

# Neuer Bahnhofplatz Bern: Construire, c'est prévoir

*Das Projekt Neuer Bahnhofplatz Bern, das zurzeit mitten im Zentrum der Bundesstadt realisiert wird, stellt hohe Anforderungen nicht nur hinsichtlich der Komplexität und Vielschichtigkeit der zu bearbeitenden Fachgebiete, sondern vor allem auch in Bezug auf die Verkehrssituation. Neben Hoch-, Tief- und Spezialtiefbauarbeiten werden neue Gleise verlegt, statisch anspruchsvolle Bauwerke konzipiert – und zusätzlich müssen Umleitungen für sämtliche Verkehrsteilnehmenden (MIV, ÖV, Langsamverkehr) koordiniert werden.*

Von Hans-Peter Wyss und Francis Racine \*

Momentan präsentiert sich die Grossbaustelle beim Berner Bahnhof als grosses Baufeld mit verschiedenen Einzelbaustellen. Abgesehen von Baustellenfahrzeugen und den Velos (welche die mitten über die Baustelle führende Notfallspur während der ganzen Bauzeit benützen dürfen) sind der Bubenberg- und der Bahnhofplatz frei von jeglichem Verkehr: Die Durchfahrt ist sowohl für den öffentlichen wie für den motorisierten Privatverkehr gesperrt, dementsprechend können die Bauarbeiten in den abgesperrten Baustellenbereichen ohne Behinderungen ablaufen. Möglich wurde dies durch minutiöse Planung, kontrollierte Risikobereitschaft und eine visionäre Ausrichtung der verantwortlichen Personen in der Bauherrschaft.

## Konzentrierte Bauweise

Die Terminplanung für die Realisierung des Projekts «Neuer Bahnhofplatz Bern» wurde mit der Zielsetzung in Angriff genommen, die Zeit der Behinderungen für Passanten, Gewerbetreibende und Anwohner möglichst kurz

zu halten. Das Mittel der konzentrierten Bauweise drängte sich dafür auf, weil sich so die Dauer der Bauarbeiten von drei Jahren um rund die Hälfte auf ca. 16 Monate verkürzen liess. Voraussetzung dafür war allerdings, dass die Bauarbeiten grossflächig und ohne grössere Behinderungen ablaufen konnten und entsprechende Vorplanungen gemacht wurden.

Studien zeigten, dass der Fussgängerverkehr zwar nicht vom Platz entfernt, aber in klar definierte Abschnitte gelenkt werden konnte. Die Velofahrenden sind sehr flexibel und können daher auch auf relativ kleinem Raum über den Platz geführt werden. Eine wesentlich schwierigere Herausforderung bildeten die ca. 26 000 Motorfahrzeuge, welche den Platz täglich überquerten, und der öffentliche Verkehr, dem der Bahnhofplatz als zentraler Umsteigepunkt dient. Sollte aber die konzentrierte Bauweise tatsächlich zum Zug kommen, so war es ein zwingendes Erfordernis, MIV und ÖV während der Bauzeit vom Bahnhofplatz fernzuhalten und auf alternativen Routen durch die Stadt Bern zu führen. Mit andern Worten: Der Bahnhofplatz musste für den motorisierten und den öffentlichen Verkehr gesperrt werden, Tram- und Bushaltestellen mussten an die Peripherie der Baustelle verlegt werden.



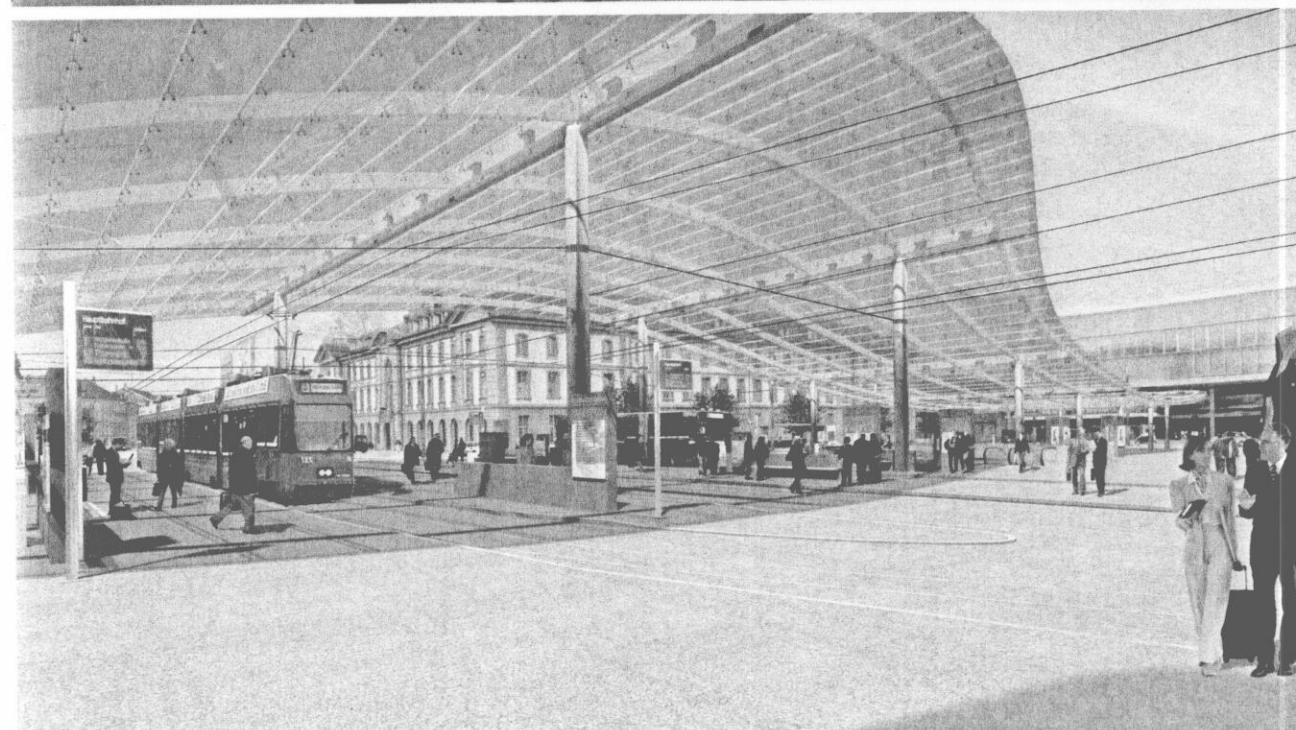
\* Hans-Peter Wyss, Stadt-ingenieur, Vorsitzender Bauherrengemeinschaft Neuer Bahnhofplatz Bern



\* Francis Racine, Gesamtprojektleiter Neuer Bahnhofplatz Bern, Emch + Berger AG Gesamtplanung Hochbau

## Nouvelle place de la gare de Berne: construire, c'est prévoir

*La construction de la nouvelle place de la gare de Berne, en cours de réalisation en plein centre de la Ville fédérale, est un projet aux nombreuses exigences, non seulement du point de vue de la diversité et de la complexité des domaines concernés, mais encore, avant tout, en relation avec la situation du trafic. Outre les travaux de construction et de génie civil normaux et spéciaux, de nouveaux rails sont posés, des bâtiments à la statique exigeante sont érigés et des déviations pour tous les utilisateurs (véhicules individuels, TP, mobilité douce) doivent être coordonnés.*



Mathys Partner Visualisierung, Zürich

1: Der berühmte «Loeb-Egge» vor dem Umbau und mit Baldachin nach dem Umbau.

1: Le célèbre «Loeb-Egge» avant les transformations et avec baldachin après les transformations.

## Die Verkehrssperrung

Die Problematik wurde in mehreren Planungsschritten angegangen. Erste Grobkonzepte dienten dazu, die Verkehrszahlen zu überprüfen und mögliche Auswirkungen einer Sperrung auf die Quartiere und die innerstädtischen Verkehrsbeziehungen zu untersuchen. In der Folge wurde das Umleitungskonzept detaillierter entwickelt und die grundlegenden Entscheide vorbereitet. Die Studien ergaben, dass sich die Sperrung primär auf das Länggass-

quartier im Norden des Bahnhofplatzes auswirken und die Verkehrsbeziehungen im Norden der Stadt Bern beeinflussen würde.

Aus dieser Grundlagenarbeit wurde ein mehrschichtiges Umleitungskonzept entwickelt, mit folgenden Kernelementen: Der Hauptteil des Privatverkehrs wird über die so genannte Kleine Westtangente (Durchfahrt Bahnhofparking) umgeleitet. Eine sekundäre Umleitungsrouten wurde durch das Länggassquartier (Bierhübeli – Mittelstrasse – Länggassstrasse) gelegt. Als äusserste und weiträumig-

te Umfahrung wurde die Autobahn bestimmt. Auf der Basis dieser Entscheide wurde die Funktionalität der einzelnen Umleitungsrouten mit Bezug auf die zu erwartende Verkehrsmenge überprüft und ein Gesamtkonzept für temporäre Umbaumassnahmen initialisiert. Insbesondere für die Städtischen Verkehrsbetriebe Bernmobil hat die Totalsperrung des Bahnhofplatzes enorme Auswirkungen, ist doch der Bahnhofplatz der wichtigste Umsteigepunkt im gesamten ÖV-System. Mit der Sperrung des Platzes wurde für Bernmobil der Tramverkehr in der Mitte durchtrennt; ausserdem mussten verschiedene Buslinien auf andere Routen verlegt werden. Die (wechselnden) Verkehrszustände wirkten denn auch als Taktgeber für die Terminplanung der Baustelle Bahnhofplatz. Ziel war es, die Sperrung für Bernmobil zeitlich möglichst zu minimieren, damit die Durchmesserlinien rasch wieder in Betrieb genommen werden konnten.

Am Sonntag, 13. Mai 2007, wurde der Bahnhofplatz für den motorisierten Verkehr vollständig gesperrt. Tags darauf begann die Intensivbauphase. Bernmobil konnte seine Durchmesserlinien noch bis zum 11. Juni 2007 in Betrieb halten; danach wurde der Tramverkehr durchs Stadtzentrum bis zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2007 eingestellt.

Die Erwartungen der Projektverantwortlichen wurden im Wesentlichen bestätigt und hinsichtlich der ersten Umleitungsphase ab 13. Mai 2007 sogar übertroffen. Bis auf kleinere Anlaufschwierigkeiten funktionierte das Umleitungssystem auf Anhieb ohne grössere Probleme. Die breit gestreute, frühzeitige und intensive Kommunikation dürfte massgeblich dazu beigetragen haben, die Verkehrsteilnehmenden auf die neue Situation vorzubereiten: Es ist anzunehmen, dass infolgedessen viele Autofahrende entweder die Umgebung der Baustelle be-



2: Der Bahnhofplatz Bern vor und während des Umbaus.

2: La place de la gare de Berne avant et pendant les travaux de transformation.



wusst meiden oder aber auf andere Verkehrsträger umgestiegen sind.

Damit die neue Situation korrekt eingeschätzt und richtig interpretiert werden kann, wurde schon vor Beginn der ersten Bauarbeiten (Ende Januar 2007) ein Verkehrsmonitoring für die Bauphase initialisiert: Auf den sensiblen Verkehrsachsen werden Verkehrszählungen durchgeführt, und zwar vor Baubeginn, während der Phase der Verkehrssperrung und schliesslich nach der Neueröffnung des Bahnhofplatzes im Frühjahr 2008. Im vergangenen August konnten die ersten Zwischenresultate des Verkehrsmonitorings präsentiert werden: Danach haben sich die dem Umleitungskonzept zugrunde liegenden Annahmen bisher bestätigt. Die Verkehrszunahme im Länggassquartier ist teilweise erheblich, aber nicht grundsätzlich problematisch. Die Erwartungen bezüglich Stausituationen sind nicht eingetroffen und die Verkehrszunahmen halten sich in Grenzen. In diesem Sinn können die Projektverantwortlichen schon heute ein positives Fazit ziehen.

## Der Totalunternehmer

Um die sehr ambitionierten Terminvorgaben einhalten zu können, entschied sich die Bauherrngemeinschaft, die Realisierung der Hauptarbeiten am Bahnhofplatz einem

Totalunternehmer zu übertragen. Dies ermöglichte der Bauherrschaft, die Koordination und Optimierung der Termine an die Bauunternehmer zu delegieren und so grösstmögliche Sicherheit bezüglich Termin, Kosten und Qualität zu erlangen. Andererseits mussten die für einen raschen Bauablauf nötigen Voraussetzungen geschaffen werden, indem verschiedene Arbeiten (Drittprojekte) vorgezogen wurden: In unmittelbarer Bahnhofsnähe wurde eine unterirdische Velostation gebaut (Ersatz für während der Bauzeit wegfallende Veloabstellplätze). Der Bau neuer Tramwendeschleifen wurde vorgezogen, damit Bernmobil die den Westen Berns bedienenden Trams während der Totalsperre beim Bahnhof wenden kann. Ebenfalls vorzeitig umgebaut wurde der Bahnhofplatz Ost, der als Wendestelle für Buslinien sowie als Taxistandplatz dient.

Grundlagen für diese Vorarbeiten war, wie auch beim Verkehrskonzept, eine lange und detaillierte Vorplanung seitens der Bauherrschaft. Bereits im Rahmen der Bauprojektplanung wurde ein Bauphasenkonzept entwickelt, das später angepasst, verfeinert und nochmals durch Experten überprüft wurde. Dies erlaubte der Bauherrschaft, dem Totalunternehmer sehr detaillierte Vorgaben zu machen – zum Beispiel punkto Terminplanung, aber auch punkto Fussgängerführung. Im Verlauf der Detailplanung durch den Totalunternehmer hat sich herausgestellt, dass die vorgegebenen Konzepte weitgehend nur noch angepasst und entsprechend dem Bauablauf terminiert werden mussten. Die Realisierung erfolgt nun gemäss den in der TU-Submission formulierten Vorgaben.

## Das Projekt Neuer Bahnhofplatz Bern in Stichworten

### *Bauherrschaft:*

Stadt Bern (Federführung), Bernmobil, Stadtbauten Bern, Energie Wasser Bern, SBB

### *Kosten des Gesamtprojekts (inkl. Drittprojekte):*

97,0 Mio. Franken

### *Totalunternehmer:*

WALO Bertschinger AG (Federführung), Ramseier AG, Wirz AG, Stucki AG, Furrer + Frey AG

*mit dem Planerteam:* Diggelmann + Partner AG, Riessen & Stettler AG, Ostwald + Grunder AG, Delley + Partner AG, Walt + Galmarini AG, Amstein + Walther Bern AG, CSD Ingenieure und Geologen AG

### *Projektverfasser:*

marchwell / BSR Architekten / Atelier 5

### *Termine:*

5. Juni 2005: Volksabstimmung Baukredit (Stadt Bern)

29. Dezember 2006: Rechtskräftige Baubewilligung

29. Januar 2007: Spatenstich

13. Mai 2007: Sperrung Bahnhofplatz / Beginn Intensivbauphase

Mai 2008: Eröffnung Neuer Bahnhofplatz Bern

Weitere Informationen: [www.bahnhofplatz08.ch](http://www.bahnhofplatz08.ch)

## Der Faktor Sicherheit

Bei einer Grossbaustelle mitten im Nervenzentrum einer Stadt muss der Faktor Sicherheit eine herausragende Rolle spielen. Zumal wenn man bedenkt, dass im Fall Bahnhofplatz Bern tagtäglich immer noch über 100'000 Personen die Baustelle zu Fuss auf festgelegten Routen queren, dass die Velos direkt über die Baustelle fahren können, und dass Lastwagen und Baufahrzeuge im Mischverkehr mit Fussgängern und Velofahrenden über die Baustelle zirkulieren. 100-prozentige Sicherheit ist nicht zu erreichen, doch hat die Bauherrngemeinschaft gemeinsam mit dem Totalunternehmer die grösstmöglichen Sicherheitsvorkehrungen getroffen: An neuralgischen Punkten, insbesondere Kreuzungen, sind Verkehrsdienste postiert, die Baustellenabschränkungen wurden wo möglich mit Fliesen abgedeckt und die Baustelle entsprechend abgesperrt.

Der Entscheid, den Neuen Bahnhofplatz Bern in konzentrierter Bauweise, mit vollständiger Verkehrssperrung und durch einen Totalunternehmer zu realisieren, hat sich bisher zweifellos bewährt. Die Bauzeit konnte wesentlich verkürzt werden, die Sicherheit erhöht und die Beeinträchtigungen für Anwohner, Geschäftsleute und Passanten werden möglichst gering gehalten. Durch die frühzeitige und detaillierte Kommunikation konnte in der Bevölkerung sehr viel positive Stimmung geschaffen werden. Dies zeigen auch die Rückmeldungen über verschiedene Kanäle, die – bei einem solchen Bauvorhaben keine Selbstverständlichkeit! – im allgemeinen bisher durchaus positiv ausfallen. ■