

# UNTERBERN

9/2022

Informationen zum Bau des neuen RBS-Bahnhofs



## **Interview:**

*Gesamtprojektleiter erklärt die Verzögerungen.*

## **Aktuelle**

**Bauarbeiten:**  
*Tunnelausbruch abgeschlossen.*

## **Schwerer als ein**

**Zug:** *Diese Baumaschine gräbt die Kavernen.*

## Eröffnung des RBS-Bahnhofs verschiebt sich

Der RBS war in den zurückliegenden Bauphasen für den neuen RBS-Bahnhof immer wieder mit nicht vorhersehbaren Herausforderungen konfrontiert. So wurden bei den Bauarbeiten im Bereich Laupenstrasse circa acht Meter tief im Untergrund Öl-Altlasten entdeckt. 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) zudem mehr Zeit.

Fazit: Anstatt Ende 2027 wird der neue RBS-Bahnhof voraussichtlich Mitte 2029 in Betrieb genommen, die neue Unterführung Mitte der SBB wird voraussichtlich Mitte 2028 eröffnet.

Dies wirkt sich auch auf die Kosten aus:

Der RBS-Bahnhof wird voraussichtlich rund 730 Millionen Franken kosten (bisher: rund 614 Millionen Franken). Die Mehrkosten sind auf die längere Bauzeit, auf vertiefte Erkenntnisse in den Bereichen Ausbau, Ausrüstung und Bahntechnik sowie auf eine Erhöhung des Betrages für Projektrisiken (ebenfalls aufgrund der gemachten Erfahrungen) zurückzuführen.

Nichtsdestotrotz 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 wichtiger Meilenstein erreicht. Auch der Kavernenbau für den Bahnhof nimmt Form an – seit kurzem ist auf dieser Baustelle eine beeindruckende Tunnelschnittmaschine im Einsatz.



## «Ich habe grosse Hochachtung von der täglichen Arbeit der Mineure»

*Adrian Wildbolz ist 2017 als Gesamtprojektleiter Ausbau Bahnhof Bern RBS tätig. Vorher war er für die NEAT als Abschnittsleiter Nord beim Bau des Gotthard-Basistunnels beteiligt. Im Gespräch erklärt er, weshalb es zu den erwähnten Verzögerungen gekommen ist und welche Herausforderungen die Bauarbeiten für den neuen RBS-Bahnhof mit sich bringen.*

*Sie waren für die NEAT als Abschnittsleiter Nord beim Bau des Gotthard-Basistunnels zuständig, der 2016 eröffnet worden ist. Nun sind Sie seit 2017 Gesamtprojektleiter beim Bau des neuen RBS-Bahnhof Bahnhof Bern. Woher kommt diese Faszination für Tunnelbaustellen?*

Seit der Kindheit begeistern mich grosse Baustellen. Nur durch die Zusammenarbeit unzähliger Menschen ist es möglich, so grosse Bauwerke zu erstellen. Zudem ist es befriedigend, dass damit etwas Bleibendes und Nützlichendes geschaffen wird, an dem man auch noch Jahre danach Freude haben kann.

*Worin unterscheidet sich die Baustelle des RBS denn von jener beim Gotthard?*

Am Gotthard waren die grossen Distanzen und die hohen Berge über dem Tunnel massgebend. In Bern erfolgen die Arbeiten nun direkt unter dem durchgehend im Betrieb stehenden Bahnhof und somit mitten in der Stadt. Dies bei den Arbeiten zu berücksichtigen ist eine der grössten Herausforderungen.

*Kürzlich wurde bekannt, dass sich die Eröffnung des RBS-Bahnhofs um 1,5 Jahre nach hinten verschiebt. Was sind die Gründe dafür?*

Verschiedene Faktoren haben eine Rolle gespielt. Bei den Bauarbeiten sind wir auf Altlasten gestossen, die vor dem Weiterbau zuerst erkundet und entsorgt werden mussten. Beim Bohren der Kühlrohre für das Gefrierverfahren im Zugangstollen Laupenstrasse waren uns Findlinge im Wege. Diese mussten überwunden werden, um die Sicherheit im Vortrieb gewährleisten zu können. Die Corona-Pandemie hat uns insbesondere durch die verspätete Lieferung von wichtigen Ersatzteilen behindert. Alle diese Faktoren haben zu Verzögerungen geführt, die wir wegen den sehr engen Platzverhältnissen auf den Baustellen nicht aufholen konnten. Zudem haben wir im Gesamtprogramm auf Grund der bisher gemachten Projekterfahrungen nun für die abschliessenden Arbeiten zusätzliche Zeit eingeplant.

*Die spätere Eröffnung führt auch zu einer längeren Betriebszeit der Baustellen. Müssen sich die Anwohnenden auf mehr Emissionen und weitere Einschränkungen einstellen?*

Die Baustellen werden zwar 1,5 Jahre länger in Betrieb sein, und somit auch später zurückgebaut werden können. Insgesamt wird dadurch aber nicht mehr gebaut, sondern die Arbeiten erstrecken sich über einen längeren Zeitraum. So weit wie möglich werden wir dies dazu nutzen, die Arbeiten tagsüber auszuführen.

## Stand der Arbeiten

### 1 Installationsplatz Hirschenpark

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

Der Installationsplatz Hirschenpark befindet sich direkt zwischen dem Bierhübeli und der Tiefenaustrasse. 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 sollen hier die Bodenplatten eingebaut werden, auf welchen später die Gleise für die RBS-Züge verlegt werden.

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.



Hier entsteht eine der beiden Kavernen des künftigen RBS-Bahnhofs Bern. (Foto: Sam Bosshard)

*Nicht nur der RBS baut am Bahnhof Bern, auch die SBB erstellen eine neue Unterführung und die Stadt plant verschiedene Massnahmen zur Verkehrsoptimierung rund um den Bahnhof. Welche Auswirkungen hat die spätere Inbetriebnahme des RBS-Bahnhofs auf diese Projekte?*

Die Unterführung der SBB – die zugleich den Zugang in den neuen RBS-Bahnhof ermöglicht – ist beim Bau statisch abhängig vom RBS-Projekt. Der RBS arbeitet mehrere Stockwerke tiefer als die SBB. Somit haben Verzögerungen in einem Projekt auch immer direkten Einfluss auf das jeweilig andere Projekt. Die SBB Unterführung wird Mitte 2028 eröffnet – es wird eine gestaffelte Inbetriebnahme des künftigen Bahnhofs geben.

*Das Projekt kostet durch die längere Bauzeit nun auch mehr als ursprünglich kalkuliert. Steigen für die ÖV-Reisenden deswegen die Billet-Preise oder wer kommt für die Mehrkosten auf?*

Nein, die Mehrkosten werden nicht auf die Fahrgäste übertragen. Für diese kommen der Kanton Bern und der Bund als Auftraggeber auf.

*Und zum Schluss: Sie arbeiten nicht direkt auf der Baustelle, sondern im Büro. Was geht Ihnen durch den Kopf, wenn Sie die Baustellen für den neuen RBS-Bahnhof jeweils besichtigen?*

Es ist jedes Mal beeindruckend zu sehen, wie sich die Baustelle wieder verändert hat. Auch wenn beim Bau viele Maschinen eingesetzt werden, so ist die konkrete Ausführung weiterhin eine sehr harte und anspruchsvolle Arbeit. Es ist ein Privileg am Ausbau des Bahnhofs Bern tätig sein zu können und ich habe grosse Hochachtung vor der täglichen Arbeit der Mineure.

### 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 Gewölbeseicherung begonnen. In der Kaverne Süd wird aktuell die Logistikkaverne fertiggestellt. Gleichzeitig erfolgt dort der Ausbruch der beiden Paramentstollen.

**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.**



# Fels raffeln nach schwedischer Art

*Seit kurzer Zeit steht für den Ausbruch der Kavernen für den künftigen RBS-Bahnhof eine sogenannte Teilschnittmaschine TSM im Einsatz.*

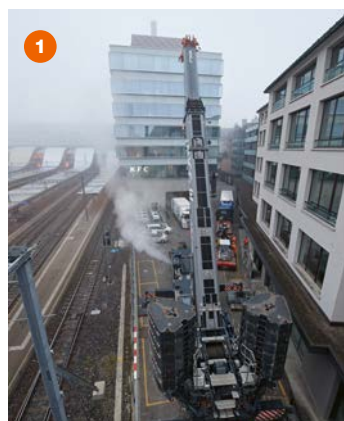
Die Anlieferung dieses sogenannten «Roadheader MT520» der schwedischen Firma «Sandvik» via Schacht beim Installationsplatz Laupenstrasse bedingte den Einsatz eines XXL-Krans.

«XXL» ist in Grossbuchstaben auf dem gewaltigen Kran aufgedruckt, welcher Ende November 2021 eingepfercht im schmalen Merkgässli zwischen Gleis, Wohnhäuser und dem Zugangsschacht zur RBS-Baustelle westlich des Bahnhofs Bern abgestellt war. Gebannt standen Baufachleute in orangen Tenues entlang der dortigen Häuserkette unmittelbar beim Zugangsschacht, als sich der gewaltige Arm des Krans anhob (höher als die umstehenden Gebäude), um das erste Modul jener Maschine herunterzulassen, die in den nächsten Jahren für den Bahnhofsbaun unabdingbar sein wird: Der sogenannte «Roadheader MT520».

## Schwerer als ein Worbla-Zug

Beim «Roadheader MT520» handelt es sich um eine sogenannte Teilschnittmaschine, die von der schwedischen Firma «Sandvik» eigens für Tunnelbaustellen entwickelt worden ist. Das Gerät ist mit einem speziellen Fräskopf ausgerüstet, welcher den Fels mit seiner Drehbewegung wegraffeln kann. Die Anlieferung und Montage dieser beeindruckenden Baumaschine war nicht ganz einfach. Schliesslich wiegt die rund fünf Meter hohe und ausgestreckt bis zu 20 Meter lange Baumaschine mit ihren rund 125 Tonnen mehr als ein leerer Worbla-Zug! Die Baumaschine konnte daher nur in Einzelteilen in den schmalen Schacht heruntergelassen werden und musste am Fusse des Schachtes unter Mit-hilfe schwerer Baumaschinen modulweise zusammengesetzt werden.

Soweit so gut, doch damit war es noch nicht getan: Im Anschluss musste die Maschine auch noch den schmalen Zugangstollen überwinden, um bis zu den Kavernen – der eigentlichen Baustelle – zu gelangen. Hier, 20 Meter unterhalb des Gleise des Hauptbahnhofs Bern, wird die Baumaschine nun voraussichtlich die nächsten 2 bis 3 Jahre für den Ausbruch der unterirdischen Bahnhofshallen eingesetzt – und dabei mit seinem schweren Fräskopf dem Fels zu Leibe rücken.



- 1 Höher als die Gebäude: Für den Antransport der TSM war ein XXL-Kran notwendig.**  
(Foto: Sam Bosshard)
- 2 Modul um Modul werden die Teile der TSM in den Schacht heruntengelassen ...**  
(Foto: Sam Bosshard)
- 3 Die zusammengebaute TSM mit ihrem Fräskopf – bereit für den Einsatz.**  
(Foto: zvg Marti AG)

## Virtueller Besuch der Baustelle

Wie werden eigentlich der neue RBS-Bahnhof und dessen Zufahrtstunnel gebaut? Eine neues Video gibt Aufschluss. Schauen Sie rein!



## 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](http://www.zukunftbahnhofbern.ch)



### Impressum/Kontakt

Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS  
Tiefenastrasse 2, Postfach  
3048 Worblaufen  
zbb@rbs.ch

Ausgabe 9, März 2022

