

«Es herrscht Überfluss an Platzmangel.»

Bis Dezember 2019 wird die Bahnlinie zwischen Moosseedorf und Zollikofen zu einer Doppelspur ausgebaut. Das Signal hat darüber berichtet und Ende Mai 2018 die Baustelle besucht. Wie sich die engen Platzverhältnisse auf die Logistik auswirken und worauf beim Einbau von Hilfsbrücken geachtet werden muss, erzählt Bauführer Felix Oechslin von der Firma Frutiger AG im Interview.



Unter engsten Verhältnissen muss die Stützmauer zwischen den Gleisen des RBS und der SBB erstellt werden. Der RBS verkehrt im Bereich des Krans unter dem Schutztunnel (links), während das nähere Gleis der SBB bis Anfang Dezember 2018 gesperrt bleibt.



Montage der Zuleitungen (Luft, Zement, Strom) für das Bohrgerät entlang des Schutztunnels des RBS.



Ein eigens erstellter Bahnübergang mit Vollschranken ermöglicht die sichere und direkte Zufahrt zur Baustelle zwischen SBB- und RBS-Gleis.



Damit der Kran gefahrlos Material über Schiene und Strasse zur Baustelle hieven kann, sind Schutztunnels über beide Verkehrsträger erforderlich.



Bauführer Felix Oechslin, Frutiger AG

Herr Oechslin, welches war und ist für Sie beim Projekt Doppelspurausbau zwischen Moosseedorf und Zollikofen die grösste Herausforderung?

Zweifelsohne ist die grösste Herausforderung das Koordinieren der verschiedenen Interessen der Personen, welche in meinem Einflussbereich liegen. Dies reicht vom Personal über die Lieferanten bis hin zu den Subunternehmern. Alle diese Elemente so zu steuern, dass Zwischen- und Endziele finanziell, terminlich und qualitativ erfolgreich gestaltet werden können, gehört zu den schwierigsten Aufgaben.



Facharbeiter kontrollieren Lage und Höhe der bereits gesetzten Anker bei der Baugrube.



Auf dem mobilen Schalwagen; er dient zur Montage der Schalungselemente.



Das Südportal der neuen RBS-Unterführung.

Die Platzverhältnisse zwischen dem RBS und den Bahnlinien Richtung Biel und Burgdorf sowie der Kantonsstrasse sind sehr eng. Welchen Einfluss hat diese Situation speziell auf die Baustellenlogistik?

Es herrscht tatsächlich Überfluss an Platzmangel. Mit dem vorhandenen Platz auf der Logistikspur – dem Streifen zwischen RBS und Strasse – muss man haushälterisch umgehen. Es gilt genau zu überlegen, wo man welchen Gegenstand hinstellt, damit dieser zwei Tage später nicht wieder im Weg steht und einen anderen Prozess behindert. Weil die Baustelle mit total rund 700 Metern sehr lang ist, ist die ganze Logistik immer in Bewegung. Es herrscht selten eine Situation, die über mehrere Monate Bestand hat, sondern sie ändert sich meist wöchentlich.



Bau der neuen (Bieler-) Unterführung: Im Dezember 2019 werden die RBS-Züge doppelspurig unter dem SBB-Trasse Richtung Biel fahren (im Sommer 2019 bereits einspurig).

Wie wird die Sicherheit für Bahn und Strasse während des Baus gewährleistet?

Seit Baubeginn gilt auf der Strasse eine Höchstgeschwindigkeit von fünfzig Stundenkilometern. Zudem ist die Baustelle für die Verkehrsteilnehmer gut signalisiert. Damit Baumaterialien mit dem Kran über die Strasse verschoben werden können, wurde südlich der Unterführung ein Schutztunnel über der Strasse gebaut. Falls der Platz auf der Logistikspur für situative Einsätze nicht genügt, wird ein Verkehrsdienst aufgebildet und der Verkehr temporär einspurig geführt.

Bahnseitig erlauben Schutztunnels und Schutzgerüste das Arbeiten unmittelbar neben dem Gleis. Sie trennen die Baustelle physisch vom Lichtraumprofil und der Fahrleitung der Bahn. Gewisse Arbeiten werden zudem nur während Betriebspausen ausgeführt. Während diesen fährt kein Zug, und der Fahrleitungsstrom ist ausgeschaltet und geerdet.

Der Bau der neuen Bahnunterführung des RBS erfordert drei Hilfsbrücken. Was muss beim Einbau besonders beachtet werden?

Total benötigen wir drei Hilfsbrücken, jedoch nicht immer am gleichen Ort. Sie werden jeweils während Wochenendsperrungen verschoben und eingesetzt. Für einen exakten Einbau einer Hilfsbrücke ist das genaue Positionieren des Auflagers in Höhe und Lage matchentscheidend. Zudem sind an den Sperrwochenenden auf der SBB-Linie Bern–Biel die Platzverhältnisse ebenfalls beengt. Das Zusammenspiel zwischen den Beteiligten (SBB mit Schwerlastkran «Kirov», Unternehmung, Geometer etc.) muss genau abgesprochen werden, um die beschränkte Zeitspanne von 52 Stunden optimal nutzen zu können, damit jeweils am Montagmorgen bei Betriebsbeginn der Pendlerverkehr störungsfrei zirkuliert.

Weshalb müssen in Teilbereichen des neuen Streckenabschnitts Stützmauern erstellt werden?

Vor Baubeginn bestand zwischen den Gleisen des RBS und der SBB eine Böschung mit einem Neigungswinkel von rund 45 Grad. Diese Böschung wird nun Schritt für Schritt abgetragen, und es wird eine Baugrubensicherung aus Spritzbeton erstellt, welche mit Litzenankern (Aktivanker) und Stabankern gesichert wird. Danach kann die Stützmauer unmittelbar vor der Baugrubensicherung gebaut werden. Anschliessend wird die Stützmauer wieder hinterfüllt. Sie dient am Schluss dazu, die Bahnlasten der SBB aufzunehmen. Durch das Erstellen dieser Stützmauer entsteht im Bereich des bestehenden RBS-Trassees genügend Platz für das zweite Gleis.

Inwiefern werden aktuell und in nächster Zeit der Verkehr auf der Strasse sowie der öffentliche Verkehr von SBB, BLS und RBS vom Bauprojekt tangiert?

Der Verkehr auf der Kantonsstrasse wird grundsätzlich nicht tangiert. Vereinzelt kann es zu Wartezeiten kommen, weil dieser phasenweise einspurig geführt wird. Zudem gilt nach wie vor eine Maximalgeschwindigkeit von fünfzig Stundenkilometern.

Die Linie Bern–Burgdorf wird noch bis Anfang Dezember 2018 zwischen Schönbühl und Zollikofen einspurig geführt. Wie sich

dies auf den Fahrplan auswirkt, entzieht sich meiner Kenntnis. (Anmerkung von Daniel Gertsch, Projektleiter RBS: Für die S4 in Richtung Langnau und umgekehrt besteht noch bis am 8. Dezember 2018 ein ergänzender Bahnersatzbetrieb zwischen Hindelbank und Burgdorf, denn die S4 hält während dieser Zeit nicht in Lyssach).

Die Linie Bern–Biel wird dieses und nächstes Jahr zwischen Zollikofen und Münchenbuchsee noch an einigen Wochenenden gesperrt sein. Es werden Bahnersatzbusse verkehren. Auf der RBS-Strecke wird es im November 2018 zwischen Schönbühl und Zollikofen zusätzlich verlängerte Nachsperrungen ab 22 Uhr geben. Weitere ausserordentliche Sperrungen sind auf der RBS-Strecke nach heutigem Stand keine geplant.

Im Dezember 2019 soll die neue RBS-Doppelspur in Betrieb gehen. Was wird unternommen, um das Einhalten des Bauprogrammes sicherzustellen?

Grundsätzlich wird das Bauprogramm laufend überwacht und einem Soll-Ist-Vergleich unterzogen. Falls dieses Programm aus dem Ruder laufen sollte, werden von der Gesamtplanerin Emch+Berger AG Bern und den Projektverantwortlichen des RBS Massnahmen ergriffen, um den gewünschten Zeitplan wieder herzustellen. Diese Massnahmen werden zusammen mit der Frutiger AG abgesprochen, und wir setzen diese vor Ort um.

Interview und Bilder: Redaktion

«Die Zusammenarbeit mit der Frutiger AG ist hinsichtlich Kosten- und Terminmanagement sehr anspruchsvoll, spannend und herausfordernd», sagt Daniel Gertsch, Projektleiter des RBS. Er trifft sich wöchentlich mit dem Bauleitungsteam, der Bauunternehmung sowie Vertretern der SBB vor Ort. Beim Hauptinstallationsplatz nahe der Armasuisse / Prodega befindet sich unter anderem ein stattliches Barackendorf mit Büros, Sitzungszimmern sowie Aufenthaltsräumen für Mannschaft und Baustellenkader. Ein weiterer Installationsplatz liegt weiter südlich in unmittelbarer Nähe der «Bieler-Unterführung» auf Höhe der SBB-Gleise.

Infos zum Doppelspurausbau Zollikofen–Moosseedorf:
www.rbs-doppelspur.ch/
