



UNTERBERN 5/2020

Informationen zum Bau des neuen RBS-Bahnhofs

Corona:
Bauen unter besonderen Bedingungen.

Aktuelle Bauarbeiten:
Ein Tunnel wurde ausgegraben.

20 Millionen Jahre alt:
Geheimnisse im Hirschenpark.

Bauen in Zeiten einer Pandemie

Geschätzte Leserin, geschätzter Leser

Turbulente Wochen liegen hinter uns. Die Corona-Pandemie hatte die Schweiz im Würgegriff, das öffentliche und private Leben wurde bekanntermassen vorübergehend heruntergefahren und verlangsamt. Inzwischen kehren wir schrittweise zurück in die (neue) «Normalität».

Der RBS konnte auch in der Corona-Krise stets weiterbauen. Dies unter Einhaltung strenger Hygiene- und Abstandsregelungen, was dementsprechend organisatorische und koordinative Auswirkungen auf den Baustellenbetrieb hatte. Was dies konkret für die einzelnen Baustellen bedeutete, können Sie auf den folgenden Seiten gerne nachlesen.

Mitten in der Corona-Krise hat der RBS mit der rekursfreien Vergabe der Hauptarbeiten im Mai 2020 einen wichtigen Meilenstein

erreicht. Besonders freut es mich, dass wir, unter Beachtung des öffentlichen Beschaffungsrechtes, die Arbeiten an zwei regionale Bauunternehmen vergeben konnten. So wird die Marti AG ab 2021 die Hauptarbeiten für den Rohbau des neuen unterirdischen RBS-Bahnhofs vom bereits erstellen Schacht bei der Laupenstrasse aufnehmen, während die Frutiger AG ab September 2020 von der Baugrube Hirschenpark und dem Eilgutareal her den bergmännischen Vortrieb für den Zufahrtstunnel in Angriff nehmen wird.

Es gibt somit viel zu tun. Und das ist gut so! Wir bleiben weiter für Sie dran, damit wir 2027 den neuen Bahnhof – dann hoffentlich mit einem grossen Fest – gemeinsam einweihen können!

Adrian Wildbolz, Gesamtprojektleiter Ausbau Bahnhof Bern RBS

Corona: Besondere Zeiten, besonderes Bauen

Das Leben in der Schweiz hat sich infolge der Corona-Pandemie in den letzten Monaten verändert. Die Bauarbeiten für den neuen RBS-Bahnhof und dessen Tunnel konnten auch während des «Lockdowns» stets fortgeführt werden. Doch der Alltag auf den Baustellen ist ein anderer geworden.

«Es muss ein Ruck durch das Land gehen.» Diese Worte dürften noch bestens im Gedächtnis nachhallen, als Bundespräsidentin Simonetta Sommaruga am 16. März 2020 erstmals seit dem zweiten Weltkrieg schweizweit die «ausserordentliche Lage» ausgerufen hatte. Die Schweiz musste zuhause bleiben, das öffentliche und private Leben wurde stark eingeschränkt und heruntergefahren.

Der RBS stand dabei erst einmal vor der Herausforderung, den wohl kurzfristigsten und weitreichendsten Fahrplanwechsel (resp. «Fahrplanabbau») in seiner Geschichte zu organisieren. Ergänzend dazu stand aber auch die Frage im Raum, ob die Arbeiten auf den zahlreichen RBS-Baustellen unter diesen Bedingungen noch weitergeführt werden konnten.

Schutzkonzept für Baustellen

Ein Verbot zur Fortführung der Bauarbeiten auf den Baustellen wurde vom Bund nicht ausgesprochen. Wie in vielen Branchen, welche während des Lockdowns ihren Betrieb aufrechterhalten konnten, wurde vom Bundesamtes für Gesundheit (BAG) in Zusammenarbeit mit der Branche ein Schutzkonzept für Baustellen erarbeitet. Baustellen, welche dieses Konzept einhalten konnten, durften demnach weiterbetrieben werden. Nach eingehender Prüfung wurde erkannt, dass der Betrieb der RBS-Baustellen Hirschenpark, Eilgut, Laupenstrasse unter diesem Schutzkonzept weiterhin möglich war – wenn auch eingeschränkt.

Zwingend für die Fortführung der Bauarbeiten war dabei die Einhaltung der strengen Hygiene- und Abstandsregelungen gemäss dem Schutzkonzept. Ein Vorteil auf den RBS-Baustellen war und ist, dass vorwiegend mechanische Arbeiten getätigt werden, wodurch in den meisten Fällen jeweils nur eine Person eine Baumaschine bedient oder in einem Fahrzeug sitzt. So beispielsweise auf der Baustelle Hirschenpark, auf welcher während des Lockdowns jeweils ein Baggerfahrer pro Fahrzeug lokal mit dem Aushub der dortigen Baugrube beschäftigt war, während sich das umliegende Personal für die übrigen anstehenden Arbeiten nach Möglichkeit gut verteilen konnte. Somit stehen auch heute meistens nur wenige Bauarbeiter gemeinsam im Einsatz. Diese Tatsache war letztlich mitentscheidend, dass die Bauarbeiten durchgehend weitergeführt werden konnten.

Das Znüni gibt's in Schichten

Dennoch hat sich infolge der Corona-Krise der Alltag auf den Baustellen sichtbar verändert. Auf den Baustellen Hirschenpark, Eilgut und Laupenstrasse wurde die Belegschaft im Rahmen des Schutzkonzeptes in einzelne Gruppen aufgeteilt. So arbeiteten wo nötig immer dieselben Fachpersonen der entsprechenden Gruppe beim gleichen Abschnitt, und Kontakte ausserhalb der Gruppen wurden nach Möglichkeit vermieden.

Auch die Pausen wurden in Schichten in denselben Gruppen durchgeführt, damit das Ansteckungsrisiko so gering wie möglich gehalten

Das passiert auf den Baustellen

1 Installationsplatz Hirschenpark

Die Baugrube ist nahezu fertiggestellt und der bestehende Schanzentunnel mehrheitlich freigelegt (siehe Titelbild auf Seite 1). Die finale Tiefe der Grube wurde bereits Ende Mai 2020 in rund der Hälfte der Baugrube erreicht. Ab September 2020 werden vom Hirschenpark ausschliesslich die bergmännischen Tunnelbauarbeiten Richtung Eilgut in Angriff genommen. Der RBS hatte diese Arbeiten im Mai an die im Kanton Bern ansässige Firma Frutiger AG vergeben.

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 Park wiederhergestellt.

2 Installationsplatz Eilgut

Die Bauarbeiten für die letzte Bauphase des Deckelbaus sind in vollem Gange. Ab Mitte Juni bis August 2020 werden wiederum Bohrpfähle erstellt, anschliessend wird auch dieser Deckelabschnitt armiert und betoniert. Die Arbeiten dauern noch bis zum Frühjahr 2021. Dann werden die dortigen Gleise wieder in Betrieb genommen. Der Aushub des Zugangsschachtes und des Tunnels unter dem Deckel beginnt bereits im September 2020. Das heisst auch, dass im Zeitraum September 2020 bis März 2021 zwei Unternehmer im Eilgutareal arbeiten.

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.

werden konnte. Selbst bei Personentransporten durften während des Lockdowns jeweils nur bis zu 3 Personen im selben Fahrzeug mitfahren – unter der Bedingung, dass es sich um ein grösseres Fahrzeug handelte, in dem zusätzlich der Abstand eingehalten werden konnte.

Desinfektion von Werkzeugen

Auf sämtlichen Baustellen des RBS wurde zudem die Reinigung der Toiletten und sanitären Anlagen intensiviert sowie Desinfektionsmittel für die Belegschaften zur Verfügung gestellt. Das Mobiliar in den Aufenthaltsräumen wird ebenso regelmässig gereinigt und desinfiziert. Selbst Werkzeuge, welche häufig und von verschiedenen Personen verwendet werden, müssen jeweils desinfiziert werden. Auf

allen Baustellen wurden zudem die Informationsplakate des BAG und dem Schutzkonzept angebracht und das Personal wird laufend über neue Erkenntnisse informiert.

Die Einhaltung der Hygiene- und Abstandsregeln wird durch die Bauführerschaft fortwährend geprüft – und bei Bedarf optimiert, sodass das Personal auf den Baustellen, welches auch unter «normalen» Bedingungen Ausserordentliches leistet, auch weiterhin so gut als irgend möglich vor einer Ansteckung des Virus geschützt werden kann. Denn eines liegt auf der Hand: Bei einer angeordneten Quarantäne könnten die Handwerkerinnen und Handwerker ihre Arbeiten nicht vom Homeoffice aus erledigen.

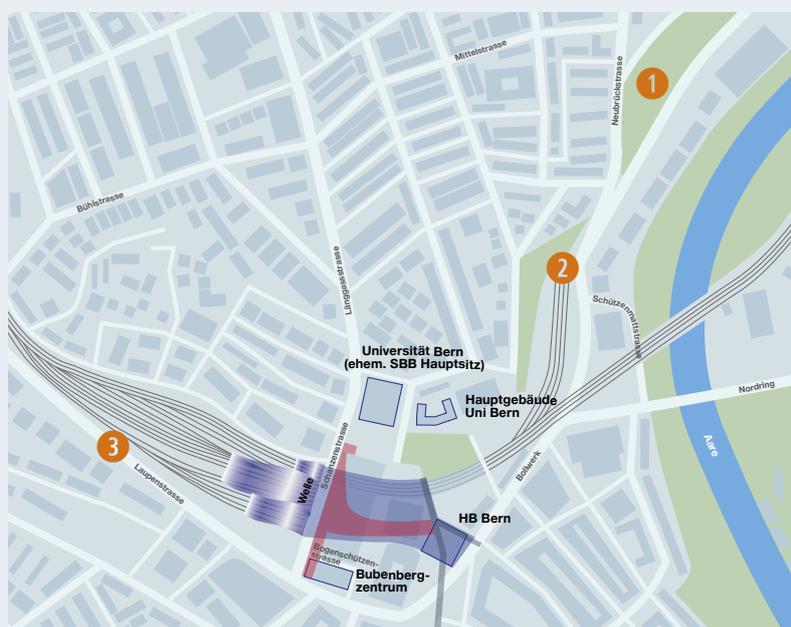


Ein Bagger im Einsatz auf der Baustelle Hirschenpark. Platz ist hier genügend vorhanden.
(Foto: Sam Bosshard)

3 Installationsplatz Laupenstrasse

Die Bauarbeiten auf dem Installationsplatz Laupenstrasse finden weiterhin ausgehend vom 20 Meter tiefen Logistikschacht statt, welcher unterhalb der dortigen Logistikplattform im Gleisfeld liegt. Es handelt sich aktuell um Bauarbeiten für den späteren Bau des Zugangstollens, von wo aus ab Anfang 2021 die eigentlichen, unterirdischen Bahnhofskavernen gebaut werden. Vorwiegend finden in diesem Rahmen zurzeit Bohrarbeiten zur Sicherung des künftigen Stollenbaus statt.

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 Gleisfeldes. Zwecks Baustellenlogistik wurde über der Laupenstrasse sowie auf Seite des Gleisfeldes (SBB) eine zusammenhängende Logistikplattform erstellt.





Fossilienfunde Hirschenpark

«Wir rechnen mit 20 Millionen Jahre alten Fossilien»

Ursula Menkveld ist Kuratorin Paläontologie am Naturhistorischen Museum Bern. Im Gespräch erzählt sie, warum die Baustelle Hirschenpark aus paläontologischer Sicht faszinierend ist.

Frau Menkveld, Sie sind als Paläontologin eng in die Bauarbeiten für den neuen RBS-Bahnhof involviert. Wie kommt das?

Bei anderen Baustellen in denselben Gesteinsschichten wurden Fossilien entdeckt. Das sind wissenschaftlich interessante Funde. Das Naturhistorische Museum nimmt die Interessen des Amtes für Landwirtschaft und Natur (LANAT), dem gesetzmässigen Eigentümer solcher Funde, wahr. Wenn etwas gefunden wird, wird das Objekt gesichert, präpariert, wissenschaftlich untersucht und für den Kanton Bern aufbewahrt.

Wurden bei den aktuellen Bauarbeiten im Hirschenpark bereits Fossilien gefunden?

Vereinzelte Knochenreste sowie ein halber Zahn wurden schon entdeckt. Auch Pflanzenreste sowie versteinerte Landschnecken sind aufgetaucht. Die Knochen stammen vermutlich von einer Schildkröte. Wir haben den Verdacht, dass diese von etwas «Grösserem» gefressen worden ist, da wir nur Fragmente von Knochen fanden. Genauere Rückschlüsse sind aber schwierig. Gemäss Erfahrungswerten von ähnlichen Funden in der Region gehen wir von einem Alter der Funde von etwa 20 Millionen Jahren aus. Damit die Gesteine aber genauer datiert werden können, brauchen wir bestimmbare Reste von Wirbel- oder Säugetieren.

Bereits beim Bau der Tiefenastrasse im Jahr 1850 wurde ein Schädel eines seltenen frühzeitlichen Nashorns entdeckt. Angenommen, ein ähnlich sensationeller Fund käme auf der Baustelle Hirschenpark zum Vorschein, welche Auswirkungen hätte dies auf die laufenden Bauarbeiten?

Viele haben verständlicherweise häufig Angst, dass die Baustellen in einem solchen Fall über Monate brachliegen. Dies ist jedoch überhaupt nicht der Fall. Die Gesteinsschichten sind in der Regel so abgelagert worden, dass die Funde in den meisten Fällen sehr konzentriert an einer lokalen Stelle auftauchen. Entsprechend können wir an dieser Stelle arbeiten und die übrigen Bauarbeiten werden nicht gestört. Zudem achten wir darauf, dass wir nach Möglichkeit ausserhalb der Bauzeiten – zum Beispiel am Mittag – auf die Baustelle gehen und niemanden stören. Das ist auch für uns weniger gefährlich.

Auf der Baustelle wird intensiv und mit grossen Baumaschinen oft auch unter hohem Zeitdruck gearbeitet. Die Wahrscheinlichkeit ist hoch, dass Fossilien nicht als solche erkannt und versehentlich beschädigt werden. Gibt es Massnahmen vor Ort, damit dies verhindert werden kann?

Wir haben die Baufachleute letzten Herbst vor Ort auf der Baustelle zusammen mit der Baustellenleitung und Geologen geschult. Insbesondere haben wir Funde mitgebracht, um zu zeigen, auf welche Merkmale sie sich achten sollen. Zudem sind wir auch auf regelmässige Proben vom Aushubmaterial angewiesen, da sich darin häufig kleinere Funde wie Zähne befinden.

Mit welchen Funden könnte denn in Zukunft noch gerechnet werden?

Dank Funden von anderen Baustellen kennen wir in etwa das Spektrum der damaligen Artenvielfalt. So wurden früher zwei verschiedene Nashörner entdeckt, Hirsche, Schweine, Marder, Schildkröten, verschiedene Schnecken, Eidechsen oder auch Pflanzenreste. Solche Funde sind auch hier wieder möglich und helfen uns den Lebensraum von vor rund 20 Millionen besser zu rekonstruieren und zu verstehen. Wir freuen uns natürlich über alles, was noch zum Vorschein kommt.

Was geschieht eigentlich mit gefundenen Fossilien? Werden diese öffentlich ausgestellt?

Die Funde werden vor allem für wissenschaftliche Zwecke verwendet. Sollten attraktive Fossilien entdeckt werden, könnten diese in einer geplanten, neuen paläontologischen Ausstellung dem Publikum gezeigt werden.

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»



Impressum/Kontakt

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

Ausgabe 5, Juni 2020