



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

info

Tunnelsicherheit Berner Oberland Erneuerung A8

Liebe Leserinnen, liebe Leser

Die einzige Konstante ist bekanntlich die Veränderung und Stillstand heisst Rückschritt. Auch die technischen Normen und Standards ändern sich und wir haben uns regelmässig an neue Rahmenbedingungen anzupassen. Ein Beispiel: Die Fahrzeuge wurden in den letzten 30 Jahren – vor allem zur Verbesserung der passiven Sicherheit – wesentlich breiter. Nicht nur in den Parkhäusern wurde es aber dadurch eng, sondern auch auf unseren Baustellen. Denn parallel zu diesem Trend wurden die Vorschriften zur Arbeitssicherheit ebenfalls optimiert und sehen mehr Raum für unsere Mitarbeitenden auf den Baustellen vor. Aus diesen Gründen müssen wir heute innerhalb der Baustellen breitere Fahrbahnen einrichten können, damit alle weiterhin sicher aneinander vorbeikommen, damit die Arbeitssicherheit gewährleistet ist und die Blaulichtorganisationen im Ereignisfall rasch und zuverlässig helfen können.

Auch auf der A8 zwischen Interlaken-Ost und Brienz standen wir vor der Herausforderung, innerhalb der Baustellen eine breitere Fahrbahn schaffen zu müssen als ursprünglich geplant. Abschnittsweise bedeutet das, dass der Verkehr ab diesem Sommer wechselseitig an der Baustelle vorbeigeführt werden muss. Weitere Informationen dazu finden Sie ab Seite 2 in dieser info-Zeitung. Wir freuen uns, dass die Arbeiten gut vorankommen. Unser Ziel ist und bleibt, die A8, dieses so wertvolle Verbindungsglied zwischen dem Oberland und der übrigen Schweiz, bis 2024 zu erneuern und zu optimieren. Für Sie und in Ihrem Auftrag, damit die A8 Ihnen und den künftigen Generationen weiterhin als sichere, stets verfügbare und maximal verträgliche Verbindung dienen kann.



Herzlich,

Jürg Röthlisberger
Direktor ASTRA

Arbeiten auf Kurs

Seit der letzten info-Zeitung hat sich bereits wieder einiges getan in Sachen Tunnelsicherheit. So konnte der Fluchtstollen beim Soliwaldtunnel in Brienzwiler fertiggestellt und in Betrieb genommen werden. Auch die Arbeiten am Sicherheitsstollen für den Leissigentunnel sind auf Kurs. Dort steht als nächstes der Bau der sogenannten Portalstationen an. Weitere Informationen finden Sie auf Seite 7 dieser info-Zeitung.

Die Arbeiten an der A8 zwischen Interlaken-Ost und Brienz laufen ebenfalls auf Hochtouren. Aufgrund neuer Vorgaben für die Fahrbahnbreite innerhalb der Baustelle musste die Verkehrsführung und damit auch das Bauprogramm etwas angepasst werden. Ab diesem Sommer wird der Verkehr zum Teil einspurig an der Baustelle vorbeigeführt, was eine insgesamt etwas längere Fahrzeit mit sich bringt. Dafür hat der zusätzliche Platz innerhalb der Baustelle den Vorteil, dass mehr Arbeiten auch tagsüber ausgeführt werden können. Dadurch können die baubedingten nächtlichen Lärmemissionen auf der offenen Strecke reduziert werden.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

➤ Bundesamt für Strassen ASTRA
Office fédéral des routes OFROU
Ufficio federale delle strade USTRA
Uffizi federal da vias UVIAS



David Wetter, Chef der Infrastrukturfiliale Thun des Bundesamts für Strassen

ASTRA-FILIALCHEF DAVID WETTER ÜBER DAS SANIERUNGSPROJEKT

«Nationalstrasse ist trotz Bauarbeiten die schnellere Route»

Der Auftakt zur Sanierung der A8 am Brienersee war von der Lawinensituation auf der gegenüberliegenden Seeseite überschattet. Dennoch ist David Wetter, Chef der Filiale Thun im Bundesamt für Strassen, mit dem bisherigen Verlauf zufrieden. Er erklärt, warum es sich trotz Baustellen-Ampeln nicht lohnt, auf die Kantonsstrasse auszuweichen.

Nach Neujahr sind Dutzende Bauarbeiter mit schweren Maschinen aufgefahren, um mit der Sanierung der Nationalstrasse zwischen Brienz und Interlaken-Ost zu beginnen. Wenige Tage später mussten die Arbeiten bereits wieder eingestellt werden. Was ist passiert?

David Wetter: Da hatten wir einfach Pech. Nach einer langen Reihe von schneearmen Wintern hat sich das Wetter im vergangenen Januar wieder einmal von einer anderen Seite gezeigt. Im Rahmen des Erhaltungsprojekts sperren wir die A8 an Werktagen in der Nacht. Zwischen Meiringen/Brienz und Interlaken muss aber zwingend eine Strassenverbindung geöffnet sein. Weil in Oberried mehrmals Lawinen niedergingen und weitere

Abgänge drohten, mussten wir die Nationalstrasse in dieser Zeit offenlassen und die Arbeiten einstellen.

Wie stark haben sich die Arbeiten dadurch verzögert?

Wir mussten die Baustellen auf der A8 während 11 Nächten geschlossen halten. Letztmals musste die Kantonsstrasse im Lawinenwinter 1999 während solch langer Zeit gesperrt werden. In der Planung haben wir von Anfang an damit gerechnet, dass während einer Reihe von Nächten nicht gearbeitet werden kann. Insofern ist die Zeit, die wir aufgrund der Lawinensituation verloren haben, nicht matchentscheidend. Das Projekt ist ja immerhin auf drei Jahre angelegt.



Warum wird denn eigentlich nur nachts gearbeitet und nicht auch tagsüber? Dann wäre man mit der Sanierung schneller fertig.

Das Verkehrsaufkommen auf der A8 kann tagsüber unmöglich auf die andere Seeseite verlagert werden. In Brienz und Oberried würde es unweigerlich zu langen Staus kommen. Voraussichtlich ab übernächster Woche werden wir trotzdem auch tagsüber auf der Nationalstrasse bauen, allerdings so, dass die Strecke dabei offengehalten werden kann.

Wie wollen Sie das bewerkstelligen? Die A8 ist auf mehreren Abschnitten nur zweispurig angelegt. Da hat es kaum genug Platz für eine Baustelle neben dem Verkehrsfluss.

Die Platzverhältnisse sind tatsächlich teilweise eng. Wenn wir auf offener Strecke bauen, stehen neben der Baustelle nur noch je 3,0 Meter pro Fahrspur zur Verfügung. Für Autos genügt das problemlos, doch wenn sich auf einem solchen Abschnitt zwei Lastwagen oder Busse kreuzen, wird es heikel. Dann besteht die Gefahr, dass sich die Fahrzeuge gegenseitig die Aussenspiegel abreißen. In der Folge könnte ein Fahrzeug seitlich ausbrechen und in die Baustelle fahren. In Absprache mit der Kantonspolizei werden wir deshalb den Verkehr aus Sicherheitsgründen auf jeweils drei Abschnitten nur noch einspurig führen.

Werden die damit verbundenen Wartezeiten nicht zwangsläufig zu Ausweichverkehr führen?

Wir haben vorgängig Verkehrssimulationen durchgeführt. Ein zentrales Kriterium dabei war: Es darf zu keinen Rückstaus in die Tunnels kommen. Die Lichtsignalanlagen sind so gesteuert, dass sich die Reisezeit auf der A8 zwischen Brienz und Interlaken-Ost um höchstens 5 Minuten verlängert. Ein solcher Zeitverlust ist nach meiner Meinung vertretbar, wenn dadurch im Gegenzug die Sicherheit gewährleistet und die regionale Wirtschaft samt Tourismus nicht beeinträchtigt wird. Selbst zu verkehrsreichen Zeiten ist die A8 immer noch der schnellste Weg. Der Umweg über die andere Seeseite beansprucht deutlich mehr Zeit. Wir empfehlen deshalb den Benutzerinnen und Benutzern der A8: Bleiben Sie auf der Nationalstrasse!

Gäbe es denn nicht andere Lösungen?

Wir haben verschiedene Möglichkeiten geprüft – von einer grossräumigen Umleitung des Schwerverkehrs bis zu einer Temporeduktion auf 30 km/h auf den betroffenen Abschnitten. Sämtliche Alternativen zu den Lichtsignalanlagen erwiesen sich als unrealistisch.

Ein Ampeleinsatz an Spitzentagen – kann das gut gehen?

An Feiertagen, wenn der Freizeitverkehr erfahrungsgemäss ansteigt, werden wir die Lichtsignalanlagen nicht mehr rein automatisch steuern, sondern den Verkehr von Hand regeln. Bei planbaren Grossanlässen wie z.B. dem Fliegerschiessen auf der Axalp werden wir falls möglich den wechselseitigen Verkehrsbetrieb vorübergehend aufheben.

Wie ist Ihre Prognose zum künftigen Verlauf der Sanierungsarbeiten?

Ich möchte daran erinnern, dass wir für das Erhaltungsprojekt ursprünglich mit einer Bauzeit von fünf Jahren gerechnet haben – volle fünf Jahre, in denen die A8 unter der Woche jede Nacht gesperrt gewesen wäre. Diese Frist konnten wir auf drei Jahre verkürzen. Das ist auf mehrere Faktoren zurückzuführen: Wir konnten die Planung optimieren, haben verschiedene Massnahmen vorgezogen und dehnen nun die Bauarbeiten teilweise vom Nacht- auf den Tagbetrieb aus. Das verdichtete Bauprogramm ist ambitioniert, ich bin aber sehr zuversichtlich, dass wir es einhalten können. Auch dann, wenn im nächsten Winter die Kantonsstrasse erneut während einiger Tage wegen Lawinengefahr geschlossen werden müsste.

«Selbst zu verkehrsreichen Zeiten ist die A8 immer noch der schnellste Weg.»

David Wetter
ASTRA-Filialchef

GROSSBAUSTELLE MITTEN IM GIESSBACHTUNNEL

Unter der Baggerzange zerkrümelt der Beton

Seit Jahresanfang wird auf der A8 am Brienersee gebaut, hauptsächlich nachts und in den Tunnels. Ein Augenschein im Giessbachtunnel zeigt die umfangreichen Dimensionen des Sanierungsprojekts – und lässt deutlich erkennen, warum die Strecke während der Arbeiten für den Verkehr gesperrt werden muss.



Mit Abbruchzangen wird der Zwischen-
decke unterhalb des Tunnelgewölbes
auf den Leib gerückt.

Kurz vor 20 Uhr beginnt es zu tröpfeln. Auf dem Rastplatz Glooten zwischen Iseltwald und Brienz sucht eine Gruppe von Bauarbeitern unter einem Vordach Schutz. Zwei ihrer Kollegen bleiben auf dem Parkplatz stehen und diskutieren angeregt miteinander. Sie scheinen den milden Frühlingsregen richtiggehend zu geniessen – vielleicht deshalb, weil sie ihn schon bald hinter sich lassen werden. Am Arbeitsplatz, den sie in einer halben Stunde aufsuchen werden, gibt es niemals Regentropfen und auch keine Sonnenstrahlen.

Kein Raum für Privatverkehr

Wenige Minuten später wird die Nationalstrasse bei den Zufahrten Brienz und Bönigen gesperrt. Bis die letzten Fahrzeuge die Strecke passiert haben, dauert es noch etwa eine Viertelstunde. Danach wird sie durch die Gebietseinheit I überprüft. Diese ist zuständig für den Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen im Kanton Bern. Die Kontrolleure vergewissern sich, dass auf der A8 am Brienersee keine Privatfahrzeuge mehr unterwegs sind.



Aus Sicherheitsgründen: Check-In per Smartphone vor Arbeitsbeginn und Check-Out nach Arbeitsende

Der Rastplatz Glooten ist für die Öffentlichkeit gesperrt, weil er als einer von insgesamt acht Installationsplätzen für die Arbeiten im Rahmen des Projekts zur Sanierung der A8 benötigt wird. Beim Holzhüttchen am Rand der Parkfelder haben sich mittlerweile Dutzende von Bauarbeitern, Bauleitern, Ingenieuren und Verkehrslotsen zur Arbeit angemeldet, indem sie mit ihrem Smartphone einen QR-Code gescannt haben, der auf einer Tafel an der Wand angebracht ist. Mit diesem Check-In-Verfahren wird erfasst, wie viele Personen in den kommenden Stunden auf welchen Abschnitten der Strecke im Einsatz sein werden. Die Massnahme dient dem Schutz der Mitarbeitenden, denn dadurch kann sichergestellt werden, dass am Ende des Arbeitstags, wenn die Strasse wieder für den Verkehr freigegeben wird, niemand auf der Baustelle zurückbleibt. Im Ereignisfall könnten die Personen zudem gezielt gesucht werden.

Mit dem Bagger in den Tunnel

Insgesamt 66 Männer und Frauen sind es, die heute Nacht im Einsatz stehen. Um 20.30 Uhr geben die Kontrolleure der Gebietseinheit grünes Licht. Ab sofort ist die Strecke für die Bauarbeiten frei. Sogleich schwärmen ab Glooten und von den weiteren Installationsplätzen alle möglichen Fahrzeuge aus: Lastwagen, Bagger, Kleintransporter, rollende Hebebühnen, aber auch gewöhnliche Autos mit Mechanikern und Ingenieuren an Bord.

Der grösste dieser Trupps rückt in den Giessbachtunnel vor. Sein Ziel ist die Ausstellbucht in der Tunnelmitte. Dort gilt es in dieser Nacht, einen Teil der Zwischendecke abzubrechen. Die Konstruktion aus massivem Beton trennt den Fahrbahnraum vom oberen Teil des Tunnelgewölbes. Der Zwischenraum birgt einen Kanal zur Zufuhr von Frischluft und einen Kanal zum Ab-

saugen der verbrauchten Luft. Im Brandfall würde damit auch Rauch aus der Tunnelröhre abgezogen.

Dieses System stammt noch aus den achtziger Jahren und genügt den heutigen, strengeren Sicherheitsnormen nicht mehr. Künftig wird der ganze Zwischenraum für die Abluft (und im Ereignisfall für das Absaugen des Rauchs) genutzt, während die Frischluft über den Fahrraum in den Tunnel gesaugt wird. So wird die Lüftung viel leistungsfähiger. Im Bereich der Ausstellbuchten wird die alte Zwischendecke komplett entfernt und durch einen neuen Abluftkanal ersetzt, an dem beidseits leistungsstarke Strahlventilatoren für die Frischluftversorgung montiert werden.

In der nächsten halben Stunde sind im Bereich der Ausstellbucht in der Tunnelmitte deutlich mehr Fahrzeuge unterwegs als zu Spitzenzeiten tagsüber. Es geht wie in einem Bienenhaus zu und her: Zwei Bagger beziehen Position, Lastwagen schleppen riesige Metallwannen heran, weitere Fahrzeuge schwirren in beide Richtungen durch den Tunnel. Drei Verkehrslotsen sorgen dafür, dass der Baustellenverkehr reibungslos funktioniert.

Lärmiges Spektakel

Um 21.20 Uhr ist alles bereit: Vier Mulden nebeneinander nehmen praktisch die gesamte Fahrbahnbreite ein – für ein Durchkommen gäbe es definitiv keinen Platz mehr. Ohnehin wäre ein Passieren dieser Stelle schon bald viel zu gefährlich, denn jetzt beginnen die Abbrucharbeiten. Sie sind ein eindrückliches und lautstarkes Schauspiel, das an einen Science-Fiction-Film erinnert. Mit gewaltiger Kraft greift die Abbruchzange des Baggers in den Beton und bricht die Zwischendecke Stück für Stück ab, wie wenn sie aus Blätterteig bestehen würde. Mit infernalischem Poltern fallen die Brocken in die Mulden. Ein Bauarbeiter übersprüht herunterrieselndes Feinmaterial mit Wasser, um Staub zu binden.

41 Meter lang ist die Ausstellbucht in der Tunnelmitte. Für die Bauarbeiten wurde sie in acht Abschnitte unterteilt. Pro Nacht steht jeweils ein Abschnitt auf dem Programm. Fünf Meter Betondecke auf der ganzen Breite der Tunnelröhre herunterholen, so lautet das Arbeitsziel für diese Nacht. Mit dem blossen Abbruch ist es allerdings nicht getan. Wenn die Schuttmulden voll sind, fängt das grosse Aufräumen an. Das Abbruchmaterial muss aus dem Tunnel abtransportiert, die Baustelle gereinigt und der Maschinenpark abgezogen werden. Nach achtstündigem aufreibendem Einsatz in Lärm, Staub und Abgaswolken haben die Bauarbeiter um fünf Uhr früh endlich «Feierabend».

Minutiöse Räumung der Baustelle

Nachdem sich sämtliches Personal mit allen Maschinen zurückgezogen hat, fängt auf der Baustelle eine besonders anspruchsvolle Phase an. Jetzt muss die Strecke wieder für den Verkehr freigegeben werden. Dabei genügt es längst nicht, einfach die

Schranken in Bönigen und Brienz zu öffnen. Zuvor müssen die Mitarbeitenden der Gebietseinheit minutiös die gesamte Strecke überprüfen und sämtliche sicherheitsrelevanten Anlagen wie Lüftungen, Beleuchtung, Brandmeldekabel und weitere Einrichtungen, die vorübergehend ausser Betrieb genommen wurden, wieder so in Gang setzen, dass sie alle geltenden Sicherheitsnormen erfüllen.

Ein neuer Tag beginnt. In der Nacht hat der Regen aufgehört. Über dem Hasliberg färbt sich der Morgenhimmel rosarot. Um sechs Uhr ist es so weit: Die A8 am Brienersee ist wieder offen. Schon bald rollen die ersten Autos und Lastwagen über die Nationalstrasse.



Vor Baubeginn herrscht im Tunnel dichter Baustellenverkehr.



Ein umfangreicher Maschinenpark belegt die Ausstellbucht in der Mitte des Giessbachtunnels.



Es wird dunkel; für die Bauarbeiter beginnt der Arbeitseinsatz.

SICHERHEITSTOLLEN LEISSIGENTUNNEL

Jetzt entstehen die Portalgebäude

Die Arbeiten beim Sicherheitsstollen Leissigen sind auf Kurs. Im Sommer beginnt der Bau der sogenannten Portalstationen. Danach folgt schrittweise der Einbau der neuen Betriebs- und Sicherheitsausrüstung.



Hier entsteht demnächst das künftige Stollenportal West.

Seit 2018 ist der Bau des neuen Sicherheitsstollens für den Leissigentunnel im Gang. Die Arbeiten laufen nach Plan. Seit dem vergangenen Sommer läuft der Innenausbau. So wurde auf der ganzen Länge des Stollens und in den Querverbindungen zum Strassentunnel die Tunnelsohle betoniert. Das ist quasi der «Boden» des Stollens, der auch verschiedene Leitungsrohre und die Stollenentwässerung beinhaltet. Diese Arbeiten werden aktuell gerade abgeschlossen.

Im Sommer beginnt dann der Bau der sogenannten Portalstationen. Das sind die Gebäude an den beiden Stollenausgängen. Sie werden bis im Herbst im Rohbau erstellt, danach folgt der Einbau der Ausrüstung. Diese umfasst unter anderem die Energieversorgung, die Stollenlüftung und weitere Elemente, die für den Betrieb des Stollens nötig sind. Zudem wird bei den Portalen eine Schleuse eingebaut. Das ist ein Raum mit zwei Türen, von denen stets nur eine geöffnet werden kann. Die Schleuse ist nötig, damit im Stollen ein Überdruck gehalten werden kann. Damit wird verhindert, dass bei einem Brand im Strassentunnel giftige Rauchgase in den Sicherheitsstollen gelangen. Auch im restlichen Stollen wird ab dem kommenden Herbst/Winter die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung eingebaut.



Die Tunnelsohle kurz vor dem Einbringen des Betons. Im Boden verlaufen diverse Rohre und Leitungen.

2022 sind diverse Umgebungsarbeiten geplant. So müssen die Böschungen rund um die Portale neu erstellt und die Vorplätze gebaut werden. Sofern alle Arbeiten wie geplant verlaufen, wird der Stollen Ende 2022 betriebsbereit sein.

TUNNELBAUSTELLEN

Kurze Wartezeiten auf der A8 Interlaken-Ost – Brienz

Über die Sommermonate gelten teils kürzere Zeiten für die Nachtsperrungen auf der A8 Interlaken-Ost – Brienz. Im Gegenzug erfordern die neuen Vorgaben bezüglich der Fahrbahnbreite zum Teil eine einspurige, wechselseitige Verkehrsführung.

Der Zeitverlust bei einer Fahrt via rechtes Brienerseeufer ist bedeutend grösser.

Die Zeiten für die Nachtsperrungen auf der A8 zwischen Interlaken-Ost und Brienz wurden von langer Hand geplant. Dabei mussten mehrere Ziele unter einen Hut gebracht werden.

Zum einen geht es um die möglichst rasche Umsetzung des Bauvolumens. Die Zeit mit den durchgehenden Nachtsperrungen der A8 wurde ja bereits von fünf auf drei Jahre reduziert. Das bedeutet nun aber, dass die Unternehmungen möglichst jede Nacht eine volle Schicht durcharbeiten müssen.

Andererseits muss aber auch auf den Verkehr Rücksicht genommen werden. Eine Umleitung via rechtes Brienerseeufer ist nur bei tiefem Verkehrsaufkommen möglich. Während der Verkehr in den Morgenstunden über das ganze Jahr hinweg relativ konstant ist, sind in den Sommermonaten abends gemäss den Zählungen bedeutend mehr Fahrzeuge unterwegs als im Winter.

Das führt dazu, dass die Sperrzeiten im Sommer teilweise reduziert werden müssen. Die Zeiten sind untenstehend angegeben:

Oktober bis Mai:

Nächte Mo/Di – Fr/Sa von 20 Uhr bis 6 Uhr

Juni und September:

Nächte Mo/Di – Do/Fr von 20 Uhr bis 6 Uhr,

Nacht Fr/Sa von 21 bis 6 Uhr

Juli/August:

Nächte Mo/Di – Do/Fr von 21 Uhr bis 6 Uhr,

Nacht Fr/Sa von 23 bis 6 Uhr

Stellenweise einspurige Verkehrsführung

Die Vorgaben bezüglich der Platzverhältnisse im Bereich der Baustellen haben sich geändert. So müssen neu breitere Fahrbahnen für den Verkehr zur Verfügung stehen. Es ist somit entgegen der früheren Planung stellenweise nicht mehr möglich, neben dem Baubereich noch zwei volle Fahrspuren anbieten zu können. In diesen Bereichen muss deshalb der Verkehr wechselseitig auf einer Spur an der Baustelle vorbeigeführt werden. Die Verkehrsregelung erfolgt mit einer verkehrsabhängigen Ampel oder in Spitzenzeiten von Hand.

Die einspurigen Bereiche werden möglichst kurz gehalten, um die Wartezeiten zu minimieren. Die aktuellen Berechnungen gehen von einer zusätzlichen Fahrzeit von ca. fünf Minuten für die Strecke Interlaken – Brienz aus. Somit bleibt die A8 die schnellste Verbindung. Der Zeitverlust bei einer Fahrt via rechtes Brienerseeufer ist bedeutend grösser.

Die ersten solchen einspurigen Bereiche werden voraussichtlich Ende Juni/Anfang Juli 2021 eingerichtet.

Kontakt

Bundesamt für Strassen ASTRA
Infrastrukturfiliale Thun
058 468 24 00
info@tunnelsicherheit-a8.ch

MIT DEM NEWSLETTER STETS AUF DEM LAUFENDEN
Abonnieren auch Sie den elektronischen Newsletter zum Programm «Tunnelsicherheit Berner Oberland». Damit sind Sie stets aus erster Hand über Bauarbeiten und Verkehrsbehinderungen informiert.
Anmeldung: www.tunnelsicherheit-a8.ch > Kommunikation > Newsletter.

