



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

info

Tunnelsicherheit Berner Oberland Erneuerung A8

Inhalt

- 1 Erste Stollen in Betrieb**
- 2 Bericht Bauarbeiten**
Der erste Rettungsstollen ist in Betrieb
- 4 Verhaltenstipps**
Sicherheit im Tunnel – Das sollten Sie wissen
- 5 Bericht Bauarbeiten**
Durchschlag im Giessbach-Rettungsstollen steht kurz bevor
- 6 Bericht Bauarbeiten**
Fluchtstollen Simmenfluchtunnel noch diesen Sommer in Betrieb
- 7 Rugentunnel und Lüttschinenunterführung:**
Zweite Halbzeit läuft
- 8 Verkehr**
Weitere nächtliche Sperrungen am Brienersee und an der Simmenfluh

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser

Zwei Mal pro Jahr wenden wir uns mit dieser Zeitung an Sie, um Sie über die wichtigsten Neuigkeiten in Zusammenhang mit den Arbeiten für die Tunnelsicherheit im Berner Oberland zu informieren. Es gibt mehrere Gründe, weshalb wir dies tun. Zunächst einmal betreffen die Arbeiten viele von Ihnen direkt – entweder weil Sie in der Umgebung der Baustellen wohnen oder weil Sie als Benutzerinnen und Benutzer der A8 oder der A6 durch die Bauarbeiten tangiert werden. Es ist uns wichtig, dass Sie möglichst gut über die Arbeiten und die dadurch entstehenden Verkehrsbehinderungen Bescheid wissen.

Mit dieser Ausgabe kommt eine neue Komponente hinzu. Seit einigen Wochen ist nämlich der erste Rettungsstollen in Betrieb, weitere folgen in den nächsten Monaten. In diesem Zusammenhang ist es uns wichtig, dass die Verkehrsteilnehmenden über diese neuen Fluchtmöglichkeiten Bescheid wissen. Und wenn wir schon dabei sind: Wissen Sie, wie man sich in einem Tunnel richtig verhält? Was ist bei einem Brand zu tun? Einen Tunnel im Normalfall korrekt zu befahren, stellt die meisten Leute nicht vor Probleme. Anders ist es allerdings bei einem Ereignis im Tunnel – insbesondere bei einem Brand. Die Erfahrung zeigt, dass die wichtigen Regeln, die in einem solchen Fall gelten, nicht allen bekannt sind. Deshalb haben wir für Sie die Grundsätze in dieser info-Zeitung gerne zusammengestellt.

Wir wünschen Ihnen eine gute Lektüre!



Mark Siegenthaler
Information und Kommunikation
ASTRA Infrastrukturfiliale Thun

Erste Stollen in Betrieb

Im Rahmen des Programms «Tunnelsicherheit Berner Oberland» wurde ein weiterer Meilenstein erreicht: Seit Anfang Februar ist der erste neue Rettungsstollen in Betrieb. Es handelt sich dabei um den Fluchtstollen beim Senggtunnel. Weitere Inbetriebnahmen folgen noch im Sommer dieses Jahres – die Stollen beim Simmenfluchtunnel und beim Chüebalmstollen werden in den nächsten Monaten fertig ausgerüstet und stehen nach Abschluss der Arbeiten ebenfalls als zusätzliche Fluchtmöglichkeit zur Verfügung.

Der Gegenvortrieb für den Ausbruch des Giessbach-Stollens von der Ostseite her läuft nach Plan. Der Durchbruch zum bereits bestehenden Teil des Sicherheitsstollens ist in den nächsten Wochen geplant (siehe Seite 5).

Die Sanierungsarbeiten des Rugentunnels und der Lüttschinenunterführung sind dieses Jahr in eine neue Phase getreten. Beim Rugentunnel hat die Sanierung der Nordröhre begonnen. Der Verkehr rollt seit Ende Januar in beiden Richtungen durch die Südröhre. Bei der Lüttschinenunterführung wird seit kurzem die südliche Hälfte instandgesetzt. Dies geschieht nach wie vor hauptsächlich in Nachtarbeit. Besonders lärmintensive Arbeiten werden jedoch in die Tageszeit verlegt (siehe Seite 7).

Der Bau des Giessbach-Sicherheitsstollens und die Sanierung der Tunnels bei Interlaken werden bis 2017 dauern. In einer späteren Phase folgt der Bau der Rettungsstollen beim Leissigentunnel und beim Soliwaldtunnel (Brienzwiler). Ebenso auf dem Programm stehen die Sanierungsarbeiten an der A8 am Brienersee, bei denen es ebenfalls schwergewichtig um das Thema Tunnelsicherheit geht.

SENGG-FLUCHTSTOLLEN MIT KOMPLEXER ELEKTROMECHANIK

Der erste Rettungstollen ist in Betrieb

Anfang Februar 2016 konnte in Iseltwald der Fluchtstollen des Senggtunnels in Betrieb genommen werden. Damit ist der erste Nationalstrassentunnel im Berner Oberland mit einem Rettungstollen ausgerüstet. In der Anlage steckt komplexe Technik, die höchste Anforderungen erfüllen muss.

Theo Balmer steht mitten auf der Fahrbahn im Senggtunnel. Bei normalem Verkehrsbetrieb wäre das lebensgefährlich. Doch in dieser Winter nacht anfangs Februar sind auf der A8 am Brienzensee keine Autos unterwegs. Die Strecke ist gesperrt, weil die Elektromechanik des soeben fertiggestellten Fluchtstollens ausgiebigen praktischen Tests unterzogen wird. Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) lautet der Fachbegriff für diesen Teil der Anlage. Dem Chefbauleiter ist eine leichte Anspannung anzumerken, denn die BSA-Versuche beanspruchen viel Zeit – und sie werden zeigen, ob sämtliche Anlageteile einwandfrei aufeinander abgestimmt sind.

Der Eingang zum Fluchtstollen befindet sich in der Mitte des Senggtunnels. Bei einem Brandfall im Strassentunnel dient er zur Selbstrettung. Der knapp 50 m lange Stollen führt rechtwinklig von der Tunnelröhre weg und mündet in einen 9 m hohen Aufstiegsschacht. Dessen Ausgang liegt westlich des Dorfkerns von Iseltwald.

Der Bau des Fluchtstollens begann vor rund zwei Jahren mit dem Ausbruch des vertikalen Schachts und der horizontalen Röhre, danach wurde das Schachtkopfgebäude erstellt. Ende Oktober 2015 konnte das gesamte Bauwerk im Rohbau fertiggestellt werden. In den folgenden drei Monaten erfolgte der Einbau der BSA. Auf den ersten Blick mag diese Frist erstaunlich lang erscheinen, denn eigentlich wurde der Stollen nur mit Türen, Lampen und einer Lüftungsanlage ausgestattet. Die Bauteile gäbe es im Prinzip in jedem Hobbymarkt – allerdings nicht in der Qualität, die für einen solchen Verwendungszweck erforderlich ist. Wenn es darauf ankommt, dann müssen die Komponenten hundertprozentig zuverlässig funktionieren.

Ein weiterer Unterschied zu Bauteilen für den Heimbedarf: Die einzelnen BSA-Teile sind funktional miteinander gekoppelt. Dies erfordert



Theo Balmer, Chefbauleiter der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen, hält die Testergebnisse in einer Checkliste fest.

eine zentrale Steuerung, die ebenfalls höchsten Ansprüchen genügen muss. Wenn es um die Rettung von Menschenleben geht, dann darf kein Risiko eingegangen werden, dass sich ein System beispielsweise einfach «aufhängt», wie es einem in der alltäglichen Computerpraxis manchmal widerfährt.

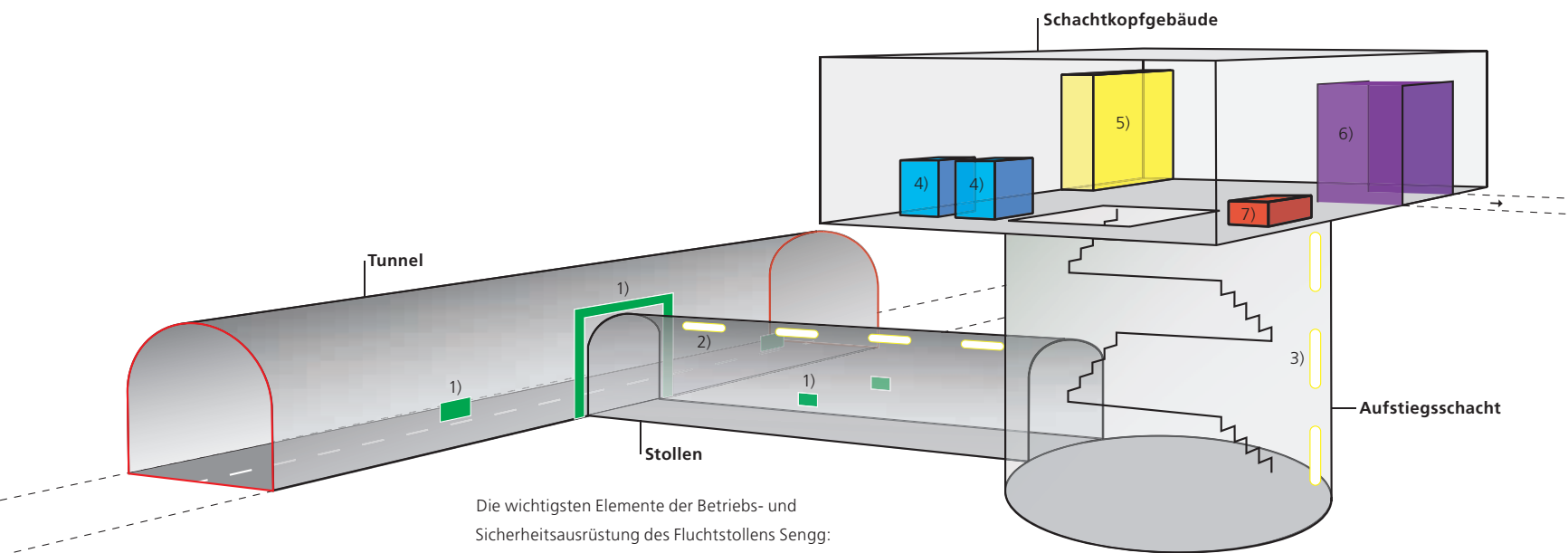
Was bedeutet das konkret? Das zeigt sich anschaulich beim ersten der Praxistests, die Theo Balmer und seine Leute in dieser Nacht durchführen. Bei dieser Gelegenheit lässt sich erkennen, wie ein Rettungstollen funktioniert. Der Test geht von folgendem Szenario aus: Ein Automobilist stellt nach der Einfahrt in den Tunnel Rauchentwicklung an seinem Fahrzeug fest; er fährt an den Fahrbahnrand und begibt sich zu Fuss zum Fluchtstollen.



Komplex und robust: Die Steuerung koordiniert sämtliche Funktionen des Sengg-Fluchtstollens.



Die alten Hinweistafeln werden entfernt – der neue Fluchtstollen führt zu kürzeren Fluchtwegen.



- Die wichtigsten Elemente der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung des Fluchtstollens Sengg:
- 1) Fluchtwegsignalisation
 - 2) Beleuchtung Fluchtstollen
 - 3) Beleuchtung Aufstiegsschacht
 - 4) Ventilatoren / Überdrucklüftung
 - 5) Steuerung
 - 6) Schleuse bei Ausgang ins Freie
 - 7) Batterien / Notstromversorgung

Der Stollen ist von der Tunnelröhre durch eine Schiebetür abgetrennt. Im Moment, als diese geöffnet wird, passieren mehrere Dinge gleichzeitig: Im Fluchtstollen geht das Licht an, die Ampeln bei den Tunnelportalen beginnen orange zu blinken und die Lüftung springt an. Zudem werden ein SMS-Alarm an die für den Autobahnunterhalt zuständige Gebietseinheit sowie ein Signal an den Polizeistützpunkt Gesigen abgesetzt. Dort lässt sich mit Kameras das Geschehen im Tunnel beobachten; falls aufgrund des Alarms ein Hinweis auf einen Fahrzeugbrand im Tunnel besteht, wird der Verkehr mittels Ampelanlage sofort unterbrochen.

Sobald die Fahrzeuginsassen die Schiebetür passiert haben, schliesst sich diese automatisch wieder. Damit wird gewährleistet, dass keine Brandgase in den Rettungstollen dringen. Dem gleichen Zweck dient das leistungsfähige – und entsprechend laute – Lüftungssystem, das für einen leichten Überdruck im Stollen sorgt. Die Fahrzeuginsassen durchqueren nun den Stollen und steigen an dessen Ende eine Wendeltreppe hoch. Ins Freie gelangen sie durch eine Schleuse mit zwei Türen, die sich nur nacheinander öffnen lassen. Der Überdruck im Stollen bleibt dadurch permanent aufrechterhalten.

Nach dem erfolgreichen Test wird das System zurückgesetzt und ist damit bereit für den nächsten Versuch. Das Szenario ist ähnlich wie beim ersten Durchlauf, nur wird der Alarm diesmal durch die Brandmeldeanlage im Tunnel ausgelöst. Jetzt wird nicht nur die Lüftung im Stollen, sondern auch jene in der Tunnelröhre aktiv; sie hat die Aufgabe, Brandgase rasch ins Freie zu befördern.

Im weiteren Verlauf der Nacht spielen die BSA-Experten neun zusätzliche Testszenarien durch. Dabei wird etwa auch ein Revisionsbetrieb simuliert: Wartungspersonal soll den Stollen betreten können, ohne dass dadurch bei der Polizei Alarm ausgelöst wird. Am Ende dieser langen Nacht zeigt sich Theo Balmer zufrieden mit den Ergebnissen. Sämtliche Tests sind einwandfrei verlaufen, der Fluchtstollen Sengg kann damit in Betrieb gehen.



Unterwegs zum nächsten Test: Die Elektromechanik-Experten kehren durch den Fluchtstollen zur Tunnelröhre zurück.

VERHALTEN BEI EREIGNISSEN

Sicherheit im Tunnel: Das sollten Sie wissen

Das Risiko für einen Fahrzeugbrand ist in einem Tunnel zwar nicht grösser als auf offener Strecke. Die Auswirkungen sind aber unter Umständen wesentlich drastischer, weil Hitze und Brandgase weniger gut entweichen können. Möglichst kurze Fluchtwege sind deshalb von entscheidender Bedeutung.

Die heutigen Sicherheitsnormen für Strassentunnels sehen Fluchtmöglichkeiten im Abstand von rund 300m vor. Ältere Tunnels werden europaweit mit Rettungsstollen nachgerüstet. Solche Anpassungen erfolgen auch im Rahmen des Programms «Tunnelsicherheit Berner Oberland», das vom Bundesamt für Strassen ASTRA 2013 gestartet wurde.

Der Verlauf eines Ereignisses hängt nicht allein von der Strasseninfrastruktur, sondern auch vom Verhalten der betroffenen Fahrzeuginsassen ab. Die unten aufgeführten Punkte sind dabei besonders wichtig.



Im Sengg-Tunnel bei Iseltwald: Eingang zum Fluchtstollen



Pannenbucht



Notrufstation



Feuerlöscher



Fluchtwegsignalisation



Notausgang

Verhalten im Tunnel ...

... generell

- Vor der Einfahrt Radio einschalten (Verkehrsinformationen)
- Sicherheitsabstand zum vorderen Fahrzeug einhalten
- Höchstgeschwindigkeit nicht überschreiten
- In Tunnels mit Gegenverkehr niemals über die Mittellinie fahren, sondern sich immer am rechten Fahrbahnrand orientieren
- Nur im Notfall anhalten
- Niemals wenden oder rückwärts fahren



Notruftelefon beim Eingang zum Fluchtstollen

... bei einer Panne oder einem Brandfall

- In jedem Fall Warnblinker einschalten
- Wenn möglich aus dem Tunnel herausfahren (aber auf keinen Fall wenden oder rückwärts fahren)
- Wenn die Weiterfahrt nicht möglich ist: Fahrzeug in einer Ausstellbucht oder am rechten Fahrbahnrand abstellen
- Motor abstellen, Schlüssel im Zündschloss stecken lassen
- Schnellstmöglich die Einsatzzentrale alarmieren – nicht mit dem eigenen Handy, sondern über das SOS-Telefon in der nächstliegenden SOS-Nische (dadurch kann die Einsatzzentrale den Standort sofort lokalisieren)
- Im Brandfall: Nur im Anfangsstadium die Flammen zu löschen versuchen. Wenn das Feuer nicht sofort löscherbar ist, Tunnel schnellstmöglich über den nächsten Fluchtwegausgang (mit leuchtenden grünen Balken gekennzeichnet) verlassen.
- Generell: Alle Signalisationen beachten – diese liefern rasch wichtige und lebensrettende Informationen

Weitere nützliche Hinweise gibt das Video «Richtiges Verhalten im Tunnel» auf der Website www.tunnelsicherheit-a8.ch

ARBEITEN FÜR DIE TUNNELSICHERHEIT AM BRIENZERSEE

Durchschlag im Giessbach-Rettungsstollen steht kurz bevor

Die Arbeiten an den Rettungsstollen der A8 am Brienzensee sind auf Kurs. Beim Giessbach laufen die Ausbrucharbeiten auf Hochtouren. Aufgrund der schwierigen geologischen Verhältnisse musste dort das Bauprogramm im Herbst 2015 umgestellt werden.

Wie in der letzten «info»-Ausgabe bereits berichtet, hat das zerklüftete Gestein beim Ostportal des Giessbachtunnels den Tunnelbauern letzten Sommer erhebliche Schwierigkeiten bereitet. Nachdem die Tunnelbohrmaschine von Westen her über 90% des geplanten Sicherheitsstollens erfolgreich ausgebrochen hatte, blieb sie unerwartet in einer heiklen geologischen Zone stecken.



Der letzte Abschnitt des Giessbach-Sicherheitsstollens wird im Sprengvortrieb ausgebrochen: Für die Sprengladungen werden Löcher gebohrt.

Die Projektverantwortlichen entschieden sich in der Folge, beim Ostportal des Giessbachtunnels einen Gegenvortrieb im klassischen Sprengverfahren einzuleiten. Die Arbeiten für den Ausbruch der noch fehlenden 200 Meter des Stollens begannen Ende November. Seither sind die Mineure gut vorangekommen, trotz der ausgesprochen engen Raumverhältnisse beim östlichen Stollenportal. Der Durchschlag des Stollens wird für Anfang April erwartet.



Die engen Platzverhältnisse beim Ostportal des Giessbachtunnels stellen die Bauarbeiter vor grosse Herausforderungen.

Die blockierte Tunnelbohrmaschine wurde vom Herbst an untertags zerlegt, durch den bereits ausgebrochenen Stollen nach Westen Richtung Installationsplatz Grooten zurückgezogen und von dort abtransportiert. Einzig der 15 m lange Bohrkopf ist noch im Berg verblieben. Dieser vorderste Teil der Tunnelbohrmaschine wird im Mai in östlicher Richtung aus dem dannzumal fertig ausgebrochenen Stollen herausgezogen.

Schon etwas weiter vorgerückt sind die Arbeiten beim Chüebalm-Sicherheitsstollen. Das Bauwerk ist im Rohbau fertiggestellt, ebenso die fünf Querverbindungen zwischen dem Strassentunnel und dem Sicherheitsstollen. Jetzt wird dort die Elektromechanik eingebaut. Wenn alles nach Plan verläuft, dann dürfte der Stollen im Mai 2016 in Betrieb gehen. Nach dem Senggtunnel wird dann der Chüebalm-tunnel als zweiter Nationalstrassentunnel im Berner Oberland mit einem neuen Rettungsstollen ausgestattet sein.

ARBEITEN FÜR DIE TUNNELSICHERHEIT AN DER A6

Fluchtstollen Simmenfluchtunnel noch diesen Sommer in Betrieb



Impressionen vom Innenausbau: Links ist der Stollen noch mehr oder weniger im Rohbau, in der Mitte liegen bereits die Armierungseisen, rechts ist die Sohle des Stollens fertig betoniert. Nun fehlt noch die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung.

Im Fluchtstollen für den Simmenfluchtunnel ist derzeit der Innenausbau im Gang. Ab Mai folgt die Installation der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung. Der Stollen kann voraussichtlich im August 2016 in Betrieb genommen werden.

Seit dem Baubeginn im vergangenen Sommer sind die Arbeiten für den Bau des Fluchtstollens schon sehr weit vorangekommen. Da der Stollen mit 130 Metern Länge vergleichsweise kurz ist, dauerte der Ausbruch nur wenige Monate. Zuerst wurde der Vorplatz beim künftigen Stollenausgang an der Simmentalstrasse erstellt, anschliessend begann im August 2015 der eigentliche Stollenvortrieb. Der Durchbruch zur Tunnelröhre gelang bereits im November 2015. Seither ist der Innenausbau im Gang.

Im Rahmen des Innenausbaus wurden diverse Rohre eingezogen und die Sohle des Stollens betoniert. Aktuell wird die Portalstation beim Stollenausgang an der Simmentalstrasse gebaut. Dabei handelt es sich um ein gut 7 Meter hohes Gebäude, das sich mehrheitlich im Fels befindet. Es beherbergt künftig unter anderem eine Schleuse, die als Ausgang dient, sowie einen grossen Teil der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung für den Fluchtstollen. Darunter sind insbesondere die Ventilatoren sowie diverse Steuerungen.

Voraussichtlich Ende April wird der Rohbau abgeschlossen, und die Anlage ist bereit für die Installation der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung. Die Installationsarbeiten dauern bis im Sommer. Auch in der Tunnelröhre sind diverse Arbeiten nötig. Unter anderem muss die bestehende Betriebs- und Sicherheitsausrüstung des Tunnels mit der Ausrüstung des Stollens verknüpft werden. Für bestimmte Arbeitsschritte sowie für die Tests der Anlage sind von April bis August einzelne Nachtsperrungen des Simmenfluchtunnels nötig. Voraussichtlich im August kann der Stollen in Betrieb genommen werden.



TUNNELSANIERUNGEN

Rugentunnel und Lüttschinenunterführung: Zweite Halbzeit läuft

Bei der Sanierung der A8-Tunnels in Interlaken wurde die zweite Etappe gestartet. Im Rugentunnel hat die Ertüchtigung der Nordröhre begonnen, in der Lüttschinenunterführung ist nun die Sanierung der südlichen Hälfte (Fahrspur Richtung Brienz) im Gang. Beide Projekte sind auf Kurs.

Der Anpfiff zur zweiten Halbzeit ist erfolgt: Sowohl beim Rugentunnel als auch bei der Lüttschinenunterführung läuft seit kurzem die zweite Bauetappe. Im Rugentunnel konnte die Südröhre plangemäss fertiggestellt werden. Jetzt rollt der Verkehr in beiden Richtungen durch diese Röhre. In der Nordröhre haben die Arbeiten begonnen. Bei der aktuellen Bauetappe ist neben der Tunnelröhre auch noch ein weiteres Bauwerk mit dabei: Die grosse Stützmauer auf der Ostseite des Tunnels, die so genannte «Stützmauer Unspunnen», wird ebenso saniert. Die Arbeiten an der Mauer starten im Mai 2016. Die baulichen Arbeiten zur Sanierung des Rugentunnels dauern voraussichtlich bis im Frühsommer 2017. Anschliessend folgen Arbeiten an der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung. Der Abschluss der Tunnel-sanierung ist im Herbst 2017 geplant.

In der Lüttschinenunterführung ist die erste Etappe der Instandsetzung Ende 2015 abgeschlossen worden. Die Arbeiten umfassten die nördliche Hälfte der Unterführung. Zudem wurde eine Fluchttreppe bei der Zentrale gebaut. Nach der Winterpause beginnt nun die Sanierung der südlichen Hälfte, weiterhin grösstenteils in Nachtarbeit mit einspuriger, wechselseitiger Verkehrsführung.



In der Lüttschinenunterführung wird nun die südliche Hälfte (links im Bild) saniert.



Links fertig, rechts noch nicht: Beim Rugentunnel ist die Südröhre saniert, nun folgen die Nordröhre und die Stützmauer Unspunnen.

Bei der ersten Sanierungsetappe hatte sich gezeigt, dass gewisse Arbeitsschritte bei einzelnen angrenzenden Liegenschaften mehr Lärm verursachten als angenommen. Der Bauablauf wurde deshalb für die zweite Etappe angepasst. Besonders lärmintensive Arbeiten werden nach Möglichkeit von der Nacht in die Tageszeit verlegt. Dies funktioniert jedoch nur in den verkehrsarmen Monaten. In der touristischen Hauptsaison würden die Rückstaus durch die einspurige Verkehrsführung tagsüber zu gross.

Insgesamt konnten zwei von drei besonders lärmintensiven Bauphasen in die Tageszeit verlegt werden. Dies betrifft den Bankettabbruch und den teilweisen Betonabtrag im Tunnel in der zweiten Hälfte April 2016 sowie den Betonabtrag in den Portalbereichen in der zweiten Junihälfte. In den ersten beiden Juliwochen 2016 sind die restlichen Betonabtragsarbeiten im Tunnel geplant. Diese finden aufgrund des starken Verkehrsaufkommens im Juli nachts statt.

Die bauliche Sanierung der Lüttschinenunterführung dauert bis ca. Frühsommer 2017. Anschliessend folgen – wie bereits beim Rugentunnel – Arbeiten an der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung. Der Abschluss ist im Sommer / Herbst 2017 geplant.

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 FÜR DIE TUNNELSICHERHEIT

Weitere nächtliche Sperrungen am Brienzersee und an der Simmenfluh

Die Arbeiten an den Sicherheitsstollen der Nationalstrassentunnels im Berner Oberland werden so ausgeführt, dass möglichst geringe Auswirkungen auf den Verkehr entstehen. Dennoch sind auch in den kommenden Wochen einige nächtliche Sperrungen unumgänglich.



Im Chüebalmtunnel sind Arbeiten im Fahrraum nötig – dies erfordert einige Nachtsperrungen.

Im Sicherheitsstollen des Chüebalmtunnels werden derzeit die elektromechanischen Einrichtungen eingebaut – die sogenannte Betriebs- und Sicherheitsausrüstung. Einige dieser Arbeiten können nur ausgeführt werden, wenn im Tunnel kein Verkehr herrscht. Deshalb wird die A8 zwischen Interlaken-Ost und Brienz im April 2016 während mehrerer Nächte gesperrt (Montag 4. bis Donnerstag 7. April, Montag 11. bis Donnerstag 14. April). Der Verkehr

wird während dieser Zeit über die Kantonsstrasse via Oberried umgeleitet.

Die Arbeiten an der Elektromechanik im Chüebalm-Sicherheitsstollen dürften Anfang Mai abgeschlossen sein. Anschliessend werden die Anlagen umfassenden Tests unterzogen. Zu diesem Zweck muss die A8 zwischen Interlaken-Ost und Brienz Mitte Mai erneut während mehrerer Nächte gesperrt werden. Die genauen Daten werden zu gegebener Zeit in den regionalen Medien sowie im Newsletter (siehe www.tunnelsicherheit-a8.ch) mitgeteilt.

Beim Simmenfluchtunnel sind bis zur Inbetriebnahme im August ebenfalls sporadisch Nachtsperrungen nötig. Dabei geht es zunächst um die Installation der Verbindungstüre zwischen Tunnel und Stollen, danach müssen – ähnlich wie beim Chüebalmtunnel – diverse Arbeiten an der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung ausgeführt werden, und vor der Inbetriebnahme sind ausführliche Tests nötig. Rund drei

Nachtsperrungen sind im April 2016 geplant, weitere folgen im Juni und im August. Auch hier werden die genauen Daten jeweils im Vorfeld publiziert. Der Verkehr wird jeweils lokal über die Simmentalstrasse umgeleitet.

Im Rugentunnel fliesst der Verkehr weiterhin in beiden Richtungen durch eine Röhre, Sperrungen sind in der nächsten Zeit keine vorgesehen. In der Lüttschinnenunterführung ist seit einigen Tagen wieder die Nachtbaustelle im Gang. Das heisst, tagsüber rollt der Verkehr zweiseitig, nachts einspurig im Wechselverkehr mit Lichtsignalanlage. Voraussichtlich in der zweiten Aprilhälfte sowie in der zweiten Junihälfte 2016 wird die einspurige Verkehrsführung vorübergehend auch tagsüber eingerichtet (siehe Bericht auf Seite 7). Bei starkem Verkehrsaufkommen tagsüber wird der Verkehr manuell geregelt, um die Wartezeiten zu verkürzen.



Im Rugentunnel rollt der Verkehr durch die Südöhre.



Kontakt

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