



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

info

Tunnelsicherheit Berner Oberland Erneuerung A8

Liebe Leserinnen, liebe Leser

Eine meiner verschiedenen Aufgaben ist die Entgegennahme und Beantwortung von Fragen und Anliegen aus der Bevölkerung. Im vergangenen Sommer drehten sich diese vor allem um ein Thema: die Ampeln an der A8 am Brienersee. Zeitweise verbrachte ich praktisch den ganzen Arbeitstag am Telefon mit erbosten Verkehrsteilnehmenden und Anwohnenden. Ich konnte den Ärger eines jeden einzelnen von ihnen verstehen. Denn wir hatten die Auswirkungen der drei einspurigen Bereiche an der A8 tatsächlich falsch eingeschätzt und entsprechend ungenügend kommuniziert.

Es kamen aber auch viele konstruktive Rückmeldungen und wertvolle Beobachtungen, die uns dabei halfen, die Ampelsysteme zu optimieren und weitere Massnahmen zu treffen. Nur eines konnten wir nicht: die Baustellen wegzaubern. Denn die Sanierung muss erledigt und abgeschlossen werden, damit die A8 auch in Zukunft sicher weiterbetrieben werden kann. Für die kommenden Jahre überarbeiten wir jedoch die Bauprogramme und treffen diverse zusätzliche Massnahmen.

Mehr zu diesen Themen lesen Sie in dieser info-Zeitung. Ich freue mich, wenn Sie sich dafür Zeit nehmen.



Mark Siegenthaler
Information & Kommunikation
ASTRA Thun

Endspurt in Leissigen, Zäsur am Brienersee

Aktuell sind in zwei Bereichen an der A8 grössere Arbeiten im Gang: in Leissigen und am Brienersee. Beim Leissigentunnel geht es darum, den Sicherheitsstollen fertigzustellen. Aktuell steht der Innenausbau in der Endphase und die Installation der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung hat begonnen. Die Inbetriebnahme des Stollens ist Ende 2022 geplant.

Am Brienersee sind die diesjährigen Arbeiten an den Kunstbauten weitgehend abgeschlossen, so dass die Ampeln – wenn alles wie geplant geklappt hat – unterdessen entfernt werden konnten. Bis im März werden tagsüber keine Arbeiten mehr ausgeführt, die eine einspurige Verkehrsführung mit Ampelsteuerung bedingen. In den Tunnels wird allerdings auch im Winter gearbeitet, weshalb weiterhin Nachtsperren eingerichtet werden. Einzig über die Festtage wird es hierbei zu einem kurzen Unterbruch kommen. Weitere Informationen dazu finden Sie auf Seite 8.



SANIERUNGSARBEITEN AUF OFFENER STRECKE

«Nicht warten, bis es zu spät ist»

In den vergangenen Monaten sorgten die einspurigen Bereiche auf der A8 für Wartezeiten. Die Baustellen wurden eingerichtet, um die sogenannten Kunstbauten – das heisst Brücken, Unterführungen und andere Bauwerke – instandsetzen zu können. Kurz vor dem Ende der diesjährigen Bausaison haben wir einen Augenschein genommen.

Die A8 am Brienersee ist ein spezieller Nationalstrassenabschnitt. Neben den drei Tunnels verfügt er auch über unzählige Brücken, Über- und Unterführungen, Stützmauern und weitere Bauten. Insgesamt rund 90 solche Bauwerke sind auf dem Abschnitt zu finden. Gebaut wurden sie grösstenteils in den 1970er und 1980er Jahren. Im Rahmen des Erhaltungsprojektes «A8 Interlaken-Ost – Brienz» werden sie aktuell schrittweise instandgesetzt.

Im Gegensatz zu den Tunnels, in denen praktisch ganzjährig gearbeitet werden kann, sind die Sanierungsarbeiten an den Brücken nur von etwa März bis November möglich. Wir haben daher die Gelegenheit ergriffen, der Baustelle noch kurz vor Ende der Saison einen Besuch abzustatten.

Unsicherheitsfaktor Wetter

An einem Herbsttag Ende Oktober machen wir uns also zusammen mit Kilian Graf von der örtlichen Bauleitung auf den Weg, um die verschiedenen Baustellen zu inspizieren. Die Wetterbedingungen sind gut, der Himmel ist zwar bedeckt, aber es ist trocken und immer noch relativ mild. «Momentan stehen gerade an mehreren Stellen Belagsarbeiten auf dem Programm», erklärt Kilian Graf. «Wir sind froh, dass das Wetter mitmacht, so dass wir diese plangemäss ausführen können».

Letzteres ist nicht selbstverständlich. Wenn es zu kühl oder zu nass ist, kann der Belag nicht eingebaut werden und die Arbeiten müssen warten. Bei längeren Schlechtwetterperioden kann das auch zu erheblichen Verzögerungen führen. «Gegen Ende der Bausaison sind wir daher immer etwas angespannt, denn es wird tendenziell immer kühler, die Beläge müssen aber zwingend eingebaut sein, damit die Strasse vor der Winterpause wieder geöffnet werden kann», sagt Kilian Graf.

Aus alt mach neu

Beim Baubereich direkt am Ostportal des Giessbachtunnels sind die Belagsarbeiten bereits erledigt, zumindest in dem Bereich, der dieses Jahr erneuert wurde. Die «Bottenbalmbrücke», die dort liegt, ist etwas komplexer als andere Bauwerke, daher nimmt die Sanierung dort zwei Saisons in Anspruch. Das ermöglicht uns einen direkten Vorher-/Nachher-Vergleich. Auf der noch nicht sanierten Seite sind die Schäden noch deutlich sichtbar. Der Beton am Brückenrand hat Risse und Abplatzungen.

Kilian Graf ist froh, dass die Arbeiten bald auch auf dieser Seite umgesetzt werden können: «Wenn man so etwas sieht, dann wird schon deutlich, dass die Sanierung notwendig ist. Wenn



4

Bilder 1 bis 3:

Arbeiten ober- und unterhalb der Brücke über die «Jägglisglunte» bei Brienz.

Bild 4:

Die Schienen für die Gussasphalt-Einbaumaschine werden platziert.

Bild 5:

«Gut, dass wir hier bald eingreifen!» – Bauleiter Kilian Graf begutachtet Schäden am noch nicht sanierten Teil einer Brücke.

Bild 6:

Das Bauprogramm für die Sanierung der A8 ist äusserst komplex.



5



6

man hier jetzt nichts macht, werden die Schäden immer grösser und irgendwann ist es zu spät».

Weiter vorne befinden sich zwei weitere Bauwerke: Die Brücken über den Hauptkanal und die «Jägglisglunte». Da stehen die Arbeiten kurz vor dem Abschluss. Es herrscht gerade Hochbetrieb beim Einbau des sogenannten Gussasphaltes. Bei der einen Brücke ist die erste Schicht soeben eingebracht worden und kühlt jetzt aus. Die Männer nutzen die Zeit, um den Einbau auf der zweiten Brücke vorzubereiten. Sie platzieren die Schienen, auf denen nachher die Einbaumaschine rollen wird. Trotz der Betriebsamkeit ist grosse Sorgfalt angesagt: Die Schienen müssen genau auf der richtigen Höhe sein. Mit kleinen Platten werden sie justiert.

Arbeiten im Verborgenen

Erst auf den zweiten Blick wird ein weiteres Team sichtbar, das sich gleichzeitig an der «Jägglisglunte»-Brücke betätigt. Auf der Aussenseite unterhalb des Brückenrandes befestigen die Männer die neuen Rohranlagen, die dereinst die Kabel für die Energieversorgung und die Kommunikation aufnehmen werden. Wiederum ein anderes Team betoniert gerade die bereits verlegten Rohre am Übergang von der Brücke zur Böschung ein.

Weiter vorne Richtung Interlaken ist «gröberes Geschütz» im Einsatz. Mit grossen Belagsmaschinen und Walzen stellen die Arbeiter dort gerade den neuen Deckbelag auf dem Trassee bei Erschwanden fertig. Dann werden die Maschinen weggestellt und für den nächsten Einsatz vorbereitet. Der Belag kühlt unterdessen aus.

Fragestunde

Zurück im Baubüro Grooten stösst Chefbauleiter Urs Götz zu uns. Wir packen die Gelegenheit beim Schopf und stellen der Bauleitung Fragen, mit denen Bürgerinnen und Bürger jeweils ans ASTRA gelangen. Zum Beispiel: Warum werden die Brücken nicht wie die Tunnels in reinen Nachtetappen mit Verkehrsfreigabe tagsüber saniert? «Das ist technisch nicht machbar», antwortet Urs Götz. «Da wird das ganze Bauwerk ausgepackt und vom Beton her aufwärts wird die Fahrbahn schrittweise wieder neu aufgebaut. Auch die Brückenränder werden erneuert. Das alles unter knappen Platzverhältnissen. Es ist unter diesen Bedingungen schlicht unmöglich, jeden Tag wieder zwei Spuren zu öffnen.»

Wiederum andere Bürgerinnen und Bürger fahren manchmal zu Randzeiten an der Baustelle vorbei und beklagen sich, dass gerade niemand am Arbeiten sei. «Man sieht nicht alles», relativiert

Urs Götz, «manchmal sind die Arbeiter auch unter dem Bauwerk beschäftigt. Oder sie sind gerade woanders, weil Materialien aushärten oder auskühlen müssen. Tatsächlich stehen heute zum Beispiel gerade 122 Leute im Einsatz, die einen tagsüber, die anderen nachts. Zusammen mit den Subunternehmern sind es sogar 160 bis 170 Leute.»

Aber nachts wird ja an den Brücken oft nicht gearbeitet, oder? «Ja, das stimmt,» sagt Urs Götz. «Die Arbeiten konzentrieren sich dann auf die Tunnels. An den Brücken sind Nachtarbeiten nur sehr erschwert möglich. Zum einen sind die Temperaturen oft zu tief, zum anderen sind Materialtransporte und Baustofflieferungen nachts nur sehr schwer zu organisieren und es gibt auch strenge Vorschriften wegen des nächtlichen Baulärms.»

Herkulesaufgabe

Stichwort Organisation: Dass diese nicht ganz trivial ist, zeigt sich schon nur, wenn man das Bauprogramm für die kommenden Jahre anschaut. Der feine, detaillierte Plan nimmt fast die ganze Seitenwand des Bauleitungscontainers in Anspruch. Die A8 zwischen Bönigen und Brienz ist darauf abgebildet, darunter Diagramme mit den geplanten Bauabläufen.

«Das ist jetzt die Version vom August. Die wird gerade angepasst», sagt Urs Götz. Gründe für die Anpassungen gibt es mehrere. «Bei den Sanierungsarbeiten in den Tunnels wurde Asbest gefunden. Dies erfordert spezielle Massnahmen und verzögert das Programm erheblich», erklärt Götz. «Es könnte daher sein, dass auch 2024 noch einige Nachtsperrungen für die Tunnelarbeiten nötig sein werden.» Eigentlich wäre vorgesehen gewesen, diejenigen Arbeiten, die Sperrungen erfordern, 2023 abzuschliessen.

Aber auch das Bauprogramm für die offene Strecke wird gerade überarbeitet. Hier ist das Ziel, die A8 in den Sommerferien jeweils ohne Ampeln auf zwei Spuren offenhalten zu können. Urs Götz zeigt sich zuversichtlich: «Wir optimieren, wo wir können. Es liegt aber noch viel Arbeit vor uns. Ein positiver Faktor ist dabei sicher die Zusammenarbeit mit den Bauunternehmungen. Die klappt bei diesem Projekt hervorragend. Da sind gute Leute, die mit uns am selben Strick ziehen, was nicht immer selbstverständlich ist.»

Ein gutes Schlusswort, finden wir und fahren wieder los, über die A8, die noch einiges an Arbeit für alle Beteiligten bereithält.



Sicherheitsstollen Leissigentunnel: Stand der Arbeiten

Beim Sicherheitsstollen Leissigen läuft der Bau der Portalstationen. Auch im Stollen selbst und an den Querverbindungen wird kräftig gearbeitet.

Seit gut drei Jahren laufen die Arbeiten zum Bau des Sicherheitsstollens für den Leissigentunnel. Letztes Jahr konnte der Durchschlag des Stollens gefeiert werden. Auch die sieben Querverbindungen zum Strassentunnel wurden fertiggestellt. Seitdem läuft der Innenausbau und der Bau der Portalstationen. Dort sind die Betonarbeiten praktisch abgeschlossen, sodass nun mit dem Bau der Vorplätze begonnen werden kann.

Auch der Innenausbau des Stollens schreitet zügig voran. Die Betonsohle sowie ein Grossteil der Wände sind bereits fertiggestellt. Aktuell werden Anpassungen für den Übergang zum Strassentunnel durchgeführt und verschiedene Leitungen eingebaut. Zudem wird fortlaufend die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung eingebaut. Können die Arbeiten alle planmässig weitergeführt werden, wird der Stollen Ende 2022 betriebsbereit sein.

ASTRA-FILIALCHEF DAVID WETTER ZU DEN STAUS AUF DER A8

«Den Andrang im Hochsommer haben wir falsch eingeschätzt»



Entgegen den Prognosen der Fachleute kam es aufgrund der Bauarbeiten auf der A8 am Brienersee im vergangenen Sommer zu teilweise langen Wartezeiten. David Wetter, Chef der Filiale Thun im Bundesamt für Strassen, äussert sich zu den Gründen und zeigt auf, welche Massnahmen gegen die Staus eingeleitet wurden und für die kommenden Saisons noch geplant sind.

In der Frühlingsausgabe der «info-Zeitung» sind Sie davon ausgegangen, dass die Sanierung der A8 am Brienzensee für die Verkehrsteilnehmenden nur zu kurzen Wartezeiten führen wird. Die Realität sah anders aus: Je nach Wetter und Tageszeit entstanden teilweise lange Rückstaus. Wie konnte es dazu kommen?

David Wetter: Ursprünglich war vorgesehen, die Sanierungsarbeiten auf der A8 zwischen Interlaken-Ost und Brienz so auszuführen, dass für den Verkehr in jeder Richtung durchgehend eine Fahrspur zur Verfügung steht. Von diesem Plan mussten wir kurz vor Beginn der Bauarbeiten aufgrund neuer und verschärfter Sicherheitsbestimmungen abrücken. Drei Abschnitte der Strecke konnten wir nur noch im Einspurbetrieb offenhalten. Anders als erwartet blieb es dort tatsächlich nicht bei den «wenigen Minuten» Wartezeit, die wir im Vorfeld kommuniziert hatten. Insbesondere bei schönem Wetter wuchsen die Zeitverluste massiv an. Dies tangierte nicht nur unzählige Ausflügler, sondern auch einen beträchtlichen Teil der Bevölkerung in der Region. Zum einen sind dies Einwohnerinnen und Einwohner, welche diese Strecke als Arbeitsweg benutzen, zum anderen aber auch die Bevölkerung am rechten Brienzseeufer, die unter dem Ausweichverkehr leiden musste. Wir bedauern diese Beeinträchtigungen und unsere falsche Einschätzung im Vorfeld und entschuldigen uns bei den Betroffenen dafür.

Hätte man diese Situation nicht voraussehen können? Einspurabschnitte auf Nationalstrassen sind bekanntermaßen Nadelöhre.

Ich kann versichern, dass wir nicht planlos und ohne vorgängige Abklärungen Fahrspuren reduzieren. Verglichen mit anderen Nationalstrassenabschnitten weist die A8 am Brienzensee zwar relativ tiefe Frequenzen auf. Doch auch bei diesem Sanierungsprojekt wurden im Vorfeld Verkehrsanalysen vorgenommen. Die Berechnungen waren grundsätzlich zuverlässig – mit einer folgeschweren Ausnahme: Die Verkehrsmenge, die nicht mehr staufrei abgewickelt werden kann, wurde sehr viel öfter erreicht als gedacht, das heisst: nicht nur vereinzelt an einem Wochenende, sondern zusätzlich auch an vielen Schönwettertagen unter der Woche und dies teils während vieler Stunden. Verschiedene Faktoren haben die Situation zusätzlich verschärft.

Meinen Sie damit die Pandemie?

Corona hat uns nicht geholfen, ist aber nicht die Hauptursache. Das Verkehrsaufkommen bewegte sich etwa auf gleichem Niveau wie vor der Pandemie – jedoch nur im Durchschnitt. Bei schlechtem Wetter hatten wir meist ein tieferes Verkehrsaufkommen, aber bei schönem Wetter deutlich höhere Frequenzen als früher, und dies auch unter der Woche. Die Verkehrsspitzen verteilten sich also völlig anders als vor der Pandemie und waren deutlich ausgeprägter.



Einer der drei einspurigen Bereiche befand sich dieses Jahr zwischen Bönigen und Iseltwald.

Eine weitere Beobachtung betraf auch die Anzahl Fahrzeuge, die wir pro Stunde durch die einspurigen Bereiche schleusen konnten. Sie war tiefer als erwartet resp. die Kapazitäten wurden teils nur schlecht ausgenutzt. Manchmal bildeten sich grosse Lücken zwischen den Autos. Ein weiteres Problem stellten die Rotfahrer dar – Leute, welche die Nerven verloren und nach Ende der Grünphase trotzdem noch durch den Einspurabschnitt fuhren. Dies blockierte den Verkehr aus der Gegenrichtung und löste dort im schlimmsten Fall trotzige Gegenreaktionen aus, indem von dort aus ebenfalls noch Leute bei Rot durchfuhren. Aber wie gesagt: Diese Faktoren haben den Stau zwar begünstigt und verlängert, sind aber nicht der Hauptgrund. Stauverursacher ist und bleibt der einspurige Verkehrsbetrieb. Wir wollen hier die Verantwortung nicht von uns weisen.

Warum wurde denn überhaupt ein Ampelbetrieb eingerichtet?

Das ist eine berechtigte Frage. Ich muss vorausschicken: An der einspurigen Verkehrsführung bei bestimmten Baustellenabschnitten können wir nicht rütteln; da geht es um die Sicherheit. Wenn wir auf offener Strecke bauen, stehen neben der Baustelle nur noch knapp drei Meter pro Fahrspur zur Verfügung. Für Autos ist das genügend, für den Schwerverkehr nicht. Es besteht die Gefahr, dass Lastwagen oder Busse bei Kreuzungsmanövern in die Baustelle geraten – mit fatalen Folgen. Zum Ampelbetrieb hätte es tatsächlich eine Alternative gegeben, nämlich eine Verkehrsteilung: Man hätte den Verkehr – Autos, Motorräder, Lastwagen, Busse – nur noch in einer Richtung (z.B. von Interlaken nach Brienz) über die A8 führen und in der Gegenrichtung (also von Brienz nach Interlaken) auf die Kantonsstrasse umleiten können. Wir haben diese Möglichkeit verworfen, weil sie in den Dörfern am Briensee zu gefährlichen Situationen geführt hätte und für die Bevölkerung eine Zumutung gewesen wäre. Und das nicht nur an einzelnen Tagen, sondern durchgehend.

Wie haben Sie auf die Staus reagiert?

Wir haben umgehend versucht, die Situation durch geeignete Massnahmen zu entschärfen. Gemeinsam mit der Polizei, dem Sicherheitsbeauftragten sowie verschiedenen weiteren Spezialisten haben wir eine Task Force gebildet, um die Massnahmen möglichst breit abzustützen und rasch umsetzen zu können. An der Tatsache, dass sich Staus bildeten, konnten wir angesichts des hohen Verkehrsaufkommens nichts ändern. Doch wir konnten mit technischen und kommunikativen Mitteln bewirken, dass die Staus später entstanden und weniger lang wurden.

Welche Massnahmen wurden konkret ergriffen?

Das wichtigste war die Optimierung der Ampelanlagen. So haben wir zunächst die Grünzeiten angepasst. Danach haben wir die Anlagen mit Rückwärtszählern ausgerüstet, was ein zügigeres Losfahren und eine bessere Ausnutzung der Kapazität brachte. Auch die Umstellung von Gelbblinken auf ein richtiges «Grün» hat hierbei geholfen. Weiter haben wir die Anlagen mit zusätzlichen Detektoren ausgerüstet, die Rotfahrer oder generell langsam fahrende Fahrzeuge in der Baustelle feststellen: Die Grün-

phase beginnt jetzt erst dann, wenn effektiv das letzte Fahrzeug aus der Gegenrichtung durchgefahren ist, wird dafür aber in voller Länge ausgespielt. Auch kommunikative Massnahmen haben wir getroffen. Wir haben Verhaltenstipps für die Fahrt durch die Baustellenbereiche formuliert und die Ausflügler zu sensibilisieren versucht. Die Botschaft lautete: Wenn Sie morgens frühzeitig losfahren, kommen Sie staufrei an den Baustellen vorbei. Zudem installierten wir ein System mit Stauwarnungen bereits im Raum Thun. Die Massnahmen haben sich grundsätzlich bewährt. Der Verkehr floss immer besser durch die Baustelle. In den Herbstferien gab es zwar auch Staus, aber nicht mehr so wie im Sommer.

«Wir bedauern die langen Wartezeiten.»

David Wetter
ASTRA-Filialchef

Da war aber die Hochsaison auch schon vorbei: Wird es im nächsten Sommer nicht wieder genauso schlimm?

Im Sommer 2022 werden wir kaum vor der gleichen Situation stehen. Wir hatten dieses Jahr eine sehr anspruchsvolle Bauphase mit einem langen Abschnitt zwischen Bönigen und Iseltwald sowie zwei kurz aufeinanderfolgenden Abschnitten östlich des Giessbachtunnels. Weil diese zwei Abschnitte die Kapazität bestimmten, mussten wir den Verkehr bereits in Bönigen dosieren, damit es möglichst nicht zu Rückstaus im Giessbachtunnel kam. Dieses Problem haben wir hinter uns. Wir werden zwar weiterhin mehrere Einspurabschnitte mit Ampelbetrieb haben, doch schon allein aufgrund des Bauprogramms erwarte ich eine spürbare Entlastung für den Individualverkehr.

Eine Frage, die sich diesen Sommer zahlreiche Pendlerinnen und Pendler auf der A8 am Briensee gestellt haben dürften: Warum wird dort nicht mit zusätzlichen Schichten gearbeitet? Dann wäre die Sanierung schneller fertig.

Da muss ich klarstellen: Wir arbeiten auf der A8 bereits jetzt praktisch rund um die Uhr. Nachts wird in den Tunnels gearbeitet, tagsüber auf offener Strecke. Wenn wir jetzt noch eine zusätzliche Arbeitsschicht vorsehen, werden die Arbeiten nochmals komplexer, da die Arbeitskräfte und die Materialtransporte aneinander vorbeikommen müssen. Bei Schichten, die sich überschneiden, ist das sehr anspruchsvoll und nicht in jedem Fall lösbar. Trotzdem klären wir derzeit ab, ob wir nächstes Jahr tagsüber mit einer zusätzlichen Schicht arbeiten können. Den Baufortschritt, der sich dadurch erzielen liesse, würden wir dafür nutzen, die Arbeiten während der Sommerferien zu reduzieren. Dadurch wäre dann während der verkehrsintensivsten Wochen ein durchgehender Zweispurbetrieb möglich. Es ist allerdings nicht sicher, ob es uns gelingt, diesen Plan umzusetzen. Die Situation im Baugewerbe ist angespannt – es gibt schlicht zu wenig Bauarbeiter. Schon heute stehen jeden Tag über 150 Arbeitskräfte auf der A8 im Einsatz und leisten einen riesigen Effort. Auch die Transporte und die Materiallieferungen müssen klappen. Es steht also noch einiges an Arbeit vor uns.

TUNNELBAUSTELLEN

Bauprogramm wird überarbeitet

Bei der Erneuerung der A8 am Brienersee gehen die Arbeiten auf der offenen Strecke in die Winterpause. Für die kommenden Saisons wird das Bauprogramm angepasst. Ziel ist, die Verkehrsbehinderungen weiter zu minimieren. Ohne einspurige Abschnitte wird es aber trotzdem nicht gehen.



Die A8 zwischen Bönigen und Iseltwald

Auf der A8 am Brienersee ist die erste Bausaison auf der offenen Strecke grösstenteils abgeschlossen. In den kommenden Wochen finden noch einige letzte Arbeiten statt, die sich aber weitgehend ausserhalb des Fahrbahnbereichs abspielen. Tagsüber ist die A8 wieder durchgehend zweispurig befahrbar, bis die Arbeiten im nächsten Frühjahr erneut aufgenommen werden.

Die Arbeiten in den Tunnels gehen nach Plan weiter. Auch die Nachtsperren werden gemäss dem bisherigen Konzept weitergeführt. Über die Festtage wird es zu einem kurzen Unterbruch kommen. Der letzte Arbeitstag vor

den Festtagen ist der 23. Dezember 2021. Danach werden bis am 3. Januar 2022 keine Arbeiten ausgeführt und entsprechend keine Nachtsperren eingerichtet. Insgesamt dauert die Bauzeit mit den durchgehenden Nachtsperren bis Ende 2023. Voraussichtlich werden auch 2024 noch einige Nachtsperren nötig sein.

Massnahmen und Anpassungen

Auf der offenen Strecke stehen auch in den kommenden Bausaisons noch Brückensanierungen an, und wie bereits in diesem Jahr wird der Verkehr aufgrund der knappen Platzverhältnisse nicht überall auf zwei Spuren am Baubereich vorbeigeführt werden können. Somit werden erneut Ampelanlagen aufgestellt werden müssen.

Allerdings sollen die Auswirkungen auf den Verkehr möglichst weiter reduziert werden. Die bereits 2021 eingeleiteten technischen Massnahmen werden fortgesetzt. Das heisst, es werden erneut Systeme eingesetzt, die möglichst viel Verkehr durch die Baustellenbereiche schleusen können (Rückwärtszähler, Verkehrsdetektion etc.). Auch die kommunikativen Massnahmen werden fortgeführt.

Zudem wird das Bauprogramm angepasst mit dem Ziel, die A8 während der Sommerferien vorübergehend wieder auf zwei Spuren freizugeben. Details werden im Frühjahr vor dem Baustart kommuniziert.

Kontakt

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

www.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.

