

Wie sicher sind bernische Strassentunnels?

Wer im Auto durch Tunnels fährt, macht sich seine Gedanken. Erst recht seit den Brandkatastrophen im Mont-Blanc-, Tauern- oder Gotthardtunnel. Auch Namen wie «Chüebalm» oder Axenstrasse wecken ungute Erinnerungen. Wie sicher sind eigentlich Strassentunnels im Kanton Bern?

Die älteren Nationalstrassentunnels sind Pionierwerke des Strassenbaus. Ihre ursprünglichen Sicherheitsvorkehrungen und die elektromechanische Ausrüstung genügen den heutigen Anforderungen nicht mehr. In jüngster Zeit wurden deshalb viele Nationalstrassentunnels der älteren Generation

Die älteren Nationalstrassentunnels sind Pionierwerke des Strassenbaus.

im Rahmen umfassender Sanierungen mit modernen Sicherheitssystemen ausgestattet.

Einer dieser Nationalstrassentunnels der ersten Stunde ist der 1971 eröffnete Allmendtunnel bei Thun.

Er führt die A6 unter der Thuner Allmend hindurch. Weil seine ursprüngliche Ausstattung zeitgemässen Sicherheitsanforderungen nicht mehr entsprach, wurde der Tunnel von 1991 bis 1993 als erster bernischer Nationalstrassentunnel einem umfassenden «Facelifting» unterzogen: An Stelle der Notrufräster am Rand der Fahrbahn wurden SOS-Nischen in die Tunnelwand geätzt, und die elektromechanischen Anlagen der beiden Röhren wurden auf den heute üblichen Stand gebracht.

Das Hauptmanko des Allmendtunnels bestand darin, dass er seinerzeit ohne sogenannte Schlitzrinne, und damit ohne getrenntes Abflusssystem, gebaut worden war. Das Risiko beim Transport gefährlicher Chemikalien war deshalb gross: Wäre zum Beispiel ein Tanklastwagen im Tunnel verunglückt und leckgeschlagen, wäre seine brennbare Fracht mit dem normalen Strassenwasser abgeflossen. Aus diesem Grund blieb der Tunnel für Lastwagen mit leicht entzündbaren Gütern gesperrt – zum Leidwesen der Stadt Thun, durch deren Strassen die Brummer mit ihrem Gefahrgut auswichen.

Im Zug der Sanierung wurde dieser Missstand korrigiert und das Verbot aufgehoben. Der Allmendtunnel verfügt jetzt über Schlitzrinnen, die dafür sorgen, dass auslaufende Flüssigkeiten möglichst rasch von der Fahrbahn abgeleitet werden. Mit getrennten Ableit-Systemen wird verhindert, dass sich brennbare Substanzen im Tunnel ausbreiten können.



Bernische Tunnels haben einen hohen Sicherheitsstandard, doch das Restrisiko bleibt: Einfahrt in den Allmendtunnel bei Thun und Katastrophenübung im Tunnel.

Die neuen, 37 cm breiten Rinnen schmälern die Fahrbahn nur minim. Die älteren Nationalstrassentunnels mit elektromechanischen Anlagen aus den frühen 70er Jahren werden im Verlauf der zehn nächsten Jahre sukzessive erneuert. Als erster folgt ab 2005 der Leimerentunnel bei Spiez.



Editorial

Tunnelgedanken

Die Strassen von früher kamen in der Regel ohne Tunnels aus. Wenn doch einer gebaut werden musste, so wurde seine Länge auf das absolute Minimum beschränkt. Tunnelbau war ein Abenteuer, über dessen glücklichen Ausgang die Heilige Barbara, die Schutzpatronin der Mineure, wachte. Beleuchtungen, geschweige denn Belüftungen kannte man praktisch nicht. Im Tunnel war der nackte Fels sichtbar, Wasser tropfte herunter und lief über die Fahrbahn. Wer in das obskure Dämmerlicht eintauchte, war froh, bald wieder das Licht am Ende des Tunnels zu sehen.

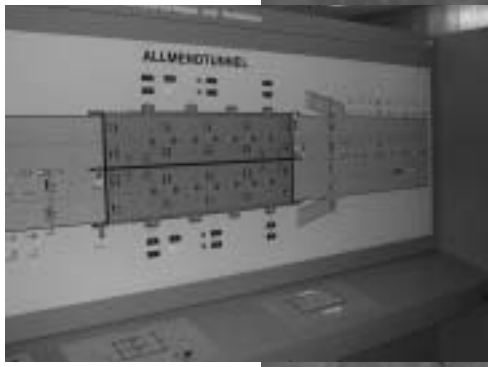
Später wurden immer mehr Tunnels gebaut. Bald führten sie nicht nur durch den Berg,

sondern umfuhren oder unterquerten Ortschaften, um Mensch und Umwelt vor Immissionen aller Art zu schützen. Sie wurden länger und kamen nicht mehr ohne Beleuchtung, Belüftung und weitere Sicherheitseinrichtungen aus. Kein Wunder, dass Tunnels gegenüber offenen Strecken viel teurer sind – nicht nur beim Bau, sondern auch im Betrieb.

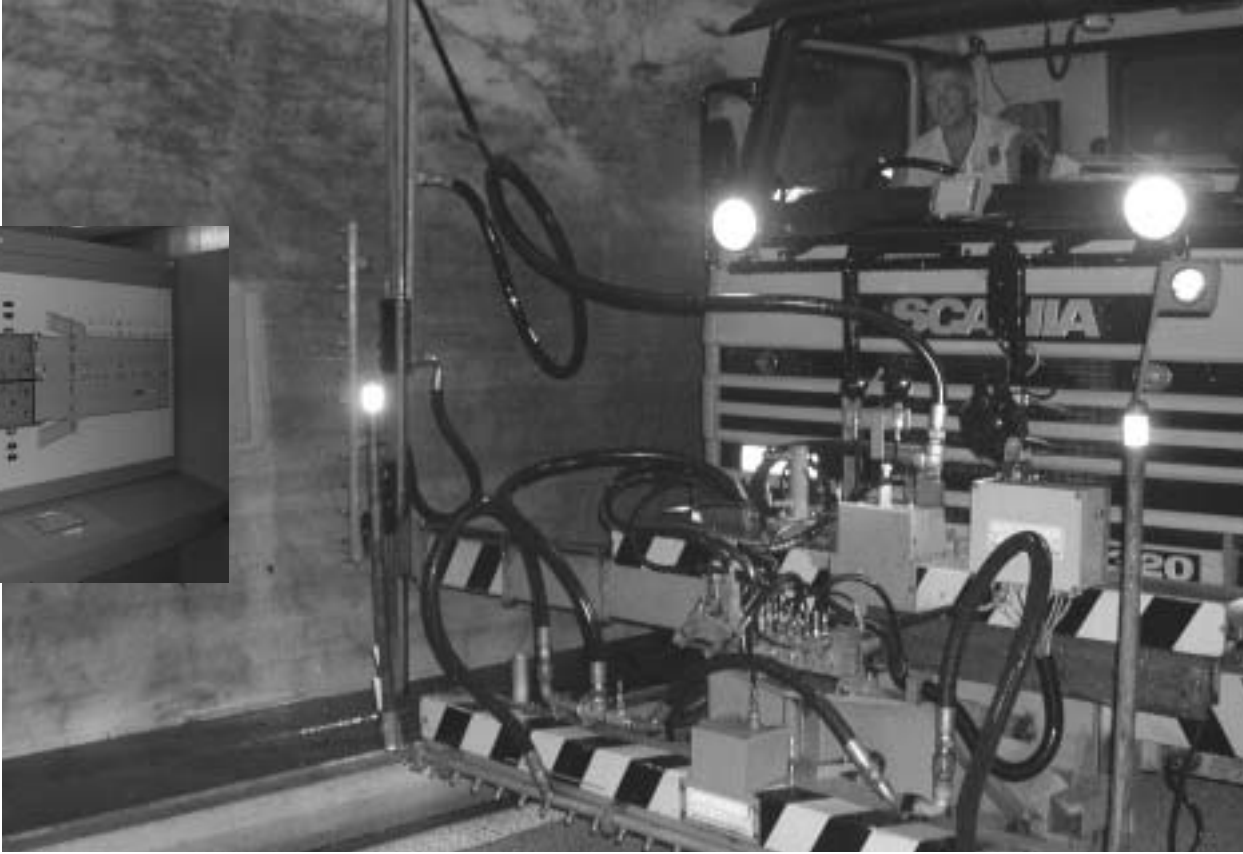
Trotz modernster Ausrüstung beschleicht viele Personen beim Befahren von längeren Tunnels ein ungutes Gefühl. Statistisch passieren im Tunnel zwar weniger Unfälle. Doch wenn's passiert, kann die Situation rasch gefährlich werden: Der Raum ist eng, die Fluchtwege begrenzt. So bleibt im Tunnel ein erhebliches Risiko bestehen – gerade auch, weil der Mensch im Ereignisfall vielfach irrational handelt. Hier ist noch viel Aufklärungsarbeit zu leisten.

Es ist eine Daueraufgabe des Tiefbauamtes, ältere Tunnels dem neuen Standard an zu passen und sachgerecht zu unterhalten. Die Sicherheit steht im Zentrum. Daher scheut das Tiefbauamt keinen Aufwand bei der Pflege und Kontrolle seiner Tunnels. Doch das Restrisiko bleibt, wie das Steinschlagereignis am Chüebaltunnel der A8 anfangs Jahr gezeigt hat. Weil auch die äusseren Verhältnisse in der Natur sich über die Zeit verändern, sind die ursprünglichen Annahmen ständig zu hinterfragen und allenfalls Massnahmen zu treffen.

Herzlich
Jürg Schatzmann
Abteilungsleiter Betrieb und Unterhalt Nationalstrassen



Blick in die Schaltzentrale.



Eine Tunnelreinigung erfolgt heute mit Hilfe moderner Maschinen und Geräte.

Tunnels sind keine Dunkelzonen

Zweimal jährlich rückt die Putzequipe in den Allmendtunnel der A6 südlich von Thun aus. Zwölf Mann zählt die Gruppe, verstärkt durch sieben schwere Maschinen. Vom Wagen aus,

Rund 170 000 Franken kostet der Unterhalt des Allmendtunnels pro Kilometer und Jahr, fast vier Mal mehr als auf offener Strecke.

der mit bürstenbewehrten Metallarmen versehen ist, werden die Tunnelwände, die Beleuchtungskörper und die Fahrbahn inklusive Abwasserrinnen gereinigt. Beim 960 m langen Thuner Allmendtunnel dauert eine solche Putzaktion zwei Tage – je einen pro Röhre. Während dieser Zeit verkehren die Autos im Gegenverkehr durch

jene Röhre, wo nicht gearbeitet wird. «Diese Putzeinsätze sind intensiv», weiss Martin Rösti, Leiter des Werkhof Gesigen bei Spiez, «aber die Arbeit bietet eine interessante Abwechslung.»

Nach der Wäsche sind die Wände deutlich heller und die Tunnellampen leuchten wirkungsvoller. Gute Sichtverhältnisse, funktionierende Abflussrinnen und saubere Fahrbahnen tragen dazu bei, Unfälle zu vermeiden, oder zumindest deren Folgen zu begrenzen. Gewissenhafte Tunnelwartung lohnt sich – auch wenn sie ihren Preis hat: Rund 170 000 Franken kostet der Unterhalt des zweiröhriigen Allmendtunnels pro Kilometer und Jahr, fast vier Mal mehr als der Unterhalt einer offenen Strecke.

Auch die übrigen Nationalstrassentunnels werden nach einem ausgeklügelten Terminplan zweimal jährlich gereinigt. Die Routinen beim Tunnelunterhalt werden indes immer wieder durch unplanbare Wartungsarbeiten unterbrochen. Besonders störungsanfällig sind die komplexen elektromechanischen Systeme wie Brandmeldeanlagen sowie Messgeräte für die Kohlenmonoxidbelastung und Sichttrübung.

Diese Einrichtungen können Alarme auslösen, was z. B. zur Folge hat, dass der Tunnel mittels Lichtsignalanlage gesperrt wird. Die Anlagen funktionieren automatisch oder können von Werkhöfen oder Polizeistützpunkten aus ferngesteuert werden. Im Fall des Allmendtunnels lässt sich vom Werkhof aus sogar die Schranke ausschwenken, um eine Röhre zu sperren.

Die empfindlichen Überwachungsgeräte sind so konzipiert, dass sie Störfälle im Tunnel möglichst rasch aufdecken. Dass sie gelegentlich Fehlalarm auslösen, erstaunt nicht: Ein Lastwagen, der bei stockendem Verkehr langsam durch den Tunnel fährt, kann durch seine warmen Abgase die Brandmeldeanlage aktivieren und in der Zentrale die Warnlämpchen zum Leuchten bringen. «Falscher Alarm kommt – zum Glück – weitaus häufiger vor als echter», stellt Martin Rösti fest.

Was aber, wenn es ernst gilt? Für jeden Nationalstrassentunnel liegen detaillierte Pläne vor, die Aufschluss über Lage der Hydranten, Leitungen, Ausstellplätze für Krankenwagen, Landeplätze für Helikopter und Sammelpunkte für Evakuierte geben.

Spezielle Einsatzpläne ermöglichen ein gut funktionierendes Zusammenspiel der verschiedenen Rettungskräfte, wie Feuer- und Ölwehr, Polizei, Ambulanzen und technische Dienste.

«Falscher Alarm kommt – zum Glück – weitaus häufiger vor als echter», sagt Martin Rösti.

Jeder vierte Autobahnkilometer verläuft im Tunnel

- Auf dem bernischen Nationalstrassennetz sind bis heute 32 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 25,5 km in Betrieb. Im Endausbau sollen es 49 Tunnels mit einer Länge von total 48,1 km sein. Fast jeder vierte Autobahnkilometer wird damit unter Tag verlaufen.
- Auf bernischen Kantonsstrassen gibt es 41 Tunnels. Ihre totale Länge beträgt knapp 6,9 km, weniger als ein halbes Prozent des Gesamtnetzes.

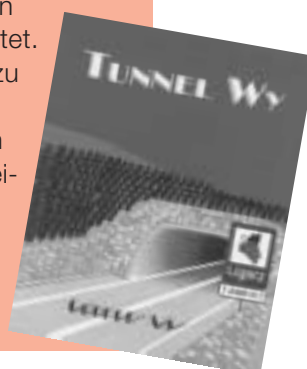
Erst der Tunnel, dann der Berg

In der Regel wird ein Tunnel gebaut, um den Berg zu queren. Anders beim Mitholz-Tunnel im Kandertal: Hier wurde der Berg über den Tunnel gebaut – mit NEAT-Felsmaterial. Seit Oktober 2002 schützt der 640 m lange Tunnel nun die Zufahrt nach Kandersteg vor Lawinen. Das modernst ausgerüstete Bauwerk wurde in «unbernischem» forschem Tempo realisiert, denn es hatte sich dem Zeitplan der NEAT unterzuordnen.



«Tunnel-Wy»

Auf eine besondere Form der Grünraumgestaltung ist das TBA beim Westportal des Ligerz-Tunnels gekommen: Es kultiviert dort seinen «Tunnel-Wy». Weil ihre problematische Lage zwischen der Kantonsstrasse und der A5 die Bewirtschaftung der Parzelle erschwerte, wurde sie kurzerhand an einen Mitarbeiter des TBA verpachtet, der den kleinen Rebberg in seiner Freizeit bewirtschaftet. Den Wein kauft das TBA zu Sonderkonditionen ein – so dass den überraschten Gästen bei Strasseneinweihungen oder anderen besonderen Anlässen haus-eigener «Château TBA» kredenzt werden kann...



Chüebalmtunnel:

Im Januar 2003 stürzten grosse Felsblöcke von der Marchflue, durchschlugen den Chüebalmtunnel bei Iseltwald und sorgten in den Medien für Schlagzeilen. Die Erbauer rechneten anfangs der 80er Jahre damit, dass Felsstürze mit Einzelblöcken von höchstens etwa 5 Kubikmeter Grösse – mit einem Gewicht von immerhin je 12 bis 13 Tonnen – aus 50 m Höhe auf den Tunnel stürzen könnten. Die Tunneldecke wurde entsprechend konzipiert. Bereits vor seinem Einsturz donnerten nun aber zweimal je rund 150 Kubikmeter auf den Tunnel – ohne dass dieser bei den nachfolgenden Kontrollen Risse gezeigt hätte. Erst dem dritten Ereignis, einem Einzelblock von 25 Kubikmetern, der aus einer Höhe von 70 m stürzte, vermochte der Chüebalmtunnel nicht mehr standzuhalten.



Viktor Ruch, Leiter für Bau Hansruedi Tellenbach, Proj

«Im Tunnel a

Die schweren Unfälle im G Tauerntunnel haben in der über die Sicherheit der Str. Ergeben sich daraus Folge im Kanton Bern?

H. Tellenbach: Ja, gewiss. Das hat als Reaktion auf die Unfälle im Kanton Bern wurden der Ch beanstandet. Beide sollen in d V. Ruch: Ausserdem wurden in ins Leben gerufen, welche ein Seit kurzem gibt es Richtlinien. Zudem wurden Vorgaben für d erarbeitet. Dieses ermöglicht d die Kontrolle der Tunnels. Neu sollen sicherstellen, dass sich im Notfall verständigen können teilnehmenden im Tunnel über

In Stein gemeisselt

Die ältesten Strassentunnels im Kanton Bern stammen aus dem 19. Jahrhundert, und für ihren Unterhalt gelten andere Regeln als bei der Pflege moderner Galerien. Mitunter muss Schönheit der Sicherheit weichen. Etwa im Winter, wenn eine längere Frostphase in Tauwetter umschlägt. Dann nämlich

Naturtunnel kommen ohne Beleuchtung und sonstige elektromechanischen Anlagen aus.

Naturtunnels findet man nicht nur auf der 1884 fertig gestellten Strasse am Nordufer des Thunersees, sondern z.B. auch an der zwischen 1938 bis 1946 erbauten Sustenpassstrasse. Diesen Zeugen früher Ingenieurskunst haftet ein urwüchsiger Reiz an, den nicht zuletzt die Touristen schätzen.

Für den Unterhalt dieser Naturtunnels gelten besondere Regeln. Die relativ kurzen felsigen Röhren kommen ohne Beleuchtung und sonstige elektromechanischen Anlagen aus, wodurch auch deren Wartung wegfällt. Im Sommer ist der Aufwand für den Unterhalt denn auch vergleichbar mit jenem für offene Streckenabschnitte. Der Winterdienst hingegen ist wegen der grossen Glatteisgefahr um so aufwendiger. Eine weitere Gefahr droht auch, wenn sich Frost- und Tauphasen abwechseln, so dass gefrierendes und wieder tauendes Wasser über viele Jahre hinweg den Fels lockert. Dann können Geröll und kleinere Felsbrocken plötzlich auf die Fahrbahn stürzen. «Die letzten paar sehr niederschlagsreichen Jahre

Die Ausrüstung von Tunnels stark befahrener Kantonsstrassen gleicht sich dem Standard von Nationalstrassentunnels an.

Bei provisorischen Sanierungen in den 80er Jahren scheint der Sinn für's Praktische das Gefühl für's Schöne jedoch gelegentlich in den Hintergrund gedrängt zu haben: Namentlich dort, wo sich der Beton auch über Felspartien oder Mauern an der Portalfront hinwegzieht, wirken die Tunnelingänge verunstaltet. Dies soll im Zug der definitiven Tunnel-sanierungen korrigiert werden.

Die Felstunnels liegen häufig auf Strassen, die heute in erster Linie dem Tourismus dienen. Der Verkehr rollt hier gemächlich, und das Aufkommen an Gütertransport bleibt bescheidenen. Den Sicherheitsvorkehrungen kommt

drohen die Eiszapfen, welche die zerklüfteten Naturtunnels z.B. an der Beatenbucht in Eispaläste verwandeln, herunter zu fallen. Um solches zu verhindern, müssen sie von der Tunneldecke abgeschlagen werden. Unverkleidete

Naturtunnels findet man nicht nur auf der 1884 fertig gestellten Strasse am Nordufer des Thunersees, sondern z.B. auch an der zwischen 1938 bis 1946 erbauten Sustenpassstrasse. Diesen Zeugen früher Ingenieurskunst haftet ein urwüchsiger Reiz an, den nicht zuletzt die Touristen schätzen. Für den Unterhalt dieser Naturtunnels gelten besondere Regeln. Die relativ kurzen felsigen Röhren kommen ohne Beleuchtung und sonstige elektromechanischen Anlagen aus, wodurch auch deren Wartung wegfällt. Im Sommer ist der Aufwand für den Unterhalt denn auch vergleichbar mit jenem für offene Streckenabschnitte. Der Winterdienst hingegen ist wegen der grossen Glatteisgefahr um so aufwendiger. Eine weitere Gefahr droht auch, wenn sich Frost- und Tauphasen abwechseln, so dass gefrierendes und wieder tauendes Wasser über viele Jahre hinweg den Fels lockert. Dann können Geröll und kleinere Felsbrocken plötzlich auf die Fahrbahn stürzen. «Die letzten paar sehr niederschlagsreichen Jahre machen der Stabilität unserer Felstunnel zu schaffen», erklärt Kreisoberingenieur Markus Wyss vom Kreis I.

Trotz ihrem kulturhistorischem Wert müssen die alten Tunnels den heutigen Ansprüchen genügen. Allzu enge Naturtunnels am Sustenpass wurden aus-
geweitet, damit Cars kreuzen können.



Eisschlag oder Glatteis durch Felswasser – Tunnels in den Bergen haben im Winter ihre Tücken.



Felstunnel – wo die Natur noch sichtbar ist.

hier weniger Bedeutung zu. Ganz anders ist es bei Tunnels, wo der Verkehr dichter und schneller fliesst. Hier gleichen sich die elektromechanischen Ausrüstungen und auch die Sicherheits- und Wartungskonzepte dem Standard der Nationalstrassentunnels an.

Von der urtümlichen Felsröhre in der Beatenbucht bis zum elektromechanisch hochgerüsteten Mitholtztunnel reicht die Bandbreite im Tunnelunterhalt auf dem Kantonsstrassennetz. Die Arbeit wird dadurch nicht einfacher – aber vielfältig und spannend.

... Betrieb und Unterhalt elektromechanischer Anlagen, Elektriker für Tunnelanierungen

... Arbeitets sich gefährlich»

Gotthard-, Mont-Blanc- und ... Öffentlichkeit die Diskussion Strassentunnels angeregt. ... für den Tunnelunterhalt

... Bundesamt für Strassen ASTRA ... sämtliche Autobahntunnels überprüft. ... Hübalm- und der Giessbachtunnel (A8) ... nächsten Jahren saniert werden. ... internationale Arbeitsgruppen ... einheitliche Standards ausarbeiten sollen. ... für die Signalisation der Fluchtwege. ... das sogenannte Verkehrsfernsehen ... der Polizei und dem Unterhaltsdienst ... e Normen für Funk und UKW ... technische Dienste und Polizei auch ... n und dass die betroffenen Verkehrs- ... Radioempfang verfügen.

Ist das Fahren im Tunnel gefährlicher als auf offener Strecke?

H. Tellenbach: Wir beobachten auf offener Strecke bis fünf Mal mehr Zwischenfälle als im Tunnel; aber die Folgen eines Unfalls im Tunnel werden anders wahrgenommen – wohl nicht zuletzt aus psychologischen Gründen, vielleicht, weil man sich im Tunnel eingeeengt fühlt.

V. Ruch: Im Tunnel zu arbeiten, ist jedenfalls erheblich gefährlicher, als im Auto hindurch zu fahren. Die Arbeitsbedingungen sind schwierig: Schlechtes Licht und begrenzte Fluchtmöglichkeiten machen einem zu schaffen, und der Lärm kann – insbesondere, wenn ein Lastwagen den Tunnel durchfährt – ohrenbetäubend dröhnen.

Und welche Vorkehrungen werden für die Mitarbeitenden getroffen?

H. Tellenbach: Wenn umfangreichere Reparaturen anstehen, wird die Tunnelröhre nach Möglichkeit geschlossen. Unsere



Kollegen vom Werkhof begeben sich natürlich nie ohne Funk oder Handy in den Tunnel. Ausserdem werden sie mit Kohlenmonoxid-«Schnüfflern» ausgerüstet. Diese zeigen an, wenn die Gaskonzentration gefährlich wird, was bei den heutigen Motoren allerdings kaum mehr vorkommt. Im Tunnel darf neuerdings nur noch mit Gehörschutz gearbeitet werden. Dies gilt auch, wenn die Röhre für den Verkehr gesperrt ist und bloss mit eigenen Maschinen gearbeitet wird. Auch dann kann nämlich der zulässige Grenzwert von 85 Dezibel überschritten werden.

Gibt es so etwas wie eine besondere «bernische Tunnelphilosophie»?

H. Tellenbach: Der Kanton Bern war einer der ersten, der Autobahnen baute. In den Anfängen des Nationalstrassenbaus mussten die Kantone den ganzen Betrieb der Strassen alleine finanzieren; deshalb wurden Tunnels sparsam ausgebaut und ausgerüstet. Im Kanton Bern ist diese Tradition auch heute noch spürbar. Und das soll auch so bleiben – nach dem Motto «so viel als nötig».

Tunnels und ihre Tücken



Barbara Kehrli,
Gemeinde-
präsidentin
von Gadmen

«Tunnels vermitteln mir das Gefühl von Sicherheit; Panik vor Tunneldurchfahrten kenne ich jedenfalls nicht, auch nicht nach dem Einsturz des Chüebalm-tunnels. Am vertrautesten ist mir der Führen-Tunnel. Vor seiner Sanierung im letzten Frühjahr war er in schlechtem Zustand, durchs Gewölbe trat Wasser ein, und die geflickte Fahrbahn war uneben. Es war richtig ungemütlich. Jetzt ist er toll zurecht gemacht. Einen Schönheitsfehler hat der sanierte Tunnel allerdings: Beim Portal wurde das Emblem mit dem Berner Bär eingegossen statt das Gadmer Wappen!»



Daniel Berger,
Chef stationierte
und mobile Polizei
Biel-Seeland

«Subjektiv habe ich den Eindruck, dass ausserhalb der Tunnels mehr Unfälle passieren als innerhalb. Aber die Folgen sind im Tunnel gravierender, weil man in der Falle sitzt. Wir von der Autobahnpolizei haben die Erfahrung gemacht, dass wir Tunnels nach Unfällen physisch sperren müssen. Ein Rotlicht bei der Einfahrt reicht nicht. Automobilisten fahren trotzdem in den Tunnel, weil sie annehmen,



Alain Jeanneret,
Bundesamt für
Strassen ASTRA

das Rotlicht sei auf einen technischen Defekt zurück zu führen. Das ist für alle sehr gefährlich.»

«Der Kanton Bern weist von allen Kantonen die meisten Nationalstrassentunnels auf. Schweizweit stellen wir für alle Autobahntunnels die gleichen Anforderungen bezüglich Sicherheit. Wir setzen auf die Selbstrettung – denn in den ersten Minuten nach einem Unfall sind die Betroffenen auf sich selbst gestellt. Wichtig ist uns, dass die Signalisation ausgebaut wird, damit die Menschen die Fluchtwege besser finden. Auch im Bereich der Tunnelventilation wurden Fortschritte gemacht, und diese Erkenntnisse wollen wir mit unseren neuen Direktiven und Richtlinien ebenfalls umsetzen.»



Samuel Bütikofer,
Lastwagenfahrer

umzugehen ist. Aber viele PW-Fahrer erschrecken und treten auf die Bremse.

«Wie man Tunnels erlebt, hängt vom Wetter ab. Bei Regen kann die Sicht sehr schlecht werden, weil die Scheiben anlaufen und es im Tunnel dann erst noch dunkel wird. Wir Berufsfahrer wissen, wie damit

Das gibt dann die gefürchteten Auffahr-Unfälle. Gefährlich wird es auch, wenn in einem richtungsgetreuten Tunnel eine Röhre gesperrt ist und die Fahrzeuge im Gegenverkehr durch die andere geleitet werden. Da ist der Regen ebenfalls ein grosser Risikofaktor.»



Peter Soltermann,
Stützpunktkom-
mandant Schaden-
wehr Thun

«Wenn die Feuerwehr im Tunnel zu tun hat, bedeutet das immer erhöhte Gefahr – für alle Beteiligten. Im Kanton Bern gibt es fünf Stützpunkte für Tunnelzwischenfälle: Bern, Biel, Moutier, Interlaken und Thun. Wir werden für die Tunnelrettung besonders geschult und verfügen auch über spezielle Geräte. In Kürze erhalten wir in Thun z. B. den ersten Grosslüfter im Kanton, eine riesige Düse, die auf einen Lastwagen montiert wird und die pro Stunde bis zu einer Million Kubikmeter Luft in einen Tunnel blasen kann. Von unseren Erfahrungen profitiert auch das TBA, etwa in gemeinsamen Schulungen, wie wir im April eine organisiert haben.»



Walter Dinkel – der neue Chef des Tiefbauamtes

Am 1. Juli 2003 hat Walter Dinkel sein Amt als neuer Kantonsingenieur angetreten: Dinkel ist 56-jährig, dipl. Bauingenieur ETH, Wohnort Lausen BL (ab November 03: Bern). Er war von 1989–2003 Vorsteher des Amtes für Industrielle Betriebe des Kantons Basel-Landschaft. 1982–1989 leitete er die Hauptabteilung Ausbau und Unterhalt im Tiefbauamt BL. Dinkel absolvierte ein Nachdiplomstudium in Bauprojektorganisation und Unternehmensführung.

Impressum

Herausgeber
Tiefbauamt des Kantons
Bern, Reiterstrasse 11,
3011 Bern, 031 633 35 11,
info.tba@bve.be.ch

Redaktion
Egger Kommunikation,
Bern, L. Rey
Gestaltung
Scarton+Stingelin SGD,
Liebefeld

Bilder
TBA, L. Rey

Franz. Übersetzung
Übersetzungsdienst BVE

Druck
Ott Verlag+Druck AG, Thun

Auflage
3200 deutsch,
400 französisch

Nachdruck mit Quellen-
angabe

Wettbewerb Die Tunnel-Frage



Tunnels haben auch in der Literatur ihren Platz – als dramatischer Ort des Geschehens, oder als Symbol und als Gleichnis.

Von wem stammt das folgende Zitat?

«Man muss ins Dunkel hineinschreiben wie in einen Tunnel.»

- Ingeborg Bachmann
 Max Frisch
 Franz Kafka

Name und Adresse

- 1. Preis: Solar-Armbanduhr Junghans**
2.–10. Preis: je ein offizieller Velorouten-Führer der Aare-Route (Nr. 8)

Zutreffendes auf der beiliegenden Karte ankreuzen und bis 30. April 2003 einsenden an:
Tiefbauamt des Kantons Bern, Führungsstab, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Mitarbeitende des TBA sind von der Teilnahme ausgeschlossen.
Unter den richtigen Lösungen wird der Siegerpreis verlost.



Gewinner/innen des Wettbewerbs TBA dimension Nr. 5:

Eigentlich machte Evelyn Muff (rechts) am letzten TBA dimension-Wettbewerb mit, weil sie gerne ein Expo-Badetuch gehabt hätte. Daraus wurde nichts: Sie gewann anstelle des Trostpreises gleich den Hauptpreis. Das funkel-neue Expo-Velo wurde ihr Ende Jahr vom damaligen Amtsvorsteher Rudolf Dieterle (links) und von Oskar Balsiger (Fachstelle Velo, Mitte) übergeben.

1. Preis (Expo-Velo): Evelyn Muff, Bern

2. – 10. Preis (1 Expo-Badetuch):
H.-P. Messerli Lohnstorf; Hans Ulrich Aeberhard Schwarzenburg; Stephan Mathys Aarberg; Theo Glarner Meiringen; Marc Fritschi Kaufdorf; Peter Dällenbach Steffisburg; Wolfgang Padrock Bern; Werner Seematter Saxeten; Werner Messer Kirchdorf.