

Informationen zur Umwelt und für Naturreisende auf Kreta: Πληροφορίες στο περιβάλλον και για τους ταξιδιώτες για την Κρήτη:

Die 3 Straßentunnel auf Kreta bekommen Gesellschaft: 2 weitere sind für die Verkehrsführung Heraklion-Ierapetra geplant.



Auf Kreta gibt es derzeit 3 Straßentunnel, die wir nachfolgend in Bildern hier vorstellen wollen:

Der wohl älteste und einspurige Tunnel (mit Ampelregelung) liegt im Westen Kretas, etwa 1,1 km (in südlicher Richtung) hinter der Ortschaft Topolia. Er ist nur 100 m lang und seine Durchfahrt wirkt "abenteuerlich"; siehe dazu die nachfolgenden [Abbildungen](#).



Der zweitälteste Tunnel ist der Vrachasi Tunnel kurz vor Agios Nikolaos in Nordkreta. Er liegt auf der Strecke Malia – Agios Nikolaos und ist 275 m lang; er ist schon 2-spurig angelegt (s. [Abb.](#)).



Der dritte (und modernste) befindet sich ebenfalls in Nordkreta auf dem neuen Teilstück Heraklion – Agios Nikolaos (oberhalb von Hersonisos). Der Apomarma Tunnel ist 420 m lang; er durchfährt eine maximale Überdeckung von ca. 80 m Mergel- und Tonsteine, sowie stark gipshaltige Schichten. Er gehört bereits zu dem von der Bauverwaltung Kretas geplanten Neubau der Verkehrsverbindung von Heraklion im Norden nach Ierapetra an der Südküste (s. [Abb.](#) Folgeseite).



Fotos: NLUK U. Kluge (Mai 2006/2007)

Im Zuge des vorgenannten Neubaus der Verkehrsverbindung Heraklion – Ierapetra sind (neben einer Vielzahl von Dämmen, Einschnitten und Schluchten überspannende Brücken) auch noch **zwei weitere Tunnel** (mit Längen von ca. 300 – 500 m) **geplant**. Die Tunnel "St. Barbara" und "Plouti" kommen bei Überdeckungen bis zu 45 m überwiegend in Kalk- und Mergelstein zu liegen. Zurzeit wird eine ergänzende Baugrunderkundung durchgeführt, die Kernbohrungen sowie Feld- und Laborversuche umfasst.

Die Arbeitsgemeinschaft (Arge) WBI (bestehend aus der deutschen Firma Prof. Dr.-Ing. W. Witte Beratende Ingenieure für Grundbau und Felsbau GmbH, Aachen, mit griechischen Partnern) ist hierfür zuständig und tätig. Auf der Grundlage der Baugrunderkundungen sowie der bisher vorliegenden Planungen sollen von der Arge die Möglichkeiten zur Verbesserung der Linien und Verkehrsführung untersucht werden. Darüber hinaus sind die geotechnischen Verhältnisse zu bewerten sowie die Ingenieurbauwerke zu entwerfen. Fragestellungen aus dem Bereich der Geotechnik sowie ein Entwurf der beiden Tunnelbauwerke werden innerhalb der Arge von WBI bearbeitet; zu WBI siehe www.wbionline.de.



Moderner Tunnelbau beginnt heute mit umfangreichen Erkundungen des Berges, seiner geologischen und hydrogeologischen Struktur und Beschaffenheit.

Die Philosophie des modernen Tunnelbaus besteht darin, in den Berg einen Hohlraum hineinzutreiben, ohne dass der Berg es merkt. So komisch es auch klingen mag, ein Hohlraum muss getragen werden. Der Berg muss um den Hohlraum herum einen Tragring ausbilden, um ihn nicht zu erdrücken. Dazu müssen im Berg Kraftumlagerungen stattfinden, die zur Ausbildung dieses tragenden Gewölbes führen und mit denen der Berg auf die veränderte statische Situation - den Hohlraum reagiert. Hier sind die oben genannten geologischen und hydrologischen Kenntnisse zum Aufbau des Berges gefragt und unabdingbar.

[Art.-Nr. 2.556; Zitat-Nr. 4.418] impr. eik.amp 05/2007

Werbe-/Linkleiste



www.nluk.de



www.tdsv.de/mariammar



www.kreta-aktiv.com