

Berner Bahnhof : höchste Eisenbahn

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **20 (2007)**

Heft 4

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-123168>

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.

Berner Bahnhof: Höchste Eisenbahn

Text: Benedikt Loderer

Plan: Hans Stieger und RailDesign Switzerland

«Quer ist falsch, längs ist richtig», so schrieb Hochparterre im April 2006 zur Berner Bahnhofsplanung. Die Rede war vom Tiefbahnhof für den Regionalverkehr, der unter dem bestehenden Hauptbahnhof geplant wurde. Ein Jahr später scheint sich die Lage zu klären.

Ein kritischer Punkt ist erreicht. Wird sich der Kanton Bern mit einer unkoordinierten Planung selbst ins Bein schiessen oder wendet sich das Blatt doch noch zum Guten und lässt Zukunftsperspektiven für Stadt und Kanton offen? Dem quer gestellten Berner Tiefbahnhof (HP 4/06) gehts schlecht. Die SBB-Planer können sich damit nicht anfreunden, der Kanton hat ihn mehr oder weniger aufgegeben, die Stadt tut nichts dafür. Das Projekt «Metronet», das die Stadt Richtung Südwesten untertunneln wollte, lahmte. In einer Zweckmässigkeitsbeurteilung Bern (ZMB) lässt der Kanton unterdessen abklären, was sinnvoll wäre. Hochparterre fragt den Verkehrsplaner Hans Stieger. Sein Plan hat fünf Bausteine.

Entlastung 1 und Länggass-Schleife 2

Der Bahnhof Bern hat einen unheilbaren Geburtsfehler. Er ist in einer Kurve zwischen der Altstadt und dem Hügel der Grossen Schanze eingeklemmt und kann darum in der Breite nicht wachsen. Die Planer suchten nach Entlastung. Ein Überwerfungsbauwerk in der grossen Gleisanlage Wylerfeld zwischen Lorraine-Viadukt und Wankdorfknoten auf der anderen Seite der Aare soll die Verkehrsströme entflechten. Das verschaffte ein wenig Luft sowohl im Bahnhof selbst wie auf dem viergleisigen Viadukt.



