



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

info

Tunnelsicherheit Berner Oberland Erneuerung A8

Inhalt

- 1 Vorarbeiten auf gutem Weg**
- 2 Bericht Bauarbeiten**
Erfolgreiche Vorbereitungen für den Ausbruch der Rettungsstollen
- 4 Bauarbeiten an der A8 im Raum Interlaken**
- 6 Fluchtstollen Simmenfluhtunnel: Start der Vorarbeiten**
- 7 Gesamterneuerung A8**
Auch auf der offenen Strecke wird gebaut
- 8 Verkehr**
Jetzt treten die Mineure in Aktion

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser

Vor Ihnen liegt bereits die zweite Ausgabe unserer «info»-Zeitung zu den Arbeiten an der A8 im Berner Oberland. Während die erste Ausgabe vor allem einen Ausblick präsentierte, sind die Arbeiten nun in vollem Gang. Von der Strasse aus ist jedoch nur ein Bruchteil davon zu sehen. Deshalb freuen wir uns, Ihnen die ersten Bilder zeigen zu können von dem, was die Bauarbeiter bereits geleistet haben.

Wir sprechen bei unseren Arbeiten an der A8 immer wieder über die Sicherheit. Dazu gehört auch die Arbeits- und Verkehrssicherheit während der Bauzeit. So wird in den Baustellenbereichen das Tempo reduziert. Bestimmte Arbeiten wie die Errichtung der temporären Brücke beim Installationsplatz Glooten werden nur während Nachtsperren ausgeführt. Und der Schutz vor Naturgefahren ist auch während der Bauzeit ein wichtiges Thema. Zum Beispiel im Hinblick auf den Bau des Fluchtstollens beim Simmenfluhtunnel: Im Gebiet, in dem ab Mitte 2015 der Stollenausgang entsteht, wird in diesen Wochen eine Felsreinigung durchgeführt, und ab Juli ist die Installation von neuen Steinschlag-Schutznetzen an der Simmenfluh geplant. Diese Netze werden sowohl die Bauarbeiter als auch die Verkehrsteilnehmenden schützen. Sie sehen: Die Sicherheit wird aktuell auf allen Ebenen verbessert. Und davon können wir letztlich alle profitieren.

Nun wünsche ich Ihnen eine frohe Lektüre, und natürlich auch stets eine gute und sichere Fahrt!



David Wetter
Bundesamt für Strassen ASTRA,
Leiter Infrastrukturfiliale Thun

Vorarbeiten auf gutem Weg

Entlang der A8 am Brienersee wird gebaut. Im Rahmen des Programms «Tunnelsicherheit Berner Oberland» werden in den nächsten Jahren mehrere Nationalstrassentunnels mit Rettungsstollen ausgerüstet. Zwischen Interlaken-Ost und Brienz haben die entsprechenden Arbeiten letzten Oktober begonnen. Einen Einblick in die bereits getroffenen Massnahmen vermitteln Ihnen die Beiträge auf den folgenden Seiten.

Das Bundesamt für Strassen ASTRA als Bauherr ist bestrebt, die Auswirkungen für die Verkehrsteilnehmenden so gering wie möglich zu halten. Im Bereich der Baustellen gilt eine reduzierte Maximalgeschwindigkeit; während einzelnen Nächten musste der Verkehr zwischen Interlaken-Ost und Brienz auf die Kantonsstrasse auf der rechten Seite des Brienersees umgeleitet werden. Abgesehen davon war die A8 jedoch während des letzten halben Jahres ohne grössere Einschränkungen befahrbar.

An dieser Praxis wird sich vorerst nichts ändern: Während der Sommersaison wird die A8 entlang des Brienersees durchwegs für den Verkehr geöffnet sein. Voraussichtlich erst ab September werden nächtliche Sperrungen unumgänglich sein, weil dann mit dem Bau der Querverbindungen zwischen den bestehenden Tunnelröhren und den neu entstehenden Rettungsstollen begonnen wird. Nähere Informationen zu diesem Thema finden Sie auf der Rückseite der vorliegenden «info»-Ausgabe.

BAUSTELLEN AN DER A8 ZWISCHEN INTERLAKEN-OST UND BRIENZ

Erfolgreiche Vorbereitungen für den Ausbruch der Rettungsstollen

Im Rahmen des Programms «Tunnelsicherheit Berner Oberland» sind am Brienersee die ersten Arbeiten ausgeführt worden. Auf dem Rastplatz Glooten ist ein zentraler Installationsplatz für die Baustellen beim Giessbach- und beim Chüebalmtunnel entstanden. Bei den beiden Tunnels ist zudem das Gelände für den Bau der neuen Rettungsstollen vorbereitet worden.

Wer regelmässig auf der A8 zwischen Brienz und Interlaken-Ost unterwegs ist, hat die Veränderungen im Gebiet Glooten zweifellos bemerkt. Der Rastplatz zwischen dem Giessbachtunnel und Iseltwald ist seit letztem Oktober gesperrt. Einzig Baustellenverkehr ist hier noch zugelassen. Zudem spannt sich seit dem Februar eine Brücke quer über die Nationalstrasse.

Der Hintergrund für diese Umgestaltung ist das Programm «Tunnelsicherheit Berner Oberland», das vom Bundesamt für Strassen ASTRA lanciert worden ist. Damit werden verschiedene Nationalstrassentunnels im Berner Oberland sicherheitstechnisch auf den neusten Stand gebracht. Im Vordergrund steht dabei der Bau von Rettungsstollen. Bei einem Brand im Tunnel gewährleisten solche Fluchtwege, dass sich Betroffene rasch ins Freie retten können.

Der Rastplatz dient als Bauzentrale

In den nächsten Jahren werden sowohl die Nationalstrassentunnels am Brienersee als auch der Leissigentunnel und der Simmenfluchtunnel mit Rettungsstollen ausgestattet. Am Brienersee haben die Arbeiten im vergangenen Herbst begonnen. Sie spielen sich zu einem grossen Teil ausserhalb des Gebiets ab, das von der Fahrbahn aus einsehbar ist. Für die Verkehrsteilnehmer am deutlichsten wahrnehmbar ist die erwähnte Schliessung des Rastplatzes Glooten. Das Areal dient bis auf weiteres als Installationsplatz für die Baustellen beim Giessbachtunnel und beim Chüebalmtunnel: Hier befinden sich jetzt Bürocontainer der Bauunternehmung und der Bauleitung. Zudem lassen sich auf dem Gelände Baumaschinen und Material lagern.

Knapp einen Kilometer weiter in nordöstlicher Richtung befindet sich die Grossbaustelle beim Westportal des Giessbachtunnels. Dort ist in den vergangenen Monaten der sogenannte Voreinschnitt entstanden. Weil das Gelände in diesem Gebiet relativ steil ist, musste seeseitig neben dem Tunnelportal ein Teil des Hangs abgetragen und mittels Spritzbeton und Ankern gesichert werden. Dadurch ist eine einigermaßen ebene Fläche entstanden, auf der in den kommenden Wochen die Tunnelbohrmaschine montiert und in Betrieb gesetzt werden kann.



Bau einer Ausweichstelle an der Bauzustellenzufahrt im Gebiet Hohfluh.



Die Fundamente der Bauhilfsbrücke beim Rastplatz Glooten wurden Ende Januar betoniert.



Westportal des Giessbachtunnels,
Blick Richtung Brienz/Haslital:
Rechts die Hauptröhre, daneben der
Eingang zur Betriebszentrale, in der
Bildmitte der Voreinschnitt für den
Bau des Sicherheitsstollens.



Die Veloroute Giessbach–Iseltwald unterquert die Baupiste östlich des Chüebalmtunnels mittels einer provisorischen Unterführung.



Der Voreinschnitt beim künftigen Westportal des Giessbach-Sicherheitsstollens.



Betonarbeiten an der Rampe der Hilfsbrücke Glooten.

Voreinschnitte für die Tunnelbohrarbeiten

Ein ähnlicher Voreinschnitt wie beim Giessbachtunnel wurde beim Ostportal des Chüebalmtunnels vorgenommen. Auch hier musste das Terrain teilweise abgetragen werden, damit die Baustelle für den Vortrieb des Rettungsstollens problemlos zugänglich ist. Weil der Chüebalm-Sicherheitsstollen im Unterschied zum Giessbach-Stollen nicht mit einer Tunnelbohrmaschine, sondern im Sprengvortrieb ausgebrochen wird, beanspruchen die Installationen weniger Platz.

Die beiden Rettungsstollen beim Giessbach- und beim Chüebalmtunnel werden in festem Felsgrund angelegt. Auf den ersten rund 15 Metern führen sie jedoch durch Lockergestein – also durch potenziell instabilen Grund. Die entsprechenden Strecken mussten deshalb im Frühling mit einem sogenannten Rohrschirm gesichert werden.

Die Zufahrt zu den beiden Baustellen Giessbach-West und Chüebalm-Ost erfolgt auf schmalen Strässchen. Damit diese dennoch von Lastwagen befahren werden können, mussten sie stellenweise verstärkt und verbreitert werden. Beim Chüebalm-Ostportal kreuzt die Baupiste zudem eine Veloroute. Um eine Gefährdung der Velofahrer durch den Baustellenverkehr zu vermeiden, wurde eine einfache Unterführung erstellt.

Bauarbeiten an der A8 im Raum Interlaken

Im Zuge des Programms «Tunnelsicherheit Berner Oberland» werden auch die Lütchinenunterführung der A8 bei Bönigen sowie der Rugentunnel saniert und sicherheitstechnisch auf den neusten Stand gebracht. Während die Vorarbeiten beim Rugentunnel in den nächsten Tagen aufgenommen werden, haben sie bei der Lütchinenunterführung bereits im Februar begonnen. In einem ersten Schritt steht dort die Sanierung der Fahrspur Richtung Interlaken auf dem Programm. Zur Abtrennung von Strassen- und Baustellenverkehr wurde eine mobile Abschränkung eingerichtet. Die Installationsarbeiten erfolgten durchwegs in der Nacht. Dabei wurden die Sperrzeiten, die sich aus den Arbeiten an den Tunnels am Brienersee ergaben, so weit wie möglich ausgenutzt. Einzig Mitte April musste die Lütchinenunterführung während einiger Nächte separat gesperrt werden; der Verkehr wurde während dieser Zeit lokal via Bönigen umgeleitet. Anfang Mai hat die Hauptphase der Sanierung begonnen. Informationen zur Verkehrsführung finden Sie auf der letzten Seite dieser «info»-Zeitung.



Ostportal des Chüebalmtunnels, Blick Richtung Iseltwald/Interlaken: Unten links die Haupttröhre, darüber der Voreinschnitt für den Bau des Sicherheitsstollens.

Damit die Zu- und Wegfahrt von den beiden Bau- stellen Giessbach-West und Chüebalm-Ost sowohl Richtung Iseltwald als auch Richtung Brienz gewähr- leistet ist, wurde die Hilfsbrücke beim Rastplatz Glooten erstellt. Wie bei den meisten anderen Vor- arbeiten waren die Auswirkungen auf den Verkehr auch bei dieser Massnahme minimal. Einzig für die Montage der Stahlkonstruktion und für das Betonie- ren der Brückenfahrbahn musste der betreffende Abschnitt im Februar während einiger Nächte ge- sperrt werden.



Die Fahrbahn der Hilfsbrücke wurde im Februar in Nachtarbeit betoniert.



Die ersten Meter des Sicherheitsstollens beim Giessbachtunnel verlaufen durch Lockergestein. Die entsprechende Strecke muss daher mit einem Rohrschirm gesichert werden.

Täglich 75 Lastwagen Ausbruchmaterial

Das Ausbruchmaterial aus den neu entstehenden Rettungsstollen von Giessbach- und Chüebalmtunnel wird über die A8 abgeführt. Wenn die Tunnelbohrarbeiten vom Sommer an in vollem Gang sind, dann werden beachtliche Mengen anfallen: Rund 600 m³ pro Tag werden es sein – damit liesse sich jede Woche ein olympisches Schwimmbecken randvoll füllen. Täglich 75 Lastwagenladungen wird es brauchen, um diese Menge abzutransportieren.

Auch beim dritten Nationalstrassentunnel am Brienzsee – dem Senggtunnel zwischen Iseltwald und Bönigen – haben die Vorarbeiten für den Bau des Rettungsstollens begonnen. Hier ist ein quer von der Tunnelröhre wegführender Fluchtstollen vorgesehen, an dessen Ende es durch einen 15 m hohen Schacht aufwärts ins Freie geht. In den vergangenen Wochen wurde die entsprechende Baustelle eingerichtet. Danach wurde mit dem Aushub des Schachts begonnen.



Fluchtstollen Simmenfluchtunnel: Start der Vorarbeiten

Nicht nur in den Tunnels der A8 wird die Tunnelsicherheit weiter optimiert. Auch der Simmenfluchtunnel der A6 bei Wimmis wird mit einem Fluchtstollen ausgerüstet. Der rund 130 m lange Fluchtstollen führt von der Tunnelmitte aus zur Simmentalstrasse und mündet dort in eine Portalstation mit Vorplatz.

Die Hauptarbeiten für den Bau des Stollens beginnen 2015, sofern alle nötigen Genehmigungen vorliegen. Bereits in diesem Sommer starten die ersten Vorarbeiten. Die Felswand oberhalb des künftigen Stollenausgangs wird gesichert. Nach einer Felsreinigung, die bereits im Gang ist, werden ab Juli drei neue Steinschlagschutznetze installiert. Eines dieser Netze dient nur zum Schutz der Arbeiter während der Bauarbeiten des Fluchtstollens. Es wird nach Abschluss der Arbeiten wieder demontiert. Die beiden anderen Netze bleiben bestehen und dienen langfristig dem Steinschlagschutz der Simmentalstrasse. Die Installationsarbeiten für die Netze dauern von Juli bis ca. Oktober 2014. Auf der Simmentalstrasse kommt es dabei zwischenzeitlich zu kurzen Sperrungen. Die A6 ist von den Sperrungen nicht betroffen.



Standorte der Schutznetze an der Simmenfluh.

Wichtig: Während der Installationsarbeiten werden im Bereich der Simmenfluh immer wieder Helikopterflüge stattfinden. Die Verkehrsteilnehmenden sind gebeten, sich von den Flügen nicht ablenken zu lassen und die Aufmerksamkeit stets auf die Strasse zu richten.

GESAMTERNEUERUNG A8 AM BRIENZERSEE

Auch auf der offenen Strecke wird gebaut

Dieses Jahr sind am Brienzensee nicht nur die Tunnelbauer am Werk. Auch im Fahrbahnbereich der A8 finden Bauarbeiten statt. Im dreispurigen Abschnitt zwischen Bönigen und Iseltwald werden verschiedene Kunstbauten saniert.

Nach Ostern haben die Sanierungsarbeiten an einer Reihe von Kunstbauten zwischen Bönigen und Iseltwald begonnen. Es handelt sich dabei um eine vorgezogene Massnahme der ab 2017 geplanten Gesamterneuerung der A8 auf der linken Seite des Brienzensees. Auf dem dreispurigen A8-Abschnitt werden gewisse Arbeiten bereits auf 2014 vorgezogen. Das hat verschiedene Vorteile. Für die Hauptarbeiten wird Zeit gewonnen, zudem können diese mit weniger Verkehrsbehinderungen durchgeführt werden.

Im dreispurigen Bereich kann gearbeitet werden, ohne dass die A8 in einer oder beiden Fahrrichtungen gesperrt werden muss. Die einzige Einschränkung für die Verkehrsteilnehmenden ist eine örtliche Temporeduktion und der temporäre Wegfall der Überholmöglichkeit. Die vorgezogenen Arbeiten dauern bis ca. November 2014.

Was wird gemacht?

Im Gebiet Brand zwischen Bönigen und Iseltwald werden insgesamt elf Kunstbauten saniert, im Gebiet Unterschwand werden drei Objekte instandgesetzt. Es handelt sich um Brücken, Stützmauern und so genannte Lehenkonstruktionen. Das sind Konstruktionen, bei denen der bergseitige Teil der Fahrbahn am Hang aufliegt, während sich der talseitige Teil auf einer auskragenden Platte befindet.

Die betroffenen Bauwerke sind grösstenteils in der ersten Hälfte der 80er Jahre gebaut worden. Durch den Verkehr und die meteorologischen Einflüsse sind verschiedene Schäden wie Undichtigkeiten und Korrosion entstanden. Diese Schäden müssen behoben und die Bauwerke an die heutigen Normen angepasst werden.



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.



TUNNELBAU AM BRIENZERSEE

Jetzt treten die Mineure in Aktion

Am Brienzensee wird schon bald gesprengt und gebohrt: Die Vorarbeiten für den Bau der Rettungsstollen entlang der A8 werden Ende Juni abgeschlossen. Danach wird beim Giessbach-tunnel die Tunnelbohrmaschine in Betrieb genommen, und beim Chüebalm-tunnel beginnt der Sprengvortrieb. Ab September kann es zu nächtlichen Sperrungen der A8 kommen.

Der Stollenbau hat vorerst kaum Auswirkungen auf den Strassenverkehr. Voraussichtlich erst im Herbst 2014 werden wieder nächtliche Sperrungen der A8 zwischen Interlaken-Ost und Brienz notwendig sein.

Durch drei unterschiedlich lange Tunnels führt die A8 entlang des Brienzensees. Jeder davon wird derzeit mit einem Rettungsstollen ausgestattet. Und bei jedem ist das Bauverfahren unterschiedlich. Beim kürzesten der drei Tunnels (Sengg bei Iseltwald) wird von der Tunnelmitte aus ein quer wegführender Fluchtstollen errichtet. Nach Abschluss der Vorarbeiten dürfte im Sommer mit dem Vortrieb begonnen werden. Die Arbeiten spielen sich ausserhalb der bestehenden Tunnelröhre ab und haben daher vorläufig keine Auswirkungen auf den Verkehr.

Sprengvortrieb beim Chüebalm-Stollen

Ganz anders ist der Rettungsstollen beim Chüebalm-tunnel konzipiert: Hier wird parallel zum bestehenden Tunnel ein Sicherheitsstollen gebaut. Die beiden Röhren werden in regelmässigen Abständen durch kurze Querstollen miteinander verbunden. Der Sicherheitsstollen wird wie der Haupttunnel eine Länge von rund 1,3 km aufweisen. Für diese Dimension ist ein klassischer Sprengvortrieb sinnvoll. Derzeit werden noch die Baustellen bei den beiden Portalen eingerichtet und vorbereitet. Ab Ende Juni wird dann mit dem Ausbruch des Stollens begonnen.

Tunnelbohrmaschine für den Giessbach-Stollen

Auch beim Giessbach-tunnel wird ein Sicherheitsstollen errichtet, der parallel zur Hauptröhre verläuft. Die Streckenlänge ist hier allerdings ungleich grösser, misst der Giessbach-tunnel doch rund 3,3 km. Bei dieser Dimension ist der Einsatz einer Tunnelbohrmaschine zweckmässig. Deren einzelne Teile wer-

den in diesen Tagen auf der Baustelle angeliefert und zu einer Anlage von insgesamt über 200 m Länge montiert. Anfang Juli soll die Maschine in Betrieb genommen werden. Danach wird sie sich pro Tag rund 15 m durch den Fels voran arbeiten.

Nächtliche Sperrungen ab September

Die Bauarbeiten tangieren den Strassenverkehr vorläufig nicht. Erst wenn die Röhren für die neuen Sicherheitsstollen auf einer gewissen Länge erstellt sind, werden auch die Querverbindungen zu den jeweiligen Haupttunnels ausgebrochen. In dieser Phase wird die A8 auf dem Abschnitt Interlaken-Ost-Brienz jeweils während einiger Nächte (von 20h bis 6h) gesperrt werden müssen. Diese Sperrungen sind frühestens ab September vorgesehen. Während der Sommersaison sind aktuell keine solchen Sperrungen geplant.

Bauarbeiten im Rugentunnel und bei Bönigen

Die Lüttschinenunterführung der A8 bei Bönigen kann bis in den Spätherbst in der Nacht (20h bis 6h) nur einspurig genutzt werden. Der Verkehr wird mit einer Ampelanlage geregelt. Es ist mit Wartezeiten von bis zu 7 Minuten zu rechnen. Während dieser Zeit sind keine nächtlichen Totalsperrungen aufgrund von Arbeiten an der Unterführung vorgesehen. Tagsüber stehen beide Fahrspuren zur Verfügung.

Ab Ende Mai wird die Südröhre des Rugentunnels totalsaniert. Dabei wird die Sicherheitsausrüstung auf den neusten Stand gebracht und der Fahrbahnaufbau erneuert. Zudem werden neben der bestehenden zwei zusätzliche Querverbindungen zwischen den beiden Röhren eingerichtet. Der Verkehr wird bis auf weiteres in beiden Richtungen durch die Nordröhre des Rugentunnels geführt.

Kontakt

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

www.tunnelsicherheit-a8.ch

