

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 48

Sonstiges

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: 15.05.2025

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

dass die Schweiz an diesen internationalen Konferenzen teilnimmt. Nach Bekanntgabe der Veranstaltungen der nächsten Zukunft erteilte Präsident M. Stahel Prof. A. Walther, dipl. Ing. in Bern, das Wort zum Thema.

Berner Bahnhoffragen

Der Referent gehörte als Experte der Begutachtungskommission an, die im Auftrage der Behörden die Frage des zukünftigen Standortes des Berner Personenbahnhofs zu prüfen hatte. Aus dem geschichtlichen Rückblick seien folgende Hauptdaten festgehalten:

- 1857 Strecke Olten-Bern mit der roten Aarebrücke und mit provisorischer Station an der Laupenstrasse.
- 1860 Strecke Bern-Thun, Kopfbahnhof neben Burgerhospital.
- 1891 Umbau des Kopfbahnhofes in einen Durchgangsbahnhof.
- 1902—07 Einführung der Gürbetalbahn und der Schwarzenburgbahn.
- 1912—13 Verlegung der Thunerlinie und des Lokomotivdepots.
- 1934—43 Güterbahnhof Weyermannshaus, neue Lorrainebrücke.
- 1944 Projekt-Vorlage der SBB mit weiterer Abgrabung der grossen Schanze und Verbesserung der Dekretsbahnlinien²⁾. Diese Projekt-Vorlage ist vom Verwaltungsrat der SBB und vom Kanton Bern bereits genehmigt. Die Expropriation der grossen Schanze steht vor der bundesgerichtlichen Entscheidung.

Um vor allem eine nicht mehr in der Kurve verlaufende Perronanlage zu erhalten und eine weitere Abgrabung der grossen Schanze zu vermeiden, haben Ing. H. Nater und Arch. E. Hostettler 1944 aus eigener Initiative ein Gegenprojekt mit neuem Bahnhof an der Laupenstrasse ausgearbeitet, wobei das Gelände an jener Stelle für eine Anlage auf zwei, bzw. drei Stockwerken ausgenutzt werden soll³⁾. Da das Projekt Nater-Hostettler viele Anhänger fand, haben die SBB, der Regierungsrat des Kantons Bern und der Gemeinderat der Stadt Bern eine Expertenkommission bestimmt, die in Zusammenarbeit mit dem Studienausschuss und dem Konstruktionsbüro einerseits und durch Kontaktnahme mit den SBB und den Herren Nater und Hostettler andererseits die Projekte unter möglichst gleichen Bedingungen zu beurteilen hatten⁴⁾. Das SBB-Projekt wurde in der Zwischenzeit nochmals überarbeitet und wie folgt ergänzt: Getrennte Linie zum Lokomotivdepot durch den «Hubel», auf dem das Lindenhofspital steht, Postbahnhof, zwölf Perrongleise, Unterirdische Einführung der Zollikofen-Bern-Bahn mit halbunterirdischem Bahnhof.

Der Referent vergleicht dann das ergänzte Projekt der SBB mit dem Projekt N/H. Beide Projekte weisen eine angemessene Perronbreite von acht bis elf Meter auf. Die Perrons verlaufen beim Projekt N/H geradlinig, was zweifellos besser ist. Beim Projekt SBB haben immerhin alle Perrons einen geraden Mittelteil von 80 m Länge. Die Länge der Perrons ist beim Projekt N/H zu gross angenommen. Nach der Ansicht des Referenten bleiben jedoch die jetzt schon vorhandenen ungünstigen Engpässe (Postpasserelle, Schanzenbrücke, Bühelstrassenbrücke, Fabrikstrassenbrücke) auch beim Projekt N/H bestehen. Vor allem aber wird das Projekt N/H wesentlich höhere Kosten aufweisen. (Projekt SBB 1946/47 60,4 Mio Fr., Projekt von N/H 95,9 Mio Fr.).

Zum Studium des Verkehrs um den Bahnhof und zur städtebaulichen und verkehrstechnischen Gestaltung des Bahnhof-Umgeländes dienten verschiedene statistische Erhebungen über Auto- und Personenverkehr. Interessant ist, dass beim Auto nur 12 bis 14 % als Bahnhof-Verkehr angesprochen werden kann. Daraus wird gefolgert, dass die misslichen Verkehrs-Verhältnisse in der Gegend der Heiligeist-Kirche nicht auf den Bahnhof zurückzuführen sind.

Der Vortragende unterscheidet zwischen zwei grundsätzlichen Platzarten, dem gesellschaftlichen Platz, im Sinne des Forums, wo der Markt abgehalten wird und Versammlungen stattfinden, und dem reinen Verkehrs-Platz. Zum letztgenannten gehört der Platz vor dem Bahnhof, der also nur gut organisiert, aber gerade deshalb nicht gross sein soll. Zur Parkplatzfrage wird die Anregung gemacht, die Perronanlage oder den gesamten Bahnhof zu überdecken, wobei die Dachfläche für Autoparkplätze und anderen zusätzlichen Bedarf benützt werden kann.

Bei der vergleichenden Prüfung der Aufnahme-Gebäude und des Strassenverkehrs im Gebiete des Bahnhofs entstand aus der ursprünglichen Anlage N/H in zwei Ebenen schliesslich ein Laupenstrasse-Projekt mit drei Ebenen: Höhe Laupenstrasse (Fussgänger), Höhe Schalterhalle (schienenfreier Fahrverkehr) und Höhe Effingerstrasse (Tramverkehr).

²⁾ Siehe SBZ, Bd. 124, S. 241* (4. Nov. 1944).

³⁾ Siehe SBZ, Bd. 127, S. 120* (9. März 1946).

⁴⁾ Vgl. SBZ 1948, Nr. 22, S. 314 (Protokoll der S. I. A.-Sektion Bern).

Diese Anlagen sind jedoch nach Auffassung der Experten zu aufwendig.

Zuletzt trat der Referent auf die wohl wichtigste Ueberlegung ein, die die Experten dazu bewegen hat, dem Projekt der SBB den Vorzug zu geben: Der Bahnhof soll mit dem Geschäftsleben der City stark verbunden sein; er bildet einen eigentlichen Bestandteil der City selber. Ein verlegter oder von Anfang an unrichtig platzierter Bahnhof (wie z. B. in Basel) wird nie die Kraft haben, das Geschäftsleben um sich zu konzentrieren. Die City Berns befindet sich östlich des jetzigen Bahnhof-Areals und wird auch dort bleiben, was durch die jüngste Entwicklung bestätigt wird. Der Bahnhof am alten Ort wird daher nicht nur billiger, sondern im Zusammenhang mit der City auch zweckmässiger sein.

In der Diskussion äussert Prof. Dr. K. Sachs Bedenken, ob die Vermehrung von neun auf zwölf Perrons beim SBB-Projekt für alle Zeiten genüge.

Ing. H. Nater betont, dass im Projekt N/H die erwähnten Engpässe nicht mehr existieren. Die Perronlängen seien in ihrem Projekt mit nur 325 m nicht zu lang. Bei den Kosten seien im SBB-Projekt ein Gleis unterdrückt und die Landkosten für die grosse Schanze nicht berücksichtigt. Umgekehrt sei im Vergleich beim Projekt N/H kein Betrag für das freierwende Gelände in Rechnung gestellt. Die Kosten stellen sich tatsächlich wie folgt: Projekt N/H 67,0 Mio Fr., Projekt SBB 67,2 Mio Fr.

Prof. C. Andrae hat bei den Voraussetzungen keinen anderen Schluss des Gutachtens erwartet, glaubt aber selbst bei der Kommission ein gewisses Bedauern über das Resultat zu spüren. Es bleibt der Eindruck, dass der Ausbau am jetzigen Standort nicht die endgültige Lösung sein kann. Auch Prof. Andrae bezweifelt, ob eine allfällige weitere Vergrösserung an der alten Stelle später noch möglich sei, falls entgegen allen Prophezeiungen eine stärkere Entwicklung einsetzt, als sie angenommen ist.

Kreisdirektor Dr. W. Berchtold vergleicht den Berner Bahnhof mit den Zürcher Verhältnissen. In Bern sind die Verkehrsanlagen schlecht, die Betriebsanlagen dagegen befriedigend, in Zürich ist es umgekehrt. Der Berner Bahnhof wird daher im Umfang des vorliegenden SBB-Projekts auf sehr weite Zeit hinaus bestimmt genügen.

Ing. H. Wüger erinnert an den abgesagten Diskussionsabend, betr. die Zürcher Bahnhoffrage, den er nicht missen möchte. Ing. W. Jeger stellt fest, dass man in S. I. A.-Kreisen in Bern für das Projekt N/H eingenommen sei. Der techn. Journalist H. W. Thommen nimmt als Gast in heftigen Worten Partei für das Projekt N/H und greift in polemischer Weise den Referenten an, was den Präsidenten veranlasst, einzugreifen. Stadtplaner E. Strasser (Bern) bestreitet, dass Thommen für seine Auffassung Anhänger in Fachkreisen hat.

Sektionschef Ing. E. Kaech (Bern) beantwortet die Einwände von Ing. Nater: Die Kosten für den Landerwerb der grossen Schanze seien berücksichtigt worden. Ein 13. und 14. Gleis für spätere Bedürfnisse sind im Projekt enthalten.

Abschliessend erwähnt Prof. A. Walther, dass er darauf verzichten möchte, auf die Polemik der Gegenpropaganda-Kampagne einzugehen. Die Landerwerbskosten sind noch sehr unbestimmt, aber in der Gesamtrechnung auch nicht ausschlaggebend. Er gibt zu, dass die Erweiterungsmöglichkeiten im Projekt N/H etwas günstiger liegen, aber auch sehr aufwendig seien. Am wichtigsten seien nach wie vor die bezüglich Lage des Bahnhofs zur City gemachten Ueberlegungen.

Schluss der Sitzung 23.25 Uhr.

A. v. Waldkirch

VORTRAGSKALENDER

- 29. Nov. (Montag) Maschinen-Ingenieur-Gruppe Zürich der G. E. P. 20 h im Zunfthaus zur Zimmerleuten. Dipl. Ing. H. Gerber: «Entwicklung und Zukunfts-Tendenzen im Wasserturbinenbau».
- 29. Nov. (Montag) Naturforschende Gesellschaft in Zürich. 20.15 h im Auditorium II, Hauptgebäude der E. T. H. Prof. Dr. H. Boesch, Zürich: «Erdöl im mittleren Osten».
- 29. Nov. (Montag) E. T. H. Zürich. 20.15 h im Auditorium I. Dr. Fritz Wartenweiler: «Bildung Erwachsener anderswo».
- 30. Nov. (Dienstag) Linth-Limmatverband, Zürich. 16.20 h im Restaurant Du Pont, Beatenplatz. Ing. F. G. Rüfenacht und P. von Arx, Sissach: «Die maschinelle Reinigung von Rohrleitungen».
- 30. Nov. (Dienstag) Techn. Gesellschaft Zürich. 20 h im Zunfthaus zur Saffran. Dir. E. Baumgartner, Biel: «Die schweizerische Fahrradindustrie».
- 30. Nov. (Dienstag) STV Sektion Zürich. 20 h im Kongresshaus Zürich, Eingang U. Arch. R. Steiger, Zürich: «Regionalplanung».
- 1. Dez. (Mittwoch) S. I. A. Basel, 20.15 h im Restaurant Kunsthalle, 1. Stock. Ständerat G. Wenk und Kantonsing. E. H. Schaub: «Flugplatz Basel-Mülhausen».