

Aktennotiz zur Sitzung der Begleitgruppe Zukunft Bahnhof Bern vom 05.03.2018

Inhalt:

Diese Aktennotiz ergänzt die Präsentationsfolien und protokolliert wichtige mündliche Aussagen, die nicht bereits auf den Folien enthalten sind.

BEGINN UM 18.45 UHR, SCHLUSS UM 20.00 UHR

1. Begrüssung durch Christine Schulz

- Willkommen zur dritten Sitzung der Begleitgruppe Zukunft Bahnhof Bern!
- Von Seiten Bauherren sind anwesend:
 - Benno Nussberger, SBB, Gesamtprogrammleiter Knoten Bern
 - Martin Bösiger, SBB, Oberbauleiter
 - Adrian Wildbolz, RBS, Projektleiter
 - Christine Schulz, RBS, Kommunikation
 - Markus Tschannen, Klarkom, Kommunikationsunterstützung/Protokoll
- Keine Einwände zur Aktennotiz der letzten Sitzung vom 29.08.2017.

2. RBS: Stand der Arbeiten sowie Ausblick nächste Bauphasen durch Adrian Wildbolz

- Die Baustellen sind in Betrieb – Präsentation Stand der Arbeiten anhand von Fotos.
- Angriffspunkt Hirschenpark: Hier laufen Werkleitungsarbeiten, Versuche für Ankerbohrungen wurden durchgeführt und ein Radweg eröffnet als Ersatz für die bald gesperrte Wildparkstrasse.
- Von der offenen Baugrube, die im Hirschenpark entsteht, erfolgt später der Tunnelvortrieb Richtung Eilgut. Bei Inbetriebnahme werden die Gleise noch in der offenen Baugrube auf den neuen Zufahrtstunnel umgeschwenkt. Danach wird die Baugrube geschlossen und der Park wieder hergestellt. 2 Jahre nach Inbetriebnahme werden die Arbeiten beim Hirschenpark abgeschlossen sein.
- Um eine wichtige Swisscom-Leitung zu verlegen, muss die Tiefenaustrasse gesperrt werden. Diese Werkleitungsarbeiten werden deshalb in der Nacht ausgeführt.
- Weiter müssen 6-9 Bäume entlang der Tiefenaustrasse gefällt werden. Die kleineren Bäume werden dabei eventuell nur verpflanzt.
- Angriffspunkt Eilgutareal: Hier ist die erste Hälfte der Abstellgleise ausser Betrieb. An dieser Stelle (im Bild hinter dem Schutzzaun) erfolgt der Deckelbau für die künftigen Anlagen: Dabei wird im Erdreich eine Wand aus sich überschneidenden Beton-

Bohrpfählen erstellt, die 15 bis 30 Meter tief bis auf den Fels reicht. Danach wird ein Deckel über die Bohrpfähle betoniert. Anschliessend kommen die Abstellgleise wieder auf den Deckel zu liegen und in der zweiten Phase erfolgen dieselben Arbeiten auf der anderen Hälfte des Baufeldes. Später wird vom Hirschenpark her unter dem Deckel die Erde entfernt und eine Sohle für das Bauwerk erstellt. Vorteil dieser Bauweise: Das überirdische Areal (Abstellgleise) wird nicht während der ganzen Bauzeit für die Bauarbeiten beansprucht.

- Die Bohrpfahlarbeiten pausierten im Winter. Sie werden ab dem Dienstag nach Ostern fortgesetzt.
- Angriffspunkt Laupenstrasse: Von hier aus erfolgt über einen gleisseitigen Schacht der Bau des eigentlichen RBS-Bahnhofs. Der Zugang erfolgt via zwei Stahlplattformen über den Fahrleitungen der Geleise und über der Laupenstrasse. Sie sind über die Lücke zwischen dem Stellwerk und dem Gebäude daneben miteinander verbunden.
- Auf dem Bild sichtbar ist der grosse Seilbagger mit dem aktuell die Schlitzwände (Bauwandsicherung) für den Zugangsschacht erstellt werden.
- Die Platzverhältnisse sind insbesondere gleisseitig sehr eng. Für viele Arbeiten müssen Fahrleitungen und sogar Gleise der SBB über das Wochenende ausser Betrieb genommen werden. Deshalb sind Wochenend- und Nachtarbeiten hier unumgänglich.
- Bei den Aushubarbeiten wurde in 8 Meter Tiefe ölverschmutzter Boden entdeckt. Diese Erde muss aufwändig entsorgt werden. Die Verschmutzung war vor den Bauarbeiten nicht bekannt. Woher und aus welcher Zeit sie stammt, wird derzeit untersucht.
- Baumfällungen an der Laupenstrasse im März erfolgen in Nachtarbeit, weil dazu die Fahrleitungen von Bernmobil und SBB ausser Betrieb genommen werden müssen.
- Wenn immer möglich wendet der RBS nicht lärmintensive Verfahren an. Beim Hirschenpark beispielsweise wird ein Teil der Werkleitungen mit einer Presse durch den Boden (aufwärts Richtung Bierhübeli) gedrückt. Das ist deutlich leiser und mit weniger Einschränkungen verbunden als das Ausheben eines Grabens.

3. SBB: Stand der Arbeiten sowie Ausblick nächste Bauphasen durch Martin Bösiger

- Die SBB konnte pünktlich Anfang November 2017 mit der Vorbereitung ihres Hauptangriffspunkts auf der Grossen Schanze beginnen.
- Aktuell sind aufwändige Werkleitungsarbeiten im Gange (Ziffer 1 im Bild).
- Parallel dazu läuft die Vorbereitung des Baufeldes vor dem ehemaligen SBB Hauptsitz (Ziffer 2 im Bild).
- Ausblick: Auf der Schanzenstrasse dauern die Werkleitungsarbeiten noch eine Weile an. Zusätzlich werden Fundamente für die Installationsplattform über der Schanzenstrasse erstellt: Zuerst beim Obergericht (Ziffer 1 im Plan), dann bei der UniS (Ziffer 2 im Plan).
- Für den Schacht (Zugang zur künftigen Gleisunterführung) werden bis im Sommer 2018 Bohrpfähle erstellt. Die Arbeiten erfolgen tagsüber.

- Bis Ende April wird der Installationsplatz mit einer Bauwand aus Holz fertig umzäunt sein.
- Die Installationsplattform (schraffierte Fläche über der Schanzenstrasse im Plan) wird voraussichtlich im August 2018 und teilweise in Nachtarbeit erstellt, da dazu Sperrungen der Schanzenstrasse notwendig sind. Die Detailabklärungen und -planungen laufen zurzeit.
- In der kleinen Westtangente (Strassentunnel im Bereich des Bahnhofparkings) laufen bei der ehemaligen Tankstelle die Bauarbeiten für die Dieseltanks von Postauto. (Ersatz für unterirdische Tanks die der neuen Gleisunterführung weichen müssen.) In diesem Zusammenhang erfolgen im April auch Nacharbeiten.
- In der Aebimatt (hintere Länggasse) entsteht eine Verladeanlage, um Baumaterial von Lastwagen auf den Bauzug (Diesellokomotive mit wenigen Wagen) umzuladen. Manche Arbeitsstellen (insbesondere bei der Perronverlängerung Gleis 9/10) sind nur mit dem Bauzug erreichbar. Die Verladestation ist bis Ende April fertig eingerichtet.
- Die Arbeiten für die Perronverlängerung Gleis 9/10 beginnen am 12. März 2018 und dauern bis Ende 2019. Für die Perronverlängerung müssen in einem ersten Schritt Abstellgleise, Fahrleitungen und Kabelanlagen angepasst werden. Das erfolgt teilweise in Nachtarbeit. Die Perronverlängerung wird auf dem Luftbild im Bereich der abgestellten Züge zu liegen kommen. Sie ist notwendig, weil für den Bau der neuen Bahnhofsunterführung 1 bis 2 Gleise im Bahnhof ausser Betrieb genommen werden müssen.

4. Informationskanäle (Christine Schulz)

- Zur Wiederholung: Es bestehen diverse Kommunikationskanäle, um sich über das Projekt und die Arbeiten zu informieren oder mit den Bauherren in Kontakt zu treten (siehe Präsentationsunterlagen).
- Am 28. Februar 2018 fand ein Informationsanlass für Anwohnerinnen und Anwohner der Laupenstrasse statt. Er war gut besucht und auch inhaltlich ein Erfolg: Viele Fragen konnten beantwortet werden.
- Am 6. März 2018 versendet der RBS eine Medienmitteilung zur Plattform an der Laupenstrasse: Dort gab es ursprünglich Einsprachen und das Bundesamt für Verkehr (BAV) hatte die Genehmigung für diesen Projektteil sistiert. Im Januar 2018 hob das BAV schliesslich die Sistierung auf und erteilte die entsprechende Bewilligung. Diese Verfügung ist, nachdem mit allen beteiligten Parteien Lösungen gefunden werden konnten, nunmehr rechtskräftig geworden. Der RBS hat die Plattform nun kleiner konzipiert, sie wird nur über eine statt zwei LKW-Rampen befahren.
- Im Rahmen des gemeinsamen Verkehrsmonitorings von RBS und SBB wurde nach Beginn der Arbeiten am Angriffspunkt Grosse Schanze ein zweiter Bericht erstellt. Demnach verursacht der Baustellenverkehr bisher keine Probleme. Sollten Unternehmer gegen die Vorgaben verstossen (z.B. Lastwagenfahrten durch Quartiere) sind die Bauherren dankbar für Meldungen aus der Bevölkerung.
- RBS und SBB führen am 23. März 2018 im Infopavillon ein erstes „Baustellenkaffee“ durch, an dem Anwohnende, Verkehrsteilnehmende, Pendlerinnen und Pendler und

andere Interessierte ihre Fragen direkt an die Bauverantwortlichen richten können.

- Bei erfolgreicher Durchführung werden weitere Baustellenkaffees durchgeführt, die Termine werden jeweils in den grossen Anwohnerschreiben von SBB und RBS angekündigt.

5. Fragen und Antworten, Feedback

(Einzelne Verständnisfragen zu den Präsentationen sind an der jeweiligen Stelle im Protokoll als präzisere Beschreibung eingeflossen und hier deshalb nicht mehr aufgeführt.)

- Frage: Ist sichergestellt, dass bei den Werkleitungsarbeiten die jeweiligen Betreiber auch gleich Erneuerungen vornehmen, damit solche später nicht wieder zu Bauarbeiten führen?
 - Antwort: Die Bauarbeiten sind im System der Stadt hinterlegt und die Bauherren stehen mit den Betreibern der Werkleitungen in Kontakt. Diese haben die Möglichkeit, Erneuerungen vorzunehmen.
- Frage: Es war von einem kleineren Schacht bei der Grossen Schanze die Rede. Wozu dient der?
 - Antwort SBB: Der wird ausschliesslich für Werkleitungen erstellt.
- Frage: Wie ist die Hindernisfreiheit rund um die Baustellen gewährleistet?
 - Antwort: Die Bauherren halten sich an die Vorgaben der Stadt und sind auch mit Verbänden in Kontakt. Künftig findet ein grosser Teil der Bauarbeiten in abgetrennten Bereichen oder unterirdisch statt. Die Bauherren sind dankbar für Meldungen, falls irgendwo unbefriedigende Situationen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität vorliegen.
- Frage: Erfolgt der Transport auf der Plattform bei der Laupenstrasse nur über Lastwagen oder kommen auch Förderbänder zum Einsatz?
 - Antwort RBS: Der Aushub aus den künftigen Bahnhofskavernen wird über Förderbänder kontinuierlich in Silos an der Laupenstrasse transportiert und dort zwischengelagert. Aus den Silos wird der Aushub auf Strassenebene in Lastwagen umgefüllt. Diese Lastwagen fahren also nicht auf die Plattform.
- Frage: Wo wird der Aushub deponiert?
 - Antwort RBS: Das ist seitens Bauherren nicht definiert und wird von den ausführenden Unternehmen im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens kommuniziert.
- Frage: Gab es keine Möglichkeit, die andere Hälfte des Bubenbergzentrums (Bubenbergplatz 8) ebenfalls neu zu bauen?
 - Antwort SBB: Das Gebäude Bubenbergplatz 8 war seitens der Eigentümer nicht verkäuflich. Der Neubau der SBB ist aber „aufwärtskompatibel“, so dass bei einem künftigen Neubau des Bubenbergplatz 8 die beiden Gebäudehälften wieder eine Einheit bilden könnten.
- Frage: Warum erfolgt die Perronverlängerung Gleis 9/10 nur temporär?
 - Antwort SBB: Temporär ist vielleicht nicht ganz das richtige Wort. Ursprünglich sollte sie

nur für die erste Phase ZBB bleiben, also etwa 10 Jahre. Nach aktueller Planung wird sie in Betrieb bleiben, bis zum nächsten Ausbauschritt.

- Frage: Wird es Zuschauerplattformen oder Webcams geben, um die Bauarbeiten zu beobachten?
 - Antwort: An vielen Stellen ist es wegen dem Zugang oder der Platzverhältnisse schwierig, eine Zuschauerplattform einzurichten. Es gibt aber schon heute „natürliche“ Zuschauerplattformen. Für die Baustelle im Eilgutareal ist die Einsteinterrasse (Uniterrasse vor dem Gebäude Exakte Wissenschaften am Ostende der Grossen Schanze) ein guter Aussichtspunkt. Die gleisseitige Baustelle Laupenstrasse ist von einem Café in der Welle 7 gut sichtbar. Beim Hirschenpark plant der RBS im Bereich Bierhübeli eine Einsichtsmöglichkeit in die Baustelle. Webcams sind ebenfalls ein Thema, aber da sind noch technische und rechtliche Fragen zu klären. Ausserdem planen SBB und RBS auch, Möglichkeiten zu schaffen, die Baustellen in Zukunft zu besichtigen – zum Beispiel im Rahmen von Führungen oder einem Tag der offenen Baustelle. Auf der Website zukunftbahnhofbern.ch wollen die Bauherren künftig vermehrt Bilder von den Bauarbeiten veröffentlichen. Der RBS publiziert schon heute regelmässig Baustellenbilder über Instagram.
 - Frage: Es gab viele Fragen am RBS-Infoanlass, auch für die SBB. Wird die SBB ebenfalls einen Infoanlass durchführen oder künftig Vertreter an RBS-Infoanlässe schicken?
 - Antwort: In der Regel kommunizieren SBB und RBS gemeinsam. Bei den einzelnen Angriffspunkten erfolgt aber die Information der unmittelbaren Anwohnenden teilweise in Regie eines einzelnen Bauherrn. RBS und SBB nehmen Fragen für den jeweils anderen an solchen Anlässen auf und leiten Sie weiter. Die SBB plant ebenfalls einen Infoanlass in geeigneter Form im Zusammenhang mit der Perronverlängerung.
 - Frage: Wie ergibt sich der Kreis der eingeladenen (zur Begleitgruppensitzung)?
 - Antwort: Es sind aktuell 49 Personen aus 28 verschiedenen Organisationen eingeladen, die Menschen und Unternehmen vertreten, die im Perimeter der Baustellen von den Arbeiten betroffen sind oder betroffen sein könnten. Sie erhalten so einen privilegierteren Zugang zu Informationen als die breite Öffentlichkeit.
 - Feedback: An Infoanlässen und Begleitgruppensitzungen wird gut und sachlich informiert. Die Verantwortlichen gehen gründlich auf Fragen ein.
-
- RBS und SBB danken für die Teilnahme und weisen darauf hin, dass sie sich jederzeit über Feedback freuen. Sie sind auch froh um Hinweise, wenn vor Ort etwas nicht so ist, wie es sein sollte.
 - Da keine anderslautenden Wünsche geäussert wurden, findet die nächste Begleitgruppensitzung wie geplant etwa in einem halben Jahr statt.