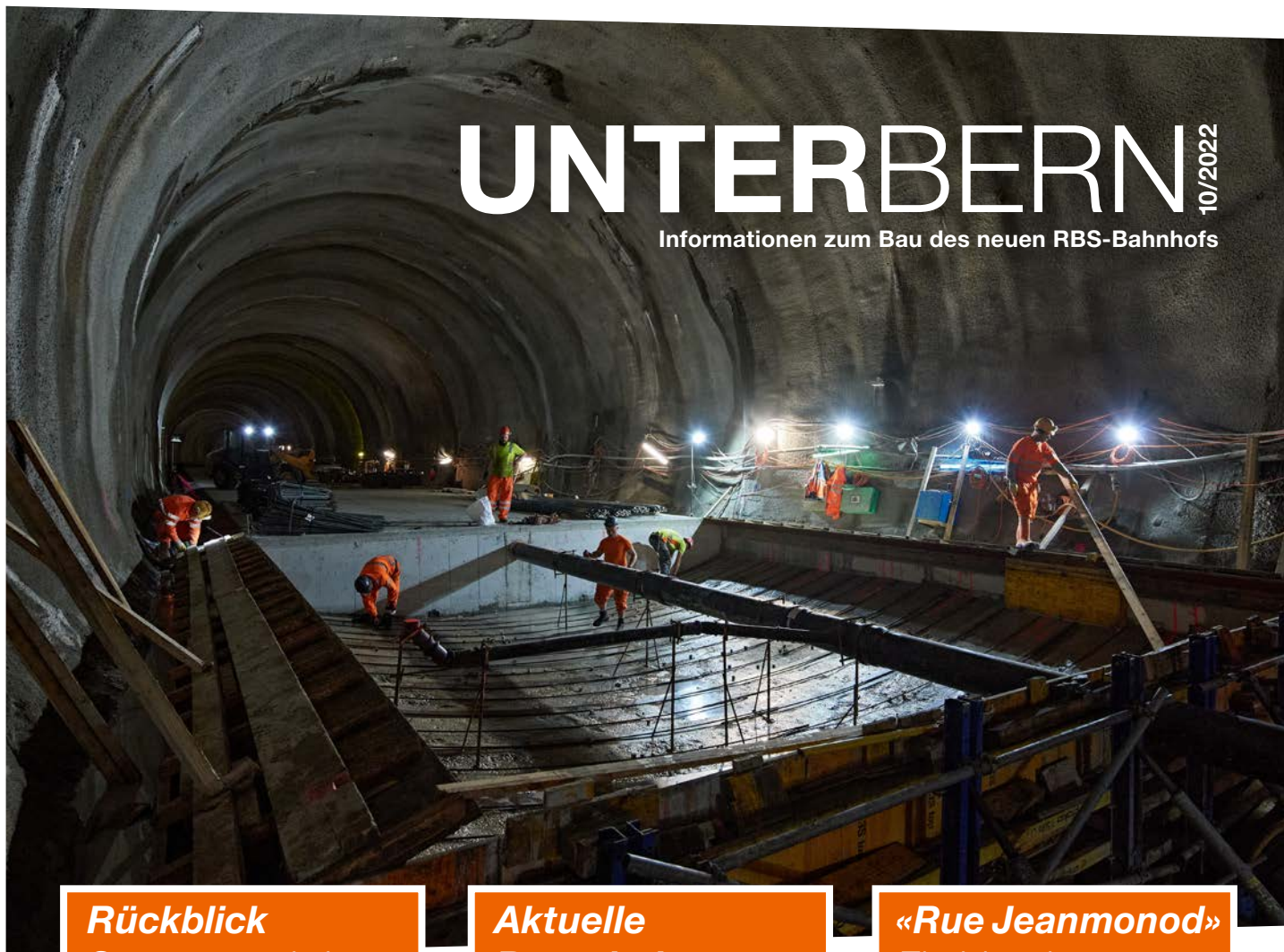


UNTERBERN

10/2022

Informationen zum Bau des neuen RBS-Bahnhofs



Rückblick

So entstand der erste Tiefbahnhof der Schweiz.

Aktuelle Bauarbeiten

Tunnelboden ist betoniert.

«Rue Jeanmonod»

Ein bisschen Westschweiz im Hirschenpark.

175 Jahre Schweizer Bahnen – Tag der offenen Baustelle am 3. und 4. September 2022

Vor 175 Jahren wurde zwischen Zürich und Baden mit der «Spanisch Brötli-Bahn» die erste Bahnstrecke der Schweiz eröffnet. Dies stellte den Auftakt zum heutigen Bahn- und ÖV-Land Schweiz dar. Heute verbinden Bahnstrecken in der Schweiz Städte, Vororte und Dörfer, sie führen über Felder, durch Wälder, entlang von Strassen und Seen, über Brücken, hinauf auf Berge und tief unter diesen hindurch. Die Schweiz ist ein Bahn-Land.

Auch der RBS ist Teil der Geschichte der Schweizer Bahnen und hat einige Pionierleistungen erbracht. So führte der RBS (bzw. dessen Vorgängerbahn VBW) bereits 1974 als erste Bahn in der Schweiz den Taktfahrplan ein, fuhr 1994 als erstes Bahnunternehmen in der Schweiz mit Niederflur-Zügen und eröffnete 1965 in Bern den ersten unterirdischen Bahnhof der Schweiz, welcher dem RBS häufig auch den Übernamen «Metro» einbrachte.

Das 175-Jahr Jubiläum der Schweizer Bahnen wird schweizweit gefeiert. In diesem Rahmen öffnen wir zusammen mit unseren Partnerinnen SBB und Stadt Bern am **Samstag, 3. September 2022 und im Hirschenpark auch am Sonntag, 4. September** die Baustellen von «Zukunft Bahnhof Bern». Erleben Sie hautnah, wie der Bahnhof Bern der Zukunft geplant und gebaut wird und stellen Sie Ihre Fragen den Fachpersonen vor Ort.

Auf dem Netz des RBS sind an beiden Jubiläumstagen ausserdem historische Züge im Einsatz: Das Blaue Bähnli fährt zwischen Bern und Worb, die Jubiläums-Komposition Hoschtet-Schnägg mit Pendler-Pintli fährt zwischen Bern und Solothurn.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Weitere Infos unter www.rbs.ch/175-jahre

Der erste unterirdische Bahnhof der Schweiz

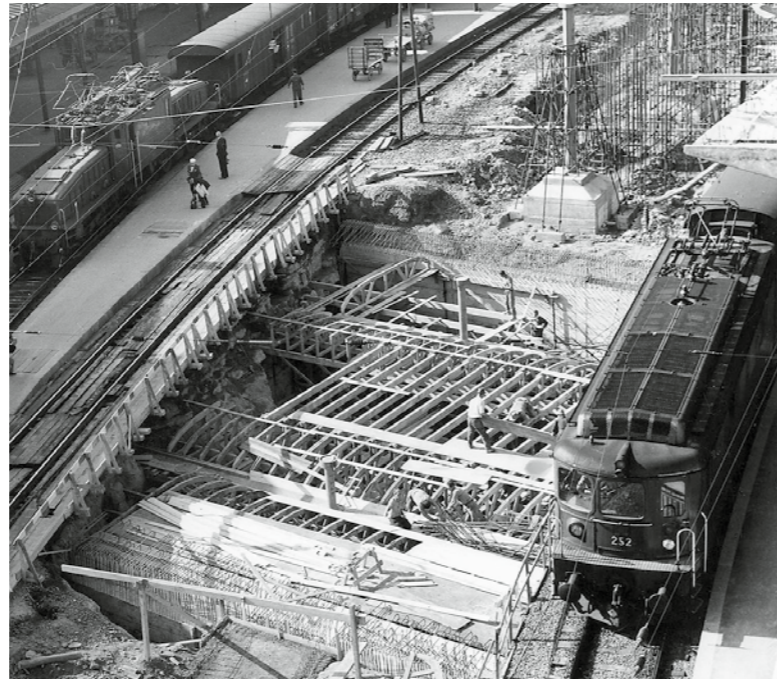
In den 1960er-Jahren wurde der heutige RBS-Tiefbahnhof Bern fertiggestellt und eröffnet. Zu jener Zeit eine Pionierleistung, die das Bahnland Schweiz geprägt hat. Ein Rückblick auf den Bau des ersten unterirdischen Bahnhofs der Schweiz.

Vor knapp 60 Jahren wurde im Bahnhof Bern Geschichte geschrieben: Mit der Eröffnung des RBS-Bahnhofs Bern wurde 1965 der erste unterirdische Bahnhof der Schweiz eingeweiht. Ein Meilenstein in der schweizerischen Bahngeschichte war erreicht, welcher nicht nur das Zentrum von Bern veränderte, sondern einen Wendepunkt für den gesamten (regionalen) Bahnverkehr darstellte.

Die Planung für den Tiefbahnhof begann in den 50er-Jahren durch die damalige Solothurn–Zollikofen–Bern-Bahn SZB, die im Jahr 1984 mit den vereinigten Bern–Worb-Bahnen VBW zum heutigen Regionalverkehr-Bern–Solothurn RBS fusionierte. Die Züge der Solothurn–Zollikofen–Bern Bahn (heute die Linien S8, S9 und RE) hielten damals noch vor der Heiliggeistkirche, während die Bahnen der VWB (heutige S7) beim Kornhausplatz Halt machten. Der Beschluss für einen quer unter den SBB-Gleisen liegenden S-Bahn-Bahnhof wurde im Jahr 1959 gefällt, nachdem zuvor verschiedene Varianten geprüft, diskutiert und auch wieder verworfen worden waren.

Ein komplizierter Bau – auch mit Rückschlägen

1960 wurden die Bauarbeiten zeitgleich mit dem Bau der neuen Perronanlagen der SBB aufgenommen. Ähnlich wie heute bei «Zukunft Bahnhof Bern» wurde von mehreren Installationsplätzen her gebaut. Schon damals stellte die Baustellen in Mitten der Stadt wegen des beschränkten Platzes eine logistische Herausforderung dar. Dementsprechend wurde auch ein Teil des Hirschenparks (von wo aus heute der neue Zufahrtstunnel gebaut wird) als Ausgangspunkt für den Bau des Schanzentunnels genutzt, während der eigentliche, unterirdi-



Die Baustelle am Bahnhof Bern in Mitten des Gleisfeldes der SBB. Die Rippenstruktur bildeten das Grundgerüst für die spätere Betondecke des RBS-Bahnhofs. (1963)

sche Bahnhof vom SBB-Gleisfeld des heutigen Bahnhofs Bern errichtet wurde. Damals wie auch heute für «Zukunft Bahnhof Bern» geschah dies unter laufendem Bahnbetrieb.



Tunnelbauarbeiten in den 60er-Jahren.



Der RBS-Bahnhof in den 60er-Jahren.

Während den Tunnelbauarbeiten im Schanzentunnel kam es zu Einbrüchen von einer wasserhaltigen, sandartigen Masse (sogenannter Silt). Dies hatte zur Folge, dass ein Abschnitt des Tunnels tiefer gelegt werden musste als ursprünglich geplant, was wiederum auch Auswirkungen auf den Terminplan hatte. Am 5. Juni 1963 war es dann schliesslich soweit und es kam zum Durchschlag des Tunnels zwischen dem Tiefbahnhof und der Tunnelbaustelle. Anschliessend wurden der Schotter verlegt und die Gleise und Weichen sowie bahntechnischen Anlagen eingebaut. Am 20. November 1965 wurde der erste unterirdische Bahnhof der Schweiz schliesslich mit einem Volksfest eröffnet.

Der RBS als künftige Metro?

Aktuell wird nun das nächste Kapitel des RBS-Bahnhofs Bern geschrieben: Im Jahr 2029, wenn die Weiche im Tunnel vom heutigen auf den neuen Zugang umgestellt wird und erstmals ein Zug durch

den neuen Zugangstunnel in den künftigen RBS-Bahnhof fahren wird, soll dieses vollendet sein. Bis dahin stehen baulich aber noch einige Herausforderungen und Meilensteine an.

Schon heute zeichnet sich aber bereits das nächste Kapitel der Bahnhofsgeschichte ab: Mit dem Projekt «Metro Nord Süd» gibt es auf politischer Ebene Bestrebungen, die RBS-Linien dereinst unterirdisch von Bern weiter in Richtung Insel Areal, Köniz und Schwarzenburg zu verlängern. Bis es so weit kommt, müssen jedoch noch einige Hürden überwunden – und der künftige RBS-Bahnhof Bern erst einmal fertiggestellt – werden.

Weitere historische Bilder des RBS-Bahnhofs Bern unter:
www.rbs.ch/50jahre

Stand der Arbeiten

1 Installationsplatz Hirschenpark

Auf der Tunnelbaustelle mit Zugang vom Hirschenpark wurden die Betonierarbeiten für die Gewölbesohle (also für den Tunnelboden) im neuen Zufahrtstunnel im Bereich Bierhübeli und Henkerbrünnli Mitte Juni 2022 abgeschlossen. Somit kann der Bereich Eilgut / Bahnhofs-einfahrt nun logistisch auch vom Hirschenpark her erschlossen werden. Schrittweise wird in den nächsten Monaten nun der Rohbau für den künftigen Tunnel fertiggestellt.

Der Installationsplatz Hirschenpark befindet sich direkt zwischen dem Bierhübeli und der Tiefenastrasse. 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

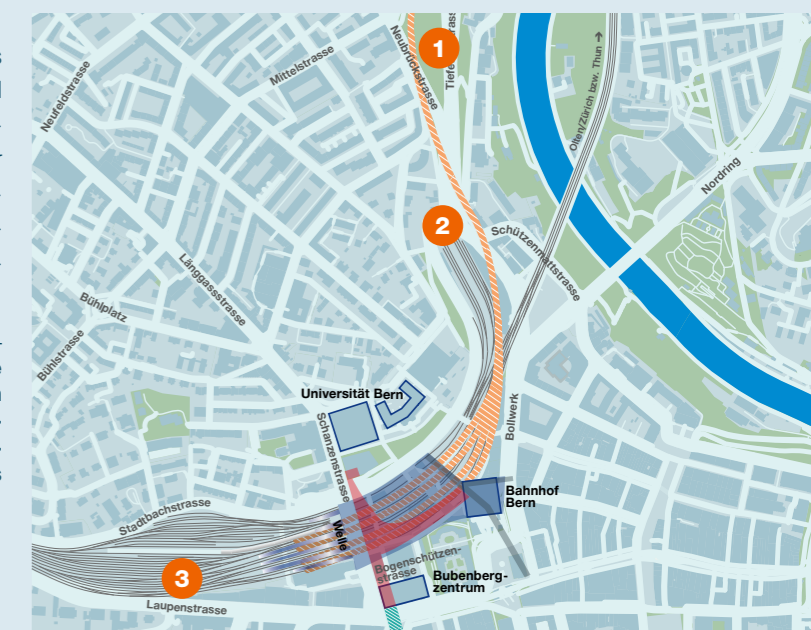
Im Untergrund des Eilguts, etwa 20 Meter unter den Abstellgleisen von SBB und BLS, stehen die Aushubarbeiten kurz vor dem Abschluss. Bis im Sommer 2022 wurden hier die Bodenplatten eingebaut, auf welchen später die Gleise für die RBS-Züge verlegt werden. Seit Juni 2022 bis ca. Ende 2025 werden vom Eilgut her nun die vier einzelnen Tunnelröhren in Richtung künftiger RBS-Bahnhof vorangetrieben.

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.

3 Installationsplatz Laupenstrasse

Der Ausbruch der beiden Kavernen – die unterirdischen Hallen des künftigen Bahnhofs – schreiten weiter voran. In der Kaverne Nord wurde mit den Ausbrucharbeiten auf der zweiten von vier Ausbrüchebenen und mit der definitiven Gewölbesicherung begonnen. In der sogenannten Kaverne Süd wird aktuell die Logistikkaverne fertiggestellt. Gleichzeitig erfolgt dort der Ausbruch der beiden sogenannten Paramentstollen – die für den weiteren Ausbruch der Bahnhofshallen notwendig sind.

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.



Die kleine Geschichte der «Rue Jeanmonod»

Täglich fahren auf der Baustelle Hirschenpark schwere Baumaschinen, Lastwagen und Radlader an einem ungewöhnlichen Strassenschild vorbei: der «Rue Jeanmonod». Diese kurze, eigens für die Baustelle errichtete Strasse führt von der Tiefenaustrasse her auf das Bauareal und von dort hinein in die Baugrube bis hinunter zum Eingang des Tunnelportals. Hinter diesem Strassennamen verbirgt sich aber nicht etwa die heroische Geschichte eines mittelalterlichen Fürsten oder Schweizer Generals aus dem 19. Jahrhundert. Es ist vielmehr die Geschichte einer kleinen, freundschaftlichen Anekdote unter Bauleuten.

Aber der Reihe nach: Im Jahr 2017 bzw. 2018 begannen im Hirschenpark unterhalb des «Bierhübelis» die Arbeiten für die heute bestehende Baugrube, von wo aus mittlerweile die Tunnelbauarbeiten für den künftigen Zugangstunnel ausgeführt werden. Die Baugrube wurde seinerzeit vollständig umzäunt und mit einer sogenannten Bohrpfehlwand gesichert, jene römisch anmutete Betonwand, die noch heute gut von der Tiefenaustrasse her erkennbar ist. Fortan war das Areal nur noch via die vielbefahrene Tiefenaustrasse zugänglich.

Der örtliche Bauleiter Stefan Jeanmonod aus der Westschweiz war darüber nicht wirklich glücklich und entwickelte eine Idee, wie die Baustelle auch für ÖV-Nutzende, Velofahrende und Zufussgehende besser und sicherer zugänglich gemacht werden kann. So stellte der Westschweizer den Antrag, die Baustelle via «Schleichweg» von der Neubrückstrasse seitens Bierhübeli her zu erschliessen. Der Antrag wurde genehmigt, und mit ein wenig Restbeton wurde der schmale Weg daraufhin errichtet und mit einem verschliessbaren Tor abgesichert. In Anlehnung an dessen Initiative und der Herkunft des Bauleiters aus der Romandie, wurde das neue Zugangstor kurzerhand «Porte Jeanmonod» benannt.

Doch damit nicht genug: Als Zeichen der guten Freundschaft zwischen dem Bauleiter und einem Vorarbeiter auf der Baustelle, wurde Stefan Jeanmonod nach der Rückkehr aus den Ferien zusätzlich mit dem Strassenschild «Rue Jeanmonod» überrascht – eine freundschaftliche und anerkennende Geste für dessen Ideenreichtum auf der Baustelle. Und daher tragen die kleine Strasse und Rampe, welche die Tiefenaustrasse mit dem Tunnelportal verbinden, seither den Namen Rue Jeanmonod.



Bauleiter Stefan Jeanmonod freut sich über «seine» Strasse: die Rue Jeanmonod im Hirschenpark.

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
Tiefenaustrasse 2, Postfach
3048 Worblaufen
zbb@rbs.ch

Ausgabe 10, August 2022