusammenhänge nicht genügend berücksichtigen und sich auf lange Sicht schädlich auswirken werden.

(Schluß folgt)

STADTPLANUNG

Notwendigkeiten oder Utopien ?

In den vielfach geführten Diskussionen über den Straßenverkehr in und um Bern taucht immer wieder die Frage auf, ob in einer kleineren Stadt, wie es die unsrige ist, Verkehrsregelungen angestrebt werden müssen, wie sie in Großstädten üblich sind.

Im Grunde genommen hängt eine Großstadtsituation nicht von der Größe der Stadt ab, sondern vom häufigen Vorkommen lokaler Verkehrsempässe und Konzentrierungen, sei es nun während des ganzen Tages oder an wiederkehrenden Spitzenzeiten.

Wir dürfen uns der Einsicht nicht widersetzen, daß gerade die Stadt Bern sowohl in ihrer Altstadt und City und zum Teil auch in ihren Außenquartieren Verkehrsverhältnisse aufweist, die sowohl bezüglich der Verkehrsenge wie zeitlichen Zusammenballungen unsere größte Aufmerksamkeit verlangen. Nicht nur wächst die Bewohnerzahl der Stadt beständig (1800 = 18 000 Einwohner, 1850 = 30 000, 1900 = 67 500, 1950 = 146 500), auch die im Weichbild der Stadt kaum erweiterte Verkehrsfläche wird heute von einer *stets wachsenden* Zahl von Benützern, das sind Fußgänger, Radfahrer, Straßenbahnen, Omnibusse und Autos, belegt. Die Planung hat also in ihren Maßnahmen nicht nur den heutigen, sondern auch den zu erwartenden Verkehr von mindestens den nächsten 50 Jahren zu berücksichtigen. Der heutige *Bevölkerungsschwerpunkt* liegt ziemlich genau an der Stelle, wo sich der «Holländerturm» am Walchehausplatz befindet.

Es steht zu erwarten, daß sich die Stadt ziemlich gleichwertig nach Westen, Süden und Nordosten ausdehnt, während nach Norden der Bremgartenwald ihre Ausdehnung zurückhält; damit wird auch der *Verkehrsschwerpunkt* kaum oder höchstens um ein geringes nach Osten verschoben.

Es muß deshalb auch der zukünftige Verkehr durch die uns bekannten *Verkehrsenge* der Innenstadt hindurch ge-

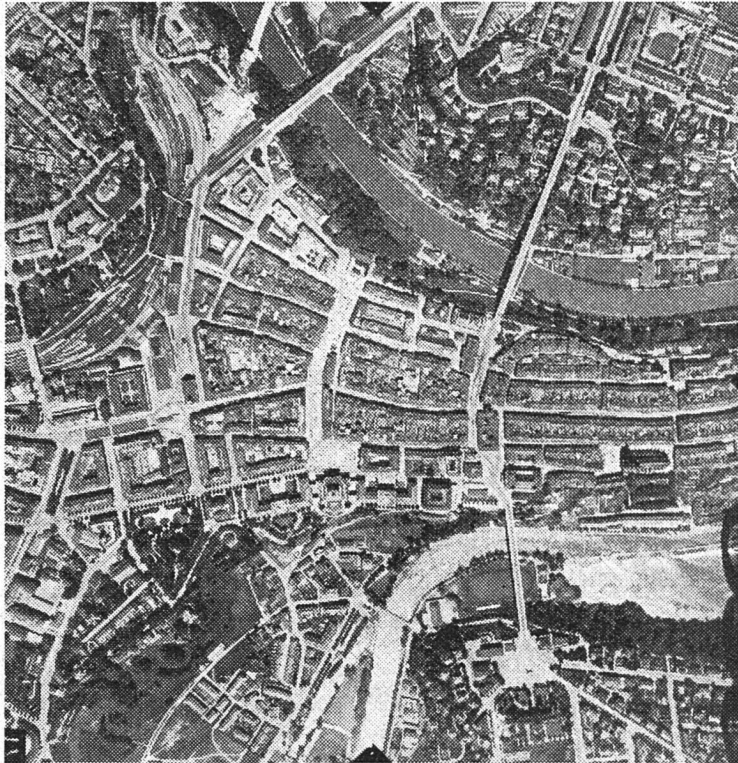
schleust werden, wenn wir nicht Mittel und Wege finden, diese zu erweitern, sei es durch Abbruch behinderender Häuser oder Häuserzeilen, Verlegung des Verkehrs oder einzelner Teile desselben auf neue Verbindungsstraßen oder in neue Verkehrsebenen, die über oder unter den heutigen angeordnet sind.

Die Erweiterung der Verkehrsenge stößt zum mindesten im Gebiete der Altstadt (Heiligegeistkirche — Nydegg) auf unüberwindbare Schwierigkeiten. Jeder wesentliche Eingriff in das Altstadtbild beraubt unsere Stadt einer Berühmtheit, auf die wir stolz sein dürfen, die zu erhalten wir uns verpflichtet fühlen. Es gibt weit über die Grenzen unseres Landes hinaus kaum eine Stadt, die wegen ihrer bis in die neuere Zeit erhaltenen mittelalterlichen Einheitlichkeit so beachtenswert ist wie Bern. Diese Eigenschaft verschafft uns den Besuch ungezählter in- und ausländischer Gäste und Bewunderer und damit auch den hier angesiedelten Gewerbetreibenden ausgiebige Arbeit und guten Verdienst. Solange also die Möglichkeit noch besteht, müssen wir dieses Kleinod unangetastet beschützen. Im Gebiete der Vorstadt (Bubenbergplatz, Bahnhofplatz, Bollwerk und Christoffelgasse) lassen sich größere Verkehrsflächenerweiterungen (bei Erhaltung der Heiligegeistkirche und des Burgerspitals) durchführen, ohne daß das Altstadtbild beeinträchtigt wird. Auch in der nördlichen Parallelverbindung von Kornhausbrücke bis Schützenmatte sind große Korrekturen möglich. Die südliche Parallelverbindung Bundesgasse — Kochergasse ist bereits erweitert vorhanden. Für die übrigen Teile der Altstadt aber heißt es unerbittlich «Hände weg!». Wenn wir auch erkennen, daß am T-Stück Bubenbergplatz — Christoffelgasse — Bollwerk und an der Nordparallele Theater — Schützenmatte Erweiterungsmöglichkeiten bestehen, ohne daß damit historisch wertvolle Stadtteile und Gebäude abgerissen zu werden brauchen, so ist uns doch voll bewußt, welch bedeutende materielle Opfer

durch diese Eingriffe unsern Stadtbürgern zugemutet werden müssen. Die Schaffung dieses «Innern Ringes» Bollwerk — Hodlerstraße — Nägeligasse oder Schütte — Theater — Kornhausplatz — Theaterplatz (mit Parallele Zwiebelngäß-

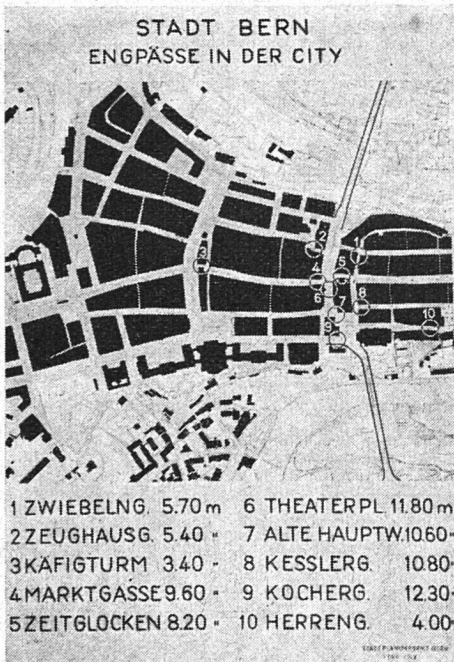
Sowohl dem Nichteinheimischen wie dem Einheimischen fällt auf, daß die Wege von der Länggasse ins Kirchenfeld, vom Mattenhof ins Kirchenfeld und in den Breitenrain und umgekehrt nur über die Engen der City führen. Da auf die-

Fliegeraufnahme der City



chen — Hotelgasse) — Kasinoplatz — Kochergasse — Bundesgasse — Christoffelgasse — Bahnhofplatz entlastet nur die

sen sich wiederholenden Engen nur immer soviel Verkehrsmassen hindurchgehen, wie die engste Stelle zuläßt, erhält die vollparkierte Innenstadt einen Verkehr mit wirklich großstädtischem Charakter.



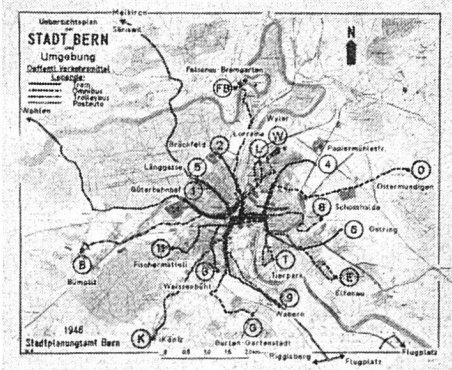
Spitalgasse und die Marktasse. Es muß deshalb namentlich nach weiteren Entlastungsmöglichkeiten Ausschau gehalten werden.

Was liegt also näher, als wenigstens diejenigen Verkehrsflächegebraucher, die sich in der City nicht aufzuhalten wünschen, auf *direktem* Weg in das gewünschte Quartier zu leiten? Dies wird erreicht durch Schaffung eines zweiten weiter gezogenen Ringes mit nachumschriebenem Verlauf: Linde — Bühelstraße — Mittelstraße — Bierhübeli — neue Brücke vom Bierhübeli zum Nordring — Standstraße — Winkelriedstraße — Tellstraße — Rodtmattstraße — Pulverweg — Ost-ring — Thunstraße — Kirchenfeldstraße — neue Kirchenfeldbrücke — Wabernstraße — Eigerplatz — Zieglerstraße. Soll diese Ringstraße wirklich zur Benützung einladen oder verlocken, so muß sie großzügig (12,0 m Fahrbahnbreite mit Radstreifen) angelegt und möglichst verkehrssicher sein. Von den zwei Brücken ist die neue Kirchenfeldbrücke zwischen Eigerplatz und Thunplatz sofort, die Bierhübelibrücke später nötig. Vom Bierhübeli aus kann der Ring vorerst den Bierhübelistutz hinunter (Neubrückstraße) zum Henkerbrännli und von dort zum Brückenkopf Süd der Lorrainebrücke geführt werden. Am Henkerbrännli ist ein kreuzungsfreier Platz anzuordnen.

Eine weitere Entlastung kann der Innenstadt gebracht werden durch Fernumleitungsstraßen, so im Norden von Zollikofen zum Kappelisacker, und von da über Ostermundigen nach Luzern und in die Straße nach Thun (Berner Oberland) oder zur Tiefenaubrücke — Kastellweg — Reichenbachstraße — Viererfeld — Bremgartenwald — zur Tribüne des Grand-Prix — und von da Richtung Murten oder durch

das Ladenwandgut, in die Freiburgstraße und umgekehrt; von Westen (Murten oder Freiburg) über die Weißensteinstraße in die Seftigenstraße nach Kehrsatz und Belp, von da über Münsingen ebenfalls nach Luzern oder dem Berner Ober-

siert ist wie in Bern. Aus allen Quartierrichtungen ist es möglich, in direkter Fahrt ins Verkehrs- und Geschäftszentrum (die in Bern zusammenfallen) zu gelangen. Am Zentrum sind zum Umsteigen nur ein Paar Schritte nötig. Aber

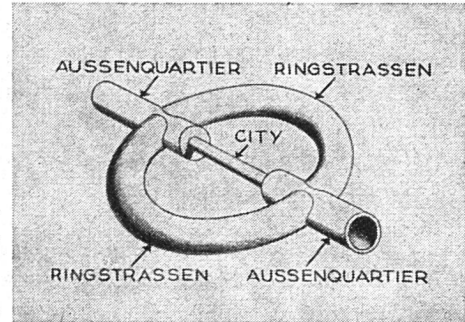


Öffentliche Verkehrsmittel

land, oder aber von Kehrsatz durch das Gürbetal nach Thun, Spiez und Simmental.

Diese Fernentlastungsstraßen dienen hauptsächlich dem Schwerlastwagenverkehr (nachts) und solchen Fahrern, die auf einer Fernfahrt begriffen sind und die Stadt nicht durchfahren wollen oder müssen. Aber auch die Schaffung von neuen Ausfallstraßen (Grauholzstraße; Freudenbergerplatz — oberes Murifeld — Thun; Verkehrsmaschine Ladenwandgut) können dazu beitragen, den Verkehr im Verkehrszentrum zu entwirren.

Mit dem Anwachsen der Stadt müssen auch die öffentlichen Verkehrsbetriebe Schritt halten. Es gibt wenig Städte, wo das Straßennetz so vorzüglich geplant und organi-

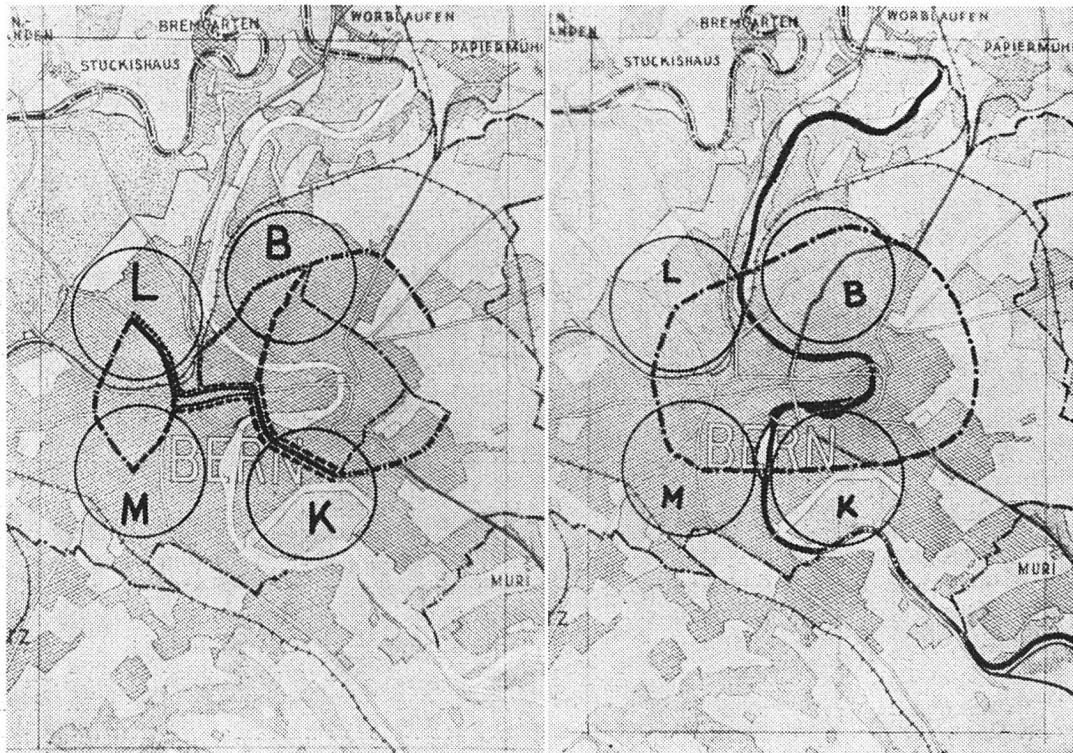


Auf Umwegen zum Ziel

dieser, man möchte fast sagen «Idealzustand» bringt es mit sich, daß diese Tramlinien einen beachtlichen Teil der im Zentrum so wichtigen Verkehrsfläche in Anspruch nehmen. Es stellt sich die berechtigte Frage, ob in Zukunft eine Veränderung der Straßenbahnlinien nicht möglich, ob eine Auseinanderziehung der Tramhaltestellen im Zentrum (Trambahnhofinsel) nicht notwendig, ob die Trams ganz oder teilweise durch Buslinien ersetzt, ob der Trambahnhof nicht besser unterirdisch angeordnet werden sollte.

Auch Änderungen am Wagenmaterial und Neuorganisation des Fahrbetriebes (Fahrplan) und der Linienkombination können allenfalls dazu dienen, vermehrte Leistungen auf den bestehenden Geleisen zu erzielen.

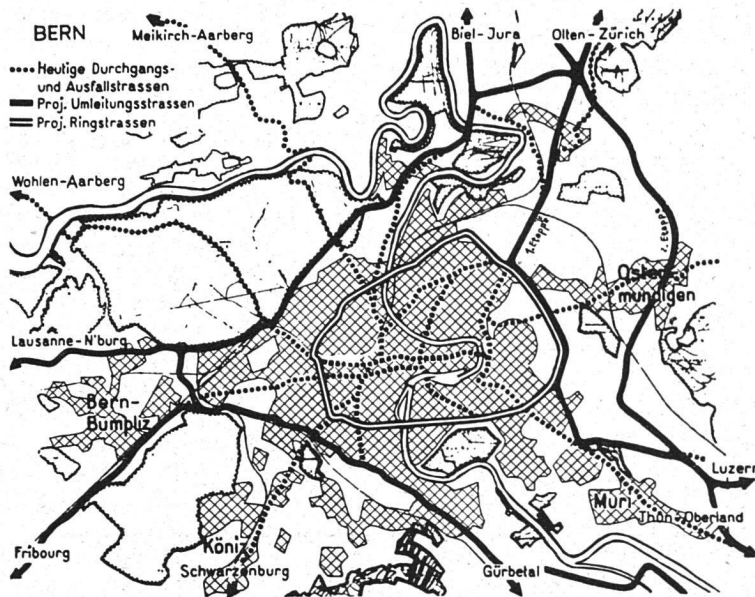
An der Platznot im Innern der City sind auch die Bedürfnisse für die Aufstellung von Fahrzeugen (Parkierbedürf-



Direkte Quartierverbindungen

nisse) maßgebend beteiligt. Der Wunsch, an der Haustüre vorfahren zu können (Zubringerdienst), ist verständlich. Weniger verständlich ist es, daß auswärts wohnende Geschäftsinhaber und Reisende (Commis voyageurs) ihre Wagen stundenlang in den belebtesten Verkehrsstraßen stehen lassen. Es müssen also einerseits zeitlich begrenzte Aufenthalte vorgeschrieben, andererseits vom Verkehr abseits gelegene Parkierflächen geschaffen werden. Unterirdische Einstellmöglich-

sich (paradox gesagt) durch seine Verkehrsünden. Es ist die vornehmste Aufgabe der Planung, die Verkehrsflächen gerecht zu verteilen, sie so einzuteilen, daß sie zugleich die meiste Verkehrssicherheit und Verkehrszweckmäßigkeit darstellen. Alle voraus erwähnten Möglichkeiten zur Unterstützung und Lösung dieser Aufgaben sind von ihr offenzuhalten. Natürlich können nicht alle Maßnahmen gleichzeitig ergriffen werden, schon deshalb nicht, weil die zu deren Verwirk-



Anzustrebende Entlastung des Stadtzentrums durch Umleitungen

keiten unter freien Plätzen, mehretagige Parkiertürme, Mitbenützung der Perrondächer der SBB, große Parkierflächen an den Endhaltestellen der Straßenbahnen und Buslinien usw. verdienen gründlich studiert und angeordnet zu werden.

Schließlich und nicht zu allerletzt müssen Maßnahmen ergriffen werden, dem Fußgänger den ihm gebührenden sicheren Verkehrsraum zu verschaffen durch Erweiterung der Trottoirs und Lauben. Fußgängerstreifen über die Fahrbahn sind deutlich zu markieren, in Spitzenzeiten ist dem Fußgänger durch menschliche oder optische Signale der Übergang zu sichern. Auf die Dauer wird es unvermeidlich sein, ihnen Unterführungen zu bauen; sie müssen sich damit abfinden, zu ihrer eigenen Sicherheit ein eventuelles «Untertauchen» in Kauf zu nehmen. Diese, ähnliche und weitere Anpassungen haben alle Verkehrsflächenbenützer auf sich zu nehmen, die Erziehung zur Rücksichtnahme dehnt sich eben auch auf unser «Verhalten auf der Straße» aus; der Mensch verrät

lich nötigen Mittel einfach nicht zur Verfügung stehen oder dem Bürger auf einmal zugemutet werden können. Ein wohlwollendes Zuschauen aber mit der Selbsttäuschung, «es ist alles nicht so schlimm», ist leichtsinnig und darum außerordentlich verwerflich. Die Reihenfolge der Maßnahmen zwingt sich unerbittlich auf, neben lokalen Korrekturen die Verwirklichung der Ringe, mit dem neuen Bahnhofbau die Neugestaltung des Bubenberg- und Bahnhofplatzes. Die beteiligten Instanzen und Planungsbüros beschäftigen sich unablässig mit diesen Aufgaben; die neuen Vorschläge werden binnen kürzester Frist bekannt gegeben, doch muß immer wieder betont werden, daß auch die beste Verkehrsanlage und Verkehrsverteilung ihren Zweck nicht erfüllt, wenn der unzuverlässigste Benützer dieser Anlagen, der Mensch, sich unzuweckmäßig und rücksichtslos verhält. Dies recht eindrücklich unserem Verständnis nahezubringen, dient eben diese Verkehrsaufklärung.

E. E. Straßer, Stadtplaner

Die Planung wirkt sich aus

Am 9. und 10. Juni hielt die Schweizerische Vereinigung für Landesplanung ihre 7. Mitgliederversammlung in Weggis am Vierwaldstättersee ab. Obgleich ein ausgiebiger Landregen fiel, der vom Wetterdienst beschwichtigend als «Schauer» angekündigt war, fanden sich doch an die 150 Teilnehmer ein, darunter Vertreter des Bundes, der Kantone, von Gemeinden, Verbänden und der Presse. Die Versammlung tagte unter dem Motto «Die Planung wirkt sich aus». Damit war nicht etwa eine selbstzufriedene Bespiegelung bisheriger

Erfolge gemeint, hierzu wäre kein Anlaß gewesen, sondern vielmehr ein Hinweis auf die zahlreichen Ansätze, wo sich die Gesinnung der Landesplanung praktisch auszuwirken beginnt. Gerade unter den Fachleuten besteht oft die Gefahr, zwar alles das eindrücklich zu registrieren, was planlos entsteht und die Landschaft verunziert, dagegen zu übersehen, was, getragen von einem guten Willen, den Kern zu einer gesunden Entwicklung in sich trägt, auch wenn es nicht in allen Teilen den Forderungen einer modernen Ortsgestaltung entspricht.