

## OB 4.1 Raum Bern

### Allgemeine Informationen

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

### Stand der Beschlussfassung: verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination	F	Z	V
Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:			
– Leistungssteigerung Bern West;	◆		
– Fünftes/sechstes Gleis Löchligut;		◆	
– Entflechtung Zollikofen;			◆
– Viertes Gleis Wankdorf Nord – Löchligut Süd;			◆
– 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;			◆
– Drittes und viertes Gleis Bümpliz Süd sowie Tunnel Bümpliz Süd-Thörishaus			◆

### 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.

Ein erster Ausbausritt im Raum bezweckt mit Vorhaben beidseits des Bahnhofs Bern, 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 Plateau und Gürbetal/Neuenburg zu vermeiden.

Der weitere Ausbau erfolgt schrittweise entsprechend den Bedürfnissen des Verkehrswachstums.

### Vorhaben

**Leistungssteigerung Bern-West:** Niveaufreie Entflechtung der Strecken nach Freiburg und Neuenburg sowie Belp/Schwarzenburg.

**Fünftes/sechstes Gleis Löchligut:** Bau einer fünften/sechsten Gleisachse Löchligut (Abzw) – Löchligut Süd (Abzw) zur Entflechtung des Gütertransitverkehrs (Basel-Lötschberg-Domodossola) vom Personenverkehr Bern-Zollikofen.

**Entflechtung Zollikofen:** Niveaufreie Entflechtung zwischen Personen- und Güterverkehr zur Vermeidung von Abkreuzungskonflikten zwischen der Stammlinie und der Verbindungslinie Wankdorf Süd – Löchligut.

**Viertes Gleis Wankdorf Nord – Löchligut Süd:** Bau einer durchgehenden Vierspur Wankdorf Nord – Löchligut Süd (Abzw) und zusätzlicher vierter Perronkante im Bahnhof Wankdorf Nord zur Kapazitätserweiterung durch Trennung des Fernverkehrs vom S-Bahnverkehr.

**Viertes Gleis Wankdorf Süd – Ostermundigen / Entflechtung Wankdorf Süd:** Bau einer durchgehenden Vierspur Wankdorf Süd – Ostermundigen und einer doppelspurigen Entflechtung zwischen Wankdorf Süd

und Ostermundigen zur Behebung von Trassenkonflikten Thun – Bern und dem gesamten östlichen Zulauf zum Knoten Bern.

**Doppelspurausbau Bern Frischingweg – Bern Weissenbühl:** Vervollständigung zur durchgehenden Doppelspur.

**Doppelspurausbau Vidmarhallen – Liebefeld — Köniz:** Realisierung einer Doppelspur.

**Doppelspurausbau Fischermätteli — Vidmarhallen:** Vervollständigung zur durchgehenden Doppelspur.

**Drittes und viertes Gleis Bümpliz Süd sowie Tunnel Bümpliz Süd-Thörishaus:** Gestützt auf einen Auftrag des Parlaments hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) eine «Vision à long terme» für eine Beschleunigung und Kapazitätssteigerung der Verbindung Bern – Lausanne erarbeitet. Als Bestvariante für den Abschnitt Bern – Freiburg hat sich eine Neubaustrecke zwischen Bern und Schmittlen herausgestellt (siehe OB 3.5 Lausanne – Fribourg). Die stadträumliche Integration der Massnahme ist von hoher Bedeutung.

Langfristig wird auch eine **Kapazitätserweiterung des normalspurigen Bahnhofs Bern** 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 Bahnhof 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 Schleife Nord: Ausbau der östlichen Zufahrt über eine weitgehend unterirdische nördliche Zufahrtsschleife.

### Vorgehen und Hinweise

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten und die Realisierung für die Leistungssteigerung Bern-West sowie das vierte Gleis Wankdorf Süd – Ostermundigen mit der Entflechtung Wankdorf Süd 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 resp. das Auflage- und Bauprojekt 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, der Biodiversität und des Städtebaus sind im Rahmen der Detailplanung einzubeziehen.

Bei der Detailplanung des Ausbaus der Verbindungslinie Ostermundigen – Löchligut ist eine Abstimmung mit dem Sachplan Militär durchzuführen.

Eine Abstimmung mit den Nationalstrassen im Raum Bern hat stattzufinden.

Am 21. Juni 2013 stimmte das eidgenössische Parlament dem Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 der Eisenbahninfrastruktur zu. Damit wurde der Entscheid zum Bau der Leistungssteigerung Bern-West und weiteren Leistungssteigerungen auf der westlichen und östlichen Zufahrt zum normalspurigen Bahnhof Bern gefällt.

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.

Der Entscheid zum Bau der Doppelspur Vidmarhallen – Liebefeld — Köniz wurde mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 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.

Für die Kapazitätssteigerung des Knoten Berns werden die Ost- und Westzufahrt inkl. der Leistungssteigerung Bern-West und der Perronverlängerung im Bahnhof Bern für 400 Meter lange Doppelstockzüge gebaut.

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.

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 Aareraum 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.

Die Bahnlinie Richtung Fribourg könnte ebenfalls in einem langfristigen Zeithorizont von heute zwei auf vier Gleise erweitert werden. Sie werden in diesem Sachplan als langfristige Trassensicherung aufgenommen. Vor dem Knoten Bern wurden Varianten für eine Entflechtung westlich der Haltestelle Europaplatz geprüft, mit einem anschliessenden Viadukt oder Tunnel zur Querung der Freiburgstrasse, der heutigen Sportplätze und des Gewerbe- und Businessparks Bodenweid sowie der Nationalstrasse N12 in einen Tunnel im Könizbergwald. Ob eine andere Einbindung direkt im Knoten Bern möglich wäre ist im Moment nicht bekannt.

Die Massnahme betrifft einen komplexen, teilweise bereits dicht bebauten urbanen Raum. Entsprechend sind die städtebaulichen, freiräumlichen und verkehrlichen Auswirkungen frühzeitig mitzudenken und es ist eine Koordination mit den Projekten von Stadt und Kanton Bern sowie der Gemeinde Köniz notwendig. Die jeweiligen Interessen sind im weiteren Prozess einzubeziehen und abzustimmen, sodass sich die Massnahme verträglich in das bestehende Gefüge integriert. Die Räume Europaplatz und Bodenweid sind dabei mit besonderer Sorgfalt zu behandeln.

Im Raum Bern weisen diverse Abschnitte des zu erweiternden Schienennetzes ein Potential der höchsten Prioritätenklasse für eine Velobahn aus. Die Realisierung von Velobahnen wird geprüft.

**Hinweis:** Richtplan Kanton Bern

**OB 4.1 Raum Bern**

