

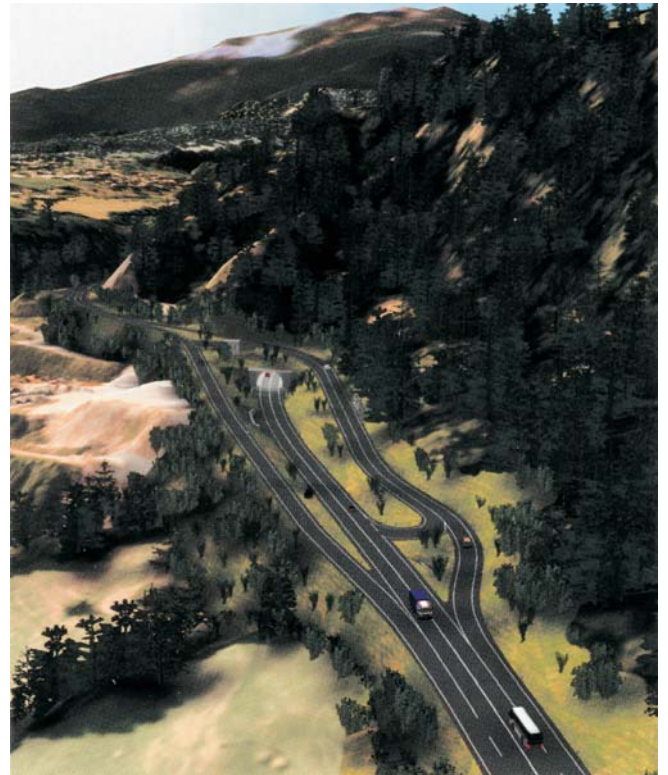
A19 Oberalpstrasse, Umfahrung Flims

Die ersten Meter im Tunnel Flimserstein

Die Baumeisterarbeiten für die Umfahrung Flims sind in vollem Gange. Nach der Vergabe der Arbeiten im Juli 1999 hat die Arbeitsgemeinschaft beim Tunnel Flimserstein bereits die ersten Meter Tunnelgewölbe ausgebrochen. In nur drei Monaten musste dazu von den beauftragten Unternehmen schon beinahe die gesamte Infrastruktur für die anspruchsvollen Tunnelbauarbeiten organisiert und auf dem Installationsplatz Marcau sowie beim Portal Vallorca aufgebaut werden. Auf der Westseite der Umfahrung wurde ein 25 Meter tiefer Einschnitt in den Moränenwall bei Prau Pulté gegraben, womit schon ein erster Teil des Umfahrungsstrassees sichtbar ist.

Die 30'000 m³ Moränenmaterial wurden gleich in nächster Nähe als Sicht- und Lärmschutzdamm weiterverwendet. Vom Installationsplatz Prau Pulté aus wird im März des nächsten Jahres der äusserst schwierige Vortrieb im Lockermaterial des Flimser Bergsturzes in Angriff genommen. Dazu wird ein rund 250 Tonnen schwerer Messerschield benötigt, unter dessen Schutz die locker gelagerten, zum Teil hausgrossen Blöcke abgebaut werden. Entsprechend klein ist die erwartete Tagesleistung mit durchschnittlich

einem Meter pro Arbeitstag. Ganz anders die Leistung beim 2'300 m langen Sprengvortrieb im Tunnel Flimserstein, wo im Zweischichtenbetrieb täglich 6.5 Meter Kalotte im problemlosen Kalkgestein herausgesprengt werden. In den nachfolgenden 300 Meter Verrucano und 200 Meter Bergsturzmaterial sinkt aber auch hier die Tagesleistung auf unter einen Meter. Trotzdem dürfte der Durchschlag im Jahr 2005 erfolgen.



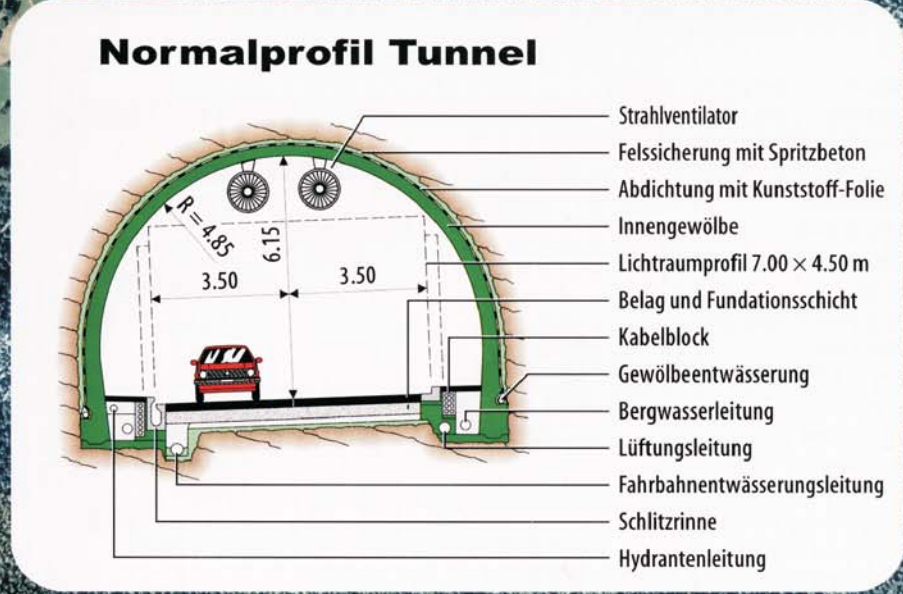
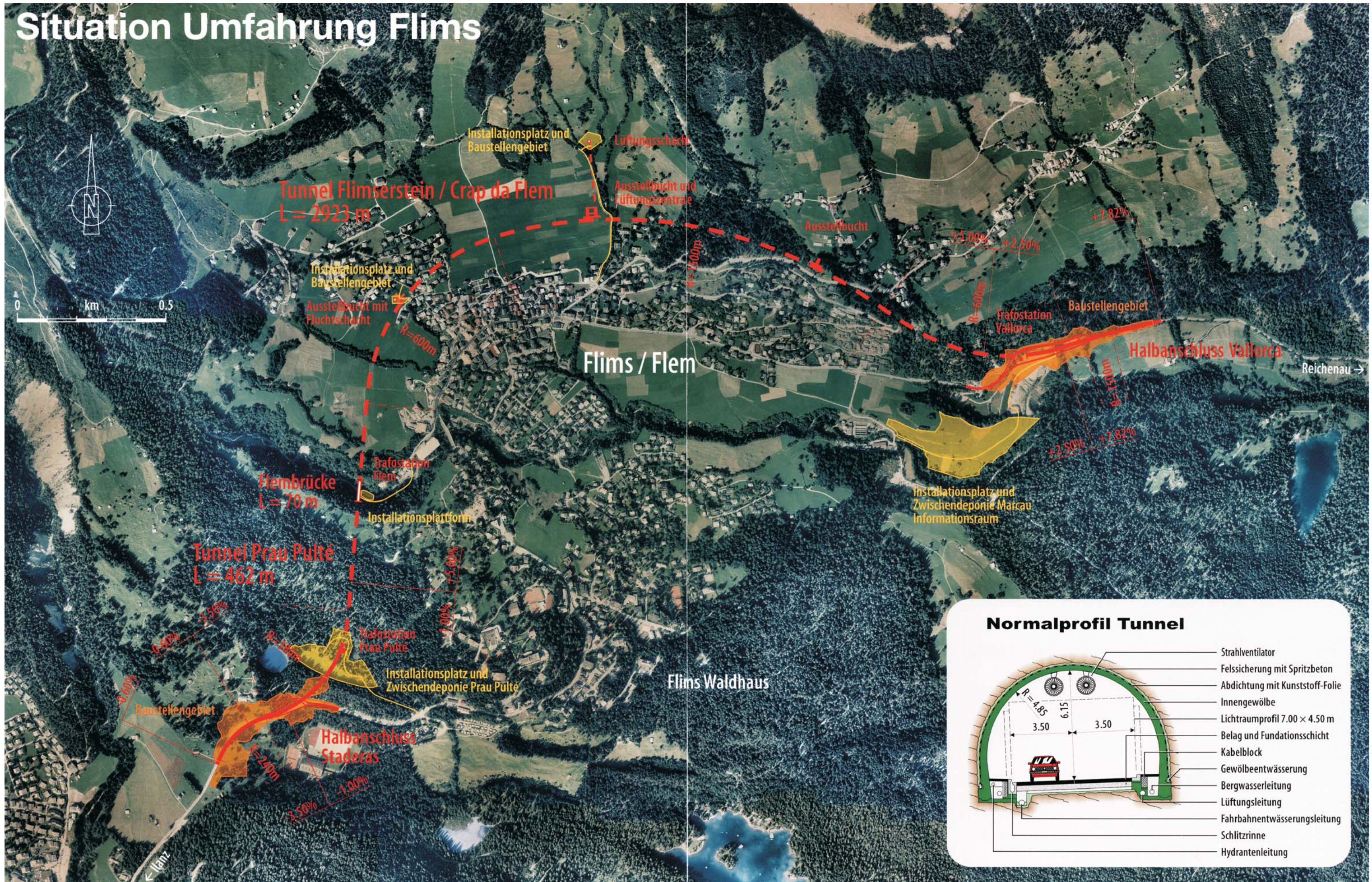
Blick auf Anschluss Vallorca in Richtung Flims (Computerbild)



Blick auf den Anschluss Staderas und Portalbereich Prau Pulté (Computerbild)

Der Informationsraum der Umfahrung Flims ist für alle Interessierten offen ab Anfang des nächsten Jahres, jeweils werktags von 08.00 bis 17.00 Uhr. Er befindet sich auf dem Installationsplatz Marcau bei der ARA Flims. Baustellenführungen für Gruppen sind auf Anmeldung hin möglich, Tel. 081 632 55 81.

Situation Umfahrung Flims



273 Millionen zum Schutz von Anwohnern und Natur

Die Oberalpstrasse als Teil des kantonalen Hauptstrassennetzes ist die wichtigste Strassenverbindung für das Bündner Oberland. Die ausgesprochen touristisch geprägte Verkehrszunahme der vergangenen Jahrzehnte hat bei verschiedenen Ortsdurchfahrten unzumutbare Belastungen für Anwohner und Verkehrsteilnehmer mit sich gebracht. Nach dem Bau der Umfahrung von Trin ist vor allem Flims noch stark betroffen.



Wochenendstau in Flims

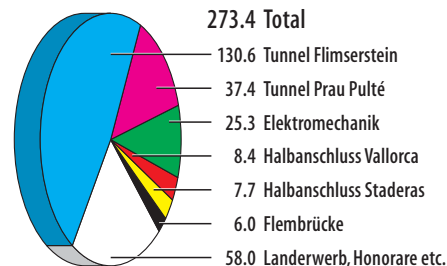
Hier kommen sich besonders an schönen Winterwochenenden der Transitverkehr mit bis zu 14'000 Fahrzeugen pro Tag und der starke Innerortsverkehr an verschiedenen neuralgischen Einmündungen in die Quere. Die berüchtigten, oft stundenlangen Staus sind für Gäste, Anwohner und Automobilisten je länger je weniger tragbar.

Die ersten Studien zur Lösung dieses Problems befassten sich mit einer neuen, direkten Talverbindung zwischen Bonaduz und Ilanz. Zeitliche, finanzielle und umwelttechnische Gründe bewogen jedoch die Regierung, das Projekt dieser sogenannten Schnellstrasse nicht weiter verfolgen zu lassen. Nach dieser Weichenstellung wurde die Lösung der Verkehrsprobleme von Flims in einer lokalen Umfahrung gesucht. Fachleute erarbeiteten über 20 verschiedene Linienführungen, die bezüglich den einschneidenden Randbedingungen von Geologie, Hydrologie und Ökologie überprüft werden mussten. Ganz speziell zu beachten war die Problematik der unterirdischen Zuflüsse zu den Flimserseen. Der Caumasee als beliebter Badesee ist von grösster Bedeutung für Flims als Sommerkurort. Aber auch die anderen, im Flimser Wald versteckten Seen, Lag Tuleritg, Prau Pulté und Crestasee, sind wichtige Teile der malerischen Bergsturzterrasse bei Flims. Im Jahre 1993 entschied sich die Regierung für die Detailbearbeitung der umweltfreundlichen Nordvariante, bei



Der Fächer der untersuchten Linienführungen

der nicht weniger als 75 Prozent der Umfahrungsstrasse unterirdisch verlaufen. Im Herbst 1994 legte die Regierung das Projekt öffentlich auf. Einsprachen führten dazu, dass der Anschluss Staderas redimensioniert wurde. Die Regierung des Kantons Graubünden genehmigte das Projekt im April 1996. Die letzte Hürde für den Start der Bauarbeiten fiel im September 1997, als die Beitragszusicherung des Bundes eintraf.



Projektkosten in Millionen Franken

Mit dem Spatenstich am 25. Juni 1998 begannen die Bauarbeiten für die Umfahrung. Im Jahr 2007 ist es soweit: Flims wird vom Durchgangsverkehr und die wichtige Strassenverbindung zwischen Bündner Oberland und dem Churer Rheintal von einem weiteren Engpass befreit sein.

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Baustellenschliessungen	■	■								
Halbanschluss Vallorca			■	■	■	■	■	■	■	■
Voreinschnitt Vallorca		■								
Vortrieb Tunnel			■	■	■	■	■	■	■	
Flimsenstein				■	■					
Zentrale Vallorca				■	■					
Lüftungsschacht					■	■	■			
Fluchtschacht						■	■			
Innenausbau							■	■	■	
Elektromechan. Installationen										■
Stemma-tobel			■	■						
Voreinschnitt		■								
Flembrücke/Trafostation Flem			■	■	■					
Prau Pulté										
Voreinschnitt		■								
Vortrieb Tunnel			■	■	■	■	■	■	■	
Trafostation Prau Pulté								■	■	
Innenausbau								■	■	
Elektromechan. Installationen										■
Staderas			■	■	■	■	■	■	■	■
Halbanschluss Staderas			■	■	■	■	■	■	■	■
Unterführung Staderas			■	■						

Bauprogramm der Umfahrung mit Eröffnung im Jahr 2007

Impressum
 Text, Grafik und Gestaltung: Tiefbauamt Graubünden. Die Weiterverwendung von Bild und Text mit Quellenangabe ist erwünscht. Weitere Exemplare sowie das Info Nr. 20 zur Genehmigung der Umfahrung Flims können bestellt werden unter Tel. 081 257 37 15 oder info@tba.gr.ch.