

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Band: 20 (2007)
Heft: 8

Artikel: Vorn ist falsch, hinten richtig : Bahnhof Bern
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123238>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 23.11.2024

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

Vorn ist falsch, hinten richtig

Text: Benedikt Loderer

Auch Hochparterre hat seine Lieblingsorte. Unter anderen den Bahnhof Bern. Der soll langfristig mit einem Tiefbahnhof ausgebaut werden. Doch leider verkehrt herum. Ein weiteres Kapitel einer unerfreulichen Fortsetzungsgeschichte: Die Normal- und die Schmalspur kreuzen sich unterirdisch.

• (Quer ist falsch, längs ist richtig), hiess der Titel im letzten April-Heft (HP 4/07). Gemeint war der Bahnhof Bern, genauer, seine Erweiterung. Die Schmalspurbahn des RBS (Regionalverkehr Bern-Solothurn) sollte unter dem bestehenden Bahnhof einen neuen Tiefbahnhof mit vier Gleisen erhalten. Aus dem Sack- sollte ein Durchgangsbahnhof werden, damit die Bahn nach Süden Richtung Köniz verlängert werden kann. Doch das (Metronet)-Projekt hatte einen grundsätzlichen Denkfehler: Es trennte nicht sauber zwischen Schmal- und Normalspurverkehr. Zur Erinnerung: Nicht nur die Schienen sind verschieden, auch der Strom. Wechselstrom für die einen, Gleichstrom für die andern. Darum geisterten auch teure Umrüstungsabsichten herum, der Umbau von Schmal- zu Normalspur.

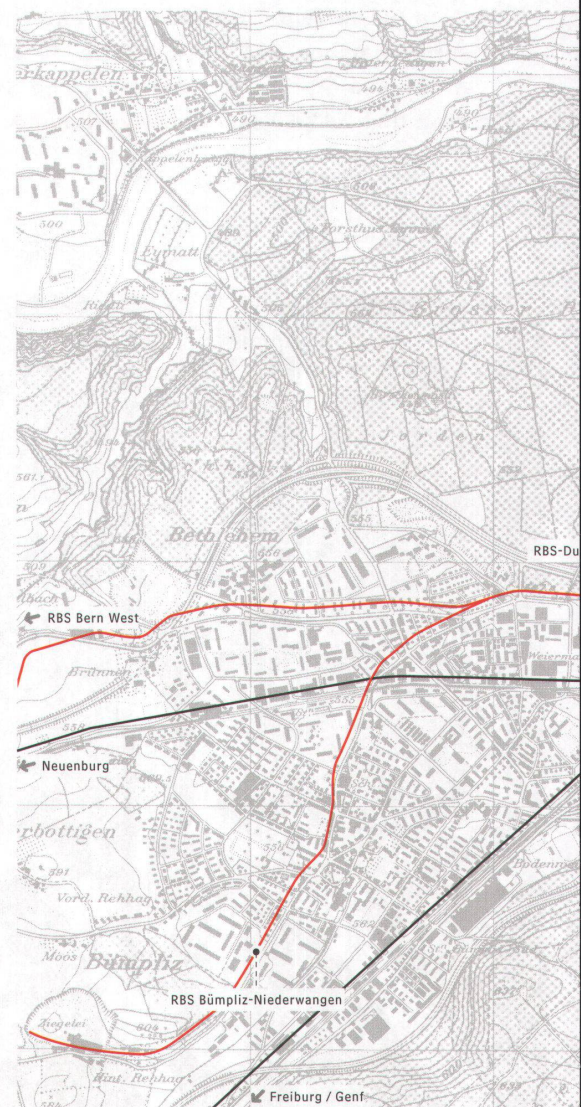
Ein Tiefbahnhof mit acht Gleisen

Der quer liegende Tiefbahnhof ist in der Zwischenzeit in der Schublade verschwunden. Dass längs richtig ist, hat sich bewahrheitet. Immerhin. Doch die Probleme sind damit noch nicht verschwunden. Nach jahrelangem Nichtstun hat nun der Regierungsrat des Kantons Bern gemerkt, dass Planung eine Führungsaufgabe ist. Also wurde unter dem Vorsitz der Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, die der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion vorsteht, ein Leitorgan geschaffen. Darin sind alle Mitspieler vertreten: Kanton, Stadt- und Burgergemeinde, die Bahnen SBB, BLS, RBS, die städtischen Verkehrsbetriebe Bernmobil und die Post. Jetzt wird Entschlossenheit gezeigt; die ersten Ergebnisse wurden Ende Juni vorgestellt.

Den grössten Leidensdruck hat der RBS. Sein unterirdischer Tiefbahnhof wurde in den Siebzigerjahren für täglich 16 000 Pendler geplant, heute sind es 50 000. Wer einsteigen will, muss hinter einer Abschränkung warten, bis die angekommenen Passagiere die Bahnsteige verlassen haben, so schmal sind die Perrons. Darum drängte der RBS auf Veränderung und plante das (Metronet) mit dem Querbahnhof. Der RBS macht auch am meisten Druck im Leitorgan, die anderen Beteiligten sind gelassener; ihnen steht das Wasser nicht bis zum Hals.

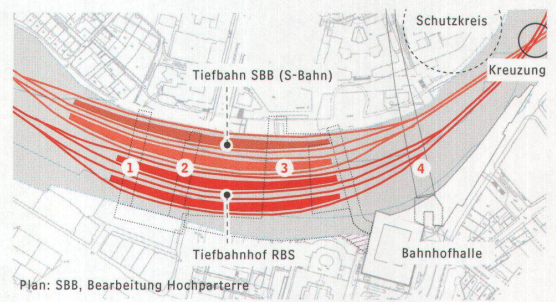
Selbstverständlich ist der Bahnhofausbau in die notwendigen Netzüberlegungen eingebettet, und deren wichtigste lautet: keine Neubaustrecken, weil dafür kein Geld vorhanden ist. Die im Artikel (Berner Bahnhof: Höchste Eisenbahn) (HP 4/07) vorgestellten Varianten mit der Längsgass-Schleife als Hauptstück sind damit wenigstens vorläufig definitiv auf Eis gelegt. Trotzdem: Der Bahnhof Bern ist der wichtigste Verkehrsknoten im Kanton und steht daher im Zentrum der Überlegungen.

Gebaut werden soll ein längs liegender Tiefbahnhof mit acht Gleisen, vier Schmalspuren vorne gegen die Stadt und vier Normalspuren hinten gegen den Hang. Maximal acht Gleise haben Platz, realistisch sind vier. Vor allem müssen Machbarkeitsstudien erst abklären, wie ein Tiefbahnhof bei laufendem Bahnbetrieb verwirklicht werden kann. Neben den Punktlasten, die vom Bahnhof inklusive Parkhaus im Untergrund aufzufangen sind, ist da auch noch das Institut für Exakte Wissenschaften, das keinerlei Erschütterungen erträgt. Ein punktiertes Kreis auf den Plänen sorgt dafür, dass die kleinen Erdbeben nicht in die exakte Wissenschaft vordringen. Die RBS-Strecke soll bis zur Station (Insel) verlängert werden, später plant man, sie bis nach Köniz weiterzuführen. Da beginnen die Probleme. Der RBS-Tiefbahnhof wird sicher vor dem der SBB gebaut. Darum müsse er auch vorn, stadtseitig liegen. Der



2

RBS ist also wichtiger als die SBB. Das aber bedingt eine Kreuzung mit der SBB-Zufahrt im Osten. Eine Kreuzung sei eben immer nötig, beharrt das Leitorgan, wenn nicht im Osten, dann im Westen. Das ist aber nur richtig, wenn man die RBS-Strecke Richtung «Insel» verlängern will. Dort endet sie vorläufig, der Sackbahnhof wird nach Westen verlegt. Denn der Anschluss nach Köniz hat den alten Mangel des «Metronet»: Dort trifft die Schmalspur auf die Normalspur. Umsteigen oder umbauen und umrüsten?



1 Vermutlich auf den Sankt-Nimmerleins-Tag. Mit viel Geld hätte man gebaut, was man schon hatte: einen viergleisigen Sackbahnhof für die Schmalspurbahn RBS. Bequemer zwar und näher an der Stadt. Es kommt dazu, dass ein Sackbahnhof sein Potenzial nur zur Hälfte ausnützt; erst ein Durchgangsbahnhof kann von beiden Seiten erreicht werden. Ob das das Geld wert ist? Könnte es nicht sein, dass einem aufmerksamen Ingenieur bei der SBB oder dem Bundesamt für Verkehr auffällt, dass, solange der RBS vorne liegt und nach Süden weiterfahren will, das alte «Metronet» weiterlebt? Fährt sie hingegen nach Westen, erreicht sie mit Bümpliz und Bern West jenen Zusatznutzen, der eine Neubaustrecke erst rechtfertigen könnte. Es bleibt dabei: Vorn ist falsch und hinten richtig. •

1 Der Bahnhof, wie ihn das Leitorgan will

RBS vorn und SBB hinten

- 1 Entlastungspassage West
- 2 Passerelle (Welle)
- 3 Schanzenpassage
- 4 Bestehender Sackbahnhof RBS

2 Die Bahnlinien, wie sie sein sollten

Richtig ist: SBB vorn und RBS ohne Kreuzung hinten

- Bestehende Normalspur SBB
- Neuer Tiefbahnhof mit RBS-Durchmesserlinie nach Bern West
- Bestehende Schmalspur RBS

Sackbahnhof ersetzt Sackbahnhof

Anders aber ist die Situation, wenn man die SBB vorne platziert und den RBS hinten. Dann gibt es im Osten sicher keine Kreuzung und im Westen ebenso wenig – allerdings nur, wenn man eine echte RBS-Durchmesserlinie baut. Doch führt sie nicht nach Köniz, sondern durch den schon bestehenden Donnerbühlentunnel nach Bern West. Eine spätere Abzweigung Richtung Niederwangen ist denkbar. Köniz kann mit der bestehenden Normalspurlinie erreicht werden, die in den Tiefbahnhof verlegt wird. Nur ist zu befürchten, dass der Leidensdruck des RBS zu einem neuen Sackbahnhof führt. In einer ersten Etappe baut man einen viergleisigen Tiefbahnhof für die Schmalspur des RBS. Die Verlängerung Richtung Westen zur «Insel» muss ebenso warten wie der Tiefbahnhof der SBB.

