

## 50 Jahre RBS-Bahnhof Bern

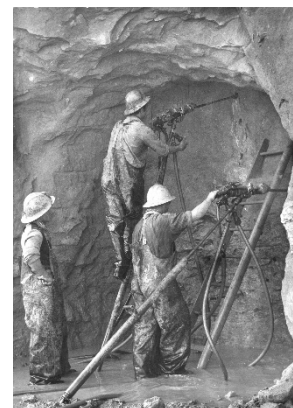
**Am 20. November 2015 jährt sich die Einweihung des unterirdischen RBS-Bahnhofs Bern zum fünfzigsten Mal. Nach 30 Jahren als Projekt und einer aufregenden Bauphase mit Einbrüchen und Unterbrechungen steht heute vor allem die Platznot im Zentrum. Der ursprünglich für 16'000 Personen ausgelegte Bahnhof wird an Spitzentagen von 60'000 Fahrgästen genutzt. 2025 soll der Nachfolger fertig gebaut sein.**

### Über 30 Jahre als Projekt

Am 20. November 1965 wurde der neue Tiefbahnhof Bern feierlich eröffnet. Rund 12'000 Personen nutzen den neuen Bahnhof damals täglich. Ab dem 26. Mai 1974 starteten und endeten auch die Züge der Linie W (heute S7) im neuen Bahnhof Bern SZB statt auf dem Kornhausplatz. Bereits 1924 wurde in einer Motion im Berner Stadtrat die unterirdische Einführung der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn SZB in den Berner Hauptbahnhof verlangt, mit Blick auf die grossen Kosten aber abgelehnt. 1940 entstand im Auftrag des Berner Gemeinderats ein Projekt mit unterirdischem Bahnhof beim Hotel Schweizerhof (drei Gleise, Kosten von 3,6 Millionen Franken). Das Vorhaben wurde aber bis zur Klärung der übrigen Fragen im Zusammenhang mit dem SBB-Bahnhofneubau zurückgestellt. In den fünfziger Jahren wurde ein neues Projekt erstellt und mehrmals überarbeitet, bis schliesslich 1959 eine quer unter den SBB-Gleisen liegende Stationsanlage mit zwei Perrons und vier Gleisen von je 120 m Nutzlänge beschlossen wurde.

### Bau mit Unterbrüchen

Die unterirdische Station entstand in vier Etappen parallel zum Neubau der SBB-Perronanlagen. Die Arbeiten dauerten vom Januar 1960 bis Ende 1964. Wegen wasserübersättigten Silteinbrüchen (Feinstkornmaterial) im Tunnel mussten die Bauarbeiten in der Nähe der künftigen Endstation Bern von Ende November 1961 bis im Januar 1963 unterbrochen und das Projekt abgeändert werden: Der tiefste Punkt des Tunnels wurde um 300 m Richtung Bahnhof verschoben. Das führte zu unvorhergesehenen Terminverzögerungen und Kostensteigerungen. Am 5. Juni 1963 erfolgte der Durchschlag des Tunnels, und Ende März 1965 konnte mit dem Einbringen des Grobsschotters begonnen werden. Anschliessend wurden die Gleise und die 16 Weichen verlegt und eingeschottert. Die Baukosten dieses Jahrhundertbauwerks betragen inklusive teuerungs- und technisch bedingter Mehrkosten total 23,9 Millionen Franken. Das Projekt 1954 hatte noch mit Kosten von 9,6 Millionen, das ausgeführte Projekt von 1959 ursprünglich mit 16 Millionen Franken gerechnet.



## Grundlage für den Erfolg



Die Eröffnung des neuen Bahnhof Bern SZB bildete die Grundlage für den Erfolg des heutigen RBS und leitete eine beispielhafte Entwicklung ein. Im Dezember 1967 wurde der neue Bahnhof von 14'000 Reisenden benutzt. Im Dezember 1974 – nach der Einführung der Linie S7 – waren es schon 23'200. 1985 zählte man ebenfalls im Dezember 34'000 und im Dezember 1990 bereits rund 41'000

Reisende. Im Dezember 2001 wurde erstmals über 45'000 und im Dezember 2007 über 50'000 Reisende gezählt. Im Dezember 2014 nutzten bereits 58'800 Fahrgäste den Bahnhof, heute sind es an Spizentagen über 60'000 Fahrgäste – in einem Bahnhof, der ursprünglich für 16'000 Leute geplant wurde.

## Massnahmen gegen die Platznot

Um der stetig wachsenden Zahl der Fahrgäste «Herr» zu werden, wurden kontinuierlich Massnahmen umgesetzt. So wurde 1980 die erste geschlossene Wartehalle im Tiefbahnhof montiert. In den 1990er-Jahren wurden zur Entflechtung der Fahrgastströme die heutigen Warteräumen für die Züge nach Jegenstorf und Worb Dorf eröffnet und 2009 die bisherigen Toranlagen durch moderne Personenschleusen ersetzt. 2012/13 schliesslich wurden der Treppenaufgang zur Bahnhofhalle der SBB verbreitert und die Wartezone zulasten der eingemieteten Geschäfte erweitert.

## Zukunft Bahnhof Bern

Die Zukunft bringt 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 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 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.

