



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 Ausbauschritt 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 Ostermundigen – Löchligen: 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 – Löchligen.

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

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)



Fahrplanstabilität.

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

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

Ausbau Bahnhof Bern Schmalspur und Ausbau Zufahrt und Bahnhof Bern Normalspur: In einem ersten Ausbauschnitt bis 2025 wird der schmalspurigen 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 Bahnhof 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 Zufahrtsschleife.
- 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

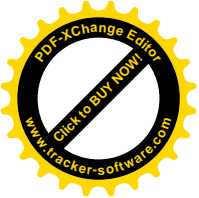
Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten für die Entflechtung Holligen und Wylersfeld sowie das vierte Gleis Wankdorf Süd – Ostermündigen mit der Entflechtung Wankdorf Süd aufzunehmen und Vorprojekte bzw. das Bauprojekt zu erarbeiten, sowie den Rahmenplan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

Der RBS wurde vom Bund beauftragt den Bau des schmalspurigen Bahnhofsteils in Abstimmung mit dem Kanton aufzunehmen. Dabei muss der Ausbau des normalspurigen Bahnhofs Bern inkl. Zufahrten in den drei noch zur Diskussion stehenden Varianten offen gehalten werden.

Für die Realisierung einer neuen Werkstätte am Standort Chliforst Nord hat eine Abstimmung mit dem Sachplan Fruchtfolgeflächen stattzufinden. Die Anlage ist insgesamt so zu optimieren, dass die Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie die Inanspruchnahme von Waldflächen gegenüber der für den Sachplaneintrag verwendeten Studie auf ein Minimum reduziert werden können.

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 dem ISOS-Objekt Bern (UNESCO-Weltkulturerbe) und dem Aareraum. Die lokalen Interessen des Landschaftsschutzes und des Städtebaus sind im Rahmen der Detailplanung einzubeziehen.

Der Ausbau im Gürbetal ist mit dem Kulturgüterschutzobjekt im Raum Klein-



wabern 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 im Raum Bern hat stattzufinden.

Stand der Beschlussfassung

verschieden

Massnahmen und Stand der Koordination

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Entflechtung Holligen;
- Ausbau Verbindungslinie Ostermundigen – Löchligut;
- Entflechtung Zollikofen;
- Viertes Gleis Wankdorf Nord;
- Viertes Gleis Wankdorf Süd – Ostermundigen/Entflechtung Wankdorf Süd
- Doppelspurausbau Bern – Kehrsatz; 1. Etappe
- Doppelspurausbau Bern – Kehrsatz; 2. Etappe
- Doppelspurausbau Bern – Köniz; 1. Etappe
- Doppelspurausbau Bern – Köniz; 2. Etappe
- Ausbau Zufahrt und Bahnhof Bern Normalspur.
- BLS-Werkstätte Chliforst Nord

F

Z

V

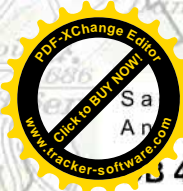
	◆	
		◆
		◆
		◆
	◆	
		◆
		◆
		◆
		◆
◆		

Hinweise zu den Festlegungen

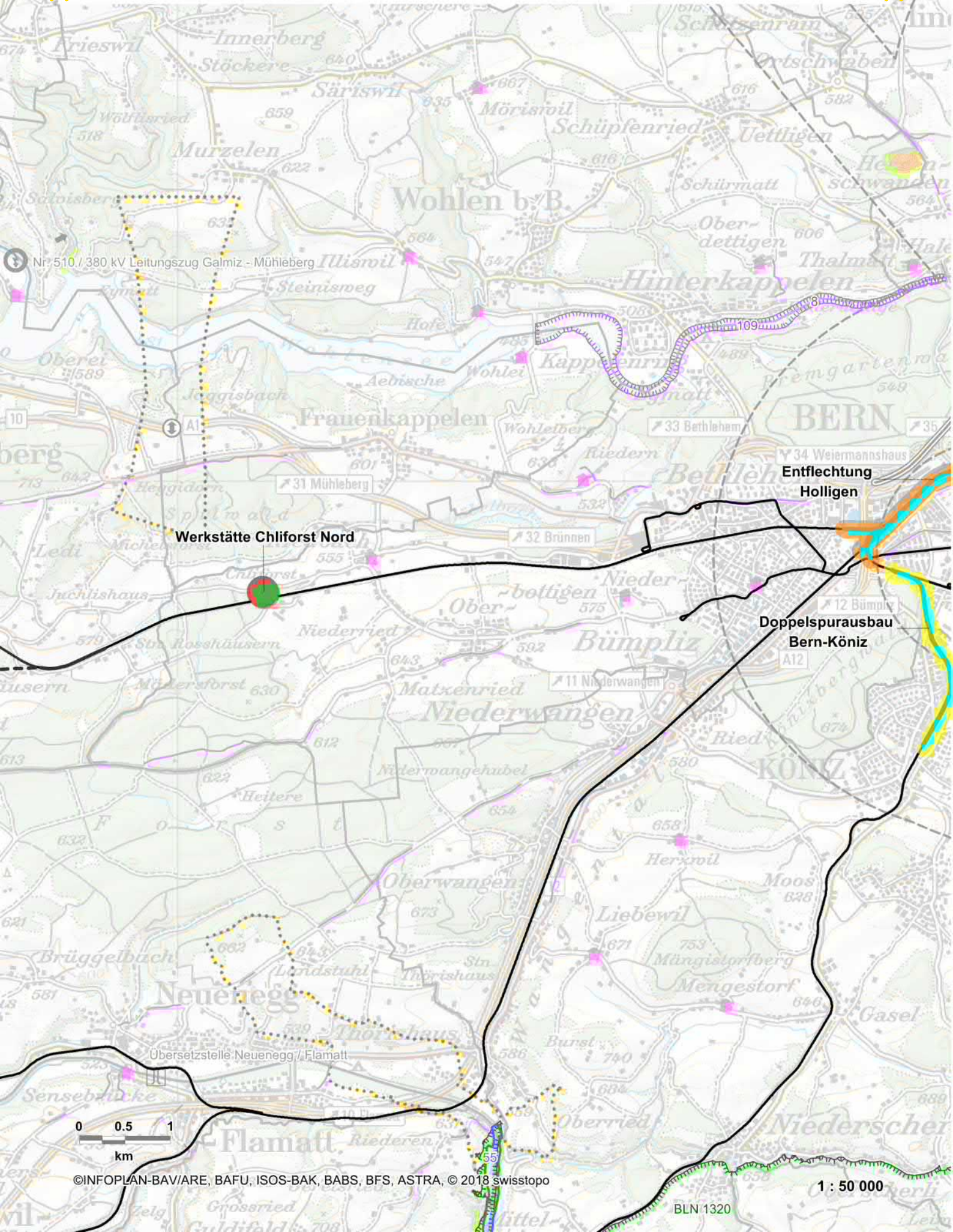
Mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG) vom 20. März 2009 wurde der Entscheid zum Ausbau im Raum Bern gefällt. Als erster Ausbauschritt wird die Entflechtung Wylerfeld realisiert. Das Vorhaben wird teilweise über den Infrastrukturfonds 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

Die notwendigen weiteren Schritte zum Ausbau des Bahnhofs Bern legten die beteiligten Planungspartner unter Federführung des Kantons Bern im Rahmen eines Gesamtkonzepts fest.

Nach Prüfung einer Vielzahl von Ausbaupalternativen und unter Berücksichtigung von Synergieeffekten zwischen Meter- und Normalspur beschloss das Leitorgan im Juni 2011, das Variantenspektrum für den Ausbau des meter-spurigen RBS-Bahnhofs auf den Ausbau des bestehenden Bahnhofs und auf eine Variante mit einem neuen unterirdischen Tiefbahnhof in Ost-West-Lage

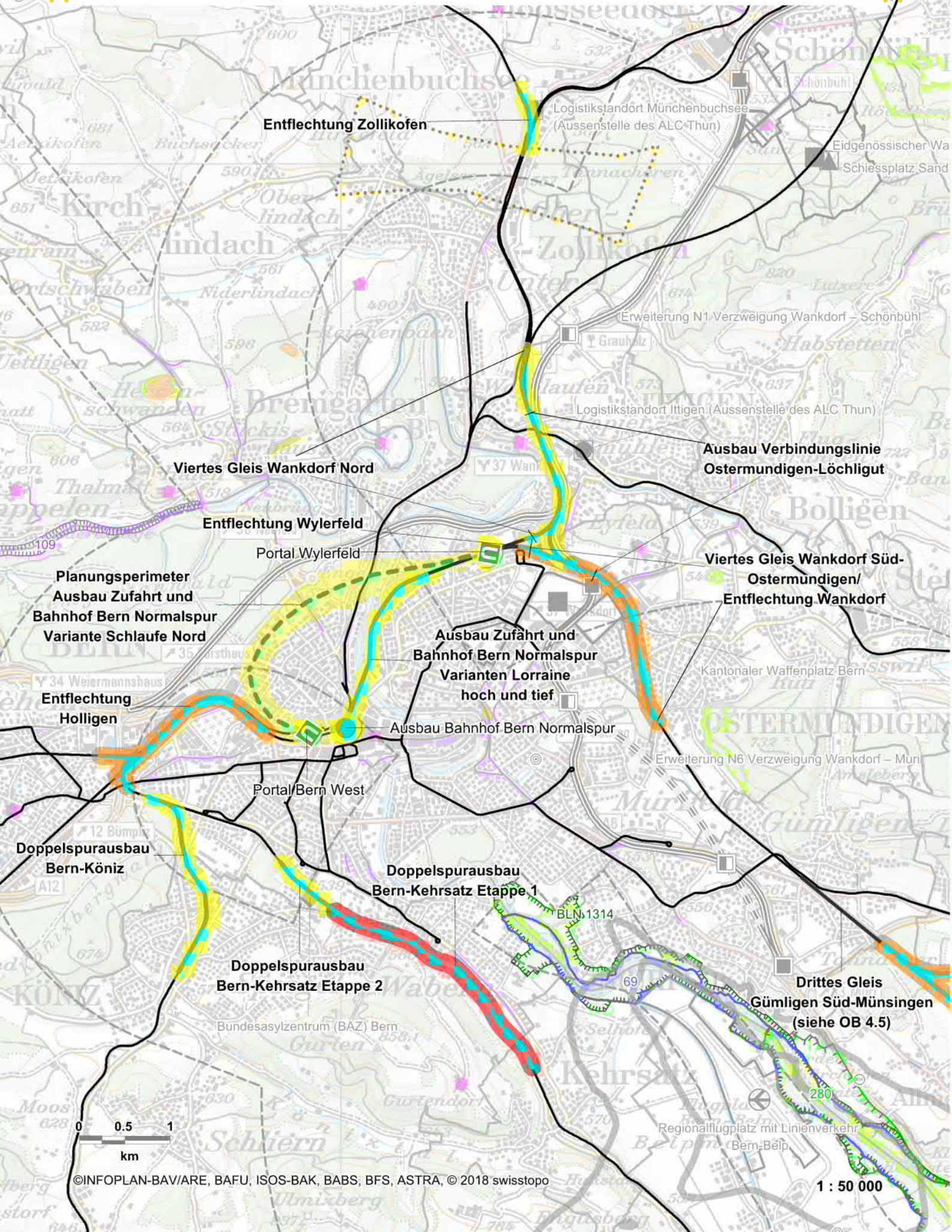


4.1 Raum Bern (West)





4.1 Raum Bern (Ost)





unter dem normalspurigen Bahnhof einzuschränken. Unabhängig von der Variante hat der Ausbau des Meterspursystems keine wesentlichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt, welche eine Koordination im Sachplan erfordern. Im Rahmen der Erarbeitung des Vorprojekts wurde der abschliessende Variantenentscheid gefällt. 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 verabschiedete den Beschluss am 16. September 2014.

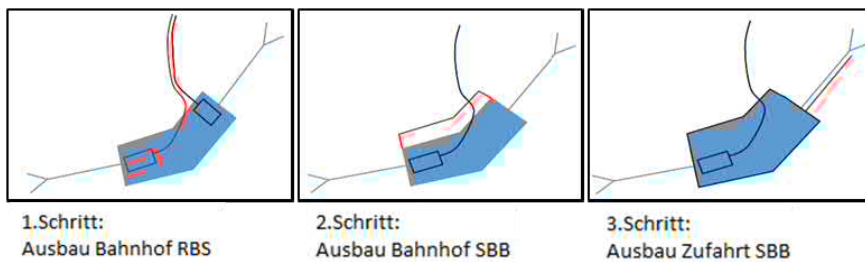
Die Publikumsanlagen des Bahnhofs Bern werden mittelfristig ausgebaut. Dazu wird eine neue westliche Personenunterführung mit Zugang Richtung Bubenberglplatz zur Entlastung der bestehenden «Welle» und der Hauptpassage erstellt. Das Vorprojekt wurde in Abstimmung mit lokalen Bauvorhaben erstellt. Im Plangenehmigungsverfahren 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 Ausbaus Schrittes 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 Ostermündigen, 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 auf sechs Gleise erweitert werden. Die weitergehenden Massnahmen sind zu konkretisieren. Sie werden in diesem Sachplan als langfristige Trassensicherung aufgenommen. Der Aare Raum 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.



Quelle: Studie «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB)

Abb. 13: Schrittweiser Ausbau des Bahnhofs Bern

Im Rahmen des Vorhabens für den Doppelspurausbau Bern – Kehrsatz wurde die Plangenehmigung für den Bau der ersten Etappe Frischingweg - Kehrsatz am 05.09.2018 erteilt. Der Abschnitt wird darum im Sachplan in den Koordinationsstand «Festsetzung» überführt.

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. Die BLS hat ausführliche Abklärungen zur möglichen Lage einer neuen Werkstätte vorgenommen. Die BLS sowie eine vom Kanton eingesetzte, unabhängige Begleitgruppe haben insgesamt 44 Standorte untersucht. Schliesslich hat die Begleitgruppe den Standort Chlforst Nord im Westen der Stadt Bern vorgeschlagen. Die BLS hat daraufhin beim Bund die Durchführung eines Sachplanverfahrens nach RPG beantragt.

Der Bund hat festgestellt, dass die Standortabklärungen der BLS und der Begleitgruppe rechtskonform vorgenommen wurden. Insbesondere wurde festgestellt, dass es keinen Standort innerhalb einer bestehenden Bauzone gibt, welcher die Anforderungen erfüllen könnte, die sich aus dem Betrieb der S-Bahn Bern innerhalb eines auch durch Fern- und Güterverkehr dicht genutzten Netzes ergeben. Zudem haben wiederholte Abklärungen ergeben, dass eine Zusammenarbeit mit anderen Eisenbahnunternehmen (SBB, TPF) höchstens als Übergangslösung tauglich ist. So sieht die BLS in einer Übergangszeit vor, einen Teil der neuen Anlage der TPF in Givisiez zu nutzen. Langfristig werden die in Frage kommenden Anlagen jedoch durch die Eigentümer selbst beansprucht und sie verfügen nicht über die nötigen Kapazitäten, um den Bau einer neuen BLS-Werkstätte zu vermeiden. Was den Standort Biel anbelangt zeigten die Abklärungen der Begleitgruppe, dass die Zufahrtsstrecke vom Knoten Bern eine ungenügende Kapazität aufweist.

Damit der Bund eine umfassende Interessenabwägung vornehmen kann, wurde zusätzlich zum von der BLS beantragten Standort (Chlforst Nord) ein weiterer Standort (Niederbottigen) in die Anhörung nach Art. 19 RPV gegeben. Die restlichen 42 Standorte erfüllen diverse Anforderungen nicht, so dass sie nicht mehr weiter zu prüfen sind. Die grosse Mehrheit der Eingaben zu den zwei in die Anhörung geschickten Standorten westlich der Stadt Bern lehnt beide grundsätzlich ab. Diese Stellungnahmen sind zurückzuweisen, da der Bedarf klar ausgewiesen ist, die Auswirkungen an anderen Standorten vergleichbar oder gar grösser sind und die vorangehenden Abklärungen gezeigt haben, dass der Korridor Bern – Rosshäusern aus betrieblicher Sicht am besten für die neue Werkstätte geeignet ist.



Der Kanton hat sich seinerseits für den Standort Chliforst Nord ausgesprochen. Die Stadt Bern, auf deren Boden beide Standorte liegen, sieht – da der Bedarf für eine neue Werkstätte ausgewiesen ist und die Auswirkungen in anderen Gemeinden vergleichbar oder grösser sind – beim Standort Chliforst weniger Nachteile und befürwortet diesen. Der Bund nimmt diese Stellungnahmen zur Kenntnis.

Beide Standorte liegen ausserhalb der Bauzone. Da es sich um eine Eisenbahnanlage und somit um eine Sondernutzung handelt, ist keine Ausnahmegewilligung nach Art. 24 RPG nötig. Die Zonenkonformität ist deshalb nicht zu prüfen.

Gestützt auf die Ergebnisse des Anhörungs- und Mitwirkungsverfahrens stellt der Bund fest, dass der Standort Chliforst Nord durch seine Lage vis-à-vis einer Schiessanlage, fernab von grösseren Siedlungsgebieten und eingebettet in eine Senke zwischen Bahndamm, Wald und Gegenhang trotz seiner Insellage Vorteile gegenüber dem Standort Niederbottigen hat. Dieser liegt nämlich an einem steilen Abhang und die Anlage wäre gegen Norden hin weitherum sichtbar. Zwar würde in Niederbottigen die Anlage an die nördlich der Bahnlinie liegende Industrie- und Gewerbezone anschliessen, doch würde sie gemäss den Stellungnahmen von Kanton und Stadt Bern die geplante künftige Siedlungserweiterung der Stadt zumindest visuell und in geringem Ausmass auch durch Lärm beeinträchtigen. Am Standort Chliforst Nord ist die Beeinträchtigung der Anwohner geringer.

Der Standort Niederbottigen würde gut 15 ha Landwirtschaftsland und Fruchtfolgeflächen (FFF) beanspruchen. Demgegenüber beträgt am Standort Chliforst Nord die Beanspruchung von Landwirtschaftsland und FFF 11 ha, dafür müssten zusätzlich rund 4 ha Wald gerodet werden.

Die Anlage hat an beiden Standorten grosse Auswirkungen auf Natur und Landschaft, obwohl keine nationalen Schutzobjekte betroffen sind. Der Kanton weist darauf hin, dass auf lokaler Ebene beim Standort Chliforst Nord höhere Naturwerte vorhanden sind und ein wichtiges Naherholungsgebiet betroffen ist. Dieses weist allerdings durch die vorhandene Schiessanlage Riedbach bereits eine Vorbelastung auf. Beim Standort Niederbottigen werden keine Gewässer oder speziellen Naturwerte tangiert. Dagegen erfordert das hügelige Gelände an diesem Standort grosse bauliche Eingriffe, nämlich Abgrabungen in erheblichen Ausmass und die Erstellung einer bis zu 28 m hohen Stützmauer. Diese Abgrabungen haben zur Folge, dass ein grosses Volumen an Material anfällt, für welches eine geeignete Deponie zu suchen wäre. Beim Standort Chliforst Nord hingegen kann voraussichtlich der grösste Teil des Aushubs vor Ort wiederverwendet werden.

Beim Standort Chliforst Nord muss im Gegensatz zum Standort Niederbottigen Wald gerodet werden. Die Rodung von Wald ist grundsätzlich verboten. Das Waldgesetz sieht vor, dass eine Ausnahmegewilligung (Rodungsbewilligung) erteilt werden kann, wenn wichtige Gründe bestehen, die das Interesse an der Erhaltung des Waldes überwiegen und die Anlage auf diesen Standort angewiesen ist. So beurteilt das Amt für Wald des Kantons Bern die Anlage am Standort Chliforst Nord mit geeigneten Ersatzleistungen und Massnahmen aus rechtlicher Sicht als realisierbar. Selbst wenn Wald im Umfang von ca. 4 ha gerodet werden muss und die Strassenerschliessung möglicherweise über Waldwege und durch Wald realisiert würde, sieht das zuständige kantonale Fachamt keine waldrechtlichen Gründe, die diesen Standort verunmöglichen würden. Gemäss BAFU ist bei diesem Standort offen, ob die relative Standortgebundenheit nach Waldgesetz gegeben ist.

Am Standort Niederbottigen wären demgegenüber nach heutigem Kenntnis-



stand zahlreiche Enteignungen unabdingbar. Das Enteignungsrecht steht den Bahnen für den Bau von Eisenbahnanlagen jedoch nur soweit zu, als es zur Erreichung des Zweckes notwendig ist, wobei stets das Verhältnismässigkeitsprinzip Anwendung findet. Dieses besagt, dass eine Massnahme zur Verwirklichung eines im öffentlichen Interesse liegenden Ziels geeignet und erforderlich sein muss. Eine Massnahme hat zu unterbleiben, wenn eine gleich geeignete, aber für den Enteigneten mildere ausreichen würde, um den beabsichtigten Zweck zu erreichen. Die Massnahme muss ausserdem zumutbar sein. Da am Standort Chliforst Nord der Land- und Rechtserwerb voraussichtlich einvernehmlich erfolgen könnte und somit dort keine Enteignungen notwendig wären, ist fraglich, ob für den Standort Niederbottigen die enteignungsrechtlichen Voraussetzungen überhaupt gegeben sind.

Die umfassende Interessenabwägung zeigt, dass beide Standorte ihre spezifischen Vor- und Nachteile haben. Aus raumplanerischer Sicht ist es sinnvoll, die Anlage in Nachbarschaft zur bestehenden Schiessanlage und abseits bestehender sowie geplanter grösserer Siedlungen zu errichten. Zwar sind an diesem Standort höhere Naturwerte beeinträchtigt - jedoch keine nationalen Schutzobjekte - und es ist Wald zu roden. Hingegen werden weniger wertvolles Kulturland und eine geringere Menge von FFF beansprucht. Zudem kann die Anlage als Gesamtes besser in die Landschaft integriert werden. In der Gesamtabwägung aller im Spiele stehenden Interessen überwiegen aus Sicht des Bundes die Vorteile für den Standort Chliforst Nord.

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 4. Mai 2016 genehmigte Richtplan 2030 des Kantons Bern enthält die Massnahmen. Die Aufnahme der BLS-Werkstätte ist im Anschluss an den Standortentscheid des Bundes vorgesehen.

Hinweise:

Richtplan Kanton Bern