

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 20 (2007)
Heft: 4

Artikel: Berner Bahnhof : höchste Eisenbahn
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123168>

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: 17.03.2025

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

Berner Bahnhof: Höchste Eisenbahn

Text: Benedikt Loderer

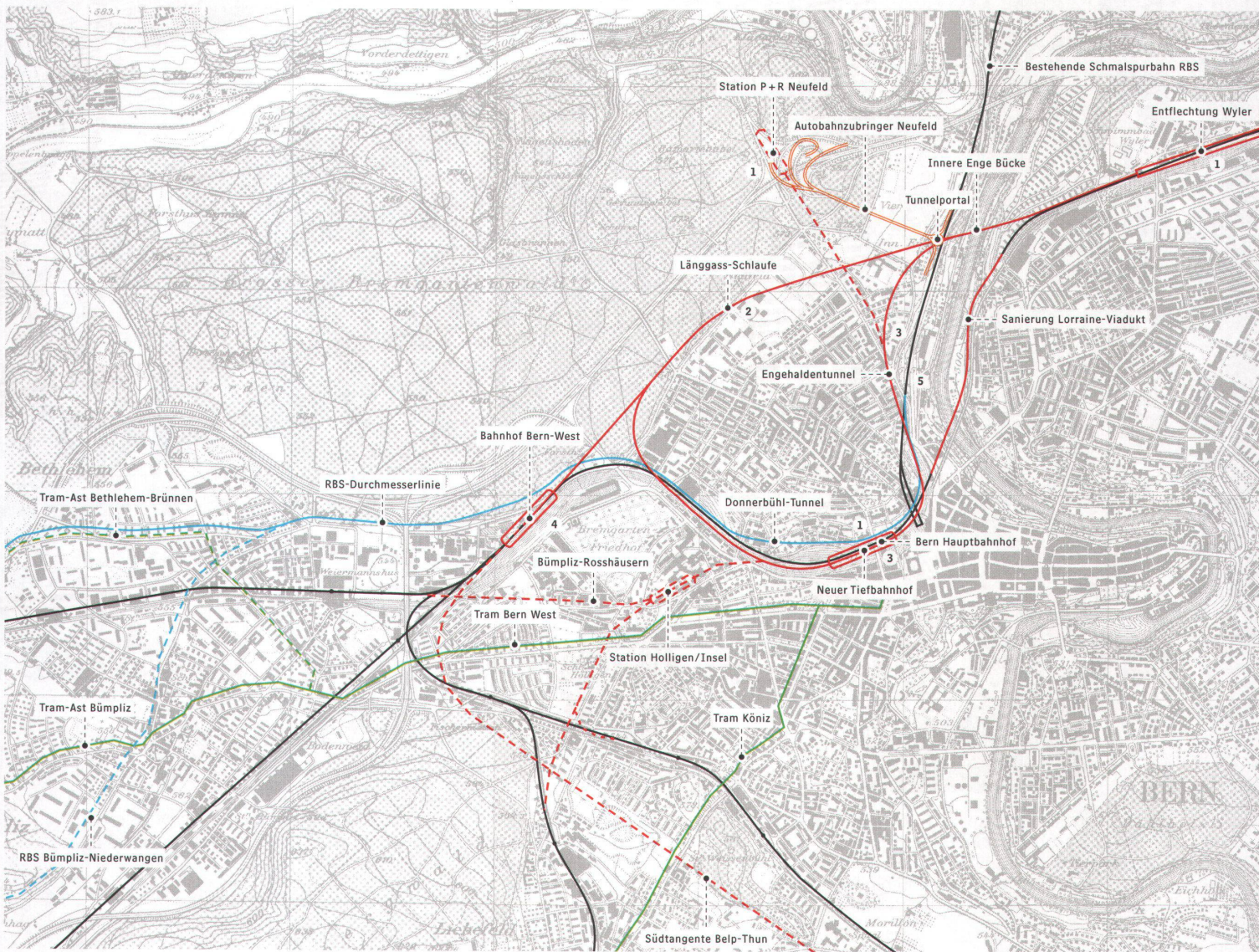
Plan: Hans Stieger und RailDesign Switzerland

«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, lahm. 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.



Im Hauptbahnhof selbst besteht die Möglichkeit, die Perrons zu verlängern und eventuell eine Perronkante mehr zu bauen. Stieger schlägt darüber hinaus eine oder zwei neue Stationen vor: (Neufeld) und / oder (Allmend). Sie wären die Garagen der Regionalzüge, direkt neben den Park + Ride-Anlagen und den Autobahnanschlüssen. Die Pendler können ihren letzten Weg mit der Bahn zurücklegen, ein Beitrag zur Verkehrsberuhigung in der Stadtmitte. Statt im Hauptbahnhof zu warten, stehen die Regionalzüge in Neufeld oder Allmend und entlasten damit den Hauptbahnhof, der zum reinen Durchgangsbahnhof wird.

Auch die Länggass-Schleife macht aus dem Sack- einen Durchgangsbahnhof. Denn heute müssen die Züge, von Basel und Zürich kommend, im Bahnhof Bern wenden und wieder gleich hinausfahren. Mit Milliardeneinsatz baut die Schweiz zurzeit den Lötschbergbasistunnel, eine internationale Hauptstrecke, die im Juni dieses Jahres ihren Betrieb aufnehmen wird. An dieser Linie liegt Bern, genauer der Sackbahnhof. Die Länggass-Schleife zweigt nach der geplanten Entflechtung Wyler ab, überquert auf der neuen Engebrücke die Aare, verschwindet im gegenüberliegenden Aarehang beim wunden Punkt des Neufeldzubringer-Portals im Tunnel, macht einen Bogen um das Quartier Länggass und taucht westlich des Bahnhofs wieder auf. Die Länggass-Schleife vereinfacht den Bahnbetrieb und entlastet den heutigen Bahnhof, weil so auch die Züge der Nord-Süd-Achse weniger lang drin stehen müssen. Dank der Schleife kann der West-Ost-Güterverkehr das Nadelöhr des Berner Bahnhofs umfahren.

Ein weiterer Vorteil: Der Lorraine-Eisenbahnviadukt kann saniert werden. Die zwischen 1937 und 1942 gebaute Brücke, 1093 Meter lang und 43 Meter über dem Aarehang, hat die üblichen Alters- und Betonleiden und muss in den nächsten Jahren erneuert werden. Selbstverständlich unter Bahnbetrieb. Diese Baustelle bereitet den Ingenieuren Sorge. Ohne die Schleife bleiben nur wenige Stunden für die Bauarbeiten – nachts, wenn die Bahn kaum fährt. Jedes Mal muss der Bauplatz danach wieder eingepackt werden, um der Bahn Platz zu machen. Ein sehr teures und mehrere Jahre dauerndes Verfahren, das darüber hinaus Nacht für Nacht mit erheblichem Lärm verbunden wäre. Ist aber die Länggass-Schleife da, so kann man zwei der vier Gleise stilllegen, die Sanierung zügig ausführen.

Tiefbahnhof 3 und Bahnhof (Bern West) 4

Weil die Erweiterungsmöglichkeiten in Bern so beschränkt sind, kann man den Bahnhof nur durch eine weitere Ebene vergrössern, sprich, man muss einen Tiefbahnhof bauen. Das Vorbild ist der Bahnhof (Ausstellungsstrasse) in Zürich. Es ist ein Normalspurbahnhof, je nach Bedarf mit zwei, vier oder gar sechs Gleisen. Nach Norden braucht es die Verbreiterung des bestehenden Lorraine-Viadukts mit einer dritten Doppelspur oder einen Engehaldentunnel bis zur Engebrücke, wo der Regionalverkehr wieder ans Licht tritt. Der Tiefbahnhof schafft den Platz, der dringend nötig ist, weil der Fernverkehr zunimmt, der Regionalverkehr ausgebaut wird und die RBS, die Schmalspurbahn, überlastet ist. Doch selbst ein Tiefbahnhof – vor allem, wenn er nur zweigleisig sein sollte – wird das Problem nur für eine beschränkte Zeit lösen können.

Darum zeichnet sich am Horizont der Bau eines neuen Bahnhofs (Bern West) ab. Der heutige Hauptbahnhof wird als Zentrum des Regionalverkehrs weiter bestehen, der Fernverkehr wird über die Länggass-Schleife direkt zum

neuen Bahnhof geführt. Später wird auch eine Südumfahrung Richtung Belp–Thun nötig sein. Ist diese Südtangente einmal gebaut, so wird die Linie Basel–Bern–Mailand ab Wankdorf über die Länggass-Schleife zum Bahnhof (Bern West) verlaufen und von dort über die neue Südtangente nach Belp und Thun. Damit würde die Nord-Süd-Achse zwischen Wankdorf und Münsingen–Thun, die immer stärker durch den Güterverkehr beansprucht wird, entlastet. Personen- und Güterverkehr wären dann konsequent getrennt. Zwar ist das eine etwas weit ausgreifende Perspektive, es geht aber ums Freihalten der Trassen.

Die Schmalspurbahn 5

Nach Stiegers Konzept bleibt der bestehende Sackbahnhof der RBS dort, wo er ist. Zusätzlich aber wird eine Schmalspurlinie vom Engehalden-Zufahrtstunnel im Untergrund abgezweigt und zu den hintersten Gleisen des heutigen Bahnhofs geführt, indem sie über eine Rampe im Abstellfeld des Eilgutareals aufsteigt. Das ist dann möglich, wenn der neue Tiefbahnhof den nötigen Platz geschaffen hat. Die Schmalspur wird nach Westen verlängert. Sie benutzt den bestehenden Donnerbühlentunnel, der dank der neuen Zufahrt zum Tiefbahnhof frei geworden ist, und fährt dem Bremgartenwald entlang nach (Bern West) bis Brünnen. Damit entsteht die erste Schmalspur-Durchmesserlinie, die von Westen her den Hauptbahnhof erreicht und nach Norden, sei es nach Unterzollikofen, Worb oder Solothurn, auf dem bestehenden Netz weitergeführt werden kann. Später kann man die Bahn ab Bethlehem mit einem Ast nach Bümpliz / Kleefeld bis nach Niederwangen erweitern. Die Schmalspur erschliesst damit ein dicht bebautes Gebiet und stiftet so den grösstmöglichen Nutzen. Dadurch könnte man sich beim Tram Bern West den Abschnitt nach Bethlehem und Brünnen sparen. Das Geld könnte für ein Tram nach Köniz eingesetzt werden.

Die unterirdische Direktverbindung vom neuen Tiefbahnhof über eine neu angelegte Station (Holligen / Insel) nach Köniz und Belp–Thun bleibt der Normalspur vorbehalten. Eine Verlängerung ab (Holligen / Insel) nach Bümpliz-Rosshäusern wäre denkbar. Die neuen Strecken verkürzen die Reisezeit, entlasten die Westzufahrt zum Hauptbahnhof und entflechten die Verkehrsströme. Normal- und Schmalspur bleiben dabei konsequent getrennt.

Die einzelnen Bausteine des Stieger'schen Puzzles sind aufeinander abgestimmt, müssen aber nicht zwingend in der hier geschilderten Reihenfolge gebaut werden. Unumgänglich ist nur der Ausbau des Hauptbahnhofs. Dafür aber braucht es ein Konzept, das die Ausbaupositionen aller beteiligten Verkehrsträger gleichermaßen berücksichtigt und das die längerfristigen Entwicklungsperspektiven schon jetzt einbezieht. Heute schon muss man sich bei der Bahnhofsplanung, der Umnutzung der Schanzenpost und dem Entflechtungsbauwerk Wyler Gedanken machen, wie diese Einzelmassnahmen ins Ganze passen. Vor allem muss das Portal des Neufeldzubringers, der unterdessen im Bau ist, dringend mit der künftigen Engebrücke und dem Tunnel der Länggass-Schleife koordiniert werden, was bisher vernachlässigt wurde. Misslingt diese Koordination, so ist der Zugang zur Länggass-Schleife verstopft. Damit steht der zukünftige Ausbau des Berner Bahnhofs grundsätzlich auf dem Spiel. Die Sanierung des Viadukts wäre auf das teuerste der möglichen Verfahren angewiesen. Die Zeit drängt. Kann der Bär sich aufraffen oder ver-schläft er einmal mehr eine seiner Schicksalsstunden? •

Die Länggass-Schleife und die Folgen

1-5 Bausteine der Planung Stieger

- Bestehende Bahnlinien
- Länggass-Schleife und Sanierung Lorraine-Viadukt
- - Mögliche Ausbauschritte Normalspur
- Durchmesserlinie Schmalspur
- - Mögliche Ausbauschritte Schmalspur
- Tramlinien
- - Unnötige Tramlinie
- Autobahnzubringer

