

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 95/96 (1930)
Heft: 21

Artikel: Die Führung der S.B.B. zwischen Wylerfeld und Bern als Problem des Städtebaues
Autor: Steiner, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-44102>

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: 11.02.2026

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

Die Führung der S. B. B. zwischen Wylerfeld und Bern als Problem des Städtebaues.

Von Ing. F. STEINER, Bern.

Die Frage der Verlegung der S. B. B.-Linie zwischen Wylerfeld und Bern beschäftigt Bahn- und Stadtbehörden wie die breite Öffentlichkeit schon seit Jahren. Nachdem es den städtischen Behörden im Zusammenhang mit dem Bau der Lorrainebrücke gelungen ist, durch eine Vereinbarung unter bestimmten Voraussetzungen von den S. B. B. die grundsätzliche Bereitwilligkeit zu einer Verlegung der Linie aus dem Lorrainequartier heraus zu erhalten und im Laufe dieses Frühjahrs die neue Lorrainebrücke dem Verkehr übergeben werden konnte, drängt die Frage der Linienverlegung nunmehr zur Entscheidung.

Es sei daran erinnert, dass die ersten Studien für eine Verlegung der Bahnlinie nach der Engehalde im Auftrage des Gemeinderates der Stadt Bern in den Jahren 1914 und 1915 von Dr. Ing. C. O. Gleim durchgeführt wurden. Trotzdem Gleim zum Schluss kam, dass vom Standpunkt der Eisenbahn die Hebung der bestehenden Linie auf dem *jetzigen Tracé in der Lorraine* einer Verlegung nach der Engehalde vorzuziehen sei, hielten die städtischen Behörden doch an ihrer früheren Auffassung fest, dass eine Beibehaltung des bestehenden Tracé aus städtebaulichen Gründen nicht zu verantworten wäre, und aus diesem Grunde eine Verlegung der Linie an die Engehalde vorzunehmen sei.

In der Folge stellten die S. B. B. mehrere Projekte für die Verlegung der Bahnlinie nach der *Engehalde* auf. Die Entwürfe hatten mehr oder weniger Anlehnung an den Gleimschen Entwurf, und sahen wie dieser eine Untertunnelung des „Bierhübeli“ vor. Nach den Projekten der S. B. B. wurde aber das Eilgutgebäude bei der Schützenmatte an seinem heutigen Standort gelassen. Diese Belasung hat jedoch zur Folge, dass die vier Liniengleise Wylerfeld-Bern den Eilgutbahnhof durchschneiden und

demzufolge die Zustellung der Eilgutwagen und die Bedienung der Abstellgleise unter Kreuzung der Liniengleise erfolgen muss. Die Bedienung des Eilgutbahnhofes erleidet demnach durch diese Lösung eine Verschlechterung gegenüber heute. Es ist deshalb begreiflich, dass die S. B. B. noch nach einer betriebstechnisch bessern Lösung suchten. Diese haben sie vor ungefähr Jahresfrist in einem neuen Projekt, der sogen. Lorrainehaldelinie, gefunden und der breiten Öffentlichkeit durch Ausstellung eines Modelles mit den drei Linienvarianten: Lorraine, Lorrainehalde und Engehalde, zugänglich gemacht (Abb. 1 und 2).

Das neue Projekt für die *Lorrainehalde* sieht eine schiefe Ueberquerung der Aare etwa 120 m unterhalb der neuen Lorrainebrücke und einen Lehnenviadukt von 16 bis 27 m Höhe und 17 m Breite (viergeleisig) zwischen der Aare und dem Plateaurand des Lorrainequartiers vor („S. B. Z.“ Bd. 96, Nr. 1, Seiten 4 und 5, Abb. 1 bis 4). Bei der alten

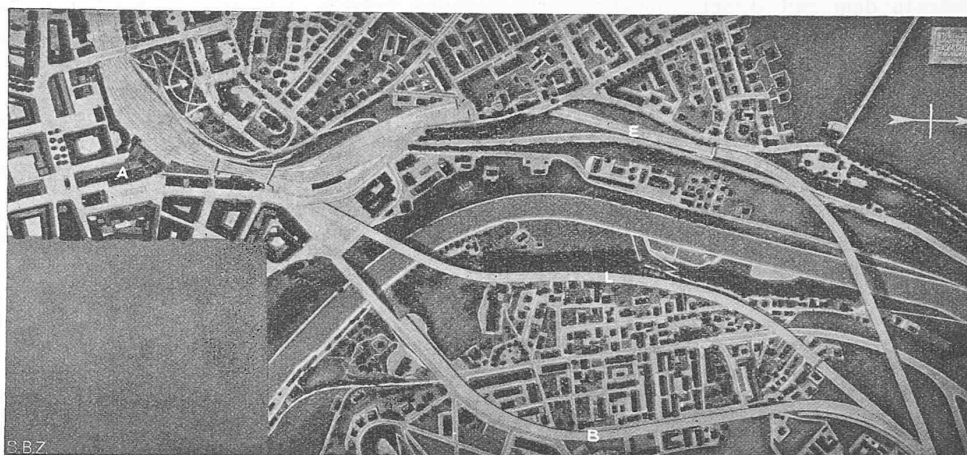


Abb. 1. Modell-Draufsicht: A Aufnahmegebäude, B bestehendes Tracé, L Lorrainehalde-Tracé, E Engehalde-Tracé.



Abb. 2. Fliegerbild des Modells aus Westen (in Nord-Beleuchtung).

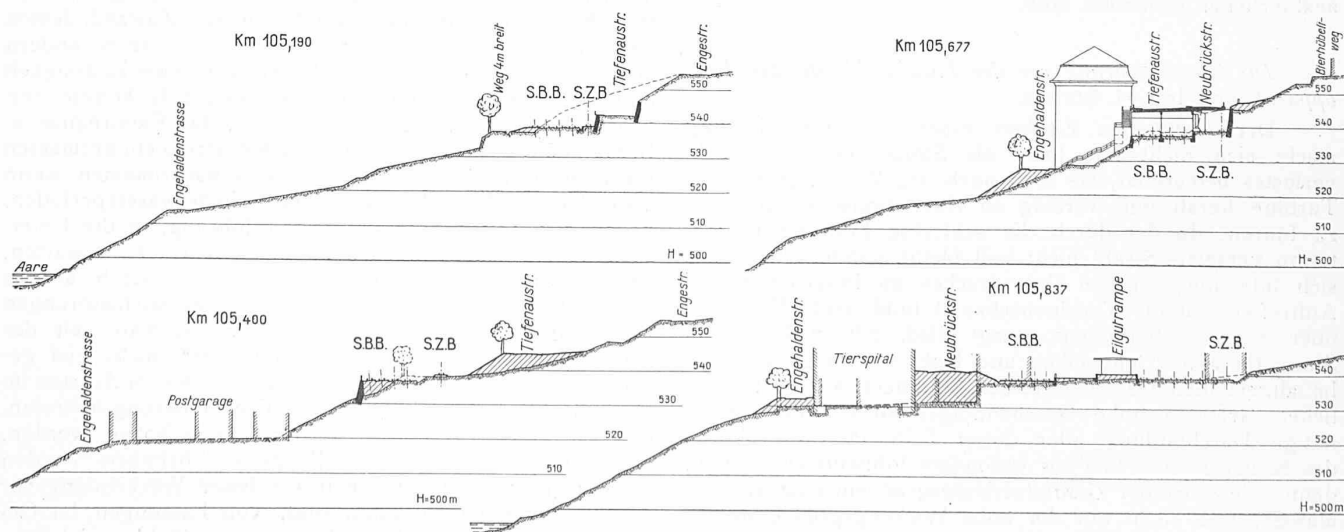
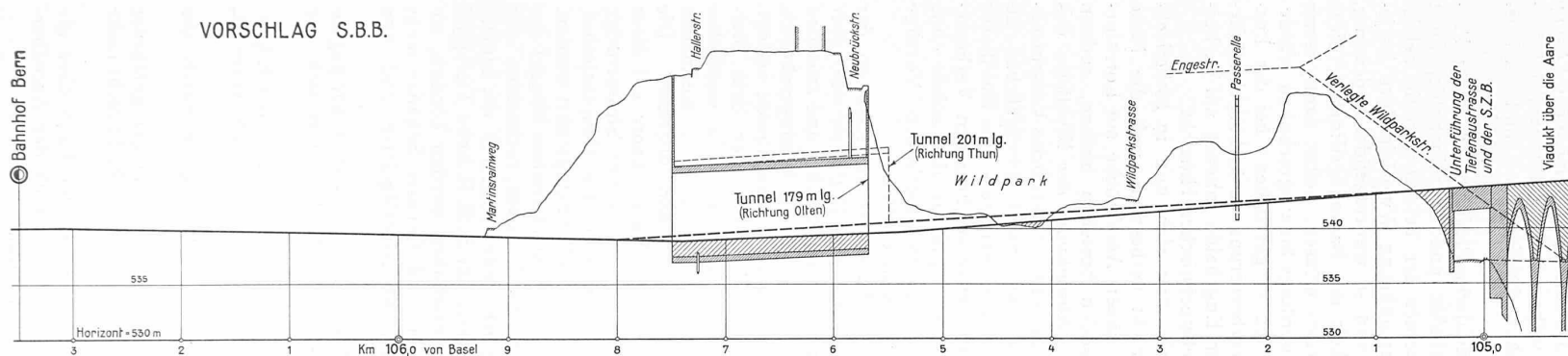


Abb. 6. Charakteristische Querprofile zum Vorschlag einer verbesserten Engehalde-Linie von Ing. F. Steiner. — Masstab 1 : 2000.

VORSCHLAG S.B.B.

DIE NORDÖSTLICHE
EINFAHRT DER
S. B. B. IN DEN
BAHNHOF BERN.

VORSCHLAG VON
ING. F. STEINER, BERN,
FÜR EINE VERBESSERTE
ENGELHALDE-LINIE.

Abb. 3. Generelles Längenprofil der Engthal-Linie mit Untertunnelung beim Bierhübeli. — Längen 1 : 6000, Höhen 1 : 600.

VORSCHLAG F. STEINER

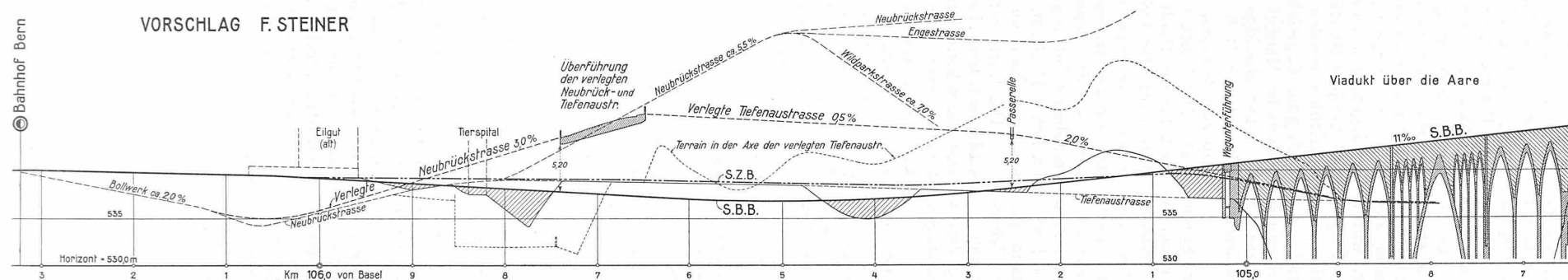


Abb. 4. Längenprofil zum Vorschlag von Ing. F. Steiner (Bern), unter Vertauschung von Tiefenaustrasse und Bahntracé. — Längen 1 : 6000, Höhen 1 : 600.

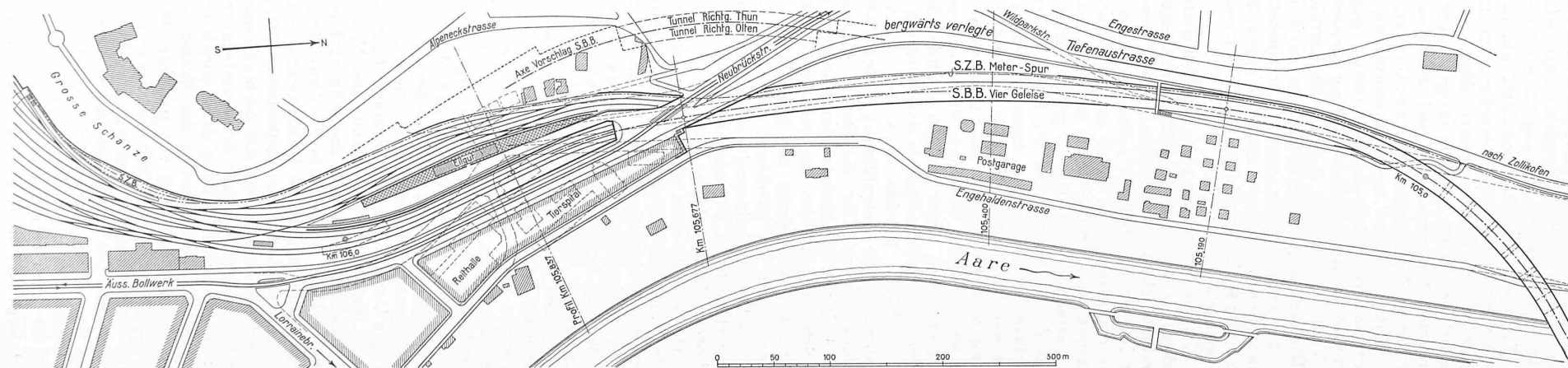


Abb. 5. Vorschlag von Ing. F. Steiner für die Einführung der S. B. B. und der S. Z. B. längs der Engthal, Tiefenaustrasse bergwärts verschoben. Masstab 1 : 5000. — Vergl. Profile auf Seite 288.

Waffenfabrik erfolgt der Anschluss an das Tracé der heutigen Linie. — Diese Lösung ist vom eisenbahntechnischen Standpunkte aus betrachtet gut und für den Laien wie auch für den Techniker, der das neue Tracé nur im Situationsplan oder im Modell flüchtig betrachtet, einleuchtend. Es ist deshalb nicht zu verwundern, dass die Öffentlichkeit dieses Projekt bald zu dem ihrigen machte und dass in öffentlichen Versammlungen nach Anhören von Vorträgen einstimmige Resolutionen zu seinen Gunsten gefasst wurden.

Kühler standen die verantwortlichen kantonalen und städtischen Behörden diesem Projekte gegenüber, wurde doch bald aus Architektenkreisen auf die nachteiligen Folgen des Viaduktes für den Ausbau des Lorrainequartiers, auf die Beeinträchtigung des Stadtbildes durch die schiefe und viel zu nahe an der neuen Lorrainebrücke gelegenen Eisenbahnbrücke und auf die eine rationelle Ueberbauung verhindernde Zerschneidung der Schützenmatte aufmerksam gemacht.

Da die Ueberbauung des Schützenmattareals nicht nur fiskalisch, sondern als südlicher Brückenkopf der neuen Lorrainebrücke auch städtebaulich von besonderer Bedeutung ist, veranstaltete der Gemeinderat im Dezember 1929 unter den Architekten Berns einen Wettbewerb zu einem Bebauungsplan für das Gebiet des südlichen Brückenkopfes der Lorrainebrücke. Das Ergebnis dieses Wettbewerbes ist in der „S. B. Z.“ (Bd. 96, Nr. 1, Seiten 4 u. ff.) veröffentlicht. Als Ergebnis dieses Wettbewerbes kann gebucht werden, dass die Jury vom Standpunkte der Ueberbauung der Schützenmatte das Lorrainehaldeprojekt ablehnt und dass sie ihren Bedenken über die Ausführung dieses Projektes wegen seiner übrigen städtebaulich nachteiligen Folgen in unzweideutiger Weise Ausdruck gibt.

Auch die Sektion Bern des S. I. A. hat die drei Varianten für die Linienführung Wylerfeld-Bern durch ihre Studienkommission für die Berner Bahnhoffrage prüfen lassen.¹⁾ Ihre Studienkommission kommt in analoger Weise zum Schluss, dass vom städtebaulich und ästhetischen Gesichtspunkte aus einzig die Engelhaldelinie verantwortet werden könne. Sie anerkennt aber ohne weiteres die Vorzüge des Lorrainehaldeprojektes in bau- und betriebstechnischer Hinsicht an. Die städtebaulich-ästhetischen Nachteile des Lorrainehaldeprojektes fasst sie wie folgt zusammen:

Der Viadukt wirkt wie eine Stadtmauer, die sich rings um das Lorrainequartier herumlegt. Dadurch werden der baulichen Entwicklung für alle Zeiten Schranken auferlegt und eine Gesundung der heutigen unerfreulichen Verhältnisse im Lorrainequartier verunmöglicht. Die schräge Ueberquerung des Aaretales in der Nähe der Lorrainebrücke durch eine diese um 7 m überragende neue Eisenbahnbrücke ist unbefriedigend; eine Verschiebung der Brückenaxe um etwa 30 m abwärts, wie die S. B. B. neuerdings vorschlagen, ändert hieran nichts. Die beiden Bauwerke beeinträchtigen sich und ergeben zusammen eine erdrückende Baumasse, die mit dem Masstab des Aaretales im Widerspruch steht. Die schiefe Ueberquerung des Schützenmatt-Areals verhindert die klare Ordnung einer günstigen Ueberbauung und beeinträchtigt die entstehenden Bauten. Bei der Ueberbrückung der Neubrückstrasse entsteht ein schiefes Bauwerk, das schwerlich ästhetisch befriedigend zu lösen ist, und für die Abwicklung des Strassenverkehrs eine gefährliche Unübersichtlichkeit bringt.

Diesen städtebaulich-ästhetischen Mängeln des Lorrainehaldeprojektes stehen die nachfolgenden bau- und betriebstechnischen Nachteile des Engelhaldprojektes gegenüber: Durch die Erstellung des Tunnels unter dem Bierhübelirain wird eine dort in der Molasse sich befindende Mergelschicht, wenn auch von geringer Mächtigkeit (3 bis 5 cm), angeschnitten, sodass eine Fundierung des Tunnels unter diese Gleitschicht und eine sorgfältige Entwässerung der Halde und des Einzugsgebietes von Anfang an als notwendig erscheinen. Durch die Unterfahrung der bestehenden Gebäude im Bierhübeliquartier sind deren Erschütterungen nicht zu vermeiden. Infolge Führung der Linien-

geleise durch die Eilgutanlage gehen vier Geleise zum Abstellen von Wagen verloren; sodann müssen die Liniengeleise für das Zustellen und Abholen der Wagenladungsgüter, der Eilgut- und Viehwagen überkreuzt werden, was einer Erschwerung und Verteuerung des Zustellungsdienstes gleichkommt. Es muss deshalb mit der Zeit eine Verlegung der so günstig gelegenen Eilgutanlage ins Auge gefasst werden. Die Baukosten sind rund 900 000 Fr. grösser als bei der Lorrainehalde.

Die Dinge liegen also heute so, dass zwei Projekte vorliegen, von denen das eisenbahntechnisch gute Lorrainehaldeprojekt als städtebaulich-ästhetisch unmögliche Lösung bezeichnet werden muss, während das städtebaulich-ästhetisch gute Engelhaldprojekt erhebliche bau- und betriebstechnische Mängel aufweist.

Die allseitige fachmännische Prüfung der beiden Projekte der S. B. B., Engelhald und Lorrainehalde, führt also zum Schluss, dass keines der beiden allseitig befriedigt. Die Frage der Linienführung Wylerfeld-Bern ist jedoch für die Stadt Bern von so weittragender Bedeutung, dass trotz der Dringlichkeit der Baunangriffnahme diese Studien weitergeführt werden müssen, selbst dann, wenn dadurch der Baubeginn neuerdings hinausgeschoben würde. Diese weiteren Studien hätten zu geschehen: bei der Lorrainehalde in bezug auf Verbesserung in ästhetisch-städtebaulicher Hinsicht, bei der Engelhald in bezug auf Verbesserung in bau- und betriebstechnischer Hinsicht.

Die Lorrainehaldelinie lässt sich nun in ästhetisch-städtebaulicher Hinsicht nicht verbessern, weil die Nähe und die schiefe Lage der neuen Aarebrücke zur Lorrainebrücke unter allen Umständen bestehen bleiben, sodann auch, weil eine grössere Absenkung der Nivellette des Viaduktes längs der Lorraine ohne wesentliche Verschlechterung der Steigungsverhältnisse nicht durchführbar ist. Dagegen zeigen die Studien des Verfassers vom Mai dieses Jahres über die bau- und betriebstechnischen Verbesserungen der Engelhaldelinie (Abb. 4 bis 9), dass solche ohne Beeinträchtigung der städtebaulich-ästhetischen Vorzüge dieser Linienführung möglich sein dürften.

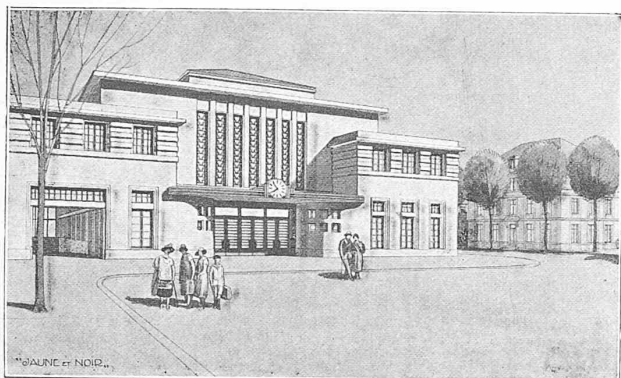
Darnach kreuzt die Engelhaldelinie die Aare an der gleichen Stelle, wie im Projekt der S. B. B.; sie wird aber nicht über die Tiefenaustrasse hinweg geführt und zwischen diese und die Engestrasse in den Hang hineingeschoben, sondern in das Tracé der heutigen Tiefenaustrasse verlegt, wodurch die Erstellung eines Tunnels unter dem Bierhübeli entfällt. Die Tiefenaustrasse wird in westlicher Richtung gegen die Engestrasse gerückt und zusammen mit der Neubrückstrasse über die Bahn überführt. Die S. Z. B. (Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn) kann auf diese Weise ohne Kreuzung der S. B. B. und der Strassenzüge auf der Seite der Grossen Schanze in den Hauptbahnhof, und zwar bis an den Personentunnel, hineingeführt werden.

Die Ausschaltung der betriebstechnischen Mängel des S. B. B.-Projektes erscheint durch Inanspruchnahme des Areals des Tierspitals möglich, indem dadurch die Liniengeleise gegenüber dem Projekte der S. B. B. beim Tierspital um 60 bis 70 m aarewärts verschoben werden können, sodass zwischen Liniengeleisen und Grosser Schanze mehr Raum für die Eilgutanlage, die Abstellgeleise und den Freiverlad verbleibt.

Die bahntechnischen Vorzüge dieser Vorschläge gegenüber dem Engelhaldprojekt der S. B. B. lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- a) die Liniengeleise werden durch die Zufahrt der Eilgutanlage und zu den Abstellgeleisen nicht mehr gekreuzt.
- b) die Einfahrt in den Bahnhof wird schlanker.
- c) der Tunnel beim Bierhübeli fällt weg, wodurch die Uebersichtlichkeit vermehrt wird.
- d) das Gleichgewicht des Abhangs wird weniger gefährdet und insbesondere die befürchtete Gleitschicht nicht mehr durchschnitten.
- e) die unschöne, schiefe Ueberführung der Bahn über die Tiefenaustrasse fällt weg, wodurch auch der Aareübergang tiefer gehalten werden kann.

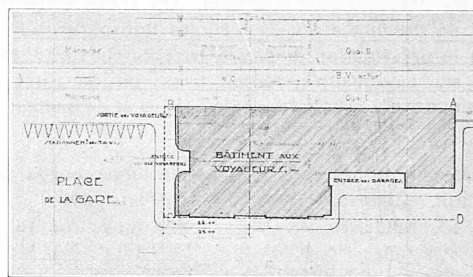
¹⁾ Vergl. das Protokoll auf S. 297 dieser Nummer.



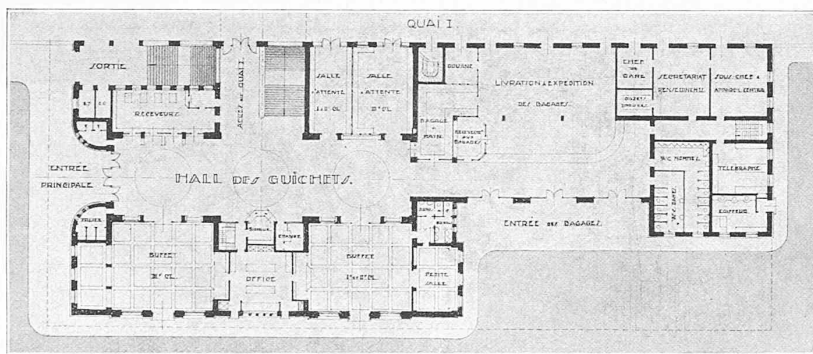
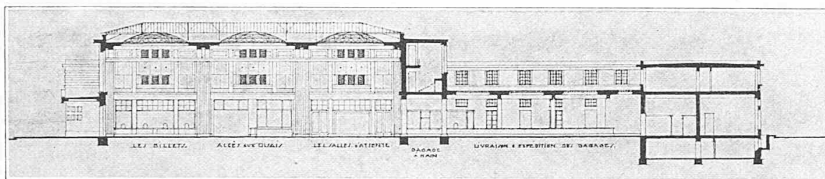
Entwurf Nr. 12. — Ansicht aus Westen.

3. Rang (IV. Preis, 2000 Fr.), Entwurf Nr. 12.

Verfasser Fritz-Edouard Huguenin, Colombes bei Paris.



Entwurf Nr. 12. — Lageplan 1 : 2000.



3. Rang (IV. Preis), Entwurf Nr. 12. — Längsschnitt und Erdgeschoss-Grundriss 1 : 800.

finanzielle Auswirkung des neuen Vorschlages sei bemerkt, dass durch den Wegfall des kostspieligen Tunnels unter dem Bierhübeli (Baukosten für zwei Geleise rund 900 000 Fr. und für vier Geleise mindestens 1,8 Mill. Fr.) Gelder frei werden für die Verlegung der Strassenzüge und den Erwerb des Tierspitals, dessen Verlegung an eine geeignetere Stelle ohnehin erwünscht ist.

Die vorliegende Studie soll eine neue Idee zur Darstellung bringen, erhebt aber nicht den Anspruch auf das Prädikat „fertig“; insbesondere ist die Geleiseanlage im Eilgutbahnhof nur skizziert. Es erscheint aber durchaus möglich, dass die weitere Verfolgung der in der Studie festgelegten Ideen zu einer Lösung für die Enghaldelinie führt, die sowohl die S. B. B. wie die Stadt nicht nur bau- und betriebstechnisch, sondern auch ästhetisch und städtebaulich im weitesten Sinne des Wortes besser befriedigt.

Neben diesen bau- und betriebstechnischen Verbesserungen für die Bahn, bringt der Vorschlag aber noch besondere Vorteile für die Stadt, nämlich:

- a) die Einführung der S. Z. B. in den Hauptbahnhof.
- b) die Geradlegung der Neubrück-Tiefenaussasse und die Beseitigung des gefährlichen Verkehrsknotenpunktes beim Henkerbrünnli.
- c) die Schaffung guter Baublöcke auf dem Areal der Schützenmatte und des Tierspitals, durch die die ganze Eilgutanlage gegen Sicht aus N und O verdeckt wird.

Der Vorschlag des Verfassers möchte also nicht nur die bau- und betriebstechnische Verbesserung des Enghalde-Projektes der S. B. B., sondern namentlich auch eine Lösung der mit der Linienverlegung Wylerfeld-Bern im Zusammenhang stehenden städtischen Verkehrs- und Bauungsfragen bezwecken.

Hinsichtlich der finanziellen Tragweite der einzelnen Projekte der Schweizer Bundesbahnen sei erwähnt, dass die Kostenberechnungen der S. B. B. die zu ihren Lasten fallenden Bauausgaben für die Höherlegung der zweigeleisigen Lorrainehaldelinie auf 8700000 Fr. ergeben haben. Die Mehrkosten der Lorrainehaldelinie und der Enghaldelinie gegenüber dieser Summe hätte gemäss Vereinbarung die Stadt Bern zu tragen. Diese Mehrkosten werden für den zweigeleisigen Ausbau von den S. B. B. wie folgt angegeben: Enghaldelinie rund 2340000 Fr. und Lorrainehaldelinie rd. 1440000 Fr. Da die Entwertung des Areals der Schützenmatte durch die Lorrainehaldelinie von der Stadt Bern auf rd. 1 Mill. Fr. berechnet wird, ergeben beide Varianten für die Stadt an direkten und indirekten Belastungen ungefähr gleich grosse Beträge. Inbezug auf die

Wettbewerb für ein neues Aufnahmegebäude des Bahnhofs Neuenburg.

(Schluss von Seite 266.)

No. 12, „Jaune et noir“. L'étude de la circulation aux abords de la gare manque. Très bon plan du rez-de-chaussée dans lequel les différents services sont bien groupés. Toutefois, réserve est faite en ce qui concerne la position des W. C. Les locaux de service n'ont pas la contiguïté exigée au programme. La hauteur du hall est exagérée. Le plan des étages est trop disloqué. Mauvaise orientation d'une partie des logements de service. Les façades sont intéressantes et pourraient être améliorées par une étude plus approfondie.

No. 18, „Fic“. Bon aménagement des abords relativement à la circulation extérieure. La situation de la ligne et du terminus du tram n'est pas recommandable. Bon plan de rez-de-chaussée, très clair, avec bonne répartition des différents services. Il en est de même pour les appartements aux étages. Passage d'accès du hall aux bagages un peu exigu. L'entrée de la salle d'attente III^{ème} classe est étriquée. L'office du buffet est insuffisamment éclairé. La proposition d'une rampe de sortie est heureuse. La façade principale manque d'étude, elle est compliquée à plaisir. Cube très réduit.

No. 11, „Sens unique“. Le projet de circulation est intéressant. Il en est de même de l'étude de la boucle du tramway. Toutefois, la place de stationnement devant le local des bagages manque de profondeur. La circulation de tout le trafic venant de l'est canalisée devant l'entrée principale n'est pas heureuse. Plan original, clair dans son ensemble, mais sujet à de nombreuses critiques dans son détail. L'emplacement des guichets à voyageurs dans le courant de la circulation conduisant au passage sous voie est défectueux.