

8112

Botschaft

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erstellung
der Postbetriebsgebäude im Bahnhof Bern**

(Vom 1. November 1960)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen mit dieser Botschaft ein PTT-Bauprojekt über die Postbetriebsbauten am Bahnhof Bern vorzulegen. Seit 1950 erhalten Sie die PTT-Bauvorhaben jeweils in Sammelbotschaften. Das Verfahren wird dadurch wesentlich vereinfacht und den eidgenössischen Räten eine bessere Übersicht ermöglicht, als wenn die Projekte einzeln über das ganze Jahr verteilt vorgelegt und beraten werden müssten. Wenn mit dieser Botschaft von dem bewährten Verfahren der Sammelbotschaften ausnahmsweise abgegangen wird, so deshalb, weil die Postbetriebsgebäude im Bahnhof Bern in bezug auf ihre Wichtigkeit für die Bevölkerung, die Grösse des Bauvolumens, die Kosten, den engen Zusammenhang mit dem Bahnhofumbau Bern und der Dringlichkeit einen Sonderfall darstellen, der eine Sonderbaubotschaft ausserhalb der ordentlichen Sammelbotschaften rechtfertigt.

Warum neue Postbetriebsbauten in Bern?*1. Der Bahnhofumbau*

Die SBB haben im Laufe des Jahres 1957 mit dem Umbau des Bahnhofs Bern begonnen. Das grosse Werk, dessen Ausführung 10–11 Jahre in Anspruch nimmt, wurde mit rund 81 Millionen Franken veranschlagt, wozu nach dem ursprünglichen Kostenvoranschlag für die Einführung der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (SZB) 9 Millionen Franken kamen sowie die Baukosten der Parkterrasse Grosse Schanze AG mit ca. 20 Millionen Franken, so dass sich eine voraussichtliche Bausumme von 110 Millionen Franken ergab. Seither wurden aber neue Varianten für die Einführung der SZB studiert, die allenfalls einen grösseren Kredit erfordern.

Obschon der Bahnbetrieb während der ganzen Baudauer aufrecht erhalten werden muss, schreiten die Arbeiten rasch vorwärts. Die SBB haben die Abgrabung der Grossen Schanze beendet und die Stützmauer fertigerstellt. Bereits sind die hintersten Perrons zu einem Viertel überdeckt, und die neue Schanzenbrücke kann demnächst dem Verkehr übergeben werden. Die unterirdischen Anlagen, insbesondere die Einführungen der Dekretsbahnen sowie der SZB sind im Rohbau fertig oder doch weit fortgeschritten.

Von 1961 an wird innerhalb 3-4 Jahren sukzessive ein Perron nach dem andern, angefangen von der Grossen Schanze her, in Betrieb kommen. Der vorderste Perron sowie die entlang dem Bollwerk zu erstellende Gepäckhalle mit den Zu- und Wegfahrten sowie die vorgesehenen Betriebsbureaux des Bahnhofs Bern samt den beiden Hochhäusern können jedoch nur erstellt werden, wenn die der PTT gehörenden Liegenschaften am Bollwerk (alte Kavalleriekaserne und Transitpost) abgebrochen und die Grundstücke den SBB überlassen werden.

Dieses Vorgehen entspricht dem Ergebnis des im Jahre 1950 durchgeführten Ideenwettbewerbs über die Verkehrsgestaltung in der innern Stadt, insbesondere auf dem Bahnhof- und Bubenberglplatz in Verbindung mit der generellen Projektierung neuer Bahn- und Postdienstgebäude, wonach der Bahnhof am bisherigen Ort zu belassen und eine Erweiterung am Bollwerk vorzunehmen sei. Die Abtretung der beiden PTT-Liegenschaften ist somit eine Voraussetzung, ohne die der Bahnhofumbau in der vorgesehenen Konzeption nicht durchgeführt werden könnte. Der PTT bleibt deshalb keine andere Wahl, als folgende, in den beiden Liegenschaften befindlichen Dienste an einen andern Ort zu verlegen:

Transitpostamt

Reisepostdienst

Postfächer

Massenannahme für Pakete und Drucksachen

Paketausgabe

Postzollamt

Annahme für dringliche Sendungen und Eilsendungen

Bahnpostamt

Paketversand

Sackstückversand

Umlad und Umleitung der Pakete

Eilversand

Ortstransportdienst

Sacksammelstelle

Eilzustellung

Checkamt Bern

Wertzeichenverkaufsstelle

Postdienstküche

Kreispostdirektion Bern

Telephondirektion Bern

Der Materialdienst wurde bereits früher verlegt, um den SBB die Ausführung der ersten Bauetappe Bollwerk-Nord (Stellwerk) zu ermöglichen.

2. Die betrieblichen Bedürfnisse

Die Stadt Bern weist als Bundesstadt und Kantonshauptort mit rund 20 000 Beamten eine aussergewöhnliche Konzentration an administrativen Diensten auf. Dazu ist Bern das wirtschaftliche Zentrum eines grossen Einzugsgebietes, und die Stadt selbst zählt 168 000 Einwohner. Die Bevölkerung der umliegenden und postalisch mit Bern eng verflochtenen Gemeinden hat ebenfalls rasch zugenommen, prozentual sogar mehr als jene der Stadt.

Der Postverkehr der Einwohnergemeinde Bern hat sich seit 1930 wie folgt entwickelt:

| | 1930 | 1959 | Index 1959 1930 = 100 |
|--|--------|---------|--------------------------|
| Geldumsatz in Millionen Franken | 646 | 3 299 | 510 |
| Wertzeichenverkauf in Millionen Franken | 6,7 | 14,3 | 214 |
| Postreisende | 66 000 | 538 000 | 815 |
| Briefpost, Aufgabe in Millionen | 79,9 | 184 | 230 |
| Paketpost, Aufgabe in Millionen | 2 | 3,9 | 195 |
| Einzahlungen in Millionen | 1,7 | 6,6 | 388 |
| Auszahlungen in Millionen | 0,4 | 1 | 250 |
| Briefpost, Zustellung durch Boten, in Millionen | 32,2 | 52,4 | 163 |
| Briefpost, Zustellung durch Fächer, in Millionen | 7,9 | 24 | 304 |
| Paketpost, Zustellung durch Boten, in Millionen | 1,4 | 2,6 | 186 |
| Paketpost, Zustellung durch Fächer, in Millionen | 0,1 | 0,5 | 500 |

Vom gesamten städtischen Postverkehr entfiel 1959 folgender Anteil auf das zentrale Postbetriebszentrum Bollwerk, d.h. auf die Betriebsämter Bern 1 Hauptpost und Bern 2 Transit:

| | Ein- wohner- gemeinde | Bern 1 und 2 | Bern 1 und 2 in % |
|--|-----------------------------|-----------------|-------------------------|
| Geldumsatz in Millionen Franken | 3 299 | 2 042 | 62 |
| Wertzeichenverkauf in Millionen Franken | 14,3 | 6,1 | 43 |
| Postreisende | 538 000 | 508 000 | 94 |
| Briefpost, Aufgabe in Millionen | 184 | 151,3 | 82 |
| Paketpost, Aufgabe in Millionen | 3,9 | 1,4 | 36 |
| Einzahlungen in Millionen | 6,6 | 1,4 | 21 |
| Auszahlungen in Millionen | 1 | 0,3 | 30 |
| Briefpost, Zustellung durch Boten, in Millionen | 52,4 | 22,1 | 42 |
| Briefpost, Zustellung durch Fächer, in Millionen | 24 | 14,7 | 61 |
| Paketpost, Zustellung durch Boten, in Millionen | 2,6 | 1,6 | 62 |
| Paketpost, Zustellung durch Fächer, in Millionen | 0,5 | 0,14 | 28 |

Die Vermehrung der Poststellen in Bern auf heute 26 brachte eine Aufteilung der Postaufgabe; die Abspaltung von Zustelldiensten (1941 an Bern-Breitenrain, 1945 an Bern-Burgernziel und 1952 an Bern-Mattenhof) wirkte sich ebenfalls in einer Erleichterung aus. Der ständig rasch zunehmende Postverkehr hat diese momentanen Verbesserungen in der Betriebsabwicklung jedoch immer wieder sofort wettgemacht. Dabei sind in diesen Zahlen über die Postaufgabe und -zustellung die Versand-, Umleitungs-, Umlad-, Ortstransport- und Bahnpostdienste nicht erfasst, die grösstenteils in den für den Bahnhofumbau beanspruchten PTT-Liegenschaften am Bollwerk konzentriert sind. Infolge des ausgedehnten Einzugsgebietes war der Transitverkehr beim Bahnpostamt und Briefversandamt mit 376 Millionen umgeleiteten Briefpostsendungen und 11 Millionen Stücksendungen im Jahre 1959 mehr als doppelt so gross als die gesamte städtische Postaufgabe. Welch umfangreiche Arbeit bei der Vermittlung der Sendungen geleistet wird, geht auch daraus hervor, dass täglich 291 ein- und ausfahrende Züge bedient werden.

Der Ortstransportdienst beliefert heute mit Motorfahrzeugen neben den Filialämtern der Stadt auch die Poststellen Bremgarten, Köniz, Liebefeld, Spiegel bei Bern, Wabern und zum Teil Ostermundigen, Gümligen, Muri und Zollikofen. Die direkte Bedienung von Poststellen in Vororten Berns dürfte sich in nächster Zeit wegen der Zeitersparnis und der Schwierigkeiten im Bahntransport infolge zu kurzer Zugsaufenthalte eher noch ausdehnen.

Obschon die Betriebsorganisation der Post im Laufe der Jahre der Entwicklung bestmöglich angepasst wurde, erlaubten die zum Teil alten Gebäude keine optimalen Lösungen. Es muss wenig rationell gearbeitet werden, die Kräfte werden verzettelt und die Übersicht fehlt.

Bevor die Verhältnisse bei den einzelnen Diensten dargelegt werden, ist festzuhalten, dass die zentralen Postbetriebsdienste am Bollwerk betriebsorganisatorisch eine Einheit bilden. Es können deshalb bei einer Verlegung nicht einzelne Dienste losgelöst von andern untergebracht werden. Wir müssen daher auch die in der Hauptpost befindlichen Briefversand- und Briefausgabebeamten in die Betrachtung einbeziehen.

a. Annahme- und Geldpostamt (40 Arbeitskräfte)

Die Verhältnisse bei der Massenannahme von Paketen in der Posthofdurchfahrt des Transitgebäudes sind unhaltbar. Die Autos der privaten Aufgeber müssen in der gefährlichen Zufahrt oft längere Zeit warten, bis sie zum einzigen Schalter vorrücken können, wo erst noch zu wenig Platz für die Abnahme zur Verfügung steht. Für die Massenannahme von Briefpost bestehen überhaupt keine Einrichtungen; sie erfolgt im offenen Posthof.

In der Hauptpost genügt die Zahl der Schalter, vor allem der Geldschalter, während des Monatswechsels nicht mehr.

b. Briefausgabe (189 Arbeitskräfte)

Dieses in der Hauptpost untergebrachte Amt verfügt trotz der erwähnten drei Dezentralisationen der Zustelldienste über viel zu kleine Betriebsflächen; die Arbeitsverhältnisse sind schlecht.

c. Briefversand (118 Arbeitskräfte)

Auch für diesen Dienst in der Hauptpost ist zu wenig Betriebsfläche vorhanden, so dass z. B. für den Festverkehr jedes Jahr teure Provisorien nötig sind. Nachteilig ist ferner, dass die Verbindung zur Bahn über sehr belebte Strassen führt.

d. Bern 2 Transit (110 Arbeitskräfte)

- Paketausgabe. Der Zuteil- und Botenraum sollte mehr als doppelt so gross sein. Die Wertkammer genügt dem heutigen Verkehr nicht mehr.
- Die Paketfachanlagen und der Bedienungsraum für die Fächer sind zu klein. Für Paketfächer müssen Interessenten seit langem abgewiesen werden.
- Reisedienst. Die Transitpost Bern ist die zweitgrösste Reisepoststelle der Schweiz und bewältigt jährlich einen Reisendenstrom von 538 000 Personen. Die von Bern ausstrahlenden Postautolinien nach Detligen, Säriswil, Frauenkappelen-Gümmenen, Meikirch-Wahlendorf, Riggisberg-Schwefelberg Bad und Oberscherli-Riggisberg setzen die Eisenbahnverbindungen auf der Strasse in weniger dicht besiedelten Gegenden fort. Die Postautos all dieser Kurse müssen heute auf der belebten Bollwerkstrasse aufgestellt und abgefertigt werden, da kein anderer geeigneter Platz vorhanden ist.

e. Eilzustellung (47 Arbeitskräfte)

Die Betriebsfläche in der alten Kavalleriekaserne ist zu klein; ein Parkplatz für die Motorfahrzeuge fehlt. Die 12 Eilzustellautos müssen auf dem Trottoir längs des Bollwerks aufgestellt werden, wo sie bei der Zu- und Wegfahrt die Fussgänger gefährden und den Postbetrieb sowie den Strassenverkehr behindern.

f. Bahnpostamt (268 Arbeitskräfte)

Hier sind die Verhältnisse am schlimmsten. Der Paket- und der Sackstückversand kann in den unpraktischen und zerstückelten Räumen nicht rationell besorgt werden.

Trotz des Einbahnverkehrs entstehen in der schmalen Durchfahrt der Transitpost täglich Verkehrsstockungen der Ortstransport- und Zustellfourgons, der Umladewagen sowie der privaten Massenaufgeber. Abstellmöglichkeiten für die 240 Umladewagen fehlen beinahe völlig.

Die Zufahrten zu den Geleisen sind durch ein- und ausfahrende Züge oft längere Zeit gesperrt. Dringende Vermittlungen vom Paketversand zu den Zügen werden dadurch häufig unterbunden. Die Geleiseübergänge bilden ferner eine ständige Gefahr für das Umladepersonal.

g. Postcheckamt (127 Arbeitskräfte)

Der Verkehr des Postcheckamtes Bern, das einschliesslich des Berner Oberlandes über ein grosses Einzugsgebiet verfügt, hat seit 1930 stark zugenommen.

| | 1930 | 1959 | Index 1959 1930 = 100 |
|--------------------------------------|------|--------|--------------------------|
| Kontoinhaber | 7808 | 28 047 | 359 |
| Anzahl Aufträge in Millionen | 7 | 28,6 | 409 |
| Umsatz in Milliarden Franken | 5 | 32,5 | 650 |

Der Raum, der dem Postcheckamt in der alten Kavalleriekaserne zur Verfügung steht, genügt nicht mehr und ist ferner unzweckmässig gegliedert. In einem Saal von 340 m² arbeiten 87 Bedienstete!

h. Kreispostdirektion Bern (51 Arbeitskräfte)

Die Kreispostdirektion ist in der alten Kavalleriekaserne eingezwängt und hat keine Möglichkeit, ihre den Betrieb leitenden Dienste den ständigen Verkehrsvermehrungen anzupassen.

In den Postbetriebsämtern Bern 1 und 2 arbeiten insgesamt 849 Personen, wozu während der Festzeit nochmals fast 700 Aushelfer kommen. Seit 1930 beträgt die Zunahme über 300 ständige Arbeitskräfte. Die verschiedenen Dienste benötigen gegenwärtig für den Postbetrieb 66 Motorfahrzeuge, zu denen noch 675 Umladewagen, Bureaurollwagen, Fahrräder usw. kommen. Seit 1933, als die Kreispostdirektion und das Checkamt die alte Kavalleriekaserne bezogen, konnten die Räume und Betriebsanlagen nicht mehr vergrössert werden; alle Massnahmen zur Linderung der Raumnot hatten Behelfscharakter, weil der seit längerer Zeit erwartete Bahnhofumbau jeglichen Aus- und Umbau der abzubrechenden Postbetriebsräume ausschloss.

Zudem werden die Postbetriebsdienste in der Hauptpost durch das Telephon je länger je mehr zusammengedrängt. Die Zunahme des Telephonverkehrs verlangt den Ausbau der technischen Anlagen für den Fernverkehr und den internationalen Telephonverkehr. In einigen Jahren wird der Telephonbetrieb in der Hauptpost auch noch den ersten Stock und einen Teil der Räume des Erdgeschosses belegen. Die Postbetriebsdienste können sich also nicht bloss nicht mehr ausdehnen, sondern werden im Gegenteil vermehrt eingeschränkt.

Die generelle Planung

Bei der allgemeinen Planung ist von der Entwicklung des schweizerischen Postverkehrs auszugehen, der seit 1950 Jahr für Jahr neue Rekordhöhen erreichte.

| | 1950 | 1960 | Index 1959 1950 = 100 |
|--|------|-------|--------------------------|
| Postreisende in Millionen | 20,2 | 26,3 | 130 |
| Briefpostsendungen in Millionen . . | 990 | 1441 | 146 |
| Zeitungen in Millionen | 574 | 739 | 129 |
| Pakete in Millionen | 71,5 | 91,6 | 128 |
| Gesamtumsatz Postcheck in Milliarden Franken | 99,3 | 178,3 | 180 |

Diese ständige Zunahme verlangt insbesondere beim Postsachentransport infolge der grossen zu befördernden Mengen fortwährend mehr Raum in Gebäuden, Bahnpostwagen, Motorfahrzeugen usw. Die Post nimmt durchschnittlich täglich mehr als 300 000 Pakete an ihren Schaltern entgegen. In den Städten gelangen diese, sofern der Empfänger nicht im selben Ort wohnt, zum Bahnpostamt, wo sie nach Richtungen sortiert und in die Bahnpostwagen verladen werden. Jeden Werktag verkehren 1200 Bahnposten und 1800 andere Züge mit Postbeförderung. Sehr oft müssen die Pakete unterwegs umgeladen werden, bis sie ihren Bestimmungsort erreichen, wo sie die Paketausgabe auf die verschiedenen Zustellkreise verteilt. Jedes Paket muss also mehrmals zur Hand genommen, nach dem Bestimmungsort sortiert und weitergeleitet werden.

Die Verteilung der Pakete auf die verschiedenen Bahnlinien wie auch auf die Zustellkreise wurde bisher in der Schweiz, mit Ausnahme von Zürich (Sihlpost), fast ausschliesslich manuell vorgenommen, weil in allen grösseren Städten der Raum mangelt, den der Einsatz von mechanischen Verteilanlagen erfordert. Heute, bei dem hohen Defizit der Paketpost (1959: annähernd 70 Mio Fr.) darf der Anstieg der Personalkosten der Paketpost nicht einfach als Tatsache hingenommen werden, sondern es muss im Hinblick auf die in Zukunft weiter zu erwartende Steigerung des Paketverkehrs alles unternommen werden, um diesen mit Hilfe mechanischer Einrichtungen möglichst rationell zu gestalten. Die Verteilanlagen mit Rutschern zu 10–12 Rollwagen erfordern aber grosse Flächen, wobei erst noch, weil sich der Verkehr zweistöckig abspielt, die Räume entsprechend hoch sein müssen.

Auch in den übrigen Postdiensten nimmt die Raumnot in den zentralen Betrieben der grösseren Städte von Tag zu Tag zu. Im Briefversand und in der Briefausgabe gilt es, dieselben Probleme zu lösen wie bei den Paketdiensten: die der mechanischen Verteilung.

Die PTT-Betriebe setzen dieses Jahr erstmals zwei Briefsortiermaschinen versuchsweise ein, wobei jede von einem Mann bedient, stündlich 3000 Briefe sortiert. Eine Anlage misst aber gut 10 m³ und stellt Raumansprüche, die heute in den zentralen Ämtern der grossen Städte nicht erfüllbar sind, denn mit der Inbetriebsetzung einer einzigen Maschine, z. B. in Zürich, ist das Problem natürlich keineswegs gelöst.

Die zentralen Postbetriebsdienste müssen deshalb in modernen, speziell für diese Zwecke geplanten Gebäuden über den notwendigen Raum verfügen, falls die Mechanisierung im Postdienst vermehrt Einzug halten soll. Dabei ist selbstverständlich, dass diese nie so weit vorangetrieben werden kann wie z. B. beim Telefon; aber gerade dessen günstige finanzielle Lage weist doch klar auf die grossen Vorteile einer vernünftigen Mechanisierung hin, selbst wenn die zu investierenden Mittel ein erhebliches Ausmass erreichen. Es darf in diesem Zusammenhang nicht ausser acht gelassen werden, dass die Nettoaufwendungen für die von der Post benützten rund 4800 Gebäude, gemieteten Räume und die Betriebsanlagen im Jahre 1959 28,4 Millionen Franken betragen. Nebst den Mietzinsen und Lokalentschädigungen sind hierin enthalten sämtliche Ausgaben

für Umbauten und Unterhaltsarbeiten, ferner die Aufwendungen für Heizung, Beleuchtung und Reinigungen, für Versicherungen und öffentliche Abgaben und schliesslich auch für die Abschreibungen auf den Gebäuden und den Betriebs-einrichtungen. Im Verhältnis zum gesamten Betriebsaufwand der Post von 484 Millionen Franken machen somit die Ausgaben für Gebäude, gemietete Räume und Betriebsanlagen lediglich 5,8 Prozent aus. Verglichen mit den grossen Vorteilen einer Mechanisierung des Postbetriebes, die sich auch für den Kunden in einer Beschleunigung des Transportes auswirken wird, sind die dadurch verursachten Kosten tragbar.

Wenn in Bern wegen des Bahnhofumbaus die zentralen Postbetriebsämter verlegt werden müssen, deren betriebliche Organisation ohnehin nicht mehr befriedigte, so muss mit Rücksicht auf die zwangsweise entstehenden Verle-gungs- und Neubaukosten die Gelegenheit benützt werden, moderne, mit mecha-nischen Einrichtungen versehene Postanlagen zu schaffen, die der Entwicklung des Postverkehrs auf Jahrzehnte hinaus genügen. Infolge der zahlreichen bahn-gebundenen Betriebsdienste kommt hiefür in Übereinstimmung mit dem bereits erwähnten Ideenwettbewerb über die Verkehrsgestaltung in der innern Stadt, insbesondere auf dem Bahnhof- und Bubenbergrplatz in Verbindung mit der generellen Projektierung neuer Bahn- und Postbetriebsgebäude, nur ein einziger Standort in Frage: das Areal an der Schanzen- und Bogenschützenstrasse sowie über den Geleisen.

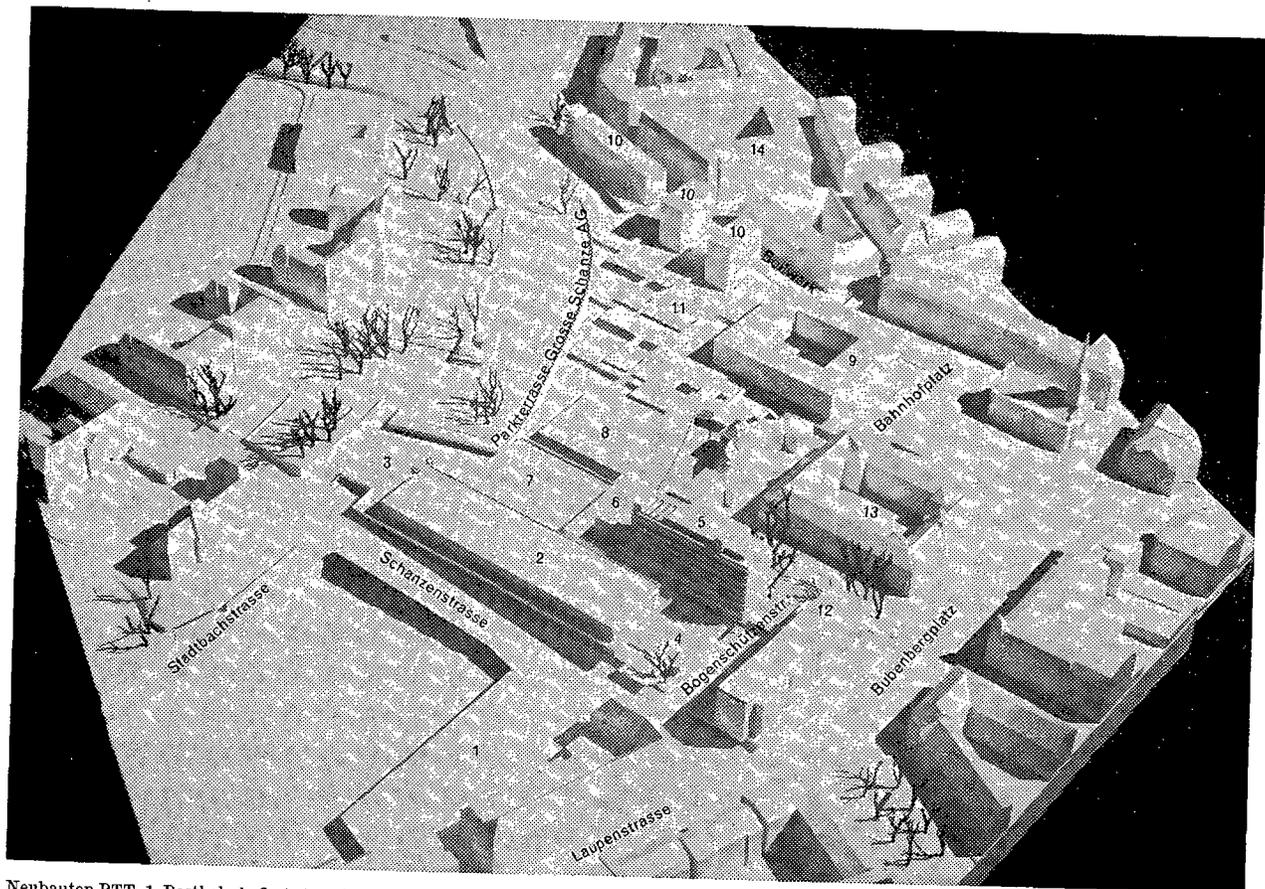
Das Projekt

Das in engster Zusammenarbeit zwischen einer Architektengemeinschaft, der Direktion der Eidgenössischen Bauten sowie den technischen Diensten und den Betriebsabteilungen der PTT ausgearbeitete Projekt gliedert sich in den Quertrakt und die Platte über den Geleisen, das niedere Annahmeamt längs der Bogenschützenstrasse, ein zur Strasse quergestelltes mehrgeschossiges Büro-gebäude und den Postbahnhof. In diesen Neubauten sollen folgende Postdienste untergebracht werden:

| | | |
|---------------------|--------------------|--------------------|
| Bahnpostamt | Briefversand | Checkamt |
| Paketversand | Briefkastenleerung | Postautostation |
| Umleitstelle | Briefausgabe | Kreispostdirektion |
| Ortstransportdienst | Massenannahme | Postzollamt |
| Paketausgabe | Annahmeamt | Postdienstküche |
| Eilzustellung | Schlossfachanlage | |

Der Gebäudeteil Bogenschützenstrasse ist wie folgt eingeteilt:

2. Untergeschoss: Luftschutzräume
Sackklopferei, Sacklager
Garderoben
Motoren für die Stadtrohrpost
Keller der Dienstküche



Neubauten PTT 1 Postbahnhof
 2 Quertrakt
 3 Filialdienst
 4 Annahmeamt
 5 Bürogebäude
 6 Wohlfahrtsräume
 7 Paketämter
 8 Postreisestation

Neubauten SBB 9 Aufnahmegebäude
 10 Betriebs- u. Bürogebäude
 11 Einkaufszentrum
 12 Neuer Franckeblock
 13 Burgerspital
 14 Hauptpost

Einstellräume für Motorfahrzeuge

Archiv des Checkamtes

Umformer und Verteilanlagen der Heizung

Es ist vorgesehen, die gesamten Anlagen durch das von der Stadt Bern projektierte Fernheizwerk heizen zu lassen.

1. Untergeschoss: Einstellhalle für Automobile der Briefkastenleerer sowie des PTT-Personals, ferner für Motor- und Fahrräder.

Erdgeschoss: Massenannahme

Die Postkunden können mit ihren Motorfahrzeugen direkt zu den Schaltern der Massenannahme fahren, um dort ihre Pakete, Briefpostgegenstände, Zeitungen und Zeitschriften aufzugeben. Am Morgen holen die Grossempfänger von Paketen hier ihre Sendungen ab.

Verteilraum für Zeitungen

Paketfächer

Garderoben

Rampen auf die Platte sowie in die Untergeschosse.

Obergeschoss: Annahmeamt mit 20 Schaltern

Dieses ist vom Bubenbergplatz her über eine Rolltreppe oder Rampe, von der Bogenschützenstrasse durch Treppe und von der Schanzenstrasse ebenerdig erreichbar. Hier ist das Geldpostamt mit Kabinen für die Auszahl-, schalter untergebracht, ferner die Paket- und Briefpost-, schalter sowie zusätzlich der Dringlichkeitsschalter, die Telegrammannahme mit bedienten Telephonkabinen, der Postlagerschalter und der Ausgabeschalter für Pakete.

Schlossfachanlage mit 1800 Fächern sowie Schalter für die Ausgabe der Grobware und der eingeschriebenen Briefpostsendungen an die Postfachhalter.

Verkaufsläden.

Quertrakt über den Geleisen

Dieser Gebäudeteil, der mit den Räumen des Versanddienstes bis in die Bogenschützenstrasse übergreift, umfasst:

Plattengeschoss: Bahnpostamt
 Paketversand mit Umleitstelle
 Sackstückversand
 Paketausgabe
 Filialdienst
 Eilzustelldienst
 Posthof

- Galeriegeschoss: Büros der Betriebsdienste
Werkstätten
Abstellraum für Bürorollwagen
- Obergeschoss: Briefversand
Briefausgabe
- Galeriegeschoss: Büros und Reserve für den Betrieb

Bürogebäude

- Erdgeschoss: Eingang
1. Stock: Postzollamt
Konferenzräume
2. Stock und der diesem vorgelagerte Raum auf der Platte:
Wohlfahrtsräume
Essraum mit 250–300 Sitzplätzen
Küche
Office
Vorrats-, Kühl-, Rüst- und Abwaschräume
Aufenthaltsräume
Sanitätszimmer usw.

Die PTT-Dienstküche, die der Schweizer Verband Volksdienst auf Rechnung der PTT führen wird, dient zur Verpflegung von PTT-Bediensteten von Bern und auswärtiger Bahnpostbeamter. Die Dienstküche, die Tag und Nacht offen sein muss, ist für das Personal der Schanzenpost, das grösstenteils unregelmässige Dienste verrichtet, unentbehrlich.

Für das zahlreiche Personal, insbesondere auch das auswärtige Bahnpostpersonal sind Aufenthalts- und Ruhezimmer vorgesehen.

- 3.–5. Stock: Postcheckamt
6. und 7. Stock: Kreispostdirektion
8. Stock
(Attikageschoss): Dienstwohnungen

Die Postautostation kommt auf die Platte direkt über den Geleise- und Perronanlagen des Bahnhofes zu liegen, im Westen angelehnt an den Quertrakt, im Osten an das von den SBB projektierte Ladenzentrum und im Norden an die Bauten der Grosse Schanze AG.

In der überdachten Postautostation können gleichzeitig 18 Postcars aufgestellt werden. Die Verbindung mit dem öffentlichen Strassennetz erfolgt durch

das Gebäude der Grossen Schanze AG über die Schanzenstrasse und die Stadtbachstrasse.

Der Postbahnhof schliesst sich westlich an die Schanzenstrasse auf dem heutigen Areal der Direktion der Gas- und Wasserwerke der Stadt Bern an. Es ist vorgesehen, die Geleiseanlagen des Postbahnhofs mit einer Platte zu überdecken, die später zur besseren Ausnützung des teuren Terrains überbaut werden soll. Ursprünglich war vorgesehen, für P.T.T.-Zwecke nur das Geleisegeschoss zu beanspruchen und die oberen Geschosse der Stadt zur Unterbringung der Büros und Werkstätten ihrer Gas- und Wasserwerke wieder zur Verfügung zu stellen. Der Gemeinderat der Stadt Bern hat jedoch auf diese Möglichkeit verzichtet. Da der Bau des Postbahnhofs nach der Planung erst Mitte 1965 beendet sein wird, und es sich bei der Überbauung nicht um ein Betriebsgebäude handelt, das im Zusammenhang mit den Postbetriebsanlagen an der Schanzenstrasse steht, wurde die Frage der Überbauung noch offen gelassen. Falls diese durch die Eidgenossenschaft erfolgen sollte, würde den eidgenössischen Räten die Vorlage auf dem üblichen Weg mit Botschaft unterbreitet.

2. Untergeschoss: Luftschutzräume

Lager

Archive

Werkstätten

Reserve für Festverkehr.

Eine breite Durchfahrt unter der Schanzenstrasse ermöglicht einen direkten Verkehr mit dem 2. Untergeschoss an der Bogenschützenstrasse.

1. Untergeschoss: Keller und Lagerräume für den später zu erstellenden Bau über dem Postbahnhof.

Durchfahrt unter der Schanzenstrasse zum 1. Untergeschoss an der Bogenschützenstrasse. Unter der Schanzenstrasse sind ferner Förderbänder sowie die Trafostation und Notstromgruppe angeordnet. Das 1. Untergeschoss ist ferner über eine Rampe, die unter der Schanzenstrasse durchführt, vom Parkplatz beim Annahmeamt direkt erreichbar.

Geleise- und Perronanlage:

Eine breite Durchfahrt unter der Schanzenstrasse sorgt für Verbindung mit den Betriebsdiensten an der Bogenschützenstrasse (Massenannahme) und den Diensten im Quertrakt (Paket- und Briefämter).

Für die Telephondirektion Bern, die ihre bisherige Unterkunft im Transitpostgebäude ebenfalls verlassen muss, ist in den neuen Postbetriebsgebäuden leider kein Platz vorhanden. Sie wird, wenigstens vorübergehend, auswärts einzumieten sein.

Die betriebstechnischen Einrichtungen

Vom Postbahnhof führen Fördereinrichtungen die Pakete zu den Anschreiberanlagen im Paketversand und in der Paketausgabe, von wo sie über Drehtische und Rutschen zu den Umladewagen gelangen.

Für Sackstücke sind im Postbahnhof versenkte Beladebandstrassen zur Sackstück-Verteilanlage vorgesehen. Die Auspack- und Verteilanlage wird zahlreiche Ausscheidungs- und Fördermöglichkeiten aufweisen, über welche die Sackstücke zur Feinverteilung und zur Versackung gelangen.

Die Steuerung dieser Bandstrassen erfolgt von einer zentral angeordneten Kommandostelle aus, die den ganzen Betrieb überwacht und lenkt. Wichtige Betriebsteile, wie der Postbahnhof und die Massenannahme, die nicht im Blickfeld der Kommandozentrale liegen, sollen mit Fernsehen überwacht werden. Für die Übermittlung von Anweisungen werden Telephon-, Gegensprech-, Signal- und Suchanlagen zur Verfügung stehen.

Zahlreiche technische Anlagen sind auch in den Briefdiensten notwendig, wie z. B. Anlagen zum Auspacken der Säcke, Einstellen der Briefe, Maschinen- und Handstempelinrichtungen, vollautomatische Zufuhr- und Stapelinrichtungen für die Grobsortierung, Briefsortiermaschinen, automatische Leerung der Briefkasten usw.

Neben Hängebahnen und Warenaufzügen befördert ein Kettenförderer Umladewagen und Einsatzrollwagen auf der Rampe zwischen den Paketämtern und den Erdgeschossräumen. Ferner wird die bestehende Stadtröhrepost so ausgebaut und gleichzeitig automatisiert, dass die Postdienste wie auch die Teilnehmer in der Stadt direkt miteinander verkehren können.

Diese betriebstechnischen Anlagen, deren Kosten sich auf mehrere Millionen belaufen dürften, werden gegenwärtig geplant; die benötigten Kredite sollten den eidgenössischen Räten wie üblich mit den allgemeinen PTT-Krediten im Voranschlag unterbreitet werden.

Einen wichtigen, vom Bahnbetrieb und Publikumverkehr unabhängigen Transportweg für Karrenzüge stellen die Posttunnels mit den Aufzügen dar. Am östlichen und westlichen Ende der Perrons sind quer zu den Geleisen Tunnels vorgesehen, durch die das Postgut mit Liften zu den Zügen gelangt. Im Westen werden diese Lifte in den Quertrakt zu den Paket- und Briefämtern hochgeführt. Dem Postverkehr zu den östlichen Perronen dient ein Längstunnel parallel zu den Geleisen. Die Anlage, die auf Grund des Bundesbeschlusses vom 20. März 1958 bereits teilweise erstellt ist, weist eine Länge von 448 m auf.

Beurteilung der Projektes

1. Betrieblich

Das Projekt bietet wegen des Reitergebäudes über den Geleisen (Quertrakt) betriebsorganisatorisch erhebliche Vorteile. Das Verschmelzen der Bahnpost-, Versand- und Zustelldienste in einer Anlage verkürzt die Transportwege bei

Empfang, Verarbeitung, Austausch und Versand, ermöglicht eine optimale Mechanisierung und führt zu einer rationelleren Personalverwendung.

Die Verbindungen der bahngebundenen Dienste zu den Perrons sind zweckmässig gestaltet. Postbahnhof und Tunnels entlasten die Perrons, der motorisierte Verkehr lässt sich fliessend abwickeln, und schliesslich ist das neue Annahameamt zentral gelegen. Obwohl die verschiedenen Dienste nahe beieinander liegen, besteht eine klare Trennung: Annahamedienst auf der Seite Bogenschützenstrasse, Versand und Zustelldienst im Quertrakt, Bürodienste und Wohlfahrtsräume im Bürohaus, Postautostation auf der Platte und Postbahnhof westlich der Schanzenstrasse.

Im Gebäudeteil Bogenschützenstrasse befinden sich vorwiegend Dienste, die direkten Kontakt mit dem Publikum haben. Räume und Zahl der Schalter sind so disponiert, dass auch der in den nächsten Jahrzehnten zu erwartende Mehrverkehr aufgefangen werden kann. Die Postbenützer haben in einer untern Ebene mit Fahrzeugen und in einer obern Ebene zu Fuss Zugang zum Gebäude.

Vom Quertrakt ergeben sich infolge seiner Lage über den Geleisen durch Aufzüge kurze, direkte Verbindungen mit allen Perrons auf der Westseite des Personenbahnhofes.

Die vorgesehenen Verteilanlagen im Paket- und Sackstückversand werden es ermöglichen, den zunehmenden Paketverkehr mit einem minimalen Personenaufwand zu bewältigen. Die technischen Einrichtungen entlasten die Bodiensteten weitgehend von schweren Verrichtungen und verkürzen die Laufwege zu den Umladewagen. Die Anlagen können dem wechselnden Verkehrsanfall angepasst und bei schwächerem Verkehr von entsprechend weniger Personal bedient werden.

Die Anordnung des Posthofes im östlichen Teil des Quertrakts neben der Paketausgabe ermöglicht gute Verbindungen zwischen den Betriebsräumen und den zu beladenden Zustellfourgons. Den nördlichen Abschluss der Paketämter bildet die Rampe für die Transportfourgons des Filialdienstes, an der gleichzeitig 12 Motorfahrzeuge beladen werden können. Es besteht die Möglichkeit einer späteren Erweiterung auf 18 Anlegeplätze. Die verschiedenen Betriebsdienste verfügen über gute Verbindungen zu ihren Fahrzeugen und sind organisch zweckmässig eingegliedert.

Aus betrieblichen Gründen werden in Städten von der Grösse Berns der Briefversand und die Briefausgabe übereinander angeordnet. Im vorliegenden Projekt lässt es sich nicht vermeiden, beide Dienste im nämlichen Stockwerk unterzubringen, da sonst der Quertrakt zu hoch würde. Der Betrieb muss aus städtebaulichen Gründen in Kauf nehmen, dass Umladewagen von und für das Briefversandamt durch die Räume der Briefausgabe und umgekehrt fahren.

Beim Checkamt ermöglichen die vertikalen Verbindungen sowie die Rohrpost zwischen der Visastelle und der Zahlstelle im Geldpostamt und die Gegenprechanlage zu den Buchungsgruppen eine rasche und rationelle Arbeitsweise.

Die Verlegung der Postautostation auf die Platte drängte sich vor allem infolge der immer schwieriger werdenden innerstädtischen Verkehrsverhältnisse

auf. Die zentrale Lage innerhalb aller Betriebsbauten und direkt über den Bahnanlagen ermöglicht beste Verbindungen zu den Perrons, den übrigen Postbetriebsdiensten und zum Aufnahmegebäude der SBB. Paketausgabe und Postautostation liegen unmittelbar nebeneinander, so dass der Postumlad rasch erfolgt. Die Postautostation ist durch Verbindungen, die dem Postbetrieb, den SBB und der Grossen Schanze AG dienen, zweckmässig an das öffentliche Strassennetz angeschlossen.

Der Postbahnhof vereinfacht den Paketumschlag. Die Bandstrassen für den Auslad der Stücke und Paketsäcke ersparen Zeit, Arbeitsgänge und schränken den Umlad in Handkarren wesentlich ein. Diese sind nur noch für Sperrgutsendungen nötig. Da die Perrons auf gleicher Höhe wie der Boden der Bahnpostwagen liegen, können die Einsatzrollwagen (Sammelwagen zwischen wichtigen Zentren) ohne Hublifter ein- und ausgeladen werden. Durchgehende Züge ohne längeren Aufenthalt in Bern sind jedoch nach wie vor im Personenbahnhof zu bedienen.

Der Einbau von Fördereinrichtungen und mechanischen Anlagen erlaubt, die zentralen Postbetriebsdienste in Bern rationell zu organisieren und den Arbeitsablauf zu verbessern. Wirtschaftlich wird sich dies in einer Einsparung an Zeit, Personal und damit an Betriebskosten auswirken.

Alle vorgesehenen Räume und Anlagen enthalten angemessene Reserven. Sie sollten daher genügen, den aufkommenden Mehrverkehr während Jahrzehnten aufzufangen.

2. Architektonisch und städtebaulich

Der Standort der neuen zentralen Postgebäude im Raume des Personenbahnhofs Bern ist aus betrieblichen Gründen gegeben. Es stellte sich für die Architekten die nicht leichte Aufgabe, das grosse Bauvolumen in eine städtebaulich gute Beziehung zu den teilweise historischen Bauten der Nachbarschaft zu bringen. Dies ist ihnen in erfreulicher Weise gelungen; es war jedoch nicht zu vermeiden, dass dabei gewisse betriebliche Erfordernisse zugunsten städtebaulicher Erwägungen zurückgestellt werden mussten. Einen der wichtigsten Diskussionspunkte bildete der Quertrakt, der sich nun so flach wie möglich und terrassenartig aus dem Hügel der Grossen Schanze über die Geleise nach Süden hinzieht.

Der im heutigen Zustand enge Raum der Bogenschützenstrasse wird durch die zurückgesetzte Südfront der Paket- und Briefämter grosszügig erweitert und darin das Annahmeamt angeordnet. Diesem vorwiegend flachen Gebäudeteil ist im quer zur Bogenschützenstrasse stehenden, neungeschossigen Bürogebäude der notwendige bauliche Schwerpunkt gegeben. Eine Beeinträchtigung des Burgerspitals wird wegen des genügenden Abstandes vermieden, und ferner schiebt sich zwischen die beiden Bauten die grosse Platanengruppe ein, die erhalten werden kann.

3. Verkehrsmässig

Alle Zu- und Wegfahrten der Postcars des Reisedienstes erfolgen über die Stadtbachstrasse. Die nach Norden führenden Kurse benützen die Bühlstrasse, jene nach Süden zweigen über den Inselplatz ins Mattenhofquartier ab. Die Fahrten über die Stadtbachstrasse verursachen wohl gewisse Umwege; damit können jedoch die am stärksten belasteten Strassen des Stadtzentrums, Hirschengraben, Bubenbergplatz und Bahnhofplatz inskünftig von den Kursfahrzeugen gemieden werden. Das ist um so notwendiger, als die Verkehrsspitzen der Post mit denen des allgemeinen Strassenverkehrs zusammenfallen.

Den Motorfahrzeugen des Ortstransportdienstes stehen, nebst den mit der Grossen Schanze AG gemeinsam benützten Zu- und Wegfahrten über die Stadtbachstrasse, noch weitere Verkehrswege zur Verfügung: die Rampe von der Schanzenstrasse in den Quertrakt und die in beiden Richtungen befahrene Rampe von der Bogenschützenstrasse auf die Platte. Mit diesen Zu- und Wegfahrten ist das Postbetriebsgebäude im Norden und Süden gut an das städtische Strassennetz angeschlossen.

Der private Fahrzeugverkehr ist vom Postverkehr klar getrennt. Die Zufahrten zur Massenannahme wie auch zu den Einstellräumen liegen an der Bogenschützenstrasse neben der Rampe. Den Postkunden stehen beim Annahmamt auf eigenem Terrain 38 Parkplätze zur Verfügung.

Die Termine

Das Bauprogramm für die Schanzenpost Bern hängt von mannigfaltigen Faktoren ab. Erschwerend wirkt sich aus, dass bei Bahn und Post der Betrieb während des Bauvorganges ohne Unterbruch weiterläuft. Ein besonders schwieriges Problem, das eine genaue Koordination erfordert, stellt die Errichtung der neuen SBB-Bauten auf Grundstücken der PTT und umgekehrt dar. Die engste gegenseitige Abhängigkeit besteht an der Schanzenstrasse sowie am Bollwerk. Die sich an der Schanzenstrasse stellenden Fragen dürfen als weitgehend gelöst betrachtet werden, da die SBB die in ihrem Gebäude Schanzenstrasse 6 untergebrachten Dienste in das Gebäude der ersten Bauetappe Bollwerk Nord sowie in Provisorien verlegen können. Wesentlich grössere Schwierigkeiten stellen sich am Bollwerk. Die SBB müssen die alte Kavalleriekaserne Ende 1963 abbrechen, damit sie die zweite Etappe Bollwerk Nord ausführen können. Bis Ende 1963 müssen somit die neuen Postgebäude an der Bogenschützenstrasse fertig sein, um die Postdienste aus der alten Kavalleriekaserne aufzunehmen. Ein zweiter Engpass ergibt sich ein Jahr später (1964) durch den Abbruch der Transitpost, wobei fast sämtliche zentralen Postbetriebsdienste in den Quertrakt verlegt werden müssen. Wenn auf Ende 1963 und 1964 das neue Postgebäude an der Bogenschützenstrasse sowie der Quertrakt für die Aufnahme der Betriebsdienste nicht zur Verfügung stehen, können die SBB die alte Kavalleriekaserne und die Transitpost nicht abbrechen. Eine Unterbringung der heutigen zentralen Post-

betriebsdienste in Provisorien ist wegen der Bahngebundenheit sowie der Grösse dieser Dienste ausgeschlossen. Die PTT muss selbst bei genauer Einhaltung des zwischen SBB und PTT aufgestellten Terminplanes einzelne Betriebsdienste zeitweise provisorisch unterbringen, was Kosten von rund einer halben Million Franken verursacht. Weiter zu gehen ist wegen der Pflicht zur Aufrechterhaltung des Postbetriebes sowie aus finanziellen Überlegungen nicht möglich.

Damit die Schanzenpost auf Ende 1963 bezugsbereit ist, muss mit dem Bau anfangs 1961 begonnen werden. Gleichzeitig ist die Platte über den Geleisen zu erstellen, auf der ab Mitte 1962 der Quertrakt gebaut wird. Die erste Etappe der Platte gedenken die SBB, vorläufig in eigenen Kosten, noch 1960 zu beginnen. Die Termine sind somit sehr knapp und können nur eingehalten werden, wenn beide Räte in der Dezembersession Beschluss fassen. Die gegenseitige Verflechtung der Betriebsanlagen und Bauten zwischen SBB und PTT am Bahnhof Bern ist so eng, dass sich jede Verzögerung des Baubeginns durch die PTT automatisch in einer Verlängerung des Bahnhofumbaus auswirkt und sogar zu einer vorübergehenden Einstellung der Bauarbeiten zwingen könnte.

Als letzte Etappe der PTT-Neubauten ist der Postbahnhof vorgesehen, der Mitte 1963 begonnen und Mitte 1965 beendet werden soll.

Der Landerwerb

Weil die neuen Postbetriebsgebäude einen integrierenden Bestandteil des gesamten Bahnhofprojektes bilden und die SBB für den Bahnhofumbau Liegenschaften der PTT beanspruchen, müssen die SBB folgende Liegenschaften, die dem Postbetrieb dienen sollen, auf dem Enteignungsweg erwerben und der PTT zur Verfügung stellen.

Östlich Schanzenstrasse

| | |
|--|----------------------|
| Parzelle 1117, Loge zur Hoffnung | 419,5 m ² |
| Parzelle 1118, Peyer AG | 417,5 m ² |

Bogenschiützenstrasse

| | |
|---|---------------------|
| Parzellen 1109, 1107 und teilweise 1093 und 1108 Burgergemeinde Bern (altes Lipshaus und Hofraum des Burgerspitals) | 3603 m ² |
|---|---------------------|

Von den in der PTT-Baubotschaft vom 7. Januar 1958 erwähnten beschränkt dinglichen Rechten im Ausmass von 1350 m² werden infolge einer Planänderung rund 500 m² nicht mehr enteignet; dafür musste die Grundfläche, die zu Eigentum erworben wird, um ungefähr 480 m² erweitert werden.

Westlich Schanzenstrasse

| | |
|---|---------------------|
| Parzellen 3260 und 3261, Einwohnergemeinde Bern (Gas- und Wasserwerk sowie Schulmaterialverwaltung) | 2308 m ² |
| Parzelle 3262, Merkur AG | 1057 m ² |

Auf Grund der Baubotschaft vom 7. Januar 1958 stimmten die eidgenössischen Räte am 20. März 1958 dem Erwerb der erwähnten Parzellen zu.

Die vom Enteigner beauftragten privaten Experten haben den Verkehrswert der abzutretenden Liegenschaften auf insgesamt rund 12 Millionen Franken geschätzt. Mit der Einwohnergemeinde Bern konnte bereits eine Einigung über die Festsetzung des Abtretungspreises für die Liegenschaften Gas- und Wasserwerk sowie Schulmaterialverwaltung auf zusammen ca. 3,7 Millionen Franken erzielt werden. Die Forderungen der übrigen Eigentümer liegen alle wesentlich höher als die von den erwähnten Experten ermittelten Verkehrswerte. Es darf jedoch damit gerechnet werden, dass die zuständige Schätzungs-kommission bzw. das Bundesgericht als Rekursinstanz, die Forderungen vermindern wird.

Das Schätzungsverfahren nimmt seinen Fortgang; der erstinstanzliche Entscheid wird auf Ende dieses Jahres oder anfangs 1961 erwartet. Die erforderlichen Objektkredite werden auf Grund des Bundesbeschlusses vom 20. März 1958 auf dem Wege der Nachtragskredite angefordert, sobald die Entschädigungen feststehen. Die Bezahlung hat nach Artikel 88 des Enteignungsgesetzes innert 20 Tagen zu erfolgen.

Die Liegenschaften werden unabhängig vom Zeitpunkt der Festsetzung der Entschädigungen auf Grund einer vorzeitigen Besitzzeiweisung vom 1. Januar 1961 an, je nach den Fortschritten des Bauvorganges, übernommen.

In der PTT-Baubotschaft vom 7. Januar 1958 haben wir ausgeführt, dass die SBB der PTT auf den Baubeginn zusätzlich die Liegenschaft Schanzenstrasse 6 sowie ca. 320 m² längs den Geleisen westlich der Schanzenstrasse abtreten werden. Die PTT ihrerseits hat den SBB die alte Kavalleriekaserne sowie das Transitpostamt, beide in zentraler Lage am Bollwerk gelegen, mit insgesamt 4475 m² zu überlassen. Die Preise der gegenseitig zu tauschenden Liegenschaften sind noch nicht bestimmt; sie sollen später auf Grund einer zwischen SBB und PTT abgeschlossenen Vereinbarung festgesetzt werden.

Für die Übernahme der Liegenschaften Schanzenstrasse 6 sowie der ca. 320 m² längs den Geleisen bedarf es der Zustimmung der eidgenössischen Räte. Da der Übernahmepreis noch nicht bestimmt ist und es sich um eine Übernahme von Grundstücken unter Verwaltungen des Bundes handelt, dürfte es sich rechtfertigen, dem Erwerb grundsätzlich zuzustimmen, wobei die Objektkreditbegehren den eidgenössischen Räten mit dem Voranschlag bzw. den Nachtragskreditbegehren zur Genehmigung vorzulegen wären.

Schliesslich erteilen die SBB der PTT über den Geleise- und Perronanlagen ein Baurecht zur Erstellung des Quertraktes sowie der Postautostation und unter den Geleisen für die Posttunnels. Die SBB räumen der PTT diese Rechte unentgeltlich ein, weil sie aus betrieblichen Gründen an der Erstellung dieser PTT-Anlagen mitinteressiert sind. Dagegen hat die PTT die Kosten der Überdeckung der Geleise- und Perronanlagen in dem von ihr benützten Teil zu übernehmen sowie für die Mehrkosten der Beleuchtung unter der Platte im Bahnhof aufzukommen.

Die Parkterrasse

Mit Beschluss vom 20. März 1958 haben die eidgenössischen Räte für Postbetriebsbauten am Bahnhof Bern einen Objektkredit (Teilkredit) von 5 050 000 Franken bewilligt, wovon 3 535 000 Franken als Anteil PTT an der Parkterrasse bestimmt waren.

Die Parkterrasse Grosse Schanze AG wurde von Kanton und Stadt Bern, den SBB, der PTT sowie den privaten Initianten gegründet, um die Parkanlage auf der Grossen Schanze möglichst ungeschmälert zu erhalten. Es gelingt dies mit der städtebaulich glücklichen Lösung, indem über den hintersten beiden Perrons des Bahnhofes ein langgezogenes Gebäude erstellt wird, das erlaubt, die Parkanlage auf der Grossen Schanze nicht nur wiederherzustellen, sondern gegenüber früher sogar zu vergrössern. Das Gebäude weist auf drei Geschossen insgesamt rund 500 Einstellplätze für Automobile auf, ferner Ausstellungsräume, Büros, Läden usw.

Nach dem ursprünglichen Projekt war auf der Seite gegen die Schanzenbrücke in einer geräumigen Halle die Postautostation mit 8 Perrons und Platz für 18 Reisepostcars vorgesehen. Infolge des Beschlusses der SBB, die Geleise- und Perronanlagen gesamthaft zu überdecken, drängte sich die Verlegung der Bahnhofzufahrt für Automobile vom dritten Geschoss auf die Höhe der Platte auf, wodurch sich zahlreiche Planänderungen ergaben. So wurde u. a. wegen der Vergrösserung der Verkehrsfläche für die Bahnhofdurchfahrt die Postautostation zusammengedrängt und die PTT gezwungen, einen Teil dieser Anlage auf der Platte ausserhalb des Gebäudes der Grossen Schanze AG unterzubringen. Dadurch ändert sich selbstverständlich auch der Beitrag der PTT an die Baukosten der Grossen Schanze AG. Infolge des plötzlichen Hinschiedes eines der bauleitenden Architekten konnten die neuen Baukosten und Beteiligungen bis zur Vorlage dieser Botschaft noch nicht restlos abgeklärt werden. Bisher sind von dem Kredit von 3 535 000 Franken, den die eidgenössischen Räte bewilligt haben, 2 035 000 Franken als Baubeitrag und rund 300 000 Franken als Beteiligung an den gemeinsamen Tankanlagen beansprucht worden. Es stehen somit noch ca. 1 200 000 Franken zur Verfügung. Von diesem Betrag dürfte ein Teil für Nachzahlungen (z. B. Baukostenverteuerung) benötigt werden, doch ist damit zu rechnen, dass infolge der veränderten Konzeption ein erheblicher Teil nicht mehr beansprucht wird.

Die Baukosten

Die von der Direktion der eidgenössischen Bauten sowie den Architekten ausgearbeiteten approximativen Voranschläge nach umbautem Raum rechnen mit folgenden Kosten:

| | |
|--|-------------------|
| a. Platte über den Geleisen (ohne Postautostation) | Franken |
| inklusive Stützen, Fundamente und Belag | 3 423 100 |
| b. Quertrakt | |
| Paket- und Briefpostämter | 15 524 000 |
| c. Untergeschosse an der Bogenschützenstrasse | 6 742 600 |
| d. Annahmeamt | |
| inklusive Massenannahme, Parkplätze und Rampen | 4 220 000 |
| e. Büro- und Wohlfahrtsgebäude | 6 449 350 |
| f. Räume unter der Schanzenstrasse | 2 181 100 |
| g. Postbahnhof | |
| inklusive Stützen und Fundamente für spätere Aufbauten sowie Erschliessungsarbeiten | 6 268 200 |
| h. Tunnel- und Werkstollen | 3 822 000 |
| i. Postautostation | |
| Platte mit Stützen, Fundamenten und Belag sowie offene Halle und Reisebüro | 3 181 000 |
| k. Verschiedene Kosten | |
| Abbrucharbeiten, Kanalisation, Gebühren, Umgebungs- arbeiten usw. | 2 942 260 |
| l. Unvorhergesehenes und Aufrundung | 2 796 390 |
| | <u>57 000 000</u> |

Da die eidgenössischen Räte mit Bundesbeschluss vom 20. März 1958 für den Posttunnel West bereits einen Kredit von 1 500 000 Franken erteilt haben (weil die Anlagen infolge der fortschreitenden Arbeiten beim Bahnhofumbau vorzeitig in Angriff genommen werden mussten) ermässigt sich die Kreditsumme um diesen Betrag, so dass sich das Kreditbegehren auf 55 500 000 Franken beläuft.

Bei der Beurteilung dieser Kosten wird man sich Rechenschaft geben müssen, dass verschiedene Umstände sich vertuernd auf die Bauausführung auswirken. Die wichtigsten Postbetriebsräume liegen über den Geleisen des Bahnhofs und müssen bei uneingeschränkter Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes gebaut und deswegen in Etappen erstellt werden. Das Befahren der Räume und Platten mit schweren Motofahrzeugen sowie der Einbau ausgedehnter betriebstechnischer Anlagen ergeben hohe Bodenbelastungen und bedingen Isolationen gegen Lärm und Erschütterung.

Man darf aber das Projekt nicht nur von der Kostenseite her betrachten, sondern muss sich vergegenwärtigen, dass in Bern wegen des Bahnhofumbaus

unter allen Umständen Neubauten für die zentralen Postdienste erstellt werden müssen und das Projekt erlaubt, die heute zersplitterten Dienste in zusammenhängenden Gebäuden zu konzentrieren und mit betriebstechnischen Anlagen weitgehend zu mechanisieren. Dies bedingt höhere Anlagewerte, steigert aber die Produktivität. Die Anlage weist in die Zukunft und wird erlauben, den Postdienst auch in vielen Jahren rasch und rationell zu bewältigen.

Der Delegierte für Arbeitsbeschaffung hat sich mit Rücksicht auf die besondern Verhältnisse mit der Aufnahme der Bauarbeiten auf anfangs 1961 einverstanden erklärt.

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir Ihnen, den beiliegenden Entwurf zu einem Bundesbeschluss über die Erstellung der Postbetriebsgebäude im Bahnhof Bern anzunehmen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 1. November 1960.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Max Petitpierre

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

Bundesbeschluss
über
die Erstellung der Postbetriebsgebäude im Bahnhof Bern

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 1. November 1960,
beschliesst:

Art. 1

Für die Erstellung der Postbetriebsgebäude im Bahnhof Bern wird ein Objektkredit von 55 500 000 Franken bewilligt.

Art. 2

Dem Erwerb der Liegenschaft Schanzenstrasse 6 in Bern sowie eines Landstreifens entlang den Geleisen von ungefähr 320 m² wird zugestimmt. Die erforderlichen Objektkreditbegehren werden den eidgenössischen Räten mit dem Voranschlag bzw. den Nachtragskreditbegehren vorgelegt.

Art. 3

Dieser Beschluss ist nicht allgemein verbindlich und tritt sofort in Kraft. Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Erstellung der Postbetriebsgebäude im Bahnhof Bern (Vom 1. November 1960)

| | |
|---------------------|------------------|
| In | Bundesblatt |
| Dans | Feuille fédérale |
| In | Foglio federale |
| Jahr | 1960 |
| Année | |
| Anno | |
| Band | 2 |
| Volume | |
| Volume | |
| Heft | 45 |
| Cahier | |
| Numero | |
| Geschäftsnummer | 8112 |
| Numéro d'affaire | |
| Numero dell'oggetto | |
| Datum | 10.11.1960 |
| Date | |
| Data | |
| Seite | 1205-1226 |
| Page | |
| Pagina | |
| Ref. No | 10 041 131 |

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.