

Ein Bahnhof weniger genügt : der Stadtwanderer erklärt eine neue Bahnhof-Bern-Variante

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **24 (2011)**

Heft 8

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-287135>

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.

EIN BAHNHOF WENIGER GENÜGT 520 Millionen sparen? Mit dem rettenden «Röhrlü». Damit ist der zweite Bahnhof in Bern nicht mehr nötig. Bier- oder Glanzidee?

Text: Benedikt Loderer, Stadtwanderer

Der Bahnhof Bern platzt aus allen Nähten. Vor allem der Bahnhof des meterspurigen Regionalverkehrs Bern–Solothurn (RBS) kann die Passagiere kaum mehr fassen. Unter der Federführung des Kantons Bern wurde viel geplant, Hochparterre hat sich mehrmals kritisch geäussert, insbesondere zum «Jahrhundertprojekt» von 2008 mit gleich zwei neuen Tiefbahnhöfen für geschätzte 2,4 Milliarden Franken. Im Juli präsentierte der Kanton ein neues Gesamtkonzept. Der Stadtwanderer war erleichtert, als er feststellte, dass in Bern die Vernunft eingekehrt ist. Das «Jahrhundertprojekt» wurde kräftig abgespeckt. Von einer Kombination von Normal- und Schmalspur ist nicht mehr die Rede, auf ein Weiterführen des RBS nach Köniz oder ins Gürbental wird verzichtet. Dinge, die bei ungetrübter Vernunft von Anfang an hätten klar sein können.

Neu sollen in einer ersten Etappe zusätzliche Publikumsanlagen und ein neuer Bahnhof für den RBS gebaut werden. Der Bedarf dafür ist unbestritten und auch dringend. Kostenschätzung: 820 Millionen, davon 520 für den RBS, Zeithorizont: 2015 bis 2025. In einer zweiten Etappe planen die SBB für die Normalspur eine Erweiterung unter der Grossen Schanze, vier Gleise auf gleicher Höhe wie die bestehenden. Kostenschätzung: 710 bis 1030 Millionen, Zeithorizont: 2025 bis 2035. Die Schätzung für das Gesamtkonzept liegt also bei 1,5 bis 1,8 Milliarden, deutlich weniger als die 2,4 Milliarden des «Jahrhundertprojekts».

Für den unterirdischen RBS-Bahnhof gibt es zwei Varianten, beides Sackbahnhöfe: Tief unter den bestehenden SBB-Perrons und seitlich neben dem bestehenden RBS-Bahnhof. Der Tiefbahnhof war ähnlich Teil des «Jahrhundertprojekts» und er ist aus geologischen Gründen 25 Meter tief versenkt. Auch der Seitenbahnhof tauchte bereits

auf: im Rahmen des Masterplans von 1989. Neu ist hingegen der viergleisige Seitenbahnhof für die SBB. Er eröffnet eine verlockende Möglichkeit: Baut man nämlich unter der Grossen Schanze, genügt statt zweier Bahnhöfe einer. Man spart 520 Millionen Franken.

DIE KOMFORTVARIANTE Hans Stieger, der unermüdliche Privatmann und Bahnplaner, erklärt, wie das geht. Zuerst die Komfortvariante: – Zuerst baut man unter der Grossen Schanze den für die SBB vorgesehenen Seitenbahnhof. Er dient aber zunächst dem RBS.

– Vom bestehenden Tunnel des RBS zweigt das rettende «Röhrlü» ab. Zwei Gleise werden, zuerst in einem Tunnel, dann auf einer Rampe, über das Eilgutareal zum neuen Seitenbahnhof geführt.

– Das eröffnet die längerfristige Option, die Schmalspur durch den bestehenden Donnerbühl-tunnel bis zum von-Roll-Areal zu verlängern, wo der neue Campus der Universität Bern entsteht. Solange das nicht der Fall ist, gibt es Auszugsgleise westlich des Hauptbahnhofs.

– Man baut den Seitenbahnhof in Etappen, damit keine Vorinvestitionen nötig sind. Zuerst zwei Gleise für den RBS, später weitere für die SBB. Das rettende «Röhrlü» erspart einen unterirdischen Bahnhof. Falls nötig nutzt man den bestehenden Sackbahnhof des RBS weiterhin oder er wird frei für andere Aufgaben.

DIE SPARVARIANTE Immer geht es ums Geld. Die geplante Erweiterung oben seitlich will die SBB erst ab 2025 in Angriff nehmen. Vorinvestitionen sind beim knappen Kassenstand nicht möglich. Dem begegnet die Sparvariante: Zuhinterst im Bahnhof Bern gibt es das Rangiergleis 14, das kaum noch gebraucht wird. Es ist zwar nur zwei Drittel so lang wie die Normalglei-

se der SBB, reicht für den RBS aber aus. Gleis 14 erhält einen neuen Beruf, wird auf Schmalspur umgerüstet und gegen die Abschlusswand wird ein Perron eingebaut. Das rettende «Röhrlü» bedient nun Gleis 14, was dem RBS längere Züge erlaubt und so den bestehenden Bahnhof im Untergeschoss entlastet. Das Kapazitätsproblem des RBS ist vorläufig gelöst. Nach 2025 wird man entscheiden können, wie der Bahnhof Bern ausgebaut werden soll.

Als vor drei Jahren das «Jahrhundertprojekt» massiv kritisiert wurde, versprochen die Planer «den Variantenfächer weit zu öffnen». Vorgesprochen wird nun offiziell eine Lösung, die mit Ausnahme des SBB-Seitenbahnhofs unter der Grossen Schanze innerhalb des bekannten Rahmens bleibt. Was Stieger vorlegt, das stand alles längst in seinen Plänen, doch passten seine Vorschläge nicht in den offiziellen Variantenfächer. Es wäre an der Zeit, sie trotzdem zu überprüfen. Ists eine Bier- oder Glanzidee?

EXPERTENMEINUNG

«In einer kurzen Sichtung sehe ich folgende Mängel dieser Lösung: Der RBS braucht mindestens vier, eher fünf vollwertige Gleise. Die SBB benötigt längerfristig ebenfalls vier Zusatzgleise. Fazit: Ich würde den neuen Vorschlag nicht weiterverfolgen.» Ulrich Weidmann, Professor für Verkehrssysteme an der ETH Zürich und Experte im Rahmen der Berner Bahnhofplanung

GESAMTKONZEPT JULI 2011 UND RETTENDES RÖHRLI

- 1_Bestehender RBS-Bahnhof mit Zufahrtstunnel
 - 2_Variante RBS-Seitenbahnhof (Konzept Juli 2011)
 - 3_Variante RBS-Tiefbahnhof (Konzept Juli 2011)
 - 4_Das rettende «Röhrlü»; erst Tunnel, dann Rampe
 - 5_Gleis 14 umgerüstet für RBS-Meterspur
- Rettendes «Röhrlü», zuerst ein-, dann zweigleisig
— Vorschlag gemäss Gesamtkonzept ZBB (Juli 2011)
— Bestehende RBS-Anlagen
> www.zukunftbahnhofbern.ch

BUCH

Das Buch zum Bahnhof stammt vom Hochparterre-Redaktor Werner Huber: «Bahnhof Bern 1860–2010. Planungsgeschichte, Architektur, Kontroversen». Scheidegger & Spiess, Zürich 2010.

MEHR IM NETZ

Diskussionsforum Bahnhof Bern und ein Dossier «Bahnhof Bern: Bauten, Pläne und Kontroversen»
> www.hochparterre.ch



^Die neue Idee 2011 im Überblick. Plan: Raildesign Raphael Schmitt/Hochparterre