

Der Kanton will rasch und komplett räumen

Mitholz Die Kantonsregierung will, dass das Munitionslager komplett geräumt wird. Sie drängt auf einen raschen Arbeitsbeginn.

In seiner Mitwirkungsantwort begrüsst es der Regierungsrat ausdrücklich, dass nun auch der Bund die komplette Räumung des ehemaligen Munitionslagers Mitholz als einzige Variante weiterverfolgen will. «Die möglichst vollständige Entfernung und Vernichtung der Munition und der Munitionsreste muss das mit allen Mitteln angestrebte Ziel sein», schreibt die Regierung in einer Mitteilung. Weiter begrüsst es der Regierungsrat, dass das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport die betroffene Bevölkerung unkompliziert für erlittene materielle Schäden entschädigen will und diesbezüglich bereits pragmatische Lösungen umgesetzt werden. Auch die Koordination der Räumung des Munitionslagers mit dem Ausbau des Lötschberg-Basistunnels sei im Sinn des Regierungsrats. Nach wie vor nicht einverstanden ist er mit dem Vorgehen bei den Schutzmassnahmen. Diese sollen gemäss dem Bericht des Bundes erst in den Jahren 2025 bis 2030 realisiert werden. Der Regierungsrat verlangt, dass sämtliche baulichen Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung und der Verkehrsverbindungen unverzüglich geplant, projektiert und realisiert werden sollen. (pd/maz)

Aktionärsgruppe löst sich auf

Thun Meyer Burger teilt mit, dass sich die Aktionärsgruppe rund um die Beteiligungsgesellschaft Sentis Capital aufgelöst hat. Die Gruppe, die rund 12 Prozent der Aktien von Meyer Burger besitzt, schloss sich 2019 zusammen, um gemeinsam zu handeln. So konnten sie dank ihren Stimmrechten im letzten Herbst eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen. Der Druck hat sich mittlerweile ausgezahlt. An der ordentlichen Generalversammlung vom 13. Mai wurden zwei Vertreter der Aktionärsgruppe in den Verwaltungsrat des Thuner Unternehmens gewählt. (pd)

Nachrichten

Dieses Jahr kein Neuzuzüger-Apéro

Unterseen Aufgrund des Versammlungsverbots verzichtet der Gemeinderat von Unterseen im Jahr 2020 auf die Durchführung des traditionellen Neuzuzüger-Apéros, wie er mitteilt. Personen, die vom 1. Mai 2019 bis 30. April 2020 nach Unterseen gezogen sind, werden für diesen Anlass im Jahr 2021 eingeladen. (pd/ngg)

Ersatz für ausgefallene Gottesdienst-Kollekte

Unterseen Da während der ausserordentlichen Lage im Moment keine Gottesdienste in der Kirche gefeiert werden können, kann auch keine Kollekte gesammelt werden. Der Kirchgemeinderat unterstützt anstelle der Gottesdienstkollekte die jeweilige Institution mit einem Betrag von 150 Franken. (pd)

75 Jahre Passgeschichte weggekippt

Sustenpass Der 1945 erbaute Scheiteltunnel auf der Passhöhe des Susten wird für 3,3 Millionen Franken saniert. Anfang Woche wurden bereits 500 Tonnen Pflastersteine aus der Bauzeit ausgebrochen.



Dieser Muldentraktor kippt die Pflastersteine aus der Zeit des Tunnelbaus auf einen provisorischen Depotplatz. Fotos: Bruno Petroni

Bruno Petroni

Auf der Passhöhe des Susten (2224 m) wartet eine besondere Herausforderung auf das Kantonale Tiefbauamt: Der 325 Meter lange Scheiteltunnel, der die Kantone Bern und Uri miteinander verbindet, steht vor einer umfangreichen Sanierung. Am Montagnachmittag wurde innerhalb weniger Stunden der ganze Asphaltbelag von 2800 Quadratmetern Fläche weggefräst. Am



Polier Werner Gisler und Bauführerin Daniela Huonder.

Dienstag ging es dann auch den darunter zum Vorschein gekommenen Original-Pflastersteinen aus den Zeiten des Tunnelbaus nach dem Zweiten Weltkrieg an den Kragen: Nicht weniger als 200 Kubikmeter davon – das sind 500 Tonnen – werden aus dem Tunnel entfernt und auf einem Depotplatz zwischengelagert.

Die erste Etappe der Tunnel-sanierung ist also in vollem Gang. Es gilt, so rasch wie mög-

lich die Fahrbahnhöhe um insgesamt 60 Zentimeter abzutragen, um so zusätzliche Höhe im Tunnelgewölbe zu gewinnen. Auch müssen die Koffering und das Bankett entfernt werden. «Wir werden wohl an der einen oder anderen Stelle noch sprengen müssen», vermutet der zuständige Urner Polier Werner Gisler (51), den aus seiner Erfahrung von vergangenen Projekten wie am Gotthard- und Klausenpass so rasch nichts erschrecken kann.

Ab Mitte Juni wird mit der Gewährerevision begonnen. Ähnlich wie bei den jüngsten Tunnel-sanierungen entlang der Sustenpassstrasse (siehe Kasten) werden nach dem Regenschirmprinzip hintereinander eine Drainagematte, eine Abdichtungs- und eine Schutzfolie angebracht. Diese Spezialfolien sind extrem dehnbar, widerstandsfähig und langlebig, sodass der Tunnel für die nächsten acht Jahrzehnte wasserdicht sein dürfte. Die abschliessende, 30 Zentimeter dicke Betoninnenschale dient schliesslich der Stabilität des Tunnels, um dem Bergdruck standzuhalten.

Für diese Arbeiten kommt ein 70 Tonnen schwerer Schalwagen zum Einsatz: Am kommenden Montag beginnt bereits der zwei Wochen dauernde Aufbau dieser

Maschine, welche später auf Schienen laufend im Tunnel vorwärtsbewegt wird. «Spätestens zur Öffnung des Passes am 14. Juni muss der Schalwagen im Tunnel stehen», sagt Bauführerin Daniela Huonder (27). «Die grosse Herausforderung an diesem Projekt ist, dass wir genau wissen müssen, was wir brauchen – denn Werkstatt und Magazin stehen da oben nicht gleich um die Ecke.»

Während der gesamten Sommersaison wird der in den Kanton Uri führende Scheiteltunnel nur einspurig befahrbar sein – während mehrerer Wochen wird der durch eine Lichtsignalanlage geregelte Verkehr unter dem Schalwagen durchfahren.

Die für die Arbeiten beauftragte Urner Bauunternehmung Strabag AG aus Erstfeld will die Sanierung nach Möglichkeit bis zum Beginn der Wintersperre fertigstellen. Die veranschlagten Sanierungskosten von 3,3 Millionen Franken teilen sich die Kantone Uri und Bern zu gleichen Teilen auf.

Es ist dies die erste Sanierung des nach dem Zweiten Weltkrieg erbauten Grenztunnels. Im Verlauf der Jahre wurde lediglich die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung eingerichtet und erneuert, wie beispielsweise der Einbau der Tunnelbeleuchtung.

Die Sustenpassstrasse ist 45 km lang und gilt als eine der neueren in den Schweizer Alpen: Vor dem Zweiten Weltkrieg forderte der Bund aus strategischen Gründen eine besser ausgebaute Verbindung – und so wurde in den Jahren zwischen 1938 und 1945 der Sustenpass erbaut.

Weil der Pass vor allem dem Tourismus dient, ist er in der Regel nur von Juni bis Oktober offen. Die Strasse führt fast voll-

«Wir müssen genau wissen, was wir brauchen, denn Werkstatt und Magazin stehen nicht um die Ecke.»

Daniela Huonder
Bauleiterin Strabag AG

ständig neben dem alten Säumerweg aus dem Mittelalter vorbei. 1945 wurde der jetzt zu sanierende Scheiteltunnel gebaut. Der Bau der Passstrasse hat damals 32 Millionen Schweizer Franken gekostet, was nach heutigem Preisstand rund 160 Millionen ausmachen würde.

Der historische Verkehrsweg

Die **Sustenpassstrasse** ist auf dem unteren Abschnitt bis Gadmen ganzjährig offen und befahrbar. Der obere Teil zur Passhöhe ist nur während rund fünf Monaten offen. Mit der Passöffnung verändert sich jeweils auch die Bedeutung der Strasse. So ist sie im Winter für Gadmen die lebenswichtige Verbindung zum Tal, während im Sommer der Tourismusverkehr in der Bergwelt über den Sustenpass dominiert. So ist unter anderem die Dreipässefahrt via Susten, Furka und Grimsel bei Ausflüglern seit Jahrzehnten eine ausgesprochen beliebte Route. Die Passstrasse wird im Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz als Objekt von nationaler Bedeutung eingestuft.

Um den Fortbestand der unzähligen, überaus wertvollen Elemente der Passstrasse als weitgehend intaktes Ensemble zu erhalten, hat der **Kanton Bern** einen Richtplan erstellt und durch den Regierungsrat absegnen lassen.

Die während des Zweiten Weltkriegs erbaute Passstrasse ist mit **17 Tunneln** bestückt. Von diesen sind auf der 27,4 Kilometer langen Bergstrecke von Innertkirchen auf den Sustenpass der Wiler- und der **Fuhrentunnel** kurz nach der Jahrtausendwende als erste saniert worden.

Zwischen 2016 und 2018 wurden nacheinander der **Gschletter-, Wasserfall-** und der **untere Bärenggtunnel** für sechs Millionen Franken erneuert (wir haben berichtet). Als Sanierungskandidaten gelten heute noch die beiden **Wysstannitunnel**, welche beide Spritzbetongewölbe haben und bei Regenwetter rinnen.

Dasselbe gilt auch für den **mittleren** und den **oberen Bärenggtunnel**. Letzterer hat gar noch ein nacktes Felsgewölbe, wie auch die beiden 500 Meter weiter oben stehenden zwei **Hölltunnel**. Die drei **Ob-Steintunnel** am Himmelrank oberhalb des Steingletschers sind ebenfalls noch mit Spritzbetonschicht ausgestattet und dürften in einem späteren Sanierungsprojekt ebenfalls an der Reihe sein.

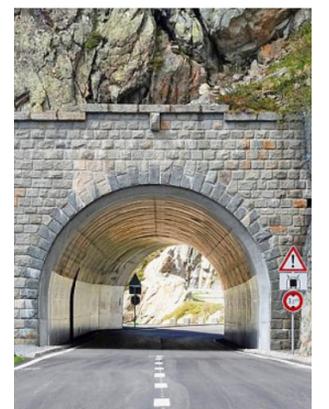
Das markante, nur 12 Meter kurze **«Felsloch»** mit dem Namen **Zwillingstunnel** unmittelbar oberhalb der Himmelrank-Haarnadelkurve hat keine Verkleidung. Der in den Kanton Wallis führende **Grimselpass** verfügt auf der Berner Seite über **sieben Tunnel**, die alle in Sanierungsprojekten in den Neunzigerjahren gebaut oder renoviert worden sind und während der nächsten Jahrzehnte sicher sein dürften. (bpm)



Auch nach 22 Uhr nachts wird im Tunnel noch Schuttmaterial geführt.



Dieser 75-jährige rote Strich markiert die Kantonsgrenze.



Der sanierte Wasserfalltunnel.