

UNTERBERN

11/2023

Informationen zum Bau des neuen RBS-Bahnhofs



Grosses Kino
Tunnel und
Bahnhof sind
verbunden.

**Aktuelle
Bauarbeiten**
Intensivbauphase
abgeschlossen.

Hirschenpark
Darum fahren
jetzt Züge durch
die Baugrube.

Wird der RBS künftig unter Bern hindurch fahren?

Am 23. Juni, kurz vor den Sommerferien, feierten wir den grossen Meilenstein für den «neuen RBS-Bahnhof Bern»: der erste Durchbruch zwischen den Zufahrtstunneln und der künftigen Perronhalle. Gefeiert wurde am Ort des Geschehens mit den Hauptakteuren des Projektes, den beteiligten Bauarbeitern der beiden Bauunternehmungen Frutiger AG und Marti AG, sowie geladenen Gästen. Besonders freute uns, dass Bundesrat Albert Rösti ein Grusswort an die Gäste richtete. Mehr dazu auf den folgenden Seiten.

Der wohl wichtigste Meilenstein ist damit erreicht, doch die Bauarbeiten für den RBS-Bahnhof Bern sind weiterhin in vollem Gange und dauern noch einige Jahre an. Bereits heute wird aber über die Zukunft diskutiert: eine verlängerte RBS-Linie vom Bahnhof Bern via Insel in Richtung Schwarzenburg. Was nach Fiktion tönt, ist auf politischer Ebene derzeit bereits ein Thema. Grund dafür ist ein Bericht des Kantons Bern («Zweckmässigkeitsberurteilung ZMB öv Köniz/Bern-Süd»), zu welchem die Öffentlichkeit Stellung beziehen konnte.

Aus Sicht RBS ist eine Verlängerung in Richtung Inselepital/Köniz/Schwarzenburg sehr interessant. Mit einer unterirdischen Linienverlängerung kann die betriebliche Kapazität des neuen Bahnhofs weiter vergrössert, der aus allen Nähten platzende Raum zwischen Bahnhof Bern und Bahnhof Köniz entlastet und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gesteigert werden. Zudem bietet eine unterirdische RBS-Verlängerung die Möglichkeit, auch die Bedürfnisse des Inselepitals bezüglich des öffentlichen Verkehrs optimal zu erfüllen und den Forschungs- und Medizinstandort Bern zu stärken.

Der RBS ist gespannt, was die öffentlich-politische Diskussion in absehbarer Zukunft ergeben wird – und freut sich auf den Dialog mit allen Beteiligten.

Grosses Kino im Untergrund von Bern

Kurz vor den Sommerferien, am Freitag, 23. Juni nach 11 Uhr, war der grosse Moment da: Das letzte Stück des Gesteins, das den freien Durchgang zwischen dem neuen Zufahrtstunnel und der künftigen RBS-Bahnhofhalle verhinderte, fiel krachend zu Boden.

Unter dem Jubel der beteiligten Bauarbeiter und dem Applaus der anwesenden Gäste stiegen die Mineure durch die gerade frisch durchgehämmerte Öffnung in der Gesteinswand. Die Statue der heiligen Barbara, Schutzpatronin der Bergleute, auf Händen tragend. Ein durch und durch emotionaler Moment! Der Stolz und die Erleichterung der Mineure sowie der Dank und die Bewunderung für die geleistete Arbeit der anwesenden Gäste waren im tosenden Applaus und Gejubilium zu diesem Zeitpunkt in der Kaverne deutlich spürbar.

«Wie fühlt man sich in solch einem Moment?» «Ich bin stolz! ... Ich baue mit Freude und bin stolz auf diese Arbeit», sagte Ante Saric, Mineur bei Frutiger AG, welcher mit der heiligen Barbara in den Armen als erster durch die Gesteinswand in die künftige Bahnhofhalle trat.

Mit dem erfolgreich durchgeführten Durchschlag wurde im Grossprojekt «neuer RBS-Bahnhof Bern» DER wichtigste Meilenstein erreicht: Alle Abschnitte des Zufahrtstunnels und die neue Bahnhofhalle sind nun durchgehend miteinander verbunden.

Gefeiert wurde dieses denkwürdige Ereignis mit den Hauptakteuren des Projekts, den Bauarbeitern der beiden Bauunternehmungen Frutiger AG und Marti AG, sowie mit Projektpartnern und geladenen Gästen aus Politik, Verwaltung sowie aus der Bau- und der öv-Branche. Unter den Gästen waren auch Bundesrat Albert Rösli, Vizepräsident des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Regierungsrat Christoph Neuhaus, Vor-



Die heilige Barbara wird von der Bauunternehmung Frutiger AG an Marti AG übergeben.

steher der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern (BVD), sowie Gemeinderätin Marieke Kruit, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS) der Stadt Bern.

Stand der Arbeiten

1 Installationsplatz Hirschenpark

Während einer Intensivbauphase vom 10. bis 30. Juli 2023 wurde in der Baugrube gegenüber vom «Bierhübeli» das freigelegte bestehende Tunnelgewölbe abgebrochen. Anschliessend wurde eines der beiden Gleise wieder verlegt und ein sogenannter Bahnschutz-tunnel darüber erstellt, damit der Bahnbetrieb parallel zu den Bauarbeiten wieder fortgeführt werden kann. Bis Mitte Oktober 2023 werden Sanierungsarbeiten innerhalb des Schanzentunnels durchgeführt und in der Baugrube entsteht die Bodenplatte für den künftigen Tunnel.

Der Installationsplatz Hirschenpark befindet sich direkt zwischen dem Bierhübeli und der Tiefenaustrasse. Von hier aus wird der etwa ein Kilometer lange Zugangstunnel zum neuen RBS-Bahnhof gegraben. Dies geschieht aus einer rund 160 Meter langen und 32 Meter breiten Baugrube, welche von der höchsten Stelle rund 30 Meter in die Tiefe reicht. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird der vorherige Park wiederhergestellt.

2 Installationsplatz Eilgut

Ab dem Eilgut wird weiter an den vier Einspurtunneln in Richtung Bahnhof gearbeitet. Diese Arbeiten dauern bis circa Ende 2025. Die Einzeltunnel werden künftig in die zwei Bahnhofshallen des neuen RBS-Bahnhofs führen. Darüber hinaus wird im Eilgut auch ein – vereinfacht formuliert – «unterirdisches» Gebäude für Dienstparkplätze und bahntechnische Anlagen erstellt. In diesem Rahmen finden derzeit diverse Betonierarbeiten statt.

Der Installationsplatz Eilgut liegt im Bereich der Abstellgleise SBB/BLS östlich des Bahnhofs Bern neben der Reitschule. Hier wird sich der neue Zufahrtstunnel in vier einzelne Tunnelröhren aufteilen, die zu den beiden Kavernen des neuen RBS-Bahnhofs führen. Zudem entstehen hier ein Notausstieg, Räume für bahntechnische Anlagen sowie unterirdische Dienstparkplätze.



Die künftige Bahnhofhalle (Nord) vor dem grossen Event.

Um den Event auch für interessierte RBS-Mitarbeitende und Externe zugänglich zu machen, waren im Vorfeld zehn exklusive Eintritte verlost worden.

Die Durchschlagsfeier als Event

Einmalig für den RBS war auch das Setup des ganzen Events. 22 Fachpersonen für die Technik waren für die Beschallung, Licht, Mikrofone, Projektion inklusive Morphing (Spezialeffekte), Live-stream auf der Webseite sowie zur Koordination aller Anlagen im Einsatz. Zwei Kilometer Kabel wurden verlegt. Speziell für den Anlass untertage wurde sogenannte «kalte Pyrotechnik» eingesetzt: Feuerwerke ohne Brandgefahr.

18 Personen sorgten rund um den Anlass für das leibliche Wohl aller Mineure und Gäste und gaben unter anderem rund 1500 Flaschen



Bundesrat Albert Rösti trifft in Begleitung von Fabian Schmid auf der Baustelle ein.

des eigens designten Durchschlags-Biers aus. Innerhalb weniger Stunden vor dem Anlass war der Zugangsstollen in die Kaverne komplett mit einem Holzboden ausgelegt worden, drei Treppen und zwei Rednerpulte sowie 59 Festische und 35 Stehtische waren zudem aufgestellt worden. Ein Grossteil des Materials wurde mittels Baukrans in den Schacht gebracht. Allein für die Technik wurden sechs Tonnen Material geliefert.



Der komplette Event wurde über Livestream auf der Webseite des RBS übertragen und kann nachgeschaut werden unter:

rbs.ch/grosses kino



3 Installationsplatz Laupenstrasse

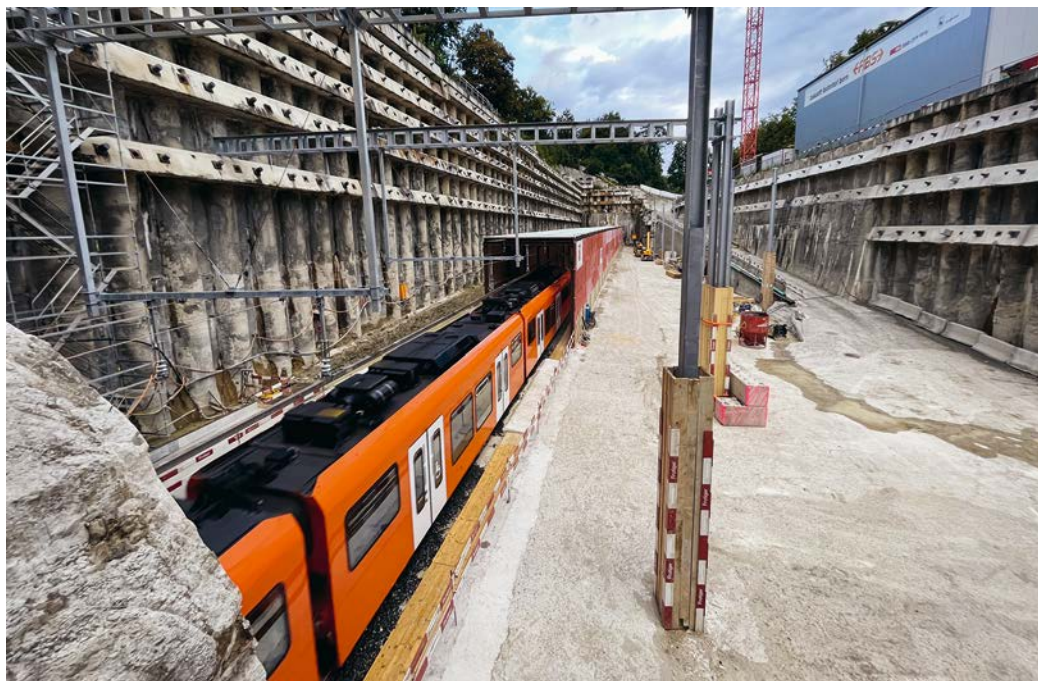
In der Kaverne Nord des neuen RBS-Bahnhofs ist ein Grossteil der Sohle – also des Untergrunds – betoniert, das Ende dieser Arbeiten wird in der zweiten Jahreshälfte erwartet. Somit kann gegen Ende Jahr mit dem Bau des Innengewölbes begonnen werden. In der Bahnhofskaverne Süd ist die fachsprachlich genannte Kalotte (sozusagen die «Kuppel» des Tunnels) ausgebrochen und es wurden Querverbindungen zur Nordkaverne und die Ausbrüche der verschiedenen Aufgänge erstellt. Nun erfolgt der Ausbruch des unteren Bereichs des Tunnels, der sogenannten Strosse.

Der Installationsplatz Laupenstrasse befindet sich am westlichen Ende des Bahnhofs bei der Welle im Gleisfeld der SBB. Von hier aus werden der neue unterirdische RBS-Bahnhof, beziehungsweise die beiden dafür notwendigen unterirdischen Kavernen, gebaut. Zwecks Baustellenlogistik wurde über der Laupenstrasse sowie auf Seite des Gleisfeldes (SBB) eine zusammenhängende Logistikplattform erstellt.



Darum fahren jetzt Züge durch die offene Baugrube

Der Zug fährt kurz vor Bern hinein in den Schanzentunnel. Es wird dunkel. Und nach wenigen Sekunden passiert es: Licht erhellt auf einmal den Zug. Und das inmitten des Tunnels.



Ein RBS-Zug fährt mitten durch die Baugrube der Baustelle Hirschenpark in Bern.

Es sind ein paar helle Sonnenstrahlen von draussen, die für wenige Sekunden das Innere des Zuges in ein warmes, fahles Licht tauchen. Auf der anderen Seite des Zugfensters ziehen gleichzeitig in rascher Folge seltsame Betonsäulen vorbei, umgeben von einer holzartigen Konstruktion. Durch eine schmale Lücke lässt sich ein Radlader erahnen, der gerade eine grosse Rampe hinauffährt. Und dann wird es auch schon wieder dunkel. Der Zug bremst ab. «Nächster Halt, Bern», schallt es aus dem Zugslautsprecher.

Insbesondere jenen Fahrgästen, die regelmässig mit dem RBS unterwegs sind, dürfte die erste Fahrt durch den Schanzentunnel in den Bahnhof Bern nach den Sommerferien seltsam erschienen sein. Denn ein Stück des Tunnels ist nicht mehr da. Dieses wurde während drei Wochen in einer Intensivbauphase abgebrochen. Nun fahren die Züge via Schanzentunnel durch die offene Baugrube, kurz bevor sie wieder via Tunnel in den Bahnhof Bern gelangen. Was am Fenster draussen vorbeizieht, ist somit nichts anderes als die Baustelle Hirschenpark. Jene Baugrube unterhalb des «Bierhübeli», aus welcher der neue Zufahrtstunnel in den künftigen Bahnhof Bern gebaut wird.

Doch warum fehlt ein Teil des «alten» Tunnelgewölbes? Der Grund sind nicht etwa Stromsparmassnahmen, damit keine Lichter im Tunnel mehr notwendig sind. Vielmehr muss das bestehende Bahnnetz dereinst mit dem neuen RBS-Bahnhof Bern verbunden werden können. Dort, wo nun Sonnenstrahlen in den Zug gelangen, wird der bestehende Tunnel in einigen Jahren in den neuen Zufahrtstunnel abzweigen und damit die Verbindung in den künftigen RBS-Bahnhof Bern überhaupt erst ermöglicht. Die Vorarbeiten dazu müssen schon heute geleistet werden.

Bis der Zug wieder unterirdisch fährt, dauert es nun eine Weile. Erst nach Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs 2029 wird die Tunnellücke geschlossen. Die Arbeiten in der Baustelle im Hirschenpark gehen nach der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Bern auch ca. zwei Jahre weiter. Schliesslich muss auch die heutige Baugrube dann wieder aufgefüllt werden. Erst dann wird der offene Tunnelabschnitt – wie bei Tunneln grundsätzlich üblich – wieder tief unter dem Boden liegen.

Infos

Zukunft Bahnhof Bern

Damit er auch in Zukunft seine Funktionen erfüllt und als Drehscheibe dient, wird der Bahnhof Bern ausgebaut. Bern ist der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz. Im in- und ausländischen Bahnverkehr spielt er eine zentrale Rolle. Heute stösst er betrieblich und räumlich an seine Grenzen. Darum realisieren RBS, SBB und die Stadt Bern folgende Projekte:

Der RBS erstellt unterhalb der bestehenden Gleise 2–7 des SBB-Bahnhofs einen neuen Bahnhof mit vier Gleisen.

Die SBB baut zwischen der bisherigen Bahnunterführung und der Welle eine zweite unterirdische Passage, die «Unterführung Mitte» mit Zugängen von der Länggasse und vom Bubenbergplatz her.

Die Stadt Bern will abgestimmt auf den Ausbau des Bahnhofs den Verkehr im Bahnhofumfeld neu organisieren und gestalten. Damit sollen die stark wachsenden Passantenströme rasch und sicher vom und zum Bahnhof geführt und Verbesserungen für den Tram- und Busverkehr sowie den Fuss- und den Veloverkehr erzielt werden.

Weitere Informationen

Weitere Hintergrundinformationen, Bilder und Videos sowie Informationen zu den laufenden Arbeiten finden Sie unter: www.zukunftbahnhofbern.ch



Impressum/Kontakt

Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS
Tiefenastrasse 2, Postfach
3048 Worblaufen
zbb@rbs.ch

Ausgabe 11,
September 2023

