Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 123/124 (1944)
Heft: 19

Inhaltsverzeichnis

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: 08.08.2025

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

INHALT: Die Erweiterung des Personenbahnhofs Bern. — Gedanken zur Elektrifikation einer SBB-Strecke. — Behandlung und Reinigung von industriellen Abwässern. — Wärme- und Feuchtigkeits-Isolation von Flachdächern. — Weiteres über moderne Dachkonstruktionen. — «Pilatus-Pelican», ein schweizerisches Flugzeug für Berggegenden. — Mitteilungen: Das Kraftwerk Innertkirchen. Das Albiswerk Zürich A.G. Neue Gemeindekarte der Schweiz. Synthetischer Gummi. Ein Heimatmuseum in Wald. Ein Kraftwerk an der Julia. — Nekrologe: Hans Reber. Theodor Liechti. Armando Bonzanigo. Wilh. Dürsteler. Georges Heberlein. — Wettbewerbe: Wiederaufbau von Trans, Graubünden. Behelfsheime in Holz für kriegsbeschädigte Länder. Generelle Planung im Gebiet der Gemeinden Rorschacherberg, Rorschach, Goldach, Thal. Reform. Kirche in Wittenbach (St. Gallen). Primarschulhaus mit Turnhalle, Rapperswil. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. — Vortragskalender.

Band 124 Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet Nr. 19

Die Erweiterung des Personenbahnhofs Bern

Als wir das letzte Mal über die Berner Bahnhof-Erweiterung berichteten[1]), handelte es sich um Projektstudien für die Erweiterung der Gleis- und Perronanlagen und für ein neues Aufnahmegebäude mit hochliegendem Querbahnsteig als Zugang zu den Bahnsteigen in Schienenhöhe. Für dieses Aufnahmegebäude lagen generelle Entwürfe sowohl der Bahnorgane wie des Berner Stadtplanungsamtes vor, mit verschiedenartigen Auffahrtrampen vom Bahnhofplatz aus. Bei den Gleisanlagen, bei denen die Zahl der Perrons von fünf auf sechs und die der Perrongleise von neun auf zwölf zu erhöhen ist und die Bahnsteige zu verbreitern sind, ergab sich die Notwendigkeit einer nochmaligen, kräftigen Zurücksetzung der grossen Futtermauer gegen die Grosse Schanze, sei es in offener Form, sei es in mehr oder weniger starker Ueberdeckung (vgl. Bd. 120, S. 215 *). Ueber alle diese Fragen bestanden Meinungsverschiedenheiten zwischen Stadt und Kanton Bern einerseits und den SBB anderseits. Während die äussern Bahnhofbezirke, wie Güterbahnhof[2]), Verschiebe- und Abstellgleise und zuletzt die nördliche Einfahrt mit der neuen viergleisigen Lorrainebrücke[3]) im Lauf der Jahre erweitert, bezw. fertig gestellt worden sind, bleiben als letzte Bauabschnitte die oben erwähnten Umbauten des Personenbahnhofs noch auszuführen. Hierzu hat der Verwaltungsrat der SBB in seiner Sitzung vom 6. Okt. d. J. den entscheidenden Schritt getan, indem er das Projekt der Generaldirektion über die Erweiterung der Gleis- und Perronanlagen des Bahnhofs Bern gutgeheissen und genehmigt hat. Mit den einleitenden Arbeiten soll schon anfangs 1945 begonnen werden.

Seit dem Umbau des ersten Kopfbahnhofs in einen Durchgangsbahnhof (1889/92) und besonders bei dessen zweimaliger Vergrösserung und Verbreiterung (1900/02 und 1905) machte sich die Ungunst der topographischen Lage, eingezwängt zwischen Burgerspital und Grosser Schanze und in scharfer Kurve, unangenehm geltend. Zweimal, in der nördlichen Einfahrt schon gar dreimal musste die hohe Stützmauer der Grossen Schanze zurückgesetzt und damit erhöht werden. Da aber eine Verbreiterung stadtseits nicht in Frage kommt — eine Radikalverlegung des ganzen Personenbahnhofs aus stadtbaulichen Gründen schon gar nicht —, muss notgedrungen diese Mauer noch einmal, und zwar um 30 bis 45 m zurückgesetzt werden. Dadurch kann dann ein Bahnhof geschaffen werden, der auch noch steigendem Verkehr gewachsen sein wird und dabei die heutige vorzügliche Lage des Aufnahmegebäudes wahrt. Dieses ist in seiner baulichen Form noch nicht spruchreif; es wird aber durch den vorgängigen Umbau der Gleis- und Perronanlagen, die nunmehr endgültig festgelegt sind, nicht berührt. Es muss und kann sich ihnen ohne Zwang anpassen, und zwar auch ohne Inanspruchnahme des Areals des Burgerspitals, das die Stadt nicht opfern will. Wenn man die jetzigen Bahnpostanlagen nördlich des Aufnahmegebäudes (altes Postgebäude) an die Schanzenstrasse südlich der Bahngleise verlegt, gewinnt man genügend Raum für ein neues Aufnahmegebäude an alter Stelle.

Damit gehen wir über zur Darstellung des am 6. Okt. d. J. genehmigten Projektes der SBB, wozu uns die Generaldirektion die Unterlagen freundlich zur Verfügung gestellt hat. Ihrem Begleitbericht entnehmen wir was folgt.

«Die Verhältnisse im jetzigen Personenbahnhof. Wie schon zuvor dargelegt wurde, stammen die Anlagen des Personenbahnhofs zur Hauptsache aus den Jahren 1889 bis 1892. Die Perrons IV und V wurden mit der Erweiterung in den Jahren 1900 bis 1902 erstellt. Der Bahnhof Bern wies nach Abschluss dieser Arbeiten (1902) einen Verkehr von täglich 195 Zügen auf, und zwar von 55 Schnellzügen, 83 Personenzügen, 51 Güterzügen und 6 Dienstzügen. Heute verkehren im Personenbahnhof Bern täglich 487 Züge, und zwar: 72 Schnellzüge, wovon 49 weiterlaufend, 234 Personenzüge, wovon 37 weiterlaufend, 121 Güterzüge, wovon 96 weiterlaufend, und 60 Dienstzüge.

Der jetzige Zwischenperron II weist eine Länge von 325 m auf; der stark benützte Perron III der Richtungen Olten-Zürich-Basel eine solche von nur 270 m und der Perron IV, Richtung Luzern, sogar nur 175 m. Die Breiten dieser Perrons sind 7,5, 8,0 und 7,3 m. Bei diesen Abmessungen ergeben sich schwerwiegende Uebelstände: die Züge ragen oft über die Perronenden hinaus in die beidseitigen Weichenanlagen hinein. Dadurch sind die Reisenden gezwungen, dort aus- und einzusteigen, was ausser Unannehmlichkeiten auch mannigfache Unfallgefahren mit sich bringt. Bei gewissen Aufstellungen der Züge entstehen aber auch Behinderungen in der Gleisbenutzung, indem andere Perrongleise gesperrt werden. Die Perrons und besonders ihre Zugänge erweisen sich bei jedem grösseren Verkehrsandrang, und zwar meist täglich bei den wichtigeren Schnellzugsgruppen, als zu schmal. Auf den Perrons selbst stehen die Reisenden — und leider ihre oft nicht wenigen Begleiter — dicht gedrängt. Auf den Treppen und im Durchgang entstehen Stockungen. An Festtagen sind diese so gross geworden, dass die Reisenden öfters bis zu einer Viertelstunde benötigen, um von den hintern Perrons zum Ausgang zu gelangen. Ein Beispiel für die Verkehrsmengen, die in solchen Stosszeiten zu bewältigen sind, geben die Zahlen des Verkehrs am Abend des Pfingstmontags, den 29. Mai 1944[4]). Wir fügen bei, dass in dieser Zeit ausnahmsweise die Perronsperre angeordnet wurde, so dass die sonst vorhandene zusätzliche Belegung der Zugänge und Perrons durch Begleitpersonen wegfiel.

Wenn seit den Jahren um 1907 der Verkehr im Personenbahnhof trotz der eingetretenen grossen Zunahme noch bewältigt werden konnte, war dies nur möglich dank der verschiedenen Erweiterungen, die an den Abstellanlagen vorgenommen wurden. Ausserdem liegen die beidseitigen Abstellbahnhöfe sehr günstig zum Personenbahnhof, sodass man mit geringen Rangierwegen auskommt. Indessen können durch die günstigen Abstellanlagen nicht alle Nachteile des nach Anzahl der Gleise sowie Länge der Perrons unzureichend bemessenen Personenbahnhofes wettgemacht werden. Ständige Verspätungen verursachen Störungen des Betriebes, die sich auf mehrere Richtungen und auf grosse Entfernungen auswirken.

Auch bei der Fahrplangestaltung ergeben sich Behinderungen. So ist es nicht möglich, die Abonnentenzüge aus allen Richtungen vor 14 Uhr im Personenbahnhof Bern anzunehmen. Vielmehr musste z. B. die Ankunft des Zuges 3373 von Langnau in unerwünschter Weise nach dieser üblichen Zeit angesetzt werden. — Schliesslich möchten wir nicht unterlassen beizufügen, dass die steten Bemühungen unseres Personals im Bahnhof Bern zur glatten Abwicklung und Bewältigung des Verkehrs viel beigetragen haben.

Lage und Form des Bahnhofs. Die Auseinandersetzungen, die zur Wahl der Lage des ersten Bahnhofs führten, sowie die Verhandlungen bis zu dessen Umbau in einen Durchgangsbahnhof haben wir bereits geschildert. Im weitern erwähnten wir das Gutachten Gleim. Dessen Schlussfolgerung lautete: «Die Erörterung der verschiedenen zur Sprache gebrachten Gegenprojekte hat demnach nur dazu geführt, den Vorzug eines Durchgangsbahnhofs in jetziger Lage darzulegen.» Die von diesem Experten nachgewiesenen Vorzüge lassen sich kurz zusammenfassen: Für den Reisendenverkehr: Der Personenbahnhof liegt unmittelbar beim Geschäftszentrum der Stadt und am Hauptschnittpunkt des Verkehrs; sodann für den Bahnbetrieb: Die beidseitigen Abstellgruppen liegen sehr nahe bei den Perronanlagen, wodurch sich kurze Rangierwege und damit rasche Manöver ergeben, der Abstand des Lokomotivdepots vom Personenbahnhof ist gleichfalls verhältnismässig klein, so dass auch die Lokomotiven nur kurze Strecken zurücklegen müssen.

Gleis- und Perronanlage. Bei der Beurteilung des Umfanges von Erweiterungen im Personenbahnhof können wir natürlich nicht auf die gegenwärtige kriegsbedingte Ver-

[1]) Vgl. Bahnhof Bern bis 1889, bis 1905 und Erweiterung 1905 in Bd. 46, S. 10*; Erweiterung der nördl. Einfahrt 1940 in Bd. 116, S. 156*; Erweiterungspläne 1942 (mit Reiterbahnhof und Auffahrtstrassenrampen) Bd. 120, S. 216*; der Vollständigkeit wegen: Vielschleifen-Gleichstrom-Bahnhof Vorschlag H. Liechty (sen.), besprochen von A. Trautweiler in Bd. 63, S. 293* (1914).

[2]) Neuer Güterbahnhof Weiermannshaus Bd. 105, S. 299* (1935).

[3]) Beschrieben durch Obering. Dr. A. Bühler in Bd. 116, S. 83* ff.

[4]) Von 20.00 bis 22.15 Uhr, also in 2¼ Stunden: in 43 Zügen total 15 897 Reisende, davon 2400 Transit. Auf Perron III allein 4945!