



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

info

Tunnelsicherheit Berner Oberland Erneuerung A8

Inhalt

- 1 Arbeiten an mehreren Fronten**
- 2 Porträt**
Walter von Weissenfluh,
Chefbauleiter der
Rettungsstollen am
Brienzersee
- 4 Bericht Bauarbeiten**
Der Riesenwurm ist an
der Arbeit
- 6 Rugentunnel / Lütschinen-
unterführung: umfassende
Erneuerung im Gang**
- 7 Tunnelbauer**
Spezialisten von nah
und fern
- 8 Verkehr**
Arbeiten in den Tunnels
erfordern nächtliche
Sperrungen

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser

In Zusammenhang mit den Bauarbeiten für die Tunnelsicherheit im Berner Oberland haben wir einen wichtigen Meilenstein passiert: Im Rahmen der sogenannten Andrehfeier wurde im Juli die Tunnelbohrmaschine für den Bau des Sicherheitsstollens Giessbach offiziell in Betrieb genommen. Seither gräbt sie sich durch den Berg. Dort, wo sie den alten Querstollen des Giessbachtunnels kreuzt, müssen die Tunnelbauer eine knifflige Aufgabe lösen (siehe Schema Seite 8).

Dieser Arbeitsschritt erfordert auch eine Serie von Nachsperrungen der A8 zwischen Interlaken-Ost und Brienz. Eine erste Sperrung hat bereits stattgefunden, weitere stehen an.

Uns ist wichtig, dass Sie stets darüber informiert sind, wann Sie die A8 wie gewohnt benutzen können und wann nicht. Ebenso ist es uns wichtig, dass Sie die Hintergründe der Arbeiten und Verkehrseinschränkungen kennen.

Neben der vorliegenden, halbjährlich erscheinenden Info-Zeitung haben wir deshalb auch andere Kommunikationsmittel für Sie geschaffen. Unter anderem sind dies unsere Website www.tunnelsicherheit-a8.ch und unser elektronischer Newsletter. Dessen Abonnentinnen und Abonnenten erfahren stets direkt, wenn eine neue Bauphase ansteht, wenn der Verkehr aufgrund einer Sperrung umgeleitet werden muss und was der Grund dafür ist. Alles, was Sie tun müssen, ist, sich zu registrieren: www.tunnelsicherheit-a8.ch/tusi/de/newsletter. Der kurze Aufwand lohnt sich.

Nun wünsche ich Ihnen weiterhin eine gute und sichere Fahrt, und wir bleiben in Kontakt!



Mark Siegenthaler
Information und Kommunikation
ASTRA Infrastrukturfiliale Thun

Arbeiten an mehreren Fronten

Die Bauarbeiten an den Rettungsstollen für die Tunnels am Brienzersee sind in vollem Gang. Die Tunnelbohrmaschine für den Sicherheitsstollen des Giessbachtunnels wurde im Sommer in Betrieb genommen. Ebenfalls gestartet wurde der Sprengvortrieb für den Sicherheitsstollen des Chüebalmtunnels. Beim Senggtunnel laufen unterdessen die Arbeiten für den Bau des Fluchtstollens. Der rund 9 Meter tiefe Aufstiegschacht bei der Gemeindestrasse «am Urfer» in Iseltwald wurde ausgehoben, nun läuft der Vortrieb des Stollens in Richtung Tunnelröhre. Für die Arbeiten an den Rettungsstollen dieser drei Tunnels sind in den nächsten Wochen mehrere Nachsperrungen nötig (siehe letzte Seite).

Ebenfalls im Gang sind die Sanierungsarbeiten bei der Lütschinenunterführung und beim Rugentunnel. Die beiden Tunnelbauwerke werden umfassend instandgesetzt und an die heutigen Sicherheitsnormen angepasst.

Bei Wimmis haben unterdessen die ersten Vorbereitungen für den Bau des Fluchtstollens für den Simmenfluchtunnel begonnen. Unter anderem werden an der Felswand über dem künftigen Stollenausgang drei neue Steinschlagschutznetze montiert. Der Stollenvortrieb beginnt 2015.

Bald abgeschlossen werden die Arbeiten an der offenen Strecke zwischen Iseltwald und Brienz. Dort werden aktuell 14 Kunstbauten saniert. Die Arbeiten im Fahrbahnbereich werden ca. Ende Oktober 2014 beendet.

**WALTER VON WEISSENFLUH,
CHEFBAULEITER DER RETTUNGSSTOLLEN AM BRIENZERSEE**

Fasziniert von der Kraft des Bergs



IM BERG ZUHAUSE

Walter von Weissenfluh, Chefbauleiter auf den Baustellen der Rettungsstollen am Brienzensee.

Tunnelbau ist für Walter von Weissenfluh nicht bloss ein Job, sondern eine Leidenschaft. Als Chefbauleiter überwacht er die Arbeiten für den Bau der neuen Rettungsstollen beim Giessbach- und beim Chüebalm-tunnel am Brienzensee. Damit stellt er sicher, dass die Bauwerke termingerecht und in hoher Qualität ausgeführt werden.

«Ich bin in den Bergen zuhause.» Walter von Weissenfluh meint es wörtlich. Er wohnt in Innertkirchen, also im Berggebiet. Beruflich hält er sich zudem häufig im Inneren der Berge auf. Derzeit ist er für die IGN8 (Ingenieurgemeinschaft Autobahn A8) tätig. Als Chefbauleiter überwacht er die Baustellen für die Rettungsstollen der Nationalstrassentunnels Giessbach, Chüebalm und Sengg. Im Auftrag der Bau-

herrschaft, des Bundesamts für Strassen ASTRA, sorgt er dafür, dass die Bauausführung terminlich und qualitativ nach Plan erfolgt.

Rasche Entscheidungen gefragt

Walter von Weissenfluhs Tätigkeit spielt sich vorwiegend im Hintergrund ab. Er nimmt regelmässig an Besprechungen über Bauabläufe und Kostenfragen



Walter von Weissenfluh begutachtet beim Bohrkopf der Tunnelbohrmaschine eine Kluft im Gestein.

teil. Damit ist viel Büroarbeit in den Baucontainern beim Rastplatz Glooten verbunden, wo er seinen Arbeitsplatz hat. Doch regelmässig ist er auch draussen auf den Baustellen unterwegs. Besonders wenn etwas Ausserordentliches vorfällt, muss er zügig ausrücken und dann auch meist sofort entscheiden. Die aus ihm und drei Bauleitern bestehende Bauleitungsequipe ist denn auch Tag und Nacht erreichbar. Tunnelbau ist eine spezielle Disziplin des Bauwesens. Es wird mit schwerem Gerät gearbeitet, gesprengt und gebohrt, dabei werden enorme Materialmengen verschoben. Doch gleichzeitig gilt es, die Kräfte dosiert einzusetzen, denn die ausgebrochenen Gewölbe müssen stabil bleiben. Auch die Umgebung darf nicht beeinträchtigt werden. Das zeigt sich besonders beim Rettungstollen für den Chüebalm-tunnel. «Damit die Hauptröhre nicht beschädigt wird, dürfen beim Sprengen nur geringe Erschütterungen entstehen», erklärt Walter von Weissenfluh.

Tückische Klüfte

Anders verhält sich die Situation beim Giessbach-Rettungstollen, wo eine Tunnelbohrmaschine zum Einsatz kommt. Doch auch hier gilt es verschiedene Tücken zu beachten. Das Gestein, durch das der Stollen führt, liegt nah an der Erdoberfläche und ist daher verwittert und teilweise zerklüftet. Solche Spalten bergen das Risiko, dass eine Felsplatte nachgibt und ins ausgebohrte Tunnelprofil hinunterstürzt.

Anfang August etwa kam eine ungewöhnlich grosse Kluft zum Vorschein. Die Mineure stellten die Maschine umgehend ab und benachrichtigten den Chefbauleiter. Zügig fuhr dieser vom Installationsplatz Glooten auf einer Baupiste zum Westportal des Giessbachtunnels. Beim Stolleneingang stieg er auf die Tunnelbohrmaschine. Auf einem schmalen Steg marschierte er der Maschine entlang bis zu ihrem vorderen Ende. Dort, gleich hinter dem Bohrkopf, untersuchte er die Felsformation.

«Im Fels spürt man eine Kraft, die anders ist als auf der Erdoberfläche.»

Walter von Weissenfluh

Stollen wird laufend gesichert

«Für uns Tunnelbauer ist es entscheidend, ob der Fels trägt oder gestützt werden muss», erklärt er. Das Profil des Giessbach-Stollens wird daher fortlaufend gesichert, je nach Situation mit Spritzbeton, Armierungsnetzen, Felsankern oder Stahlträgern. Im vorliegenden Fall entschied Walter von Weissenfluh nach Rücksprache mit einem Geologen, die Kluft mit Spritzbeton zu verfüllen und sie dadurch zu stabilisieren.

Der Chefbauleiter bezeichnet sich als naturverbundenen Bergtyp: «Ich könnte mir nicht vorstellen, in der Stadt zu leben.» Aufgewachsen ist er im Weiler Nessental im Gadmental. Er entstammt einer Familie von Bergführern. Als Kind verbrachte er mehrere Sommer auf der Alp. Auch heute zieht es ihn in der Freizeit oft auf die Berge, und zwar bei jedem Wetter. Dann ist er zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Motorrad unterwegs. Ursprünglich hat Walter von Weissenfluh eine Lehre als Bauzeichner absolviert und sich danach zum Strassenbauer weitergebildet. Bereits damals faszinierte ihn der Tunnelbau. «Im Fels spürt man eine Kraft, die anders ist als auf der Erdoberfläche.» Eine Kraft, die einen halte und anziehe. Im Berg empfinde er keinen Druck, im Gegenteil – er fühle sich leichter als draussen.

Überraschungen im Untergrund

Im Oberhasli war Walter von Weissenfluh am Bau von verschiedenen, insgesamt über 20 km langen Stollen für die Kraftwerksbetriebe beteiligt. Vorher war er bei den Arbeiten für die Nationalstrassentunnels Sachseln und Lungern als Bauleiter im Einsatz gestanden.

«Jeder Zentimeter, den man ausbricht, bringt Neues», stellt er fest. «Wir Tunnelbauer sehen Material, das Millionen Jahre alt ist und das trotzdem noch nie ein Mensch erblickt hat.» Darin lassen sich immer wieder interessante Dinge entdecken: Im Kalkstein etwa kommen manchmal Versteinerungen zum Vorschein, im Granit Kristalle.

Gelegentlich gibt es auch unliebsame Überraschungen. Störzonen etwa, die es möglichst effizient und sicher zu durchqueren gilt. Oder Gasvorkommen, die von den Mineuren aufgrund der Explosionsgefahr gefürchtet sind. Die Rettungstollen am Brienzensee sind in dieser Hinsicht unproblematische

Vorhaben – weil die Hauptröhren schon länger bestehen, herrscht kaum mehr Gasdruck im Gestein. Auch Wasser schliessen die Geologen weitgehend aus. Basis ihrer Prognosen sind Sondierbohrungen. Diese seien allerdings nur «Nadelstiche in den Fels», gibt Walter von Weissenfluh zu bedenken: «Erst wenn wir durchbohren, sehen wir, wie es wirklich ist.» Dann zeigt der Berg sein wahres Gesicht. Zum Glück sind diese Momente bis anhin ohne Komplikationen verlaufen.

AM BRIENZERSEE LÄUFT DER STOLLENAUSBRUCH AUF HOCHTOUREN

Der Riesenwurm ist an der Arbeit

Seit Anfang Juli ist am Brienzensee eine grosse Tunnelbohrmaschine in Betrieb. Sie bricht den Rettungsstollen aus, der künftig parallel zum Giessbachtunnel verlaufen wird. Das Bauvorhaben ist Teil des Programms «Tunnelsicherheit Berner Oberland».



Einweihungszeremonie beim Westportal des Giessbach-Rettungsstollens: David Wetter, Leiter ASTRA-Filiale Thun, Jürg Röthlisberger, stellvertretender ASTRA-Direktor, Annelise Zimmermann, Gemeinderatspräsidentin Brienz, Kurt Schweiss, Priester, Claudia Abegglen, Gemeinderätin Iseltwald, Peter Eichenberger, Pfarrer, Nicolas Pagani, Leiter ARGE SiSto N8, René Imseng, Polier (von links).

Mit dem «Andrehen» der Tunnelbohrmaschine haben die Bauarbeiten für die Rettungsstollen am Brienzensee eine entscheidende Phase erreicht. Das Bohrgerät weist eine Länge von über 200 m auf. Bis im Frühsommer 2015 wird damit der rund 3,3 km langen Rettungsstollen ausgebrochen, der parallel zum Giessbachtunnel verläuft. Einem riesigen Wurm ähnlich gräbt sie sich im Fels voran – im Durchschnitt 10 bis 15 m pro Tag.

Ein Meilenstein für die Tunnelsicherheit

Die gewaltige Maschine wurde am 9. Juli im Rahmen einer kleinen Feier beim Westportal des Giessbachtunnels in Betrieb gesetzt. Das Kommando zum Andrehen erteilte Albin Matti, der beim Bundesamt für Strassen ASTRA als Projektleiter für das Erhaltungsprojekt des A8-Abschnitts Interlaken-Ost–Brienz und damit auch für den Bau der Rettungsstollen zuständig ist.

Als Vertreter der Bauherrschaft stufte ASTRA-Vizedirektor Jürg Röthlisberger diesen Schritt als Meilenstein für das Programm «Tunnelsicherheit Berner Oberland» ein. Mit den Rettungsstollen am Brienzensee und verschiedenen weiteren Massnahmen werde die Fahrt durch die Berner Oberländer Nationalstrassentunnels noch sicherer, erklärte er.



Auch beim Fluchtstollen für den Senggtunnel sind die Arbeiten in vollem Gang. Das Bild zeigt den Ausbruch des senkrechten Schachts.



Beginn der Bauarbeiten für die Quer-Verbindung zwischen dem Schacht und dem Senggtunnel



Projektleiter Albin Matti erteilt das Kommando zum Andrehen der Tunnelbohrmaschine.



Mit dieser Tunnelbohrmaschine wird der Rettungsstollen beim Giessbachtunnel ausgebrochen.

Schutzpatronin und Tunnelpatinnen

Im Namen der verschiedenen Unternehmungen, die am Bau der Rettungsstollen beteiligt sind, dankte Nicolas Pagani, Leiter der ARGE SiSto N8, der Bauherrschaft für das entgegengebrachte Vertrauen. Er drückte die Hoffnung aus, dass die Bauarbeiten unfallfrei verlaufen, und richtete den klassischen Bergmanns-Wunsch «Glück auf!» an die Mineure. Im Rahmen der Feier wurden ferner zwei Statuen der heiligen Barbara, Schutzpatronin der Bergleute und Tunnelbauer, eingesegnet. Pfarrer Peter Eichenberger und Priester Kurt Schweiss gestalteten die traditionsreiche Zeremonie. Die beiden Holzfiguren wurden anschliessend bei den Eingängen zu den Rettungsstollen des Giessbach- und des Chüebalmtunnels eingesetzt. Als Tunnelpatinnen amtierten die Briener Gemeinderatspräsidentin Annelise Zimmermann und die Iseltwaller Gemeinderätin Claudia Abegglen.



Priester Kurt Schweiss und Pfarrer Peter Eichenberger beim Einsegnen der beiden Statuen der heiligen Barbara.

Schachtausbruch beim Senggtunnel

Mit rund 1,3 km Länge wird der Rettungsstollen des Chüebalmtunnels deutlich kürzer sein als jener beim Giessbachtunnel. Er wird daher nicht maschinell, sondern im Sprengvortrieb erstellt. Derzeit haben die Mineure bereits gut einen Drittel des Stollens ausgebrochen.

Vollkommen anders konzipiert ist der Rettungsstollen beim Senggtunnel südwestlich von Iseltwald. Der Tunnel ist nur etwas mehr als 800 m lang. Daher wird hier ein Fluchtstollen gebaut, der von der Tunnelmitte quer ins Freie führt. Weil die Tunnelsohle etwa 20 m tiefer liegt als das Gelände beim Stollenausgang, erfolgt der Ausstieg aus dem Stollen über einen senkrechten, mit Treppen ausgestatteten Schacht. Von Mai bis Juni ist dieser Schacht etappenweise von oben nach unten ausgebrochen worden; seit August wird die Querverbindung in Richtung der Tunnelröhre erstellt.



Mit einer Sprengung wurden die Bauarbeiten beim Ostportal des Chüebalm-Rettungsstollens offiziell aufgenommen.

TUNNELSANIERUNGEN BEI INTERLAKEN

Rugentunnel / Lütschinenunterführung: Umfassende Erneuerung im Gang

Von den Arbeiten für die Tunnelsicherheit am Briensee bekommen die Verkehrsteilnehmenden nur wenig mit – der grösste Teil spielt sich ausserhalb ihrer Sichtweite ab. Anders ist dies bei der Lütschinenunterführung und dem Rugentunnel.



Arbeiten in der aktuell gesperrten Südröhre des Rugentunnels

Im Frühjahr dieses Jahres haben auf der A8 in der Umgebung von Interlaken zwei grosse Baustellen ihren Betrieb aufgenommen. Der Rugentunnel und die Lütschinenunterführung werden umfassend saniert und sicherheitstechnisch aufgerüstet. Beide Bauwerke sind schon seit mehreren Jahrzehnten in Betrieb. Aufgrund der Alterung, der Beanspruchung und der Umwelteinflüsse sind zahlreiche Schäden entstanden. Zudem müssen die Tunnels den aktuellen Sicherheitsstandards angepasst werden.

Rugentunnel: Zuerst Südröhre, dann Nordröhre

Im zweiröhriigen Rugentunnel hat die Gesamtsanierung im Mai 2014 begonnen. Der Verkehr wird in beiden Fahrtrichtungen durch die Nordröhre geführt, während in der Südröhre gearbeitet wird. Aktuell werden neue Werkleitungenanlagen erstellt und die beiden Tunnelzentralen erweitert. Später folgen die Instandsetzung des Tunnelgewölbes, die Erneuerung von Bankett und Fahrbahn und der Bau einer Bergwasserableitung in den Schifffahrtskanal. Zudem entstehen zwei zusätzliche Querverbindungen zwischen den beiden Röhren, die künftig im Brandfall als Fluchtmöglichkeit für die Menschen im Tunnel dienen. Zum Schluss werden sämtliche Betriebs- und Sicherheitsanlagen ersetzt. Die Arbeiten in der Südröhre dauern bis ca. Ende 2015. Die Nordröhre

wird anschliessend von Frühjahr 2016 bis Herbst 2017 saniert.

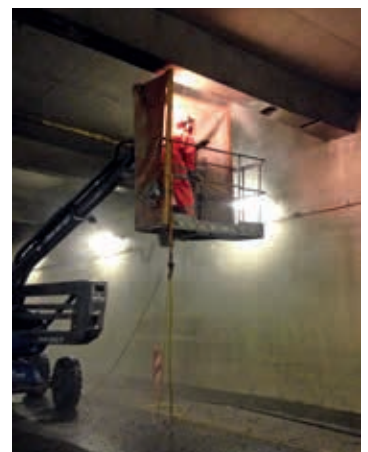
Knifflige Sanierung der Lütschinenunterführung

Im Gegensatz zum Rugentunnel muss die Sanierung der einröhriigen Lütschinenunterführung unter Verkehr erfolgen. Sie wird in zwei Etappen instandgesetzt, zuerst die nördliche Seite (Richtung Spiez), dann die südliche (Richtung Brienz). Gearbeitet werden kann nur dann, wenn die Fahrspur auf der betroffenen Seite gesperrt ist und der Verkehr wechselseitig in beiden Richtungen über die andere Fahrspur geführt wird.

Erhebungen haben gezeigt, dass eine einspurige Verkehrsführung tagsüber je nach Tages- und Jahreszeit zu grossen Rückstaus und Ausweichverkehr führen würde. Einzige Alternative ist die Sanierung in Nachtarbeit: Tagsüber rollt der Verkehr zweiseitig, nachts einspurig mit wechselseitiger Verkehrsführung.

Leider hat sich herausgestellt, dass der Baulärm in der Umgebung bedeutend stärker wahrnehmbar ist als angenommen. Vor allem der Lärm durch Abbruch- und Betonabtragarbeiten wird unerwartet stark nach aussen übertragen. Es wurden wo immer möglich umgehend Massnahmen eingeleitet, um die nächtliche Belastung für die Anwohner zu senken und erträglicher zu machen. Bestimmte Arbeiten sind aber weiterhin deutlich hörbar. Wir sind uns der Belastung für die Betroffenen bewusst und versuchen weiterhin, den Lärm soweit wie möglich einzudämmen. Zudem werden für die zweite Etappe der Sanierung weitere Verbesserungsmassnahmen geprüft.

Die Bauarbeiten der ersten Etappe werden voraussichtlich Ende November 2014 abgeschlossen. 2015 werden die Betriebs- und Sicherheitsanlagen erneuert und eine Fluchttreppe bei der Tunnelzentrale erstellt. Ab Frühjahr 2016 wird die zweite Etappe gestartet, die bis ca. Ende 2017 dauert.



Betonabtrag in der Lütschinenunterführung

DIE MENSCHEN HINTER DEN MASCHINEN

Spezialisten von nah und fern

Wer auf den grossen Installationsplätzen bei den Brienerseetunnels unterwegs ist, hört ein ziemliches Sprachengewirr. Der Tunnelbau war schon immer ein internationales Metier. Und auch heute kommen die spezialisierten Mineure aus den verschiedensten Ländern ins Berner Oberland, um unsere Rettungsstollen zu bauen.

Die Maschinen und Anlagen auf den Baustellen für die Sicherheitsstollen am Brienersee sind beeindruckend. Aber auch die beste Maschine funktioniert nur dank den Menschen, die sie bedienen. Der Tunnelbau ist schon immer sehr international gewesen – und ist es heute noch. Die Tunnelbauer am Brienersee kommen aus den verschiedensten Ecken der Schweiz und aus vielen anderen Ländern. Sie wohnen im speziell für sie erstellten Containerdorf in der Nähe von Brienz. Wir stellen fünf von ihnen kurz vor.

**Cédric Pralong****Funktion:** Vorarbeiter**Alter:** 38**Herkunft:** Schweiz, Evolène (in den Walliser Bergen)**Hobbies:** Wandern, Skifahren**Was ist für mich hier besonders:** Wir haben hier ein sehr schönes Panorama zum Arbeiten, c'est joli!**Antonio Da Costa****Funktion:** Mechaniker**Alter:** 47**Herkunft:** Portugal, Ponte de Lima (Kleinstadt in Nordportugal)**Hobbies:** Reisen, Basteln, Elektronik**Was ist für mich hier besonders:** Angenehmes Arbeitsklima, tolle Leute und guter Teamgeist!**Augusto Carbuero****Funktion:** Chefelektriker**Alter:** 56**Herkunft:** Italien, Caltagirone (Provinz Catania, Sizilien)**Hobbies:** Reisen, Ausflüge an den Wochenenden**Was ist für mich hier besonders:** Die technische Arbeit ist für mich als altgedienten Tunnelbauer sehr interessant!**Rico Carigiet****Funktion:** Werkstatt Sprengvortrieb/Logistik**Alter:** 47**Herkunft:** Schweiz, Tavanasa (im Kanton Graubünden)**Hobbies:** Wandern, meine Hunde, Velofahren**Was ist für mich hier besonders:** Berner Oberländer sind freundlich, man grüsst sich auf der Strasse. Das ist schön!**Pero Birkić****Funktion:** Maschinist**Alter:** 53**Herkunft:** Kroatien, Split (grosse südkroatische Hafenstadt)**Hobbies:** Basteln**Was ist für mich hier besonders:** So eine schöne Umgebung mit dem See und den Bergen hatte ich bei der Arbeit noch nie!

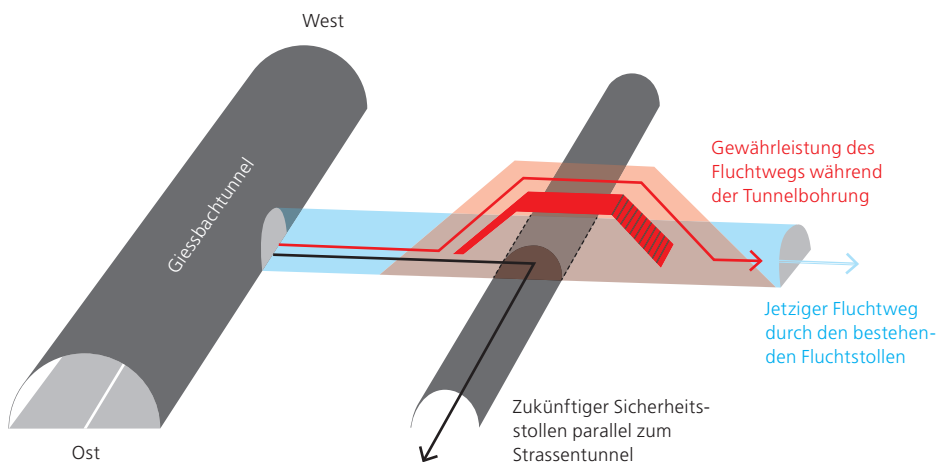
MIT DEM NEWSLETTER STETS AUF DEM LAUFENDEN
 Abonnieren auch Sie den elektronischen Newsletter zum Programm
 «Tunnelsicherheit Berner Oberland». Damit sind Sie stets aus erster
 Hand über Bauarbeiten und Verkehrsbehinderungen informiert.
 Anmeldung: www.tunnelsicherheit-A8.ch > Kommunikation >
 Newsletter.



BAU DER RETTUNGSSTOLLEN SCHREITET VORAN

Arbeiten in den Tunnels erfordern nächtliche Sperrungen

Der Abschnitt Interlaken-Ost–Brienz der Autobahn A8 muss vom 22. September bis Mitte Oktober 2014 jeweils von Montag bis Freitag zwischen 20 h und 6 h gesperrt werden. Während dieser Zeiten wird der Verkehr auf die Kantonsstrasse via Oberried umgeleitet.



eine). Im Chüebalm-Tunnel sind fünf solche Querverbindungen geplant. Während den bevorstehenden Sperrzeiten werden in den beiden Tunnels die Eingänge zu diesen Querverbindungen vorbereitet.

Der Sicherheitsstollen für den Chüebalm-Tunnel dürfte bereits Anfang 2015 fertig ausgebrochen sein; danach beginnt dort der Innenausbau (Sohle und Wandverkleidung). Beim Sicherheitsstollen für den Giessbach-Tunnel sollte der Durchbruch im Juni 2015 erfolgen. Noch diesen Herbst wird auch beim östlichen Portal des Giessbach-Tunnels ein Voreinschnitt für den Sicherheitsstollen ausgeführt. Der Fluchtstollen beim Senggtunnel dürfte bis Ende Mai 2015 im Rohbau fertiggestellt sein.

Grund für die nächtlichen Sperrungen sind Vorbereitungsarbeiten für die künftigen Querverbindungen zwischen den bestehenden Tunnelröhren und den im Bau befindlichen Rettungsstollen. Einen besonderen Knackpunkt stellt dabei der Fluchtstollen dar, der bereits seit Jahren von der Mitte des Giessbach-Tunnels quer ins Freie führt. Beim Bau des neuen, parallel zum Strassentunnel führenden Sicherheitsstollens wird ihn die Tunnelbohrmaschine durchqueren. Damit der Fluchtweg während dieser Zeit bei einem allfälligen Ereignis dennoch benutzt werden kann, muss er baulich angepasst werden (siehe obenstehendes Schema). Die dafür notwendigen Sprengarbeiten können aus Sicherheitsgründen nur bei gesperrtem Tunnel vorgenommen werden.

Sperrzeiten werden optimal genutzt

Künftig werden im Giessbach-Tunnel zehn zusätzliche Querverbindungen zwischen der Tunnelröhre und dem Sicherheitsstollen bestehen (alle 300 m

Alle diese Arbeiten können ohne Auswirkungen auf den Verkehr durchgeführt werden. Einzig im Frühjahr 2015 werden nochmals einige Nachtsperrungen erforderlich sein, damit im Giessbach- und im Chüebalm-Tunnel die Querverbindungen zwischen den Tunnelröhren und den Rettungsstollen fertiggestellt werden können.

Verkehrseinschränkungen Interlaken–Iseltwald

Im Rugentunnel wird der Verkehr weiterhin in beiden Richtungen durch die Nordröhre geführt, während in der Südröhre die Sanierung im Gang ist. Dieses Verkehrsregime bleibt durchgehend bis Ende 2015 bestehen. Die Lütchinnenunterführung wird während der Winterpause 2014/15 ab ca. Ende November auch nachts wieder zweispurig befahrbar sein. Die Arbeiten auf der offenen Strecke zwischen Bönigen und Iseltwald dauern noch bis ca. Ende Oktober 2014, danach werden die Verkehrsbeschränkungen für diese Baustelle aufgehoben.

Kontakt

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



www.tunnelsicherheit-a8.ch