

**Stadt Bern**

Region Bern

Kanton Bern

Podcast «BZ us dr Box»

Emmental

[Startseite](#) | [Lokales](#) | [Stadt Bern](#) | [Grossbaustelle Bahnhof Bern - Unter den Füßen der Pendler entsteht Grosses](#)Abo **Grossbaustelle Bahnhof Bern**

Unter den Füßen der Pendler entsteht Grosses

Berns kaum sichtbare Jahrhundertbaustelle: Ein exklusiver Rundgang offenbart, welche tonnenschwere Arbeiten täglich im Untergrund des Bahnhofs Bern stattfinden.



Michael Bucher

Publiziert heute um 06:05 Uhr



Einblicke ins rege Treiben auf der SBB- und der RBS-Baustelle im Bahnhofuntergrund.

Video: Nicole Philipp, Schnitt: Martin Bürki

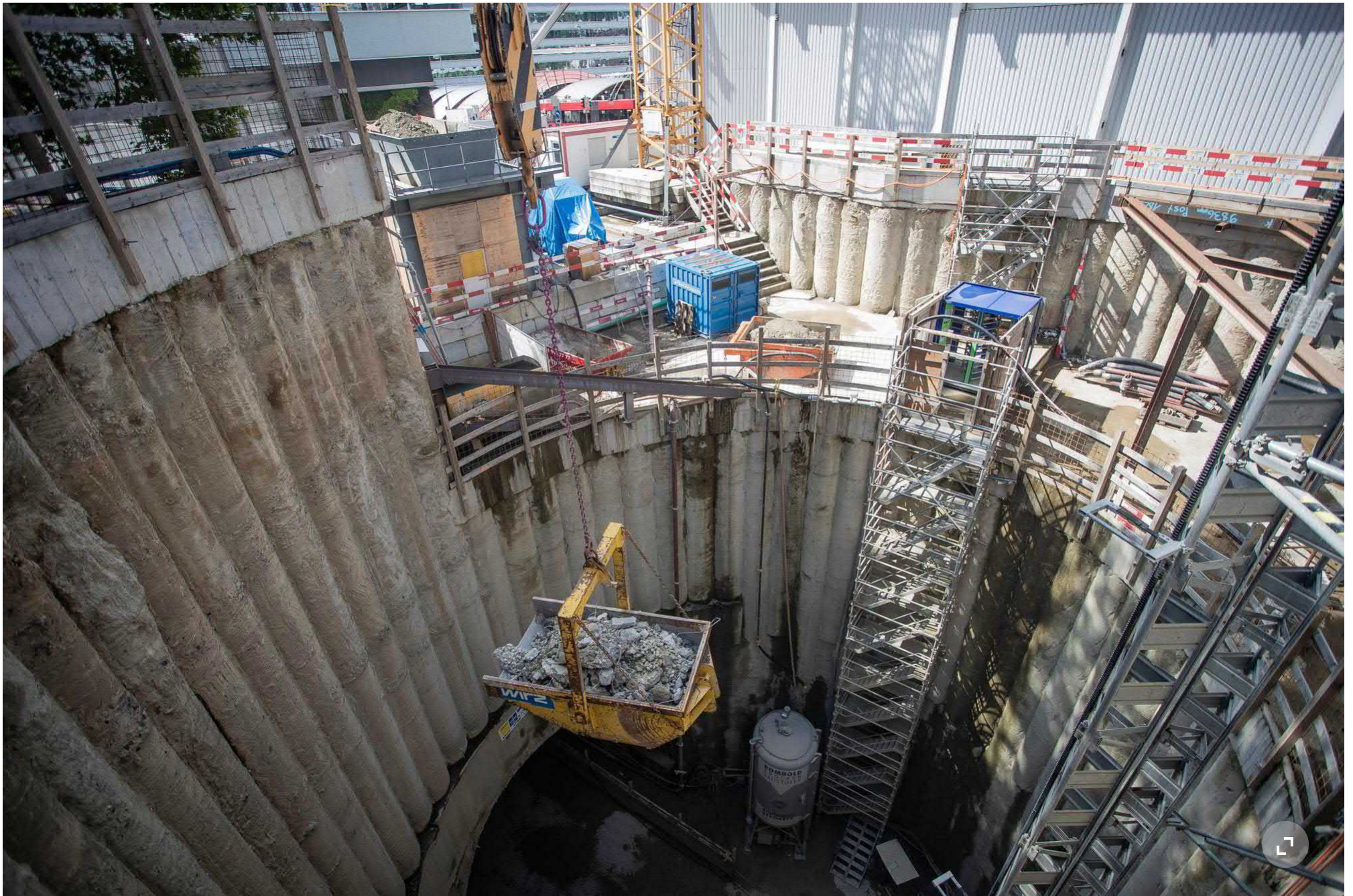
Stell dir vor, der Bahnhof Bern wird umgebaut, und niemand merkt etwas. So könnte man die gegenwärtige Situation im Zentrum der ÖV-Drehscheibe der Bundesstadt bezeichnen. Beim Hirschenpark unterhalb des Bierhübeli klafft zwar eine 20 Meter tiefe Baugrube, und an drei weiteren Standorten (Grosse Schanze, Laupenstrasse, Eilgutareal) befinden sich Installationsplätze. Doch von der Viertelmillion Pendlerinnen und Pendler, die täglich durch

das Bahnhofgebäude wandelt, dürfte kaum jemandem klar sein, was sich zum Teil nur wenige Meter unter ihren Füßen so alles abspielt.

Es ist jedenfalls eine ganze Menge. Dies zeigte sich bei einem exklusiven Rundgang durch die Baustellen im Untergrund, den die Bahnunternehmen SBB und RBS dieser Zeitung auf Anfrage gewährten.

Nichts für Menschen mit Höhenangst

Der Rundgang beginnt auf der Grossen Schanze beim Installationsplatz der SBB. Hier wartet bereits Hans-Peter Hostettler, Oberbauleiter der SBB. Nach einem Briefing über die Sicherheitsvorschriften heisst es für die Fotografin und den Journalisten: ab in die Umkleidekabine. Die Sneakers werden gegen gutes Schuhwerk eingetauscht. Dazu kommen leuchtorange Kleidung und ein Helm.



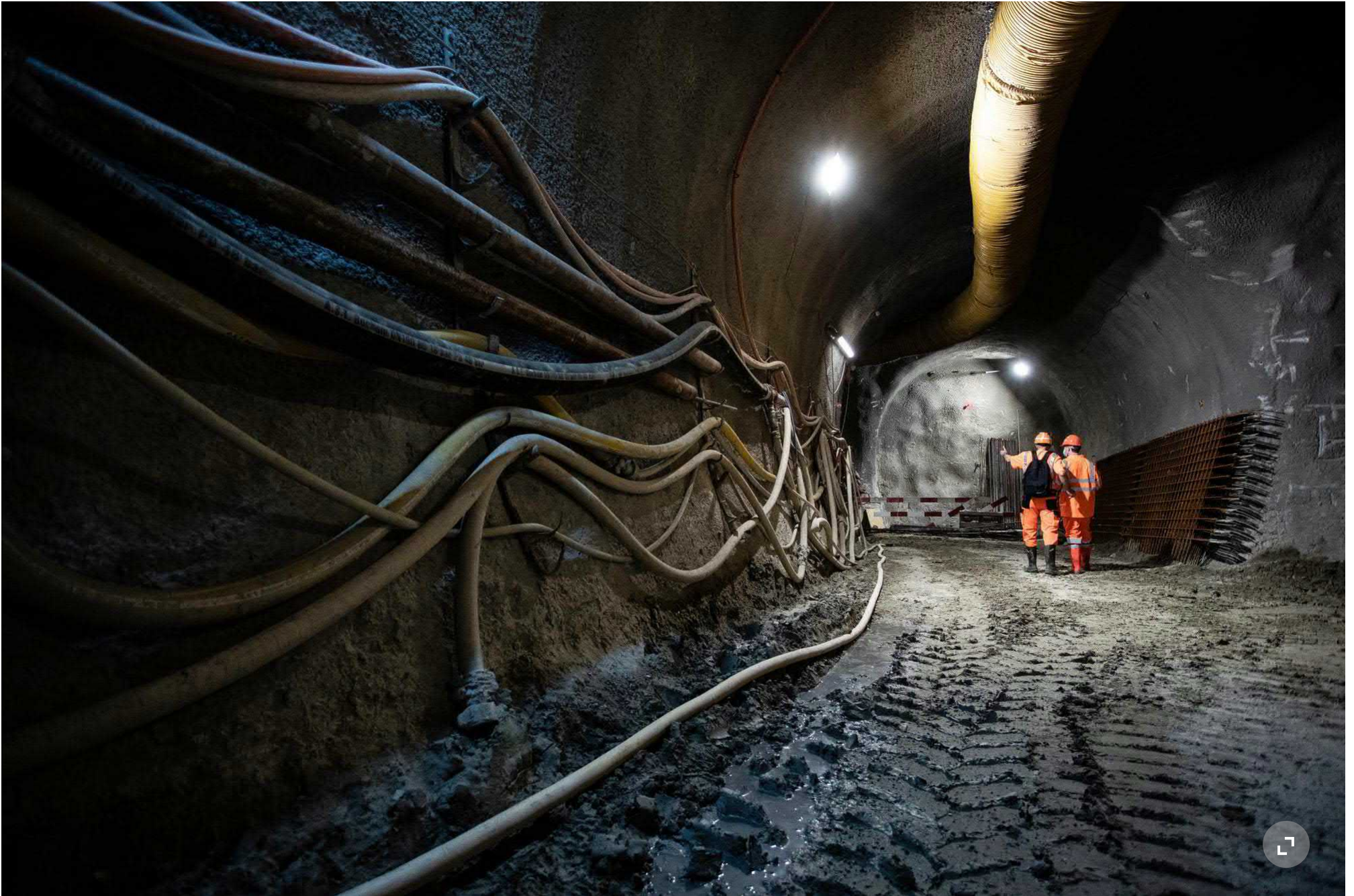
Mitten auf der Grossen Schanze klafft ein 18 Meter breites und 30 Meter tiefes Loch. Daraus wird dereinst der

neue Bahnhofzugang Länggasse.

Foto: Nicole Philipp

Alsdann geht es ab in die Tiefe. Wir besteigen einen offenen Baustellenlift, während unter uns ein rund 30 Meter tiefes und 18 Meter breites Loch klafft. Unter Höhenangst zu leiden, wäre jetzt etwas unpässlich. Der Lift ruckelt langsam nach unten, während ein Kran gerade eine volle Schuttmulde nach oben hievt. «Im Moment ist das lediglich ein Logistikschacht», erklärt Hans-Peter Hostettler. Später wird daraus der neue Bahnhofzugang von der Länggasse her.

Unten angekommen, gehts weiter durch einen mächtigen Tunnel – an dessen Ende eine Grossbaustelle auftaucht. Hier wird auch klar, warum zuvor Ohropax verteilt wurden: Es wird gebohrt, geschweisst, gehämmert. Baumaschinen fahren hin und her. Am lautesten dröhnen jedoch die Ventilatoren, die dafür sorgen, dass der anfallende Staub nicht in den Bahnhof geblasen wird, sondern nach draussen gelangt.



25 Meter in der Tiefe erschliesst sich einem eine neue Welt: Ein Zugangsstollen führt zu der Baustelle, wo die

Arbeiten am neuen RBS-Tiefbahnhof beginnen.

Foto: Nicole Philipp

Damit mich Hans-Peter Hostettler versteht, muss ich ihm meine Fragen ins Ohr brüllen. Fragen wie: Wo befinden wir uns eigentlich genau? Die Antwort ist verblüffend: direkt unter den Bahngleisen. Mit dem Anfang 2020 gestarteten Aushub ist man mittlerweile bis unter die Gleise 8 und 9 gekommen. Da pro Gleis circa ein halbes Jahr Bauarbeiten anfällt, dauert es bis 2026, ehe am Ende Gleis 1 erreicht ist.

«Unterführung Mitte» wird diese neue Ebene im Untergrund, die auch den neuen Zugang beim Bubenbergplatz erschliesst, dereinst heissen. 2029 soll sie fertiggestellt sein. 44 Prozent der Passagierströme soll sie aufnehmen und damit für eine bessere Verteilung im Bahnhof sorgen.

«Eine Operation am offenen Herz»

Hans-Peter Hostettler führt uns eine Treppe hinauf und öffnet eine Tür. Wir treten aus einem weissen Holzpavillon und befinden uns plötzlich mitten unter Pendlerinnen und Pendlern auf dem Perron zwischen den Gleisen 12 und 13. Bis auf den gedämpften Lärm, der durch die aufgestellte Schutzwand dringt, kriegt man hier nichts mit vom emsigen Treiben unter dem Boden. Da der Umbau während laufenden Betriebs geschieht, spricht der Oberbauleiter der SBB von einem «Riesenunterfangen», oder – bildlich gesprochen – von einer «Operation am offenen Herz».

«Während laufenden Betriebs zu bauen, ist extrem einschränkend. Bauzeit- und -kosten werden dadurch verdoppelt, wenn nicht gar verdreifacht.»

Adrian Wildbolz, Gesamtprojektleiter beim RBS

Die einzige Umstellung, welche die Zugfahrenden bislang hinnehmen müssen: Dasjenige Gleis, unter dem gerade gebaut wird, bleibt jeweils gesperrt. Damit es deswegen zu keinen Zugausfällen kommt, haben die SBB aber bereits vor zwei Jahren das Perron zwischen den Gleisen 9 und 10 verlängert, inklusive begehbaren Perrondachs. Daraus resultierten die neuen Gleise 49 und 50.

Bauen in engsten Verhältnissen

«Während laufenden Betriebs zu bauen, ist extrem einschränkend, Bauzeit- und -kosten werden dadurch verdoppelt, wenn nicht gar verdreifacht.» Das sagt nun Adrian Wildbolz, Gesamtprojektleiter beim RBS. Er übernimmt den zweiten Teil der Baustellenführung und lotst uns Richtung Welle. Mehr noch als für die SBB ist das Projekt «Zukunft Bahnhof Bern» für den Regionalverkehr Bern, Solothurn ein Jahrhundertprojekt. Denn 620 Millionen Euro

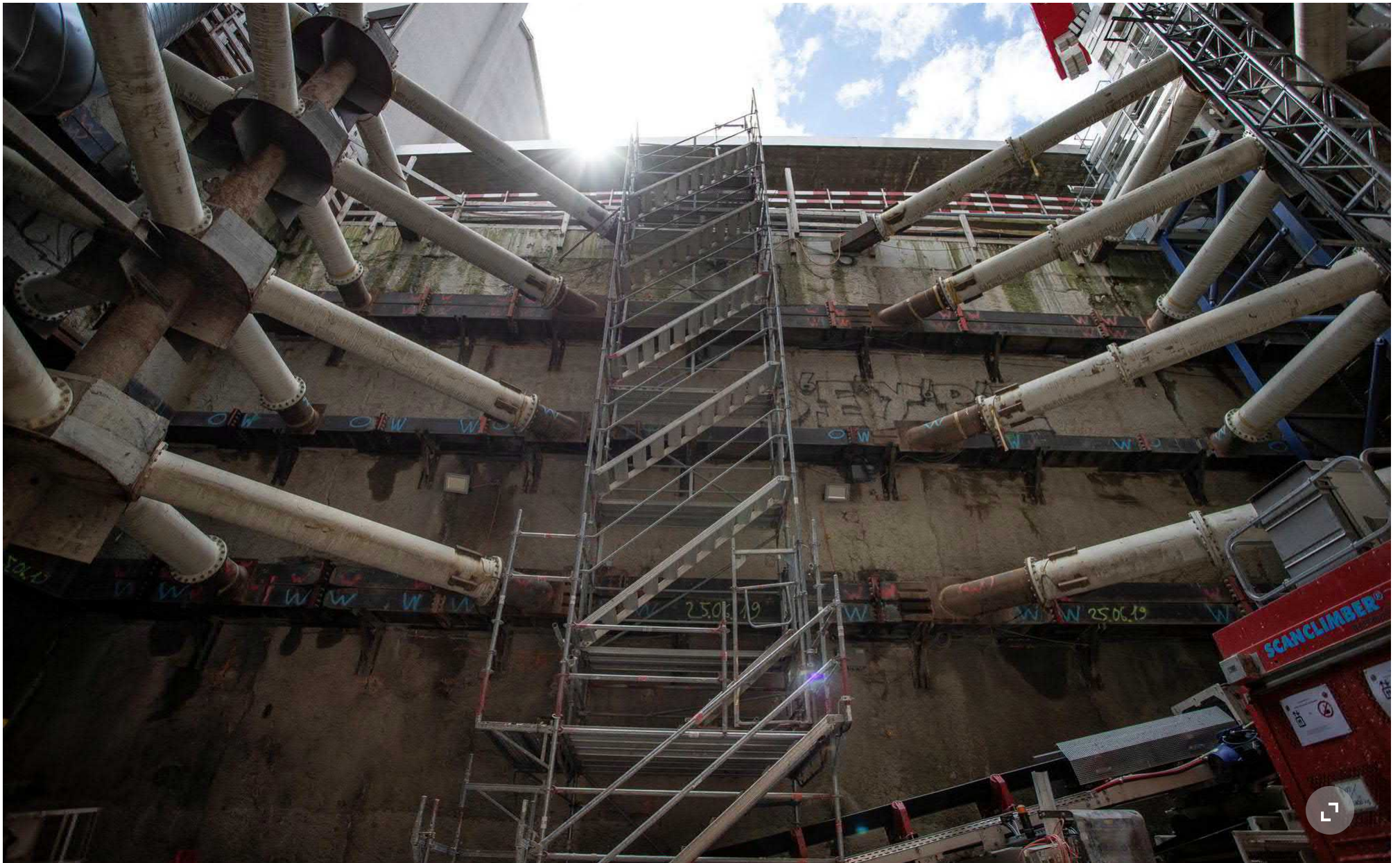
Im den Regionalverkehr Bern-Solothurn ein Jahrhundertprojekt. Denn 650 Millionen Franken des rund 1 Milliarden Franken teuren Umbaus werden für den neuen RBS-Tiefbahnhof verbaut.

Stahlstangen im Bierhübelstutz

▼ Infos einblenden

Einer von drei Installationsplätzen des RBS befindet sich hinter der Laupenstrasse. Einklemmt zwischen den Gleisen und der Häuserzeile entlang der Laupenstrasse herrschen hier besonders enge Verhältnisse. Nichtsdestotrotz wurde ein 25 Meter tiefer Schacht in den Boden gegraben, der als einziger Zugang zur Baustelle des geplanten Tiefbahnhofs dient.





Auch bei den Gleisfeldern hinter der Laupenstrasse gehts plötzlich steil nach unten.

Foto: Nicole Philipp

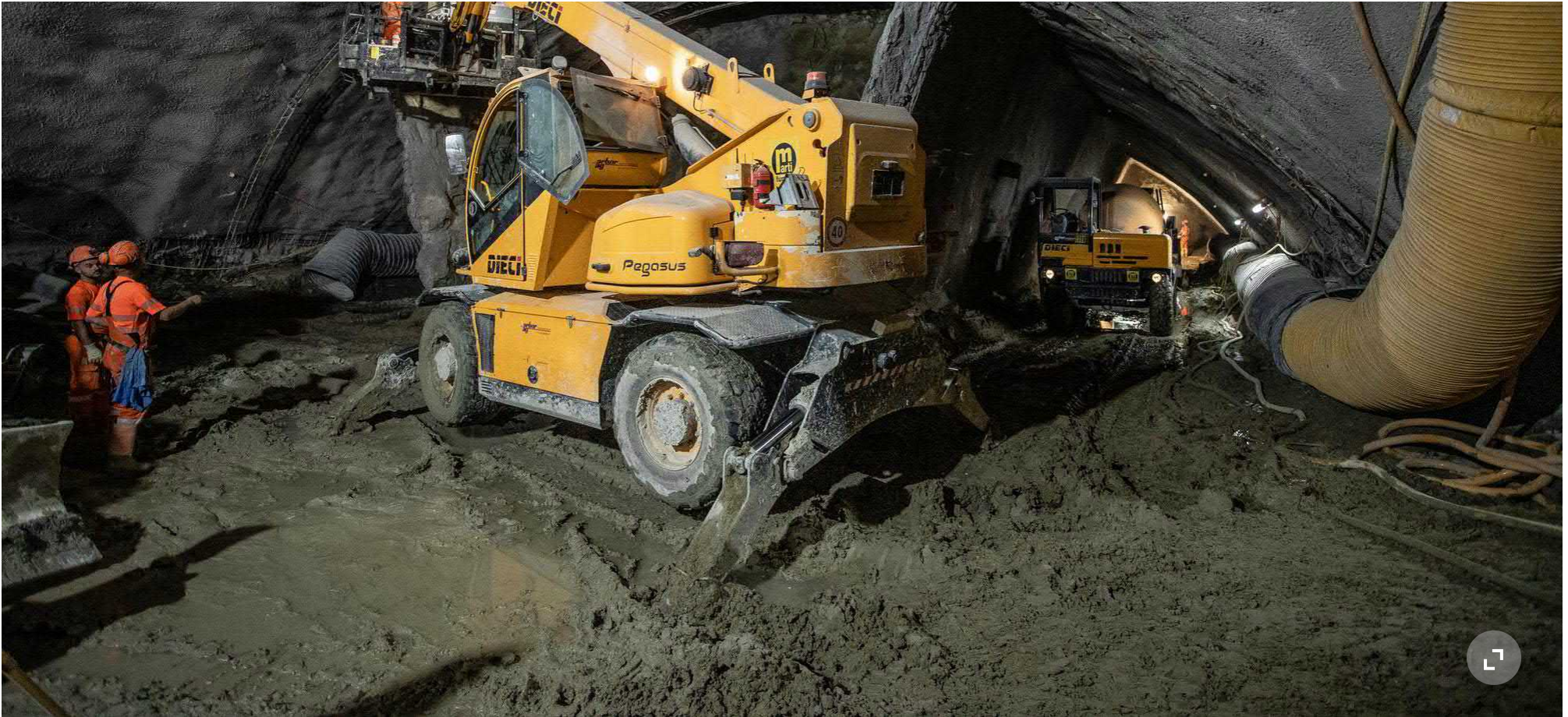
Über 65 Stufen einer klapprigen Baustellentreppe steigen wir nun den Schacht hinunter. Unten angekommen, verschwinden wir wiederum in einem dunklen Tunnel. Hier wird klar, warum vor der Begehung Gummistiefel verteilt wurden. So stampfen wir doch durch knöcheltiefen Schlamm. Vom Tunnelende her dröhnt die Staubfilteranlage, während neben uns ein Förderband gerade zerkleinertes Ausbruchmaterial nach draussen transportiert.

«Wir stehen erst am Anfang», sagt Adrian Wildbolz im Gehen. Der tiefe Schacht und der rund 100 Meter lange Zugangstollen – das waren nur Vorarbeiten, das Bauen der Baustelle quasi. Dies alleine dauerte drei Jahre. Erst seit diesem Jahr gehts hier an die Herkulesaufgabe: den Bau der zwei mächtigen Kavernen, in welchen auf je zwei Gleisen dereinst die RBS-Züge halten werden. Für die 25 Meter breiten und 17 Meter hohen Kavernen muss über eine Distanz von 200 Metern durch Sandstein gebohrt werden.

Breitere RBS-Perrons, längere Züge

Am Ende des Tunnels erwartet uns erneut ein imposanter und lauter Baustellenbetrieb. «Auch von dem hier bekommt niemand etwas mit», sagt Adrian Wildbolz mit lauter Stimme, um den Lärm zu übertönen. Die Mineure hier unten müssen sich vorkommen wie Heinzelmännchen.





Seit diesem Jahr wird an den beiden 25 Meter breiten und 17 Meter hohen Kavernen des künftigen RBS-

Tiefbahnhofs gearbeitet.

Foto: Nicole Philipp

2027 soll der neue, grössere RBS-Bahnhof fertig sein. Der Ausbau ist bitter nötig. Denn der heutige, in den 60er-Jahren realisierte RBS-Bahnhof war für 16'000 Reisende konzipiert. Heute sind es über 60'000. Längere Perrons und Zugkompositionen sollen die Kapazitäten erhöhen. Und weil die Perrons neu zwölf statt nur fünf Meter breit sein werden, wird man

sich beim Aussteigen auch nicht mehr auf den Füßen herumtrampeln.

Und: Neu werden die RBS-Züge nicht quer, sondern parallel zu den darüberliegenden SBB-Gleisen in den Bahnhof einfahren. Dadurch eröffnet sich die – auf politischer Ebene geforderte – Option, die RBS-Linie künftig Richtung Inselareal oder Köniz weiterzuführen.

Der Rundgang ist beendet, und wir treten aus dem Schacht ans Sonnenlicht. Die Bauarbeiter dort unten – sie sind nicht zu beneiden, oder? «Das sind Mineure, die machen das mit viel Herzblut», entgegnet Adrian Wildbolz. Einmal Mineur, immer Mineur, laute in der Regel die Losung. «Bei 30 Grad eine Strasse teeren, kann unangenehm sein», meint er. Da hat er wohl recht.

Mehr Infos zum Grossprojekt finden Sie hier: www.zukunftbahnhofbern.ch ↗

Zukunft Bahnhof Bern: Wir machen den Bahnhof Bern fit für die Zukunft.





Ein Erklärvideo zeigt, wie sich der Bahnhof Bern in den nächsten Jahren verändern wird.

Quelle: Youtube/Zukunft Bahnhof Bern

«BZ – Us dr Box» – der Podcast der Berner Zeitung

Berner Köpfe, Hintergründe und Recherchen aus dem Hauptstadtkanton, das ist «BZ – Us dr Box». Abonnieren Sie den Podcast auf Spotify [↗](#), Apple Podcasts [↗](#), Google Podcasts [↗](#), Overcast [↗](#) oder Podcast Republic [↗](#). Falls Sie eine andere Podcast-App verwenden, suchen Sie nach «BZ – Us dr Box» oder nutzen direkt den RSS-Feed [↗](#) (Browser-Link kopieren).

BZ - Us dr Box | EP58

Die Sandkastenfreundinnen aus der

00:00

1X

E58 **Die Sandkastenfreundinnen aus dem Bergdorf**

E57 **Die Olympionikin**

E56 **Der Rauschdichter und das liebe Geld**

E55 **An der Aare mit dem Aare-Guru**

E54 **Papablogger und Teilzeitmutter**

Publiziert heute um 06:05 Uhr

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)

THEMEN

Bern

Bahnhof Bern

Baustelle

Bauen

SBB

RBS

0 Kommentare

Ihr Name

Speichern

MEHR ZUM THEMA



Wegen neuem RBS-Bahnhof

Schanzenbrücke beim Bahnhof Bern für Schwerverkehr gesperrt

Aufgrund von Bauarbeiten müssen Lastwagen von Mitte Juli bis Mitte August die Schanzenbrücke beim Bahnhof Bern umfahren.



Abo Umbau des Bahnhofs Bern

Ab jetzt spüren die Pendler den Umbau

Die SBB und der RBS haben am Dienstag zum gemeinsamen virtuellen Rundgang der Baustelle am Berner Bahnhof eingeladen. Diese sechs Fakten am Umbau sind spannend.





es ab in die Tiefe

Von vier Grossbaustellen aus wird die Zukunft des Bahnhofs Bern aufgegleist. Nach monatelangen Vorbereitungen wird ab Juli zunehmend in die Tiefe gegraben.

 Aktualisiert



BZ

[Abo abschliessen](#)

[Startseite](#)

[E-Paper](#)

[Newsletter](#)

[Kontakt](#)

[AGB](#)

[Datenschutz](#)

[Impressum](#)

Alle Medien von Tamedia

© 2021 Tamedia. All Rights Reserved

