

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 19 (1929)
Heft: 42

Artikel: Verkehrsprobleme und Bebauungsplan rund um den Bahnhof von Bern
Autor: E.K.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-646059>

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: 20.02.2026

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

Die Viertelstunden waren geflossen wie Blei. Und als im lidenlangen Ausharren die Beine und der Leib vom eifigen Wasser, die Arme von der Lanzenarbeit allmählich erstatten, hatte ihnen auch das Herz gewankt.

Am schlimmsten, als das Pfarrhaus und zuletzt die vom Mondlicht plötzlich gespensterhell durchleuchtete Kirche im Gisch versanken.

Und zum zweiten Mal, als das lange Gebäude auf der Verlorenen Werft wie ein von unten her, durch einen Herzstich gefälltes Tier — fast wie der Golddrache Fafner selbst — in seine eigene Tiefe schoß.

„Nun werden wir heimatlos!“ rief Maife, als die ablaufende Ebbitide die Ruhepause vergönnte.

„Nein, nein!“ riefen die Halligmänner und Frauen im Schulhauspefel.

„Heimatlos, ja! Aber nicht hoffnungslos!“ sagte Edleffen, sein vom Salzwasser korpferfarbiges Gesicht seiner Tochter und Frau Nautilius zuehrend.

Dieser krampfte sich das Herz zusammen. Sie ging hinaus, während Maife zum Teetopf griff und trotzig die Reihe herum einschänkte, als wollte sie alle Anwesenden zu einem sofortigen Rachezug begeistern.

Edleffen folgte Frau Nautilius.

„Nicht bloß heimatlos! Auch existenzlos, Sie Teurer!“ sagte sie, und die Tränen stürzten ihr aus den Augen. „Diese Nacht hat uns allzu gut getroffen!“

„Ei, wer wird so schwarz sehen! Morgen ist wieder Tag, trotz allen Zusammenbruchs höchster Festtag. Da wollen wir diese Schreckensgespenster, die jawohl heute Nacht die ganze altgermanische Hölle gegen uns ausgespien hat, wieder zum Tempel hinausjagen.“

„Sie hatten ihre Gedanken im Eiskampf. Aber als erst die Kirche und nachher das Werftgebäude einstürzte, habe ich an die Zukunft denken müssen. Mein Vermögen liegt in der Halligkante. Und die Fabrik, die es wieder herauswirtschaften sollte, liegt jetzt im faulen Grund. Wie soll ich Dieß ins Auge sehen? Womit sollen wir dem Leben selbst ins Auge sehen? Alles, alles ist verwüstet!“

„Nicht ist verwüstet, Erdmutter“, sagte Edleffen, ihre Hände ergreifend, „so lange wir uns selbst haben. Für alles andere wird sich Rat finden. Einem ganzen Meer haben wir Troß geboten und müssen es noch einmal, wenn die Flut zurückkommt. Und nun sollten wir vor der Zukunft die Flagge streichen, weil uns ein Feind die Planke unterm Leib weggezogen hat, die uns die nächste Welle schon wieder geben kann.“

„Ach, welche Macht möchte die wohl bewegen, lieber Freund“, erwiderte Frau Nautilius traurig.

„Diese Hände!“ rief Edleffen zuversichtlich. „Die schlagen jeden Feind, solange meine Germanenfrau und meine beiden Germanenkinder mir mutig zur Seite stehen. Denken Sie doch an das ewig schöne Faustwort aus der großen Deichungs- und Meereszene, in der wir jetzt selbst die Schauspieler sind:

Nur der verdient sich Freiheit wie das Leben,
Der täglich sie erobern muß.“

Nun lächelte sie unter Tränen:

„Sie haben recht! Ich war zum zweitenmal im Begriff, wegen dieser Hände an mir selbst untreu zu werden. Volkert, ich folge Ihnen — und diesmal, wenn's sein muß, bis ans Ende der Welt. Aber unser Feind? Was mag aus dem geworden sein?“

„Wir werden es morgen sehen.“ —

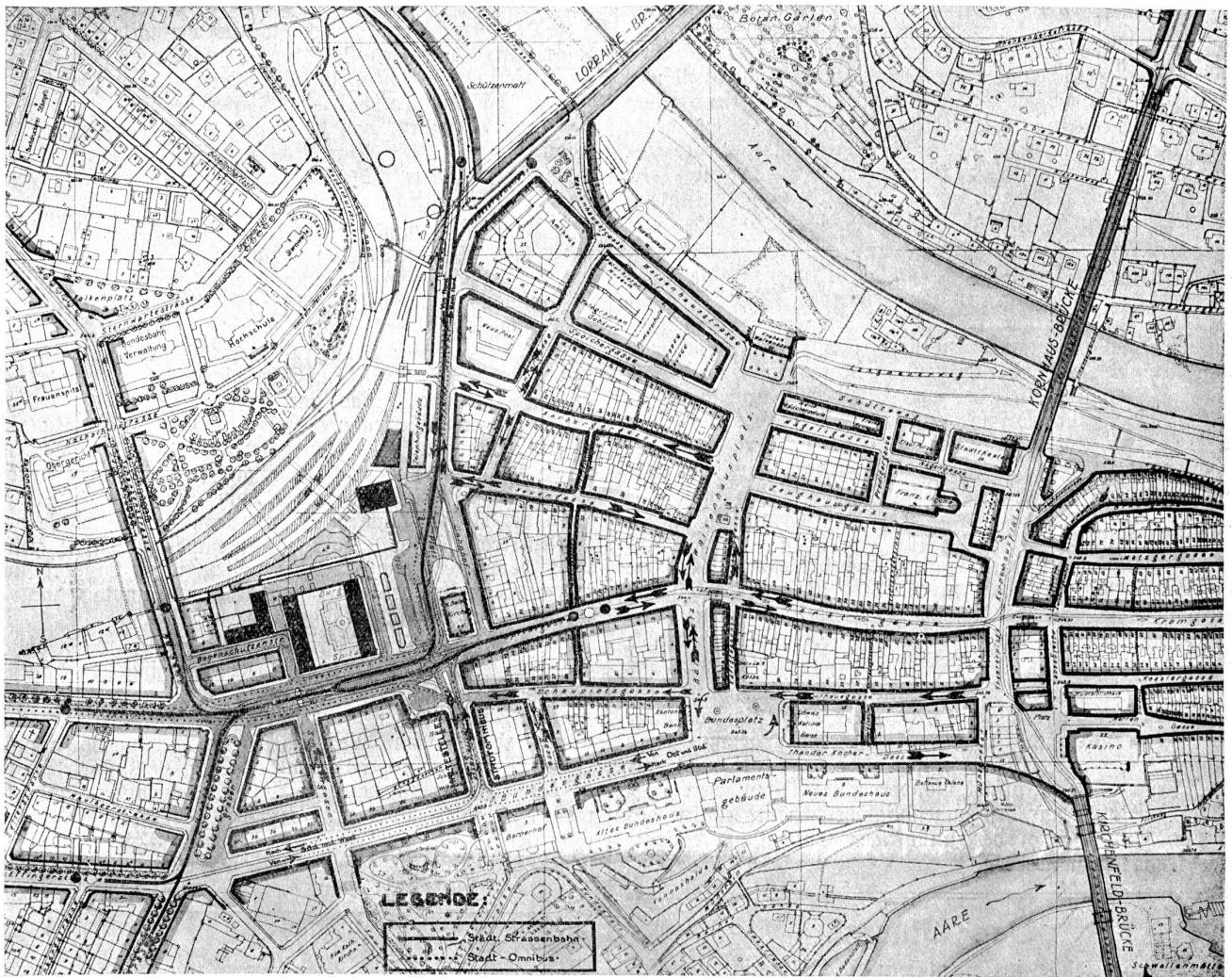
(Schluß folgt.)

Verkehrsprobleme und Bebauungsplan rund um den Bahnhof von Bern.

Wir haben in der Schweiz nur vier Städte mit einer Einwohnerzahl von über 100,000. Diese Städte haben zusammen nicht ganz 600,000 Einwohner, im Verhältnis zur gesamten Schweizerbevölkerung von annähernd 4 Millionen also wenig. Durch das Eidgenössische Statistische Amt ist festgestellt worden, daß die Städte von 1926 bis 1928 zusammen einen Bevölkerungszuwachs von rund 50,000 Einwohnern erhalten haben. Es hat sich ferner als allgemein gültige Tatsache ergeben, daß die Zuwanderung von außen her mit 90 Prozent die Städte größer macht, und daß nur der kleine verbleibende Rest auf den eigentlichen Geburtenüberschuß zu buchen ist. Um das Jahr 1900 betrug die Zahl der Geburten pro 1000 Einwohner 27, in den letzten zwei Jahren noch 12 bis 13. Da gleichzeitig die Sterblichkeit von 19 auf 11 Prozent zurückgegangen ist, so ergibt sich aus diesen Faktoren ein Rückgang des Geburtenüberschusses von 12 auf 1—2 Prozent.

Wir sehen daraus, daß die Entwicklung unserer Bevölkerung nur langsam vor sich geht, soweit es sich um die Zunahme handelt und daß die Stadtvergrößerungen in gewissem Sinne wenigstens eine sehr relative Sache ist. Zudem beträgt die Bevölkerungszunahme nicht in allen Städten gleich viel, so kommt z. B. Bern erst nach Zürich und Basel. Wenn wir trotzdem in der Bundesstadt vor bedeutenden, z. T. schwierigen Verkehrsproblemen stehen, so liegt die Ursache zum großen Teil in der raschen Zunahme aller Verkehrsmittel: der Eisenbahnen, aber ganz besonders der Autos, der Motorvelos, der Velos. Ob schon Bern gerne als ruhige Beamtenstadt mit stark bäuerlichem Einschlag gelten möchte, haben sich in den letzten Jahren an einigen Verkehrspunkten Verhältnisse gebildet, die oft an regelrechten Großstadtbetrieb erinnern und die in unserem engeren Rahmen zur Katastrophe werden. Ganz besonders die nächsten Plätze und Straßenzüge um den Hauptbahnhof herum rufen dringlich nach sorgfältiger Prüfung aller diesbezüglichen Fragen und Probleme. In absehbarer Zeit wird der Berner Bahnhof neu- und umgebaut; im nächsten Frühjahr soll die neue Vorrainnebrücke eröffnet werden; verschiedene bauliche Veränderungen werden sich daraus ergeben und eine Neuordnung des Verkehrs wird sich nicht mehr länger hinausschieben lassen.

In Anbetracht dieser Verhältnisse haben, wie erinnerlich, dieses Frühjahr der Gemeinderat der Stadt Bern, die Direktion des Burgerospitals der Stadt Bern und die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen einen öffentlichen Wettbewerb veranstaltet, um den Sachleuten Gelegenheit zu geben, in großzügiger Weise Vorschläge zu unterbreiten hinsichtlich der zukünftigen Gestaltung des Bahnhof- und des Bubenberglages und der dortigen Verkehrsregulierung. Im ganzen sind 67 Projekte eingereicht worden, die vom Preisgericht in der Zeit vom 16. bis 18. April d. J. geprüft und studiert worden sind. Wenn dieser Zeitpunkt nun auch bereits einige Monate zurückliegt, so hat das Problem selbst inzwischen nicht an Aktualität verloren. Im Gegenteil. Die Zeit marschiert, und die Lösungen der verwickelten Verkehrsfragen drängen immer mehr zu einer gründlichen Erledigung.



Zum Wettbewerb zu einem Bebauungsplan des Bahnhof- und Bubenberglplatzes in Bern.
Der im zweiten Rang mit 5000 Fr. preisgekrönte Entwurf von Ingenieur E. Hüttel und Architekt E. Schinler, Zürich (Übersichtsplan).

Es kann sich hier weniger um die Besprechung der einzelnen Projekte handeln, als vielmehr um die Angabe der Hauptpunkte, nach welchen eine Beurteilung erfolgt ist. Im allgemeinen soll ein glatter, flüssiger Verkehr mit möglichster Uebersichtlichkeit angestrebt werden. Schutzhinseln werden in geringer Zahl, aber groß, deutlich, einfach und klar in der Form gewünscht. Als Hauptinsel wird gutgefundener Platz bei der Ausmündung der Spitalgasse nach dem Bubenberglplatz und zwar möglichst nach Westen gezogen, damit der Verkehr zwangsläufig geregelt werden kann. Vom zukünftigen neuen Bahnhof aus ist ein langgestreckter sogenannter Zungenperron nach der genannten Schutzhinsel hin wünschbar, zur sichern und bequemen Führung des Passantenverkehrs vom und zum Bahnhof. Eine weitere wichtige Schutzhinsel ist am westlichen Ende des Bubenberglplatzes vorzusehen als starker Knotenpunkt. Der Führung der Tramlinien ist besondere Sorgfalt zu widmen, und zwar sollen sie als Durchgangslinien angelegt werden. Einzig für die Brückfeldlinie kommt eine Schleife in Frage beim ostseitigen Bahnhofausgang, da es sich bei dieser Linie vielfach um „Festbetrieb“ handelt (z. B. Ausstellungen, Saffa, Sportveranstaltungen u.). Die Haltestellen sind nach Möglichkeit zusammenzufassen und in gute Verbindung zum Bahnhof zu bringen, das gleiche gilt auch für die städtischen Autobusse. Auf dem Bubenberglplatz sollen die Linien vierfach geführt werden. Gewisse Schwierigkeiten bietet die Einführung der Solothurn-Solothurn-Bahn. Am

vortheilhaftesten wäre die direkte Verbindung mit dem Bahnhof, es wird sich diese aber bis auf weiteres nicht bewerkstelligen lassen. Immerhin sollte der jetzige Einsteige-Perron verlängert werden bis zur Heiliggeistkirche, damit ein Querverkehr unmöglich gemacht wird. Wichtig ist natürlich die Ordnung der Autos. Für besondere reichhaltige Parkplätze muß unbedingt vorgesorgt werden, ebenso für flüssigen Zu- und Abgangsverkehr. Laut Projekt der S. B. B. wird die zukünftige Hauptfassade des neuen Bahnhofes bedeutend zurückgesetzt, dadurch wird ein größerer freier Platz gewonnen. Nicht völlig geklärt ist die Frage betreffend den Burgerspital. Wird er am jetzigen Platz stehen gelassen in unveränderter Form, so wird er auf alle Fälle ein Verkehrshindernis bilden. Werden aber, den Notwendigkeiten entsprechend, die Süd- und Ostfront je um einige Meter zurückgesetzt, so kann das Gebäude nicht mehr als Spital benutzt werden. Das Vortheilhafteste wäre schon völlige Niederlegung des Gebäudes und Errichtung eines Neubaus in den erforderlichen Mäßen. Da der jetzige Bau einen Wert von ca. 10 Millionen Franken darstellt, so handelt es sich, wie leicht ersichtlich, um eine wichtige finanzielle Frage, die so oder so gelöst werden muß. Sehr wahrscheinlich wird auch das heutige Tramwarthaus verschwinden, um an besserer Stelle in zweckdienlicherer Form wieder neu zu entstehen. Verschiedene Lösungen haben danach getrachtet, an besonders heißen Punkten den starken Fußgängerverkehr unterirdisch zu leiten. Das Preisgericht war der Meinung, solche Lösungen seien für Bern

noch verfrüht. Als „Schwalbe im Februar“ mußte bewertet werden das Projekt, das eine Untergrundbahn vorsah in der Längsachse der Stadt. Eine ähnliche Lösung wurde auch in Basel vorgeschlagen und wird jetzt sogar ernsthaft erwogen und diskutiert. Man sieht, es ist heute nicht mehr damit getan, eine scheinbar unnötige und unmögliche Lösung einfach zu verwerfen, wer hätte noch vor 20 Jahren den heutigen Verkehr in unsern Schweizerstädten in diesem Ausmaß geahnt.

Und nun? Die Konkurrenz für ein neues Bahnhofgebäude soll schon Ende dieses oder Anfang des kommenden Jahres ausgeschrieben werden. Auf die kommende Lösung ist man in weitesten Kreisen sehr gespannt. Es wird sich ein Kampf entspinnen zwischen alt und neu. Das Resultat wird vermutlich ein Kompromiß sein! Die südliche Bahnhofhalle, da wo zurzeit die Hotelautobusse untergebracht sind, soll schon dieses Jahr verschwinden, um wenigstens etwas mehr Platz zu gewinnen am Verkehrsknotenpunkt gegen das jetzige Tramwartheaus zu. Die Lorrainebrücke, die vertraglich auf den 30. Juni 1930 fertig erstellt sein soll, wird sehr wahrscheinlich schon im nächsten Frühjahr dem Verkehr übergeben werden. Auf diesen Zeitpunkt rechnet man mit bedeutender Zunahme des Verkehrs beim Bahnhof, Richtung Bollwerk, sodaß die Niederlegung der Halle sehr begründet ist. Die neue Autobuslinie nach der Lorraine wird die Kornhausbrücke entlasten und dafür die Bahnhofsgegend neu belasten.

Alles Probleme der Gegenwart, die in absehbarer Zeit gelöst werden müssen. Die neue Zeit pocht an die Tore der Bundesstadt und möchte Einlaß, besser gesagt, muß Einlaß haben. Es ist zu hoffen, daß man ihr nicht nur eine kleine Spalte öffnet, sondern die Türen weit aufmacht, um nicht nur den augenblicklichen Erfordernissen des Tages, sondern auch der zukünftigen Entwicklung einigermaßen gerecht zu werden.

E. K.

Das Binntal.

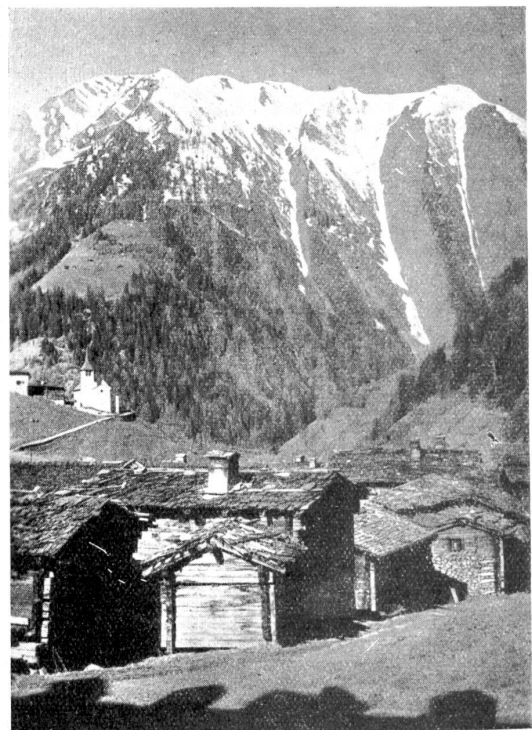
Von den südlichen Seitentälern des Wallis ist unzweifelhaft das Binntal im Oberwallis das abgelegenste und am wenigsten bekannte. Es öffnet sich 15 Kilometer nordwestlich von Brig, bei Grengiols, und ist von der Binna durchflossen. Die relative Abgelegenheit ist durch die geographischen Verhältnisse bedingt. Gegen Italien ist die Talmulde durch hohe Berge abgeschlossen, über welche nur einige schlecht unterhaltene, gegenwärtig zudem ausnahmslos gesperrte Pässe führen: der Albrunpaß, der Col della Rossa, der vergletscherte Hohjandpaß, der Kriegalppaß oder der Passo di Gornero. Sie münden im deutschsprachigen Vemat und haben erst in Domodossola Anschluß an die großen Verkehrsrouten. Gegen das Rhonetal zu ist das Binntal durch die wilde, enge Twingenschlucht, die sich die Binna in jahrhundertelanger Arbeit genagt hat, abgeschlossen. Sie ist im Winter und Frühling außerordentlich lawinengefährlich und kann oft tagelang überhaupt nicht begangen werden. Noch im Hochsommer verkünden gewaltige Lawinenfegeln von dem Wüten der weißen Gezellen. Früher ging überhaupt kein Weg durch die Twingenschlucht. Da war das Binntal vom Wallis aus fast nicht zu erreichen.

Heute führt von Fiesch aus über Ernen ein schmaler Karrenweg durch die Twingenschlucht. Mitten in der Schlucht vereinigt er sich mit dem alten Saumpfad, der bei Mörel abzweigt und über Grengiols Binn erreicht, von hier über den Albrun weiter nach Italien geleitet. Diesen Paß zogen vor Jahrhunderten die alten Eidgenossen mehrmals, sogar mitten im Winter. Dann war auch der Saumverkehr recht reger. Nun hat die Simplonbahn diesem selbstverständlich längst ein jähes Ende bereitet. Gegenwärtig wird eifrig der Bau einer Autostraße erwogen.

Die Gemeinde Binn setzt sich aus verschiedenen Weilern zusammen: Zu-Binnen, Willeren, Schmidighäusern, Gießen und Imfeld. Sie haben eine Einwohnerzahl von 220 Seelen. Früher war die Talschaft viel dichter bevölkert, wissen wir doch aus Urkunden, daß 1564 an der Pest mehr als 300 Binner starben. Die Pfarrkirche steht in Willeren, auf ausichtsreicher Warte. Sie wurde 1296 als Kapelle gebaut und 1565 zur Kirche erweitert.

Den Mittelpunkt der verzweigten Pfarrkirche bildet indes der Weiler Schmidighäusern, der von Grengiols aus in ungefähr drei Stunden erreicht wird. Der Weg ist durchaus nicht beschwerlich, im Sommer absolut ungefährlich, sehr abwechslungsreich und ansprechend. Namentlich in der wilden Twingenschlucht hat es Partien von grandioser Schönheit. In Schmidighäusern hat es ein Hotel, „Ofenhorn“, das gar trefflich geführt ist und zu einem längeren Ferienaufenthalt einladet. Beim Bau des Hotels fand man alte Bronzegräber aus der La Tène-Zeit. Das Tal muß also schon gar früh bewohnt worden sein. Wahrscheinlich wurde es vom Süden her besiedelt. Auch die Römer kannten es und benutzten die Pässe nach Italien recht fleißig. Die Twingenschlucht hatten sie freilich nicht bezwingen können und mußten vom Langtal aus, einem Seitental der Binna, nach dem Simplon hinüber, um den Anschluß ins Rhonetal herzustellen.

Klimatisch nimmt das Binntal eine ganz besondere Stellung ein. Es hat ganz andere klimatische Verhältnisse als das Haupttal. Das Tal ist ringsum von Bergen eingerahmt, damit gegen Nordwind, Föhn und Westwind vollständig abgeschlossen. Wenn im Winter im Rhonetal draußen eisige Winde wehen, hat man in Binn wohl viel Schnee, aber fast immer tagsüber herrlichen Sonnenschein und eine mittlere Wintertemperatur von nur 1–2 Grad Kälte. Im Sommer ist es im Rhonetal außerordentlich trocken und heiß. Das Binntal dagegen hat bei wolkenlosem Himmel



Im Binntal: Blick auf den Weiler Schmidighäusern, die Kirche und das mächtige Breithorn.

und viel weniger Regentagen eine köstliche Frische, die die Feriengäste ganz besonders schätzen.