

«Wir sind auf einer sterbenden Baustelle»

Im Eppenbergtunnel wird die feste Fahrbahn einbetoniert und der Schienenanschluss an das SBB-Netz vorbereitet.

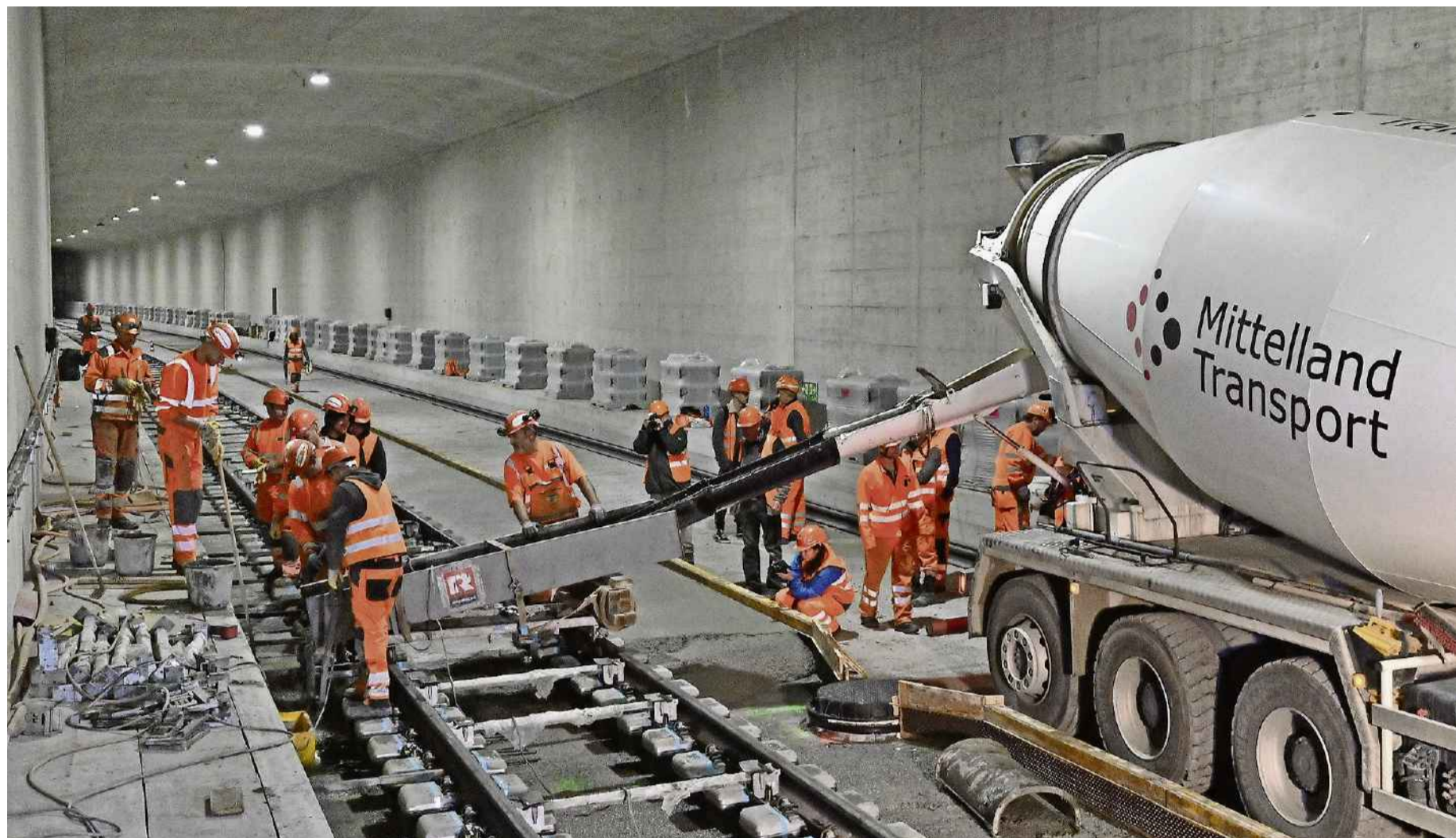
Lorenz Degen

Leise Wehmut kommt bei SBB-Gesamtprojektleiter Thomas Schweizer auf, wenn er auf den Zeitplan blickt. Vor rund zehn Jahren hat er die Balkendiagramme erstellt, die sich nun dem Jahr 2020 nähern: «Es geht zu Ende, wir sind auf einer sterbenden Baustelle.» Ab dem 12. Dezember nächsten Jahres werden Züge fahrplanmässig durch den Eppenbergtunnel fahren und damit das «Nadelöhr Schönenwerd» beseitigen. Künftig werden vier statt bisher zwei Gleise zwischen Olten und Aarau zur Verfügung stehen, was die Trassekapazität stark erhöht. Der Kostenrahmen von 855 Millionen Franken wird nicht ausgeschöpft, prognostiziert Schweizer: «Wir können jetzt schon sagen, dass wir unter dem Kredit abschliessen werden.» Bislang wurden 625 Millionen ausgegeben.

Die Arbeiten im Tunnel sind zu neunzig Prozent abgeschlossen. Die Tunnelröhre ist fertig betoniert, das bergseitige Gleis fast komplett verlegt, das aareseitige folgt bald. Noch fehlen die Bahntechnik und die Deckenstromschiene. Bislang konnten die Bauleute noch mit Autos durch den 3,1 Kilometer langen Tunnel fahren, sobald das zweite Gleis verlegt wird, geht das nicht mehr. Auf dem Bankett ist nur noch Platz für Zweiräder: «Wir freuen uns jetzt schon auf die Velofahrten», sagt Schweizer.

Bei den Zufahrten gibt es nicht mehr viel zu tun. Die neue Perronanlage in Dulliken ist fertig, die Verzweigung Gretzenbach kurz vor der Fertigstellung. Fast komplett sind die neuen Perrons am Bahnhof Däniken gebaut, die Überwerfung in der Wöschnau bereits zu 90 Prozent vollendet.

Nicht alle Abschnitte waren bautechnisch einfach zu bewältigen. Als besonders anspruchsvoll gestaltete sich das Verlegen der Lärmschutzwände für das vierte Gleis in Dulliken: «Es war die schwierigste Baustelle, weil wir fast keinen



Blick in die Tunnelröhre Richtung Gretzenbach: Das bergseitige Gleis ist bereits fertig verlegt und einbetoniert.

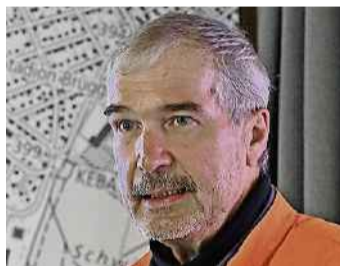
Bild: Bruno Kissling (16. Oktober 2019)

Platz hatten und unter laufendem Betrieb arbeiten mussten», erinnert sich Schweizer.

Testbetrieb beginnt am 3. August 2020

In den kommenden vierzehn Monaten müssen die Lücken zwischen dem Eppenbergtunnel und Stammgleisen geschlossen werden. Am 2. Dezember dieses Jahres geht der Einspurttunnel bei der Verzweigung Wöschnau in Betrieb. Auf dem Abschnitt vor dem Tunnelportal wird das bergseitige Stammgleis abgehängt, um die Züge neu durch den Einspurttunnel unter der zukünftigen Tunneleinfahrt hindurch zu führen. Für den Spurwechsel werden im März 2020 auf der Seite Wöschnau Schnellfahrweichen eingebaut. Diese 150 Meter langen, durch acht An-

«Wir arbeiten an der Hauptschlagader des Schweizer Eisenbahnnetzes.»



Thomas Schweizer
SBB-Gesamtprojektleiter

triebe motorisierten Weichen ermöglichen einen Gleiswechsel bei hoher Geschwindigkeit.

Der Eppenbergtunnel ist für eine Fahrgeschwindigkeit von 160 Kilometern pro Stunde ausgelegt, die Fahrbahn würde 180 Kilometer pro Stunde aushalten. Eine noch höhere Geschwindigkeit ist wegen der Zufahrten nicht möglich. «Viele Leute fragen mich, warum man nicht mit 200 Kilometern pro Stunde fährt, aber die Kurve bei Dulliken ist auf 120 Kilometer pro Stunde beschränkt. Eine so rasche Beschleunigung wäre in der kurzen Distanz gar nicht möglich und auch nicht sinnvoll», erklärt Schweizer.

Der Testbetrieb beginnt am 3. August 2020, der ab dem 19. Oktober in einen Probebetrieb mit Regelzügen übergeht. Für den 23. September ist eine grosse Rettungsübung vorgesehen und irgendwann zwischen Oktober und Dezember gibt es

noch eine Eröffnungsfeier. «Dieser Termin steht aber noch nicht fest», so Schweizer.

Betongiessen zwischen den Schienen

Die Medien-Begehung gestern Mittwoch gab Einblick in die laufenden Bauarbeiten. Kurz vor dem Tunnelausgang Wöschnau wird die feste Fahrbahn einbetoniert. Zwei Schienen hängen einige Zentimeter über Boden, Schwellenklötze sind im Abstand von 60 Zentimetern an ihrer Auflagefläche montiert. Schalbretter formen eine Wanne um die Gleise. «Halt! Guat!» ruft ein stämmiger Bauarbeiter in Bündner Dialekt in kurzen Abständen dem Fahrer des Betonmischers zu, der im Schritttempo vorwärtsfährt. Ein anderer Bauarbeiter legt einen Hebel um, frischer

Beton ergiesst sich aus dem rotierenden Mischtrog zwischen die Schienen. Der Beton füllt den Hohlraum unter den Sockeln, bis diese auf der Unterseite umschlossen sind. Die Schaltafeln verhindern, dass der Beton sich ausserhalb des Gleisbettes verteilen kann. «Wir arbeiten hier im Millimeterbereich statt wie sonst üblich mit Zentimeter-Toleranzen», erklärt Oberbauleiter Markus Gerber. Die feste Fahrbahn soll 20 bis 30 Jahre fast wartungsfrei halten. «Zwischendurch muss man die Schienen auswechseln», so Gerber. Eine konventionelle Schotterung gibt es nur im Bereich der Eingänge. Auf dem Wöschnauer Tunnelportal ist bereits die Jahreszahl 2020 einbetoniert. Mitten im Abbau ein Zeichen der Zukunft.

ANZEIGE

ROBERTO ZANETTI
WIEDER IN DEN STÄNDERAT

URS HUBER

PETER GOMM

FLORIAN EBERHARD

KARIN KÄLIN

NADINE VÖGELI

NICOLE WYSS

Am 20. Oktober 2019 in den Nationalrat | Liste 10

JETZT WÄHLEN

FÜR ALLE STATT FÜR WENIGE

SP