

Sanierung Entlebuch-Strecke 2012

■ Jürg D. Lüthard,
Zürich

Diese 1875 durch die Bern–Luzern-Bahn eröffnete und 1934 elektrifizierte einspurige Strecke Trubschachen–Wolhusen bedurfte einiger grösserer Erneuerungen.

In den Nächten Sonntag/Montag–Donnerstag/Freitag war die Strecke Schüpfheim–Wolhusen zwischen dem 22. Januar und dem 29. Juni für den Bahnverkehr gesperrt. Zwischen dem 2. Juli und dem 20. August 2012 war die Strecke vollständig gesperrt. In diesen Zeiten verkehrten auf diesem Abschnitt als Ersatz für die RegioExpress Bern–Luzern und die Zentralschweizer S-Bahn-Linie 6 Langnau–Luzern Ersatzbusse im Halbstundentakt. Für bessere Anschlüsse zwischen Bus und Bahn war die Berner S-Bahn-Linie 2 Laupen–Langnau bis Trubschachen verlängert. Für Reisende mit Velos verkehrten auf Bestellung stündlich erstmals separate Buskurse, während sonst bei Bahnersatzbetrieben der Veloselbstverlad meist ausgeschlossen ist.

Da das Fahrgastaufkommen hauptsächlich aus Berufspendlern besteht, entschied man sich, die Strecke im Sommer während sieben Wochen vollständig zu sperren, um diverse Sanierungsarbeiten gleichzeitig durchzuführen («Cluster»). Dadurch ergaben sich für die Pendler die geringsten Unannehmlichkeiten, und die Sanierungskosten konnten wesentlich tiefer gehalten werden. Die Gesamtkosten beliefen sich so auf rund 30 Mio. Fr.



Im Einsatz standen auch die Am 847 101 «Bison» (CFD 2004, hydraulisch) und ein früherer Postwagen. Entlebuch, 4. 7. 2012.

L'Am 847 101 «Bison» (CFD 2004, hydraulique) et un ancien fourgon postal étaient aussi en service. Entlebuch le 4. 7. 2012.

Am aufwändigsten war die Sanierung der sechs Tunnels auf dieser Strecke: Wolhuser (150 m), Unterer und Oberer Schächli (96 m, 44 m), Entlestalden (58 m), Wilzingen (240 m) – zwischen Wolhusen und Entlebuch – und Wiggen (40 m). In allen Tunnels wurde das Gewölbe instand gesetzt: gegen eindringendes Wasser abgedichtet, die Fugen verschlossen und das Mauerwerk ertüchtigt. Ausser im Wolhuser Tunnel wurde die Tunnelsohle abgesenkt, um ein den heutigen Normen entsprechendes Schotterbett einbringen zu können. In allen Tunnels ist nun eine Stromschiene-Fahrleitung montiert, zusätzlich der kurze offene Abschnitt zwischen den beiden Schächli-Tunnels. Das Lichtraumprofil in den Tunnels wurde für Doppelstockwagen vorbereitet (EBV 2). Die Kabelanlagen und die Entwässerungsanlagen wurden erneuert. Die

Tunnels sollten nun in den nächsten 50 Jahren keine grösseren Unterhaltsarbeiten mehr erfordern.

Ursprünglich war vorgesehen, zu den einzelnen Tunnels je eine Baupiste zu erstellen. Der Unternehmer offerierte aber eine effizientere Lösung: Im Tunnel selbst wird mit einer adaptierten Belagsfräse der Felsboden abgefräst. Der Abraum wird in einen Raupendumper geschüttet und vor den Tunnel gefahren. Dort dreht der Dumper seinen Oberteil und kippt den Abraum auf das Bahntrasse. Ein Bagger nimmt den Abraum auf und verlädt ihn auf einen Zweiweg-Lastwagen. Dieser wiederum fährt auf einer längeren Strecke zu einem behelfsmässigen Übergang und kippt den Abraum zur Seite. Von dort gelangt er mit normalen Lastwagen zur Deponie.

Die Fahrleitung wurde auf 3,4 km zwischen Wiggen und Escholzmatt ersetzt. Auf 4,3 km wurde der Oberbau erneuert: im Bereich der Bahnhöfe Escholzmatt und Entlebuch sowie südlich von Wolhusen auf gegen 3,5 km. Die Brücke über die Kleine Emme bei Wolhusen erhielt eine umfassende Sanierung.

Diverse Arbeiten erfolgten an rund 40 weiteren Einzelobjekten, wie Bachdurchlässen, Böschungen, Brücken, Entwässerungen, Felsen, Flügel- und Stützmauern, Rinnen, Steinschlagschutzbauten und Unterführungen. Zusätzlich fanden entlang der ganzen Strecke teils umfangreiche Vegetationsarbeiten statt. ■



Der Raupendumper mit 6,5 t Nutzlast und Normalspurfahrwerk am 4. 7. 2012 vor dem Nordportal des Wilzingen-Tunnels.

Fotos: J. D. Lüthard

Le tombereau à chenilles, chargé utile de 6,5 t, devant le portail nord du tunnel de Wilzingen, le 4. 7. 2012.



Beim dreiachsigen Lastwagen wird am 4. 7. 2012 auf einem behelfsmässigen Übergang unterhalb des Wilzingen-Tunnels das Normalspurfahrwerk ausgefahren.

Sur un passage de fortune près du tunnel de Wilzingen, le camion à trois essieux déploie son train de roulement pour circuler sur la voie normale. 4. 7. 2012.