

OB 4.1 Raum Bern

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkanton: Bern
- Betroffene Gemeinden: Allmendingen, Bern, Frauenkappelen, Ittigen, Kehrsatz, Köniz, Moosseedorf, Mühleberg, Münchenbuchsee, Muri bei Bern, Ostermundigen, Zollikofen
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, ASTRA, BAFU, BAK, VBS, kantonale Fachstellen Bern
- Anderer Partner: BLS, RBS, SBB

Funktion und Begründung

Der Raum Bern ist bereits heute durch den Fernverkehr und die S-Bahn sowie den Güterverkehr hoch belastet. Der Knoten Bern ist von nationaler Bedeutung. Er liegt an der Schnittstelle zwischen der nationalen Ost-West-Achse und der Zufahrtsachse zum Lötschberg-Basistunnel.

Als erster Ausbauschnitt im Raum bezweckt das Vorhaben, die östlichen und westlichen Zufahrten zum Knoten Bern leistungsfähiger zu machen und Abkreuzungskonflikte bei den Verzweigungen zwischen den Achsen Mittelland und Oberland sowie den Achsen Gürbetal und Neuenburg zu vermeiden. Der weitere Ausbau erfolgt schrittweise entsprechend den Bedürfnissen des Verkehrswachstums.

Vorhaben

Entflechtung Holligen: Niveaufreie Entflechtung der drei Strecken nach Freiburg, Neuenburg und Belp/Schwarzenburg.

Ausbau Verbindungslinie Ostermundigen – Löchligut: Bau einer doppelspurigen Linie von Zollikofen nach Ostermundigen zur Entflechtung des Gütertransitverkehrs im Zulauf zum Lötschberg-Basistunnel vom gesamten Personenverkehr.

Entflechtung Zollikofen: Niveaufreie Entflechtung zwischen Personen- und Güterverkehr zur Vermeidung von Abkreuzungskonflikten zwischen der Stammlinie und der neuen Verbindungslinie Ostermundigen – Löchligut.

Viertes Gleis Wankdorf Nord: Kapazitätserweiterung durch Trennung des Fernverkehrs vom S-Bahnverkehr sowie zusätzliche Perronkante im Bahnhof Wankdorf Nord.

Viertes Gleis Wankdorf Süd – Ostermundigen / Entflechtung Wankdorf Süd: Schaffung einer durchgehenden Vierspur Wankdorf Süd – Ostermundigen zur Behebung von Trassenkonflikten Personen-/Güterverkehr im östlichen Zulauf zum Knoten Bern. Der Ausbau umfasst auch eine doppelspurige Entflechtung zwischen Wankdorf Süd und Ostermundigen

Doppelspurausbau Bern – Kehrsatz: Etappenweise Realisierung einer durchgehenden Doppelspur zur Erhöhung der Kapazität und Optimierung der Fahrplanstabilität.

Doppelspurausbau Bern – Köniz: Etappenweise Realisierung einer durchgehenden Doppelspur zur Erhöhung der Kapazität und Optimierung der Fahrplanstabilität.

Verweise:

Kap. 4.1

OB 4.2 Bern-Solothurn

Grundlagen:

Botschaft zur Gesamtschau FinöV vom 17. Oktober 2007 (BBI 2007 7683)

Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 21. September 2010 (BBI 2010 6901)

Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (BBI 2013 4725)

ZEBG (SR 742.140.2)

IFG (SR 725.13)

BLS-Werkstätte: Bau einer neuen Werkstätte für die leichte Instandhaltung und als Abstellanlage für Züge des Personenverkehrs am Standort Chliffort Nord oder Niederbottigen.

Ausbau Bahnhof Bern Schmalspur und Ausbau Zufahrt und Bahnhof Bern Normalspur: In einem ersten Ausbauschnitt bis 2025 wird der schmalspurige Bahnhof Bern neu gebaut und die Publikumsanlagen ausgebaut. In einem zweiten Schritt (nach 2035) wird auch eine Kapazitätserweiterung des normalspurigen Bahnhofs notwendig. Dafür ist eine seitliche Erweiterung des normalspurigen Bahnhofs um vier zusätzliche Perronkanten vorgesehen. Für den noch später möglicherweise folgenden Ausbau der Zufahrt zum normalspurigen Bahnhofs sind folgende Varianten möglich, wobei Variante a) zur Zeit favorisiert wird, während die zwei weiteren Varianten planerisch frei gehalten werden:

- a) Variante Lorraine hoch: Ausbau der östlichen Zufahrt über die Lorrainebrücke auf 6 Spuren.
- b) Variante Schlaufe Nord: Ausbau der östlichen Zufahrt über eine weitgehend unterirdische nördliche Zufahrtsschlaufe.
- c) Variante Lorraine tief: Im Falle einer unterirdischen Erweiterung des normalspurigen Bahnhofs um vier zusätzliche Perronkanten erfolgt die östliche Zufahrt gebündelt mit der bestehenden Lorrainebrücke.

Vorgehen

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten für die Entflechtung Holligen und Wylersfeld sowie das vierte Gleis Wankdorf Süd – Ostermundigen mit der Entflechtung Wankdorf Süd aufzunehmen und Vorprojekte bzw. das Bauprojekt zu erarbeiten, sowie den Rahmenplan zum Bahnhof Bern betreffend den langfristigen Ausbau zu aktualisieren.

Der RBS wurde vom Bund beauftragt, die Projektierungsarbeiten für den Ausbau des schmalspurigen Bahnhofs in Abstimmung mit dem Kanton aufzunehmen und das Vorprojekt zu erarbeiten. Dabei muss der Ausbau des normalspurigen Bahnhofs Bern inkl. Zufahrten in den drei noch zur Diskussion stehenden Varianten offen gehalten werden. Mit der Festsetzung der Massnahmen sind Lage und Ausdehnung der Installationsplätze sowie die allfällig benötigten Flächen für die Ablagerung des Ausbruchmaterials im Sachplan zu bezeichnen.

Der weitergehende Ausbau ist bei der Erarbeitung eines nächsten weiteren Ausbauschnittes des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP Bahninfrastruktur) zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung in einem Bundesbeschluss. Bei der Planung des Ausbaus der Zufahrten zum Knoten Bern besteht ein hoher Koordinationsbedarf mit dem ISOS-Objekt der Altstadt (UNESCO-Weltkulturerbe) und dem Aareraum. Die lokalen Interessen des Landschaftsschutzes und des Städtebaus sind im Rahmen der Detailplanung einzubeziehen.

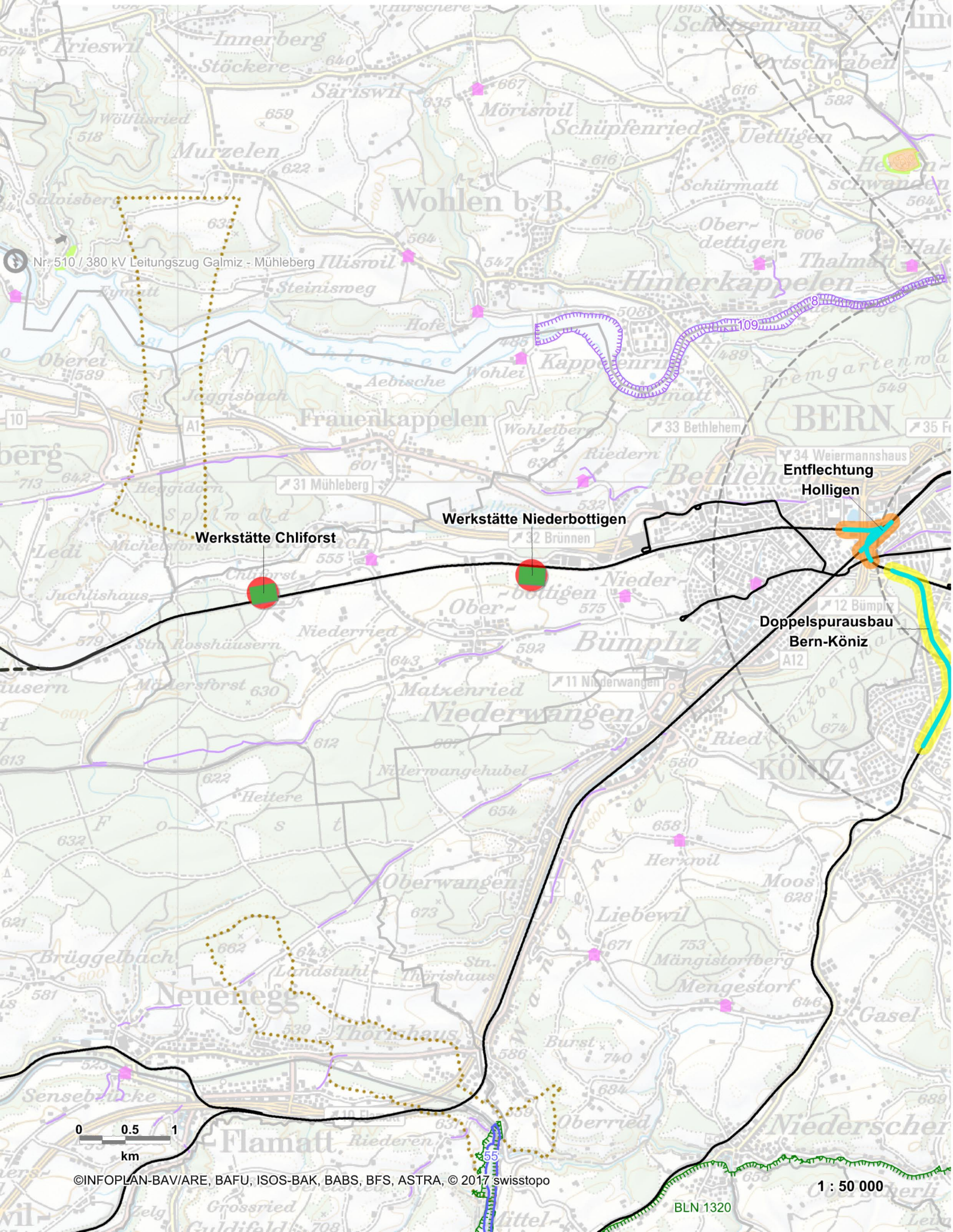
Mit den Ausbauten des Bahnhofs Bern entfällt mittelfristig der bestehende BLS-Werkstattstandort „Aebimatt“ (z.Z. Eigentum SBB). Das Areal wird künftig ausschliesslich für Nachtabstellungen genutzt. Zudem erneuert und vergrössert die BLS ihre Fahrzeugflotte, um das Angebot im Personenverkehr in der Region Bern entsprechend dem Wachstum der Nachfrage ausdehnen zu können. Aus diesen Gründen sucht die BLS in der Nähe des Knotens Bern einen Standort für den Bau einer neuen Werkstätte. Diese Werkstätte soll für

den leichten Fahrzeugunterhalt und als Abstellanlage für die Züge des Personenverkehrs genutzt werden. Gestützt auf die Ergebnisse des Anhörungs- und Mitwirkungsverfahrens, sowie die parallel laufenden Abklärungen der BLS und SBB zur möglichen Mitbenutzung der Instandhaltungsanlage Biel wird dem Bundesrat anschliessend ein Standort für die neue BLS-Werkstätte zur Verabschiedung und Festsetzung im Sachplan unterbreitet.

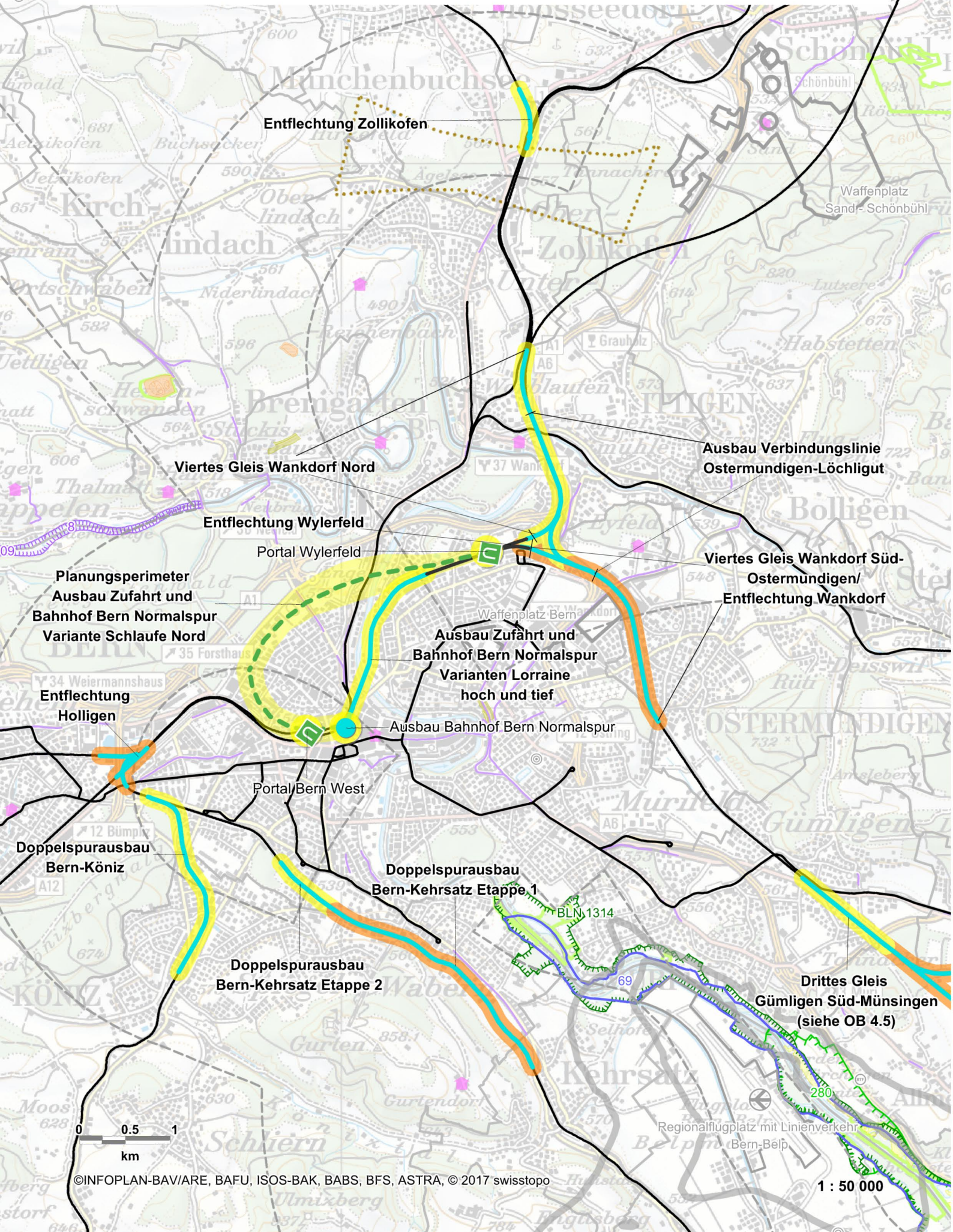
Der Ausbau im Gürbetal ist mit dem Kulturgüterschutzobjekt im Raum Kleinwaben abzustimmen. Bei der Detailplanung der Entflechtung Zollikofen sowie des Ausbaus der Verbindungslinie Ostermundigen – Löchligut ist eine Abstimmung mit dem Sachplan Militär durchzuführen.

Eine Abstimmung mit den Nationalstrassen hat im Raum Bern stattzufinden.

OB 4.1 Raum Bern (West)



OB 4.1 Raum Bern (Ost)



Stand der Beschlussfassung	verschieden		
Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
<p>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entflechtung Holligen; - Ausbau Verbindungslinie Ostermundigen – Löchligut; - Entflechtung Zollikofen; - Viertes Gleis Wankdorf Nord; - Viertes Gleis Wankdorf Süd – Ostermundigen/<u>Entflechtung Wankdorf Süd</u> - Doppelspurausbau Bern – Kehrsatz; - Doppelspurausbau Bern – Köniz; 1. Etappe - Doppelspurausbau Bern – Köniz; 2.Etappe — Ausbau Bahnhof Bern Schmalspur; - Ausbau Zufahrt und Bahnhof Bern Normalspur. - <u>BLS-Werkstätte Chliforst Nord oder Niederbottigen</u> 	<p>→</p> <p>◆</p>	<p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p>	<p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p> <p>◆</p>
<p>Hinweise zu den Festlegungen</p> <p>Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) vom 20. März 2009 wurde der Entscheid zum Ausbau im Raum Bern gefällt. Als erster Ausbauschritt wird die Entflechtung Wylerfeld realisiert. Ein Teil der Finanzierung des Vorhabens wird über den Infrastrukturfonds sichergestellt. Das Vorhaben ist Teil der Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011-2014 für das Programm Agglomerationsverkehr. Das Parlament hat die Freigabe der Mittel am 21. September 2010 gutgeheissen. Das Vorhaben wird teilweise über den Infrastrukturfonds finanziert. Es wurde in die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011-2014 für das Programm Agglomerationsverkehr aufgenommen. Das Parlament gab die notwendigen Mittel am 21. September 2010 frei. Das Vorhaben befindet sich in der Umsetzung im PGV und wird im Sachplan daher der Ausgangslage zugeordnet.</p> <p>Die notwendigen weiteren Schritte zum Ausbau des Bahnhofs Bern <u>legen die beteiligten</u> haben die vom Ausbau des Bahnhofs Bern betroffenen Planungspartner unter Federführung des Kantons Bern im Rahmen eines Gesamtkonzepts festgelegt.</p> <p>Nach Prüfung einer Vielzahl von Ausbauvarianten und unter Berücksichtigung von Synergieeffekten zwischen Meter- und Normalspur beschloss das Leitorgan im Juni 2011, das Variantenspektrum für den Ausbau des meterspurigen RBS-Bahnhofs auf den Ausbau des bestehenden Bahnhofs und auf eine Variante mit einem neuen unterirdischen Tiefbahnhof in Ost-West-Lage unter dem normalspurigen Bahnhof einzuschränken. Der Ausbau des Meter-spursystems weist Unabhängig <u>von</u> der Variante <u>hat der Ausbau des Meter-spursystems</u> keine wesentlichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt aus, welche eine Koordination im Sachplan erfordern erforderten. Im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojekts wurde der abschliessende Variantenentscheid gefällt. <u>Der Ausbau des Bahnhofs Bern wurde in der Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr als Massnahme der Priorität A eingestuft. Das Parlament ver-</u></p>			

abschiedete den Beschluss am 16. September 2014. Mit dem Bundesbeschluss zur zweiten Generation Agglomerationsprogramme wurde der Entscheid zum Ausbau mit der Einstufung als A-Projekt gefällt.

Die Publikumsanlagen des Bahnhofs Bern werden mittelfristig ausgebaut. Dazu wird eine neue westliche Personenunterführung mit Zugang Richtung Bubenbergrplatz zur Entlastung der bestehenden «Welle» und der Hauptpassage erstellt. Das Vorprojekt wurde in Abstimmung mit lokalen Bauvorhaben erstellt. Im Plangenehmigungsverfahren vom 18. Mai 2017 wurde die Projekte Ausbau Bern Schmalspur und Publikumsanlagen des Bahnhofs Bern bewilligt.

Für die Kapazitätssteigerung des Knoten Berns werden im Rahmen des STEP Ausbauschnittes 2025 die Ostzufahrt und Westzufahrt inkl. der Entflechtung Holligen und der Perronverlängerung im Bahnhof Bern für 400 Meter lange Doppelstockzüge ausgebaut.

Für den Angebotsausbau im Regionalverkehr sind zusätzliche Ausbauten mit einer doppelspurigen Entflechtung zwischen Wankdorf Süd und Ostermundigen, einer Entflechtung in Gümligen und einem neuen Wendegleis in Münsingen notwendig.

Im normalspurigen Teil des Bahnhofs Bern (SBB-Bahnhof) sind langfristig zwölf Perronkanten für den Fernverkehr vorzusehen. Der Ausbau des normal- und meterspurigen Regionalverkehrs muss mit diesem Ausbau koordiniert sein. Für den normalspurigen Regionalverkehr sind langfristig vier Perronkanten zu reservieren. Im Vordergrund steht hierfür eine seitliche Erweiterung des bestehenden normalspurigen Bahnhofs in Richtung Norden. Als Rückfallebene besteht die Option eines bergmännisch erstellten Tiefbahnhofs in Ost-West-Lage.

Die östliche Zufahrt des normalspurigen SBB-Bahnhofs Bern könnte in einem sehr langfristigen Zeithorizont von heute vier Gleisen langfristig auf sechs Gleise erweitert werden. Die weitergehenden Massnahmen sind zu konkretisieren. Sie werden in diesem Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene als langfristige Trassensicherung aufgenommen. Der Aareraum in der hat für die Region Bern hat eine hohe landschaftsschützerische Bedeutung für den Landschaftschutz. Für den Ausbau der nationalen Verkehrsinfrastrukturen stehen darum sowohl bei der Strasse als auch bei der Schiene Ausbauvarianten mit einer Bündelung der bestehenden Infrastrukturen zur Diskussion. Die Auswirkungen zusätzlicher Eingriffe in diesem Raum werden geprüft. Aus städtebaulicher Sicht ist auch der Raum Schützenmatt bei der weiteren Planung der Zufahrten mit besonderer Sorgfalt zu behandeln.

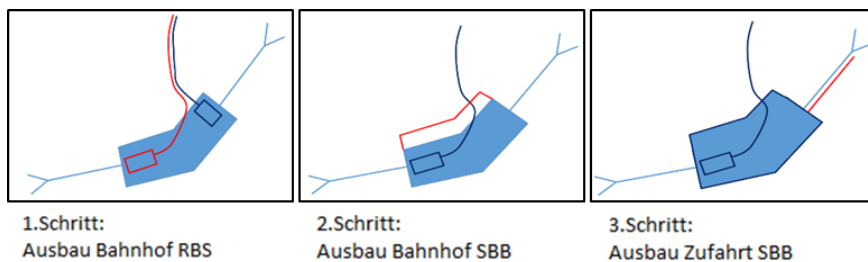


Abb. 13: Schrittweiser Ausbau des Bahnhofs Bern

Im Rahmen des Vorhabens für den Bau der neuen Werkstätte rief die BLS eine unabhängige Begleitgruppe ins Leben, die mit der Suche nach einem geeigneten Standort beauftragt wurde. Dieser Standort soll einerseits so

Quelle: Studie «Zukunft
Bahnhof Bern» (ZBB)

Hinweise:

Richtplan Kanton Bern

gelegen sein, dass er die sichere Erbringung der wachsenden Verkehrsleistungen im Personenverkehr in der Region Bern unterstützen kann und andererseits soll er die Auswirkungen auf Raum und Umwelt möglichst gering halten. Für die Anhörung nach Artikel 19 RPV wählte der Bund aus den von der Begleitgruppe der BLS untersuchten insgesamt 45 potenziellen Standorten die beiden von der Begleitgruppe am besten benoteten und realisierbaren Varianten Chliforst Nord und Niederbottigen aus. Diese beiden Varianten liegen an einer Eisenbahnachse, die ausreichende Kapazitäten für den Betrieb der Werkstätte bereitstellt. Beide Werkstätten sind sogenannte Durchfahranlagen mit tieferen Betriebskosten.

Die Variante Chliforst Nord liegt am Rand des Gemeindegebiets der Stadt Bern. Die Lärmbelastung und die Sichtbarkeit dieses Standorts beeinträchtigen weniger Menschen als die Variante Niederbottigen. Die Anlage Chliforst Nord benötigt jedoch Wald- und Fruchtfolgeflächen im Umfang von insgesamt 14,6 Hektar (4,11 ha davon sind Wald). Die Variante Niederbottigen belegt Fruchtfolgeflächen ohne Wald im Umfang von insgesamt 13 Hektar.

Derzeit wird nochmals geprüft, ob aufgrund neuerer Erkenntnisse eine Kooperation zwischen BLS und SBB möglich wäre. Im Gespräch ist die Werkstätte Biel. Insbesondere ist zu prüfen, ob die Strecke Bern – Biel genügende Kapazitäten für den Betrieb der Unterhaltsanlage aufweist und ob durch die Mitbenutzung der Unterhaltsanlage in Biel der Zuwachs beim Verkehr und in der Fahrzeugflotte in der Region Bern auch langfristig aufgefangen werden kann, um auf eine neue Werkstätte im Raum Bern verzichten zu können. Mit Resultaten ist voraussichtlich erst im ersten Quartal 2018 zu rechnen.

Gestützt auf die Abklärungen zu einer Zusammenarbeit BLS-SBB sowie die Ergebnisse des Anhörungs- und Mitwirkungsverfahrens nach Art. 19 RPV wird der Bundesrat einen Standort für die neue BLS-Werkstätte festsetzen.

Im Rahmen der schrittweisen Realisierung einer durchgehenden Doppelspur auf der schmalspurigen Strecke Bern – Solothurn (vgl. OB 4.2) wurde für den Doppelspurausbau Zollikofen Nord das Plangenehmigungsverfahren gestartet.

Der vom Bundesrat am 6. Dezember 2012 genehmigte Richtplan des Kantons Bern enthält die Massnahmen.