

Schaffhausen: Die Bauarbeiten am Galgenbucktunnel gehen voran

Es geht vorwärts im Bahntal

Das Bahntal hat sich verändert und es knallt in der Engi. Die Arbeiten – unter anderem Sprengungen – am Galgenbucktunnel, der 1060 Meter lang werden soll, sind in vollem Gange.

Das Gesicht des Bahntals hat sich stark verändert: Nicht mehr ein steiler Hang mit Büschen, sondern eine Grossbaustelle mit imposanten Baukränen, verschiedenen Baubaracken und diversen schweren Gerätschaften liegt zwischen dem SBB- und dem DB-Bahndamm.

Bahn hin, Bahn her, mit Zügen und Geleisen hat der Bau des Tunnels eigentlich nichts zu tun. Der Grund ist vielmehr eine Verkehrsentlastung für die Klettgauer- und die Schaffhauserstrasse. Im Raum Schaffhausen/Neuhausen am Rheinflall gab es nach der Eröffnung der A4-Stadttangente grössere Verkehrsumlagerungen. Sie haben zu einer deutlichen Erhöhung der Verkehrsbelastungen auf den Zubringerstrecken zum Anschluss Schaffhausen Süd geführt. Der Verkehr auf der Klettgauerstrasse und der Schaffhauserstrasse in Neuhausen am Rheinflall

ist sprunghaft angestiegen: Mittlerweile passieren mehr als 25 000 Fahrzeuge pro Tag diese beiden Strassen.

Entlastung für Neuhausen

Mit dem neuen Tunnel wird die Gemeinde Neuhausen am Rheinflall vom Durchgangsverkehr entlastet. Durch die direkte Anbindung des Klettgaus sowie die flankierenden Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz lässt sich der Verkehr auf dem Nationalstrassenzubringer bündeln. Hierfür soll der Galgenbucktunnel vom Portal «Engi» zwischen Neuhausen am Rheinflall im

Westen zum Portal «Bahntal» zwischen Neuhausen am Rheinflall und Schaffhausen im Osten verlaufen. Dabei unterquert er die Gemeinde Neuhausen am Rheinflall in einem weiten Bogen.

Es knallt fast täglich

Der Startschuss für den Tunnelvortrieb (die Aushöhlung des Bergs) fiel im Juli 2013. Bis im Jahr 2019 soll der Tunnel fertig sein. Bis dahin dauert es noch ein wenig, dennoch, besonders im Bahntal sind die Veränderungen bereits deutlich sichtbar. In der Engi schreiten die Arbeiten im Verborgenen zügig voran.

In den nächsten rund drei Jahren wird von der Engi her der 1060 Meter lange Galgenbucktunnel aufgeföhrt: zuerst im Lockergestein, dann im Fels in Richtung Bahntal. Das geschieht vor allem durch Sprengungen.

Kaum ein Arbeitstag vergeht ohne Knall. Und falls doch, dann deshalb, weil die Vortriebsarbeiten auch «manuell», mit dem Abbauhammer, ausgeführt werden können. Pro Sprengung werden zwischen 125 und 175 Kilogramm Sprengstoff gezündet. Anschliessend wird das gelöste Material abtransportiert und das Gewölbe gesichert. (az)



Baukränen, Baracken und schwere Gerätschaften statt ein Hang mit Büschen: Das Bahntal hat sich verändert (links). In der Engi wird unterirdisch das Sprengen vorbereitet.



Bilder: astra

Ossingen: Fünf Weinländer bereiteten sich fürs Red Bull Heroes Race vor

Leider auf die Piste statt in den Kanal

Fürs Red Bull Heroes Race haben fünf Weinländer einen Bob gebaut. Weils zu warm ist, wurde das Rennen abgesagt. Nach Garmisch gehen sie trotzdem, einfach auf die Skipiste.

Die Jungfernfahrt ist vorerst verschoben. Nicht wegen René Wiesendanger, Martin Höneisen, Stefan Grossmann, Reto Alt und Marc Günthardt. Die fünf Bobbauer aus Ossingen, Langenmoos und Andelfingen, die alle um 24 Jahre jung sind, haben ihr Gefährt fertig. Auch die speziellen Team-Leibchen sind gedruckt. Wäre ihnen nicht vor Wochenfrist die Absage des Rennens morgen Samstag mitgeteilt worden, hätten sie auch noch die Bodenabdeckung und die Verkleidung um die Steuerung noch montiert.

Ohne Pläne

Doch nun bleibt der Bob, wo und wie er ist: in der Werkstatt auf dem Hof Goldbuck bei Ossingen/Langenmoos. Gebaut haben sie diesen ohne Pläne, «einfach aus dem Kopf», sagt Martin Höneisen. Die Vorschriften von Red Bull sind nicht sehr umfangreich. Gefragt ist ein Bob im Stil der 30er-, 40er- oder 50er-Jahre, mit Lenkrad und Bremse, runden Kuven, Platz für drei Personen und einer Bodenfreiheit in der Höhe einer Red-Bull-Dose.

Für die zwei Landmaschinenmechaniker im Team war dies alles kein Problem. «Es handelt sich ja nicht um eine

Raketenwissenschaft», scherzt Stefan Grossmann. An Abenden und Wochenenden wurde gebaut und geschweisst. Das Resultat ist beeindruckend. Wie gut der Schlitten auch wirklich fährt, wissen sie aber nicht. Die Fahrt am Samstag wäre die erste gewesen. Auch für Pilot René Wiesendanger. Seine Erfahrung beschränkt sich auf Holzschlitten und Plastikbobs. «Abecho

wäre ihr Ziel gewesen, sagt Stefan Grossmann. Bei einer von Red Bull errechneten Geschwindigkeit von bis 80 Stundenkilometern erscheint das Ziel gar nicht so bescheiden.

Stefan Grossmann hatte die Idee, sich zu diesem Rennen in Garmisch (D) anzumelden. Er sah den Flyer, war begeistert, gewann seine Kollegen und meldete sie an. Am 29. Dezember er-

hielten sie von Red Bull die Zusage, als einziges Schweizer Team. Und ein paar Wochen später dann «nicht völlig überraschend» die Absage, so René Wiesendanger.

Die Einladung gilt

Dass die Stimmung im Team trotzdem noch hoch ist, hat mit der Grosszügigkeit der Organisatoren zu tun. «Sie ge-

ben sich extrem Mühe», loben die Weinländer. Alle Teams sind von Freitag bis Sonntag nach Garmisch eingeladen, inklusive Hotel und Skipass fürs Gebiet Zugspitze. Das nahmen sie gerne an. Nach Oberbayern reisen werden Pilot Wiesendanger, Bremser Grossmann, Mittelmann Höneisen und Anschieber Günthardt – ohne Bob.

Ganz ohne Bob gehts aber nicht: Am Samstag ab 16 Uhr werden die Bahn besichtigt, eine bewässerte Schlittelpiste, und das Bobmuseum. Und die Anmeldung für 2015 bestätigt. Bis zu dieser Jungfernfahrt gilt es für die Weinländer Bob-Pioniere, ihren bis ans Limit von 120 Kilogramm gebrachten Schlitten in Schuss zu halten und noch Farbe anzubringen, damit das Metall nicht rostet. (spa)



Der Bob bleibt in der Werkstatt und ohne Verkleidung: René Wiesendanger, Martin Höneisen und Reto Alt (v.l.). Bild: spa

Kein Bob-Winter

Ebenfalls nach Garmisch wollte der Oldiebob-Club Bivio mit dem Ossinger Marcus Schmid an der Spitze. Weil auch der Eiskanal nicht befahrbar ist, wurde diese Reise vom Sonntag abgesagt. Ebenfalls von der Wärme betroffen ist die Naturbahn in St. Moritz. Sie hätten schon elf Ausfalltage zu beklagen, sagt Marcus Schmid. 2014 ist mit Ausnahme der Olympia-Silbermedaille für Beat Hefli (noch) kein Bob-Winter. (spa)