

**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 46 (1930)

**Heft:** 7

**Artikel:** Definitive Umgestaltung des Bubenberg-Bahnhofplatzes in Bern

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-576674>

#### 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>**

ist auf 1. Mai durch Kauf an einen neuen Besitzer übergegangen. Der bisherige, allgemein geschätzte Wirtschaftsbetrieb ist eingestellt worden und das Schloß wird fortan nur noch reinen Wohnzwecken dienen. Zur Verschönerung der zahlreichen Innenräume wie auch zur Erziehung eines gewissen behaglichen Komfortes läßt der neue Eigentümer umfassende Renovationsarbeiten ausführen. Es liegt bei denselben die edle Absicht zu Grunde, dem Innern des Schlosses den alttümlichen, dem Sinn und Geiste seiner Tradition entsprechenden Charakter nach Möglichkeit wieder zu verleihen. Der bezügliche Voranschlag lautet auf rund Fr. 70,000.

## Definitive Umgestaltung des Bubenberg-Bahnhofplatzes in Bern.

Eine Million Franken Kosten. Ende Februar dieses Jahres hatte der Gemeinderat der Stadt Bern dem Stadtrat die Vorlage unterbreitet über die Umgestaltung des Bahnhof- und Bubenbergplatzes. Im März ist die Vorlage im Stadtrat behandelt und nach ausgiebiger Diskussion mit großem Mehr angenommen worden. Welches sind die wesentlichen Punkte? Im Frühjahr 1929 wurden die Resultate einer öffentlichen Planausschreibung bereits eingehend besprochen. Der vorliegende Plan ist nach dem erstpräsentierten Projekt von Architekt Reinhart in Zürich erstellt. Die Verkehrsverhältnisse auf den genannten beiden Plätzen, speziell auf dem Bubenbergplatz sind immer unhaltbar geworden. Eingehende, ernsthafte Studien unter Hinzuziehung von bedeutenden Sachverständigen, sowie allseitige Berechnungen haben das vorliegende Projekt als wohldurchdacht und den gegebenen Umständen als entsprechend erwiesen. Wenn auch bis zur endgültigen Lösung der Hauptbahnhoffrage noch 4 bis 6 Jahre vergehen können, so haben die S. B. B. doch die Umrisslinien des Aufnahmgebäudes bereits festgelegt. Ebenso werden die Bauteile des Bürgerspitals keine wesentlichen Änderungen mehr erfahren. Wenn da und dort die Frage gestellt wird, Tram oder Autobus, so muß sie dahin beantwortet werden Tram und Autobus. Eine Stadt wie Bern, wo sich der Hauptverkehr auf eine kleine Fläche zusammendrägt, wird trotz dem gut ausgebauten Autobusnetz den Tram unter keinen Umständen entbehren können. Besonders den Stoßverkehr können nur die Tramwagen leicht und wirtschaftlich bewältigen. Über die Finanzfrage, die weltgreisend ist, kann gesagt werden, daß es sich um eine wohlüberlegte Angelegenheit handelt. Kosten die in der ersten Etappe jetzt auszuführenden Arbeiten rund eine Million Fr., so fallen davon 730,000 Franken auf das Konto der Straßenbahnen. Die großen Gleiseumbauarbeiten auf dem Bubenbergplatz sanieren den Schnittpunkt des ganzen Netzes. Nach Aussagen des Direktors der industriellen Betriebe werden die Straßenbahnen die erforderlichen bedeutenden Auslagen verzinsen und amortisieren können. Durch die Neuanlage wird der Betrieb in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht ideal genannt werden können. Bedeutende Einsparungen werden möglich sein, sowie eine rationellere Abwicklung des Verkehrs.

Am westlichen Ende der Spitalgasse, östlich des Bubenbergplatzes, wird eine große, zentrale Verkehrs- und Schuhinsel errichtet werden. Sämtliche Straßenbahnsäulen werden hier ihre Haltestelle haben, so daß in Zukunft das lästige und gefährliche Fahrbahnüberschreiten wegfällt, will man von einer Linie zur andern die Wagen wechseln. Im mittleren Teil dieses Inselperrons wird das neue Tramwartehaus seine Auf-

stellung finden. Das jetzige Gebäude, ein Unikum in seiner Art, wird fallen. Sein Abruch soll allein gegen 8000 Fr. kosten. An seine Stelle wird etwas westlich verschoben ein völlig neuzeitliches, modernes und sauberes Gebäude errichtet. Sein Neukeres mahnt im ersten Moment an dasjenige auf dem Paradeplatz in Zürich. Flach, langgezogen, viel Glas, durchsichtig, so wird es sich dem Beschauer präsentieren. Die gemütliche Wärme- und Rendez-vous-Halle wird im neuen Gebäude keinen Platz mehr finden. Zur ebenen Erde wird es stadtabwärts einen Zeitungskiosk und westwärts einen verglasten Raum für den Straßenbahndienst enthalten. Unterirdisch finden wir die W. C.-Anlagen, die durch Duschen erweitert werden sollen, sowie einen Raum für das Straßenbahnpersonal. Das Gebäude soll 150,000 Fr. kosten. Die Hauptgleiseanlagen auf dem Bubenbergplatz werden auf die Mitte des Platzes konzentriert. Vorgesehen sind seitlich je zwei Gleispaare, dazwischen Manövriergeleise, sodaß mit den Wagen von jedem Gleise auf jedes Gleise gefahren werden kann. Am westlichen Ende dieses Platzes wird wiederum eine Schuhinsel den Abschluß bilden. Der Bubenbergplatz ist 42 m breit, die Gleiseanlagen nehmen 18 m in Anspruch, sodaß für die beidseitigen Fahrbahnen, abgänglich die Bürgersteige, je 8 m bleiben. Weiter soll das Einbahnsystem durchgeführt werden. Natürlich haben sich auch die Autobusse der neuen Ordnung anzupassen. Vor der ebdg. Bank wird eine neue Perroninsel von 20 m Länge und 2,5 m Breite angelegt. Von der bernischen Heimatschutzvereinigung ist eine Eingabe eingelangt, die wünscht, daß längs den neuen Trottoirs Baumplantagen angebracht würden. Abgesehen von den Mehrauslagen von 67,000 Franken würden sich verschiedene Schwierigkeiten ergeben. Die Frage soll daher noch geprüft werden.

Die Reihenfolge der Arbeiten ergibt folgendes Bild: Der Stadtbach, der unter dem Bubenbergplatz hinläuft, kommt mit den zukünftigen Gleiseanlagen in Konflikt und muß in erster Linie verlegt werden. Das Bubenbergdenkmal muß ebenfalls verlegt werden, da es mitten in den neuen Gleiseanlagen stehen würde. Die südliche Bahnhofshalle (wo die Hotelautobusse stehen) wird abgebrochen. Besonders auf die Öffnung der Lorralnebrücke hin wird mit einer starken Zunahme des Verkehrs Richtung Bollwerk, Bahnhof-Bubenbergplatz gerechnet. Das bestehende Tramwartehaus wird abgebrochen. An dessen Stelle wird vorerst eine provisorische Haltestelle errichtet. Die westliche erhöhte Lampe der Heiliggeistkirche wird fallen, um mit dem Straßenniveau auf eine Ebene gebracht zu werden. Erst wenn diese Arbeiten ausgeführt sind, wird mit den eigentlichen Hauptarbeiten, wie Straßenkorrekturen, Gleisebau usw. begonnen werden können.

So wird Bern endlich zu einer modernen, zeitigen Platzgestaltung kommen, die dem Verkehr von Heute und Morgen genügen wird. Wird in einigen Jahren auch der Bahnhof neu und anstelle des Bürgerspitals ein Geschäftsneubau entstehen, so darf auch in architektonischer Beziehung mit einer Anpassung des Gestern an das Heute gerechnet werden.

(„Mat.-Btg.“)

## Tradition und moderner Kirchenbau.

Im Kreise der Sektion Waldstätte des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins sprach der bekannte Kunsthistoriker Dr. Linus Birchler, Schwyz, in fesselnder und temperamentvoller Weise über die Wandlungen des Formgedankens in der kirchlichen Architektur. Die Stillehre, die Aesthetik, das akademische Kunstreisen hemmen uns in erster Linie, Kirchenbauten von heute unbeschwert von allen Vorurteilen zu betrachten.