

St. Gallen, 20. Juli 2017

MEDIENMITTEILUNG

Durchstich im Ruckhaldetunnel

Im Ruckhaldetunnel der Appenzeller Bahnen ist der Zusammenschluss erfolgt. Innerhalb von rund einem Jahr ist der Durchstich im 700 Meter langen Tunnel gelungen. In rund 16 Meter Tiefe unter der Ruckhalde haben sich die Tunnelarbeiter heute die Statue der heiligen Barbara überreicht. Der Durchstich ist ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zur Modernisierung der Appenzeller Bahnen.

Nach einer Bauzeit von rund einem Jahr ist der Durchstich im Ruckhaldetunnel in der Stadt St.Gallen geschafft. Sowohl beim Nord- als auch Südportal wurden die Vorbereitungsarbeiten für den eigentlichen Tunnelbau im April 2016 gestartet. Der eigentliche Tunneldurchstich erfolgte im August 2016 beim Nordportal. Dort war ein rascher Fortschritt aufgrund des kompakteren Gesteins möglich. Bis Ende 2016 sind täglich zwei Sprengungen erfolgt. Mit den Sprengarbeiten haben die Appenzeller Bahnen (AB) und die beteiligten Unternehmen rund 320 Meter des Tunnels von der Nordseite ausgebrochen. Der weitere Vortrieb erfolgte im Lockergestein. Im Süden befindet man sich fast seit Beginn des Tunnelvortriebs im November 2016 im relativ feinkörnigen Lockergestein. Dort wurde das Gestein seit dem Baustart mit einem Bagger abgetragen. Der Durchstich befindet sich genau unter dem Zahnstangentrasse der AB vis à vis des Nestweiher.

Fredy Brunner, Verwaltungsratspräsident der Appenzeller Bahnen ist erfreut über den Fortschritt und ergänzt: *«Der Tunneldurchstich ist ein wichtiges Etappenziel auf dem Weg zu den modernen Appenzeller Bahnen. Wir sind sehr froh, dass der Bau bis heute geologisch, terminlich und kostenmässig auf Kurs ist.»*

Viertelstundentakt ab Fahrplanwechsel 2018

Die Aufhebung der Zahnstangenstrecke an der Ruckhalde ermöglicht den Einsatz von neuem, einheitlichem Rollmaterial auf den Strecken Appenzell-St.Gallen und Trogen-St.Gallen mit Mehrnutzen für die Passagiere und Minderkosten in Betrieb und Unterhalt. Die ersten der elf neuen, niederflurigen Fahrzeuge sind bei der Firma Stadler bereits in Produktion. Der rund 700 Meter lange Tunnel und die Einführung der neuen Fahrzeuge ermöglichen bessere Anschlüsse in St.Gallen und schaffen die Voraussetzung für einen Viertelstundentakt nach Teufen. Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2018 müssen sowohl die Infrastruktur als auch das Rollmaterial punktgenau in Betrieb gehen.

Thomas Baumgartner, Direktor der Appenzeller Bahnen: *«Der Tunneldurchstich ist ein bedeutendes Ereignis auf dem Weg zur Verbesserung des Angebotes und der Einführung eines Viertelstundentaktes. Wir sind dankbar, dass die Arbeiten bislang unfallfrei sind.»*

Ausbau des Tunnels

Nach dem Durchbruch des Ruckhaldetunnels folgt der Ausbau und die Verkleidung der Tunnelröhre. Ab April 2018 wird die Strecke zwischen St.Gallen und Teufen für sechs Monate unterbrochen, damit die AB die Arbeiten im Tunnel, an der Brücke über die Oberstrasse und die Arbeiten bei der Wanne im Güterbahnhof abschliessen können. Ein Busersatz ist geplant. Bereits weit fortgeschritten sind die Arbeiten im AB-Bahnhof in St.Gallen. Dort sind die Gleisanlagen im Wesentlichen bereits abgeschlossen. Während des Betriebsunterbruches 2018 wird noch eine Weiche eingebaut und damit die Verbindung der zwei Linien St.Gallen-Trogen und St.Gallen-Appenzell ermöglicht.

Fakten zu den Modernisierungsschritten der AB

Bauprojekte in der Stadt

Auf dem Gebiet der Stadt St.Gallen haben die AB den Durchgangsbahnhof gebaut und arbeiten an einer Neubaustrecke Ruckhalde vom Güterbahnhof ins Riethüsli. Diese ermöglicht künftig die Einführung eines Viertelstundentaktes zwischen Trogen und Teufen zu den Hauptverkehrszeiten. Um das Angebot ausbauen zu können, sind Infrastrukturmassnahmen auf der Linie St. Gallen–Trogen und St.Gallen–Gais–Appenzell notwendig. Das grösste Teilprojekt ist der Ruckhaldetunnel als wichtigster Teil der Neubaustrecke, welcher die notwendige Fahrzeitverkürzung für die Zugskreuzung und damit die Einführung eines Viertelstundentaktes ermöglicht. Am 4. April 2016 erfolgte der Spatenstich für den Tunnelbau. Damit wird auch der letzte Zahnstangenabschnitt zwischen St.Gallen und Appenzell aufgehoben. Die heute getrennten Strecken im Bahnhof St.Gallen werden verbunden, womit die Standzeiten der Züge und damit unproduktive Stunden wegfallen. Das künftige Angebot der AB wird sich in das S-Bahn-Konzept St.Gallen einfügen. Der Angebotsausbau in Richtung Appenzellerland ergänzt das Angebot der S-Bahn.

Ausgewählte Infrastrukturmassnahmen

Neuer **Ruckhaldetunnel** von rund 700 Meter Länge mit neuer Haltestelle im Quartier Riethüsli. Dank dem Tunnel kann die 940 Meter lange Zahnstangenstrecke in der Ruckhalde aufgehoben werden. An der tiefsten Stelle des Tunnels misst der Abstand zur Oberfläche 45 Meter. Das Ausbruchsvolumen entspricht mit 33'000 m³ rund 44 Einfamilienhäusern. Die Fahrt durch den neuen Tunnel dauert künftig rund 50 Sekunden. Im Sprengvortrieb wurden täglich rund 3 bis 4 Meter abgetragen. Im Lockergestein sind 1 bis 2 Meter erreicht worden. Im Lockergestein wurde das Tunneldach mit Rohrschirmen gesichert.

Der **AB-Bahnhof St.Gallen** erhält eine durchgehende Doppelspur und die beiden heute getrennten Linien werden verbunden. Der Bahnhofplatz ist neu mit zwei Spuren ausgebaut. Das Gleis auf Seite Gais wurde bereits verlegt. Aktuell sind die letzten Arbeiten an den neuen Gleisanlagen vom Durchgangsbahnhof in Richtung St. Leonhardsbrücke im Gang.

Eine **neue Brücke über die Oberstrasse** verbindet das bestehende Trasse im Güterbahnhof mit der Neubaustrecke. Die neue Brücke wird Mitte 2018 realisiert.

Ausbau Güterbahnhof zu einer Doppelspur. Im Güterbahnhof läuft die Planung für eine gestreckte Linienführung der AB nördlich der Güterbahnhofgebäude. Die ursprüngliche Planung einer Doppelspur auf der Südseite wurde sistiert, bis Klarheit über die Kosten und den Terminplan zum Bau der gestreckten Linienführung nördlich des Güterbahnhofgebäudes der SBB herrscht. Auch bei einer gestreckten Linienführung wird eine neue Haltestelle Güterbahnhof gebaut. Aktuell geht man von einer Umsetzung im 2021 aus.

Projektkosten

Im November 2012 haben die Parlamente der Kantone St.Gallen und Appenzell Ausserrhoden und die Landsgemeinde des Kantons Appenzell Innerrhoden im April 2013 den jeweiligen Krediten zugestimmt. Die Kosten für den Bau des Ruckhaldentunnels betragen gemäss aktueller Planung rund CHF 63 Mio. Sämtliche notwendigen Infrastrukturmassnahmen kosten rund CHF 90 Mio. Dies wird über Gelder aus dem Agglomerationsfonds und den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Die aktuelle Endkostenprognose deckt sich mit den genehmigten Krediten.

Neues Rollmaterial

Zwischen Trogen und Appenzell werden nach Abschluss der Bauarbeiten neue Züge eingesetzt. Diese Tango-Züge von Stadler werden einen hohen Niederfluranteil aufweisen und somit sehr bequem zugänglich sein. Auch ein 1.Klasse-Angebot ist vorgesehen. Die Züge werden ohne Bundesbeiträge finanziert. Die AB muss die Finanzierung aus eigener Kraft stemmen. Aktuell wird mit Kosten von rund 84 Mio. CHF gerechnet.

Auftragnehmer

Die Gesamtprojektleitung und Bauherrenvertretung hat im Projekt die Firma Amberg Engineering aus Chur. Das Hauptlos mit dem eigentlichen Tunnelbau steht unter der Führung der Firma Heitkamp Construction Swiss GmbH. Weitere Beteiligte an dieser Arbeitsgemeinschaft sind die Firmen Prader AG, Chur; Pizzarotti SA, Bellinzona und Gautschi AG, St. Margrethen

Weitere Informationen finden Sie auf www.modernisierung-ab.ch

Kontakt Medienanfragen

Appenzeller Bahnen AG
Alexander Liniger
St.Gallerstrasse 53
9101 Herisau
Telefon 078 815 10 22
alexander.liniger@appenzellerbahnen.ch