

Die neuen Verkehrsanlagen Worblaufen der SZB und das Verbindungsgleis Worblaufenttigen der SZB/VBW

Autor(en): **Perrochon, Jean A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85 (1967)**

Heft 24: **SIA - 70. Generalversammlung, Bern. Zweites Sonderheft**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-69478>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Bedienung der Station kann durch Billettausgabeautomaten, die zentrale Zugsleitung und den automatischen Block weiter eingeschränkt werden.

Die Personal sparenden Massnahmen erfordern ihrerseits Investitionen. Die SZB und VBW hoffen auf das Verständnis der staatlichen Instanzen, um das Rationalisierungsprogramm durchführen und die Betriebsrechnung im Gleichgewicht halten zu können.

5. Ausblick

Heute erkennt jeder Fachmann, dass die städtischen Verkehrsprobleme nicht durch den Bau von leistungsfähigen Strassen und Parkplätzen allein gelöst werden können. Es ist deshalb von der Stadt

und vom Kanton Bern verdienstvoll, in Zusammenarbeit mit dem Bund frühzeitig für die Sanierung der Vorortbahnen gesorgt zu haben. Der Wert der teuren Bauten wird aber erst dann allgemein sichtbar werden, wenn die Verstopfung der Stadtstrassen weiter zunimmt, während die Vorortzüge ihre Fahrgäste pünktlich und sicher mitten ins Stadtzentrum bringen können. Die festen Anlagen der SZB-Stadteinfahrt in Bern lassen ohne weiteres die tägliche Beförderung von 30000 Personen pro Fahrtrichtung zu, was der Leistungsfähigkeit einer 24spurigen Autobahn entspricht!

Adresse des Verfassers: P. Scheidegger, Bahningenieur, Direktion SZB, 3048 Worblaufen

Die neuen Verkehrsanlagen Worblaufen der SZB und das Verbindungsgleis Worblaufen-Ittigen der SZB/VBW

DK 656.21:656.078

Von Jean A. Perrochon, dipl. Ing. EPUL, Ingenieurbureau Rudolf Luder, Bern

Als Knotenpunkt der im Aufsatz von Kollege Scheidegger beschriebenen neuen Anlagen der SZB und der VBW im Norden Berns kommt dem Bahnhof Worblaufen eine derart vergrösserte Rolle zu, dass die bestehenden Anlagen vollständig umgebaut werden müssen.

1. Bedeutung des Verkehrsknotenpunktes Worblaufen (Bild 4 oben)

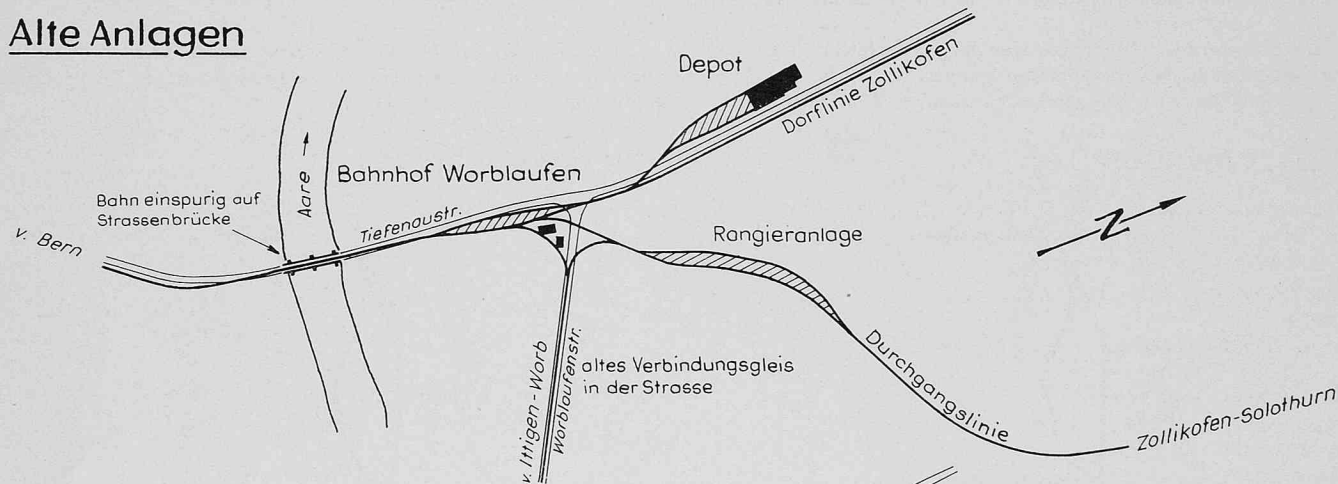
Auf kleinem Raum wickelt sich heute der Verkehr der SZB mit einer Durchgangslinie nach Zollikofen-Solothurn, einer Dorflinie mit Tramcharakter, einer Güterlinie nach Ittigen-Worb, den Rollschemel- und Rangieranlagen und einer Depotanlage ab. Neben diesen Bahnanlagen führt die Tiefenastrasse, eine wichtige, ausbaufähige Ausfallstrasse Berns, durch. Diese wird von der heutigen Dorflinie und der Zufahrt zur Depotanlage beansprucht und niveaugleich gekreuzt. Direkt nördlich der Bahnhofanlage kreuzt die Worblaufenstrasse das Gütergleis, die Durchgangs- und die Dorflinie, und mündet auf diesem recht unübersichtlichen Platz in die Tiefenastrasse ein. Der Niveauübergang der Durchgangslinie über die Worblaufenstrasse ist durch eine Barrierenanlage gesichert. Er wird täglich von 59 Personenzügen und 35 Rangier- und Güterzügen befahren.

Neben diesem durch Barrieren gesicherten Niveauübergang liegt die niveaugleiche, ungesicherte Kreuzung der Vorortlinie mit der Worblaufenstrasse, die täglich von 262 Zügen befahren wird. Jede Schliessung dieses Niveauüberganges durch die Bahn erzeugt Stauungen, die mit Rücksicht auf die nahe Einmündung bis in die Tiefenastrasse hineinreichen und dort den Durchgangsverkehr oft ganz empfindlich stören.

Bis vor kurzem war der Raum um Worblaufen noch ein landwirtschaftlich genutztes Gebiet. Eine intensive Überbauung hat aber eingesetzt. Die neue Überbauung Worblaufen (SBZ 1966, H. 35, S. 619) brachte für die Bahn bereits einen merklichen Mehrverkehr, was ihre erhöhte Bedeutung beweist. Man rechnet mit dem Entstehen einer Satellitenstadt von 6000 bis 8000 Einwohnern.

Bahnen und Strassen müssen erweitert werden, um dem zukünftigen Verkehrsanfall genügen zu können. Ferner ist eine Entflechtung der verschiedenen Verkehrsträger notwendig. Niveaugleiche Kreuzungen zwischen Bahn und Strasse sind aufzuheben, und auch der Strassenverkehr ist entsprechend seiner Bedeutung aufzuteilen und

Alte Anlagen



Neue Anlagen

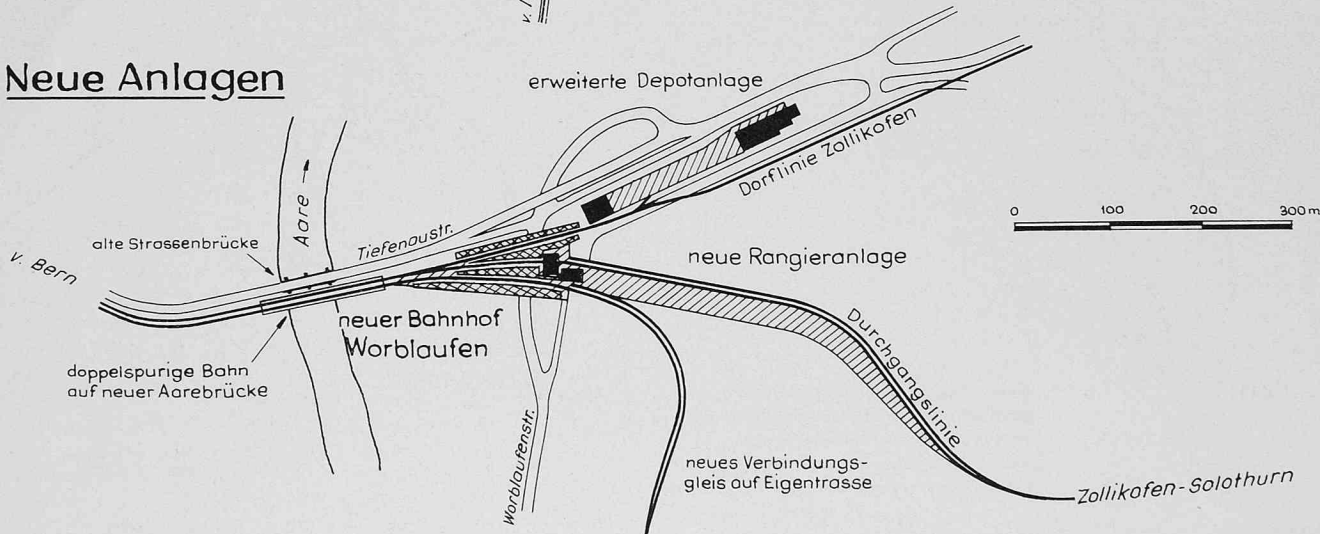


Bild 4. Verkehrsanlagen in Worblaufen, Lageplan 1:8000

getrennt zu führen. Die Einmündung der Worblaufenstrasse in die immer mehr zur Durchgangsstrasse werdende Tiefenaustrasse ist verkehrsgerecht auszubauen. Bereits ist durch die unterirdische Einführung der SZB in den neuen Bahnhof Bern (s. den Aufsatz von Kollege Bernet, S. 467) und durch die für später geplante Erweiterung der Tiefenaustrasse auf 10 m Breite die Bedeutung dieser zukünftigen Ausfallstrasse festgelegt.

In den letzten zwei Jahren ist die Tiefenaubrücke bereits durch den Bahnverkehr entlastet worden, indem die neue doppelspurige Aarebrücke gebaut worden ist (Aufsatz von Kollege Stocker, S. 466). Nach der Eröffnung der Autobahn N1 Bern-Nord ist wohl der Verkehr auf der Tiefenau- und Worblaufenstrasse zurückgegangen, hat aber heute bereits wieder die früheren Spitzen erreicht und wird in nächster Zeit noch grössere Ausmasse annehmen. Die Verlegung des Verbindungsgleises auf Eigenstrasse ist im Bau, und die Führung der Züge der Linie Worb-Ittigen-Bern über Worblaufen in den neuen Bahnhof Bern ist ab 1971/73 vorgesehen.

2. Der projektierte Ausbau (s. Bild 4 unten, neue Anlagen)

Die aus der neuen Aarebrücke in den Bahnhof einmündende Doppelspur teilt sich fächerförmig in drei Doppelspuren auf, welche ausserhalb der Bahnhofsanlagen einspurig weitergeführt werden. So entsteht ein Keilbahnhof mit vier Perrons, welche durch eine Personenunterführung miteinander verbunden werden. Das neue Aufnahmegebäude steht auf einem der Perrons am Ende des als Bahnhofsvorfahrt belassenen Stumpens der alten Tiefenaustrasse. Es ist geplant, ein Hochhaus zu erstellen, das in der bestehenden grosskörperigen Überbauung einen Akzent bildet. Der nicht für den Bahnbetrieb und die Bahndirektion benötigte Raum soll vermietet werden, wobei dem Mieter der Vorteil zukommt, durch die «Schnellbahn im Haus» in sieben Minuten witterungsgeschützt in das Laubensystem Berns gelangen zu können.

Die Depotanlagen werden erweitert und durch ein zusätzliches Lagergebäude ergänzt. Die Rangieranlagen werden von drei auf fünf Gleise erweitert und so gestaltet, dass einerseits Normalbahnwagenzüge den am neuen, dreischiennigen Verbindungsgleis gelegenen Industrien im Worblental auf eigener Achse zugeführt, und andererseits Normalbahnwagen für weiterhin an Schmalspurstrecken gelegene Betriebe geschemelt werden können.

Für die neuen Verkehrsanlagen Worblaufen werden total mehr als 8 km neues Gleis verlegt und zwar: 4,7 km Schmalspur und 3,4 km Dreischiengleis.

Der Umbau des Bahnhofes sowie die Erweiterung der Depotanlagen und der Werkstätten erfordern eine Neugestaltung der Strassenanlagen. Man verlegt die Tiefenaustrasse auf die Westseite des Lagers und umfährt die gesamten Bahnanlagen. Die Worblaufenstrasse wird schlank unter den Bahnanlagen durchgeführt und erhält einen kreuzungsfreien Anschluss an die Tiefenaustrasse. Um den Fussgängerverkehr zu erleichtern, soll er durch Unterführungen vollständig vom Durchgangsverkehr auf Bahn und Strasse ferngehalten werden. Durch die schlanke Linienführung der Strassenzüge entstanden mehrere, als Bauland nicht mehr nutzbare Restparzellen. Diese werden als Parkplätze ausgebildet und an das Fussgängernetz angeschlossen.

3. Das Verbindungsgleis Worblaufen-Ittigen

Dieses Gleis wird im Endausbau die Züge der Worblentalinie der VBW auf die Doppelspur Worblaufen-Bahnhof Bern überleiten und die bestehenden zahlreichen Industrien mit Gleisanschlüssen mit Normalbahnwagen auf eigener Achse bedienen.

Seit 1913 besteht eine Verbindung zwischen der SZB in Worblaufen und Ittigen, wo die VBW aus dem Worblental nach Bern abzweigt. Diese Verbindung, die zum Teil in der Strasse verlegt ist, die Gefälle von 40‰ und Kurven von 35 m Radius aufweist, ist den zukünftigen Anforderungen in keiner Weise mehr gewachsen. Es musste also eine neue Linienführung gesucht werden.

Das neue Gleis umfährt zuerst die neue Überbauung im Osten des Bahnhofes Worblaufen. In einem 125 m langen Tunnel durchfährt es eine Geländerippe, folgt dann dem steilen Hang hinter der Kaserne Worblaufen, überquert die Worblaufenstrasse direkt unter den Viadukten der SBB-Linie Bern-Zollikofen und der Autobahn N1 und erreicht über eine weitere Brücke und einen Damm das alte Eigentrassee. Geplant ist eine Bahnverlegung in der Papiermühle, um die Strecke bis Ittigen als Doppelspurinsel ausbilden zu können. Das neue Gleis ist kreuzungsfrei, hat ein Maximalgefälle von 16‰ und Kurven von mindestens 150 m Radius, was eine Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h erlauben wird.

Adresse des Verfassers: Jean A. Perrochon, dipl. Ing. EPUL, Stadtbachstrasse 56, 3012 Bern.

Arbeitsproben von Berner Ingenieuren: Seiten 466 bis 483

Wettbewerbe

Erweiterungsbauten für zwei Schulanlagen in der Gemeinde Maur ZH (SBZ 1967, H. 3, S. 47). Die beiden Projektwettbewerbe sind durch das Preisgericht entschieden worden.

1. **Schulhausenerweiterung Aesch.** Beurteilt wurden 33 Entwürfe. Ergebnis:

- Preis (4000 Fr. mit Empfehlung zur Ausführung)
J. de Stoutz, Mitarbeiter W. Adam, Forch/Zürich
- Preis (3200 Fr.) Roland Gross, Mitarbeiter G. J. Frey, Zürich
- Preis (2800 Fr.) Claude Paillard, Peter Leemann, Zürich
- Preis (2500 Fr.) Ernst Rüegger, Winterthur
- Preis (2000 Fr.) H-P. Bachofner, Uster
- Preis (1500 Fr.) Armando Dindo, Mitarbeiter J. Angst und H. Honegger, Thalwil

2. **Schulhausenerweiterung Ebmatingen.** Beurteilt wurden 35 Entwürfe. Ergebnis:

- Preis (4000 Fr. mit Empfehlung zur Ausführung)
Claude Paillard, Peter Leemann, Zürich
- Preis (3000 Fr.) Armando Dindo, Mitarbeiter J. Angst und H. Honegger, Thalwil
- Preis (2800 Fr.) Ernst Rüegger, Winterthur
- Preis (2500 Fr.) J. de Stoutz, Mitarbeiter W. Adam, Forch/Zürich
- Preis (2000 Fr.) Gubelmann und Strohmeier, Mitarbeiter W. Peter, Winterthur
- Preis (1700 Fr.) Ernst Bringolf, Fällanden

Auf Grund eines früheren Beschlusses des Preisgerichtes beschränkte sich die Vorprüfung in beiden Wettbewerben auf die Projekte der engeren Wahl. Eine erste Durchsicht zeigte, dass alle eingereichten Arbeiten die verlangten Bestandteile enthielten und keine Verstösse aufwiesen, welche eine Beurteilung ausschliessen.

Die **Projektausstellung** für beide Wettbewerbe wurde in SBZ Nr. 23 bekannt gegeben. Sie ist bereits geschlossen.

Traversa-Viadukt der N 13. Zwischen Rofla und Suferser Schmelze ist im Zuge der Nationalstrasse 13 ein 200 m langer Viadukt zu erstellen. Dafür wurde unter vier eingeladenen, mit je 3000 Fr. fest honorierten Ingenieurbüros ein Projektwettbewerb veranstaltet, den als Fachleute beurteilen: Ed. Rey, Adjunkt ASF, Bern, Kantons-Obering. H. Fuhr, Chur, Dr. C. Menn, Chur, Brückening. W. Stampf, Chur. Ergebnis:

- Preis (6000 Fr. und Empfehlung zur Ausführung)
E. Stucki & H. Hofacker, Zürich
- Preis (5000 Fr.) Gian Caprez, Pontresina, und AG Conrad Zschokke, Chur
- Preis (4500 Fr.) M. R. Roš, Klosters
- Preis (3500 Fr.) Jenatsch & Hegland, Chur

Die Ausstellung findet vom 19. bis 24. Juni im ersten Stock des Staatsgebäudes an der Grabenstrasse in Chur statt, geöffnet 7.30–12 h und 14–18 h, samstags nur bis 12 h.

Geschäftshausumbau «Zum Raben» in Zürich. Die PAX, Schweiz. Lebensversicherungs-Gesellschaft in Basel, eröffnet einen Projektwettbewerb für den Geschäftshausneubau «Zum Raben» beim Hechtplatz-Schifflandeplatz in Zürich. Teilnahmeberechtigt sind alle seit 1. Januar 1965 in Zürich niedergelassenen oder heimatberechtigten Architekten (gleiche Bedingungen für beigezogene Mitarbeiter). Ferner wurden 13 ausserhalb Zürichs domizillierte Architekten zur Teilnahme eingeladen. Architekten im **Preisgericht**: Hermann Baur, Basel, Walter Burger, Denkmalpfleger beim Hochbauamt der Stadt Zürich, Arthur Dürig, Basel, Benedikt Huber, Zürich, Prof. Alfred Roth, Zürich, Stadtbaumeister Adolf Wasserfallen, Zürich. Ersatzrichter: Heinrich Koradi, Baumeister, Zürich, und Christian Schaffner, Arch., Immotest AG, Basel. Berater: Stadtingenieur Jakob Bernath, Zürich. Für 6–7 Preise stehen 35 000 Fr. zur Verfügung, für An-

Fortsetzung Seite 484