Lesehilfe für Berner : Benedikt Loderer erklärt ein Gutachten zum Berner Bahnhof

Autor(en): **Loderer, Benedikt / Huber, Werner**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **22 (2009)**

Heft 8

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-123828

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

LESEHILFE FÜR BERNER

Das offizielle Projekt für den Ausbau des Berner Bahnhofs wurde in einem Gutachten durchleuchtet. Die Bahnhofplaner fühlen sich bestätigt, nur können sie nicht lesen.

Text: Benedikt Loderer, Pläne: Werner Huber

Was bis heute geschah: Zuerst jahrzehntelang nichts. Dann weckte die Planung der Schmalspurbahn RBS (Regionalverkehr Bern Solothurn) den Berner Bären auf. Der RBS plante sein «Metronet». Er wollte die bestehende Linie quer unter dem Bahnhof hindurch nach Süden verlängern und bis nach Köniz und Schwarzenburg fahren. Aus seinem Sackbahnhof wäre ein Durchgangsbahnhof geworden. Es gab Widerstand. «Quer ist falsch und längs ist richtig», behauptete Hochparterre im April 2006. Der Kanton und die Stadt Bern rauften sich zusammen, gemeinsam mit der BLS, SBB und RBS planten sie die Zukunft Bahnhof Bern ZBB. Das offizielle Projekt hat drei Bestandteile: den Tiefbahnhof Schmalspur der RBS, den Tiefbahnhof Normalsspur der SBB und die Publikumsanlagen. Alle drei liegen tief unter dem bestehenden Gleisfeld. Das offizielle Projekt wurde im Herbst 2008 vorgestellt und als die einzige brauchbare Lösung angepriesen.

Aber nicht allen war es wohl. So bestellte Barbara Egger, die zuständige Regierungsrätin, ein Gutachten. Professor Ulrich Weidmann vom Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETHZ wurde gebeten, 15 Fragen zu beantworten. Das hat er im Juni 2008 getan. Die Gesichter der offiziellen Planer waren zuerst versteinert, dann liefen sie rot an. Danach rafften sie sich auf und heute sind ihre Minen wieder von Zweckoptimismus geprägt. Sie entdeckten im Gutachten eine Rechtfertigungsschrift. Wer es aber genau liest, kommt zum Schluss: Weidmann sagt Nein. Darum folgt hier eine Lesehilfe für Regierungsrätinnen, Planer, National- und Stadträte, für Eisenbahnfreunde und Berner Bären.

KEIN DURCHGANGSBAHNHOF Weidmanns Gesamteindruck zuerst: **«Eine systemübergreifende Gesamtoptimierung der Infrastrukturen im Raum Bern steht noch aus»** siehe Gutachten Seite 64. Die Übersetzung: Das Projekt mag in sich stimmig sein, doch sein Zusammenhang zu einer Gesamtplanung fehlt. Die vereinigte bernische Planungsintelligenz will den Bahnhof umbauen und weiss nicht, was das für Folgen hat. Warum? Weil sie sich von Anfang an für Schmalspur tief entschieden hat und alle anderen Lösungen mit ziemlicher Arroganz für unmöglich erklärte. Einfacher ausgedrückt: Die Planer haben ihre Hausaufgaben nicht gemacht.

«Die Festlegung und Anordnung der drei Elemente RBS-Bahnhof, S-Bahnhof und Fussgängeranlagen erfolgte aufgrund der Variantenwahl des RBS-Bahnhofs. Diese wiederum war geprägt von der Option der Fortsetzung nach Westen gemäss ‹Metronet›. Dies geschah trotz der parallel gemachten Feststellung, dass der Bau der Tramlinie 10 und der Ausbau des S-Bahn-Angebotes nach Köniz vorzuziehen sei» siehe Gutachten Seite 47. Die Übersetzung: Das Ziel der RBS ist immer noch ein Durchgangsbahnhof. Das offizielle Projekt beharrt auf einer künftigen Weiterführung der Schmalspurbahn. Doch weiss unterdessen niemand mehr, wohin sie fahren soll. Denn man hat sich entschlossen, Köniz mit einem Tram zu erschliessen und die bereits bestehende S-Bahn auf der Normalspur auszubauen. Weidmann kommt zum ernüchternden Schluss, die Verlängerung in Richtung Köniz **«nicht als zwingende Projektanforderung zu betrachten»** siehe Gutachten Seite 43. Die Übersetzung: Den Durchgangsbahnhof Schmalspur tief der RBS braucht es nicht.

DIE FEHLINVESTITION Die Gesamtkosten für das offizielle Projekt sind gewaltig: Drei Milliarden Franken in 25 Jahren, wovon 800 Millionen für Schmalspur tief. **«Vergleicht man mit ähnlichen oder realisierten Grossvorhaben in der schweizerischen Agglomeration, so muss die Angemessenheit negativ beurteilt werden. Dies liegt darin, dass mit den hohen Kosten keine massgeblichen und damit die Nachfrage signifikant steigernden Verbesserungen des ÖV-Angebotes erreicht werden können»** siehe Gutachten Seite 8. Die Übersetzung: Es ist zu teuer, weil man für sehr viel Geld nur sehr wenig Nutzen kriegt. Das offizielle Projekt steigert zwar die Kapazität, bietet aber weder neue Verbindungen an, noch verkürzt es die Fahrzeiten. Im Vergleich mit anderen Projekten kommt das offizielle Bernerprojekt nur auf vier Punkte, der Ausbau der Metro M4 in Lausanne aber auf 14, der Bahnhof Löwenstrasse in Zürich auf 17. Das Fazit ist ernüchternd: Die Investitionen von drei Milliarden **«erlauben keinen Quantensprung im ÖV-Angebot»** siehe Gutachten Seite 8. Die Übersetzung: Negative Angemessenheit ist das Verschleierungswort für Fehlinvestition.

WARUM 800 STATT 150 MILLIONEN? Niemand bestreitet, dass der bestehende RBS-Bahnhof aus allen Nähten platzt. Weidmann kann sich aber vier andere Lösungen als die offiziellen vorstellen. Drei von ihnen verzichten auf den neuen Schmalspur Tiefbahnhof der RBS und bauen stattdessen den schon bestehenden aus. Statt 800 Millionen, die das offizielle Projekt kostet, braucht es für die billigste Variante nur 100 bis 150 Millionen Franken. Im heutigen RBS-Bahnhof werden zwei Gleise Richtung Haupthalle auf 150 Meter verlängert. **«Städtebaulich handelt es hier sich um die vorteilhafteste Lösung, da die hervorragende Lage des RBS-Bahnhofs unverändert beibehalten wird. Die Haupthalle des Bahnhofs und der freie Zugang zum Kopfperron der RBS können zu einem neuen grosszügigen Ensemble entwickelt werden»** siehe Gutachten Seite 58. Die Übersetzung: Weidmann stellt indirekt die Kardinalfrage: Warum sind 800 Millionen Fehlinvestition klüger als eine pragmatische Lösung für 150?

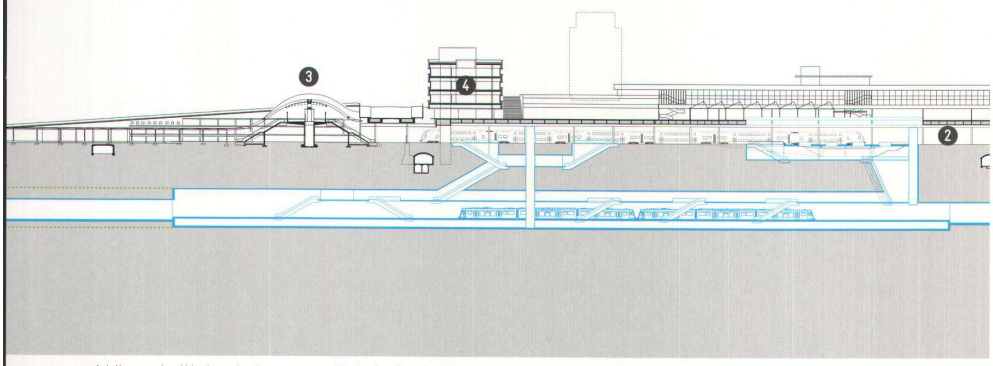
DREI SCHLÜSSE Darauf hat in Bern noch niemand eine Antwort. Das kommt von der Führungsstärke. Nachdem jahrelang nur der RBS wirklich plante, allerdings nur für sich, hat der Kanton nun die Führung übernommen. Führung heisst machen, nicht nachdenken. Die Regionalbahn des RBS setzte ihr Maximalprogramm durch. Der Kanton war ihr williger Diener. Das offizielle Projekt ist ein Bahnhof für den RBS, nicht für Bern. Man wolle die Vorschläge Weidmanns genau prüfen, versprach Regierungsrätin Barbara Egger. Wenn sie und die ihren das wirklich tun, dann kommen sie zu drei Schlüssen.

– Das offizielle Projekt ist unbrauchbar. Jeder Franken, der noch in die offizielle Planung gesteckt wird, ist für die Katz.

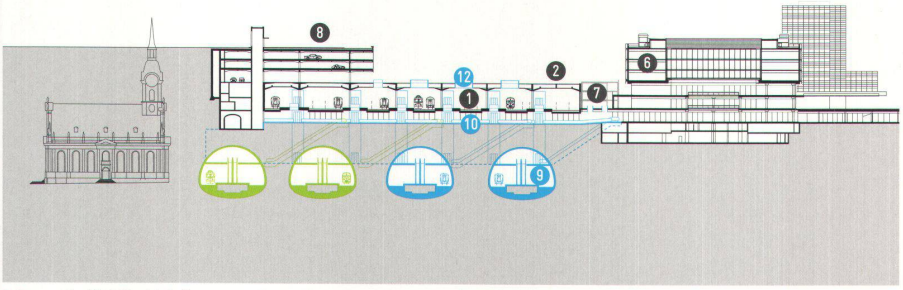
– Für den RBS muss am heutigen Standort eine vom künftigen Normalspur Tiefbahnhof der SBB unabhängige Lösung gefunden werden.

– Das erfordert als Erstes ein brauchbares Gesamkonzept. Die SBB muss sofort mit der Planung ihres Tiefbahnhofs beginnen.

Wie der künftige Tiefbahnhof für die Normalspur aussehen soll, beeinflusst das Projekt eines Neubaus, den die Post als Ersatz des bestehenden Gebäudes neben die Schanzenbrücke stellen will. Seine Fundamente müssen mit dem Tiefbahnhof koordiniert werden. Geschieht dies nicht, verbaut man sich die Möglichkeit, den Bahnhof Normalspur tief mit einer billigeren offenen Baugrube statt teurer bergmännisch zu erstellen. Doch darüber berichten wir ein anderes Mal.



^Längschnitt durch den neuen Bahnhof, wie das offizielle Projekt ihn vorsieht.



^Querschnitt. Wie tief die neuen Bahnröhren liegen, zeigt der Vergleich mit der Heiliggeistkirche.

^Situationsschema des offiziellen Projekts: In einer Kurve eingeklemmt.

SEIT 149 JAHREN STEHT DER BAHNHOF AM FALSCHEN ORT

Als die Central-Bahn 1860 den Standort des Berner Bahnhofs festlegte, folgte sie dem Prinzip des geringsten Widerstands. Er entstand, wie an anderen Orten auch, auf freiem Feld, aber so nahe wie möglich an der Stadt. Darum ist der Bahnhof heute noch zwischen dem Hügel der Grossen Schanze und der Altstadt eingeklemmt und liegt erst noch in einer Kurve. Die gute Idee, die Verlegung nach Westen, Stichwort Bahnhof Laupenstrasse, lehnte das städtische Stimmvolk 1956 ab. So wurde der Neubau von 1957 bis 1974 am falschen Ort gebaut. Damals entstand auch der unterirdische Sackbahnhof für den RBS.

Das offizielle Projekt will zuerst den Bahnhof Schmalspur tief bauen im Plan grün. Gleichzeitig müssen wesentliche Teile der Publikumsanlagen erstellt werden. Kommt der Bahnhof Normalspur tief im Plan blau nicht zustande, was leider wahrscheinlich ist, so sind Millionen von Franken an Vorinvestitionen verloren.

Dass die Tiefbahnhöfe 25 Meter unter den Boden versenkt werden müssen, hat zwei Hauptgründe. Die vorhandenen Fundamente der Neubauten von 1957 bis 1974 müssen mit einer 10 Meter dicken Molasseschicht abgefangen werden, damit man die ungünstige Gleisgeometrie nicht übernehmen muss. Dazu kommt, dass aus geologischen Gründen erst in dieser Tiefe mit einer Tunnelfräse gebaut werden kann. Parallel zum heutigen Eisenbahnviadukt muss ein zweiter gebaut werden, allerdings 26 Meter tiefer. Die neue Brücke zerschneidet optisch den Bogen der alten. LR

DAS PROJEKT ZUKUNFT BAHNHOF BERN

ZBB ist ein Projekt mit vielen Partnern: Kanton und Stadt Bern, SBB, RBS, BLS, Bernmobil, Postauto Schweiz, Post, Grosse Schanze AG, Burgergemeinde Bern, Eigentümer Bubenbergzentrum. Die Pläne für das offiziellen Projekt hat das Büro von Theo Hotz aus Zürich skizziert.

PLANLEGENDE

bestehend:

1_Perronhalle (Gleis 1-13)
2_Perrondecke (Bahnhofvorfahrt)
3_Passerelle West («Welle»)
4_Ersatz bau Schanzenpost
5_RBS-Bahnhof bestehend
6_Aufnahmegebäude
7_Dienstgebäude West (Abbruch)
8_Parkterrasse Grosse Schanze

Neubauten, 1. Etappe:

9_Schmalspur tief für den RBS mit Verteilebene
10_Hauptpassage (Ausbau bestehende Unterführung)
11_Erschliessung Schmaspur tief
12_Deckendurchbrüche
13_Westpassage
14_Rangiergleise, evtl. Verlängerung (2 Varianten)
15_Kreuzung Henkerbrünnli (RBS oben, SBB unten)

Neubauten, 2. Etappe:

16_Normalspur tief für die SBB mit Verteilebene
17_Ostzufahrt mit Aarebrücke

LINKS

Mehr über die unendliche Geschichte unter «Stadtwanderer online» oder im Dossier «Bahnhof Bern»
› www.hochparterre.ch