Rosshäusern : Kleiner Bahnhof, viel Komfort

Da bleibt den Leuten aus Ferenbalm und Gurbrü nur ein neidvoller Blick zu den Nachbarn: Während die BLS ihre Station schliessen will, geht in Rosshäusern ein völlig neuer Bahnhof in Betrieb.

Muss es immer so viel Komfort sein? Diese Frage stellen sich in und um Rosshäusern nicht wenige. Heute weiht die BLS hier im Beisein von SP-Regierungsrätin Barbara Egger eine neue S-Bahn-Station ein. Hohe Perrons von über 200 Metern Länge, dazu grosszügige Dächer und bequeme Rampen hinab in die Unterführung prägen nun das Bild des verträumten Landbahnhofs. Anderthalb Jahre lang dauerten die Arbeiten, gekostet haben sie knapp 8 Millionen Franken.

Rosshäusern hat verloren

Und genau das löst Stirnrunzeln aus in einer Zeit, in der die BLS nur ein paar Kilometer entfernt eine andere Station aufheben will. Betroffen ist die Haltestelle Ferenbalm-Gurbrü, die in drei Jahren aus dem Fahrplan gestrichen werden soll. Zwar begründete die BLS diesen Schritt stets damit, dass ihr im künftigen Fahrplan eine Minute fehle. Zugleich liess sie aber auch durchblicken: Für den Weiterbetrieb seien hohe Investitionen nötig, und die lohnten sich in diesem ländlichen Umfeld nicht.

Die Fragen stellen sich noch umso drängender, als es um die Nachfrage in Rosshäusern nicht zum Besten steht. Zwar steigen hier im Durchschnitt 220 Leute pro Tag ein und aus. Das sind immerhin knapp dreimal so viele wie inFerenbalm-Gurbrü, wo Tag für Tag 80 Personen gezählt werden. Aber: Noch 2008 erfreute sich der Bahnhof Rosshäusern mit täglich 370 Passagieren weit regeren Zuspruchs. Der Rückgang hat Gründe. Auf den Fahrplan 2009 wurde im nahen Bern-Brünnen ein neuer Bahnhof eröffnet, der einen viel dichteren Takt bietet und deshalb Leute von weit her anzieht. Zudem hielt damals in Rosshäusern der Zug zu den Stosszeiten noch jede halbe Stunde.

Nach der heutigen Norm

Die BLS weiss das. Dennoch steht sie hinter dem eben beendeten Ausbau. Sprecher Michael Blum erinnert an ein Gesetz, das das Bahnunternehmen dazu verpflichtet, bis in zehn Jahren alle Anlagen hindernisfrei für Behinderte zugänglich zu machen. Diese Anforderung erfüllten Perrons und Unterführung in Rosshäusern bisher nicht.

Dazu kommt, dass in unmittelbarer Nähe ohnehin am neuen Tunnel mit der neuen Doppelspur gebaut wird. «Damit konnten wir Synergien nutzen», fährt Blum fort, und: Wenn die BLS Bauarbeiten anpacke, dann führe sie diese so aus, dass sie für einige Jahrzehnte Bestand hätten. Für Rosshäusern heisse das konkret, dass nur eine S-Bahn-Station nach den heutigen Normen infrage gekommen sei. Mit grosszügigen Rampen. Und Dächern, die die Warteräume mehr oder weniger überdeckten.

Zu dieser Philosophie gehört laut Blum auch, dass die Perrons komplett neu aufgebaut worden sind. Sie nur zu erhöhen, hätte angesichts des schlechten alten Untergrunds keinen Sinn gemacht, so der Sprecher.

In Riedbach gehts einfacher

Die Kritiker lassen sich ob solcher Argumente nur bedingt besänftigen. Zu ihnen gehört Matthias Aebi aus Rüplisried, der den Bahnhofumbau in Rosshäusern schlicht für übertrieben hält. Andere Bahnhöfe mit ähnlich hohen oder gar höheren Frequenzen kämen mit einfacheren und damit günstigeren Anlagen aus, sagt er. Wie Riedbach – allerdings liegt dort die Sanierung bereits zwanzig Jahre zurück. Ein Perrondach etwa war zu der Zeit noch kein Muss.

Berner Zeitung; 19. Oktober 2013, Seite 8
BZ Ausgabe Stadt + Region Bern