



Nationalstrasse A28, Umfahrung Küblis

Durchschlag im Kübliser Umfahrungstunnel

Mit dem Durchschlag des Küblisertunnels am 14. März 2013 wird bei der Realisierung der Umfahrung Küblis ein wichtiger Meilenstein erreicht. Die geologischen Risiken sind überwunden und der Eröffnung der Umfahrung Küblis im Herbst 2016 dürfte nichts mehr im Wege stehen.

Nach dem Abschluss der Ausbrucharbeiten folgt der Innenausbau des Tunnels mit der Abdichtung gegen das Bergwasser, dem Betoninnenring, den Entwässerungsleitungen, der eigentlichen Fahrbahn sowie die elektromechanischen Anlagen. Bei den Aussenanlagen ist noch der Vollanschluss Dalvazza zu realisieren. Die bisher angefallenen Kosten liegen im Rahmen des Voranschlages von 210 Mio. Franken.

Am 27. September 2010 erfolgte mit der ersten Sprengung durch Regierungsrat Stefan Engler der Startschuss für die Bauarbeiten am Küblisertunnel und am Sicherheitsstollen. Seither haben die Mineure den Tunnel mit einem steigenden Sprengvortrieb ab dem Westportal vorangetrieben. Dabei wurde der Tunnelquerschnitt etwa in der Mitte in zwei Ausbruchsteile unterteilt, nämlich dem oberhalb liegenden Kalottenausbruch und den sich darunter befindlichen Strossenabbau. Der gesprengte Fels wurde mit Dumper zu einer im Tunnel installierten Brecheranlage transportiert. Das zerkleinerte Material wurde mittels Förderband durch den eigens gebohrten Schutterstollen ins Schanielatobel gefördert. Dort wird das Material endgelagert, da es sich weder als Betonzu-



Mit viel Sprengstoff und Handarbeit den Berg bezwungen

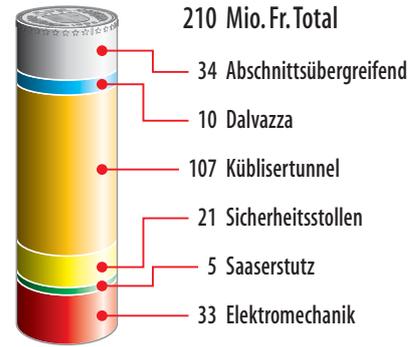


Sprengvortrieb im Prättigauer Flysch

schlagstoff noch für den Strassenoberbau eignet. Die Felssicherung gegen die Niederbrüche erfolgte unmittelbar nach dem Abschlag. Sie besteht aus Ankern sowie einer 7 Zentimeter starken Schicht aus Stahlfaser-Nassspritzbeton.

Bei der Unterquerung des Schanielatobels musste eine Lockergesteinsschicht durchquert werden. Dazu wurden vor dem Tunnelvortrieb Vorarbeiten ausgeführt, welche es erlaubten, den Kühlertunnel im Schutze von Pfahlwänden und einer Betondecke auszubereiten.

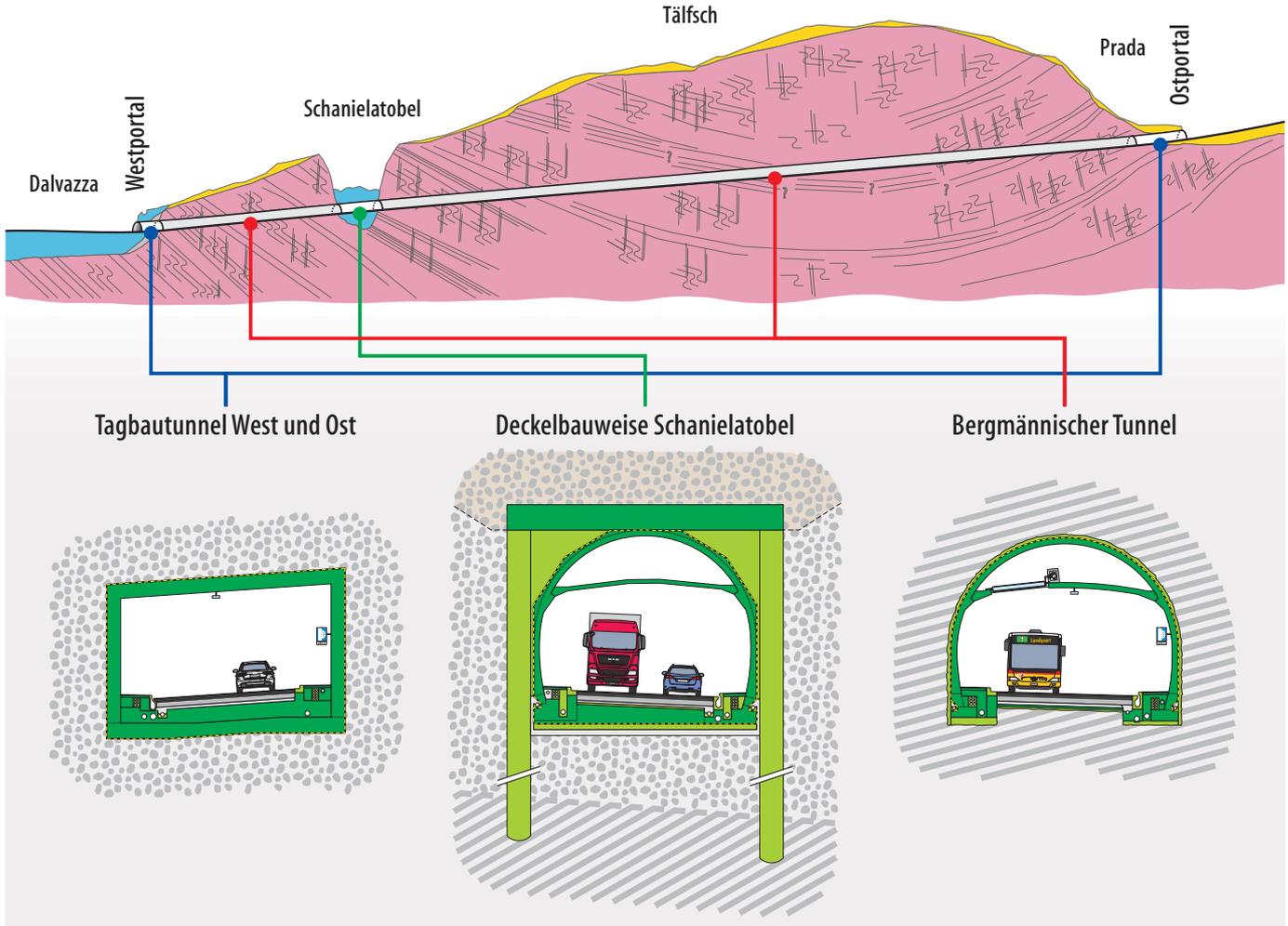
Parallel zum Haupttunnel wurde auf einer Länge von rund 2'000 Meter der Sicherheitsstollen im Sprengvortrieb ausgebrochen. Das Ausbruchmaterial wurde ebenfalls zum Brecher transportiert und via Schuttortellen im Schanielatobel endgelagert. Die Felssicherung erfolgte mit Ankern und Stahlfaserbeton. Die zweite Schicht Nassspritzbeton enthält als Innenring des Sicherheitsstollens keine Stahlfasern und wird erst nach dem Durchschlag ausgeführt.



Kostenvoranschlag mit Aufteilung auf die Teilprojekte

2'255 Meter im Sprengvortrieb und Tagbau

■ Bachschutt ■ Moräne ■ Prättigau Flysch, Gyrenspitz-Serie



Impressum

Text und Bilder: Tiefbauamt Graubünden. Die Weiterverwendung von Bild und Text mit Quellenangabe ist erwünscht. Weitere Exemplare können bestellt werden über info@tba.gr.ch, www.tiefbauamt.gr.ch oder Tel. 081 257 3715.