



Der Prolog ist absolviert Drei weitere Jahre Bauzeit folgen



Wir freuen uns, dass der Tunnelvortrieb ohne grössere Zwischenfälle beendet werden konnte und das Projekt nach wie vor zeitlich auf Kurs ist.

Andreas Weidinger
Gesamtprojektleiter



Etwas mehr als fünf Jahre sind seit dem Baubeginn für das Projekt Galgenbucktunnel vergangen. Die Bilanz ist durchwegs positiv: der Ablauf war weitestgehend reibungslos und der Zeitplan ist eingehalten. Nach dem erfolgten Tunneldurchschlag folgen nun noch drei weitere arbeitsintensive Jahre bis zur Fertigstellung.

Seit dem Baustart im Oktober 2011, der mit der Strassenumlegung in der Engi begann, hat sich auf der Baustelle viel getan.

Der Tunnelvortrieb ist bereits Geschichte

Nach der Erstellung des Voreinschnitts in der Engi fiel am 4. Juli 2013 mit den ersten Sprengungen der «Startschuss» für den Ausbruch der Tunnelröhre. In den folgenden zweieinhalb Jahren wurde von dieser Seite her der Vortrieb durch teils komplexe Gesteinswechsel unter dem bebauten Gebiet hindurchgeführt.

Währenddessen hat das ASTRA auf Seite Bahntal die Schaffhauserstrasse verschoben. Nach Spezialtief- und Aushubarbeiten folgten die Erstellung der markanten Betonarbeiten für die Stützmauern und die erste Hälfte der neuen Charlottenfelsbrücke. Der Hauptvortrieb traf dann im Februar 2016 termingerecht auf die Sondierstollen im Bahntal: Der Durchschlag war geschafft!



Blick aus der Tunnelröhre ins Bahntal



Bundesamt für Strassen ASTRA

Auf den Durchschlag folgt der Innenausbau

Nach den Vortriebsarbeiten ist der Tunnel zuerst eine leere Röhre. Mit dem aufwendigen Innenausbau beginnen die Arbeiten für die Fertigstellung. Etappenweise werden unterschiedliche Arbeitsschritte ausgeführt. Sie formen letztendlich den gewünschten Fahrraum mit den zusätzlichen Kanälen für Lüftung und Energieversorgung.

In einem ersten Schritt wird die Sohle (der untere Bereich des Tunnelquerschnittes) mit einer Kunststoffolie abgedichtet, armiert und betoniert. Danach folgt die Fertigstellung der Innenschale, indem auch das Gewölbe (der obere Teil des Tunnelquerschnittes) abgedichtet, armiert und mit Hilfe eines mobilen Schalwagens betoniert wird. Dies geschieht in Abschnitten von jeweils zehn Metern. Diese Arbeiten dauern bis Mitte 2017 an.

Auf der Betonsohle wird anschliessend der Werkleitungskanal platziert. Dieser besteht aus vorgefertigten Betonelementen, die im Tunnel zusammengesetzt werden und den späteren Hohlraum für Strom-, Wasser- und Abwasser-Leitungen bilden. Der Werkleitungskanal dient zudem gleichzeitig als Fluchtweg.

Die letzten grossen Betonarbeiten finden ab Herbst 2017 statt. Die über der späteren Fahrbahn liegende Zwischendecke wird dann eingebaut. Sie trennt den Fahrraum vom Abluftkanal. Mit dem Einbringen der seitlichen Bankette und dem Aufbau der Fahrbahn findet der Innenausbau seinen Abschluss. Die Grundlage für die letzte Phase ist geschaffen.

Ausrüstung mit Betriebs- und Sicherheitstechnik

Damit sich der spätere Verkehr reibungslos durch den Tunnel bewegen kann, ist eine Menge zusätzlicher Komponenten notwendig: Neben den für den täglichen Betrieb vorgesehenen Einrichtungen wie Lüftungstechnik, Beleuchtung, Signalisation, Leitsysteme und Kommunikation wird auch Technik verbaut, die vorwiegend dem Notfallbetrieb dient (TV-Überwachung, SOS-Anlagen, Brandmeldeanlagen und Hydranten sorgen später für mehr Sicherheit). Alle Komponenten werden durch jeweilige Fachbetriebe verbaut.



Der erste Teil der neuen Brücke zeigt die künftige Fahrtrichtung an

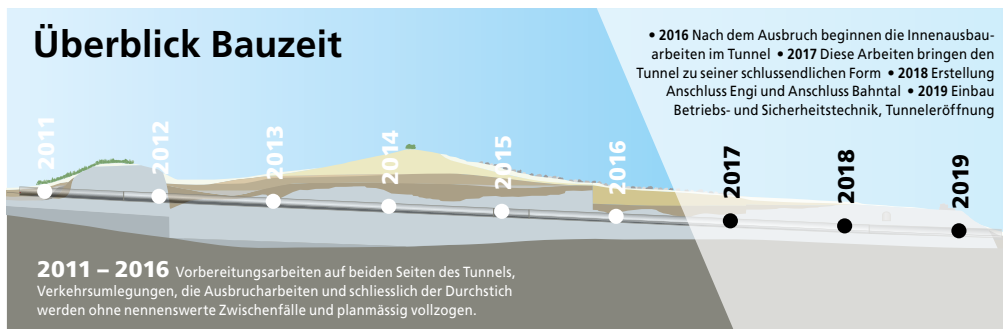
Deutliche Veränderungen auf beiden Tunnelseiten

Nicht nur im Innern des Tunnels wird während der noch folgenden drei Jahre sehr viel bewegt: Auch ausserhalb finden markante Veränderungen statt. So werden beide Enden durch die äusserlich sichtbaren Tagbautunnels und Portale ergänzt. Ausserdem müssen die Zubringerstrecken mit entsprechenden Baumassnahmen an den Tunnel herangeführt werden. In der Engi entsteht dafür ein neuer Kreislauf, der die notwendige Verbindung schafft. Zusätzlich werden neue Rad- und Gehwege angelegt. Von der Engi aus installieren die Fachleute auch die Luft- und Energiezufuhr. Sie wird mit einer Lüftungszentrale, an die auch die Elektrozentrale und die Unterverteilstation angeschlossen sind, gewährleistet.

Im Bahntal sind derweil zwei Brückenbauwerke erforderlich. Die Verkehrsführung von Neuhausen, Schaffhausen und von der Autobahn her wird nochmals massgeblich verändert. Die beiden Brücken sowie eine vollständig veränderte Strassenführung bringen die unterschiedlichen Verkehrsflüsse in die entsprechenden Richtungen. Rad- und Gehwege werden den Anschluss für die nicht automobilen Verkehrsteilnehmer ergänzen.

Das Projekt Galgenbucktunnel in Kürze

Das Bundesamt für Strassen ASTRA erstellt den Galgenbucktunnel zwischen Schaffhausen und Beringen (Bahntal-Engi), um die Funktionsfähigkeit des Autobahnanschlusses Schaffhausen Süd sicherzustellen. Durch den Tunnel kann die Gemeinde Neuhausen zudem vom Durchgangsverkehr Richtung Klettgau entlastet werden.



Weitere Informationen
www.galgenbucktunnel.ch

Kontakt
Bundesamt für Strassen ASTRA
Infrastrukturfiliale Winterthur
Grüzefeldstrasse 41
CH-8404 Winterthur
Tel.: +41 58 480 47 11
Fax: +41 58 480 47 90
winterthur@astra.admin.ch
www.autobahnschweiz.ch