

«Eine Explosion wäre der Worst Case»

Der Hauenstein-Basistunnel: So machen die SBB das Nadelöhr auf der Nord-Süd-Achse fit für weitere 25 Jahre.

Noël Binetti

Der Selecta-Automat verschmätzt die eingeworfenen Münzen. Ein Seifenspender in der WC-Kabine aus Chromstahl gibt nichts mehr von sich, die Glastüre zum ehemaligen Billetschalter ist verschlossen und mit Aushängen verklebt. Am Bahnhof Tecknau wurden – wie bei vielen kleinen Bahnhöfen –



**Sommerserie:
Der Hauensteintunnel**

Teil 3:
Die Instandstellung

die Dienstleistungen der SBB abgebaut und an Automaten ausgelagert. Vorbei die Zeiten mit geheiztem Wartsaal und Stationsvorstand.

Doch die Tristesse täuscht: Aktuell laufen im umgenutzten Bahnhofsgebäude am Tunnel-Nordportal die letzten Vorbereitungen für ein 140-Millionen-Franken-Projekt. Hier, wo Reisende einst am Schalter ihre Bahngeschäfte tätigten, haben sich Markus Sägesser und sein Team ein improvisiertes Büro eingerichtet. Sägesser hat die Oberbauleitung inne, seit Jahren ist er in die Planung des Grossprojekts involviert: Die Instandstellung des 8134 Meter langen Hauenstein-Basistunnels steht an.

Zuletzt wurde der Tunnel vor rund 35 Jahren saniert. Jetzt soll er für die nächsten Dekaden fit gemacht werden. Oder wie Sägesser es ausdrückt: «Wir führen einen grossen Service durch, für den störfallfreien Betrieb während 25 Jahren.»

Diese Woche beschloss der Bundesrat erweiterte Ausbauten bei der Eisenbahn in Milliardenhöhe. Und die Folgen der Entgleisung eines Güterzugs im Gotthard-Basistunnel vor wenigen Tagen machen deutlich, wie sensibel einzelne Bauwerke wie ein Tunnel für den funktionierenden Betrieb der SBB sind. Ungeachtet dieser Aktualitäten soll am Sonntag, 3. September, in der Nacht auf Montag, im Hauenstein-Basistunnel der Baustart erfolgen. Gearbeitet wird meist nachts, wenn auf dem Netz der SBB am wenigsten läuft – bis ins Jahr 2028.

SBB beschäftigt bereits die Erweiterung des Tunnels

Bis dahin werden in mehreren Etappen das Tunnelgewölbe saniert, Gleise und Weichen ersetzt und Kabelanlagen erneuert. Weiter wird die Entwässerung verbessert und auf beiden Seiten des Tunnels wird ein Störfallbecken erstellt. Die Becken würden bei einer allfälligen



Installation auf dem Bauzug vor dem Portal in Tecknau: Bald starten die SBB – rund acht Monate später als geplant – mit dem Grossprojekt im Hauenstein-Basistunnel.
Bilder: Noël Binetti

Havarie im Berg austretende Schadstoffe auffangen. Zusätzlich investieren die SBB in die Sicherheit: Die Vorrichtungen zur Selbstrettung im Ereignisfall werden modernisiert.

Noch nicht am Ende ihrer Lebensdauer und daher nicht Teil des Projekts sind Fahrleitungsanlage und Signale. Ebenfalls nicht verändert wird die Tunnelsohle, die bei der letzten Sanierung von 1980 bis 1987 bereits ausgebaut und abgesenkt werden musste. Was hingegen auch instand gestellt wird, ist der 134 Meter hohe und 5,6 Meter breite Lüftungsschacht, der auf dem Gebiet der Gemeinde Zeglingen zutage tritt und damit auch dort einen Installationsplatz erfordert. Der Schacht diente in Dampfbahn-Zeiten zur Entlüftung – noch heute wäre er bei einem Unglück in dieser Funktion relevant für die Sicherheit.

Die SBB haben sich also einiges vorgenommen. Dennoch ist bereits klar, dass der Tunnel künftigen Anforderungen nicht mehr entspricht. Markus Sägesser erklärt: «Dieser Tunnel würde so nicht mehr bewilligt. Durchmesser solcher Bauwerke werden heute grösser geplant. Zudem verfügt der Tunnel, obwohl zweispurig, über keinen separaten Rettungsstollen.»

Beschwerde verzögert Projekt um acht Monate

Weil die Strecke Olten–Basel die zentrale Achse auch im internationalen Bahnverkehr darstellt, müssen entsprechende Standards eingehalten werden. Bereits laufen Planungen zur Erweiterung des Tunnels. Sägesser sagt: «Da befindet man sich im Stadium einer Studie.» Jetzt geht es aber um die bevorstehenden Arbeiten. Markus Sägesser betont: «Es bleibt ein alter Tunnel und wir stellen diesen instand.»

«Natürlich kann immer etwas geschehen und den Verlauf verzögern. Doch wir haben Reserven eingerechnet.»



Markus Sägesser
Oberbauleiter

henden Arbeiten. Markus Sägesser betont: «Es bleibt ein alter Tunnel und wir stellen diesen instand.»

Der Beginn der Arbeiten erfolgt nun mit rund acht Monaten Verspätung: Eine Beschwerde in Zusammenhang mit dem öffentlichen Ausschreibungsverfahren gegen die SBB ist für die Verzögerung verantwortlich. Bis das Bundesverwaltungsgericht dieser Beschwerde im vergangenen Frühling eine aufschiebende Wirkung absprach, zogen die Monate ins Land.

Die SBB und die beauftragte Baufirma mussten darum sämtliche Planungen in Abstimmung mit dem regulären Fahrplan und anderen Grossbaustellen nach hinten verschieben und anpassen. Die bereits eingefädelt Umleitung einer S-Bahn über die Läfelfingen-Strecke konnte nicht mehr rückgängig gemacht werden.

Im Gespräch erläutert Markus Sägesser: «Das hatte enorm viel planerische Folgen. Auch für die ausführende Firma, die mit dem Einsatz ihrer Mitarbeitenden rechnet.» Doch die SBB haben offenbar nichts falsch gemacht: Diese Woche wurde bekannt, dass die Beschwerde durch das Bundesverwaltungsgericht als gegenstandslos abgeschrieben wurde. Noch ist das Urteil nicht rechtskräftig; doch der Weiterzug ans Bundesgericht unwahrscheinlich. Wer die entstandenen Mehrkosten trägt und wie hoch diese ausfallen, ist noch offen.

SBB sind um genaue Information bemüht

Die Arbeiten werden von Tecknau in Richtung Trimbach umgesetzt. Vor allem abschnittsweise und teils tunnelweite Einspursperrungen werden eingerichtet; Personen- und Güterzüge müssen von Tempo 140 auf 80 km/h abbremmen und können weiterhin passieren.

Zwischen Herbst 2024 und 2026 sind an zehn Wochenenden Totalsperren des Tunnels vorgesehen, in denen heikle Arbeiten etwa an Weichen ausgeführt werden. Die Totalsperren haben grössere Fahrplanänderungen zur Folge; für die S9-Züge wird ein Bahnersatz eingerichtet.

Die SBB haben rund um das Projekt eine umfassende Informations-Website eingerichtet. Die Anwohnenden beim Nordportal wurden per Schreiben auf die Vorarbeiten und den Baustart hingewiesen; auch die betroffenen Gemeinden werden laufend über die Arbeiten informiert. In Trimbach werden Anwohnende zu einem späteren Zeitpunkt über den Ablauf infor-

miert, wenn dort ab 2024 die Arbeiten für das Störfallbecken anstehen.

Das Ziel ist die Gleisfreigabe um 5.45 Uhr

Nervös ist Oberbauleiter Markus Sägesser vor Baubeginn nicht: «Ich vertraue auf die Planungen. Natürlich kann immer etwas geschehen und den Verlauf verzögern. Doch wir haben Reserven eingerechnet und aufwendige Planungsarbeit geleistet.»

Ziel ist, dass die vorbereiteten Bauzüge die Mitarbeitenden nach 22.15 Uhr in den Tunnel an ihren Arbeitsort und am Morgen wieder sicher nach draussen bringen. «Jeweils um 5.45 Uhr möchten wir durch den Sicherheitsverantwortlichen beide Gleise für den regulären Betrieb freigeben», sagt Sägesser. Die Bauzüge werden vor Arbeitsbeginn mit dem nötigen Material ausgerüstet, etwa am Materialumschlagplatz im Güterbahnhof Olten oder am Werkplatz in Dulliken.

Klar ist: Wenn ein Vorfall während der Schicht die Gleisfreigabe am Morgen verzögert, hat das umfangreiche Auswirkungen auf den überregionalen Bahnverkehr. Doch neben all den logistischen Aufgaben steht für die SBB die Sicherheit an erster Stelle – im Personen- und Güterverkehr wie auch auf der Baustelle unter Tage.

Die Sicherheit als oberstes Credo

Oberster Chef Sicherheit bei der Instandstellung des Hauenstein-Basistunnels ist Thomas Moser. Heute hat er eine Box mit Funkgeräten ins improvisierte Büro im Bahnhof Tecknau mitgebracht.

An seinem temporären Arbeitsplatz für die nächsten fünf Jahre erklärt er: «Eine solche Baustelle unter laufendem Betrieb ist immer eine Herausforderung. Doch viele Abläufe sind genau reglementiert. Bei meinen Aufgaben besteht nur sehr wenig Spielraum.»

Gefragt, welche Gefahren die Baustelle mit sich bringt und welches Szenario aus seiner Sicht gravierend wäre, antwortet Thomas Moser: «Eine Explosion oder ein Brandfall im Tunnel wäre der Worst Case.»

Damit das nicht passiert, werden viele Vorkehrungen getroffen. Zudem tragen sämtliche Arbeiter im Tunnel einen Rucksack mit Sauerstoffmaske für eine eventuelle Selbstrettung. Auf dem Bauzug, der die Equipe in den Tunnel bringt, befinden sich neben Maschinen auch Erste-Hilfe-Einrichtungen und ein Schutzcontainer für den Notfall – ebenfalls mit Sauerstoffreserven für einige Stunden ausgerüstet. Und auch eine mobile Toilette fehlt nicht.

Schutzgöttin Barbara wacht über die Arbeiten

Wie alle Instandhaltungsprojekte der SBB wird auch die Total-sanierung des Hauenstein-Basistunnels mit Bundesgeldern finanziert; gemäss Leistungsvereinbarung zwischen Bund und den SBB. Bei den Planungen der Gleissperren galt es, eine Balance zwischen finanzieller Effizienz und kundenfreundlichem Ersatzfahrplan zu finden. Bei einer Vollsperrung wären die Arbeiten innert eines Jahre umgesetzt.

Die beiden Portale bleiben in ihrer Substanz erhalten; ihnen wird lediglich ein Facelifting verpasst. Wenn im Zuge der Arbeiten die Mauern geputzt und die Hecken rund um die Tunnelgänge gestutzt werden, bietet sich die Möglichkeit, die heilige Barbara in ihrem metallenen Schrein über dem Portal in Tecknau zurechtzurücken.

Die Schutzpatronin der Bergleute wacht traditionell über Arbeiten in Bergen und Stollen. Beim Gang mit Markus Sägesser vor das Nordportal zeigt sich, dass die Figur hoch über dem Bahntrasse – wohl durch die Vibrationen der passierenden Züge – etwas verschoben wurde. Möge sie ihre Aufgabe trotzdem wahrnehmen.



Schaut bei den anstehenden Arbeiten hoffentlich nicht weg: die heilige Barbara, traditionelle Schutzgöttin der Bergleute, in einem metallenen Schrein über dem Portal in Tecknau.