



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

info

Tunnelsicherheit Berner Oberland Erneuerung A8

Liebe Leserinnen, liebe Leser

Vor genau zwölf Jahren durfte ich Sie in der ersten Ausgabe dieser info-Zeitung über die geplanten Arbeiten an der A8 im Berner Oberland informieren. Seither hat das ASTRA über eine halbe Milliarde Franken in diese Region investiert – mit dem Ziel, Ihnen auch in Zukunft eine sichere und zuverlässige Nationalstrasse zur Verfügung zu stellen. Heute sind nahezu alle Tunnel mit modernen Rettungsstollen ausgestattet und entsprechen dem neuesten Stand der Technik. Noch ausstehend sind die Sanierungen des Simmenfluh- und des Leissigentunnels – die Planungen dazu sind bereits im Gang oder stehen kurz vor dem Baustart.

Mit den letzten Arbeiten an der A8 zwischen Interlaken-Ost und Brienz findet das Programm «Tunnelsicherheit Berner Oberland» seinen vorläufigen Abschluss. Eingebettet zwischen steilen Berghängen und dem Brienzersee, verlangten diese Arbeiten eine vorausschauende Planung. Beengte Platzverhältnisse und die Kräfte der Natur führten wiederholt zu Verzögerungen – und waren nur einige der Herausforderungen, denen wir in den vergangenen Jahren begegnet sind. Dass Sie heute die letzte Ausgabe dieser info-Zeitung in den Händen halten, ist dem grossen Engagement aller Beteiligten zu verdanken. Als Verkehrsteilnehmende oder Anwohnende haben Sie die Auswirkungen der Baustellen direkt miterlebt. Für Ihr Verständnis und Ihre Geduld in dieser Zeit danke ich Ihnen herzlich. Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre – und weiterhin eine sichere und unfallfreie Fahrt!



Jörg Röthlisberger
Direktor Bundesamt für Strassen ASTRA

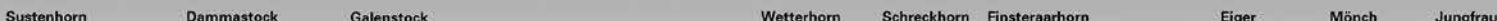
13 Jahre Tunnelsicherheit

Ende Mai wurde die Lichtsignalanlage auf der A8 zwischen Interlaken-Ost und Brienz weggeräumt und damit sind die letzten Spuren einer mehrjährigen Sanierung verschwunden. Das Programm «Tunnelsicherheit Berner Oberland» kommt zum vorläufigen Abschluss. Teil des Programms war die Ausstattung aller Tunnel mit Flucht- oder Sicherheitsstollen sowie die Sanierung der Tunnel selbst. Auch die offene Strecke wurde in diesem Zuge saniert. Anhand der gleichen Karte wie in der ersten Ausgabe dieser info-Zeitung vom Oktober 2013 werden die umgesetzten Massnahmen aufgezeigt. Die grössten Veränderungen erlebte der Giessbachtunnel, der mit Abstand längste Tunnel entlang der A8. Wir zeigen am Beispiel dieses Tunnels, welche sichtbaren und unsichtbaren Massnahmen umgesetzt wurden. In einem Interview gibt David Wetter, Chef der zuständigen Infrastrukturfürsorge Thun des Bundesamtes für Strassen ASTRA, Auskunft über die Herausforderungen und die schönen Seiten der letzten Jahre. Obwohl das Programm einen vorläufigen Abschluss findet, stehen im Berner Oberland weitere Sanierungsarbeiten an. Darüber informieren wir auf der letzten Seite.

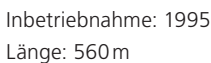
Letzte Ausgabe

Nach zwölf Jahren und siebzehn Ausgaben kommt auch das Erscheinen dieser info-Zeitung zu einem Abschluss. Wir danken Ihnen für Ihre Treue und hoffen, dass Ihnen die info-Zeitung über all die Jahre von Nutzen war und wir Sie damit mit aktuellen News und Hintergrundgeschichten informieren konnten. Das ASTRA steht Ihnen auch weiterhin als zuverlässiger Partner zu Diensten.

Diese Tunnels im Berner Oberland wurden sicherheitstechnisch aufgewertet

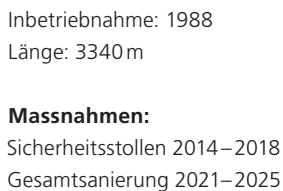


A

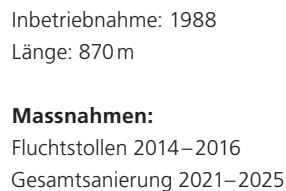
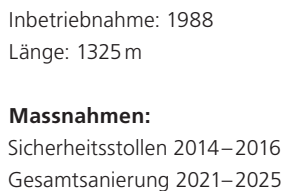


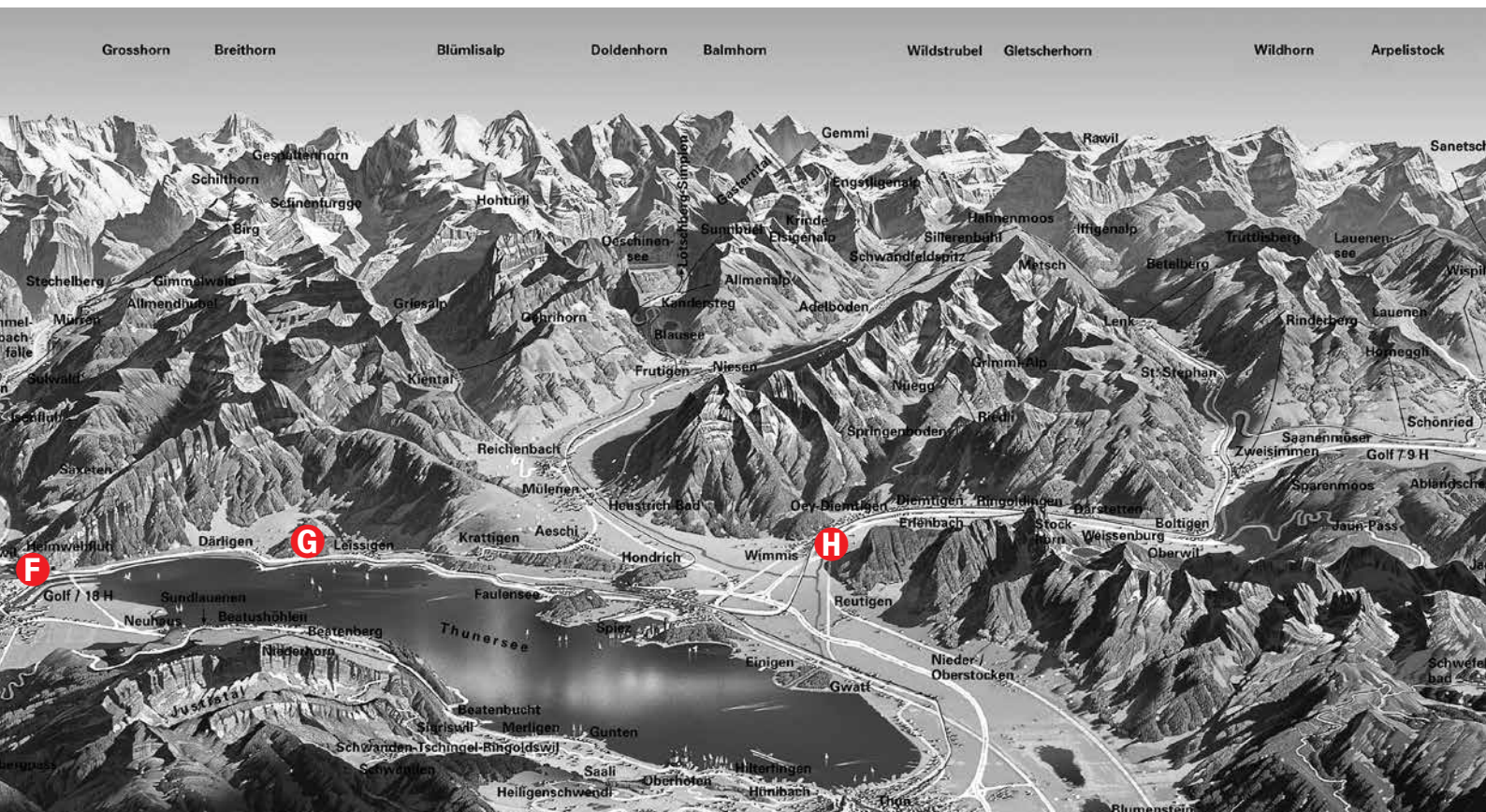
Massnahmen:

B



C





E Lütschinen- unterführung



Inbetriebnahme: 1988
Länge: 560m + 180m Galerie

Massnahmen:
Sanierung, Verbesserung
Brandschutz, Erneuerung
Betriebs- und Sicherheits-
ausrüstung, Bau Fluchttreppe
2014–2017

F Rugentunnel



Inbetriebnahme: 1979
Länge: 800m

Massnahmen:
Sanierung, Erneuerung
Betriebs- und Sicherheits-
ausrüstung, neue Fluchtwege
2014–2017
Bau Rauchtrennwände an
beiden Portalen 2020

G Leissigentunnel



Inbetriebnahme: 1994
Länge: 2100m

Massnahmen:
Sicherheitsstollen 2018–2023
Gesamtsanierung ab ca. 2031

H Simmenfluchtunnel



Inbetriebnahme: 2003
Länge: 700m

Massnahmen:
Fluchtstollen 2015–2016
Erneuerung Betriebs- und
Sicherheitsausrüstung 2026

HINTERGRUND GIESSBACHTUNNEL

Im Verborgenen Grosses leisten

Die Nationalstrassentunnel im Berner Oberland wurden in den letzten Jahren umfassend saniert. Gewisse Massnahmen wie die viel helleren Röhren fallen sofort auf, vieles bleibt den Verkehrsteilnehmenden jedoch verborgen. Am Beispiel des Giessbachtunnels zeigen wir auf, was dort Nacht für Nacht geleistet wurde.

Die Nationalstrassen im Berner Oberland sind naturgemäss gespickt mit etlichen Tunnels. Sie wurden in den letzten zwölf Jahren mit Flucht- oder Sicherheitsstollen ausgestattet und umfassend saniert. Einzig der Simmenfluh- und der Leissigentunnel werden erst in den nächsten Jahren saniert. Sie verfügen aber bereits über Rettungsstollen. Um die Sicherheit zu erhöhen, wurde über eine halbe Milliarde Franken investiert. Am Beispiel des Giessbachtunnels zeigen wir auf, wo dieses Geld hingeflossen ist.

Eine zweite Röhre

Der Giessbachtunnel ist mit 3340 m der mit Abstand längste Nationalstrassentunnel im Berner Oberland. In einem Brandfall wäre der Weg zum Tunnelende möglicherweise zu lang. Deshalb

half wurde als Erstes ein Sicherheitsstollen gebaut: eine parallel zum Strassentunnel verlaufende zweite Röhre. Über Querverbindungen gelangt man in diesen sicheren Bereich. Dort herrscht ständig Überdruck, sodass beim Öffnen der Türe der Rauch im Strassentunnel bleibt. Dieser zweite Tunnel wurde mit einer extra angefertigten Tunnelbohrmaschine in den Berg gebohrt. Am 9. Juli 2014 wurde die Tunnelbohrmaschine nach wochenlangem Zusammenbau mit einer Andrehfeier in Betrieb genommen. Nach 22 Monaten konnte am 12. Mai 2016 der Durchschlag gefeiert werden. Danach musste die ganze Elektronik installiert werden, was nochmals rund zwei Jahre dauerte. Im Frühling 2018 konnte der Sicherheitsstollen in Betrieb genommen werden.



Blick in den Sicherheitsstollen während dem Bau.



Neben der Fahrbahn hat es Platz für Leitungen und Kabel.

Bohren, baggern und betonieren

Ab 2021 wurde dann der Strassentunnel umfassend saniert. Aufgrund seiner Länge ist im Giessbachunnel eine Zwischendecke eingebaut. Über dieser Zwischendecke befindet sich ein Hohlraum, der bei Rauchentwicklung eine wichtige Funktion hat. Früher war dieser Hohlraum in der Mitte getrennt. Auf der einen Seite strömte frische Luft herein, auf der anderen Seite wurde der Rauch abgezogen über Klappen, die sich im Brandfall öffnen. Mit den heutigen Vorschriften war der Querschnitt dafür aber zu klein, der Rauch konnte nicht rasch genug abgezogen werden. Deshalb wurde die Trennung entfernt, damit der ganze Querschnitt zum Absaugen des Rauches zur Verfügung steht. Weil die Mittelwand wegfiel, musste die Zwischendecke verstärkt und neu gesichert werden. Noch gravierender war, dass dadurch natürlich auch die Frischluftzufuhr neu geregelt werden musste. Dafür wurde ein komplett neues System über die ganze Länge des Tunnels eingebaut.

Die einen oder anderen Verkehrsteilnehmenden mögen sich vielleicht noch an die Holzplatten erinnern, die über lange Zeit am Fahrbahnrand lagen. Diese deckten das sogenannte Bankett ab, unter dem lange gearbeitet wurde. Rechts neben der Fahrbahn geht es etwa zwei Meter hinunter. Dort sind die ganzen Leitungen verlegt: Strom, Internet, Radio und auch die Löschwasserzufuhr. All das war in die Jahre gekommen und musste ersetzt wer-



Einer von mehreren Räumen für die Elektronik.

den. Viele Leitungen mussten auch neu gebaut werden. Als der Tunnel 1988 eröffnet wurde, hatte ja noch niemand an Internetkabel gedacht. Wer bei sich zu Hause schon einmal Leitungen verlegt hat, weiss, wie mühsam das sein kann. Man kann sich also vorstellen, was das bei einem Tunnel von über drei Kilometern Länge bedeutet. Die exakte Länge aller Kabel und Leitungen im Giessbachtunnel ist nicht bekannt. Über die ganze Strecke am Brienzersee wurden aber rund 670 km Kabel verlegt, das meiste davon für den Giessbach- und die beiden anderen Tunnel. Die gesamte Strecke misst 14 km; man könnte die Kabel dort also fast fünfzig Mal verlegen!

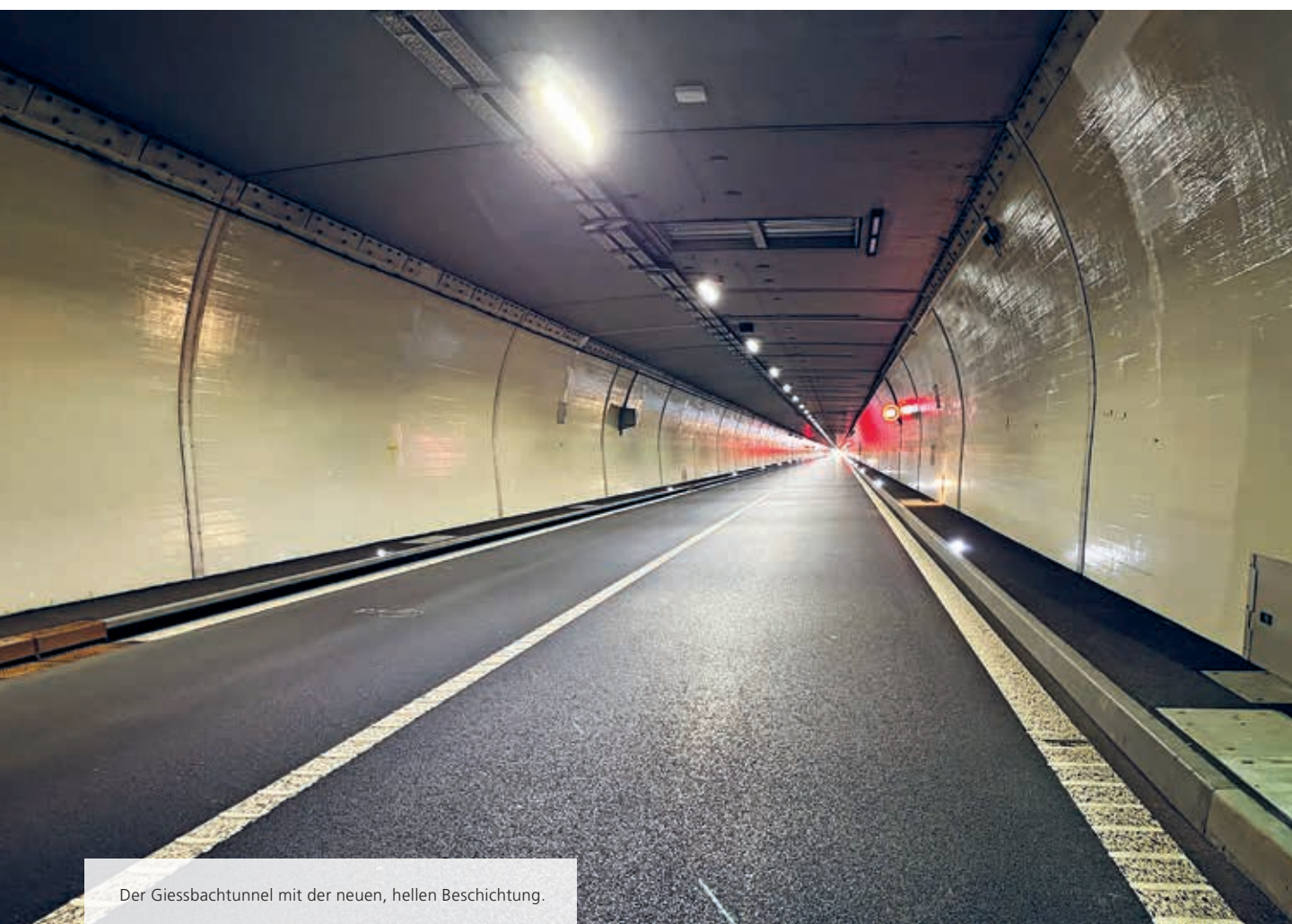
Filigrane Finger

Es wurde viel gehämmert, gebohrt, gegraben und betoniert. Es wurde aber auch filigran gearbeitet. Ein solcher Tunnel weist eine Fülle an verschiedenen Systemen auf, die alle miteinander kommunizieren müssen. Beginnt zum Beispiel im Tunnel ein Auto zu brennen, registrieren das die Rauchdetektoren und die Brandmeldeanlage. Die Ampeln vor den Tunnelportalen schalten auf Rot, ein Alarm geht automatisch an die Polizei und in der Einsatzzentrale wird die entsprechende Kamera aufgeschaltet. Das System erkennt dank der Detektoren, wo sich der Brandherd be-

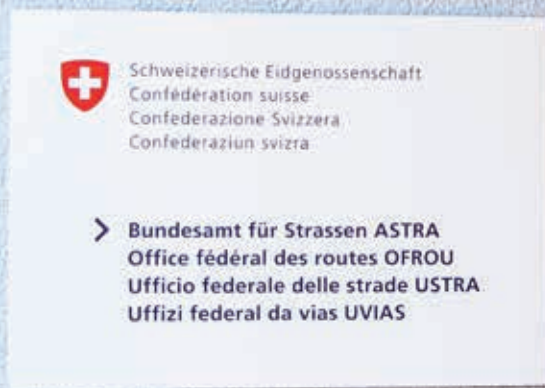
findet, und öffnet dort die Brandklappen. Die Ventilation schaltet ein und zieht den Rauch aus dem Tunnel. Gleichzeitig wird die Beleuchtung auf 100 Prozent hochgeschaltet und die Portale der Notausgänge zum Sicherheitsstollen blinken, damit man den Weg nach draussen rasch findet. Damit all das automatisch und richtig abläuft, braucht es im Hintergrund eine komplexe Steuerung. Diese wurde in unzähligen Nachtstunden verkabelt und programmiert und dann immer und immer wieder getestet.

Zusätzlich wurden die Tunnelbeleuchtung durch LED ersetzt und die Wände mit einer weissen Beschichtung versehen. Dadurch wirkt der Tunnel viel heller als vorher, zudem kann so viel Strom gespart werden. Die Beleuchtung ist schliesslich mit rund 80 Prozent der grösste Energieverbraucher bei den Nationalstrassen. Mit solchen Massnahmen kann der Gesamtverbrauch um rund 10 Prozent gesenkt werden.

Dank der vielen Erneuerungen in den letzten Jahren hat sich einiges verbessert – im Giessbachtunnel, aber auch im Sengg- und im Chüebalmtunnel. Im Dienste der Sicherheit haben sich über hundert Personen Nacht für Nacht schrittweise vorgearbeitet, damit der Tunnel jetzt in neuem Glanz erstrahlt.



Der Giessbachtunnel mit der neuen, hellen Beschichtung.



David Wetter blickt mit Zufriedenheit auf die letzten Jahre zurück.

ASTRA-FILIALCHEF DAVID WETTER ZIEHT BILANZ

«Die richtigen Massnahmen zum richtigen Zeitpunkt»

Nach zwölfjähriger Bauzeit gingen die Arbeiten im Rahmen des Programms «Tunnelsicherheit Berner Oberland» Ende Mai zu Ende. Mit dem Ergebnis zufrieden zeigt sich David Wetter, Chef der Filiale Thun im Bundesamt für Strassen.

Kernstück des Programms «Tunnelsicherheit Berner Oberland» war das Erhaltungsprojekt für den Abschnitt der A8 zwischen Interlaken-Ost und Brienzen. Mit der Sanierung des Rastplatzes Grooten wird dieses nun abgeschlossen. Konnten Sie alle gesteckten Ziele erreichen?

Eindeutig ja. Wir vermochten ein sehr komplexes Sanierungsvorhaben ohne nennenswerte Unfälle erfolgreich umzusetzen. Mit dem Grundsatzentscheid, die Strecke tagsüber unter Verkehr zu sanieren und nachts zu sperren, konnte ein guter Weg eingeschlagen werden. Diese Lösung war nur dank einer engen Zusammenarbeit mit den Gemeinden, der Region, dem Kanton sowie den Tourismusorganisationen möglich. Dafür und auch für das Verständnis der Bevölkerung bin ich dankbar. In diesem Zusammenhang möchte ich darauf hinweisen, dass die Nachtarbeiten den involvierten Arbeitskräften teilweise grosse Entbehrungen abverlangten. In den Hauptbauphasen waren bis zu 190 Personen im Einsatz, Nacht für Nacht. Ihnen gebührt besondere Anerkennung.

Der Zeitplan wurde mehrmals angepasst. Was ist der Grund dafür?

Als wir vor 15 Jahren mit den Planungsarbeiten begannen, gingen wir von einem Abschluss Ende 2025 aus. Nachdem die parallel zu den Strassentunnels angelegten Sicherheitsstollen vollendet waren und das eigentliche Erhaltungsprojekt begann, rechneten wir damit, dass die Arbeiten um zwei Jahre verkürzt werden können. Diese Prognose hat sich als unzutreffend erwiesen.

Weshalb?

Das hat mehrere Gründe. Bei schönem Wetter war das Verkehrsaufkommen deutlich höher als aufgrund der vorgängigen Berechnungen anzunehmen war. Da spielte der massiv höhere Freizeitverkehr während der Corona-Pandemie eine Rolle. In der Folge waren wir gezwungen, zur Vermeidung von Staus die Arbeiten anzupassen. Weitere Verzögerungen entstanden durch die Lawinensituation in Oberried und den Milibach-Murgang in Brienzen. Aufgrund dieser Naturereignisse mussten die Bauarbeiten längere Zeit unterbrochen werden, damit die A8 offenbleiben konnte. Immerhin darf ich heute festhalten, dass wir das Erhaltungsprojekt im ursprünglich vorgesehenen Zeitrahmen abschliessen konnten.

Was hat diese Sanierung eigentlich gebracht? Die A8 sieht heute nicht viel anders aus als vorher.

Das stimmt nur auf den ersten Blick. Am deutlichsten zeigen sich die Veränderungen bei den Tunnels. Die früher finsternen Löcher sind jetzt helle und ansehnliche Verbindungen. Der Abschnitt wurde 1988 eröffnet und seither noch nie einer Gesamtsanierung unterzogen. In dieser Zeit sind an der Infrastruktur naturgemäss Schäden eingetreten. Wenn man nichts unternommen hätte, dann wäre die Sicherheit über kurz oder lang nicht mehr gewährleistet gewesen. Man könnte sagen: Wir haben das Richtige zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort gemacht. Dabei haben wir auf dieser Strecke nicht nur unsere Infrastruktur umfassend erneuert. Gleichzeitig konnten wir auch die Verkehrssicherheit markant erhöhen. Einen wichtigen Beitrag dazu leisten u.a. die Rettungsstollen, die bei Unfällen auf Tunnelstrecken nun entscheidende Fluchtmöglichkeiten bieten.

TUNNELBAUSTELLEN

Blick in die Zukunft

Das Programm «Tunnelsicherheit Berner Oberland» kommt mit dem Abschluss der Sanierung der A8 am Brienzersee zu einem vorläufigen Ende. Die Sanierung des Simmenfluh- und des Leissigentunnels wird in den nächsten Jahren umgesetzt. Zum Abschluss geben wir Ihnen einen kurzen Überblick über die aktuellen Projekte des ASTRA im Berner Oberland. Sie alle zielen darauf ab, die Nationalstrassen langfristig zu erhalten und so die Verfügbarkeit und Sicherheit auch in Zukunft gewährleisten zu können.



Nach dem Brienzersee wird auch am Thunersee saniert.

Thun-Süd – Spiez

Die A6 zwischen Thun-Süd und Spiez inklusive des Zubringers Simmental wird seit 2024 und bis 2027 umfassend saniert. Dabei werden alle Elemente der Infrastruktur erneuert. Auch der Rastplatz Buchholz wird neu gestaltet. 2026 wird im Simmenfluh-Tunnel die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung saniert. Die Branderkennung wird erneuert, eine neue LED-Beleuchtung installiert, Funkanlagen für Polycom und DAB+ eingebaut und viele weitere Elemente erneuert. Mehr Infos: www.a6-rubigen-spiez.ch

Spiez – Interlaken-West

Der Abschnitt der A8 zwischen Spiez und Interlaken-West wird einer Sanierung unterzogen. Von Spiez bis Leissigen-Ost findet eine Gesamtsanierung statt, von Leissigen-Ost bis Interlaken-West werden Einzelmassnahmen um-

gesetzt und der Deckbelag ersetzt, da dort bis zum Ausbau der Velostrecke durch den Kanton der Platz für eine Gesamtsanierung fehlt. Einerseits werden die Kunstbauten und die Fahrbahn saniert, andererseits wird der Rastplatz Därligen umgestaltet und mit Schnellladestationen ausgestattet. Kernstück bildet die Sanierung des Leissigentunnels. Das Projekt wurde Anfang 2025 öffentlich aufgelegt, Baustart ist nicht vor 2030. Bereits dieses Jahr starten Arbeiten zum Bau von Geschiebesammlern. Dafür wird der Rastplatz Därligen als Installationsplatz genutzt und ab Ende August 2025 bis November 2026 gesperrt.

Brünig Gnoll – Kurve Wacht

Der Abschnitt der A8 am Brünigpass zwischen der Einmündung von Meiringen her bis kurz vor der Passhöhe soll saniert werden. Die Entwässerung und die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung werden erneuert, diverse Stützmauern saniert und ein neuer Belag eingebaut. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für Velofahrende, wird die Fahrbahn verbreitert. Während der Bauzeit muss der Verkehr einspurig geführt werden. Die neuesten Erkenntnisse deuten darauf hin, dass insbesondere in den Sommermonaten längere Rückstaus nicht ausgeschlossen werden können. Seitens des ASTRA wurde deshalb entschieden, den Baustart um ein Jahr auf Herbst 2026 zu verschieben, um die Verkehrsführung weiter zu optimieren.

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.

