

Zeitschrift:	Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber:	Hochparterre
Band:	22 (2009)
Heft:	1-2
Artikel:	Tiefenplanung in Bern : ein kritischer Blick auf das Projekt "Zukunft Bahnhof Bern"
Autor:	Huber, Werner
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-123721

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: 18.01.2026

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

TIEFENPLANUNG IN BERN

Nähten und zwingt die Planer zum Handeln. Ein kritischer Blick auf das Projekt.

Text und Pläne: Werner Huber

Kaum sind die Baumaschinen vom Berner Bahnhofplatz verschwunden [siehe HP 8/08](#), sind die Planer schon wieder am Werk. «Zukunft Bahnhof Bern» oder kurz ZBB heisst das Projekt, das dafür sorgen soll, dass die Züge und Passagiere auch in den nächsten Jahrzehnten Platz im Bahnhof haben. ZBB besteht aus drei Teilen: dem Tiefbahnhof für den schmalspurigen Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS), dem Ausbau der Publikumsanlagen des Bahnhofs und dem Tiefbahnhof für die normalspurige S-Bahn. 2014 könnte mit dem Bau des RBS-Bahnhofs und dem Ausbau der Publikumsanlagen begonnen werden. Der Tiefbahnhof für die S-Bahn ist eine Option für nach 2030. Auslöser für das Grossprojekt ist der RBS, dessen viergleisiger Kopfbahnhof die Kapazitätsgrenze längst überschritten hat. Ausgelegt war der 1965 eröffnete Bahnhof auf 16 000 Passagiere pro Tag, heute muss er mit 50 000, in zwanzig Jahren mit 70 000 fertig werden. Der Masterplan Bahnhof Bern sah vor 15 Jahren den Neubau eines zweigleisigen RBS-Tiefbahnhofs quer unter dem Bahnhof als «längerfristige Lösung bis 2010» vor [siehe HP 6-7/03](#). Einen Tiefbahnhof für die SBB erachteten die Planer damals als «in absehbarer Zukunft nicht notwendig», wie es 1993 im technischen Bericht hieß.

DER RBS HAT PRIORITY Der im Projekt ZBB vorgeschlagene Tiefbahnhof nimmt – im Gegensatz zum Masterplan – den gesamten RBS-Verkehr auf; die Station aus den Sechzigerjahren wird aufgegeben. Auch der Tiefbahnhof ist vorläufig als Kopfbahnhof geplant, doch beträgt dessen Leistungsfähigkeit das Dreifache der heutigen: Die Perrons sind 200 Meter lang (heute 120 Meter) und mindestens 10 Meter breit (heute zirka 5 Meter). Dank der Rangiergleise im Westen kann alle 75 Sekunden ein Zug einfahren und wenn er leer ist den Perron sofort verlassen, um das Gleis zu wechseln. Die Anlage wird zwar für die Schmalspurbahn erstellt, jedoch im Rohbau so ausgelegt, dass auf ihr auch normalspurige Doppelstockzüge fahren könnten – falls die Linie dereinst Richtung Westen verlängert und allenfalls mit einer Normalspurstrecke zusammengehängt wird. Obschon der geplante RBS-Bahnhof unter den Perrons des Hauptbahnhofs liegt, übernimmt er dessen Geometrie nicht: Für die heutigen Betriebsanforderungen sind Perrons aus den Sechzigerjahren zu schmal und zu stark gekrümmt. Deshalb können die Lasten der bestehenden Stützen – bis

zu 1000 Tonnen – nicht einfach senkrecht nach unten abgeführt werden. Eine zehn Meter dicke Molasseschicht soll diese Lasten übernehmen, sodass Tunnel und Tiefbahnhöfe bergmännisch, ohne grosse Störung des Bahnbetriebs, erstellt werden können. Darum liegen die neuen Gleise in zwei Kavernen 25 Meter tief im Boden. In jeder Bahnhofsröhre gibt es zwei Gleise an einem Mittelperron und eine darüberliegende Verteilebene, die den Tiefbahnhof an die Oberwelt anschliesst.

MEHR PLATZ FÜR ALLE Zusammen mit dem neuen RBS-Bahnhof sollen auch die Publikumsanlagen des Berner Bahnhofs ausgebaut werden. Frequentierten im Einweihungsjahr 1974 täglich 80 000 Personen den Bahnhof, sind es heute 150 000, und bis 2030 rechnen die Planer mit 200 000. Um damit fertig zu werden, brauchen die SBB zunächst zwar nicht mehr Gleise, aber mehr Platz im Bahnhof. Etwas Linderung brachte die Passerelle mit der «Welle» [siehe HP 1-2/08](#). Sie liegt jedoch weit vom Bahnhof entfernt, ist nur mit minimalen Einrichtungen ausgestattet und schlecht an den öffentlichen Verkehr angebunden.

Weil sich die Perrons wegen der Krümmung nur in einer Richtung verlängern liessen, ist der Schwerpunkt des Bahnhofs in den letzten Jahren Richtung Westen gewandert. Damit soll Schluss sein, sagt das Projekt Zukunft Bahnhof Bern: Der Bahnhof bleibt, wo er ist. Die heutige Perronunterführung bleibt weiterhin die Hauptpassage. Sie soll aufs Doppelte verbreitert, um einen Meter abgesenkt und seitlich zu einer hohen Halle erweitert werden, die in den Tiefbahnhof führt. Das Projekt ZBB sagt aber auch: Der Bahnhof Bern wird bipolar. Eine neue Westpassage soll die Hauptpassage entlasten, die Perronhalle und den Tiefbahnhof miteinander verknüpfen und den Bahnhof an die Stadt und den öffentlichen Verkehr im Bereich Bubenbergplatz/Hirschengraben anbinden. Die Betonwand der Perronhalle soll durch eine Glasfassade ersetzt werden, Öffnungen in der Perronplatte sollen Tageslicht in die Perronhalle und in die Hauptpassage bringen.

JAHRHUNDERTPROJEKT MIT JAHRHUNDERT-KOSTEN Auf dem gleichen Niveau wie der Tiefbahnhof des RBS sollen dereinst auch die SBB einen viergleisigen Tiefbahnhof erhalten, über den der gesamte S-Bahn-Verkehr abgewickelt würde. Dieser Bahnhof ist als langfristige Option für den Zeitraum nach 2030 geplant, denn vorläufig kommen die SBB und die BLS als Betreiberin des nor-

malspurigen S-Bahn-Netzes mit den bestehenden und angepassten Anlagen aus. Das Projekt ZBB stimmt die Tiefbahnhof-Projekte aufeinander ab und zeigt auf, wo im ersten Ausbauschritt (RBS-Bahnhof und Publikumsanlagen) Vorinvestitionen nötig sind. Für die Zufahrt aus Westen soll ein zweiter Lorraineviadukt erstellt werden, der neben dem bestehenden langsam abfällt, die Aare auf halber Höhe der bestehenden Brücke überquert und im Hang verschwindet.

Erste Kostenschätzungen beziffern das gesamte Jahrhundertprojekt auf 2,4 Milliarden Franken – mit einer Genauigkeit von plus/minus 30 Prozent. Davon entfallen 1 Milliarde Franken auf die erste Ausbauetappe: 780 Millionen für den neuen RBS-Bahnhof samt Zufahrtstunnel und Wendegleise »

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 die nun abgeschlossene Phase 2 (Definierung des Vorhabens, Studien mit Variantenanalysen) hat das Büro von Theo Hotz skizziert.

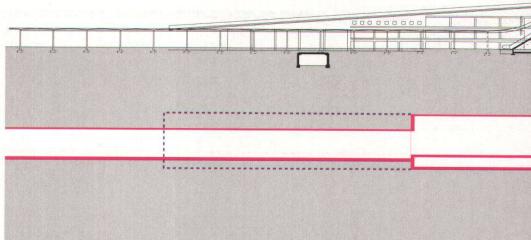
PLANLEGENDE

bestehend:

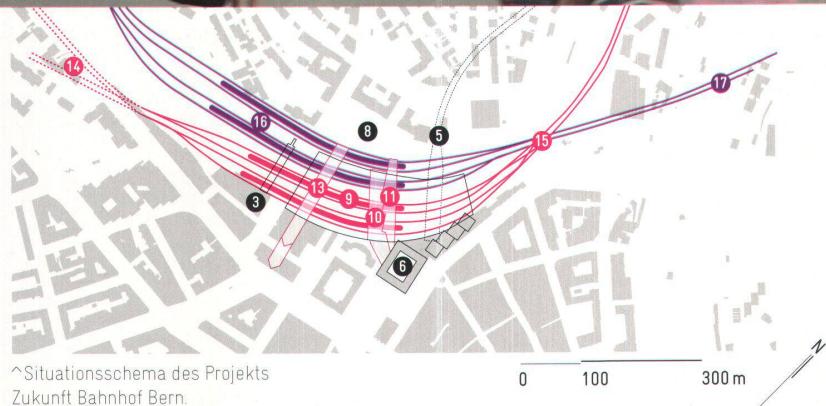
- 1_Perronhalle (Gleis 1-13)
 - 2_Perrondecke (Bahnhofsvorfahrt)
 - 3_Passerelle West («Welle»)
 - 4_Ersatzbau Schanzenpost
 - 5_RBS-Bahnhof bestehend
 - 6_Aufnahmgebäude
 - 7_Dienstgebäude West (Abbruch)
 - 8_Parkterrasse Grosse Schanze
- Neubauten, 1. Etappe:
- 9_Tiefbahnhof RBS mit Verteilebene
 - 10_Hauptpassage (Ausbau bestehende Unterführung)
 - 11_Erschliessung Tiefbahnhof
 - 12_Deckendurchbrüche
 - 13_Westpassage
 - 14_Rangiergleise, evtl. Verlängerung (2 Varianten)
 - 15_Kreuzung Henkerbrünnli (RBS oben, SBB unten)
- Neubauten, 2. Etappe:
- 16_Tiefbahnhof SBB mit Verteilebene
 - 17_Ostzufahrt mit Aarebrücke

LINKS

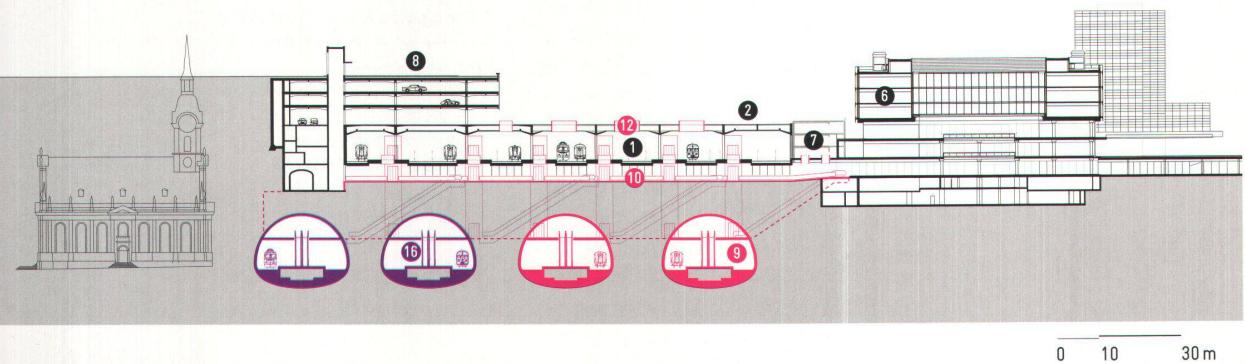
Die Websites der Beteiligten und das Dossier.
» www.hochparterre.ch/links



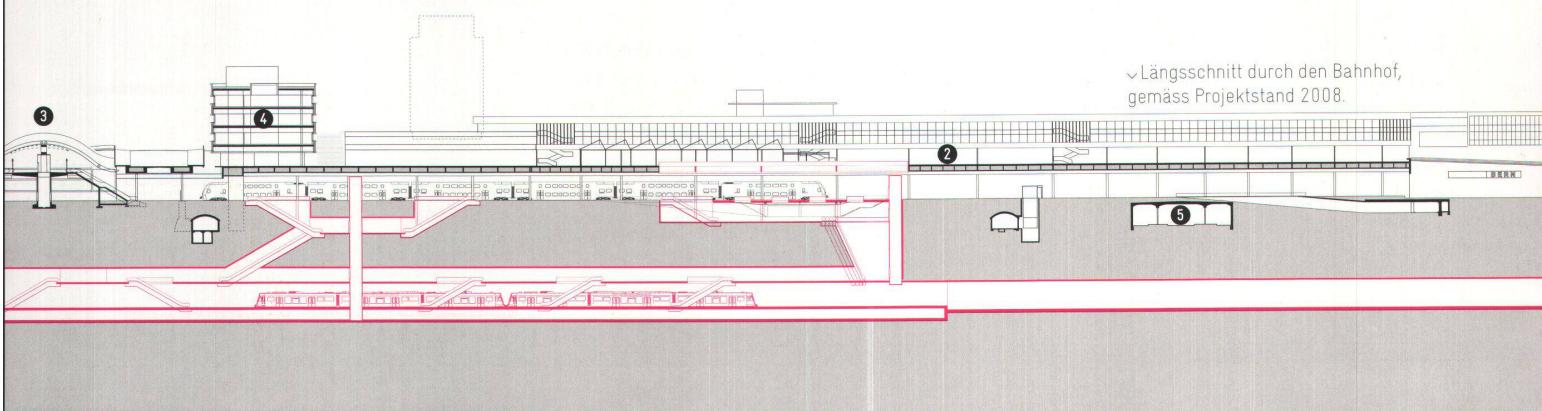
▼ Licht von oben und ein Blick nach draussen: Die düstere Perronhalle soll offener werden.



^Situationschema des Projekts
Zukunft Bahnhof Bern.



◀ Querschnitt mit der
Heiliggeistkirche
als Grossenvergleich.



▼ Längsschnitt durch den Bahnhof,
gemäss Projektstand 2008.

» sowie 210 Millionen für die Publikumsanlagen. Die Hauptlast muss der Kanton tragen, doch auch der Bund wird seinen Beitrag leisten müssen.

SO GEHT ES WEITER Bis 2011 soll ein Vorprojekt für den Tiefbahnhof RBS und die Publikumsanlagen SBB vorliegen, 2013 sollen die Bauprojekte bereit sein. Das Ziel der Planer: Baubeginn 2014. Doch zunächst überprüft das Institut für Verkehrstechnik der ETH Zürich das Projekt ZBB. Die Projektverantwortlichen wollen damit sicher gehen, dass sie «in die richtige Richtung» planen, wie Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer festhielt. Damit soll den Kritikern der Wind aus den Segeln genommen werden. Denn dass heftige Auseinandersetzungen das Planen und Bauen am Berner Bahnhof begleiten, ist Tradition seit 150 Jahren.

Kommentar DAS GANZE IM AUGE
Man reibt sich die Augen: Da ist die Station für die Bähnli des RBS an der Grenze ihrer Kapazität angelangt und löst den Donnerschlag ZBB aus, mit vier Bahnhofskavernen tief unter dem Boden, wie man sie aus den Metropolen kennt. Ist das nicht zu viel des Guten? Unbestritten ist: Der RBS braucht mehr Platz. Sein Bahnhof ist wie ein Bonsaibäumchen, das sich nicht entfalten kann, weil der Topf zu klein ist.

Das Projekt ZBB betrachtet den RBS nicht isoliert, sondern fasst den ganzen Bahnhof Bern ins Auge – und zwar dort, wo er ist: Am Rand der Altstadt, eingeschlossen zwischen Grosser Schanze und Stadt. Das ist richtig. Die Verlegung um 500 Meter stadtauswärts war vor 60 Jahren eine Option, die viele Probleme gelöst hätte. Dazu sagten die Berner 1956 Nein. Richtig ist auch der Ansatz, die neuen unter den bestehenden Perrons anzurichten. Damit bleiben die Wege kurz und der Bahnhof wird nicht noch mehr verzettelt, als er es schon ist. Richtig ist es auch, die Neubauten für den RBS so anzulegen, dass die Linien dereinst nach Westen verlängert und/oder auf Normalspur umgerüstet werden könnten. Bleibt der Bahnhof, wo er ist, ist die Erweiterung der Hauptpassage eine logische Konsequenz und die Westpassage eine vernünftige Ergänzung. Die Pläne illustrieren aber auch ein Problem von ZBB: Die Perrons 25 Meter in der Erde – so tief wie die Station «Fourmi» der Lausanner Metro M2 siehe HP 3/06, HP 10/08. Der S-Bahnhof in Zürich liegt 14, der künftige Durchgangsbahnhof Zürich siehe HP 1-2/08 16 Meter unter dem Boden, beim Berliner Hauptbahnhof siehe HP 8/08 sind es 15 Meter (25 Meter zwischen Hoch- und Tiefbahnhof). Tiefe kostet:

Mit 780 Millionen Franken schlägt der RBS-Bahnhof zu Buche. Das ist mehr als die Lausanner Metro (740 Millionen) und die Glattalbahn (650 Millionen). Dazu kommen 210 Millionen Franken für die neuen Publikumsanlagen im Bahnhof. Ist es wirklich unmöglich, weniger tief bauen zu müssen? Und ist 1 Milliarde nicht zu viel, um den einen Kopfbahnhof durch einen anderen zu ersetzen? Ob wir nach dem Bau des RBS-Tiefbahnhofs nochmals 1,4 Milliarden für einen SBB-Tiefbahnhof aufbringen können und wollen, werden die Politiker entscheiden. Für Zündstoff wird hier vor allem die Ostzufahrt sorgen: Sie belastet den Aareraum zusätzlich und schneidet den Bogen der Lorainebrücke optisch entzwei. Dagegen ist Opposition programmiert. Hochparterre hat Berns Bahnhofplanungen mehrmals kritisch hinterfragt siehe HP 4/06, HP 4/07, HP 8/07 und HP 4/08. Der Synthesebericht zur Phase 2 des ZBB nimmt etliche Punkte (Länggass-Schlaufe, Engehaldetunnel, Bahnhof Bern-West u. a.) auf und entkräftet sie – klar aus der Sicht des ZBB. Die Planer sind vom Projekt überzeugt. Ob es die 2,4 Milliarden Franken Wert ist, wird das Gutachten der ETH zeigen. Im Frühjahr soll es vorliegen. wh

Mehr Baukultur, bitte! Touristische Grossprojekte unter der Lupe

Fachtagung des Schweizer Heimatschutzes in Zusammenarbeit mit der Zeitschrift Hochparterre
Donnerstag, 29. Januar 2009 in Bern (Naturhistorisches Museum)

Der Heimatschutz und das grosse Projekt: Mehr Baukultur, bitte!

Philippe Bieler/Philipp Maurer,
Schweizer Heimatschutz

Resorts in der Schweiz: Wer plant was, wie und wo?

Ursula Rütter, Autorin der Studie
«Ferienresorts – Nachhaltigkeit und Anforderungen an die Raumplanung» im Auftrag
des ARE (Bundesamt für Raumplanung)

Exemple: le Valais

Thomas Ammann, coauteur de l'étude
pour l'ARE

Entwerfen für Andermatt

Miroslav Šík, Prof. ETH, Architekt BSA

Langfristige Betriebsmodelle für touristische Resorts

Paul Schildmeijer, Landal GreenParks (NL);
Marcus Gschwend, Amt für Wirtschaft und
Tourismus Graubünden

Les grandes stations alpines françaises des années 70. Quelles leçons pour l'avenir?

Philippe Meier, architecte epfl/fas

Das Resort in der Landschaft – Schlüsse einer Denkwerkstatt

Rahel Marti, Hochparterre;

Elsbeth Flüeler, Mountain Wilderness;

Christine Neff, Stiftung Landschaftsschutz

Ohne Grossprojekt keine Zukunft

Leo Jeker, Verwaltungsrat der Savognin
Bergbahnen AG

Das Resort bleibt die Ausnahme – wie der Tourismus sich entwickelt

Giovanni Danielli, Dozent am Institut für
Tourismuswirtschaft Luzern

Die Tagung findet im Rahmen der Ausstellung «Zimmer frei» des Schweizerischen Alpinen Museums statt. www.alpinesmuseum.ch

Sofort anmelden!
Details unter
www.heimatschutz.ch
Anmeldeschluss
26.1.2009



SCHWEIZER HEIMATSCHUTZ
PATRIMOINE SUISSE
HEIMATSCHUTZ SVIZZERA
PROTECZIUN DA LA PATRIA

HOCH
PART
ERRE