

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 89 (1971)  
**Heft:** 13

**Artikel:** Stand der Bauarbeiten am neuen Berner Bahnhof  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-84809>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.10.2024

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

1. *Gotthardbasistunnel.* Die schon bestehende Bahnlinie von Luzern nach Chiasso bleibt bei diesem Projekt weitgehend beibehalten. Mit der Ausmerzung der nördlichen und südlichen Steilrampen durch einen doppelspurigen Tunnel von rund 43,5 km Länge zwischen Amsteg und Giornico erhält die Gotthardlinie, abgesehen von der Ceneristrecke, Talbahncharakter, wobei jedoch einige Teilstrecken hinsichtlich Kurvenradien noch ausgebaut werden müssten, um durchgehend hohe Fahrgeschwindigkeiten zuzulassen. Die Tunnelbaukosten wurden zu rund 710 Mio Fr. berechnet, bei einer Bauzeit von gegen zwölf Jahren.

2. *Gotthard-West* ist ein Vorschlag von A. Coudray, dipl. Ing., Martigny, aus dem Jahre 1964, der eine grösstenteils neue Linienführung der Alpentransversale vorsieht. Sie verlässt Luzern in südlicher Richtung, unterfährt das Pilatusmassiv zwischen Horw und Alpnachstad, folgt der jetzigen Brünigbahn bis Giswil und erreicht Meiringen durch einen Tunnel unter dem Pass. Auf der Aareschluchstrecke folgt sie in etwa der heutigen Schmalspurbahn der Kraftwerke Oberhasli bis Innertkirchen und führt dann durch den Tunnel Gotthard-West von 47,5 km Länge nach Cavigno-Bignasco im Maggiatal und weiter nach Ponte Brolla. Anschliessend umfährt sie Locarno und müsste richtigerweise bei Cadenazzo in einem Basistunnel den Monte Ceneri bis Taverne durchstossen, um dem Talbahncharakter gerecht zu bleiben. Die Kosten der doppelspurigen Linie von Luzern bis Locarno bewegen sich um den doppelten Betrag derjenigen des Gotthardbasistunnels. Die schmalspurige Brünigbahn würde verschwinden und ihr Ast von Meiringen nach Interlaken-Ost durch eine Normalspurlinie ersetzt, um den Anschluss an das Netz der BLS zu gewährleisten.

3. *Lötschberg-Simplon.* Bei dieser heute schon bestehenden Strecke im Besitze der BLS sind zwei Ausbauvarianten denkbar:

- Ergänzung der Strecken Frutigen-Kandersteg und Goppenstein-Brig mit dem zweiten Geleise, wofür beim seinerzeitigen Bau Brückenwiderlager und Tunnelprofile für die Aufnahme der Doppelspur vorbereitet wurden, die heute aber noch wesentliche Ergänzungsarbeiten erfordern. Der Lötschbergtunnel selbst stand von Anfang an zweispurig in Betrieb
- Bau eines Lötschbergbasistunnels von knapp 29 km Länge zwischen Kandergrund und Raron mit dortiger Einmündung der Strecke in die Rhonetallinie der SBB, die gegenwärtig mit dem zweiten Geleise versehen wird.

Anschliessend an beide dieser Varianten folgen der Simplontunnel mit zwei Einspurröhren und die doppelspurige Südrampe mit 26‰ Gefälle, die bis Domodossola von den SBB selbst betrieben wird. Die Anschlussstrecke Domodossola-Milano der italienischen Staatsbahnen ist zweispurig ausgebaut und mit schweizerischer Finanzierung nach dem Kriege elektrifiziert worden.

4. *Tödi-Greina.* Es handelt sich hier um ein altbekanntes Projekt, das von Prof. M. Rauscher 1960 in ergänzter Form erneut vorgeschlagen wurde. Eine neu anzulegende Strecke würde in Glarus von der heutigen Linie nach Linthal abzweigen, einen rund 28 km langen Tunnel unter dem Tödi von Schwanden nach Truns und einen weiteren von 35 km Länge unter der Greina hindurch von Truns nach Dongio im Bleniotal durchfahren, um in Biasca wiederum in die heutige Gotthardlinie einzumünden. Diese Transversale wird den Charakter einer Talbahn mit 15‰ Steigung nur teilweise erfüllen und ruft zudem nach einem Ausbau der nördlichen und südlichen Zufahrtsstrecken sowie dem Bau einer zusätzlichen normalspurigen Anschlusslinie von Chur nach Truns.

5. *Splügenbahn.* Anstelle oder neben der heute bestehenden Rhätischen Bahn führt diese Strecke von Chur nach Thusis, unterfährt anschliessend in einem rund 40 km langen doppelspurigen Tunnel den Splügenpass auf seiner östlichen Seite und erreicht das Südportal in Chiavenna, wonach die italienischen Staatsbahnen ihre Strecke dem Comersee entlang bis Monza ebenfalls ausbauen müssten. Im Norden steht als Zufahrt die dannzumal zweigleisig ausgebaute Linie Sargans-Chur zur Verfügung, während die Talstrecke von St. Margrethen bis Sargans noch ergänzt werden müsste.

Von diesen fünf Alpenlinien haben nicht alle die gleiche Aussicht auf Verwirklichung. Nebst den Kosten für ihre Erstellung und den Ausbau der Zufahrtslinien werden wohl auch geographische, wirtschaftliche und politische Gesichtspunkte der betreffenden Gegenden eine nicht geringe Rolle spielen. Hierüber jedoch wird der Bundesrat zu entscheiden haben, wobei er sich auf die Arbeiten der in Bildung begriffenen «Kommission für eine Gesamtverkehrskonzeption» stützen können. Deren Präsident, Nationalrat Alois Hürlimann (Zug), hat anlässlich seines Vortrages vom 10. Februar 1971 in der Zürcher Sektion des SIA bekanntgegeben, dass die Arbeiten dieser Kommission eine beträchtliche Anzahl von Jahren in Anspruch nehmen werden.

R. Dellsperger

## Stand der Bauarbeiten am neuen Berner Bahnhof

DK 656.21

Wer als Reisender von Zeit zu Zeit in Bern den Zug verlässt und sich in die Stadt begeben will, muss seinen Weg fast jedesmal durch andere Gänge und über neue Treppen suchen – ein Zeichen, dass die Errichtung der Hochbauten des Hauptbahnhofes (vgl. unsere letzte ausführliche Berichterstattung 1966, Hefte 37, 39 und 47) nun in ein entscheidendes Stadium getreten ist. Schon vom November 1969 an konnten grosse Teile des Neubaus (Bild 1), zum Teil vorerst noch fremden Zwecken dienend, in Betrieb genommen werden wie etwa Auskunft- und Reisebüro SBB, Schalterhalle der Solothurn-Bern-Bahn, Personalrestaurant und andere Diensträume. Im Oktober 1970 begann dann der Abbruch der alten Gepäckhalle, des Wahrzeichens am Bubenbergsplatz mit der Aufschrift *Hauptbahnhof*, die ursprünglich mit nur wenigen Hallengleisen als Kopfbahnhof gedient hatte. Im laufenden Jahr erfolgt

Bild 1. Gesamtansicht der Berner Bahnhofneubauten (Standpunkt Heiliggeistkirche); Vordergrund Ostflügel des Kopfbaues, Mitte Dienstgebäude Bollwerk Süd mit Turmbau, rechts Hotel Schweizerhof



die Fertigstellung des Nordflügels des Aufnahmegebäudes mit Expressbuffet und Brasserie, wonach die Räume des heute provisorisch untergebrachten Bahnhofbuffets frei werden und die Bauarbeiten für die Erstellung der Telefon- und Telegraphenräume sowie Kioskanlagen im Ostflügel beginnen können. Ferner wird die Wechselstube als Provisorium auf die Ebene der Schalterhalle zu stehen kommen. Gleichzeitig wird der restliche Teil der Gepäckhalle niedergelegt und der Fussgängerverkehr nochmals umge-

leitet, damit der Aushub für die städtische Unterführung zum Trambahnhof erfolgen kann. Zum selben Zeitpunkt beginnen auch die Rohbauarbeiten für den Westflügel des Aufnahmegebäudes (entlang dem Burgerspital) und für das Dienstgebäude West (zwischen Burgerspital und Gleisanlage, Bild 2), das für die Bahnhofleitung bestimmt ist. Die Fertigstellung der Gebäude des Berner Bahnhofes ist im Jahre 1973 zu erwarten, und die Beendigung sämtlicher Restarbeiten bis etwa 1975.

## Elektronische Platzreservierung bei den SBB

DK 656.228

Die Reservierung von Sitzplätzen im internationalen Verkehr ist von den SBB 1922 eingeführt worden. Sie stellt heute eine unentbehrliche und von den Reisenden geschätzte Dienstleistung dar. Im internen schweizerischen Verkehr ist die Platzreservierung nur für Reisegruppen von zehn und mehr Personen möglich, die mit der Bestellung des Kollektivbilletts automatisch ausgelöst wird. Die Reservierung sichert nicht nur dem Reisenden in den internationalen Zügen einen Sitzplatz nach seinen individuellen Wünschen, sondern liefert den Bahnbetriebsstellen zugleich Anhaltspunkte über die zu erwartende Zugbesetzung. Bei gewissen Zügen, vor allem im Trans-Europ-Netz, ist die Platzreservierung sogar obligatorisch.

Das Bestell- und Reservationsverfahren beruht seit jeher auf einem ständig weiter ausgebauten Übermittlungnetz – schriftlich, telephonisch, mit Fernschreiber –, das die bei den schweizerischen Bahnhöfen, Stationen und Reisebüros eingehenden Wünsche einer der elf Reservierungsstellen der SBB weiterleitet. Jährlich finden in der Schweiz rund 1,7 Mio Platzreservierungen statt. Bedenkt man, dass je nach Saison und Tageszeit grosse Schwankungen und Verkehrsspitzen auftreten, so leuchtet ein, dass das heutige manuelle System nicht nur überfordert, sondern ganz allgemein nicht mehr zeitgemäss ist. Berechtigten Bedürfnissen, wie der Reservierung ab ausländischen Bahnhöfen oder der Ausdehnung der Reservierungsfristen, kann heute nicht oder nur ungenügend entsprochen werden.

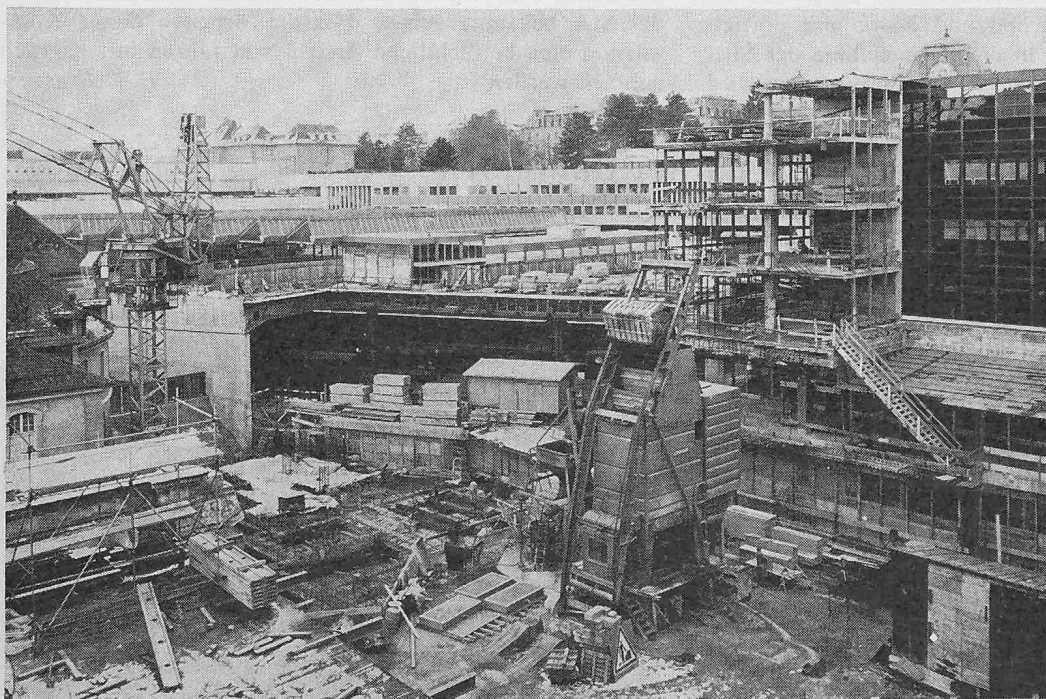
Die dem bisherigen Verfahren anhaftenden Mängel und die Bestrebungen nach Rationalisierung und Automa-

tisierung haben die westeuropäischen Bahnen bewogen, neue Lösungen unter Anwendung der *elektronischen Datenverarbeitung* zu suchen. Die gefundene Konzeption sieht zum einen die Zentralisierung des Platzangebotes jeder Bahn in einer elektronischen Datenverarbeitungsanlage und zum anderen einen internationalen Verbundbetrieb aller Anlagen vor. Damit werden eine Reihe von Verbesserungen erreicht.

Diese Überlegungen haben auch die SBB bewogen, die Platzreservierung grundlegend zu modernisieren und hierfür ein *Datenverarbeitungssystem* mit einer Zentrale in Bern einzusetzen, die auf den Fahrplanwechsel 1972, d. h. am 28. Mai, in Betrieb kommen soll. Seine Vorteile können allerdings erst voll ausgeschöpft werden, wenn die Zusammenschaltungen mit den ausländischen Anlagen verwirklicht sind. Diese Abschlussphase dürfte bis etwa 1975 erreicht sein. Im Verkehr von der Schweiz nach Italien und umgekehrt kommen die Vorzüge der elektronischen Reservierung den Reisenden schon seit dem Sommer 1970 zugute, nachdem die Bahnhöfe Lausanne, Basel und Zürich an den Reservierungscomputer der FS in Rom angeschlossen worden sind.

Das neue Platzreservierungssystem der SBB wird umfassen:

- die elektronische Datenverarbeitungsanlage in Bern. In der mit elektronischen Datenverarbeitungsgeräten normaler Bauart ausgerüsteten zentralen Anlage ist das Platzangebot der von der Schweiz nach dem Ausland



Neubau Bahnhof Bern

Bild 2. Blick vom Neubau auf die Baustelle (Stand Ende Februar 1971); links Burgerspital/Kapellentrakt, im Vordergrund Rohbauarbeiten für das Dienstgebäude West (Bahnhofleitung), Mitte Perronanlage mit Überdeckung und Postreisestation, rechts Nordflügel des Kopfbaues. Nach Demontage der Betonmischanlage erfolgt der Aushub für die tiefegelegte Schalterhalle