

## Ä xundi Sach LSV-Senioren 60+

Baustellen Besichtigung Bahnhof Bern.

Mittwoch, 1. November 2023 / Besichtigung ZBB

Durch die Voralpine Hügellzone wandern ist ein Genuss sondergleichen.

ABER was wir am 1. November erlebten, werden die 19 Teilnehmer und eine Teilnehmerin auch noch lange in Erinnerung behalten. Adrian Müller erwartete uns um 13.30 Uhr im Bahnhof Bern vor dem Infopavillon 'ZBB' (Zukunft Bahnhof Bern).



Nach der Begrüssung orientierte uns Adrian anhand von verschiedenen Bildern den Lageplan der Baustelle. Etwas laienhaft ausgedrückt befindet sich die neue Baustelle **genau unter** den heutigen Geleiseanlagen der SBB und der BLS in der Perron Halle. Durch diesen unterirdischen Neubau gibt es viel kürzere Wege und viel mehr Platz für die Reisenden, als im heutigen RBS-Bahnhof. Auch werden 2 neue Zugänge in den Bahnhof gebaut. Zugang Länggasse und der Zugang vom Bubenbergplatz/Hirschengraben.

Erschwerend sei, dass der Materialtransport via LKW durch die Stadt transportiert werden müsse. Eigentlich wäre doch bei einem Bahnhofbau die Eisenbahn das richtige Transportmittel. Aber die Platzverhältnisse seien so eng und die bestehenden Gleise werden eben für den heutigen Zugverkehr benötigt.

Die Fa. Marti Tunnelbau AG baut primär die 'Bahnhofhalle' RBS. Laut Plan sollten diese Arbeiten bis Ende 2026 erledigt sein. Die Tunnelzufahrten für die RBS-Züge aus Richtung Zollikofen, baut die Fa. Frutiger AG, Thun.

Nach all diesen Erklärungen und Besichtigung vom Modell im Nebenraum, dislozierten wir zum Installationsplatz Laupenstrasse. Von hier aus wird der neue unterirdische RBS Bahnhof bzw. die beiden Kavernen gebaut.

Beim Installationsplatz wurden wir in zwei Gruppen aufgeteilt, fuhren mit einem 'Baulift', im gleichen Zugangsschacht durch den alles Material In- und Aus dem Tunnel transportiert wird; und standen staunend, ausgerüstet mit orangen Overall, gelben Stiefeln und Helm in einer riesigen Kaverne ca. 30 Meter unter den Geleisen vom Bahnhof Bern!

Der Boden war nass und etwas glitschig. Die Kavernen waren gut ausgeleuchtet, alle Fahrzeuge, riesige Maschinen wie Traxe, Bagger, Hebebühnen usw. waren in Bewegung. Die Fahrer sind nicht zu beneiden. Es wird höchste Konzentration gefordert, denn die Platzverhältnisse sind sehr, sehr eng. Ich hatte das Gefühl, dass jeder Schritt, jede Bewegung eingespielt sei (?). Das ist rein von der Sache her (Baufortschritt) nicht möglich und bedeutet, dass alle die hier unten arbeiten, aufeinander Rücksicht nehmen müssen. Bis jetzt sei noch kein wesentlicher Unfall passiert, so Adrian Müller. Es werde rund um die Uhr gearbeitet, 7 Tage die Woche im 3-Schichtbetrieb.

Wie uns Adrian erklärte, ist die Bahnhofskaverne Süd, die sogenannte Kalotte (sozusagen die «Kuppel» des Tunnels) ausgebrochen und die Querschläge zur Nordkaverne sind erstellt. Wie wir selbst sehen konnten, laufen die Ausbrucharbeiten der verschiedenen Aufgänge. Es werden an den Wänden und Decken tonnenweise Eisen verlegt. Es werden Seitenwände eingeschalt und mit Beton hinterfüllt. Diese Bauweise kann überhaupt nicht mit dem Tunnelbau verglichen werden (Belchen im 2017). Im Tunnelbau gibt es viele Arbeitsschritte, die sich immer wieder wiederholen und somit können auch viele Abläufe automatisiert werden. Beim Bau dieser Kavernen ist das Bauvolumen ein Vielfaches grösser. Hier sind auch die

bebauten Flächen viel grösser, ressourcenintensiver und verlangen viel Spezialwissen.  
Vor lauter zuhören, fotografieren und schauen ging auch 'unter Tag' die Zeit schnell vorbei.  
Bald hiess es wieder mit dem Lift nach oben, ans Tageslicht.  
Adrian hatte uns noch zu einem Feierabendbier eingeladen.  
Mit grossem Applaus bedankten sich die **aktiven** LSV60+ bei Adrian Müller und der Fa. Marti Tunnelbau AG. Dank der tatkräftigen Unterstützung und viel Engagement von Adrian ist es uns möglich, solch spezielle Baustellen zu besichtigen.

**DANKE :) Adrian!**

Im Anhang und auf der LSV Home Page sind eindrückliche Bilder von der unterirdischen Baustelle aufgeschaltet.  
Silvio.