

Bauzeit

Doppelspurausbau Rosshäusern–Mauss

April 2015

Besser unterwegs. 

Liebe Anwohnerinnen und Anwohner

Es geht zügig voran im Rosshäuserntunnel: Das ist die erfreuliche Zwischenbilanz ein Jahr nach Umstellung der Vortriebsart. Der Ausbruch in der oberen Tunnelhälfte, der sogenannte Kalottenvortrieb mit Rohrschirm, erweist sich als die richtige Methode im brüchigen Fels. Diese Vorgehensweise bietet den Mineuren optimalen Schutz und sorgt für eine gute Leistung beim Baufortschritt. Heute sagen wir: der Tunnelbau in Rosshäusern ist wieder auf Kurs. Dies stimmt uns zuversichtlich, dass der



Durchschlag bereits im Sommer statt im Herbst erfolgen wird.

Vorwärts geht's auch im Westen auf der offenen Doppelspurstrecke bei Eggenberg. Die talseitige Verbreiterung für das zweite Gleis ist beinahe abgeschlossen, die Schienen verlegt. Am Sonntag, 10. Mai werden wir den Bahnverkehr komplett einstellen, damit die neuen Gleise an die bestehende Strecke angeschlossen werden können. Informationen zum Totalunterbruch und zu unserem Bahnersatzangebot finden Sie nebenan und auf Seite 4.

Ausserdem berichten wir in dieser Bauzeit über die Tücken der Materialbewirtschaftung und die Bedeutung des Tunnels für den Regionalverkehr.

Wir setzen nach wie vor alles daran, die Beeinträchtigungen durch die Bauarbeiten für Sie in einem erträglichen Rahmen zu halten. Für Ihr Verständnis und die gute Zusammenarbeit danken wir Ihnen herzlich.

Daniel Wyder
Leiter Infrastruktur und
Mitglied der Geschäftsleitung BLS



Altes und neues Bahntrasse: Der Doppelspurausbau bei Mauss ist bald vollendet.

Seitenwechsel in Mauss mit Bahnunterbruch am 10. Mai

Nicht nur im Fussball wird nach der Halbzeit die Seite gewechselt. Auch beim Trasseebau auf der offenen Strecke bei Mauss ist ein Seitenwechsel fällig. Dafür muss am zweiten Mai-Wochenende der Bahnbetrieb auf das neue Gleis auf die Talseite verlegt werden.

Bis auf einige Fertigstellungsarbeiten ist die talseitige Trasseverbreiterung nahezu abgeschlossen. Die Stützmauern sind fertig, die südliche Verlängerung der Strassenunterführung und des Bachdurchlasses gebaut und der Schotter eingebracht. In den kommenden Wochen wird das neue Gleis montiert und in einer konzentrierten Aktion am Wochenende vom 9./10. Mai an die bestehende Einspurstrecke angeschlossen. Dazu muss der Bahnverkehr am Sonntag, 10. Mai komplett eingestellt werden. Es verkehren Ersatzbusse (Details Seite 4).

Anschliessend werden sich die Bauarbeiten auf die Hangseite verlagern: Die alte Strassenunterführung wird abgebrochen und die neue Unterführung nach Norden verlängert, ebenso der Durchlass für den Flüelebach. Zudem wird die Zufahrtsstrasse zur künftigen Tunnelzentrale beim Westportal erstellt.

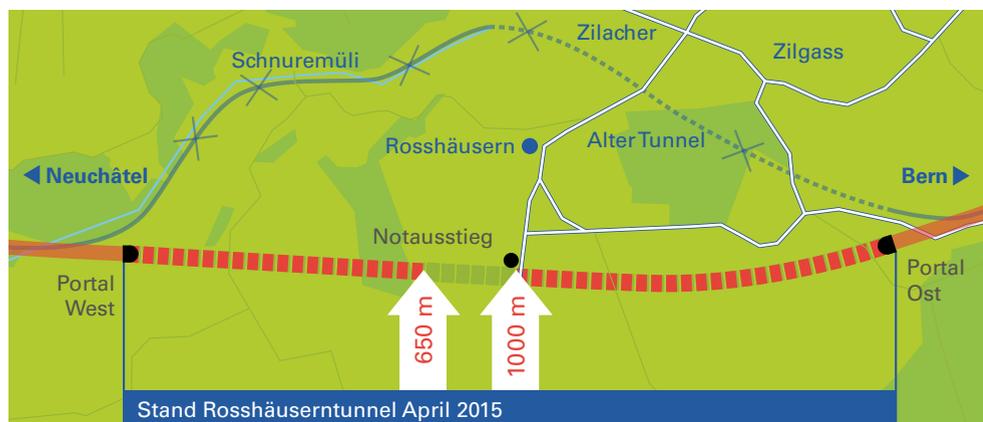
Es fehlen nur noch 250 Meter

Willkommene Routine ist eingeleitet auf der Baustelle. Der Tunnelausbruch, mit dem Anfang 2014 geänderten Bauverfahren, verläuft erfreulich und kommt sogar rascher voran als angenommen. Wenn Sie diese Bauzeit in den Händen halten, dürften bereits mehr als 1650m von insgesamt 1900m ausgebrochen sein.

Die Sprengungen im Mittelbereich des Tunnels waren Anfang dieses Jahres in Rosshäusern Dorf deutlich zu spüren, als sich die Mineure quasi unter den Häusern der dortigen Bewohnerinnen und Bewohner voran gruben. Inzwischen hat der Vortrieb sowohl im Westen als auch im Osten im Bereich Feld und Laupenstrasse unbewohntes Gebiet erreicht. Für die noch verbleibende Ausbruchstrecke dürften die Belästigungen durch Lärm und Erschütterungen etwas abnehmen.

Notausstieg ist mit Tunnel verbunden

Nachdem der Vortrieb im Osten Mitte März bis auf die Höhe des Notausstiegs vorgeückt war, konnte vom Tunnel her der Verbindungsstollen zum Notausstiegsschacht ausgebrochen werden. Der Notausstieg erfüllt schon heute seinen Zweck, indem er die Sicherheit der Mineure im Vortrieb Ost erheblich verbessert: Er dient ihnen als Fluchtweg, wenn im schlimmsten Fall der Tunnelausgang durch einen Brand oder einen Unfall versperrt sein sollte.



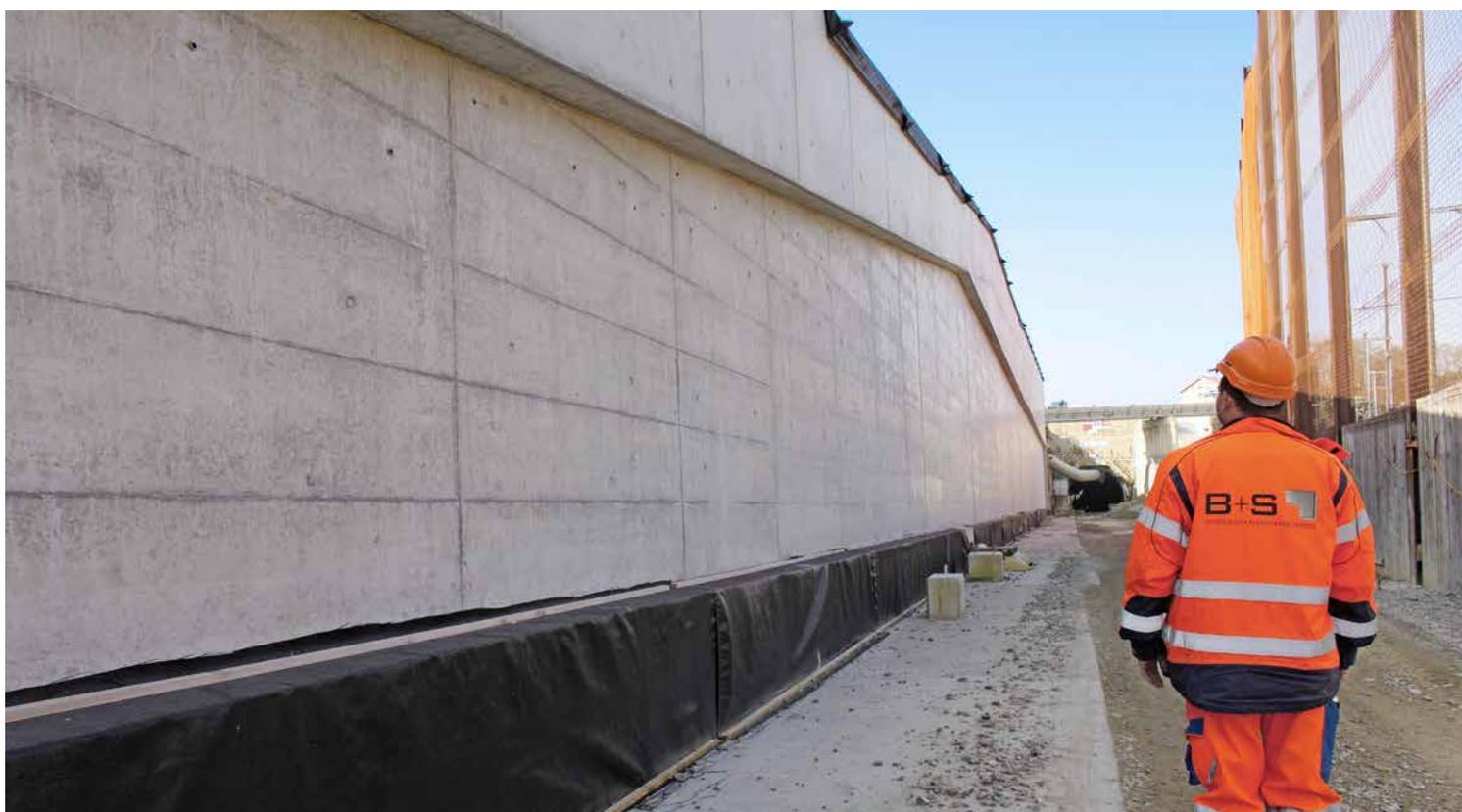
Der Stand der Ausbrucharbeiten wird im Internet periodisch aktualisiert und kann mitverfolgt werden unter: www.bls.ch/rosshaeusern > Stand Bauarbeiten

Durchschlag im Sommer erwartet

Kann das jetzige Tempo beim Tunnelvortrieb gehalten werden, rechnet die Bauleitung bereits im Sommer mit dem Durchschlag der Kalotte, d.h. der oberen Tunnelhälfte. Ein grosser Moment für jeden Mineur, wenn sich die Equipen vom Osten und vom Westen im Tunnel die Hand reichen können. Mit dem Durchschlag im Sommer hören die regelmässigen Sprengungen auf. Für den Ausbruch des unteren Tunnelprofils werden nur gelegentlich Sprengungen notwendig sein. Die Hauptarbeiten werden eine grosse Belagsfräse und herkömmliche Bagger erledigen.

Ausblick

Was kommt nach dem Durchschlag? Zunächst müssen die durch die Rohrschirmbohrungen entstandenen, treppenartigen Absätze im Tunnelgewölbe mit Spritzbeton aufgefüllt werden (vgl. Grafik Seite 3). Denn der Innenausbau des Tunnels und die Verkleidung mit einer wasserabdichtenden Folie erfordern eine möglichst ebene Oberfläche. Das Auffüllen dieser «Spickel» wird drei bis vier Monate in Anspruch nehmen. Im Herbst dieses Jahres kann dann der Abbau der Strosse, der unteren Tunnelhälfte, beginnen.



Imposantes Betonbauwerk: die Stützmauer entlang der Stationsstrasse vor dem Tunnelostportal wird später noch eine Verkleidung aus Lärmschutzelementen erhalten.



Die Fläche des Kiesabbaus im Mädersforst wurde inzwischen erweitert. Nach dem Wiederauffüllen wird die Fläche nach Bauabschluss wieder rekultiviert und aufgeforstet.

Randvolle Materiallager

Die geänderte Vortriebsart mit Rohrschirm verlängert nicht nur die Bauzeit, sondern stellt auch die Materialbewirtschaftung vor grosse Herausforderungen. Durch die geänderte Vortriebsmethode fallen rund 180 000 m³ Ausbruchmaterial mehr an als ursprünglich vorgesehen. Gleichzeitig wird für den Tunnelbau rund 100 000 m³ mehr Kies und Schüttmaterial benötigt als anfänglich berechnet.

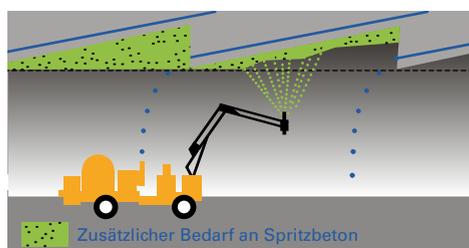
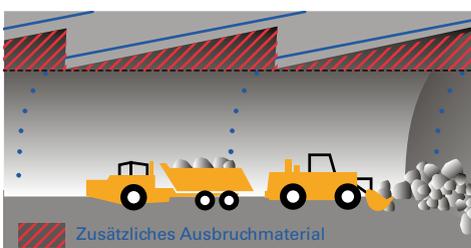
Erweiterte Abbaufäche im Mädersforst

Die BLS hält weiterhin am Prinzip der kurzen Transportwege fest und will das Material möglichst vor Ort ablagern bzw. abbauen. Sie hat inzwischen die Bewilligung für eine südliche Erweiterung des Kiesabbaus im Mädersforst erhalten und mit den baulichen Arbeiten begonnen. Auf der betroffenen Fläche mussten junge Bäume weichen, welche aus einer Lothar-Aufforstung stammen. Besonders wertvolle Bäumchen wurden allerdings durch die Burgergemeinde Bern verpflanzt. Die Fläche wird nach Bauabschluss wieder aufgeforstet.

Mehr Material wegen «Zackenprofil»

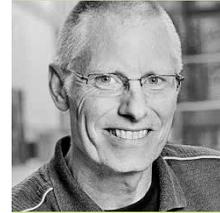
Doch woher kommt das zusätzliche Ausbruchmaterial und warum braucht es mehr Kies? Der Bohrwagen muss die Rohrschirmrohre systembedingt schräg nach oben in den Fels bohren, damit am Ende der Rohrschirmetappe genügend Freiraum vorhanden ist, um die Bohrvorrichtung für die nächste Rohrschirmetappe ansetzen zu können. Dadurch entsteht ein «Zackenprofil», bei welchem mehr Material abgebaut wird, als für den Tunnelquerschnitt nötig wäre (vgl. Grafik unten). Weil die treppenartigen Absätze am Ende mit Spritzbeton wieder aufgefüllt werden müssen, braucht es auch mehr Kies für die Betonproduktion.

Der zusätzlich abgebaute Wandkies aus der Erweiterung Mädersforst Süd muss ebenfalls im Jenkenacher zwischengelagert werden. Dadurch wachsen dort die Zwischenlager vorerst weiter an, bis im Verlaufe des Jahres 2016 die materialintensiven Verkleidungsarbeiten beginnen. Diese werden grosse Mengen an Beton benötigen, der vor Ort aus dem Kies produziert wird. Die Kieslager werden dann rasch wieder kleiner.



Durch die Rohrschirmbohrungen fällt mehr Ausbruchmaterial an als mit der ursprünglich vorgesehenen Vortriebsmethode. Gleichzeitig wird für den Tunnelbau auch mehr Kies benötigt als berechnet. Das Zackenprofil wird später beim Tunnelbau wieder mit Spritzbeton gefüllt.

«Der Tunnel ist auch für den Regionalverkehr wichtig.»



Ronald Menzi,
Projektleiter
HGV-Anschluss beim
Bundesamt für Verkehr
BAV

Welche Funktion hat das Bundesamt für Verkehr BAV im Doppelspurprojekt Rosshäusern-Mauss?

Das BAV hat den Ausbau des Rosshäusern-tunnels in Auftrag gegeben. Wir haben die Projektaufsicht und sorgen dafür, dass die Qualität des Bauwerks und seine Funktionalität gewährleistet sind. Das BAV stellt auch sicher, dass die vereinbarten Kosten nicht überschritten werden und der Bau in der dafür vorgesehenen Zeit fertiggestellt wird.

Der Rosshäuserntunnel ist als Teil des Hochgeschwindigkeitsverkehrs-Anschlusses (HGV-A) auf der Achse Bern-Paris geplant worden. Nun wird diese vom TGV nicht mehr genutzt. Wird der Tunnel umsonst gebaut?

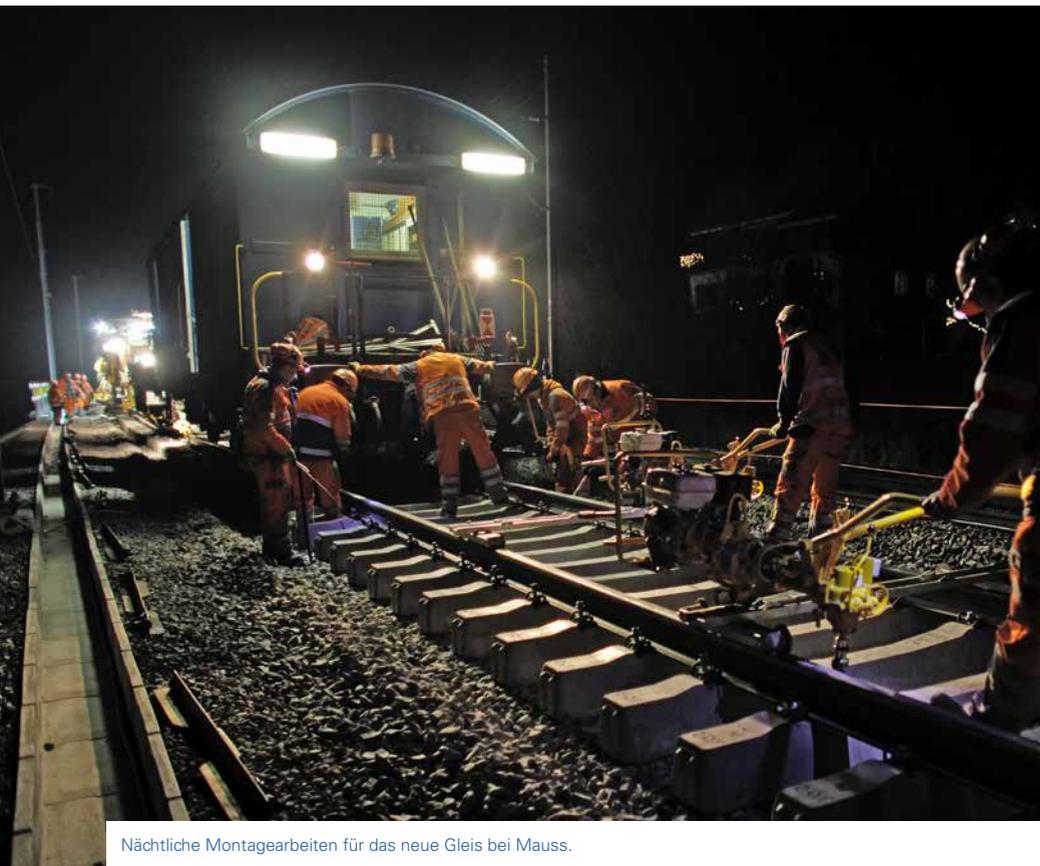
Nein, der alte Tunnel hätte sowieso renoviert werden müssen. Dass der TGV nun nicht auf dieser Strecke fährt, ist ein unternehmerischer Entscheidung, auf den wir keinen Einfluss haben. Nichtsdestotrotz: Die neue Linienführung und der Rosshäuserntunnel sind für den Regionalverkehr Bern-Neuenburg von Nutzen. Damit verkürzen wir die Reisezeit auf der Strecke und der Fahrplan wird zuverlässiger.

Erklären Sie uns bitte was das Programm «HGV-Anschluss» ist.

HGV steht für Hochgeschwindigkeitsverkehr im Schienenbereich. In mehreren Etappen verbessert die Schweiz mit dem Programm die Anschlüsse und wird so optimal an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz angebunden. Dank diesen Anschlüssen können wir die Reisezeiten zu den Städten München, Ulm, Stuttgart, Paris und Lyon verkürzen. Damit steigern wir die Attraktivität der Schweiz als Tourismusstandort und können gleichzeitig eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene bewirken.

Wie weit ist das Programm in der Schweiz gediehen?

Das Gesamtprogramm enthält rund 35 Einzelmassnahmen und ist bereits weit fortgeschritten. Rund zwei Drittel der Ausbauten sind abgeschlossen und in Betrieb. Das Programm dauert noch bis ins Jahr 2020, bis das letzte Projekt realisiert ist und die Reisenden von allen Verbesserungen profitieren können.



Nächtliche Montagearbeiten für das neue Gleis bei Mauss.

Bus statt Bahn am Sonntag, 10. Mai 2015

Rosshäusern – Gümnenen:

Als Folge der Gleisarbeiten (vgl. Seite 1) wird die Strecke Rosshäusern – Gümnenen am Sonntag, 10. Mai für den ganzen Bahnverkehr gesperrt.

Bern Brünnen Westside – Kerzers via Riedbach – Rosshäusern – Gümnenen – Ferenbalm:

Es verkehren halbstündlich Lokalbuse nach einem Spezialfahrplan. Bitte rechnen Sie auf dieser Verbindung 30 Minuten mehr Reisezeit ein.

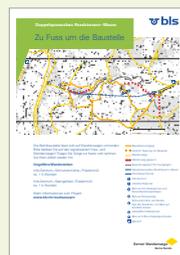
Bern Brünnen Westside – Kerzers direkt:

Es verkehren Direktbusse via Autobahn.

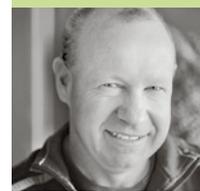
Weitere Infos und Spezialfahrplan unter www.bls.ch/verkehr

Auf Wanderwegen um die Baustelle

Die BLS-Baustelle lässt sich auf Wanderwegen umrunden. Verschiedene Aussichts- und Infopunkte geben Einblick in die Bauarbeiten. Es wird gebeten, die Wanderwege nicht zu verlassen. Das Betreten der Baustelle und der Bau- pisten ist verboten. Der Flyer «Zu Fuss um die Baustelle» kann mit dem nachstehenden QR-Code aufgerufen werden. Im aktuellen «Streifzug», dem Kundenmagazin der BLS, ist der Baustellenrundgang näher beschrieben.



www.bls.ch/rosshaeuern > Besichtigungen und Baustellenführungen.



5 Fragen an ...

Hans-Jörg Krummen,
Landwirt Rosshäusern

Auf Ihrem Ackerland stehen das Betonwerk und riesige Materialhaufen. Was geht Ihnen beim Anblick durch den Kopf?

Das ist schon eine gewaltige Veränderung. Dieses Jahr hätte ich dort Zuckerrüben angebaut. Aber ich mag mich nicht «hintersinnen». Ich habe mich mit der Baustelle arrangiert und blicke vorwärts. Den grössten Teil des Landes werde ich bei Bauende ja zurückerhalten.

Immerhin mussten Sie 3,2 Hektaren Land hergeben. Wie schwer war das für Sie?

Ich hatte keine Wahl, denn das Eisenbahnrecht erlaubt Enteignungen. Aber ich habe mich bei den Verhandlungen beraten lassen und mit der BLS eine faire Lösung gefunden.

Wie sieht die aus?

Für das Land und den Ertragsausfall werde ich entschädigt. Zudem kann ich das Humusdepot im Osten bewirtschaften. Das ist zwar mit Handarbeit verbunden, aber nötig, um das Unkraut unter Kontrolle zu behalten. Entscheidend ist für mich, in welchem Zustand das Land bei der Rückgabe ist.

Wie viel spüren Sie von den Sprengungen?

Vor einigen Wochen waren sie sehr nahe bei meinem Haus. Das hat gerumpelt, dass die Tassen auf dem Küchentisch nur so schepperten. Aber ich war dank SMS-Alarm immer vorgewarnt und richtete mich ein, nicht vor 22 Uhr schlafen zu gehen.

Wie ist die Zusammenarbeit mit den Bauarbeitern?

Ich erlebe sie positiv, als ein Geben und Nehmen. Man kann miteinander reden, wenns Schwierigkeiten gibt. Und ich springe ein für Kontrollgänge, wenn die Bauarbeiten ruhen. Auch sonst gehe ich öfter vorbei und frage, wies steht. Es interessiert mich halt.

Mehr Infos: www.bls.ch/rosshaeuern

Haben Sie Fragen?
Der BLS-Kundendienst ist von Montag bis Freitag zwischen 7.00 und 19.00 Uhr für Sie da.
Telefon: 058 327 31 32
Kontaktformular unter www.bls.ch/kundendienst.

Impressum
Herausgeber: BLS Netz AG
Redaktion: Egger Kommunikation, Bern
Gestaltung: Scarton Stingelin AG, Liebfeld Bern
Fotos: Peter Studer, Bern
Druck: Mastra Druck AG, gedruckt auf FSC zertifiziertes Papier
Auflage: 4700 Ex., April 2015