

Gemeinsame Medienmitteilung Zukunft Bahnhof Bern:
RBS, SBB, Stadt und Kanton Bern, BAV

16. Februar 2022

«Zukunft Bahnhof Bern»: Eröffnung des neuen RBS-Bahnhofs und der neuen Unterführung verzögert sich

Anspruchsvolle geologische Verhältnisse und hydrologische Schwierigkeiten, Altlasten, die Corona-Pandemie und fehlende Möglichkeiten zur Beschleunigung verzögern die Bauarbeiten am hochkomplexen Grossprojekt Zukunft Bahnhof Bern: Anstatt Ende 2027 wird der neue RBS-Bahnhof voraussichtlich Mitte 2029 in Betrieb genommen. Deshalb wird auch die neue Unterführung Mitte voraussichtlich Mitte 2028 eröffnet. Die Terminverzögerungen wirken sich auf die Kosten aus.

Knapp 20 Meter unterhalb der bestehenden Gleise 2 bis 7 der SBB entsteht im Bahnhof Bern der neue RBS-Bahnhof. Der Bau des neuen Bahnhofs ist in Anbetracht der äusserst begrenzten Platzverhältnisse, der geologischen Vorkommnisse und insbesondere der unmittelbar darüber verkehrenden Züge eine hochkomplexe Aufgabe. Trotzdem schreiten die Bauarbeiten für den neuen RBS-Bahnhof gut voran: So wurde unter anderem Ende August 2021 mit dem Durchschlag des Tunnels zwischen Eilgut und Hirschenpark ein erster Meilenstein erreicht.

Hürden beim Bau des neuen RBS-Bahnhofs

Der RBS war in den zurückliegenden Bauphasen aber immer auch wieder mit nicht vorhersehbaren Hürden konfrontiert. So ist der RBS im Bereich Laupenstrasse ca. acht Meter tief im Untergrund auf Öl-Altlasten gestossen. Findlinge und die geologischen Verhältnisse erforderten bauseitig weitere Massnahmen und Arbeiten, wie etwa das Rückverankern der Baugrubensohle im Schacht Laupenstrasse und zusätzliche Bohrungen zum Vereisen des Bodens. Diese nicht voraussehbaren Mehraufwände führten – neben der Corona-Pandemie und der fehlenden Möglichkeit zur Beschleunigung – zu Verzögerungen. Aufgrund der Erfahrungen in den vergangenen Baujahren braucht der RBS für die letzten Bauphasen (Tunnelausbau, Ausrüstung Bahntechnik und Inbetriebsetzung) mehr Zeit. Damit verlängern sich die Bauarbeiten für den RBS-Bahnhof um anderthalb Jahre. Die Reisenden können den RBS-Bahnhof Bern somit nach heutigem Kenntnisstand ab Mitte 2029 nutzen.

Die Terminverzögerung aufgrund der oben aufgeführten Ereignisse und Erkenntnisse wirkt sich auch auf die Kosten aus: Der RBS-Bahnhof wird voraussichtlich rund 730 Millionen Franken kosten (bisher: 614 Millionen Franken, $\pm 10\%$). Die Mehrkosten sind auf die längere Bauzeit, auf vertiefte Erkenntnisse in den Bereichen Ausbau, Ausrüstung und Bahntechnik sowie auf eine Erhöhung des Betrags für Projektrisiken (ebenfalls aufgrund der gemachten Erfahrungen) zurückzuführen. Die Mehrkosten werden von Bund und Kanton getragen.

Auswirkungen auf Projekt der SBB

Die Bauarbeiten der SBB laufen planmässig, die Terminverzögerungen im Projekt des RBS wirken sich allerdings auf den Ausbau der Publikumsanlagen des Bahnhofs Bern aus. Das heisst, die SBB kann ihre Ausbauten voraussichtlich ab April 2028 und damit rund ein Jahr später in Betrieb nehmen, als bisher geplant. Schliesslich bauen beide Bauherrschaften auf engstem Raum: Die Projekte von RBS und SBB sind statisch voneinander abhängig, weil der RBS im Untergrund der SBB-Baustelle und der bestehenden Perronhalle baut.

zukunft bahnhof bern

Konkret heisst das, dass die SBB ihre Bauarbeiten zur neuen Unterführung rund um Perron Gleis 7/8 erst 2023 starten und den Ausbau der Unterführung weiterführen kann, sobald der RBS Teile der Kaverne Nord so gebaut hat, dass sie genug belastbar sind.

Die Ausbauten der SBB werden voraussichtlich insgesamt rund 375 Millionen Franken kosten, bisher waren rund 360 Millionen Franken geplant ($\pm 10\%$). Die Mehrkosten ergeben sich grösstenteils durch die Terminverzögerungen.

Das Bubenbergzentrum 10-12 kann trotz Verzögerungen beim RBS wie geplant neu gebaut werden, im Februar beginnen die Vorarbeiten, Baustart ist am 1. März 2022.

Städtische Verkehrsmassnahmen nicht tangiert

Auch die Projektierung der städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen schreitet voran. Sie sehen einerseits Massnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs im Bahnhofumfeld, andererseits markante Verbesserungen zugunsten des ÖV sowie des Fuss- und des Veloverkehrs vor. Herzstück der städtischen Massnahmen, für deren Umsetzung die Stadtberner Stimmberechtigten im März 2021 einen Kredit von rund 112 Mio. Franken genehmigt haben, ist der Bau einer Personenpassage vom neuen Bahnhofzugang Bubenberg direkt in den Hirschengraben.

Zusatzabklärungen zum Hirschengraben

Aktuell befindet sich das städtische Projekt zur 2. Vorprüfung beim kantonalen Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR). Aufgrund der inzwischen vorliegenden Stellungnahme der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EKD) hat der Gemeinderat zusätzlich ein gartendenkmalpflegerisches sowie ein Baumgutachten betreffend die geplante Umgestaltung des Hirschengrabens in Auftrag gegeben, zudem soll mit einem archäologischen Gutachten die genaue Situation der Tränke unter dem Hirschengraben abgeklärt werden. Mit diesen Zusatzabklärungen kann sichergestellt werden, dass Eingriffe in den Hirschengraben unter bestmöglichem Schutz der historischen Anlage und ihren wertvollen Beständen erfolgen werden. Das städtische ZBB-Projekt erfährt durch diese zusätzlichen Abklärungen ebenfalls eine Verzögerung: Die öffentliche Auflage des Projekts erfolgt voraussichtlich erst im Herbst 2022 und nicht, wie ursprünglich geplant, im Winter 2021/2022. Die Stadt kann deshalb frühestens 2024 mit den Bauarbeiten beginnen. Bei Inbetriebnahme des neuen Bahnhofzuges Bubenberg werden die städtischen Bau- und Verkehrsmassnahmen ZBB gemäss heutigem Planungsstand aber umgesetzt sein.

Es bleibt bei einer gestaffelten Inbetriebnahme von Zukunft Bahnhof Bern

Die Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Bern erfolgt damit gestaffelt, wie bereits im bisherigen Terminplan vorgesehen. So können Platz und Sicherheit für die Reisenden sowie das kommerzielle Angebot schnellstmöglich verbessert werden. Was fertig ist, wird in Betrieb genommen, sodass die Öffentlichkeit raschest möglich vom neuen Bahnhof profitieren kann. Wie bereits bei den grossen Bahnhofumbauten in den 1960er- und 1970er-Jahren ist keine «grosse Eröffnung» des neuen Bahnhofs Bern vorgesehen, sondern verschiedene Eröffnungstermine der einzelnen ZBB-Projektteile.

Für Rückfragen:

- RBS: Fabienne Thommen, Leiterin Unternehmenskommunikation, fabienne.thommen@rbs.ch, 031 925 55 57
- SBB: press@sbb.ch, 051 220 41 11
- Stadt Bern: Reto Zurbuchen, Stadttingenieur, reto.zurbuchen@bern.ch, 031 321 68 59
- BAV Kommunikation, presse@bav.admin.ch, 058 462 36 43
- Kanton Bern: Philipp Mäder, Vorsteher Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination, philipp.maeder@be.ch, 031 633 37 12

Stand der laufenden Arbeiten Zukunft Bahnhof Bern

Trotz Terminanpassungen schreiten die Arbeiten auf den Baustellen von RBS und SBB voran, die Fortschritte sind deutlich sichtbar.

Die Bauarbeiten der SBB laufen aktuell planmässig und auf Hochtouren. Die ersten beiden Teilprojekte – der Bau des Zugangsstollens auf der Grossen Schanze sowie der Bau der Perronverlängerung – wurden 2019 plangemäss abgeschlossen. Seither baut die SBB unter laufendem Bahnverkehr an der künftigen Personenunterführung unter den Gleisen. Von Norden gegen Süden (inkl. Zugang Länggasse) ist sie bereits auf fast 100 von 172 Metern Gesamtlänge im Rohbau erstellt. Die neue Unterführung führt also schon unter den Gleisen 13, 12, 11, 10 und 9 hindurch. Die Perrons der Gleise 12/13 und 9/10 hat die SBB gleichzeitig für ein barrierefreies Ein- und Aussteigen erhöht. Die Bauarbeiten bei Perron Gleis 9/10 werden Ende März 2022 abgeschlossen. Danach erfolgen während rund eines Jahres Mikropfahlarbeiten an den Gleisen 1-8, bevor die Unterführung weiter Richtung Süden ausgebaut werden kann.

Beim Bau des neuen RBS-Bahnhofs schreitet der Ausbruch der beiden Kavernen – die unterirdischen Hallen des künftigen Bahnhofs – weiter voran. In der Kaverne Nord wurde mit den Ausbrucharbeiten auf der zweiten von vier Ebenen und mit der definitiven Gewölbesicherung begonnen. In der Südkaverne wird aktuell die Logistikkaverne fertiggestellt.

Im Raum Hirschenpark/Eilgut konnten die Ausbrucharbeiten für den unteren Tunnelquerschnitt im Januar 2022 abgeschlossen und mit den Betonierarbeiten für das Tunnelgewölbe begonnen werden. Schrittweise wird so der Rohbau für den künftigen Tunnel fertiggestellt.

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 sollen hier die Bodenplatten eingebaut werden, auf welchen später die Gleise für die RBS-Züge verlegt werden.

Neubau Bubenbergzentrum 10-12

- Der Neubau des Bubenbergzentrum 10-12 ist Bestandteil des Ausbauprojekts «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) und wird neben dem heute bestehenden Haupteingang zum zweitwichtigsten Zugang des Berner Verkehrsknotenpunkts.
- Das neue Bubenbergzentrum wird ein modernes Bürogebäude mit Retail- und Gastronomieflächen in allen Geschossen. Die Mietausschreibungen beginnen voraussichtlich im Frühling 2022.
- Für den Neubau des Bubenbergzentrums und den Ausbau der Unterführung Mitte gibt es eine gemeinsame Baustellenlogistik inkl. Installationsplatz mit Plattform an der Bogenschützenstrasse. Die Vorarbeiten dazu laufen seit Februar 2022, Baustart für das Bubenbergzentrum ist am 1. März 2022. Im Herbst 2024 soll das neue Gebäude fertiggestellt werden. Danach erfolgt der Mieterausbau bis Anfang 2025.
- Der Bau wird zu Lärmbelastungen der Anwohnenden und umliegenden Mietlokale führen. Rund um die Baustelle gibt es ein neu gestaltetes Verkehrskonzept für den Strassen- und Fussverkehr, teilweise werden Umleitungen eingerichtet.
- Das Projekt kostet insgesamt rund 44 Millionen Franken. Rund 12 Millionen davon sind für den Bahnzugang, bezahlt von SBB Infrastruktur. Die restlichen 32 Millionen Franken werden von SBB Immobilien finanziert.
- Mehr Informationen zum Bubenbergzentrum auf zukunfthofbern.ch unter «Übersicht».