

z b b
zukunft bahnhof bern



Mehr Bahnhof für die Hauptstadt

**Schritt für Schritt zu einem leistungsfähigeren
Bahnhof Bern**

ZBB – Zukunft Bahnhof Bern ist ein Gemeinschaftsprojekt von
Kanton Bern, Stadt Bern, Schweizerische Bundesbahnen SBB, Regionalverkehr
Bern-Solothurn RBS, BLS AG, BERNMOBIL, PostAuto Schweiz AG,
Die Schweizerische Post AG, Grosse Schanze AG, Burgergemeinde Bern,
Bundesamt für Verkehr

www.zukunftbahnhofbern.ch



In Kürze

Im Bahnhof Bern ist es eng: Dicht drängen sich die Menschen zu den Pendlerzeiten auf den Perrons und in den Passagen. In engem Takt fahren Züge ein und aus. Der Bahnhof hat seine Kapazitätsgrenzen erreicht. Damit der Bahnhof Bern auch in Zukunft funktionsfähig ist, muss er ausgebaut werden.

Der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz spielt eine Hauptrolle im in- und ausländischen Bahnverkehr: In Bern laufen nicht nur die nationalen Ost-West-Linien zusammen, sondern seit dem neuen Lötschbergtunnel immer mehr internationale Nord-Süd-Verbindungen. Auf regionaler Ebene erschliesst die Berner S-Bahn vom Bahnhof Bern aus die Hauptstadtregion mit über einer Million Menschen in sechs Kantonen.

Und es werden in Zukunft noch mehr Passagiere und Züge: Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern geht davon aus, dass die Nachfrage in der Region Bern zwischen 2010 und 2030 um rund 50 Prozent zulegen wird.

Mit dem Gesamtvorhaben «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) soll der Bahnhof Bern für die künftigen Anforderungen gerüstet werden. Zwei grosse Ausbauschritte sind geplant: Bis 2025 sollen zuerst der RBS-Bahnhof ausgebaut sowie eine neue Unterführung Mitte mit einem zweiten Hauptzugang beim Bubenbergzentrum erstellt werden. Zeitgleich werden die notwendigen flankierenden Verkehrsmassnahmen in der Stadt Bern umgesetzt. Der zweite Schritt sieht bis 2035 die seitliche Erweiterung des SBB-Bahnhofs mit vier zusätzlichen Gleisen vor.



Sechs Gründe für den Ausbau des Bahnhofs Bern

Der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz muss funktionsfähig bleiben

Für die Weiterentwicklung des Schweizer Bahnverkehrs ist ein funktionsfähiger Bahnhof Bern unerlässlich. Als zweitgrösster Bahnhof der Schweiz spielt er im nationalen und internationalen Bahnverkehr eine zentrale Rolle – im wörtlichen Sinn. Er verbindet Ost- und Westschweiz, seit der neuen Lötschbergachse immer mehr auch Nord- und Südeuropa. Auf regionaler Ebene ist er die Drehscheibe der S-Bahn, welche die Hauptstadtregion Bern und damit ein Einzugsgebiet mit über einer Million Menschen erschliesst. Die Region Bern hat schweizweit den höchsten Anteil an ÖV-Pendlerinnen und -pendlern.

Der Ausbau ist dringend

Die Situation im RBS-Bahnhof ist heute schon prekär. Gebaut für 16 000 Passagiere im Tag, muss er heute bereits 60 000 Reisende bewältigen. Die alten Anlagen sind am Anschlag. Bei SBB und BLS besteht Handlungsbedarf einerseits bei den Zufahrten: Die Schienenengpässe im Osten (Wylfeld) und im Westen (Holligen) verhindern eine dichtere Abfolge der Züge in Bern. Über- und Unterführungen, welche ein konfliktfreies Kreuzen der Züge erlauben, schaffen Abhilfe. Andererseits herrscht Platznot auf den Perrons und in der Passage. Mit dem Ausbau der Publikumsanlage gelangen die Reisenden rascher und bequemer an ihr Ziel.

Um auch die Zunahme des Verkehrs (Motorisierter Individualverkehr und Passanten) im Umfeld des Bahnhofs zu organisieren, werden zeitgleich die notwendigen flankierenden Verkehrsmassnahmen in der Stadt Bern umgesetzt.

Vom Ausbau profitieren alle

Der Ausbau bringt Taktverdichtungen im S-Bahn- und im Fernverkehr. Mehr und längere Züge bieten den Fahrgästen zusätzlichen Platz und bessere Verbindungen. Dank helleren und geräumigeren Anlagen und einer neuen Unterführung Mitte verbessern sich auch die Sicherheit der Menschen und der Komfort im Bahnhof. Der neue Zugang beim Bubenbergzentrum verkürzt die Wege in die Stadt, erlaubt ein rasches Umsteigen auf Tram und Bus und entlastet den Bahnhofplatz sowie dessen Haltestellen.



Das Gesamtkonzept ZBB ist eine durchdachte, breit abgestimmte Lösung

Das Gesamtkonzept ZBB ist das Resultat eines mehrjährigen Prozesses, in welchen alle wichtigen Partner im Bahnhof Bern eingebunden waren. ZBB strebt die beste Lösung im Sinne des Gesamtinteresses an und stimmt gleichzeitig die unterschiedlichen Anforderungen der Partner aufeinander ab. Über 20 Varianten und Untervarianten sind eingehend geprüft und ausgewertet worden. Die ausgewählte Bestvariante sieht ein etappenweises Vorgehen vor, das einen raschen Ausbau dort erlaubt, wo es am dringlichsten ist, und dennoch alle Optionen für spätere Ausbauschritte offen lässt.

Ohne Ausbau droht der Verkehrsinfarkt

Gelingt es nicht, den Bahnhof Bern leistungsfähiger zu machen, so droht der Region Bern über kurz oder lang ein Verkehrsinfarkt. Nicht nur beim Zugverkehr, sondern auch beim Strassenverkehr, auf den unzufriedene Bahnreisende ausweichen würden. Die Erreichbarkeit in der Region wäre in Frage gestellt, was fatale Folgen für den Wirtschaftsstandort Bern und das politische Zentrum der Schweiz hätte. Während andere Schweizer Städte ihren Bahnhof ausbauen und sich Standortvorteile sichern, würde Bern allmählich zur Provinz. Ein solches Szenario ist in keiner Weise mit der Rolle einer Landeshauptstadt vereinbar. Ein funktionierender Bahnhof liegt im Interesse von Stadt, Kanton und Bund!

Der etappierte Ausbau erleichtert die Finanzierung

Die Projekte von SBB und RBS sind weit fortgeschritten. 2015 erfolgt die öffentliche Planaufgabe.

Für die Finanzierung ist das etappierte Vorgehen ebenfalls von Vorteil, da sich die Investitionen über eine längere Zeitspanne verteilen lassen. Klar ist, dass das Jahrhundertvorhaben ZBB einen starken politischen Willen und die Beteiligung aller politischen Ebenen voraussetzt. Die Finanzierung des 1. Ausbauschritts konnte 2013/14 auf Bundes- und Kantons-ebene gesichert werden.

Ein Bahnhof mit Zukunft

Das Gesamtkonzept ZBB sieht vor, den Bahnhof Bern schrittweise auszubauen. Das hat nicht nur für die Finanzierung Vorteile, sondern erlaubt es auch, die jeweiligen Ausbauschritte auf die künftige Entwicklung des öffentlichen Verkehrs abzustimmen. Auf folgendes Vorgehen haben sich die Projektpartner ZBB geeinigt:

Optimierung der bestehenden Infrastruktur: bis 2021

Um im hoch ausgelasteten Bahnhof Bern die umfangreichen Bauarbeiten ab 2016 für die geplanten Ausbauschritte überhaupt erst möglich zu machen wird die bestehende Infrastruktur bis Ende 2015 ertüchtigt. Dazu zählen Massnahmen wie die Verkürzung der Zugfolgezeiten auf der Bahnhof Ostseite, die Verlängerung von Perron Gleis 7/8 und die Unterteilung der Gleise 1 und 2 für die gleichzeitige Nutzung durch zwei Züge.

Erster Ausbauschritt: bis 2025

Der erste markante Ausbauschritt im Bahnhof erfolgt dort, wo die Engpässe am grössten sind: beim RBS und bei den Publikumsanlagen der SBB sowie beim Verkehr im Umfeld des Bahnhofs. Für den RBS soll ein neuer Bahnhof unter der bestehenden Perronhalle SBB-Bahn-

hof erstellt werden. Um die bestehenden Zugänge zu entlasten, plant die SBB einen Ausbau ihrer Publikumsanlagen, konkret eine neue Personenunterführung, einen zweiten Hauptzugang beim Bubenbergzentrum sowie Perronerhöhungen. Damit die Fussgängerströme sicher und attraktiv vom und zum Zugang Bubenberg geführt werden können, muss der Verkehr im Umfeld des Zugangs neu organisiert werden. Die entsprechenden Verkehrsmassnahmen sollen bis zur Inbetriebnahme des RBS-Bahnhofs und der Publikumsanlagen umgesetzt sein.

Zweiter Ausbauschritt: 2025–2035

Erst in einem zweiten Ausbauschritt wird auch eine Erweiterung des SBB-Bahnhofs notwendig. Vorgesehen ist eine seitliche Erweiterung mit vier zusätzlichen Gleisen, die auf bestehendem Niveau in den Hang unter der Grossen Schanze gebaut werden sollen. Dies erlaubt einen Angebotsausbau sowohl im Fern- wie auch im Regionalverkehr.

Langfristige Optionen

Als langfristige Option ist ein weiterer Ausbau der Ostzufahrt von vier auf sechs Gleise denkbar.

Erster Ausbauschritt (bis 2025)

- ① Entflechtung Wylerfeld (SBB), Inbetriebnahme 2022
- ② Neuer RBS-Bahnhof (RBS), Inbetriebnahme 2025
- ③ Ausbau Publikumsanlage (SBB), Inbetriebnahme 2025
- ④ Neue Personenunterführung und Zugang Bubenbergplatz, Inbetriebnahme 2025
- ⑤ Verkehrsmassnahmen, Umsetzung bis 2025
- ⑥ Verlängerung Perron Gleis 7/8
- ⑦ Entflechtung Holligen mit Anpassung der Gleisanlage im Westkopf

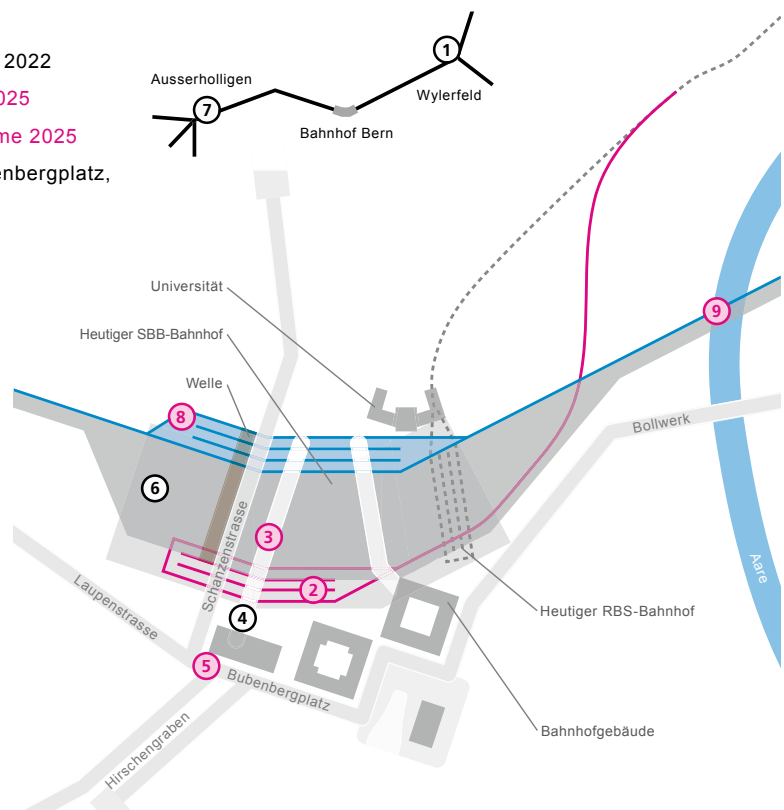
Zweiter Ausbauschritt (2025 - 2035)

- ⑧ Seitliche Erweiterung SBB

Langfristige Optionen

- ⑨ Ausbau Zufahrt Ost

- ZBB Projekte
- Übrige Projekte

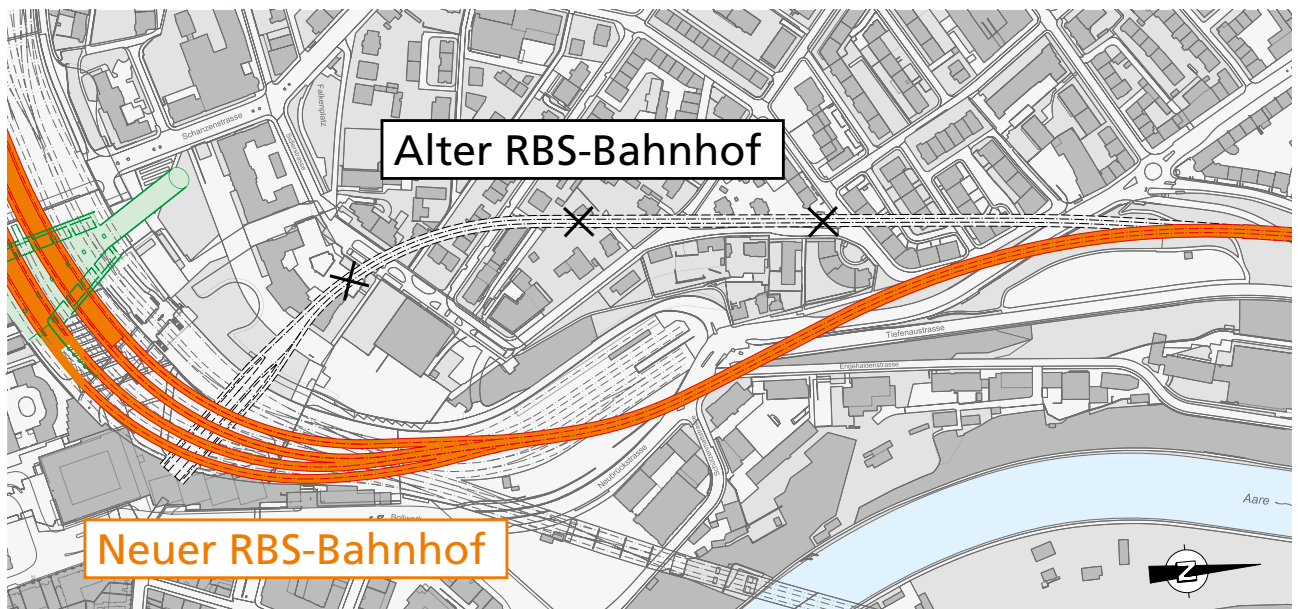


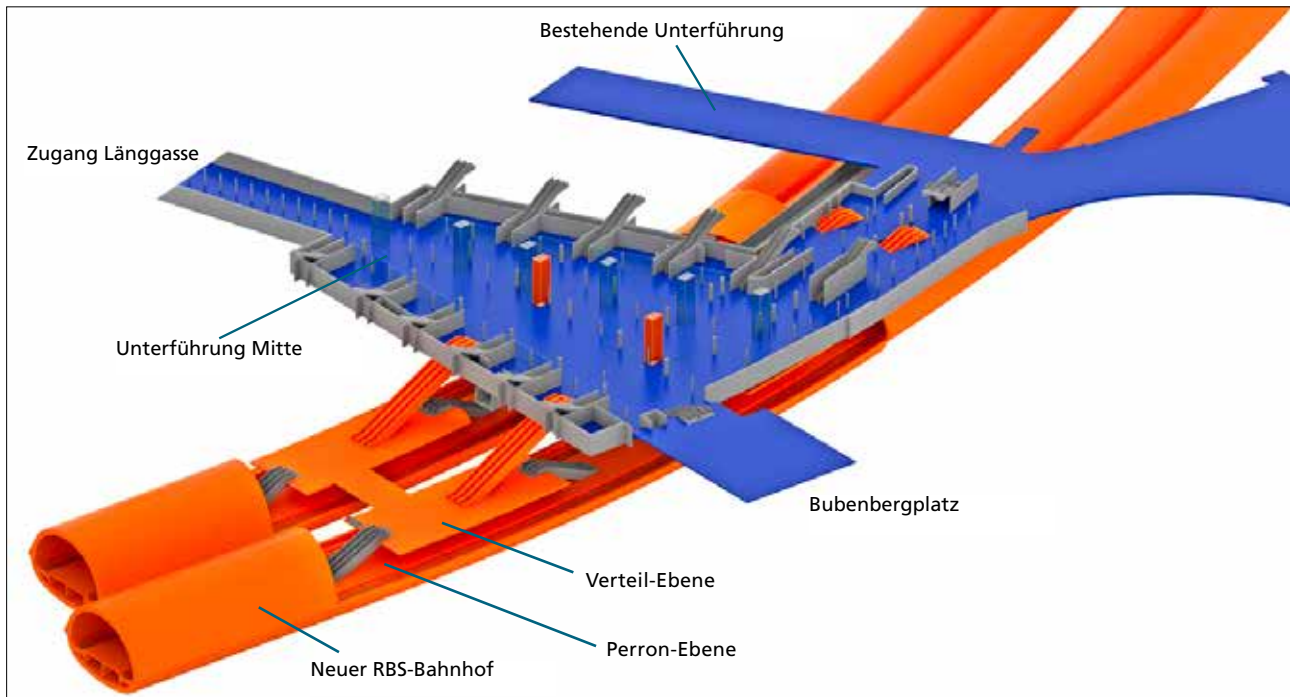


Der neue RBS-Bahnhof für Bern

Der Ausbau des RBS-Bahnhofs ist Teil des ersten Ausbauschritts. Der neue viergleisige RBS-Bahnhof wird unterhalb der Gleise 2 bis 7 des heutigen SBB-Bahnhofs zu liegen kommen. Der heutige RBS-Bahnhof wird für den Bahnbetrieb aufgegeben.

Der Bahnhof besteht aus zwei grossen unterirdischen Räumen mit je zwei Gleisen und einem 12 Meter breiten Mittelperron. Die Perron-Ebene mit den RBS-Gleisen liegt rund 17 Meter unter den SBB-Passagen (Hauptpassage und Unterführung Mitte). Die RBS-Verteil-Ebene gewährleistet den Zugang zum Fern- und S-Bahnverkehr und zur Stadt. Die Ebenen sind miteinander durch Rolltreppen und Lifte verbunden.





Die Züge erreichen den neuen RBS-Bahnhof durch einen knapp 1 Kilometer langen, zweigleisigen Tunnel, der aus dem bestehenden RBS-Schanzentunnel abzweigt. Dieser neue Tunnel verläuft weitgehend unter dem Strassen- und Bahnareal. Der unter dem Länggassquartier verlaufende RBS-Tunnel wird aufgegeben.

Mit der Realisierung des neuen Bahnhofs wird der Bahnbetrieb im heutigen RBS-Bahnhof aufgegeben. Der Raum wird somit frei für eine anderweitige Nutzung.

Für die Planung und Realisierung sind folgende Ecktermine vorgesehen:

- Plangenehmigungsverfahren: 2015–2016
- Baubeginn: 2017
- Eröffnung: 2025

Kurzfristige Massnahmen im bestehenden RBS-Bahnhof

Dank der Erweiterung des Warteraums und der Verbreiterung der Zugangstreppe konnte ein wichtiger Kapazitätsengpass im RBS-Bahnhof kurzfristig entschärft werden. Um aber die Herausforderungen der Zukunft zu meistern, braucht es einen neuen RBS-Bahnhof Bern: für mehr und längere Züge, für mehr Komfort und Sicherheit, für die Fahrgäste. Nur so können die stark wachsenden Mobilitätsbedürfnisse der Zukunft gemeistert werden.





Mehr Platz für Pendlerinnen und Passanten

Ebenfalls ein Ziel des ersten Ausbauschnitts ist es, die Platznot bei den Publikumsanlagen zu beheben. Nach vorsichtigen Schätzungen werden die täglich im SBB- und RBS-Bahnhof total ein- und aussteigenden Fahrgäste von heute 260 000 auf 375 000 Personen im Jahr 2030 anwachsen. Um diese Mengen bewältigen zu können, braucht der Bahnhof Bern eine neue Unterführung Mitte und einen vollwertigen zweiten Bahnhofzugang.

Neue Unterführung Mitte

Die Unterführung Mitte schafft einen neuen, raschen Zugang vom Länggassquartier und Hirschengraben zum SBB- und RBS-Bahnhof. Sie sorgt einerseits für eine bessere Verteilung der Passagierströme im Bahnhof und sorgt für kurze Wege zwischen dem neuen RBS- und dem SBB-Bahnhof. Andererseits entlastet sie dank den kurzen Umsteigewegen zu den Tram- und Bushaltestellen am Hirschengraben auch den Bahnhofplatz. Erhebungen zeigen, dass für 44 Prozent aller Passagiere im Bahnhof Bern der kürzeste Weg über den Ausgang Richtung Hir-

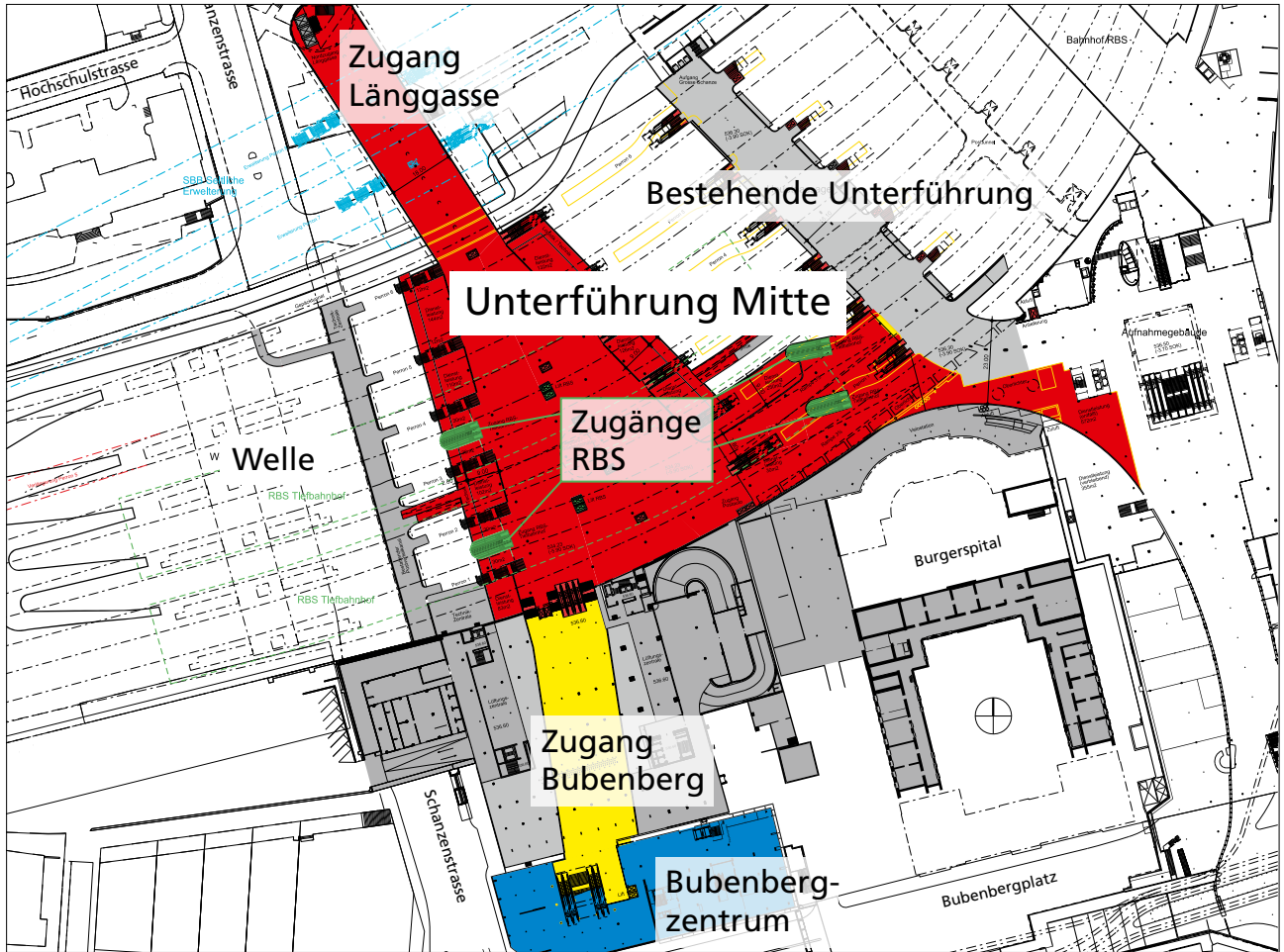
schengraben führt. Im Jahr 2030 entspricht dies über 100 000 Passagieren pro Tag. Davon werden über drei Viertel die neue Unterführung Mitte benützen, ein Viertel die Welle, die als Bahnhofzugang erhalten bleibt.

Zugang Bubenberg

Mit dem neuen Zugang beim heutigen Bubenbergzentrum wird der Bahnhof Bern über zwei gleichwertige Hauptzugänge verfügen, ausgerichtet auf den Bahnhofplatz und den Hirschengraben.

Attraktiverer SBB-Bahnhof

Auch im SBB-Bahnhof sind Verbesserungen vorgesehen: So will die SBB die Perrons erhöhen, wo immer die Kurvenlage des Bahnhofs und die bestehenden Bauten es zulassen, um so den Reisenden das Ein- und Aussteigen zu erleichtern. Damit sich die Reisenden wohler und sicherer fühlen und sich besser orientieren können, soll die Perronhallenwand zum Burgerspital geöffnet werden, sodass Tageslicht in die Perronhalle gelangt.



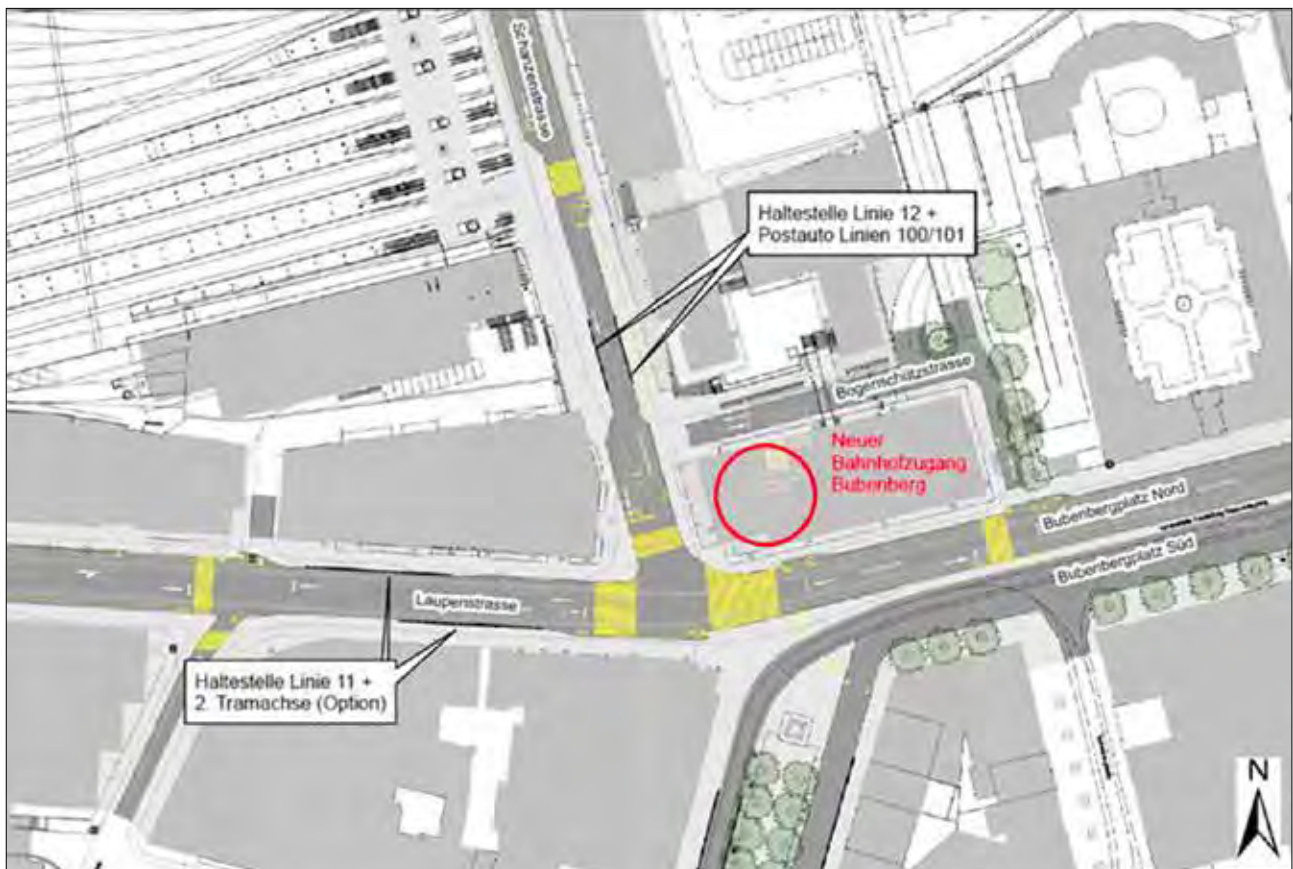
Lage der geplanten Unterführung Mitte mit Ausgang beim heutigen Bubenbergzentrum.

Neue Fussgängerführung auf dem Bubenbergplatz

Die Aufgabe der Stadt im Rahmen des ersten Ausbaus ZBB besteht darin, die Verkehrsmassnahmen im Umfeld des Zugangs Bubenberg sowie flankierende Verkehrsmassnahmen in bahnhofnahen Stadtquartieren umzusetzen.

Mit einem neuen Bahnhofzugang im Bubenbergzentrum werden in den Spitzenzeiten grosse Personenströme den Bubenbergplatz queren und die Anforderungen an diesen Raum grundlegend ändern.

Diese Ströme können bei der heutigen Verkehrsorganisation nicht bewältigt werden. Deshalb sind Verkehrsmassnahmen im direkten Umfeld des Bubenbergzentrums geplant: Neuorganisation der Fussgängerströme, der Fahrspuren und Fahrbeziehungen inkl. Prüfung neuer ober- und unterirdischer Querungsmöglichkeiten des Bubenbergplatzes. Weitere verkehrliche Massnahmen sind in den angrenzenden Stadtteilen vorgesehen.



Erweiterung des SBB-Bahnhofs

Ab 2025 soll im Bahnhof Bern ein zweiter Ausbauschnitt erfolgen. Vorgesehen ist eine grosse bauliche Erweiterung des heutigen SBB-Bahnhofs. Dies schafft zusätzliche Kapazitäten für den Fern- und Regionalverkehr.

Seitliche Erweiterung

Zentrales Element des Ausbauschnitts bis 2035 ist die seitliche Erweiterung des heutigen SBB-Bahnhofs auf bestehendem Niveau um vier zusätzliche Gleise.

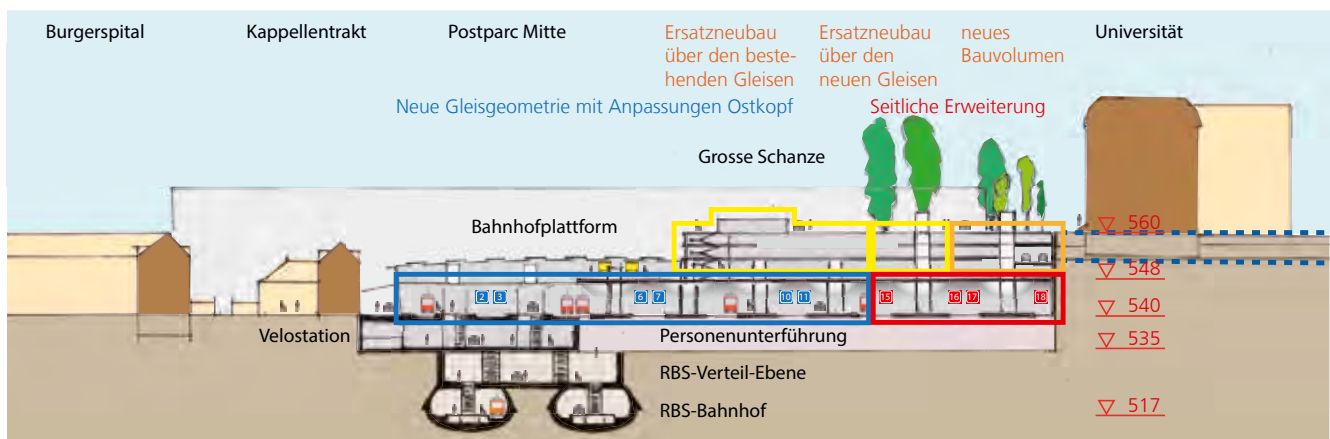
Langfristige Optionen

Als langfristige Option ist ein weiterer Ausbau der Ostzufahrt von vier auf sechs Gleise denkbar. Dieser würde dann notwendig, wenn das Angebot weiter verdichtet

werden sollte, über den Viertelstundentakt im Regional- oder Fernverkehr hinaus, oder gegebenenfalls wenn der Lorraineviadukt erneuert wird.

Testplanungsverfahren läuft

Im Auftrag von ZBB und unter der Leitung von SBB Infrastruktur läuft derzeit ein breit abgestütztes Testplanungsverfahren zur möglichen seitlichen Erweiterung des SBB-Bahnhofs. Drei multidisziplinäre Planerteams erarbeiten Lösungsvorschläge in den Themenbereichen Städtebau/Architektur, Verkehr, Bauphasen/Logistik und Wirtschaftlichkeit/Nachhaltigkeit. Das Verfahren wird mit einer gemeinsamen Synthese und Vorschlägen zum weiteren Vorgehen bis Mitte 2015 abgeschlossen.



Seitliche Erweiterung SBB: Der heutige SBB-Bahnhof soll um vier zusätzliche Gleise gegen die Grosse Schanze (Universität) hin vergrößert werden.



Was bringt der Ausbau den Kundinnen und Kunden?

Ein Ausbau des Bahnhofs Bern bringt den Fahrgästen und Passantinnen und Passanten wesentliche Vorteile.

Im S-Bahn- und im Fernverkehr

- mehr Züge dank Taktverdichtungen bei der S-Bahn und auf den Hauptlinien des Fernverkehrs
- mehr Platz in den Zügen dank zusätzlichen Doppelstockwagen und längeren Zügen

Im Bahnhof

- bequemes Einsteigen auf den Perrons und mehr Platz in Passagen
- mehr Sicherheit in den Passagen und eine freundlichere Atmosphäre
- kürzere Umsteigewege zwischen den Perrons dank neuer Personenunterführung
- bessere Zugänge und eine einfachere Orientierung für geh- und sehbehinderte Menschen
- kürzere Umsteigewege zu den regionalen Postautos

Beim Stadtzugang

- leistungsfähiger, zweiter Hauptzugang im Westen
- direkte, fussgängerfreundliche Verbindung zum Hirschengraben/City West
- kurze Umsteigewege auf Tram/Bus/Postauto
- weniger Gedränge auf dem Bahnhofplatz und an dessen Haltestellen

Die Verbesserungen beim Angebot entsprechen den einzelnen Ausbausritten und sind in folgender zeitlichen Reihenfolge vorgesehen:

Erster Ausbausritt bis 2025

Ab 2025 werden mit der Inbetriebnahme der geplanten neuen Infrastrukturen sukzessive Angebotserweiterungen sowohl im Fernverkehr wie auch im S-Bahnverkehr sowie der Einsatz längerer Züge möglich. Gleichzeitig schaffen die neue Unterführung Mitte und der zusätzliche Stadtzugang den nötigen Platz für die weiter wachsenden Passagierströme.

Verbesserung des Bahnangebots ab 2035

Der zweite Ausbausritt mit der Erweiterung des SBB-Bahnhofs ermöglicht auf dem Normalspurnetz einen weiteren Ausbau des Angebots. Er ermöglicht Taktverdichtungen im Agglomerationsverkehr und ist eine der Voraussetzungen, damit im Fernverkehr der Viertelstundentakt auf allen Hauptlinien eingeführt werden kann.

Der Bahnhof Bern in Zahlen

Anzahl Züge

	Ø Anzahl Züge pro Tag
Fernverkehr SBB	364
RE-Verkehr BLS	80
S-Bahnverkehr BLS	530
RBS-Bahnhof	530
Total Züge pro Tag	1520

Zugzahlen ermittelt nach Zugs-Nummern ohne Güterverkehr;
Quelle: SBB, BLS, RBS, 2011–2014

Anzahl Reisende (ein- und aussteigende Fahrgäste)

	Ø Anzahl Personen pro Tag
Fernverkehr SBB (werktags)	125 000
RE-Verkehr BLS	10 000
S-Bahnverkehr BLS	65 000
RBS-Bahnhof	60 000
Total ein- und aussteigende Fahrgäste *	260 000

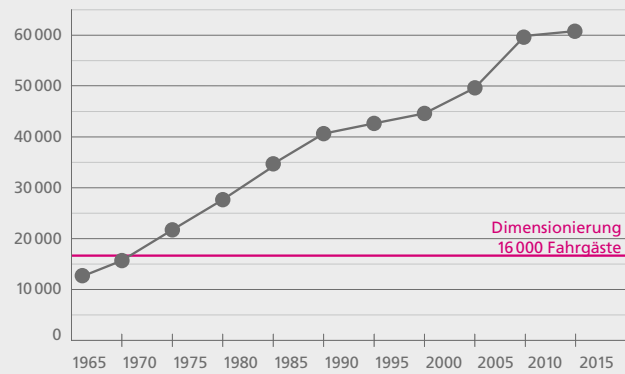
* Umsteigende sind doppelt gezählt.
Quelle: SBB, BLS, RBS, 2011–2014

Der Bahnhof platzt aus allen Nähten

Der 1965 eröffnete RBS-Bahnhof wurde seinerzeit für rund 16 000 Fahrgäste pro Tag geplant. Bei den jährlich stattfindenden Nachfrageerhebungen wurden bis zu 60 000 Personen pro Tag gezählt (vgl. Grafik).

Aber auch im SBB-Bahnhof und den übrigen Publikumsanlagen wird es immer enger: Hier stieg die Zahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste bei SBB und BLS allein in den letzten zehn Jahren um nahezu 60 % und beträgt aktuell an einem durchschnittlichen Werktag über 200 000 Personen.

Entwicklung der Fahrgastzahlen im RBS-Bahnhof Bern



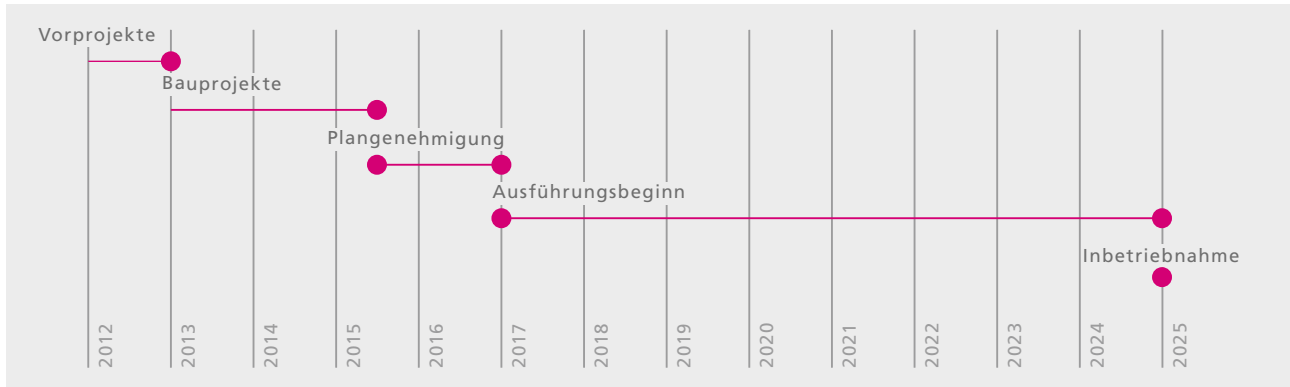
Dimensionierung des RBS-Bahnhofs 1965: 16 000 Fahrgäste



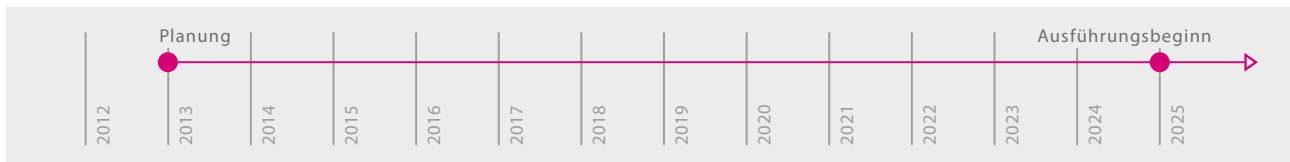
Wie geht es weiter?

Zeitplan

Erster Ausbauschnitt: bis 2025



Zweiter Ausbauschnitt: 2025–2035



Kosten und Finanzierung

Die Kosten des ersten Ausbauschnitts von Zukunft Bahnhof Bern belaufen sich auf 867 Mio. CHF:

- 522 Mio. CHF (+/- 25 %) für den neuen RBS-Bahnhof
- 246 Mio. CHF (+/- 30 %) für den Ausbau der Publikumsanlagen (ohne Perronerhöhungen)
- 99 Mio. CHF (+/- 30 %) für den Zugang Bubenberg

Hinzu kommen 50 Mio. CHF (+/- 50%) für Verkehrsmassnahmen im Stadtraum im Zusammenhang mit Zukunft Bahnhof Bern (inklusive ergänzende Personenunterführung und flankierende Massnahmen).

Diese Massnahmen wurden vom Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme als A-Projekte eingestuft und werden damit aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert. Die eidgenössischen Räte haben 2014 die entsprechenden Mittel gesprochen. Der Kantonsanteil von rund 300 Mio. CHF wurde 2013–2017 mit dem Investitionsrahmenkredit verabschiedet. Für die Verkehrsmassnahmen soll im Rahmen der 3. Generation Agglomerationsprogramme ebenfalls ein Gesuch zur Mitfinanzierung beim Bund gestellt werden.

Für die im zweiten Ausbauschnitt zu realisierende seitliche Erweiterung SBB ist mit Kosten zwischen 710–1030 Mio. CHF zu rechnen (unterschiedliche Schätzungen verschiedener Ingenieurbüros mit Bandbreite +/-50%).

Projektorganisation

Die Federführung für die Konkretisierung und Umsetzung der Projekte liegt bei den einzelnen Bauherren. Für die Koordination sorgt die politisch-strategische Führung unter der Leitung des Kantons Bern. Am Ausbau des Bahnhofs Bern sind folgende Partner beteiligt:

Bauherren

SBB, RBS, Stadt

Finanzierung

Bund, Kanton Bern, Kanton Solothurn, Stadt Bern, SBB

Weitere Partner

Grosse Schanze AG, Postauto, BLS, Bernmobil, Die Post, Burgergemeinde

Impressum

Herausgeber Kanton Bern, Stadt Bern, Schweizerische Bundesbahnen SBB, Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS, BLS AG, BERNMOBIL, Bundesamt für Verkehr, PostAuto Schweiz AG, Die Post Schweiz AG, Grosse Schanze AG, Burgergemeinde Bern

Konzept und Redaktion Egger Kommunikation, Bern

Gestaltung Scarton Stingelin AG, Liebefeld Bern

Fotos SBB, RBS, BLS, Scarton Stingelin AG

Visualisierungen/Skizzen Stadt Bern, RBS, arttools, Scarton Stingelin AG, Nightnurse/Theo Hotz Partner AG

Mai 2015

www.zukunftbahnhofbern.ch