

# UNTERBERN <sup>7/2021</sup>

Informationen zum Bau des neuen RBS-Bahnhofs



**Verkehrsmassnahmen Stadt:**  
Damit der Bahnhof funktioniert.

**Aktuelle Bauarbeiten:**  
Intensives Buddeln in die Tiefe.

**Eilgut:**  
Die Baugrube unter dem Deckel.

## Nun beginnen die eigentlichen Arbeiten am neuen RBS-Bahnhof

Das Jahr 2021 hat ähnlich turbulent begonnen, wie das Jahr 2020 aufgehört hat. Nichtsdestotrotz hält das aktuelle Jahr aus baulicher aber auch aus planerischer Sicht im Zeichen von «Zukunft Bahnhof Bern» einige wichtige Meilensteine bereit.

Westlich des Bahnhofs Bern, unterhalb der SBB-Gleise ist alles bereit für den Beginn der eigentlichen Hauptarbeiten für den neuen RBS-Bahnhof, welche Mitte Februar vom dafür errichteten Zugangsstollen her aufgenommen werden. Dabei werden in den kommenden Monaten und Jahren in diesem Bereich die unterirdischen Hallen, sogenannte Kavernen, ausgebrochen, die später zum neuen RBS-Bahnhof ausgebaut und dereinst mit dem Tunnel, welcher gleichzeitig vom Hirschenpark her via Eilgutareal gegraben wird, erschlossen.

Die SBB ist derweil weiterhin intensiv daran, die neue Unterführung auszubauen, und konnte dabei bereits den künftigen Treppenauf-

gang zwischen der neuen Unterführung und dem Perron Gleis 12/13 errichten. Gleichzeitig wird das Perron für eine barrierefreies Ein- und Aussteigen erhöht. Ab Anfang März baut die SBB die Unterführung weiter Richtung Süden aus und erhöht das Perron Gleis 9/10.

Darüber hinaus steht dem Gesamtprojekt «Zukunft Bahnhof Bern» in diesem Jahr ein wichtiger Entscheid bevor. Im März stimmt die Bevölkerung der Stadt Bern über die Zukunft des Umfeldes rund um den Bahnhof Bern ab. Diese Abstimmung ist insofern zentral, da die Reisenden nur mit der Umsetzung aller Teilprojekte von RBS, SBB und der Stadt Bern vollumfänglich von «Zukunft Bahnhof Bern» werden profitieren können. Das Jahr 2021 wird somit aus baulicher und planerischer Sicht ausserordentlich spannend. Wir bleiben dran für Sie.

# «Ohne die Verkehrsmassnahmen der Stadt funktioniert der neue Bahnhof nicht»

*Nebst den Bauherren RBS und SBB leistet auch die Stadt Bern einen Beitrag an das Grossprojekt «Zukunft Bahnhof Bern». Damit die Passantenströme künftig rasch und sicher zum Bahnhof gelangen können, muss der Verkehr im Bahnhofumfeld neu organisiert werden.*

Damit die Fahrgäste dereinst rasch und sicher zum Bahnhof gelangen können, muss die Stadt Bern den Bereich vor dem neuen Zugang Bubenberg anpassen. Dem Fussverkehr soll am Bubenbergplatz mehr Platz eingeräumt werden: Konkret sollen Fahrspuren abgebaut, Zirkulations- und Aufenthaltsflächen vergrössert und die Grünzeiten für Fussgängerinnen und Fussgänger verlängert werden. Damit gleichzeitig auch der ÖV weiterhin flüssig zirkulieren kann, muss der motorisierte Individualverkehr auf der Achse Inselplatz-Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk um rund 60 Prozent reduziert und auf andere Routen (Autobahn/Bremgartenstrasse oder Stadtbachstrasse-Kleine Westtangente) verlagert werden. Die Stadt plant deshalb, das Verkehrsregime sowohl auf dem Bubenbergplatz als auch am Bollwerk/Henkerbrännli anzupassen, Fahrspuren abzubauen und gewisse Abbiegebeziehungen einzuschränken. Nicht betroffen von diesen Einschränkungen sind der öffentliche Verkehr sowie der Velo- und Taxiverkehr.

Allein mit verbesserten Querungsmöglichkeiten auf dem Bubenbergplatz sind die zu erwartenden Passantenströme aber nicht zu bewältigen: Künftig dürften in Spitzenzeiten über 16 000 Personen pro Stunde den Bubenbergplatz überqueren – 2016 waren es noch rund 6000 Personen. Deshalb plant die Stadt Bern den Bau einer unterirdischen Personenpassage, welche den neuen Zugang Bubenberg mit dem Hirschengraben verbindet. Weil der Ausgang dieser Passage just dort zu liegen kommt, wo heute das Bubenbergdenkmal steht,

muss dieses in die Mitte des Hirschengrabenparks verschoben werden. Weil die Verschiebung des Denkmals einen grossen Eingriff in die gartendenkmalpflegerische Anlage Hirschengraben darstellt, muss die ganze Parkanlage neugestaltet und aufgewertet werden.

## Weitere Massnahmen im Bahnhofumfeld

Im Zuge ihrer Arbeiten passt die Stadt Bern zudem sämtliche Haltestellen des öffentlichen Verkehrs im Bauperimeter den Anforderungen des Eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) an und setzt Massnahmen zur Verbesserung der Situation



**Visualisierung des künftigen Bubenbergplatzes.**

(© Nightnurse Images Zürich, im Auftrag des Tiefbauamts der Stadt Bern)

## Das passiert auf den Baustellen

### 1 Installationsplatz Hirschenpark

Im November hat der Vortrieb des künftigen Zufahrtstunnels begonnen. Die Tunnelbauarbeiten werden nun bis im Frühjahr 2022 vom Hirschenpark her in Richtung Eilgutareal vorangetrieben, unter dessen Bereich sich der neue Zufahrtstunnel später aufteilen und mit den eigentlichen Bahnhofskavernen zusammenschliessen wird. Der Fels im Tunnel Bierhübeli wird dabei etappenweise ausgebrochen, gesichert und anschliessend betoniert, ehe die nächste Etappe beginnt.

**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. Dafür braucht es eine 160 Meter lange und 32 Meter breite 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

Die Arbeiten zur Herstellung des dritten und letzten Deckelabschnittes im Eilgutareal sind abgeschlossen. Inzwischen werden die bahntechnischen Anlagen und die Gleise wieder darüber eingebaut. Die Aushubarbeiten für den Zugangsschacht und Tunnel sind unter dem Deckel weiterhin im Gange und werden erst mit der Fertigstellung dieses Tunnelabschnittes beendet.

**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 Dienstparksplätze.**



für Velofahrende um. Im Bereich Henkerbrünli/Bollwerk verkehren die Buslinien 11 und 21 von BERNMOBIL neu über die Neubrückstrasse, die Haltestellen werden neu angeordnet.

### Viel Bahnhof für wenig Geld

Für die Bau- und Verkehrsmassnahmen im Zusammenhang mit dem Projekt «Zukunft Bahnhof Bern» muss die Stadt Bern finanzielle Mittel von rund 112 Millionen Franken investieren. Sie kann

allerdings mit namhafter Unterstützung von Bund und Kanton rechnen: Voraussichtlich werden gut 58 Millionen Franken in Form von Beiträgen von Bund und Kanton in die Stadtkasse zurückfliessen. Gemessen am gesamten Bauprojekt ZBB, stellt das städtische Teilprojekt zwar nur einen kleinen Mosaikstein dar – aber einen wichtigen: «Ohne die Verkehrsmassnahmen der Stadt funktioniert der neue Bahnhof nicht. Hier zu sparen, können wir uns nicht leisten», sagt Stadtpräsident Alec von Graffenried.



### Drei Fragen an Gemeinderätin Marieke Kruit, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün

#### Marieke Kruit, der Bahnhof Bern wird ausgebaut – warum braucht es vor dem Bahnhof auch noch Verkehrsmassnahmen?

Der umgebaute Bahnhof Bern wird für die Menschen attraktiver und einfacher zugänglich. Ganz wichtig ist der neue Zugang beim Bubenbergplatz. Er führt dazu, dass nach Abschluss der Bauarbeiten rund doppelt so viele Personen über den Bubenbergplatz strömen werden wie heute. Wenn man sich einmal vor Augen führt, wie viele Menschen hier schon heute während der Stosszeiten von der «Welle» in Richtung Stadt strömen, kann man gut nachvollziehen, weshalb es Massnahmen braucht. Die Stadt Bern muss hier sicherstellen, dass deutlich mehr Menschen die Strassen sicher und rasch überqueren und auf den öffentlichen Verkehr umsteigen können. Wir können die Kapazität für die Fussgängerinnen und Fussgänger aber nur erhöhen, wenn wir den Verkehr neu organisieren.

#### Und warum ist zusätzlich auch noch eine neue Unterführung nötig?

Weil die Massnahmen auf der Strasse – also mehr Fläche für Fussgängerinnen und Fussgänger, breitere Zebrastreifen, längere Grünzeiten an den Ampeln, verändertes Verkehrsregime – allein nicht ausreichen. Es braucht zusätzlich unter der Strasse eine Personenpassage, die vom neuen Zugang Bubenberg direkt in den Hirschengraben führt. Der Bau dieser neuen Verbindung hat zur Folge, dass das Adrian von Bubenberg-Denkmal verschoben und der Hirschengraben insgesamt neugestaltet werden muss.

#### Kann sich die Stadt Bern das Projekt überhaupt leisten?

Die Gesamtkosten für den Umbau und die Modernisierung des Bahnhofs betragen rund eine Milliarde Franken. Für die Verkehrsmassnahmen muss die Stadt Bern rund 112 Millionen Franken investieren – gut 58 Millionen Franken werden aber in Form von Beiträgen von Bund und Kanton in die Stadtkasse zurückfliessen. Unter dem Strich trägt die Stadt also rund 6 % der Gesamtkosten – und dies für ein Generationenprojekt, von dem die Bernerinnen und Berner enorm profitieren können. Es ist logisch und richtig, dass auch die Stadt Bern ihren Beitrag leistet und den Verkehr rund um den Bahnhof gut organisiert und den heutigen Mobilitätsbedürfnissen Rechnung trägt. Und wie bei jedem Generationenprojekt braucht es auch beim Projekt «Zukunft Bahnhof Bern» Kompromisse – und vor allem den Blick fürs grosse Ganze.

### 3 Installationsplatz Laupenstrasse

Der Zugangstollen ist nahezu fertig ausgebrochen. Sobald die Arbeiten abgeschlossen sind, beginnen ab Mitte Februar die Ausbrucharbeiten für die beiden Bahnhofskavernen. Diese werden der-einst das Herzstück des neuen, unterirdischen RBS-Bahnhofs darstellen. Der Ausbruch der Bahnhofskavernen erfolgt im Zweischichtbetrieb, dabei werden die Ausbruchs- und Sicherungsarbeiten der beiden grossen Kavernen in mehrere Teilquerschnitte unterteilt. Diese «Hauptarbeiten» werden die nächsten Jahre fortgeführt.

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. Dazu entsteht ein Zugangsschacht am Rande des Gleisfeldes. Zwecks Baustellenlogistik wurde über der Laupenstrasse sowie auf Seite des Gleisfeldes (SBB) eine zusammenhängende Logistikplattform erstellt.



# Die «versteckte» Baugrube: Im Eilgut ist der Deckel drauf

*Die Baustelle Eilgut im Bereich der Abstellgleise stach in den letzten Jahren insbesondere durch die Umsetzung des sogenannten «Deckelbauverfahrens» hervor. Inzwischen haben sich die oberirdischen Bauarbeiten auf dieser Baustelle nahezu komplett unter den Boden verlagert.*

Unterhalb des Eilgutareals im Bereich der Abstellgleise neben der Reitschule wird in einigen Jahren der neue Zufahrtstunnel in den neuen RBS-Bahnhof Bern durchführen. Während der eigentliche Tunnel vom Hirschenpark (Bierhübeli) und der neue Bahnhof von der Laupenstrasse (westlich des Bahnhofs im SBB-Gleisfeld) her gebaut werden, nimmt auch die Baustelle Eilgut eine besondere Rolle ein. Denn hier wird sich der Zufahrtstunnel in vier einzelne Tunnelröhren aufteilen, von denen jeweils zwei Röhren in die beiden grossen Hallen des neuen Bahnhofs führen werden. Zusätzlich entstehen unterirdische Dienstparkplätze, bahntechnische Räumlichkeiten sowie ein Notausstieg. Dies alles unter der Erde – oder genauer: unter den Abstellgleisen von SBB und BLS.

Damit dies alles gebaut werden kann, wurde das sogenannte Deckelbauverfahren (siehe Box) angewendet. Dazu wurden während drei Etappen in etwa drei Jahren die dortigen Gleise entfernt, die Wände der Baugrube mittels Bohrpfählen erstellt, anschliessend der jeweilige Deckel betoniert, und dann die Gleise und Bahninfrastruktur durch die SBB auf dem Deckel neu verlegt. Voraussichtlich Anfang April 2021 werden die oberirdischen Bauarbeiten vollumfänglich abgeschlossen sein und die Gleise im dortigen Areal können wie gewohnt genutzt werden. Unterhalb des Deckels wird nun die nächsten Jahre die für die weiteren Bauschritte notwendige Baugrube ausgehoben. In dieser «versteckten Baugrube» muss eine Tiefe von 20 Metern erreicht werden, damit später die Tunnelbauarbeiten – herkommend von der Baugrube Hirschenpark beim Bierhübeli – unter dem Eilgut in Richtung Bahnhof Bern weiter vorangetrieben werden können.



**Der «Betondeckel» im Eilgut mit den bereits darüber verlegten Gleisen.**



**Die «versteckten» Aushubarbeiten unterhalb des Areals.**

## Aus dem Baujargon: das Deckelbauverfahren

Das Deckelbauverfahren sorgt dafür, dass unterhalb eines während den Bauarbeiten genutzten Areals eine Baugrube ausgehoben werden kann, indem die Grube mit einem Betondeckel abgedeckt wird (daher der Begriff «Deckel»). Gesichert wird eine solche verschlossene Baugrube seitlich meist mit einer Bohrpfahlwand (gebohrte und aneinandergereihte, betonierte Pfähle im Untergrund), welche die Wand der Grube darstellen und zugleich den Deckel stützen.

## 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](http://www.zukunftbahnhofbern.ch)



### Impressum/Kontakt

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

Ausgabe 7, Februar 2021