

# Wo wurden Bahnen stillgelegt?

Autor(en): **Neuhaus, Werner**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungsblatt / Berner Heimatschutz**

Band (Jahr): - **(2004)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-836201>

## **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.

# Wo wurden Bahnen stillgelegt?

Streckenstilllegungen bei den Bahnen sind nicht eine Erfindung der heutigen Zeit – bereits im Dezember 1860 wurde die erste, lediglich zwei Jahre alte und 840 Meter lange Bahnstrecke von Biel nach Nidau eingestellt. Der Grund? Die Bahnpassagiere mussten in Nidau auf die Schiffe umsteigen, weil damals das Eisenbahnnetz von der Westschweiz her in Yverdon endete. 1860 war jedoch auch die letzte Bahnücke zwischen Biel und Le Landeron geschlossen, womit das mühsame Umsteigen auf das Schiff der Vergangenheit angehörte.

In den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts herrschte «Hochbetrieb» bei den Bahneinstellungen, damals aus technischen Gründen. Heute führen vor allem finanzielle Gründe zu Umstellungsuntersuchungen.

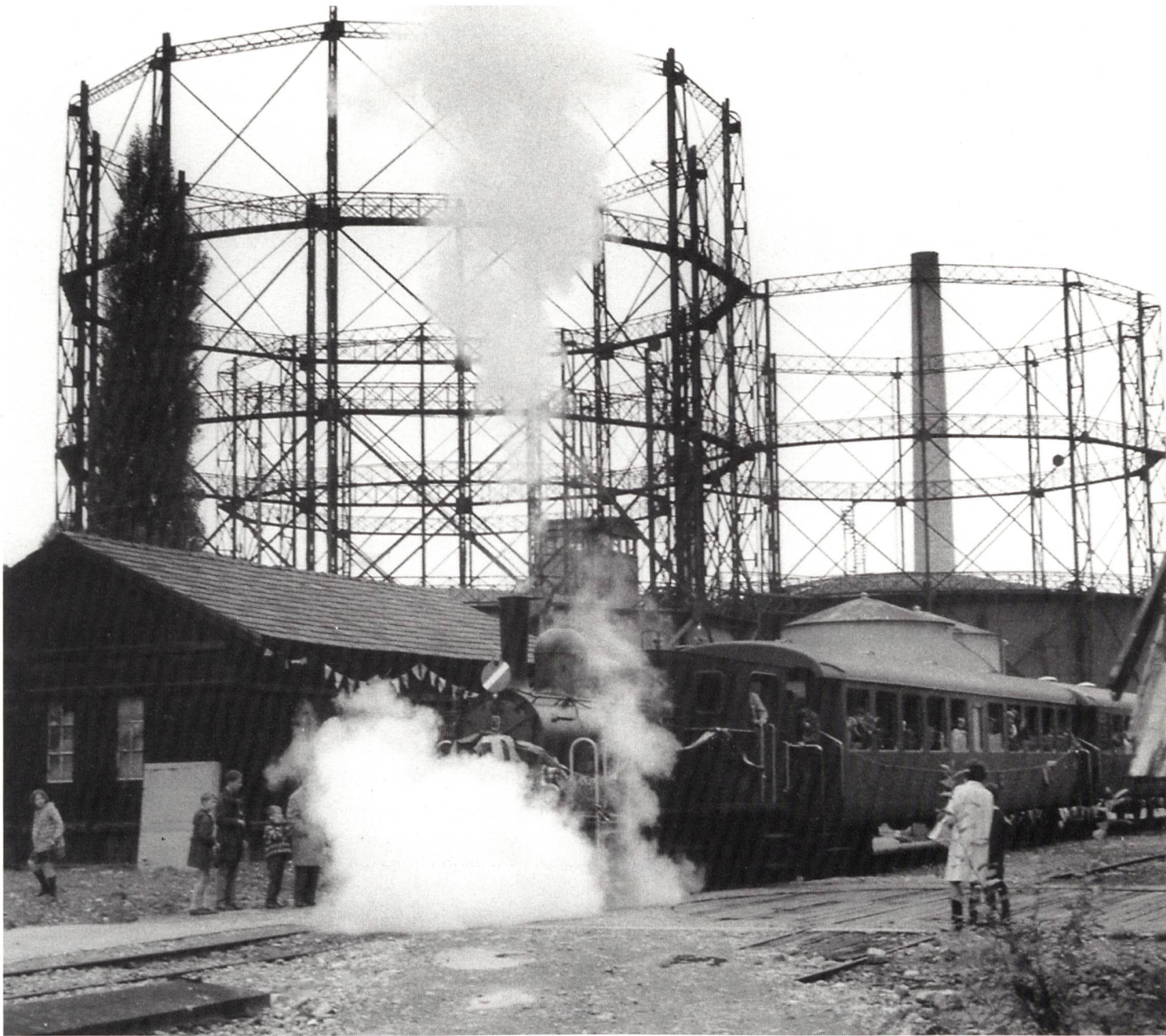
Während sich die Forschung eingehend den Strassen als historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung widmet (das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS im Umfang von 55 Bundesordnern wurde nach 20 Jahren Arbeit Ende 2003 abgeschlossen), steckt die wissenschaftliche Untersuchung stillgelegter Bahnstrecken zu Unrecht noch weitgehend in den Kinderschuhen.

## **Bisher 733 Kilometer stillgelegt**

Die Streckenstilllegungen in der Schweiz sind beträchtlicher und wichtiger, als gemeinhin angenommen worden ist: Bis 1995 wurden 733 Schienen-Kilometer aufgehoben. Die meisten davon betreffen Schmalspur- und Strassenbahnen. Dies entspricht einem Viertel der Länge des heutigen SBB-Netzes. Grund für die Aufhebungen ist das veränderte Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Die einstige Monopolstellung der Eisenbahnen ist längst verschwunden. Insbesondere ländliche und schwach besiedelte Gebiete können mit dem öffentlichen Verkehr, speziell aber mit der Eisenbahn, nicht immer optimal erschlossen werden.

## **Mögliche touristische Nutzungsarten stillgelegter Eisenbahnlinien**

Wie der Bau einer Eisenbahnlinie ist auch deren Stilllegung unmittelbar raumwirksam und rechtfertigt eine genaue Untersuchung der damit einhergehenden Nutzungsänderungen. Nicht nur die stillgelegten Bahnlinien, sondern auch die damit ihrer Funktion beraubten Bahnhofgebäude (manchmal auch Barrierenhäuschen) harren oft einer neuen Nutzung.



**Anlässlich eines Dorffestes in Wabern  
verkehrten am 31. August 1968  
Extrazüge von Wabern zur ehemaligen  
Berner Gasfabrik im Marzili.**



**Von 1909 bis 1967 sorgte eine  
Dampflokomotive für die Zufuhr von  
Kohlen vom Bahnhof Wabern zum  
damaligen Gaswerk Bern.**



**An der Endstation der ehemaligen Biel–Meinisberg-Bahn erinnert die heute noch vorhandene Anschrift an die anno 1940 eingestellte Bahn.**

Es stellt sich bei den aufgehobenen Bahnlinien die Frage, ob es sich unsere Gesellschaft leisten kann, diese Verkehrswege, die dank enormen Investitionen zustande gekommen sind, ungenutzt zu lassen. Im Normalfall handelt es sich um ein Areal von einigen wenigen Metern Breite, jedoch von mehreren Kilometern Länge, ein langes Band, das sich im Besitz eines einzigen Eigentümers befindet.

Für eingestellte Bahnstrecken sind folgende Nutzungen denkbar:

- **Aufrechterhaltung der Schieneninfrastruktur:** Die Nutzung als Museumsbahn, besonders mit Dampfbetrieb, vermag ein Publikum anzuziehen, das den Genuss in der Beförderung selbst sucht. Eine besonders in Skandinavien realisierte Nutzung besteht im Angebot von Schienenvelo-Fahrten.

- **Verkehrsverbindung:** Eine Umnutzung als Veloweg, eventuell in Kombination mit einem Wanderweg, ist wegen den Steigungsverhältnissen oft sehr ideal. Mit einer Strasse für den Autoverkehr ergeben sich vielfach gewisse Probleme, da das Planum der Eisenbahn nur in den seltensten Fällen für eine Strasse ausreicht. Eine Nutzung ist auch für Rohrleitungen oder für Energie- und Informationsübertragungen denkbar, da keine Durchleitungsrechte erforderlich sind.

- **Rekultivierung:** Eine Umnutzung als Hecke oder Grünstreifen ist besonders sinnvoll, da Eisenbahnareale oft als Standort für viele zum Teil seltene Pionierpflanzen gelten. Eine landwirtschaftliche Nutzung bedingt eine vollständige Entfernung der Eisenbahnanlagen.

Bei der heutigen Nutzung der eingestellten Linien schwingt der Wanderweg/Fussweg oben auf, doch kommt die «Nichtnutzung» (als Brache) ebenfalls sehr häufig vor. Kurioserweise werden aufgelassene Tunnel auch zur Champignonzucht oder als Weinkeller genutzt – sicherlich nicht die schlechteste Möglichkeit!

### **Chronologie der Stilllegungen in der Schweiz**

Die Bautätigkeit der Eisenbahnen in der Schweiz fand nach dem Ende des Ersten Weltkriegs ein vorläufiges Ende. Aufgrund des faktischen Verkehrsmonopols, das die Eisenbahnen damals noch besaßen, fand das gesamte Verkehrswachstum auf der Schiene statt. Nach dem Ersten Weltkrieg gewann das Automobil an Bedeutung. Zwar galt es lange Zeit nicht als Transportmittel der grossen Masse, dennoch wurde es zu einem ernsthaften Konkurrenten für die Bahn. Die letzten grossen Baustellen der Bahn (beide in den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts) waren diejenigen der Cento-



**Das ehemalige Stationsgebäude in Orpund dient seit 60 Jahren als Wohnhaus.**



**Nur noch Extrazüge gelangen seit 1994 bis nach Wasen, da der Personenverkehr von Sumiswald-Grünen her auf Autobusbetrieb umgestellt worden ist.**



**Das anno 1925 von Thun Scherzigen nach Bern Fischermätteli gezügelte Bahnhofgebäude ist seit dem 1. Juni 1986 seiner Funktion beraubt, da seither die Züge die neu erstellte Haltestelle Bern Ausserholligen GBS bedienen.**



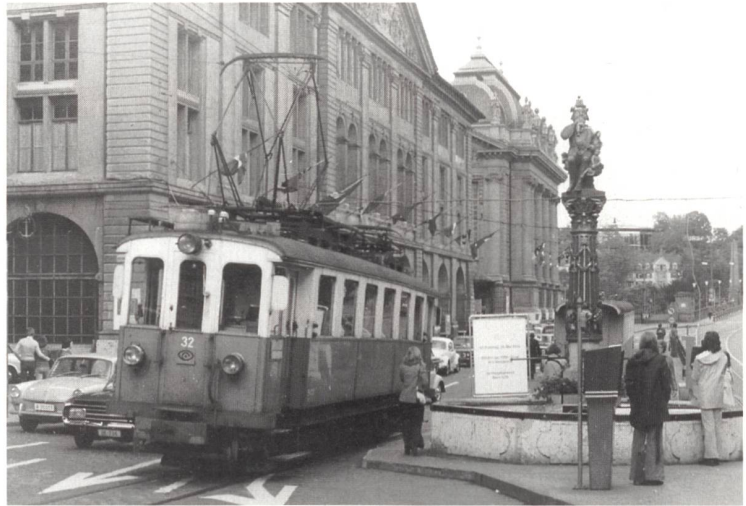
**Kurz und bündig: Seit 1994 halten keine Züge mehr an der Haltestelle Ei zwischen Sumiswald und Wasen.**

## **Bis 1995 rund um Bern eingestellte Strecken**

- 1860 Biel–Nidau aufgehoben
- 1912 Linienerlegung Wylerfeld–Gümligen mit neuem Bahnhof Ostermundigen
- 1914 Wetterhornaufzug (Grindelwald) eingestellt, Anlagen 1934 abgebrochen
- 1920 Tramstrecke Bern Weissenbühl–Morillon eingestellt, als Dienstgleis noch in Betrieb
- 1923 Linienerlegung Biel Mett–Biel mit neuem Bahnhof Biel
- 1931 Mürren Bahnhof–Kurhaus: Hoteltramway mit Pferdebetrieb eingestellt
- 1939 Beatenbucht–Interlaken eingestellt und durch Autobus ersetzt
- 1940 Biel Mett–Meinisberg eingestellt und durch Autobus ersetzt
- 1940 Tramstrecke Biel Zentralplatz–Mett eingestellt und durch Autobus ersetzt
- 1941 Tramstrecke Bern Zytglogge–Bärengraben eingestellt und durch Trolleybus ersetzt
- 1941 Linienerlegung Wylerfeld–Bern mit neuem Lorraine-Viadukt
- 1948 Tramstrecke Biel Bahnhofplatz–Nidau und Bahnhofplatz–Bözingen eingestellt und durch Autobus ersetzt
- 1952 Thun–Beatenbucht eingestellt und durch Trolleybus (später Autobus) ersetzt
- 1956 Meiringen–Aareschlucht eingestellt und durch Autobus ersetzt
- 1958 Thun–Steffisburg eingestellt und durch Autobus ersetzt
- 1959 Tramstrecke Bern Hauptbahnhof–Länggasse eingestellt und durch Trolleybus ersetzt
- 1960 Spiez Bahnhof–Hafen provisorisch und 1964 definitiv eingestellt und durch Autobus ersetzt
- 1961 Linienerlegung Bern Hauptbahnhof–Holligen mit neuem Donnerbühl-Tunnel
- 1965 Tramstrecken Bern Hauptbahnhof–Güterbahnhof und Hauptbahnhof–Brückfeld eingestellt und durch Trolleybus ersetzt
- 1965 Linienerlegung Bern Felsenau–Bern SZB mit neuem unterirdischem Bahnhof Bern SZB und neuem Schanzen-Tunnel
- 1968 Linienerlegung Worblaufen–Ittigen mit neuem Altikofen-Tunnel
- 1969 Linienerlegung Biel–Tüscherz mit neuem Vingelz-Tunnel
- 1969 Interlaken Ost–Bönigen eingestellt und durch Autobus ersetzt; als Dienstgleis für die Zufahrt zur Werkstätte Bönigen noch vorhanden
- 1973 Linienerlegung Worblaufen–Bern Wildpark mit neuen Stationen Bern Tiefenau und Bern Felsenau und neuem Tiefenau-Tunnel
- 1974 Zollikofen–Unterzollikofen eingestellt, neue Haltestelle Oberzollikofen an der Rüttilinie
- 1974 Bern Guisanplatz–Ittigen eingestellt; die Züge fahren neu ab Bern SZB via Worblaufen ins Worblental
- 1975 Linienerlegung Biel–Nidau mit unterirdischer Einführung der Biel–Täuffelen–Ins-Bahn
- 1975 Huttwil–Eriswil auf Autobus umgestellt, 1978 abgebrochen
- 1982 St. Urban Ziegelei–Melchnau: Personenverkehr eingestellt und durch Autobus ab Langenthal ersetzt
- 1987 Frutigen–Kandersteg: Regionalverkehr auf Autobus umgestellt
- 1991 Umfahrung Moosseedorf mit neuem Moosseedorf-Tunnel
- 1992 Reichenbach im Kandertal–Frutigen: Regionalverkehr auf Autobus umgestellt
- 1992 Solothurn–Herzogenbuchsee: Personenverkehr auf Autobus umgestellt; Strecke teilweise für Bahn 2000-«Süd-plus»-Ast weiterverwendet
- 1993 Linienerlegung Wylerfeld–Zollikofen mit neuem Worblental-Viadukt
- 1993 Laupen–Gümmenen: Personenverkehr auf Autobus umgestellt, 1995 Fahrleitung abgebrochen
- 1994 Sumiswald–Grünen–Wasen im Emmental: Personenverkehr auf Autobus umgestellt
- 1994 Solothurn–Büren an der Aare: Personenverkehr auf Autobus umgestellt



**1974 endete die Abfahrt der Worblental-Züge auf dem Berner Kornhausplatz; seither fahren sie vom unterirdischen Bahnhof Bern via Worblaufen nach Worb Dorf.**



valli-Bahn und der Furka–Oberalp-Bahn. Schon bald folgten die ersten eigentlichen Stilllegungen. Allerdings waren sie im 19. Jahrhundert meist die Konsequenz eines Ausbaus: die Aufgabe einer provisorischen Verbindung (Biel–Nidau, Le Creux–Convers, Biberist–Derendingen) oder die Konkurrenz durch eine neue Eisenbahnlinie (Stansstad–Stans, Sissach–Gelterkinden, Herisau–St. Gallen Winkeln) – von einem Rückzug der Bahn konnte damals also nicht gesprochen werden.

Der eigentliche Stilllegungsprozess setzte um 1928 ein. Während des Zweiten Weltkriegs wurde dieser vorübergehend unterbrochen, setzte dann aber nach 1950 mit voller Wucht wieder ein. Besonders gefährdet waren Schmalspurbahnen, vor allem solche, deren

Geleise in der Strasse verliefen. Auf Bundesebene wurde 1966 das damalige Eidgenössische Amt für Verkehr aktiv, indem es eine ständige Kommission zur Prüfung der Umstellung von Eisenbahnen bestimmte. Die Stilllegungswelle erreichte um 1970 einen Höhepunkt, als der Schienenverkehr von weiten Kreisen als veraltet betrachtet wurde. Erst die kurze Zeit später einsetzende Energiekrise brachte einen Gesinnungswandel. Ab 1980 kamen die Betriebseinstellungen fast vollständig zum Erliegen. Zu Beginn der Neunzigerjahre erfasste eine neue Einstellungswelle das Land, wobei aus finanziellen Gründen vermehrt auch moderne Normalspurbahnen geopfert wurden.

Werner Neuhaus  
Eisenbahnhistoriker, Belp

## **Eingestellte Bahnen der Schweiz, Stand 1995**

| Charakteristik                          | Länge in Metern |
|---|-----------------|
| Normalspurbahnen                        | 71 388          |
| Schmalspurbahnen inkl. Zahnradbahnen    | 277 094         |
| Überland-Strassenbahnen                 | 81 774          |
| Eingestellte Ortsstrassenbahnen         | 144 809         |
| Hoteltramways                           | 2 023           |
| Teilstrecken bestehender Strassenbahnen | 150 177         |
| Drahtseilbahnen                         | 5 474           |
| <b>Total eingestellte Strecken</b>      | <b>732 739</b>  |

## Literatur und Quellen

- Daniel Schwarz: Stillgelegte Eisenbahnlinien und ihre weitere Verwendung, dargestellt anhand von Beispielen in der Schweiz, Diplomarbeit am Geographischen Institut der Universität Bern, Bern, 1996.
- Jürg Aeschlimann: Aufgehobene Bahnen in der Schweiz, Verein Rollmaterialverzeichnis Schweiz (VRS), Winterthur, 1996, Loseblattsammlung.
- Hans G. Wägli: Schienennetz Schweiz, herausgegeben vom Generalsekretariat SBB, AS Verlag, Zürich, 1998.
- Werner Neuhaus: Der Wetterhornaufzug, die erste Luftseilbahn der Schweiz, Heimatvereinigung Grindelwald, Grindelwald, 1980.
- Daniel Minder: Die rechtsufrige Thunerseebahn S.T.J. 1913–1958, Semesterarbeit am Historischen Institut der Universität Bern, Bern, 2002.

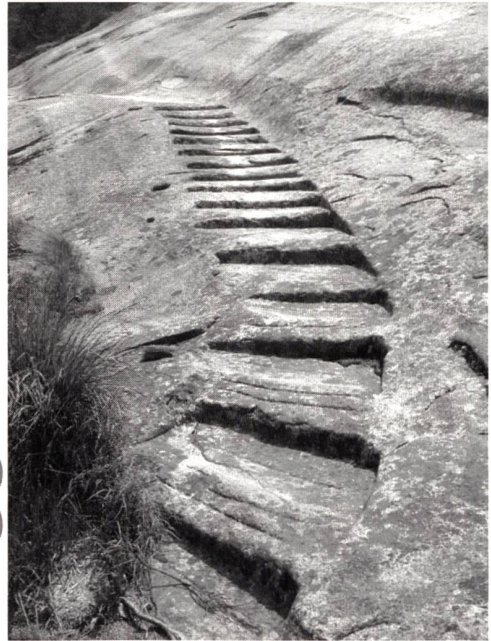
Die erwähnte Literatur (sowie die Geschäftsberichte der eingestellten Bahnunternehmungen) können in der Infothek SBB Historic eingesehen und ausgeliehen werden.

Sie befindet sich am Bollwerk 12, 3000 Bern 65 und ist geöffnet von Montag bis Freitag, 9–11.30 und 13.30–16 Uhr.

Telefon: 0512 20 22 12,

E-Mail: [Infothek@SBBHistoric.ch](mailto:Infothek@SBBHistoric.ch)

# Schoggitaler 2004



Der Erlös des Schoggitalers 2004 kommt dem Erhalt von historischen Verkehrswegen und Strassen zugute. Er fliesst in Projekte, deren Ziel die Erschliessung der alten Verkehrsrouten für einen sanften Tourismus ist, beispielsweise in der Region Grimsel – Susten die «Via Sbrinz». Damit sollen sowohl die alten Saumpfade, die unter anderem für den Käsetransport genutzt wurden, als auch eine Fahrstrasse aus dem frühen 19. Jahrhundert und die heutigen Passstrassen als eindrückliches verkehrsgeschichtliches Zeugnis erschlossen und entsprechend vorgestellt werden. – Wie jedes Jahr erhalten auch die beiden Trägervereine, Pro Natura und Schweizer Heimatschutz, einen Teil des Erlöses für ihre eigene Arbeit.

Diesem Mitteilungsblatt liegt eine Bestellkarte für Schoggitaler bei. Unter folgender Telefonnummer: 01 262 30 86 oder per E-Mail: [info@schoggitaler.ch](mailto:info@schoggitaler.ch) kann das Talerbüro in Zürich auch direkt erreicht werden.



**Das Trasse der Gaswerkbahn dient heute als Veloweg.**

## Impressum

Berner Heimatschutz, Regionalgruppe Bern  
Postfach, 3000 Bern 7, Postkonto 30-36526-5  
[www.heimatschutz-bern.ch](http://www.heimatschutz-bern.ch), [info@heimatschutz-bern.ch](mailto:info@heimatschutz-bern.ch)  
Redaktion: Kathrin Gurtner, Daniel Wolf  
Gestaltung: Renata Hubschmied  
Druck: Geiger AG, Bern