

«Bahnhofplatz '08» in Bern

Neue Visitenkarte für die Hauptstadt

Rechtzeitig zur «Euro 08» erhält der Bahnhofplatz Bern ein Facelifting. Die exponierte Lage und der enge Zeitplan der diversen Teilprojekte fordern die involvierten Fachleute heraus.

Von Luca Rehsche

Der Bahnhof Bern ist nach Zürich der zweitwichtigste Umsteigebahnhof der Schweiz. Seine Bedeutung ist mit der Realisierung der ersten Etappe der Bahn 2000 weiter gestiegen. Doch während die SBB rund 60 Mio. Franken in ein modernes Bahnhofsgebäude investierten, genügte der angrenzende Bahnhofplatz dem Anspruch, eine Visitenkarte für die Hauptstadt zu sein, schon lange nicht mehr. Eine Sanierung der maroden Bausubstanz drängte sich auf. In deren Rahmen entschloss sich die

Stadt Bern auch gleich zu einer Umgestaltung der Platzoberfläche mit neuer Verkehrsführung sowie einer Erneuerung der darunter liegenden Christoffelunterführung. In weiteren Teilprojekten werden nun auch der Bubenbergplatz zum Boulevard umgebaut sowie die Spitalgasse und der Hirschengraben erneuert. Teilweise bereits abgeschlossene Vorprojekte umfassen unter anderem eine neue Veloabstellstation sowie eine Passerelle über das Bollwerk. Trotz einigen Quereilen im Bewilligungsverfahren konnte der Spatenstich zum

Hauptprojekt am 13. Mai dieses Jahres erfolgen. Der Baldachin wird ab Oktober erstellt.

Kosten von fast 100 Millionen

Allein für die Arbeiten am Bahnhofplatz steht ein Kredit von 80 Mio. Franken zur Verfügung. Davon betreffen rund 55 Mio. reine Sanierungsmassnahmen. Die grössten Einzelpositionen stellen dabei die Christoffelunterführung mit 30 Mio. und die umfangreichen Gleisbauarbeiten dar, die mit 18 Mio. Franken zu Buche schlagen. Der Baldachin an

Der Bubenbergplatz erfährt eine Umgestaltung zum Boulevard. Im Bild der Tunnel für die Anlieferung der Christoffelunterführung.



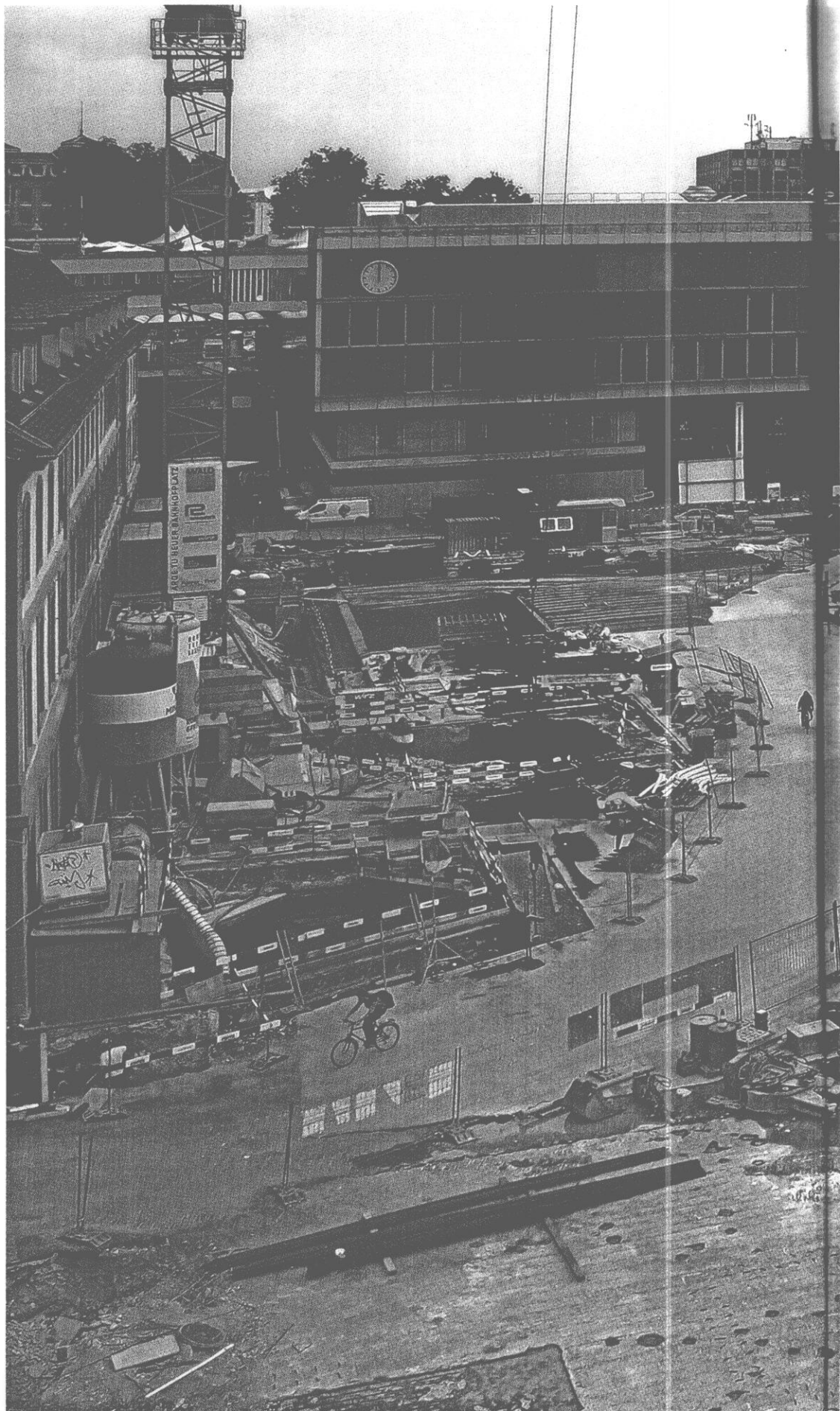
sich ist dagegen, dem politischen Hickhack um seine Realisierung zum Trotz, von den reinen Kosten her betrachtet ein eher nebensächliches Teilprojekt.

Die Stadt Bern trägt mit rund 60 Mio. Franken den Mammut-Anteil der Investitionen. Die weiteren Mitglieder der Bauherrengemeinschaft Bernmobil, Stadtbauten Bern, Energie Wasser Bern und SBB kommen für den Restbetrag auf. Zählt man die veranschlagten Kosten des Bahnhofplatzes und der übrigen Teilprojekte zusammen, kommt man auf die stolze Summe von rund 97 Mio. Franken.

Mit fünf Bauherren gestaltet sich die Projektorganisation reichlich komplex. Francis Racine von der Emch + Berger AG, Gesamtplanung Hochbau, steht als Gesamtprojektleiter der Bauherrschaft zur Seite. Um die ganze Angelegenheit nicht zusätzlich zu komplizieren, sei es ihm wichtig, als Auftraggeber «den ausführenden Unternehmen gegenüber mit einer Stimme zu sprechen». Denn auch auf Seiten des Totalunternehmens sind fünf Firmen involviert, die als Arbeitsgemeinschaft unter der Federführung der Walo Bertschinger AG auftreten. «Ein spannender und vielfältiger Auftrag», findet deren Projektleiter Luca Pifferi, «denn die geforderten Leistungen umfassen Strassen- und Geleisebau, Betonsanierungen, Stahl- und Glasbau, die Erstellung von Werkleitungen sowie im zweiten Untergeschoss sogar bergmännischen Tunnelbau.» Sieben verschiedene Ingenieurbüros unterstützen den TU dabei mit ihrem Expertenwissen.

Lieber kurz und schmerzlos

Zu Beginn der Planung standen zwei grundsätzliche Optionen zur Diskussion: Einerseits eine gestaffelte Erstellung der verschiedenen Teilprojekte,





HG COMMERCIALE
Baumaterial

28897

SODIAN

28895

vonRollhydro

28941



Rund 8000 Quadratmeter Betonflächen sind auf dem Bahnhofplatz zu sanieren.

andererseits die nun umgesetzte konzentrierte Bauweise. Die Vorteile dieser zweiten Variante bestanden in der kürzeren Erstellungszeit von nur einem Jahr (reine Intensivbauphase mit Sperrung des Bahnhofplatzes). Bei der ersten Variante wäre die Beeinträchtigung des Verkehrs und die Belastung für die Anwohner zwar etwas weniger intensiv gewesen, die Bauzeit hätte sich aber verdreifacht. Zudem bot die komprimierte Bauweise Kostenvorteile, wie Luca Pifferi vor Ort erklärte: «Aufgrund der technischen Abhängigkeiten hätte eine Unterteilung der verschiedenen Arbeiten eine ganze Reihe zusätzlicher Schnittstellen ergeben.» Die parallele Durchführung verschiedener Teilprojekte ermöglichte hingegen die Nutzung von Synergien und damit eine Kostenersparnis.

Auf der Planungsseite habe man sich dafür mit der komprimierten Bauweise «einiges an Arbeit aufgeholt», fügt Francis Racine an. Denn die Komplexität bezüglich Koordination und Logistik stieg stark an. Ein Knackpunkt war und ist dabei das Verkehrs-

konzept. Um die 26 000 Autos und rund 150 000 Fussgänger passieren den Bahnhofplatz normalerweise pro Tag. Mit Beginn der Intensivbauphase wurde der motorisierte Privatverkehr umgeleitet, was gemäss dem Gesamtprojektleiter bisher weitgehend problemlos bzw. ohne grössere Staus vorstatten ging. Besonders gefordert sind hier auch die Berner Verkehrsbetriebe Bernmobil, die ihr Umleitungskonzept praktisch in jeder Bauphase wieder den Gegebenheiten anpassen müssen.

Ein wohl einmaliges Privileg haben die Velofahrer zugesprochen erhalten, für die eine Schneise mitten über den Bahnhofplatz freigehalten wird. Dieser Korridor schneidet die Baustelle in der Mitte entzwei und wurde damit zum eigentlichen «pièce de résistance», wie Luca Pifferi schmunzelnd berichtet. Denn während die einzelnen Arbeiten in sich kaum grössere technische Schwierigkeiten böten, seien es genau diese Rahmenbedingungen, die den Auftrag so komplex werden lassen: Der Installations- und Lagerplatz ist minimal, die Zufahrt stark erschwert und

der Zeitrahmen eng. Zudem gilt es aufgrund der Passanten und Velofahrer in und um die Baustelle auch noch, erhöhte Sicherheitsanforderungen einzuhalten.

Archäologische Sensation

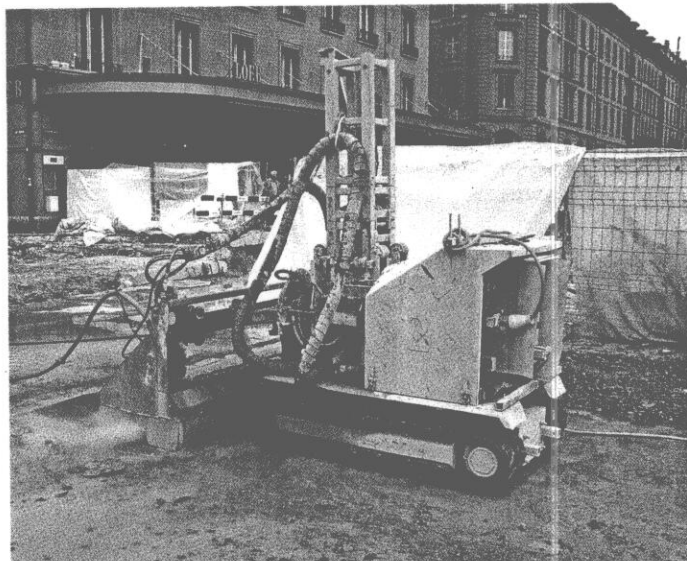
Gebaut wird indessen emsig, und zwar gleichzeitig unter- und oberirdisch. Auf der Platzoberfläche laufen die Beton-sanierungsarbeiten, wobei Roboter die zu entfernenden Betonschichten mittels Wasserhochdruck abtragen. Rund 8000 m² Betonflächen sind so zu bearbeiten. Tonnenweise gestaute Armierungseisen werden ebenfalls ersetzt. Im Boden verlegte Werkleitungen und Kanäle erfahren eine Erneuerung oder werden neu erstellt. Zum Vorschein kam dabei eine kleine archäologische Sensation in Form von Überresten der alten Stadtbefestigung. Um einen neuen Elektrokanal zu vollenden, musste ein Loch ins Gemäuer geschlagen werden; ansonsten wurde die Mauer aber erhalten. Luca Pifferi zeigte sich dabei zufrieden mit der pragmatischen Haltung des Archäologischen Dienstes

des Kantons Bern, der Hand bot für eine schnelle und für alle zufriedenstellende Lösung. Neben der notwendigen Sanierung erfährt der Platz auch eine Umgestaltung mit neuer Verkehrsführung und der angesprochenen Überdachung. Der Baldachin wird den zentralen Teil des Platzes bedecken. Der Scheitelpunkt des Daches kommt über den Tramhaltestellen zu liegen – just an der Stelle, an der zu früheren Zeiten der Christoffelturm seinen Platz hatte. Die leicht wirkende Konstruktion aus Stahl und Glas soll dessen Funktion als Eingangstor zur Altstadt wieder aufnehmen und dabei, so das Argument der Befürworter, durch seine Transparenz den Blick auf die angrenzenden historischen Gebäude Burgerspital und Heiliggeistkirche nicht versperren.

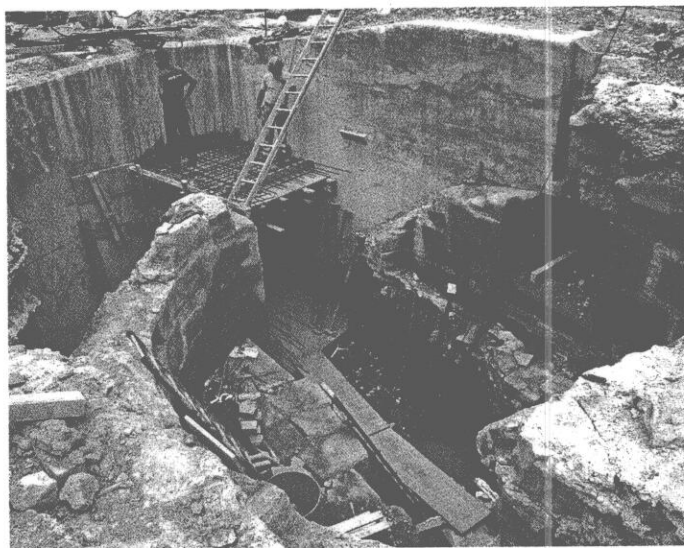
Baustelle auf drei Ebenen

Parallel zu den Arbeiten an der Oberfläche läuft die Sanierung der Christoffelunterführung. Auch hier ist neben den dringend notwendigen Erneuerungen eine Umgestaltung vorgesehen. Mit relativ geringen Mehrkosten lässt sich dabei die Verkaufsfläche praktisch verdoppeln, womit die Erträge deutlich steigen sollen. Alle Verträge mit den eingemieteten Läden waren vor Beginn der Bauarbeiten gekündigt worden. Die Innenausbauten wurden komplett abgebrochen und ausgeräumt, um die aus den 1970er-Jahren stammende Bausubstanz von Grund auf erneuern zu können. Auf ein paar Überraschungen sei man dabei schon gestossen, führt Luca Pifferi während der Besichtigung aus. Als Beispiel zeigt er auf die Stahlstützen, die im untersten, im Boden versenkten Bereich starke Beschädigungen aufwiesen. Der Gewinn an Verkaufsfläche resultiert unter anderem aus

Mittels Wasserhochdruck trägt dieser Roboter die zu entfernenden Betonschichten ab.



Eine archäologische Sensation war die Entdeckung dieser Überreste der Stadtbefestigung. Zur Vollendung eines Elektrokanals musste ein Loch in die historischen Mauern gehauen werden.



der Verlegung der Technikzentrale ins zweite Untergeschoss. Von einem einzigen Schacht aus wurde dazu ein Stollen bergmännisch unter die Unterführung in den Boden getrieben. Dabei konnte man von einer in den 1960er-Jahren geleisteten Vorinvestition für einen nie realisierten Tunnel profitieren, für den bereits die Schlitzwände erstellt worden waren. Der neue Schacht ist unterdessen im Rohbau vollendet.

Trotz Einsprachen auf Kurs

Zwei wichtige Meilensteine des Grossprojekts sind bereits erreicht. Zum einen ist dies die

Erneuerung der Tramgleise im Bereich der Kreuzung Hirschengraben/Effingerstrasse. Diese Arbeiten sind im 24-Stunden-Schichtbetrieb innerhalb von nur fünf Tagen abgeschlossen worden, womit dieser Streckenabschnitt nur kurze Zeit für den Trambetrieb gesperrt blieb. Ebenfalls wichtig für das Verkehrskonzept von Bernmobil war die Fertigstellung der neuen Tramwendschleife Schwanengasse/Hirschengraben. Auch hier wurde mit Hochdruck gearbeitet und die Schleife in 54 Tagen erstellt. Ein zügiger Baufortschritt ist auch notwendig, um noch vor dem Start der Fussball-Euro-

pameisterschaft im Juni 2008 das neue «Tor zur Stadt» präsentieren zu können. Denn diverse Einsprachen hatten im Bewilligungsverfahren den Baustart des Hauptprojekts verzögert. Die meisten davon konnten in direkten Gesprächen beigelegt werden. «Nur bei der Anlieferung der Unterführung sowie beim Baldachin musste das Verfahren zweitinstanzlich entschieden werden», erläutert Francis Racine die Vorgeschichte. Die absehbare Verspätung des Spatenstiches machte eine weitere Komprimierung des Bauprogramms erforderlich. Daneben wurden unbestrittene Teilprojekte wie die Boll-

werk-Passerelle und die Velostation als Vorlose vergeben und bereits früher realisiert. Trotz dem noch enger gewordenen Terminplan antwortet Projektleiter Pifferi auf die Frage, ob er denn optimistisch sei, die Arbeiten rechtzeitig zu Ende zu bringen: «Da gibt es keine Diskussion – die Eröffnung des Bahnhofplatzes wird im Mai nächsten Jahres erfolgen.»

BETEILIGTE

Bauherrengemeinschaft

Stadt Bern
Stadtbauten Bern
Bernmobil
Energie Wasser Bern
SBB

Gesamtprojektleitung

Emch + Berger AG, Gesamtplanung Hochbau, Bern

Technische Qualitätssicherung

Bep Ingenieure+Planer AG, Bern

Verkehrskoordination

smt ag ingenieure + planer, Bern

Totalunternehmer Arge Neuer Bahnhofplatz

Walo Bertschinger AG, Bern
Stucki AG, Bern
Ramseier AG, Bern
Wirz AG, Bern
Furrer + Frey AG, Bern

Planer

Diggelmann + Partner AG, Bern
Riesen & Stettler AG, Urtenen-Schönbühl BE
Oswald + Grunder AG, Burgdorf BE
Delley + Partner AG, Bern
Amstein + Walthert AG, Zürich
CSD Ingenieure und Geologen AG, Liebefeld-Bern
Walt + Galmarini AG, Zürich

Interview

«Sich mit Ideen gegenüber der Konkurrenz profilieren»

Luca Pifferi ist diplomierte Bauingenieur und Leiter des Bereichs TU Infrastruktur bei der Walo Bertschinger AG. Das Zürcher Bauunternehmen wirkt als Totalunternehmer bei der Erstellung des Hauptprojekts des Neuen Bahnhofplatzes.

Sind Sie mit dem bisherigen Bauverlauf zufrieden?

Luca Pifferi: Ja, wir sind sehr zufrieden. Trotz eines verschobenen Baubeginns, der stückweise terminlichen Überlapung mit den Vorlosen und der zahlreichen zum Teil überraschenden Projektänderungen wurden zwei wichtige Meilensteine zeitlich eingehalten. Diese Tatsache ist unter anderem dem Baustellenkader sowie dem Baustellenchef, Klaus Fankhauser, zu verdanken. Mit überdurchschnittlichem Einsatz lösten sie die alltäglichen Baustellenprobleme. Im Moment sind wir auf Kurs. Die Bauarbeiten können vor der EM 08 abgeschlossen werden.

Die Verzögerung des Baustarts durch Einsparungen erforderte eine weitere «Komprimierung» des Bauprogramms. Wie konnten Sie Zeit einsparen?

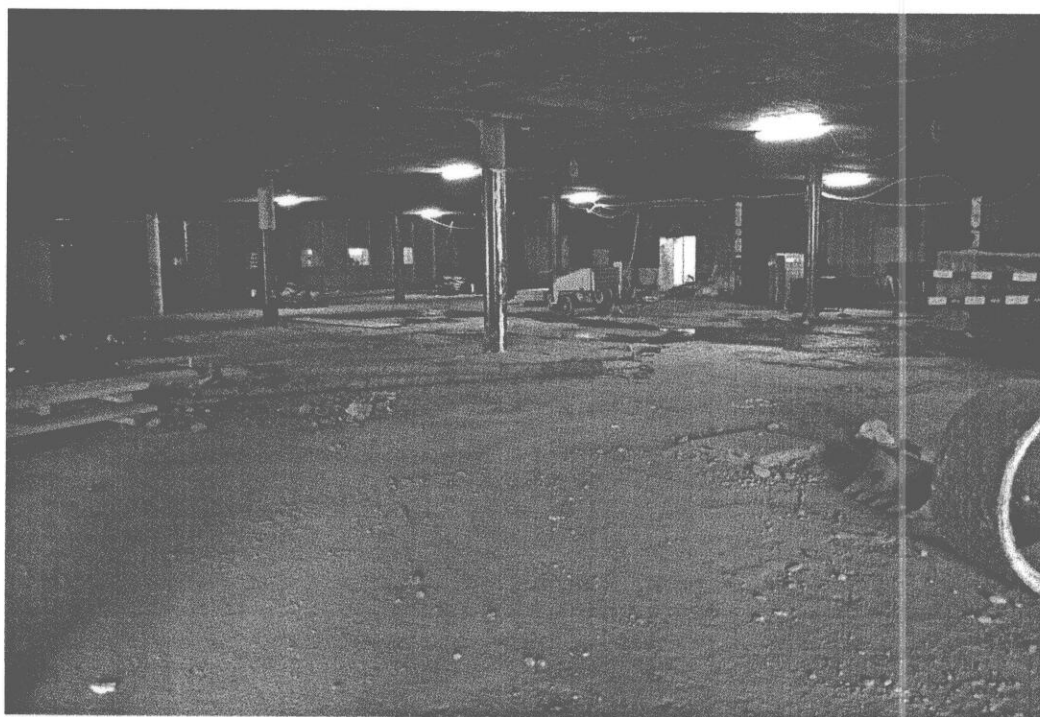
Für uns war klar, dass eine Leistungserhöhung beispielsweise durch Zweischichtbetrieb oder Wochenendarbeit keine Garantie für eine Zeitersparnis wäre. Als einzige mögliche Reaktion zu einer weiteren Komprimierung kam deshalb nur eine Umgestaltung des Terminprogramms in Frage. Damit können die Bauarbeiten auf der Baustelle rationalisiert und beschleunigt werden.

Was sind für Sie die grössten Herausforderungen?

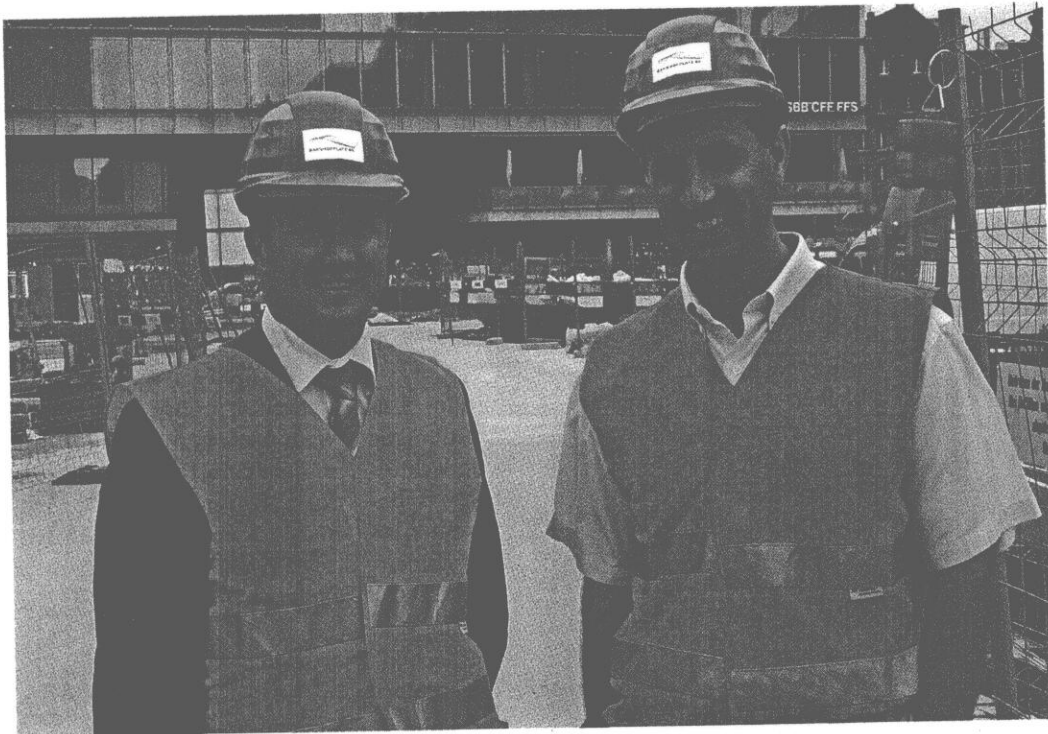
Das logistische Konzept, die engen Platzverhältnisse, die komprimierte Bauzeit, die Integration des Fussgänger- und Veloverkehrs und mittendrin die Baustelle. Dieses sind eindeutig die grössten Herausforderungen bei diesem Projekt, die nur dank einer minutiösen Planung und Arbeitsvorbereitung entsprechend bewältigt werden können.

Welche Chancen und Risiken bietet der Totalunternehmer-Auftrag?

Als Totalunternehmer übernehmen wir die Kosten-, die Termin- und die Qualitätsrisiken. In der Angebotsphase ist es nicht immer möglich, sämtliche Aspekte vollumfänglich zu eruiieren und zu koordinieren. In der Detailplanung und in der Ausführung warten immer einige ungeplante Überraschungen hinter der Ecke. Andererseits erlaubt ein TU-Auftrag in der Submissions- sowie in der Ausführungsphase dem Bauunternehmer, sich mit geschickten Ideen gegenüber der Konkurrenz zu profilieren und aktiv das Objekt zu beeinflussen. (re)



Die Umgestaltung der Christoffelunterführung ermöglicht fast eine Verdoppelung der Verkaufsflächen.



Trotz Hindernissen zeigen sich Francis Racine (links) und Luca Pifferi zufrieden mit der baulichen Entwicklung des Berner Bahnhofplatzes. (Bilder: re)

Interview

«Positive Erfahrungen mit der Projektorganisation»

Francis Racine leitet die Geschäftsstelle Bern der Emch + Berger AG Gesamtplanung Hochbau, die von der Bauherrngemeinschaft zur Gesamtprojektleitung eingesetzt wurde.

In der Bewilligungsphase haben verschiedene Einsprachen das Projekt verzögert. Haben Sie daran geglaubt, den Bau dennoch rechtzeitig beenden zu können?

Francis Racine: Anfänglich waren wir eher überrascht, dass wir mit nur 23 Einsprachen konfrontiert wurden. Mit den meisten Einsprechenden fanden wir gütliche Einigungen. Zwei Einsprachen wurden jedoch vor die zweite Instanz gezogen. Dadurch hat sich der Terminplan nach hinten verschoben, und wir konnten erst später mit den Bauarbeiten beginnen. Befürchtungen, den Bau nicht rechtzeitig fertigstellen zu können, hatten wir keine. Denn die Bauherrngemein-

schaft hatte sich vorausschauend auf viele Eventualitäten vorbereitet.

Mit allen Teilprojekten zusammen investieren fünf verschiedene Bauherrschaften rund 100 Mio. Franken in und um den Bahnhofplatz. Wie gestaltet sich die Projektorganisation?

Die Bauherrngemeinschaft hat unter der Federführung der Stadt Bern eine externe Gesamtprojektleitung direkt in der Entscheidungslinie eingesetzt. Diese ist dem Vorsitzenden der Bauherrngemeinschaft, Stadttingenieur Hans-Peter Wyss, unterstellt. Sämtliche Bauherren sind in der strategischen und operativen Ebene durch eine verantwort-

liche Person vertreten. Dies ermöglicht kurze und konsistente Entscheidungswege mit klaren Ansprechpersonen sowie eine grösstmögliche Sicherheit für die einzelnen Partner. Aufgrund der positiven Erfahrungen soll diese Organisationsform künftig in der Stadt Bern weiter gefördert und angewandt werden. Zur Optimierung der Koordination mit weiteren Projekten im Perimeter des Bahnhofplatzes wurden Drittprojekte, welche in der Verantwortung des Tiefbauamts der Stadt Bern liegen, ebenfalls in die Projektorganisation eingebunden.

Für den TU-Auftrag hatten sich drei Arbeitsgemeinschaften mit namhaften Unternehmen beworben. Welche Kriterien waren bei der Vergabe ausschlaggebend?

Alle drei Angebote waren von hoher Qualität. Schliesslich war das Angebot der Arge Neuer Bahnhofplatz das wirtschaftlich günstigere; es bot zudem Vorteile im Bau- und Terminablauf.

Eine Knacknuss bei der Planung war und ist das Aufrechterhalten des öffentlichen und privaten Verkehrs durch die Innenstadt. Was sind die wesentlichen Punkte des Verkehrskonzepts?

Bereits im Jahr 2003 hat die Stadt Bern unter der Federführung des Tiefbauamts Studien über die Auswirkungen einer Sperrung des Bahnhofplatzes während der Bauphase in Auftrag gegeben und sich aufgrund der positiven Ergebnisse dazu entschieden, eine konzentrierte Bauweise anzustreben. Entsprechend wurde ein Verkehrskonzept für die Umfahrung des Bahnhofplatzes gemeinsam mit den Verkehrspartnern und den Transportunternehmen ausgearbeitet. Verschiedene Massnahmen im Umfeld mussten vorgängig realisiert werden, damit ab Mitte Mai die Totalsperrung in Kraft treten konnte. Das Konzept umfasst Knoten- und Spuranpassungen, Sperrungen sowie die Verlegung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und auch Anpassungen des Fahrplans. (re)