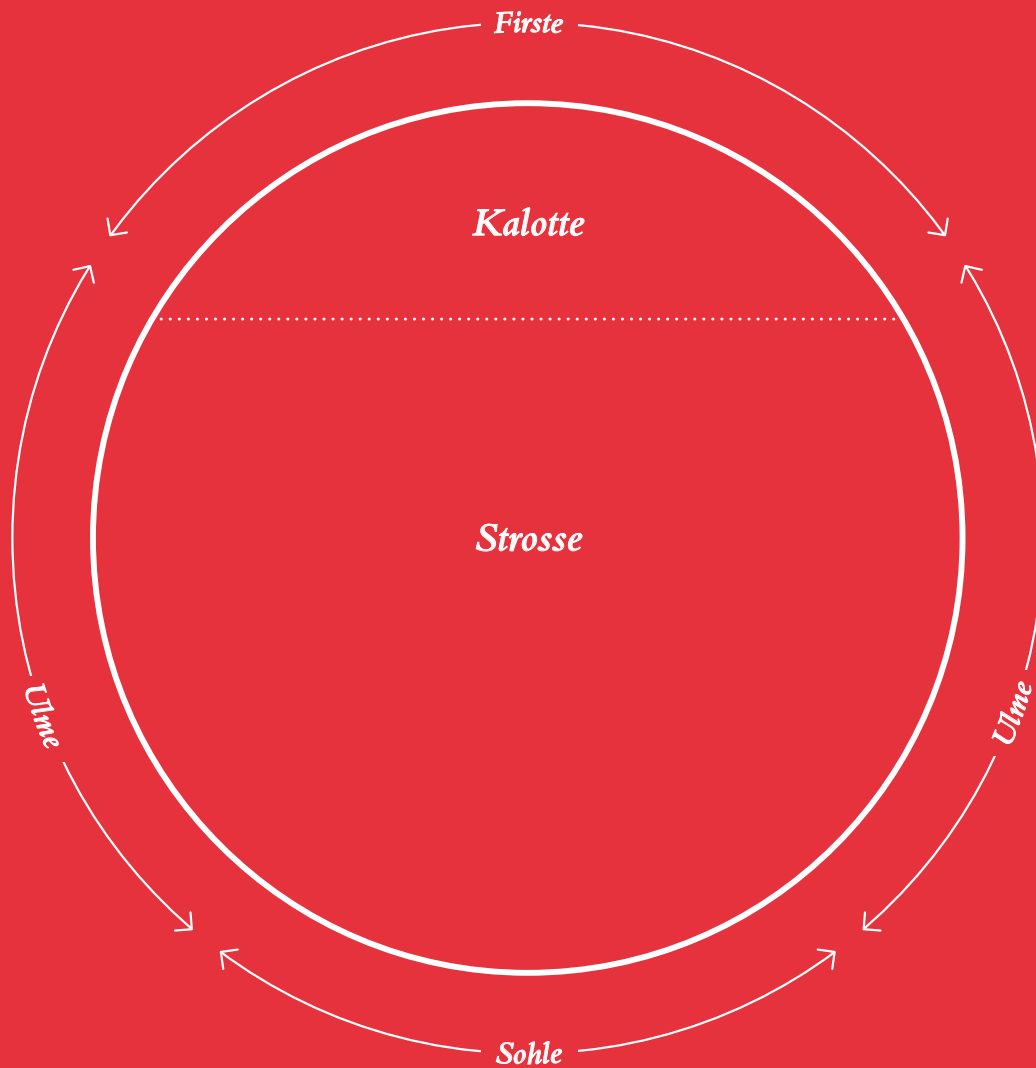


YOUNG PROFESSIONAL ANLASS

# *Baustellenbesichtigung Ausbau Bahnhof Bern RBS*



Am 4. Mai 2023 hatten die Young Professionals von [suisse.ch](https://www.suisse.ch) die Möglichkeit den Zufahrtstunnel und die Bahnhofs-einfahrt der Baustelle des neuen RBS-Bahnhofs in Bern zu besichtigen. Die Führung führte von der Baugrube im Hirschenpark (sog. Wildpark) in die Baustellenabschnitte 5 (Bierhübeli) und 4 (Henkerbrännli) bis hin zum Schacht Eilgut. In diesen Abschnitten wird ein neuer doppelspuriger Zufahrtstunnel gebaut.



Die Baugrube im Wildpark

Vision des neuen RBS-Bahnhofs



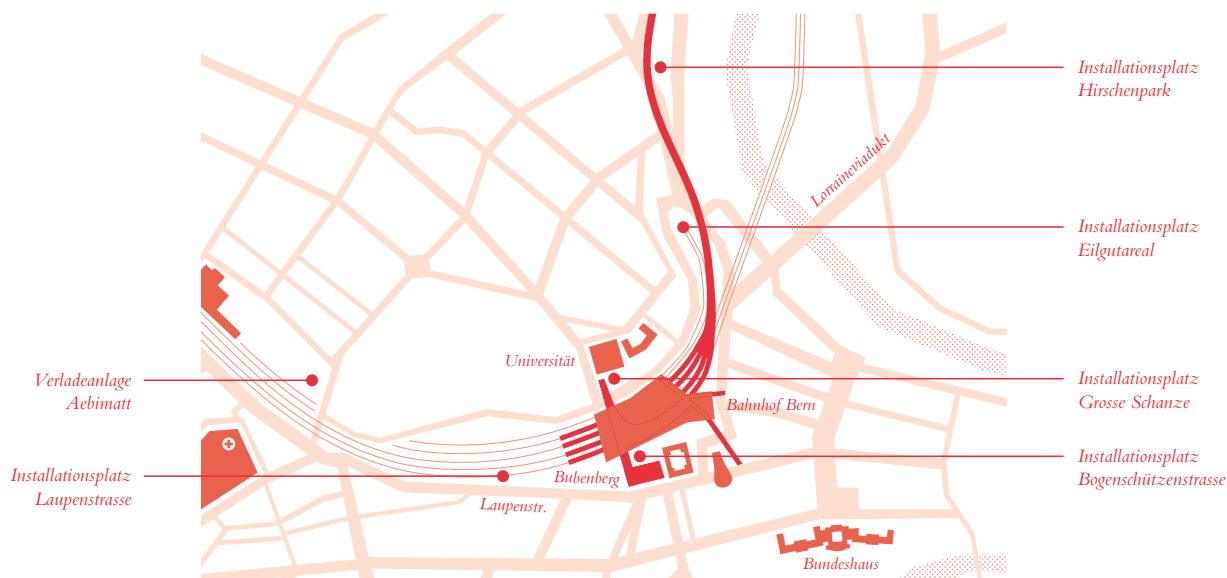
Damit der Bahnhof Bern auch in Zukunft seine Funktionen als Drehscheibe erfüllt, wird er ausgebaut. Bern ist der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz und spielt im in- und ausländischen Bahnverkehr eine zentrale Rolle. Im Rahmen von «Zukunft Bahnhof Bern» realisieren die SBB und der RBS zwei grosse Projekte: Unterhalb der bestehenden Gleise 2-7 des SBB-Bahnhofs erstellt der RBS einen neuen Tiefbahnhof mit vier Gleisen. Zudem wird es eine neue Unterführung mit neuen Zugängen zum SBB-Bahnhof geben. Die SBB baut zwischen der bisherigen Bahnhoferunterführung und der Welle eine zweite unterirdische Passage, die «Unterführung Mitte» mit Zugängen von der Länggasse und vom Bubenbergplatz her. Der neue Zugang vom Bubenbergplatz wird im Erdgeschoss des neuen Bubenbergzentrums gebaut.



Abstieg zur Baugrube



Eingang zu den Abschnitten Bierhübeli und Henkerbrännli



Die Teilnehmenden trafen um 16:30 Uhr auf dem Installationsplatz Wildpark in Bern ein. Nachdem alle ihre Alltagskleidung gegen eine Schutzausrüstung ausgetauscht hatten, begann die Führung im Wildpark beim Zugang zur Baustelle. Die bestehende (und betriebene) Doppelspurröhre der RBS-Strecke Bern-Worblaufen steht dort noch in der 160 Meter langen Baugrube. Der «Betonwurm» wurde mit dem Aushub der Baugrube freigelegt und musste vorgängig auf der Tunnelinnenseite alle 80 cm mit Stahlträgern verstärkt werden. Im Sommer 2023 wird diese Betonröhre als Vorbereitung für den späteren Bau einer Doppelspurröhre in der Baugrube während einer dreiwöchigen Total Sperre der RBS-Bahnstrecke zwischen Bern und Worblaufen abgebrochen.

Die Besichtigung ging anschliessend mit den Abschnitten Bierhübeli (5) und Henkerbrännli (4) weiter. Diese beiden Tunnelabschnitte werden am Ende keine optischen Unterschiede aufweisen. Das (innere) Tunnelprofil der beiden Abschnitte ist identisch. Es muss allerdings eine geologische Unterscheidung gemacht werden: Der Abschnitt des Bierhübelis liegt vollständig in der unteren

Süsswassermolasse (USM). Beim Abschnitt des Henkerbrännlis taucht diese USM etwas ab und die Tunnelfirste (Decke des Tunnels) kommt ins Moränenmaterial («Lockergestein»). Diese geologischen Unterschiede haben bauliche Auswirkungen. Bei den beiden Abschnitten wurde mit der Rohrschirmmethode gearbeitet, wobei Stahlprofile längs des Tunnelprofils angebracht werden. Diese Methode eignet sich insbesondere bei heterogenem Untergrund. In den Abschnitten 4 und 5 wurde der Ausbruch im Schutze eines Rohrschirms mit Rohrschirmetappen von 10 Metern Länge umgesetzt. Im Bereich des Henkerbrännlis wird mit einem doppelten Rohrschirm gearbeitet. Bei beiden wird zunächst die Kalotte (oberes Drittel des Tunnelquerschnitts) ausgebrochen, anschliessend die Ausbruchssicherung mit Stahlträgern angebracht und am Ende die Strosse (untere zwei Drittel des Tunnelquerschnitts) und Sohle (Boden des Tunnels) ausgehoben. Die Länge der beiden Abschnitte beläuft sich zusammen auf 391 Meter. Zum Zeitpunkt der Besichtigung waren der Ausbruch inklusive der Ausbruchssicherung fertig und die Sohle betoniert. Beim Gewölbe waren schon 38 von 40 Blöcken betoniert.

Der nächste Halt der Tour war das Eilgutareal, welches 170 Meter lang ist. Zuvor wurden hier die BLS- und SBB Züge abgestellt. Der Aushub erfolgte bereits im Schutze eines Betondeckels und wurde etappenweise unter den Abstellgleisen der Abstellanlage im Eilgut erstellt. Er entstand stockwerkweise von oben nach unten mit Einbau von Horizontalspriessen zur Abstützung der Bohrpfahlwand.

Die letzte Etappe der Führung brachte die Teilnehmenden zur Bahnhofs-einfahrt. In diesem Teil wird die Doppelspurröhre in vier einspurige Röhren bis zur Einfahrt in die beiden Bahnhofskavernen aufgeteilt. Dieser Abschnitt weist eine Länge von 332 Metern auf. Der RBS-Bahnhof soll planmässig bis im Jahr 2029 fertiggestellt werden. Alle Arbeiten im Zusammenhang mit dem Umbau des gesamten Bahnhofs (SBB und RBS) sollen bis 2031 fertig sein. Nach der Führung trafen sich die Teilnehmenden zum Apéro im Restaurant Beaulieu und liessen den Abend mit angeregten Gesprächen und Diskussionen ausklingen.

Sophie Vaucher,  
Mitarbeiterin Kommunikation suisse.ing  
Fotos: suisse.ing