

Bahn | Sanierung des Simplontunnels dauert bis 2015 und verschlingt 170 Millionen Franken

Jahrhundertbauwerk auf Verjüngungskur

BRIG-GLIS/ISELLE | 1906 in Betrieb genommen, ist der Simplontunnel inzwischen etwas in die Jahre gekommen. Die SBB unterziehen das Jahrhundertbauwerk nun einer Verjüngungskur.

«Die Bausubstanz der 20 Kilometer langen Doppelröhre ist eigentlich noch gut erhalten», sagt Projektleiter Roland Heinzmann. Unsere Grossväter hätten ganze Arbeit geleistet. Und doch ist auch der Simplontunnel nicht für die Ewigkeit gebaut.

Breite des Fluchtwegs verdoppelt – auf 60 cm

Einerseits ist die bestehende Stromversorgung veraltet. Nach gut 40 Jahren im Einsatz haben die Kabel ihr Lebensende erreicht. Zudem können die bestehenden Kabelkanäle die heutigen Standards nicht mehr erfüllen und müssen Betonblöcken weichen. Für den Fahrstrom zwischen Iselle und Domodossola bedarf es einer 132 Kilovolt-Leitung. Eine zweite Leitung (16 Kilovolt) deckt derweil den Strombedarf für Beleuchtung, Weichen und Telekommunikation ab. Alle 1,5 Kilometer werden die Kabel mittels Muffen verbunden. Diese benötigen recht viel Platz und müssen daher im Fels eingelassen werden. Dies macht jeweils eine kleine Sprengung erforderlich. Unter den Kabelleitungen befindet sich schliesslich das Entwässerungssystem. Je nach geologischer Beschaffenheit muss dieses punktuell entkalkt oder erneuert werden. Im Rahmen der Kabelverlegung wird ferner auch dem Gleisoberbau ein Augenmerk geschenkt. Auch hier kommt es sporadisch zu Ersetzungen.

Im Gegensatz zu modernen Röhren verfügt der Simplontunnel über keine eigentlichen Rettungsstollen. Kommt es zu ei-

nem Zwischenfall, müssen die Passagiere über die Querschläge in die andere Röhre flüchten. «Einer der bestehenden Querschläge ist zu klein und es bedarf vier weiterer, um alle 500 Meter auf einen solchen zurückgreifen zu können», so Heinzmann. Auf dem Weg dorthin besteht heute lediglich ein rund 30 Zentimeter breiter Fussweg – ein schmaler Grat. Dieser solle nun auf 60 Zentimeter verdoppelt werden. Ob das im Ereignisfall ausreicht? «Wir sind hier von den Platzverhältnissen arg eingeschränkt.

Mehr ist schlicht nicht möglich», so Heinzmann. Die Gotthardröhre ist vergleichsweise doppelt so dick. Deren Fluchtwege weisen eine Breite von einem Meter auf. Eine weitere Aufwertung erhalten die Notwege im Simplontunnel durch ein neues Beschilderungskonzept, bestehend aus Handläufen, einer Notbeleuchtung und immer wiederkehrenden Signalisationen.

Kapazitätsengpass im August/September 2012

Die internationale Transitstre-

cke zwischen Brig-Glis und Iselle dient sowohl dem Güterverkehr als auch dem Personenverkehr. Und gerade für die Pendler zwischen Norditalien und dem Oberwallis stellt sie eine wichtige Verbindung dar. Während der gesamten Sanierungsphase ist jeweils eine Hälfte der beiden Tunnelröhren gesperrt, teilweise sogar auf der ganzen Länge (August und September 2012). Auf die Frage hin, ob das zu Kapazitätsengpässen führe, meint Heinzmann: «Anpassungen im Fahr-

plan der Regional-, Auto- und Güterzüge sind punktuell unumgänglich. Die SBB erhalten jedoch den Verkehr während der Arbeiten mit geeigneten Ersatzmassnahmen aufrecht und setzen alles daran, die Einschränkungen so gering wie möglich zu halten.» Insgesamt arbeiten 200 Leute an dem Grossprojekt. Hauptauftragnehmer ist eine Arge aus Österreich. Wie Heinzmann anmerkt, arbeiten indes auch viele einheimische Bauunternehmen am Projekt mit. **mk**



Wenig Platz. Die Kabelverbindungen der Stromversorgung müssen im Fels eingelassen werden, was jeweils eine Sprengung erforderlich macht.

FOTOS KEYSTONE



Chefsache. Projektleiter Roland Heinzmann.