



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

info

Tunnelsicherheit Berner Oberland Erneuerung A8

Inhalt

- 1 Erste Meilensteine erreicht**
- 2 Reportage**
Unterwegs in felsigen Tiefen
- 4 Bericht Bauarbeiten**
Die Stollen wachsen planmässig
- 5 Sanierungsarbeiten auf Kurs**
- 6 Interview**
Projektleiter
Beat Aeberhard
- 8 Verkehr**
Weitere Nachtsperrungen im Frühjahr

Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser

Die Zeit rennt: Bald ist es ein Jahr her, seit der Ausbruch der Rettungsstollen am Brienzensee begonnen hat. Wir freuen uns, zu sehen, dass die Mineure gut vorankommen. Positiv ist auch, dass dank einem speziellen Verfahren für den Ausbruch der Durchgänge zwischen den Stollen und den Tunnelröhren nur eine geringe Zahl von Nachtsperrungen nötig wurde (siehe letzte Seite).

Schon bald wird unterdessen der Bau des nächsten Rettungsstollens in Angriff genommen: Der Fluchtstollen für den Simmenfluchtunnel der A6. Obschon es sich beim Simmenfluchtunnel um ein relativ neues Bauwerk handelt, erfordern die aktualisierten Tunnelsicherheitsnormen nun den Bau eines zusätzlichen Fluchtwegs.

Die Anpassung an neue Normen ist jedoch bei unseren Arbeiten immer nur einer der Hintergründe. Es geht uns auch darum, einen wichtigen Lebensnerv des Oberlandes, die A8, für die Zukunft zu erhalten. Sie, die Bewohnerinnen und Bewohner des Berner Oberlandes, wie auch Ihre Gäste sollen die Nationalstrasse auch in vielen Jahren noch sicher befahren können. Dazu dienen unter anderem die Instandsetzungsarbeiten an den Tunnels bei Interlaken (siehe Seite 5).

Die Arbeiten an der A8 stossen übrigens auf internationale Beachtung: Im Rahmen des World Tunnel Congress werden in diesem Sommer Fachleute aus aller Welt den Giessbach-Sicherheitsstollen besichtigen. Ihr Interesse ist verständlich: Sie sehen eine aussergewöhnliche Baustelle, die dazu auch noch in einer der schönsten Gegenden der Schweiz liegt.

Nun wünschen wir Ihnen viel Spass bei der Lektüre!



David Wetter
Filialchef ASTRA Infrastrukturfiliale
Thun

Erste Meilensteine erreicht

Der Ausbruch der Rettungsstollen am Brienzensee läuft nach Plan. Der kürzeste Stollen, der Fluchtstollen für den Senggtunnel, konnte im November 2014 fertig ausgebrochen werden. Aktuell ist der Innenausbau im Gang. Beim Sicherheitsstollen für den Chüebalmstunnel wurde vor wenigen Wochen mit dem Durchschlag ein weiterer Meilenstein erreicht. Der längste der drei neuen Stollen am Brienzensee, der Giessbach-Sicherheitsstollen, ist noch nicht fertig ausgebrochen. Die Tunnelbohrmaschine hat jedoch bereits mehr als die Hälfte des Stollens aus dem Fels gefräst. Im Januar hat sie den alten Fluchtstollen durchquert, der von der Tunnelmitte aus quer ins Freie führt. Der Durchbruch des Sicherheitsstollens Giessbach wird im Verlauf des Sommers 2015 erwartet.

Die beiden Tunnels bei Interlaken, der Rugentunnel und die Lüttschinnenunterführung, werden unterdessen weiter saniert. Die Arbeiten, die im Frühjahr 2014 begonnen haben, sind auf Kurs. Bei der Lüttschinnenunterführung werden die Arbeiten nach der Winterpause in den nächsten Tagen wieder aufgenommen. Im Rugentunnel wurde im Winter durchgearbeitet. Bei beiden Tunnels dauern die Arbeiten bis 2017.

In Wimmis beginnen voraussichtlich im Mai 2015 die Arbeiten zum Bau des Fluchtstollens für den Simmenfluchtunnel. Der Stollen wird künftig von der Tunnelmitte quer ins Freie führen. Der Ausgang befindet sich an der Kantonsstrasse. Im Mai und Juni wird der Portalbereich erstellt. Der eigentliche Stollenvortrieb beginnt im August 2015. Der Bau des Fluchtstollens inklusive aller Installationsarbeiten dauert voraussichtlich bis im Sommer 2016.

AUGENSCH EIN BEIM AUSBRUCH DES GIESSBACH-RETTUNGSSTOLLENS

Unterwegs in felsigen Tiefen

Nah und doch fern: Während der Verkehr im Giessbachtunnel rollt, fräst sich nur wenige Dutzend Meter entfernt eine Tunnelbohrmaschine durch den Fels. Die unterirdische Grossbaustelle ist ein spektakulärer Schauplatz.

Das Bähnlein ruckelt und rumpelt, als es in den Tunnel fährt. «Das ist kein TGV», grinst René Imseng. Der Polier ist unterwegs zu seinem Arbeitsplatz. Auf Schienen geht es fast zwei Kilometer in den Berg hinein. Draussen herrschen Schneetreiben und Kälte, doch im Stollen ist es trocken und relativ warm.

Tief im Fels, etwa 100 m unter der Terrasse des Grandhotels Giessbach, endet die holprige Fahrt. Bis hierhin haben sich die Mineure mittlerweile vorgearbeitet. Mit einer Tunnelbohrmaschine brechen sie den Rettungstollen aus, der parallel zum Giessbachtunnel der A8 angelegt wird. Auf der Baustelle wird im Dreischichtbetrieb während fünf Tagen pro Woche rund um die Uhr gearbeitet.

Eine Rakete unter dem Boden

Die Tunnelbaumaschine ist ein gewaltiges Ungetüm. 210 m lang ist sie, mehr als doppelt so viel wie eine Saturn 5. Allerdings kommt sie viel weniger schnell vorwärts als seinerzeit die Mondflugrakete: Mit einer Geschwindigkeit von etwa einem Meter pro Stunde arbeitet sie sich durch das Gestein voran.

Der gewichtige Koloss könnte ohnehin unmöglich vom Boden abheben. Allein sein vorderster Teil, der acht Meter lange Bohrkopf, bringt 450 Tonnen auf die Waage. Die kreisrunde Scheibe misst 5,2 m im Durchmesser und ist mit 35 rotierenden Bohrmeisseln ausgestattet, von denen jeder 120 kg schwer ist.

Die metallenen Rollen nutzen sich beim Bohren fortlaufend ab und müssen daher regelmässig ausgewechselt werden. Diese Unterhaltsarbeiten sind täglich notwendig. Dann kommt die Maschine zum Stillstand und der Bohrkopf wird etwas zurückgefahren, so dass zwischen den Meisseln und dem auszubrechenden Fels ein Zwischenraum entsteht. Durch eine schmale Tür am vorderen Ende des Bohrkopfs kriechen die Mineure hinein. Mit Kettenzügen schleppen sie die abgenutzten Meissel durch die enge Luke und bringen auf dem gleichen Weg frische Rollen zum Bohrkopf.



Unterwegs zum Bohrkopf: Polier René Imseng im Bauzug

chen die Mineure hinein. Mit Kettenzügen schleppen sie die abgenutzten Meissel durch die enge Luke und bringen auf dem gleichen Weg frische Rollen zum Bohrkopf.

Knochenarbeit im Schlamm

Stickig und heiss ist es hier, denn die Reibungswärme kann nicht vollständig abgezogen werden. Die Tunnelbaustelle wird zwar von einer leistungsfähigen Anlage mit Frischluft versorgt, doch die Lüftung erreicht den Bohrkopf nicht. Mit Tunnelbau ist viel Knochenarbeit verbunden. Im Stollen ist es laut und eng, die Luft ist staubig, überall liegen Steine und Schlammbrocken. «Man ist eigentlich immer im Dreck», sagt René Imseng. «Wer ständig saubere Hände haben will, hat hier nichts verloren.»



Im Tunnel ist es eng, staubig und laut. Umso wichtiger ist gute Zusammenarbeit.



Die Tunnelbohrmaschine ist in den alten Fluchtstollen des Giessbachtunnels eingefahren.



Die frisch ausgefräste Tunnelröhre wird gereinigt, bevor die Betonelemente verlegt werden.



Schienen sowie diverse Leitungen (für Strom, Frischluft, Frischwasser und Abwasser) führen zur Baustelle am Bohrkopf der Tunnelbohrmaschine.

Tunnelbau ist Teamwork. Pro Schicht stehen zwölf Mineure im Einsatz. Jeder von ihnen ist auf eine bestimmte Aufgabe spezialisiert. Nur im reibungslosen Zusammenspiel kommt die Arbeit voran. «Die Tunnelbohrmaschine ist eigentlich eine Fabrik», erklärt René Imseng. An ihrer Spitze wird der Fels ausgebrochen. Auf einem Förderband gelangt der Schutt auf eine Zwischendeponie im Freien, von wo er laufend mit Lastwagen abtransportiert wird. Weil sich die Maschine voranarbeitet, müssen das Förderband, die Lüftung und zahlreiche Leitungen regelmässig nachgezogen und verlängert werden.

Grobe Mechanik und Präzision

Unmittelbar hinter dem Bohrkopf sichern zwei Mineure die frisch ausgebrochene Röhre, indem sie das Gestein mit Stahlgittern und Felsankern stabilisieren. Damit wird verhindert, dass sich Steine nach dem maschinellen Ausbrechen lösen und in den Stollen hinunterfallen. Zwei weitere Mineure überziehen die Stahlgitter anschliessend mit Spritzbeton.

Unterdessen reinigen zwei ihrer Kollegen die Sohle unter der Tunnelbohrmaschine. Während der vordere Teil der Anlage auf Kufen über den nackten Fels gleitet, fährt der hintere Teil auf Schienen. Diese werden fortlaufend verlängert, je weiter die Maschine vorankommt. Dabei werden sie nicht direkt auf den Felsboden verlegt, sondern auf sogenannte Tübbinge. Die schweren Betonelemente formen auf dem abgerundeten Stollenboden einen ebenen Boden, der später die Grundlage für die Fahrbahn des Rettungsstollens bilden wird. Die Tübbinge lagern draussen vor dem Stollenportal. Stück für Stück werden sie mit dem Buzug in den Stollen transportiert.

Eine der wichtigsten Aufgaben hat der Maschinist der Tunnelbohrmaschine. Er sitzt in einer Art Kommandokapsel auf halber Länge der un-

terirdischen «Rakete». Über sein Steuerpult dirigiert er den Bohrkopf, indem er dessen Verspannung im Fels seitlich und vertikal millimetergenau reguliert. Hier ist höchste Präzision gefragt – andernfalls würde die Maschine auf Abwege geraten und der Stollenbau zum Fiasko werden. «Eigentlich geht es hier um grobe Mechanik», sagt René Imseng. «Aber auch um Hydraulik und Elektrotechnik.» Und all das kombiniert mit Genauigkeit. Das sei faszinierend, erklärt der erfahrene Polier. Seit 20 Jahren ist er im Tunnelbau tätig. Er war unter anderem mit von der Partie beim Bau des Lötschberg-Basistunnels und der Metro Lausanne. «Wer einmal vom Tunnelvirus gepackt ist, den lässt er nicht mehr los.»



Zwischen Bohrkopf und Tunnelwand: Zwei Mineure begutachten den Verschleiss der Bohrmeissel.

TUNNELSICHERHEIT AM BRIENZERSEE

Die Stollen wachsen planmässig

Alle drei Tunnel der A8 am Brienzensee werden derzeit mit Rettungsstollen ausgestattet. Die Arbeiten kommen planmässig voran. Bereits konnten die ersten Querverbindungen zwischen den neuen Stollen und den Hauptrohren ausgebrochen werden.

Zwei komplett unterschiedliche Tunnelbauverfahren kommen beim Bau der Rettungsstollen für die A8-Tunnel am Brienzensee zum Einsatz. Das hat mit der unterschiedlichen Länge der Tunnel, aber auch mit der Topografie zu tun.

Mit 3,3 km ist der Giessbachtunnel der längste der drei Tunnel. Für den Stollenausbruch wurde daher eine Tunnelbohrmaschine eingesetzt. Der maschinelle Ausbruch läuft nach Plan. Mittlerweile ist mehr als die Hälfte der Strecke ausgebrochen. Bereits konnten erste Querverbindungen zwischen der Hauptröhre und dem Stollen erstellt werden. Beim künftigen Ostportal des Rettungsstollens ist zudem das Gelände mit einem Voreinschnitt angepasst worden. Der Stollendurchschlag dürfte im Verlauf des Sommers 2015 erfolgen. Im Anschluss werden die künftige Sohle eingebaut und die Wände verkleidet; danach werden die Portalbauwerke gebaut.

Beim Chüebalm-Rettungsstollen konnte dieser Meilenstein bereits erreicht werden: Ende Februar feierten die Mineure den Durchschlag. Die 1,3 km lange Röhre ist im Sprengvortrieb ausgebrochen worden. Bis im Sommer werden nun die künftige Sohle eingebaut und die Wände verkleidet, anschliessend werden die Schleusen und die Portale eingebaut.



Anschluss des Fluchtstollens Sengg an die Hauptröhre



Bau einer der Querverbindungen zwischen dem Sicherheitsstollen des Chüebalm-Tunnels und der Hauptröhre

Am weitesten fortgeschritten sind die Arbeiten beim Senggtunnel. Weil dieser mit seinen 870 Metern relativ kurz ist, wird er nicht mit einem parallel zur Hauptröhre angelegten Sicherheitsstollen ausgestattet, sondern mit einem Fluchtstollen, der von der Tunnelmitte ins Freie führt. Der Stollenausgang liegt rund 20 m über dem Niveau des Strassentunnels. Daher kam hier ein ganz anderes Bauverfahren zum Einsatz. Zunächst wurde von oben nach unten ein vertikaler Schacht gebaut, danach von dessen Grund aus die Querverbindung zur Tunnelröhre ausgebrochen. Der Durchschlag erfolgte letzten November. Seither sind die Stollenwände verkleidet und eine Stollensohle eingebaut worden. Bis im Sommer wird im Schacht eine Betontreppe installiert und danach über dem Schacht ein Abschlussbauwerk errichtet.

RUGENTUNNEL UND LÜTSCHINENUNTERFÜHRUNG

Sanierungsarbeiten auf Kurs

In den nächsten Tagen werden die Arbeiten zur Sanierung der Lüttschinenunterführung wieder aufgenommen. Im Rugentunnel sind die Arbeiter bereits am Werk. In der zweiten Jahreshälfte wird in beiden Tunnels vor allem an der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung gearbeitet.



Winterpause bald zu Ende: In den nächsten Tagen beginnen die diesjährigen Arbeiten in der Lüttschinenunterführung.



Keine Winterpause: Im Rugentunnel wurde die Sanierung der Nordröhre (links im Bild) im Winter weitergeführt.

Seit dem Frühjahr 2014 sind die Arbeiten zur Sanierung der Lüttschinenunterführung und des Rugentunnels im Gang. Ziel ist die Erhaltung der Bauwerke für die Zukunft sowie die Optimierung der Tunnelsicherheit. Die Arbeiten sind im Zeitplan. In der Lüttschinenunterführung geht die Winterpause in den nächsten Tagen zu Ende. Im Rugentunnel wurde über den Winter durchgearbeitet.

Lüttschinenunterführung: Fluchttreppe wird gebaut

Die Lüttschinenunterführung zwischen Interlaken-Ost und Bönigen wird in zwei Etappen saniert. Zuerst wird die nördliche Hälfte der Unterführung instandgesetzt, dann die südliche Hälfte. 2014 konnte ein grosser Teil der baulichen Arbeiten der ersten Etappe ausgeführt werden. Jetzt, nach der Winterpause, werden die restlichen Bauarbeiten an der nördlichen Hälfte in Angriff genommen. Sie dauern voraussichtlich bis im Mai 2015. Weiter wird im Frühjahr 2015 eine Fluchttreppe bei der bestehenden Tunnelzentrale erstellt. Die Fluchttreppe wird künftig im Brandfall als zusätzlicher Fluchtweg dienen. Den grössten Teil der diesjährigen Bausaison nehmen die Arbeiten an der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung

in Anspruch. Unter anderem werden die neuen Kabelanlagen, die Beleuchtung, die Signale, die Überwachungsanlagen und diverse Steuerungen installiert. Diese Arbeiten dauern bis Ende 2015.

Die Arbeiten im Fahrraum finden weiterhin nachts statt, wenn der Verkehr einspurig geführt werden kann (siehe letzte Seite). Die Lärmemissionen werden so tief wie möglich gehalten. Dennoch ist nicht ausgeschlossen, dass einige Arbeiten in der Umgebung wahrnehmbar sind. In den Jahren 2016/17 ist schliesslich die Sanierung der südlichen Hälfte der Lüttschinenunterführung geplant.

Rugentunnel: Arbeiten in der Südröhre auf Kurs

Im Rugentunnel rollt der Verkehr aktuell durch die Nordröhre, während in der Südröhre gearbeitet wird. Auch hier treten schon bald die Elektriker in Aktion. Die baulichen Arbeiten in der Südröhre werden ca. Mitte Jahr abgeschlossen, und anschliessend folgt – wie bei der Lüttschinenunterführung – der Einbau der neuen Betriebs- und Sicherheitsausrüstung. Die Arbeiten in der Südröhre dauern bis Ende 2015. 2016/17 wird die Nordröhre saniert.

VOR BAUBEGINN AN DER SIMMENFLUH

«Bei der Tunnelsicherheit gibt es keine Kompromisse»

An der Simmenfluh treten schon bald die Tunnelbauer in Aktion. Im Zuge des Programms «Tunnelsicherheit Berner Oberland» wird dort der Tunnel der A6 mit einem Rettungstollen ausgestattet. Projektleiter Beat Aeberhard erklärt die Gründe und das Vorgehen.

Der Simmenfluchtunnel ist seit 2003 in Betrieb. Zwölf Jahre später muss er bereits mit einem Fluchtstollen nachgerüstet werden. Hat man seinerzeit falsch geplant?

Beat Aeberhard: Nach schweren Brandunfällen im Mont-Blanc-, Tauern- und Gotthardtunnel wurden die Normen für die Sicherheit in Strassentunnels europaweit verschärft. Als der Simmenfluchtunnel gebaut wurde, waren diese Bestimmungen noch nicht in Kraft. Der Tunnel entspricht den damals gängigen Standards vollauf.

Der Simmenfluchtunnel ist bloss 700 m lang. Zudem weist er ein eher schwaches Verkehrsaufkommen auf. Hätte man die Mittel für den Bau des Fluchtstollens nicht besser anderswo eingesetzt?

Beim Verkehrsaufkommen gibt es im Simmenfluchtunnel tageszeitliche und saisonale Spitzen. Zudem herrscht im Tunnel Gegenverkehr, also ein erhöhtes Kollisionsrisiko. Es trifft zu, dass die Länge des Tunnels nur knapp über der kritischen Grösse liegt. Trotzdem haben wir keine Wahl – die heutigen Sicherheitsnormen sind eindeutig. Das ist auch gut so. Bei der Tunnelsicherheit darf es keine Kompromisse geben. Die 7 Mio. Franken, die der Fluchtstollen kostet, sind gut investiert.

Wann beginnen die Bauarbeiten?

Einige Vorarbeiten haben wir noch im 2014 ausgeführt. In der Simmenfluh wurden drei Reihen von Steinschlagschutznetzen montiert. Damit wird das Personenrisiko im Bereich des Stollenportals reduziert. Zudem wurde südlich des Steinbruchs ein Wendepunkt eingerichtet. Transportfahrten von und zur Baustelle können nun ohne grosse Auswirkungen auf den Verkehr erfolgen.



ZUR PERSON

Beat Aeberhard, dipl. Bauleiter, ist bei der Infrastrukturfirma Thun des Bundesamts für Strassen ASTRA als Projektleiter tätig. In dieser Funktion ist er zuständig für das Erhaltungsprojekt A6 Rubigen–Thun–Spiez; Teil des Projekts ist der Bau eines Fluchtstollens beim Simmenfluchtunnel. Beat Aeberhard wohnt in Zäziwil, ist verheiratet und Vater von zwei Kindern.

Und wann geht es richtig los?

Im Mai richten wir den Installationsplatz südlich des Tunnelportals ein. Von Juni bis August erstellen wir den Vorplatz für das künftige Stollenportal. Bis November wird dann der rund 130 m lange Fluchtstollen im Sprengvortrieb gebaut.

Mit welchen Verkehrsauswirkungen ist zu rechnen?

Im Mai wird der Verkehr auf der Kantonsstrasse an einzelnen Tagen nur einspurig geführt werden können. Im November werden wir den Simmenfluchtunnel während etwa drei Wochen komplett sperren müssen, damit die Querverbindung zwischen Haupttröhre und Fluchtstollen gebaut werden kann. Wir haben diese Jahreszeit gewählt, weil dann der touristische Verkehr erfahrungsgemäss am geringsten ist.

Übersicht rechts:
Von der Mitte des Simmenfluchtunnels wird künftig ein rund 130 m langer Fluchtstollen ins Freie führen. Das Stollenportal liegt an der Kantonsstrasse.



«An der Simmenfluh haben wir eine ziemlich gutmütige Geologie.»

Projektleiter Beat Aeberhard

Wann dürften die Arbeiten abgeschlossen sein?

Im Winter 2015/16 erfolgt der Innenausbau des Fluchtstollens. Im darauffolgenden Frühling werden die elektrischen Installationen eingebaut. Danach wird die Anlage in Betrieb genommen und umfangreichen Tests unterzogen. Ende Juli 2016 werden wir die Arbeiten abschliessen.

Tunnelbau ist oft mit Überraschungen verbunden. Welche Risiken sehen Sie?

An der Simmenfluh haben wir eine ziemlich gutmütige Geologie. Es liegt harter Stein vor, mit dem sich gut arbeiten lässt. Ob es Hohlräume oder Wassererschlüsse hat, weiss man allerdings nicht. Doch damit müssen Tunnelbauer ohnehin leben.

In der Simmenfluh befindet sich auch ein Wasserkraftwerk. Hat dies Auswirkungen auf den Bau des Fluchtstollens?

Die Kraftwerksanlagen liegen nicht im unmittelbaren Bereich des Fluchtstollens. Trotzdem erfordern sie besondere Sorgfalt bei den Bauarbeiten. Damit keine Schäden an den Bauwerken entstehen, müssen wir beim Sprengen die Ladungen so dimensionieren, dass nur geringe Erschütterungen auftreten.

Inwiefern tangieren die Bauarbeiten die Militäranlagen in der Simmenfluh?

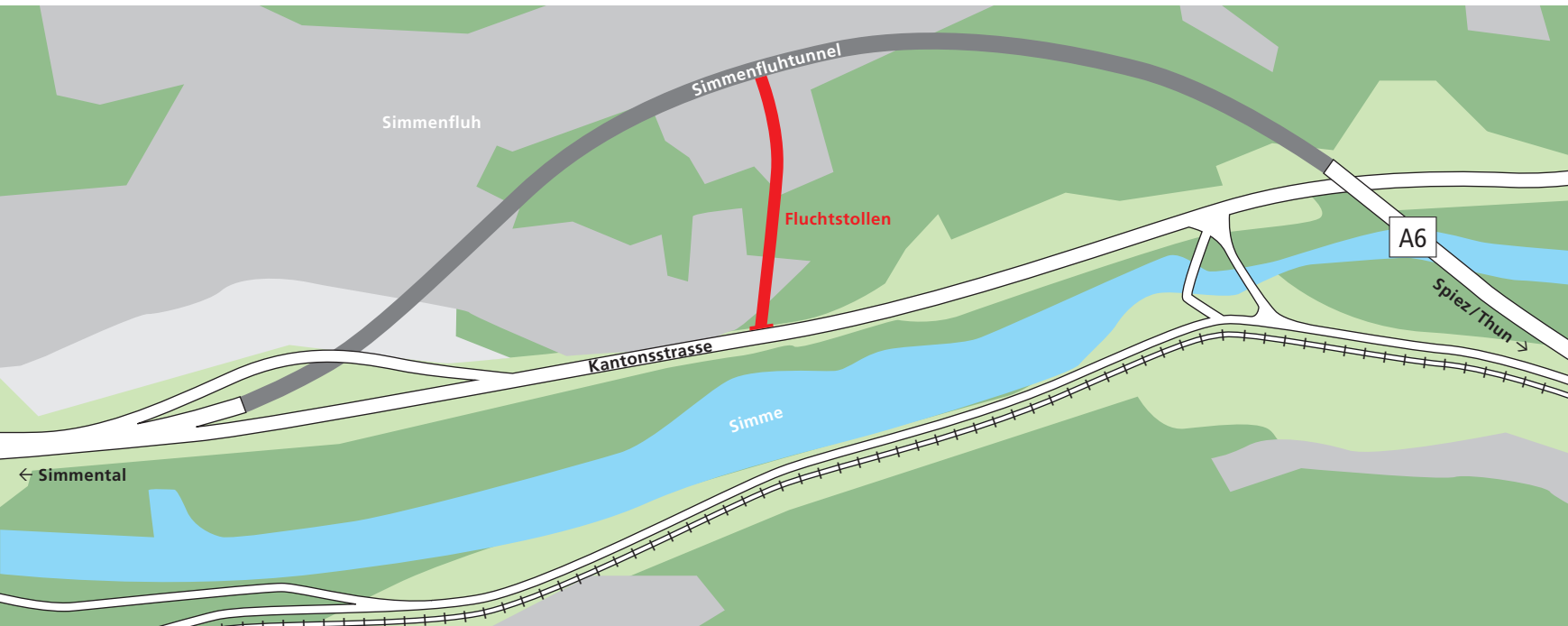
Es gibt mehrere alte Bunker an der Simmenfluh. Einer davon liegt direkt oberhalb des künftigen Fluchtstollen-Portals. Die Anlage wird von einem Verein als militärisches Denkmal gepflegt. Wir stehen mit den Besitzern in engem Kontakt. Ich erwarte keine Auswirkungen des Stollenbaus auf den Bunker – immerhin liegen mindestens zehn Meter fester Fels dazwischen.



Das Westportal des Simmenfluh-Tunnels; rechts von der Nationalstrasse verläuft die Kantonsstrasse.



Blick von Süden zum Standort des künftigen Stollenportals; der historische Militärbunker (rot eingekreist) ist gut getarnt. Das Fluchtstollen-Portal entsteht direkt darunter an der Kantonsstrasse.



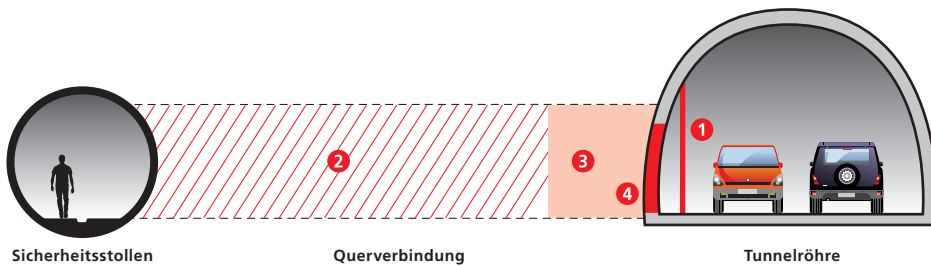
MIT DEM NEWSLETTER STETS AUF DEM LAUFENDEN
 Abonnieren auch Sie den elektronischen Newsletter zum Programm
 «Tunnelsicherheit Berner Oberland». Damit sind Sie stets aus erster
 Hand über Bauarbeiten und Verkehrsbehinderungen informiert.
 Anmeldung: www.tunnelsicherheit-A8.ch > Kommunikation >
 Newsletter.



BAUARBEITEN ENTLANG DER A8

Weitere Nachtsperrungen im Frühjahr

Der Bau von Rettungsstollen für Strassentunnels wirkt sich punktuell auch auf den Verkehr aus. Die Arbeiten an der A8 und an der A6 werden jedoch so gestaffelt, dass während der Sommersaison Sperrungen weitgehend vermieden werden können.



- 1 Metallplatte als Schutzwand zur Querverbindung garantiert den Tunnelverkehr mit wenig Nachtsperrungen
- 2 Ausbruch der Querverbindung im Sprengvortrieb
- 3 Maschinenunterstützter Vortrieb (Kleinbagger mit Presslufthammer) im Fels und Durchbruch in Tunnelröhre
- 4 Fertigstellung Querverbindung; Metallschutzwand wird entfernt, temporäre Holzwand trennt Stollen ab

Während sich die Tunnelbohrmaschine durch die Felswände am Brienzensee fräst, rollt wenige Meter entfernt der Strassenverkehr durch den Giessbach-tunnel. Auch im Chüebalm- und im Senggtunnel herrscht normaler Verkehrsbetrieb, wenn die Mineure die Rettungsstollen aussprengen. Die A8 muss aktuell nur selten gesperrt werden. Zum Beispiel dann, wenn die Stollen mit den bestehenden Tunnelröhren verbunden werden. Die Sperrungen erfolgen durchwegs nachts.

Dank einem ausgeklügelten Verfahren kann die Anzahl solcher Nachtsperrungen tief gehalten werden. In den Tunnelröhren werden dort, wo sich später die Querverbindungen befinden, massive Metallwände angebracht. Anschliessend wird vom Rettungsstollen her die Querverbindung im Sprengvortrieb ausgebrochen. Dabei muss sehr sorgfältig und dosiert gesprengt werden, damit weder am Rettungsstollen noch an der Hauptröhre Schäden entstehen. Das letzte Stück der Querverbindung wird mit Kleinbaggern ausgebrochen, die mit Presslufthämmern ausgerüstet sind. Danach kann die Metallplatte entfernt und die Querverbindung fertiggestellt werden.

In den Tunnels Giessbach, Chüebalm und Sengg wurden im vergangenen Herbst an mehreren Stellen solche Schutzwände eingerichtet. Die Strecke musste dafür während einiger Nächte für den Verkehr gesperrt werden. Im Verlauf des Winters konnten die entsprechenden Querverbindungen ohne Beeinträchtigung des Verkehrs erstellt werden. Anfang Februar wurden die Schutzwände innerhalb der Tunnelröhren versetzt, was erneut einige wenige Nachtsperrungen erforderte. Aktuell entstehen hinter den Schutzwänden weitere Querverbindungen. Weitere nächtliche Sperrungen der Strecke Interlaken–Brienz werden voraussichtlich im April, Juni und Ende 2015 durchgeführt.

Im Raum Interlaken wird es im Frühjahr zu einigen lokalen Sperrungen der A8 mit Umleitungen kommen. In den Nächten vom 16./17 und 17./18. März 2015 (bei schlechter Witterung eine Woche später) wird die Baustelle in der Lütschinenunterführung nach der Winterpause wieder eingerichtet – der Verkehr wird zwischen den Anschlüssen Interlaken-Ost und Bönigen umgeleitet. Ab diesem Zeitpunkt erfolgt die Verkehrsführung in der Lütschinenunterführung in den Werktagsnächten zwischen 20.00 und 06.00 Uhr wieder wechselseitig.

Beim Rugentunnel wird der Verkehr bis voraussichtlich Ende 2015 weiterhin im Gegenverkehr in der Nordröhre geführt. Mitte April ist eine kurzzeitige Sperrung der A8 zwischen Wilderswil und Interlaken-West in Fahrtrichtung Spiez geplant. Der Verkehr wird über Interlaken umgeleitet.

Keine Sperrungen gibt es im Sommerhalbjahr für den Bau des Fluchtstollens an der A6 beim Simmenfluchtunnel. Erst im Spätherbst 2015 wird der Tunnel während einiger Wochen gesperrt.

Kontakt

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

www.tunnelsicherheit-a8.ch

