

Angedacht für den TGV – ausgeführt für die S-Bahn

Am 25. August 2018 hat die BLS den neuen Rosshäusern-Tunnel auf der «Ligne directe» Bern – Neuchâtel eingeweiht. Doppelspurig, 2.1 Kilometer lang, für maximal 160 km/h, mit einem Notausstieg in der Mitte und 265 Mio. Franken schwer. Locker, die Reden an der Einweihungsfeier. Rudolf Stämpfli, VRP, betont wie gekonnt die BLS Tunnel baue und daher hoffe er auch auf grünes Licht für den Ausbau des Lötschberg-Basis-Tunnels. Neckisch, der Direktor des BAV, Peter Füglistaler, welcher eingestand, dass die Finanzierung des Tunnels nur durch einen Etikettenschwindel in der Finanzierung zu Stande gekommen sei.

Dankbar der Gemeindepräsident von Mühleberg, René Maire, dass der Bau nun zu Ende sei. Ganz nüchtern, Christian Aebi, Vorsteher des Amtes für öffentlichen Verkehr des Kantons, welcher für den Bahnhof Rosshäusern doppelt so viele Zugshalte ab Dezember versprach, aber den letzten Halt eines Zuges im nahe gelegenen Ferenbalm-Gurbrü im Dezember ankündigte. Nach der Harmonie Musik wurde gemeinsam das Signal auf grün gestellt und als erster Zug fuhr der Blaue Pfeil mit einer illustren Gästeschar durch den Tunnel.

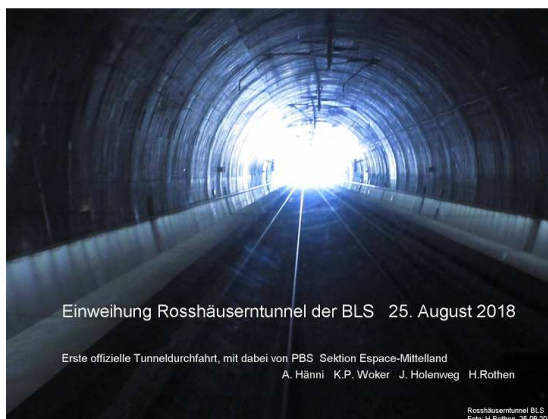


Foto: H.R. v.l.n.r. R. Stämpfli, R. Maire, P. Füglistaler, Chr. Aebi

Die direkte Linie Bern – Neuchâtel war schon bei ihrem Bau 1901 die schnellste Nebenbahn, wurde 1938 zur Stammstrecke des legendären Blauen Pfeils BCFZe 4/6 der BN, später BLS, und sah ab 1983 dreimal täglich den TGV zwischen Paris und Bern. Einzig bei Rosshäusern zuckeln die Züge durch einen kurzen Tunnel und dem Flüelenbach entlang. Der auffällige Tunnel wurde zum Nadelöhr und liess sich nicht sanieren – weshalb er ab Dezember zum Revier für Fledermäuse wird. Die BLS projektierte während 20 Jahren und baute während sechs Jahren den neuen Tunnel. 100 Millionen wurden über den Kredit «Anschluss der Schweiz an den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr» finanziert. Dank politischem Lobbying fand dieses Bauwerk darin Platz, obschon bald klar wurde, dass der TGV von Bern nach Paris den Weg via Basel einschlagen würde, was 2013 Wirklichkeit wurde. Doch der Rosshäusern-Tunnel war im Bau, ermöglicht den regionalen Bahnfahrern einen Zeitgewinn von zwei Minuten und bringt eine bessere Fahrplanstabilität.

Die BLS baut auch gerne eindruckliche Viadukte und so wird der anschliessende Saane-Viadukt bei Gümmenen ab 2019 ebenfalls doppel-spurig, womit die BN definitiv zur schnellsten Regionalstrecke der Schweiz wird. Dies dürfte kaum der Grund sein, weshalb das BAV die Linie Bern – Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds neu dem Fernverkehr zuteilt und die Konzession der SBB zuhält. Der BAV-Direktor hat denn auch den Wunsch ausgesprochen, dass sich SBB und BLS finden sollten, um diese Linie gemeinsam zu betreiben, analog der Lösung SBB/SOB für die Gotthard-Bergstrecke. Dies böte für die Kunden nur Vorteile glaubt auch Pro Bahn, Sektion Espace-Mittelland.

Bilder: Erstfahrt durch den Tunnel





Sicherheit gross geschrieben

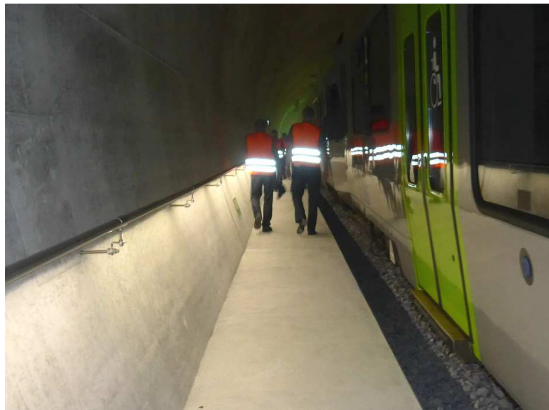
Unglücksfälle in Bahntunnels sind gottlob selten. Trotzdem wird viel in deren Sicherheit investiert. Auf der ganzen Länge führen Gehsteige den Wänden entlang – ebener Ausstieg aus modernen Zügen ist möglich. Alles beleuchtet. In der Mitte des Tunnels – grün ausgeleuchtet – eine Türe zum 50 Meter hohen Rettungsschacht. Zudem kann die Fahrleitung bei Störungen automatisch ausgeschaltet und geerdet werden sowie Löschwasser für die Feuerwehr über eine fixe Rohrleitung durch den Schacht in den Tunnel gepumpt werden. Perfekte Einrichtungen nützen wenig, wenn nicht der Ernstfall durchgespielt wird. Dies verlangt das BAV vor Inbetriebnahme und so fand eine Woche früher eine Grossübung mit brennendem Triebwagen, Rettungszug der SBB, viel Rauch, 50 Statisten und allen Blaulichtorganisationen statt. Nach Abschluss dieses eindrücklichen Einsatzes der Rettungsdienste – als Journalist durfte ich diesen begleiten – zog die Kantonspolizei ein durchaus positives Fazit.

Hoffen wir, dass dieser Schacht im neuen Rosshäusern-Tunnel nie für eine Evakuation genutzt werden muss und alle S-Bahn-, RE- und IR-Züge sicher am Rettungstor vorbeibrausen. Pro Bahn freut sich über diesen Ausbau zugunsten der Bahnkunden. Wir hoffen, dass der Zwist um den Bau einer neuen BLS-Werkstätte an dieser Strecke im nahen Chli-Forst oder bei Niederbottigen ebenfalls zu einem guten Ende komme. Schnelle Züge brauchen einen sorgfältigen Unterhalt. So bleiben sie im Rosshäusern-Tunnel sicher nicht liegen – mit oder ohne Feuer.

Kaspar P. Woker, 29.08.2018

(Bilder Seite 4 + 5)

Bilder: Sicherheit gross geschrieben



Der ganze Tunnel ist beidseitig mit einem beleuchteten Gehsteig ausgerüstet



Der stehengebliebene Zug verschwindet langsam im dichten Rauch



Der Ausgang zum rettenden Schacht ist in Sicht



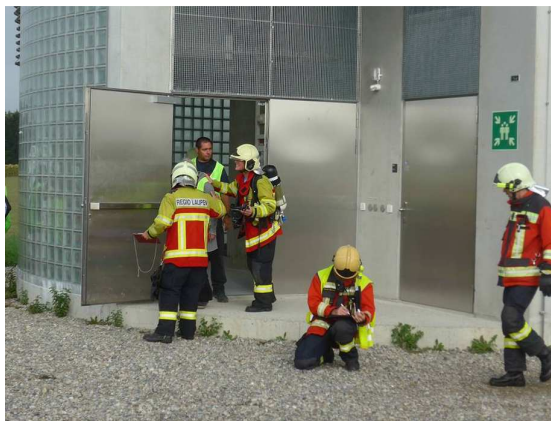
Anschriften beim Eingang Rettungsschacht - zu beachten: die Fahrleitung ist ausgeschaltet und geerdet



Die Einsatzleitung koordiniert alle Blaulicht-Organisationen und erhält die Rapporte



Die Feuerwehr kann ihren Schlauch am vorbereiteten Stützen hinab ins Tunnel anschliessen



Verletzte, rauchvergiftete Passagiere werden aus dem Rettungsschacht evakuiert und versorgt



Verletzte, rauchvergiftete Passagiere werden evakuiert und versorgt



So sieht der Lokführer - hier des Eröffnungszuges - bei der Vorbeifahrt den Eingang in den Rettungsschacht



Der Tunnel ist eröffnet, der Blaue Pfeil kehrt als erster Zug aus dem Tunnel zurück

(Fotos: K.P. Woker)