



Verkehr Bern Wallis

Es ist Zug in wichtigen Verkehrsprojekten

Im Kanton Bern war Spatenstich für den Bau des Ligerztunnels. Die Bahnstrecke Bern – Solothurn wird für die Angebotserweiterung ausgebaut. Über die Projekte für die Verkehrsentlastung in Burgdorf und in Aarwangen entscheidet bald der Grosse Rat. Beim Lötschberg-Basistunnel wird unter Gesamtkostenbetrachtung der Vollausbau evaluiert. Ein Tunnel ist in Richtung Saastal geplant, Galerien im Mattertal.

Von Stefan Schmid

Die Kornhausbrücke verbindet die historische Altstadt von Bern mit dem Breitenrainquartier. Vor rund 120 Jahren erbaut, weist die Stahl-Hochbrücke über die Aare erhebliche Schäden auf. Beim als Unesco-Weltkulturerbe klassierten Bauwerk ist nun eine Gesamtanierung fällig. Anfang Jahr hat der Stadtrat dazu einen Projektionskredit von zwei Millionen Franken bewilligt. Die Sanierung soll etwa ein halbes Jahr dauern und rund 22,5 Millionen Franken kosten. Ausgelöst haben das Projekt die Tramgeleise, welche die städtischen Verkehrsbetriebe Bernmobil ersetzen muss.

Längere Linie und Tram-Depot

Die Stadt Bern will das Tramnetz ausbauen. Geplant ist, die bestehende 9er-Tramlinie um 1,4 Kilometer bis Kleinwabern zu verlängern. Der Regierungsrat des Kantons Bern hat dafür einen Kredit von 27,6 Millionen Franken genehmigt, wobei gleichzeitig auch die Seftigenstrasse im Zentrum von Wabern saniert werden soll. Die Erweiterung des Tramnetzes und der dichtere Fahrplan erfordern mehr Wagenkompositionen, was den Bedarf nach Depotkapazitäten erhöht. Für die Erweiterung des Depots von Bernmobil hat der Regierungsrat insgesamt 43,7 Millionen Franken genehmigt, wobei sich auch die bernischen Gemeinden beteiligen.

In den Werkstätten zusätzliche Kapazitäten schaffen muss auch die BLS, da sich ansonsten mit dem Ausbau des Angebots ab 2027 eine Servicelücke abzeichnet. Das Projekt für den Bau einer Werkstätte wird nach heftigem Widerstand aber nicht im



Die Baustelle bei der Laupenstrasse unterhalb der SBB-Gleise befindet sich westlich des Bahnhofs. Hier entstehen in schwierigen geologischen und hydrologischen Verhältnissen die unterirdischen Kavernen für den neuen RBS-Bahnhof.



Mit dem 2,1 Kilometer langen Ligerztunnel bei Twann wird der letzte eingleisige Abschnitt am Jurasüdfuss beseitigt. Samt Ausbau des Bahnhofs Twann wird mit Kosten von 431 Millionen Franken gerechnet.

Westen der Stadt Bern umgesetzt. Die Bahn will stattdessen bei ihrer Werkstätte in Oberburg einen Umbau sowie eine Erweiterung realisieren. Das Projekt wird bis Ende 2023 weiter ausgearbeitet und danach dem Bundesamt für Verkehr UVEK zur Genehmigung vorgelegt. Der Baustart dürfte laut BLS erst im Jahre 2026 erfolgen.

Tunneldurchbruch der RBS

Der Ausbau des Bahnhofs Bern verzögert sich und wird zudem teurer. Gründe dafür sind schwierige geologische Verhältnisse, hydrologische Probleme, Altlasten und Corona. Mit Problemen konfrontiert war bislang vor allem der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS). Im August letzten Jahres haben die Bauarbeiten beim RBS-Bahnhof aber einen ersten Meilenstein erreicht, als die Kalotte des Zufahrtstunnels zwischen Hirschenpark und Eilgutareal durchbrochen werden konnte. Der neue RBS-Bahnhof besteht aus zwei grossen unterirdischen Hallen mit je zwei Gleisen und Mittelperron. Die Züge fahren künftig durch einen zweigleisigen Tunnel zum RBS-Bahnhof. Die Terminverzögerungen wirken sich auch auf die Kosten aus. Der RBS-Bahnhof dürfte laut Mitteilung etwa 730 Millionen Franken kosten statt der bislang veranschlagten 614 Millionen Franken. Auch die Ausbauten der SBB werden teurer, voraussichtlich werden es 375 Millionen sein statt der verrechneten 360 Millionen Franken. Die Mehrkosten werden von Bund und Kanton getragen. Die 2017 begonnene Erweiterung gilt als dringend nötig, weil der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz an seine Grenzen kommt.

RBS-Depot in Bätterkinden

Eine Erhöhung der Kapazität mit schnellerem Takt und kürzerer Reisezeit will der RBS mit der Verlängerung der S8 von Jegenstorf nach Bätterkinden erreichen. Damit längere Regionalexpresszüge halten können, müssen die Perrons bei beiden Stationen sowie in Jegenstorf verlängert werden. Für den Angebotsausbau sind die baulichen Massnahmen bei den Stationen der drei Gemeinden bereits im Gang. In Bätterkinden will der RBS zudem ein neues Depot bauen.

Die Kosten für den Umbau der Station sowie den Depot-Neubau werden auf rund 200 Millionen Franken beziffert. Auf kommenden Herbst ist die öffentliche Auflage des Depot-Projekts geplant. Für die Plan genehmigung rechnet der RBS mit weiteren zwei Jahren, sodass mit den Bauarbeiten laut Angaben frühestens 2024 begonnen werden kann. Fertig sein soll das neue Depot 2026.

Der Bahnhof Jegenstorf wird zwar ausgebaut, aber nur soweit wie nötig. Aufgrund von neuen Verkehrsprognosen benötigt der Bahnhof in Zukunft wohl ein drittes Gleis. Ein solcher Ausbau dürfte am heutigen Standort, mit dicht bebauter und teilweise denkmalgeschützter Umgebung, kaum möglich sein. Der Ausbau der RBS-Strecke steht im Zusammenhang mit dem Projekt «S-Bahn 2040». Es ist der nächste grössere Entwicklungsschritt, den der Kanton für die S-Bahn Bern plant. Dies als Grundlage für den nächsten nationalen Ausbauschritt der Bahnen, der durch den Bund geplant, beschlossen und finanziert wird.

FORTSETZUNG AUF SEITE 34



Die Umfahrung Aarwangen umfasst auch den Bau eines Tunnels. Die Kosten belaufen sich auf 194 Millionen Franken. Der Regierungsrat hat den Verpflichtungskredit genehmigt, im Juni entscheidet der Grosse Rat.

meinden der Region Bern-Mittelland einigen. Nach mehrjährigem Erarbeitungsprozess hat der Kanton das neue regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland genehmigt, nachdem dieses letzten Juni von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) einstimmig verabschiedet wurde. Beim RGSK handelt es sich um ein für die Behörden verbindliches Planungsinstrument, mit dem die Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsplanung aufeinander abgestimmt werden soll.

Wankdorf-Knoten entflechten

Beim Autobahnknoten Bern-Wankdorf kreuzen sich verschiedenste Auto-, Langsamverkehr- und ÖV-Routen. Nun soll der Anschluss für 250 Millionen Franken entflochten werden. Die Anstössergemeinden Ittigen und Ostermundigen versprechen sich davon eine Entlastung vom zusätzlichen Verkehr, den insbesondere Grossanlässe auf dem Areal der Bernexpo verursachen. Das Astra will die zu erwartende Zunahme des Verkehrs bewältigen und Ausweichrouten in die Quartiere einschränken. Zugleich sollen die Bedingungen für den Langsamverkehr verbessert und bei den Auffahrten zur Autobahn mehr Platz geschaffen werden. Da sich auf dem Autobahnknoten die Unfälle häuften, soll die Entflechtung auch der Sicherheit dienen. Doch das Projekt stösst nicht überall auf Akzeptanz. Kritik kommt vom

Verein Spurwechsel, der eine Ausweitung des Verkehrsaufkommens befürchtet. Die stadträtliche Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün (PVS) will das Vorhaben kritisch verfolgen, weil Aspekte wie die Entwicklung des Mehrverkehrs und die Folgen für das Nordquartier noch nicht absehbar sind.

Aarwangen und Burgdorf entlasten

Einer Realisierung näher gerückt ist die Neugestaltung der Verkehrsrouten in Aarwangen. Der Ort soll mit einer Umfahrung vom Durchgangsverkehr entlastet und das Zentrum für alle Verkehrsteilnehmer ruhiger und sicherer gestaltet werden. Und im Raum Burgdorf soll die Verkehrssituation mit 19 Massnahmen verbessert werden. Das Projekt «Emmentalwärts» umfasst den Bau von Umfahrungen der Dörfer Oberburg und Hasle sowie zwei neue Bahnunterführungen und eine intelligente Verkehrsbewirtschaftung mit öV-Bevorzugung.

Der Regierungsrat hat die Verpflichtungskredite für die beiden Projekte genehmigt und zuhänden des Grossen Rates verabschiedet. Wenn die Ausführungskredite in der Junisession vom Grossen Rat bewilligt werden und es keine rechtlichen Verzögerungen wegen Beschwerden gibt, können die Bauarbeiten 2025 beginnen, die Vorbereitungsarbeiten und die Submissionen könnten sogar schon ab 2023 starten. Die Gesamtkosten betragen in Aarwangen 194 Millionen und im Raum Burgdorf 314 Millionen Franken. In Aarwangen werden die Arbeiten voraussichtlich sieben Jahre dauern, im Raum Burgdorf dürften es zehn Jahren sein.

Agglomerationen im Fokus

In der Region Thun führte der 2017 eröffnete Bypass Thun Nord zwar zu einer Verkehrsentslastung, doch nicht beim rechten Seeufer. Nun sollen auch dort die Verkehrsprobleme längerfristig gelöst werden, indem die Agglomerationsgemeinden ein Infrastrukturprojekt gemeinsam vorantreiben. Mit einer Aufnahme in das Agglomerationsprogramm des Bundes wäre die Mitfinanzierung der Tiefbaumassnahmen gesichert. Die Umsetzung wäre aber frühestens ab 2028 machbar.

In den Agglomerationen will der Bundesrat bei der Verkehrspolitik einen Schwerpunkt setzen und dazu bis 2023 eine Botschaft ans Parlament erarbeiten. Bis letzten September haben die Kantone 32 Agglomerationsprogramme beim Bund eingereicht, die mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) finanziert werden.

In den kommenden Jahren will die Landesregierung auch das Autobahnnetz für 4,3 Milliarden Franken punktuell erweitern. Sie schlägt dem Parlament vor, fünf Autobahn-Ausbauprojekte in den Ausbauschritt 2023 aufzunehmen und damit definitiv zu beschliessen. In der Region Bern geht es beim Kreditantrag konkret um die Erweiterung der A1 auf den Abschnitten zwischen den Verzweigungen Wankdorf und Schönbühl sowie zwischen Schönbühl und Kirchberg.

Lötschberg-Vollausbau vorteilhaft

Der Ausbauschritt 2035 umfasst auch den Ausbau des Lötschberg-Basistunnel. Dieser ist lediglich auf 14 Kilometern doppelspurig befahrbar. Auf der Weströhre zwischen Mitholz und dem Nordportal Frutigen sind sieben Kilometern noch nicht ausgebrochen. Auf 14 Kilometern ist die Weströhre zwar ausgebrochen, aber bahntechnisch nicht ausgerüstet. Für den Teilausbau dieses Abschnitts hat das Parlament die Gelder bereits bewilligt. Bei der Realisierung des Teilausbaus müsste der Tunnel jedoch für acht Monate gesperrt werden, was für den Tourismuskanton Wallis wegen der viel längeren Reisezeit hohe volkswirtschaftliche Kosten zur Folge hätte. Bei den Tourismusorten auf Berner Seite besteht diese Einschränkung nicht. Für den Teilausbau sind die Kosten auf 974 Millionen Franken veranschlagt. Ein direkter Vollausbau würde 1,48 Milliarden Franken kosten, also rund

eine halbe Milliarde Franken mehr als beim Teilausbau. Die Mehrkosten würden insbesondere auf den Ausbruch des Tunnels und die technische Ausrüstung auf den sieben Kilometer entfallen. Eine Totalsperrung würde es beim Vollausbau nicht geben. Die volkswirtschaftlichen Kosten eingerechnet kommt der Vollausbau unter dem Strich rund «200 bis 300 Millionen» teurer zu stehen als der Teilausbau, wie der «Blick» eine involvierte Fachperson zitiert. Verschiebt man den Vollausbau bei der Bummel-Variante auf später, werden die Kosten auf 1,63 Milliarden Franken geschätzt.

Voraussichtlich nächsten Monat wird der Bundesrat den Zwischenbericht zum Ausbauschritt 2035 in die Vernehmlassung schicken, die Botschaft dazu wird dem Parlament Ende dieses oder Anfang nächsten Jahres vorgelegt. 2023 wird das eidgenössische Parlament dann einen Variantenentscheid fällen.

Tunnel im Saastal geplant

Die Strasse in den Tourismusort Zermatt kann mit zwei Galerien wintersicher ausgebaut werden. Für den Bau einer 240 Meter langen Galerie beim «Lüegelti» und einen 170 Meter langen Abschnitt bei der «Schusslauri» auf der Strasse zwischen Täsch und Zermatt genehmigte der Grosse Rat 19 Millionen Franken. Für die Strasse gilt allerdings eine rigorose Fahrbeschränkung und die Benutzung ist bewilligungspflichtig. Mit umfangreichen baulichen

Ligerz: Bohren am Bielersee

Eine Verdoppelung der Verkehrskapazität realisieren die SBB bis 2026 zwischen Schafis und Twann mit einer zweispurigen Bahnlinie. Das Gesamtprojekt umfasst den Bau eines 2,1 Kilometer langen Ligerztunnels, den Ausbau des Bahnhofs Twann sowie die Umgestaltung des heutigen Bahntrassees. Finanziert wird das 431-Millionen-Projekt mit Geldern aus dem Bahninfrastrukturfonds. Baustart war diesen Frühling.

Dagegen stösst der geplante Twanntunnel auf Opposition. Ein Komitee hat dazu in Twann eine Initiative eingereicht, die fordert, auf den Bau des Strassentunnels zu verzichten. Moniert wird eine falsche Verkehrsplanung. Stattdessen brauche es eine regionale Gesamtverkehrsplanung. Die Diskussion ist laut dem Komitee umso dringlicher, als der Bund dem 230-Millionen teuren Twanntunnel im August letzten Jahres die Plangenehmigung erteilte.

Bereits auf eine übergeordnete Verkehrsplanung konnten sich die 75 Mitgliedsge-



Beim Lötschberg-Basistunnel ist bei Kilometer 22 mit Blickrichtung Süd links die Oströhre zu sehen und rechts die Verbindung zur Rohbau-Röhre, die bei einem Teilausbau neu ausgebrochen werden müsste. Evaluert wird auch ein Vollausbau.



Der Vispertaltunnel wird ins System der A9-Umfahrung von Visp integriert. Auf rund 200 Metern wird in einer geologischen Störungszone zur Verstärkung der bestehenden Verkleidung ein Sohlgewölbe eingezogen.



Zwischen Täsch und Zermatt erhöhen zwei geplante Lawinenschutzgalerien die Sicherheit der Strassenverbindung. Das Kantonsparlament hat dazu einen Kredit von 27,3 Millionen Franken genehmigt.



Beim Tunnel Les Evouettes im Unterwallis konnten die unterbrochenen Arbeiten beim Nordportal des Umfahrungstunnels nach einer Bodenabsenkung fortgesetzt werden. Eingebaut wird nun ein Doppelschirmgewölbe.

Massnahmen muss auch die Saastalstrasse gesichert werden. Ein 650 Meter langer Tunnel zwischen Stalden und Eisten soll die angespannte Gefahrensituation beim Deibfels entschärfen. Der Walliser Grosse Rat hat dazu einen Verpflichtungskredit gesprochen. Die Kosten werden mit 96,7 Millionen Franken veranschlagt und sollen über die jährlichen Pauschalbeiträge des Bundes an die schweizerischen Hauptstrassen finanziert werden.

Bei der Autobahn A9 konzentrieren sich die Bauarbeiten auf die Abschnitte in den Regionen Visp, Raron und Gampel-Steg. Die Südumfahrung von Visp soll 2024/25 fertiggestellt sein. Beim Riedbergtunnel dürfte die Inbetriebnahme 2025/26 erfolgen. Davon geht Martin Hutter, Chef der kantonalen Dienststelle für Nationalstrassenbau, aus, wie er in einem Beitrag im «Walliser Boten» erklärte. In Raron wiederum ist neben dem gedeckten Einschnitt der A9 eine Reihe weiterer Projekte im Bau oder geplant.

Raron als öV-Hub

Im Rahmen eines räumlichen Entwicklungskonzepts soll die Gemeinde Raron zu einem Subzentrum ausgebaut werden. Vorgesehen ist, den Bahnhof nach der Sanierung zu einem öV-Hub aufzuwerten. Direkt von der Verkehrsdrehscheibe könnte der einst eine Seilbahn hinauf nach Eischoll führen als Ersatz für die alte Anlage am Dorfrand. Damit liesse sich das Bergdorf besser an den öffentlichen Verkehr im Tal anbinden und touristisch weiterentwickeln. Die Kosten der neuen Bahn werden laut dem «Walliser Boten» auf 16 Millionen Franken geschätzt. Die Aufnahme in den kantonalen Richtplan und die Genehmigung des Bundesamts für Verkehr vorbehalten könnte allenfalls schon im Herbst nächsten Jahres mit dem Bau begonnen werden, um die Bahn Ende 2024 in Betrieb zu nehmen.

Im Kantonsparlament kam die Förderung der Bergbahnen erneut aufs Tapet, nachdem 2018 dafür ein Fonds geschaffen wurde für Darlehen, Bürgschaften und Subventionen. Die Fördergelder wurden allerdings wenig beansprucht, weil die Kriterien zu eng gefasst wurden, wie es bei der von einer Motion ausgelösten Debatte im Grossen Rat hiess. Demnach konnten nur Betriebe mit gesunden Finanzen Gelder beantragen, und für die Ausschüttung von Dividenden galt eine Sperrfrist von zehn Jahren. Die vom Parlament angestrebte Gesetzesänderung wurde schliesslich als unverbindlicheres Postulat an den Staatsrat zur Beantwortung überwiesen. ■

SOSAG BOX

Aggregate und Systeme sicher untergebracht in Maschinen-Containern



SOSAG Baugeräte AG / Tel 052 315 39 22
info@sosag.ch / www.sosag.ch



MASSGESCHNEIDERTE PE-SCHÄCHTE

Alles aus einer Hand und in höchster Qualität

Unsere Spezialisten entwickeln individuelle und massgeschneiderte Lösungen.



Häny AG · CH-8645 Jona · www.haeny.com

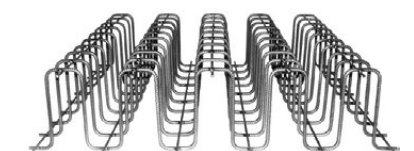
54818



FIDECA® Durchstanz- und Schubbewehrungssystem

Das Korbsystem mit höchster Tragfähigkeit durch volle Verankerung bietet Sicherheit gegen das Durchstanzen.

Fischer Rista AG - Ihr Partner für intelligente Bewehrungssysteme.
FIDECA® | FISEISMA® | FIRIPA® | FIRISTA® | FIRIKA® | FIROLA® | FIRISA®



55046

Fischer Rista AG | Hauptstrasse 90 | CH-5734 Reinach | +41 62 288 15 75 | www.fischer-rista.ch

