

---

## **Referat Fabian Schmid, Direktor RBS Medienanlass zum PGV ZBB, 11. Juni 2015**

*Es gilt das gesprochene Wort.*

---

Sehr geehrte Damen und Herren

Im November dieses Jahres wird der RBS-Bahnhof Bern 50-jährig. Er wurde für 16'000 Fahrgäste am Tag gebaut, heute frequentieren ihn an Spitzentagen 60'000 Personen. Der nun nötige Befreiungsschlag für den Engpass beim RBS soll bekanntlich im Untergrund erfolgen. Wir können damit die vielseitigen Probleme des heutigen Bahnhofs beseitigen.

---

Das Angebot des RBS wurde in den letzten Jahren ständig ausgebaut. Die Zufahrt zum heutigen RBS-Bahnhof ist ein Nadelöhr, das nicht mehr als die heutigen 42 Züge im stabilen Betrieb pro Stunde zulässt.

Die Gleis- und Perronanlagen sind auf 120m ausgelegt. Längere Züge könnten die gewünschte Kapazität schaffen, sind aber nicht möglich. In den Hauptverkehrszeiten fahren alle Züge mit der maximal möglichen Länge.

Das RBS-Bahnangebot ist zur Stosszeit somit nicht mehr erweiterbar.

Die Fussgängerflächen auf den Perrons sind eng und die Stützen erschweren den Personenfluss. Der Betrieb funktioniert in den Stosszeiten heute nur dank der Warteräume. Die Kapazitätsgrenze ist aber erreicht.

Der Bahnhof verfügt über nur einen Zugang. Das führt zu langen Fusswegen auf den Perrons, schlechter Verteilung der Passantinnen und Passanten und ist im Ereignisfall ein Sicherheitsrisiko.

---

Die Lösung für den künftigen RBS-Bahnhof ist ein Neubau, der längs unter die SBB-Gleise 2 bis 7 zu liegen kommt. Die vertiefte Planung in der nun zu Ende gehenden Phase hat bestätigt, dass die angestrebte Lösung die bestmögliche ist. Der neue Bahnhof verfügt über vier Gleise mit je 190m Länge. Damit können die Kapazität auch langfristig in genügendem Masse sichergestellt werden. Dies, da längere Züge eingesetzt werden können und alle Züge alle Gleise nutzen können.

Auch die Zahl der möglichen Züge steigt zwar nur von heute 42 auf neu 48 pro Stunde, dank der maximalen Flexibilität bei der Gleiswahl kann die Leistungsfähigkeit aber um 75 % gesteigert werden.

Mit Liften oder Rolltreppen erreichen die Fahrgäste via einer Zwischenebene die heutige und die neue Personenunterführung des Bahnhofs. Statt einen Zugang gibt es mehrere.

---

Der neue RBS-Bahnhof wurde zusammen mit dem SBB-Projekt entwickelt und basiert auf dem sog. «bipolaren System»: So gelangen die Fahrgäste einerseits via Haupthalle zum Bahnhofplatz und in die Altstadt, andererseits bietet die neue Personenunterführung Mitte der SBB neue, direkte Ausgänge zum Hirschengraben und in die Länggasse. Die neue Personenunterführung Mitte wird zudem zur Umsteigedrehscheibe zwischen RBS und SBB/BLS sowie zum Postauto.

Der neue RBS-Bahnhof liegt rund 17 Meter tiefer als die Publikumsanlage SBB. Die dreimal breiteren Perrons und die Leistungsfähigkeit der Aufgänge verhindern künftig Staus beim Zugang, resp. Ausgang des Bahnhofs. Und dank der Lage der Ausgänge resultieren insgesamt kürzere Fusswege.

Der neue RBS-Bahnhof wird in zwei Kavernen mit je zwei Gleisen untergebracht. Die Kavernen sind untereinander über eine Verteilebene verbunden, vor der aus auch die Publikumsanlagen der SBB und der Stadt erreicht werden.

---

Der Neubau ermöglicht die Freigabe des heutigen RBS-Bahnhofs für andere Nutzungen. Heute führt beispielsweise die Interventionsroute für Fahrzeuge der Sanitätspolizei durch die Wartehalle des RBS-Bahnhofs. Ebenfalls werden die Waren für die Läden der Passageebene auf diesem Weg angeliefert und Abfälle abgeführt.

Mit dem Rückbau der Gleisanlagen geht diese Halle in den Besitz der SBB über und wird frei z.B. für eine bessere Logistik im Bahnhof oder, warum nicht?, für eine zusätzliche Velostation.

---

Eine Herausforderung rund um den Bahnhof (nicht nur des RBS-Teils) ist die Orientierung innerhalb der Anlage. Dies umso mehr, als wir in die Tiefe bauen. Verschiedene Aspekte der neuen Anlage werden die Orientierung künftig vereinfachen:

- Die parallele Ausrichtung aller Gleisanlagen in Ost-West-Richtung
- Die Raumhöhe und Sichtbarkeit der Ausgänge aus dem RBS-Bahnhof
- Die Zahl der Ausgänge: Der neue RBS-Bahnhof verfügt über sieben Anknüpfstellen in die Publikumsanlagen anstatt zwei wie heute: Vier Rolltreppenanlagen die via Zwischenebene an die Unterführung der SBB angebunden sind, zwei grosszügige Liftanlagen, die von den RBS-Perrons direkt in die neue Unterführung führen und eine Liftverbindung, die den RBS-Bahnhof via PU Mitte mit der darüber liegenden Postautostation verbindet. Auch die regionalen Buslinien werden einfacher zu finden sein und sind über kurze Wege erreichbar.

Was wird oberflächlich sichtbar vom RBS-Bahnhof? Es sind dies im Endzustand drei Notausstiege und während der Bauphase zusätzlich drei Baugruben. Darauf gehe ich im Folgenden kurz ein:

---

Der zentrale Bereich des RBS-Bahnhofs (insbesondere Kavernen) wird mit einem Schacht von der Laupenstrasse aus gebaut. Dieser Schacht dient nicht nur dem Bau, sondern wird eine zentrale Rolle als Notausgang und für die Entlüftung, resp. Entrauchung im Brandfall übernehmen. Während der Bauphase dient der Zugang zudem als Baustellenzugang und teilweise für den Abtransport des Aushubmaterials.

---

Zwischen Reithalle und Universität befindet sich das sog. Eilgutareal der SBB. Diese Anlage wird heute v.a. zum Abstellen von Zügen genutzt. Mittelfristig soll dieses Areal städtebaulich entwickelt werden. Ebenso soll der Strassenraum neu gestaltet werden.

Ein Teil dieses Areals wird ebenfalls zur Baustelle für den neuen RBS-Bahnhof. Mit einer sogenannten Deckelbauweise (von oben nach unten mit einer Decke) wird von hier die vier eingleisigen Zugangstunnels (Bahnhofseinfahrt) gebaut. Die Deckelbauweise wird deshalb gewählt, dass der Bahnbetrieb so wenig wie möglich behindert wird.

Durch die Bauweise ergeben sich unterirdische Räume, in denen u.a. technische Anlagen für den Bahnbetrieb (Unterwerk, Stellwerk etc.) platziert werden. Zudem wird in diesem Bereich ein Notausstieg realisiert, um die rechtlichen Vorgaben (alle 500 Meter eine Entfluchtungsmöglichkeit) zu erfüllen. Der Ausstieg wird so platziert, dass die Interessenslinie der Stadt für den Strassenumbau und auch für die künftige Arealüberbauung bestmöglich berücksichtigt ist.

---

Der grösste Teil des Aushubmaterials wird über die Baugrube im Wildpark über die Autobahn via Zubringer Neufeld abgeführt. Hier wiederholt sich übrigens die Geschichte: Bereits der heutige Bahnhof resp. die Tunnelzufahrt wurde teilweise von hier aus gebaut.

Der Bahnhofum-, resp. -neubau erfordert einiges an Ingenieurskunst unter der Erdoberfläche. Wir erinnern uns an die letzte Grossbaustelle beim Bahnhof: 2007/2008 hatten wir auf dem Bahnhofplatz während anderthalb Jahren eine Baustelle an offenem Herzen, wie es die damalige Tiefbaudirektorin der Stadt Bern nannte.

Im Gegensatz dazu wird der RBS-Bahnhof in einer arthroskopischen Operation erstellt (d.h. unterirdisch mit verschiedenen aufwendigen Angriffstellen), denn der Bahnbetrieb muss über die gesamte Dauer der Bauzeit aufrechterhalten werden. Wir werden je einen vertikalen Zugang im Westen und im Osten des Bahnhofs schaffen und dazwischen das knapp 1,5 Kilometer lange Bauwerk horizontal graben. Wie gehen wir dabei vor?

---

Zuerst werden die Installationsplätze Wildpark, Eilgutareal und Laupenstrasse erstellt. Im Wildpark und in der Laupenstrasse werden offene Baugruben erstellt, die bis Inbetriebnahme der Anlage vorhanden bleiben. Im Eilgutareal wird die Baugrube nur partiell sichtbar sein infolge der Deckelbauweise. Die Vortriebe erfolgen bergmännisch (d.h. unterirdisch, wie ein „Maulwurf“) vom Wildpark in Richtung Eilgutareal resp. Bahnhof und vom Schacht Laupenstrasse in Richtung Bahnhof.

Der grosse Querschnitt der Kavernen aber auch die anderen Tunnelquerschnitte können nicht vollflächig, sondern müssen in kleineren Teilquerschnitten ausgebrochen werden. Dies ist zwar aufwendig, erhöht aber die Sicherheit. In den Kavernen beginnt man mit den sogenannten Paramentstollen (oben links, oben rechts), dann mit der Kalotte, nachher folgen Kern, Stross und Sohle, welcher der Ringchluss ermöglicht. Die Sicherung der Teilquerschnitte erfolgt weitgehend mit Spritzbeton und Anker.

Da die Querschnitte in unserem Projekt nicht einheitlich sind und auch keine genügend grossen Längen vorhanden sind, wird der Ausbruch nicht mit einer grossen Tunnelbohrmaschine erfolgen wie z.B. beim Gotthardbasistunnel. Der Ausbruch erfolgt mit einer Teilschnittmaschine mit Fräskopf, was einen erschütterungsarmen und schonenden Ausbruch ermöglicht.

---

Sie sehen, es hat sich im Vorgehen einiges geändert gegenüber dem Bau des jetzigen Bahnhofes 1959.

Die Ausgestaltung der Anlage wurde gegenüber den früheren Projektphasen bestätigt und gleichzeitig detailliert auf Möglichkeiten zu Verbesserungen überprüft. Beispiele dazu sind:

- Direktere, gerade Führung von Wegen, bessere Übersichtlichkeit
- Logische und klare Fluchtwege
- Sicherungsmassnahmen zum Bauen unter bestehenden Gebäuden
- Einfache Lösungen bezüglich Brandbekämpfung und Schallschutz

ZBB beinhaltet verschiedene Teilprojekte, die in unterschiedlichen Zeithorizonten umgesetzt werden sollen. Der RBS-Bahnhof erfüllt seine Funktion nur zusammen mit der zusätzlichen «Personenunterführung Mitte». Insbesondere bei den Verbindungswegen vom RBS-Bahnhof zu den Publikumsanlagen haben wir deshalb besonders intensiv die beste Gesamtlösung gesucht.

---

In den nächsten Tagen werden die Unterlagen für das Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Die öffentliche Auflage ist für den Spätsommer geplant. Baubeginn ist 2017, die ersten Züge sollen dann Mitte 2025 in den neuen RBS-Bahnhof ein- und ausfahren.

---

Eine wenig sichtbare Baustelle kommt nun also langsam in Sichtweite, der Befreiungsschlag im Untergrund wird konkret. Wir dürfen uns freuen auf die Zukunft.

Vielen Dank für das Interesse.

---