

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 23 (2010)
Heft: 6-7

Artikel: Die neue Längshalle : im Bahnhof Bern müssen die Weichen neu gestellt werden
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-154430>

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: 23.07.2025

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

DIE NEUE LÄNGSHALLE Werden in diesem Sommer bei der Planung am Bahnhof Bern die Weichen falsch gestellt, ist die Zukunft verbaut.

Text und Interview: Benedikt Loderer

Der Bahnhof Bern platzt aus allen Nähten, vor allem der Sackbahnhof des RBS (Regionalverkehr Bern Solothurn) und die Publikumsanlagen. Dem sollte die Planung Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) abhelfen, in die unter der Federführung des Kantons alle Beteiligten eingebunden sind. Der Ende 2008 präsentierte Entwurf sah einen doppelten Tiefbahnhof vor: vorne für die Schmalspur des RBS und hinten für die Normalspur der SBB, beide 25 Meter tief im Boden versenkt *siehe HP 1-2/09*. Von diesem Konzept waren nur seine Erfinder überzeugt. Ulrich Weidmann hingegen, Professor für Verkehrssysteme an der ETH Zürich, sprach in seinem Gutachten «von negativer Angemessenheit», was mit Fehlinvestition zu übersetzen ist: zu hohe Kosten für zu wenig Nutzen *siehe HP 8/09*.

DER STÖRENFRIED STIEGER Daraufhin begannen die Berner unter der Federführung des Kantons nochmals. Acht Varianten mit zahlreichen Untervarianten sind heute im Spiel. Dabei kümmert sich die Arbeitsgruppe des Kantons um den Schmalspurbereich des RBS und die SBB um die Publikumsanlagen. Der Tiefbahnhof ist zwar auf den Plänen eingetragen, aber vorerst kein Thema. Das heisst, man plant den ersten Schritt und verdrängt den zweiten und dritten. Dieses Vorgehen mag politisch opportun sein, zu vernünftigen Resultaten kommt man damit kaum. Das scheint auch das Bundesamt für Raumentwicklung ARE gemerkt zu haben. Im neuen «Massnahmenblatt Ausbau Bahnhof Bern» zum Sachplan Verkehr verlangen sie, dass keine Teilkonzepte vom Bund genehmigt werden dürfen, die nicht zu einem Gesamtkonzept passen.

Der Architekt und Verkehrsplaner Hans Stieger hat – noch bevor der Kanton aus dem Planungsschlaf erwachte – ein solches Gesamtkonzept erarbeitet. Es umfasst nicht bloss den Bahnhof, sondern den gesamten Knoten Bern *siehe HP 4/07, HP 4/08*. Stieger kennt die Materie, er war Planer im Unternehmensbereich SBB-Infrastruktur und Leiter des Fachbereichs Zugang zur Bahn und damit fachlich verantwortlich für alle Bahnhöfe. Sein Konzept ruht auf drei Pfeilern: Normalspur, Schmalspur, Publikumsanlagen.

KEIN TIEFBAHNHOF FÜR DEN RBS Wiederholen wir: Das Schlüsselbauwerk von Stiegers Konzept ist ein neuer Tiefbahnhof für die Normalspur der SBB. Er liegt vorne und weiter westlich als der heutige, was den Verkehrsknoten aus-

einanderzieht und entwirrt. Für diesen Tiefbahnhof muss die SBB bereits heute ein Ingenieurprojekt ausarbeiten lassen. Der Betrieb des Bahnhofs darf während des Baus nie unterbrochen werden, selbst wenn der Tiefbahnhof im Tagbau erstellt werden sollte. Zwei Gleise müssen jeweils aufgehoben werden. Für einen reibungslosen Ablauf braucht es ein Betriebskonzept und dieses ist von den SBB gleichzeitig mit dem Ingenieurprojekt zu entwickeln. Tiefbahnhof und Betriebskonzept sind die Vor- und Rückseite derselben Medaille.

Für die Erweiterung des RBS-Bahnhofs gibt es zwei Varianten. Entweder baut man westlich des bestehenden Sackbahnhofs ein weiteres, längeres Gleis; in der vorhandenen Kaverne liegen dann statt vier noch drei Gleise, was mehr Platz für die Passagiere schafft. Oder man baut einen Abzweiger vom bestehenden Tunnel, der zum Gleis 14 zuhinterst im heutigen Bahnhof hinaufführt. Diese Schmalspurlinie könnte durch den vorhandenen Donnerbühtunnel bis zum Uni-Neubau auf dem Von-Roll-Areal weitergeführt werden. Eine Option über Bern West und das Wangental bis Flamatt bleibt offen. Beide Varianten gehören zu den acht Varianten der ZBB-Überprüfung. Stiegers Konzept erspart Bern einen Tiefbahnhof für die Schmalspur des RBS – ein einziger, jener für die SBB-Normalspur, genügt. Kommt dazu, dass er statt in 25 Metern Tiefe nur rund halb so tief im Boden steckt, was Baukosten und Wegminuten spart und erst noch Zukunftsperspektiven für die Schmalspur eröffnet. Bis heute liegt kein besserer Vorschlag auf dem Tisch.

DAS BIPOLARE ZUGANGSSYSTEM Der neue Tiefbahnhof hat städtebauliche Folgen. Es entsteht ein neuer Zugang zur Stadt: neben dem bestehenden mit dem Baldachin ein zweiter in Verlängerung der Schwanengasse und des Hirschengrabens. Wer den Bahnhof verlässt, hat den San Zeno-Turm der Dreifaltigkeitskirche als städtebauliches Merkzeichen vor sich und sieht das Bubenberghdenkmal am Ende des Hirschengrabens. Nach einigem Zögern ist auch die Stadt Bern mit diesem «bipolaren Zugangssystem» einverstanden. Das ist gute alte Bernerart. Die Stadt ist seit ihrer Gründung immer schrittweise nach Westen vorgerückt.

Den Tiefbahnhof erschliesst eine Längshalle wie im Bahnhof Museumstrasse in Zürich. Im Osten ist sie an die bestehende Haupthalle angeschlossen, im Westen führt sie über die Welle hinaus und bindet damit den Bahnhof vom Eingang Neuen-

gasse bis zur Umsteigerpassage zusammen. Eine neue, quer liegende Unterführung reicht bis unter die Grosse Schanze und ist mit der bestehenden Unterführung verbunden. Die Kommerzleute der SBB werden sich über die vielen neuen Läden freuen. Der neue Zugang im Westen unterquert zum einen das Bubenberghzentrum, über dessen Ersatzneubau nachgedacht wird. Zum anderen führt er durch die Einstellhalle im Sockel der Schanzenpost, deren Ersatzbau von Andrea Roost *siehe HP 5/08* inzwischen bewilligt ist. Mit an den Planungstisch will auch der Nachbar Burgerspital, der sein Grundstück aufwerten will.

WIE WEITER? Wer sorgt für die Abstimmung? Die vereinigte bernische Planerintelligenz jedenfalls nicht, denn wer kein Gesamtkonzept hat, kann auch nicht koordinieren. Der Tiefbahnhof liegt für die SBB hinter dem Zeithorizont, erst nach 2030 rechnen sie damit. Die zweite Unterführung allerdings, beim westlichen Bahnhofzugang, könnte schon früher nötig werden. Was tun? Erstens sollten sich endlich alle Beteiligten Stiegers Konzept ohne Angst vor Gesichtsverlust ansehen. Es geht um Berns Zukunft, nicht ums Prestige der Bahnhofplaner. Zweitens müssen die SBB ein Projekt für einen Tiefbahnhof ausarbeiten, damit drittens die Koordination mit allen Anstössern beim neuen Bahnhofausgang gewährleistet ist.

PLANLEGENDE

- 1_Unterführung für Umsteiger (-1)
- 2_Ersatzbau für Postbahnhof geplant
- 3_Welle (+1)
- 4_RBS-Bahnhöferweiterung überirdisch (±0)
- 5_Ersatzbau Schanzenpost bewilligt
- 6_Neue Längshalle (-1)
- 7_Hirschengrabens mit Bubenberghdenkmal
- 8_Ersatzbau für Bubenberghzentrum geplant
- 9_Zweiter Bahnhofzugang
- 10_Bestehende Unterführung (-1)
- 11_Schwanengasse
- 12_Burgerspital mit Hofgebäude
- 13_RBS-Bahnhöferweiterung unterirdisch (-2)
- 14_Bestehendes Aufnahmegebäude
- 15_Erster Zugang bestehend
- 16_Baldachin, darunter Christoffelunterführung (-1)
- 17_Zugang Neuengasse bestehend
- 18_Tiefbahnhof Normalspur (-2)
- _Die neue Längshalle
- _Die bestehenden Unterführungen
- _Die beiden Varianten für den RBS-Bahnhof
- _Die geplanten Ersatzbauten

Pläne: raildesign, Bearbeitung: Hochparterre

MEHR IM NETZ

Zur Zukunft des Bahnhofs.

> www.hochparterre.ch/links

FABIO PEDRINA: «BIS IM HERBST MUSS ALLES KLAR SEIN.»

Fabio Pedrina, gibt es eine nationale Verkehrspolitik oder nur das Seilziehen zwischen den regionalen Ansprüchen? Es gibt beides und wir müssen damit leben. Der Kompromiss bei Alptransit zum Beispiel, also die zwei Tunnels Lötschberg und Gotthard, ist ein Ergebnis des Seilziehens. Dass wir auf dem Bahnnetz ein Mischsystem haben, macht die Sache nicht einfacher.

War der Lötschberg ein föderalistisches Lösegeld? Ja, aber nicht nur innerhalb der Schweiz, auch an Europa. Es erlaubte, die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe auf eine wirkungsvolle Höhe anzuheben.

Blicken wir nach Bern. Sie haben sich für die Studie des ETH-Professors Weidmann eingesetzt, der die Planung für den Berner Verkehrsknoten überprüft hat. Was sagen Sie zum Ergebnis? Ich bin zufrieden, denn ich hatte Befürchtungen, die Kantonsinteressen, namentlich jene der RBS, könnten im Vordergrund stehen und man wolle die Lösung der übergeordneten Ebene einfach daran anhängen. Meiner Meinung nach muss man umgekehrt vorgehen: zuerst die nationale Komponente sauber durchdenken und ein langfristiges Konzept erstellen, dann die regionalen und städtischen Probleme einbinden und lösen. Die Studie Weidmann hat die nationale Komponente wieder ins Zentrum gerückt.

Haben die SBB geschlafen? Geschlafen nicht, aber sie hatten keine langfristige Optik. Sie sahen zwar einen Tiefbahnhof vor, bedachten aber die gesamte Verkettung zu wenig. Methodisch war der Planungsprozess schlecht aufgegleist.

Wo stehen wir jetzt? Die SBB haben den Mangel bemerkt. Nun klären sie die möglichen Varianten sauber auf, bringen sie auf denselben

Planungsstand und wollen dann entscheiden. Es ist klar, dass es Interessenkonflikte gibt: Landschaft, Umwelt, Stadtentwicklung, regionale und nationale Ebenen – all das muss auf den Tisch. Und die Zeit drängt, damit man sich mit dem Neubau der Post nichts verbaut.

Sie sagen alle möglichen Varianten, gehört das Konzept Hans Stiegers auch dazu? Klar, Stiegers Konzept ist eine wichtige Alternative und wurde zu schnell weggeputzt, obwohl es sowohl bei der Funktion grosse Vorteile hat und voraussichtlich auch bei den Kosten. Dass man es vom Tisch wischte, war ein politischer Schachzug; alle Beteiligten massen der RBS ein zu hohes Gewicht bei. Das war auch meine Kritik an den SBB: Sie haben sich zu lange mitschleppen lassen. Das habe ich auch beim UVEK angemahnt, das in Ruhe auf Vorschläge wartete. Eine koordinierte Lösung kommt aber nicht automatisch.

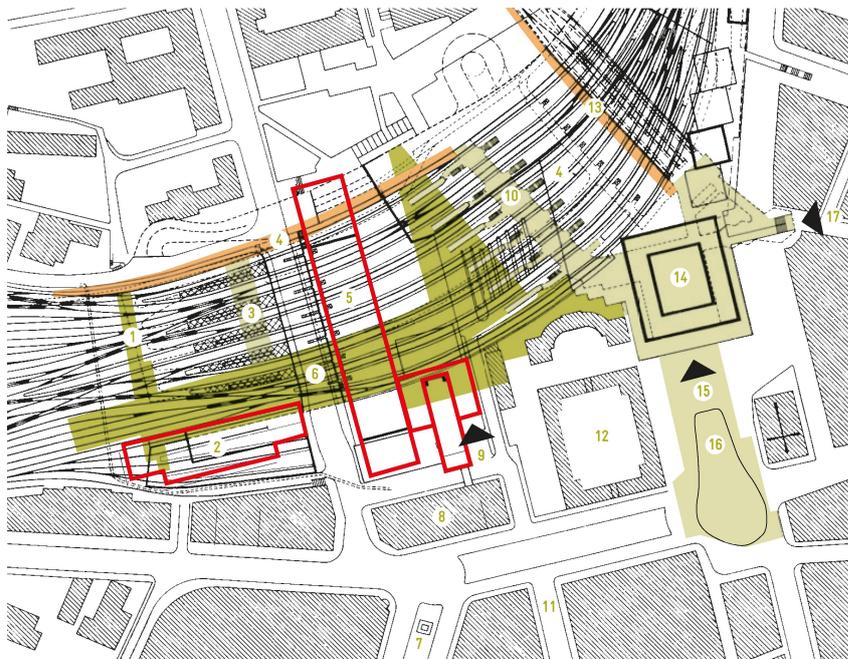
Welche Rolle spielt die Verkehrskommission des Nationalrats in dieser Geschichte? Wir sind dafür verantwortlich, dass die nationalen Interessen berücksichtigt werden. Wir schreiben dem Kanton Bern keine Lösung vor, es ist für uns nicht wichtig, ob die Berner zwanzig oder nur drei Varianten für ihre Anliegen untersuchen.

Was bedeutet der Sachplan Verkehr des Bundesamts für Raumentwicklung? Dieser verlangt ein Gesamtkonzept. Wir sind daran, konkret zu werden, was nicht von selbst geschieht. Wenn ein Planungsprozess so weit voran geschritten ist und man dann einen methodischen Fehler bemerkt, ist eine Korrektur ohne Rückschläge kaum möglich. Alle haben von ihrem Standpunkt aus das Richtige getan, nun fürchten einige, das Gesicht zu verlieren. Aber wir sagen den Bernern: Wenn ihr die kantonalen Lösungen nicht korrekt in den nationalen Rahmen einbettet, wer-

den wir das Geld anderswo einsetzen. Es wird auch schwierig, Teilelemente zu verwirklichen, die nicht in den grossen Rahmen passen.

Wie sieht nun der Fahrplan aus? Den bestimmen nicht wir. Von der Logik her müsste man nun den Fächer wieder öffnen und nicht bloss die Varianten der RBS weiterbearbeiten. Dazu gehört das Konzept Stieger, aber auch anderes. Ich bin nicht Ingenieur und kann nicht sagen, was alles möglich ist. Bis zum Herbst muss dies klar sein, denn die SBB und die Post müssen den zweiten Stadtzugang koordinieren. Gelingt das nicht, würde ich politisch intervenieren.

Bisher war das eine bernische Angelegenheit. Interessieren sich die anderen Kommissionsmitglieder für den Bahnhof Bern? Die Diskussionen in der Kommission zeigten: Das Interesse ist gross. Denn man weiss unterdessen, dass Fehler in diesem Bereich nicht nur die Berner betreffen, sondern ebenso die Zürcher oder Genfer. Wollen wir das Bundesgeld vernünftig einsetzen, dürfen wir heute keine Entscheide treffen, deren Korrektur später zwei oder drei Milliarden Zusatzkosten verursacht. Die Kommission hat den Bahnhof Bern bereits mit diesem Bewusstsein diskutiert. Genauso den Bahnhof Luzern, das dritte Gleis zwischen Lausanne und Genf oder die NEAT-Südanschlüsse. Fabio Pedrina (56) ist im Nationalrat (SP) und Mitglied der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF). Seit 2000 ist er zudem Präsident des Vereins Alpen-Initiative. Der Ökonom und Planer lebt und arbeitet in Airolo.



<Das Herz des Bahnknotens Bern. Die neue Längshalle 6 führt zu zwei Hauptzugängen 9, 15.

>Schnitt durch die neue Längshalle mit Blick gegen Osten. Die Halle ist natürlich belichtet.

