

UNTERBERN ^{3/2019}

Informationen zum Bau des neuen RBS-Bahnhofs

Unter dem PostParc:
die verborgene Baustelle.

Aktuelle Bauarbeiten:
Es wird gegraben.

Tag der offenen Baustelle:
der Rückblick.

Liebe Leserinnen und Leser

Ende Mai haben wir gemeinsam mit unseren Projektpartnern SBB und Stadt Bern sowie dem Kanton Bern und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) darüber informiert, dass der neue RBS-Bahnhof nicht wie ursprünglich vorgesehen Ende 2025, sondern nach heutigem Stand Ende 2027 eröffnet wird. Der Grund dafür ist, dass einige Bauarbeiten infolge von Einsprachen später als ursprünglich geplant beginnen konnten. Nun hat sich gezeigt, dass die Startverzögerung nicht mehr aufgeholt werden kann. Somit wird es eine gestaffelte Inbetriebnahme der Teilprojekte von «Zukunft Bahnhof Bern» geben.

Als Gesamtprojektleiter für den Bau des neuen RBS-Bahnhofs bin ich mir bewusst, dass dies – insbesondere für die Anwohnenden der Baustellen – keine erfreuliche Nachricht ist. Die hohe Besucherzahl am «Tag der offenen Baustelle» und die vielen bereichernden Gespräche haben aber gezeigt, dass das Interesse und Verständnis für das Bauprojekt sehr gross sind.

Ermutigend ist auch die Tatsache, dass die zum Teil hochkomplexen Bauarbeiten auf den Baustellen ansonsten gut vorangehen. Mit der Inbetriebnahme der Logistikplattform Laupenstrasse, der Fertigstellung des ersten Teils des Deckels im Eilgut, sowie dem kontinuierlichen Baufortschritt der Baugrube Hirschenpark sind die Installationsplätze für die kommenden Bauphasen auf Kurs. Mit den anstehenden Haupt- und Untertagearbeiten kommen nun weitere spannende Herausforderungen auf uns zu.

Bis zur Eröffnung sind bei diesem komplexen und faszinierenden Jahrhundertprojekt noch viele Aufgaben zu lösen. Wir setzen alles daran, dass wir 2027 gemeinsam mit Ihnen den neuen RBS-Bahnhof einweihen und feiern können.

Ein herzliches «Glück Auf!»

Adrian Wildbolz, Gesamtprojektleiter Ausbau Bahnhof Bern RBS

«Tische» unter dem PostParc

Der neue RBS-Bahnhof wird teilweise direkt unterhalb des Bauwerks «PostParc Mitte» gebaut. Damit das schwere Gebäude den künftigen RBS-Bahnhof nicht gefährdet, sind ungewöhnliche Baumassnahmen notwendig.



Die Baustelle unterhalb des «PostParc Mitte».

Viele Pendlerinnen und Pendler, welche am Bahnhof Bern in die RBS-Züge ein- und aussteigen, haben sich bestimmt schon gefragt, was sich hinter jenem gelben Tor unmittelbar beim Gleis 24 neben dem Wartebereich befindet. Womöglich Lagerräume? Abstellgleise von alten Zügen? Oder gar die Goldreserven der Schweiz? Ganz so spektakulär ist die Antwort darauf nicht: Öffnet man diese Pforte, gelangt man in eine vollkommen andere Welt aus Tunnel, Stollen

und verzweigten Gängen. Es handelt sich dabei um ehemalige Stollen der Schanzenpost, die in früheren Zeiten dazu dienten, Briefe und Pakete in die Züge zu verladen.

Folgt man diesem Tunnel einige Meter, gelangt man zu einer unterirdischen Baustelle. Diese Baustelle liegt unterhalb der SBB-Gleise an den Stützen des Gebäudes «PostParc Mitte», einem Geschäfts- und Bürozentrum, welches aus der ehemaligen Schanzenpost hervorgegangen ist. Dass sich diese Baustelle unterhalb des langen Bauwerks befindet, hat einen Grund. Die vier Stützen des Gebäudes stehen direkt über einem Teil des künftigen, unterirdischen RBS-Bahnhofs, welcher vom Installationsplatz Laupenstrasse westlich des Bahnhofs gebaut wird. Die Stützen dienten früher als Liftschächte der ehemaligen Schanzenpost und verbanden den Bahnhof mit dem Post- und Paketzentrum. Beim Bau des PostParc Mitte wurden die Schächte mit Beton aufgefüllt und dienen nun als Fundation des Gebäudes.

Werden unterhalb davon in naher Zukunft die zwei Bahnhofskavernen ausgebrochen, besteht ein Risiko, dass sich das Gebäude durch die Aushubarbeiten absenken und beschädigt werden könnte. Die Last des Gebäudes darf somit nicht über den künftigen Kavernen des RBS-Bahnhofs liegen. Wie aber kann diese Last verlagert werden, ohne dabei das gesamte Gebäude verschieben zu müssen? Die Antwort ist sowohl simpel als auch kompliziert: Man stelle das Gebäude auf eine Art «unterirdischen Tisch».

Das passiert auf den Baustellen

1 Installationsplatz Hirschenpark

Auf der Baustelle Hirschenpark wird bis im Spätsommer 2020 die für den späteren Tunnelvortrieb notwendige Baugrube ausgehoben. Ins Auge sticht dabei die beeindruckende Bohrpfahlwand, welche die Grube begrenzt. Parallel zum Fortschritt der Aushubarbeiten wird diese Wand kontinuierlich stabilisiert, indem entlang der Wand sogenannte «Longarinen» betoniert und darin Anker bis tief ins Erdreich gebohrt werden. Verschiedene Messgeräte auf der Baustelle überwachen dabei laufend die Baugrubenabschlüsse, sodass bei überplanmässigen Bewegungen umgehend Massnahmen ergriffen werden können.

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 Naturpark wieder hergestellt.

2 Installationsplatz Eilgut

Beim Installationsplatz Eilgut können nun teilweise wieder Züge abgestellt werden. Die ersten Gleise sind auf den fertiggestellten Teil des dortigen Betondeckels gelegt worden, sodass später unterhalb davon gebaut werden kann. Dies ist dank der sogenannten Deckelbauweise möglich. Im zweiten Bereich des Areals sind nun die nächsten Gleise entfernt worden, sodass der auch dieser Teil des massiven Betondeckels gebaut werden kann. Auch da werden zuerst Bohrpfähle in den Boden gebohrt, auf die später jener Betondeckel zu liegen kommt.

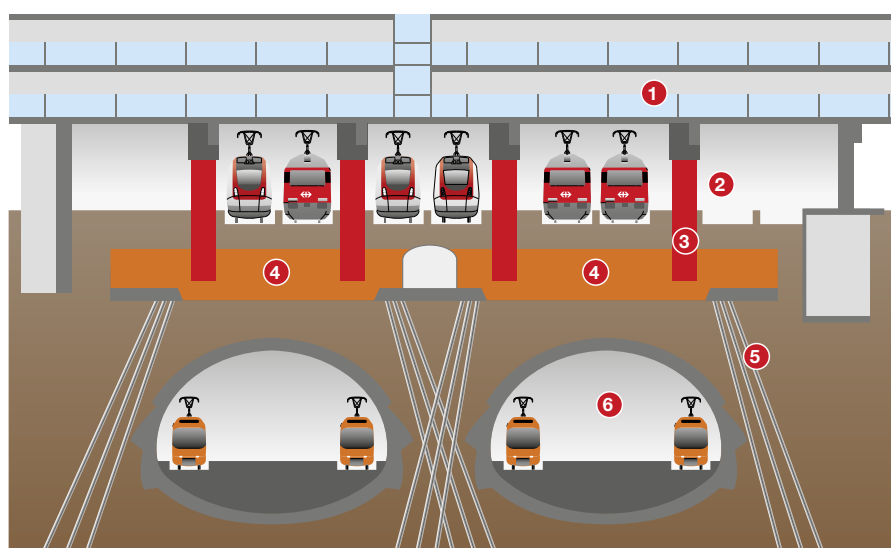
Der Installationsplatz Eilgut liegt im Bereich der Abstellgleise SBB/BLS östlich des Bahnhofs Bern neben der Reitschule. Hier wird sich der neue Zufahrtstunnel in vier einzelne Tunnelröhren aufteilen, die zu den beiden Kavernen des neuen RBS-Bahnhofs führen. Zudem entstehen hier ein Notausstieg, Räume für bahntechnische Anlagen sowie unterirdische Dienstparkplätze.

Das geschieht wie folgt: Aus den ehemaligen Posttunnel im Bereich der vier Gebäudestützen werden weitere Stollen ausgebrochen. Von diesen Stollen werden sogenannte Mikropfähle bis zu 24 Meter tief in den Boden gebohrt. Im Anschluss werden diese Stollen vollständig mit Beton gefüllt.

Die so entstehende Konstruktion kann mit einem Tisch verglichen werden. Die betonierten Stollen – bausprachlich «Abfangriegel» genannt – stellen die Tischplatte dar, die Mikropfähle die Tischbeine. Die vier Stützen des Gebäudes sind nun eingespannt auf dem Tisch. Genaugenommen werden zwei solche Tische erstellt, einer für jeweils zwei Stützen. Unterhalb der Tischplatte, zwischen den Tischbeinen, können anschliessend die Bahnhofskavernen in Etappen ausgebrochen werden, während die Last des Gebäudes seitlich abgeleitet wird. Dabei tragen die zwei Tische zusammen ein Ge-

wicht von circa 7360 Tonnen. Das ist schwerer als 77 Kompositionen der neuen Worbla-Züge!

Beim Ausbruch der Stollen fällt Aushubmaterial an, das abtransportiert werden muss. Das Material wird dabei in grosse, weisse Säcke abgefüllt. In der Nacht, wenn keine Züge mehr fahren, werden die Säcke mit einem Hubstapler zum RBS-Bahnhof gefahren und dort auf einen Bauzug verladen. Dieser bringt das Material nach Bolligen/Deisswil, wo dieses in Lastwagen verfrachtet und auf verschiedene Deponien abtransportiert wird. Das Ganze muss erledigt sein, bevor am Morgen die ersten Personenzüge fahren. Und wenn sich die Bauleute nach den Strapazen der Nacht schliesslich auf den Weg ins Bett machen, eilen am Morgen früh bereits wieder die ersten Pendlerinnen und Pendler nichtsahnend am gelben Tor vorbei.



- 1 Gebäude PostParc Mitte
- 2 Perronhalle SBB
- 3 Stützen (ehemalige Lifte der Schanzenpost)
- 4 Abfangriegel (Tischplatten)
- 5 Mikropfähle (Tischbeine)
- 6 Kavernen des neuen Bahnhofs RBS

3 Installationsplatz Laupenstrasse

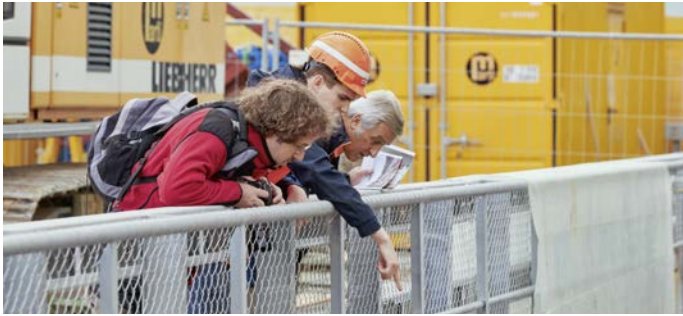
Auch beim Installationsplatz Laupenstrasse geht es nun in die Tiefe. Unterhalb der soweit fertiggestellten Logistikplattform wird der Schacht ausgehoben, von dem aus später die Bahnhofskavernen des neuen RBS-Bahnhofs gebaut werden. Ein Seilbagger, welcher auf der Plattform steht, hebt das entstehende Aushubmaterial aus dem Schacht auf die Plattform, wo es in Mulden und dann auf Lastwagen verladen und abtransportiert wird. Dieser Schacht wird übrigens knapp 20 Meter tief. Das heisst, dass sogar das danebenstehende Gebäude in seiner Höhe darin Platz hätte.

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.



Das war der «Tag der offenen Baustelle»

Über 8000 Interessierte besuchten im Rahmen des «Tag der offenen Baustelle» am 25. Mai 2019 die Baustellen und Infostände von RBS, SBB und der Stadt Bern. Herzlichen Dank für das grosse Interesse!



Blick von der Logistikplattform Laupenstrasse hinunter in den Schacht ...



... von wo aus der neue RBS-Bahnhof gebaut wird.



Von der Einsteinterrasse hat man einen guten Blick auf die Baustelle Eilgut.



Ein Ort, der sonst verwehrt bleibt: Die unterirdische Baustelle im ehemaligen Poststollen unter dem PostParc stiess auf grosses Interesse.



Auf der Baustelle Hirschenpark konnten Mutige selber einmal einen Bagger bedienen ...



... und verschiedene Baumaschinen bewundern, welche für den Bau der dortigen Baugrube eingesetzt werden.



Auch die SBB-Baustelle auf der Grosse Schanze hat viele Interessierte angezogen.

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 Bubenberplatz 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»



Mehr sehen:

Weitere Bilder sowie einen kurzen Impressionsfilm zum Tag der offenen Baustelle gibt's auf: «www.zukunftbahnhofbern.ch»

Impressum/Kontakt

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

Ausgabe 3, Juni 2019