

# Sanierung in Spiezwiler

## Zuerst wird die Brücke schwächer, dann wieder stärker

**Temporäre zusätzliche Stützen ermöglichen die Betonsanierung der Autobahn- Strassenbrücke in Spiezwiler.**

Guido Lauper  
Bom, 28.Juli 2022



Als vorgezogene Massnahme der Gesamtsanierung der Autostrasse Spiez–Interlaken-West stellt das Bundesamt für Strassen (Astra) die Überführung im Spiezwiler instand. Auf der Stahlkonstruktion unter der Brückenplatte sind die Hydraulikpressen mit einer Tragkraft von 200 Tonnen pro Stütze montiert.

Foto: Guido Lauper

Ausser der einspurigen Verkehrsführung bemerken die Autofahrenden nicht viel von der Instandstellung der 30-jährigen Strassenbrücke über die A8 in Spiez aus Richtung Kandertal. Als vorgezogene Massnahme der Gesamtsanierung der A8 von Spiez bis Interlaken-West wird die Brücke bis im Oktober saniert. Eine Besichtigung vor Ort zeigt den besonderen Aufwand zur Sanierung bei laufendem Betrieb.

«Mit der aktuellen Massnahme lässt das Bundesamt für Strassen Astra als Auftraggeberin die Tragfähigkeit und die Erdbebensicherheit des Bauwerks verbessern», fasst Mediensprecher Lukas Studer die laufenden Arbeiten zusammen. Wie das vor sich geht, erklärt Bauleiter

Fabio Hofer. «Im Bereich der Stützen wird der Beton auf der Fahrbahnplatte bis auf die Bewehrung – umgangssprachlich Armierung – entfernt, damit die Brückenplatte im Anschluss verstärkt werden kann.

Diese temporäre Schwächung des Bauwerks gleichen unter der Brücke installierte Schwerlastabstützungen zusätzlich zu den bestehenden Stützen aus. Pro Abstützung wird das 2200 Tonnen schwere Bauwerk mit einer Kraft von etwa 200 Tonnen aktiv hydraulisch aufgepresst.» Während der Bauzeit sind die Pressen mechanisch gesichert und werden laufend überwacht.

### **Sicher für weitere 40 Jahre**

Zusätzlich zur Fahrbahnplatte werden auch die bestehenden Stützen instand gesetzt, damit die Brücke weitere 40 Jahre sicher betrieben werden kann. Dazu werden die vier äussersten Zentimeter Beton der Stützen bis auf die Bewehrung durch sogenannten Ultrahochfesten Faserbeton (UHFB) ersetzt. «UHFB ist ein innovatives Bauprodukt mit 5-mal höherer Festigkeit gegenüber konventionellem Beton, ausserdem ist der Beton wesentlich dichter und widerstandsfähiger gegenüber schädigenden Einwirkungen», sagt Fabio Hofer.



Astra-Mediensprecher Lukas Studer (links) und Bauingenieur Fabio Hofer stellen die Sanierung der Autobahnbrücke im Spiezwiler vor.

Foto: Guido Lauper

Bei der Brücke handelt es sich um ein innovatives Bauwerk. Zum einen wurden die Brückenplatte und die Brüstung schon damals vorgespannt, und zum anderen wurde die Betonbrüstung als Pilotprojekt mit Epoxidharz beschichteter Bewehrung ausgeführt, um einen besseren Korrosionsschutz zu erreichen.

## **Kosten: 1,6 Millionen Franken**

Die aus dem Nationalstrassenfonds finanzierten 1,6 Millionen Franken kostenden Arbeiten führt das Astra vornehmlich bei laufendem Verkehr aus. Dabei bleibt immer eine der beiden Fahrspuren in Betrieb. «Autobahnen können wir tagsüber nicht sperren», sagt Lukas Studer. Nächtliche Sperrungen sind nur vorgesehen, wenn die Arbeiten nicht ohne Sperrung ausgeführt werden können.



Sanierung in Etappen: Während die eine Fahrspur tiefgreifend saniert wird, rollt der Verkehr über die zweite Spur.

Foto: Guido Lauper

Neben der einspurigen Verkehrsführung müssen auch Teile der Pannestreifen zeitweise aufgehoben werden. Die Gesamtsanierung der A8 von Spiez bis Interlaken-West ist laut Lukas Studer etwa ab 2030 vorgesehen mit Kosten von schätzungsweise 250 Millionen Franken.



Noch fehlt der Deckbelag – die linke Spur über die A8 aus Richtung Kandertal ist weitgehend saniert.

Foto: Guido Lauper