

bauzeit

Doppelspurausbau Rosshäusern – Mauss
Mai 2017



Bis im Sommer werden noch die Tunnelröhre, die Tagbautunnels und Tunnelzentralen fertig betoniert. Danach beginnt der bahntechnische Ausbau.

Schienen, Schotter und Schwellen

Beim Doppelspurausbau Rosshäusern-Mauss kündigt sich eine neue Ära an – im Sommer beginnt der Einbau der Bahntechnik. Mit den letzten Betonarbeiten wird zurzeit der Rohbau des Tunnels abgeschlossen.

Ab Juli beginnt beim Rosshäuserntunnel der Innenausbau. Dazu gehören Schienen, Schotter und Schwellen, die Bahnstromanlage und die Kabel- und Sicherungsanlagen. Ebenfalls diesen Sommer starten die Erdarbeiten bei den Tunnelportalen und der Bau der Stationsstrasse über das Portal.

Bis es aber so weit ist, werden auf der Baustelle noch jeden Tag bis zu 500 m³ Beton verarbeitet. Stellt man sich dieses Volumen vor, sieht man einen Würfel mit einer Kantenlänge von acht Metern vor sich. Bis im Sommer werden die Tunnelröhre, die Tagbautunnels und Tunnelzentralen auf der Seite Bahnhof Rosshäusern und der Seite Eggenberg fertig betoniert. Doch die Tage der Betonproduktion im Jenkenacher sind gezählt. Wenn der Rohbau des Tunnels abgeschlossen ist, wird das Kies- und Betonwerk abgebaut. Und was passiert eigentlich mit der alten Strecke, wenn die Doppelspur im Herbst 2018 in Betrieb genommen wird? Im Interview mit dem Gesamtprojektleiter der Ingenieurgemeinschaft (Seite 4) erfahren Sie, welche geflügelten Tiere voraussichtlich im alten Tunnel einst hausen werden.

Liebe Anwohnerinnen und Anwohner

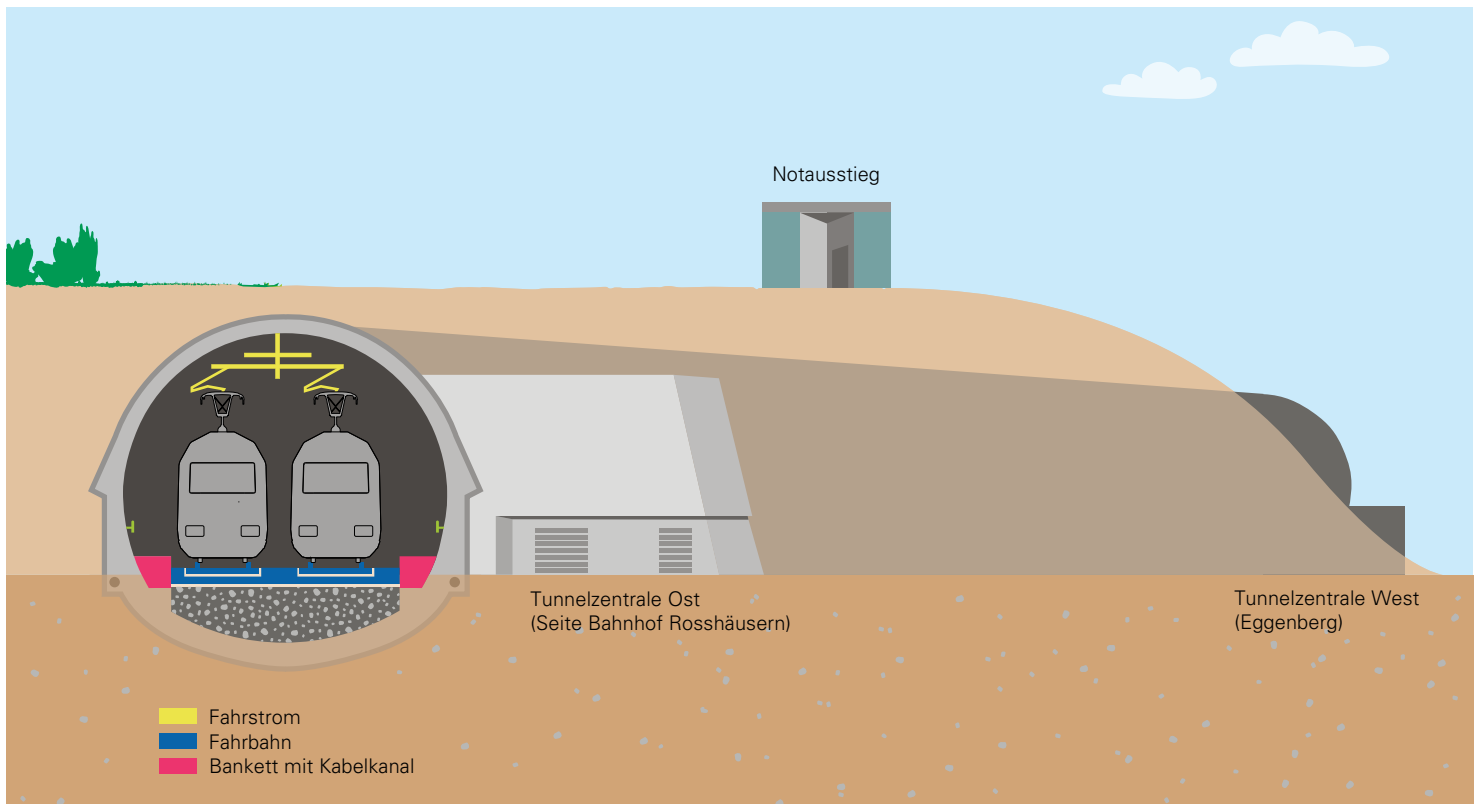
Unser «Gebäude» steht, spricht der Rohbau des Rosshäuserntunnels ist beinahe abgeschlossen. Nun folgen der Innenausbau und die Arbeiten in der Umgebung.



Der Innenausbau, respektive die bahntechnische Ausrüstung, wird nahtlos an die Fertigstellung des Rohbaus starten und bis in das nächste Frühjahr andauern. Die Umgebungs- und Wiederherstellungsarbeiten sowie der Rückbau der alten Strecke gestalten sich hingegen umfangreicher und dauern bis im Frühling 2020.

Bahntechnische Ausrüstung bedeutet, dass wir grosse Materialmengen in den Tunnel transportieren müssen. Als Bahnunternehmen achten wir darauf, dass möglichst viel davon über die Schiene in den Tunnel gelangt. Dennoch müssen wir einen Teil des Materials mit Lastwagen auf der Strasse zur Baustelle bringen lassen. Wir setzen alles daran, die Beeinträchtigungen für Sie in einem erträglichen Rahmen zu halten. Für Ihr Verständnis danken wir Ihnen.

Markus Säggerer
Gesamtprojektleiter BLS



Bahntechnik

Tragwerke statt Fahrleitungsmasten

Im Sommer rücken statt Beton Schienen, Fahrleitungen und elektrische Anlagen in den Vordergrund – der bahntechnische Ausbau beginnt. Die Hauptelemente der Bahntechnik sind die Fahrbahn, die Fahrleitungen und die Kabel- und Sicherungsanlagen. Schienen, Schwellen und Schotter gehören, wie unschwer zu erraten ist, zur Fahrbahn. Für die Fahrleitungen braucht es an der Tunneldecke Aufhängevorrichtungen, sogenannte Tragwerke. Im Tunnel ist dies die praktikable Lösung, da Fahrleitungsmasten keinen Platz haben. Um die schweren Stahlteile am Tunnelgewölbe

zu befestigen, braucht es einiges an Muskelkraft, denn es wird über Kopf gebohrt, gedübelt und montiert. In die seitlichen Bankette werden Kabel eingezogen. Diese gewährleisten die Stromversorgung und Steuerung der übrigen bahntechnischen Infrastruktur: die Notbeleuchtung, die Signale, die technischen Räume und Nischen und im Notausstieg die Belüftung und der Dienst- und Rettungslift. Auch Funk muss im Tunnel funktionieren. Der Lokführer muss jederzeit mit der Betriebszentrale Kontakt aufnehmen können, ebenso die Mannschaft des

Lösch- und Rettungszugs. Zudem sollen auch die Fahrgäste durchgehend telefonieren oder im Internet surfen können.

Kontrolle und Sicherheit durch Tunnelzentralen

An beiden Tunnelenden finden sich Tunnelzentralen. Hier stehen die Schaltschränke, in denen alle Kontroll- und Sicherheitssysteme zusammenlaufen. Die Systeme werden von der Betriebszentrale Spiez fernüberwacht. Sollte sich im Tunnel etwas ereignen, werden die Unterhalts- oder Rettungskräfte von hier aus alarmiert.



Die Bankette – hier werden im Rahmen des bahntechnischen Ausbaus Kabel für die Stromversorgung und Steuerung eingezogen.

Noch ist die Tunnelzentrale im Bau, doch bald stehen hier die Schaltschränke.

Der Jenkenacher wird wieder grün

Im Herbst, wenn die Betonarbeiten abgeschlossen sind, wird das Kies- und Betonwerk im Jenkenacher abgebaut und in seine Einzelteile zerlegt. Die Anlage wird jedoch nicht verschrottet, sondern revidiert und auf eine andere Baustelle verlegt. Der Boden, auf dem das Werk heute noch steht, wird wiederhergestellt, damit die Flächen wie vorher landwirtschaftlich genutzt werden können. Die Rekultivierung ist ein aufwändiges Vorhaben mit strengen Auflagen, das sich jedoch lohnt. Schliesslich sollen die Wunden, die jedes neue Bauwerk in die Natur schlägt, wieder geschlossen werden.

Den Kurzfilm zum Kies- und Betonwerk finden Sie hier: bls.ch/material



Das Kies- und Betonwerk wird im Herbst abgebaut und der Boden für die landwirtschaftliche Nutzung wiederhergestellt.

Auffüllen und rekultivieren

Auch die Hilfsbrücke beim Portal Seite Bahnhof Rosshäusern braucht es bald nicht mehr. Der Tagbautunnel wird zuerst mit Erde überdeckt (siehe Bauzeit November 2016), das ursprüngliche Terrain wiederhergestellt und für die Landwirtschaft bereitgemacht. Im Herbst wird der Bau der neuen Stationsstrasse in Angriff genommen. Da diese über das Portal führt, wird die provisorische Brücke danach im Zuge der Erdarbeiten abgebaut. Im Mädtersforst sind die Kiesgruben aufgefüllt und die Bodenschichten wieder aufgebaut. Letzten Herbst wurden hier bereits 1200 junge Bäume zur Aufforstung des Waldes gepflanzt. Weitere werden folgen.



Im Mädtersforst haben bereits 1200 junge Bäume Wurzeln geschlagen.

Auf jedem Meter sechs Tonnen Schotter



Roland Kugler,
Projektleiter ARGE
Rhomberg-Sersa
Rosshäuserntunnel

Herr Kugler, beim Einbau der Bahntechnik laufen alle Fäden bei Ihnen zusammen. Welches sind für Sie als Projektleiter die grössten Herausforderungen?

Es gilt, das richtige Material und die richtigen Fachleute zur richtigen Zeit am richtigen Ort zu haben. Es muss viel Material angeliefert werden und es sind mehrere Drittfirmen beteiligt. Das braucht daher intensive Absprachen, eine minutiöse Planung und Überwachung der Termine.

Sie sprechen die Materialmengen an. Können Sie uns ein paar Zahlen nennen?

Pro Meter brauchen wir rund sechs Tonnen Schotter, vier Meter Schienen und drei Schwellen. Hochgerechnet auf die ganze Länge von zwei Kilometern ergibt dies rund 15000 Tonnen Material. Dies entspricht in etwa einer Zugkomposition von 300 vollgeladenen Eisenbahnwagen mit einer Gesamtlänge von knapp vier Kilometern.

Kann denn alles Material per Bahn angeliefert werden?

Das leider nicht, aber mehr als die Hälfte, um die Beeinträchtigungen für die Anwohnenden so gering als möglich zu halten. Der Rest muss über die Strasse transportiert werden – denn wir müssen zuerst ein Gleis bauen, damit das Material auf der Schiene in den Tunnel gelangen kann.

Wird es für bestimmtes Material auch Sondertransporte geben?

Speziell wird der Transport der Schienen sein. Eine solche ist 108 Meter lang und passt auf keinen Lastwagen. Deshalb verladen wir diese auf eine spezielle Zugkomposition, die bis zum Tunneleingang fährt. Von dort werden die Schienen auf einer speziellen Einrichtung ins Innere gerollt.

Wie sieht es mit Arbeiten in der Nacht aus, wird es diese geben?

Wir arbeiten hauptsächlich tagsüber. Nach den Sommerferien wird es jedoch einzelne Nächte geben, in denen wir arbeiten. Davon werden die Anwohnenden aber kaum etwas hören, da keine Baumaschinen im Einsatz sind.

Bus statt Bahn im Mai und Juli 2017

Mit der Erneuerung der Gleis-, Fahrleitungs- und Sicherheitsanlagen wird der Bahnhof Gümmenen an die künftigen Bedürfnisse angepasst. Die Bauarbeiten haben ab Mai dieses Jahres Sperrungen zwischen Bern Brünnen und Kerzers zur Folge. Die BLS nutzt diese auch für Arbeiten im Zusammenhang mit dem Doppelspurausbau.

20./21. Mai und 8.–17. Juli

Als Folge des Ausbaus des Bahnhofs Gümmenen, wird die Strecke Bern Brünnen Westside–Kerzers, am Samstag und Sonntag, 20./21. Mai, und Samstag, 8. bis Montag, 17. Juli, für den ganzen Bahnverkehr gesperrt. Bitte rechnen Sie 30 Minuten mehr Reisezeit ein.

Bahnersatzbusse Bern Brünnen Westside–Kerzers via

Riedbach–Rosshäusern–Gümmenen–Ferenbalm–Gurbrü:
Es verkehren halbstündlich Bahnersatzbusse nach einem Spezialfahrplan.

Bahnersatzbusse Bern Brünnen Westside–Kerzers direkt:

Es verkehren Direktbusse via Autobahn.

Mehr Infos erhalten Sie rechtzeitig unter bls.ch/verkehr und den angepassten Online-Fahrplänen unter bls.ch/fahrplan



Zurück zur Natur

Ueli Sennhauser,
Gesamtprojektleiter
Ingenieurgesellschaft

Herr Sennhauser, was passiert mit dem über 110 Jahre alten Rosshäuserntunnel, wenn die Züge ab Mitte 2018 durch den neuen Tunnel fahren?

Der alte Tunnel bleibt als Zeitzeuge erhalten und dient weiterhin als Entwässerungsstollen für das Wasser aus dem Einzugsgebiet des Flüelebachs. Wir stellen ihn soweit instand, dass er dem Bach als Bachbett dienen kann. Zudem muss das Steingewölbe an einigen Stellen zusätzlich abgesichert werden.

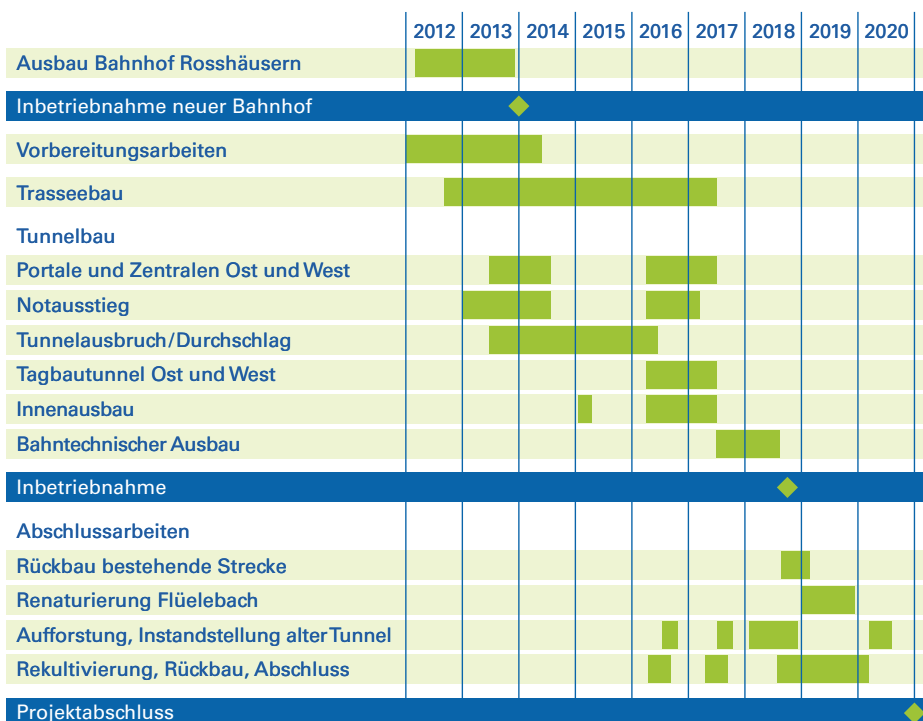
Wurden weitere Varianten zur Nutzung des alten Tunnels geprüft?

Ja, vom Käselager bis zur Champignonzucht – aber dazu ist der Tunnel zu eng. Der Tunnel soll Fledermäusen neuen Raum bieten. Die Portale werden mit Gittertoren verschlossen, welche Öffnungen für Fledermäuse und andere Kleintiere aufweisen. Ein Problem haben wir jedoch noch – Durchzug! Zurzeit klären wir ab, wie wir windgeschützte Plätze für die Fledermäuse errichten können.

Wie wird es beim Flüelebach nach dem Rückbau aussehen?

Hier haben wir beste Voraussetzungen, der Natur etwas zurückzugeben. Die BLS befreit den Flüelebach aus dem engen, zugedeckten Bett. So hat dieser die ganze Breite des ehemaligen Bahntrassees zur Verfügung und kann seinem natürlichen Lauf wieder folgen. Diese Aufwertung der Lebensräume ist für die Wildtiere ein massiver Gewinn und ich bin sicher, dass auch die Anwohnenden den Flüelebach schnell als Naherholungsgebiet entdecken werden.

Terminplan Doppelspurausbau Rosshäusern-Mauss



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: Peter Studer, Bern
Druck: Mastra Druck AG, gedruckt auf FSC-zertifiziertes Papier
Auflage: 4850 Ex., Mai 2017