

Endlich guckt die BLS in die Röhre

BAHN: Der Bau des Rosshäuserntunnels tritt in eine neue Phase: Die BLS beginnt mit dem Einbau der Bahntechnik. Ab September 2018 sollen die ersten Züge fahrplanmässig durch den 2,1 Kilometer langen Tunnel fahren.

Berner Zeitung; 05.07.2017, Seite 6

BZ Ausgabe Stadt + Region Bern Region Bern / Freiburg

Das Schlimmste ist überstanden. Die Geologie sollte der BLS keinen Streich mehr spielen. In diesen Tagen ist die rund 2,1 Kilometer lange Betonröhre des neuen Rosshäuserntunnels fertiggestellt worden. Nun kann die BLS mit dem Innenausbau und dem Einbau der Bahntechnik beginnen. Anfang September 2018 solle auf der neuen Doppelspurstrecke zwischen Rosshäusern und Mauss der Betrieb auf dem ersten Gleis aufgenommen werden, sagte Gesamtprojektleiter Markus Sägesser gestern bei einem Rundgang. Das sind gut anderthalb Jahre später als geplant.

Teurer und später

Die schwierigen geologischen Verhältnisse in der unteren Süsswassermolasse, brüchiges Gestein und viel Wasser, zwangen die BLS vor 3 Jahren dazu, die Vortriebsmethode anzupassen. Zuerst wurde mit Sprengungen die obere Tunnelhälfte ausgebrochen, anschliessend die untere weggefräst. Die Probleme verzögerten das Projekt nicht nur. Sie steigerten auch die Kosten von 200 auf 265 Millionen Franken.

Zurzeit präsentiert sich die Röhre wie ein Strassentunnel mit einem glatten Asphaltbelag. Dieser ist allerdings sehr klebrig. «Es ist eine Spezialmischung mit einem höheren Bitumenanteil», erklärte Markus Sägesser. Damit werde der Untergrund besser abgedichtet, Feuchtigkeit kann kaum in den Bahnschotter eindringen.

Schotter statt Beton

Auf die geteerte Fahrbahn kommt eine gut 30 Zentimeter dicke Schotterschicht. Bei Tunneln mit einer Länge von über einem Kilometer könnten die Schwellen auch auf einem Betontrasse montiert werden. Für den Rosshäuserntunnel hat sich die BLS aber für ein Schotterbett entschieden. Dieses könnte einfacher ausgeglichen werden, falls sich der Untergrund leicht bewegt.

Der Innenausbau (Gleisanlagen, Fahrleitungen, Kabel und Sicherungsanlagen) im Tunnel sollte Ende März 2018 abgeschlossen sein. Danach folgen Schulungen, Testfahrten und ebenfalls eine Rettungsübung. Apropos Rettung: Ungefähr in der Mitte des Tunnels befindet sich der Notausstieg. Bei einem Zwischenfall könnten sich Zugpassagiere über knapp 300 Treppenstufen und 50 Höhenmeter in Sicherheit bringen. Erst wenn alles durchgespielt ist, gibt das Bundesamt für Verkehr die Strecke für den Bahnbetrieb frei.

Dank dem neuen Tunnel wird der Fahrplan stabiler. Zusätzliche Verbindungen wird es aber erst in einer späteren Phase geben. Auf Dezember 2018 verschwindet jedoch die Haltestelle Ferenbalm-Gurbrü.

Reserve für Saaneviadukt

In diesem Herbst wird das Kiesund Betonwerk, das eigens für den Tunnelbau beim Ostportal aufgestellt worden ist, zurückgebaut. Der Rest des einst riesigen Kiesbergs gleich daneben wird erst in gut 2 Jahren ganz verschwunden sein. Er dient als Reserve für den Ausbau des Saaneviadukts.

Die heutige, über 110 Jahre alte Bahnstrecke wird ab Herbst 2018 zurückgebaut. Der Flüelenbach auf der Westseite wird renaturiert. Der alte Tunnel bleibt als Zeitzeuge erhalten und dient als Entwässerungstollen. Und möglicherweise als Zuhause für Fledermäuse.

Hans Ulrich Schaad