

bauzeit

Doppelspurausbau Rosshäusern – Mauss
November 2019



Im Bereich des westlichen Tunnelportals (Seite Neuchâtel) wird der Installationsplatz zurückgebaut und der Boden rekultiviert.

Jetzt wird aufgeräumt

Bereits vor etwas mehr als einem Jahr wurden der neue Tunnel und die Doppelspur in Betrieb genommen. Doch damit sind die Arbeiten in Rosshäusern noch nicht abgeschlossen: Vergleichbar mit einem grossen Fest, folgt dem Höhepunkt das Aufräumen.

Die alte Bahnstrecke ist bereits zurückgebaut und der alte Tunnel so weit als nötig instand gestellt. Nach einjähriger Bauzeit folgt nun auch der Flüelebach seinem natürlichen Lauf und hat sich bereits zum attraktiven Naherholungsgebiet gemausert.

Nun gilt es, die letzten Spuren der Grossbaustelle zu tilgen. Die beanspruchten Böden werden für die Rekultivierung vorbereitet. Hier soll schon bald wieder Vieh weiden oder Mais wachsen. Auch im Mädtersforst spielt der Boden die Hauptrolle. Nachdem mit Material aus dem Nachbarprojekt Saaneviadukt die letzte Grube gefüllt wurde, kann auch hier der Boden für die letzte Aufforstung vorbereitet werden. Gleichzeitig werden die Baupisten und Installationsplätze entfernt und das Land rekultiviert. Mit all diesen Arbeiten wird die BLS das Grossprojekt Doppelspurausbau Rosshäusern im Sommer 2020 abschliessen können.

Liebe Anwohnerinnen und Anwohner

Sie halten die letzte Ausgabe der Bauzeit in den Händen. Im Sommer 2020 schliessen wir das Grossprojekt zum Doppelspurausbau Rosshäusern ab. Eine lange Bauzeit, die für Sie als Anwohnende einiges an Lärm, Staub und Erschütterungen bedeutete. Wir haben alles darangesetzt, die Beeinträchtigungen in einem erträglichen Mass zu halten. Herzlichen Dank für Ihre Geduld und das Verständnis, welches Sie uns entgegenbrachten. Die Bauarbeiten auf der Strecke Bern-Neuenburg gehen weiter: Wir sanieren zurzeit den denkmalgeschützten Saaneviadukt und bauen ihn gleichzeitig auf Doppelspur aus. Auch auf dieser Baustelle geben wir Acht, die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten.



Herzlichen Dank und alles Gute

Daniel Wyder
Leiter Infrastruktur und
Mitglied der Geschäftsleitung BLS

Es wird ruhiger in Rosshäusern

Drei grosse «R» prägen die Abschlussarbeiten des Doppelspurausbaus Rosshäusern-Mauss: Rekultivierung, Renaturierung und Rückbau. Die Abschlussarbeiten dauern noch bis nächsten Sommer.

Der neue Rosshäuserntunnel ist das Kernstück des Doppelspurausbaus Rosshäusern-Mauss. Dieser ist seit September 2018 in Betrieb. Rund um den Tunnel gibt es noch viel zu tun, bis die Arbeiten definitiv abgeschlossen sind.

Rekultivierung: Kultur- und Weideland

Auf Seite Juchlishaus ist das Kultur- und Weideland mehrheitlich wiederhergestellt und kann normal bewirtschaftet werden.

Anders sieht es im Jenkenacher aus.

Das Kies- und Betonwerk ist zwar längst abgebaut und die Kiesberge wurden diesen Herbst zum Nachbarprojekt Saaneviadukt abtransportiert. Mit der Rekultivierung wird aber erst begonnen.

Der Boden muss nach einer streng festgelegten Kulturfolge bewirtschaftet werden, damit er sich von den Strapazen erholen kann (siehe auch Interview auf Seite 3). Das Material aus dem abgetragenen Felsvorsprung vor dem Saane-

viadukt hat im Mädersforst die letzte Grube gefüllt. Der Boden kann auch dort nun für die Aufforstung vorbereitet werden.

Renaturierung: Idyllischer Flüelebach

Seit Ende Oktober ist der Flüelebach vollständig renaturiert – sehr zur Freude der Anwohnenden. «Aus einem Gebiet mit schnellen Zügen ist ein schöner, idyllischer und ruhiger Flecken Erde geworden. Schön, dass die BLS nicht nur die alte Strecke stillgelegt hat, sondern auch der Natur etwas zurückgibt», meint etwa Samuel Jakob, wohnhaft in der Schnuremüli. Der Flüelebach wurde in enger Zusammen-

Doppelspurausbau Rosshäusern in Zahlen

425 000 m³
Kiesabbau im Mädersforst

- 160 000 m³ Betonherstellung im Jenkenacher
- 110 000 m³ Nachbarprojekt Saaneviadukt Dammverbreiterung
- 80 000 m³ Hinterfüllungen Tagbautunnel, Zentralen und Bahntrasseebau
- 50 000 m³ Bau der Installationsplätze und Baupisten
- 25 000 m³ Renaturierung und Rekultivierungen

640 000 m³
Materialeinbau im Mädersforst

- Tunnelaushub, Voreinschnitte, Abbau Felsvorsprung Seite Mauss

Verbautes Material im Tunnel

1150 t
Bewehrungsstahl
überträgige Bauten

14600 Stk.
Felsanker

61000 m²
Einbau Armierungsnetze im Tunnel

3200 t
Stahleinbau im Tunnel

70000 m
Einbau Rohrschirm zum sicheren Vortrieb

arbeit mit den kantonalen Fachstellen wie zum Beispiel dem Fischereinspektorat und dem Amt für Naturförderung renaturiert. Dies gefällt nicht nur Anwohnenden und Wanderern, auch vielen Tieren kommt dies zugute. Namentlich die Fische können nun von der Saane über Fischtreppe wieder aufsteigen. Auch der Biber hat sein Revier wieder in Besitz genommen.

Rückbau: Pisten und Installationsplätze

Für die Arbeiten am Rosshäuserntunnel hat die BLS mehrere Baupisten erstellt. Diese braucht es nun nicht mehr und sie werden zurückgebaut. Die längste davon ist jene vom Zilacher bis zum Tunnelportal West (Seite Neuchâtel). Auch von den Installationsplätzen bleibt nichts übrig. Das Land wird rekultiviert und kann später als Weide- oder Kulturland wieder bewirt-

schaftet werden. Nach und nach werden auch die durch die Bauarbeiten belasteten Gemeindestrassen wieder instand gestellt.

Bis im Sommer 2020 sollten die Abschlussarbeiten beendet sein und bald wird von den Wunden, die diese Grossbaustelle in die Natur geschlagen hat, nichts mehr sichtbar sein.

Bald wächst es wieder



Hansjörg Krummen,
Landwirt, Rosshäusern

Auf Ihrem Land im Jenkenacher türmten sich die Kiesberge und es wurde Beton produziert. Was macht nun ein Landwirt, der sein Land nicht bewirtschaften kann, Herr Krummen? Ferien?

Nein, ich habe genug anderes zu tun. Der Jenkenacher macht nur einen Teil meines Kulturlandes aus. Zudem konnte ich in dieser Zeit für die BLS diverse Arbeiten ausführen: Humusdepots pflegen, mähen ...

Nun beginnt die Rekultivierung. Was heisst das genau?

So verdichtet wie der Boden jetzt ist, taugt er nicht als Kulturland. Er muss sorgfältig und in vorgeschriebenen Arbeitsschritten wieder neu aufgebaut werden (Unterboden, Oberboden). Danach säen wir eine spezielle Rekultivierungsmischung, vorwiegend tiefwurzelndes Gras.

Wie lange wird es dauern, bis der Boden wieder für den Ackerbau nutzbar ist?

Wir rechnen mit sechs bis acht Jahren. Bis dahin wird das Land als Grünland genutzt, welches wir zwei- bis dreimal pro Jahr schneiden.

Wie werden Sie für den Ausfall der letzten und kommenden Jahre entschädigt?

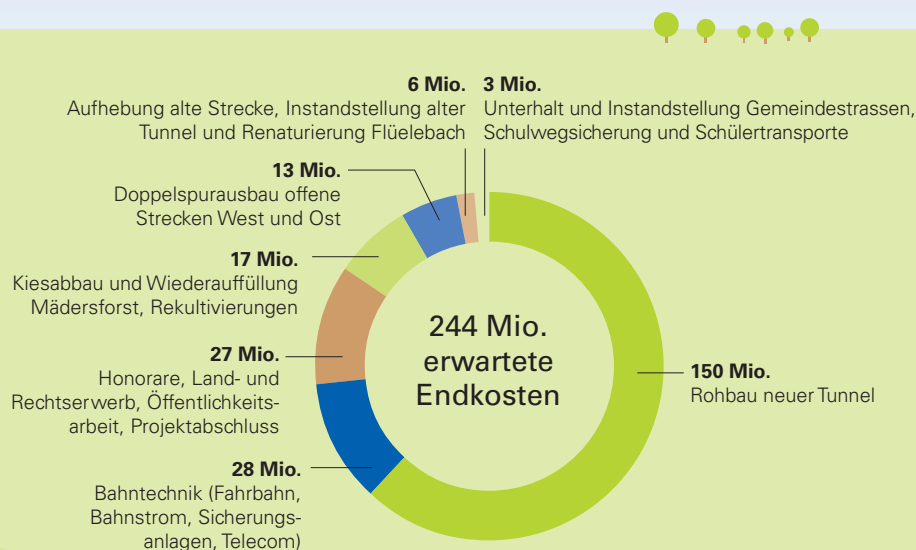
Ich erhalte eine sogenannte Ausfalls-Entschädigung. Auf diesem Land hatte ich eine fünfjährige Fruchtfolge: Weizen, Gerste, Mais, Kartoffeln, Zuckerrüben. Daraus wurde der durchschnittliche Ertrag errechnet und dieser wird mir jährlich ausbezahlt.

Sind sie mit diesem durchschnittlichen Wert zufrieden?

Jetzt schon! Der vorgegebene Durchschnitt war zu tief. Das konnte ich anhand meiner Buchhaltung aufzeigen. Der Wert wurde korrigiert und angepasst. Es ist ein Geben und Nehmen und das Einvernehmen mit der BLS war gut. Ich werde zwar wohl noch längere Zeit Fliesfetzen und Steine von Hand auflesen müssen – das Flies wurde verlegt, um die verschiedenen Bodenarten zu trennen (Unter- und Oberbodendepots und Kieswege). Ich bin jedoch überzeugt, dass wir auch dafür eine gute Lösung finden werden.

Kosten Doppelspurausbau mit neuem Tunnel

(ohne Bahnhof Rosshäusern)



Saaneviadukt – Meilenstein im Sommer 2020

Die Sanierungsarbeiten am denkmalgeschützten Saaneviadukt sind in vollem Gange. Bis zum nächsten Sommer muss alles so weit bereit sein, damit in einer spektakulären Aktion die alte Stahlfachwerkbrücke durch eine neue ersetzt werden kann.



Vorbereitungsarbeiten am Saaneviadukt: Maussviadukt mit Schutzgerüst, Stahlfachwerkbrücke und Hilfsbrücke über die Saane und Installationsplätze beim Gümmenenviadukt (v.l.n.r.)

Der Saaneviadukt ist eines der spektakulärsten denkmalgeschützten Objekte der BLS. Bis Ende 2021 sollen Mauss- und Gümmenenviadukt saniert, die Stahlfachwerkbrücke ersetzt und der gesamte Viadukt auf Doppelspur ausgebaut werden.

Vorbereitungen laufen auf Hochtouren

Seit September 2018 rumort es rund um das ehrwürdige Bauwerk. Installationsplätze und Baupisten sind bereit. Eine Hilfsbrücke spannt sich über die Saane. Sie dient den Vorarbeiten für die neue Stahlfachwerkbrücke. Der Gümmenendamm wurde bereits mit Kies aus dem Jenkenacher verbreitert und das letzte Loch in der Kiesgrube Mädersforst mit Material aus dem Abtrag eines Felsvorsprungs im Sägetwald gefüllt.

Höhepunkt im nächsten Sommer

Ein wichtiges Datum für die Arbeiten am Saaneviadukt ist der 5. Juli 2020. An diesem Sonntag beginnt die fünfwöchige Intensivbauphase. In dieser Zeit montiert die BLS die breiteren Betontröge für die Doppelspur. In einer spektakulären Aktion wird die alte Stahlbrücke weggehoben und die neue eingeschoben. Bis zum Start dieser Bauphase muss alles bereit sein, denn dieses logistische Meisterstück duldet keine zeitliche Verschiebung. Die neue Stahlfachwerkbrücke wird derzeit in einem Stahlwerk produziert.

Später werden deren Einzelelemente mit Spezialtransporten an die Saane gebracht. Erst dort wird die neue Brücke zusammengesetzt. Ebenfalls vorproduziert werden die neuen breiteren Betontröge für die Gleise. Bis zur Montage lagern diese auf der Baustelle.

Mehr Informationen zum Saaneviadukt und aktuelle Bilder der Baustelle finden Sie hier:
bls.ch/saaneviadukt

Intensivbauphase Sommer 2020

Die Intensivbauphase am Saaneviadukt hat im Sommer 2020 eine fünfwöchige Streckensperre zwischen Brünnen und Gümmenen zur Folge.

Brünnen–Gümmenen: 5. Juli 2020 bis 9. August 2020

Der Abschnitt Brünnen–Gümmenen ist für den Zugverkehr gesperrt. Es verkehren Bahnersatzbusse.

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



Der Countdown läuft

Hannes Kobel,
Projektleiter Sanierung
Saaneviadukt

Am 5. Juli beginnt am Saaneviadukt die Intensivbauphase. Haben Sie sich diesen Termin rot in Ihrer Agenda eingetragen, Herr Kobel?

Das ist in der Tat ein wichtiges Datum, und eine gewisse Anspannung ist spürbar. Die fünf Wochen Intensivbauphase werden auf die Stunde genau geplant und wir können die Totalsperre nicht beliebig verlängern. Komme was wolle, am 5. Juli müssen wir bereit sein.

Der Viadukt ist geschützt und sein Charakter muss erhalten bleiben. Eine schwierige Aufgabe?

Das Mauerwerk hat uns tatsächlich vor einige Herausforderungen gestellt. Die Steinbrüche von 1900 gibt es nicht mehr. Wir müssen den entsprechenden Kalkstein aus Deutschland beziehen. Mit diesen Hausteinen haben wir Muster erstellt, um die Steinverarbeitung und Fugenausbildung nachzubilden.

Der Viadukt ist Zeuge der industriellen und verkehrstechnischen Entwicklung im 19. Jahrhundert. Wie fühlt sich der Ingenieur des 21. Jahrhunderts, der an einem solchen Denkmal arbeitet?

Mich erstaunt immer wieder, wie mit den damaligen Mitteln ein solches Bauwerk in nur zwei Jahren entstehen konnte. Einen solchen Zeitzeugen zu erhalten, ihn jedoch gleichzeitig an die heutigen Ansprüche anzupassen, finde ich spannend und der Verantwortung, die damit einhergeht, sind wir uns bewusst.

Wären Sie gerne zu dieser Zeit Ingenieur gewesen?

Der Pioniergeist der Jahrhundertwende und die Eisenbahn faszinieren mich seit jeher. Ich bin sicher, dass es bereits damals mein Wunsch gewesen wäre, im Eisenbahnbau tätig zu sein, und ich hätte gut in diese Zeit gepasst.

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: Scarlon Stingelin AG, Liebefeld Bern
Titelbild: Vistadoc, Schwarzenburg
Druck: Mastra Druck AG, gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier
Auflage: 4800 Expl., November 2019