

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 37 (1947)
Heft: 20

Artikel: Bahnhofplatz und Bollwerk als Verkehrsadern der Bundesstadt
Autor: Thommen, H.W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-643792>

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: 14.01.2026

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

Bahnhofplatz und Bollwerk

als Verkehrsadern der Bundesstadt



Im untern Bollwerk stehen noch die letzten Reste des ehemaligen äussern Aarbergerfores. Das grosse Gebäude daneben wurde einstmals als Kavalleriekaserne benutzt, heute dient es der PTT-Verwaltung — Links: Blick vom Bollwerk gegen den Bahnhof

Verkehr zwischen dieser und dem Einzugsgebiete der Bahn, einer der schönsten bernischen Landschaften, stellte die Anordnung der Endstation der SZB in unmittelbarer Nachbarschaft von Hauptbahnhof und Geschäftszentrum zwar sicherlich die weitaus günstigste Lösung dar. Im eigentlichen Strassenverkehr hingegen ergaben

Wie so manche Strassen auch anderer Städte, so gehören der heutige Bahnhofplatz und das Bollwerk in Bern zu jenen Verkehrswegen, die an Stelle alter Befestigungsanlagen entstanden, nachdem diese letzteren um die Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert geschleift worden waren.

Besondere Umstände führten dann freilich dazu, dass diese beiden «B» eine ungleich grössere Verkehrsbedeutung erhielten, als sie die meisten anderen auf diese Weise geschaffenen Strassen und Plätze besitzen. Vor allem einmal bildeten sie von allem Anfang an das Bindeglied zwischen der Altstadt einerseits und dem nordwestlichen Ausgang (Tiefenaustrasse) andererseits, der einen grossen Teil des Verkehrs der Bundesstadt mit dem Welschland und der gesamten Nord- und Ostschweiz vermittelt. Dann, in den 60er Jahren, wurde da, wo noch heute der Hauptbahnhof steht, der erste Bahnhof links der Aare gebaut, der dem Bollwerk und dem nachmaligen Bahnhofplatz ebenfalls einen erheblichen Verkehr zuführte, und gleichzeitig stellte die damals errichtete Rote Brücke eine erste Verkehrsverbindung zwischen der Stadt obenaus und dem mählich wachsenden Nordquartier her, und wiederum bildeten die beiden «B» die wichtigste Zufahrt zu diesem neuen Aareübergang.

Solange sich der Fahrverkehr nur aus Pferdefuhrwerken zusammensetzte, vermochten die beiden ihrer Aufgabe ohne Mühe zu genügen. Als dann aber um die Jahrhundertwende das Auto auftauchte und die 20er und 30er Jahre jenen gewaltigen Aufschwung des Motorfahrzeugverkehrs brachten, dessen Zeugen wir noch selber waren, begannen jene Verkehrsnöte, an denen heute alle Städte leiden, und für die verantwortlichen Behörden hub eine Zeit schwerer Sorge um die Lösung des verwickelten Problems an, in den engen Strassen Verkehrsmengen zu bewältigen, für die sie nicht gebaut worden sind.

Die schlimmste Belastung brachte dem Bahnhofplatz und dem Bollwerk freilich erst die Einführung der elektrischen Bahn Solothurn—Zollikofen—Bern ins Innere der Bundesstadt. Für den



Der Bahnhofplatz, wie er sich heute, von oben gesehen, dem Auge zeigt

sich daraus von allem Anfang an schwere Kalamitäten, und seither sind die Verhältnisse immer schlimmer geworden; denn gleichzeitig mit dem Auto- und Fahrradverkehr hat auch jener der Bahn im Laufe der Zeit ständig zugenommen, so dass der Bahnhofplatz heute, beide Richtungen zusammengenommen, täglich von weit über hundert Zügen befahren wird, zu denen erst noch viele Dutzende von Umstellmanövern der Motorwagen kommen.

Doch sogar die Verkehrserschwerungen durch die SZB als solche fanden ihre eigentliche Krönung erst durch die seinerzeitige Errichtung jenes massiven Stationsgebäudes am Nordende der grossen Mittelinsel des Bahnhofplatzes, das sich sogleich als wahrhaft unerhört gefährliches Sicht- und Verkehrshindernis erwies und die Schuld an einem grossen Teil jener unzähligen Unfälle trägt, die sich im Laufe der Jahre hier ereignet haben. Aber auch der SZB selber ist mit diesem für sie viel zu kleinen Bauwerk nur sehr mangelhaft gedient, und auch sie selber besitzt das grösste Interesse daran, für ihre verschiedenen Dienste so bald wie möglich eine geeignetere Unterkunft zu erhalten, daneben aber auch ihren Fahrgästen endlich einmal ein Mindestmass von Schutz gegen die Unbilden der Witterung zu bieten, während sie auf ihre Züge warten müssen.

Nun endlich, nachdem die Verhältnisse auf dem Bahnhofplatz schon seit Jahren und beinahe Jahrzehnten «unhaltbar» waren, wie man so sagt, nun endlich soll hier gründlich Remedur geschaffen werden. Mit Vortrag vom 9. April dieses Jahres hat der Gemeinderat dem Stadtrat ein Projekt zur gründlichen Umgestaltung des Platzes und teilweise auch des Bollwerks vorgelegt, das eine ganz unschätzbare Verbesserung wenigstens des Fahrverkehrs verheisst. Vor allem einmal soll für den mächtigen Verkehr vom Bubenbergrplatz nach dem Bollwerk eine freie Fahrbahn ausserhalb der Strassenbahngelise geschaffen werden, indem die grosse Insel inmitten des Platzes entsprechend verschmälert wird. Zum Zweiten soll die Fahr-sinnrichtung auf der Platzseite vor dem Hotel Schweizerhof umgekehrt werden, so dass sich dort der Verkehr künftig in der Richtung von der Spitalgasse nach dem Bollwerk abspielen wird und die höchst gefährlichen, ja chaotischen Verhältnisse am Nordende des Platzes einer völlig klaren, einfachen und flüssigen Verkehrsabwicklung weichen werden. Drittens soll das Stationsgebäude der SZB an das südliche Ende des grossen Inselferrons verlegt werden, und damit wird — sicherlich zur wahrhaften Erlösung aller Strassenbenützer — zwischen Transitpost und Neuengasse endlich, endlich einmal jene Uebersicht gewährleistet, die die unerlässliche Voraussetzung aller Verkehrssicherheit bildet.

Auch die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel der Stadt erfahren durch die geplante Neuordnung von Bahnhofplatz und Bollwerk eine gründliche Veränderung. So werden die Autobuslinien nach Wyler und Lorraine und vielleicht auch jene nach Felsenau—Bremgarten eine neue Endstation erhalten, die zwischen verlegtem SZB-Gebäude und für Publikum wie Wagenführer sehr bequem sein wird. Wohl noch nicht ihre endgültige Lösung scheint dagegen die Frage gefunden zu haben, wo ein Ersatz für die bisherige Haltestelle Bahnhof der «blauen» Tramlinie nach dem Brückfeld geschaffen werden soll, denn es steht zwar fest, dass sie von ihrem heutigen Standort weichen muss; aber es ist vielleicht noch nicht ganz ausgemacht, an welcher Stelle des Bollwerks sie statt dessen ihre Wiederaufstellung feiern soll.

Das Projekt des Gemeinderates hat an der Stadtratsverhandlung vom 17. April keine Gnade gefunden und ist an seine Verfasser zurückgewiesen worden. Diese Stellungnahme des Rates hat ihre wichtigste Ursache freilich im Bestreben, von der SZB einen grösseren Beitrag an die Kosten des Platzumbaus zu erlangen, als ihn der Gemeinderat in Aussicht stellte. Aber sie gibt den beteiligten Instanzen doch auch die vielleicht nicht ganz unerwünschte Gelegenheit, etliche Einzelheiten ihres Projektes nochmals zu überarbeiten. Zwar ist, wie schon gesagt, der Fahrverkehr in dieser Vorlage ausgezeichnet geordnet; ungelöst scheint jedoch die nicht minder wichtige Aufgabe, auch den Fussgängerverkehr befriedigend zu gestalten und dem Publikum zu diesem Zwecke kurze, übersichtliche und sichere «Fur-



So sieht es in Stosszeiten am Bahnhofplatz aus. Das Bähnli der Solothurn-Zollikofen-Bernbahn, verschiedene Postautos und andere Fahrzeuge versperren zeitweise die Strasse, so dass ein normaler Verkehr unmöglich wird

(Photos W. Nydegger)



Die Einfahrt von der Neuengasse in den Bahnhofplatz gestaltet sich hie und da recht schwierig



Wenn das Bähnli mit seinem Motorwagen vor dem Hotel Schweizerhof manövriert, so bleibt neben den dort parkierenden Autos nicht mehr viel Platz für andere Fahrzeuge



ten» durch den reissenden Strom der Autos, Lastwagen, Autobusse und Radfahrer hindurch zur Verfügung zu stellen. Namentlich die Uebergänge von der Passage zwischen Heiliggeistkirche und Schweizerhof nach dem Haupteingang des Bahnhofs und vom südlichen Trottoir der Neuen-gasse nach dessen nördlichem Portal haben in dem Projekte, wie es der Oeffentlichkeit bekannt geworden ist, noch keine Führung gefunden, die jeder Kritik standhielte, und es ist zu hoffen, dass hier noch bessere Lösungen gefunden werden, um so mehr, als solche unschwer zu finden sind.

Das geplante Werk stellt nach der Ansicht der Behörden ein Provisorium dar, weil die endgültige Gestaltung vom heutigen Bahnhofplatz und Bollwerk erst nach einem dereinstigen Neubau des Berner Hauptbahnhofes selber möglich sein wird. Wann aber dieser zustandekommt, steht heute noch nicht fest. Die Bevölkerung der Bundesstadt wird jedenfalls sicherlich gut tun, wenn sie mit Bezug auf das hier besprochene Bauvorhaben des Wortes eingedenk bleibt: «Il n'y a que le provisoire qui dure». Um so mehr scheint es gerechtfertigt und notwendig, auch bei diesem «Provisorium» nur das Beste zu erstreben, denn es stehen immerhin rund zweihunderttausend Franken auf dem Spiele, die letztlich der Steuerzahler aufbringen muss.

H. W. Thommen.

Immer wieder ist es das Stationsgebäude der SZB-Bahn, das die klare Sicht versperrt

Der Bahnhofplatz als Geschäftszentrum

Kaum dass der neue Bahnhof im vorigen Jahrhundert die ersten Züge, die Bern erreichten, abgefertigt hatte, liessen sich in seiner Nähe eine grössere Anzahl tüchtiger Geschäftsleute nieder, die schon in kurzer Zeit den neu entstandenen Bahnhofplatz und das Bollwerk zu einem geschäftlichen Zentrum schufen. Einige dieser Firmen haben sich bis auf den heutigen Tag erhalten und können bald ihr 100jähriges Jubiläum feiern, andere haben sich im Laufe der Jahre dazu gesellt und tragen heute dazu bei, dem Bahnhofplatz und dem Bollwerk ihre Tradition als seriöses Geschäftszentrum unserer Stadt zu erhalten. Ueber die einzelnen Firmen vernehmen wir folgendes:

1875 gründete Bendicht Jenni, der Vater des heutigen Inhabers der Firma Jenni & Co., Bollwerk 21, ein Import- und Agenturgeschäft für Spirituosen und Weine. Neben Cognac und Rum erwies sich das Gebiet der Weine als zu mannigfaltig, so dass sich die Firma im Laufe der Jahre für Süssweine spezialisierte.

Zum 70jährigen Bestehen des Hauses wurde auf Grund der offiziellen Daten eine Statistik

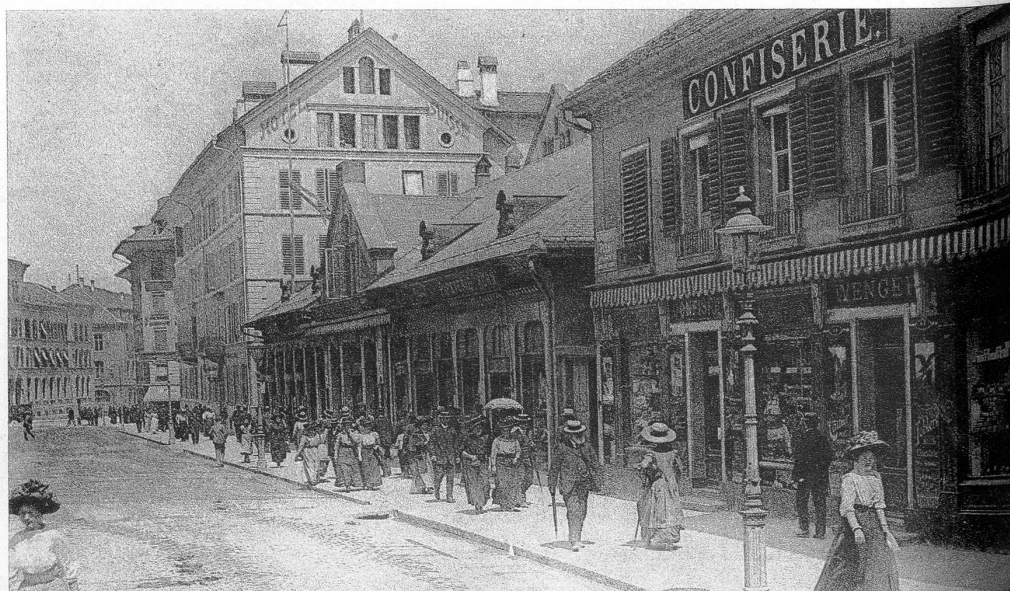
der schweizerischen Importe von Süssweinen, Cognac und Rum zusammengestellt und eine sehr aufschlussreiche Karte der Produktionsgebiete und der Transportwege nach der Schweiz geschaffen. Die von der Firma heute importierten «White Ship Rum», «Malaga Castillo», «Cognac Gonzalez» zählen zu den in der Schweiz bevorzugten Marken.

☆ ☆ ☆

Das Diplom der «Ecole de Culture Physique de Paris» gab Herrn Ernst Lüthi die Gelegenheit und zugleich die besten Voraussetzungen, im Jahre 1936 in Bern ein Zweiginstitut für Körperkultur und -Pflege dieser Schule zu gründen. Seit 1937 wurden nun im Hause Bollwerk 23 unzähligen leicht oder schwerer eingerosteten Bernern und Bernerinnen, geschickt assistiert von der tüchtigen und quecksilbrigen Gattin, die Knochen und Muskeln gelöst. Die Desbonnetische Gymnastik, nach der unter kundiger Leitung in der Turnhalle trainiert wird, hat schon viele Doppelzentner überflüssiges Fett von Hüften, Schultern und Bäuchen liquidiert.

(Fortsetzung auf Seite 25)

Im Anfang unseres Jahrhunderts waren noch keine Lauben am Bahnhofplatz, doch die Confiserie Wenger war schon damals den Bernern bekannt



Kunstaussstellung auf der Strasse

Anfang Mai sind vor der Grabenpromenade, gegenüber dem Stadttheater, wie in den vorangegangenen Jahren wieder die vom Eidg. Departement des Innern mit einer Ehrenurkunde ausgezeichneten Plakate zu sehen, die von berufenen Fachleuten beurteilt wurden. Das grosse Publikum und weitere interessierte Kreise erhalten damit Gelegenheit, das Urteil der Jury nachzuprüfen und selber Lob und Kritik anzubringen. Die ersten zwölf Plakate sind in der Zeit vom 1. bis 15. Mai zu sehen und die restlichen zwölf vom 16. bis 31. Mai. Die ganze Aktion erfolgt zur Förderung der Qualität dieses bewährten Propagandamittels der Neuzeit.

