

## Ausbau Bahnhof Bern RBS – Phase Vorprojekt

FACT SHEET (Zusammenfassung Synthesebericht vom 10.12.2012)

### Ausgangslage

In den 1950er-Jahren als innovatives Zukunftsprojekt für täglich rund 16'000 Fahrgäste geplant, wurde der bestehende RBS-Bahnhof als erster Schweizer U-Bahnhof 1965 eröffnet. Unterdessen benützen diesen kleinen, viergleisigen Bahnhof mit nur zwei schmalen Zwischenperrons bis zu 60'000 Passagiere pro Tag. Das sind Werte wie sie grosse Bahnhöfe wie etwa Luzern oder Lausanne aufweisen. Aus dieser starken, überdurchschnittlichen Entwicklung der Nachfrage resultieren Kapazitätsprobleme sowohl bei den Publikumsanlagen als auch schienenseitig. Die bestehenden sehr engen Perronanlagen bewirken nicht nur Einschränkungen im Publikumsstrom, sondern verursachen auch bedeutende und weiter zunehmende Sicherheitsrisiken. Mit dem Fahrplan 2014 wird die Kapazität der Gleisanlagen in den Stosszeiten vollständig ausgelastet sein. Dies hat zur Folge, dass kein weiterer Angebotsausbau hinsichtlich zusätzlicher oder längerer Züge mehr möglich ist.



Abbildungen 1 und 2: Situation bestehender RBS-Bahnhof

Im Rahmen der Studien ZBB (Zukunft Bahnhof Bern) wurden zahlreiche Varianten für einen neuen RBS-Bahnhof Bern geprüft. Das „Gesamtkonzept Zukunft Bahnhof Bern“ vom Juni 2011 zeigt, dass zwei Varianten der Stossrichtung C (getrennte Netze) die Bestlösung darstellen:

- Variante C1: Neuer Tiefbahnhof in Ost-West-Ausrichtung.
- Variante C2: Seitliche Erweiterung des bestehenden RBS-Kopfbahnhofs mit einem zweigleisigen Bahnhof parallel zum bestehenden.

Im Leitorgan ZBB wurde am 23.06.2011 entschieden, für die beiden verbleibenden Varianten C1 und C2 parallel ein Vorprojekt zu erarbeiten mit dem Ziel, den Variantenentscheid frühzeitig und fundiert herbeiführen zu können.

### Vorgehen

Die Vorprojektbearbeitung hat anfangs Februar 2012 begonnen mit dem Schwerpunkt der Überprüfung von kritischen Punkten bei beiden Varianten. Sowohl die Variante C1 wie auch die Variante C2 wurden optimiert und detaillierter ausgearbeitet. Insbesondere galt es, die technische Umsetzung zu vertiefen, die Realisierungskosten genauer zu analysieren sowie die Vor- und Nachteile für den Bahnhofsbetrieb aufzuzeigen. Anhand eines umfassenden Kriterienkatalogs wurden schliesslich die Varianten miteinander verglichen.

### Projektbeschreibung Variante C1

Der neue 4-gleisige RBS-Tiefbahnhof kommt unterhalb der südlichen Gleise der Perronhalle des heutigen SBB-Bahnhofs in Ost-West-Richtung zu liegen. Die neuen, meterspurigen Gleisanlagen RBS liegen dabei ca. 17 Meter unter den Publikumspassagen SBB. Der Kopfbahnhof besteht aus zwei grossen Kavernen mit je zwei Gleisen und einem Mittelperron. Die Kavernen sind in die Perronebene und zum Teil in die Verteilebene unterteilt, welche untereinander mit Rolltreppen und Liften verbunden sind. Die Zufahrt zum Tiefbahnhof führt über einen ca. 700 Meter langen Tunnel, der aus dem bestehenden RBS-Schanzentunnel abzweigt und in die Perronanlagen des Tiefbahnhofs mündet.

Mit der Realisierung des neuen Tiefbahnhofs wird der heutige RBS-Bahnhof aufgegeben. Dort entsteht Platz für andere dringend benötigte Nutzungen.

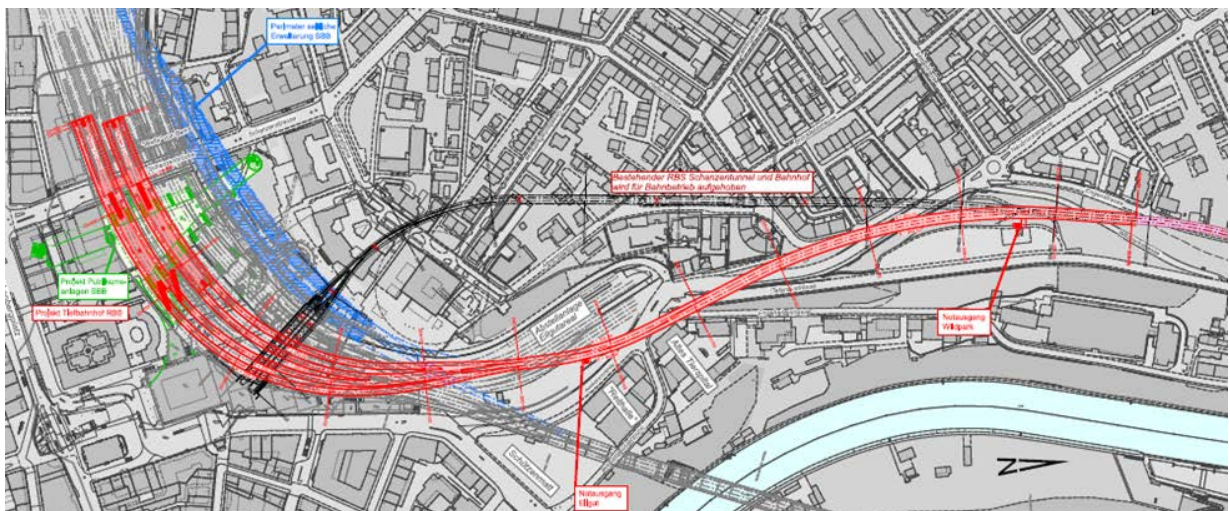


Abbildung 3: Übersicht Variante C1 (rot = Tiefbahnhof RBS, grün = Westpassage SBB, blau = Perimeter seitliche Erweiterung SBB)

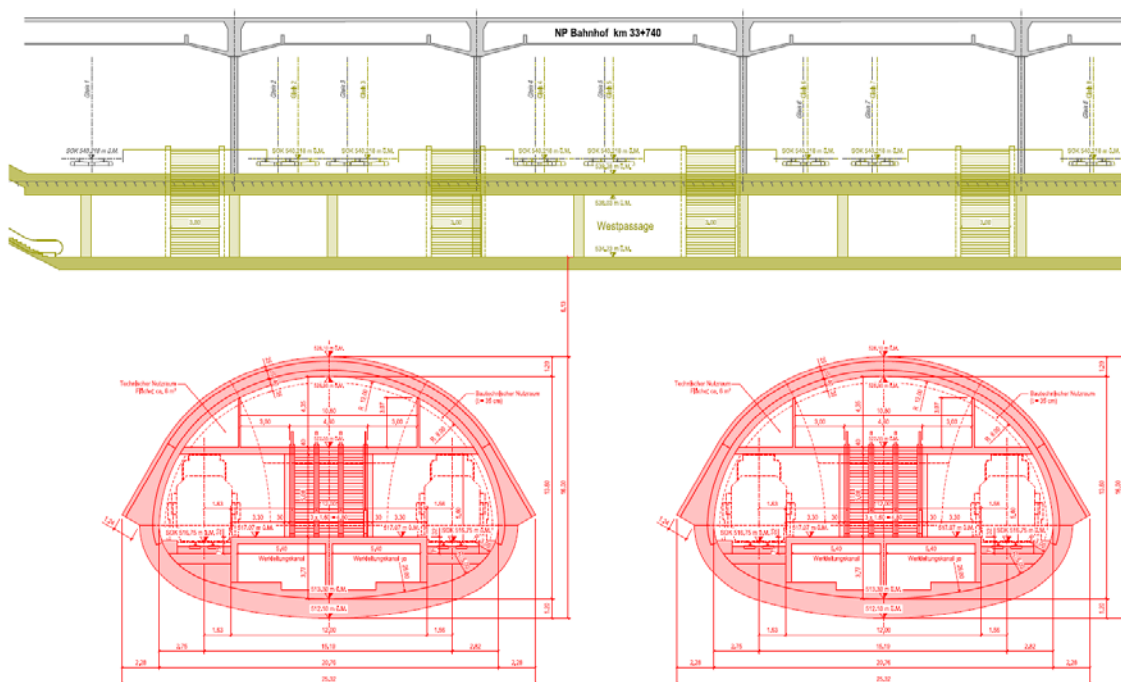


Abbildung 4: Querschnitt Variante C1, Bahnhofsbereich

### Projektbeschreibung Variante C2

Der heutige RBS-Kopfbahnhof wird seitlich ergänzt mit einem neuen 2-gleisigen Bahnhof. Das Mittelperron ist wesentlich länger (180 Meter) und breiter (12 Meter) als im heutigen RBS-Bahnhof. Aufgrund der erforderlichen Abstände zum darüber liegenden SBB-Bahnhof kommt die seitliche Erweiterung rund drei Meter tiefer als der bestehende RBS-Bahnhof zu liegen.

Die beiden Gleise der seitlichen Erweiterung werden über zwei Zufahrtstunnel im Bereich Wildpark bzw. Engehalde an die bestehende RBS-Strecke kreuzungsfrei angeschlossen. Dazu muss mit einem Tunnel der bestehende RBS-Schanzentunnel unterfahren werden.

Mit der seitlichen Erweiterung kann der heutige RBS-Bahnhof von vier auf zweieinhalb Gleise zurückgebaut werden, wodurch die Perrons teils verbreitert werden können. Zusätzlich sind der heutige RBS-Bahnhof und der RBS-Schanzentunnel im Rahmen der Erweiterung für die weitere Bahnnutzung instand zu setzen.

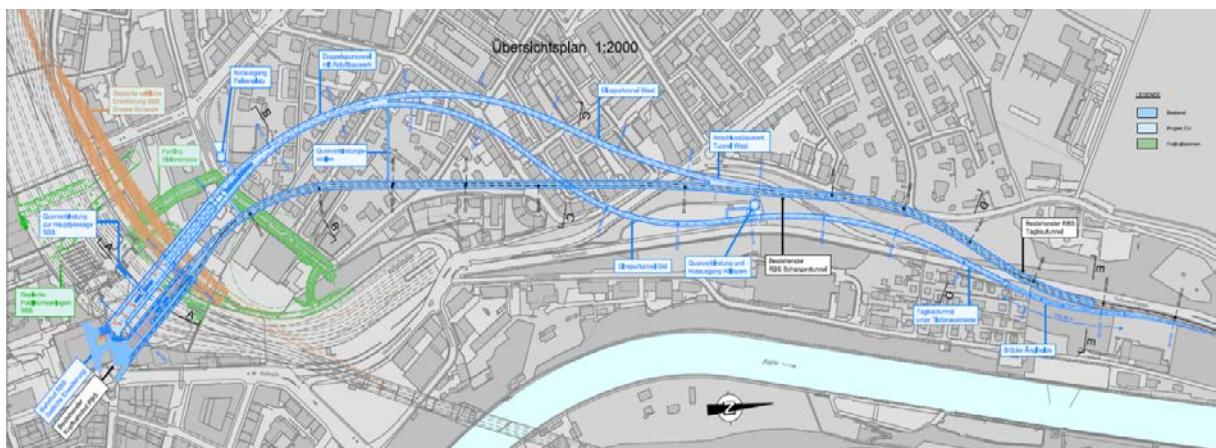


Abbildung 5: Übersicht Variante C2 Seitliche Erweiterung (blau = RBS-Bahnhöfe/-Tunnel, grün = Westpassage SBB, Parking Sidlerstr., braun = seittl. Erweiterung SBB)

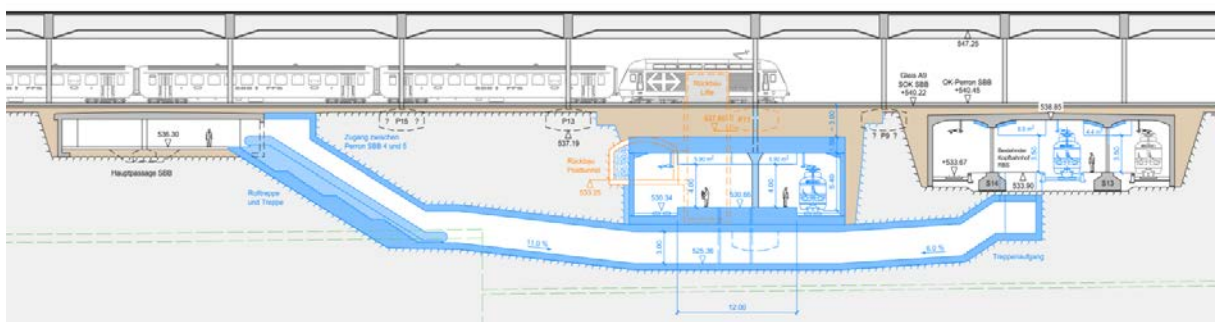


Abbildung 6: Querschnitt Variante C2 bei der Querverbindung zur SBB-Hauptpassage

## Variantenvergleich

Der Variantenvergleich basiert auf einer differenzierten Vergleichswertanalyse und die Bewertung erfolgte durch die beauftragte Planergemeinschaft unter Federführung des RBS und unter Einbezug zusätzlicher Fachexperten. Beim Variantenvergleich wurden sieben Wirksamkeitskriterien mit insgesamt 21 Unterkriterien berücksichtigt.

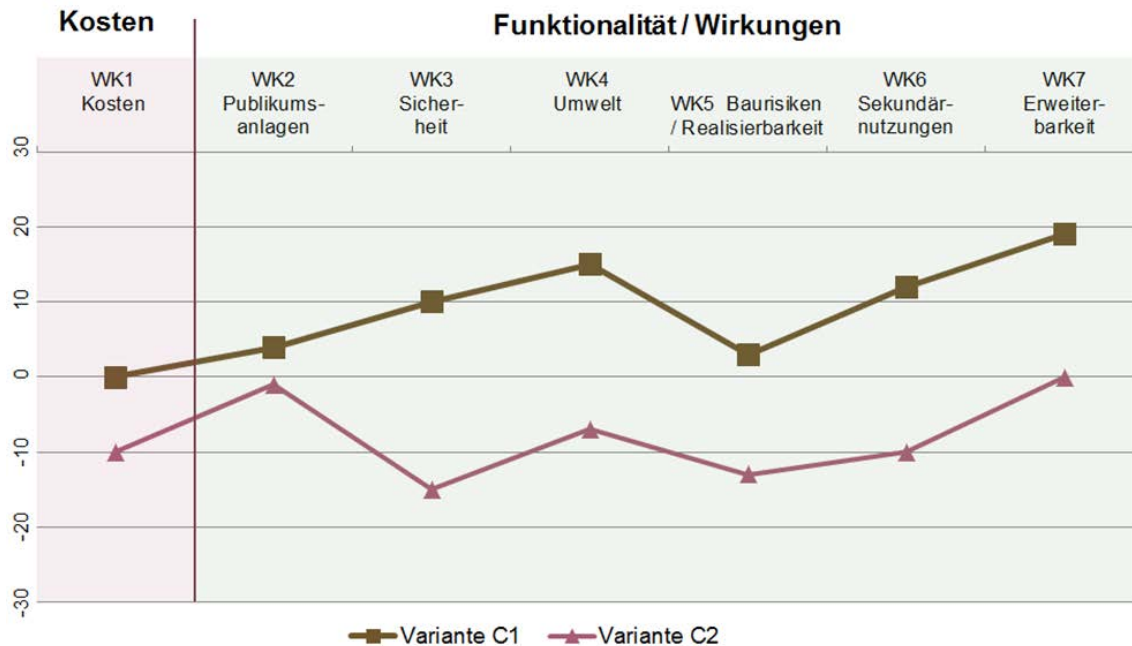


Abbildung 7: Bewertung der Wirksamkeitskriterien in Punkten

Fazit Variantenvergleich:

- Die Variante C1 schneidet in sämtlichen Punkten besser ab als C2.
- Bis auf die Kosten und die Publikumsanlagen ist die Differenz als gross einzustufen.
- Der Variantenvergleich sowie der Synthesebericht wurden im Koordinationsausschuss ZBB (KA ZBB) diskutiert und von allen Mitgliedern zustimmend zur Kenntnis genommen.
- Alle Mitglieder des KA ZBB trugen den Variantenentscheid zugunsten von C1 mit

## Variantenentscheid

**13.11.2012**

Die Mitglieder des Verwaltungsrats- und Besteller- Ausschusses Ausbau Bahnhof Bern beschliessen einstimmig:

Der Verwaltungsrats- und der Besteller- Ausschuss Ausbau Bahnhof Bern RBS beantragen der Behördendelegation RBS, gestützt auf das Resultat der durchgeführten differenzierten Vergleichswertanalyse, die Variante C1 als Bestvariante weiter zu verfolgen und so rasch wie möglich mit dem Bauprojekt zu starten.

**30.11.2012**

Die Mitglieder der Behördendelegation stimmen dem oben zitierten Antrag einstimmig zu und fällen somit den Variantenentscheid zugunsten von C1.