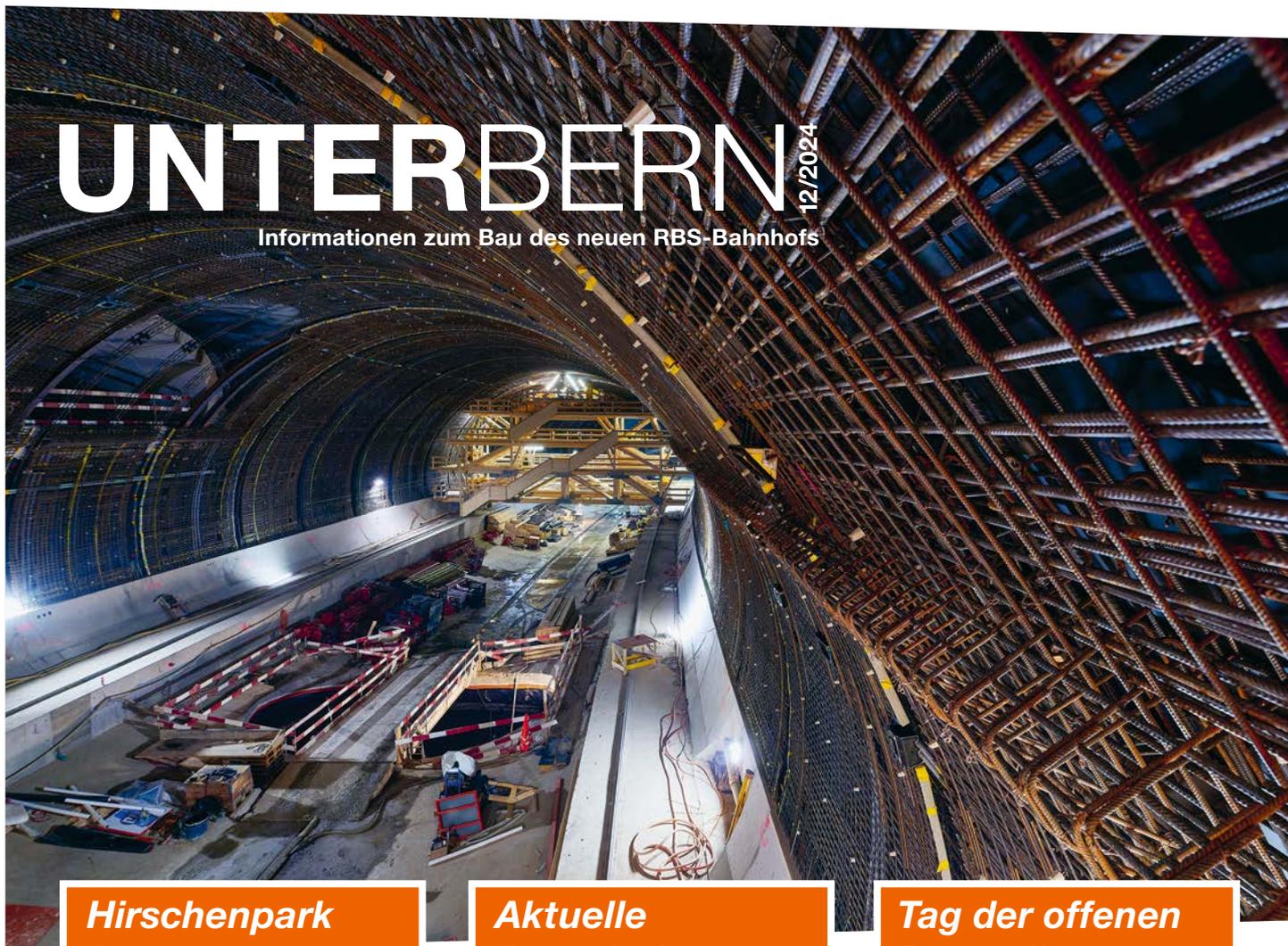


UNTERBERN

12/2024

Informationen zum Bau des neuen RBS-Bahnhofs



Hirschenpark

Darum braucht es nochmals einen Ersatzfahrplan.

Aktuelle Bauarbeiten

Die Kavernen sind ausgebrochen.

Tag der offenen Baustelle

Jetzt Termin vormerken.

Tag der offenen Baustelle am Samstag, 7. September 2024

Seit der letzten Ausgabe des «UNTERBERNS» ist viel passiert auf den Baustellen für den neuen RBS-Bahnhof. Die Kavernen sind beeindruckender den je und im Hirschenpark finden von Juni bis Oktober bei laufendem Bahnbetrieb Bauarbeiten in Zusammenhang mit dem neuen Zufahrtstunnel statt. Mehr dazu lesen Sie auf den folgenden Seiten. Möchten Sie selbst einmal durch den Tunnel schreiten, durch den dereinst Züge in den neuen RBS-Bahnhof Bern fahren? Oder die künftigen Bahnhofskavernen des neuen RBS-Bahnhofs tief unter der Erde besichtigen und die gewaltigen Dimensionen dieser Baustelle vor Ort miterleben?

Dann notieren Sie sich folgendes Datum:

7. September 2024

An diesem Samstag öffnen der RBS, die SBB und die Stadt Bern von 10 bis 17 Uhr die Tore zu den Baustellen. Sie können hautnah miterleben, wie das Jahrhundertprojekt «Zukunft Bahnhof Bern» gebaut wird, erhalten von Fachleuten Informationen zu den einzelnen Bau-

etappen, zu Verfahren, eingesetzten Maschinen und Geräten und erhalten einen Einblick in die künftigen Dimensionen und Angebote des neuen Bahnhofs. Beim Hirschenpark direkt unter dem «Bierhübeli» können Sie die RBS-Baustelle besichtigen und sich auf den Weg Richtung neuer RBS-Bahnhof machen. Durch den künftigen Zufahrtstunnel folgen Sie der Strecke, auf der künftig die RBS-Züge in regelmässigen Takt ein- und ausfahren werden – bis zu den gewaltigen knapp 20 Meter hohen Hallen des künftigen RBS-Bahnhofs. Auf der 1,5 Kilometer langen Strecke unterqueren Sie das Henkerbrünkli, das Eilgutareal, den bestehenden SBB-Bahnhof, den PostParc und die Welle, bis Sie schliesslich in die künftige RBS-Bahnhofshalle gelangen. Unterwegs finden Sie dabei immer wieder Interessantes, Überraschendes und Neues. Fachleute beantworten Ihre Fragen und die eine oder andere kleine Attraktion bietet Ihnen Abwechslung auf dem Fussmarsch.

Weitere Informationen zum Tag der offenen Baustelle auf:
zukunftbahnhofbern.ch

«Der RBS hat langjährige Erfahrung mit Bauarbeiten bei laufendem Bahnbetrieb»

Von Samstag, 15. Juni bis Sonntag, 6. Oktober 2024 können die Züge des RBS zwischen Felsenau und Bern aufgrund von Bauarbeiten nur einspurig fahren, es gilt ein Ersatzfahrplan. Die Bauarbeiten sind für die Erschliessung des neuen RBS-Bahnhofs Bern zwingend erforderlich. Im Interview erklärt Mario Sterchi, Oberbauleiter RBS, die Hintergründe dieser anspruchsvollen und zukunftssträchtigen Bauarbeiten.

Mario Sterchi, welche Bauarbeiten werden auf der Baustelle durchgeführt?

Während dem Einspurbetrieb werden zwei Baustellen nebeneinander betrieben. Einerseits wird der bestehende Schanzentunnel, also der heutige Zufahrtstunnel in den Bahnhof Bern, zwischen der Baugrube Hirschenpark und dem Portal Tiefenaustrasse in der zweiten Etappe fertig instand gestellt. Daneben werden in der Baugrube Hirschenpark Bodenplatten und die Wände für den später lückenschliessenden Tagbautunnel erstellt. Tagbautunnel bedeutet dabei, dass der Tunnel nicht aus dem Untergrund ausgebrochen wird, sondern in der Baugrube betoniert wird.

Warum haben die Bauarbeiten Einfluss auf den Bahnbetrieb?

Die Bauteile, welche am Übergang zwischen der alten und neuen Linienführung erstellt werden, kommen teilweise unterhalb der bestehenden Gleisanlage oder in unmittelbarer Nähe dazu zu liegen. Effizientes Arbeiten und die grösstmögliche Sicherheit für alle Beteiligten sind nur gewährleistet, wenn ein Gleis ausser Betrieb genommen werden kann. Somit müssen alle ein- und ausfahrende Züge auf dem einen verbleibenden Gleis verkehren und können zwischen Bern und Felsenau nicht kreuzen. Daher ist der Ersatzfahrplan notwendig.

Der Einspurbetrieb und die damit verbundenen Fahrplaneinschränkungen dauern vier Monate. Wäre die Realisierung dieser Bauarbeiten nicht in kürzerer Zeit möglich gewesen?

Wir haben diesen Bauschritt über ein Jahr minutiös geplant, und am Ende wurde klar, wie lange die Einschränkungen dauern müssen. Diese finale Planung hat gezeigt, dass nur minime Reserven vorhanden sind. Eine kürzere Bauzeit wäre einzig durch permanentes Rund-um-die-Uhr-Arbeiten oder durch eine Totalsperre möglich. Diese beiden Varianten bringen wirtschaftlich, betrieblich und bezüglich Emissionen aber entscheidende Nachteile mit sich. Dazu kommt: Unmittelbar an die Baustelle angrenzend liegen viele Wohnhäuser, und uns ist es ein grosses Anliegen, die Auswirkungen der Bauarbeiten so klein wie möglich zu halten.

Auf welche Einschränkungen durch die Bauarbeiten müssen sich die Anwohnenden denn konkret einstellen und welche Massnahmen wurden ergriffen, um die Auswirkungen auf die Anwohnerschaft möglichst gering zu halten?

In den täglichen Abläufen der Anwohnenden ergeben sich durch die Bauphase diesen Sommer keine zusätzlichen Einschränkungen im Vergleich zum sonstigen Alltag neben der Baustelle. Hingegen werden vermehrt Arbeiten in der Nacht und abends ausgeführt werden müssen. Diese werden nach Möglichkeit so organisiert, dass sie über einen

Stand der Arbeiten

1 Installationsplatz Hirschenpark

Von Juni bis Oktober 2024 wird die zweite Etappe der Schanzentunnelsanierung ausgeführt. Gleichzeitig werden in der Baugrube Hirschenpark die Bodenplatte und erste Wände für den Tagbautunnel entlang der neuen Linienführung erstellt. Diese Arbeiten werden, wie bereits 2023, einen Einspurbetrieb mit Ersatzfahrplan notwendig machen und sind teilweise auch mit Nacharbeiten verbunden.

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 sind die Bauarbeiten an den vier Einspurtunnel zur Erschliessung des neuen RBS-Bahnhofs weiter im Gange, die Ausbrucharbeiten hierfür dauern voraussichtlich noch bis August 2024. Ende Juni wird auch der letzte Einspurtunnel mit den Bahnhofskavernen verbunden sein. Zudem sind erste Betonarbeiten für die Tunnelinnengewölbe angelaufen. Daneben wird weiter an der unterirdischen Gebäudeinnenstruktur im Aufweitungsbauwerk gearbeitet.

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.



Vereinfachte Darstellung der Bauarbeiten im Hirschenpark während des Ersatzfahrplanes.

konzentrierten Zeitraum in wenigen Nächten ausgeführt und zu vermeidende Lärmemissionen vorbereitend tags erledigt werden. Ganz ohne Lärm und Staub lassen sich aber leider keine Bauarbeiten durchführen.

Haben Sie bereits ähnliche Bauarbeiten geleitet, welche solche grossen Auswirkungen auf den Bahnbetrieb mit sich bringen?

Bereits vor einem Jahr war ich für die Bauarbeiten im Rahmen der damaligen Totalsperre und dem ersten erforderlichen Einspurbetrieb zuständig. Der RBS als Ganzes kann auf langjährige Erfahrung im Umgang mit Baustellen auf dem Liniennetz und deren Auswirkungen zurückgreifen. Bei einem solchen Projekt sind Menschen aus den verschiedenen Fachbereichen des Unternehmens, des Bahnbetriebs und seitens Infrastruktur involviert, die allesamt sicherstellen, dass ein solcher baulicher Eingriff bahnbetrieblich erfolgreich geplant und ausgeführt werden kann und dass die Auswirkungen für die Fahrgäste so gering als irgendwie möglich ausfallen.

Welche Herausforderungen sehen Sie persönlich beim Ablauf dieser Arbeiten und bei der Sicherstellung des Bahnbetriebs?

Der Abschnitt zwischen Bern und Worblaufen ist einer der am dichtesten befahrenen Bahnabschnitte der Schweiz, zeitweise fährt hier alle 90 Sekunden ein Zug durch die Baustelle. Die Erfahrung aus dem

letzten Jahr zeigt, dass bei dieser Dichte an Fahrten und nur einem zur Verfügung stehenden Gleis wenig Reserven zur Einhaltung des eingeschränkten Fahrplans vorhanden sind und bereits kleinste Störungen spürbare Auswirkungen haben können. Der RBS setzt alles daran, dies so weit als möglich zu verhindern. Für die Sicherheit der Fahrgäste im Zug werden die Bauarbeiten entlang dem Gleis von Sicherheitspersonal und die Lage des Betriebsgleises von automatischen Messsystemen überwacht.

Was ist das für Sie eigentlich für ein Gefühl, wenn Sie selbst in einem RBS-Zug sitzen und im Schanzentunnel die Baustelle im Hirschenpark durch das Fenster sehen?

Mir gehen manchmal Geschichten aus den letzten sieben Baujahren durch den Kopf oder ich versuche einen kurzen Blick auf etwas zu erhaschen, was sich gerade im Bau befindet. Gefühlsmäßig begleitet mich in erster Linie eine grosse Zufriedenheit bezüglich der Leistung aller am Bau beteiligten Menschen und Freude, wenn ich sehe und höre, wie andere Fahrgäste die Baustelle wahrnehmen und untereinander darüber erzählen.

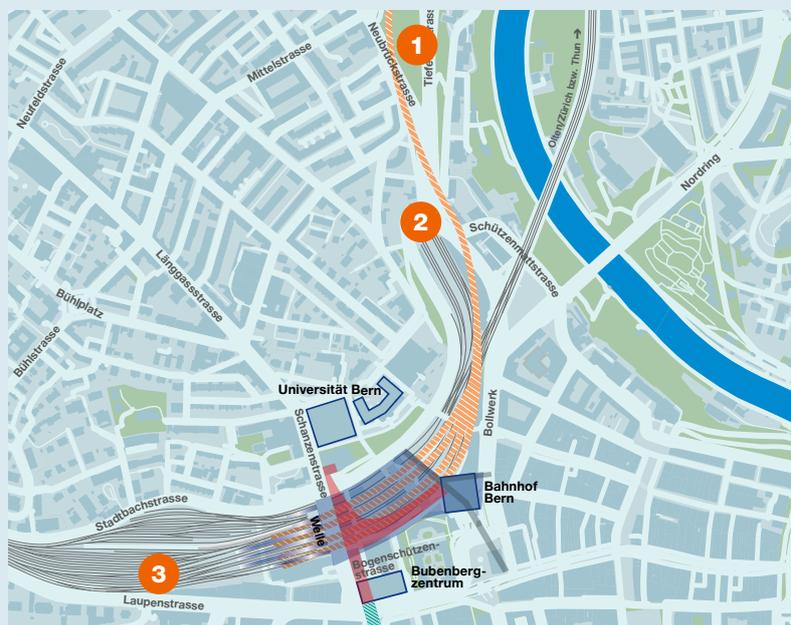


Mario Sterchi ist Bauingenieur FH, 48 Jahre alt und in der Region Bern aufgewachsen und wohnhaft. Seit 2017 verantwortet er als Projekt- und Oberbauleiter des RBS die Bauarbeiten für den neuen Zufahrtstunnel ab dem Hirschenpark. Schwerpunkte dabei sind oder waren die Erstellung der dortigen Baugrube, der Bau des künftigen Zufahrtstunnels sowie die Instandstellung des verbleibenden Schanzentunnelabschnittes.

3 Installationsplatz Laupenstrasse

In den Kavernen des künftigen RBS-Bahnhofs Bern schreiten die Arbeiten am Rohbau gut voran. Im April 2024 konnten die Ausbrucharbeiten auch in der Kaverne Süd abgeschlossen werden. Dort läuft im Moment die Montage der Gewölbeschalung. In der Kaverne Nord haben die Betonarbeiten am Innengewölbe begonnen, dadurch lässt sich immer mehr erahnen, wie die künftige Decke und markante Rippenstruktur des RBS-Bahnhofs dereinst aussehen wird.

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.



Die Kavernen sind ausgebrochen

Im April dieses Jahres konnte der letzte Kubikmeter Fels der Bahnhofskavernen des neuen RBS-Bahnhofs ausgebrochen werden.

Als nächster Schritt muss nun der gesamte Rohbau fertiggestellt werden, anschliessend kann über die nächsten Jahre der Innenausbau und die Installation der bahntechnischen Anlagen erfolgen.

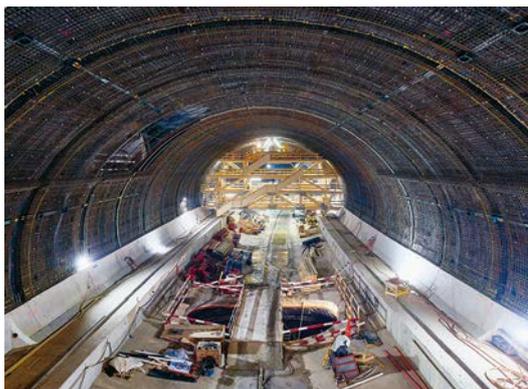


In den Kavernen des neuen RBS-Bahnhofs Bern konnte im April der letzte Kubikmeter Fels ausgebrochen werden. Die beiden Hallen haben es in sich: Mit Abmessungen von 25 Meter Breite, 17 Meter Höhe und Längen von rund 200 Metern, fühlt man sich in den grossen Hallen, als stünde man in einer gewaltigen Kathedrale.



Zu Ende sind die Bauarbeiten aber noch lange nicht. Darauf deutet auch, unübersehbar in der Nordkaverne, eine exorbitante Holzkonstruktion. Dieses beeindruckende Gerüst, welches sogar auf Schienen bewegt werden kann, dient dazu, am Gewölbe der Kavernen die Armierung zu stellen. Dahinter steht ein nicht minder imposanter Stahlkoloss, mit dem das Gewölbe mit der Rippenstruktur betoniert wird, welches den künftigen Bahnhof prägen wird.

Gleichzeitig erfolgt die Erstellung des Innenausbaus und anschliessend sind über die kommenden Jahre die Installationen für die zukünftigen Zugänge der Fahrgäste – Rolltreppen und Lifte – und der bahntechnischen Anlagen vorgesehen. Bis es so weit ist, wird es aber noch einige Jahre dauern.



Fest steht: Die Bahnhofskavernen werden nach der Erstellung des Innenausbaus nie mehr die gewaltigen Dimensionen aufweisen, welche die zurzeit «leeren» Kavernen heute haben. Umso mehr empfiehlt es sich, die Kavernen am Samstag 7. September 2024 am Tag der offenen Baustelle zu besuchen und diese gewaltigen Eindrücke vor Ort in echt zu erleben.



Bilder:
Eindrücke der Bahnhofskavernen.
Fotos: Sam Bosshard

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 12,
Juni 2024

