

bauzeit

Doppelspurausbau Rosshäusern – Mauss
Mai 2019

Nur noch der Schotter erinnert an den alten Verlauf der Strecke Rosshäusern-Mauss.
Das ausgediente Trasse gehört bald dem Flüelebach.

Weiter auf der Doppelspur

Parallel zu den Rückbau- und Renaturierungsarbeiten haben bereits die Bauarbeiten am Saaneviadukt begonnen. Der denkmalgeschützte Viadukt über die Saane wird saniert und ebenfalls auf Doppelspur ausgebaut. Die BLS nutzt die Synergien der beiden Nachbarprojekte. Dies erklärt auch den Lastwagenverkehr für die BLS Baustellen, der nach wie vor in und um Rosshäusern unterwegs ist: Die Kiesberge im Jenkenacher werden derzeit abgetragen und Richtung Westen, zur Baustelle Saaneviadukt, transportiert.

Etwas weniger auffällig sind die laufenden Arbeiten am Flüelebach. Jahrzehntlang war das Gewässer eingezwängt und grösstenteils vom Trasse überdeckt – beste Voraussetzung hier der Natur etwas zurückzugeben. Der Flüelebach wird offengelegt, umfangreich renaturiert und kann schon bald seinem natürlichen Lauf folgen. Auch die Restaufforstung des Mädnersforst und weitere Rekultivierungen stehen noch an. Zudem werden die durch die Bauarbeiten belasteten Gemeindestrassen wieder instand gestellt. Sie sehen: Bis zum Abschluss der Bauarbeiten 2020 gibt es noch einiges zu tun.

Liebe Anwohnerinnen und Anwohner

Bereits seit September 2018 passieren die Züge den neuen Rosshäusern-tunnel problemlos und seit Dezember ist auch der Halbstundentakt eingeführt: Rosshäusern profitiert neu von zwei Verbindungen pro Stunde. Trotzdem sind die Bauarbeiten noch nicht abgeschlossen. Es stehen noch Rückbau- und Renaturierungsarbeiten auf der «alten Strecke» an. Diese werden jedoch nicht mehr von mir betreut. Ich habe mich für eine neue berufliche Aufgabe ausserhalb der BLS entschieden. Eine intensive und lehrreiche Zeit als Gesamtprojektleiter geht für mich zu Ende und ich nehme viele gute Erfahrungen mit. Es freut mich, dass ich die Projektleitung für den Abschluss an Edwin Stämpfli übergeben darf, der das Vorhaben bereits seit Jahren begleitet.



An dieser Stelle verabschiede ich mich von Ihnen und bedanke mich herzlich für die anregenden Begegnungen, die grosse Geduld, das Verständnis und die gute Zusammenarbeit.

Markus Säggerer
Gesamtprojektleiter BLS



Die alte Strecke ist zurückgebaut und der Flüelebach kann bald seinem natürlichen Lauf folgen. Der alte Tunnel ist instand gestellt und dient fortan als Entwässerungstollen.

Befreiter Flüelebach

Wo einst die Züge zwischen Rosshäusern und Mauss verkehrten, wird bald der Flüelebach frei und offen fließen. Die Renaturierungsarbeiten entlang der alten Strecke sind in vollem Gange und sollten bis Ende September abgeschlossen sein.

Aus dem einst kaum sichtbaren Gewässer wird ein Bach, der sich einen natürlichen

Weg im fünf bis sieben Meter breiten Bachbett selber suchen darf. Neue Elemente wie Kiesbänke, Totholzstrukturen und ausgehobene Tümpel schaffen die Voraussetzung für neue, natürliche Lebensräume. Ein Gewinn für die Natur, die hier das Zepter schnell übernehmen wird und damit das Gebiet auch für die Naherholung attraktiv macht.

Biber muss umziehen

Der Biber hat sich am Flüelebach bereits häuslich niedergelassen. Aus Sicht

der Projektleitung und der Bauunternehmung etwas zu früh. Damit sich Biber und Baumaschinen nicht in die Quere kommen, wird das fleissige Nagetier in enger Zusammenarbeit mit der Biberfachstelle vorübergehend umgesiedelt. Sobald die Bauarbeiten beendet sind, darf der Biber den Flüelebach mit Dämmen und Burgen wieder seinen Bedürfnissen anpassen. Wo dies nicht erwünscht ist, zum Beispiel in Gleisnähe, werden ihn Biberschutzgitter am Graben hindern.



Eingezwängt: Der Flüelebach vor der Renaturierung.



Viel Platz: Der Flüelebach wird offengelegt und erhält Raum, um seinem natürlichen Lauf zu folgen.



Der Saane entgegen: Unterhalb der alten Strecke fliesst der Flüelebach bereits frei und kann seinem natürlichen Lauf folgen.

Alter Tunnel – neue Aufgaben

Der über 110 Jahre alte Tunnel soll nicht nur als Zeitzeuge erhalten bleiben – er dient auch als Entwässerungstollen für das gesamte Gebiet.

Der alte Tunnel soll als Entwässerungstollen dienen. Eigentlich hätte man das hier zusammenfliessende Wasser auch durch den neuen Tunnel leiten können. Doch bei Hochwasser könnten die Gleise überflutet werden. Da liegt es auf der Hand, den alten Tunnel als Entwässerungstollen weiter zu nutzen. Dazu musste er

instand gestellt werden: Das bestehende Gewölbe wurde erneuert, eine «Strasse» für Unterhaltsarbeiten erstellt und eine Entwässerungsrinne ausgehoben.

Für Wartungsarbeiten ist der Tunnel begehbar, ansonsten sollen nur noch Fledermäuse und Kleintiere Zugang erhalten. Aus diesem Grund werden die Portale mit Gittertoren verschlossen, mit Öffnungen für Fledermäuse und Kleintiere. Man darf gespannt sein, welche Tiere sich diesen neuen Lebensraum zu eigen machen werden.



Ausgedient? Als Bahntunnel ja. Doch als Entwässerungstollen erhält der alte Tunnel eine neue Funktion.

Umweltauflagen – die Weichen früh stellen



Pascal Sydler,
Umweltingenieur und
Fachverantwortlicher
Umwelt, BLS AG

Herr Sydler, Sie sind verantwortlich, dass bei Bauprojekten der BLS alle Umweltauflagen eingehalten werden. Um welche Vorgaben ging es konkret in Rosshäusern?

Für das Projekt Rosshäuserntunnel haben wir eine Liste mit rund 160 Umweltauflagen. Diese konkret zu benennen, würde viel zu weit gehen. Kernthemen sind Vorgaben zu Bodenschutz, Natur und Landschaft, Gewässerschutz, Rodungen und Aufforstungen, Erschütterungen und Lärm. Deren Umsetzung wird durch unsere Umweltbaubegleitung sichergestellt. Wichtig ist es, frühzeitig die Weichen richtig zu stellen und alle Projektbeteiligten über die Vorgaben zu informieren.

Welche Massnahmen wurden ergriffen, um die Anwohnenden zu schützen? Neu verkehren die Züge ja schneller.

Im Tunnel kamen zum Beispiel sogenannte Unterschottermatten zum Einsatz. Diese dämpfen die Erschütterungen, sodass die Liegenschaften in der Nähe die Vibrationen nicht spüren sollten. Weiter wurden beim Bahnhof Lärmschutzwände montiert und die Stützmauer beim Tunnelportal mit lärmabsorbierenden Elementen versehen.

Die Lärmschutzwand beim Bahnhof Rosshäusern ist nicht durchgehend massiv. Beim Sockel finden sich in regelmässigem Abstand mit Steinen gefüllte Gitter. Wozu dienen diese?

Diese Elemente erlauben beispielsweise Eidechsen und Blindschleichen den Durchgang zu ihren gewohnten Lebensräumen – denn Reptilien lieben das Schotterbett der Fahrbahn. Hier ist es schön warm. Ähnliche Elemente haben wir bei den Stützmauern gegen Mauss errichtet.

Gibt es weitere Erfahrungen, die beim Doppelspurausbau Rosshäusern-Mauss hilfreich waren?

Es ist bekannt, dass Sprengvortriebe das Wasser belasten können. Deshalb hat die BLS beim Bau des Tunnels von Anfang an Wasseranalysen durchgeführt. Als ein erhöhter Ph-Wert auftrat, wurde das Abwasser sofort über eine Abwasserbehandlungsanlage geführt, bevor es in die Kanalisation abgelassen wurde – so wie es die Gewässerschutzverordnung vorschreibt.

Synergien nutzen

Die BLS will sorgfältig mit den vorhandenen Ressourcen umgehen. So ist es kein Zufall, dass die Rückbau- und Rekultivierungsarbeiten in Rosshäusern mit dem Start der Arbeiten zur Sanierung des Saaneviadukts zusammenfallen.



Die verbleibenden Kiesberge im Jenkenacher sind für die Sanierung des Saaneviadukts reserviert.

Im Jenkenacher liegen noch rund 80 000 m³ Kies und die Kiesgrube Mädersforst ist noch nicht ganz aufgefüllt. Genau so muss es sein. Der Kies ist für die Aufschüttung des Dammes am Saaneviadukt reserviert und wird kontinuierlich abtransportiert. Bis im Herbst dieses Jahres werden die Kiesberge verschwunden sein. Sofern das Wetter mitspielt, kann gleich im Anschluss mit der Rekultivierung des Bodens begonnen werden. Die Fruchtfolgeflächen werden in genau festgelegten Schritten wiederhergestellt, sodass der Boden in rund vier Jahren wieder uneingeschränkt landwirtschaftlich genutzt werden kann.

Vom Saaneviadukt in den Mädersforst

Ebenfalls diesen Herbst – gleichzeitig mit dem Verschwinden der Kiesberge im Jenkenacher – wird die Kiesgrube Mädersforst fertig aufgefüllt sein. Im Sägerwald vor dem Saaneviadukt muss ein Felsvorsprung abgetragen werden und das anfallende Material füllt das letzte Loch im Mädersforst. Im Frühling 2020 wird der Boden vorbereitet und bis im Herbst 2020 sollten die letzten Bäume zur Wiederaufforstung des Mädersforsts gepflanzt sein.

Ausbau Trüllernstrasse

Damit vor dem Saaneviadukt Platz für das zweite Gleis entsteht, muss im Sägerwald der Einschnitt im Hang vergrössert und ein Felsvorsprung abgetragen werden. Im Anschluss wird das bestehende Trasse verbreitet. Dafür wird von April bis November Material zur Baustelle hin und wieder weg transportiert. Die Trüllernstrasse muss für diesen Lastwagenverkehr angepasst werden und erhält zudem einen Belag. Zusätzlich werden während den intensiven Bauphasen Lichtsignalanlagen und Ausweichbuchten das Kreuzen des Verkehrs auf der engen Strasse ermöglichen.

Sperrung Brücke Schnuremüli

Im Rahmen der Bauarbeiten am Flüelebach wird die Brücke Schnuremüli erneuert und ist voraussichtlich von **Mitte Mai bis Mitte September 2019 gesperrt**. Eine Fussgängerbrücke garantiert das Queren des Flüelebachs. Motorfahrzeuge können diese Hilfsbrücke nicht befahren.



Theater und Legenden

Jakob Schmid,
Verein Flühlenmühle,
Gemeinde Mühleberg

Vor 30 Jahren wurde der Verein Flühlenmühle gegründet. Die rund 500-jährige Mühle sollte originalgetreu wiederhergestellt werden. Ein ehrgeiziges Ziel. Wie hat der Verein das finanziert, Herr Schmid?

Zu einem grossen Teil mit einer neuen Idee – dem Freilichttheater. Was heute gang und gäbe ist, war damals ein Novum. Als Szenenbild dient die Mühle und das Ofenhaus und weil die Flühlenmühle direkt an der Bahnlinie liegt, hatte sogar die alte Dampflok der BLS einen Auftritt.

Damals konnte man noch direkt bei der Flühlenmühle aussteigen. Die Haltestelle Rüplisried-Mauss wurde 2008 aber aufgehoben ...

... was wir natürlich sehr bedauern. Wir haben auch heute noch viele Besucher und vor allem Schulen, die bei uns vorbeikommen. Da war die Haltestelle einfach ideal.

Gerade um diese Haltestelle ranken sich auch Legenden. Ihr Urgrossvater, Nationalrat Jakob Freiburghaus, soll sich damit einen Wunsch erfüllt haben?

Er hat sich für diese Bahnlinie stark gemacht. Ihm verdanken wir die Erschliessung dieser Gegend. Da er oft nach Bern reiste, brachte ihm die Bahn sicher auch persönliche Vorteile. Böse Zungen behaupten, er hätte einfach nur seinen eigenen Bahnhof haben wollen.

Der Bahnhof hat ihm aber nur in Richtung Gümmenen etwas genützt ...

Eben. Der Zug konnte am Bahnhof Rüplisried-Mauss nur von Bern Richtung Gümmenen anhalten. In die andere Richtung geht es bergauf. Die Dampflokomotive hätte nach einem Halt zu wenig Kraft gehabt, wieder anzufahren.

Mehr Infos: bls.ch/rosshausern

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, Liebefeld Bern

Fotos: Peter Studer, Bern

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

Auflage: 4800 Expl., Mai 2019