

## Zukunft Bahnhof Bern **Unter den Gleisen**

**Kästli baut an der Zukunft des Bahnhofs Bern. Die erste Bauetappe der neuen Perronhalle ist für das Bauunternehmen aus Rubigen abgeschlossen. Die Arbeiten fanden unter laufendem Zugbetrieb statt. Für die beiden Kästli-Bauführer Stefan Zbinden und Tim Stooss war es eine ganz besondere Baustelle.**

Der Bahnhof Bern stösst an seine Grenze. Das Gebäude kann die wachsenden Menschenströme kaum noch schlucken. Bis 2030 werden täglich rund 375'000 Personen den Bahnhof queren. Um diese Menge bewältigen zu können, startete 2017 das Grossbauprojekt «Zukunft Bahnhof Bern». Im Sommer 2020 schloss Kästli als Teil einer ARGE\* die erste Bauetappe der zukünftigen Perronhalle ab. Diese wird später quer unter den 13 Gleisen des Bahnhof Berns hindurchführen.

«Die ersten zwei Gleise sind geschafft», freut sich Stefan Zbinden. Gemeinsam mit Tim Stooss hat er für Kästli die Bauführung in diesem Projekt übernommen. Die neue Perronhalle, eine Etage unter den Gleisen, wird etwa doppelt so gross werden, wie die bestehende. Sie wird die Innenstadt mit der Länggasse verbinden. Bis zum Projektende werden unterhalb der Gleise ca. 50'000 m<sup>3</sup> festes Gestein und Erde abgetragen. «In der ersten Etappe haben wir 4'000 m<sup>3</sup> geschafft», berichtet Stooss. Dabei gab es einige Überraschungen: «Der Untergrund war nicht so homogen wie angenommen. Immer wieder stiessen wir auf harte Gesteinsblasen.»

### Arbeiten im «Loch»

Weniger überraschend waren die Platzverhältnisse unterhalb der Gleise: «Um die Stabilität zu gewährleisten, arbeiteten wir in kleinen Etappen», erzählt Stefan Zbin-



### Kontakt

Stefan Zbinden  
Bauführer  
Tel. +41 31 939 31 54  
stefan.zbinden@kaestlibau.ch



### Kontakt

Tim Stooss  
Bauführer  
Tel. +41 31 939 31 78  
tim.stooss@kaestlibau.ch

### Grossprojekt im Bahnhof Bern

Der Bahnhof Bern ist der zweitgrösste der Schweiz. Das Gebäude wurde 1974 gebaut und ist an die Kapazitätsgrenze gestossen. Um die wachsenden Menschenströme bewältigen zu können, wird er innerhalb von zehn Jahren um- und ausgebaut. Die Passantinnen und Passanten sollen sich besser verteilen. Dies wird mit einer neuen Perronhalle unterhalb der Gleise erreicht. Sie wird etwa doppelt so gross sein wie die heutige Halle. Eine Etage tiefer entsteht der neue RBS-Bahnhof. Die Stadt Bern baut Fussgängerunterführungen und passt diverse Verkehrswege an. Die Gesamtkosten des Projekts «Zukunft Bahnhof Bern» werden auf rund eine Milliarde geschätzt. Die Eröffnung des neuen Bahnhofs ist für 2027 geplant.

### Weitere Informationen

[www.zukunftbahnhofbern.ch](http://www.zukunftbahnhofbern.ch)



### Projekt Bahnhof Konolfingen

Der Um- und Ausbau des Bahnhofs Konolfingen wurde Ende Juli 2020 fristgerecht und erfolgreich beendet. Die Kundinnen und Kunden der SBB kommen nun nicht nur komfortabler, sondern ebenfalls rascher zum Zug. Dies auch dank dem neuen Zugang Süd auf der Seite Kreuzplatz, welchen Kanton und Gemeinde mitfinanzierten.

In der letzten Projektphase war Kästli mit der ARGE BHF Kofi für die Fertigstellung zuständig. So wurden noch beim Zugang Nord mit Hausperron (Perron 2), Velounterständen und Unterführung Belags- und Umgebungsarbeiten erledigt und die beiden Installationsplätze rückgebaut.

Die Bauarbeiten begannen im Februar 2017. Um den Bahnbetrieb aufrecht zu erhalten, fanden die umfangreichen Arbeiten unter laufendem Betrieb statt. Die Bauzeit betrug deshalb rund drei Jahre.

den. «Wir gruben uns in 1.5-Meter-Schritten nach unten.» Bevor unterhalb der Gleise mit den Aushubarbeiten gestartet werden konnte, musste das Perrondach mit Hilfe einer Stahlkonstruktion gesichert werden. Das Perron und die Gleise wurden von Hilfsbrücken getragen. Dadurch konnte der Zugbetrieb rasch wieder aufgenommen werden, während unter den Hilfsbrücken Fels und Erde bis auf 6 Meter Tiefe etappenweise abgetragen wurden. Dann wurden Anker gesetzt und die Seitenwände unterhalb der Schienen mit Spritzbeton ausgekleidet. Wände und Decke wurden betoniert. Danach wurden die Stahlstützen wieder entfernt und oben in der Gleishalle konnten sich die Perronbauer an die Arbeit machen.

Über den Köpfen des schichtweise 5- bis 10-köpfigen Teams donnerten die Züge. Der SBB-Betrieb lief wie gewohnt weiter. «Unten war es laut, stickig und eng», erinnert sich Bauführer Tim Stooss. Er lobt das eingespielte Team, das jeden Tag neun Stunden in Schichtarbeit unter widrigen Umständen im «Loch» arbeitete. «Die gute Zusammenarbeit innerhalb der ARGE hat dazu beigetragen, dass wir die Bauetappe, trotz vier Wochen Corona-Stopp und Bauverzug durch Überraschungen beim Aushub, schnellstmöglich abschliessen konnten.»

### Durchdachte Logistik

Nicht nur im Schacht, auch auf dem Installationsplatz auf der Grosse Schanze war ein durchdachtes Logistik-

konzept nötig. Mitten in der Innenstadt, in unmittelbarer Nähe zum Hauptgebäude der Universität Bern, gibt es wenig Platz. Der Aushub musste laufend abtransportiert werden. Erde und Gestein wurden mit einem Kran aus dem vorgängig erstellen Schacht (Ø 20–25 m) gehoben. «Material und Maschinen durften nicht schwerer als 10 Tonnen sein», erklärt Stefan Zbinden. «Für schwerere Lasten wie den Tunnelbagger musste ein entsprechender Pneukran organisiert werden.» Damit das Material abtransportiert werden konnte, wurden neben dem Schachteingang ein Schüttportal gebaut und dann mit Hilfe des Trichters die Lastwagen befüllt. Zbinden ist sicher: «Auf so engen und komplexen Baustellen haben ein intelligenter Logistikplan und eine flexible Umsetzung eine zentrale Bedeutung.»

### Für die Zukunft gelernt

Bald beginnt die Vorbereitung der nächsten Bauetappe. Der Personal- und der Maschineneinsatz werden geplant. «Wir haben in der ersten Bauphase viel für die Zukunft gelernt», sind sich Stefan Zbinden und Tim Stooss einig. Vor allem das gewonnene Wissen über die Beschaffenheit des Untergrunds wird die weiteren Arbeiten vereinfachen.

\*Arbeitsgemeinschaft mit Walo (federführend, Spezialtiefbau), Kästli (Aushub und Logistik), Kibag (Perronbau) und Wirz (Betonbau)