

Aktennotiz zur fünften Sitzung der Begleitgruppe Zukunft Bahnhof Bern vom 25.03.2019

Diese Aktennotiz ergänzt die Informationen in der Präsentation und protokolliert Fragen der Teilnehmenden sowie mündliche Aussagen, die nicht auf den Folien enthalten sind.

BEGINN UM 18.00 UHR, SCHLUSS UM 19.15 UHR

1. Begrüssung durch Fabienne Thommen

- Willkommen zur fünften Sitzung der Begleitgruppe Zukunft Bahnhof Bern.
- Von Seiten Bauherren sind anwesend:
 - Martin Bösiger, Oberbauleiter SBB
 - Adrian Wildbolz, Gesamtprojektleiter Ausbau Bahnhof Bern RBS
 - Fabienne Thommen, Kommunikation RBS
 - Martin Meier, Kommunikation Infrastruktur SBB
 - Markus Tschannen, Klarkom AG, Kommunikationsunterstützung/Protokoll
- Keine Bemerkungen zur Aktennotiz der letzten Sitzung vom 23. Oktober 2018.
- Die Anwesenden sind einverstanden, dass bei E-Mails an die Begleitgruppe auch künftig alle Empfängerinnen und Empfänger im An-Feld stehen und damit sichtbar sind. Die Idee dahinter ist, dass man einfacher untereinander Kontakt aufnehmen kann.

2. RBS: Stand der Arbeiten und Ausblick nächste Bauphasen (Adrian Wildbolz)

- Hirschenpark: Die Bohrpfahlarbeiten sind gut vorangekommen und inzwischen abgeschlossen. Die Bohrpfähle werden nun im Berg verankert, die Baugrube wird ausgehoben und dabei der bestehende Tunnel im Betrieb freigelegt.
- Die Bohrpfahlarbeiten über dem Tunnel (Stirnseiten der Baugrube) mussten aus Sicherheitsgründen nachts erfolgen. Dank sorgfältiger Planung wurden dafür aber nur ein Drittel der ursprünglich vorgesehenen Nächte benötigt.
- Im Bereich der Haltestelle Bierhübeli musste ein Bereich des Rad- und Gehwegs entfernt werden. Er wird mittels einer provisorischen Plattform wieder hergestellt; derzeit läuft diesbezüglich die Koordination mit der Stadt.
- Eilgutareal: Die roten X bezeichnen Gleise, die für die jeweilige Erstellungsphase des Deckelbaus ausser Betrieb (demontiert) sind. Nach Entfernen der Gleise werden jeweils Bohrpfähle erstellt, dann ein Deckel betoniert und die Gleise anschliessend wieder darüber gelegt. Nach Abschluss der drei Phasen Deckelbau finden alle weiteren Arbeiten unterirdisch statt und stören den Bahnbetrieb nicht mehr.
- PostParc Mitte: Die beiden Kavernen des RBS-Bahnhofs werden 23 Meter breit, 17 Meter hoch und 200 Meter lang sein. Um die Lasten des darüberliegenden Gebäudes PostParc Mitte neben den Kavernen in die Tiefe abzuleiten wird unter den Stützen des Gebäudes

eine Art Tisch mit langen Mikropfählen in den Untergrund erstellt. Wegen der engen Platzverhältnisse im alten Posttunnel kommen teilweise ältere Maschinen zum Einsatz.

- Laupenstrasse: Die Plattform wird benötigt, weil auf dem Boden nicht genug Platz für die Baustellenlogistik vorhanden ist. Inzwischen ist der Bau der Plattform weitgehend abgeschlossen. Der Kran zum Aufbau der Plattform stand da, wo nun der Schacht für den Aushub erstellt wird – dies war der einzig mögliche Stellplatz. Das Beispiel zeigt, weshalb man die Verzögerungen aus dem Plangenehmigungsverfahren nun nicht so einfach wieder aufholen kann. Insgesamt bestehen enorm viele Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Arbeiten.
- Das Los für die Arbeiten zum Gefrierverfahren (benötigt zum Vortrieb des Stollens für den Aushub der Bahnhofskavernen) wurde kürzlich vergeben.
- Frage zum Eilgut: Wie hält der halbe Deckel in der ersten Phase des Deckelbaus?
Antwort: Der Deckel liegt momentan noch auf dem Erdreich auf. Erst wenn der ganze Deckel fertiggestellt ist, erfolgt der Aushub des Erdreichs unterhalb des Deckels über einen Zugang von der Seite her.
- Frage: Wie gross ist der zeitliche Rückstand wegen der Einsprachen?
Antwort: Auf Grund der Einsprachen und dem Rekurs gegen die Plangenehmigungsverfügung konnten die Bauarbeiten erst mit 1 ½ Jahren Verspätung starten. Auf Grund der komplexen Abhängigkeiten und der rein seriellen Bauphasen ist es sehr schwierig Zeit aufzuholen.
- Frage zur Abstützung des PostParc: Wurde diese Technik anderswo schon eingesetzt?
Antwort: Ja, es handelt sich um grundsätzliche bekannte Bauverfahren. Aber die örtlichen Anforderungen sind immer etwas anders, so dass letztendlich jeder Bau ein Prototyp ist.
- Folgefrage: Hätte man den PostParc nicht bei dessen Bau schon so abstützen können?
Antwort: Grundsätzlich ja, aber es hätten sich viele Fragen gestellt, vor allem zu Zuständigkeiten und Kosten, denn diese Arbeiten wären mit Vorinvestitionen verbunden gewesen. Beim Bau des PostParc war der Variantenentscheid zum RBS-Bahnhof noch nicht getroffen. Die Vorinvestitionen wären unter Umständen unnötig erfolgt. Dieses Problem stellt sich beim Bauen oft. In manchen Fällen ist es vernünftiger, auf Vorinvestitionen zu verzichten.
- Frage zum Zugangstollen des RBS-Bahnhofs: Wie funktioniert das Gefrierverfahren?
Antwort: Dabei wird das Lockergestein über dem künftigen Stollen eingefroren und damit stabilisiert. Durch Bohrungen wird dabei kalte Sole gepumpt und der Boden gefriert. Nach dem Aushub wird ein Stollengewölbe betoniert. Anschliessend kann der Boden wieder auftauen.

3. SBB: Stand der Arbeiten und Ausblick nächste Bauphasen (Martin Bösiger)

- Grosse Schanze: Auf der Flugaufnahme ist der 25 Meter tiefe Schacht in der Mitte zu sehen (rechts Obergericht, oben PostParc Mitte). Gut zu sehen sind auch die engen Platzverhältnisse und der Wurzelbereich der grossen Platane (geschwungene Bohrpfahlwand). Die neue Velostation wird sozusagen um die Wurzel des Baumes herumgebaut.

- Im Schacht finden regelmässig Vermessungsarbeiten statt. Die Bohrpfähle werden teils mit einem automatischen System rund um die Uhr überwacht.
- Mit einem sogenannten Schrämmkopf wird der Sandstein abgeraspelt. Es kommt aber auch ein Abbauhammer zum Einsatz. Auf dem Bild vom Grund des Schachts ist der Anfang des Tunnels für die neue Bahnstrecke zu sehen. Er ist provisorisch abgestützt. Der Vortrieb im Tunnel erfolgt mit einer Geschwindigkeit von etwa einem Meter pro Tag.
- Die Installationsplattform über der Schanzenstrasse musste wegen des Verkehrs (Individualverkehr, Bernmobil, Postauto) nachts erstellt werden. Die Arbeiten verliefen problemlos, auch dank der Planung mit der Taskforce Verkehr. Inzwischen ist auch die Beleuchtung montiert.
- Verlängerung Perron Gleis 9/10: Es handelt sich um eine sogenannte Inselbaustelle ohne strassenseitigen Zugang. Die Anlieferung erfolgt deshalb über die Schiene (via Verladeanlage Aebimatt). Auf dem Bild vom Boden aus sieht man die bereits aufgestellten Perronwinkel. Der Bereich zwischen den Winkeln wird verfüllt und oben mit einem Schwarzbelag versehen. So entsteht ein Perron. Es handelt sich um ein relativ einfaches Bauverfahren.
- Frage Perronverlängerung: Wie kommt man künftig zum Perron 9/10?
Antwort: Entweder von der Welle her über das begehbare Perrondach oder von der Bahnstrecke her über den bisherigen Teil des Perrons 9/10. Das Perron ist in der Höhe P55 erstellt und hat damit nicht den Charakter eines Provisoriums mit Einschränkungen für Passagiere.
- Frage: Wie wird das Perron kommuniziert, auch im Hinblick auf Menschen mit Sehbehinderung?
Antwort: Die Signalisation ist momentan in Planung. Zusätzliche Massnahmen für die Inbetriebsetzungsphase werden aktuell geprüft.
- Frage: Werden die Züge, die auf dem Perron 9/10 fahren, regelmässig ändern?
Antwort: Über Wochen hinweg werden die Verbindungen voraussichtlich konstant bleiben. Zwischendurch wird es Änderungen geben, da die anderen Perrons phasenweise gesperrt werden, und das Perron 9/10 entsprechend je nach Zeitraum unterschiedliche Züge aufnehmen muss.
- Frage: Wird berücksichtigt, dass das Umsteigen eventuell mehr Zeit benötigt?
Antwort: Ja, momentan wird ein Betriebskonzept erstellt. Die Anschlussvermittlung ist ein wichtiger Bestandteil des betrieblichen Konzeptes.
- Frage: Handelt es sich bei der Perronverlängerung um ein Provisorium?
Antwort: In der ursprünglichen Planung schon. Im Hinblick auf weitere Ausbauschritte am Bahnhof Bern wird die Perronverlängerung aber voraussichtlich längere Zeit bestehen. Sie ist auch baulich auf eine längerfristige Nutzung ausgelegt.

4. Kommunikation (Martin Meier)

- Das Baustellenkaffee vom 20. März war mit 70 bis 100 Leuten sehr gut besucht. Diese Form des Austauschs zwischen Fachleuten und Betroffenen der Baustelle hat sich bewährt. Es wird künftig abwechselnd am Morgen und am Nachmittag angeboten.
- Am Samstag, 25. Mai findet der erste Tag der offenen Baustellen statt. Ein solcher Tag soll der Bevölkerung künftig etwa einmal pro Jahr die Möglichkeit bieten, die verschiedenen Baustellen persönlich zu besichtigen und Baufachleuten Fragen zu stellen. Die Anwesenden werden gebeten, über ihre Gremien die Bevölkerung auf das Datum hinzuweisen. Weitere Informationen werden vor dem Anlass auf der Website zu finden sein.

5. Rückmeldungen und Fragen der Begleitgruppe

- Frage zum Mitwirkungsverfahren der Stadt Bern: Waren die Kosten der Verkehrsmassnahmen Teil des ursprünglichen Budgets?
Antwort: Die Frage ist im Detail ans Tiefbauamt zu richten, da kein Vertreter der Stadt anwesend ist. Die Verkehrsmassnahmen waren immer Teil der Planung. Die Bauherren organisieren das Geld für Ihre Teilprojekte aber unabhängig voneinander und in diesem Schritt befindet sich die Stadt momentan. Ein Bundesteil wurde im Programm Agglomerationsverkehr verabschiedet.
- Frage: Es ist von einer Passantensteigerung am Bahnhof Bern von 40% in den nächsten 20 Jahren die Rede. Wie kommt es zu diesem Anstieg?
Antwort: Die Bahnen erheben regelmässig das Passagieraufkommen und haben entsprechend zuverlässige Zahlen zur aktuellen Entwicklung. Die 40% sind eine darauf aufbauende Prognose. Grund für das Wachstum ist klar eine zunehmende Mobilität der Bevölkerung. Deshalb wird auch der aktuelle Bahnhofsumbau nötig, um die Bahnkapazität weiter ausbauen zu können. Durch den Umbau wird sich das Passantenaufkommen lokal unterschiedlich verändern. Der Hirschengraben wird durch die Unterführung Mitte stärker frequentiert. Die bisherige Bahnhofsunterführung und die Welle inklusive ihren Zu- und Ausgängen werden entlastet.
- Anregung Anwohnerinnen und Anwohner aus der Länggasse: Könnte man gegenüber vom Bierhübeli über dem Hirschenpark nach Abschluss der Bauarbeiten nicht eine Terrasse bauen?
Antwort: Der Hirschenpark geht nach Abschluss der Bauarbeiten zurück an die Stadt. Der RBS muss den Stand vor dem Umbau wiederherstellen sofern keine andere Planung vorgesehen ist. Die Anregung ist an die Stadt zu richten – am besten an Simon Bühler, Tiefbauamt.
- Frage: Erfolgt der Untertagebau des RBS in unterschiedlichen Gesteinsschichten, obwohl die Gleise ja überall ungefähr auf derselben Höhe zu liegen kommen?
Antwort: Ja, der Ausbruch erfolgt teilweise im Fels, teilweise im Lockergestein.
- Frage: Wie zeitkritisch sind die Baumassnahmen der Stadt?
Antwort: Die Bauten der Bahn können grundsätzlich auch ohne die Massnahmen der Stadt abgeschlossen werden, verkehrstechnisch wäre das aber nicht ideal. Es ist aber durchaus wahrscheinlich, dass die verschiedenen Massnahmen und Bauten zu verschiedenen

Zeitpunkten in Betrieb gehen. Es gibt in so einem Grossprojekt zu viele Unwägbarkeiten als dass es sinnvoll wäre, alle Teilprojekte voneinander abhängig zu machen und für alle Eventualitäten Reservezeit einzuplanen.

- RBS und SBB danken für die Teilnahme.
- Da keine anderslautenden Wünsche geäussert wurden, findet die nächste Begleitgruppensitzung wie geplant etwa in einem halben Jahr statt.