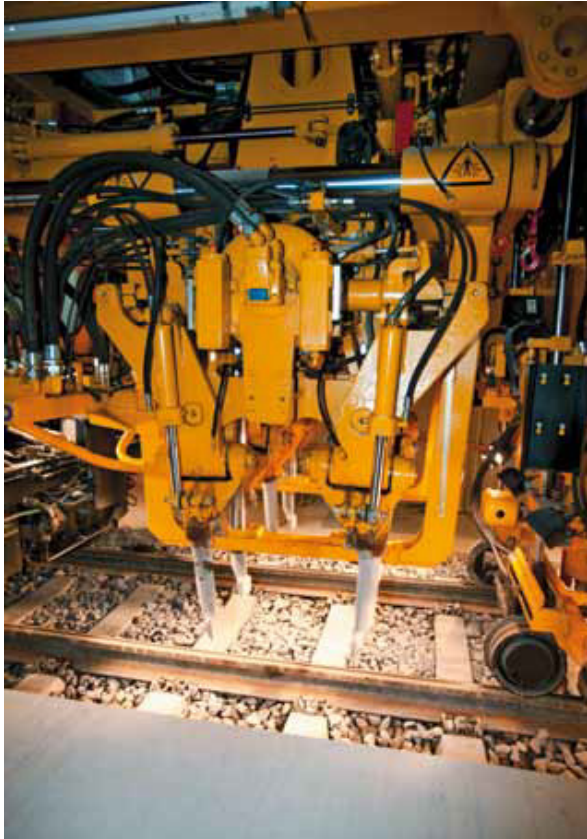


Tieflegung Zentralbahn Luzern: Ausrüstungsphase hat begonnen

Schwelle für Schwelle geht's voran

8



Maschinelle Stopfarbeiten des Schotters im Bereich der Haltestelle Luzern Allmend/Messe.

Bald ist es soweit und die neuen Tunnel der Tieflegung in Luzern werden in Betrieb genommen. Doch bis darin ab November 2012 die Zugkompositionen der Zentralbahn fahrplanmässig rollen, werden die Tunnel noch mit Gleisanlagen, Fahrleitungen, Sicherungs- und Kabelanlagen ausgerüstet. Ein Augenschein.

Installationsplatz beim Bocciodromo nahe der Haltestelle Kriens Mattenhof. Überall stehen Baucontainer und Baumaschinen. Von hier aus werden die Arbeiten für die Tieflegung der Zentralbahn auf der Allmend vorangetrieben. Die rund 1300 Meter lange Tunnelstrecke, die wegen Grundwasser teilweise im Druckluftverfahren (Allmendtunnel) und teilweise bergmännisch (Hubelmatttunnel) gebaut wurde, ist vollendet. Auch die neue Station Luzern Allmend/Messe ist im Rohbau fertig. Nun geht es darum, die Tunnel mit dem nötigen Bahn-Innenleben, sprich Gleisanlagen, Fahrleitungen etc., zu füllen, sodass im November 2012 die Zentralbahn den fahrplanmässigen Verkehr aufnehmen kann.

Bereits ist die erste Schicht Schotter – die Vorschotterung – eingebracht. Nun verlegt eine Equipe die Gleise in den Tunnel. «Da die Tunnel auf Doppelspur ausgelegt sind», erklärt Luca Vanoli, Bauführer Gleisbau, «müssen über 2600 Meter Gleise montiert werden. Und zwar in Meter- und Normalspur, da bis Horw auch Industriegüter auf Normalspur transportiert werden.» Vanoli arbeitet bei der Firma C. Vanoli AG Immensee, die den Zuschlag für Gleistiefbau und Gleisbau im Tunnel bekommen hat.

Kamerafahrt dient zu Schulungszwecken

Luca Vanoli zieht sich den Bauhelm an und marschiert zum Südeingang des Tunnels Allmend. Wir begleiten ihn auf seiner Inspektionstour. «Diese Rampe – der Zugang für die Baufahrzeuge – tragen wir nach der Fertigstellung ab», erzählt der Vater dreier Kinder, der an der ETH Bauingenieur studiert und seine Spuren im Gotthard-Basistunnel «abverdient» hat. «Zugleich wird der Zugang zur Station Kriens-Mattenhof hergerichtet. Vom 9. bis 11. November

2012 werden die Gleise verschwenkt – und die Züge können fortan durch die neuen Tunnels verkehren.»

Nachdem die Equipe von Luca Vanoli die Gleise verlegt hat, folgt die Installation der Fahrleitung. Sobald diese sowie weitere Installationen eingebaut sind, ist die Bahn frei für Testfahrten – und für eine Kamerafahrt. Vanoli: «Dieser Film dient als Grundlage für das Simulationstraining der Lokführer.»

Gleisbau – eine Wissenschaft für sich

Der Gleisunterbau ist längst gelegt. Dabei geht es nicht bloss um Schotter. Der Gleisbauer: «Auf den Betonuntergrund der Tunnels wird eine Unterschottermatte aus zwei Zentimeter dickem Polyurethan geklebt, welche die Erschütterung der Zugskompositionen sowie die Lärmemissionen minimiert. Schliesslich folgt der Schotter.» Wir marschieren zügig im Tunnel voran. Schon erreichen wir die neue, noch verwaiste Haltestelle Luzern Allmend/Messe. Wie viel Betrieb wird es hier dereinst nach einem FCL-Spiel geben?

Gleismontage – Hand in Hand

Wir verlassen den unterirdischen Haltestellenbereich, treten in den Hubelmatttunnel ein, hören vor uns Lärm und sehen ein Lichterspiel: Kaum 100 Meter vor uns sind die Mitarbeiter der C. Vanoli AG daran, die Gleise zu verlegen. Auf dem fertiggestellten Gleis steht ein 500 PS starker Schienentraktor, der Flachwagen mit Betonschwellen angehängt hat.

Alles geht Hand in Hand: Ein Gleisbagger hebt seinen Ausleger zum Flachwagen hin, wo vier Männer stehen und sechs Schwellen an ein Kettenjoch hängen. Der Bagger hievt die Schwellen in die Höhe und setzt sie auf die Schot-



tervorlage. Drei Arbeiter lösen dann das Joch und fügen die Schwellen millimetergenau an den richtigen Ort. «So geht's vorwärts – Schwelle für Schwelle» erklärt Luca Vanoli. Pro Stunde kommen die Arbeiter mit Schwellenverlegen etwa 180 Meter weit.

Sind die Schwellen und Schienen gelegt und montiert, wird eingeschottert und maschinell gestopft. Damit ist alles stabil und sicher. Wir erreichen fünf Minuten später das Ende des Hubelmatttunnels, der, wie alle Tunnels, provisorisch beleuchtet ist. «Diese Lampen werden entfernt, sobald alles fertig ist», sagt Vanoli, und schon durchschreiten wir das Tunnelende beim Bahnhof Luzern. Spannend war sie, die unbekannte Welt unter Tage!

Wichtige Daten

Samstag, 3. November 2012: Eröffnungsfeierlichkeiten

Die Eröffnung der Tieflegung und die Einweihung der Haltestelle Luzern Allmend/Messe. Das detaillierte Programm wird noch bekanntgegeben.

8. bis 11. November 2012: Verschwenkung und Bahnersatzbusse

Verschwenkung der Weiche in Kriens Mattenhof auf die neue Streckenführung. Während dieser Zeit verkehren Bahnersatzbusse zwischen Luzern und Horw bzw. Hergiswil. Der genaue Fahrplan wird noch bekanntgegeben.

Montag, 12. November 2012: Erster Zug fährt durch die neuen Tunnels

Sonntag, 9. Dezember 2012: Inbetriebnahme der neuen Haltestelle Luzern Allmend/Messe.

Ab diesem Datum halten in Richtung Luzern die S5 und aus Richtung Luzern die S4 bei der Haltestelle Luzern Allmend/Messe.