



Editorial

Kombiniert ...!



Bereits während meiner Jugend war die Umfahrung Gesprächsthema im Dorf. Seither ist fast ein halbes Jahrhundert vergangen. Und die Umfahrung beschäftigt uns im Dorf immer noch. Mit-zuhelfen, diese Umfahrungsstrasse zu realisieren, das war Motivation genug für mein Engagement in der Politik: Das

Hochwasser von 2005 bewirkte, das Strassenprojekt mit dem nötigen Schutz vor Hochwasser zu kombinieren. Der Tunnel dient künftig als wirksamer Entlastungstollen. Beim Kreditbeschluss im Grossen Rat – ich war damals mit einer Delegation aus Wilderswil hautnah dabei – hatten auch die Voten für den Hochwasserschutz sehr starkes Gewicht. Eine gute Kombination! Und wenn man den Direktanschluss mitein-rechnet: Eine optimale Kombination für unser Dorf. Zahlreiche Leute engagierten sich verdankenswerterweise für dieses Projekt. Allen voran Gemeindepräsidentin Marianna Lehmann – sie glaubte an das Projekt und trieb es hartnäckig voran. Was lange währt wird endlich wahr. Wilderswil wird mit der «kombinierten» Umfahrung stark an Lebensqualität gewinnen.

W. Gruber

Walter Gruber

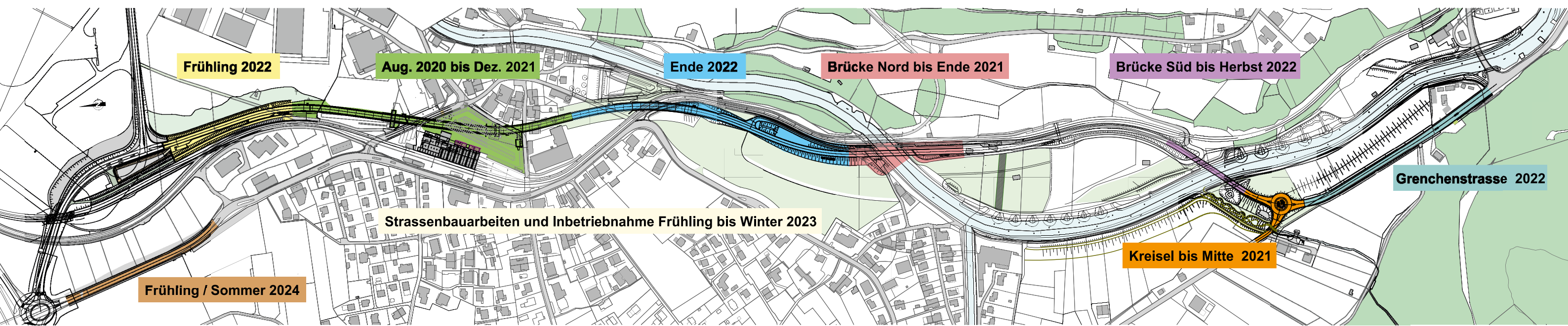
Präsident Baukommission (bis 31.12.2020)

Eine grosse Röhre ist nötig

Das Jahrhundertbauwerk für Wilderswil nimmt konkrete Formen an. Der Direktanschluss zum Industriegebiet Flugplatz ist in Betrieb. Reibungslos, wie es übereinstimmend heisst. Das Hochwasserschutzprojekt kommt gut voran. Und besonders die Arbeiten an der Umfahrungsstrasse befinden sich – gemäss Zeitplan und Budget – absolut im grünen Bereich. So soll es auch in den nächsten Monaten und Jahren weitergehen. Das Bauprogramm (Seiten 2 und 3) sieht vor, dass nun die technisch sehr speziellen Bauwerke das Ganze ergänzen werden: Der anspruchsvolle Tagbautunnel (Bild oben, beim Schulhaus), ein raffinierter Ducker mit grosser Röhre (Bild unten) und zwei elegante Brücken werden nun realisiert.



Bauprogramm Umfahrung Wilderswil 2021 bis 2024:

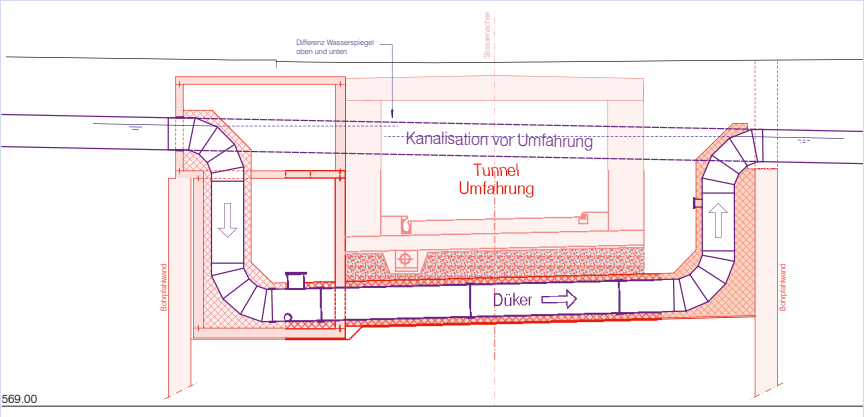


«Düker» – oder wie man grosse Regenmengen los wird ...!

Der Tagbautunnel unterbricht im Bereich der Alten Staatsstrasse eine der Hauptleitungen im Abwassersystem von Wilderswil. Damit die Kanalisation auch während und nach dem Bau des Tunnels funktioniert, wird ein «Düker» das Abwasser von der einen Tunnelseite auf die andere leiten. Ein «Düker»

überwindet ein Hindernis (bei uns den Tagbautunnel) ohne jegliches Pumpen. Es wird das «Siphon-Prinzip» angewendet. Das heisst, dass sich bei ruhendem Wasser an beiden Enden des «Dükers» der gleiche Wasserspiegel einstellt. Fliesst nun auf einer Seite immer neues Wasser durch, so erreicht es auf der

anderen Seite nahezu dasselbe Höhen-niveau und wird dort fast ohne Höhen-verlust weitergeleitet. Der Höhenunter-schied des Wasserspiegels ist beim Auslauf nur minim tiefer als beim Einlauf in den «Düker». Das Bauwerk dient als Entlastung bei grossen Regenmengen. Im Normalfall, also bei trockener Witte-rung, ist der «Düker» nicht in Betrieb. Bei grösseren Regenfällen kann nicht mehr das gesamte Abwasser über die Kana-lisation nach Matten geleitet werden. Sobald die Abflusskapazität der Kana-lisation überschritten wird, füllt sich der «Düker» und das Abwasser wird unter dem Tunnel hindurch (siehe Skizze) zum bestehenden ARA-Pumpwerk im Ge-biet Rosshag geleitet. Nach heftigen Regenereignissen wird der «Düker» mit sauberem Wasser gespült, damit sich keine unangenehmen Gerüche ent-wickeln können.



Zwei elegante Brücken fügen sich in die Landschaft ein

Die 68 Meter lange Brücke Nord quert die Lutschine direkt neben der bestehenden BOB-Bahnbrücke. Die 76 Meter lange Brücke Süd liegt unmittelbar vor dem Kreisel Grenchen. Die Brücken weisen eine Fahrbahnbreite von 7,5 Metern auf, haben zwei Fahrstreifen und beide werden identisch konstruiert. In den Uferbereichen wird je ein Pfeiler platziert. Im Bereich des Pfeilers der Brücke Süd stehen auch die neuen Dämme des Hochwasserschutzprojekts.



Der Bau der nördlichen Brücke startete Ende 2020 und ist bis Ende Herbst 2021 abgeschlossen. Dann folgt die Brücke Süd, die bis im Herbst 2022 fertiggestellt ist.

Beide Brücken haben den gleichen Querschnitt und können darum mit der gleichen Schalung gebaut werden. Die

Pfeiler und Widerlager sind bis 12 Meter tief im Lutschine-Schotter fundiert. Damit wird eine Unterspülung der Fundamente im Hochwasserfall verhindert. Pfähle, Widerlager, Pfeiler und Brückenüberbau werden vor Ort betoniert. Damit der Brückenträger eine ausreichende Traglast erreicht, werden zusätzlich zur normalen Bewehrung acht Stahlkabel einbetoniert. Dadurch bekommt der Beton – auch unter grossen Verkehrslasten – keine Risse. Die Schalung der Brücke kann jedoch nicht wie üblich

unter das auf der Brücke liegende «Lehrgerüst» gelegt werden. Es muss mit Stahlstangen an diesem aufgehängt werden. Das «Lehrgerüst» ist im vorliegenden Fall eine Stahlbrücke mit der gleichen Spannweite wie die zu erstellende Brücke, die das gesamte Gewicht der neuen Brücke trägt, bis der Beton erhärtet ist. Der gesamte Brückenüberbau wird in einem Guss, das heisst an einem Tag verarbeitet. Dazu werden 370m³ Beton angeliefert. Zwei Wochen später wird die Brücke ausgeschalt.



Direktanschluss: Ziel erreicht ...!

Zwei Monate früher als geplant wurde nach zwei Jahren Bauzeit am 19. September 2020 der Direktanschluss Gewerbezone Flugplatz eröffnet. So ist das Dorf entlastet und die Gewerbezone ab der Autobahn A8 nun direkt erschlossen. Die Zielsetzung – das wirtschaftliche Potenzial des Gewerbegebietes auszuschöpfen und somit die ganze Region attraktiver zu machen, ist verwirklicht. Nicht ganz vollendet sind die Arbeiten im Bereich der ehemaligen Pisten. Sie werden in der ersten Hälfte 2021 abgeschlossen.



Brücke zeitweise anheben ...

Die zweite Etappe des Hochwasserschutzprojekts umfasst aktuell auch Arbeiten zwischen der Allmend und der AVARI. Das Ufer wird saniert, gesichert, die Ufermauern erhöht und es wird ein Entlastungsbauwerk für Extremhochwasser realisiert. Gearbeitet wird von Baupisten im Gerinne aus. Zur logistischen Erschliessung unterhalb der Hubbrücke Gsteig muss die Brücke zeitweise angehoben werden. Kurze Anhebungen werden signalisiert, längere Unterbrüche zusätzlich auch im Anzeiger publiziert.



Alle ziehen in Wilderswil am gleichen Strick

Die Umfahrung Wilderswil nimmt sichtbar Gestalt an. Zeit für einen kleinen Überblick. Wir fragten den Gesamtleiter der Umfahrung Wilderswil, Bauingenieur ETH/SIA Beat Aeschbacher von der ingenta ag: Wo liegt für Sie das Besondere bei diesem Jahrhundertbauwerk?



Beat Aeschbacher: in der langen Planungsphase, die zirka eine Generation dauerte, und jetzt in den bautechnischen Herausforderungen mit dem Tunnel und den Brücken. Die engen Platzverhältnisse fordern von uns innovative Lösungen. Die Deckelbauweise in der Allmi, die Querung der BOB/SPB waren, wie die klaren Logistikkvorgaben, schon «besonders».

So auch die Beeinträchtigungen der Anwohner/innen und der Schule. Sie müssen dauernd auf ein akzeptables Mass reduziert werden.

Gibt es spezielle Herausforderungen beim Bau der Umfahrung?

Nebst den genannten bautechnischen Herausforderungen sind die dicht gedrängten Termine und das enge Kostenkorsett zu nennen. Und die Behinderungen sind möglichst auf eine kurze Zeit zu beschränken. Denn der Steuerfranken soll effizient eingesetzt werden. Das «Design to cost» ist angesagt, ohne dabei die Innovation einzuschränken.

Was für Folgen zeigen die «Corona-Sicherheitsvorschriften»?

Diese werden konsequent umgesetzt. Dank der weitläufigen Baustelle zeigen die Einschränkungen keine direkten Folgen auf die Arbeiten. Uns ist bewusst, dass die Mitarbeiter/innen der Bauleitung und der Unternehmen zusätzlich gefordert sind. Dafür ein ganz grosses Merci für den Einsatz!

Werden Zeitplan und Budget eingehalten?

Wir sind zuversichtlich, Termine und Kosten – gemäss den Vorgaben des Kantons – einzuhalten. Dank vorausschauender Planung konnten die Arbeiten sehr detailliert ausgeschrieben werden. So basiert der Werkvertrag für die Baumeisterarbeiten auf gesicherten Grundlagen.

Wie ist das Echo der Einwohner zu den Immissionen im Dorf?

Leider sind wir noch nicht so weit, dass wir ohne Immissionen bauen können. Wir geben uns Mühe, die Störfaktoren so gering wie möglich zu halten. Die Reaktionen aus der Bevölkerung sind unterschiedlich, grösstenteils werden unsere Bemühungen gewürdigt.

Wie ist die Zusammenarbeit mit der Gemeinde, der BOB, der Schwellenkorporation und den Bewirtschaftern?

Alle Partner ziehen am gleichen Strick in die gleiche Richtung. Der Goodwill zum Jahrhundertbauwerk ist bei allen zu spüren. Die Zusammenarbeit ist sehr konstruktiv, und Win-win-Lösungen werden rasch gefunden. Herzlichen Dank!

Impressum:

Umfahrung Wilderswil, INFO 4, Januar 2021
Herausgeber: Tiefbauamt des Kantons Bern,
Oberingenieurkreis 1, Thun
Projektleiter: Bruno Burkhard
Gesamtleiter: Beat Aeschbacher, ingenta AG
Text/Gestaltung: Mettler Communications, Interlaken
Druck: Rundumdruck, Unterseen

INFO erscheint zweimal pro Jahr und wird via Anzeiger Interlaken in alle Haushaltungen von Wilderswil, Gsteigwiler und Saxeten verteilt.



Fragen

gerne jederzeit per E-Mail an:
info@umfahrungwilderswil.ch



Aktuelle News

laufend unter:
www.kantonsstrassen.bve.be.ch