

---

## Zukunft Bahnhof Bern

# Der Ausbau des Bahnhofs Bern beginnt

Fabian Schmid, Direktor RBS, 3. Juli 2017

*Es gilt das gesprochene Wort*

---

- Geschätzte Damen und Herren: Es geht los.
  - Auch wenn uns die Bauzeit von rund 10 Jahren lange vorkommt – die Planung hat länger gedauert.
- 

- Bern erhält einen neuen unterirdischen Bahnhof, in dem täglich über 600 RBS-Züge ein- oder ausfahren werden.
  - Bern ist damit den Kantonen Luzern, Basel und Neuenburg voraus, die ja ebenfalls unterirdische Bahnprojekte verfolgen. Das ist nicht Zufall, sondern erstens ein Zeichen, dass der heutige RBS-Bahnhof an der Grenze seiner heutigen Leistungsfähigkeit operiert, und zweitens das Ergebnis sorgfältiger Planung und eines starken politischen Willens.
  - Die vom RBS bedienten Korridore nach Solothurn und Worb weisen eine besonders hohe Zahl an Fahrgästen auf.
  - Praktisch jeder dritte Zug am Knoten Bern bedient diese zwei Bahnkorridore.
  - Die Freude ist deshalb berechtigt. Und doch: Es ist wie vor dem Aufbruch zu einer grossen Reise. Man plant lange und hat Vorfreude – und dann, kurz vor Aufbruch kommt auch eine gewisse Nervosität auf. Ist alles richtig organisiert? Wie werden die Kunden dereinst reagieren?
- 

- Der heutige RBS-Bahnhof wurde 1965 eröffnet.
  - Bei Eröffnung des neuen Bahnhofs wird er also gut 60 Jahre alt sein. Er wird aber kein Frührentner.
  - Er wird neue Aufgaben im Knoten Bern übernehmen.
  - Weshalb er ersetzt werden muss, ist offensichtlich. Er ist zu klein. Zu kurz. Zu leistungsschwach, kann keine zusätzlichen Züge mehr aufnehmen. Er entspricht auch nicht mehr den Sicherheitsanforderungen. Abgesehen von Notausgängen hat er nur einen einseitigen Zugang.
  - Kurz: Er kann die Anforderungen der Kundschaft und des Eisenbahnbetriebes nicht mehr erfüllen.
- 

- Sie sehen einen Gesamtplan von ZBB. Rot = Bauprojekt des RBS. Alles befindet sich im Untergrund.
  - Ebenfalls sichtbar ist die Lage des heutigen Tunnels und der quer zu den übrigen Gleisen stehende Bahnhof des RBS.
  - Damit die Arbeiten in nützlicher Frist beendet sind, wird von drei Orten aus gleichzeitig gebaut: Im Hirschenpark wird rund die Hälfte des Ausbruchs weggeführt, im Gleisfeld westlich des Bahnhofs ca. ein Drittel des Ausbruchs und im Eilgutareal ca. ein Sechstel.
-

- Vom Hirschenpark aus wurden schon Arbeiten für den heutigen RBS-Bahnhof ausgeführt.
  - Der Zufahrtstunnel in unseren Bahnhof führt direkt unter dem Hirschenpark durch, rund 15 Meter unter der Oberfläche.
  - Damals wurde eine Baugrube erstellt. Sie ermöglichte es, Aushubmaterial abzutransportieren und nötiges Einbaumaterial anzuliefern.
  - Wenn wir wiederum von hier aus bauen, wiederholt sich also die Geschichte.
- 

- Wir werden im Hirschenpark wiederum eine grosse Baugrube erstellen. Sie wird rund 160 Meter lang und zwischen 15 und 30 Meter tief.
  - Wir legen den heutigen Tunnel frei und schliessen den neuen Tunnel mit einer eine Abzweigung daran an. Der neue Tunnel führt dann weiter nach unten in den neuen Bahnhof.
  - Der alte Tunnel wird so verfestigt, dass er nicht einstürzen kann und für allfällige andere Nutzungszwecke dienen kann.
  - Wir bauen hier unter der Stadt – das heisst auch, dass es Nachbarn zur Baustelle gibt. Die nächsten Wohnhäuser liegen entlang der Engestrasse, am Bierhübeliweg und unterhalb der Tiefenaustrasse.
- 

- Entlang der Tiefenaustrasse und der Engestrasse werden die Baumalleen bestehen bleiben. Die Bäume entlang der Neubrücke (Bierhübeli-Henkerbrünnli) hingegen stehen teilweise dort, wo die grosse Baugrube zu liegen kommt. Sie müssen gefällt und später neu gepflanzt werden.
  - Auch im Innern des Parks stehen einige Bäume im Bereich der künftigen Baugrube.
- 

- Bereits in der vergangenen Woche sind erste Arbeiten ausgeführt worden, um diese Baustelle vorzubereiten.
  - Es versteht sich von selbst, dass am Ende der Bauarbeiten Massnahmen umzusetzen sind, die den ökologischen Wert des Parks mindestens wiederherstellen, wenn nicht sogar gegenüber heute aufwerten.
- 

- Die Arbeiten, die bis Ende dieses Jahres aufgeführt werden, sind im Übrigen grossflächige Vorbereitungsarbeiten.
  - Im Bereich der Baugrube stehen nämlich nicht nur Bäume. Es herrscht unter der Oberfläche auch ein regelrechter Kabel- und Leitungssalat: Glasfaserkabel, Wasser, Strom, Gasleitungen etc. befinden sich hier.
  - Im ersten Schritt werden alle diese Leitungen in eine Art Ring um das künftige Loch im Boden verlegt.
  - Dies ist auch der Grund, weshalb die Neubrücke beim Bierhübeli aktuell einen Graben aufweist und weshalb die Bushaltestelle von Bernmobil verschoben wurde.
- 

- Der Grund, wieso der RBS sehr rasch mit den Arbeiten startet, liegt in den Abhängigkeiten mit der neuen Personenunterführung der SBB:
  - Wir können das gesamte Bauwerk mit einer Cremeschnitte vergleichen. Zuerst liegen Gebäude des PostParc und die PostAuto-Station. Darunter liegt die Bahnhofhalle mit den Gleisen
-

für die SBB- und BLS-Züge. Und darunter kommt die neue Personenunterführung zu liegen. Nochmals 17 Meter tiefer baut der RBS zwei grossen Kavernen für seinen neuen Bahnhof.

- Da ist offensichtlich, dass sinnvollerweise das unterste Bauwerk – die Kavernen des RBS-Bahnhofs – möglichst zu Beginn gebaut und stabilisiert werden.
- 
- Wie macht man das?
  - Natürlich kann man nicht unter dem zweitgrössten Bahnhof der Schweiz einfach so den halben Untergrund wegsprengen.
  - Vielmehr wird zuerst ein kleiner Querschnitt von wenigen Metern Breite und Höhe ausgebrochen.
  - Die Decke wird fortlaufend verankert und stabilisiert.
- 
- Danach erfolgt eine schrittweise Aufweitung des Gewölbes.
  - Auch dieses wird laufend gesichert.
- 
- Erst später wird bis zur Sohle der Kaverne weiter ausgebrochen.
  - Die grossen Hohlräume unter dem Bahnhof entstehen also Schritt für Schritt.
- 
- Aus zwei Gründen wird der Ausbruch nicht mittels Sprengen vorgenommen, sondern mit einer sogenannten Teilschnittmaschine ausgebrochen:
  - Erstens können Erschütterungen damit deutlich reduziert werden und zweitens ist das relativ weiche Gestein geeignet für das Verfahren mit der Teilschnittmaschine.
- 
- Nicht der gesamte Bahnhof kann so gebaut werden: Unter dem Eilgutareal (zwischen Reithalle und Uniterrasse) wird die Ostzufahrt in den neuen RBS-Bahnhof in der Deckelbauweise erstellt.
  - Dazu wird ein Sektor nach dem anderen der dortigen Abstellanlage ausser Betrieb genommen und eine tiefe Grube erstellt. Wenn das geschehen ist, können von unten her die neuen Einfahrtstunnel erstellt und die Grube oben wieder verschlossen werden. Die Gleise der Abstellanlage können wieder in Betrieb genommen werden, und die Baustelle rückt um einen Sektor nach vorne.
  - Dieser Teil der Baustelle wird aus dem Zug bei der Einfahrt in den Bahnhof Bern sichtbar sein.
- 
- Der dritte Angriffspunkt liegt im Gleisfeld auf der Westseite vom Knoten Bern.
  - Von hier aus werden die zwei Grosskavernen gebaut, und es wird ein Notausstieg für den später erstellt.
  - Für die Baulogistik ist zudem eine Stahlplattform über der Laupenstrasse vorgesehen.
  - Die vorliegende Baubewilligung klammert diesen Bereich aber auf Antrag des RBS noch aus.
  - Wir hatten hier einzelne Einsprachen, zu deren Bereinigung wir noch etwas mehr Zeit benötigen.
  - Aktuell klären wir letzte Details. Eine Konsenslösung mit den Einsprechenden zeichnet sich ab.
- 
- Der RBS ist also auf dem Weg in die Zukunft.
  - Ein Bauwerk dieser Dimension stellt höchste Ansprüche an die Ingenieurskunst.
  - Umso mehr freuen wir uns auf das Ergebnis.
-

- Bern erhält einen leistungsfähigen unterirdischen Bahnhof. Dieser ist erweiterbar und wird somit auch in Zukunft genügend Kapazität aufweisen.
  - Ich danke allen Beteiligten für die bis hierhin geleistete Arbeit und wünsche eine unfallfreie Bauzeit.
-