



«Grosser Service» für den Hauenstein-Basistunnel

Von 2023 bis 2027 will die SBB den Hauenstein-Basistunnel vollumfänglich sanieren. Nun ist ein weiterer Meilenstein im Rahmen des Bewilligungsverfahren erreicht: Das Projektdossier liegt vom 30. August bis 28. September 2021 in Tecknau, Zeglingen, Trimbach und Olten öffentlich auf.

Text: Roman Marti | Fotos: Markus Sägesser, Frappant Bern

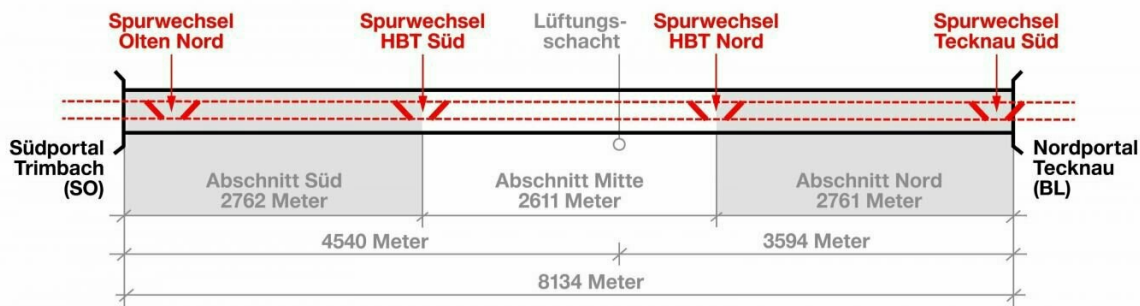
An einer Medienkonferenz im Bahnhof Tecknau präsentierten Markus Sägesser, SBB Gesamtprojektleiter, und Alessandra Celozzi, SBB Leiterin Portfoliomanagement Nord-Süd-Achse, heute das Auflageprojekt und den aktuellen Planungsstand des Baufahrplans.

Instandsetzungsarbeiten im Umfang von 140 Millionen Franken

Im Rahmen der geplanten Grundinstandsetzung setzt die SBB das Tunnelgewölbe umfassend instand. Weiter erneuert beziehungsweise ersetzt sie die Gleise – also Schienen, Schwellen und Schotter – und verlegt sämtliche Kabel neu. Die Gleisentwässerung wird punktuell angepasst und verbessert. Zudem erneuert und modernisiert die SBB die Vorrichtungen der Tunnelselbstrettung, via welcher sich Menschen im Ereignisfall in Sicherheit bringen können. Weiter passt die SBB diverse technische Anlagen an, unter anderem den Lüftungsschacht in Zeglingen. In Tecknau und Trimbach erstellt sie neu je ein Störfallbecken. Mit diesen kann bei Zwischenfällen im Tunnel mehr Schmutzwasser zurückgehalten werden als mit den bestehenden Schachtlösungen. Ziel der Grundinstandsetzung ist, im Tunnel einen sicheren, störungsfreien Bahnbetrieb über die nächsten 25 Jahre gewährleisten zu können. Die Projektkosten belaufen sich auf rund 140 Millionen Franken, finanziert via der Leistungsvereinbarung zwischen Bund und SBB.

SBB will Auswirkung der Arbeiten auf Bahnbetrieb klein halten

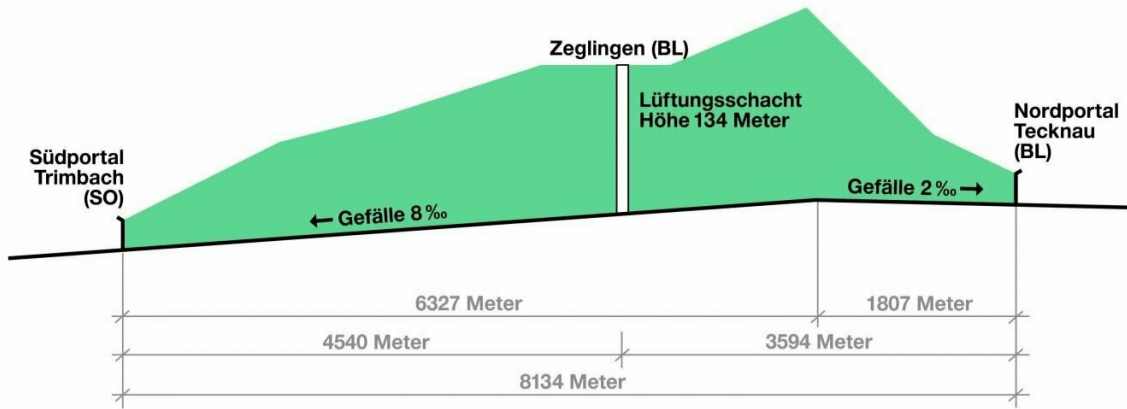
Ziel der SBB ist ein kundenfreundlicher und zuverlässiger Baufahrplan. Vorgesehen sind darum grundsätzlich drei verschiedene Typen von Sperren. Während der meisten Zeit zum Einsatz kommen die nächtlichen Abschnittssperren, so beispielsweise für die Gewölbesanierung. Während diesen Sperren ist der zweispurige Tunnel nur in dem Abschnitt einspurig befahrbar, in welchem nachts gearbeitet wird (siehe Grafik unten). Der restliche Tunnel bleibt zweispurig befahrbar. Die Züge umfahren das gesperrte Gleis via die vier Spurwechsel im Tunnel. Ein Teil der Güter- und Personenzüge wird nachts via Läuelfingen und via Fricktal (Bözberg) umgeleitet. Sofern erforderlich, werden in den späten Abendstunden anstelle der S9-Züge Busse verkehren.



Die Grafik zeigt die Spurwechsel im Hauenstein-Basistunnel und die sich daraus ergebenden Abschnitte.

Während einigen Wochenenden werden – wegen Weichenarbeiten – Totalsperren des Tunnels unvermeidbar sein. Diese werden umfangreiche Zugsausfälle und Umleitungen zur Folge haben. Eine weitere Option während der Sommerferienzeit sind tunnelweite Einspursperren für die Gleiserneuerungsarbeiten. Auch diese sind mit Zugsausfällen und Umleitungen verbunden. Die diesbezüglichen Planungen laufen, detaillierte Angaben kann die SBB deshalb noch nicht machen. Ziel ist, die Auswirkungen auf die Kundinnen und Kunden möglichst gering zu halten.

Teil von einer der Hauptachsen für den Schweizer Güter- und Personenverkehr



Die Grafik zeigt einen Längsschnitt des Hauenstein-Basistunnels inklusive der Lage des Lüftungsschachts.

Der 8,134 Kilometer lange, zweispurige Hauenstein-Basistunnel wurde von 1912 bis 1916 gebaut. Der Tunnel liegt auf der Bahnlinie Basel–Olten und durchquert zwischen Tecknau und Olten die Gebirgskette des Jura. Auf dieser Linie verkehren S-Bahn-Züge ins Wirtschaftszentrum Basel, Fernverkehrszüge von und nach den größten Schweizer Zentren, der internationale Personenverkehr sowie der nationale und internationale Güterverkehr via Lötschberg-Basistunnel. 2019 nutzten im Schnitt täglich rund 100 Güterzüge und 320 Personenzüge den Tunnel. Die letzten umfassenden Sanierungsarbeiten am Tunnel wurden von 1980 bis 1987 ausgeführt. Seither hat die SBB regelmäßig punktuelle Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten ausgeführt. Nun ist wieder ein «grosser Service» nötig.