



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

# info

## Tunnelsicherheit Berner Oberland Erneuerung A8

### Liebe Leserinnen, liebe Leser

Seit diesem August darf ich beim ASTRA die Abteilung «Strasseninfrastruktur West» leiten und bin in dieser Position für die Westschweiz und den Kanton Jura sowie für das Wallis und den Kanton Bern zuständig. Auch die spannenden Projekte im Berner Oberland darf ich also betreuen. Als ehemalige Projektleiterin der zweiten Gotthard-Strassenröhre liegen mir Tunnel natürlich besonders am Herzen – und davon hat es im Berner Oberland ja so einige. Der Fokus liegt derzeit beim Leissigentunnel, wo im Frühjahr 2023 der Sicherheitsstollen in Betrieb genommen wird, und natürlich bei den Tunnel entlang der A8 am Brienersee, die mitsamt der offenen Strecke umfassend saniert werden.

Projekte wie die Sanierung der A8 am Brienersee sind nicht nur technisch unglaublich komplex, sie sind auch eine logistische Herausforderung. Bei solch grossen Projekten ist es nicht ausgeschlossen, dass wir auf Unvorhergesehenes treffen wie etwa erhöhte Asbestvorkommen, welche die Arbeiten verzögern können. Das hat dann sofort auch Auswirkungen auf die Termine und Bauabläufe. Trotz dieser Schwierigkeiten versuchen wir stets, die Arbeiten für die Verkehrsteilnehmenden und für die Anwohnenden so verträglich wie möglich zu gestalten. Um dies zu erreichen, passen wir das Bauprogramm laufend an. Lesen Sie in dieser Ausgabe mehr darüber.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine unfallfreie und sichere Fahrt.



Valentina Kumpusch  
Abteilungschefin Strasseninfrastruktur West,  
ASTRA

### Brienersee heute, Thunersee morgen

Die Erneuerung der A8 zwischen Interlaken-Ost und Brienz läuft nun seit bald zwei Jahren. Nachts unter der Woche wird dafür der gesamte Abschnitt gesperrt. Wie komplex so eine Sperrung ist und welche anderen Arbeiten der dafür zuständige Sicherheitsdienst sonst noch in einer Nacht erledigt, erfahren Sie in einer Reportage auf Seite 5.

Aufgrund von erhöhtem Asbestvorkommen in den drei Tunnel verzögerten sich die Arbeiten, weshalb auch 2024 noch Nachtsperrungen nötig sein werden. Die Wartezeiten vor den Lichtsignalanlagen konnten wir aber dank zahlreicher Massnahmen deutlich verkürzen. Die Hintergründe dazu liefert das Interview mit dem Projektleiter des ASTRA, Albin Matti.

### A8 Thunersee

Auch entlang der A8 am Thunersee wird gearbeitet. Beim Leissigentunnel sind beim neuen Sicherheitsstollen noch einige Installationsarbeiten im Gang. Wegen der Lieferschwierigkeiten bei der Ausrüstung verschiebt sich die Inbetriebnahme des Stollens aufs Frühjahr 2023. Ab ca. 2030 wird die A8 Spiez–Interlaken-West saniert. Die Planung dazu ist bereits weit fortgeschritten. Zuerst ist aber noch die A6 zwischen Thun-Süd und Spiez an der Reihe. Die Hauptarbeiten finden 2025/26 statt.



«Die Verkehrsmassnahmen haben Wirkung gezeigt; im Sommer 2022 hatten wir hier kaum mehr Staus»: Albin Matti, Projektleiter beim Bundesamt für Strassen, beim Rastplatz Glooten, der während der Sanierungsarbeiten als Installationsplatz genutzt wird.

## INTERVIEW MIT PROJEKTLIMITER ALBIN MATTI

# Weniger Staus, dafür längere Bauzeit

**Im Unterschied zum Vorjahr verlief der Verkehr auf der A8 zwischen Interlaken-Ost und Brienz diesen Sommer meist flüssig. Das hat allerdings Auswirkungen auf das Bauprogramm. Dazu tragen auch unerwartete Asbestvorkommen in den Tunnel bei. Albin Matti, Projektleiter beim Bundesamt für Strassen, erläutert die Zusammenhänge.**

### **Im Sommer 2021 gab es auf der A8 am Brienersee wiederholt lange Staus. Ist der Sommer 2022 anders verlaufen?**

Albin Matti: Ja, deutlich besser. Der Verkehrsfluss war fast immer problemlos. Dieses Jahr haben wir die Ampelanlagen während der Sommerferien vorübergehend entfernt und die A8 zweispurig geöffnet. Ausserhalb der Ferien kam es zwar zu Wartezeiten bei den einspurigen Abschnitten, diese waren aber in der Regel kürzer als 2021. Längere Zeitverluste gab es meist nur noch bei Anlässen oder an Wochenenden mit schönem Ausflugswetter. Entsprechend gab es kaum Beanstandungen seitens der Verkehrsteilnehmenden. Im Unterschied dazu hatten wir im vorherigen Sommer auf der A8 praktisch wöchentlich Stausituationen, dadurch auch Ausweichverkehr via Kantonsstrasse und

dort entsprechend stockenden Verkehr. Dieses Szenario hat sich glücklicherweise nicht wiederholt.

### **Worauf führen Sie diese Entwicklung zurück?**

Eindeutig auf die Verkehrsmassnahmen, die wir getroffen haben. Dazu zählten verschiedene technische Anpassungen bei den Lichtsignalanlagen, etwa der Einbau von Rückwärtszählern, mit denen die verbleibende Zeit bis zur nächsten Grünphase angezeigt wird. Entscheidend waren aber insbesondere zwei Punkte: Zwischen Interlaken-Ost und Brienz gab es diesen Sommer nur noch zwei und nicht mehr drei Abschnitte, auf denen der Verkehr einspurig geführt und mit Lichtsignalanlagen geregelt werden musste. Zudem haben wir das Bauprogramm so ange-





Vorbereitungsarbeiten für den Einbau eines neuen Fahrbahnübergangs an einer Brücke bei Erschwanden.

passt, dass auch diese beiden Abschnitte in der Spitzensaison durchgehend doppelspurig befahren werden konnten. Das war während fünf Wochen im Juli und August der Fall.

**Hat diese Entlastung nicht auch mit einem veränderten Verkehrsaufkommen zu tun? Seit die Einschränkungen in Zusammenhang mit der Pandemie aufgehoben wurden, reisen Schweizerinnen und Schweizer wieder vermehrt ins Ausland.**

Das trifft in einem gewissen Ausmass sicher zu. Im Gegenzug kommen aber auch wieder deutlich mehr Touristen aus dem Ausland in die Schweiz. Viele davon sind mit Mietautos auf unseren Strassen unterwegs. Gemäss den uns vorliegenden Daten war das Verkehrsaufkommen auf der A8 am Brienzensee im Sommer 2022 etwa gleich hoch wie im Vorjahressommer.

**Seit Mitte August herrscht auf der Nationalstrasse zwischen Interlaken-Ost und Brienz wieder Ampelbetrieb. Bleibt das bis auf weiteres so?**

Nein, die einspurigen Abschnitte werden wir etwa Mitte November aufheben. Den Winter hindurch wird der Verkehr auf der A8 dann wieder durchgehend zweisepurig geführt. Etwa Ende März werden wir erneut zwei Abschnitte mit Ampelbetrieb einrichten. Aber auch 2023 werden dort die Bauarbeiten im Hochsommer

so angepasst, dass der Verkehr durchwegs zweisepurig geführt werden kann.

**Wie wirken sich diese Umstellungen auf das Bauprogramm aus?**

Die Bauarbeiten werden sich dadurch zwangsläufig verlängern. Ursprünglich war vorgesehen, dass die A8 zwischen Interlaken-Ost und Brienz bis Ende 2023 jeweils nachts gesperrt werden muss. Nach heutigem Stand rechnen wir damit, dass dies nun bis Ende 2024 der Fall sein wird.

**Ein Jahr Verlängerung allein aufgrund von zwei fünfwöchigen Unterbrüchen im Sommer und einer Reduktion der einspurigen Abschnitte – wie ist das möglich?**

Die verkehrsbedingten Anpassungen sind nicht der einzige Grund für die Verzögerung. Nach wie vor kommt es heute bei verschiedenen Bauprojekten immer wieder zu unliebsamen Überraschungen, die in Zusammenhang mit der Asbest-Problematik stehen. Das war leider auch beim Erhaltungsprojekt der A8 der Fall. Kurz nach Beginn der Sanierungsarbeiten mussten wir feststellen, dass in den Banketten asbesthaltige Bereiche vorkommen.

**Hätte man das nicht vor Baubeginn wissen können und in die Terminplanung einbeziehen sollen?**

Selbstverständlich haben wir im Vorfeld des Sanierungsprojekts umfangreiche Abklärungen getroffen und auch zahlreiche Proben entnommen. So wussten wir bereits, dass im Tunnelinnern Asbest vorkommt. Entsprechend konnten wir dies bei der Bauplanung berücksichtigen. Dass aber auch in den tieferliegenden Bankettbereichen Asbest vorliegt, liess sich mit Probeentnahmen nicht feststellen. Der Sachverhalt trat erst bei den eigentlichen Bauarbeiten zutage.

Die Sanierung der A8 zwischen Interlaken-Ost und Brienz ist ein hochkomplexes Vorhaben: Projektleiter Albin Matti mit dem aktuellen Ausführungsplan.



### **Können Sie das näher erläutern?**

Das asbesthaltige Material lag nicht an der Oberfläche vor, sondern verbarg sich in tieferen Schichten, zu denen wir erst während der Arbeiten vordringen konnten. Dieses Material mussten wir mit grossem Aufwand und unter hohen Sicherheitsvorkehrungen entfernen. Das hat viel Zeit gekostet und zur Verzögerung anderer Arbeiten geführt. Auch in den Fugen der Betonplatten, die das Fundament der Fahrbahn bilden, haben wir Asbest vorgefunden. Das war aber nicht die einzige unerfreuliche Entdeckung.

### **Auf welche Probleme sind Sie sonst noch gestossen?**

Für die Sanierung der Fahrbahnen in den Tunnel haben wir ursprünglich vorgesehen, nach dem Entfernen des Deckbelags die Niveauunterschiede der Betonplatten auszugleichen und danach den neuen Belag aufzubringen. Im Zuge der Sanierungsarbeiten zeigte sich jedoch, dass die Betonelemente teilweise sehr grosse Unebenheiten aufweisen. Wenn man diese abgetragen hätte, dann wären unweigerlich die im Beton verbauten Verstärkungen aus Stahl angegriffen worden. Dies hätte unter Umständen die Statik des Untergrunds beeinträchtigt.

### **Wie geht man jetzt mit dieser Schwierigkeit um?**

Wir haben uns für ein anderes Sanierungsverfahren entschieden. Statt die Fahrbahn nur oberflächlich zu sanieren, tragen wir nun sowohl den Deckbelag als auch die darunter liegenden Betonplatten ab. Danach bringen wir einen klassischen Strassenaufbau mit Kofferung, Tragschicht und Deckbelag auf, wie er heute auch im Tunnelbau Standard ist.

### **Das klingt nach einem enormen Aufwand. Die drei Tunnel sind insgesamt ja über fünf Kilometer lang!**

Das stimmt. Zudem werden diese Arbeiten innerhalb eines sehr kurzen Zeitfensters ausgeführt. Das wird ein logistischer Kraftakt, der die beteiligten Bauunternehmungen stark fordern wird. In den beiden Tunnel Sengg und Chüebalm werden wir die Fahrbahn im Frühwinter in weniger als drei Tagen sanieren. Zu diesem Zweck werden wir die A8 zwischen Interlaken-Ost und Brienz am ersten Dezemberwochenende komplett sperren müssen. Im Dezember 2023 wird dann auch die Fahrbahn des Giessbachtunnels erneuert.

### **Gemäss ursprünglicher Planung waren solche Totalsperren auf dieser Strecke nicht vorgesehen. Warum rückt man jetzt von diesem Grundsatz ab?**

Wir sind zur Überzeugung gelangt, dass das nun gewählte Vorgehen grosse Vorteile bietet, auch für die Verkehrsteilnehmenden. Man hätte die Fahrbahnsanierung auch in zahlreiche Einzelschritte zerlegen und dann jeweils während einer nächtlichen Sperrung einige Meter Fahrbahn ersetzen können. Der Aufwand wäre jedoch massiv grösser gewesen, zudem wäre das Ergebnis letztlich ein Flickwerk geworden. Mit dem nun eingeschlagenen Weg erzielen wir eine technisch einwandfreie Lösung. Für die erforderliche Streckensperrung von Freitagabend bis Montagmorgen haben wir zudem jene Jahreszeit gewählt, in der das Verkehrsaufkommen

«Der Fahrbahn-Ersatz in den Tunnel wird ein logistischer Kraftakt.»

**Albin Matti**  
Projektleiter

am geringsten ist – nämlich vor der eigentlichen Skisaison und ausserhalb der Sommersaison, aber auch nach dem Briensermärt und dem Brienser Weihnachtsmarkt.



## SICHERHEIT AUF DER BAUSTELLE

## Die A8-Nachtwächter

**Seit einiger Zeit schon ist die A8 am Brienersee jeweils nachts gesperrt. Dies ist nötig, um die Tunnel erneuern zu können. Es sind aber nicht nur Bauarbeiter, die nachts auf der A8 unterwegs sind, sondern auch Sicherheitsdienstmitarbeiter. Sie haben jeweils einiges zu tun.**

Die Sanierung der A8 am Brienersee ist eine unglaublich komplexe Baustelle. Eingepfercht zwischen See und Bergen oder zwischen Tunnelwänden bleibt nicht genügend Platz, um neben den Bauarbeiten auch noch den Verkehr fließen lassen zu können. Deshalb wird unter der Woche jeweils nachts die gesamte Strecke für die Arbeiten gesperrt. Was auf den ersten Blick ganz einfach scheint, ist in Tat und Wahrheit eine höchst komplexe Angelegenheit. Verantwortlich dafür, dass sich in der Nacht keine Fahrzeuge auf die Baustelle verirren, ist der Sicherheitsfachmann Guido Strub mit seinem Team.

### Sperrgitter und Barrieren

Etwa eine halbe Stunde vor der Sperrung machen sich die Sicherheitsdienstmitarbeiter auf den Weg Richtung Anschluss Brienz. Der Baustellenzustand wird von «Baustelle gesperrt» auf «Aufbau Sperrung» geschaltet. Das sehen auch die Arbeiter, die mittlerweile ebenfalls eingetroffen sind und auf ihren Einsatz warten. Sie wissen: Bald geht es los. Beim Anschluss Brienz angekommen, stellt Guido Strub ein mobiles Sperrgitter auf die Strasse und kontrolliert die Barrieren, die bereits unten sind. Jetzt sollte für alle klar sein: Hier ist gesperrt. Trotzdem können wir gleich zuschauen, wie ein Autofahrer von Unterbach her die Sicherheitslinie überfährt und als Geisterfahrer die Barriere umfährt. «Das sehen wir eigentlich jeden Abend», meint Guido Strub, geht zum Fehlbaren und kann ihn zum Umlenken bewegen. Danach fahren wir Richtung Interlaken. Auf dem Weg dorthin sehen wir auch gleich, ob uns noch ein Auto entgegenkommt. Doch es ist ruhig. Fast schon gespenstisch, auf der sonst so stark befahrenen Strasse plötzlich ganz allein zu sein. In Interlaken angekommen, wird das Prozedere mit dem Sperrgitter und der Barriere wiederholt. Jetzt ist sichergestellt, dass die A8 frei von Fahrzeugen ist. Der Zustand wird auf «Baustelle frei» gestellt und die Arbeiten können beginnen.

### Regelmässige Kontrollen

Während der Nacht fährt Guido Strub mit seinem Kollegen regelmässig die gesamte Strecke ab und überprüft sie auf kleinere Schäden, die vor dem nächsten Morgen repariert werden müssen. Sie schauen auch bei den Arbeitern vorbei und kontrollieren, ob alle Sicherheitsvorschriften eingehalten werden. Trotz ihrer Kontrolltätigkeit sind sie in der Regel gern gesehen, wie Guido Strub erklärt: «Auch wenn wir manchmal auf kleinere



Guido Strub startet von seinem Büro aus den Sperrablauf.



Ruhe vor dem Sturm: Kurz vor Arbeitsbeginn ist der Giessbachtunnel verkehrsfrei.

Fehlverhalten hinweisen müssen, werden wir trotzdem freundlich empfangen. Man ist als Team unterwegs, das merkt man hier deutlich».

Etwa um halb fünf am Morgen ziehen sich die Arbeiter zurück. Die Strasse wird nun gereinigt und für den Morgenverkehr vorbereitet. Zusammen mit der Gebietseinheit stellen Guido Strub und sein Team sicher, dass alle Systeme wieder eingeschaltet sind und einwandfrei funktionieren und sich keine Arbeiter mehr auf der Baustelle befinden. Dann können auch die Barrieren wieder geöffnet werden und kurz vor 6 Uhr fahren bereits wieder die ersten Autos über die A8.

Eine erfolgreiche Nacht geht zu Ende. «Es war ruhig heute», sagt Guido Strub. Als die ersten Sonnenstrahlen über die Berge scheinen, verlässt auch er als letzter die Baustelle und geht in den wohlverdienten Feierabend. Eines ist klar: Ohne den Sicherheitsdienst würde diese Baustelle nicht funktionieren.

## SICHERHEITSTOLLEN

# Leissigentunnel

Im Sicherheitsstollen des Leissigentunnels sind die baulichen Arbeiten abgeschlossen. Aktuell laufen im Stollen noch Arbeiten an der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung. Dabei kommt es zu Verzögerungen aufgrund der Lieferkrise.



Das Westportal des Sicherheitsstollens an der Krattigstrasse.

Nach einer rund vierjährigen Bauzeit sind die baulichen Arbeiten am neuen Sicherheitsstollen für den Leissigentunnel kürzlich beendet worden. Nach dem Ausbruch des Stollens und dem Innenausbau ging es in den letzten Monaten noch um die Umgebungsarbeiten rund um die Portale und um den Rückbau der verschiedenen Installationsplätze. Nachdem dies alles nun abgeschlossen ist, werden im Herbst und Winter noch einige Böschungen bei den Portalen sowie der Bereich rund um den Damm beim Eybach wiederaufgeforstet.

Während ausserhalb des Stollens somit schon fast alles fertig ist, sind in seinem Innern aktuell noch verschiedene Installationsarbeiten im Gang.

### **Verzögerungen aufgrund von Lieferschwierigkeiten**

Die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung des Stollens ist umfangreich: Nebst der Beleuchtung und der Lüftung gehört auch die Energieversorgung und die Kommunikationstechnik dazu.





Der Sicherheitsstollen ist baulich fertiggestellt, aber noch nicht fertig ausgerüstet.



Das Ostportal des Stollens liegt an einer Waldstrasse auf der Ostseite von Leissigen.

Aufgrund der weltweiten Lieferschwierigkeiten konnte diese Ausrüstung bisher erst teilweise verbaut werden. So sind zwar viele Bestandteile wie etwa die Lüftung und die Schleusentore am Stollenausgang bereits montiert, aber die Strom- und Datenkabel und gewisse Steuerungskomponenten fehlen noch. Auch bei der Installation der Stollenbeleuchtung kommt es aufgrund von Lieferschwierigkeiten zu erheblichen Verzögerungen.

Das Ziel war ursprünglich, den Stollen bis Ende 2022 in Betrieb nehmen zu können. Aktuell geht das ASTRA von einer möglichen Inbetriebnahme im Frühjahr 2023 aus. Bis dahin gilt es nicht nur, die Installationsarbeiten abzuschliessen, sondern es müssen auch noch umfangreiche Tests durchgeführt werden.

Den Abschluss bildet ein sogenannter Integraler Gesamttest, der auch den Strassentunnel betrifft.

### Letzter im Bunde

Der Sicherheitsstollen beim Leissigentunnel wird der letzte einer ganzen Reihe von Rettungsstollen sein, die in den letzten Jahren auf den Berner Oberländer Nationalstrassen gebaut und in Betrieb genommen worden sind. Mit Rettungsstollen und/oder anderen zusätzlichen Fluchtmöglichkeiten ausgerüstet wurden zuvor der Simmenfluchtunnel auf dem Zubringer Simmental, der Rugentunnel und die Lütschinenunterführung bei Interlaken, die Tunnel Sengg, Chüebalm und Giessbach am Brienzensee und der Soliwaldtunnel bei Brienzwiler.



## Erneuerungsprojekte zwischen Thun und Interlaken

Auf den Nationalstrassen A6 und A8 zwischen Thun-Süd und Interlaken sind verschiedene Sanierungsprojekte geplant. Die Hauptarbeiten der Gesamterneuerung der A6 zwischen Thun-Süd und Spiez finden voraussichtlich in den Jahren 2025/26 statt. Dabei werden alle Elemente der Infrastruktur instandgesetzt und den geltenden Normen angepasst. Auch der Simmenfluchtunnel auf der Zubringerstrecke ins Simmental gehört zum Projekt.

Auf der A8 zwischen Spiez und Interlaken startet die Erneuerung ab ca. 2030. An verschiedenen Brücken wurden bereits in den letzten Jahren gewisse vorgezogene Instandsetzungs- und Verstärkungsmassnahmen realisiert, weil diese nicht bis dahin warten konnten. Ab ca. 2030 folgt die restliche Infrastruktur. Die Sanierung wird abschnittsweise ausgeführt und dauert mehrere Jahre. Auch im Leissigentunnel sind in diesem Rahmen verschiedene bauliche Instandsetzungen vorgesehen.

**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

# Verzögerung wegen Asbest

**Die Verkehrsmassnahmen bei den einspurigen Abschnitten entlang der A8 zwischen Interlaken-Ost und Brienz haben sich bewährt und werden fortgesetzt. Wegen erhöhten Asbestvorkommen verzögerten sich die Arbeiten aber im Allgemeinen, weshalb auch 2024 Nachtsperrungen nötig sein werden. Anfang Dezember wird die A8 für ein Wochenende gesperrt, um die Tunnelfahrbahn zu erneuern.**



Die A8 zwischen Bönigen und Iseltwald.

Im Verlauf der Arbeiten wurde festgestellt, dass in den Bankettbereichen in allen drei Tunnel Asbest vorliegt. Dieser musste unter hohen Sicherheitsvorkehrungen entfernt werden. Dadurch haben sich auch andere Arbeiten verzögert. Das ASTRA rechnet deshalb aktuell mit Nachtsperrungen bis Ende 2024.

### Wochenendsperrung

Anfang Dezember werden die Fahrbahnen im Sengg- und im Chüebalm-Tunnel saniert. Der Deckbelag und die darunterliegenden Betonplatten werden abgetragen und ein neuer Aufbau mit Kofferung, Tragschicht und Deckbelag eingebaut. Um eine hohe Qualität der Fahrbahn zu gewährleisten, werden die Fahrbahnen im Sengg- und Chüebalm-Tunnel während einer Intensivbauphase über ein Wochenende ersetzt.

Dafür wird die A8 zwischen Interlaken-Ost und Brienz vom Freitag, 2. Dezember, 20 Uhr bis Montag, 5. Dezember 2022, 6 Uhr, durchgehend gesperrt. Der Verkehr wird über die Kantonsstrasse auf der anderen Seeseite umgeleitet.

Es wurde bewusst eine verkehrsarme Zeit gewählt – nach der Sommersaison, dem Briensermarkt und dem Briener Weihnachtsmarkt, aber vor der Skisaison. Über das ganze Wochenende werden Verkehrsdienste eingesetzt und die Polizei wird ebenfalls verstärkt vor Ort sein.

Seit dem Sommer 2021 wird der Verkehr auf mehreren A8-Abschnitten einspurig geführt. Dank der verschiedenen Massnahmen wie dem Einsatz von Verkehrsdiensten oder dem Einbau von Rückwärtszählern bis zur nächsten Grünphase gingen die Wartezeiten diesen Sommer merklich zurück. Ausserdem wurde das Bauprogramm so intensiviert, dass in den Spitzenzeiten während der fünf Wochen Sommerferien die Lichtsignalanlagen entfernt werden konnten. Dies wird auch 2023 so gehandhabt. Ein einspuriger Abschnitt wird sich östlich des Chüebalm-Tunnels befinden. Die Fahrzeuge von Interlaken her werden bereits vor dem Westportal angehalten, damit im Tunnel kein Stau entsteht. Die beiden Ampeln vor dem Portal und vor der Baustelle werden aufeinander abgestimmt, sodass beide gleichzeitig Grün anzeigen. Die Steuerung ist jedoch recht komplex. Bis die Ampeln optimal aufeinander abgestimmt sind, kann es deshalb ein paar Tage dauern.

**Impressum**  
 Herausgeber: Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation UVEK.  
 Bundesamt für Strassen ASTRA, Infrastrukturfürhilfe Thun  
 Konzept und Texte: ASTRA / Andreas Staeger, staegertext.com, Brienz  
 Fotos: ASTRA / staegertext.com / Bauleitung  
 Grafik/Layout: Atelier KE, Meiringen - Druck: Thomann Druck, Brienz - Auflage: 32 600 Ex.  
 Verteilperimeter: Verwaltungskreis Interlaken-Oberhasli, Spiez und Umgebung.  
 Erscheinungsweise: 1-2x jährlich



### Kontakt

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

[www.tunnelsicherheit-a8.ch](http://www.tunnelsicherheit-a8.ch)