Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 23 (2010)

Heft: 10

Artikel: Bähnlers Bunker : unter der Grossen Schanze in Bern verbirgt sich ein Tunnelsystem

Autor: Huber, Werner

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-154480

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 23.07.2025

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

BÄHNLERS BUNKER

Beim Bahnhof Bern verbirgt sich unter der Grossen Schanze ein Tunnel- und Raumsystem: die ausgediente Luftschutzanlage.

Text: Werner Huber, Fotos: Fotoarchiv SBB Historic

Soll man unter der bestehenden Perronhalle einen Tiefbahnhof für den Regionalverkehr Bern-Solothurn bauen? Oder einen für die SBB? Braucht es zwei Tiefbahnhöfe? Oder genügt einer, der weniger tief, dafür weiter westlich liegt? Der Bahnhof Bern ist Stammgast im Hochparterre, doch wer das Hin und Her um den Ausbau nicht aufmerksam verfolgt, hat den Überblick längst verloren. Das Grundübel seit 150 Jahren: Der Bahnhof hat keinen Platz. Auf knappstem Raum zwängen sich die Perrons in einer Kurve zwischen die Altstadt und den Hügel der Grossen Schanze.

Schon vor siebzig Jahren zerbrachen sich die Planer die Köpfe darüber, wie man in Bern einen neuen Bahnhof bauen könnte. Noch während die SBB planten, verdüsterte sich die politische Lage in Europa. Die stärker werdende Feuerkraft der Armeen, neue chemische Kampfstoffe, mehr Mobilität und die Entwicklung der Kampfflugzeuge schufen neue Bedrohungen. Vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs im September 1939 richteten die SBB in Verwaltungsgebäuden behelfsmässige Schutzräume ein. Im Gebäude der Generaldirektion auf der Grossen Schanze wurden die Keller mit Holzstützen verstärkt. Nach Kriegsausbruch begann die Planung einer umfassenden unterirdischen Schutzanlage für die Generaldirektion und den Bahnhof.

FÜR EINMAL LAG DER HÜGEL RICHTIG Wenigstens einmal lag die Grosse Schanze am richtigen Ort und bot sich für den Bau von Luftschutzräumen an. So entstanden zwischen 1940 und 1943 Kavernen, Zugangs- und Fluchtstollen, Schleusen, Gasschutz – und weitere Einrichtungen. Die Anlagen spannen sich zwischen dem Verwaltungsgebäude der Generaldirektion und den Perrons auf und erhielten einen direkten Zugang zur damaligen Personenunterführung. 8 bis 9 Meter Fels und 5 Meter Moränenablagerung liegen über dem Bunker, der weitgehenden Schutz vor Volltreffern bot. Drei Schleusen sicherten den Schutzraum vier Stunden lang vor Gas. Ein Plan von 1941 zeigt eine Kaverne für die Generaldirektion mit 169 Sitzplätzen und 46 Beamtenplätzen sowie einem angebauten Tresorraum, eine weitere Kaverne als Schutzraum für den Bahnhof mit 244 Sitzplätzen und 21 Beamtenplätzen, zwei Abortkavernen und eine Apparatekammer. Auf einigen Skizzen sind sogar Mitarbeiternamen zu lesen.

Zum Verwaltungsgebäude führt ein 57 Meter langer, leicht ansteigender Verbindungsgang, an dessen Ende eine Treppe ins Untergeschoss der Generaldirektion empor steigt. 52 Meter lang war der Ausgang aus dem Schutzraum zum Bahnhof, und daneben gab es noch einen 70 Meter langen Notausgang. Ausserdem war die Anlage der SBB mit einem benachbarten Schutzraum der Stadt Bern verbunden, sodass ein umfassendes Gangsystem vorhanden war. Die Kavernen wurden bergmännisch gegraben, die Sandsteinoberflächen stellenweise sichtbar belassen. Zur Ableitung des Wassers erhielten die Räume eine Innenverkleidung aus gebogenen Welleternitplatten. Die technischen Einrichtungen stammten von den Gebrüder Sulzer in Winterthur und der Ventilator AG in Stäfa.

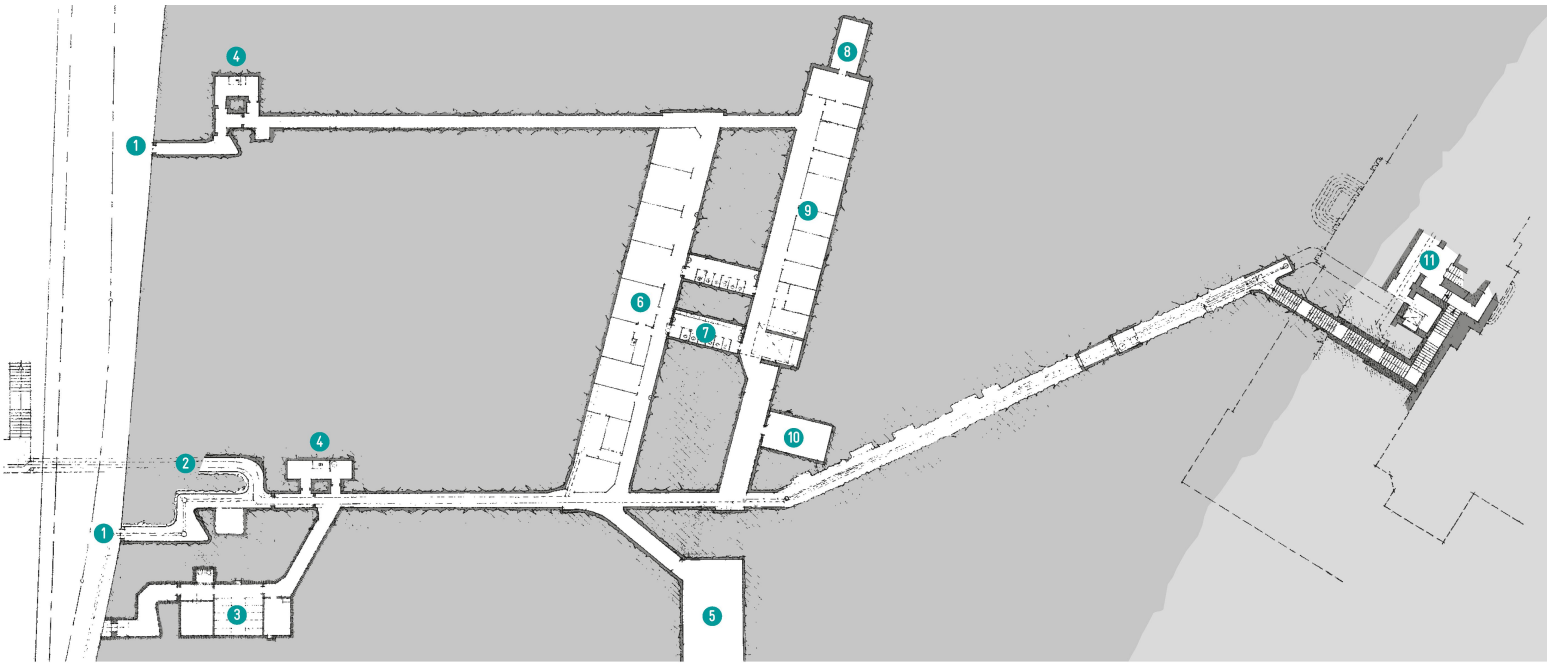
BUNKER OHNE FUNKTION Nach dem Krieg hatte die Anlage bald ausgedient. Nachdem die Berner die Initiative zur Verlegung des Bahnhofs Richtung Westen abgelehnt hatten, begannen 1957 die Bauarbeiten für den neuen Bahnhof – am alten Ort. Um Platz für zusätzliche Gleise zu schaffen, musste man die Stützmauer der Grossen Schanze zurücksetzen. Dabei wurden die Ausgänge aus der Luftschutzanlage Richtung Gleisfeld gekappt, die Schleusen abgebrochen. Später hat man auch die technischen Einrichtungen zurückgebaut. Einzig die Lüftungsanlage von Sulzer steht noch immer an ihrem Ort und funktioniert auch nach siebzig Jahren reibungslos. Ansonsten präsentiert sich die Bunkeranlage heute im Rohzustand. Die obere Kaverne ist weitgehend trocken, im unteren Teil hingegen tropft Wasser von der Decke und im grossen Raum wachsen Stalaktiten.

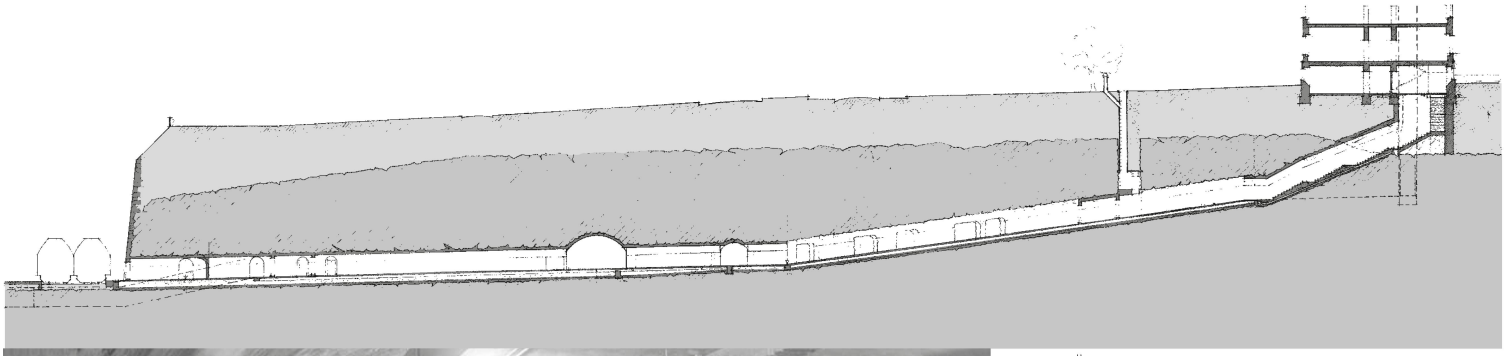
Von aussen ist die Luftschutzanlage kaum zu sehen. Manchmal steigt im Winter aus einer Lüftungsöffnung im Parkboden vor der SBB-Generaldirektion etwas Dampf auf und in der Rückwand der Perronhalle markieren zwei Blechtüren die Enden der verkürzten Korridore. Dass der Bahnhof auch mit dem Bundeshaus oder gar der Nationalbank verbunden sein soll, ist ein Gerücht, von dem nichts in Erfahrung zu bringen ist. Wahrscheinlich gehört ein geheimes Tunnelsystem einfach zum Nimbus einer Hauptstadt – sei es in Stalins Moskau, in Hitlers Berlin oder im eidgenössischen Bern.

LUFTSCHUTZANLAGE SBB-GENERALDIREKTION, 1943
Unter der Grossen Schanze, Bern
› Bauherrschaft: Schweiz. Bundesbahnen SBB, Bern
› Planung: SBB Generaldirektion, Abteilung Bahnbau und Kraftwerke, Sektion Hochbau

GRUNDRISS DER LUFTSCHUTZANLAGE, 1943
1 Ausgänge auf das Gleisfeld
2 Ausgang in die Personenunterführung
3 Krankenzimmer
4 Schleusen und Gasentgiftung
5 Städtischer Luftschutzkeller
6 Schutzraum für den Bahnhof
7 Toiletten
8 Tresorraum
9 Schutzraum der Generaldirektion
10 Apparatekammer (Lüftung)
11 Zugang im Keller der SBB-Generaldirektion

BAHNHOF BERN 1860–2010
Mitte Oktober erscheint im Verlag Scheidegger & Spiess Werner Hubers Buch «Bahnhof Bern 1860–2010. Planungsgeschichte, Architektur, Kontroversen». Das Buch zeichnet die Planungs- und Baugeschichte des Berner Bahnhofs seit seinen Anfängen als Kopfbahnhof bis zu den jüngsten Planungen nach. 300 Fotos und Pläne aus allen Epochen illustrieren den Band. Eigens gezeichnete Übersichtspläne machen das eng ineinander verzahnte Konglomerat über alle Geschosse sichtbar. Fotos von Thomas Jantscher zeigen die Bauten und Anlagen in ihrer heutigen Gestalt. «Bahnhof Bern 1860–2010» ist der dritte Band in der Reihe Architektur- und Technikgeschichte der Eisenbahnen in der Schweiz, herausgegeben von der SBB-Fachstelle für Denkmalschutzfragen und der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte.
› Im Buchhandel: CHF 69.– (unverb. Preisempfehlung); für Hochparterre-Abonnenten CHF 59.– www.hochparterre.ch oder 044 444 28 88





^Von der Öffentlichkeit unbemerkt: die Luftschutzanlagen unter der Grossen Schanze aus dem Zweiten Weltkrieg.

^Der Schutzraum des Bahnhofs war mit Kalksandsteinmauern in einzelne Abteile gegliedert, Aufnahme 1943.

>Spartanisch war der Aufenthaltsraum der Generaldirektion eingerichtet.