

Brienz/Interlaken Ost | 20. Dezember 2020

Ein Einblick hinter die Kulissen der Bahnstreckensanierung

Rund 200 Leute arbeiteten in den letzten Monaten unter Hochdruck, um die Strecke der Zentralbahn AG zu erneuern. Die Ribuna AG in Interlaken war für die Bauleitung zuständig. Diese Zeitung hat mit Beat Durrer, Mitglied der Geschäftsleitung, über die Herausforderungen dieser Baustelle gesprochen: über denkmalgeschützte Brücken, Überraschungen vor Ort, und dem verstärkten Blick der Öffentlichkeit, wenn es um die Entsorgung und Verwendung von Altschotter geht – wie die jüngsten Ereignisse in Mitholz zeigten.

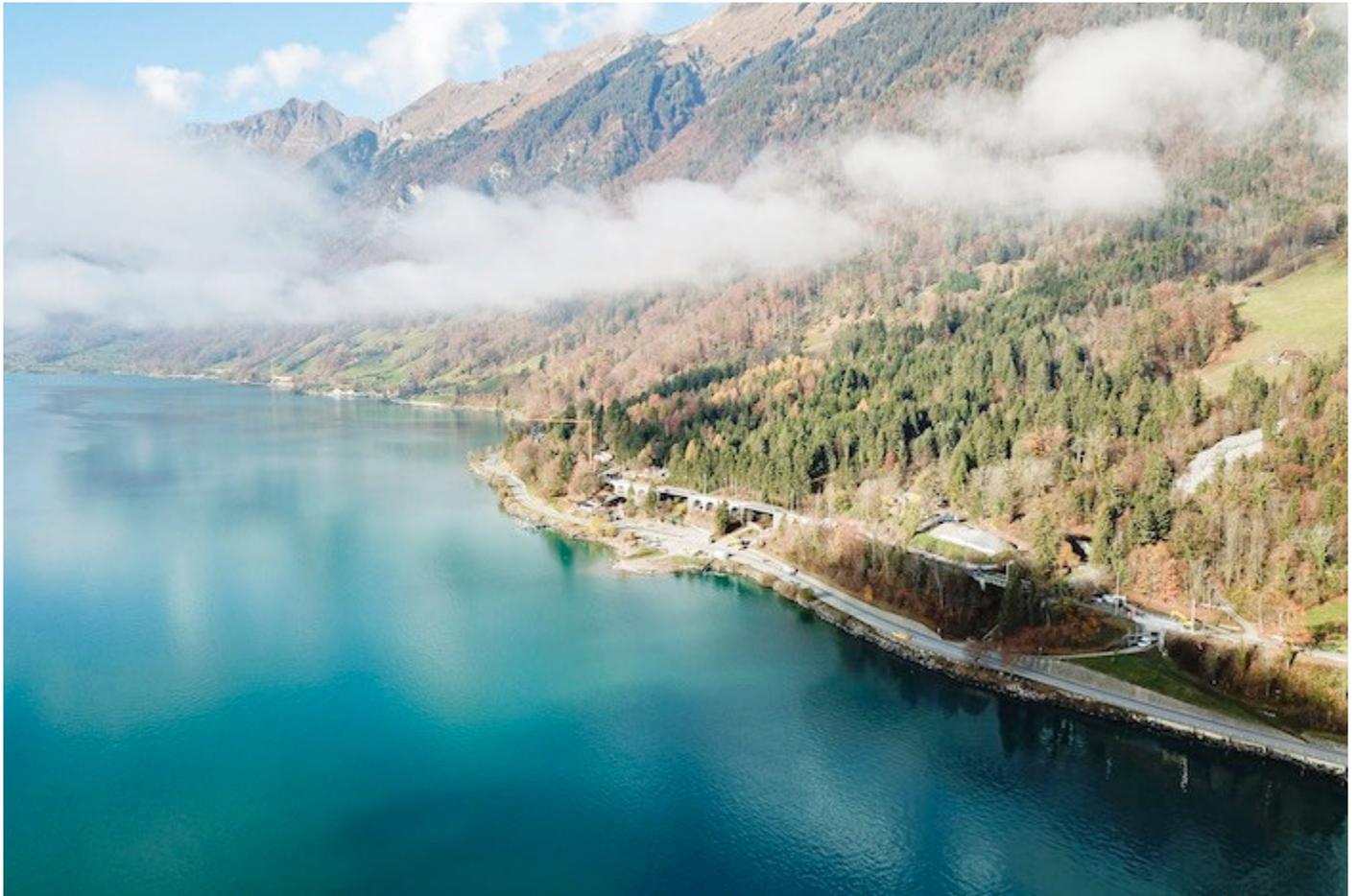
von Jocelyne Page

Ihr Unternehmen Ribuna AG hat die Bauleitung bei der Sanierung der Bahnstrecke Brienz–Interlaken Ost geführt, die zur Zentralbahn AG gehört. Wann haben die ersten Planungen begonnen?

Beat Durrer: Alles hat im Oktober 2018 mit der Planung begonnen. 2019 folgte die Eingabe der Bewilligungsakten beim Bundesamt für Verkehr BAV, die Plangenehmigung erhielten wir im September 2020. Ab Ende dieses Juli haben die Bauunternehmer sich vor Ort installiert, die Bauarbeiten haben begonnen. Vom 26. Oktober bis zum 6. Dezember erfolgte eine Totalsperre, und bis zum vergangenen Donnerstag haben wir die Fertigstellungsarbeiten beendet. Nun gilt es, sich bis ungefähr April 2021 der Wiederherstellung, wie der Ansaat und Aufforstung bei den Installationsplätzen, anzunehmen.

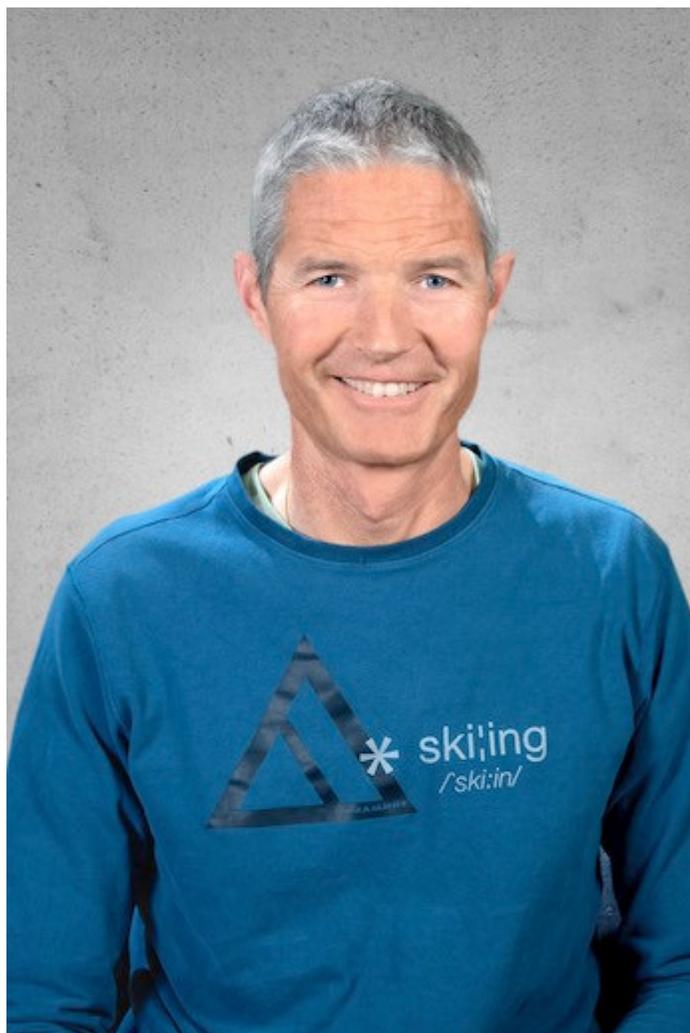
Was waren die Herausforderungen in der Planung?

Auf der Strecke zwischen Brienz und Interlaken Ost sind einige der



Unzählige Stunden und Kräfte haben in den letzten Monaten gewirkt, um den Zentralbahn-Abschnitt zwischen Interlaken Ost und Brienz zu sanieren. Foto: zvg

Brückenbauwerke denkmalgeschützt. Mit der Sanierung müssen die Bauwerke und das Trasse wieder für eine nächste Nutzungsperiode (Brückenbauwerke 100 Jahre) ertüchtigt werden. Der Umgang mit dieser Bausubstanz und die daraus zu entwickelnden Lösungen, die auch den heutigen Erfordernissen bezüglich Dauerhaftigkeit und Sicherheit genügen müssen, war sicher die grösste Herausforderung. Weiter waren die Baustellenerschliessungen eine der Herausforderungen. Diese mussten bereits in der Planungsphase abschliessend definiert werden, da sie bewilligungsrelevant waren, besonders in Bezug auf Rodungen. Ohne genügende Erschliessung lassen sich derartige Bauvorhaben in dieser kurzen Zeit nicht realisieren.



Beat Durrer ist Mitglied der Geschäftsleitung der Ribuna AG, die in Interlaken ihren Sitz hat. Das Unternehmen übernahm die Bauleitung bei der umfangreichen Sanierung. Foto: zvg



Durrer erzählt, dass örtlich der Baugrund nicht so war wie erwartet, und Werkleitungen seien zum Vorschein gekommen. Doch insgesamt sei die Baustelle so abgelaufen wie geplant.

Fotos: zvg



Rund 200 Leute waren bei der ganzen Sanierung involviert: vom Handwerker bis hin zur Bauleitung.

Und bei der Umsetzung, wo lagen dort die Herausforderungen?

Die beiden Unternehmer, Baumeister und Gleisbau, setzten alleine in den sechs Wochen der Totalsperre etwa sechs Millionen Franken um. Dies intern und extern zu koordinieren, war sicher die grösste Herausforderung. Die beteiligten Unternehmer und Fachdienste mussten jeweils in einem sehr kurzen Zeitfenster die jeweiligen Arbeiten ausführen. Am Schluss musste das Resultat so zusammenpassen, dass die Bahn ihren Betrieb am Montag, 7. Dezember, wieder fahrplanmässig aufnehmen konnte.

Wie viele Firmen und Fachkräfte waren vor Ort im Einsatz?

Es waren drei Hauptunternehmer, ein Bauunternehmer mit rund 65 Personen und ein Gleisbauunternehmer mit rund 50 Personen während der Totalsperre und Subunternehmer wie beispielsweise Transporte und Planer sowie Fachdienste des Bauherrn. Total waren 200 Personen involviert.

Gab es Unvorhergesehenes?

Es gibt bei jeder Baustelle Überraschungen, insbesondere wenn man im Boden und im



Frisch saniert.

Foto: Oliver Brodewolf

Bestand baut. Die grossen Überraschungen blieben aus. Örtlich war der Baugrund allerdings nicht so wie erwartet, und es kamen auch Werkleitungen zum Vorschein, die nicht so erwartet wurden. Diese Probleme mussten und konnten in Zusammenarbeit mit den Unternehmern alle gelöst werden.

Was lief einwandfrei ab, ohne Zwischenfälle, so wie es geplant war?

Zwischenfälle gibt es immer, aber die Baustelle konnte unfallfrei abgeschlossen werden. Der Bauherr legt sehr grossen Wert auf die Arbeitssicherheit und unterstützt dies mit der Sicherheitsleitung und führt als Qualitätssicherung regelmässige Audits durch.



Eine neue Asphaltierung.

Foto: Oliver Brodewolf

Bei einer derart grossen Sanierung fällt Altschotter an, der entsorgt werden muss. Aktuell ein grosses Thema, angesichts der Vorwürfe von der Blausee AG, ihre Forellen seien wegen der illegalen Deponie von Bauschotter verendet

diese Zeitung berichtete. Wo haben Sie den Altschotter entsorgt?

Wir haben den Altschotter im Vorfeld der Arbeiten geprobt. Dabei zeigte sich, dass ein Grossteil unverschmutzt und ein kleinerer Teil leicht verschmutzt war. Auch leicht verschmutzter Altschotter darf respektive soll vor Ort wiederverwendet werden. Um das knappe Deponievolumen zu schützen, müssen alle Möglichkeiten der Wiederverwertung vor Ort ausgeschöpft werden. Ein Teil des sauberen Altschotters wurde gereinigt, also gesiebt, und als Vorschotterung – der untere Teil der Schotterung bis zehn Zentimeter unter die Schwelle – verwendet. Vielerorts genügte der Baugrund nicht den Anforderungen und musste verstärkt werden. Dazu eignet sich der Altschotter, auch solcher, der mit Feianteilen durchsetzt ist und nicht als Vorschotterung verwendet werden kann.



Umgeben von schöner Natur und türkisblauem Seewasser: Es gibt schlimmere Orte, seine Arbeiten verrichten zu müssen.

Foto: zvg

Fühlt man sich stärker beobachtet, angesichts der vergangenen Schlagzeilen in Mitholz?

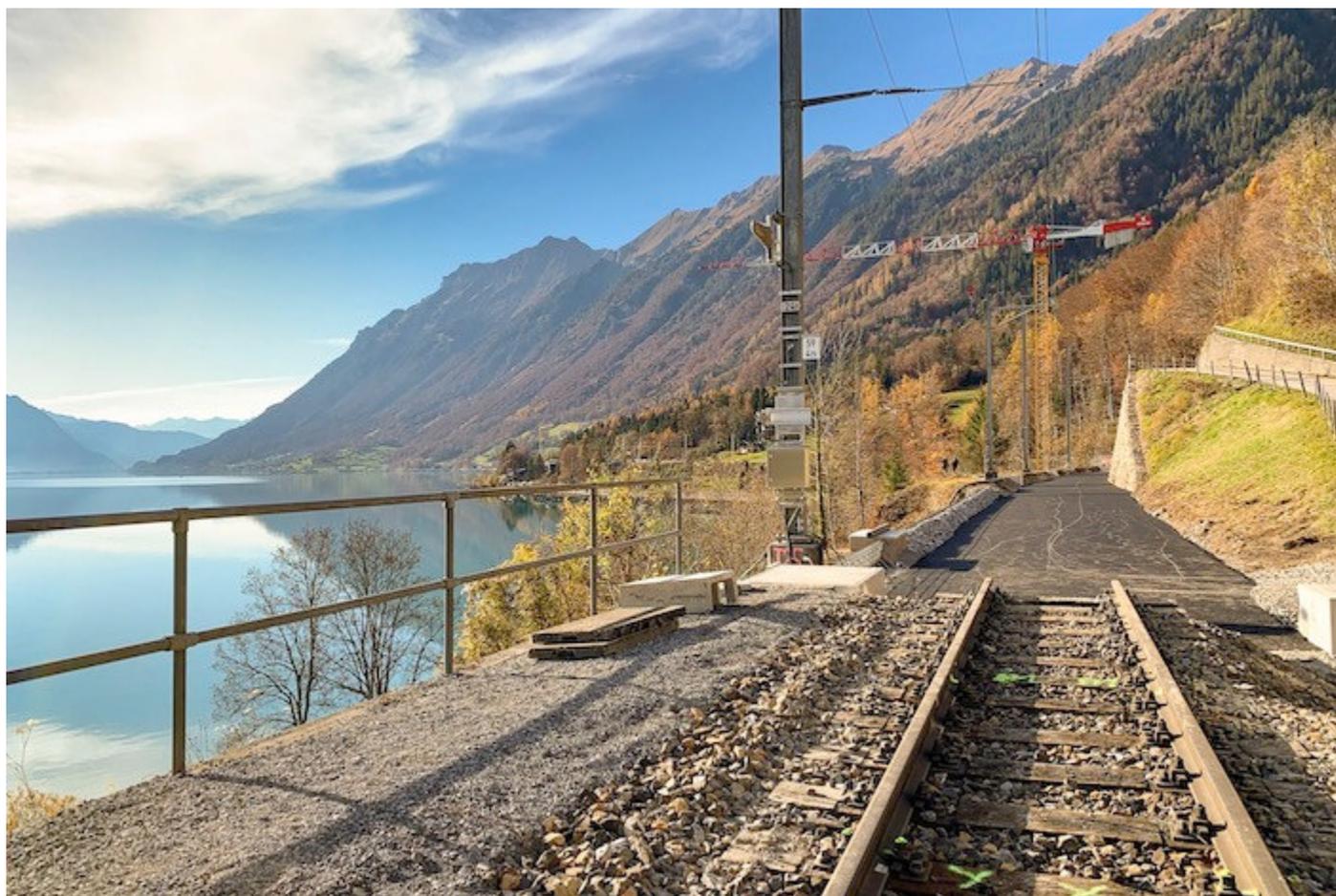
Wir waren bereits vor dem Skandal im Mitholz mit den gemachten Voruntersuchungen gut unterwegs, sodass wir das Konzept nicht anpassen mussten. Wir waren uns schon bewusst, dass wir unter Beobachtung stehen. Aber mit der Zusammenarbeit der Unternehmen, dem Geologen und der Umweltbaubegleitung konnten alle gesetzlichen Auflagen reibungslos eingehalten werden, sodass das Risiko eines Skandals gering war.

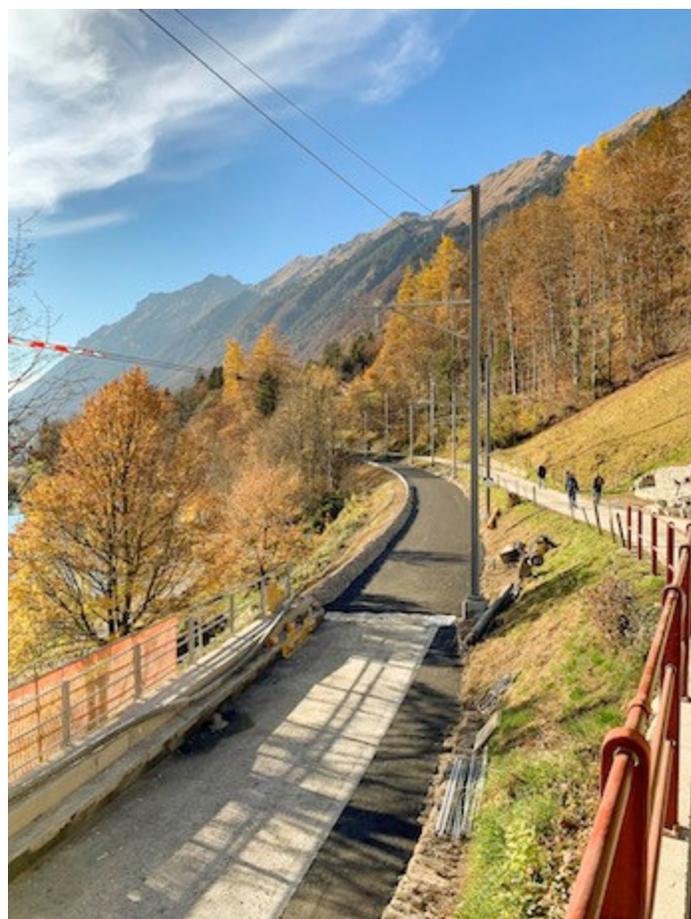
Weitere Impressionen



Fotos: Oliver Bordwolf

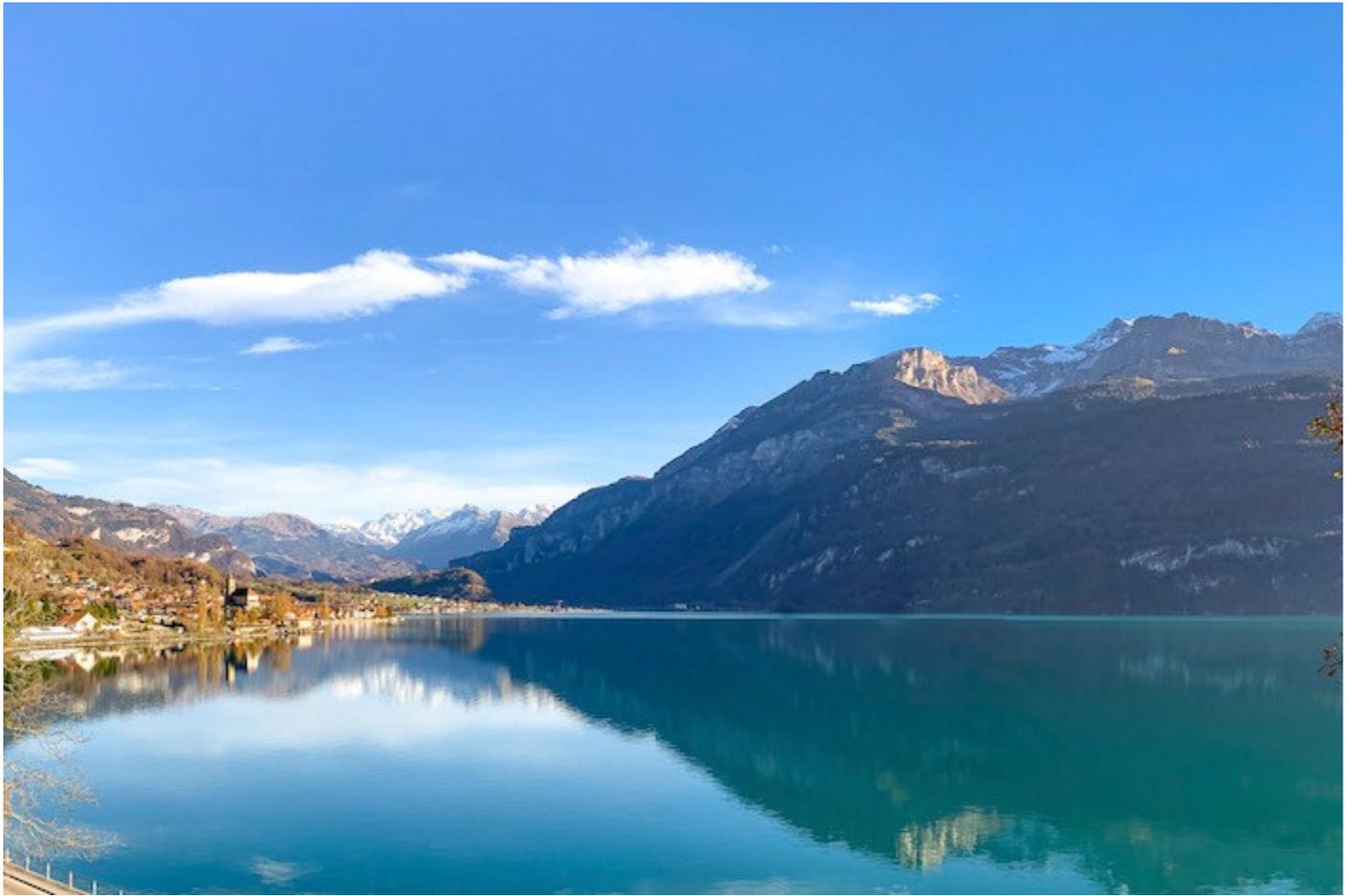














Fotos: zvg





ARTIKELINFO

Artikel Nr. 186770 20.12.2020 – 07.01 Uhr Autor/in: **Jocelyne Page**

Anzeigen



Jungfrau Zeitung

[E-Paper](#) | [Inserieren](#) | [Team](#) | [Kontakt](#) | [Impressum](#) | [AGB](#) | [Datenschutz](#)

© 2001 – 2020 Gossweiler Media AG, Medienhaus seit 1907