

# Bauprüfung Bahnhof Bern

## Regionalverkehr Bern-Solothurn

### Das Wesentliche in Kürze

---

Der Bahnhof Bern stösst heute betrieblich und räumlich an seine Grenzen. Aktuell realisiert der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) den Neubau RBS-Bahnhof Bern. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) bauen gleichzeitig eine neue unterirdische Passage, genannt «Unterführung Mitte». Das Projekt des zukünftigen RBS-Bahnhofs Bern beinhaltet den Bau eines neuen Tiefbahnhofs 17 Meter unterhalb der bestehenden Gleise 2 bis 7 der SBB. Die Züge erreichen diesen künftig durch einen rund 1 km langen neuen Tunnel.

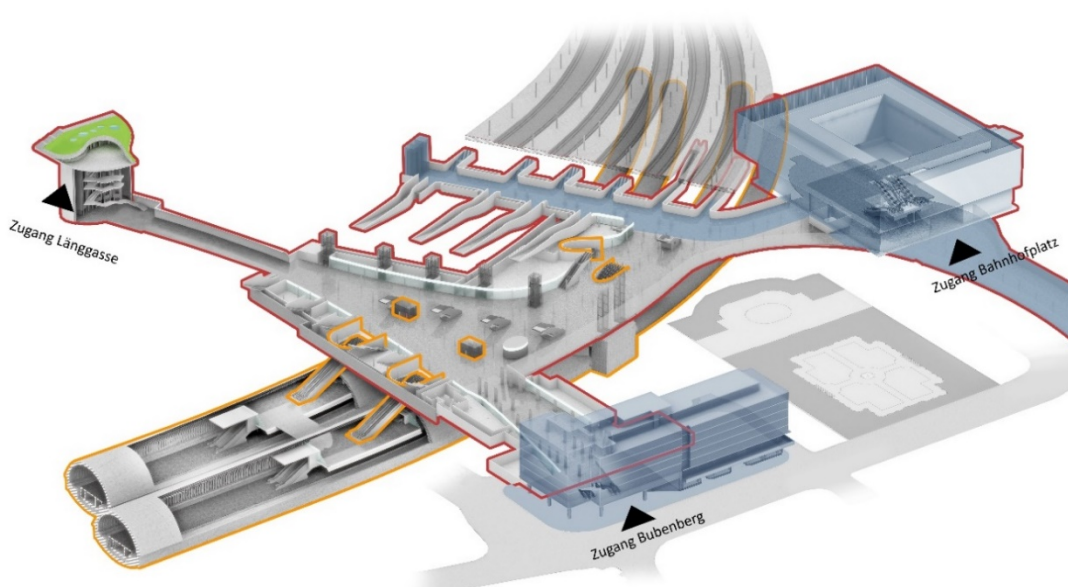


Abbildung 1: Schnittansicht durch den künftigen Bahnhof Bern mit den SBB-Unterführungen (rot) und dem künftigen Tiefbahnhof RBS (orange; Quelle: RBS / Zukunft Bahnhof Bern)

Die Prüfung der Eidgenössischen Finanzkontrolle (EFK) fokussierte auf die Projektführung und -steuerung des RBS. Die Prüfungsergebnisse zeigen Verbesserungsmöglichkeiten in den Bereich der Steuerung und bei den Führungsinstrumenten sowie in der Kostentransparenz.

### Die Gesamtkosten sind rund 25 Prozent höher und die Inbetriebnahme wird knapp vier Jahre später erfolgen als ursprünglich vereinbart

Die Finanzierungsvereinbarung regelt, dass der «Ausbau Bahnhof Bern» (ABB) des RBS mit 600 Millionen Franken gebaut werden soll, mit einer Inbetriebnahme im vierten Quartal 2025. Die geplanten Gesamtkosten liegen zum Prüfungszeitpunkt bei 750 Millionen Franken. Die Inbetriebnahme wurde auf Mitte 2029 verschoben. Nach der Prüfungsdurchführung wurden im Februar 2022 seitens RBS 731 Millionen Franken als Gesamtkosten kommuniziert.

Die Aussagen zu Kosten und Terminen in der Finanzierungsvereinbarung waren nicht verlässlich. Ausserdem wurde die Komplexität des Projektes deutlich unterschätzt. Dies hatte zur Folge, dass während des laufenden Projektes Lücken aufgearbeitet, Änderungen vorgenommen und die bauherrenseitige Projektorganisation des RBS neu aufgestellt wurden.

Die Kostentransparenz ist zu verbessern. Das Reporting der Endkosten und des Inbetriebnahmetermins muss aktiv geführt werden. Sich verändernde Risiken und Projektänderungen sind laufend und transparent in die Endkosten einzuarbeiten.

### **Die bauherrenseitige Projektorganisation funktioniert, die Steuerung weist aber noch Verbesserungspotenzial auf**

Seit 2018 ist eine stabile und funktionierende Projektorganisation seitens Bauherrschaft vorhanden. Der stark zentralisierte Fokus auf den Gesamtprojektleiter sollte insbesondere für die nächste Phase aufgeteilt werden, um eine stärkere Aufgaben- und Funktionstrennung zu sichern und die Abhängigkeit von dieser Schlüsselperson zu reduzieren. Einzelne Rollen müssen präziser definiert und aktiv in das Projekt integriert werden.

Ausserdem soll die Projektsteuerung in der nächsten Phase durch ein erweitertes und auch für alle externen Projektbeteiligten verbindliches Projekthandbuch gestärkt werden.

### **Risiko- und Qualitätsmanagement sowie Projektänderungswesen könnten besser und systematischer genutzt werden**

Das bauherrenseitige Risikomanagement wird nicht stringent und durchgängig geführt. Eine Klärung ist nötig. Das Qualitätsmanagement ist aktuell nur in der Ausführungsphase implementiert. Ein projektbezogenes Qualitätsmanagement existiert noch nicht.

Projektänderungen werden beim RBS nachgeführt. Das Projektänderungswesen wird seitens RBS aber nicht als Führungsinstrument gebraucht.