

Aktennotiz zur Startsitung der Begleitgruppe Zukunft Bahnhof Bern vom 28.03.2017

Inhalt:

Diese Aktennotiz ergänzt die Präsentationsfolien und protokolliert wichtige mündliche Aussagen, die nicht bereits auf den Folien enthalten sind.

BEGINN UM 18.15 UHR, SCHLUSS UM 19.30 UHR

1. Begrüssung durch Fabian Schmid und Benno Nussberger

- Der Bahnhof Bern platzt aus allen Nähten und es besteht Handlungsbedarf.
- Das Ausbauprojekt wird seit dem Jahr 1992 konzipiert, nun beginnt die Umsetzung.
- Um die Leistungen des ÖV-Knotens Bern zu verbessern, realisiert die SBB zahlreiche weitere Projekte (Wankdorf, Ausserholligen).
- Wir wünschen uns eine konstruktive Diskussionskultur mit den Mitgliedern der Begleitgruppe und wollen Fragen, Sorgen und Hinweise zusammen besprechen. Niemand soll die Faust im Sack machen.
- Das Projekt steht momentan in der Phase Plangenehmigung. Wir hoffen auf einen Start im Sommer (Bauarbeiten RBS). Alle Termine sind zu diesem Zeitpunkt provisorisch.
- Bauen ist nicht ohne Emissionen möglich. Wir sind uns der besonderen Lage unseres Projektes aber bewusst und tun alles, um die Auswirkungen auf die Nachbarschaft auf ein Minimum zu beschränken.

2. Vorstellung Anwesende durch Fabienne Thommen und Martin Meier

- Fabian Schmid, RBS, Direktor
- Daniel Spring, RBS, Leiter Infrastruktur
- Thomas Marti, RBS, Gesamtprojektleiter Ausbau Bahnhof Bern
- Fabienne Thommen, RBS, Verantwortliche Kommunikation

- Benno Nussberger, SBB, Gesamtprogrammleiter Knoten Bern
- Markus Ulrich, SBB, Gesamtprojektleiter Ausbau Publikumsanlagen Bahnhof Bern
- Martin Meier, SBB, Kommunikation
- Andreas Wingeier, SBB, Key Account Manager BE/SO

- Barbara Meier und Markus Tschannen, Klarkom, externe Kommunikationsunterstützung

3a Vorstellung Teilprojekt Bahnhof RBS durch Daniel Spring

- Der Zusammenschluss von bestehendem Bahntunnel und neuem Tunnel erfolgt in einer offenen Baugrube im Areal Wildpark. Die Aufweitung des Tunnels von zwei auf vier Gleise erfolgt beim Angriffspunkt Eilgutareal, wo in der so genannten Deckelbauweise vorgegangen wird. Der Angriffspunkt für den Bau des effektiven Bahnhofs liegt in der Laupenstrasse. Die zwei Bahnhofskavernen und die Tunnel zwischen den Angriffspunkten werden im bergmännischen Verfahren ausgebrochen.
- Es entstehen im Endausbau drei Notausstiege an den drei Angriffspunkten der Bauphase.
- Die Gleise des RBS-Bahnhofs werden 17 Meter unterhalb der neuen SBB-Unterführung liegen.
- Das Platzieren der Bahnhofskavernen ist anspruchsvoll, denn es müssen grosse Lasten von oben in den Untergrund abgetragen werden. Die RBS-Kavernen kommen unter den SBB-Gleisen 2 bis 7 zu liegen. Die Abstützungen erfolgen so, dass man bei Absenkungen mit Pressen reagieren könnte.
- Der Ausbruch erfolgt nicht mit Tunnelbohrmaschinen sondern etappiert mit kleinen Ausbruchsquerschnitten. Es kommen Fräsköpfe zum Einsatz um die Erschütterungen zu minimieren. Die Ausbruchsmengen pro Tag (die dann auch abtransportiert werden) sind daher relativ klein.
- Der Wildpark gilt mit 50 % der zu erwartenden Transporte als Hauptinstallationsplatz. Die Anteile des Baustellenverkehrs zu den Installationsplätzen Eilgutareal und Laupenstrasse betragen 13 % respektive 37 %.
- Der Wildpark ist mit seiner nahen Autobahnanbindung verkehrstechnisch gut gelegen. Der Mehrverkehr (durchschnittlicher Werktagsverkehr) infolge Baustelle wird in den Hauptbauphasen dort etwa 0,5 bis 0,8 % betragen, der Schwerverkehr wird um 19 bis 28 % zunehmen. Der Mehrverkehr bei der Laupenstrasse beträgt 0,7 bis 1 %. Bezogen auf den Schwerverkehr (LKW, Busse) ist das eine Zunahme um 5 %. Diese Zahlen beinhalten auch die Transporte der SBB. Mit dem aufgezeigten Transportweg Tiefenaustrasse–Neufeldtunnel–Autobahn können Transporte im eigentlichen Stadtzentrum vermieden werden.
- Die Transportwege wurden mit Unterstützung eines externen Verkehrsplanungsbüros und zusammen mit der SBB und unter Berücksichtigung weiterer geplanter Baustellen in der Stadt Bern ganzheitlich betrachtet und geplant.
- Bei der Laupenstrasse wird eine Stahlplattform erstellt, die über der Strasse und über dem Gleisfeld liegt. Zweidrittel der LKW werden nicht auf die Plattform fahren sondern direkt an der Laupenstrasse auf Strassenniveau mit Ausbruchmaterial befüllt. Die Förderbänder mit Ausbruchmaterial sind rundum geschlossen, um Lärm und Staub zu minimieren. Warteräume für Lastwagen sind definiert (Güterbahnhof). Auch dieser Angriffspunkt ist verkehrstechnisch gut erschlossen und nah an der Autobahn (Forsthaus).
- Der RBS erwartet derzeit die Plangenehmigungsverfügung und ist zuversichtlich für einen Baustart 2017 und für die Eröffnung 2025. Zurzeit sind noch drei Einsprachen hängig.

3b Vorstellung Teilprojekt Ausbau Publikumsanlagen SBB durch Markus Ulrich

- Die Unterführung Mitte mit ihren zwei Zugängen ist das Herzstück des Ausbaus. Weiter beinhaltet das Teilprojekt:
 - «Wandöffnung» (Glasscheibe statt Wand) zwischen Gleis 1 und Burgerspittel/Generationenhaus um mehr Tageslicht in die Perronhalle zu bringen und die Orientierungsmöglichkeiten der Reisenden zu verbessern.
 - Perronerhöhungen auf Niveau P55 (Barrierefreiheit) in einem Teil des Bahnhofs. Wegen Kurvenradius teilweise nur Niveau P35 möglich.
 - Verlängerung Perron 5, um während der Bauzeit genügend Perronkanten für den Bahnbetrieb zur Verfügung zu haben.
- Das Bundesamt für Verkehr (BAV) verfügt über beide Teilprojekte gemeinsam. Baustart SBB ist auf Ende 2017 geplant.
- Der Hauptinstallationsplatz Grosse Schanze wird zuerst eingerichtet. Er wird später in der Phase Innenausbau vergrössert, weil dann mit mehreren unterschiedlichen Gewerken gearbeitet wird.
- Nebeninstallationsplätze Bubenbergzentrum und Burgerspittel werden später (ca. 2021) eingerichtet. Beim Bubenbergzentrum wird ebenfalls eine Installationsplattform aufgestellt. An allen Installationsplätzen kommen Kräne zu stehen.
- Der Zugang Länggasse wird erst 2027 fertiggestellt, da der Angriffspunkt Grosse Schanze bis 2025 für den Ausbau der Unterführung benötigt wird und erst danach zum Bahnhofszugang ausgebaut werden kann.

4. Ausblick (Fabienne Thommen, Martin Meier)

- Sobald es relevante Informationen zu kommunizieren gibt, erhalten die Anwohner detaillierte Informationsschreiben per Post.
- Der Newsletter und die Website www.zukunftbahnhofbern.ch enthalten jeweils aktuelle Informationen zum aktuellen Projektstand und allfälligen Emissionen und Einschränkungen der Arbeiten.
- Die Website soll zusammen mit dem Projekt wachsen.
- Baustellennachbarn, Quartiervertreter etc. dürfen sich bei Anliegen jederzeit bei RBS und SBB melden.

5. Fragen und Antworten

- Wird es Einschränkungen für Fussgänger und Velofahrer geben? Antwort: An den Installationsplätzen Laupenstrasse (RBS) und Grosse Schanze (SBB) nicht. Bei der Wildparkstrasse gibt es eine Umleitung für Velos.
- Verursacht die Öffnung der Perronhalle Eisenbahnlärm in der Stadt? Antwort: Nein, es wird eine geschlossene Glaswand geben.
- Wie stellen die Bauherren sicher, dass die Transporteure die festgelegten Verkehrswege einhalten? Antwort: RBS und SBB werden dafür besorgt sein, dass es keine «wilden

Fahrten» gibt. Die Verkehrswege sind verbindlich in den Vertragsbestimmungen der Auftragnehmer festgelegt. Es wird ein Monitoring geben auf dessen Basis man falls nötig weitere Massnahmen festlegen wird. Nachbarn und Quartierorganisationen sind gebeten, ihre Beobachtungen bzgl. Verletzung der Bestimmungen an die Bauherren weiterzuleiten. Ausserdem wird eine spezielle «Task Force Verkehr» etabliert, in der auch die Stadt Einsitz hat und die den Baustellenverkehr plant und überwacht.

- Wird das gesamte Bubenbergzentrum einem Neubau weichen? Antwort: Die SBB hat die Liegenschaft Bubenbergplatz 10/12 gekauft. Es wird derzeit evaluiert, ob der bestehende Bau durch einen Neubau ersetzt werden soll. Die Liegenschaft Bubenbergplatz 8 wird von der Eigentümerschaft im Bestand weiter betrieben.
 - Werden für den Installationsplatz Grosse Schanze Bäume gefällt? Antwort: Teilweise ja. Eine Baumgruppe um den grossen Baum in der Mitte des geplanten Installationsplatzes bleibt aber bestehen.
 - Wird die Unterführung Mitte ebenfalls im bergmännischen Vortrieb ausgebrochen? Antwort: Vom Zugangsschacht Nord (Grosse Schanze) erfolgt der Vortrieb des Stollens Nord bergmännisch bis zur Perronwand Nord. Die Unterquerung der Perronhalle erfolgt abschnittsweise in mehreren Etappen. Pro Etappe werden während jeweils etwa einem halben Jahr ein bis zwei Gleise ausser Betrieb genommen.
- RBS und SBB danken für die Teilnahme. Eine nächste Sitzung wird voraussichtlich nach dem geplanten Spatenstich im August stattfinden.