



# Nationalstrassen N01 / Wankdorf - Schönbühl



## PEB Wankdorf – Schönbühl

Unterhaltsabschnitt:	22/28	Kanton:	Bern
Unterhaltskilometer:	N01 km 0.400 – km 6.100 N06 km 0.000 – km 0.800	Gemeinden:	Bolligen, Ittigen, Moosseedorf Urtenen-Schönbühl, Zollikofen Lyssach, Wohlen b.B
Projekt-Nummer:	90037	Inventarobjekt-Nr.:	02.01.22.320.01, 02.01.22.330.04, 02.06.28.330.02
Kurzbezeichnung:	N01.22-004		

## Ausführungsprojekt

# Kapazitätserweiterung

m3.1) Eisenbahnanlagen SBB

NSV ART. 12 Abs. 1 SR 725.111

Projektverantwortung  
IG EBA  
c/o Basler & Hofmann AG  
Forchstrasse 395, Postfach  
8032 Zürich  
T 044 387 11 22  
F 044 387 11 00



Bürointerne Dokument-Nr.

**AP-m3.1-SBB**

Version	1.0					Dokument / Plan - Nr. (PV):	BH-AP-WaSchö-m3.1-SBB
Datum	30.06.2022					Visum PL-PV:	THI
Gez.	MUL, DL					Format:	---
Gepr.	THI					Massstab:	---
<b>Projektleitung</b> Bundesamt für Strassen ASTRA Filiale Thun Uttigenstrasse 54 3600 Thun						Eingegangen:	01.07.2022
						Geprüft / Prüfung.:	Wav
						Freigabe:	07.07.2022



## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Ausgangslage .....</b>	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>Projektperimeter .....</b>	<b>6</b>
2.1.	Zielsetzung .....	6
2.2.	Projektauftrag .....	6
2.3.	Rechtliche Grundlagen .....	7
<b>3.</b>	<b>Abarbeitung der Auflagen und Vorgaben aus dem GP .....</b>	<b>8</b>
3.1.	[a] Bereich SABA Fischrain .....	8
3.2.	[b] Ersatzmassnahmen an SBB Böschungen .....	9
3.3.	[d, o] elektrischen Sicherheitsabstände, Übertragungsleitung Nr. 153, 132 kV FU Kerzers – SP Zollikofen – UW Burgdorf .....	9
3.4.	[g, k, l, m, n] Bereich Überführung (UEF) SBB im Sand .....	11
<b>4.</b>	<b>Stellungnahme SBB .....</b>	<b>22</b>
4.1.	Überführung SBB im Sand .....	22
4.2.	SABA Fischrain .....	22
<b>5.</b>	<b>Beilagen .....</b>	<b>23</b>
5.1.	Tabelle Forderungen SBB aus der Vernehmlassung vom GP (Jan. 2018) .....	23
5.2.	Protokolle oder Stellungnahmen Koordination ASTRA-SBB auf Stufe Ausführungsprojekt .....	26

---

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Projektperimeter.....	6
Abbildung 2:	Situationsausschnitt SABA Fischrain.....	8
Abbildung 3:	Kritischer Schnitt SABA Fischrain: Unterhaltungsweg zu Gleisachse.....	9
Abbildung 4:	Bahnstromversorgungsleitung Fahrtrichtung Biel.....	9
Abbildung 5	Ausschnitt SUVA Richtlinie 66138 Achtung Stromschlag .....	10
Abbildung 6	Mast Nr. 17 der UL 153 Kerzers - SP Zollikofen - UW Burgdorf .....	10
Abbildung 7:	Kartenausschnitt mit Überführung SBB im Sand.....	11
Abbildung 8:	Situationsausschnitt Überführung SBB im Sand .....	12
Abbildung 9:	Querschnitt N06 bei UEF SBB im Sand .....	12
Abbildung 10:	Situationsausschnitt Werkleitungen.....	13
Abbildung 11:	Querschnitt N06 bei UEF SBB im Sand .....	13
Abbildung 12:	Situation neue SM Shoppy bei UEF SBB im Sand.....	14
Abbildung 13:	Ansicht Anschluss neuer SM Shoppy an UEF SBB im Sand .....	15
Abbildung 14	Situation UEF SBB im Sand inkl. SM Shoppy und seitliche elektrische Sperrzone (roter Bereich).....	15
Abbildung 15:	Grundriss Anschluss neue SM Shoppy an UEF SBB im Sand .....	16
Abbildung 16:	Signalisation Fahrtrichtung Biel .....	16
Abbildung 17:	bestehende Signalisation an UEF SBB im Sand in Fahrtrichtung Bern .....	17
Abbildung 18:	Neue Signaltafel an UEF SBB im Sand (Fotomontagen) .....	17
Abbildung 19	Ausschnitt Situationsplan Strassenbau Bereich UEF SBB im Sand .....	18
Abbildung 20	Detail Anschluss an UEF SBB im Sand (link: geschraubte Halterung, rechts: geklebte Halterung) .....	19
Abbildung 21	Ansicht Anschluss LSW Moos an UEF SBB im Sand (linke Seite) .....	19
Abbildung 22:	Situation N06 bei UEF SBB im Sand, LSW Moos inkl. elektr. Sperrzone .....	20
Abbildung 23:	Situation N06 bei UEF SBB im Sand, Leitmauer Peugeot inkl. elektr. Sperrzone .....	20
Abbildung 24:	Ansicht Anschluss neuer Leitmauer Peugeot an der UEF SBB im Sand.....	21
Abbildung 25	seitlicher Abstand zur UL 153 .....	21

## 1. Ausgangslage

Zwischen Schönbühl und Wankdorf überlagern sich grossräumige Verkehrsbeziehungen (Deutschschweiz-Romandie/Wallis) mit dem regionalen Verkehr der Agglomeration Bern. Die Strecken zwischen der Verzweigung Wankdorf und Schönbühl wie auch verschiedene Verzweigungsrampen in Schönbühl sind während den täglichen Spitzenzeiten heute überlastet, ein Zustand, welcher sich ohne Massnahmen bis 2045 noch deutlich verschärfen würde.

Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung „N01 Bern Nordwest, 2012“ wurden verschiedene Varianten untersucht. Aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse haben sich Bund, Kanton, Stadt und Region im Norden von Bern darauf geeinigt, die Variante „Kombination“ weiter zu verfolgen. Bei der Variante „Kombination“ wird der gravierende Engpass zwischen der Verzweigung Wankdorf und der Verzweigung Schönbühl durch die Erweiterung der bestehenden N01 auf je 4 Fahrstreifen pro Richtung behoben. Ergänzend wird auf der N06 zwischen Verzweigung und Anschluss Schönbühl beidseitig je ein zusätzlicher Fahrstreifen vorgesehen. Auf den Ausbau des Abschnitts der N01 Weyermannshaus – Verzweigung Wankdorf wird verzichtet. Zur Sicherung des Verkehrsflusses im vorher erwähnten Abschnitt werden in einem separaten Projekt Massnahmen zum Verkehrsmanagement erarbeitet.

Als Folge des Variantenentscheids wird auf den neuen Halbanschluss Grauholz verzichtet. Dieser würde die weiterhin bestehende Engpassproblematik westlich der Verzweigung Wankdorf zusätzlich verschärfen.

Die Kapazitätserweiterung des Abschnittes Wankdorf-Schönbühl ist Bestandteil des Programms Engpassbeseitigung (PEB) im Nationalstrassennetz, welches von den Eidgenössischen Räten am 26.02.2014 genehmigt wurde. Dazu gehört auch der Abschnitt Verzweigung Schönbühl bis und mit Anschluss Schönbühl (N06). Die Strecke auf der N01 weist in beide Richtungen Steigungen auf und ist durch die Lage zwischen den Verzweigungen Wankdorf, Schönbühl und dem Anschluss Schönbühl, in weiten Teilen geprägt durch anspruchsvolle Verflechtungsbereiche.

Parallel zum Abschnitt Wankdorf-Schönbühl wird auch für den Folgeabschnitt Schönbühl-Kirchberg ein Streifenausbau im Rahmen des PEB geplant. Dieser Ausbau im Folgeabschnitt muss in der Verzweigung Schönbühl bereits eingeplant werden. Aus verkehrlichen Gründen soll der Ausbau Wankdorf-Schönbühl vor dem Ausbau Schönbühl-Kirchberg stattfinden.

Im Jahr 2015 wurde durch das ASTRA das Generelle Projekt (GP) für den 8-Spur Ausbau auf der Basis des Variantenentscheids aus der ZMB „N01 Bern Nordwest, 2012“ erarbeitet und im November 2018 genehmigt. Im Rahmen der Vernehmlassung des Generellen Projekt wurde die SBB zur Stellungnahme begrüsst und die Forderungen wurde im Mitbericht der Behörden in die weitere Projektierung aufgenommen (vgl. Auszug aus Mitbericht Beilage 1). In der Folge wurde das Ausführungsprojekt nach NSG in den Jahren 2019 – 2020 erarbeitet. Das vorliegende Dokument dient der Abstimmung und Koordination des Projekts zwischen dem ASTRA und der SBB.

## 2. Projektperimeter

Der Projektperimeter umfasst die N01 von km 0.400 (nördlich der Verzweigung Wankdorf) bis km 6.100 (nordöstlich der Verzweigung Schönbühl) inklusive der Rampen der Verzweigung Schönbühl. Der Projektperimeter der N06 reicht von km 0.000 (westlich der Verzweigung Schönbühl) bis zur Gemeindegrenze Urtenen-Schönbühl / Moosseedorf bei km 0.800 inkl. Anschluss Schönbühl. (vgl. Abbildung 1).



Abbildung 1: Projektperimeter

### 2.1. Zielsetzung

Ziel dieses Projektes "N01.22-004, Wankdorf-Schönbühl, Kapazitätserweiterung" ist es, die Überlastungen der Autobahn N01 zwischen Wankdorf und Verzweigung Schönbühl und der N06 zwischen der Verzweigung Schönbühl und dem Anschluss Schönbühl mittels Fahrstreifenergänzung zu reduzieren und künftig eine verbesserte Verkehrsqualitätsstufe zu erreichen.

Die Erarbeitung des AP soll unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeit in den Bereichen Sanierung/Instandsetzung und Ausbau so erfolgen, dass eine optimale Lösung gefunden werden kann.

### 2.2. Projektauftrag

- Der Projektverfasser wird mit der Erarbeitung des Ausführungsprojekts (AP) beauftragt.
- Der Ausbau auf 8 Fahrstreifen auf der N01 bzw. 6 Fahrstreifen bei der N06 ist vorgegeben und nicht in Frage zu stellen. Das vorliegende Projekt ist mit allen Nachbarprojekten zu koordinieren. Bei der Ausführung ist der Verfügbarkeit der Stammachse höchste Priorität zuzuordnen und Behinderungen sind auf ein Minimum zu beschränken. Die Projekterarbeitung erfolgt nach den Fachhandbüchern des ASTRA.

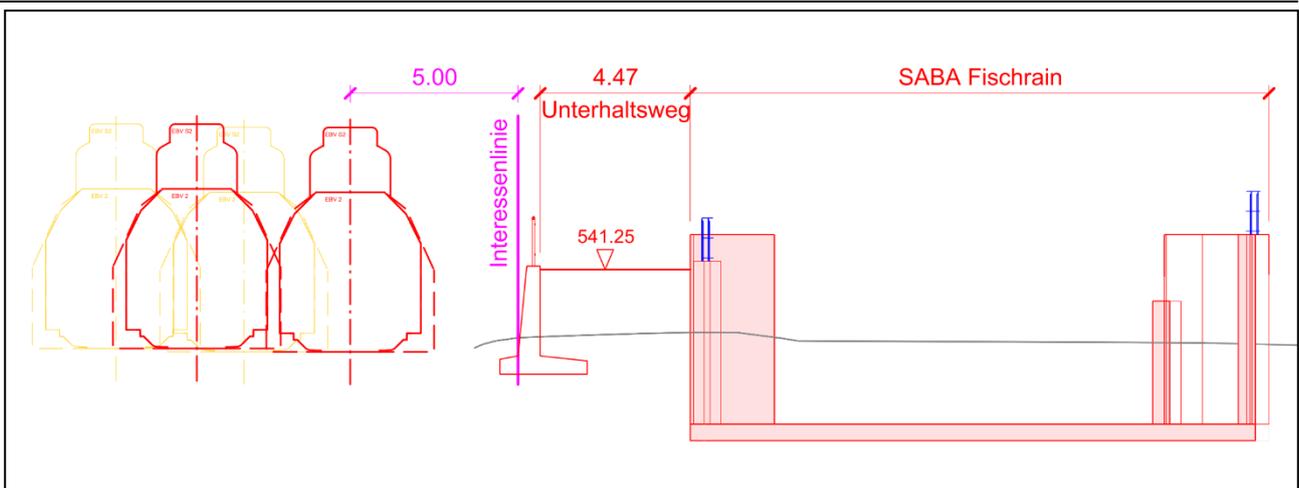
## **2.3. Rechtliche Grundlagen**

Es gelten die einschlägigen Gesetze, Normen und Richtlinien für Bahnanlagen. Im Besonderen gilt es folgende zu beachten:

- \_ Nationalstrassengesetz (NSG, Januar 2018)
- \_ Nationalstrassenverordnung (NSV, Stand Januar 2020)
- \_ Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBG 1.Juli 2020)
- \_ Ausführungsbestimmungen zur EBV (AB-EBV 2020)
- \_ VSS 71253 Parallelführung Schiene - Strasse (03.2019)
- \_ RTE 20600, Sicherheit bei Arbeiten im Bereich von Bahnstromanlagen (01.07.2012)



m3.1) Eisenbahnanlagen SBB



**Abbildung 3: Kritischer Schnitt SABA Fischrain: Unterhaltsweg zu Gleisachse**

**Kunstbauten**

Im Bereich der SABA Fischrain befinden sich keine Kunstbauten in einem kritischen Abstand zur SBB. Somit sind keine Auswirkungen auf die SBB zu erwarten.

**Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA)**

Die BSA-Anlagenteile weisen im Bereich der SABA Fischrain in einem genügend grossen Abstand zur SBB auf.

**3.2. [b] Ersatzmassnahmen an SBB Böschungen**

Es sind keine Massnahmen an den Dammböschungen geplant, damit entfällt diese Forderung.

**3.3. [d, o] elektrischen Sicherheitsabstände, Übertragungsleitung Nr. 153, 132 kV FU Kerzers – SP Zollikofen – UW Burgdorf**

Die Übertragungsleitung mit einer Nennspannung 132kV quert die N06 im Bereich der UEF SBB im Sand bei Mast Nr. 16-17 (vgl. Abbildung 3).



**Abbildung 4: Bahnstromversorgungsleitung Fahrtrichtung Biel**

m3.1) Eisenbahnanlagen SBB

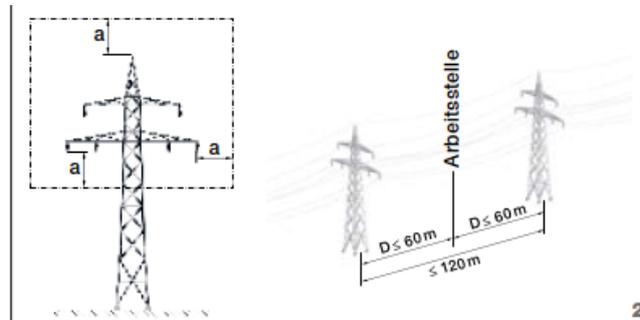
Während der Bauarbeiten ist nach SUVA Richtlinie 66138 "Achtung Stromschlag ein Mindestabstand von 4.5 m zu gewährleisten. Der Durchhang der Leiter ist irrelevant, da der Abstand der Masten 16 und 17 nur 101.34 m beträgt. Die nachfolgende Abbildung zeigt einen Ausschnitt aus dieser Richtlinie.

**Nennspannung über 50 kV**

Abstand Mast – Arbeitsstelle bis **60 m**

Nennspannung:

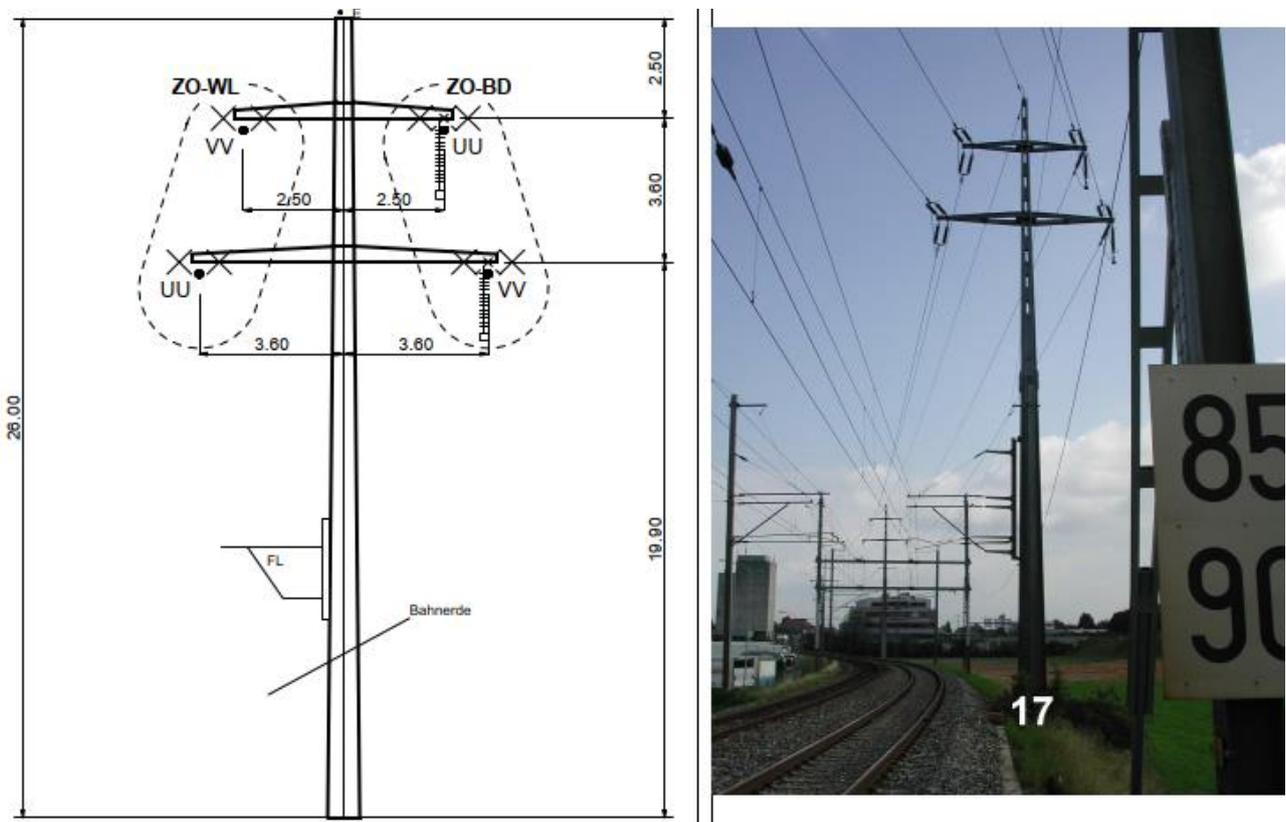
über 50 kV bis 110 kV	a = 4,1 m
über 110 kV bis 150 kV	a = 4,5 m
über 150 kV bis 220 kV	a = 5,2 m
über 220 kV bis 400 kV	a = 7,0 m
über 400 kV	a = 3,0 m + 0,01 m/kV



2

**Abbildung 5** Ausschnitt SUVA Richtlinie 66138 Achtung Stromschlag

Der Mast Nr. 17 ist etwas tiefer als der Mast Nr. 16 und ist deshalb für die Abstandsregelung massgebend. Die freie Durchfahrtshöhe beträgt demnach 19.90m – 4.50m = **15.40m**.



**Abbildung 6** Mast Nr. 17 der UL 153 Kerzers - SP Zollikofen - UW Burgdorf

Bei beiden Masten weisen die äusseren Leiter einen Abstand von 3.60 m zur Achse auf. Mit dem geforderten Abstand von 4.50 m ist ab Achse der UL 153 einen **seitlichen Abstand von total 8.10 m** gefordert.

### 3.4. [g, k, l, m, n] Bereich Überführung (UEF) SBB im Sand

Die N06 zwischen der Verzweigung Schönbühl und dem Anschluss Schönbühl wird auf 6 Fahrstreifen ausgebaut. Die Vertiefung der Projektierung im Rahmen der Erarbeitung des AP hat gezeigt, dass der Ersatz der UEF SBB im Sand nicht wirtschaftlich ist und das ASTRA hat entschieden, auf einen Ersatz zu verzichten. Somit verbleibt die Überführung SBB im Sand bestehen. Es sind am Bauwerk selbst keine Massnahmen vorgesehen.

Somit entfallen die Punkte k, l, m und n und sind nicht mehr relevant. Der Punkt g betrifft die Stabilität der Anlagen SBB (Trassees, Dämme, Widerlagerfundamente, Pfeiler, Flügelmauern Fahrleitungsmasten, Signalanlagen), diese darf nicht beeinträchtigt werden. Im Folgenden werden die einzelnen Berührungspunkte und die Projektlösungen im Bereich der UEF SBB im Sand aufgezeigt.

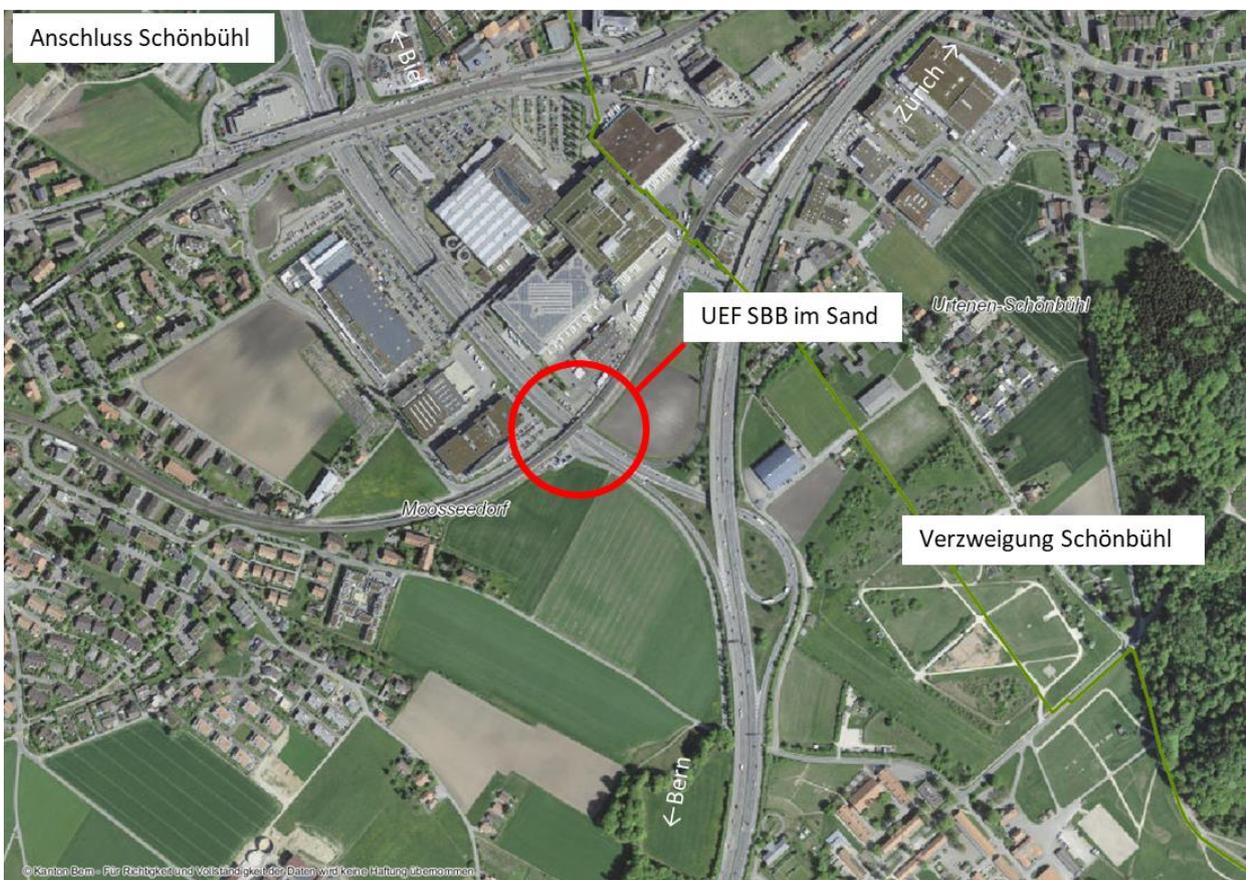


Abbildung 7: Kartenausschnitt mit Überführung SBB im Sand

#### Kunstbauten

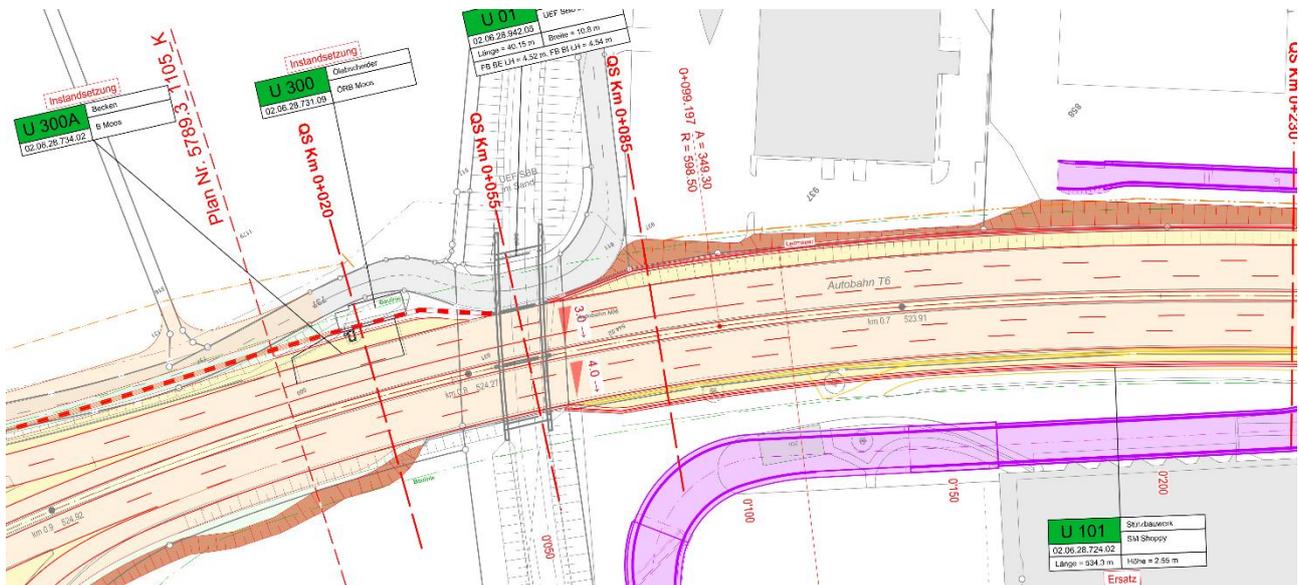
An der UEF SBB im Sand sind keine Massnahmen geplant.

Fazit: Keine Auswirkungen auf das Bauwerk

m3.1) Eisenbahnanlagen SBB

**Trasse N06**

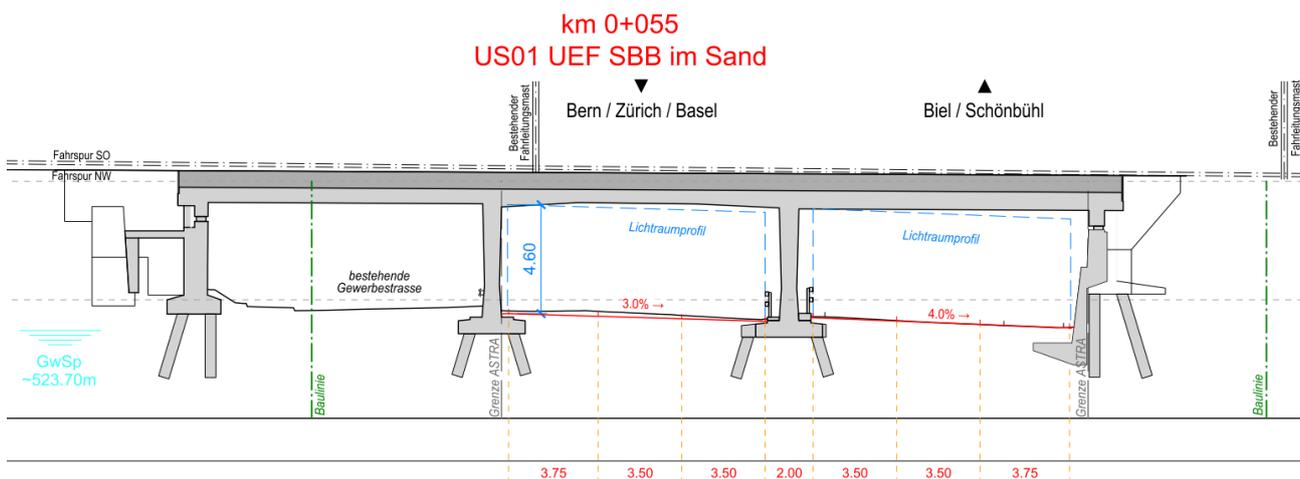
Der Querschnitt im Bereich der UEF SBB im Sand wird auf 3 Fahrstreifen erweitert und auf den Pannestreifen (PS) verzichtet. Vor und nach dem Bauwerk wird der Querschnitt der N06 um den PS erweitert.



**Abbildung 8: Situationsausschnitt Überführung SBB im Sand**

**Lichtraumprofil N06**

Zwischen der Verzweigung Schönbühl und dem Anschluss Schönbühl wird die N06 mit je 3 Fahrstreifen und einem PS ausgebaut. Im Bereich der UEF SBB im Sand wird auf den PS verzichtet. Mit der entsprechenden Anpassung des Quergefälles unter der UEF kann das geforderte Lichtraumprofil der Strass eingehalten werden (vgl. Abbildung 3).



**Abbildung 9: Querschnitt N06 bei UEF SBB im Sand**

Fazit: Keine Auswirkungen auf das Bauwerk

m3.1) Eisenbahnanlagen SBB

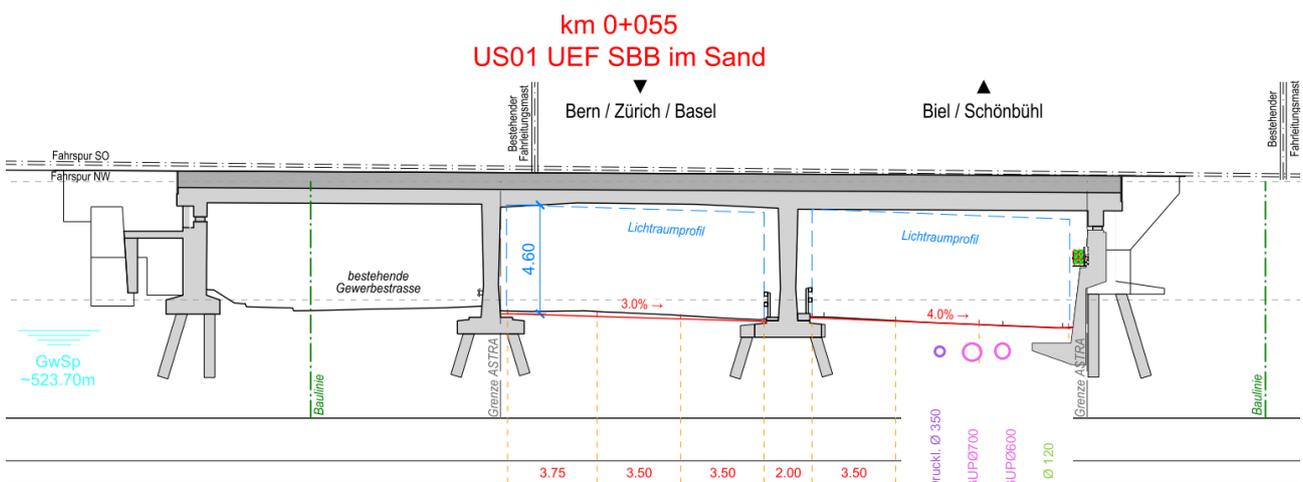
**Werkleitungen**

Die bestehende Entwässerungsleitung  $\varnothing$  700, welche zusammen mit der N06 die UEF SBB im Sand unterqueren, wird durch 2 neue Leitungen  $\varnothing$  600 bzw.  $\varnothing$  700 ersetzt. Zusätzlich wird eine neue Druckleitung im Trasse eingebaut.



**Abbildung 10: Situationsausschnitt Werkleitungen**

Wie die nachfolgende Abbildung zeigt, tangieren die neuen Werkleitungen das bestehende Bauwerk nicht, bzw. die neue Rohranlage BSA wird angehängt.



**Abbildung 11: Querschnitt N06 bei UEF SBB im Sand**

Fazit: Keine Auswirkungen auf das Bauwerk

m3.1) Eisenbahnanlagen SBB

## Stützmauer Shopp

Aufgrund der Fahrbahnverbreiterung wird die an der Überführung SBB im Sand angrenzende Stützmauer Shopp Nord abgebrochen und durch eine gleichartige neue Stützmauer ersetzt. Die neue Stützmauer wird ca. 3.5 m parallel zum alten Standort nordostwärts versetzt. Auf der Südwestseite wird eine neue Lärmschutzwand bis ans Bauwerk herangeführt. Auf der Nordostseite wird eine Leitmauer bis ans Bauwerk herangeführt (vgl. Abbildung 12).

Mit der Kapazitätserweiterung mit neu 6 Fahrstreifen zwischen der Verzweigung und dem Anschluss Schönbühl muss die SM Shopp um ca. 3.5 m parallel nach aussen von der Fahrbahn weg verschoben werden.

Diese neue Stützmauer grenzt (wie der Bestand) an die UEF SBB im Sand an (vgl. Abbildung 12).

N01.22, 8-Spur-Ausbau, Anschluss SM Shopp an UEF SBB im Sand

Situation, 1:200

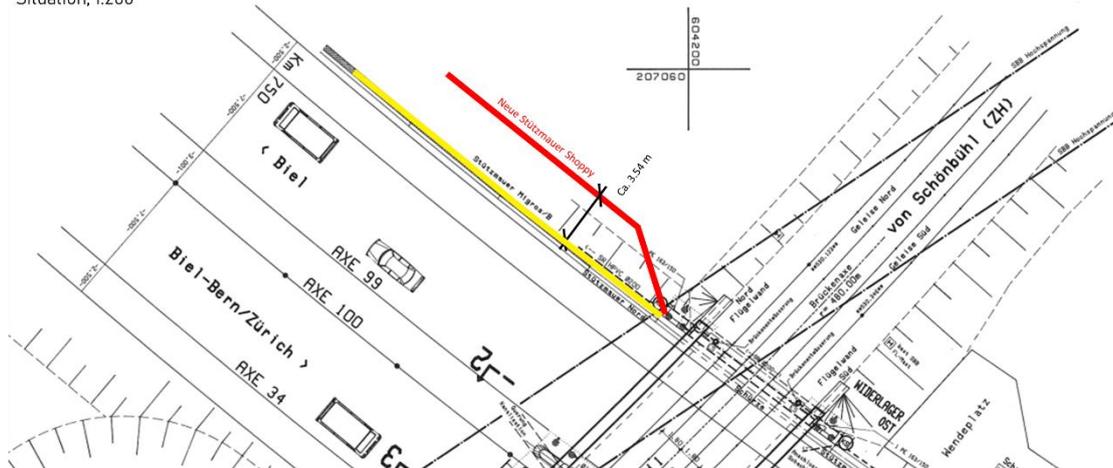


Abbildung 12: Situation neue SM Shopp bei UEF SBB im Sand

Der Übergang von der neuen Stützmauer zur UEF SBB im Sand wird analog dem Bestand mit einer Dilationsfuge, d.h. ohne kraftschlüssige Verbindung ausgeführt. Die neue Mauer wird direkt an den Bestand (Schürze) resp. an eine 1 cm starke EPS-Trennlage anbetoniert (vgl. Abbildung 13).

Nachfolgend sind die nach RTE 20100 (Januar 2020) geltenden Sicherheitsabstände dargestellt.

- rot Gefahrenraum (1.5 m ab äusserem Gleis)
- orange Gefahrenraum ohne Maschinen-/Geräteinsatz (3.0 m ab äusserem Gleis)
- gelb Gefahrenraum mit Maschinen-/Geräteinsatz (5.0 m ab äusserem Gleis)

Für die Bauarbeiten an der SM Shopp wird nach RTE 20100 der gelbe Bereich leicht tangiert und bedingt Schutzmassmassnahmen vor gewollten/ungewollten Eindringen in diesen Nahbereich der SBB-Linie (siehe Abbildung 13).

Über der UEF SBB im Sand verläuft die UL 153 der SBB (vgl. Kapitel 3.3). Die elektrische Sperrzone misst 17.60 m Breite auf (Achsabstand 8.80 m). Für die N06 gilt ab OK Fahrbahn eine freie Durchfahrtshöhe von maximal 15.40 m. Die SM Shopp befindet sich im Nahbereich der UEF SBB im Sand unterhalb dieser elektrischen Sperrzone. In den kommenden Projektphasen sind die Abstände und Baumassnahmen inkl. die Wahl der einzusetzenden Baumaschinen mit den Sicherheitsverantwortlichen der SBB abzusprechen. Weil die UL 153 die N06 leicht geneigt quert, beträgt der Abschnitt im QP ca. 9.30 m. (vgl. Abbildung 13 und vgl. Abbildung 14).



m3.1) Eisenbahnanlagen SBB

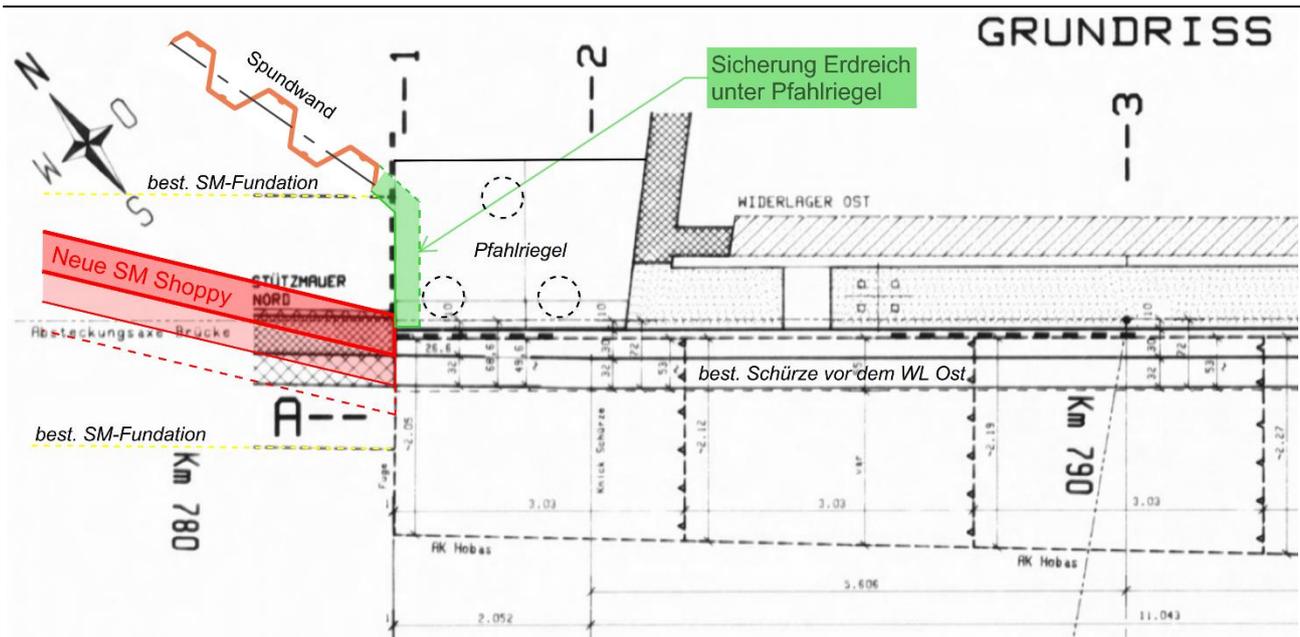


Abbildung 15: Grundriss Anschluss neue SM Shoppy an UEF SBB im Sand

Fazit: Das Bauwerk wird marginal beim Anschluss der neuen SM Shoppy in der Bauphase tangiert. Mittels entsprechenden Sicherungsmassnahmen (etappenweiser Aushub, max. 1m) beim Pfahlriegel sind keine Auswirkungen auf das bestehende Bauwerk wahrscheinlich.

### Signalisation

Die bestehenden Signaltafeln sind an der UEF SBB im Sand angebracht und werden auch zukünftig mit der Anpassung an die neue Fahrstreifentypologie ans Bauwerk angebracht. In Fahrtrichtung Biel wurde dies bereits mit einer Übergangsmassnahme umgesetzt.



Abbildung 16: Signalisation Fahrtrichtung Biel

m3.1) Eisenbahnanlagen SBB

Mit der Kapazitätserweiterung wird die Signalisation in Fahrtrichtung Bern auf die neue Fahrstreifentypologie mit 6 Fahrstreifen angepasst. Die Signaltafeln werden analog dem Bestand an der UEF SBB im Sand montiert.



Abbildung 17: bestehende Signalisation an UEF SBB im Sand in Fahrtrichtung Bern

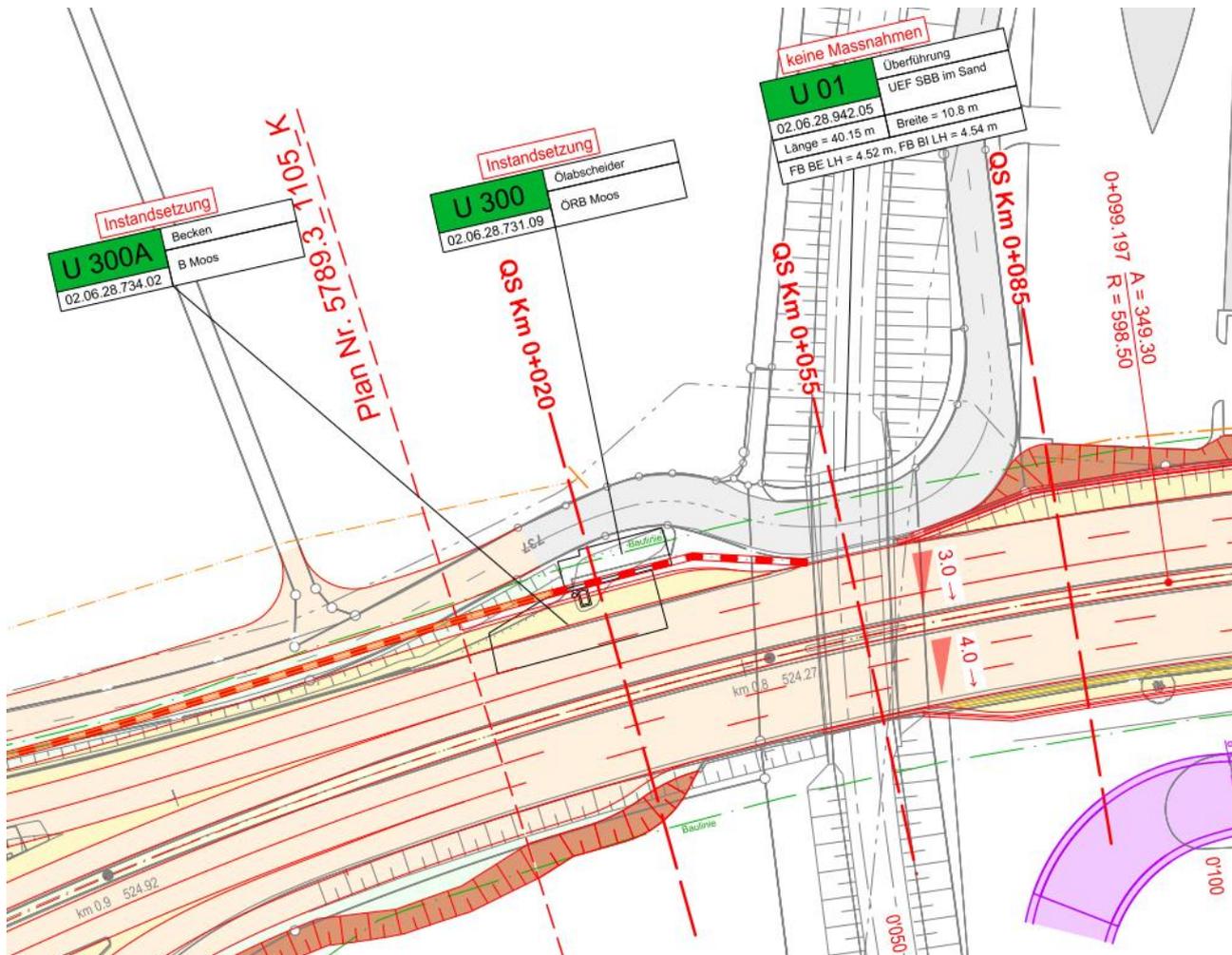


Abbildung 18: Neue Signaltafel an UEF SBB im Sand (Fotomontagen)

m3.1) Eisenbahnanlagen SBB

**LSW Moos**

Entlang der Rampe Biel-Bern wird die neue Lärmschutzwand Moos (LSW Moos) projektiert und realisiert. Diese beginnt auf Seite Bern/Zürich bei der UEF SBB im Sand und weist eine Länge von 766 m auf. Die Höhe der LSW Moos bei der UEF SBB im Sand misst 6.00 m.

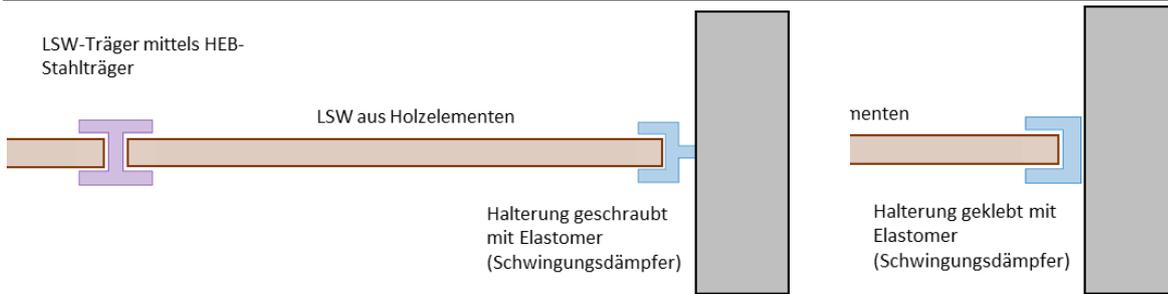


**Abbildung 19 Ausschnitt Situationsplan Strassenbau Bereich UEF SBB im Sand**

Um die Anforderungen seitens Lärm zu erfüllen, welche ein lückenloser Anschluss an die UEF SBB im Sand fordert, wird zwischen der letzten Stütze der LSW-Moos und der UEF im Sand ein formschlüssiges LSW-Element angebracht. Dabei ist das Ziel, dass das die LSW Moos keine Kräfte auf die UEF SBB im Sand übertragen werden. Die Abbildung 21 zeigt die Ansicht skizzenhaft.

Um keine Kräfte auf die UEF SBB im Sand zu übertragen, werden Halterungen an der UEF angebracht, welche das letzte LSW-Element vor Schwingungen schützt. Ein Elastomer bei der Halterung dämpft die Schwingungen des letzten LSW-Elementes. Die Halterung kann unterschiedlich an die UEF SBB im Sand angebracht werden, z.B. geschraubt oder geklebt (siehe Abbildung 20).

m3.1) Eisenbahnanlagen SBB



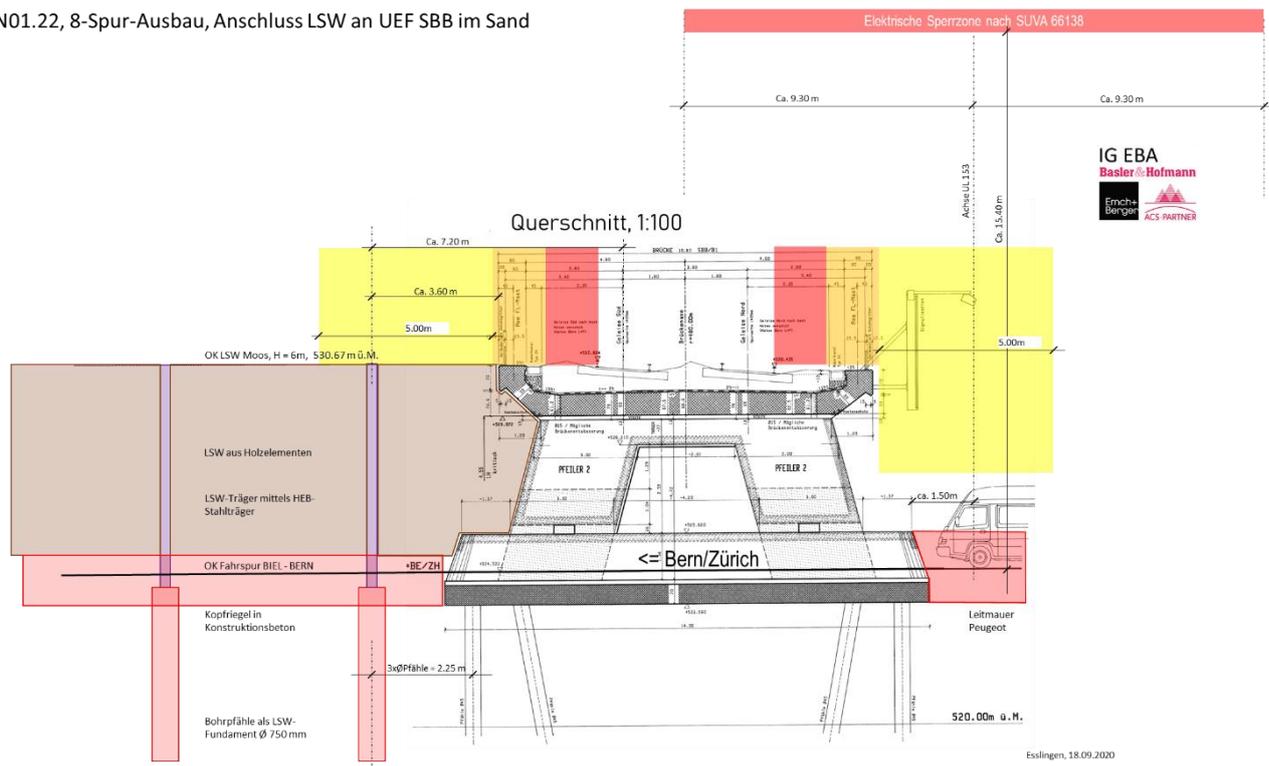
**Abbildung 20** Detail Anschluss an UEF SBB im Sand (link: geschraubte Halterung, rechts: geklebte Halterung)

Nachfolgend sind die nach RTE 20100 (Januar 2020) geltenden Sicherheitsabstände dargestellt.

- \_ rot Gefahrenraum (1.5 m ab äusserem Gleis)
- \_ orange Gefahrenraum ohne Maschinen-/Geräteinsatz (3.0 m ab äusserem Gleis)
- \_ gelb Gefahrenraum mit Maschinen-/Geräteinsatz (5.0 m ab äusserem Gleis)

Für die Bauarbeiten an der LSW Moos wird nach RTE 20100 der gelbe Bereich tangiert und bedingt Schutzmassnahmen vor gewollten/ungewollten Eindringen in diesen Nahbereich der SBB-Linie (siehe Abbildung 21).

N01.22, 8-Spur-Ausbau, Anschluss LSW an UEF SBB im Sand



**Abbildung 21** Ansicht Anschluss LSW Moos an UEF SBB im Sand (linke Seite)

Über der UEF SBB im Sand verläuft die UL 153 der SBB (vgl. Kapitel 3.3). Die elektrische Sperrzone misst 17.60 m Breite auf (Achsabstand 8.80 m). Für die N06 gilt ab OK Fahrbahn eine freie Durchfahrts Höhe von maximal 15.40 m. Die LSW Moos liegt tangiert die elektrische Sperrzone der UL 153 nicht, weshalb diesbezügliche Sicherheitsmassnahmen entfallen (vgl. Abbildung 22).

m3.1) Eisenbahnanlagen SBB



Abbildung 22: Situation N06 bei UEF SBB im Sand, LSW Moos inkl. elektr. Sperrzone

**Leitmauer Peugeot**

Zur Überwindung der Höhendifferenz zwischen Autobahn und Gewerbestrasse, wegen der Verbreiterung der Autobahn und den beengten Platzverhältnissen, dem hohen Grundwasserspiegel welcher die Höhenlage der BSA-Rohranlage beeinflusst, wegen der Lage der Hochdruckgasleitung und wegen des Anpralls an die bestehende Stütze der UEF SBB im Sand wird eine neue Leitmauer anstatt des bestehenden Leitschrankensystems erstellt



Abbildung 23: Situation N06 bei UEF SBB im Sand, Leitmauer Peugeot inkl. elektr. Sperrzone

Der Übergang von der neuen Leitmauer zum Pfeiler 2 der UEF SBB im Sand wird mit einer Dilatationsfuge, d.h. ohne kraftschlüssige Verbindung ausgeführt. Somit werden keine Lasten (z.B. aus Fahrzeuganprall) auf die Pfeilerfundation abgegeben. Die neue Leitmauer wird direkt an den Bestand resp. an eine 1 cm starke EPS-Trennlage anbetoniert.

Nachfolgend sind die nach RTE 20100 (Januar 2020) geltenden Sicherheitsabstände dargestellt.

- rot Gefahrenraum (1.5 m ab äusserem Gleis)
- orange Gefahrenraum ohne Maschinen-/Geräteinsatz (3.0 m ab äusserem Gleis)
- gelb Gefahrenraum mit Maschinen-/Geräteinsatz (5.0 m ab äusserem Gleis)

m3.1) Eisenbahnanlagen SBB

Für die Bauarbeiten an der LSW Moos wird nach RTE 20100 der gelbe Bereich tangiert und bedingt Schutzmassmassnahmen vor gewollten/ungewollten Eindringen in diesen Nahbereich der SBB-Linie (siehe Abbildung 24).

N01.22, 8-Spur-Ausbau, Anschluss Leitmauer an UEF SBB im Sand

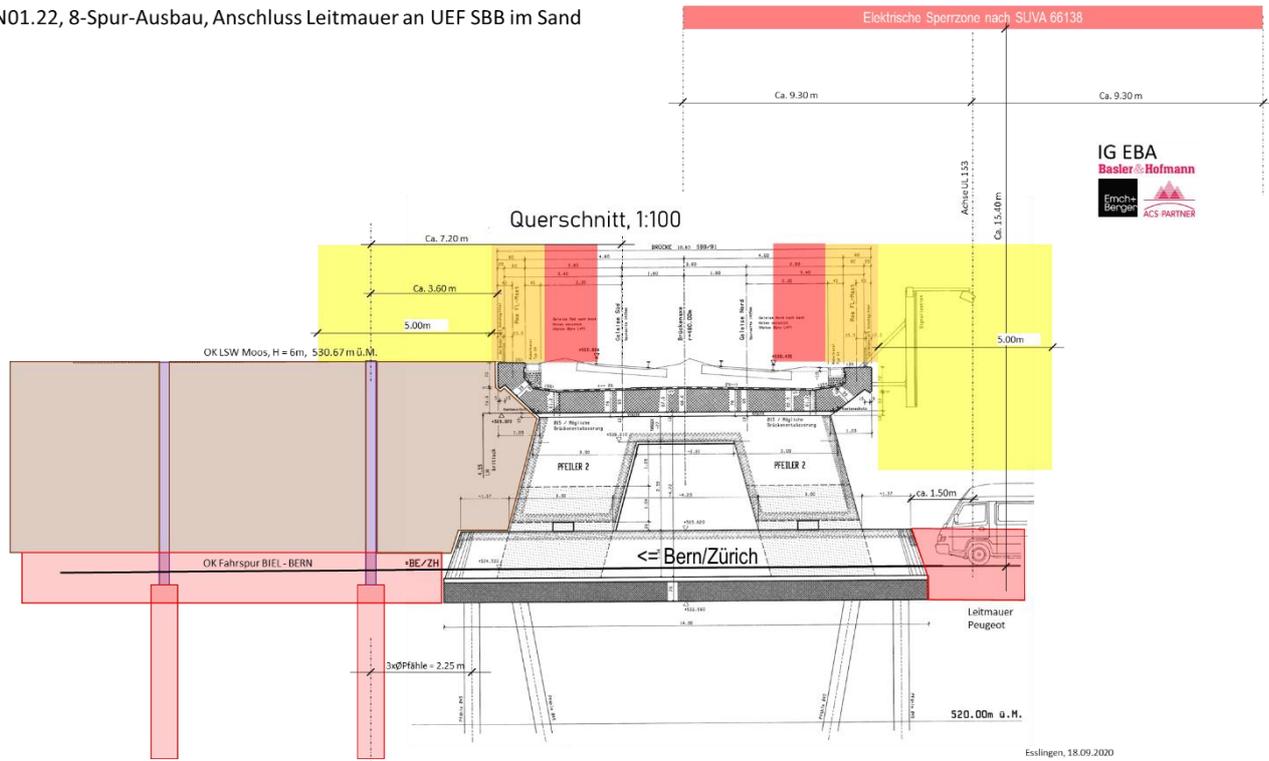


Abbildung 24: Ansicht Anschluss neuer Leitmauer Peugeot an der UEF SBB im Sand

Über der UEF SBB im Sand verläuft die UL 153 der SBB (vgl. Kapitel 3.3). Die elektrische Sperrzone misst 17.60 m Breite auf (Achsabstand 8.80 m). Für die N06 gilt ab OK Fahrbahn eine freie Durchfahrthöhe von maximal 15.40 m. Die Leitmauer Peugeot befindet sich im Nahbereich der UEF SBB im Sand unterhalb dieser elektrischen Sperrzone. In den kommenden Projektphasen sind die Abstände und Baumassnahmen inkl. die Wahl der einzusetzenden Baumaschinen mit den Sicherheitsverantwortlichen der SBB abzusprechen. Weil die UL 153 die N06 leicht geneigt quer, beträgt der Abschnitt im QP ca. 9.30 m. (vgl. Abbildung 24 und Abbildung 25).



Abbildung 25 seitlicher Abstand zur UL 153

m3.1) Eisenbahnanlagen SBB

---

Fazit: Auf das Bauwerk hat die neue Leitmauer keine Auswirkungen. Für die Bauphase sind in der nächsten Projektphase die entsprechenden Sicherheitsdispositive mit den zuständigen Stellen der SBB abzusprechen.

## **4. Stellungnahme SBB**

Am 26.11.2020 gab Ph. Kirschneck (SBB) die Rückmeldung an die IG EBA, dass das vorliegende m3.1-Dossier SBB komplett und abgabereif ist (vgl. Beilage 3).

### **4.1. Überführung SBB im Sand**

Anlässlich einer telefonischen Besprechung mit Ph. Kirschneck (PL SBB, BM Region Mitte) vom 19.10.2020 wurden die Massnahmen besprochen. Gegen die vorgestellten Massnahmen sind keine grundsätzlichen Bedenken geäussert worden und sind aus Sicht SBB umsetzbar. Im Rahmen der weiteren Projektphasen sind die Sicherheitsdispositive mit den entsprechenden Stellen abzustimmen.

### **4.2. SABA Fischrain**

Anlässlich einer telefonischen Besprechung mit A. Inkermann (PL SBB, Netzentwicklung Region Mitte) vom 15.09.2020 wurde die Problemstellung mit Lösungsvarianten besprochen. Gegen die vorgestellten Massnahmen wurden keine grundsätzlichen Bedenken geäussert worden (vgl. Mail vom 16.11.2020, Beilage 2.1). Nach der planerischen Berücksichtigung des Ausbauprojekts der SBB wurde dem Projektvorschlag zugestimmt. Im Rahmen der weiteren Projektphasen sind die Sicherheitsdispositive mit den entsprechenden Stellen abzustimmen.

## 5. Beilagen

### 5.1. Tabelle Forderungen SBB aus der Vernehmlassung vom GP (Jan. 2018)

Auflagen, Vorgaben		Stellungnahme ASTRA	Prüfung/ Umsetzung in Phase
[a]	<b>Auflage zu Erweiterung SABA Fischrain:</b> Die Erweiterung der SABA Fischrain steht im Zusammenhang mit den vorhandenen Wegen im Widerspruch zu den Absichten der SBB ein zusätzliches Gleis auf dieser Seite zu realisieren. Dabei geht es vor allem um die Raumfreihaltung wie beim Projekt SABA Fischrain 2013. Lösungen in der Form der Erweiterung scheinen durchaus möglich. Die SBB erwartet in der weiteren Planung eine entsprechende Kontaktaufnahme. Ansprechpartner SBB Infrastruktur, Fahrplan und Netzdesign, Andreas Inkermann, andreas.inkermann@sbb.ch, 079 386 09 31	Wird umgesetzt. Die Interessenslinie der SBB wird berücksichtigt. Allfällige Konflikte werden mit der SBB bereinigt.	Phase AP
[b]	Geplante Ersatzmassnahme auf SBB Böschungen sind mit SBB Infrastruktur, Ingenieur und Umwelt, Patrick Röthlin, patrick.roethlin@sbb.ch abzusprechen.	Wird umgesetzt	Phase AP
[c]	<b>Bepflanzungen:</b> Baum- und Gehölzpflanzungen an der Bahnlinie sind so zu gestalten und zu unterhalten, dass die SBB R I-20025 «Unterhalt der Grünflächen: Wald und Einzelbäume» eingehalten werden. Aus Sicherheitsgründen ist die maximale Wuchshöhe der Sträucher und Bäume so zu begrenzen, dass bei einem allfälligen Umstürzen der Gehölze das Bankett der Bahn nicht erreicht wird. Dies ist sichergestellt, wenn ab dem Bankett ein Winkel von 45° eingehalten wird.	Wird umgesetzt	Phase DP/ Ausschreibung
[d]	Die elektrischen Sicherheitsabstände des Ausführungsprojekts sind einzuhalten. Die zulässigen Mindestabstände sind der EBV zu entnehmen.	Wird umgesetzt	Alle Phasen
[e]	Während der Bauausführung sind die elektrischen Sicherheitsabstände von Personal sowie Maschinen und Geräten jederzeit einzuhalten. Beim Einsatz von Geräten sind mit SBB Infrastruktur Überwachung entsprechende Schutzmassnahmen gemäss RTE 20600, Anhang 1 zu vereinbaren.	Wird umgesetzt	Phase Ausschreibung/ Realisierung
[f]	Grundsätzlich sind alle Bauwerke, insbesondere Leitungsquerungen, Schüttungen, Stützbauwerke, Baugruben sowie Tragwerke unmittelbar neben, über oder unter der Bahn, nach den Regeln der Baukunde und den massgebenden Normen zu projektieren und auszuführen. Die entsprechenden Nachweise müssen von einer ausgewiesenen Fachperson erbracht werden. Der sichere Bahnbetrieb darf zu keinem Zeitpunkt beeinträchtigt oder gefährdet werden.	Wird umgesetzt	Phase DP/ Ausschreibung/ Realisierung
[g]	Die Stabilität des Trassees, der Dämme, der Widerlagerfundamente, der Pfeiler, der Flügelmauern sowie der Fahrleitungsmasten und Signalanlagen darf nicht beeinträchtigt werden.	Wird umgesetzt	Alle Phasen
[h]	Während und nach den Bauarbeiten darf dem Bahnterrain kein zusätzliches Meteorwasser zugeführt werden. Es sind die dazu notwendigen baulichen Massnahmen zu treffen.	Wird umgesetzt	Phase Realisierung/ Betrieb
[i]	Bestehende Entwässerungsanlagen oder Sickerleitungen der Bahn dürfen durch die Bauarbeiten in Ihrer Funktion nicht beeinträchtigt werden. Evt. notwendige Anpassungen (örtl. Umlegungen etc.) gehen zu Lasten der Bauherrschaft. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die Leitungen geprüft. Schäden oder Verunreinigungen werden zu Lasten des Gesuchstellers beseitigt.	Wird umgesetzt	Phase Ausschreibung/ Realisierung
[j]	Das Bahnterrain im Allgemeinen, wie auch das Schotterbett und die übrigen Einrichtungen der Bahn im Besonderen, dürfen durch die Bauarbeiten nicht verunreinigt werden.	Wird umgesetzt	Phase Ausschreibung/ Realisierung

m3.1) Eisenbahnanlagen SBB

	<b>Auflagen, Vorgaben</b>	<b>Stellungnahme ASTRA</b>	Prüfung/ Umsetzung in Phase
[k]	<p>Die dem beschriebenen Neubauersatz zugeordnete 40-tägige Total Sperre der Bahnlinie Olten-Bern wurde seitens der SBB als Alternative zu der von den Planern vorgebrachte Grundvariante (Umbau der bestehenden Bahnbrücke) ins Spiel gebracht. Die Abklärungen zur Alternativvariante konnten aber durch die SBB im Rahmen dieser damaligen Betrachtungen nicht abgeschlossen werden. Insbesondere fehlen grundsätzliche Aussagen zu den betrieblichen Konsequenzen der aussergewöhnlich langen Totsperrung (Umleitungskosten/organisatorische und monetäre Auswirkungen von Zugausfällen im Personen- und Güterverkehr / Ersatzabgaben für Risiken, falls der ordentliche Betrieb auf der Neubaustrecke NBS ansonsten unterbrochen werden müsste, etc.).</p> <p>Diese <b>fehlenden Abklärungen</b> sind <b>zwingend</b> in der <b>folgenden Projektphase</b> zusammen mit der SBB vorzunehmen, sollte die im zu beurteilenden Bericht als Bestvariante bezeichnete Variante weiterverfolgt werden.</p> <p>Dieser Umstand wurde mittels Mail vom 01.09.2016, im Rahmen der erarbeiteten Aktenübergabe an die Planer hervorgehoben. Präzisierungen dazu sind in verschiedenen folgenden Mails, letztmals am 09.05.2017, durch die SBB nochmals abgegeben worden.</p>	<p>Die <b>technische Lösung der Grundvariante inkl. Kosten</b> wird ins GP eingearbeitet. Die <b>Detailabklärungen mit der SBB</b> werden in der Phase AP vorge-nommen.</p> <p>wird geprüft</p>	<p>Phase AP</p> <p>Phase AP</p>
[l]	<p>Hingegen kann davon ausgegangen werden, dass die primär untersuchte Grundvariante mit dem Umbau der bestehenden Brücke, wie unsererseits kommuniziert, unter der Einhaltung der nachfolgend beschriebenen organisatorischen und zeitlichen Planungsabläufe realisiert werden kann.</p>	<p>Wird im GP berück-sichtigt.</p>	<p>Phase GP</p>
[m]	<p><u>Bedingungen SIOPI A</u></p> <p>Als Folge der oben genannten Punkte nehmen wir den bisherigen ASTRA Projektstand zur Kenntnis und weisen dringend darauf hin, dass mit der Einreichung des Auflageprojekts zur Plangenehmigung die SBB interne sicherheitsorientierte Prüfung SIOPI A fällig wird. Um entsprechend diese durchführen zu können bzw. genehmigungsfähig wird, ist prinzipiell ein weitaus höherer Detaillierungsgrad (Qualität Detailprojekt) vom Projektverfasser zu erbringen.</p> <p>Dieses sind prinzipiell (mit einer Vorlaufzeit von mindestens 2 Jahren vor Ausführungsbeginn):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Nutzungsvereinbarung</li> <li>2) Projektbasis</li> <li>3) Kreuzungsbauwerksvertrag</li> <li>4) Statistische Berechnungen für sämtliche Bau- und Endzustände in nachvollziehbarer und prüffähiger Form</li> <li>5) Bauphasenpläne</li> <li>6) Intervallangaben mit Angabe der Arbeiten (Tages- und Nachtscharf auf Stunden bezogen)</li> <li>7) Geotechnischer Bericht</li> <li>8) Bauprojektpläne in Ausführungsqualität inkl. allfälliger Bahntechnikprovisorien</li> <li>9) Sachverständigenbericht (Nach BAV Richtlinie Unabhängige Prüfstellen Eisenbahnen)</li> <li>10) Sicherheits- und Überwachungskonzept inkl. einer Risikoanalyse für sämtliche Bauzustände</li> <li>11) Logistikkonzept inkl. Landerwerbspläne</li> <li>12) Technischer Bericht nach BAV Vorgabe</li> <li>13) Erdungskonzept</li> </ol> <p>Sämtliche Unterlagen sind nach Vorgabe SBB und BAV zu erstellen. Sie müssen daher alle Angaben enthalten, die für eine Beurteilung des Projekts notwendig sind bzw. AB-EBV und SBB Regelwerk konform sind. Als generelle Planvorgabe gilt die BAV Richtlinie RL VPVE Anforderungen an Planvorlagen.</p>	<p>Wird umgesetzt</p>	<p>Phase AP</p>

m3.1) Eisenbahnanlagen SBB

Auflagen, Vorgaben	Stellungnahme ASTRA	Prüfung/ Umsetzung in Phase
<p>Sollten einzelne genannte Unterlagen aus Sicht des Gesuchstellers für das konkrete Vorhaben nicht relevant sein, so ist dies mit der jeweiligen Begründung der SBB mitzuteilen. Die SBB ist hierdurch allerdings nicht gebunden und kann nicht eingereichte Unterlagen nachverlangen bzw. zusätzliche Unterlagen mit dem notwendigen Detaillierungsgrad nachverlangen.</p> <p>(Details zu den einzelnen Punkten sind in der Stellungnahme der SBB vom 02.08.2017 im Anhang des vorliegenden Dokuments ersichtlich).</p>		Phase AP
<p>[n] Aufgrund der oben genannten Punkte und sodass der Projektverlauf nicht unnötig zu Verzögerungen führt, weisen wir dringend darauf hin, dass die SBB für den weiteren Projektierungsverlauf zur Begleitung sämtlicher bahnrelevanten Themen zu beauftragen ist, sodass im Zuge der SIOP A eine möglichst reibungslose Projektgenehmigung erteilt werden kann. Es versteht sich von selbst, dass diese aus heutiger Sicht noch nicht möglich ist. Als derzeitige SBB-Ansprechperson aus technischer Sicht gilt weiterhin: Herr Stefan Strub, stefan.strub@sbb.ch, 079 367 36 43</p>	wird umgesetzt	Phase AP
<p>[o] <u>Auflagen SBB Infrastruktur, Energie bezüglich der Übertragungsleitung Nr. 153 132 kV FU Kerzers – SP Zollikofen – UW Burgdorf, Mast Nr. 16-17</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Im Bereich der im Titel erwähnten UL Maste ist eine Brücke geplant. Zwischen dem nächsten Leiterseil und dem Bauobjekt ist gem. LeV Art. 119, Anh. 3 ein vertikaler Mindestabstand von 10 m einzuhalten. Bei Windauslenkung beträgt der minimale Direktabstand 6.32 m.</li> <li>2. Mindestens zwei Wochen vor Baubeginn muss die Bauherrschaft mit der von der SBB beauftragten Kontaktstelle Verbindung aufnehmen, damit die notwendigen Sicherheits- und Überwachungsmassnahmen angeordnet werden können. Der Kontakt wird im definitiven Baugesuch mitgeteilt.</li> <li>3. Sicherheitsrelevante Punkte bei der Ausführung: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die SUVA "Richtlinien für den Einsatz von Kranen und Baumaschinen im Bereich elektrischer Freileitungen (Nr. 1863)" sind massgebend. Abweichend von dieser Richtlinie ist jederzeit ein Mindestabstand zu SBB-Leiteseilen von 5 m einzuhalten.</li> <li>Beim Einsatz von Kranen ist ein Installationsplan (mit Angaben über Standort, Auslegerlänge und Höhe über Terrain) zur Genehmigung einzureichen. Die Krananlage ist vor Inbetriebnahme durch die beauftragte Kontaktstelle SBB zu kontrollieren. Das Kranprotokoll muss durch diese unterzeichnet sein.</li> <li>– Die sicherheitsverantwortliche Person (Unternehmer) auf der Baustelle wird von der beauftragten Kontaktstelle der SBB instruiert und erhält eine schriftliche Berechtigung mit den vereinbarten Sicherheitsmassnahmen.</li> </ul> </li> <li>4. Die oben erwähnte Übertragungsleitung ist in Betrieb und steht unter Spannung.</li> <li>5. Der Bestand, die Sicherheit und der störungsfreie Betrieb der Leitung darf durch dieses Bauvorhaben, dessen Infrastruktur sowie die erforderlichen Hilfs- und übrigen Einrichtungen auf der Baustelle nicht beeinträchtigt werden.</li> <li>6. Damit das definitive Baugesuch beurteilt werden kann, ist das Trasse der im Titel genannten Übertragungsleitung und deren Maste zwingend in den Plänen zu erfassen.</li> <li>7. Das definitive Baugesuch ist uns zur Überprüfung einzureichen.</li> </ol>	Wird umgesetzt	Alle Phasen

## **5.2. Protokolle oder Stellungnahmen Koordination ASTRA-SBB auf Stufe Ausführungsprojekt**

- \_ Beilage2.1\_Fischrain\_1\_20200915\_Anfrage\_Option-UH-Zufahrt
- \_ Beilage2.1\_Fischrain\_2\_20200915\_AN\_KoSi\_SBB
- \_ Beilage2.1\_Fischrain\_3\_20200928\_Erste-Stellungnahme\_SBB\_Option-UH-Zufahrt
- \_ Beilage2.1\_Fischrain\_4\_20201116\_Zusage\_SBB\_Option-UH-Zufahrt

Meier Hanspeter

---

Von: Meier Hanspeter  
Gesendet: Dienstag, 15. September 2020 14:43  
An: Inkermann Andreas SBB CFF FFS  
Cc: Burri Michaela  
Betreff: AW: N01 Wankdorf-Schönbühl: 8Spur-Ausbau - Massnahmen SABA Fischrain

Guten Tag Herr Inkermann

Herzlichen Dank für den konstruktiven Austausch von vorhin per Teams.

Bitte senden sie ihre Plangrundlagen Ist/Ausbau 6.Gleise als dgn auch an [michaela.burri@emchberger.ch](mailto:michaela.burri@emchberger.ch)

Freundliche Grüsse

**Hanspeter Meier**

Dipl. Kulturingenieur ETH  
Bereichsleiter Ver- und Entsorgung / Mitglied der erweiterten Geschäftsleitung  
Telefon +41 58 451 63 62 | Mobile +41 79 541 56 00

**Emch+Berger AG Bern**

Schösslistrasse 23 | Postfach | CH-3001 Bern | [www.emchberger.ch](http://www.emchberger.ch)

---

Von: Inkermann Andreas SBB CFF FFS [mailto:[andreas.inkermann@sbb.ch](mailto:andreas.inkermann@sbb.ch)]  
Gesendet: Sonntag, 13. September 2020 16:30  
An: Meier Hanspeter <[Hanspeter.Meier@emchberger.ch](mailto:Hanspeter.Meier@emchberger.ch)>  
Betreff: AW: N01 Wankdorf-Schönbühl: 8Spur-Ausbau - Massnahmen SABA Fischrain

Sehr geehrter Herr Meier

Vielen Dank für Ihre Geduld bis zu meiner jetzigen Rückmeldung.  
Ich habe mir die beigelegten Pläne angeschaut und würde das Thema auch gern mit Ihnen besprechen.  
Ein Austausch per Teams wäre mir am liebsten.

Ich kann Ihnen am kommenden Dienstag, 15.09.2020 den Zeitraum von 13 bis 15.30 Uhr anbieten.  
Wenn Ihnen das auch passt, erwarte ich gern Ihre Terminbuchung.

Freundliche Grüsse

Andreas Inkermann  
Netzentwicklung Knoten Bern

**SBB AG**

Infrastruktur, Netzentwicklung Region Mitte  
Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten  
Mobil +41 79 386 09 31  
[andreas.inkermann@sbb.ch](mailto:andreas.inkermann@sbb.ch) / [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch)

nicht verfügbar jeweils DI und MI Nachmittag

---

Von: Meier Hanspeter <[Hanspeter.Meier@emchberger.ch](mailto:Hanspeter.Meier@emchberger.ch)>  
Gesendet: Mittwoch, 2. September 2020 17:16  
An: Inkermann Andreas (I-NAT-NET-RME-PLA2) <[andreas.inkermann@sbb.ch](mailto:andreas.inkermann@sbb.ch)>  
Betreff: N01 Wankdorf-Schönbühl: 8Spur-Ausbau - Massnahmen SABA Fischrain

Sehr geehrter Herr Inkermann

Im Rahmen der Planung für den 8-Spur-Ausbau der Nationalstrasse N01, Abschnitt Wankdorf bis Schönbühl hat die SBB im Rahmen der Vernehmlassung des «Generellen Projektes» (GP) beantragt, dass sie in der weiteren Planung bzgl. Umbau der SABA Fischrain entsprechend kontaktiert wird (ihr Kontakt ist dabei genannt, «leider» aber nur ihre Mailadresse).

Infolge verschiedenster Eingaben zum GP, Überlegungen zu Landerwerb, Betrieb/Unterhalt, zur Belastung der Strassenabwassers etc. hat das ASTRA nun in der Projektphase «Ausführungsprojekt» (AP), d.h. Auflageprojekt) entschieden, anstelle eines Ausbaus des Sandfilters eine technische SABA zu realisieren wollen.

Wie sie im beiliegenden Situationsplan erkennen können, soll die neue SABA in der (bald) ASTRA-eigenen Fläche realisiert werden.

Aus Betriebserfahrungen der bestehenden SABA fordert der Betrieb, den Unterhalt sicher und abseits des Radwegs vornehmen zu können. Insofern ist die SABA so konzipiert, dass Zu-/Wegfahrt für die UH-Fahrzeuge auf Seite Geleise stattfindet. Dies führt mit der Interessenlinie der SBB (für ein allfälliges 3. Gleis) entsprechend zu Friktionen.

Gerne würde ich die Problematik mit ihnen besprechen und eine beidseitig zustimmungsfähige Lösung suchen.

Herzlichen Dank für eine kurze Rückmeldung.

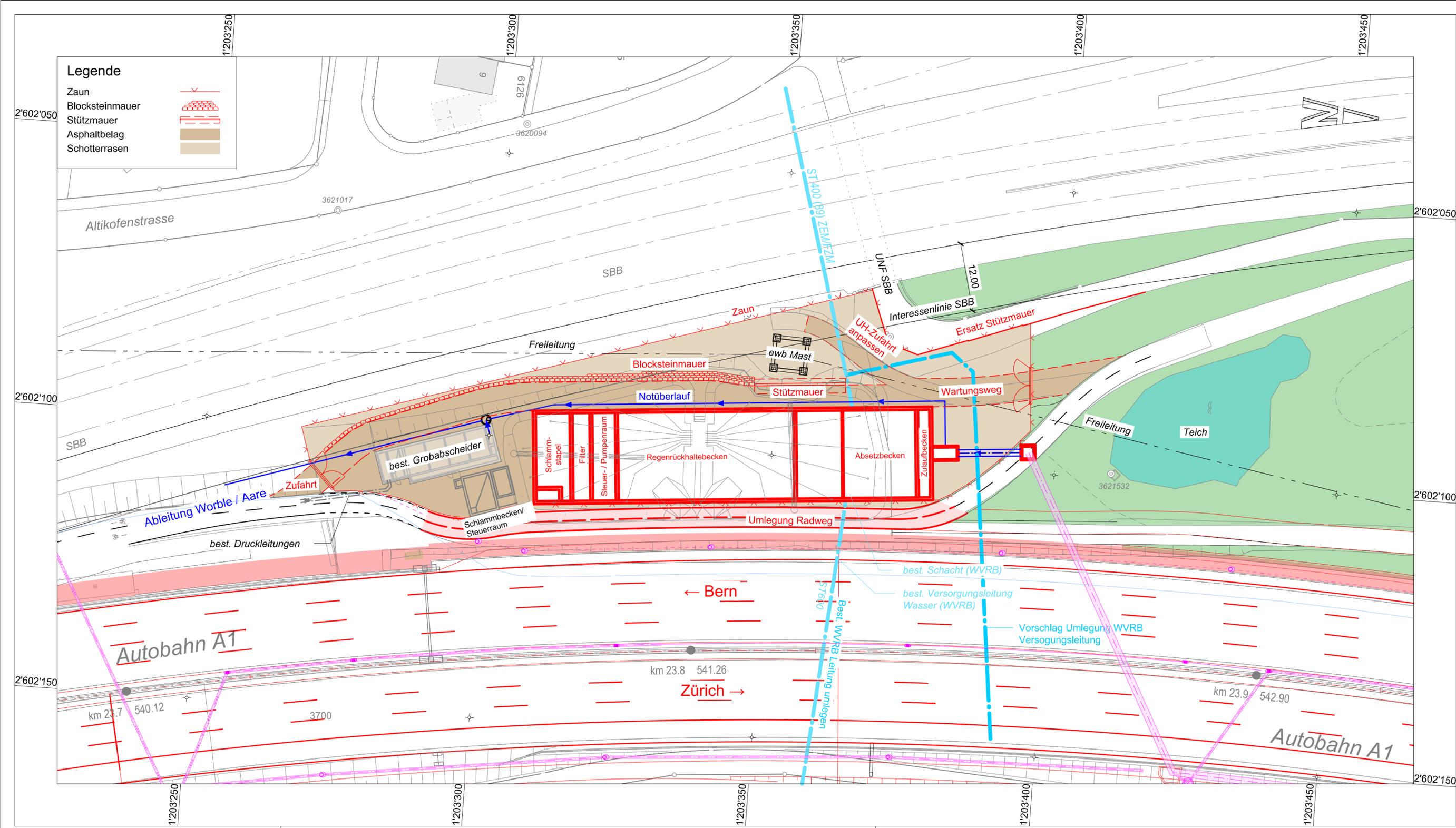
Freundliche Grüsse

**Hanspeter Meier**

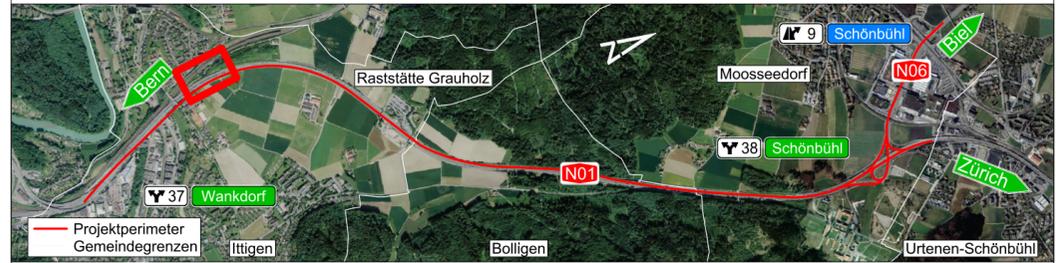
Dipl. Kulturingenieur ETH  
Bereichsleiter Ver- und Entsorgung / Mitglied der erweiterten Geschäftsleitung  
Telefon +41 58 451 63 62 | Mobile +41 79 541 56 00

**Emch+Berger AG Bern**

Schlösslistrasse 23 | Postfach | CH-3001 Bern | [www.emchberger.ch](http://www.emchberger.ch)



## Nationalstrassen N01 / Wankdorf - Schönbühl



### Kapazitätserweiterung

Unterhaltsabschnitt:	22	Unterhaltskilometer:	N01 km 0.400 - km 6.100
Objekt / Los:		Kurzbezeichnung:	N01.22-004
Projekt-Nummer:	090037	Inventarobjekt-Nr.:	02.01.22.320.01, 02.01.22.330.04, 02.06.28.330.02

### Ausführungsprojekt

**SABA Fischrain**  
**km 1+300.00**  
**NSV ART. 12 Abs. 1 SR 725.11**

**ENTWURF**

Projektverantwortung <b>IG EBA</b> c/o Basler & Hofmann AG Forchstrasse 395, Postfach 8032 Zürich T 044 387 11 22 F 044 387 11 00		<b>IG EBA</b> <b>Basler &amp; Hofmann</b> 		Bürointerne Plannummer   <b>xxx</b>			
Rev.	Erstellt	Index A	Index B	Index C	Index D	Dokument / Plan - Nr. (PV):	xxx
	26.08.2020					Visum PL-PV:	THI
Gez.	burm					Format:	729x297
Gepr.	hpm					Massstab:	1:500
Projektleitung Bundesamt für Strassen ASTRA Filiale Thun Uttigenstrasse 54 3600 Thun						Eingegangen:	
						Geprüft / Prüfung.:	
						Freigabe:	





**N01.22-004, N01, Wankdorf – Schönbühl 8-Spur Ausbau  
N06, Verzw. Schönbühl – Anschluss Schönbühl 6-Spur Ausbau**

# Aktennotiz

## Koordinationsbesprechung SABA Fischrain - SBB

Datum: **Dienstag, 15. September 2020**

Ort: **Teams**

Zeit: **13:30 - 14:30 Uhr**

Vorsitz: **Hanspeter Meier**

**TPL Entwässerung/SABA, IG EBA**

Protokoll: **Hanspeter Meier**

**TPL Entwässerung/SABA, IG EBA**

Teilnehmer: **Hanspeter Meier**

**TPL Entwässerung/SABA, IG EBA**

**Andreas Inkermann**

**SBB, Infrastruktur, Netzentwicklung Region Mitte**

Entschuldigt: **-**

Nächste Sitzung: **Nach Absprache (ca. 15.-20. Okt 2020)**

### Traktanden:

1. Allgemeine Projektvorstellung Ausbau N01 Wankdorf-Schönbühl
2. Massnahmen Entwässerung Abschnitt Wankdorf-Grauholz
3. Vorstellung Umbau SABA Fischrain
4. Diskussion/Lösungsfindung UH-Zufahrt SABA
5. Weiteres Vorgehen

### Beilagen:

1. Präsentationsfolien

## 1 Einleitung, Sitzungsziel, Projektvorstellung

Hpm begrüsst zur Besprechung und stellt die Sitzungsziele vor.

§ Allgemeine Informationen und Projektstand des AP, insbesondere zur SABA Fischrain

§ Ansätze Lösungsfindung für UH-Zufahrt

§ Definition weiteres Vorgehen

Hpm erläutert anschliessend anhand der beigelegten Folien allgemein über das Projekt, die Massnahmen zur Entwässerung und zur SABA Fischrain

**Zuständig** **Termin**

## 2 Massnahmen Abschnitt Wankdorf-Grauholz

- Umbau SABA Fischrain zu technischer SABA
- Neubau Entwässerungsnetz mit Trennung Strassenabwasser von Sickerwasser.
- UH-Zufahrt auf Seite SBB gefordert, da Radweg hoch frequentiert und für Betrieb/Unterhalt konfliktreich.

## 3 Vorstellung Umbau SABA Fischrain

- Umbau SABA Fischrain zu technischer SABA
- Rückbau Filterbecken, Neubau tech. SABA
- UH-Weg entlang Becken für regelmässige Schlammentnahme durch Sauffahrzeug
- UH-Zufahrt von Seite Nordost, Ausfahrt in Richtung Südwest, Wendepplatz bei Zufahrt Nordost
- SM gegenüber Hochspannungsmast, Blockmauer gegenüber SBB
- Konflikt: UH-Weg tw innerhalb Interessenlinie SBB für Ausbauprojekt SBB

## 4 Diskussion/Lösungsfindung UH-Zufahrt SABA

Andreas Inkermann informiert bzgl. Ausbauprojekt SBB wie folgt:

- Langfristige Gleisgeometrie inkl. Ausbau in Plan projiziert
- Die Verschiebung gegenüber der heutigen, nächstliegenden Gleisachse beträgt maximal ca. 2.5 m, im kritischen Bereich der SABA aber nur wenige Zentimeter.
- Ausbauprojekt ist in Projektkatalog «Bahnausbau» des Bundes für 2045 enthalten, d.h. Ausführung frühestens im Zeitraum 2035-2045 (Politik beeinflusst Projektkatalog aber stark)

Diskussion / Lösungsansätze:

- A. Inkermann kann sich eine provisorische UH-Zufahrt denken, zumal die SABA ca. 10 Jahre in Betrieb sein könnte, bevor das Bahnprojekt folgt.
- Optional wird der Bereich «Schlammbecken/Filterbecken» der SABA überfahrbar gestaltet. Die Fhz müssten somit rückwärts bis zum Wendepplatz innerhalb des SABA-Areals fahren.

## 5 Weiteres Vorgehen

- |  | Zuständig | Termin   |
|--|-----------|----------|
| • A. Inkermann sendet die geplante Gleisgeometrie als CAD-File E+B zu.   | SBB       | 30.09.20 |
| • E+B erstellt am kritischen Punkt einen Schnitt mit SABA, Gleis, Vorschlag für UH-Weg und sendet diesen A. Inkermann zur Diskussion/Lösungsfindung zu |           |          |
| • Projektbesprechung und «Vereinbarung» soweit möglich   | E+B       | 20.10.20 |
| • Integration/Verarbeitung in AP-Dossier 3.1   |           |          |

Bern, 14.10.2020  
 Für die Aktennotiz:  
 Hanspeter Meier



# N01.22 PEB Wankdorf – Schönbühl 8-Spur Ausbau ARS (Teams) SBB – SABA Fischrain 01/20

Teams, 15. September 2020

# Projektübersicht

# Übersicht – Grobtermine

---

- \_ Vorprüfung Ausführungsprojekt («Auflageprojekt»): Frühling 2021
- \_ Öffentl. Auflage: Ende 2021
- \_ Realisierung: frühestens ab 2025, etappiert in Abschnitten, Kunstbauten vor Trasse

# Übersichtspläne – Situation Ist



- LEGENDE:**
- Umgraben
  - Freiscapekette
  - Spinnkette
  - Entwässerung in Keller
  - Leitung über
  - Entwässerung in Keller

**Nationalstrassen  
N01 / Wankdorf - Schönbühl**

**Kapazitätserweiterung**

Unterabschnitt: 22 Unterabschnitt: N01 von 0+00 bis 0+100  
 Objekt: 22 Ausbauschichtung: N01 20/04  
 Projekt-Nr.: 000007 Bauabschnitt:

**Ausführungsprojekt**

**Übersicht Entwässerungssystem  
Ist-Zustand** **ENTWURF**

**IG EBA**  
 IG EBA  
 IG EBA  
 IG EBA

Nr.	Strasse								
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
7	7	7	7	7	7	7	7	7	7
8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
10	10	10	10	10	10	10	10	10	10





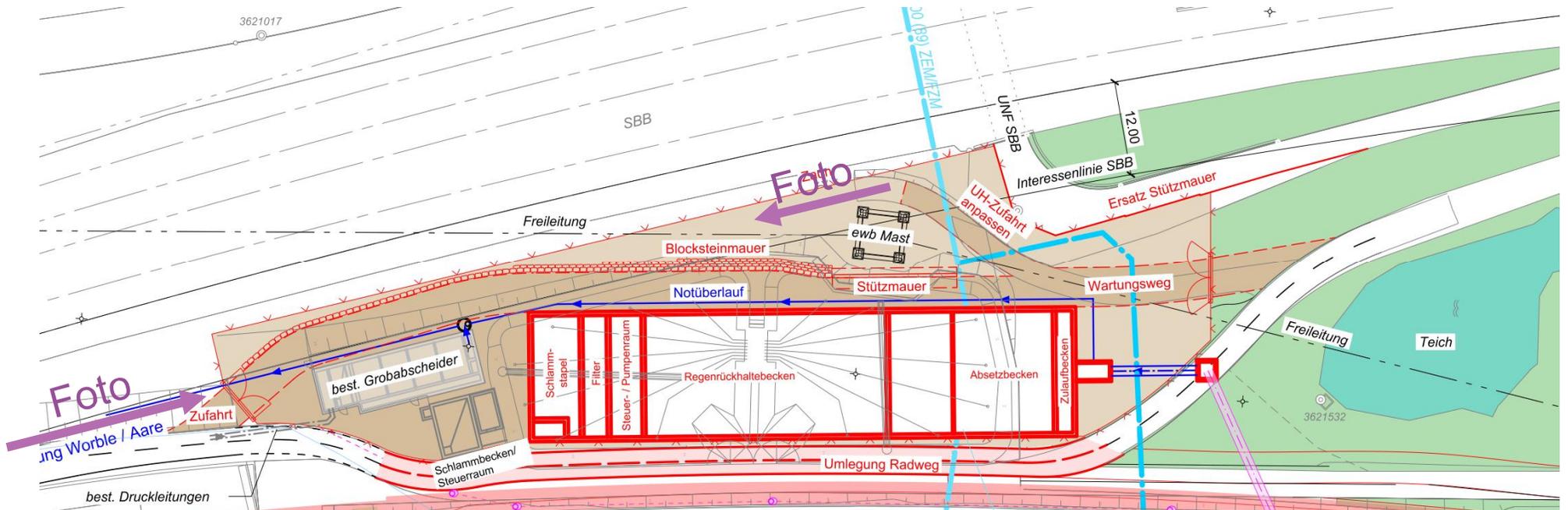
# Massnahmen Entwässerung Grauholz-Fischrain (HTL, SABA)

# AP – SABA Fischrain – Bestand

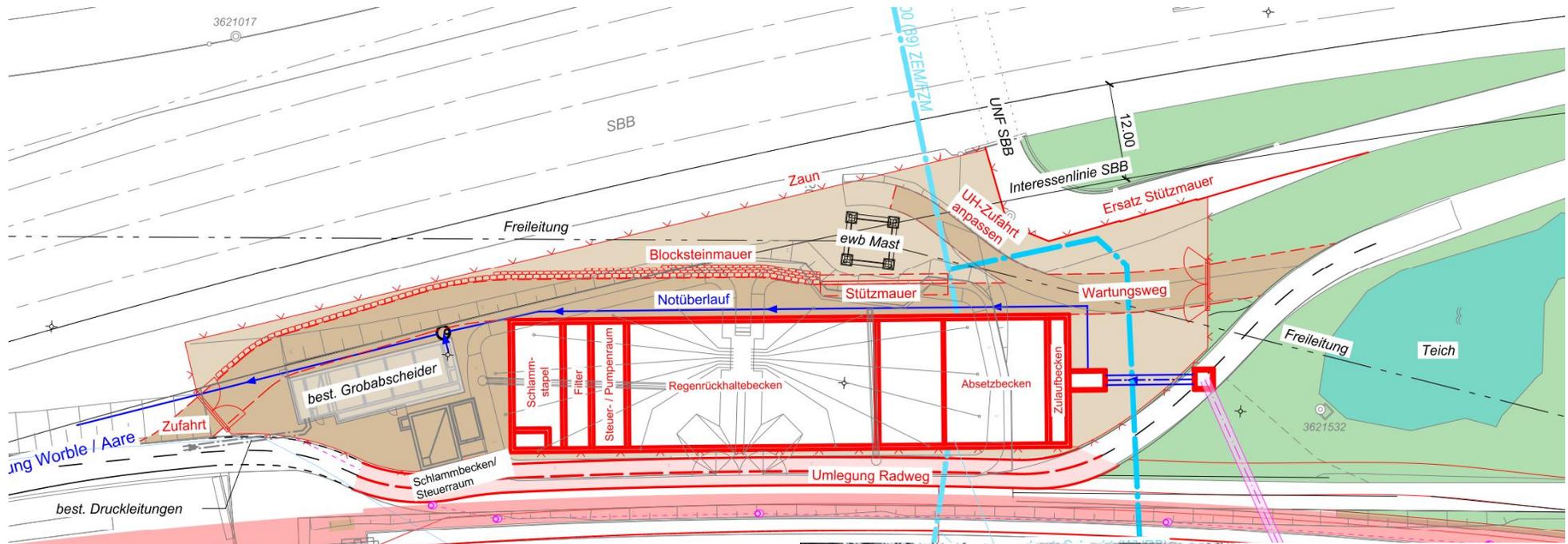


# Umbau SABA Fischrain

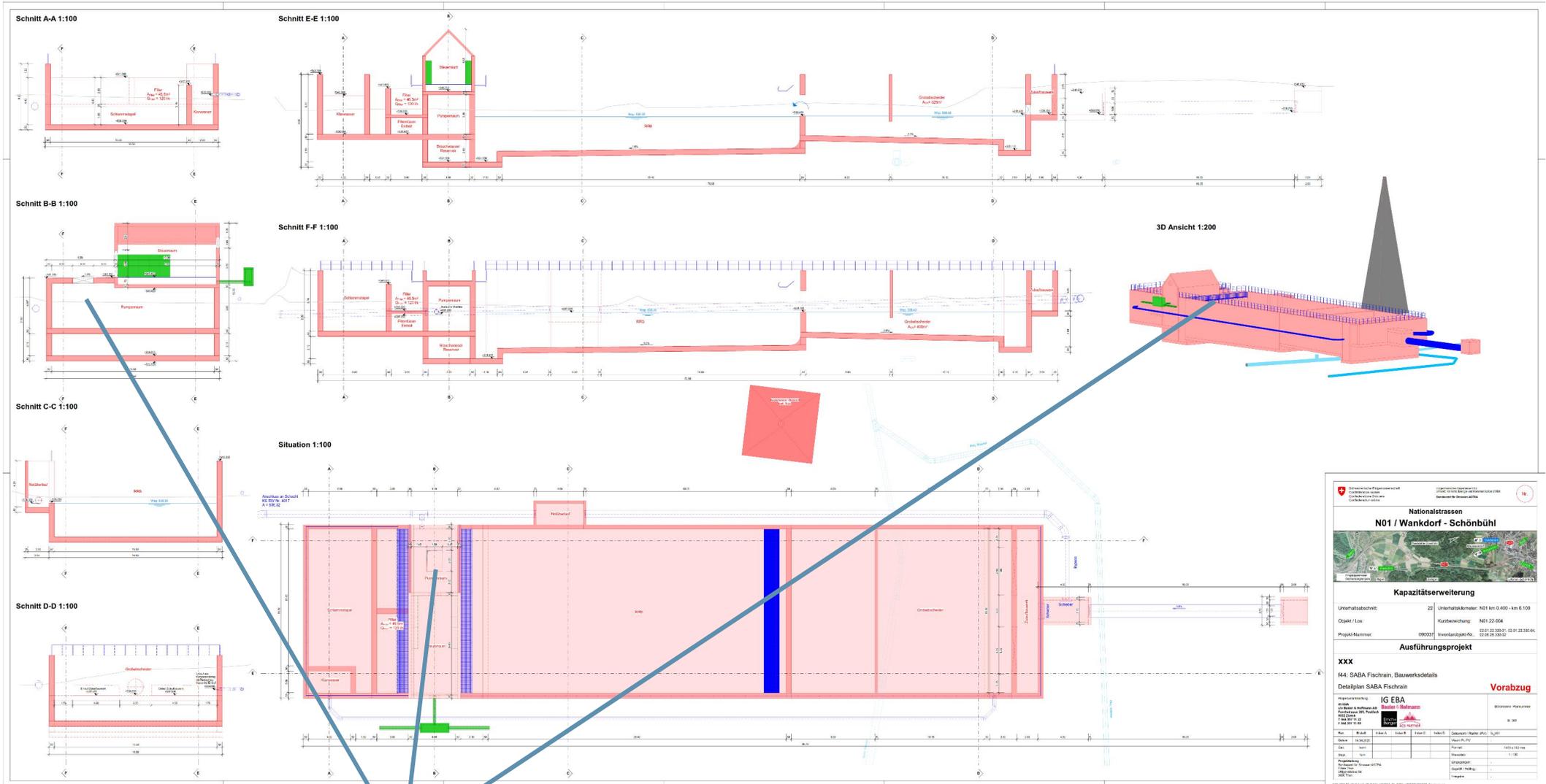
# AP – SABA Fischrain – Umbau



# AP – SABA Fischrain – Umbau



# AP – SABA Fischrain - Detailplan



**Nationalstrassen**  
**N01 / Wankdorf - Schönbühl**

**Kapazitätserweiterung**

Unterhaltsbeschriftung: 22    Unterhaltskategorie: N01 km 0.000 - km 0.100  
 Objekt / Loc: Kurvenbereich: N01 22 004  
 Projekt-Nummer: 020037    Inventarobjekt-Nr.: 0201 22 200 01; 0201 22 200 04; 0201 22 200 03

**Ausführungsprojekt**

**XXX**  
 I44: SABA Fischrain, Bauwerksdetails  
 Detailplan SABA Fischrain

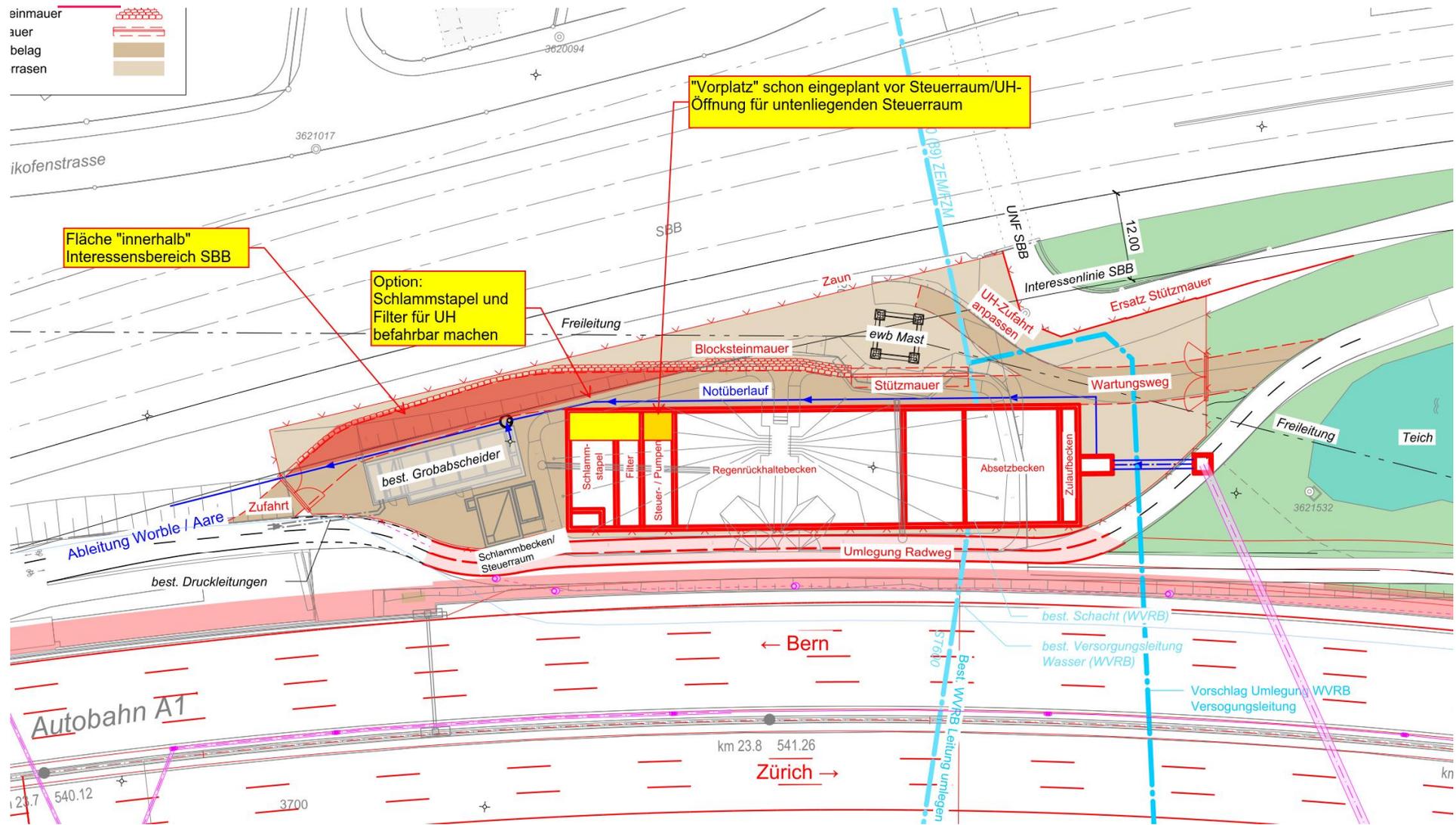
**Vorabzug**

Projektverantwortung:  
 IG EBA  
 IG EBA  
 IG EBA  
 IG EBA

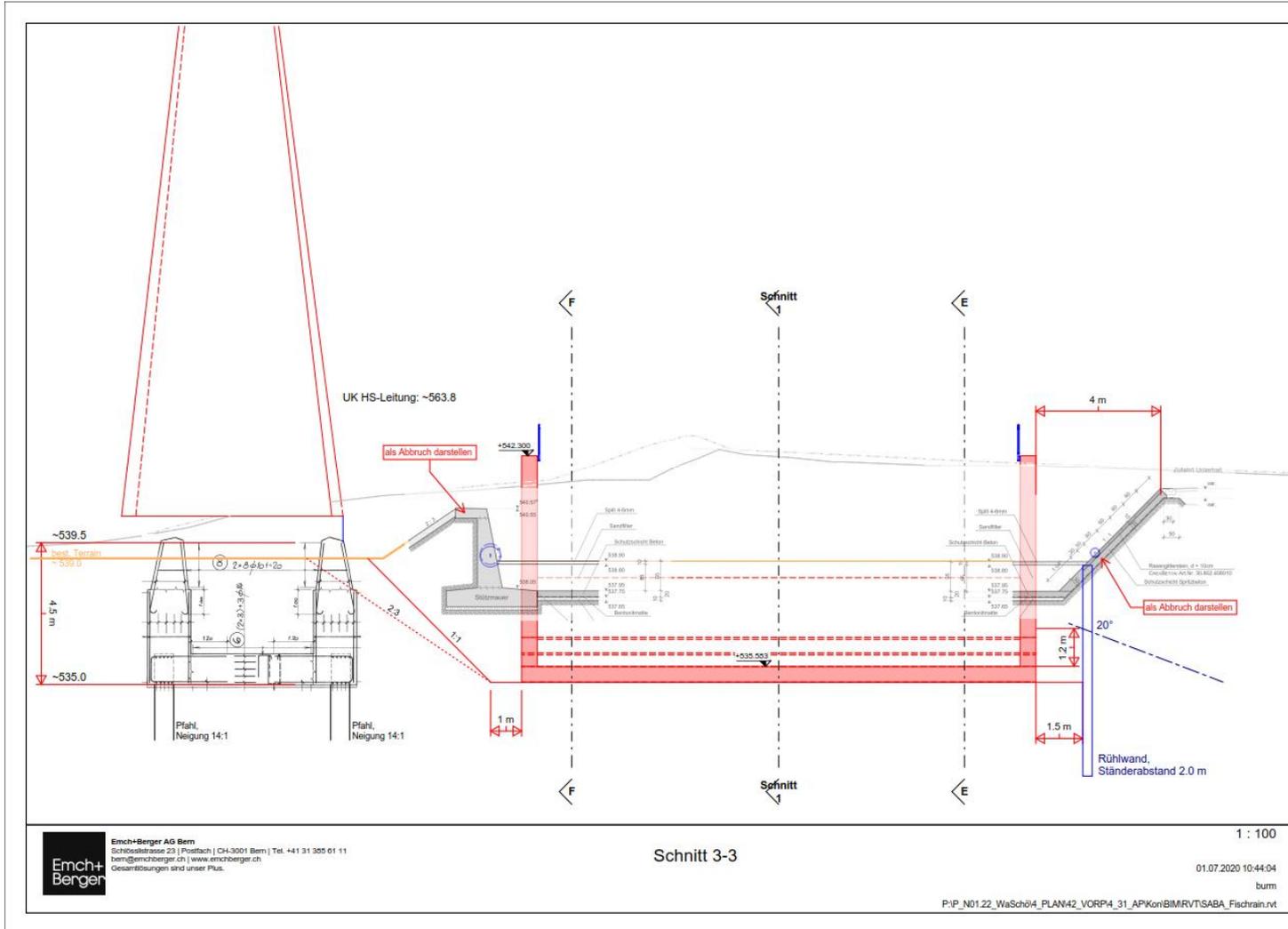
Rev.	Rev. Nr.	Rev. Datum	Rev. Inhalt	Rev. Status	Rev. Bearbeiter	Rev. Freigegeben
01	01	14.02.2024	1. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
02	02	14.02.2024	2. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
03	03	14.02.2024	3. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
04	04	14.02.2024	4. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
05	05	14.02.2024	5. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
06	06	14.02.2024	6. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
07	07	14.02.2024	7. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
08	08	14.02.2024	8. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
09	09	14.02.2024	9. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
10	10	14.02.2024	10. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
11	11	14.02.2024	11. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
12	12	14.02.2024	12. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
13	13	14.02.2024	13. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
14	14	14.02.2024	14. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
15	15	14.02.2024	15. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
16	16	14.02.2024	16. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
17	17	14.02.2024	17. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
18	18	14.02.2024	18. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
19	19	14.02.2024	19. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
20	20	14.02.2024	20. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
21	21	14.02.2024	21. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
22	22	14.02.2024	22. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
23	23	14.02.2024	23. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
24	24	14.02.2024	24. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
25	25	14.02.2024	25. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
26	26	14.02.2024	26. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
27	27	14.02.2024	27. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
28	28	14.02.2024	28. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
29	29	14.02.2024	29. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
30	30	14.02.2024	30. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
31	31	14.02.2024	31. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
32	32	14.02.2024	32. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
33	33	14.02.2024	33. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
34	34	14.02.2024	34. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
35	35	14.02.2024	35. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
36	36	14.02.2024	36. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
37	37	14.02.2024	37. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
38	38	14.02.2024	38. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
39	39	14.02.2024	39. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
40	40	14.02.2024	40. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
41	41	14.02.2024	41. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
42	42	14.02.2024	42. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
43	43	14.02.2024	43. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
44	44	14.02.2024	44. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
45	45	14.02.2024	45. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
46	46	14.02.2024	46. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
47	47	14.02.2024	47. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
48	48	14.02.2024	48. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
49	49	14.02.2024	49. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
50	50	14.02.2024	50. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
51	51	14.02.2024	51. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
52	52	14.02.2024	52. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
53	53	14.02.2024	53. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
54	54	14.02.2024	54. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
55	55	14.02.2024	55. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
56	56	14.02.2024	56. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
57	57	14.02.2024	57. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
58	58	14.02.2024	58. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
59	59	14.02.2024	59. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
60	60	14.02.2024	60. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
61	61	14.02.2024	61. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
62	62	14.02.2024	62. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
63	63	14.02.2024	63. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
64	64	14.02.2024	64. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
65	65	14.02.2024	65. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
66	66	14.02.2024	66. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
67	67	14.02.2024	67. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
68	68	14.02.2024	68. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
69	69	14.02.2024	69. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
70	70	14.02.2024	70. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
71	71	14.02.2024	71. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
72	72	14.02.2024	72. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
73	73	14.02.2024	73. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
74	74	14.02.2024	74. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
75	75	14.02.2024	75. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
76	76	14.02.2024	76. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
77	77	14.02.2024	77. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
78	78	14.02.2024	78. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
79	79	14.02.2024	79. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
80	80	14.02.2024	80. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
81	81	14.02.2024	81. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
82	82	14.02.2024	82. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
83	83	14.02.2024	83. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
84	84	14.02.2024	84. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
85	85	14.02.2024	85. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
86	86	14.02.2024	86. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
87	87	14.02.2024	87. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
88	88	14.02.2024	88. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
89	89	14.02.2024	89. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
90	90	14.02.2024	90. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
91	91	14.02.2024	91. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
92	92	14.02.2024	92. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
93	93	14.02.2024	93. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
94	94	14.02.2024	94. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
95	95	14.02.2024	95. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
96	96	14.02.2024	96. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
97	97	14.02.2024	97. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
98	98	14.02.2024	98. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
99	99	14.02.2024	99. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024
100	100	14.02.2024	100. Entwurf	Entwurf	IG EBA	14.02.2024

Bodenöffnung für Pumpenraum / «Vorplatz»

# AP – SABA Fischrain – Option UH-Zufahrt



# AP – SABA Fischrain – Baugrubenplan (i.A.)



## 5. Weiteres Vorgehen / m3-Dossier (Aktennotiz)

---

**Hanspeter Meier**

**Besten Dank**

IG EBA

---

Meier Hanspeter

---

Von: Inkermann Andreas SBB CFF FFS <andreas.inkermann@sbb.ch>  
Gesendet: Montag, 28. September 2020 10:18  
An: Höhler Nahuel  
Cc: Burri Michaela; Meier Hanspeter  
Betreff: AW: Grundlagen Bereich SABA Fischrain  
Anlagen: Rahmenplan\_Export\_BPLA\_20160407 - Kopie (3)\_zoll-4-5\_test-2-var12-30.pdf; Rahmenplan\_Export\_BPLA\_20160407 - Kopie (3)\_zoll-4-5\_test-2-var12-30.dgn; Rahmenplan\_Export\_BPLA\_20160407 - Kopie (3)\_zoll-4-5\_test-2-var12-30.DXF

Sehr geehrter Herr Höhler

Nochmals vielen Dank für Ihr Nachstupfen letzte Woche.

Anbei kann ich Ihnen den Auszug von unserer langfristigen Gleisgeometrie als DGN, DXF und PDF zur weiteren Bearbeitung ihres Projektes zur Verfügung stellen.

Die Planung basiert auf der LV95 und den Koordinaten der SBB. Zur amtlichen Vermessung können Abweichungen im Bereich bis 10cm auftreten.

Die Unterlagen sind vertraulich zu behandeln und dürfen Dritten nicht zugänglich gemacht werden.

Ausgehend vom PDF folgende Erläuterungen

Sie sehen die langfristig angedachten Gleise in Rot, die grünen Linien repräsentieren die beiden Übertragungsleitungen in diesem Gebiet.

Die Höhenlage der neuen Gleise wurde noch nicht abschliessend ausgeplant, weshalb in den 3D-Daten kein Z-Wert vorhanden ist. Hier bitte ich Sie die Höhen der bestehenden Gleise zu übernehmen. Unterschiede zwischen IST und SOLL werden sich maximal im Bereich von 20cm bewegen. Dies ist am Ende einmal für die notwendigen Betrachtungen nicht von Relevanz.

Vom östlichsten Gleis (Seite SABA) ist mit einer parallelen Linie mit 5.0m Abstand die Interessenlinie definiert. Diese ist in den Plangrundlagen noch nicht dargestellt. Ich bitte Sie diese entsprechend selbständig zu ergänzen.

Diese Linie dürfte von der bisherigen vermutlich abweichen. Hintergrund ist eine Überarbeitung der Gleisgeometrie bereits im 2017, die jedoch noch nicht offiziellisiert werden konnte, da daran der gesamte Perimeter vom Bahnhof Bern bis Zollikofen hängt und wir noch nicht auf allen Abschnitten die Arbeit fertigstellen konnten.

Mit den erwähnten 5.0m Abstand zur Gleisachse wird dem Bedürfnis einer Stützmauer zur Überwindung der Höhendifferenz Rechnung getragen.

Ich hoffe, Sie können mit den Unterlagen entsprechend weiter schaffen.

Für weiterführende Auskünfte stehe ich gern zur Verfügung.

Ich bitte sie zu gegebener Zeit mit Ihrem Planungsergebnis wieder auf mich zuzukommen.

Herzliche Grüsse

Andreas Inkermann  
Netzentwicklung Knoten Bern

**SBB AG**

Infrastruktur, Netzentwicklung Region Mitte  
Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten  
Mobil +41 79 386 09 31  
andreas.inkermann@sbb.ch / [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch)

nicht verfügbar jeweils DI und MI Nachmittag

---

Von: Höhler Nahuel <Nahuel.Hoehler@emchberger.ch>  
Gesendet: Freitag, 25. September 2020 12:59

An: Inkermann Andreas (I-NAT-NET-RME-PLA2) <andreas.inkermann@sbb.ch>  
Betreff: Grundlagen Bereich SABA Fischrain

Sehr geehrter Herr Inkermann,

ich habe eben versucht Sie telefonisch zu erreichen.

Darf ich Sie um baldmöglichsten Rückruf bitten. Es geht um den Grundlagenaustausch den Sie mit meinem Vorgesetzten Hanspeter Meier verabredet hatten.

Danke Ihnen und viele Grüsse

**Nahuel Höhler**

Dipl.-Ing. Entsorgungswesen  
Projektingenieur  
Telefon +41 58 451 63 58

**Emch+Berger AG Bern**

Schlösslistrasse 23 | Postfach | CH-3001 Bern | [www.emchberger.ch](http://www.emchberger.ch)

Meier Hanspeter

---

Von: Inkermann Andreas SBB CFF FFS <andreas.inkermann@sbb.ch>  
Gesendet: Montag, 16. November 2020 05:01  
An: Meier Hanspeter  
Cc: volker.wais@astra.admin.ch; Hirt Thomas  
(Thomas.Hirt@baslerhofmann.ch)  
Betreff: AW: N01 8S Wankdorf-Schönbühl: Umbau SABA Fischrain

Sehr geehrter Herr Meier

Die SBB hat sich eingehend mit Ihrem Vorschlag auseinander gesetzt und diesen geprüft.  
Wir können Ihnen mitteilen, dass die SBB mit dem vorgeschlagenen Projekt einverstanden ist.  
Gern erwarten wir zu gegebener Zeit das offizielle Baugesuch zur Prüfung.

Freundliche Grüsse

Andreas Inkermann  
Netzentwicklung Knoten Bern

**SBB AG**

Infrastruktur, Netzentwicklung Region Mitte  
Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten  
Mobil +41 79 386 09 31  
andreas.inkermann@sbb.ch / [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch)

---

Von: Meier Hanspeter <Hanspeter.Meier@emchberger.ch>  
Gesendet: Dienstag, 20. Oktober 2020 13:53  
An: Inkermann Andreas (I-NAT-NET-RME-PLA2) <andreas.inkermann@sbb.ch>  
Cc: volker.wais@astra.admin.ch; Hirt Thomas <Thomas.Hirt@baslerhofmann.ch>  
Betreff: N01 8S Wankdorf-Schönbühl: Umbau SABA Fischrain

Guten Tag Herr Inkermann

Herzlichen Dank für die Zustellung der projektierten Gleisachsen sowie die Information bzgl. der neuen  
Interessenlinie.

Wir haben in Zwischenzeit wie am 15.09.20 besprochen die projektierten Gleisachsen mit Interessenlinie  
wie wir es verstanden haben in unsere Situation integriert und am - aus Sicht ASTRA - kritischsten Punkt  
einen Schnitt erstellt.

Wir schlagen vor, anstelle der bislang geplanten Blockmauer eine Stützmauer aus Beton zu erstellen, und  
zwar so, dass der Wandfuss exakt auf der Interessenlinie positioniert ist. Die Fundamentplatte würde somit  
überdeckt innerhalb des Interessensbereiches liegen. Für den Unterhalt der SABA wäre so eine Wegbreite  
von bis zu 4.4 m vorhanden und mit der Stützmauer wäre auch eine dauerhafte Zufahrt bei der SABA  
umsetzbar.

Wie steht die SBB zu diesem Vorschlag?

Für eine kurze Stellungnahme per Mail sind wir ihnen dankbar. Bei Fragen können wir die Thematik auch  
gerne mit dem zuständigen PL ASTRA per Telefonkonferenz besprechen.

Freundliche Grüsse

**Hanspeter Meier**

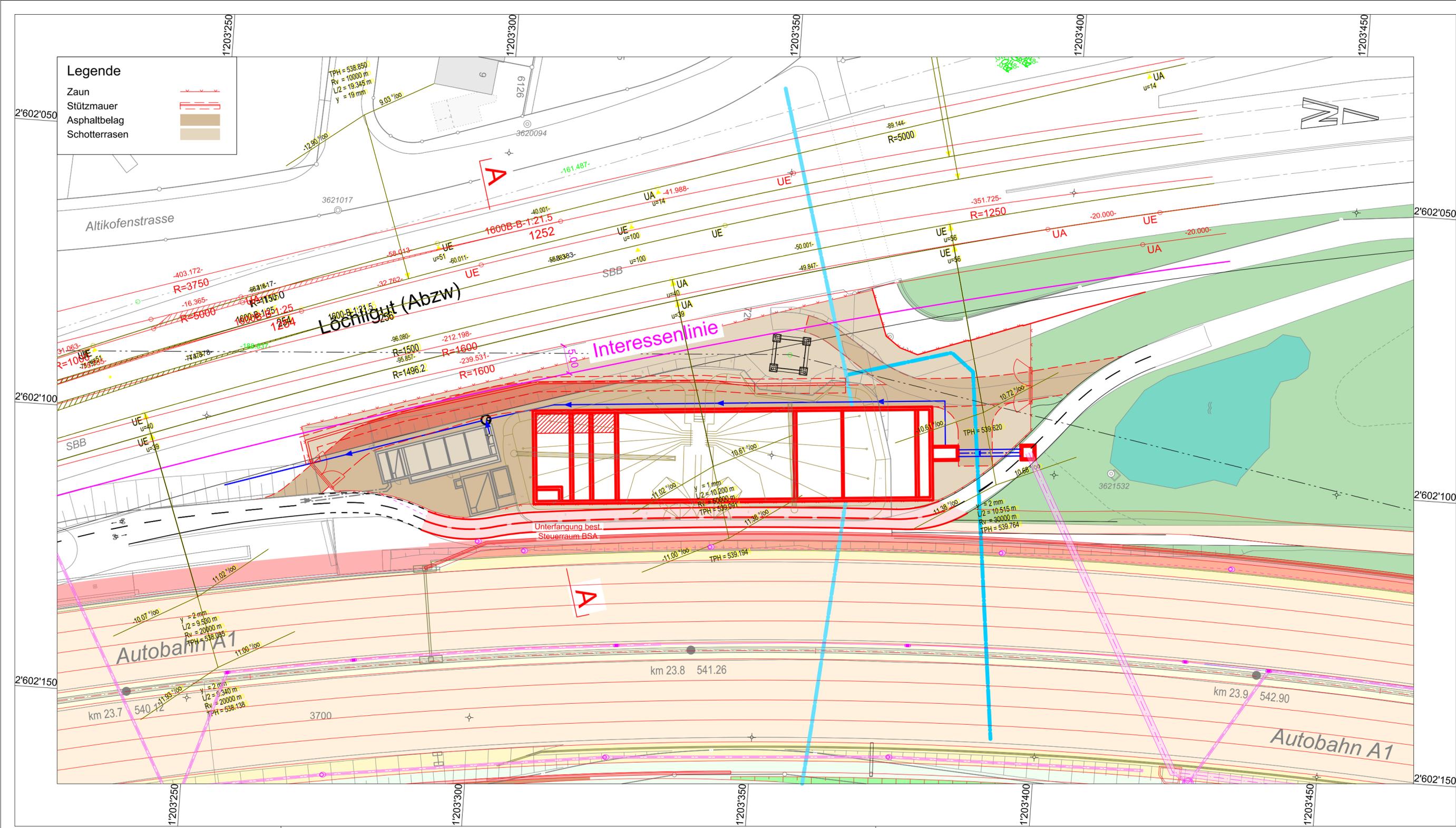
Dipl. Kulturingenieur ETH

Bereichsleiter Ver- und Entsorgung / Mitglied der erweiterten Geschäftsleitung

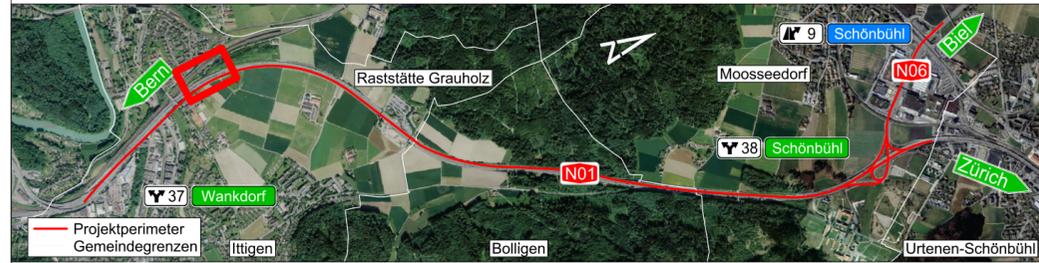
Telefon +41 58 451 63 62 | Mobile +41 79 541 56 00

**Emch+Berger AG Bern**

Schlösslistrasse 23 | Postfach | CH-3001 Bern | [www.emchberger.ch](http://www.emchberger.ch)



## Nationalstrassen N01 / Wankdorf - Schönbühl



### Kapazitätserweiterung

Unterhaltsabschnitt:	22	Unterhaltskilometer:	N01 km 0.400 - km 6.100
Objekt / Los:		Kurzbezeichnung:	N01.22-004
Projekt-Nummer:	090037	Inventarobjekt-Nr.:	02.01.22.320.01, 02.01.22.330.04, 02.06.28.330.02

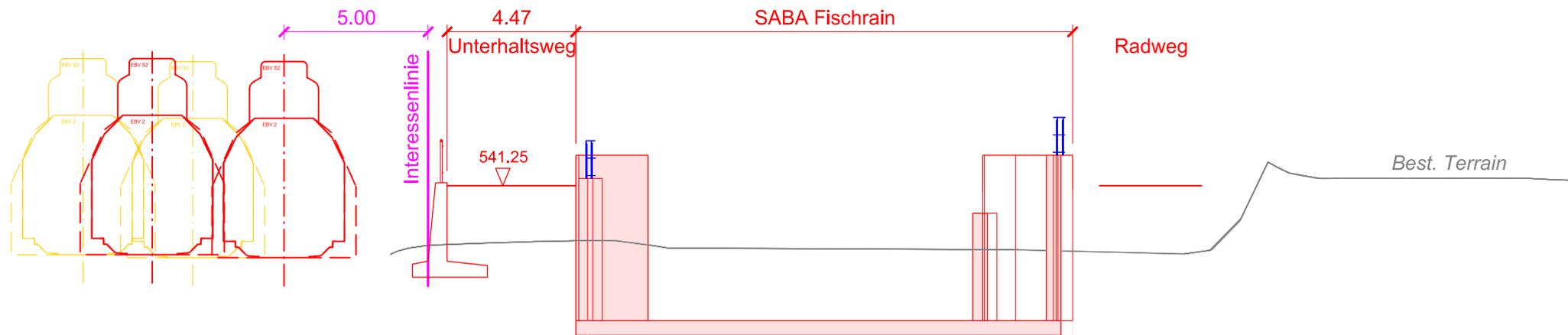
### Ausführungsprojekt

**SABA Fischrain km 1+300.00**  
**Situation 1:500**  
 NSV ART. 12 Abs. 1 SR 725.11

ENTWURF

Projektverantwortung <b>IG EBA</b> c/o Basler & Hofmann AG Forchstrasse 395, Postfach 8032 Zürich T 044 387 11 22 F 044 387 11 00	<b>IG EBA</b> <b>Basler &amp; Hofmann</b>  	Bürointerne Plannummer  <p style="font-weight: bold; font-size: 1.2em;">xxx</p>																																	
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>Rev.</th> <th>Erstellt</th> <th>Index A</th> <th>Index B</th> <th>Index C</th> <th>Index D</th> <th>Dokument / Plan - Nr. (PV):</th> <th>xxx</th> </tr> <tr> <td></td> <td>29.09.2020</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Visum PL-PV:</td> <td>THI</td> </tr> <tr> <td>Gez.</td> <td>burm</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Format:</td> <td>729x297</td> </tr> <tr> <td>Gepr.</td> <td>hpm</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Massstab:</td> <td>1:500</td> </tr> </table>	Rev.	Erstellt	Index A	Index B	Index C	Index D	Dokument / Plan - Nr. (PV):	xxx		29.09.2020					Visum PL-PV:	THI	Gez.	burm					Format:	729x297	Gepr.	hpm					Massstab:	1:500	Projektleitung Bundesamt für Strassen ASTRA Filiale Thun Uttigenstrasse 54 3600 Thun	Eingegangen: Geprüft / Prüfung.: Freigabe:	
Rev.	Erstellt	Index A	Index B	Index C	Index D	Dokument / Plan - Nr. (PV):	xxx																												
	29.09.2020					Visum PL-PV:	THI																												
Gez.	burm					Format:	729x297																												
Gepr.	hpm					Massstab:	1:500																												

# Schnitt 1:200



### **5.3. Stellungnahme Ph. Kirschneck vom 26.11.2020**

## Müller Stephan

---

**Von:** Hirt Thomas  
**Gesendet:** Montag, 30. November 2020 11:37  
**An:** Müller Stephan  
**Betreff:** WG: N01, Wankdorf-Schönbühl, Überführung SBB im Sand

---

**Von:** Kirschneck Philipp SBB CFF FFS <[philipp.kirschneck@sbb.ch](mailto:philipp.kirschneck@sbb.ch)>  
**Gesendet:** Donnerstag, 26. November 2020 11:39  
**An:** Hirt Thomas <[Thomas.Hirt@baslerhofmann.ch](mailto:Thomas.Hirt@baslerhofmann.ch)>  
**Betreff:** AW: N01, Wankdorf-Schönbühl, Überführung SBB im Sand

Hallo Thomas

Ich habe mir das Dok angeschaut und die Änderungen überprüft.  
Von meiner Seite ist es in Ordnung.

Viele Grüsse  
Philipp Kirschneck  
Projektleiter

---

**Von:** Hirt Thomas <[Thomas.Hirt@baslerhofmann.ch](mailto:Thomas.Hirt@baslerhofmann.ch)>  
**Gesendet:** Freitag, 20. November 2020 17:52  
**An:** Kirschneck Philipp (I-AEP-PJM-RME-T2) <[philipp.kirschneck@sbb.ch](mailto:philipp.kirschneck@sbb.ch)>  
**Cc:** stb <[stb@jauslinstebler.ch](mailto:stb@jauslinstebler.ch)>  
**Betreff:** N01, Wankdorf-Schönbühl, Überführung SBB im Sand

Guten Abend Philipp

Wir haben nun alle Unterlagen betreffend dem Projekt 8-Spurausbau Wankdorf – Schönbühl in das Dokument m3.1 – SBB eingefügt (vgl. Link). A. Inkermann hat von Seiten SBB bereits eine zustimmende Erklärung abgegeben (vgl. Anhang). Könntest Du aus Deiner Sicht prüfen, ob diese ausreichend ist, damit wird mit dem Dokument in die Auflage gehen können. Besten Dank für Deine Rückmeldung.

Beste Grüsse und schönes Wochenende.

Thomas

– Bitte klicken Sie auf den folgenden Link um die Dateien herunterzuladen:  
– [https://www.baslerhofmann.ch/de/webftp.html?elD=tx\\_webftp\\_download&hash=b2afa289817577fd265404cf8510fb1a5fb7b8ade7ca7&isoCode=de](https://www.baslerhofmann.ch/de/webftp.html?elD=tx_webftp_download&hash=b2afa289817577fd265404cf8510fb1a5fb7b8ade7ca7&isoCode=de)

– Die zip-Datei steht während der nächsten Woche zum Herunterladen zur Verfügung.

—  
Thomas Hirt  
Leitender Experte Strassen  
T +41 44 387 13 19  
M +41 79 353 36 51

[Thomas.Hirt@baslerhofmann.ch](mailto:Thomas.Hirt@baslerhofmann.ch)

—  
**Basler & Hofmann AG**  
Ingenieure, Planer und Berater  
Forchstrasse 395  
Postfach  
CH-8032 Zürich

T +41 44 387 11 22

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