



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

# info

## Tunnelsicherheit Berner Oberland Erneuerung A8



### Inhalt

- 1 Endspurt hier, Baustart da**
- 2 Interview**  
ASTRA-Bereichsleiter  
Andri Sinzig
- 4 Umweltbegleitung**  
Blumenwiesen dank  
Tunnelbau
- 6 Bericht Bauarbeiten**  
Auf die Tunnelbauer  
folgen jetzt die Techniker
- 7 Rugentunnel und  
Lütschinenunterführung:**  
Endspurt
- 8 Verkehr**  
Nachtsperren im  
Leissigentunnel  
und weitere aktuelle  
Verkehrsinfos

### Editorial

Liebe Leserinnen, liebe Leser

Wer heute auf den Berner Oberländer Nationalstrassen unterwegs ist, kann sich durchaus sicherer fühlen als noch vor wenigen Jahren. Drei neue Rettungstollen sind bereits in Betrieb, ein vierter folgt in wenigen Monaten (Giessbach). Bald können wir zudem die Sanierungsarbeiten im Rugentunnel und in der Lütschinenunterführung abschliessen.

Mit grossen Schritten nähern wir uns auch schon neuen Projekten. Demnächst fokussieren sich die Arbeiten auf den Leissigentunnel. Nachdem wir in den vergangenen Jahren bereits die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung erneuert und optimiert haben, folgt im Oktober und November die Instandsetzung der Entwässerung. Um die Auswirkungen auf den Verkehr und die Anwohnenden möglichst gering zu halten, werden die Arbeiten in vergleichsweise verkehrsarmen Monaten nachts ausgeführt.

Gerne liefern wir Ihnen mit dieser info-Zeitung wieder eine Übersicht über den Stand der Dinge zu den verschiedenen Projekten im Berner Oberland und zeigen Ihnen auch ein Bauwerk, von dem kaum jemand denken würde, dass es einen Zusammenhang mit unseren Tunnels hat (siehe Seite 4). Ebenso informieren wir Sie in dieser Ausgabe über die Auswirkungen der nächsten geplanten Arbeiten auf den Verkehr (siehe letzte Seite).

Übrigens: Wer ins Berner Oberland fährt, wird bei der Anreise bald mehr von der Gegend sehen. Ab November 2017 verlaufen die A6-Fahrs Spuren Richtung Oberland oberirdisch über die Thuner Allmend, damit der Allmendtunnel saniert werden kann. Während der nächsten drei Jahre rücken die schönen Oberländer Berge also noch mehr ins Blickfeld.

Ich wünsche Ihnen allzeit gute Fahrt!



David Wetter  
Filialchef  
ASTRA Infrastrukturfiliale Thun

### Endspurt hier, Baustart da

Aktuell sind die Arbeiten rund um die Tunnelsicherheit im Berner Oberland an einem Wendepunkt: Einige Projekte befinden sich in der letzten Bausaison, andernorts beginnen bald die ersten Arbeiten.

Kurz vor Abschluss steht die Instandsetzung des Rugentunnels und der Lütschinenunterführung. Bis im Herbst 2017 laufen dort noch die letzten Arbeiten an der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung sowie einige bauliche Abschlussarbeiten. Sobald alle Arbeiten beendet und die nötigen Tests erfolgreich abgeschlossen sind, kann der Rugentunnel wieder normal durch beide Röhren befahren werden, und auch die Lütschinenunterführung wird wieder durchgehend ohne Wartezeiten befahrbar.

Dafür beginnen demnächst beim Leissigentunnel grössere Arbeiten. 2018 startet der Bau des Sicherheitsstollens. Im Vorfeld dazu wird bereits in diesem Herbst ein grösserer Eingriff im Tunnel erfolgen: Die Entwässerung muss altersbedingt erneuert werden. Dies bedingt nächtliche Sperrungen des Tunnels während zwei Monaten (siehe letzte Seite). Auch beim Soliwaldtunnel bei Brienzwiler sind 2018 die ersten Arbeiten vorgesehen. Diese werden allerdings erst im Herbst beginnen und den Verkehr einstweilen nur wenig tangieren.

INTERVIEW MIT ASTRA-BEREICHSLEITER ANDRI SINZIG

## «Jetzt geht es auch in Leissigen vorwärts»



### ZUR PERSON

Andri Sinzig (40), dipl. Bauingenieur, ist bei der Infrastruktur-filiale Thun des Bundesamts für Strassen ASTRA als Bereichs-leiter Projektmanagement Nord tätig. In dieser Funktion ist er zuständig für projektgestützte Unterhaltsmassnahmen und Ausbauten an den Nationalstrassen im Kanton Bern. Er lebt mit seiner Partnerin und den vier gemeinsamen Kindern in der Stadt Bern.

**Als letzter der grossen Autobahntunnels im Berner Oberland erhält bald auch der Leissigentunnel einen Sicherheitsstollen. Die räumliche Situation stellt die Ingenieure und Bauarbeiter vor spezielle Herausforderungen. Andri Sinzig, Bereichsleiter Projektmanagement Nord beim Bundesamt für Strassen, äussert sich über die Hintergründe.**



«Hier am Eybachweg wird auch oberirdisch gebaut. Für die Erschliessung des Installationsplatzes muss das Strässchen ausgebaut werden.»

**Andri Sinzig, ASTRA-Bereichsleiter**

**Vom Simmenfluchtunnel bis zum Giessbachtunnel sind in den vergangenen drei Jahren mehrere Autobahntunnel im Berner Oberland mit einem Sicherheitsstollen ausgestattet worden. Solche Bauwerke ermöglichen es den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern, sich bei einem Brandfall zu retten. Bei den meisten Tunnels sind die Arbeiten mittlerweile abgeschlossen oder jedenfalls weit vorangeschritten. Beim Leissigentunnel hingegen hat sich bisher scheinbar nichts getan. Wie verhalten sich die Dinge dort?**

Andri Sinzig: In Leissigen stehen wir kurz vor der Umsetzung. Auch dieses Projekt hat ein umfangreiches Genehmigungsverfahren durchlaufen. Sämtliche erforderlichen Bewilligungen liegen nun vor. Bereits konnten wir den Zuschlag für die Hauptarbeiten erteilen. Im Frühling 2018 nehmen wir die Bauarbeiten auf.

**Vor vier Jahren hiess es in der ersten Ausgabe der «info-Zeitung», mit dem Bau des Sicherheitsstollens in Leissigen werde etwa 2015 begonnen. Damit ergibt sich eine Verzögerung von fast drei Jahren. Was ist der Grund dafür?**

Als Bauherrschaft wären wir deutlich früher bereit gewesen. Die Verzögerung ist die Folge von Einsprachen. Der Sicherheitsstollen an sich gab kaum zu Diskussionen Anlass – er verläuft ja naturgemäss unterirdisch. Im Bereich der Portale hingegen herrschen in Leissigen teilweise enge Platzverhältnisse. Dadurch tangiert das Bauvorhaben auch einzelne Privatgrundstücke. Im Laufe des Verfahrens konnten mit allen Betroffenen Lösungen gefunden werden, weshalb schliesslich sämtliche Einsprachen zurückgezogen wurden. Die dafür notwendigen Verhandlungen waren jedoch teilweise sehr zeitaufwendig.

**Sie haben die räumliche Situation im Bereich der geplanten Stollenportale angesprochen. Hat sie einen Einfluss auf die Bauarbeiten?**

Ja, das ist unvermeidlich. Der Sicherheitsstollen wird etwas mehr als zwei Kilometer lang sein. Für eine solche Streckenlänge ist der Einsatz einer Tunnelbohrmaschine nicht sinnvoll. Stattdessen werden wir den Stollen im Sprengvortrieb ausbrechen. Das wird von Osten her erfolgen. Im Bereich des West-

portals lassen die Platzverhältnisse den Bau eines grösseren Installationsplatzes nicht zu.

**Allerdings steht auch beim Ostportal nicht gerade viel Platz zur Verfügung.**

Das stimmt, aber dort haben wir immerhin die Möglichkeit zum Ausweichen. Den Hauptinstallationsplatz werden wir im Gebiet westlich des Eybachs einrichten.

**Was bedeutet das für die Anwohnerinnen und Anwohner? Der Eybachweg ist ja nur ein schmales und enges Strässchen.**

Dieser muss im Hinblick auf den Baustellenverkehr zweifellos verbreitert werden. Das wird eine der ersten Massnahmen sein, wenn wir mit den Bauarbeiten beginnen. Zum Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger wird der Eybachweg zudem durchgehend mit einem Trottoir ausgestattet.

**Als Bauingenieur und Bereichsleiter befassen Sie sich hauptsächlich mit technischen Fragen. Davon sind aber immer auch Menschen betroffen – als Verkehrsteilnehmende wie als Anwohnerinnen und Anwohner. Was bedeutet das für Ihre Arbeit?**

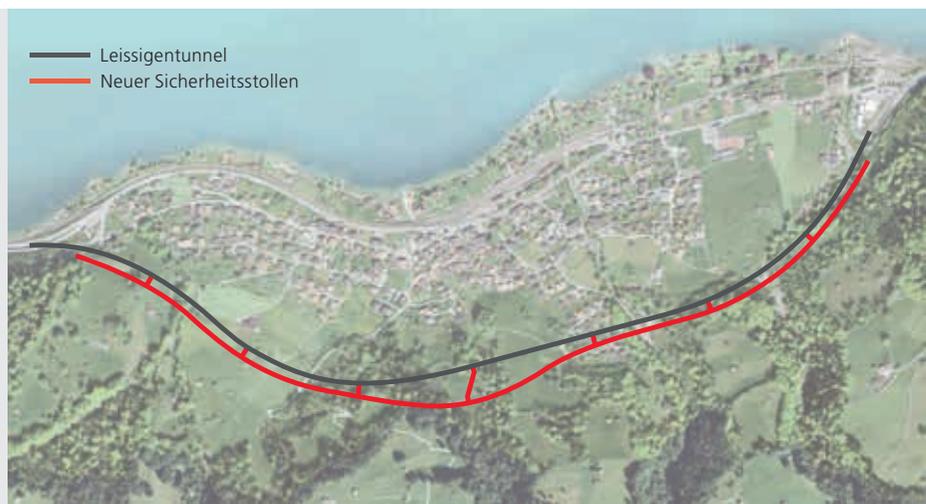
Im Ingenieurwesen gibt es unterschiedlichste Fachrichtungen. Ich bin nicht der Typ, der sich auf statische Berechnungen fokussiert. Meine Leidenschaft gilt vielmehr dem Projektmanagement. Ich finde es sehr spannend und bereichernd, in einem komplexen Umfeld und mit vielen beteiligten Menschen sinnvolle Dinge zu gestalten.

**Der motorisierte Individualverkehr wird in unserer Gesellschaft zwiespältig bewertet. Strassen und Autos gelten zwar als praktische Instrumente zur Erleichterung der Mobilität, aber auch als belastende Immissionsquellen. Wie gehen Sie mit diesem Widerspruch um?**

Tatsächlich wird der Autoverkehr heute eher mit negativen Auswirkungen assoziiert – Lärm, Abgase, Unfälle. Intelligente Systeme und technische Verbesserungen werden aber dazu führen, dass das Auto künftig sauber und effizienter sein wird. Indem wir eine hochwertige Strasseninfrastruktur mit dem dazugehörigen Platz bereitstellen, sorgen wir für gute Zukunftsgrundlagen. Darin liegt der Sinn meiner Tätigkeit.

### Zeitplan Bauarbeiten Leissigentunnel

Im Herbst dieses Jahres wird die Entwässerung im Leissigentunnel saniert. Unter anderem müssen beschädigte Schachtdeckel und Rinnen ersetzt werden. Die Arbeiten werden jeweils in der Nacht erfolgen. Während voraussichtlich acht Wochen muss deshalb der Verkehr nachts durch das Dorf umgeleitet werden. Im April 2018 erfolgt der Baustart für den Sicherheitsstollen. Der Vortrieb dürfte etwa drei Jahre dauern, der Innenausbau sowie der Einbau der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung weitere zwei Jahre. Wenn alles nach Plan verläuft, kann der Rettungsstollen Ende 2022 in Betrieb genommen werden.



## ÖKOLOGISCHE ERSATZMASSNAHMEN AM BRIENZERSEE

## Blumenwiesen dank Tunnelbau

**Der Bau der Rettungsstollen entlang des Brienzersees hat auch auf der gegenüberliegenden Seeseite Auswirkungen: In Oberried sind ökologisch wertvolle Trockenmauern errichtet worden. Sie stellen eine Ersatzmassnahme für die Stollenbauarbeiten an der A8 dar.**

Bis ins Sustengebiet und nach Interlaken sieht man von Albert Brawands Weideland. Der Bauer bewirtschaftet das sonnig gelegene Gebiet Rynberg-Mettli in Oberried am Brienzensee. Seinen Kühen scheint die Aussicht allerdings nicht viel zu bedeuten. Gemächlich rupfen die Hochlandrinder das saftige Gras vom Boden und schauen gelangweilt hinüber zum Zaun. Dort stapft Brawand zusammen mit einigen Leuten in orangefarbenen Leuchtwesten vorbei. Es handelt sich um Vertreterinnen und Vertreter des Bundesamts für Strassen ASTRA und einer Umweltingenieurfirma.

Die Gruppe besichtigt die Trockenmauern, die hier in den vergangenen Monaten entstanden sind. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmern sind mit den ausgeführten Arbeiten sehr zufrieden. Entwickelt und geleitet wurde das Projekt von Romana Rechsteiner; unterstützt wurde sie dabei vom Landschaftsarchitekten Peter Steiger. Die Umweltnaturwissenschaftlerin hat im Auftrag des ASTRA die Umweltbaubegleitung für den Bau der Rettungsstollen am linken Ufer des Brienzersees durchgeführt. Gleich drei Grossprojekte sind dort in den vergangenen Jahren realisiert worden bzw. stehen kurz vor dem Abschluss: Die Sicherheitsstollen des Chüebalm- und des Giessbachtunnels sowie der Fluchtstollen des Senggtunnels.



Das Bauen von Trockenmauern erfordert viel Handarbeit.

Wie bei anderen grossen Bauvorhaben mussten auch hier die Auswirkungen auf die Umwelt geprüft, minimiert und wenn nötig kompensiert werden. Rechsteiners Analyse ergab, dass die Ökobilanz des Stollenbaus nicht ausgeglichen war. Dies erfordert gemäss Gesetz das Ausführen von Ersatzmassnahmen. Solche waren aber im Bereich der Autobahnstrecke nicht auf sinnvolle Weise umsetzbar.

### Der Standort

Die neu erstellten Trockenmauern liegen in Oberried im Gebiet Rynberg-Mettli (Koordinaten 639 240/175 980). Sie können vom Strässchen aus eingesehen werden, das vom Dorf in westlicher Richtung zum Haberenwald und zum Farlouigraben führt. Auf dieser Strecke verläuft auch der Wanderweg Oberried–Niederried (Jakobsweg).





Romana Rechsteiner, Umweltnaturwissenschaftlerin, und Albin Matti, ASTRA-Projektleiter

Deshalb wurde entschieden, auf der gegenüberliegenden Seeseite nach einem geeigneten Projekt Ausschau zu halten. Fündig wurde man in Oberried. Albert Brawands Boden ist teilweise sehr steil und eignet sich deshalb ideal für den Bau von Trockenmauern. Das Gelände wird dadurch leicht terrassiert und kann künftig besser bewirtschaftet werden.

Wesentlich wichtiger noch ist aber der ökologische Aspekt der Trockenmauern: Sie bestehen aus locker gefügten Steinen aus der Umgebung und sind äusserst wertvoll für Kleinlebewesen. Hinter den neuen Mauern wurde das Terrain hangseitig mit dem vor Ort verfügbaren steinigem und relativ humusarmen Bodenmaterial aufgefüllt. Dadurch werden dort Magerwiesen entstehen, die in ökologischer Hinsicht ebenfalls sehr wertvoll sind.

Die Arbeiten begannen im vergangenen Herbst, wurden nach der Winterpause im März fortgesetzt

und konnten Ende Mai abgeschlossen werden. Ausgeführt wurden sie durch zwei spezialisierte Unternehmungen. Die beauftragten Fachleute errichteten drei separate Mauern. Insgesamt sind diese 164 m lang und weisen eine Höhe zwischen 1,4 m und 2 m auf. Dadurch ergibt sich von vorne gesehen eine sogenannte Ansichtsfläche von 287 m<sup>2</sup>.

Durch die ökologische Aufwertung des Gebiets entsteht für Albert Brawand ein Anspruch auf Biodiversitäts- und Landschaftsqualitätsbeiträge. Der Bewirtschafter hat sich deshalb verpflichtet, die Wiesen künftig nicht mehr zu beweiden. Stattdessen wird er sie lediglich mähen, damit die Pflanzenvielfalt möglichst hoch bleibt. Seine Hochlandrinder werden also in Zukunft nur noch weiter oben grasen können. Dafür dürfen sie das würzige Heu der Magerwiese fressen.

## GIESSBACH-SICHERHEITSTOLLEN IST IM ROHBAU FERTIG

# Auf die Tunnelbauer folgen jetzt die Techniker

**An der A8 am Brienersee rückt nun auch beim dritten Rettungsstollen das Ende der Arbeiten in Sichtweite. Der Rohbau ist abgeschlossen. Derzeit wird die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung eingebaut. Im kommenden Winter geht das Bauwerk in Betrieb.**

Drei Tunnels prägen die Strecke der Autobahn A8 entlang des Brienersees. Damit die Bauwerke den aktuellen Sicherheitsstandards genügen, sind sie in den vergangenen Jahren mit Rettungsstollen ausgestattet worden. Bei einem Brandfall im Tunnel ermöglichen diese den Verkehrsteilnehmenden die sofortige Selbstrettung.

Der Fluchtstollen beim Senggtunnel und der Sicherheitsstollen beim Chüebalmstollen sind bereits in Betrieb. Jetzt konnte auch beim dritten und längsten Tunnel – dem 3,3 km langen Giessbachtunnel – ein wichtiger Meilenstein erreicht werden. Anfang Juli übergab die Equipe der Tunnelbauer das Bauvorhaben formell an das Technikerteam, das sich nun um den Einbau der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung kümmert.

Der Vortrieb beim Giessbach-Sicherheitsstollen konnte bereits im Mai des letzten Jahres erfolgreich mit dem Durchschlag abgeschlossen werden. Danach begann der Innenausbau des Stollens. Konkret wurde eine Sohle eingebaut, die Wände und die Decke wurden fertiggestellt und bei den beiden Stolleneingängen wurden Portalgebäude errichtet. Gleichzeitig wurden zwischen dem Stollen und der Hauptröhre des Tunnels die noch ausstehenden Querverbindungen erstellt.

Die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung, die nun in den kommenden Monaten eingebaut wird, umfasst Tür-, Beleuchtungs- und Belüftungsanlagen sowie diverse Steuerungen. Die Technik hat im Ereignisfall sehr hohen Anforderungen zu genügen und muss deshalb vorgängig auf Herz und Nieren getestet werden. Wenn alles nach Plan verläuft, dann dürfte der Giessbach-Sicherheitsstollen im Februar 2018 für den Betrieb freigegeben werden.



4. Juli 2017 beim Ostportal des Giessbach-Sicherheitsstollens: Die Tunnelbauer übergeben das Projekt an die Techniker.



Letzte Umgebungsarbeiten vor dem Ostportal



Auch das westliche Portal des Giessbach-Sicherheitsstollens ist im Rohbau fertig.

## TUNNELSANIERUNGEN BEI INTERLAKEN

# Rugentunnel und Lüttschinenunterführung: Endspurt

Die Sanierung der beiden Tunnelbauwerke der A8 bei Interlaken befindet sich in der letzten Bausaison. Voraussichtlich im Verlauf dieses Herbstes können die Arbeiten abgeschlossen werden.



Neue Elektrotechnik: In der Nordröhre des Rugentunnels sind schon viele neue Elemente montiert.



In der Lüttschinenunterführung werden noch bis im Herbst nächtliche Installationsarbeiten ausgeführt.

Vor rund drei Jahren haben die Arbeiten zur Sanierung der Lüttschinenunterführung und des Rugentunnels begonnen. Die beiden Bauwerke, die aus den 70er-/80er-Jahren stammen, wurden schrittweise saniert und sicherheitstechnisch auf den neusten Stand gebracht. Die Arbeiten sind bereits weit fortgeschritten und befinden sich nun in der letzten Bausaison.

Gebaut wird in der Lüttschinenunterführung weiterhin vorwiegend nachts unter wechselseitigem Einspurbetrieb. Im Rugentunnel sind die Monteure in der aktuell gesperrten Nordröhre am Werk, während der Verkehr in beiden Richtungen durch die Südröhre fliesst.

Im Zentrum der Arbeiten steht noch bis im kommenden Herbst die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung. Die neuen Komponenten der Beleuchtung und der Ventilation sowie diverse Überwachungsanlagen, Steuerungen und Signale werden montiert. Einzelne bauliche Arbeiten sind ebenfalls noch im Gang, wie etwa die Sanierung der Brücke der Wagnerenstrasse über die A8.

In der Lüttschinenunterführung werden die Arbeiten voraussichtlich Ende Oktober 2017 abgeschlossen. Nach den Abschlusstests steht sie auch nachts wieder durchgehend zweispurig zur Verfügung. Im Rugentunnel werden die Arbeiten ebenfalls in diesem Herbst abgeschlossen. Das genaue Datum der Wiedereröffnung der Nordröhre ist noch nicht festgelegt. Informationen finden Sie zu gegebener Zeit auf [www.tunnelsicherheit-a8.ch](http://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](http://www.tunnelsicherheit-A8.ch) > Kommunikation >  
 Newsletter.



## TUNNELBAUSTELLEN

# Nachsperrungen im Leissigentunnel und weitere aktuelle Verkehrsinfos

**Im Leissigentunnel der A8 werden im Oktober und im November diverse Bestandteile der Entwässerung erneuert. Dies erfordert jeweils fünf Nachsperrungen pro Woche während zwei Monaten. Ansonsten sind im Herbst nur wenige Verkehrsbehinderungen zu erwarten.**



Die alten Schachtabdeckungen sind in einem schlechten Zustand.



Die Abdeckungen werden mittelsamt Rahmen komplett ersetzt.

Die Entwässerung im Leissigentunnel ist sanierungsbedürftig. Sie wird im kommenden Herbst instandgesetzt. Ab September laufen die Vorbereitungen, im Oktober und November schliesslich werden die Arbeiten im Tunnel ausgeführt. Um die Auswirkungen auf den Verkehr und die Anwohner möglichst gering zu halten, finden die Arbeiten nachts statt.

Der Leissigentunnel wird in den Monaten Oktober und November 2017 jeweils fünf Mal pro Woche nachts in beide Richtungen gesperrt. Betroffen sind die Nächte von Sonntag/Montag bis Donnerstag/Freitag, jeweils 20 Uhr bis 5 Uhr. Der Verkehr wird über die Hauptstrasse umgeleitet.

### Punktuelle Sperrungen auf anderen Abschnitten

Beim Rugentunnel, bei der Lüttschinenunterführung sowie im Sicherheitsstollen für den Giessbachtunnel laufen aktuell noch verschiedene Arbeiten an der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung. Beim Rugentunnel und bei der Lüttschinenunterführung dauern die Arbeiten bis im Herbst. In der Lüttschinenunterführung wird noch bis ca. Oktober nachts zeitweise ein wechselseitiger Einspurbetrieb eingerichtet. Im Rugentunnel läuft der Verkehr bis im Herbst in beiden Richtungen durch die Südröhre. Das genaue Datum der Öffnung der Nordröhre kann infolge witterungsabhängiger Schlussarbeiten noch nicht festgesetzt werden. Sowohl in der Lüttschinenunterführung als auch im Rugentunnel werden im Herbst Tests nötig sein, die jeweils separate Sperrungen erfordern.

Auch im Sicherheitsstollen beim Giessbachtunnel wird derzeit die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung

eingebaut. Die Tests für diese Anlagen sind aktuell im Dezember 2017 im Rahmen von voraussichtlich drei Nachsperrungen des Giessbachtunnels geplant.

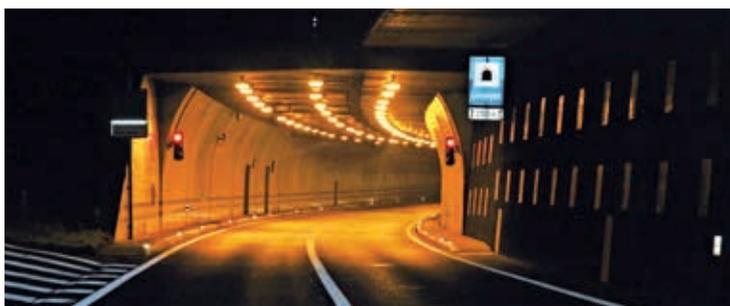
Die definitiven Termine für die punktuellen Nachsperrungen werden zu gegebener Zeit kommuniziert. Informieren Sie sich über unsere Website und abonnieren Sie den Newsletter!

### Allmendtunnel:

#### Neues Verkehrsregime ab November

Der Allmendtunnel der A6 in Thun befindet sich zwar nicht mehr im Verteilgebiet der info-Zeitung, wird aber von den Einwohnerinnen und Einwohnern bzw. von den Besucherinnen und Besuchern des Berner Oberlands rege benutzt. Damit sie auch während der kommenden Tunnelanierung ohne grosse Zeitverluste das Oberland erreichen können, wird aktuell ein so genannter Verkehrskorridor gebaut, der die beiden Fahrspuren Richtung Oberland oberirdisch über die Allmend führt. Dieser wird ca. Mitte November 2017 in Betrieb genommen. Anschliessend wird zuerst die Tunnelröhre Richtung Spiez instandgesetzt, danach die Röhre Richtung Bern. Die Fahrspuren Richtung Bern laufen durch die jeweils freie Röhre.

Informationen zu diesem Projekt vermittelt die Website [www.a6-rubigen-spiez.ch](http://www.a6-rubigen-spiez.ch)



### Kontakt

Bundesamt für Strassen ASTRA  
 Infrastrukturfiliale Thun  
 058 468 24 00  
[info@tunnelsicherheit-a8.ch](mailto:info@tunnelsicherheit-a8.ch)