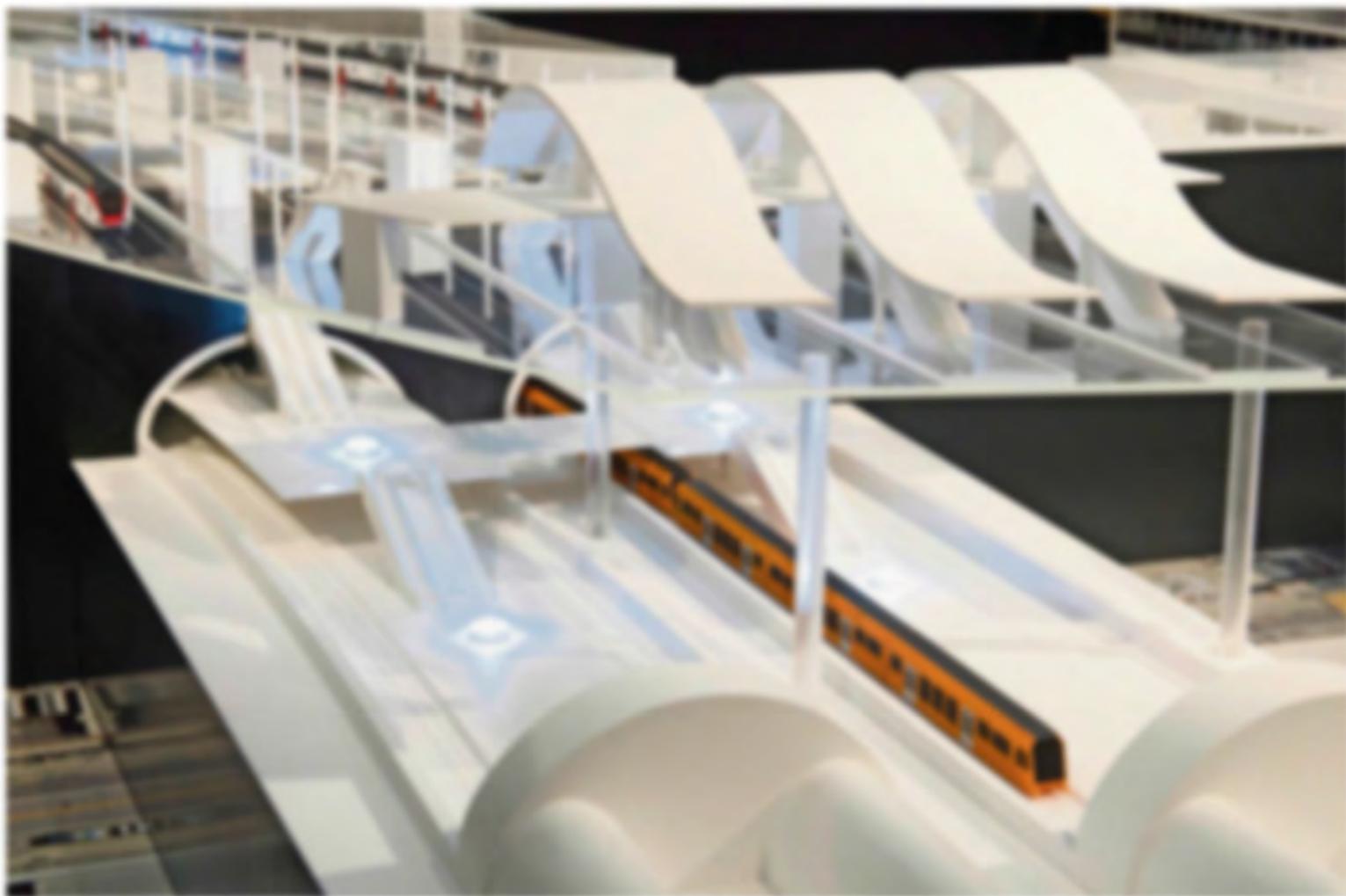


Bern



Frauenlauf

Im Wahljahr rennt Nadine Masshardt etwas schneller. 19



Der neue RBS-Tiefbahnhof unterhalb der Walle. Das Modell wird vom 16. Juni bis 9. Juli in einem beliebigen Museum ausgestellt. [www.sbb.ch/bahnhofbern.ch](http://www.sbb.ch/bahnhofbern). Foto: Yvonne Gasser

Der Weg in Berns Verkehrszukunft

Bern erhält einen neuen Bahnhofzugang im Westen und einen neuen RBS-Tiefbahnhof. Nach einer mehrjährigen, wechselvollen Planung wird der Ausbau des zweitgrössten Bahnknotens der Schweiz konkret.

Berndorf 01

Es war der Moment des Schweizerischen Regierungsrats Ruedi Wyrli (SP) sprach gestern vor dem Medien vor einem «Referendum im Gesamtentscheid Zukunft Bahnhof Bern». Die Stadtkommunale Gemeinderäte Ursula Wyrli (SP) wiederum betonte die vielen Chancen, die der Bahnhofausbau für die Stadt Bern bietet. Von den Vorzügen, die die Gemeinde im Herbst 2008 präsentieren wollte für den Ausbau des zweitgrössten Bahnknotens in der Schweiz schienen einem, war nicht mehr die Rede. Denn man geht es vorwärts.

Neustart Frühverwirklichung 2007

Die beiden Projekte für einen neuen RBS-Tiefbahnhof und eine neue Fussgängerunterführung Mitte von der Länggasse bis zum Bahnhofsplatz werden in diesem Zuge dem Bundesrat für Verkehr (BVT) zur Prüfung vorgelegt, wie Egger sagte. Die neue Unterführung Mitte von der Grosse Schanze bis zum Bahnhofsplatz ist von den Dimensionen her ein Bahnhof im Bahnhof. Die Bauarbeiten hierzu sind mit dem RBS-Tiefbahnhof im Herbst 2017 möglich. Dieser Schritt ist Teil eines Gesamtprojekts, das in einem zweiten Schritt ab 2020 die vertikale Erweiterung des RBS-Bahnhofs unter der Grosse Schanze umfasst.

Egger bewertete die Kosten für den RBS-Tiefbahnhof, der in der West-Richtung unter der heutigen Walle errichtet werden soll, auf 120 Millionen Franken. Der Ausbau der Fussgängerunterführung Mitte und dem neuen Bahnhofsplatz bis zum Bahnhofsplatz kostet 240 Millionen Franken. Bis auf den Zugang Bahnhofsplatz seien die Projekte finanziert, sagte Egger.

Egger und Wyrli benutzten die Gelegenheit, um auch einmal auf die steigenden Fussgängerzahlen hinzuweisen, die dem Bahnhofausbau zusätzlich machen. Bis 2030 sei mit einer Zunahme der Reisenden von heute

200'000 auf 270'000 Reisende pro Tag zu rechnen. Wyrli wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Stadt Bern als einzige Stadt in der Schweiz bereits heute über mehr Pendler als ein kleinerer Ort verfügt.

Und Regierungsrätin Egger betonte, dass vom Bahnhofausbau alle profitieren. «Der Ausbau des Bahnhofs ist nicht einfach ein Stadtkommunales Projekt. Es warf uns Verbindlichkeiten für Lärm, Staub und Vibration während der Bauarbeiten, die gehen auch um die Verkehrskontakte», sagte Egger.

Ein Stadtkommunales Projekt ist hingegen die verkehrspolitische Einbettung des Bahnhofsbaus. Die Stadt muss dafür sorgen, dass die Pendlermassen möglichst bestmöglich von der Fussgängerunterführung Mitte durch den Bahnhofsplatz zum Bahnhofsplatz

verkehrsmässigen können. «Die Verkehrsentlastung ist einer der Hauptgründe der Stadt», sagte Wyrli. Die entsprechenden Vorarbeiten sind allerdings nicht Teil des Planungsauftrags. Diesem, was dem werden später in separaten Verfahren zu gewährleisten sein. Diese Kosten seien nicht, die Gemeinderäte wies in diesem Zusammenhang erneut darauf hin, dass die Verantwortlichen für den notwendigen Individualverkehr auf dem Bahnhofsplatz reduziert werden soll, um mehr Platzraum für die Bahnhofspendler zu schaffen.

RBS verankern auf Tiefbahnhof

Bei der Präsentation der Planung Ende 2012 war davon die Rede, dass der Autoverkehr um ein Drittel reduziert werden soll. Stadtpolitisch dürfte dies sehr dem entgegenstehen. Das einer Fussgängerunterführung unter dem Bahnhofsplatz zu einem der Hauptverkehrsprojekte werden, angesichts der langen Planungszeit des Projekts «Zukunft Bahnhof Bern» (2008) sind das aber Rücklagenprojekte. Die ursprünglichen Pläne zum Bau einer Tiefbahnstation stiessen auf Kritik. Auf Bundesratsebene wurde etwas beschlossen, dass der Bau des RBS-Tiefbahnhofs dem RBS-Tiefbahnhof im Wege stehen könnte. Ein ETH-Gutachten kritisierte die Kosten, sodass Egger 2010 wieder mehrere Varianten prüfen liess. Schließlich verankerten die RBS insgesamt eine vertikale Erweiterung auf dem Bau eines eigenen Tiefbahnhofs.

Willy Boller zum neuen Berner Bahnhof glt.ch

www.bahnhof.berndorf.ch

Operation am offenen Herzen

So planen die Ingenieure den Ausbau des Berner Bahnhofs

Das 1,5 Kilometer lange Bauwerk im Berner Untergrund fordert den Planern alles ab

Der Wustmann für den grössten U-Bahn in der Geschichte des Bahnhofs Bern erfolgt bereits in wenigen Tagen. Bis Ende Juni erreichen die RBS die alte Fahrbahnanlage in der Haupthalle durch eine Millionen-Euro-Bohrung.

Lärm, Staub, Vibrationen: Viel komplizierter gestaltet sich der Bau der beiden Gruppenprojekte RBS-Tiefbahnhof und Unterführung Mitte. Diese werden, als die Vibrationen um offenen Baugruben während des normalen Bahnbetriebs erfolgt. Wenn alles nach Plan läuft, beginnt die Bauarbeiten 2017 und sind 2020 fertig.

RBS-Tiefbahnhof

Der zentrale Bereich des unterirdischen Bahnhofs liegt 23 Meter unter dem RBS-Gleis 2 bis 7. Die Arbeiten für den Schacht und die zwei Kanäle sind je

rund 200 Meter langen Gleisen erfolgen von einem Installationsplatz aus, welcher über der Langstrasse zu sehen kommt. Der Schacht dient später als Nutzung.

Die Tunnelarbeiten für das insgesamt 1,5 Kilometer lange Bauwerk werden unterirdisch vorangetrieben. Nicht alles mit einer Tunnelbohrmaschine, sondern mit einem Fräsekopf. Der grösste Teil des Ausbaumaterials gelangt durch eine Installationsplattform über die Langstrasse, wo Lastwagen das Erdreich via Antriebsbohrer transportieren werden.

Für den Bau benötigen die Ingenieure ebenfalls das Gelände neben der Bahnhofs, das Elgerstrasse. Von dort aus werden die Arbeiter die Bahnhofsarbeiten mittels Deckenbohrer vorantreiben. Ebenso wird ein Notausgang realisiert.

Unterführung Mitte

Mit dem neuen Publikumsentwurf planen die RBS eigentlich einen weiteren Bahnhof im Bahnhof. Der Bau erfolgt von ei-

nem Installationsplatz auf der Grosse Schanze gegenüber dem Übergangsbau, wo später der Zugang der Länggasse zu sehen kommt.

Eine wichtige Voraussetzung ist weiter die Öffnung der Walle beim Gleis 1 der heutigen Perronhalle. «Die Halle wird nicht mehr dunkel und schwarz wie wir heute», sagte Philippe Gaudenzi, Leiter RBS Bauarbeiten.

Erweiterung RBS-Bahnhof

Leit den Planern genügt die Kapazität des RBS-Bahnhofs nur noch bis etwa 2030. Dabei ist es einem zweiten Bauabschnitt vorgesehen, dass RBS Teil vertikal mit zusätzlichen Gleisen zu erweitern. Dazu ist eine Ausbaus der Perronhalle in den Bergung nötig.

Ausbau Zolliker Ost

Im Zolliker Ost 2010 ist vorgesehen, die Schienenkapazität Richtung Olten zu erhöhen. Möglich ist eine Verankerung der Zufahrt entlang der Länggasse auf sechs Gleise oder ein neuer Tunnel durch die Länggasse. (smb)

Zur Sache

«Der Bahnhof rutscht gen Westen»

Bern Nordost, im Zürich ist das 2-Milliarden-Projekt Durchqueren-Bahn praktisch vollendet. Wie schickten Sie den Berner Bahnhofausbau im Vergleich ein?

Obwohl die beiden Gruppenprojekte in vielen Punkten vergleichbar sind, ist der Ausbau des Knotens Bern für die RBS doch etwas sehr spezielles. Aber

Bern Nordost

Projekt 2015-2016



schon, weil wir in Bern mit RBS und RBS zwei Bahnhöfe haben. Punkte beide sind wir wegen der engen Platzverhältnisse in Bern stark eingeschränkt. Zudem machen in Bern die ganze Erweiterung und die Abhängigkeit zu anderen Gruppenprojekten die Realisierung noch komplexer.

Neben dem RBS-Tiefbahnhof ist der Bereich des Ausbaus die neue Unterführung mit Zugang zum Bahnhofsplatz. Der Platz ist auch hier knapp. Warum wird der Bahnhofsplatz nicht abgeräumt?

Wir haben eine Lösung mit dem heutigen Eigentümern gefunden, um den Zugang zum Bahnhofsplatz realisieren zu können. Für uns ist wichtig, dass der Zugang unabhängig von der Gebäudetransformation ist. Wie es mit dem Gebäude einhergeht, wird die Zukunft zeigen – der Bahnhofsplatz wird aber auf jeden Fall dem helfen.

Der Zugang West mit der Walle hatten die RBS einst als Notlösung an dem Boden genehmigt. Braucht es diesen Zugang in Zukunft noch? In die RBS-Lösung werden, trotz der Bahnhof wegen der Übergänge für eine westwärts Richtung Westen, die Walle braucht es aber nicht mehr.

Bislang hat der Zürcher Tiefbahnhof nicht nur einen Baugrund abgeräumt, Walle schwierig. Warum erwarten Sie in Bern?

Charakteristika gehören bei einem Gruppenprojekt dazu – wichtig ist, wie man mit ihnen umgeht. Wir haben zum Beispiel umfassende Bodenuntersuchungen durchgeführt, um das Risiko zu minimieren. Eine grosse Herausforderung ist auf jeden Fall, die ganze Baustelle mit dem Partner und Anwohnern abzustimmen.

Wie kommen Sie als Zürcher Eigentümer dazu, den Ausbau des Berner Bahnhofs zu finanzieren?

Ich habe in der Vergangenheit versucht, diese Managementfunktionen in der Industrie und bei den RBS. Die alle hatten mit komplexen Projekten zu tun. Das RBS-Projekt finde ich sehr spannend, gibt es doch auch hier, die Komplexität zu managen. Ob sich jetzt ein Zürich oder Bern leisten, ist sehr unterschiedlich.

Zwei Kreditvorlagen in Bern

Die Finanzierung des neuen Bahnhofsbaus (SBB) ist noch nicht gesichert. Es geht dabei um 20 Millionen Franken, die Teil der Kosten in der Höhe von 240 Millionen Franken für die Fussgängerunterführung Mitte von der Grosse Schanze bis zum Bahnhofsplatz sind. 25 Prozent der 20 Millionen Franken übernahm der Bund, sagte Gemeinderätin Ursula Wyrli (SP) am Ende der Medienkonferenz. Der Wert schwankt zwischen 200 und 250 Millionen ist noch nicht klar, sagte Wyrli.

Stadt und Oberländer werden ebenfalls über diese Kreditvorlage und ebenfalls über einen weiteren Kredit für Unterführungen zu befinden haben, die als Variante auch eine Fussgängerunterführung unter dem Bahnhofsplatz beinhalten. Die Ausformung sollen möglichst gleichzeitig erfolgen und werden nicht ab 2016 stattfinden, sagte Wyrli. (smb)

