zukunft bahnhof bern

Zukunft Bahnhof Bern

Kurzfassung Synthesebericht Phase 2

11. November 2008

ZBB – Zukunft Bahnhof Bern ist ein Gemeinschaftsprojekt von
Kanton Bern, Stadt Bern, Schweizerische Bundesbahnen SBB, Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS,
BLS AG, BERNMOBIL, PostAuto Schweiz AG, Die Post, Grosse Schanze AG, Burgergemeinde Bern

Impressum

Empfohlene Zitierweise

Autoren:	Erweiterte Projektleitung Projekt ZBB
Redaktion:	René Neuenschwander, Stefan Suter
Titel:	Synthesebericht Phase 2
Ort:	Bern
Jahr:	2008
Bezug:	Amt für öffentlichen Verkehr Reiterstrasse 11 3011 Bern

Leitorgan

Barbara Egger-Jenzer (Regierungsrätin Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Kanton Bern, Vorsitz)
Hans Amacker (RBS)
Mirjam Bütler (Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion)
Franz von Graffenried (Burgergemeinde)
Hansjörg Hess (SBB Infrastruktur)
Kees van Hoek (BLS Infrastruktur)
Manfred Jakob (Die Post)
Daniel Meier (SBB)
Anna Barbara Remund (BLS Personenverkehr)
Peter Rytz (AGR)
Regula Rytz (Gemeinderätin, Stadt Bern)
Fabian Schmid (PostAuto Schweiz AG)
René Schmied (Bernmobil)

Erweiterte Projektleitung

Wolf-Dieter Deuschle (AöV, Projektleiter)
Hermann Amstutz (SBB)
Armin Beyeler (RBS)
Jean-Pierre Kipfer (BLS)
Ulrich Seewer (GS BVE)
Hugo Staub (Stadt Bern)
Christian Wiesmann (Stadt Bern)

Projektleitungsausschuss Machbarkeitsstudie

Hermann Amstutz (SBB)
Armin Beyeler (RBS)
Werner Dähler (SBB)
Christoph Gerber (SBB)
Hannes Maichle (SBB)
Thomas Vogel (SBB)

Projektmanagement

René Neuenschwander (Ecoplan)
Stefan Suter (Ecoplan)
Mark Egger (Egger Kommunikation)

Inhaltsverzeichnis

1 Kurzfassung 1

1.1 Zukunft Bahnhof Bern sichert die Funktionsfähigkeit der wichtigsten ÖV-Drehscheibe im Kanton Bern 1

1.2 Zukunft Bahnhof Bern baut auf dem städtebaulichen Kontext auf und basiert auf einer umfassenden Variantenanalyse 2

1.3 Zukunft Bahnhof Bern ist ein Jahrhundertprojekt und soll in Etappen umgesetzt werden 3

1.4 Ein Tiefbahnhof in Ost-West-Lage für den RBS 4

1.5 Neue Publikumsanlagen ermöglichen komfortable, sichere und direkte Wege für die wachsende Zahl von ÖV-Passagieren 5

1.6 Die Bundesstadt und ihr Bahnhof gewinnen dank neu gestalteter Zugänge an Attraktivität 6

1.7 Ein neuer Tiefbahnhof SBB als langfristige Option sichert die Zukunftsfähigkeit des Bahnhofs Bern für kommende Generationen 7

1.8 Zukunft Bahnhof Bern ist ein Projekt von nationaler Bedeutung 8

1.9 Der Spatenstich im 2014 als grosses Ziel 9

1 Kurzfassung

1.1 Zukunft Bahnhof Bern sichert die Funktionsfähigkeit der wichtigsten ÖV-Drehscheibe im Kanton Bern

Der Handlungsbedarf ist gross: Der Bahnhof Bern ist mit über 150'000 Passagieren pro Tag die grösste und wichtigste Verkehrsdrehscheibe im Kanton Bern. Dieser für Bern zentrale Ort stösst an seine Grenzen. In der Hauptpassage bestehen räumlich enge Verhältnisse. Als Folge der gestiegenen und zukünftig weiter steigenden Nachfrage wird der Raum im Bahnhof immer knapper. Am Morgen und Abend kommen die vielen Passagiere kaum mehr aneinander vorbei. Zudem ist die Perronhalle geschlossen und düster, aussteigende Bahnkunden sind häufig desorientiert. Besonders einengend sind die Verhältnisse im RBS-Bahnhof, mit 50'000 Passagieren pro Tag der achtgrösste Bahnhof der Schweiz. Der RBS-Bahnhof ist örtlich schlecht auffindbar und bietet aufgrund seiner Lage keine günstigen Umsteigebeziehungen zum Fernverkehr und den übrigen S-Bahnen. Beim RBS-Bahnhof ist der Handlungsbedarf dringend, nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen. Damit der RBS die weiter steigende Nachfrage abdecken kann, müssen Lage und Passagierführung beim RBS-Bahnhof überprüft und angepasst werden.

Zukunft Bahnhof Bern – ZBB – ist die Antwort:

- ZBB behebt die Kapazitätsengpässe im Bahnhof Bern, stellt langfristige Ausbauoptionen sicher und ist ein zentrales Umsetzungselement des Agglomerationsprogramms Bern. In einem ersten Ausbauschritt werden ein neuer Tiefbahnhof RBS und eine neue Westpassage mit einem neuen Zugang West erstellt und die bestehende Hauptpassage ausgebaut. In einem zweiten Ausbauschritt soll ein neuer Tiefbahnhof SBB realisiert werden.
- Ohne ZBB würde die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im ganzen Grossraum Bern abnehmen. Dies hätte ein Ausweichen auf den motorisierten Privatverkehr mit entsprechend weiter zunehmenden Staus, mehr Lärm und Luftverschmutzung zur Folge. Als Konsequenz würden die Verkehrssysteme auf Schiene und Strasse überlastet. Damit einher ginge ein Verlust an Standortqualität für die Wirtschaft ebenso wie für die ansässige Bevölkerung.
- Die Bedeutung von ZBB für den Bahnhof Bern wird durch die in diesem Projekt beteiligten Akteure unterstrichen. ZBB ist ein Gemeinschaftsprojekt von Kanton Bern und Stadt Bern, der SBB, dem RBS und der BLS, BERNMOBIL, PostAuto Schweiz, Die Post, Grosse Schanze AG, Burgergemeinde Bern und den Eigentümern des Bubenbergzentrums.

Die Funktionsfähigkeit des Bahnhofs Bern wird langfristig sichergestellt: Oberziel des Projekts ZBB ist es, eine Gesamtstrategie für alle Nutzungen im Bahnhofsgebiet zu entwickeln. ZBB zeigt, wie die Schienenzufahrten und Perrons, die Fussgängerführung im Bahnhof und die Anbindung des Bahnhofs an die Stadt langfristig am besten ausgestaltet werden können und welche Kapazitätserhöhungen notwendig sind. Der prioritäre Handlungsbedarf liegt bei der Behebung der weiter zunehmenden Kapazitätsengpässe beim RBS und bei der Personenführung im Bahnhof Bern.

1.2 Zukunft Bahnhof Bern baut auf dem städtebaulichen Kontext auf und basiert auf einer umfassenden Variantenanalyse

Der Bahnhof Bern gehört in das Zentrum der Stadt Bern: ZBB ist eingebettet in einen städtebaulichen Kontext. Als Rahmen für ZBB haben die Projektverantwortlichen städtebauliche Fragen beantwortet. Die grundlegendste Frage lautet: „Steht der Bahnhof Bern am richtigen Ort?“ Die Antwort ist eindeutig: Der ideale Standort für den Bahnhof Bern liegt im Zentrum der Stadt Bern. Schon vor mehr als 50 Jahren wurde in Bern intensiv über den Standort des Bahnhofs diskutiert. Als Alternative zum Bau des heutigen Bahnhofs wurde eine Verlagerung nach Westen (Laupenstrasse/Villette) diskutiert. Die Volksabstimmungen 1956 resp. 1957 ergaben eine klare Mehrheit für einen zentral gelegenen Bahnhof, also für die Variante mit der besseren verkehrlichen Erschliessung.

Heute kommen die Projektverantwortlichen der Stadt Bern und die übrigen Akteure von ZBB zum Schluss, dass eine räumliche Verlagerung des Bahnhofs (sei es gegen Westen oder gegen Osten) mit grossen Nachteilen verbunden wäre und am heutigen Standort unbedingt festgehalten werden muss. Eine Vielzahl von Argumenten steht hinter dieser Haltung:

- Städtebaulich: Der Bahnhof Bern soll die bestehenden städtischen Eckpunkte aufnehmen. Er soll sich nicht nur zum Zentrum hin orientieren, er soll vielmehr den Eingang zum Zentrum der Stadt Bern markieren.
- Raumplanerisch: Die Agglomeration Bern soll über ein attraktives ÖV-Angebot verfügen. Der zentral gelegene Bahnhof Bern ermöglicht kurze und schnelle Wege und eine optimale Verknüpfung zwischen S-Bahn, Fernverkehr, städtischem ÖV und dem Postauto.
- Verkehrserschliessung: Mit der „Cityschiene“ Wankdorf - Bern HB - Ausserholligen (-Brünnen) ist Bern im Schienenverkehr ideal erschlossen und sehr gut an das städtische ÖV-Netz angebunden. Die „Cityschiene“ soll gestärkt werden.
- Kosten: Die Kosten für einen Ausbau des Bahnhofs Bern sind hoch. Varianten, die einen zusätzlichen Bahnhof mit Hauptbahnhofsfunktion beinhalten würden, kosten aber noch viel mehr und sind aus heutiger Sicht nicht finanzierbar.

Eine Vielzahl von Varianten wurde überprüft:

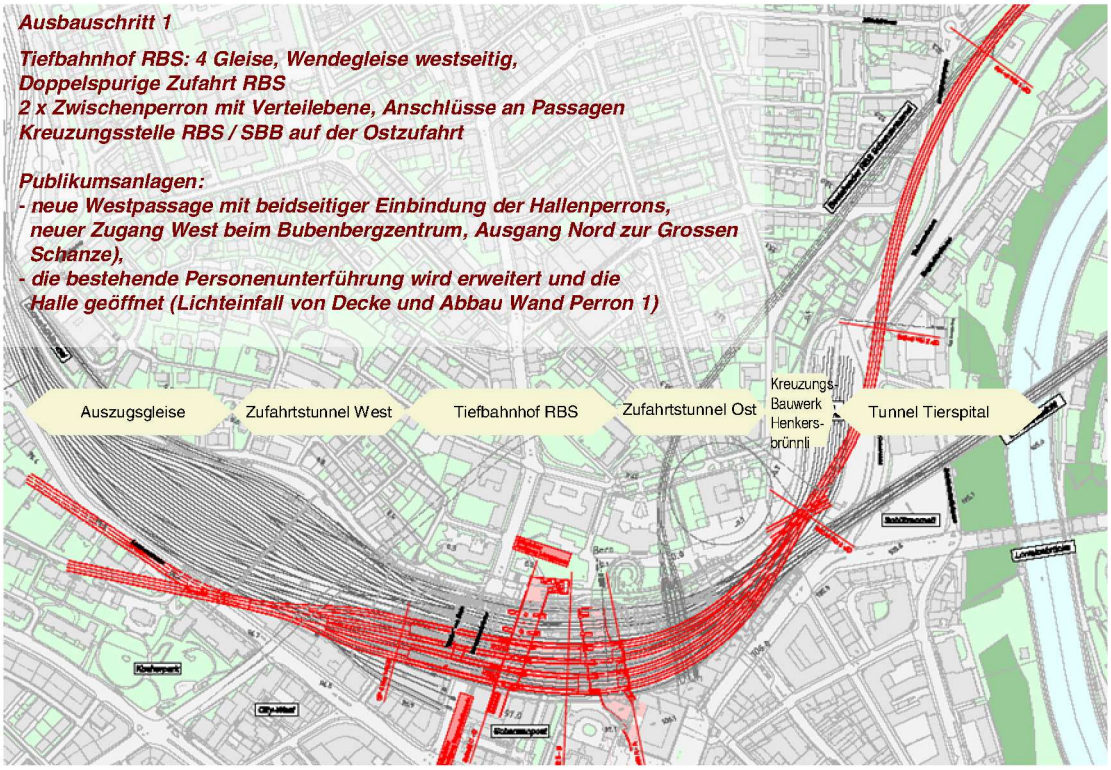
- Der RBS hat in mehreren Studien die Grundlagen für einen Vergleich möglicher Ausbauvarianten für den Bahnhof RBS bereitgestellt. Es zeigt sich, dass eine Variante „Ist+“ nicht machbar ist, weil die Nachfrage damit nicht bewältigt werden könnte. Varianten mit ergänzenden Gleisen zum bestehenden RBS-Kopfbahnhof sind alle mit gravierenden Nachteilen verbunden. Alle führen zu einer weiteren Massierung der Publikumsströme im Bahnhofsgebäude. Manche verhindern einen zukünftigen Tiefbahnhof SBB, andere sind bautechnisch oder betrieblich nicht machbar. Von den denkbaren Neubau-Varianten schneidet die Variante mit einem Tiefbahnhof RBS in einer tiefen Ost-West-Lage am besten ab.
- Im Rahmenplan Bern (Stand 2006) haben die SBB die zukünftige Angebots- und Nachfrageentwicklung vertieft untersucht und mögliche Ausbauvarianten umfassend analysiert. Hierzu wurden alle grundsätzlich denkbaren Verkehrsführungsvarianten miteinander verglichen. Die Ergebnisse sind eindeutig: Die kostengünstigste und am besten etappierbare Variante ist der Ausbau der bestehenden Schieneninfrastruktur im Bahnhof Bern und auf dessen Zufahrten.

1.3 Zukunft Bahnhof Bern ist ein Jahrhundertprojekt und soll in Etappen umgesetzt werden

In zwei Ausbauschritten zum erweiterten Bahnhof Bern: Im ersten Ausbauschritt wird ein neuer Tiefbahnhof RBS realisiert und werden die Publikumsanlagen im Bahnhof Bern ausgebaut. Hierzu wird die heutige Personenunterführung zur Hauptpassage verbreitert und eine neue Westpassage mit einem neuen Bahnhofszugang West realisiert. Diese Jahrhundertbauwerke lösen nicht nur die akuten Kapazitätsengpässe, sie erhöhen auch die Attraktivität des Bahnhofs Bern insgesamt. Der erste Ausbauschritt dauert rund zehn Jahre. Baubeginn ist frühestens im Jahr 2014.
Im zweiten Ausbauschritt soll ein neuer Tiefbahnhof SBB realisiert werden. Dieser kommt parallel zum Tiefbahnhof RBS zu liegen. Nach heutiger Einschätzung besteht für einen neuen Tiefbahnhof SBB frühestens nach 2030 ein Bedarf.

Machbarkeitsstudien liegen vor: Der vorliegende Synthesebericht dokumentiert die Projektphase 2 von ZBB. Es handelt sich um folgende Planungsarbeiten:

- Machbarkeitsstudien für einen Tiefbahnhof RBS und für einen Tiefbahnhof SBB inkl. ihrer Zufahrten: Nachzuweisen waren die bauliche und geologische Machbarkeit, die Etappierbarkeit, die Kosten (+/-30%) und die Terminplanung.
- Neue Publikumsanlagen im Bahnhof Bern: Es war ein Konzept für den Ausbau der Publikumsanlagen im Bahnhof Bern zu entwickeln und dessen Machbarkeit nachzuweisen.
- Möglichkeiten für einen optimierten Bahnhofszugang (Zugang West, Bahnhofplattform) waren abzuklären und der planungsrechtliche Handlungsbedarf war aufzuzeigen.
- Schliesslich war ein Konzept für die Umsetzung des ersten Ausbauschrittes zu entwerfen.



Der Ausbauschritt 1 von ZBB im Überblick

1.4 Ein Tiefbahnhof in Ost-West-Lage für den RBS

Ein Tiefbahnhof RBS in Ost-West-Lage löst die Probleme am besten: Die umfassende Variantenanalyse hat als Bestvariante einen neuen Tiefbahnhof RBS in Ost-West-Lage unterhalb der bestehenden SBB-Gleise ergeben. Der Tiefbahnhof kommt in Tieflage zu stehen und überquert eine allfällige Zufahrt zu einem Tiefbahnhof SBB im Osten. Der Tiefbahnhof RBS besteht aus zwei Hallen mit je zwei Gleisen und einem Mittelperron. Die Hallen weisen mit einer Breite von 24 m und einer Höhe von 17 m eine imposante Grösse auf. Unten sind die Bahngleise mit Unterbau, in der Mitte die Züge mit Perrons, Treppen und Liften, oben befindet sich die Verteilebene.

Diese Lösung hat folgende Vorteile:

- Ein Tiefbahnhof RBS in Ost-West-Lage ist „aufwärtskompatibel". Ausbauschritt 2 von ZBB mit einem Tiefbahnhof SBB bleibt möglich. Auch ein allfälliger Schanzentunnel könnte immer noch realisiert werden.
- Ein Tiefbahnhof RBS in Ost-West-Lage verbessert die Umsteigebeziehungen: Durch die räumliche Konzentration der Gleise können mit Rolltreppen und Liften direkte Verbindungen vom RBS-Tiefbahnhof zur SBB-Perronhalle angeboten werden. Die Umsteigebeziehungen zum Fernverkehr und den übrigen S-Bahn-Linien werden markant verbessert. Die Hauptpassage wird entlastet und durch die neue Westpassage resp. den Zugang im Westen ergänzt. Dadurch verbessert sich auch die Anbindung an das städtische ÖV-Netz.

Die Machbarkeit eines neuen Tiefbahnhofs RBS ist nachgewiesen: Die Realisierung ist eine ingenieur- und bautechnische Herausforderung, aber sowohl geologisch, baulich als auch geometrisch machbar. Für den Bau ist eine detaillierte Vorgehensweise bestimmt worden. Die anzuwendenden Baumethoden sind bekannt.

Detaillierte Kostenschätzung: Der neue Tiefbahnhof RBS ist ein komplexes und aufgrund seiner Lage baulich anspruchsvolles Bauwerk. Unter Einbezug der für den Tiefbahnhof benötigten Publikumsanlagen ist mit Gesamtkosten von 780 Mio. CHF exkl. MWSt zu rechnen. Dies bei einer Schätzgenauigkeit von +/- 30% und zum Preisstand April 2008. Eine detaillierte Darstellung der Kosten enthält **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** auf Seite 31 des Syntheseberichts.

Tiefbahnhof RBS:
Aufgang vom Perron zur Verteilebene (das so genannte „Oberdeck")

1.5 Neue Publikumsanlagen ermöglichen komfortable, sichere und direkte Wege für die wachsende Zahl von ÖV-Passagieren

Zunehmend prekäre Platzverhältnisse im Bahnhof Bern: Heute drängt sich der Grossteil der Passagiere durch die bestehende Hauptpassage und die daran anschliessende Bahnhofhalle. Die Passagiere des RBS verlassen den Bahnhof ebenfalls über die Bahnhofhalle oder benützen die bestehende Hauptpassage, um auf Fernverkehr- oder S-Bahn-Züge umzusteigen. Diese Grundanordnung der Personenströme führt schon heute zu einem grossen Engpass, vor allem in der Hauptpassage während den Morgen- und Abendstunden. Das erwartete weitere Passagierwachstum wird die bestehenden Publikumsanlagen stark überlasten, mit entsprechenden Qualitäts- und Zeiteinbussen für die Passagiere. Auch die stadtseitigen Zugänge, namentlich im Westen (Bereich „Welle“ / Schanzenstrasse), aber auch zum städtischen ÖV-Netz am Bahnhofplatz, werden bald an ihre Grenzen stossen.

Der bi-polare Zugang zum Bahnhof Bern ist die Lösung: Für den Bahnhof Bern werden zwei vollwertige Hauptzugänge geschaffen, einmal ausgerichtet auf den Bahnhofplatz und einmal auf das Gebiet Hirschengraben. Die bestehende Hauptpassage und die Bahnhofhalle sichern wie bisher die Erschliessung zur Stadt, müssen aber für die zusätzlichen Publikumsströme vergrössert werden. Die neue Westpassage verknüpft Tiefbahnhof und bestehende Perronhalle direkt miteinander und mündet in einen neuen Ausgang West in Richtung Hirschengraben. Die Westpassage erfordert Eingriffe in das neue Gebäude Schanzenpost. Mit der Ost-West-Lage des neuen Tiefbahnhofs RBS haben die Passagiere des RBS nun die Wahl entweder Richtung Bahnhofhalle – Bahnhofplatz oder Richtung Bubenbergzentrum – Hirschengraben auszusteigen. Priorität hat die übersichtliche Wegführung, eingebettet in Räume von hoher architektonischer Qualität.

Baulich machbar und Kosten abgeschätzt: Die bauliche Machbarkeit der erweiterten Publikumsanlagen konnte nachgewiesen werden. Während des Baus der Publikumsanlagen ist mit betrieblichen Einschränkungen zu rechnen, die durch ein etappiertes Vorgehen aufgefangen werden können. Die Kosten für die erweiterten Publikumsanlagen inkl. neuem Zugang West mit dem Um- oder Neubau des Bubenbergzentrums liegen in der Grössenordnung von 210 Mio. CHF.

Hauptpassage: Die Hauptpassage wird in ihrer Breite verdoppelt und im Niveau um einen Meter abgesenkt. Links führen die Rolltreppen hinunter zur etwa 15 Meter tiefer gelegenen Querhalle, die Teil der Verteilebene des Tiefbahnhofs ist. Rechts führen die Rolltreppen hinauf zur Perronhalle, gegen oben der Blick zur Perronhalle mit Lichteinfall.

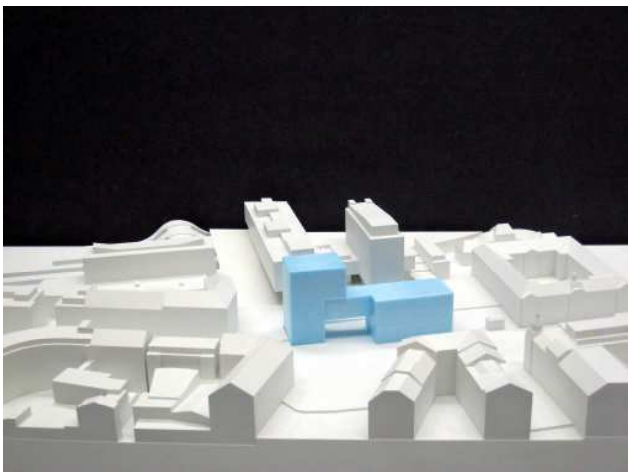
1.6 Die Bundesstadt und ihr Bahnhof gewinnen dank neu gestalteter Zugänge an Attraktivität

Der neue Zugang West als Chance für Bern: Im Jahr 2030 werden pro Tag gut ein Drittel aller Passagiere, d.h. rund 70'000 Personen, den Westzugang benützen. Als Eingangsportal dient das Bubenbergzentrum. Dieses wird je nach Variante entweder umgebaut oder durch einen Neubau ersetzt. Damit wird der neue Zugang West zu einer grossen Chance für die Stadt Bern. Er verbessert nicht nur die Anbindung des Bahnhofs an die Stadt. Der Zugang West ist auch eine einzigartige städtebauliche Gelegenheit, den Bahnhofsperimeter visuell nachvollziehbar gegen Westen zu erweitern. Der Bahnhof wird dadurch zum integrierenden Verbindungsglied zwischen oberer Altstadt und Bubenbergplatz-Hirschengraben.

Für drei Personenführungsvarianten wurde beim Zugang West die technische Machbarkeit nachgewiesen. Städtebaulich interessant ist die Variante 3, welche einen Neubau des Bubenbergzentrums beinhaltet. Die Westpassage führt direkt in diesen Neubau. Der Neubau erhält mit der Bahnhofsfunktion einen höheren Stellenwert im städtebaulichen Kontext. Erste Rentabilitätsanalysen zeigen, dass ein Neubau des Bubenbergzentrums auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht sinnvoll wäre und damit für die Eigentümer interessant sein könnte. Die städtebauliche Diskussion über das zukünftige Volumen und Erscheinungsbild des zukünftigen Bubenbergzentrums muss noch geführt werden und wird ebenfalls ausschlaggebend für die Variantenauswahl sein. In jedem Fall wird in einer späteren Phase zum Gesamtkomplex Bahnhofzugang West ein Wettbewerb durchzuführen sein.

Potenziale für eine Neugestaltung der Bahnhofplattform: In einer Konzeptstudie sind Möglichkeiten für eine verbesserte Erschliessung und Nutzung der Bahnhofplattform und eine verbesserte Führung der Verkehrsströme unter Einbezug der kleinen Westtangente aufgezeigt worden. In den anstehenden Arbeiten geht es darum, verschiedene Nutzungs- und Erschliessungsvarianten miteinander zu vergleichen und eine Bestvariante festzulegen.

Ver- und Entsorgung im Bahnhofsperimeter optimieren: ZBB eröffnet für die zukünftige Ausgestaltung von Ver- und Entsorgung im Bahnhofsperimeter neue Optionen. Diese werden in einer Vertiefungsstudie im Jahr 2009 konkret auf ihre Vor- und Nachteile untersucht. Ein wichtiges Ziel ist es, die Bogenschützenstrasse zwischen Schanzenpost und Bubenbergzentrum möglichst vom Verkehr zu befreien.



Zugang West, Variante mit Neubau Bubenbergzentrum: *Die Personenströme werden über die Westpassage direkt zum Bubenbergzentrum geführt. Das Bubenbergzentrum (blau) wird neu gebaut. Gut sichtbar fungiert es als neuer Bahnhofseingang West, quasi als Westfassade des Bahnhofs. Bubenbergzentrum und neues Schanzenpostgebäude profitieren von einem grösseren Publikumsstrom.*

1.7 Ein neuer Tiefbahnhof SBB als langfristige Option sichert die Zukunftsfähigkeit des Bahnhofs Bern für kommende Generationen

Das Angebot im Bahnhof Bern wird in den nächsten Jahren stark ausgebaut: Mit den Entflechtungsbauwerken im Wylerfeld und in Holligen sowie einer zusätzlichen Perronkante werden die Kapazitäten des SBB-Bahnhofs Bern und seiner Zulaufstrecken spürbar erhöht werden. Diese grösseren Kapazitäten sind notwendig, um den bis 2020 vorgesehenen Angebotsausbau bewältigen zu können. Im Fernverkehr betrifft dies das Projekt ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur), im S-Bahn-Verkehr die 2. Teilergänzung zur S-Bahn Bern. Als Folge werden im Jahr 2020 rund 1'250 Reisezüge pro Tag im Bahnhof Bern verkehren, was im Vergleich zu heute einer Zunahme von rund 350 Reisezügen entspricht. Damit wird der Bahnhof Bern wieder nahe an seine Kapazitätsgrenzen gelangen.

Der Tiefbahnhof SBB stellt die langfristig benötigten Kapazitäten sicher: Wenn im Jahr 2030 oder später ein weiterer Ausbau des Angebots ansteht, wird für den Bahnhof Bern ein Systemsprung notwendig. Der neue Tiefbahnhof SBB ist hierfür die beste Option. Er kann den gesamten S-Bahn-Verkehr aufnehmen und schafft in der bestehenden Perronhalle den notwendigen Platz für den Fernverkehr.

Die Machbarkeit eines neuen Tiefbahnhofs SBB ist nachgewiesen: Der neue Tiefbahnhof SBB ist technisch vergleichbar mit dem Tiefbahnhof RBS. Er besteht ebenfalls aus zwei Hallen mit je zwei Gleisen und einem Mittelperron. Die östliche Zufahrt erfolgt am besten mit einem neuen Lorraineviadukt neben der schon bestehenden viergleisigen Zufahrt. Der Aareraum wird dabei auf einer Länge von ca. 900 Metern tangiert, im Gegensatz zu anderen Varianten wird er aber nicht an einem bisher unberührten Ort neu zerschnitten. Die Realisierung des Tiefbahnhofs SBB ist geologisch, baulich und geometrisch machbar. Für den Bau ist eine detaillierte Vorgehensweise bestimmt worden. Die anzuwendenden Baumethoden sind bekannt.

Detaillierte Kostenschätzung: Der neue Tiefbahnhof SBB ist ein baulich anspruchsvolles Bauwerk. Es ist mit Gesamtkosten von 1’400 Mio. CHF exkl. MWSt zu rechnen. Dies bei einer Schätzgenauigkeit von +/- 30% und zum Preisstand April 2008.

Neue Aarebrücke östliche Zufahrt Tiefbahnhof SBB; die Visualisierung entspricht einem möglichen Erscheinungsbild. In einer späteren Projektierungsphase werden mehrere Varianten ausgearbeitet.

1.8 Zukunft Bahnhof Bern ist ein Projekt von nationaler Bedeutung

ZBB verbessert die Angebotsqualität im schweizerischen Personenfernverkehr: ZBB ist von nationaler Bedeutung. Für Fernverkehrsreisende stellt das Projekt sicher, dass der Bahnhof Bern nicht zu einem IC-Bahnhof wird, dessen Publikumsanlagen unterdimensioniert sind und ein geordnetes Vorwärtskommen in Spitzenzeiten fast verunmöglichen. Ein solcher Zustand hätte nicht nur negative Auswirkungen auf die Nachfrage, sondern würde auch das Image des Schienenverkehrs in der Schweiz insgesamt beeinträchtigen.

ZBB schafft die Voraussetzung für die Erneuerung der bestehenden Eisenbahnbrücke: Der neue Tiefbahnhof SBB ist eine mögliche Voraussetzung für die zwischen 2035 und 2040 anstehende Erneuerung der bestehenden Eisenbahnbrücke über die Aare und die vierspurige Zufahrt auf dem Lorraineviadukt. Ohne Tiefbahnhof SBB würde diese anspruchsvolle Arbeit zu massiven betrieblichen Einschränkungen führen. Denn während der mehrjährigen Erneuerungsphase müssen jeweils zwei Gleise der Eisenbahnbrücke gesperrt werden. Dank der Verlagerung des S-Bahn-Verkehrs in den neuen Tiefbahnhof SBB können die beiden verbleibenden Gleise ausschliesslich für den Fernverkehr eingesetzt werden. Damit wird das Fernverkehrsangebot auch während der Erneuerungsphase sichergestellt.

Ein neues „Ankommen“ in Bern: Mit Realisierung des ersten Ausbauschrittes von ZBB wird sich gerade auch für die Fernverkehrspassagiere das Ankommen und Abfahren im Bahnhof Bern grundlegend verändern. Die heute düstere und einengende Perronhalle wird sich in Zukunft offen, hell und modern präsentieren. Die Reisenden sollen sich wohl, sicher und willkommen fühlen. Der Bahnhof Bern und die Gebäude und Plätze in seinem Umfeld werden zum einladenden Eingangsportal der Bundeshauptstadt.

Umgestaltete Perronhalle Bahnhof SBB: Oblichter auf der Bahnhofplattform bringen Tageslicht in die Perronhalle. Von der Perronhalle ermöglichen kreisrunde Deckenöffnungen einen natürlichen Lichteinfall in die Hauptpassage. Die Betonwand entlang dem Gleis 1 wird durch eine Glasfassade ersetzt und ermöglicht eine Sichtbeziehung zur Stadt. Der zum Bahnhof angrenzende Aussenraum wird aufgewertet.

1.9 Der Spatenstich im 2014 als grosses Ziel

Von der Machbarkeitsstudie bis zum Spatenstich in fünf bis sechs Jahren: Die Phase 2 des Projekts Zukunft Bahnhof Bern hat die Machbarkeit der grossen Teilprojekte nachgewiesen. Nun geht es um die weiteren Projektierungsschritte. Die dazu vorgesehene Phase 3 des Projekts ZBB wird rund fünf bis sechs Jahre dauern. Eine Behördendelegation „Zukunft Bahnhof Bern“ unter der Leitung des Kantons Bern ist für die Führung der dritten Phase und die Koordination der einzelnen Projekte verantwortlich.

In einem nächsten Schritt sind das Vorprojekt „Tiefbahnhof RBS und Publikumsanlagen SBB“ und – eng mit diesem koordiniert – ein Vorprojekt „Bubenbergzentrum, Ausgang West“ zu realisieren. Diese beiden Vorprojekte werden unter Federführung der Bauherrenschaft realisiert und liegen in der Verantwortung der Behördendelegation.

Ziel ist es, die Vorprojekte bis im 2011 abzuschliessen. Darauf aufbauend sind Bauprojekte zu erarbeiten (bis ca. Ende 2013) und parallel dazu die Plangenehmigung (Auflageprojekt bis Juli 2012, Plangenehmigungsverfahren und Bewilligungen bis Feb. 2014) durchzuführen. Frühestmöglicher Ausführungsbeginn ist aus heutiger Sicht das Frühjahr 2014.

Für die eigentliche Realisierung des Ausbauschrittes 1 mit einem neuen Tiefbahnhof RBS, den erweiterten Publikumsanlagen SBB und dem neuen Zugang West ist mit einer Bauzeit von rund zehn Jahren zu rechnen.

Planungsrechtliche Grundlagen bereitstellen: Parallel sind die planungsrechtlichen Grundlagen anzupassen. Die von der Stadt Bern in Auftrag gegebene Bilanz zum Masterplan Bahnhof Bern bestätigt den entsprechenden Bedarf. Konkret stehen zwei Arbeitsschritte an:

- Neuformulierung eines Masterplans/Richtplans aufgrund des Gesamtkonzepts ZBB
- Nutzungspläne anpassen: Änderung und Neufassung der planungsrechtlichen Instrumente (ZPP, Überbauungsordnung, Zonenpläne)

Finanzierung konkretisieren: Drittens muss die Finanzierung der im Rahmen von ZBB geplanten Bauwerke gesichert werden. Schon die Bausteine von Ausbauschritt 1 mit dem neuen Tiefbahnhof RBS, dem Ausbau der Publikumsanlagen für den Bahnhof Bern und dem neuen Zugang West können als Jahrhundertbauwerke bezeichnet werden. Ein erstes grobes Finanzierungskonzept zeigt, dass die Finanzierung eine grosse politische Herausforderung darstellt, aber grundsätzlich möglich ist. In jedem Fall müssen sich alle politischen Ebenen an der Finanzierung beteiligen. Die Kosten müssen auf mehrere Finanzierungsgefässe verteilt werden. Die von Bundesseite erwarteten Beiträge an das Projekt ZBB sind unabdingbar. Der erste wichtige Schritt hierzu betrifft den Entscheid des Bundes bezüglich Mitfinanzierung des Projekts ZBB mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds. Eine zweite wichtige Finanzierungsquelle sind die erwarteten Beiträge aus dem Rahmenkredit des Bundes nach Art. 56 EBG (Eisenbahngesetz) für Investitionsbeiträge an konzessionierte Transportunternehmen dar. Schliesslich wird auch der Kanton Bern beim kantonalen ÖV-Investitionsrahmenkredit einen Schwerpunkt für den Bahnhof Bern setzen müssen.