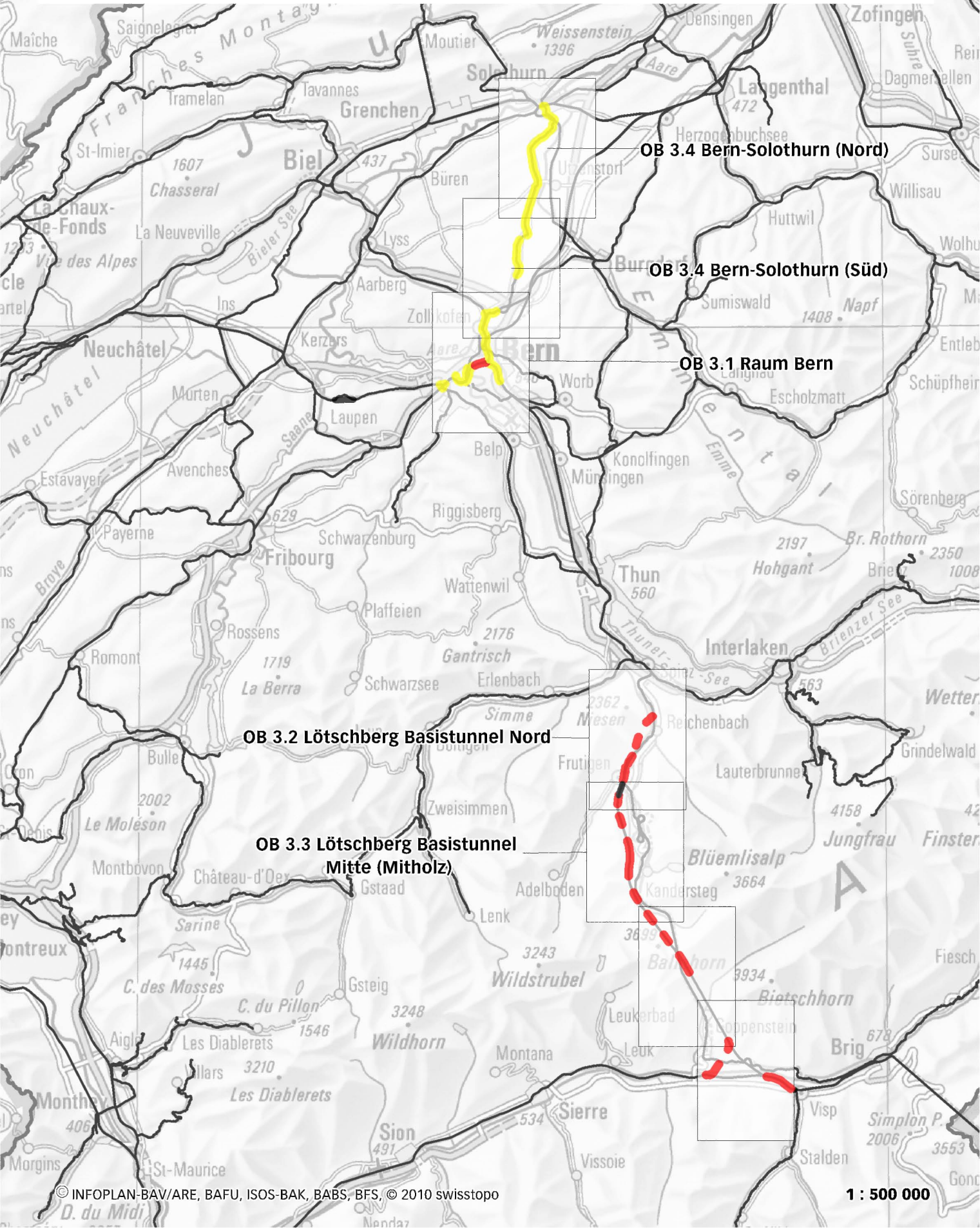


3

Teilraum Bern



## OB 3.1 Raum Bern

### Allgemeine Informationen und technische Daten

- Standortkanton: Bern
- Betroffene Gemeinden: Bern, Ittigen, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Ostermundigen, Zollikofen
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, kantonale Fachstellen Bern
- Anderer Partner: 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 Ausbauschnitt im Raum bezweckt das Vorhaben, die östlichen Zufahrten zum Knoten Bern leistungsfähiger zu machen und Abkreuzungskonflikte bei den Verzweigungen zwischen den Achsen Mittelland und Oberland und dem dritten Gleis Wankdorf Süd zu vermeiden. Der weitere Ausbau erfolgt schrittweise entsprechend den Bedürfnissen des Verkehrswachstums.

### Vorhaben

Entflechtung Wylerfeld: Im Raum Wylerfeld / Wankdorf wird eine einspurige Unterwerfung zur niveaufreien Entflechtung der Achsen in Richtung Mittelland und Oberland erstellt. Der Bahnhof Wankdorf Süd wird mit einem zusätzlichen Perron südlich der bestehenden Gleisanlagen ergänzt.

Entflechtung Holligen: Niveaufreie Entflechtung der drei Strecken nach Freiburg, Neuenburg und Belp/Schwarzenburg.

Ausbau Verbindungslinie: 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 – Löchligut.

4. Gleis Wankdorf Nord: Kapazitätserweiterung durch Trennung des Fernverkehrs vom S-Bahnverkehr sowie zusätzliche Perronkante im Bahnhof Wankdorf Nord.

4. Gleis Wankdorf Süd - Ostermundigen: Schaffung einer durchgehenden Vierspur Wankdorf - Ostermundigen - Gümligen zur Behebung von Trassenkonflikten Personen-/Güterverkehr im östlichen Zulauf zum Knoten Bern.

Doppelspurausbau RBS Bern – Solothurn: Realisierung einer durchgehenden Doppelspur zur Verkürzung der Reisezeit sowie zur Erhöhung der Kapazität und Optimierung der Fahrplanstabilität.

Ausbau des Bahnhofs Bern mit Zufahrten: Erhöhung der Anzahl und der Kapazität der Perronkanten des Bahnhofs Bern sowie Ausbau der Zufahrten inklusive mögliche Verknüpfung Meter-/Normalspur im Raum Worblaufen-Zollikofen.

### Verweise:

Kap. 4.3

Kap. 5.2.3

OB 3.4 Bern - Solothurn

### Grundlagen:

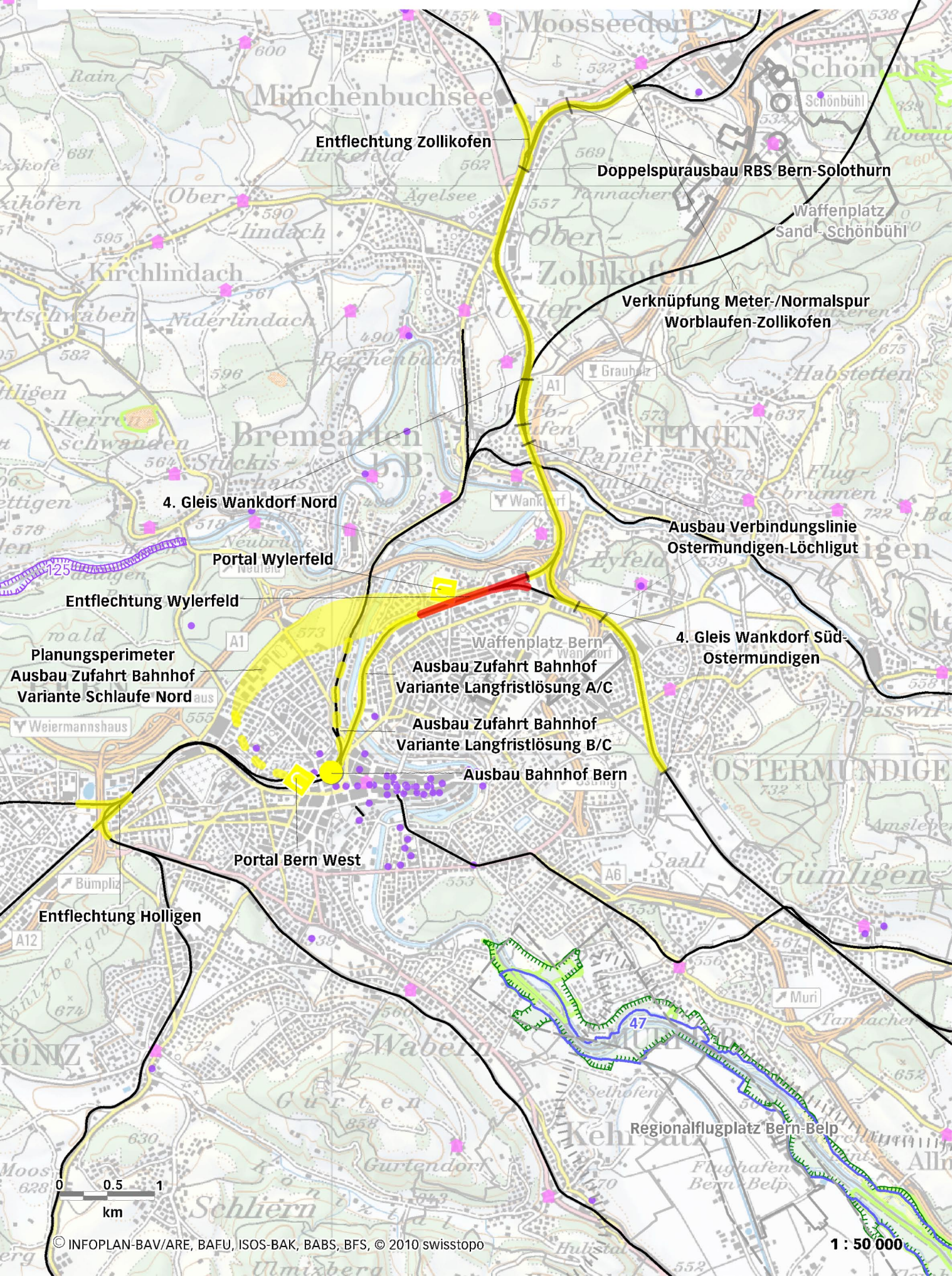
*Botschaft zur Gesamtschau FinöV vom 17. Oktober 2007*

*(BBI 2007 7683)*

*ZEBG (SR 742.140.2)*

*IFG (SR 725.13)*

**OB 3.1 Raum Bern**



Die Linienführung der mittel- und langfristigen Ausbautvorhaben ist durch den Ausbau entlang der bestehenden Infrastruktur gegeben.

### Vorgehen

Die SBB wurde vom Bund beauftragt, in Abstimmung mit dem Kanton die Projektierungsarbeiten für die Entflechtung Wylerfeld aufzunehmen und Vorprojekte zu erarbeiten, sowie den Rahmenplan zum Bahnhof Bern betreffend den langfristigen Ausbau zu aktualisieren.

Unter Federführung des Kantons Bern erarbeiten die vom Ausbau des Bahnhofs Bern betroffenen Planungspartner eine Studie zur Variantenwahl betreffend den Ausbau des meterspurigen Bahnhofs der RBS. Dieser soll mit dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation dem Bund Mitte 2012 zur Entscheidung über eine Mitfinanzierung eingereicht werden.

Der weitergehende Ausbau ist bei steigender Nachfrage zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung in einem Bundesgesetz. Bei der Detailplanung ist eine Abstimmung mit dem Sachplan Militär durchzuführen. Bei der Planung des Ausbaus der Zufahrten zum Knoten Bern ist dem ISOS-Objekt der Altstadt und dem Aareraum Rechnung zu tragen.

### Stand der Beschlussfassung

*verschieden*

#### Massnahmen und Stand der Koordination

Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:

- Entflechtung Wylerfeld;
- Entflechtung Holligen;
- Ausbau Verbindungslinie Ostermundigen – Löchligut;
- Entflechtung Zollikofen;
- 4. Gleis Wankdorf Nord;
- 4. Gleis Wankdorf Süd – Ostermundigen;
- Doppelspurausbau RBS Bern – Solothurn;
- Verknüpfung Meter-/Normalspur Worblaufen – Zollikofen
- Ausbau des Bahnhofs Bern mit Zufahrt inklusive Verknüpfung Meter-/Normalspur Worblaufen-Zollikofen.

*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 Entscheidung zum Ausbau im Raum Bern gefällt. Ein Teil der Finanzierung des Vorhabens soll über den Infrastrukturfonds sichergestellt werden. Das Vorhaben ist Teil der Botschaft zum Bundesbeschluss über die Finanzierungsetappe 2011-2014 für das Programm Agglomerationsverkehr, über die das Parlament voraussichtlich Ende 2010 entscheiden wird.

Im Rahmen der weiteren Projektierung der Entflechtung Wylerfeld wird zu klären sein, wie die Kompatibilität des Vorhabens mit etwaigen weiteren Massnahmen gewährleistet werden kann. ~~Die Linienführung des Ausbautvorhabens ist durch den Ausbau entlang der bestehenden Infrastruktur gegeben.~~

Langfristig sind im Bahnhof Bern zwölf Perronkanten für den Fernverkehr vorzusehen. Ein Ausbau des normal- und meterspurigen Regionalverkehrs muss mit diesem Ausbau koordiniert sein. Für den normalspurigen Regionalverkehr sind langfristig vier Perronkanten zu reservieren. Die östliche Zufahrt des normalspurigen Bahnhofs Bern müsste von heute vier Gleisen langfristig auf sechs Gleise erweitert werden. Die weitergehenden Massnahmen sind zu konkretisieren. Sie werden im vorliegenden Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene als langfristige Trassensicherung aufgenommen.

Zum Ausbau des Bahnhofs Bern laufen zurzeit noch Studien. Es stehen folgende Variantenelemente zur Diskussion:

- Langfristlösung A: Erweiterung des normalspurigen Bahnhofs um vier Perronkanten entweder durch eine Erweiterung der bestehenden Halle in nördlicher Richtung oder durch einen bergmännisch erstellten Tiefbahnhof in Ost-West-Lage. Die Ostzufahrt erfolgt wahlweise gebündelt zum Lorraineviadukt oder in einer Variante Nordschleife mit einer neuen Aarequerung im Raum Felsenau/Enge. Die Westzufahrt zu einem allfälligen Tiefbahnhof erfolgt unterirdisch vom bestehenden Gleisareal im Raum Holligen. Der Bahnhof der meterspurigen RBS wird entweder durch Verlagerung von Verkehr in die normalspurige Halle entlastet und bleibt am bestehenden Ort oder wird unterirdisch seitlich erweitert. Um Verkehr in die normalspurige Halle verlagern zu können, müsste eine Verknüpfung von Meter- und Normalspur-System im Raum Worblaufen - Zollikofen erstellt werden.
- Langfristlösung B: Verlagerung des meterspurigen Bahnhofs in einen Tiefbahnhof mit vier Perronkanten in Ost-West-Lage. Die unterirdische Zufahrt zweigt vom bestehenden Schanzentunnel RBS ab. Gegebenenfalls könnte der Tiefbahnhof durch normalspurige S-Bahn-Züge benutzt werden. In diesem Fall müsste die neue Infrastruktur auf dieses Normalspur-Profil ausgerichtet werden. Die östliche Zufahrt würde entweder um eine Verbindung von Meter- und Normalspur-System im Raum Worblaufen - Zollikofen oder eine neue normalspurige Zufahrt gebündelt zum Lorraineviadukt ergänzt. Die normalspurige Westzufahrt zu einem solchen Tiefbahnhof erfolgt unterirdisch vom bestehenden Gleisareal im Raum Holligen.
- Langfristlösung C: Die Kombination der Langfristlösungen A und B bedeutet in einem ersten Schritt die Realisierung eines meterspurigen Tiefbahnhofs mit vier Perronkanten in Ost-West-Lage. Die unterirdische Zufahrt zweigt vom bestehenden Schanzentunnel RBS ab. Die spätere Erweiterung des normalspurigen Bahnhofs um vier Perronkanten erfolgt entweder durch eine Erweiterung der bestehenden Halle in nördlicher Richtung oder durch einen bergmännisch erstellten Tiefbahnhof in Ost-West-Lage. Die Ostzufahrt erfolgt wahlweise gebündelt zum Lorraineviadukt oder in einer Variante Nordschleife mit einer neuen Aarequerung im Raum Felsenau/Enge. Die Westzufahrt zu einem allfälligen Tiefbahnhof erfolgt unterirdisch vom bestehenden Gleisareal im Raum Holligen.

Der Richtplan des Kantons Bern enthält die Massnahmen und wurde vom Bund am 1. Mai 2009 genehmigt.

**Hinweise:**

*Richtplan Kanton Bern  
Anpassungen 2006*

## **OB 3.4 Bern – Solothurn**

### **Allgemeine Informationen und technische Daten**

- Standortkantone: Bern, Solothurn
- Betroffene Gemeinden: Bätterkinden, Biberist, Büren zum Hof, Frauenbrunnen, Grafenried, Jegenstorf, Kyburg-Buchegg, Lohn-Ammannsegg, Moosseedorf, Münchenbuchsee, Schalunen, Solothurn, Zollikofen, Zuchwil
- Zuständige Amtsstelle: BAV
- Betroffene Amtsstellen: ARE, BAFU, kantonale Fachstellen Bern, Solothurn
- Andere Partner: BLS, RBS, SBB

### **Verweise:**

Kap. 4.3

Kap. 5.2.3

OB 3.1 Raum Bern

### **Grundlagen:**

Botschaft zur Gesamtschau FinöV vom 17.

Oktober 2007

(BBI 2007 7683)

ZEBG (SR 742.140.2)

IFG (SR 725.13)

### **Funktion und Begründung**

Der Knoten Bern ist von nationaler Bedeutung. Er liegt an der Schnittstelle zwischen der nationalen Ost-West-Achse und der Zufahrtsachse zum Lötschberg-Basistunnel.

Die S-Bahn in der Region Bern wird auf zwei Bahnnetzen, einem normalspurigen und einem meterspurigen Netz, abgewickelt. Koordiniert mit dem Ausbau des Knotens Bern und der normalspurigen Zufahrten wird auch die meterspurige Achse Bern - Solothurn schrittweise entsprechende den Bedürfnissen des Verkehrswachstums ausgebaut.

### **Vorhaben**

Entflechtung Zollikofen: Niveaufreien Entflechtung zwischen Personen- und Güterverkehr zur Vermeidung von Abkreuzungskonflikten zwischen der Stammlinie und der neuen Verbindungslinie Ostermundigen-Löchligen.

Doppelspurausbau RBS Bern – Solothurn: Realisierung einer durchgehenden Doppelspur zur Verkürzung der Reisezeit sowie zur Erhöhung der Kapazität und Optimierung der Fahrplanstabilität.

Ausbau des Bahnhofs Bern mit Zufahrten: Erhöhung der Anzahl und der Kapazität der Perronkanten des Bahnhofs Bern sowie Ausbau der Zufahrten inklusive mögliche Verknüpfung Meter-/Normalspur im Raum Worblaufen-Zollikofen.

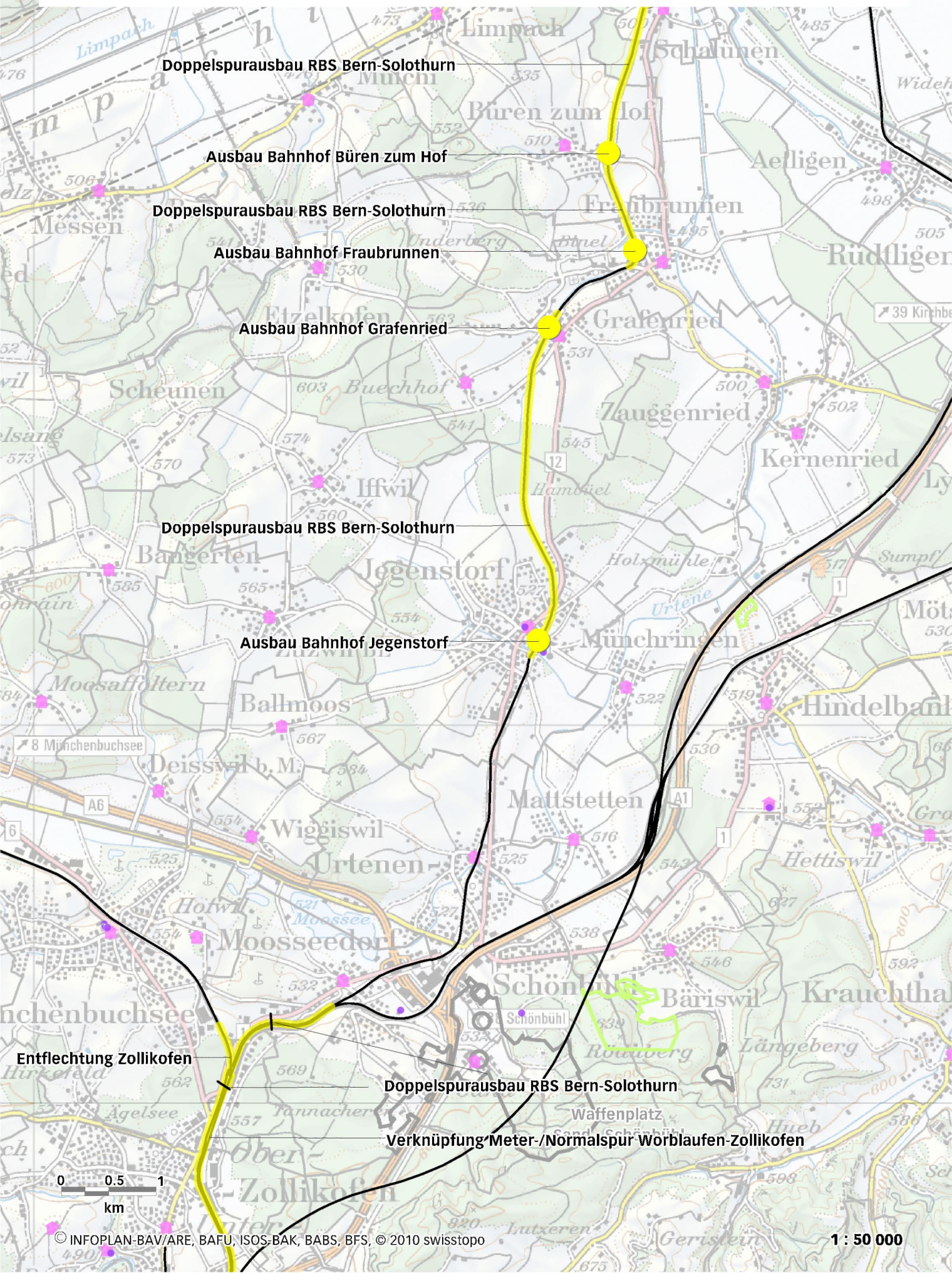
Die Linienführung der mittel- und langfristigen Ausbauprojekte ist durch den Ausbau entlang der bestehenden Infrastruktur gegeben.

### **Vorgehen**

Unter Federführung des Kantons Bern erarbeiten die vom Ausbau des Knotens Bern betroffenen Planungspartner eine Studie zur Variantenwahl betreffend den Ausbau des meterspurigen Bahnhofs der RBS. Dieser soll mit dem Agglomerationsprogramm der 2. Generation dem Bund Mitte 2012 zur Entscheidung über eine Mitfinanzierung eingereicht werden.

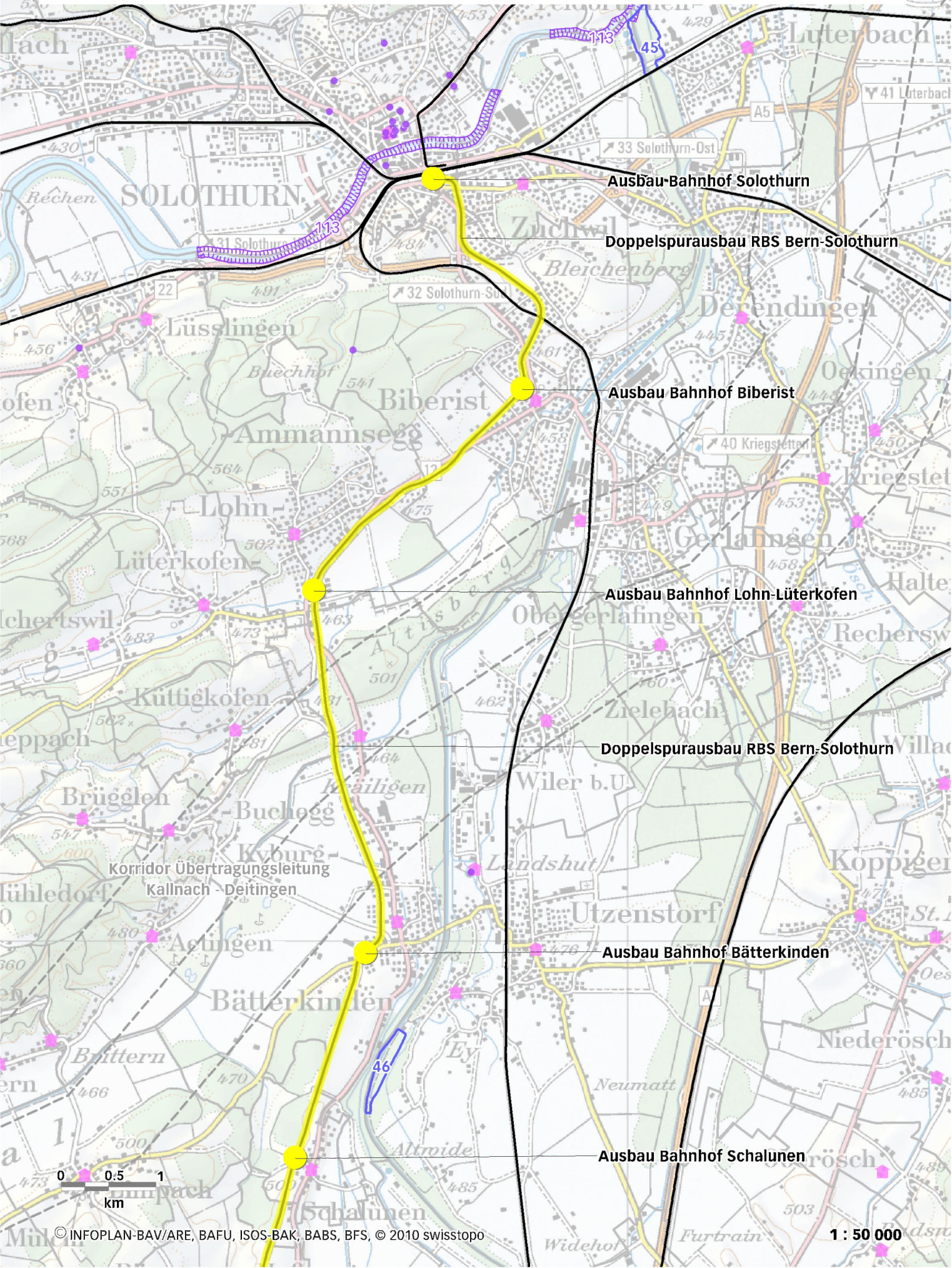
Der weitergehende Ausbau ist bei steigender Nachfrage zu prüfen. Bau und Finanzierung erfordern die Regelung in einem Bundesgesetz. Bei der Detailplanung ist eine Abstimmung mit dem Sachplan Militär durchzuführen. Bei der Planung des Ausbaus der Zufahrten zum Knoten Bern ist dem ISOS-Objekt der Altstadt und dem Aareraum Rechnung zu tragen.

**OB 3.4 Bern-Solothurn Süd**



<b>Stand der Beschlussfassung</b>	<b>offen</b>		
<b>Massnahmen und Stand der Koordination</b>	<b>F</b>	<b>Z</b>	<b>V</b>
<p><u>Sachplanrelevante Elemente des Ausbaus sind:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Entflechtung Zollikofen;</u></li> <li>- <u>Doppelspurausbau RBS Bern – Solothurn;</u></li> <li>- <u>Ausbau des Bahnhofs Bern mit Zufahrt inklusive Verknüpfung Meter-/Normalspur Worblaufen-Zollikofen;</u></li> <li>- <u>Ausbau der Bahnhöfe Jegenstorf, Grafenried, Fraubrunnen, Büren zum Hof, Schalunen, Bätterkinden, Lohn-Lüterkofen, Biberist und Solothurn.</u></li> </ul>			<p style="text-align: center;">♦</p> <p style="text-align: center;">♦</p> <p style="text-align: center;">♦</p> <p style="text-align: center;">♦</p>
<p><b><u>Hinweise zu den Festlegungen</u></b></p> <p><u>Ein Ausbau des meterspurigen Regionalverkehrs Bern – Solothurn muss mit dem Ausbau des Knotens Bern koordiniert sein. Zum Ausbau des Bahnhofs Bern laufen zurzeit noch Studien. Es stehen folgende Variantenelemente zur Diskussion:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Langfristlösung A: Erweiterung des normalspurigen Bahnhofs um vier Perronkanten entweder durch eine Erweiterung der bestehenden Halle in nördlicher Richtung oder durch einen bergmännisch erstellten Tiefbahnhof in Ost-West-Lage. Die Ostzufahrt erfolgt wahlweise gebündelt zum Lorraineviadukt oder in einer Variante Nordschleife mit einer neuen Aarequerung im Raum Felsenau/Enge. Die Westzufahrt zu einem allfälligen Tiefbahnhof erfolgt unterirdisch vom bestehenden Gleisareal im Raum Holligen. Der Bahnhof der meterspurigen RBS wird entweder durch Verlagerung von Verkehr in die normalspurige Halle entlastet und bleibt am bestehenden Ort oder wird unterirdisch seitlich erweitert. Um Verkehr in die normalspurige Halle verlagern zu können, müsste eine Verknüpfung von Meter- und Normalspur-System im Raum Worblaufen - Zollikofen erstellt werden.</u></li> <li>• <u>Langfristlösung B: Verlagerung des meterspurigen Bahnhofs in einen Tiefbahnhof mit vier Perronkanten in Ost-West-Lage. Die unterirdische Zufahrt zweigt vom bestehenden Schanzentunnel RBS ab. Gegebenenfalls könnte der Tiefbahnhof durch normalspurige S-Bahn-Züge benutzt werden. In diesem Fall müsste die neue Infrastruktur auf dieses Normalspur-Profil ausgerichtet werden. Die östliche Zufahrt würde entweder um eine Verbindung von Meter- und Normalspur-System im Raum Worblaufen - Zollikofen oder eine neue normalspurige Zufahrt gebündelt zum Lorraineviadukt ergänzt. Die normalspurige Westzufahrt zu einem solchen Tiefbahnhof erfolgt unterirdisch vom bestehenden Gleisareal im Raum Holligen.</u></li> </ul> <p><u>Langfristlösung C: Die Kombination der Langfristlösungen A und B bedeutet in einem ersten Schritt die Realisierung eines meterspurigen Tiefbahnhofs mit vier Perronkanten in Ost-West-Lage. Die unterirdische Zufahrt zweigt vom bestehenden Schanzentunnel RBS ab. Die spätere Erweiterung des normalspurigen Bahnhofs um vier Perronkanten erfolgt entweder durch eine Erweiterung der bestehenden Halle in nördlicher Richtung oder durch einen bergmännisch erstellten Tiefbahnhof in Ost-West-Lage. Die Ostzufahrt erfolgt wahlweise gebündelt zum Lorraineviadukt oder in einer Variante Nordschleife mit einer neuen Aarequerung im Raum Felsenau/Enge. Die Westzufahrt zu einem allfälligen Tiefbahnhof erfolgt</u></p>			

**OB 3.4 Bern-Solothurn Nord**



unterirdisch vom bestehenden Gleisareal im Raum Holligen.

Die Massnahmen sind zu konkretisieren. Sie werden im vorliegenden Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene als langfristige Trassensicherung aufgenommen. Der Richtplan des Kantons Bern enthält die Massnahmen und wurde vom Bund am 1. Mai 2009 genehmigt.

**Hinweise:**

Richtplan Kanton Bern  
Anpassungen 2006