

Quer ist falsch, längs ist richtig : der Bahnhof Bern

Autor(en): **Loderer, Benedikt**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **19 (2006)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122855>

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.

Quer ist falsch, längs ist richtig

Text: Benedikt Loderer

Pläne: Hans Stieger/alras GmbH,
Raphaël Schmitt

Der Bär leidet. Die einst stolze Stadt Bern und der bedeutendste Kanton der Schweiz sinken schrittweise ins Mittelmass ab. «Der Bär lahmt, er begnügt sich damit, mit der Meute mitzutrotten» (Rudolf Burger). Könnte es sein, dass der Bär in die falsche Richtung trottet? Jedenfalls ist er gerade daran, den falschen Tiefbahnhof zu planen. Schon 1956 hatte er sich falsch entschieden.

• Der wichtigste Knoten des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern ist ohne Zweifel der Berner Bahnhof, der zweitwichtigste Bahnhof der Schweiz. Dort treffen der Fernverkehr und der regionale zusammen. Doch die Kapazitäten sind beschränkt, die Konflikte unvermeidlich. Der Fernverkehr zuerst: Bern liegt an einer internationalen Nord-Südachse, der Lötschberg wird gegenwärtig zur Flachbahn und NEAT ausgebaut. Doch auf dieser internationalen Kraftlinie besteht in Bern ein Würgeknoten, denn der Bahnhof Bern ist für die Nord-Südverbindung ein Sackbahnhof. – Der Zug kommt von Norden über den Lorraine-Eisenbahnviadukt in den Bahnhof, macht eine Spitzkehre und fährt dort zum Bahnhof hinaus, wo er hergekommen war. Erst am Knoten Wankdorf zweigt er Richtung Thun/Mailand ab. Die Mobilitätsstrategie, die der Kanton Bern 2003 veröffentlichte und die er unterdessen zum Bestandteil seines Agglomerationsprogramms machte, schweigt sich zur Nord-Südverbindung aus. Schliesslich ist das eine nationale, keine regionale Angelegenheit. Der Föderalismus setzt dem Denken klare Grenzen.

Schmalspurdenken

Der Regionalverkehr platzt aus allen Nähten, namentlich der RBS (Regionalverkehr Bern Solothurn), der nach Solothurn und nach Worb fährt. Der 1974 eröffnete unterirdische Sackbahnhof quer unter dem Bogen der SBB-Linien ist verstopft. Was in den Siebzigerjahren als Pionierbau galt, erweist sich heute als zu knapp geschneidert: Die Perrons sind für die Passagierströme zu schmal, sie kom-

men nicht aneinander vorbei. Darum hält ein Glaskäfig die abfahrenden Menschen zurück, bis die ankommenden ausgestiegen sind und den Bahnhof verlassen haben.

Die Berner Lösung des Problems heisst Metronet. Sein Kerngedanke ist es, den Sackbahnhof der RBS durch einen Durchgangsbahnhof zu ersetzen. Die Schmalspurlinie von Norden wird durch einen Tunnel unter der Stadt nach Süden verlängert und an das bestehende Normalspurnetz angeschlossen. Man fährt entweder nach Schwarzenburg oder durchs Gürbetal nach Thun. Damit entsteht eine neue Durchmesserlinie für die S-Bahn. Leider aber handelt es sich um eine Schmalspurlinie. Wie sie mit der Normalspur zusammengehängt wird, dazu gibt es viele Überlegungen. Sie gehen vom Umrüsten auf Normalspur bis zum Wechsel auf eine dreigleisige Mischspur auf halber Strecke, doch jede neue Variante bestätigt den alten Webfehler: Schmal- und Normalspur passen schlecht zusammen.

Das falsche und das richtige Loch

Mit der neuen Durchmesserlinie kann man zwar den Tiefbahnhof der RBS entstopfen, die langfristigen Probleme werden aber nicht gelöst: Immer noch besteht der Zwang zur Spitzkehre und immer noch kann der Regional- und Fernverkehr im Knoten Bern nicht entflochten werden.

Das aber gelänge, wenn man weiter denkt als Metronet. Der neue Tiefbahnhof Bern muss nicht quer zum bestehenden liegen, sondern längs, unter dem heutigen Gleisfeld. Oben fährt der Fern-, unten der Regionalverkehr, beide auf Normalspur selbstverständlich, seitlich bleibt die Schmalspurbahn, wo sie schon ist. Sämtliche bestehenden Linien lassen sich vernünftig in den neuen Tiefbahnhof einführen. Die unterschiedlichen Zufahrten, Spurbreiten und Fahrstromsysteme bleiben sauberlich getrennt.

Auch das Problem RBS-Bahnhof lässt sich lösen. Die Linie wird zuerst um das kurze Stück bis zum neuen Tiefbahnhof verlängert. Dann kann man den bestehenden RBS-Bahnhof umbauen und erweitern, wofür es schon Projekte gibt, und anschliessend nimmt die RBS im erweiterten Bahnhof am alten Standort ihren Betrieb wieder auf.

Statt den bestehenden RBS-Bahnhof aufzugeben, könnte man ihn weiterbrauchen und die heutige Investition in diese Infrastruktur müsste nicht abgeschriebe werden. Baut man den Längsbahnhof, so ist das Kapazitätsproblem auf einen Schlag gelöst. Dazu kommt, dass die Zugänge zu den Perrons direkt übereinander liegen, was zu kurzen Wegen für die umsteigenden Reisenden führt. Der Schwerpunkt des Berner Bahnhofs verschiebt sich nach Westen, dorthin wo der neue Übergang, die Welle (HP 1-2/06) auf die Passagiere wartet.

Eine neue Brücke

Und die Spitzkehre? Sie wird mit der Länggass-Schleife eliminiert. Kommt man von Norden aus Basel oder Zürich, so überquert man auf einer neuen Eisenbahnbrücke, der Engebrücke, nördlich des bestehenden Viadukts die Aare, wo der Zug im neuen Tunnel verschwindet und unter dem Länggassquartier eine Schleife zieht. Der Zug erreicht den Bahnhof von Westen her. Dieselbe Schleife macht auch der Zug, der von Süden, von Brig oder Mailand, kommt. Beide stehen auf dem bestehenden Perron richtig, um über den Lorraineviadukt weiterzufahren, sei es nach Basel/Zürich oder Brig/Mailand. Die Länggass-Schleife hat den Sackbahnhof Bern elegant zum Durchgangsbahnhof gemacht. Die neue Engebrücke dient aber nicht nur dem Fernver-

Das Konzept der Berner S-Bahn entstand im Rahmen des kantonalen Richtplans in den Jahren 1980/81. Ziel war die konsequente Entflechtung des Fern- und Regionalverkehrs, also der S-Bahn einerseits und des Personen- und Güterverkehrs andererseits. Das sollte unter anderem mit der «Cityspange» möglich werden, die als wichtigsten Baustein einen längsgerichteten Tiefbahnhof – richtig! – vorsieht. Planer der Berner S-Bahn war Hans Stieger.

--> 1986: Der Grosse Rat (Kantonsparlament) beauftragt die Kantonsregierung gegen ihren Willen, eine Machbarkeitsstudie Berner S-Bahn durchzuführen. Die «Projektstudie H. Stieger» von 1985 ist die Grundlage der Planung. Stieger hatte sein S-Bahnkonzept in den Medien bekannt gemacht.

--> 1990: Der Grosse Rat beschliesst, das Konzept der Berner S-Bahn in zwei Etappen zu realisieren.

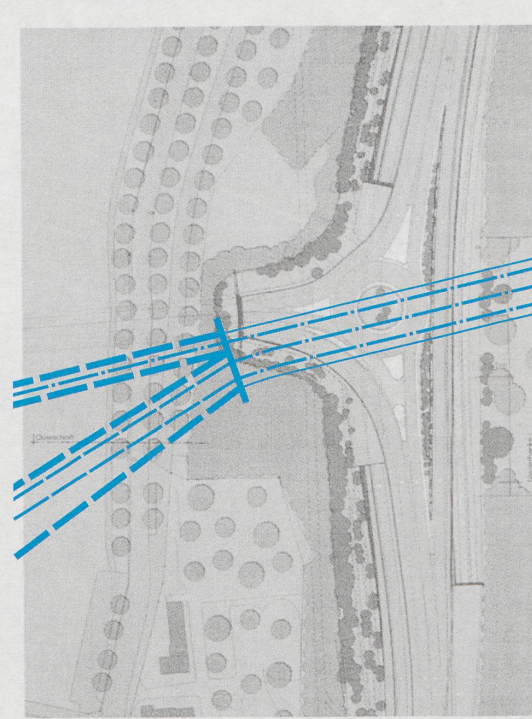
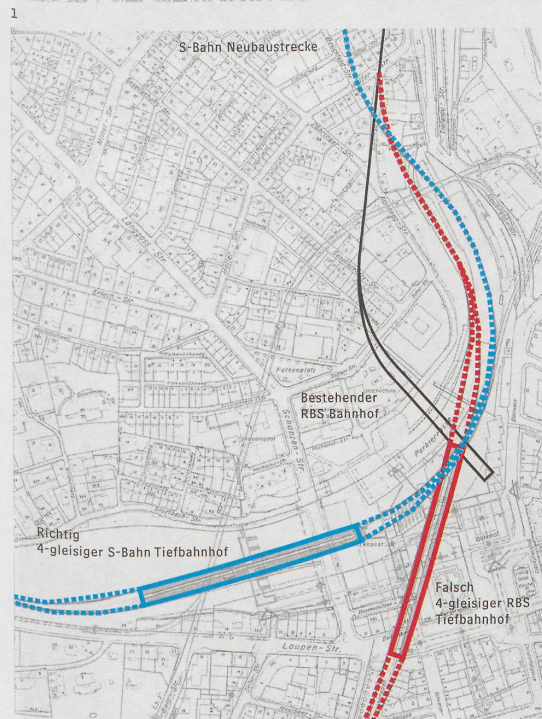
--> 1991: Der RBS plant im Rahmen des Masterplans den querliegenden Tiefbahnhof (falsch!).

--> 2003: Der Kanton Bern veröffentlicht die «Mobilitätsstrategie Region Bern», worin der quer liegende RBS-Bahnhof (falsch!) enthalten ist.

--> 2004: Auf Grund einer Motion beauftragt der Grosse Rat die Regierung, «die Planung und Erweiterung der Perronanlagen des Berner Hauptbahnhofs (Normalspur-Tiefbahnhof) (richtig!) prioritär voranzutreiben».

--> 2005: Ein weiterer Auftrag an die Regierung ist, dass sie bis 2009 darlegen muss, wie das Schienenverkehrssystem im Raum Bern längerfristig entwickelt werden soll.

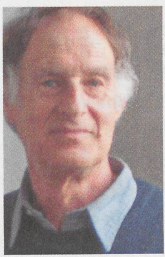
--> 2004/05: Planungsgenehmigungsverfahren für den Neufeldzubringer. Der VCS und andere erheben Einsprache, da die Koordination zwischen dem Zubringer und der Neubaustrecke der Bahn (Engebrücke) mangelhaft sei.



1 **Übersichtsplan zum Berner Bahnhof mit den bestehenden Linien ■, der Länggass-Schleife ■ und der RBS-Neubaustrecke ■.**

2 **Die Varianten für einen Tiefbahnhof: Richtig liegt der Längsbahnhof, falsch der RBS-Querbahnhof. Der bestehende RBS-Sackbahnhof von 1974 erweist sich als zu knapp bemessen.**

3 **Der Tunnelausgang des Neufeld-Zubringers ist genau am selben Ort wie der Tunneleingang der Bahn. Wer verhindert den Schildbürgerstreich?**



Hans Stieger, Architekt, Bern

Dieser Artikel entstand aus der Diskussion mit dem Architekten und Raumplaner Hans Stieger. Im Raumplanungsamt des Kantons Bern war er von 1972 bis 1987 für die Siedlungsplanung zuständig. Von 1981 bis 2001 war er Adjunkt der Abteilung Hochbau der SBB. Als rechte Hand des Chefarchitekten betreute er unter anderem die Bahnhofprojekte. Er ist der Verfasser eines Leitfadens «Planen mit der Bahn» von 1991. Auf Stiegers Initiative wurde 1990 durch die SBB das Masterplanverfahren für den Bahnhof Bern ausgetestet. Ein Unternehmen, das heute in Scherben liegt. Stieger hat nach seiner Pensionierung über den Verkehr, vor allem den öffentlichen, weiter nachgedacht. Die Ergänzung des längsgerichteten Tiefbahnhofs durch die Länggass-Schleife ist seine Erfindung.

→ kehrt. Der Regionalzug, der von Norden kommt, fährt über die Brücke und verschwindet im zweiten, dem Engehaldentunnel. Mit diesem Tunnel wird die beträchtliche Höhendifferenz zum neuen Tiefbahnhof überwunden und die RBS-Linien unterquert. Diese neue Zufahrt ist nötig, da das Abzweigen und Abtauchen vom Lorraineviadukt in den Tiefbahnhof nicht machbar ist. Auf der Westseite steigen die Regionalzüge aus dem Tiefbahnhof wieder zum bestehenden Netz auf, so wie das im Hauptbahnhof Zürich der Fall ist. Die Berner S-Bahn hat nur Durchmesserlinien auf der Normalspur. Die neue Brücke ist das Schlüsselement, das die Probleme des Berner Bahnhofs löst.

Dieser intelligenten Lösung stehen nun aber zweierlei im Weg: der Berner Planerfilz und der Neufeldzubringer. Der Planerfilz hält sich an Gotthelfs Beschreibung des Kantons: «Lehm ist das vorherrschende Mineral, auch in den Köpfen.» Geplant und gebaut wird vor allem dort, wo das Geld fliesst, bei den Nationalstrassen, darum ist weiter unten vom Neufeldzubringer die Rede.

Die vier Mitspieler am Bahnhof Bern, SBB, BLS (Bern-Lötschberg-Simplonbahn), RBS und Bernmobil (Verkehrsbetriebe der Stadt), ziehen nicht immer alle am gleichen Strick. Die SBB sind im Bahnhof Bern nicht besonders motiviert zu investieren. Sie fanden einen Weg, das Kapazitätsproblem elegant günstig zu entschärfen: Entflechtungsmassnahmen auf den Zulaufstrecken. Ein neuer Tiefbahnhof für den Regionalverkehr mit Zubehör ist für die SBB nicht besonders dringlich. Der RBS hat sich seine eigene Bahnhoflösung zurecht geschustert und mit dem Spurenmischkonzept die BLS ins Boot geholt. Bernmobil plant auf eigene Faust Tramerweiterungen in alle Richtungen und wehrt sich dafür relativ erfolgreich mit dem Argument geringerer Kosten. Dass alles nur «hähchläb» zu-

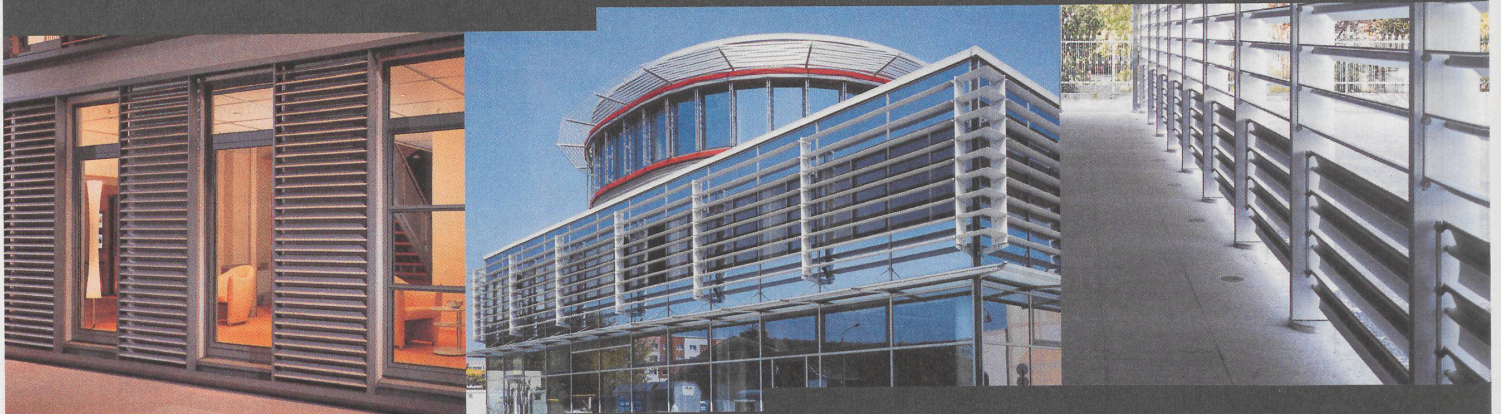
sammenpasst, störte bisher niemanden. Die planerische Vernunft kämpft um einzelne Teillösungen statt um zusammenhängende Konzepte.

Hütet euch am Zubringer

Der Neufeldzubringer soll die Autobahn mit der Tiefenautstrasse verbinden. Doch einen ausgewachsenen Zubringer will man eigentlich nicht, da das eigentliche Problem am Knoten Reitschule/Henkersbrünli beim Hauptbahnhof liegt. Der Mehrverkehr von der Autobahn würde hier den Stau nur noch vergrössern. Dass damit mehr Probleme geschaffen als gelöst werden, kümmerte bisher niemanden. Denn das Bundesgeld ist vorhanden, der Bau somit so gut wie gesichert, was den Planerfilz am Denken hindert. Den Ingenieuren gelang es, das Tunnelportal des Zubringers genau dorthin zu setzen, wo auch das Loch des Engehaldentunnels herauskommen wird. Es genügt, den Strassentunnel etwas nach Norden zu verschieben, damit die Option des Bahntunnels offen bleibt.

Das Projekt für den Zubringer liegt baubereit auf dem Tisch. Es wäre ein «bluttes Wunder», wenn die Vereinigte Tunnellobby Bern (VTB) die Kröte der Korrektur im allerletzten Moment doch noch schlucken würde. Zum Wohle des lahrenden Bären jedenfalls wärs. Denn baut der Bär den falschen Bahnhof mit den falschen Zufahrten, so ist einmal mehr eine Chance vertan, was der Bär in zwanzig Jahren bejammern wird. Denn Bern hat bereits einmal einen Bahnhof am falschen Ort gebaut. 1956 stimmten die Berner Männer ab: Bahnhof Laupenstrasse oder am alten Standort. Sie entschieden sich für den alten Standort, die enge Kurve unter der grossen Schanze. Das war falsch, wie man heute leider weiss. Und was man heute auch schon weiss: Längs ist richtig, quer ist falsch. •

Schüco SunControl Grosslamellen-Sonnenschutzsysteme



Im Mittelpunkt der Gebäudetechnik steht der Mensch. Deshalb sollte ein stimmiges Fassadenkonzept seinen Bedürfnissen nach Tageslicht sowie dem visuellen Kontakt zur Aussenwelt entsprechen. Das Grosslamellen-System Schüco SunControl bietet wirksamen Sonnenschutz, ohne Ein- und Ausblicke zu beeinträchtigen. Rufen Sie uns an, wir beraten Sie gerne.

Jansen AG, 9463 Oberriet SG
Stahlröhrenwerk, Kunststoffwerk
Tel. 071 763 91 11, Fax 071 761 22 70
www.jansen.com, info@jansen.com

JANSEN

SCHÜCO