Zeitschrift: Heimat heute / Berner Heimatschutz
Herausgeber: Berner Heimatschutz, Region Bern Mittelland
Band: - (2012)

Artikel: Spurensuche am Rand von Ostermundigen : die alte Bahnstation
Autor: Neuhaus, Werner
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-836378

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: 14.07.2025

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

Spurensuche am Rand von Ostermundigen: Die alte Bahnstation

**Das Gefahrensignal «Strassenbahn» bei der Waldeck weist auf ein Gleisstück hin, das hier die Strasse quert.
(Foto: Rolf Hürlimann)**

Bereits im Jahr 1917 wogte der Kampf um eine Tramlinie nach Ostermundigen, wie dieser Ausschnitt aus dem «Intelligenzblatt von und für die Stadt Bern» vom 25. Juni 1917 zeigt. (Universitätsbibliothek Bern)

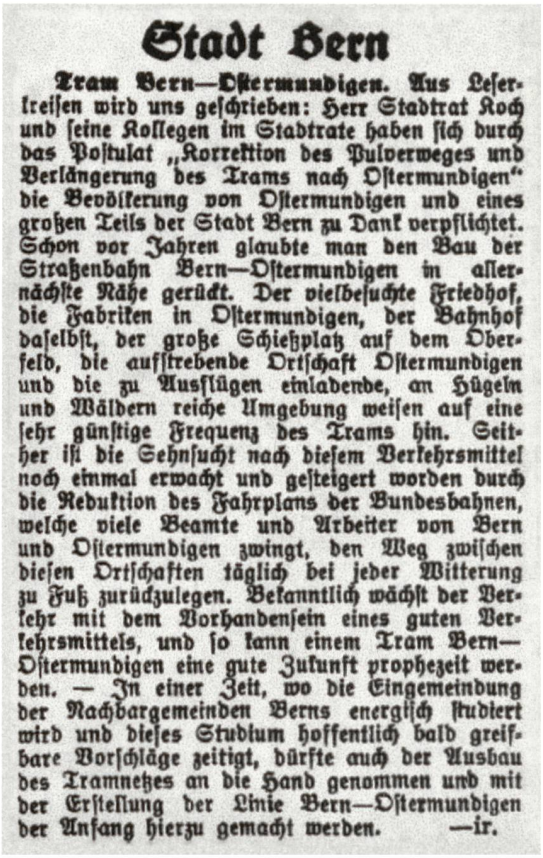
Wer heute mit dem Bus der Linie 10 von Bern nach Ostermundigen fährt, bemerkt bei der Haltestelle und beim Restaurant Waldeck sowohl eine Gefahrentafel mit einem Tram sowie ein äusserst verlassen wirkendes Geleise, das dort die Strasse kreuzt. Nur wer etwas Glück hat, sieht dort zufällig mal eine Rangierlokomotive mit Güterwagen verkehren. Doch dieses Geleise war von 1859 bis 1912 Bestandteil der Aaretallinie von Bern nach Thun.

Die ursprüngliche Linienführung der Aaretalstrecke

Die am 1. Juli 1859 durch die Schweizerische Centralbahn (SCB) eröffnete Bahnstrecke von Bern über Münsingen nach Thun schlug einen heute kaum mehr bekannten Weg ein: Zuerst überquerten die von einer Dampflokomotive gezogenen Züge kurz nach der Bahnhofausfahrt die Aare auf der sogenannten «Roten Brücke» und fanden dann durch das Lorrainequartier – entlang dem heutigen Dammweg – den Weg ins Wylerfeld. Dort legte die damals noch einspurige Strecke eine scharfe Rechtskurve ein und durchquerte die Grosse Allmend. Selbstverständlich waren dort einige Strassen zu kreuzen, so die Papiermühlestrasse, die Bolligenstrasse sowie die Ostermundigen- bzw. Bernstrasse. An diesen Kreuzungspunkten installierte man dem damaligen Stand der Technik entsprechend Barrieren. Der Zugsverkehr war damals noch recht bescheiden und die Passagiere hatten in Thun ohnehin aufs Schiff umzusteigen, wenn sie ihre Fahrt ins Berner Oberland fortsetzen wollten. Erst am 1. Juni 1893 wurde die bisher am Thunerseeufer endende Bahnstrecke nach Spiez–Därligen verlängert.
Ab dem 1. Juni 1864 konnten in der alten Station Ostermundigen auch die Züge der Bernischen Staatsbahn (BSB) nach Konolfingen–Langnau im Emmental bestiegen werden; diese Linie wurde elf Jahre später bis Luzern verlängert.

Eine gewichtige Anschlussbahn: Die Steinbruchbahn

Ebenfalls bei der damaligen Station Ostermundigen hatte die Steinbruchbahn ihren Ausgang, die am 6. Oktober 1871 im Beisein von fünf der sieben Bundesräte eröffnet wurde und dem Abtransport der in den Sandsteinbrüchen gehauenen Steine diente. Nachdem diese lediglich dem Güterverkehr dienende Anschlussbahn jahrelang



Stadt Bern

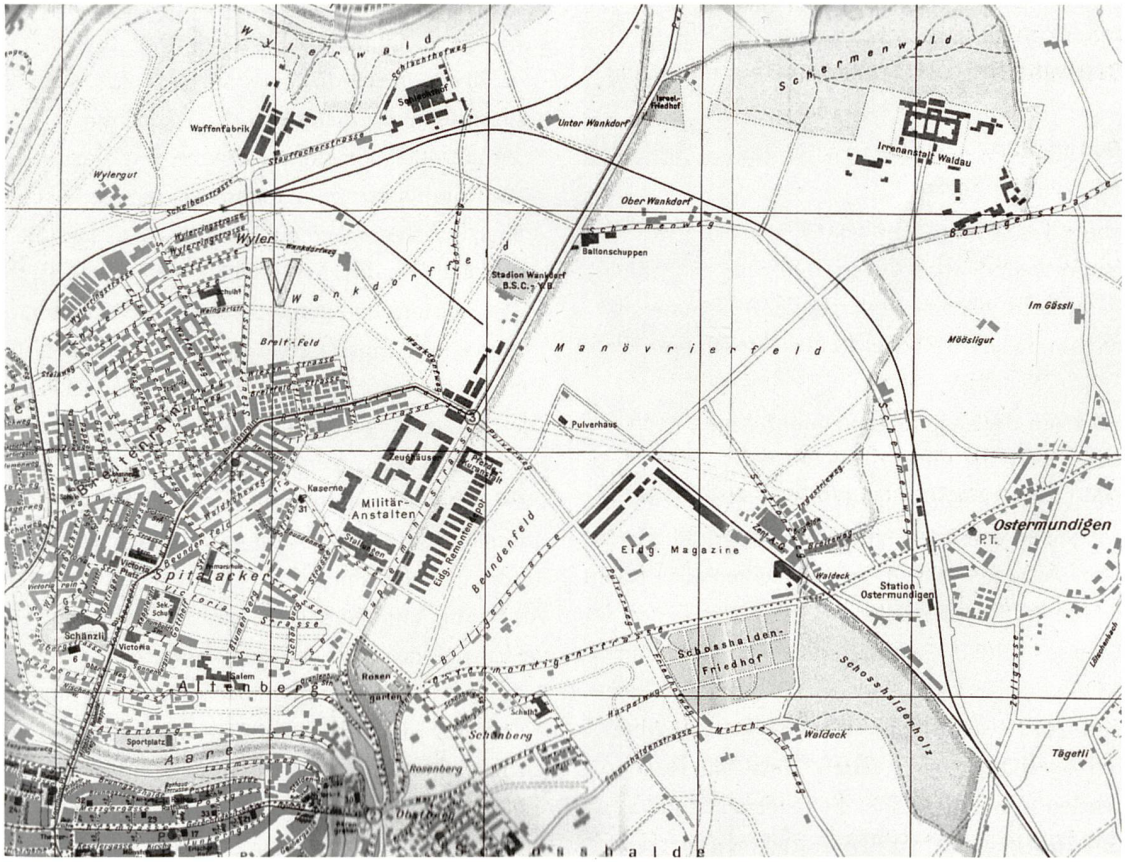
Tram Bern—Ostermundigen. Aus Leserkreisen wird uns geschrieben: Herr Stadtrat Koch und seine Kollegen im Stadtrate haben sich durch das Postulat „Korrektion des Pulverweges und Verlängerung des Trams nach Ostermundigen" die Bevölkerung von Ostermundigen und eines großen Teils der Stadt Bern zu Dank verpflichtet. Schon vor Jahren glaubte man den Bau der Straßenbahn Bern—Ostermundigen in allernächste Nähe gerückt. Der vielbesuchte Friedhof, die Fabriken in Ostermundigen, der Bahnhof daselbst, der große Schießplatz auf dem Oberfeld, die aufstrebende Ortschaft Ostermundigen und die zu Ausflügen einladende, an Hügeln und Wäldern reiche Umgebung weisen auf eine sehr günstige Frequenz des Trams hin. Seither ist die Sehnsucht nach diesem Verkehrsmittel noch einmal erwacht und gesteigert worden durch die Reduktion des Fahrplans der Bundesbahnen, welche viele Beamte und Arbeiter von Bern und Ostermundigen zwingt, den Weg zwischen diesen Ortschaften täglich bei jeder Witterung zu Fuß zurückzulegen. Bekanntlich wächst der Verkehr mit dem Vorhandensein eines guten Verkehrsmittels, und so kann einem Tram Bern—Ostermundigen eine gute Zukunft prophezeit werden. — In einer Zeit, wo die Eingemeindung der Nachbargemeinden Berns energisch studiert wird und dieses Studium hoffentlich bald greifbare Vorschläge zeitigt, dürfte auch der Ausbau des Tramnetzes an die Hand genommen und mit der Erstellung der Linie Bern—Ostermundigen der Anfang hierzu gemacht werden. —ir.

eine regelrechte Blüte erlebt hatte, wurde der Bahnbetrieb im Jahr 1902 wegen Unrentabilität eingestellt.

Die Doppelspur verlangt nach einer neuen Linienführung

Auf den 1. Januar 1902 ging die Aaretallinie in den Besitz der neu gegründeten Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) über. Im Hinblick auf die im Jahre 1913 geplante Eröffnung der Lötschbergbahn erwarteten die SBB eine grosse Verkehrszunahme auf der damals noch einspurigen Strecke. Eine Erweiterung des Abschnitts vom Wylerfeld nach Ostermundigen mit einem zweiten Streckengleis erwies sich aber wegen den bestehenden Bahnübergängen sowie den engen Kurvenradien als nicht opportun. Einige Diskussionen entbrannten bei der Wahl des Standorts für die neue Station Ostermundigen, da sich viele Anwohner an den alten Standort gewöhnt hatten. Man muss sich dabei vergegenwärtigen, dass Ostermundigen erst am 16. November 1924 zu einer Busverbindung mit Bern kam und die Bevölkerung daher ganz auf die damals nicht eben zahlreichen Bahnverbindungen angewiesen war. Anderseits wurde bereits im Juni 1917 recht vehement der Bau einer Tramlinie von Bern nach Ostermundigen gefordert. Die SBB eröffneten am 20. Mai 1912 – also vor rund 100 Jahren – eine neu angelegte doppelspurige Bahnstrecke, die unter Vermeidung

Der Steinhauerplatz im Jahre 1902. Hinten links ist die alte Bahnstation Ostermundigen zu sehen. (Gemeindeverwaltung Ostermundigen, Abteilung Bildung, Kultur, Sport)



Auf dem offiziellen Verkehrsplan der Stadt Bern aus dem Jahre 1927 ist noch gut die alte und die neue Linienführung der Aaretallinie zu erkennen. (Sammlung Rolf Hürlimann)

Verlad der für Rumänien bestimmten SVB-Fahrzeuge bei der Recycling-Firma Ziswiler AG.

von Niveauübergängen vom Wylerfeld über die neu erbaute Station Ostermundigen nach Gümligen führte. Als eine der ersten SBB-Linien wurde die Aaretallinie ab 7. Juli 1919 elektrisch betrieben.

Was von der ehemaligen Linienführung noch übrig blieb

Das bisherige einspurige Streckengeleise wurde sodann zu einem Anschlussgeleise degradiert, das von der neuen Station Ostermundigen aus bedient wurde. 1954 erfolgte bereits der Abbruch des Geleises Seite Bern im Zusammenhang mit der Überbauung im Wankdorffeld und des Tribünenneubaus für das Stadion Wankdorf. Hauptkunde des Anschlussgeleises waren damals die Eidgenössischen Armeemagazine, die regelmässig mit Stroh und Heu beliefert wurden. Daran mag sich der über 90 Jahre alte Rudolf Keusen-Rutschi noch gut erinnern, da er als Rangiermeister in Ostermundigen amtete. Auch ein am Zentweg domiziliertes Lagerhaus der damaligen PTT sorgte für gelegentliche Fahrten mit Rangierlokomotiven und Güterwagen. Der Schreibende mag sich zudem noch gut erinnern, wie der gesamte Umzug des bis 1987 am Zentweg untergebrachten Lagers des damaligen PTT-Museums an den neuen Standort in Niederbottigen per Bahn bewerkstelligt wurde.

Das an der Papiermühlestrasse erstellte Bahnwärterhäuschen stand noch bis etwa 1990, wurde dann aber im Rahmen der Neuüberbauung des Wankdorfareals abgebrochen. Auch die ehemalige Station Ostermundigen überlebte nicht bis heute. Nachdem das Gebäude einige Zeit als Lagerraum der Firma Zent AG gedient hatte, wurde es um 1970 abgebrochen. Hingegen hat das Bahnwärterhäuschen an der Bolligenstrasse bis heute überlebt; es steht zwar etwas versteckt hinter Bäumen und ohne Gleisanschluss in der Landschaft, doch kündet es noch heute von der damaligen Linienführung.

Gemächlicher Gemeinderat der Stadt Bern

Ebenfalls noch jahrelang überlebte der Strassenname «Stationsweg» – erst am 10. Januar 1941 erinnerte sich der Gemeinderat der Stadt Bern in seiner Sitzung, dass ja knapp 30 Jahre zuvor die Station Ostermundigen an einen neuen Standort gezügelt worden war. Kurzum beschloss er die Umbenennung in Zentweg.

Die Geleiseanlagen im Werkhof der Recycling-Firma Ziswiler AG dienten im August 2003 auch dem Verlad jener Berner Standard-Tramzüge, die anschliessend die Bahnreise in die rumänische Stadt Jasi antraten.

Als heutiger Kunde des Anschlussgeleises verblieb schliesslich noch das Druckzentrum Bern am Zentweg 7, wo jede Nacht die «Berner Zeitung» und «Der Bund» gedruckt wird. Die Zulieferung des dazu nötigen Zeitungspapiers (täglich werden davon bis zu 120 Tonnen benötigt) erfolgt zu 95 Prozent auf dem Schienenweg.

Das neue Stationsareal soll attraktiver werden

Sozusagen als Geschenk zum hundertsten Geburtstag hat der Regierungsrat des Kantons Bern Anfang Mai 2012 eine Rundumerneuerung des heutigen Bahnhofareals Ostermundigen beschlossen und dafür einen Bauprojektierungskredit von 1,32 Millionen Franken gesprochen. Es soll ein attraktiver Umsteigepunkt für den öffentlichen Verkehr geschaffen werden, wo Fahrgäste Bahn, Bus und künftig auch das Tram ohne lange Umsteigewege leicht und mühelos erreichen können. In der neu gestalteten und erweiterten Bernstrasse-Unterführung soll eine attraktive Bahnhofshalle entstehen, die Platz für die Busse und später auch für das geplante Tram bietet. Der Baubeginn ist für 2015 vorgesehen.

Werner Neuhaus
Bahnhistoriker

Das alte Stationsgebäude diente jahrelang der Firma Zent AG als Lager, bis es um 1970 abgerissen wurde. (Foto: Rudolf Keusen-Rutschi)

Immer noch steht das Bahnwärterhaus an der Bolligenstrasse

Neben der alten Bahnstation Ostermundigen befand sich am damaligen Stationsweg auch eine Poststelle, von der heute nur noch eine Glastür mit den Aufschriften «POST-BUREAU, TELEGRAPH, TELEPHON» kündet.

Am 20. Mai 1912 wurde das neue Stationsgebäude Ostermundigen in Betrieb genommen. (Fotos: Rolf Hürlimann)