

«Läden wären auf Solidarität angewiesen»

Am Wochenende entscheiden sich die Teufner, ob sie der Idee eines Bahntunnels oder einer Tram-Doppelspur den Vorzug geben. Kantonsingenieur Urban Keller erklärt, mit welchen Beeinträchtigungen die Bevölkerung während der Bauzeit zu rechnen hätte.

MICHAEL GENOVA

Herr Keller, die Tunnellösung würde 65 Millionen Franken kosten. Ist diese Schätzung realistisch?

Urban Keller: Dieser Betrag ist durch zwei unabhängige Berechnungen gut abgestützt. Das Vorprojekt für die Tunnelvariante hat 2006 ein Ingenieurbüro aus Zürich erstellt. Im Jahre 2012 beauftragten wir ein weiteres Büro mit einer Zweitbeurteilung. Es bestätigte uns, dass das Vorprojekt dem Stand der heutigen Technik entspreche und die Kostenkalkulation eine gute Grundlage darstelle. Ich bin der Meinung, dass es sich um ein Bauvorhaben handelt, das wir im Griff haben.

Beim Bau des Sportplatzes in Teufen stiess man im Untergrund auf grosse Mengen von Sand. Müssen Sie beim Tunnelbau mit geologischen Überraschungen rechnen?

Keller: Wenn es beim Sportplatz Sand gibt, muss dies auf andere Stellen nicht zwingend zutreffen. Die Geologie ändert in unseren Breitengraden schnell. Es stimmt aber: Bei uns gibt es kein hartes Gestein, sondern vorwiegend Molasse, ein weiches Sediment. Auch die geologische Situation wurde mit mehreren Bohrungen abgeklärt. Das schliesst aber nicht aus, dass es zu Überraschungen kommt.

Mit welchen Beeinträchtigungen müsste die Bevölkerung bei der Tunnelvariante rechnen?

Keller: Wichtig zu wissen ist, dass der Tunnel nur vom Bahnhof her gebaut werden könnte. Heutzutage werden Tunnels im Mehrschichtbetrieb gebaut. In der Regel nutzen die Bauunternehmen die Tage für Transporte, und in der Nacht treiben sie die Arbeiten im Innern des Tunnels voran. Durch einen Tunnelbau würden sich Anzahl und Frequenz der Lastwagenfahrten erhöhen. Es ist zudem damit zu rechnen, dass für die Zeit der Bauarbeiten auswärtige Arbeiter nach Teufen kämen, für die man Wohnbaracken aufstellen müsste.

Gäbe es weitere Belastungen?

Keller: Ab einer gewissen Projektgrösse müssen wir die Umweltverträglichkeit prüfen. So müssen beispielsweise Transportwege und Lärmbelastung vertretbar sein. Im Vorprojekt bestätigte uns eine entsprechende Untersuchung, dass wir die Auflagen erfüllen könnten.

Mit welchen Behinderungen müsste die Teufner Bevölkerung beim Bau der Doppelspur leben?

Keller: Diese wären sicher grösser als beim Tunnelbau. Der Bau mit allen Anpassungen würde von allen einiges abverlangen. Vor allem die Läden wären auf die Solidarität der Bevölkerung angewiesen. Die Kunden müssten vorübergehend auf Parkplätze verzichten und längere Fusswege in Kauf nehmen.

Müsste die Hauptstrasse für den Verkehr gesperrt werden?

Keller: Wir haben in Teufen eine Umfahrung, auf die wir mit dem schnellen Verkehr ausweichen können. Es ist aber klar, dass wir die Hauptstrasse auch für einzelne Tage schliessen müssten. Ich kann mir vorstellen, dass wir im engsten Bereich vor dem Bahnhof eine Umfahrung über die Bächlistrasse prüfen würden. Im Detail kann ich das aber noch nicht sagen, hier ist noch einiges an Ingenieurarbeit nötig.

Könnte die Eisenbahn während der ganzen Bauzeit fahren?

Keller: Der Bahnbetrieb soll möglichst lange aufrechterhalten werden. Deshalb würden wir zuerst das südliche Gleis bauen. Danach würden wir von der bestehenden eingleisigen Strecke auf das neue Gleis wechseln und die zweite Spur bauen. Es würde jedoch zu kurzen Unterbrüchen kommen, um die Weichen einzubauen. In dieser Zeit kämen Ersatzbusse zum Einsatz.

Gibt es auf der gesamten Strecke genügend Platz für Individualverkehr, Velostreifen und Trottoir?

Keller: Es wird zwar etwas Raum frei, der Platz bleibt aber sehr begrenzt. Weil wir die Planung der Doppelspur nach der Petition gestoppt haben, ist noch nicht untersucht, welchem Verkehrsträger wir wie viel Platz geben können. Das muss mit dem Planungskredit nachgeholt werden.

Wie wollen Sie im Winter die Schneeräumung lösen?

Keller: Nachdem der Schneepflug den Schnee auf die Seite geschoben hat, wird dieser noch gleichentags abgeführt. Das machen wir aber schon heute so.

Welche der beiden Varianten ist schwieriger zu realisieren?

Keller: Für mich als Kantonsingenieur ist die Doppelspur die grössere Herausforderung, weil wir Gleise und Dorfgestaltung gleichzeitig realisieren müssen.

Bei der Tunnelvariante könnten wir uns zuerst um die neue Bahnführung kümmern und danach die Dorfgestaltung in Angriff nehmen.