PP
4800 Zofingen

Juni 2022

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

info 12 spezial

A2 Sanierungstunnel Belchen 2014 – 2022

Editorial

Der Belchentunnel quert den Jura und ist somit ein wesentlicher Teil der Nord-Süd-Achse, einer der Hauptschlagadern der Mobilität in der Schweiz. Eine mehrjährige Sperrung des über 50-jährigen Tunnels für Sanierungsarbeiten hätte deshalb verheerende Verkehrsprobleme und volkswirtschaftliche Kosten zur Folge. Die dritte Röhre, der sogenannte Sanierungstunnel, ermöglicht die dringende Erneuerung der beiden bestehenden Röhren, ohne die Verfügbarkeit der A2 einzuschränken und damit ohne negative Folgen für Wirtschaft und Gesellschaft. Getreu unserem Motto: Bauen ohne zu stauen. Dadurch kann die A2 auch in Zukunft ihren Beitrag an die Landesversorgung sowie die Befriedigung wirtschaftlicher und individueller Mobilitätsbedürfnisse leisten.

Vor rund sechs Jahren trat die dazumal grösste, jemals in der Schweiz eingesetzte Tunnelbohrmaschine mit einem Gewicht von rund 2000 Tonnen ihre Reise durch den Jurafelsen an. In der Zwischenzeit sind die baulichen Arbeiten sowie die Installation und die Tests der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen im Tunnelinnern abgeschlossen.

Am Freitag, 1. Juli 2022, können wir den Sanierungstunnel dem Verkehr übergeben. Anschliessend werden wir die beiden bestehenden, über 50-jährigen Tunnelröhren sanieren. Wenn diese Arbeiten abgeschlossen sind, wird der Verkehr durch die beiden äusseren Röhren geführt. Die mittlere Röhre steht dann den Rettungskräften und Unterhaltsdiensten sowie für Verkehrsumleitungen der beiden anderen Röhren zur Verfügung.

Die Bauarbeiten verliefen ruhig und glücklicherweise ohne grössere Unfälle. Ich danke allen, die zum Gelingen dieses Bauwerks beigetragen haben. Ein herzliches Dankeschön auch den Anrainerinnen und Anrainern der Baustelle sowie den Verkehrsteilnehmenden für das Verständnis und die Geduld während der Bauarbeiten.

In der vorliegenden Infobroschüre stellen wir Ihnen den Bau des Sanierungstunnels nochmals in der Retrospektive vor. Wir präsentieren, was technisch alles dahintersteckt und informieren, wie es am Belchen mit der Sanierung der beiden alten Röhren weitergeht. Damit Sie auch in Zukunft sicher und verlässlich durch den Jura kommen.

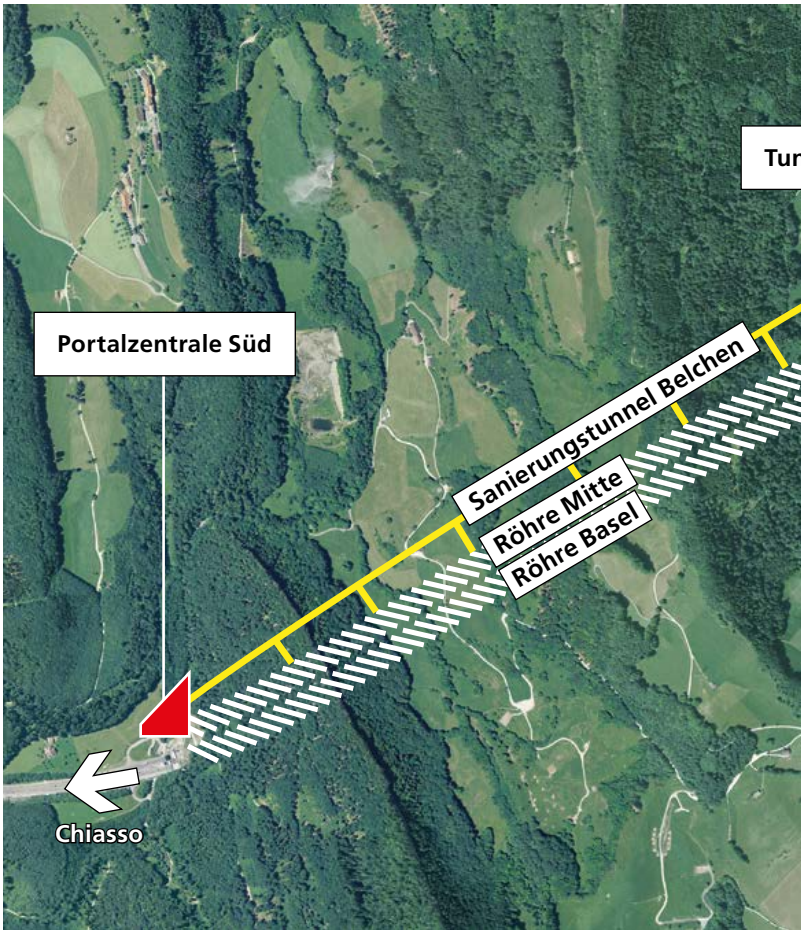
Ich wünsche Ihnen ein aufschlussreiches Lesevergnügen und allzeit gute Fahrt.

Jürg Röthlisberger
Direktor Bundesamt für Strassen ASTRA

Installation der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen

Ende 2018 nahmen die Spezialistinnen und Spezialisten der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA) ihre Arbeit im baulich weitgehend fertiggestellten Sanierungstunnel auf. In der Zwischenzeit sind die anspruchsvollen und komplexen Arbeiten beendet. Aus dem «Tunnelrohling» ist eine sichere, den modernsten Anforderungen an die Verkehrssicherheit gerecht werdende Verkehrsverbindung geworden.

Mehr als 21 Kilometer Kabeltrassee sowie rund 220 Kilometer Netz- und Datenkabel wurden verlegt. Rund 1100 LED-Leuchten wurden entlang der Bankette, der Wände und der Fahrraumdecke installiert. 185 Signale, also Ampeln, Fahrstreifenlichtsignale und Wegweiser, wurden montiert. Und rund 50 000 Datenpunkte sind verknüpft worden. All diese Infrastrukturen sind mehrfach getestet worden, bevor sie das «Bereit für den Betrieb» zugesprochen erhalten haben. Dasselbe gilt übrigens auch für die vier Betriebszentralen.



Betriebszentralen – das Nervenzentrum des Sanierungstunnels Belchen

Der Sanierungstunnel verfügt über zwei Portalzentralen und zwei Tunnelzentralen. Hauptzentrale ist die Portalzentrale Nord. Die Unterzentralen sind in den befahrbaren Querverbindungen 3A und 5B sowie in der Portalzentrale Süd eingerichtet. Alle vier Zentralen sind via Werkleitungskanal (WELK) unter der Fahrbahn miteinander verbunden. Im WELK sind alle Kabelverbindungen verlegt, die von Steuerungen und Schaltsystemen in den Zentralen abgehen. Weiter ist hier auch die Löschwasserleitung verlegt. Im Abstand von 150 Metern werden damit die Hydranten im Fahrraum gespiesen.

Ab den Zentralen werden alle Steuerungen und Kommunikationseinrichtungen im Sanierungstunnel Belchen mit elektrischer Energie versorgt. In den Zentralen beim Nord- und Südportal sind zudem die Lüftungszentralen untergebracht, von wo aus die Abluft- und Strahlluftventilatoren gesteuert und bedient werden. Bei den Lüftungszentralen sind auch die markanten Abluftkamine sichtbar, aus welchen in einem Ereignisfall (Brand) der im Tunnelfahrraum abgesaugte Rauch ausgeblasen wird.

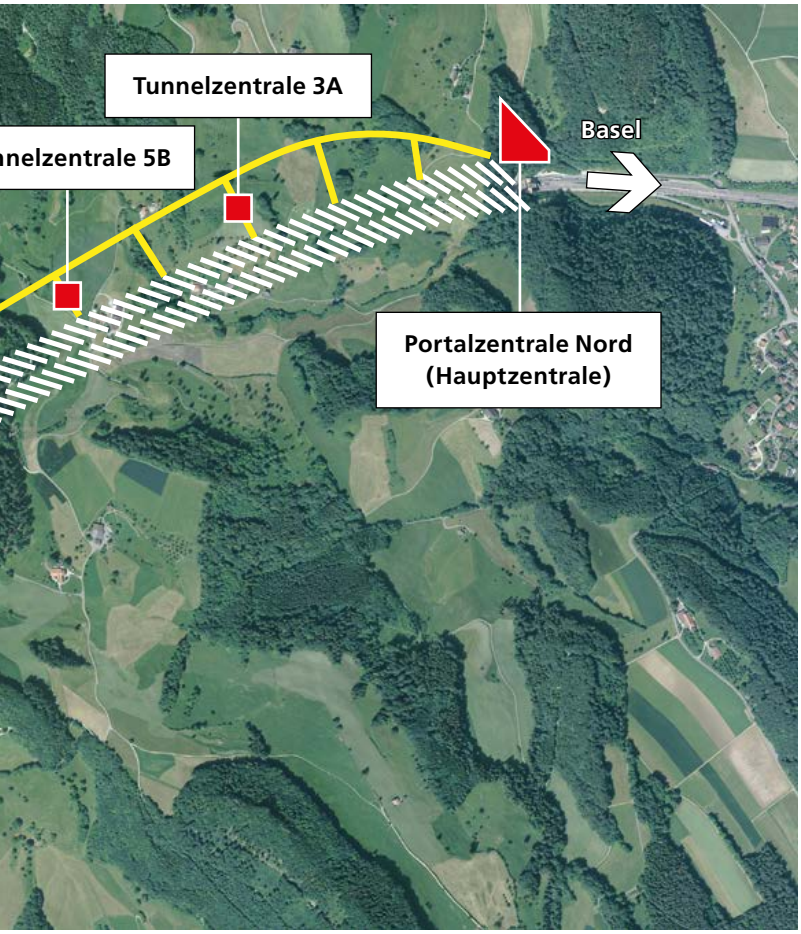
In der Hauptzentrale befindet sich der Kommandoraum. Dort sind pro Anlage, das heisst für die Energieversorgung, die Beleuchtung, die Lüftung, die Signalisation, die Brandmeldeanlage, die Verkehrsfernsehanlage sowie für die Einrichtungen zur Überwachung von Hilfsanlagen wie Türen, Pumpen, Klimaanlagen etc., die entsprechenden Steuerungen untergebracht. Die Hauptzentrale ist zudem Schnittstelle zum übergeordneten Betriebsleitsystem, ab welchem unter anderem alle Anlagen des Tunnels Belchen gesteuert und überwacht werden können. Das Betriebsleitsystem befindet sich in Sissach.

Alle installierten Steuerungen sind voll automatisiert. Im Normalbetrieb ist keine persönliche Bedienung und Betreuung vor Ort nötig. Lediglich während der Ausrüstungs- und Inbetriebnahmephase, den Unterhaltszeitfenstern oder bei Störungen hält sich Personal in den Zentralen auf.

Alle Steuerungen reagieren automatisch auf festgestellte Ereignisse und leiten die notwendigen Befehle und Anweisungen (Tunnelreflexe) via Glasfaserverbindung zu den einzelnen Teilanlagen. Von dort aus werden die ihnen zugeordneten Geräte angesteuert. Die Tests dieser Funktionen und Tunnelreflexe fanden über mehrere Monate statt. Neben den isolierten Tests in der neuen Tunnelröhre wurden weitere Tests im Zusammenspiel mit den beiden bestehenden Tunnelröhren durchgeführt. Ein sicherer Betrieb der Tunnelröhren am Belchen setzt die Kommunikationsfähigkeit unter den drei Röhren voraus.

In den vier Zentralen befinden sich mehr als 200 funktionstüchtige Schalt- und Steuerschränke, Mittelspannungsschaltanlagen, Gleich-/Wechselrichter und Batterien, Frequenzumformer sowie weitere Gerätschaften. Sie alle sorgen für den sicheren Betrieb des Tunnels.

Aus Sicherheitsgründen sind die Zentralen in einzelne Brandabschnitte unterteilt und gegenseitig abgeschottet. Ein ausge-



klügeltes Schliesssystem verhindert den Zugang für nicht autorisierte Personen.

Für die Aufrechterhaltung der geforderten Temperaturen im Gebäude (je nach Technikraum und Aussentemperatur zwischen +12°C und –40°C) ist eine Heizungs-, Klima- und Lüftungsanlage vorhanden. Sie verhindert dank eines exakt definierten Überdrucks das Eindringen von Staub in die Zentralen und regelt die Raumtemperaturen in Abhängigkeit zu den Aussentemperaturen und der internen Abwärmelasten der Schaltschränke.

In allen Technikräumen der Zentralen sind Doppelböden verbaut, unter welchen die Kabeltrassee und die Kabelanlagen verlaufen. Diese sind in verschiedenen Bereichen mit dem Werkleitungskanal verbunden. Die Technikräume sind karg ausgerüstet. Sie verfügen über weiss gestrichene Betonwände und Decken, LED-Beleuchtung und Steckdosen für die notwendigen Arbeiten. Es gibt lediglich einige wenige Arbeitsplätze im Kommandoraum und einen kleinen Archivraum für die technischen Dokumentationen der Tunnelanlagen.

Abluftventilatoren an den beiden Tunnelportalen saugen die Brandgase im Falle eines Ereignisses via Klappen und Abluftkanal aus dem Tunnelinnern.

In der Querverbindung 5B ist unter anderem eine der insgesamt drei Unterzentralen eingerichtet.

Der Werkleitungskanal unterhalb der Fahrbahn verbindet mitunter alle vier Zentralen des Sanierungstunnels Belchen.

Der Sanierungstunnel Belchen

Historie

Jan. 1997	Belchenkommission gibt Zweckmässigkeitsstudie «Sanierung Belchen Varianten mit und ohne Sanierungstunnel (STB)» in Auftrag
März 1998	Ergebnis Studie: STB ist volkswirtschaftlich zweckmässigste Lösung
Sept. 2000	Belchenkommission beantragt beim Bund Freigabe zur Erstellung eines Generellen Projekts (GP) STB
20. Dez. 2000	Auftragserteilung durch Vorsteher Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zur GP-Erarbeitung an Kantone BL und SO
12. Juli 2002	Die Kantone BL und SO reichen das GP STB beim UVEK zuhanden des Bundesrates ein
26. März 2003	Bundesrat genehmigt GP STB
18. Mai 2003	Abstimmung in den Kantonen BL und SO über Realisierung STB wird angenommen
Sept. 2003	Bundesamt für Strassen (ASTRA) genehmigt Ausführungsprojekt (AP)
Okt. 2003	Die Kantone BL und SO reichen das AP inkl. Umweltverträglichkeitsbericht ans UVEK ein
Jan. 2004	Öffentliche Auflage
6. Dez. 2007	UVEK erteilt zu Handen der Kantone BL und SO die Plangenehmigungsverfügung
1. Jan. 2008	Übergang des Projekts im Zuge des Nationalen Finanzausgleichs (NFA) ans ASTRA
Ab 2008	ASTRA erarbeitet die Detailprojekte, die auch Sondierbohrungen beinhalteten. Aufgrund der komplexen Geologie und unter Berücksichtigung der neuen Tunnelnormen werden die ursprünglichen Kosten von rund CHF 270 Mio. auf rund CHF 500 Mio. steigen
2011	Zusatzabklärungen zu einer Instandstellung des Belchentunnels ohne Sanierungstunnel
Juli 2012	Entscheid UVEK für den Bau des STB
bis Ende 2012	Fertigstellen der Detailprojekte Bau
2013 bis 2014	Submissionsverfahren Bau
2014	Start Vorarbeiten STB
9. Feb. 2016	Vortriebsbeginn STB
21. Juni 2017	Durchstich STB
2019	Start Installation der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen sowie Prüf-/Testphase
1. Juli 2022	Inbetriebnahme STB
Ab Mitte 2022	Sanierung der bestehenden Tunnelröhren Belchen

Der Bau des Sanierungstunnels B

22. September 2014:
Südportal

1. Oktober 2015:
Tunnelbohrmaschine

7. März 2016:
Montage Tübbinge

13. Juli 2016:
Hinterfüllen Werkleitun

21. Juni 2017:
Durchstich

9. April 2019:
Ausrüstungbereiter We

25. März 2021:
Querverbindung 6A

31. Mai 2022
Lüftungstest mit Kaltrau

elchen (2014–2022) im Zeitraffer

9. Februar 2016:
Andrehfeier

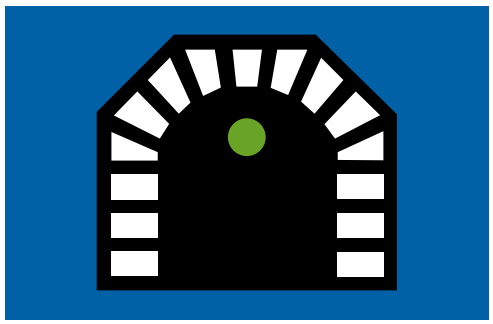
g, Fahrbahn

23. September 2016:
Überschreitung Kantonsgrenze

rkleitungskanal

14. November 2019:
Montage Strahlventilatoren

uch



1. Juli 2022:
Einweihung Sanierungstunnel Belchen

Fakten

Lage	A2, Kantonsgrenze Basel-Landschaft/ Solothurn, Nordportal bei Eptingen, Südportal bei Hägendorf
Bedeutung	Nah- und Fernverkehr mit durchschnittlich 55 000 Fahrzeugen/Tag
Tunnellänge	3,2 Kilometer
Verkehrsführung	Zwei richtungsgetrennte Doppelspurröhren (auch nach Inbetriebnahme STB)
Bauzeit	2014 bis 2022
Umwelt	Die aktuellen Umweltschutzgesetze und die für den Schutz von Boden, Luft, Gewässer, Mensch und Tier gültigen Gesetze und Vorschriften wurden umgesetzt. Die in der Tongrube Fasiswald lebende Kolonie der Geburtshelferkröten wurde wegen des Baus des Sanierungstunnels resp. der Umnutzung der Tongrube zur Deponie in neugeschaffene, artgerechte Habitate umgesiedelt.
Lärmschutz	Die Baulärmbelastung wurde so kurz und so tief wie möglich gehalten. Bei den Bauarbeiten wurden die vorgeschriebenen Grenzwerte eingehalten.
Kosten	Gesamtkosten Bau des Sanierungstunnels: Rund 500 Millionen Franken
Bauetappe 1 2014 bis 2016	Vorausmassnahmen für den Sanierungstunnel Belchen: Installationsplatz und Brücke Süd etc.
Bauetappe 2 2016 bis 2018	Sanierungstunnel: Hauptarbeiten und Vortrieb
Bauetappe 3 2019 bis 2022	Installation und Test der Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen
Bauetappe 4 ab 2022	Inbetriebnahme Sanierungstunnel Belchen
Bauetappe 5 ab Mitte 2022	Sanierungsstart der beiden bestehenden Röhren
Bauherrschaft	Bundesamt für Strassen ASTRA, Infrastrukturfiliale Zofingen Brühlstrasse 3 4800 Zofingen Telefon 058 482 75 11 zofingen@astra.admin.ch

Sanierung der bestehenden Tunnelröhren

Der Belchentunnel entlang der A2, zwischen Basel und Egerkingen, quert das Juragebirge. Der Höhenzug ist mit grossen Anteilen von Gipskeuper durchsetzt, der durch Quellung Schäden an der Tragstruktur verursacht hat. Eine Sanierung der beiden richtungsgetrennten Doppelspurröhren aus dem Jahr 1970 ist auch deswegen notwendig.

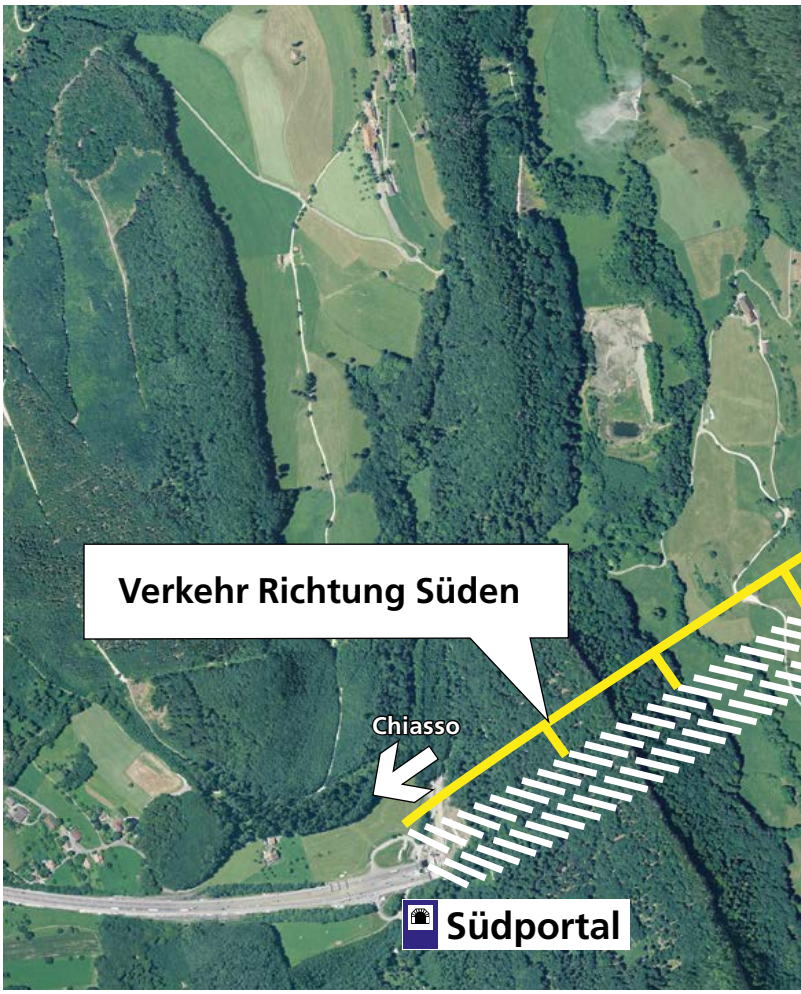
Um die Verkehrseinschränkungen möglichst gering zu halten, wurde der Sanierungstunnel Belchen (STB), eine zweispurige Tunnelröhre, gebaut. Ab Freitag, 1. Juli 2022, wird diese dem Verkehr zur Verfügung stehen. Damit kann die Sanierung der beiden bestehenden Röhren durch den Belchen in Angriff genommen werden. Die Sanierung erfolgt in drei Etappen.

Etappe 1: Fertigstellung Querverbindungen zwischen Sanierungstunnel und Röhre Mitte sowie Vorausmassnahmen Röhre Mitte
Mit der Eröffnung des STB wird der Verkehr in Fahrtrichtung Süden neu durch den STB geführt, während der Verkehr in Fahrtrichung Basel wie bis anhin durch die Röhre Basel fährt. Ab Sommer 2022 bis Frühling 2026 werden die Querverbindungen und die Portalbereiche zwischen dem STB und der Röhre Mitte fertiggestellt sowie Vorausmassnahmen für einen sicheren Betrieb der Röhre Mitte bis zur definitiven Instandsetzung ab Anfang 2031 (3. Etappe) ausgeführt.

Bei den Querverbindungen handelt es sich um horizontale Durchgänge vom STB zur Röhre Mitte. Im Ereignisfall dienen diese Querverbindungen als Fluchtwege. Im STB wurden alle 250 bis max. 290 Meter derartige Durchgänge erstellt. Sechs der elf Querverbindungen sind nicht nur zu Fuss, sondern auch mit Fahrzeugen passierbar. Je nach Streckenverlauf der Tunnelröhren sind die Querverbindungen zwischen rund 40 Meter bis max. 110 Meter lang. Die Querverbindungen können erst nach der Inbetriebnahme des STB fertiggestellt werden, wenn kein Verkehr in der Röhre Mitte geführt wird.

Im Zuge der 1. Etappe werden die elf Querverbindungen bauseitig fertiggestellt und anschliessend mit allen nötigen Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen ausgestattet. So werden unter anderem die Abschlusstore und die Fluchtwegbeleuchtung auf Seite Röhre Mitte installiert. Damit erhalten die Verkehrsteilnehmenden im Ereignisfall einen sicheren Fluchtweg. Den Blaulichtorganisationen, es handelt sich dabei um die Feuerwehr, die Sanität und die Polizei, wiederum wird dadurch eine schnelle und hindernisfreie Zu- und Wegfahrt gewährleistet.

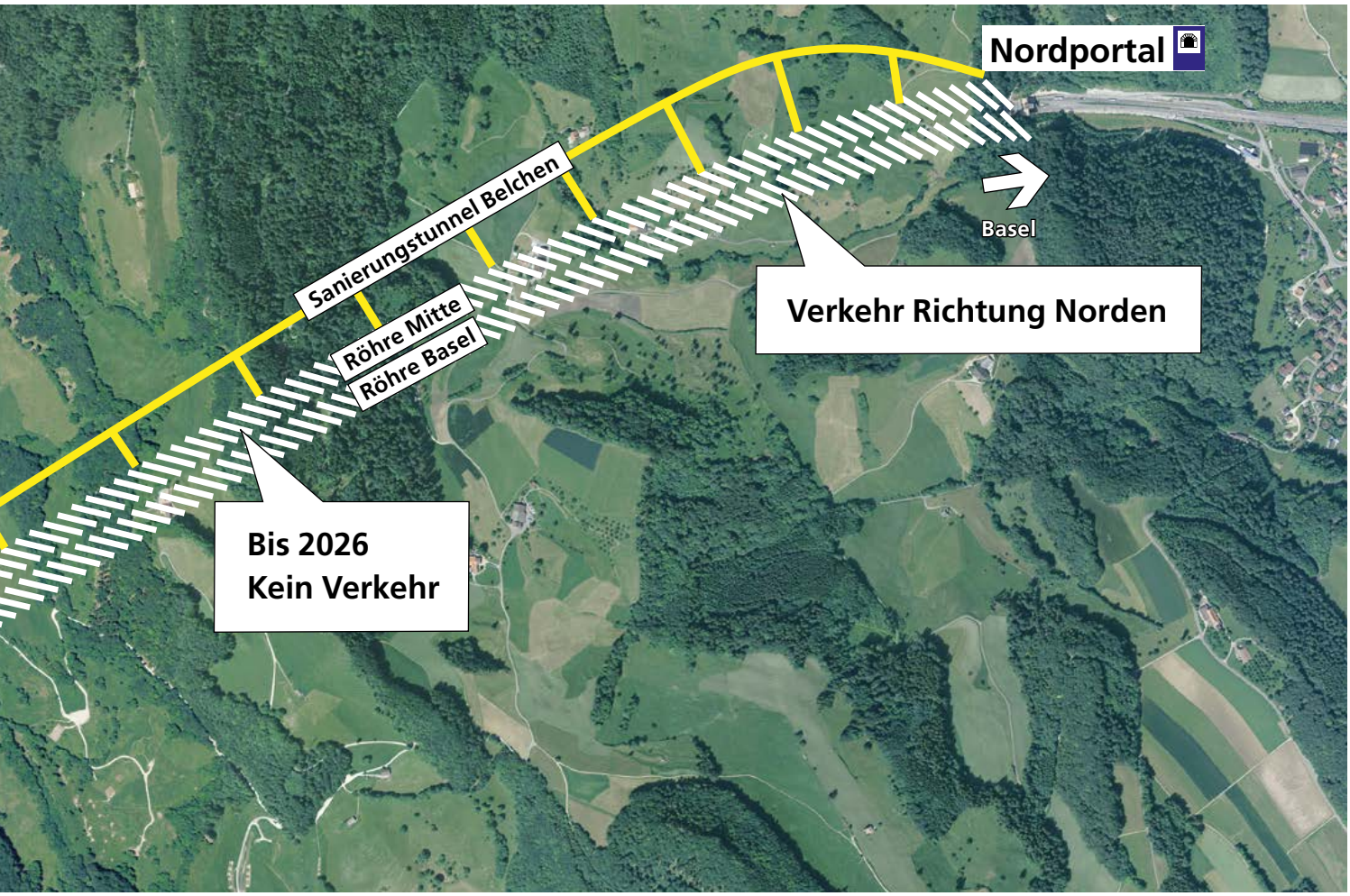
Etappe 2: Sanierung Röhre Basel
Im Rahmen der 2. Etappe, von voraussichtlich Frühling 2026 bis Ende 2030 wird die Röhre Basel saniert. Während der Sanierung der Röhre Basel wird der Verkehr in Fahrtrichtung Norden durch die Röhre Mitte geführt. Der in Richtung Süden rollende Verkehr fährt durch den Sanierungstunnel. Unter anderem werden
- die Tunnelsohle (Fahrbahn) komplett erneuert,
- die Lüftungssysteme inklusive Abluftkanal saniert,



- lokal das Tunnelgewölbe instand gesetzt (Behebung von Schäden durch Risse, Nässe, Gipskeuper),
- die Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen vom Tunnelgewölbe in die Tunnelsohle sowie in die Bankette verlegt und
- die Querverbindungen hinsichtlich Anzahl und Dimensionen den aktuell geltenden Gesetzen, Vorschriften und Normen angepasst.

Etappe 3: Sanierung Röhre Mitte
Nach Abschluss der Sanierungsarbeiten in der Röhre Basel wird der nordwärts rollende Verkehr durch die neu instand gesetzte Röhre geführt. Der Verkehr in Fahrtrichtung Süden passiert den Belchentunnel weiterhin durch den Sanierungstunnel.

Ab voraussichtlich Anfang 2031 wird die Röhre Mitte saniert. Sie dient künftig im Ereignisfall den Rettungskräften, den Unterhaltsdiensten sowie, temporär und in beschränktem Umfange, der Umleitung des in Fahrtrichtung Nord oder Fahrtrichtung Süd rollenden Verkehrs. In der Röhre Mitte werden unter anderem
- die Lüftungsinstallationen auf die neuen Nutzungsanforderungen umgebaut und
- punktuelle Instandsetzungsmassnahmen ausgeführt.



Arbeiten und Termine 2022 bis 2033 (gemäss aktuellem Planungsstand)

	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Etappe 1	Querverbindungen Sanierungstunnel/ Röhre Mitte											
Etappe 2					Sanierung Röhre Basel							
Etappe 3										Sanierung Röhre Mitte		

«Ich fühle mich ausgezeichnet.»

Urs Aeschlimann arbeitet beim Bundesamt für Strassen ASTRA in Zofingen. Er ist Projektleiter des Sanierungstunnels Belchen. Seine Mitarbeit in der Planungsphase mitgerechnet, ist Urs Aeschlimann seit 14 Jahren in den Bau der 3,2 Kilometer langen Tunnelröhre durch den Belchen involviert. Am Freitag, 1. Juli 2022, wird der Sanierungstunnel Belchen dem Verkehr übergeben. Damit wird seine Tätigkeit als Projektleiter Sanierungstunnel Belchen beendet sein.

Wenige Tage vor der Eröffnung des Sanierungstunnels Belchen stellt sich die Frage, wie sich Aeschlimann, nach so langer Zeit am Belchen und so kurzer Zeit vor der Eröffnung des Sanierungstunnel, fühlt. «Ich fühle mich ausgezeichnet. Wie immer, wenn ich ein Projekt dem geplanten Zweck unserer Kundschaft übergeben darf.» Dieses Hochgefühl darf der 69-jährige, nach der Vollendung der Bahnstrecke Rothrist – Mattstetten und des Südanschlusses Lötschberg-Basistunnel, bereits zum dritten Mal in seiner beruflichen Karriere geniessen. «Es ist für mich zwar nichts Neues mehr, aber dennoch immer wieder etwas ganz Besonderes».

Nach der positivsten Erfahrung im Verlaufe der Tunnelbauarbeiten gefragt ist für Aeschlimann klar: «Wir durften uns mit der damals grössten, jemals in der Schweiz eingesetzten Tunnelbohrmaschine auf die Reise durch den Belchen machen. Das Gewicht von 2000 Tonnen, die Länge von 75 Metern, der Bohrkopfdurchmesser von fast 14 Metern und die elektrische Leistung von 4,2 Megawatt – das waren für mich überaus beeindruckende Kennzahlen. Wie sich dieser Koloss dann ohne nennenswerte Zwischenfälle durch das berühmt-berüchtigte Belchengestein, Stichwort Gipskeuper, bohrte, war beeindruckend. Und dennoch stufe ich diese Erfahrung natürlich auf Platz 2 meiner persönlichen Highlight-Rangliste zurück. Rang 1 belegt diskussionslos der Umstand, dass sich während der gesamten Bauzeit kein nennenswerter Unfall ereignete. Dies ist verständlicherweise das grösste und positivste Erlebnis eines jeden Tunnelbauers».

Und auf welches Erlebnis hätte Aeschlimann verzichten können? Ohne lange nachdenken zu müssen, kommt Aeschlimann auf den Vorfall von Tunnelmeter 779 bis 860 zu sprechen: «Es war im Juli 2016, als mich die Nachricht erreichte, wonach die Vortriebsarbeiten in einer Gesteinsschicht angekommen seien, in welcher es verdächtig nach Rohöl riechen würde. Ich fuhr zu besagter Stelle, wo mir mein Richorgan selbigen Befund meldete. Wir alle dachten bereits an einen langen, abklärungsbedingten Unterbruch der Arbeiten. Umso grösser war dann die Erleichterung, als sich herausstellte, dass die Herkunft des Geruchs nicht auf Rohöl, sondern auf eine geringe Menge von im Gestein eingeschlossenem Gas zurückzuführen war.»

In der Zwischenzeit ist der Tunnel also fertiggestellt. Am 1. Juli 2022 wird die neue, dritte Röhre durch den Belchen eröffnet. Nach 14-jähriger Arbeit heisst es für Aeschlimann also Abschied nehmen vom Belchen. 14 Jahre – da stellt sich natürlich die Frage, ob während dieser Zeit eine engere Beziehung zum Gebiet rund um den Belchen herangewachsen ist. Urs Aeschlimann bejaht diese Beziehung, möchte sie aber nicht als neu, sondern als bestätigt verstanden wissen. Er greift dabei auf ein Erlebnis aus dem Jahre 1963 zurück. Damals begab er sich anlässlich der Schulreise auf eine Wanderung von Ifenthal hinauf auf den Belchen und via General Wille Haus zurück nach Hägendorf. Als sich plötzlich ein kräftiges Gewitter entlud, fanden die damals 10-Jährigen PrimarschülerInnen mit ihrem Lehrer Unterschlupf in einem Bauernhaus. Urs Aeschlimann weiter dazu: «Als ich rund 50 Jahre später das Bauleitungsbüro oben am Richenwilweg in Hägendorf bezog, war ich emotional berührt. Das Bauleitungsbüro war just in jenem Bauernhaus untergebracht, in welchem wir ein halbes Jahrhundert zuvor vor einem mächtigen Gewitter Zuflucht fanden und mit heissem Tee verwöhnt wurden. Geschichten gibt's, die sind schon fast zu gut, um wahr zu sein.»

Und was macht Urs Aeschlimann nach Vollendung seiner Arbeit am Belchen? Mit seinen mittlerweile 69 Jahren eigentlich eine unnötige Frage. Doch Aeschlimann ist noch in ein Projekt in Basel involviert, das er, voraussichtlich im Jahr 2023, zum Abschluss bringen möchte. Wer Aeschlimann von den dortigen Herausforderungen sprechen, beziehungsweise schwärmen hört, bemerkt schnell, dass für ihn die Themen Mobilität und Bau mehr Passion denn Arbeit sind.

Impressum
Herausgeber: Bundesamt für Strassen ASTRA
Infrastrukturfiliale Zofingen, Brühlstrasse 3, 4800 Zofingen
Telefon 058 482 75 11, zofingen@astra.admin.ch
Redaktion/Gestaltung: frontwork communication ag, winterthur
Fotos: © ASTRA Infrastrukturfiliale Zofingen
Juni 2022

Immer aktuell informiert

www.belchentunnel.ch
www.autobahnschweiz.ch