

# UNTERBERN

1/2018

Informationen zum Bau des neuen RBS-Bahnhofs

**Plattform  
Laupenstrasse:**  
*Mehrstöckige  
Baustelle!*

**3 Installations-  
plätze:**  
*Das passiert auf  
den Baustellen.*

**Persönlich:**  
*Adrian Wildbolz,  
Gesamt-  
projektleiter.*

## Am Puls der Bauarbeiten zum neuen RBS-Bahnhof

Es ist mittlerweile fast nicht mehr zu übersehen: Rund um den Bahnhof Bern wird fleissig gebaut. Blickt man beispielsweise westlich des Bahnhofs von der Überführung bei der Welle 7 hinunter zu den Gleisen, von der Grossen Schanze in Richtung Berner Reitschule oder vom Bierhübeli her in Richtung Tiefenastrasse, so sind die dortigen Baustellen nicht mehr zu übersehen. Es handelt sich dabei um die drei Installationsplätze Laupenstrasse, Eilgut und Hirschenpark des RBS im Rahmen des Projekts «Zukunft Bahnhof Bern».

Vergangenes Jahr haben die Bauarbeiten zum neuen RBS-Bahnhof begonnen. Der RBS baut dabei einen komplett neuen Bahnhof unterhalb der Gleise 2–7 des Bahnhofs Bern. Dieser Neubau ist zwingend notwendig. Denn wer regelmässig über Bern mit dem RBS reist, kennt die Situation bestens: Nahezu Schulter an Schulter müssen sich die Pendlerinnen und Pendler zu den Stosszeiten über die schmalen Perrons in Richtung Zug zwängen. Konzipiert für täglich rund 16000 Fahrgäste, benutzen heute bis zu 60000 Pas-

sagiere täglich den bestehenden RBS-Bahnhof. Mit dem Bau des neuen RBS-Bahnhofs wird die Kapazität den heutigen Bedürfnissen und der künftigen Entwicklung angepasst.

Ein solch gewaltiges Projekt lässt sich jedoch nicht von heute auf morgen realisieren. Zuerst muss der neue Bahnhof gebaut werden, damit er 2025 seinen Betrieb aufnehmen kann. Mit dieser Bauzeitschrift möchte wir Ihnen die aktuellen Bauarbeiten, Bilder von den Baustellen sowie spannende Hintergrundgeschichten zum Projekt «Zukunft Bahnhof Bern» näherbringen, damit Sie die Baufortschritte des neuen RBS-Bahnhofs und dessen Zufahrtstunnel hautnah miterleben können.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen viel Vergnügen beim Lesen der ersten Ausgabe von «UNTERBERN».

# Plattform Laupenstrasse

## Die mehrstöckige Baustelle

Der Installationsplatz Laupenstrasse westlich des Bahnhofs Bern, von wo aus der eigentliche RBS-Bahnhof gebaut wird, stellt auf Grund der engen Platzverhältnisse für alle Beteiligten eine grosse Herausforderung dar. Um dennoch genügend Platz für die Baustellenlogistik zu schaffen, entsteht über dem Bereich eine beeindruckende Stahlplattform.

Westlich von Bern unmittelbar bei der Welle im Gleisfeld der SBB wird zurzeit rege gebaut. Hier entsteht in naher Zukunft ein Schacht, von wo aus zwei unterirdische Hallen gegraben werden. Diese beiden sogenannten Kavernen werden einst unterhalb der SBB Gleise 2–7 den neuen RBS-Bahnhof bilden. Eine solche gigantische Baustelle im pulsierenden Herzen der Stadt Bern ist sowohl für Planer, Bauunternehmen wie auch für den Bauherrn keine leichte Aufgabe. So kann beispielsweise der Zugbetrieb im und rund um den Bahnhof infolge der Baustelle nicht einfach stillgelegt werden, da dies massive Einschränkungen auf dem gesamten Netz des öffentlichen Verkehrs zur Folge hätte. Dennoch sind die Bauarbeiten an einen engen Zeitplan gebunden und müssen fristgerecht abgeschlossen werden.

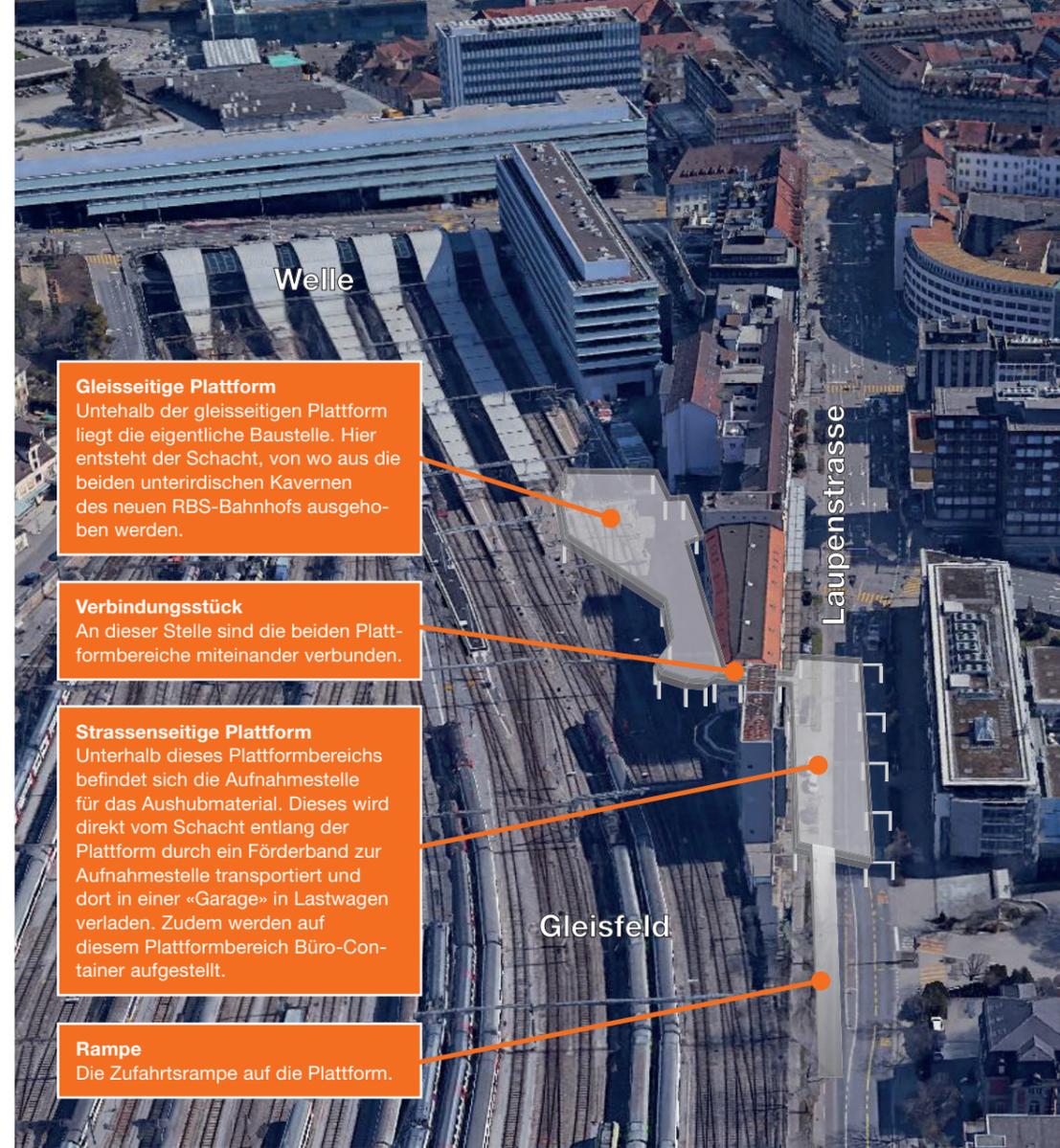
Die grösste Herausforderung sind die engen Platzverhältnisse. Bei jeder Baustelle sind Zufahrtswege für Transporte sowie Logistikflächen notwendig. Unmittelbar neben dem Baubereich befinden sich

aber mehrere Gebäude und dahinter mit der Laupenstrasse eine der meistbefahrensten Verkehrsachsen der Stadt Bern. Wie kann unter diesen engen Platzverhältnissen somit eine Baustelle eingerichtet und betrieben werden, ohne dass eine Strasse oder Gleise für eine lange Zeit gesperrt oder gar Gebäude abgerissen werden müssen? Die Lösung: Eine Plattform über dem Baustellenbereich.

### Höher als die Fahrleitungen

Diese Stahlkonstruktion wird durchschnittlich 10 Meter hoch und somit im Gleisbereich die Fahrleitungen überragen. Erschlossen wird die Plattform mittels einer Rampe von der Laupenstrasse. Auf der Plattform werden Anlagen zur Baustellenlogistik wie beispielsweise Container und ein Kran aufgestellt.

Das spätere Aushubmaterial des Kavernenbaus wird durch ein Förderband direkt vom Schacht über die Plattform zu einer Verladestation geführt. Diese



**Gleisseitige Plattform**  
Unterhalb der gleisseitigen Plattform liegt die eigentliche Baustelle. Hier entsteht der Schacht, von wo aus die beiden unterirdischen Kavernen des neuen RBS-Bahnhofs ausgehoben werden.

**Verbindungsstück**  
An dieser Stelle sind die beiden Plattformbereiche miteinander verbunden.

**Strassenseitige Plattform**  
Unterhalb dieses Plattformbereichs befindet sich die Aufnahme- und Verladestelle für das Aushubmaterial. Dieses wird direkt vom Schacht entlang der Plattform durch ein Förderband zur Aufnahme- und Verladestelle transportiert und dort in einer «Garage» in Lastwagen verladen. Zudem werden auf diesem Plattformbereich Büro-Container aufgestellt.

**Rampe**  
Die Zufahrtsrampe auf die Plattform.

Grafik der Baustellenplattform Laupenstrasse. Eine Fabrik für die Baustelle.

liegt unterhalb der Plattform auf der Seite der Laupenstrasse. Um Lärm und Staub vorzubeugen, liegt die Verladestation hinter geschlossenen Türen in einer «Garage». Der Lastwagen fährt in diese «Garage», nimmt das Ausbruchmaterial auf und verlässt die Station voll beladen in Richtung Autobahnanschluss Forsthaus. Dank der Plattform werden während der gesamten Bauzeit bis 2025 der Zugfahrplan sowie der Strassenverkehr somit nicht oder zumindest nur geringfügig tangiert. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird die Plattform wieder zurückgebaut.

### Der Bau einer Baustelle

Zuerst muss die ganze Konstruktion aber gebaut werden. Die Vorarbeiten dazu haben bereits begonnen. Dazu wurden Werkleitungsarbeiten durchgeführt und Fundamente erstellt. Sobald sämtliche Fundamente fertig sind, kann mit der Montage der eigentlichen Stahlkonstruktion begonnen werden. Laufen die Bauarbeiten nach Plan, wird die Logistikplattform bis im Frühjahr 2019 fertiggestellt. Dann ist sozusagen der «Bau der Baustelle» abgeschlossen und die Aushubarbeiten für den neuen unterirdischen RBS-Bahnhof können aufgenommen werden.

## Das passiert auf den Baustellen

### 1 Installationsplatz Hirschenpark

Die vergangenen Monate standen beim Installationsplatz Hirschenpark ganz im Zeichen der Vorarbeiten für die hier entstehende Baugrube. In diesem Rahmen mussten zahlreiche Leitungen verlegt werden. In engem Austausch mit den Anwohnenden hat der RBS zudem einen Fuss- und Veloweg erstellt, da die bestehende Verbindungsstrasse zwischen Tiefenau und Bierhübeli während der gesamten Bauzeit nicht genutzt werden kann. Als nächste Etappe werden die Bauarbeiten zur Baugrube aufgenommen, welche bis im Sommer 2020 fertiggestellt werden soll.

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. Dafür braucht es eine 160 Meter lange und 32 Meter breite Baugrube, welche von der höchsten Stelle rund 30 Meter in die Tiefe reicht. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird der vorherige Naturpark wieder hergestellt.

### 2 Installationsplatz Eilgut

Beim Installationsplatz Eilgut werden derzeit sogenannte Bohrpfeilwände erstellt. Diese sollen die hier entstehende Baugrube absichern. Eindrücklich sind dabei die über 25 Meter hohen Bohrgeräte, welche dort derzeit für diese Arbeiten im Einsatz stehen. Im Gegensatz zur Baugrube Hirschenpark wird es sich hier nicht um eine offene Baugrube handeln. Dank der sogenannten «Deckelbauweise» wird die Grube später mit einem gewaltigen Betondeckel verschlossen. Dadurch können die normalerweise darauf liegenden Gleise – welche für die Bauarbeiten entfernt worden sind – wieder genutzt werden, während unterhalb gebaut wird.

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.

### 3 Installationsplatz Laupenstrasse

Rund um den Installationsplatz Laupenstrasse wurden sowohl gleis- wie auch strassenseitig Fundamente für eine Logistikplattform erstellt, die den Baustellenbereich überragen wird. Zudem sind auf der Gleisseite Anfang Jahr unterirdische Wände – sogenannte Schlitzwände – für einen Schacht errichtet worden, von wo aus der neue RBS-Bahnhof gebaut wird. Als nächste Etappe folgt die Montage der Stahlplattform bis im Frühjahr 2019, bevor anschliessend die Aushubarbeiten des Schachtes beginnen können.

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. Dazu entsteht ein Zugangsschacht am Rande des Gleisfelds. Zwecks Baustellenlogistik wird über der Laupenstrasse sowie auf Seite des Gleisfelds (SBB) eine zusammenhängende Logistikplattform erstellt.





## Persönlich: Adrian Wildbolz

«Ich kenne den RBS seit meiner Jugend»

Adrian Wildbolz leitet seit Oktober 2017 das Gesamtprojekt für den neuen RBS-Bahnhof Bern. Im Interview erklärt er, welche Herausforderungen das Projekt mit sich bringt und welche Unterschiede ein Tunnelbau in der Stadt im Vergleich zum Gotthard-Basistunnel, seiner vorherigen Wirkungsstätte, aufweist.

**Sie waren Tunnelbauer in den zentralen Schweizer Alpen. Nun bauen Sie einen neuen Bahnhof unterhalb des zweitgrössten Bahnknotens des Landes und einen Tunnel unterhalb von städtischem Wohngebiet. Wo liegen aus Ihrer Sicht die grössten Unterschiede?**

Beides sind äusserst faszinierende, komplexe und langfristige Projekte. Beim Gotthard-Basistunnel waren wir tief im Berg unterwegs. Lange Distanzen, Wassereinbrüche und die grosse Hitze machten uns zu schaffen. Teilweise lasteten mehr als zweitausend Meter Fels auf dem Tunnel. Mehrheitlich waren die Gneis- und Granitformationen aber bautechnisch günstig. Beim Ausbau Bahnhof Bern RBS wird die Felsüberdeckung nur zwischen null und maximal zwanzig Meter betragen. Dafür wird der Fels aber weniger standfest sein. Teilweise erwarten wir auch Lockergestein, so dass wir verschiedenste Bauverfahren anwenden müssen. Zudem ist unser Bau eng verwoben mit dem Projekt der SBB, dem Bau der neuen «Unterführung Mitte», es braucht sehr viel Koordination auf diversen Ebenen. Auch die Stadt Bern ist stark im Gesamtvorhaben Zukunft Bahnhof Bern eingebunden, die Zusammenarbeit mit beiden Partnern läuft gut.

**Welches Bild hatten Sie vom RBS, bevor Sie das Projekt übernommen haben?**

Da ich in Bern aufgewachsen bin, kenne ich den RBS seit meiner Jugend. Ich erinnere mich an die damals brandneuen Mandarinlis, mit denen ich von Bern ins ebenfalls neue Shoppyland fuhr. Während meiner Schulzeit habe ich in den Ferien vielfach gearbeitet, um mein Sackgeld aufzubessern. 1982 arbeitete ich während der Frühlingsferien drei Wochen auf der RBS-Baustelle für die Doppelspur nördlich des Bahnhofs Zollikofen. In anderen Ferien habe ich bei Fahrleitungsersatzarbeiten in Lohn-Lüterkopen und beim Neubau der Station Papiermühle mitgeholfen. Während eines Praktikums nach der Matur führte ich zudem Zeichnerarbeiten für den Neubau der Station Moosseedorf aus. Ich hatte damit schon sehr früh Kontakt zu RBS-Baustellen!

**Was reizt Sie an Ihrer heutigen Aufgabe am meisten?**

Der Bau einer neuen Bahnanlage mitten in der Stadt, in und unter dem zweitgrössten Bahnhof der Schweiz mit täglich mehr als 250 000 Reisenden bringt Schnittstellen zu verschiedensten Partnern mit jeweils eigenen Interessen. Der Kontakt zu all den unterschiedlichen Menschen und die Suche nach gemeinsamen Lösungen machen die Aufgabe als Gesamtprojektleiter so spannend!

**Beim Bau des deutschen Bahntunnels Rastatt ereignete sich ein folgenschwerer Zwischenfall. Wie stellen Sie sicher, dass sich dieser beim unterirdischen Bau in Bern nicht wiederholt?**

Um eine grösstmögliche Sicherheit zu gewährleisten, werden die von der Planergemeinschaft erstellten Pläne für die Baugruben und die Tunnelvortriebe auch noch von unabhängigen Experten geprüft, bevor sie ausgeführt werden. Damit stellen wir das Vier-Augen-Prinzip sicher.

**«Wir nehmen Rücksicht. Auf Mensch und Umwelt.» So lautet einer der Kernsätze unseres Leitbildes. Wie lässt sich dieser mit Baugruben mitten in der Stadt oder beim Hirschenpark vereinbaren?**

Für mich ist das kein Widerspruch, auch wenn der Bau – trotz aller Sorgfalt und all den getroffenen Schutzmassnahmen – gewisse Emissionen verursachen wird. Demgegenüber steht der grosse Nutzen, den wir nach der Eröffnung in den folgenden fünfzig bis hundert Jahren daraus ziehen können!

## 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. Bis zum Jahr 2025 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 Bahnstreckeunterführung 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 bis 2025 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

