

bauzeit

Doppelspurausbau Rosshäusern – Mauss
November 2018



Sicherheitsübung im neuen Rosshäuserntunnel: Feuerwehr, Sanität, Care-Team und Polizei proben den Ernstfall.

Brand im Tunnel

Das Tunnelportal ist bereits in Sicht. Da, ein dumpfer Knall: Der Transformator auf dem Dach der Lokomotive ist explodiert, er brennt. Sofort leitet der Lokführer eine Notbremsung ein – doch der brennende Zug kommt erst in der Tunnelmitte zum Stehen. Wer kann, rettet sich noch aus dem Zug, bevor der Strom ganz ausfällt und sich die Türen nicht mehr öffnen lassen. Einige Passagiere kämpfen sich durch den immer dichter werdenden Rauch zum Notausstieg.

Wer es nicht mehr rechtzeitig geschafft hat, bleibt im Zug eingeschlossen – ohne Licht, ohne Strom. Einige kümmern sich um Verletzte, andere hämmern mit ihren Fäusten panisch an die Türen und wollen raus. Gleichzeitig funkt der Lokführer einen Notruf an die Betriebszentrale: «Brand Personenzug auf der Strecke Bern-Neuenburg, Standort Rosshäuserntunnel, rund 50 Passagiere an Bord, Tunnel füllt sich mit Rauch.»

Das ist nicht der Albtraum eines BLS-Lokführers, sondern das Szenario der Sicherheitsübung «Cavallo». Mitte August waren über hundert Einsatzkräfte vor Ort, um die Sicherheits- und Interventionsmassnahmen im neuen Rosshäuserntunnel zu prüfen. «So sicher habe ich mich hier noch nie gefühlt», schmunzelt die Anwohnerin Charlotte Krummen.

Liebe Anwohnerinnen und Anwohner

Den grössten Meilenstein im Doppelspurausbau Rosshäusern-Mauss haben wir erreicht! Nach sechs Jahren Bauzeit konnten wir am 25. August 2018 den neuen Rosshäuserntunnel offiziell mit einem grossen Fest eröffnen. Seit dem 3. September 2018 fahren sämtliche Züge durch den neuen Tunnel und die Rückbau- und Renaturierungsarbeiten auf der alten Strecke haben bereits begonnen. Lesen Sie mehr darüber auf der Seite 4.

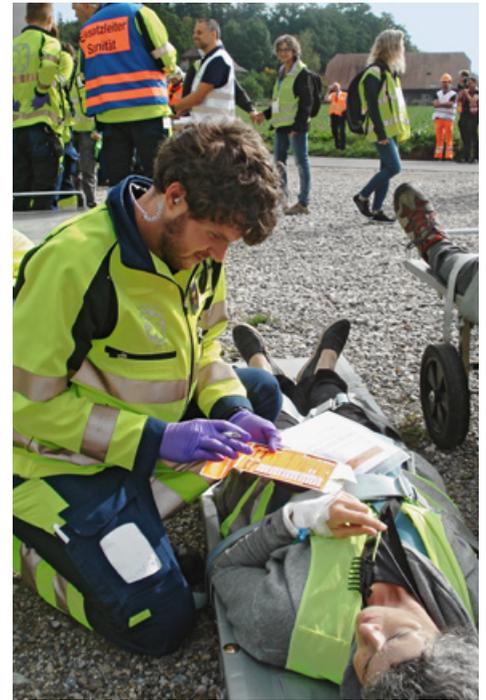
Die lange Bauzeit bedeutete für Sie als Anwohner einigermassen an Lärm, Staub und Erschütterungen. Wir haben alles daran gesetzt, die Beeinträchtigungen für Sie in einem erträglichen Mass zu halten und möchten dies auch bis zum Abschluss der Bauarbeiten im 2020 weiter so halten. An dieser Stelle möchte ich mich für Ihre grosse Geduld, das Verständnis und die gute Zusammenarbeit herzlich bedanken.

Markus Säggerer
Gesamtprojektleiter BLS





Den beleuchteten Handläufen folgen und schnell zum Notausstieg oder zu einem der beiden Tunnelportale finden.



Gerettet: Erstversorgung der «Verletzten» durch Sanität und Care-Team.

Bereit für den Ernstfall?

«Ja, wir sind bereit», fasst Peter Luginbühl die ersten Erkenntnisse aus der Sicherheitsübung zusammen. Als Kommandant der BLS-Feuerwehr ist er verantwortlich, dass die Interventionsdienste für einen Einsatz bereit sind und er koordiniert die Zusammenarbeit mit externen Organisationen. Feuerwehr, Sanität, Care-Team und Kantonspolizei – alle waren sie Mitte August vor Ort, haben ihre Zusammenarbeit trainiert und die im neuen Tunnel eingebauten Sicherheitsvorkehrungen getestet. Ein solches Aufgebot lockt auch Zaungäste an. Unter ihnen Anwohner Hermann Schmid: «Dass hier geübt wird, ist eine gute Sache. Es läuft ja noch alles recht locker ab. Im Ernstfall jedoch könnte man die Anspannung wohl in ihren Gesichtern lesen.» Das Interesse seiner Frau Silvia

Schmid gilt der Sanität: «Ich hoffe, dass es nie zu einem Ernstfall kommt. Ich weiss, was so ein Einsatz bedeutet, war ich doch selbst jahrzehntelang Samariterin.»

Eilt es, ist es bereits zu spät

Trifft eine Meldung über ein Ereignis im Rosshäuserntunnel ein, ist es zu spät, sich über das Wer und Wie Gedanken zu machen. Deshalb existiert für jeden Abschnitt des BLS-Streckennetzes ein Einsatzhandbuch. «Dieses Handbuch zu erstellen, ist unsere wichtigste Vorbereitung auf einen Einsatz. Es ist jene Phase, in der wir am meisten lernen, da wir eng mit den Rettungsdiensten zusammenarbeiten», erklärt Peter Luginbühl. Eine Sicherheitsübung auf der entsprechenden Strecke sei nur noch der krönende Abschluss, die Umsetzung

der Theorie in die Praxis. Hier könne er nicht mehr eingreifen, nichts mehr verändern. Muss er auch nicht. Denn bei einer Sicherheitsübung wie «Cavallo» hat jede Blaulichtorganisation einen Beobachter im Einsatz, der ein waches Auge auf die Abläufe und Koordination hat. Was auffällt, wird für eine spätere Auswertung notiert und in einem Übungsbericht dokumentiert. Einsatzhandbuch und Übungsbericht bilden letztendlich die Grundlage zur Ausbildung der Einsatzkräfte.

Der Notausstieg – das dritte Ende des Tunnels

Wer sich im Notfall noch aus eigenen Kräften retten kann, der findet schnell zum Notausstieg oder zu einem Ende des Tunnels. Die Handläufe im Rosshäuserntunnel sind beleuchtet und geben Sicherheit,



«Hoffentlich nie ein Ernstfall», Silvia Schmid, Anwohnerin.

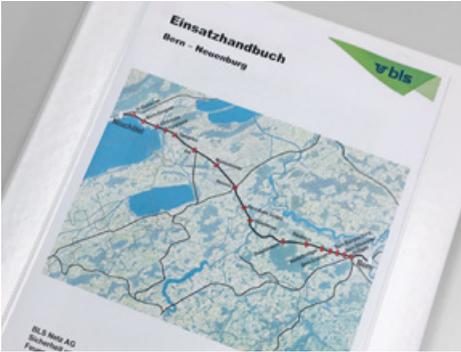


«Eine gute Sache diese Übung», Anwohner Hermann Schmid.



«Noch nie so sicher gefühlt», Charlotte Krummen, Zuschauerin und Anwohnerin.

Immer einsatzbereit



Das neueste Einsatzhandbuch der BLS: Strecke Bern-Neuenburg.

sich auf dem richtigen Weg aus dem Tunnel zu befinden. Die Türe des Notausstiegs ist mit grünen Leuchten eingefasst und auch bei dichtem Rauch von Weitem sichtbar. Wer es bis hierher geschafft hat, braucht nur noch die Treppen über neun Etagen hochzusteigen, um ins Freie zu gelangen. Was passiert aber mit Verletzten oder Rollstuhlfahrenden, für die das Treppenhaus ein unüberwindbares Hindernis darstellt? Ein Rettungslift in der Mitte des Notausstiegs sorgt in diesem Fall für eine schnelle Bergung. Und warum kann sich bei einem Brand der Notausstieg nicht mit Rauch füllen? Sobald die Türe zum Notausstieg geöffnet wird, springt ein starker Lüfter an. Er erzeugt einen Überdruck, der Rauch wird zurückgedrängt und bleibt im Tunnel.

Heute bereits in der Zukunft

Bei den Sicherheitsvorkehrungen ist auch der Strom ein wichtiges Thema. Ein Fehler kann hier tödlich sein. Um Hochspannungsunfälle zu vermeiden, muss die Fahrleitung ausgeschaltet und geerdet werden. Traditionellerweise geschieht dies manuell. Das heisst, sobald der Strom ausgeschaltet ist, verbindet ein Mitarbeiter Schiene und Fahrleitung mit einer Erdungsstange. Im Rosshäuserntunnel gehört dieses Verfahren der Vergangenheit an – hier wird auf Knopfdruck geerdet. Mit der automatischen Erdungseinrichtung (AEE) hat die BLS technisches Neuland betreten – es ist die erste AEE auf dem BLS-Streckennetz. Peter Luginbühl ist begeistert: «Bei einem Brand zählt jede Minute. Erdungsstangen zu montieren dauert 45 Minuten, die automatische Erdungseinrichtung einzuschalten nur fünf Sekunden. So können die Rettungskräfte viel schneller eingreifen und zudem wird der Lösch- und Rettungszug durch keine Erdungsstangen mehr behindert.» Und sollten einmal wirklich Rettungskräfte in den Rosshäuserntunnel vorrücken müssen, erleichtert ihnen eine weitere technische Errungenschaft gewährleistet eine störungsfreie und damit schnellere Kommunikation – was unter Umständen lebensrettend sein kann.



Peter Luginbühl,
Kommandant
der BLS-Feuerwehr,
BLS-Interventionszentrum
Frutigen

Die Feuerwehr der BLS ist in Frutigen stationiert. Herr Luginbühl, können Sie von dort das gesamte Streckennetz der BLS abdecken?

Ja, das können wir, denn wir müssen nicht in jedem Fall selber vor Ort sein. Wir arbeiten eng mit der SBB und externen Organisationen zusammen und koordinieren die Einsätze.

Was heisst das zum Beispiel bei einem Brand im Rosshäuserntunnel?

In diesem Fall kommen die Lösch- und Rettungszüge der SBB zum Einsatz. Diese sind in Biel und Bern stationiert und können somit viel schneller vor Ort sein als wir. Dasselbe gilt für die Feuerwehr: Alarmiert werden die Berufsfeuerwehren Bern und Biel und die freiwillige Feuerwehr der Region. Zusätzlich werden die Blaulichtorganisationen des Kantons aufgeboten: Sanität, Care-Team und die Polizei.

Unfälle und Brände halten sich nicht an Bürozeiten. Bei einem Ereignis muss die BLS-Feuerwehr jedoch innerhalb von fünf Minuten einsatzbereit sein. Wie organisieren Sie das?

Mit einem lückenlosen Bereitschaftsdienst, in dem jeweils drei der 16 Mitarbeitenden plus ein Lokführer 24 Stunden lang ununterbrochen in Frutigen sind. Sie erledigen ihre normale Arbeit, schlafen und essen aber im Interventionszentrum.

Wie viele Einsätze leistet das Interventionszentrum der BLS pro Jahr?

Rund 400. Wir entfernen Öl oder überfahrene Tiere von den Gleisen, schleppen steckengebliebene Züge ab, gleisen entgleiste Lokomotiven auf oder rücken aus, wenn sich Personen in Gleisnähe befinden.

Seit Ihrem zwanzigsten Lebensjahr bekämpfen Sie Feuer, sind auf diesem Gebiet also ein alter Hase. Gibt es trotzdem etwas, was Ihnen als Feuerwehrmann auf dem Magen liegt?

Oh ja! Alte und lange Tunnels – ich hoffe, dass wir da nie einen Brand bekämpfen müssen.



Die Kantonspolizei koordiniert den Einsatz der Rettungskräfte: Einsatzleiter beim stündlichen Rapport.

Weg mit der alten Strecke – Platz für die Natur

Auch wenn die Züge nun auf der neuen Doppelspur verkehren – ruhig ist es auf der alten Strecke noch nicht geworden. Kaum waren die Weichen umgestellt, begann der Rückbau. Die alten Fahrleitungen und Gleise sind bereits abgebaut und werden wiederverwertet oder fachgerecht entsorgt. Der über 110 Jahre alte Tunnel bleibt als Zeitzeuge erhalten. Er soll Fledermäusen eine neue Heimat bieten und dient weiterhin als Entwässerungstollen für den neuen Doppelspurtunnel. Sobald Mitte März 2019 die Schonzeit für Fische endet, wird mit der Renaturierung des Flüelbachs begonnen. Mehr zu diesem Thema erfahren Sie im Mai 2019 in der nächsten Bauzeit.



Gleisabbau auf der alten Strecke Rosshäusern-Mauss.

Weg mit den Kiesbergen

Noch liegen rund 80000 m³ Kies im Jenkenacher. Doch bis Ende 2019 wird auch dieses vertraute Bild der Vergangenheit angehören. Der Kies wird für das nächste Grossprojekt auf der Strecke Bern-Neuenburg eingesetzt – die Sanierung des markanten Eisenbahnviadukts über die Saane. Der denkmalgeschützte Viadukt aus dem Jahr 1901 wird saniert und gleichzeitig auf Doppelspur ausgebaut.

Festlich eingeweiht

Durch den neuen Tunnel fahren, noch bevor die Strecke offiziell in Betrieb ist? Dieser Wunsch wurde Ende August vielen erfüllt. Nostalgiker ergatterten sich am Fest für den neuen Rosshäuserntunnel einen Platz im «Blauen Pfeil», andere in der NINA «Mühleberg». Der «Blaue Pfeil» punktete dabei mit seinem Alter, die in jugendlicher Frische erstrahlende NINA mit ihrem eben erst enthüllten Wappen von Mühleberg.



Enthüllung des Wappens für die NINA «Mühleberg». V. l.: Daniel Wyder, Leiter Infrastruktur BLS, Pfarrer Christfried Böhm, Grossrätin Anita Herren, Gemeindepräsident René Maire.

Ab Dezember im Halbstundentakt

Am 3. September fuhr um 5.35 Uhr die erste S-Bahn fahrplanmässig durch den neuen Rosshäuserntunnel (siehe Editorial). Den langersehten Halbstundentakt erhält Rosshäusern jedoch erst mit dem offiziellen Fahrplanwechsel am 9. Dezember. Zugunsten dieses halbstündlichen Halts in Rosshäusern fahren die Züge neu in Ferenbalm-Gurbrü durch.

Das Schlimmste ist der Staub



Fritz Steffen, Präsident der Wohnbaugenossenschaft Berghölzli, Rosshäusern, wohnt direkt neben dem Ostportal des neuen Rosshäuserntunnels.

Herr Steffen, haben Sie mit dem Vorstand der Wohnbaugenossenschaft und den Mietern im Brünnenmoos bereits auf das Ende der Bauarbeiten angestossen?

Besser wir warten noch, bis auch die Kiesberge im Jenkenacher verschwunden sind. Danach werden wir aber ein bisschen feiern.

Nur ein bisschen? Sie haben immerhin sechs Jahre in unmittelbarer Nähe einer Grossbaustelle gewohnt.

Ach, das lebt sich gar nicht so schlecht, wie man vielleicht denken mag. Natürlich haben wir alles mitgekriegt: den Lärm, den Staub und die Sprengungen. Die haben die Häuser ziemlich «ghuddlet». Aber wir haben immer genau gewusst, was als Nächstes auf uns zukommt. Vor den Sprengungen haben wir jeweils sogar eine SMS erhalten und wussten – jetzt geht es gleich los.

Am 2. Juni 2015 wurde die letzte Sprengladung im Tunnel gezündet. War damit das Schlimmste überstanden?

Das würde ich so nicht behaupten. Das Schlimmste ist eigentlich der Staub – trotz Bretterwand und Wässern der Strasse. Er liegt auf jeder Fläche und kriecht in alle Ritzen. Zumindest wissen wir immer, woher der Wind weht: Der Westwind bläst die Geräusche und den Staub von uns weg, bei Bise ist es genau umgekehrt.

Ihre grösste Sorge war, dass die Mieter aus dem Brünnenmoos ausziehen könnten und die Wohnungen leer bleiben.

Es wäre tatsächlich schwierig gewesen, neuen Mietern diese Lage schmackhaft zu machen. Doch das war gar nicht nötig. Wir haben alle durchgehalten. Wohl auch, weil die Projektleitung unsere Anliegen immer ernst genommen hat.

Mehr Infos: bls.ch/rosshaeusern

Haben Sie Fragen?

Der BLS Kundendienst ist täglich zwischen 7.00 und 19.00 Uhr für Sie da.

Telefon: 058 327 31 32

Kontaktformular unter bls.ch/kundendienst

Impressum

Herausgeber: BLS Netz AG

Redaktion: Egger Kommunikation, Bern

Gestaltung: Scarton Stingelin AG, Liebfeld Bern

Fotos: Kantonspolizei Bern; Egger Kommunikation, Bern;

Peter Studer, Bern

Druck: Mastra Druck AG, gedruckt auf FSC-zertifiziertes Papier

Auflage: 4800 Expl., November 2018