

Findlinge und Altöl verzögern den Umbau

Wo es beim Ausbau klemmt Der neue Berner Hauptbahnhof wird erst 2029 fertig. Auch zur Umgestaltung des Hirschengrabens gibt es Neuigkeiten. Die wichtigsten Fragen und Antworten.

Simon Thönen

Es war eine geballte Ladung von schlechten Nachrichten, welche die Verantwortlichen des Bahnhofsbaus in Bern am gestrigen Mittwoch verkündeten – auch wenn sie sich zuversichtlich zeigten, dass das Grossprojekt nun wieder auf gutem Kurs sei.

Der Kern des Problems sind unerwartete Schwierigkeiten beim Bau des neuen Tiefbahnhofs der RBS-Bahn, welche sich auch auf den Umbau des SBB-Teils auswirken. Die Eröffnung des RBS-Tiefbahnhofs verzögert sich – nicht zum ersten Mal – um weitere zwei Jahre bis 2029. Die Kosten des Gesamtprojekts steigen um 130 Millionen auf total rund 1,2 Milliarden Franken.

Was ist schiefgelaufen? Die wichtigsten Fragen und Antworten.

Wo liegen die Probleme beim Bau des RBS-Tiefbahnhofs?

Der neue Tiefbahnhof des Regionalverkehrs Bern-Solothurn (RBS) wird unter den SBB-Gleisen 2 bis 7 des Hauptbahnhofs im Tiefbau erstellt. Der Umbau erfolgt bei laufendem Betrieb des darüber liegenden SBB-Bahnhofs, und die Platzverhältnisse sind sehr eng.

Beim Bau des Zugangsschachts der unterirdischen Baustelle traten zwei Probleme auf. Damit der Schacht im lockeren Untergrund überhaupt ausgehoben werden konnte, musste der Boden gefroren werden. Für die Vereisung mussten sehr viele kleine Leitungen mit Gefriermittel in den Untergrund verlegt werden. Diese stiessen aber unerwartet auf Findlinge – grosse Steine –, die zuerst entfernt werden mussten. Zudem entdeckte man eine grössere Ölverschmutzung im Boden, was eine Altlastensanierung nötig machte.

Wer hat mitten in der Stadt Öl abgelagert?

«Wir haben versucht, das herauszufinden», sagte der Gesamtprojektleiter des RBS für den Ausbau, Adrian Wildbolz, «aber es gelang uns nicht.» Seltsamerweise lag die Verschmutzung ziemlich weit unten, in acht Meter Tiefe. Deshalb wurde sie auch bei vorgängigen Sondierungen nicht entdeckt.



Die Eröffnung des Tiefbahnhofs verzögert sich um weitere zwei Jahre: Einblick in die Grossbaustelle unter dem Bahnhof Bern. Foto: Raphael Moser

Was sind die Folgen?

Weil bei der RBS-Baustelle im 24-Stunden-Betrieb an 7 Tagen gearbeitet wird, liessen sich die Verzögerungen nicht aufholen. Der RBS-Tiefbahnhof wird deshalb nun zwei Jahre später, 2029, eröffnet werden. Immerhin: Es hätte auch schlimmer kommen können. Im deutschen Rastatt führte 2017 das Vereisungsverfahren zu einer Absenkung der Gleise – und zu einer Blockade einer der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen. Der Schacht des RBS hingegen ist gebaut, und die Arbeiten schreiten laut Wildbolz seither gut voran. Die Kosten des RBS-Tiefbahnhofs steigen wegen der längeren Bauzeit von 614 auf rund 730 Millionen Franken.

Warum und wie betrifft dies die SBB?

Die SBB bauen ein neues Zwischengeschoss – unter ihren

Gleisen und (teilweise) über dem RBS-Tiefbahnhof. Dies, damit die Zugpassagiere im chronisch überlasteten Berner Hauptbahnhof besser zirkulieren können.

Da ein Teil dieses Zwischengeschosses über dem RBS-Tiefbahnhof zu liegen kommt, müssen die SBB-Arbeiten dort ruhen, bis der RBS seinen Bahnhof und damit das Fundament auch für das SBB-Geschoss erstellt hat. Andernorts schreiten die Arbeiten voran.

Die SBB rechnen mit Bauverzögerungen von rund einem Jahr, letztlich gar bis 2030, allerdings wollen sie das Zwischengeschoss ohnehin gestaffelt in Betrieb nehmen. Ihre Kosten steigen von 360 auf 375 Millionen Franken. Laut SBB-Projektleiter Benno Nussberger liegt dies noch innerhalb der Kostenreserven.

Reaktionen auf die Verzögerung

Für den kantonalen Baudirektor Christoph Neuhaus (SVP) ist die Situation «unbefriedigend, aber erklärbar». Er führt sie teilweise auf eine Einsprache einer Privatperson wegen des befürchteten Baustellenlärms zurück, die den Baustart ihrerseits bereits um zwei Jahre verzögert hatte. Bezüglich der Altlasten im Boden sagt Neuhaus: «Wir wollen ja alle, dass man diese Abfälle rausholt – und den Boden richtig sauber macht.» Ob die neue Frist eingehalten werden kann? Festlegen mag sich der SVP-Regierungsrat nicht: «Im Moment ist das Kaffeesatzlesen.» Aber man werde alles dafür tun, um einen Teil der verlorenen Zeit aufzuholen.

Von einer «bedauerlichen» Verzögerung spricht die Berner Gemeinderätin Marieke Kruit (SP). Aber bei derart komplexen Gross-

projekten könne man eine solche nicht ausschliessen. Die von der Denkmalpflege geforderten Gutachten werde die Stadt «selbstverständlich» erstellen lassen. Es sei ganz im Sinne des Gemeinderats, die historischen Anlagen am Hirschengraben bestmöglich zu schützen, wenn am Platz dereinst der neue Bahnhofzugang entsteht.

Seine Gegner hat der Zugang bis heute. Arpad Boa ist Architekt und Städtebauer und Mitglied des Komitees «Rettet den Hirschengraben». «Der Hirschengraben zwischen Tramschienen, Strassen und Velowegen ist der falsche Ort», sagt er. Die Verzögerung sei eine Chance, den Bahnhofsausgang Bubenbergrasse städtebaulich und funktional so zu überarbeiten, dass ein würdiges «Ankommen» für den ÖV in Bern möglich werde. (cef)

Gibt es noch weitere schlechte Nachrichten?

Das kommt auf die Interpretation an. Stadtingenieur Reto Zurbuchen gab bekannt, dass ein neues Schreiben der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) zur geplanten Fussgängerpassage und der Umgestaltung des Hirschengrabens vorliegt. Das Volk der Stadt Bern hat dieses Projekt, das einen besseren Zugang der Zugpassagiere zum Bahnhof im Westen ermöglichen soll, am 7. März 2021 mit 58 Prozent Ja-Stimmen klar gutgeheissen. Die rechtliche Bewilligung steht aber noch aus. Hier könnten nun aufgrund der Stellungnahme der EKD eventuell Schwierigkeiten entstehen.

Was sagt die Denkmalpflegekommission des Bundes?

Das Schreiben, das die Stadt dieser Zeitung auf Anfrage zur Verfügung stellte, fordert zusätzliche Abklärungen. Dazu muss man ein wenig ausholen, da die Anliegen dieser Fachkommission für Laien nicht unbedingt einsichtig sind.

Im Hirschengraben wurden einst, wie der Name besagt, Hirsche gehalten. Für diese Tiere gab es ein grosses Trinkbecken, das vielleicht noch im Boden liegt. Jedenfalls fordert die EKD, dass diese Tränke, sofern noch vorhanden, durch den Bau der unterirdischen Fussgängerpassage nicht beschädigt werden dürfe.

Zwei weitere Einwände der EKD betreffen Kernanliegen der Opposition gegen das Projekt: Die EDK verlangt ein neues Gutachten zum Zustand der Bäume, die für die Umgestaltung gefällt und durch neue Bäume ersetzt werden sollen. Sowie ein Gutachten, ob der «gartendenkmalpflegerische Wert» der heutigen Anlage durch die Umgestaltung geschmälert wird. In anderen Punkten äussert sich die EDK positiv.

Wie brisant ist das?

Stadtingenieur Zurbuchen zumindest sagt, er erwarte keine Probleme. Die Stadt werde die erforderlichen Gutachten einholen, bevor das Projekt öffentlich aufgelegt werde. Das spare sogar Zeit, da diese Fragen in Einspracheverfahren ohnehin auftauchen würden.