

OB 4.1 Raum Bern

Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkanton: Bern
- Betroffene Gemeinden: Bern, Ittigen, Köniz, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Ostermundigen, Zollikofen
- Zuständige Amtsstelle: BA
- 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. Mittelfristig erfordert das anhaltende Verkehrswachstum den Bau einer neuen Werkstätte im Raum Bern für den Unterhalt des Rollmaterials.

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 Wankdorf Süd – 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 Wankdorf Süd – Löchligut.

Viertes Gleis Wankdorf Nord – Löchligut: 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 Frischingweg – Bern Weissenbühl: Vervollständigung zur durchgehenden Doppelspur.

Doppelspurausbau Vidmarhallen - Liebefeld — Köniz: Realisierung einer Doppelspur.

Doppelspurausbau Doppelspur Fischermätteli — Vidmarhallen: Vervollständigung zur durchgehenden Doppelspur.

Verweise:

Kap. 4.1

OB 4.2 Bern – Solothurn

OB 4.5 Bern - Thun

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)

Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2013

(BBI 2014 4109)

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) zurzeit favorisiert wird, während die andere Variante planerisch freigehalten wird:

- 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.

Vorgehen

Der Ausbau des Knotens Bern und seiner Zufahrtsstrecken ist teilweise bereits im Bau. Es betrifft dies die Projekte Entflechtung Wylerfeld der SBB, Doppelspur Bern Frischingweg – Kehrsatz (BLS) sowie den Ausbau des schmalspurigen Bahnhofteils (RBS).

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten für die Entflechtung Holligen sowie das vierte Gleis Wankdorf Süd – Ostermundigen mit der Entflechtung Wankdorf Süd aufzunehmen und Vorprojekte bzw. das Bauprojekt zu erarbeiten.

Die BLS wurde von Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten für den Doppelspurausbau Vidmarhallen - Liebefeld — Köniz und für die neue Haltestelle Kleinwabern aufzunehmen und die Vorstudie zu erarbeiten.

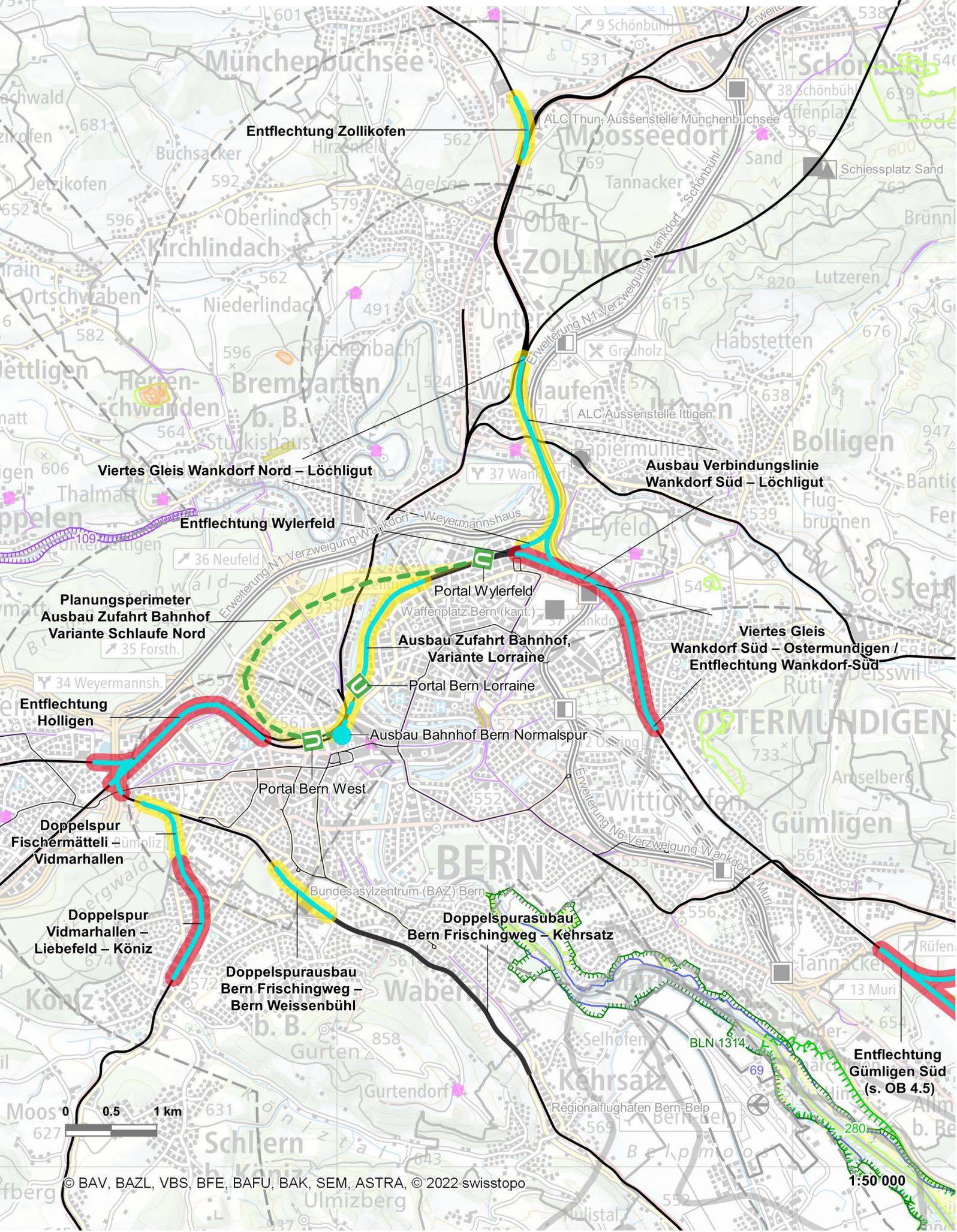
Der weitergehende Ausbau ist bei der Erarbeitung eines nächsten Ausbauschnittes des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP Bahninfrastruktur) zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung in einem Bundesbeschluss. Bei der Planung des Ausbaus der Zufahrten zum Knoten Bern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

Bei der Detailplanung der Entflechtung Zollikofen sowie des Ausbaus der Verbindungslinie Ostermundigen – Löchligen ist eine Abstimmung mit dem Sachplan Militär durchzuführen.

Eine Abstimmung mit den Nationalstrassen im Raum Bern hat stattzufinden.

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 Wankdorf Süd– Löchligut; – Entflechtung Zollikofen; – Viertes Gleis Wankdorf Nord – Löchligut; – Viertes Gleis Wankdorf Süd – Ostermundigen/Entflechtung Wankdorf Süd; – Doppelspurausbau Bern Frischingweg – Bern Weissenbühl; – Doppelspurausbau Vidmarhallen - Liebefeld — Köniz; – Doppelspurausbau Fischermätteli — Vidmarhallen – Ausbau Zufahrt und Bahnhof Bern Normalspur. 	<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. Das Vorhaben ist im Bau und wird im Objektblatt als Ausgangslage dargestellt</p> <p>In einem zweiten Schritt stimmte das eidgenössische Parlament am 21. Juni 2013 dem Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur zu. Damit wurde der Entscheid zum Bau der Entflechtung Holligen und weiteren Leistungssteigerungen auf der westlichen und östlichen Zufahrt zum normalspurigen Bahnhof Bern gefällt.</p> <p>Mit dem Entscheid über die Freigabe von Mitteln ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 16. September 2014 beteiligt sich der Bund an den Kosten zur Realisierung eines neuen unterirdischen Bahnhofs, im Schmalspurnetz des Knotens Bern und an der Verbesserung der Publikumsanlagen des normalspurigen Bahnhofs. Das Vorhaben ist im Bau und wird im Objektblatt als Ausgangslage dargestellt.</p> <p>Der Entscheid zum Bau der Doppelspur Vidmarhallen - Liebefeld — Köniz wurde mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 gefällt. Gleichzeitig wurde der Entscheid zur Realisierung der neuen Haltestelle Kleinwabern gefällt. Die neue Haltestelle soll auf die geplante Siedlungsentwicklung abgestimmt und in das lokale ÖV-Netz eingebunden werden. Sie ergänzt bereits im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturausbauten. Diese Haltestelle hat jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt. Sie wird ausserhalb des Sachplans Verkehr koordiniert.</p> <p>Für die Kapazitätssteigerung des Knoten Berns werden im Rahmen des STEP Ausbauschrittes 2025 die Ostzufahrt und Westzufahrt inkl. der Entflechtung Holligen und der Perronverlängerung im Bahnhof Bern für 400 Meter lange Doppelstockzüge ausgebaut.</p>			

OB 4.1 Raum Bern



Für den Angebotsausbau sind im Rahmen des STEP AS 2025 zusätzliche Ausbauten auf vier Gleisachsen mit einer doppelspurigen Entflechtung zwischen Wankdorf Süd und Ostermundigen, einer Entflechtung in Gümligen und neuen Wendegleisen in Münsingen und Brünnen notwendig. Das ursprünglich im STEP AS 2025 enthaltene 3. Gleis Gümligen – Münsingen wurde hingegen zurückgestellt. 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 auf sechs Gleise erweitert werden. Die weitergehenden Massnahmen sind zu konkretisieren. Sie werden in diesem Sachplan als langfristige Trassensicherung aufgenommen. Der Aareaum in der Region Bern hat eine hohe 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.

Hinweise:
Richtplan Kanton Bern