

Der A5-Ostast ist eröffnet

27.10.2017



Lange Planung

Wie aus der Idee einer Hochstrasse der Ostast wurde

Seite 4



Chronik

Als «Belena» den Fels durchbrach

Seiten 6/7



Politik

Der Kampf um vier Spuren war erfolgreich

Seite 9



Interview

Die letzte Autobahn-Eröffnung für Barbara Egger-Jenzer

Seiten 16/17

Individuelle und massgeschneiderte Küchen – jetzt noch näher bei Ihnen

Die SABAG ist seit über 100 Jahren im Baumaterialhandel und im Innenausbau tätig und ein bedeutender Schweizer Küchenhersteller. Unser grosszügiges Ausstellungszentrum in Biel-Bözingen bietet auf insgesamt über 3'600 m² einen vielfältigen Überblick über das Gesamtangebot für den modernen Innenausbau und ist mit der Eröffnung des Ostasts für Sie noch einfacher zu erreichen. Herzlich Willkommen!



Massgeschneiderte Swiss Made-Küchen

Kaum ein Raum hat sich in den letzten Jahrzehnten so radikal verändert wie die Küche. Aus dem Arbeits- und Essraum mit Kochstelle ist ein unabhängiger oder mit dem Wohnbereich verbundener, multifunktionaler Ort der Begegnung geworden. Dementsprechend individuell und vielseitig sind Ausstattung und Ausprägung. In unserem modernen Werk in Nidau bei Biel fertigen wir pro Jahr über 2000 Küchen auf Mass. SABAG-Küchen sind Schweizer Küchen und entsprechen höchsten Qualitätsstandards – sie werden aus hochwertigen Materialien und von erfahrenen Fachkräften gefertigt. Bei der Wahl der Materialien und Komponenten achten wir auf die höchstmögliche Beständigkeit und Funktionalität – so werden Sie sich jeden Tag von Neuem über Ihre Küche freuen.

Individuelle Beratung

Wir setzen alles daran, dass Sie sich in Ihrem Zuhause wohlfühlen. Auf Basis Ihrer Ideen definieren wir gemeinsam jene Details, die aus Ihrer Küche einen Ort machen, der zu Ihrem Lebensstil passt – von speziellen Oberflächen über das Design von Armaturen, Apparaten und Griffen bis hin zum richtigen Bodenbelag.

Die Beratungsteams der SABAG bestehen aus hoch qualifizierten und spezialisierten Fachpersonen. Sei es beim Design, bei der Beratung oder in der Produktion und Montage – bei uns treffen Sie auf geballtes Know-how in allen Bereichen.

Ihr Schweizer Partner für Küchen, Badezimmer und Bodenbeläge

J. Renferstrasse 52, 2501 Biel/Bienne, T +41 32 328 28 28, biel-bienne@sabag.ch, sabag.ch

SABAG

Innenausbau



Grosser Lager- abverkauf bei AMAG!

Jetzt zuschlagen und profitieren!

Aktuelle Fahrzeugangebote unter
www.biel.amag.ch

amag

AMAG Biel

Römerstrasse 16, 2555 Brugg BE
www.biel.amag.ch

Jetzt noch schneller bei uns

So erreichen Sie uns z.B. von
Grenchen aus in nur 15 Minuten.



ZWA

Autobahn-Garage Zwahlen & Wieser AG
Bielstrasse 98, 3250 Lyss,
Tel. 032 387 30 30
www.autobahngarage.ch



Jeep



Editorial

«Der Ostast schafft die Grundlage für die kommende Entwicklung unserer Region als Lebens- und Wirtschaftsstandort»

Inhalt

- 4 **Vollendung eines ehrgeizigen Bauwerks**
Mehr als sechs Jahrzehnte Planungsgeschichte
- 6-7 **Eine Baumaschine wurde zur Attraktion einer ganzen Region**
Chronik einer Grossbaustelle
- 9 **Er kämpfte für vier Spuren – und siegte**
Willy Paulis Einsatz für die vierspurige Autobahn
- 10-11 **Die drei Anschlüsse des Ostasts**
Das Bauwerk aus der Vogelperspektive
- 12 **Die Familie richtete sich nach der Tunnelbohrmaschine**
Portrait des Vermessers Stefan Trachsel
- 13 **Der oberste Bauführer blickt auf ein epochales Werk**
Projektleiter Aldo Quadri war die Schlüsselfigur der A5-Baustelle
- 13 **Der Ostast ist die Fortsetzung der Transjurane**
Chefingenieur Jean-Pierre Zürcher im Interview
- 15 **Weniger Lärm, mehr Sicherheit**
Madretsch wartet ungeduldig auf den Ostast
- 15 **Neuer Lebensraum für Pflanzen und Tiere**
Der Natur zurückgeben, was ihr genommen wurde
- 16-17 **Sie gab 2007 den Startschuss**
Bau- und Verkehrsdirektorin Barbara Egger-Jenzer im Interview
- 17 **Von Entlastungen und Mehrverkehr**
Einfluss der Autobahn auf Quartiere und Agglo
- 18 **Keine Sorgen beim Gewerbe**
Ein wirtschaftlicher Ausblick
- 19 **Die Stimmen zum Ostast**
Persönlichkeiten ordnen die Bedeutung des Baus ein

Erich Fehr
Bieler
Stadtpräsident



Die Eröffnung des Ostasts ist ein Meilenstein und ein Freudentag für unsere Region.

Vor einem halben Jahrhundert waren Autobahnen primär dazu gedacht, grössere Distanzen mit dem Auto rasch und effizient zu überwinden. Diesen Auftrag erfüllen sie auch heute noch. Gute Infrastrukturangebote auf Strasse und Schiene sind immer entscheidende Standortfaktoren. Ich denke, dass die dynamische Entwicklung des Bözingenfeldes in den 15 Jahren seit der Eröffnung des A5-Teilstücks Biel-Solothurn beispielhaft für einen solchen Effekt steht. In diesem Zusammenhang möchte ich

daran erinnern, dass die Region Biel-Seeland-Berner Jura stark von der Industrie geprägt ist, besonders von der Exportindustrie, welche auf gute Infrastrukturen angewiesen ist. Ich kann mich noch gut daran erinnern, dass in den 80er-Jahren ein Verzicht auf Autobahnen in verschiedenen Kreisen als modern galt. Als sich dann aber die Uhrenkrise in die Länge zog und zu Beginn der 90er-Jahre die Arbeitslosenquote in der Stadt Biel auf zehn Prozent hochgeschossen war, Werte von denen wir heute zum Glück weit entfernt sind, setzte sich die kollektive Einsicht durch, dass eben auch Strassen zu den für die wirtschaftliche Entwicklung unabdingbaren Infrastrukturen gehören. Und ein guter Gang der Wirtschaft ist wiederum die zwingende Voraussetzung dafür, dass die Menschen einen Arbeitsplatz finden, ein Einkommen erzielen und so ein selbstbestimmtes Leben führen können.

Zusätzlich ist aber in den letzten Jahren und Jahrzehnten immer mehr die Einsicht gereift, dass Autobahnumfahrungen im urbanen Umfeld die zwingende Voraussetzung sind, um die Verkehrsströme umzuleiten und so einerseits die Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr zu befreien und andererseits in den Städten und Agglomerationen Platz für den Langsam- und den öffentlichen Verkehr zu schaffen. Genau in diesem Kontext ist auch das Projekt der Umfahrung Biel, welches den Ost- und den Westast umfasst, zu sehen. Ich möchte an dieser Stelle daran erinnern, dass Mitte des letzten Jahrzehnts der Bau dieses Gesamtsystems von rund 40 000 Personen sowie mehr als 150 Gemeinden aus unserer Region Biel-Seeland-Berner Jura gefordert worden ist.

Natürlich führt die Eröffnung eines Autobahnstückes, vorliegend des Ostastes, noch nicht automatisch zur Verlagerung des Verkehrs auf das Hochleistungsstrassennetz. Dazu sind griffige verkehrlich flankierende Massnahmen (vfm) notwendig, wie wir sie in der Stadt Biel in den kommenden Tagen und Wochen umsetzen werden. Dies wird die Autofahrenden durchaus zu Verhaltensänderungen zwingen, welche nicht nur auf Gegenliebe stossen werden, aber es ist der einzige Weg, die gewünschten Verkehrsentslastungen in den Wohnquartieren zu erreichen und den Spielraum zur dringend notwendigen Verbesserung der Rahmenbedingungen für Langsam- und öffentlichen Verkehr zu schaffen.

Dank der Eröffnung des Ostastes können wir so eine grosse Entlastungswirkung in Mett und weiten Teilen von Madretsch sowie in geringerem Umfang in Bözingen erreichen. Insbesondere der Verkehr vom Jura in Richtung Bern kann unsere Stadt in Zukunft umfahren und der Weg vom Arbeitsplatzschwerpunkt Bözingenfeld zu den stark wachsenden Wohngebieten am rechten Ufer des Bielersees wird nicht mehr quer durch das Siedlungsgebiet unserer Stadt führen. Der gewollte Preis dafür sind vfm, welche beispielsweise die Kapazitäten der Unterführung Madretsch-/Mettstrasse begrenzen, Schutzmassnahmen für das Mühlefeld- und das Lindequartier vorsehen oder Verkehrslenkungen im Bereich Mett-Zentrum (Bären). Zudem werden gezielte Anreize gesetzt, um auf den dank des Ostasts stabileren öffentlichen Verkehr umzusteigen, sei es mit einem optimierten Liniennetz und Taktverdichtungen in der Stadt Biel oder mit der neuen Tangentiallinie 12 für die Pendlerinnen und Pendler.

Ich danke allen, Kanton und Bund, vor allem aber den Arbeiterinnen und Arbeitern, welche den Ostast gebaut haben, denn er ermöglicht mehr Lebensqualität für die Menschen in unserer Stadt und Agglomeration und schafft die Grundlage für die kommende Entwicklung unserer Region als Lebens- und Wirtschaftsstandort.

Erich Fehr, Stadtpräsident von Biel

Impressum

Verlag: W. Gassmann AG, Biel

Redaktionelle Leitung:

Deborah Balmer und Parzival Meister
(beide Bieler Tagblatt)

Redaktion:

Pierre-Alain Brenzikofer (Journal du Jura),
Andrea Butorin (Bieler Tagblatt),
Beat Kuhn (Bieler Tagblatt),
Didier Nieto (Journal du Jura),
Philippe Oudot (Journal du Jura),
Lino Schaeren (Bieler Tagblatt),
Marjorie Spart (Journal du Jura),
Carmen Stalder (Bieler Tagblatt),
Aude Zuber (Journal du Jura)

Bilder: Fototeam Bieler Tagblatt
Layout: M. Lüdi/T. Allemann

Projektvarianten

Vollendung eines ehrgeizigen Bauwerkes

Mehr als sechs Jahrzehnte sind seit den ersten Studien zur Autobahnumfahrung von Biel vergangen. Viele Projekte bewegten die Gemüter; die meisten wurden wieder verworfen. Heute feiert die Region die Eröffnung des Ostastes der A5.

Eine Hochstrasse durch die Stadt Biel: So sah vor über 50 Jahren einer der Lösungsansätze für den Bau der Autobahn aus. Das Viadukt sollte dem Lauf der Schüss bis ins Bözingenfeld folgen.

Fotomontagen: zvg/Stadtarchiv Biel, Bestand der Stadtpolizei



Philippe Oudot/pl

Mehr als 60 Jahre sind seit den ersten Studien zur Linienführung der Autobahn in der Region Biel und der heutigen Einweihung des Ostastes der A5 vergangen. Bis auch der Westast dem Verkehr übergeben werden kann, dürfte es noch weitere 12 bis 15 Jahre dauern. Schon Mitte der 50er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts wurden bei der Planung des Nationalstrassennetzes erste Ideen zur Umfahrung von Biel entwickelt.

Damals hatte die Eidgenössische beratende Kommission für den Nationalstrassenbau zwei Schwerpunkte gesetzt: die autobahnrechtliche Erschliessung der Region am Jurasüdfuss und die Verbindung zwischen den Städten in dieser Gegend. Dabei stellte sich die erste wichtige Frage: Soll die Autobahn am nördlichen oder am südlichen Ufer des Bieler- und des Neuenburgersees verlaufen? Rasch waren sich die Fachleute einig, dass eine Trasse am Südufer der Seen nur die Hälfte des vorwiegend am Nordufer aufkommenden Berufsverkehrs aufnehmen würde. An Wochenenden wäre die Bilanz noch schlechter ausgefallen. Zudem benötigte die gesamte Verkehrsverbindung am Nordufer ohnehin eine aufwändige und kostspielige Sanierung.

«Die Idee eines Autobahnverlaufs im Süden der Seen wurde bald verworfen. Zudem befürchteten Geschäftsinhaber am Nordufer ein Ausbleiben der Kundschaft, und die Gastwirte sorgten sich um einen Rückgang der Gästezahlen auf ihren Terrassen», erinnert sich Aldo Quadri, der Projektleiter des A5-Ostastes. Damals erachtete man eine Autobahn als Segen für die lokale Wirtschaft und das Tourismusgewerbe. Heute sieht man die Dinge andersherum: Autobahnen werden möglichst unauffällig angelegt, damit die Touristen ungestört ihre Ruhe geniessen können.

Direkt über der Schüss

Der damalige Bericht der eidgenössischen Kommission sah vor, dass die Nationalstrasse auf der Südseite der Ortschaften Le Landeron, La Neuveville, Ligerz und Twann geführt werden sollte und am Ende in die Bieler Neuenburgstrasse einmünden würde. Heute sieht die Planung im Stadtgebiet einen vorwiegend unterirdischen Verlauf vor. Die aktuelle Linienführung zeigt, wie stark sich die Ansichten über Verkehrsplanung im Laufe der Zeit

geändert haben. Vor über einem halben Jahrhundert betraute der Gemeinderat Professor Kurt Leibbrand von der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich mit einem Projekt zur Durchquerung der Stadt Biel. Die vorgeschlagene Lösung entsprach dem Zeitgeist: Die Autobahn sollte als Hochstrasse – also als Viadukt – dem Lauf der Schüss bis ins Bözingenfeld folgen. Solche Hochstrassen waren in den Vereinigten Staaten und in grossen europäischen Städten verbreitet. Diese direkte Verkehrsverbindung hatte keine Anschlüsse in der Stadt, denn sie sollte als sogenannte Expressstrasse (Variante A) den Durchgangsverkehr bewältigen. Die Lebensqualität der Anwohner war damals noch kein grosses Thema, weiss Aldo Quadri: «Im Vordergrund standen Erwägungen über den Nutzen und

«Die Gastwirte am Nordufer sorgten sich um einen Rückgang der Gästezahlen auf ihren Terrassen.»

Aldo Quadri, Projektleiter A5-Ostast

die technische Machbarkeit. Heute muss die Umfahrung der Stadt Biel nicht nur den Durchgangsverkehr umweltverträglich abwickeln. Ebenso soll der innerstädtische Verkehr entlastet werden. Deshalb haben wir auf Stadtgebiet drei Autobahnanschlüsse innerhalb von knapp fünf Kilometern vorgesehen.»

Aber die beschriebene Variante A wurde nicht weiter verfolgt. Stattdessen wurden andere Lösungen geprüft. Im Jahr 1961 stellte der Bieler Stadtplaner eine Variante B – die sogenannte Stadttangente – vor. Diese Verbindung bestand aus Tunneln und Viadukten. Der Verlauf führte über die Ländtestrasse hinter dem Bahnhof am alten Schlachthaus vorbei. Dann sollte die Trasse über den Pianoplatz und durch die Gottstattstrasse bis ins Bözingenfeld führen. Eine dritte Variante C sah die gleiche Verkehrsverbindung bis zum Schlachthaus vor. Dann aber sollte die Autobahn am Lokomotivdepot vorbei den SBB-Geleisen bis ins Bözingenfeld folgen.

Die Realisierung dieser Varianten hätte den Abriss von rund vierzig Häusern ge-

fordert. Deshalb wurde das Projekt aufgegeben.

Im Jahr 1975 stellte das Bundesamt für Strassen eine neue Streckenführung vor. Diese Variante D sah eine Umfahrung im Süden Biels vor. Die Planung entsprach in etwa der heutigen Ost- und Westachse. Zur Verbesserung des Verkehrsflusses in die Stadt war eine Verbindung zwischen dem Bözingenfeld und der Omega-Fabrik geplant. Diese Strasse sollte durch das Mühelfeldquartier führen. Das Projekt wurde 1975 öffentlich aufgelegt. Aber wegen der vielen Einsprachen wurde auch diese Variante schliesslich verworfen.

Nord- oder Südumfahrung?

Zwei Jahre später tauchte eine Variante Nord (E) auf: Die Autobahn sollte in einem Tunnel direkt von der Seedorstadt bis zum Bözingenfeld geführt werden. Etwa auf der Höhe der Altstadt war ein unterirdischer Anschluss geplant. Eine solche Ein- und Ausfahrt wäre aus heutiger Sicht gar nicht mehr möglich, wie Aldo Quadri bestätigt: «Seit der Brandkatastrophe im Mont-Blanc-Tunnel wäre der Bau des unterirdischen Anschlusses, wie er damals geplant war, absolut undenkbar.»

Die Bieler Behörden standen geschlossen hinter der Idee eines durchgehenden Tunnels im Norden der Stadt. Aber die Agglomerationsgemeinden hielten dagegen, denn sie versprachen sich mehr Vorteile von einer Südumfahrung. Im Jahr 1990 nahm der Bund das Heft in die Hand und beauftragte den Kanton Bern mit einer Studie zur Südumfahrung der Stadt Biel. Schwerpunkt war die Planung einer Ostachse zwischen dem Bözingenfeld und dem Brüggmoos. 1994 wurde das Projekt öffentlich aufgelegt. 1997 gab der Bundesrat grünes Licht für das generelle Projekt des Ostastes. Im gleichen Zug verlangte Bundesrat Moritz Leuenberger eine Studie über eine neue Variante der Westumfahrung: Es sollte geprüft werden, ob die Autobahn schliesslich doch am Südufer des Bielersees entlang geführt und mit der Autostrasse T10 zwischen Ins und Thielle verbunden werden könnte. Diese Idee wurde als nicht realisierbar verworfen. Schliesslich wurde das bestehende generelle Projekt für den Westast im Jahr 1999 vom Bundesrat gutgeheissen.

Fortschritte dank Expo.02

Im Vorfeld der Landesausstellung machte die Bautätigkeit auf der A5 besondere Fortschritte. So wurde das Teilstück zwi-

«Zum Glück enthielten die Projektunterlagen einen unscheinbaren Satz, welcher bei der Ausführungsplanung die Errichtung eines Vollanschlusses in Orpund offen liess.»

Aldo Quadri, Projektleiter A5-Ostast

schen Pieterlen und dem Bözingenfeld fertiggestellt. Ebenso konnte der Anschluss an die A16 – die Transjurane – realisiert werden. Auf dem Gelände, wo heute die Ostachse verläuft, wurde ein grosser Parkplatz für die Besucher der Expo.02 angelegt. Aldo Quadri erinnert sich: «Den Kiesbelag hatten wir selbst bezahlt, denn wir konnten das Material nach der Expo für den Bau der Autobahn nutzen.»

Im Jahr 2002 legte der Kanton Bern als Bauherr der Umfahrung das fertige Projekt des Ostastes öffentlich auf. Das Bundesamt für Strassen (Astra) gab 2005 grünes Licht – mit Ausnahme des Verkehrsknotens Brüggmoos, denn hier waren noch Einsprachen offen.

So kam der Vollanschluss Orpund

Ursprünglich war in Orpund zwischen dem Büthenberg- und dem Längholtunnel lediglich eine Zufahrt für Unterhaltungsfahrzeuge vorgesehen. Wie es trotzdem zu einem Vollanschluss in Orpund kam, weiss Aldo Quadri: «Zum Glück enthielten die Projektunterlagen einen unscheinbaren Satz, welcher bei der Ausführungsplanung die Errichtung eines Vollanschlusses in Orpund offen liess. Daraufhin haben wir diese Möglichkeit während der Bauarbeiten neu belebt.» Den Rest erledigten Grossratsmitglieder aus der Region: Mit einer Motion verlangten sie von der Kantonsregierung, das Anliegen beim Bund vorzutragen. Innerhalb von zwei Jahren wurde das Projekt für den Vollanschluss Orpund ausgearbeitet. Im Jahr 2013 kam die Bewilligung, sodass die Bauarbeiten 2015 beginnen konnten. Mit diesem Anschluss wird die Stadt künftig von 7000 Fahrzeugen pro Tag entlastet.

Wichtige Meilensteine

- 1956** Erstes Projekt zur Durchquerung der Stadt Biel. Die Autobahn sollte als Hochstrasse dem Lauf der Schüss bis ins Bözingenfeld folgen (Variante A).
- 1961** Vorschlag einer Stadttangente (Variante B).
- 1967** Die Variante C sollte der SBB-Trasse folgen.
- 1968** Projekt Südumfahrung (Variante D). Der Verlauf entsprach in etwa dem heutigen West- und Ostast.
- 1975** Öffentliche Auflage des generellen Projektes für eine Südumfahrung (Variante D). Das Vorhaben wurde wegen zahlreicher Einsprachen aufgegeben.
- 1978-1989** Die Variante Nordtunnel wird geprüft. Daneben wird die Südumfahrung der Stadt weiter verfolgt. In diesen Jahren zeichnete sich keine einvernehmliche Lösung ab.
- 1994** Das generelle Projekt für die Südumfahrung von Biel wird öffentlich aufgelegt.
- 1997** Das generelle Projekt für den Ostast wird vom Bundesrat genehmigt.
- 1999** Das generelle Projekt für den Westast wird vom Bundesrat genehmigt.
- 2002** Die öffentliche Planaufgabe des Ausführungsprojektes Ostast findet statt.
- 2005** Das Astra genehmigt das Ausführungsprojekt für den Ostast (mit Ausnahme des Verkehrsknotens Brüggmoos).
- 2006** Das Ausführungsprojekt Brüggmoos wird öffentlich aufgelegt.
- 2007** Baubeginn Ostast.
- 2009** Am 26. Mai wird die Tunnelbohrmaschine Belena im Bözingenfeld in Betrieb gesetzt. Die erste Röhre durch den Büthenbergtunnel wird in Angriff genommen.
- 2010** Am 4. Oktober erfolgt im Brüggmoos der Durchstich der zweiten Röhre durch den Längholtunnel.
- 2012** Am 18. Februar hat «Belena» ihren Dienst vollendet. Der Durchschlag der letzten der vier Röhren erfolgt im Brüggmoos. Sieben Monate später beginnt der Bau des Verkehrsknotens Brüggmoos.
- 2013** Das generelle Projekt zum Vollanschluss Orpund wird aufgelegt.
- 2014** Das Astra genehmigt das generelle Projekt für den Vollanschluss Orpund. Kurze Zeit später bekommt auch das Ausführungsprojekt grünes Licht. Im September genehmigt der Bundesrat das generelle Projekt Westast (inkl. Zubringer rechtes Bielerseeufer) und Vingeltunnel.
- 2015** Baubeginn für den Vollanschluss Orpund.
- 2017** Am 9. September fand ein Tag der offenen Tür auf dem Ostast statt. Tausende von Menschen waren der Einladung gefolgt. Heute wird der Abschnitt nach zehnjähriger Bauzeit dem Verkehr übergeben.

**Jetzt
noch schneller
zu Deinem
Projekt-
baumarkt!**

2504 Biel

Bözingenfeld, Längfeldweg 140

HORNBAACH



Es gibt immer was zu tun.

Rückblick

Eine Maschine wurde zur Attraktion

Während zehn Jahren war der Abschnitt zwischen dem Bözingenfeld und dem Brüggmoos die grösste Baustelle in der Region. Am 1. Februar 2011 wurde die Tunnelbohrmaschine Belena rascher als erwartet durch den Fels gefressen hatte, kam es im Brüggmoos zu



Baudirektorin Barbara Egger-Jenzer und Hans Stöckli (rechts) beim Spatenstich 2007. psj



Thomas Varrin, Oberbauleiter für den Abschnitt Brüggmoos, 2015 auf seiner Baustelle. psj



Im Juni 2012 wird auf der Brüggmoos-Baustelle radioaktives Material entdeckt. og



Die Baustelle Brüggmoos im Januar 2010. Peter Samuel Jaggi



Im Januar 2010 wird die Tunnelbohrmaschine Belena in Orpund auf offenem Gelände verschoben. Dafür muss eine provisorische Brücke

2007-2017 Chronik der Grossbaustelle

3. Dezember 2007: Im Beisein der Bernischen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin Barbara Egger-Jenzer findet der Spatenstich für den Ostast statt. Die Bauarbeiten können in folgende vier Phasen gegliedert werden: 1. Erstellen der vier Baugruben für die Tunnelportale sowie Erdarbeiten im Trasse Orpund. 2. Tunnelvortrieb vom Bözingenfeld her in Richtung Brüggmoos (zuerst die Rohre auf Seite Biel, danach auf Seite Bern). 3. Betonarbeiten, sowohl in den Tunneln als auch auf der offenen Strecke. 4. Strassenbau beziehungsweise Sicherheids- und Betriebsausrüstung. Im 1,5 Kilometer langen Bütenbergtunnel erfordert das Gestein bautechnisch gesehen grosse Auf-

merksamkeit: Es besteht vorwiegend aus Sandstein, der lokal stark verwittert sein kann, sowie aus zwischengelagertem, weichem Mergel. Der Fels neigt daher zum Quellen, und man muss mit Methangasvorkommen rechnen. Ein Knackpunkt bietet gleich zu Baubeginn die Unterquerung der SBB-Gleise und des Längfeldwegs im Bözingenfeld. Um Strasse und Schienen zu schützen, wird eine einzigartige Tischbrücke als Hilfskonstruktion gebaut. Im Bözingenfeld befinden sich der Hauptinstallationsplatz und die Schaltzentrale der Baustelle für den Ostast – also alle logistischen Einrichtungen. Erwartete Eröffnung des A5-Ostasts ist bei Baubeginn 2016.

2008: In Orpund beginnen die Bauarbeiten für den Anschluss. Ursprünglich war hier lediglich ein Werkanchluss vorgesehen gewesen. Eine regionale Arbeitsgruppe setzt sich jedoch für einen Vollanschluss in Orpund ein.

2009: Im Möslwald wird eine Fläche von 80 auf 50 Meter gerodet. Der Boden wird an dieser Stelle mit dem Cutter-Soil-Mix-Verfahren verfestigt, indem ihm bis zur Tunnelsohle Zement beigemischt wird.

26. Mai 2009: Baudirektorin Barbara Egger-Jenzer drückt beim Nordportal des Bütenbergtunnels den Startknopf der Tunnelbohrmaschine, die auf den Namen «Belena» getauft wird. Diese ist 110 Meter lang und hat ein Gewicht von 2500 Tonnen. Ihr Kopf mit einem Durchmesser von 12,6 Metern wird sich zirka zehn bis vierzehn Meter pro Tag durch das Gestein bohren. Die erreichte Spitzenleistung beträgt 41 Meter pro Tag.

18. November 2009: Der erste Durchstich am Ostast klappt nicht wie geplant. Auch zwei Tage später kommt es erneut zu Problemen, ehe die erste Durchstichfeier doch noch stattfinden kann.

Januar 2010: Die Tunnelbohrmaschine wird in Orpund auf dem offenen Gelände zum ersten Mal verschoben. Während zwei Tagen wird dafür die Hauptstrasse in Orpund gesperrt. Da «Belena» mit über zwölf Metern zu hoch ist, um unter der provisorischen Brücke zu passieren, muss diese für zwei Tage demontiert werden. Für die Fortbewegung der Maschine auf freiem Feld wird eigens ein Hub- und Vorschubsystem gebaut.

15. Februar 2010: Die Tunnelbohrmaschine beginnt, sich durch den 2,5 Kilometer langen Längholtunnel zu fressen. Hier sind die geologischen Bedingungen auf einem Abschnitt von 900 Metern besonders heikel, weil der Tunnel im Lockergestein und im Grundwasser gebaut wird.

4. Oktober 2010: Im Brüggmoos wird der zweite Durchstich gefeiert. Daraufhin wird «Belena» demontriert und die Einzelteile ins Bözingenfeld transportiert.

März 2011: Nun starten die Innenausbau-Arbeiten der Tunnel.

1. Februar 2011: Die Arbeiter starten mit dem Aushub der zweiten Tunnelröhre.

14. Mai 2011: Der dritte Durchstich der «Belena» findet zur Enttäuschung vieler um vier Uhr morgens statt.

einer ganzen Region

spektakulärsten war der Bau der vier Tunnelröhren.
Verzögerungen.



für zwei Tage demontiert werden. Peter Samuel Jaggi



2010 auf der Tunnelbohrmaschine Belena im Längholtunnel. Adrian Streun



Der finale Durchstich erfolgt am 18. Februar 2012 im Brüggmoos. Daniel Teuscher



Der Tag der offenen Tür vom 9. September 2017 wird rege besucht. Bilder: Stefan Leimer

2012: Bei der Verzweigung Brüggmoos beginnen die Bauarbeiten. Der Weg dazu stellt sich als Knackpunkt des Ostasts heraus. Das Projekt wurde mehrmals aufgelegt, es gab Einsprachen. Eine Beschwerde gegen die Vergabe der Bauarbeiten verursacht eine Verspätung von rund einem Jahr. Die Verzweigung Brüggmoos wird für die kommenden Jahre zur grössten Baustelle der Region. Eine Grundwasserwanne aus Beton bildet das Fundament der Verzweigung Brüggmoos. Aufgrund der enormen Auftriebskräfte muss sie mit rund 3000 Zugpfählen mit einer Länge von zwölf Metern im Boden verankert werden. Der Materialabtrag beträgt 400 000 Kubikmeter.

Ein Teil davon wird für Dammschüttungen und Auffüllungen wiederverwendet, der Rest in Deponien gelagert. Eine unerwartet grosse Menge Torf kommt zum Vorschein. Da sich das Grundwasser beim Brüggmoos fast an der Oberfläche befindet, wird um die Baugrube eine Dichtwand von einer Gesamtlänge von 1200 Metern und einer Tiefe von rund 25 Metern erstellt. Das Grundwasser wird mit Pumpen abgesenkt. Als Verbindung mit der geplanten Westumfahrung dient der Tunnel Weidteile. Beim Südportal des Längholtunnels entsteht der Übergang zur Verzweigung Brüggmoos im Tagbau. Dazu müssen vier provisorische

Eisenbahnbrücken sowie zwei provisorische Strassenbrücken erstellt werden. Im Längholtunnel werden zwei sogenannte Querschläge, also Verbindungsstellen, die sich im Lockergestein befinden, mittels Gefrierverfahren hergestellt.

Im Juni 2012 werden auf dem Gebiet der ehemaligen Deponie Lischenweg während den Arbeiten an der A5 Radium-Spuren entdeckt. Das kontaminierte Material wird in einen eigens dafür konzipierten Lagerraum des Bundesamtes für Gesundheit gebracht, ehe es dann in das Bundeszwischenlager des Paul-Scherrer-Instituts in Würenlingen gelangt.

18. Februar 2012: Der letzte Durchstich der Tunnelbohrmaschine Belena wird gefeiert. Dieser erfolgte rascher als ursprünglich geplant. Bis Ende Mai 2012 wird «Belena» in ihre Einzelteile zerlegt, und der Bohrkopf wird ins polnische Danzig abtransportiert. Derweil läuft der Innenausbau der Tunnelröhren auf Hochtouren. Erwartete Eröffnung des Ostastes ist immer noch 2016.

21. Mai 2014: Der Bundesrat genehmigt das neue Generelle Projekt für den Vollanschluss Orpund.

Mai 2015: Das Ausführungsprojekt in Orpund erhält die Genehmigung des Bundesrats.

2017: Im Brüggmoos wird noch Diverses gebaut: Der Halbanchluss Biel Süd; Belagseinbau, Lärmschutzverkleidungen, Montage-, Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen bei der Grundwasserwanne; Fertigstellung der neuen Brücke Mittelstrasse sowie Bau des kantonalen Radwegs und der Fussgängerüberführung. Über die SBB-Linie wird eine neue Velobrücke erstellt.

9. September 2017: Den Tag der offenen Tür des A5-Ostasts besuchen über 10 000 Menschen.

27. Oktober 2017: Die Eröffnung des A5-Ostasts wird gefeiert.

Andrea Butorin

Micasa home: Neu im Centre Brügg

20%

auf das gesamte
Sortiment (exkl. Möbel)

26. - 28.10.2017



Gilt für das gesamte Micasa home-Sortiment (exkl. Möbel) in der Micasa home-Filiale Centre Brügg.
Gültig vom 26.10. bis 28.10.2017. Nicht gültig im Online-Shop. Der Preisvorteil gilt nur bei Neuaufträgen.

CENTRE BRÜGG
's isch eifach gäbig

micasa
MIGROS

home

Grosser Lagerabverkauf bei AMAG!

Jetzt zuschlagen
und profitieren!

Aktuelle Fahrzeugangebote
unter www.biel.amag.ch



Volkswagen

amag

AMAG Biel

Römerstrasse 16, 2555 Brügg BE, www.biel.amag.ch

OSTAST BÖZINGER SCHAUEN AB SOFORT IN DIE RÖHRE, DA BRÜGG

VERPASSEN SIE NICHT DAS
WICHTIGSTE AUS
IHRER NACHBARSCHAFT.

Bielertagblatt
Vollständig informiert.



WWW.BIELERTAGBLATT.CH/ABO
TEL. 0844 80 80 90

Willy Pauli

Er kämpfte für vier Spuren – und siegte

Der Ostast der Bieler Autobahnumfahrung sollte nur zweispurig gebaut werden. Aber ein freisinniger Grossrat aus der Region Biel kämpfte mit Überzeugung und taktischem Geschick für den heutigen vierspurigen Ausbau.



Willy Pauli hatte als Parlamentarier beharrlich für die Bieler Autobahnumfahrung gekämpft.

Stéphane Gerber

Pierre-Alain Brenzikofer/pl

Ohne Willy Pauli würden die Fahrzeuge ab heute mit Gegenverkehr über den Bieler Ostast der A5 rollen. Pauli sass zwischen 1994 und 2006 für den Parti Radical Romand (PRR) im Berner Grossrat. Der Nidauer Unternehmer hatte sich damals mit Überzeugung und taktischem Geschick für den vierspurigen Ausbau des Ostastes eingesetzt – so wie ihn der Bund ursprünglich vorgesehen hatte. Wir blicken auf den Einsatz jenes Mannes zurück, der die vierspurige Autobahnumfahrung erkämpft hat.

Im Jahr 1997 genehmigte der Bundesrat das generelle Projekt für den Bieler Ostast. Tatsächlich enthielten die Unterlagen schon damals einen Paragraphen, welcher den Bau von zwei anstatt der geplanten vier Spuren offen liess. «Diese Ergänzung wurde auf ausdrücklichen Wunsch der damaligen sozialdemokratischen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin Dori Schaer hinzugefügt», erinnert sich Pauli. Mit separater Post hatten die Bundesbehörden den Berner Regierungsrat schon damals auf die Folgen eines zweispurigen Ausbaus der Umfahrung hingewiesen. Schliesslich waren im generellen Projekt noch vier Fahrspuren vorgesehen.

Heimlichtuerei auf höchster Stufe

Baudirektorin Dori Schaer sah über die Bedenken des Bundes hinweg. «Sie beharrte felsenfest auf einer zweispurigen Umfahrung. Daraufhin legte der Kanton ein Projekt vor, welches den Wünschen der Regierungsrätin entsprach», so Pauli. Spätestens hier wurde der ehemalige Kantonsparlamentarier misstrauisch. Er musste feststellen, dass die Baudirekto-

rin den Gesamtregierungsrat nicht darüber in Kenntnis gesetzt hatte, welche Folgen ein zweispuriger Ausbau der Ostumfahrung nach sich ziehen könnte. Zudem war Willy Pauli im Besitz eines Sitzungsprotokolls, in welchem die Kantonsingenieure ihre Direktion mit Nachdruck auf die hohen Kosten hingewiesen hatten, welche bei einem zweispurigen Autobahnbaue entstehen würden. Bei dieser Variante wären nämlich der Bau von Fluchttunnels sowie die Installation der aufwändigen Ventilation zulasten des Kantons gegangen.

Der vermeintliche Trumpf

Kritische Nachfragen wurden weggeschwemmt. «Wie immer kam die Regierung mit der alten Leier: Zuerst bauen wir zwei Spuren, später kommen weitere zwei dazu», so Pauli. Der damalige Politiker erinnert sich an ähnliche Fälle, bei denen die Exekutive ihre Versprechen nicht erfüllt habe, wie bei der Autostrasse Biel-Lyss oder beim Gotthard-Autotunnel. «Heute erkennen wir, wie so etwas herauskommt, wenn Versprechen einfach vergessen werden», doppelt der heutige Unternehmer nach. Sogar der damalige Chefingenieur Rolf Dieterle konnte den Verzicht auf den vierspurigen Ausbau des Bieler Ostastes nicht nachvollziehen. Bei einer zweispurigen Linienführung mit der Option für die spätere Erweiterung würden dem Kanton Mehrkosten von 180 bis 200 Millionen Franken entstehen, hatte Dieterle errechnet. In der Folge hatte er den Chefingenieur und seinen Nachfolger, Kurt Jenk, gebeten, ihm Unterlagen zur Verfügung zu stellen, welche diese Mehrkosten plausibel darstellten. Damit wollte Pauli eine Trumpfkarte ausspielen. Aber als es da-

«Das hätte zu einem ewigen Verkehrsstau geführt – und vom Unfallrisiko wollen wir gar nicht sprechen.»

Willy Pauli, ehemaliger Grossrat

rauf ankam, wollten sich die Herren nicht mehr öffentlich zur Kostenfrage äussern.

Dann aber spielte das Schicksal dem umtriebigen Abgeordneten in die Hand: Ihm wurde auf anonymem Weg ein Sitzungsprotokoll der kantonalen Baudirektion zugesteckt. Darin fand Pauli ein ganzes Argumentarium gegen den Bau einer zweispurigen Autobahn. Auf dieser Grundlage reichte er im April 2000 eine Interpellation im Grossen Rat ein.

Die Antwort der Regierung

Die regierungsrätliche Antwort auf Paulis Vorstoss fiel diesmal untadelig aus. «Jedenfalls war zu erkennen, dass bei einem etappenweisen Ausbau von zwei auf vier Fahrspuren bedeutende Zusatzkosten auf den Kanton zukommen würden», sagt der ehemalige Grossrat. Damals war die Rede von 20 bis 40 Millionen Franken. Zudem wurde klar, dass der finanzielle Aufwand für eine spätere Erweiterung der Fahrspuren nicht mehr ohne Weiteres aus dem Geldtopf für den Nationalstrassenbau gespeist werden könnte. Schliesslich wurde in der Interpellationsantwort auf das erhöhte Sicherheitsrisiko in zweispurigen Tunnels hingewiesen. Ausserdem war schon damals bekannt, dass der bauliche Aufwand

für die Ventilation sowie die Betriebs- und Unterhaltskosten einer einzigen Tunnelröhre bedeutend teurer zu stehen kommen als bei Tunnels mit zwei Röhren.

Der Taktiker bat zu Tisch

Nachdem Willy Pauli hinter die Kulissen des politischen Tauziehens geblickt hatte, entschloss er sich zum Handeln. Als Taktiker bat er zu Tisch: Tatsächlich lud er sämtliche bürgerlichen Regierungsräte einzeln zum Essen ein. Auf diese Weise konnte er sich mit Dora Andres, Mario Annoni, Elisabeth Zölch und Hans Lauri unter vier Augen unterhalten. Pauli erinnert sich: «Die Magistraten waren völlig erstaunt, ja geradezu sprachlos, als ich ihnen über die Hintergründe der Bieler Autobahnumfahrung berichtete.» Jedenfalls zeigte es sich, dass jene anonyme Person, welche ihm das Sitzungsprotokoll zugesteckt hatte, die Interessen des Kantons Bern vertrat. Nun war der Weg frei für einen starken parlamentarischen Vorstoss: Willy Pauli reichte im Dezember 2000 eine ausführlich dokumentierte Motion im Grossen Rat ein. Die Forderungen des Welschfreisinnigen aus Nidau wurden sowohl von der Kantonsregierung als auch vom Parlament gutgeheissen, und dies ohne weitere Diskussion.

«Mir fiel ein Stein vom Herzen. Stellen sie sich vor: Die beiden vierspurigen Autobahnen aus Zürich und Boncourt sollten vor Biel in einer zweispurigen Autostrasse zusammengeführt werden. Das hätte zu einem ewigen Verkehrsstau geführt – und vom Unfallrisiko wollen wir gar nicht sprechen», so Pauli heute.

Dass der freisinnige Grossrat mit seinen Befürchtungen recht hatte, geht aus

der damaligen Antwort des Regierungsrates auf seine Motion hervor: «Es müsste damit gerechnet werden, dass die zweispurige Strasse bereits bei der Verkehrsübergabe voll ausgelastet wäre (zwischen 22 000 und 27 000 Fahrzeuge pro Tag). Dazu könnten die zur Entlastung des städtischen Strassennetzes notwendigen flankierenden Massnahmen nicht in ihrer Gesamtheit realisiert werden, da bei Sperrungen der zweispurigen Strasse (wegen Unterhaltsarbeiten oder wegen eines Störfalles) der Verkehr über das örtliche Strassennetz umgeleitet werden müsste.»

Teurer Erweiterungsbau

Auch Paulis Befürchtungen über hohe Mehrkosten wurden von der Kantonsregierung bestätigt: Hätte man die Bieler Ostumfahrung in zwei Etappen realisiert, wären beim vorerst zweispurigen Ausbau 100 Millionen Franken gespart worden. Die nachträgliche Erweiterung auf vier Spuren hätte 290 Millionen Franken gekostet. Somit wären gegenüber dem gewählten Vollausbau mit vier Spuren 190 Millionen Franken an Mehrkosten angefallen. Und dieser Mehraufwand wäre nicht vollständig aus der Kasse für den Nationalstrassenbau bezahlt worden.

Eine zweispurige Nationalstrasse, wie sie Dori Schaer wünschte, wäre zwei Jahre früher dem Verkehr übergeben worden. Hat Willy Pauli deshalb mit seiner Forderung nach vier Spuren die Autofahrer auf die Folter gespannt? Mitnichten, meint der ehemalige Grossrat: «Klar mussten wir länger auf die Eröffnung warten. Aber dadurch haben wir ein ewiges Provisorium mit nur zwei Spuren verhindert.»

Zahlen & Fakten

1,2 Mia.

Franken

So hoch sind die Kosten für den Bau des Ostasts, aufgeteilt in 760 Millionen Franken für die Tunnel und 370 Millionen Franken für die Verzweigung Brüggmoos.

900 000

Kubikmeter

Das ist die Menge des Ausbruchmaterials beim Tunnelbau.

100 000

Kubikmeter

So viel Beton wurde allein in den Tunneln verbaut.

60 000

Lastwagenfahrten

Für den Abtransport des Ausbruchmaterials der Tunnel waren so viele Fahrten nötig.

15 000

Rechnungen

So viele Rechnungen wurden im Zusammenhang mit der Ostast-Baustelle bezahlt.

10 000

Besucher

So viele Leute besuchten den Tag der offenen Tür.

800

Baustellenführungen

So oft wurden von Mai 2009 bis Oktober 2017 Interessierte durch die Baustelle geführt.



Die Ein- und Ausfahrt des Bütenbergtunnels im Bözingenfeld.



Die Verzweigung Orpund ist ein Vollanschluss an die A5.



Die Verzweigung Brüggmoos war neben dem Bau der Tunnel die grösste Baustelle im Zusammenhang mit dem Ostast. Bilder: Matthias Käser



Zahlen rund um die Tunnel

- Länge Längholtunnel: **2,5 km**
- Länge Büthenbergtunnel: **1,5 km**
- Länge begehbaren Werkleitungskanal: **8 km**
- Fluchstollen: **12**
- Notausgänge bei den Tunnelportalen: **4**
- SOS-Alarmkästen mit je 2 Feuerlöschern: **60**
- Hydranten: **60**
- Abluftventilatoren: **4**
- Brandfallklappen zur Rauchabsaugung: **52**
- Verkehrszähler des Bundesamtes für Strassen: **2**
- Zentralen (Technik-Lokale): **8**
- Tunnelkameras: **72**
- Leistung der Pumpwerke: **1000 Liter Regenwasser pro Sekunde**
- Installierte Stromleistung: **4500 Kilowatt**
- DAB+ Kanäle: **79**

Portrait

«Die Familie richtete sich nach der Tunnelbohrmaschine»

Der Vermesser Stefan Trachsel ist von Beginn an auf der Ostast-Baustelle tätig. Sein erster Tunneldurchstich als alleiniger Verantwortlicher brachte den Buswiler innerlich zum Schlottern.

Andrea Butorin

Und da waren es nur noch sechs: Vor ein paar Jahren war im Bözingenfeld in der Schaltzentrale des A5-Ostasts die gesamte Bauleitung untergebracht. Heute arbeiten dort nebst vier Bauleitern seitens der Unternehmerfirma Atubo nur noch der Vermesser Stefan Trachsel sowie ein Mitarbeiter, der sich um die Abrechnung der Baustelle kümmert.

Damit diese präzise und nicht «Handgelenk mal Pi» ausfällt, liefert Stefan Trachsel die Daten für das Ausmass. Mit seinen Gerätschaften erstellt er 3-D-Geländemodelle, anhand derer etwa das Aushubmaterial einer Baustelle berechnet werden kann.

Die Seite gewechselt

Trachsel arbeitet seit der Detailprojektierung des A5-Ostasts in Biel. Zu Beginn amtierte er als Angestellter eines Ingenieur- und Planungsbüros als Bauherrenvermesser. Das bedeutet, dass er die Aufträge direkt von der Bauherrschaft, sprich vom Kanton, erhalten hat. Bauherrenvermesser arbeiteten teilweise mit den Unternehmervermessern zusammen. Letztere waren mit ihren Messungen dafür verantwortlich, dass die Tunnelbohrmaschine Belena stets auf ihrem Kurs blieb, und Trachsel wiederum kontrollierte die Arbeit seiner Kollegen. «Im Tunnel war ich damals bloss etwa einmal die Woche», sagt er.

Damals hatte er ein laut eigenen Aussagen relativ stressfreies und geregeltes Arbeitsleben. Das änderte sich massiv, nachdem er die Unternehmung anfragte, ob sie nicht einen Vermesser brauchen. Sie bejahten, und so wechselte Trachsel quasi die Seite und wurde Unternehmervermesser. Dafür gründete er die Firma T-Vermessung GmbH. Das hatte zur Folge, dass er innerhalb kurzer Zeit die benötigten und teuren Geräte anschaffen musste, mit denen Vermesser arbeiten: Der Tachymeter etwa ist 40 000 Franken wert. Hinzu kommen ein für seine Bedürfnisse ausgestatteter Scanner, der alle Punkte in der Umgebung misst, Nivellierungsinstrumente sowie ein mit spezifischer Software ausgestatteter Computer. Zudem hat sich Trachsel eine Drohne grossen Kalibers gekauft, die ihm bei der Erstel-



Stefan Trachsel ist als Vermesser unzählige Kilometer zu Fuss in den Tunneln des Ostasts gelaufen. Nun freut er sich auf die Eröffnung. Matthias Käser

lung eines 3-D-Geländemodells behilflich ist.

Auf einen Zentimeter genau

«Abstecken, aufnehmen und nivellieren. Etwas anderes macht ein Vermesser nicht», sagt er und entschuldigt sich, dass er nichts Spektakuläreres erzählen könne. Doch das ist tiefgestapelt. Denn als er beschloss, auf selbstständiger Basis für die Unternehmung, sprich für Atubo, zu arbeiten, legte er beruflich mehr als nur einen sprichwörtlichen Zacken zu.

«Belena» war gerade daran, sich durch die dritte Tunnelröhre zu fressen, und ab da war Stefan Trachsel praktisch rund um die Uhr auf der Tunnelbohrmaschine, um sie mit seinen Messungen auf dem richtigen Kurs zu halten. Er musste 24 Stunden auf Pikett sein. Und eine Zeit lang waren Nachteinsätze zusätzlich zu seinen Tagschichten eher die Norm als die Ausnahme, und zwar auch am Wo-

chenende. Ferien waren bis auf weiteres gestrichen. «Heute würde ich das körperlich wohl nicht mehr schaffen», meint er.

Dazu kam, dass seine bis anhin vierköpfige Familie just in jener Zeit um ein weiteres Mitglied angewachsen ist, und dass sie kurz zuvor ein Haus gekauft hat, in dem es eigentlich Einiges umzubauen gegeben hätte. «Die Familie richtete sich damals nach der Tunnelbohrmaschine», sagt der 41-Jährige und ergänzt, wie froh er um deren Rückhalt gewesen sei.

So waren seine Frau und die drei Kinder auch dabei, als Trachsel's bangeste Minuten auf der Ostast-Baustelle anstanden: «Belena» stand vor ihrem dritten Durchstich, und Trachsel trug die alleinige Verantwortung dafür, dass die Maschine genau dort rauskam, wo es vorgesehen war.

Gemeinsam mit vielen Schaulustigen wartete Trachsel vor dem Berg und blickte auf den eingezeichneten Kreis. Je-

dem, der ihn fragte, ob es klappen wird, antwortete er selbstsicher mit Ja. «Doch innerlich habe ich geschlottert», sagt er. Denn obwohl er alles siebenmal durchgerechnet habe, sei ein gewisses Risiko verblieben, weil der Durchstich nur von der einen Seite aus berechnet werden konnte.

Als «Belena» den Ring sauber durchfräste und sich erwies, dass die Berechnungen auf einen Zentimeter genau stimmten, löste sich Stefan Trachsel's Anspannung.

«Vermessung wird immer wichtiger»

Inzwischen ist er fast fertig, der grösste Bau des Seelands. Und Trachsel's Arbeitszeiten haben sich normalisiert. Wobei er sagt: «Ich arbeite gern zwölf, dreizehn Stunden pro Tag.» Doch die Familie hat nun wieder etwas mehr von ihm.

Stefan Trachsel hat Feierabend und setzt sich in sein Auto. Den Heimweg nach Buswil tritt er via Ostast-Umfahrung an,

ein Privileg, das er und die übrig gebliebenen Bauarbeiter nicht mehr lange allein geniessen können.

Der schwarze Asphalt der Strasse glänzt ebenso wie die weissen Wände des Tunnels. Trachsel erinnert sich an die ungezählten Kilometer, die er darin gelaufen ist. Denn zwar gab es anfangs noch einen Tunnelzug für die Arbeiter und das benötigte Material. Doch der sei nicht immer dann gefahren, wann er ihn gebraucht hätte, und so habe er die Strecke oft zu Fuss in Angriff genommen. «Als die «Belena» kurz vor dem Brüggmoos stand, nahm das ab Orpund eine Dreiviertelstunde in Anspruch», sagt Trachsel. Zudem habe er seine gesamten Vermessungsinstrumente mitgeschleppt. Vor dem erwähnten Zug musste er sich während der Arbeit in Acht nehmen: «Denn wenn du dort am vermessen warst, bremste der nicht bloss wegen dir.»

Als «Belena» ihre Arbeit getan hatte, ging die Arbeit für Trachsel weiter: Es folgte der Innenausbau des Tunnels, und er musste die Punkte abstecken, an denen die Arbeiter den Schalungswagen hinstellen mussten. Denn dieser hatte keine Räder, sondern musste alle paar Meter von neuem und ganz präzise aufgestellt werden. In spezieller Erinnerung ist ihm zudem die Installation der Schlitzrinnen. «Nächtelang habe ich die gemessen, damit sie am anderen Tag installiert werden konnten.» Im Dreimeter-Abstand, das ergibt bei 7,5 Kilometern Tunnel rund 2500 Stück.

Auch beim Bau des Vollanschlusses Orpund sowie bei der Verzweigung Brüggmoos, bei der Trachsel auf seiner Heimfahrt inzwischen angelangt ist, hat er als Vermesser gearbeitet. Die A5 beschäftigt ihn noch rund ein halbes Jahr. Was folgt danach? «Das ist längst nicht mehr meine einzige Baustelle», sagt er.

Er sei oft im Seeland unterwegs, aber die Arbeit habe ihn auch schon bis in die Innerschweiz, nach Zürich und ins Tessin gebracht. In Bern steht demnächst mit dem Bahnhofsumbau ein Grossprojekt an, bei dem Trachsel's Firma zum Einsatz kommen wird. Zudem habe er sich neue Geräte angeschafft und biete in Zusammenarbeit mit einer Tauchfirma auch Unterwassermessung an. «Die Vermessung wird immer wichtiger», ist Trachsel überzeugt, «denn der Raum, der uns zur Verfügung steht, wird immer enger.»

Reklame

A5 Eröffnungsfest!

Freitag + Samstag, 27./28.10.

Freitag, 27. Oktober 2017



Gratis-Lottomatch mit Dominique Antenen
18h00 – 22h00
Hauptpreis: PHILIPS LCD/LED-TV 55" (139 cm) von Media Markt im Wert von CHF 1'239.-

Late Night Shopping bis 22h00
mit Spezial-Überraschung zwischen 21h00 und 22h00

DJ Goton Le Cool
16h00 – 22h00

Samstag, 28. Oktober 2017



Live-Konzert Nemo
15h00 – 16h00

Weitere Highlights*

Food Truck
Glücksrad
Hüpfburg

*An allen vier Eröffnungsfesttagen



CENTRE BRÜGG
's isch eifach gäbig
www.centrubruugg.ch

Aldo Quadri

Der oberste Bauführer blickt auf ein epochales Werk

Projektleiter Aldo Quadri war die Schlüsselfigur des Ostastes der Bieler A5-Umfahrung. Heute verlässt er die Kommandobrücke.

Philippe Oudot/pl

Eigentlich wäre Aldo Quadri, der Projektleiter und oberste Bauführer der A5-Umfahrung, schon seit vier Jahren pensioniert. Aber als Schlüsselfigur des Bieler Ostastes war er dem Kanton so wichtig, dass er bis zur Vollendung des Werkes auf der Kommandobrücke bleiben sollte. Die Autobahnverbindung zwischen dem Bözingenfeld und dem Brüggmoos war eine geradezu gigantische Baustelle – seit Langem die grösste im Kanton Bern. Zudem war das Projekt wegen der vielen Kunstbauten besonders komplex. Kein Wunder, hat die Ostumfahrung rund 1,2 Milliarden Franken gekostet. Davon entfielen 760 Millionen auf die Tunnelstrecken und 370 Millionen auf die Tiefbauten im Brüggmoos.

Im Jahr 1997 erhielt das generelle Projekt vom Bundesrat grünes Licht. Die folgenden zehn Jahre waren der Detailplanung und der Vergabe der Arbeiten an Bauunternehmen gewidmet. Quadri erinnert sich: «Wir mussten im Vorfeld abklären, welche Risiken uns unter Tage erwarteten. Schliesslich wollten wir nicht dieselbe Misere wie bei der A6 zwischen Moutier und Court erleben. Dort war die Tunnelbohrmaschine mitten im Berg steckengeblieben.» Die Ergebnisse der Sondierbohrungen des Kantons standen später dem Konsortium zur Verfügung, welches die unterirdische Autobahn bauen sollte. «Nach der Überprüfung der Messdaten und aufgrund eigener Berechnungen zogen die Tunnelbauer übereinstimmende Folgerungen», freut sich Quadri noch heute.

Am 3. Dezember 2007 eröffneten Regierungsrätin Barbara-Eg-

ger-Jenzer und Stadtpräsident Hans Stöckli die Baustelle mit dem ersten Spatenstich.

Der Vortrieb der beiden Tunnel durch den Büttenberg und das Längholz erwies sich aufgrund der geologischen Verhältnisse als sehr anspruchsvoll: «Auf diesen fünf Kilometern sind wir auf Molasse, quellfähigen Fels und loses Gestein in der Grundwasserzone gestossen», erklärt der Projektleiter. Im Bözingenfeld mussten zudem die Bahngleise unterquert werden, auf welchen täglich 300 Züge fahren. Diese Arbeiten konnten ohne Unterbrechung des Schienenverkehrs ausgeführt werden. Im Brüggmoos mussten die Ingenieure dieselben Schwierigkeiten bewältigen.

Unterirdische Brücke

Die Tunnelgewölbe hätten das Gewicht der Bahntrasse und der durchfahrenden Züge nicht ausgehalten. Um die Tunnelröhren und den Bahndamm zu entlasten, entwarfen die Ingenieure eine Art unterirdische Brücke. Die Stützwände reichen rund 30 Meter tief und stehen auf stabilem Untergrund. Darüber liegt die Brückenplatte aus nebeneinanderliegenden riesigen betongefüllten Stahlrohren, welche einzeln unter dem Bahndamm durchgerammt wurden. Auch der angrenzende Längfeldweg wurde durch eine Betonplatte abgestützt. Die Abstände zwischen den Stützwänden sind breit genug, damit die Tunnelröhren Platz finden. Ganze 20 Monate waren für den Bau dieses komplexen Stützwerkes notwendig.

Zweifelloos war die Tunnelbohrmaschine Belena die grosse Attraktion dieser Baustelle. Der Koloss ist 110 Meter lang und wiegt

über 2500 Tonnen. Am 20. Mai 2009 gelangte das schwere Gerät erstmals zum Einsatz. «Der Bohrkopf hat zwölfmehlfache Meter Durchmesser. Er kann unter allen geologischen Bedingungen arbeiten, sei es im harten Fels, im lockeren Gestein oder bei Einbruch von Grundwasser», weiss Quadri. Jedenfalls hat «Belena» gute Arbeit geleistet: Bis zu 41 Meter Vortrieb schaffte sie pro Tag. Dabei förderte sie jedes Mal stolze 4000 Kubikmeter Ausbruchmaterial zutage. Leider war dieses Gestein von so schlechter Qualität, dass man es kaum verwerten konnte. Deshalb wurde es zur Auffüllung ehemaliger Kiesgruben in der Region gebraucht.

Immer wenn der Vortrieb ein Stück vorwärtsgekommen war, verlegte «Belena» fortlaufend sogenannte Tübbinge an der Tunnelwand. Dabei handelt es sich um vorgefertigte, zwei Meter lange Betonelemente, welche die Form eines Kreisbogens haben. Diese Auskleidung dient als Stütze und als Abdichtung der Tunnelröhre. «Sechs solcher Tübbinge und ein schmales Verbindungselement – der Schlussstein – bilden einen Vollkreis. In den Fugen wurden Dichtungen aus Gummi angebracht, damit kein Wasser durchsickern kann», präzisiert der scheidende Projektleiter der A5.

Insgesamt wurden auf diese Weise 24 000 Tübbing-Elemente montiert. Aber so einfach, wie es sich anhört, waren die Arbeiten nicht. Der letzte Tunnel durch den Büttenberg hatte es in sich: Nach 200 Metern Vortrieb war «Belena» vom Kurs abgewichen und stand plötzlich 25 Zentimeter tiefer als geplant. Später wurde der Gesteinsdruck so stark, dass sich



Der Bau des A5-Ostastes sei wegen der unterschiedlichen Beschaffenheit des Untergrundes besonders anspruchsvoll gewesen, sagt Aldo Quadri. Frank Nordmann

Bohren oder sprengen?

Aldo Quadri hat während seiner Karriere zwei Arten des Tunnelbaus begleitet: den sogenannten Sprengvortrieb und den Bohrvortrieb mit der Tunnelfräse. Die Arbeit mit Sprengstoff sei zwar gefährlicher, aber sie erlaube eine verlässlichere Beurteilung der jeweiligen geologischen Verhältnisse vor Ort, sagt der erfahrene Ingenieur. Eine Tunnelbohrmaschine sei hingegen schwieriger zu beherrschen: «Es besteht immer ein Risiko, dass die Fräse mitten im Berg steckenbleibt. Wir hatten diesen Fall beim Bau der A16 in der ersten Tunnelröhre zwischen Moutier und Court.» pho/pl

der Tunnelquerschnitt zu einem leichten Oval verformte. «Wir konnten den Fehler beheben, indem wir den Anpressdruck bei der Montage der Tübbinge veränderten», berichtet Aldo Quadri.

Neben vielen anderen Zwischenfällen erlebte die Tunnelbauer auf den letzten 900 Metern unter dem Längholz eine besondere Überraschung: Nachdem die

Tunnelfräse in lockeres Gestein und Grundwasser geraten war, drehte der Bohrkopf plötzlich im Leeren. Klebriges Erdreich hatte die sonst so gefräsigen Rollenmeissel zugestopft. Nun galt es, den ganzen Bohrkopf zu reinigen. Dann wurden die Hilfsstoffe, die den Bohrprozess erleichtern, neu dosiert. Erst danach konnte der Koloss seine Arbeit fortsetzen.

Bravurstück Brüggmoos

Der Bau der vier Tunnelröhren war zweifellos ein anspruchsvolles Unternehmen, aber die Verwirklichung der Verzweigung Brüggmoos kann durchaus als Bravurstück des Tiefbaus betrachtet werden. Zum einen treffen dort die drei Autobahnen aus Solothurn, Biel (später Neuenburg) und Bern aufeinander. Zudem umfasst die Verzweigung den neuen Vollanschluss Brügg sowie den Halbinschluss Biel-Süd. Eine besondere Herausforderung dieses Werkes war die Einbindung des bestehenden Lokalstrassennetzes sowie die Berücksichtigung des Streckenverlaufs der Bahnlinie Biel-Bern. «Im Bereich der Verzweigung Brüggmoos liegt der Grundwasserspiegel praktisch an der Erdoberfläche. Zu-

dem musste die Baustelle möglichst ohne Behinderung des Verkehrs betrieben werden», ergänzt Aldo Quadri.

Der erste Spatenstich erfolgte am 18. September 2012. Als Erstes musste auf einer Gesamtfläche von 45 000 Quadratmetern eine acht Meter tiefe Baugrube ausgehoben werden. Dabei fielen rund 400 000 Kubikmeter Aushubmaterial an. Zuvor aber musste der Grundwasserspiegel abgesenkt werden. Dafür wurde um die gesamte Baustelle herum eine 1200 Meter lange und 25 Meter tiefe Trennwand aus einzelnen ineinandergreifenden Stahlprofilen in den Boden gerammt. Schliesslich wurde am Grund der Baugrube eine massive Grundwasserwanne aus Stahlbeton erstellt. Sie bildet das Fundament für das Strassengeflecht der Verzweigung. Wegen der enormen Auftriebskräfte durch das umgebende Grundwasser musste die Betonwanne mit rund 3200 Zugpfählen im Boden verankert werden.

Das Aushubmaterial konnte nur teilweise für Dammschüttungen und Auffüllungen wiederverwendet werden; der grösste Teil wurde in die Deponien entsorgt.

«Der Ostast ist eine Verlängerung der Transjurane»

Jean-Pierre Zürcher
Während 13 Jahren leitete der Chef der Abteilung Nationalstrassenbau des Kantons Bern die Arbeiten am Ostast der A5. Mit der Eröffnung dieser Teilstrecke endet Jean-Pierre Zürchers Wirken für den Kanton.

Interview: Marjorie Spart/pl

Jean-Pierre Zürcher war von 2004 bis diesen September Vorsteher der Abteilung Nationalstrassenbau des Kantons Bern. Heute berichtet der frisch pensionierte Chefindgenieur über den Bau des Ostastes.

Jean-Pierre Zürcher, Sie sind vor allem als «Monsieur Transjurane» bekannt geworden. Welche Rolle spielten Sie bei der Bieler Ostumfahrung?

Jean-Pierre Zürcher: Als Vorsteher der Abteilung Autobahnbau war ich mit der ganzheitlichen Koordinierung des Projektes betraut. Ich habe den Bau der Transjurane und des Ostastes der A5 begleitet. Im Besonderen war ich für die Einhaltung des Budgets und das Personalwesen verantwortlich. Ebenso hatte ich die Verträge mit den Bauunternehmen unterzeichnet. In meiner Funktion als Chefindgenieur wurde ich bei wichtigen Entscheidungen beigezogen.

Welche Bedeutung hat für Sie der Ostast?
Der A5-Ostast ist im Grunde eine Verlängerung der Transjurane ins Mittelland. Ich selbst wohne in Tavannes und freue mich, dass ich nun über die neue Auto-

Jean-Pierre Zürcher ist stolz, dass der Ostast heute endlich dem Verkehr übergeben wird.
Frank Nordmann



baumfahrung nach Bern fahren kann. Zudem wird dieses Teilstück auch über die Region hinaus Wirkung entfalten, denn die A5 soll ja den Nord-Süd-Verkehr bewältigen und diesen über den Ost- und den Westast in zwei Richtungen aufteilen. Sie sagen also, dass der Berner Jura besonders vom neuen Teilstück profitieren wird.

Ja, die Ostumfahrung verkürzt die Fahrzeit zwischen dem Berner Jura und Bern. Zudem wird die Stadt Biel entlastet. Allerdings müssen die flankierenden Massnahmen konsequent umgesetzt werden. Auch in Büren dürfte sich die Situation verbessern. Bis heute musste das Stedtli nämlich einen erheblichen Durchgangsverkehr

zwischen Bern und dem Berner Jura verkraften.

Wie fühlen Sie sich so kurz vor der Eröffnung?

Ich empfinde grosse Genugtuung, wenn ich feststelle, dass wir alle Probleme, die uns während der Bauzeit Kopfzerbrechen gemacht hatten, so gut lösen konnten. Zudem bin ich stolz, dass wir dank sorgfältiger Koordination ein Werk vollendet haben, welches bei den Nutzern Anklang finden wird. Ich freue mich auch für die Bieler Bevölkerung, denn die Menschen mussten über Jahre viel Durchgangsverkehr ertragen.

Nachdem die Baumaschinen schon angerückt waren, wurden quasi im letzten Moment erhebliche Änderungen am Projekt vorgenommen: Vollanschluss Orpund und Verzweigung Brüggmoos. Hatten Sie jemals Zweifel am Gelingen des Werkes?

Nein, ich war immer der Überzeugung, dass wir Varianten entwickeln konnten, die bei den Gemeinde- und Bundesbehörden auf Zustimmung stossen würden. Trotz der Projektanpassungen während der Bauzeit haben wir unseren Zeitplan

mit Ausnahme kleiner Verspätungen eingehalten. Allerdings gab es zeitweise eine Unbekannte: Wir konnten nicht abschätzen, ob die Ingenieurbüros, welche wir mit der Ausarbeitung der Zusatzprojekte betraut hatten, die nötigen Ressourcen besitzen, um die Pläne rechtzeitig zu liefern. Stellen Sie sich vor, die Arbeiter stehen auf der Baustelle, und es gibt noch keine Pläne. In diesem Fall hätten wir die Leute fürs Nichtstun bezahlen müssen. Aber zum Glück ist eine solche Situation nie eingetreten.

Wo sehen Sie den Schlüssel für das gute Gelingen?

Eine wesentliche Grundlage für den reibungslosen Ablauf war die Beständigkeit unseres Führungsteams. Die Projektleitung bestand aus drei bis fünf Personen. Alle waren langfristig mit ihrer Aufgabe beschäftigt. Wechsel in der Projektleitung hätten wegen der Einführungszeit neuer Mitarbeiter zu grossem Zeitverlust geführt. Zudem habe ich stets auf eine enge Zusammenarbeit im Team gesetzt. Je mehr Aufgaben man an Dritte delegiert, desto grösser ist das Risiko, dass man sich verzettelt.

Mitten ins Herz der Region Biel

A5-Ostast – der neue Weg ins Centre Boujean

Mit der Eröffnung der A5-Ringautobahn Ostast sind Sie jetzt in wenigen Minuten – oder zumindest viel schneller und staufrei – bei uns im Centre Boujean. Mit der neuen Verkehrsachse wächst die Region Biel weiter zusammen. Und wir rücken mitten ins Herz dieser Region. Auch die Einwohner aus Lyss, Worben, Studen, Brügg und Orpund sind jetzt in wenigen Minuten im Centre Boujean.

16 Geschäfte bieten Ihnen im Centre Boujean ein vielseitiges, attraktives Einkaufs-



Das Centre Boujean liegt direkt an der Autobahn und verfügt über ein grosses Parkhaus mit 400 gedeckten Parkplätzen.

erlebnis im sympathischen Einkaufszentrum. Es ist weiterhin beliebt. Einerseits verkehrstechnisch ideal, direkt an der Autobahnausfahrt gelegen, hat es ein grosses Einzugsgebiet mit vielen Kunden, die von weit her kommen. Als regionale Flaggschiffe mit einmalig vielfältigen Sortimenten sind andererseits der Coop Megastore und der grosse Jumbo Maximo Bau- und Gartencenter bekannt.



Der grosse Kreis verbindet die bestehende Verzweigung Bözingenfeld mit dem Nordportal des Büttenbergstunnels. Jetzt ist das Centre Boujean auch für Kunden aus Lyss, Worben, Studen, Brügg, Orpund und anderen umliegenden Gemeinden einen Einkaufsausflug wert.

5 gute Gründe für einen Einkauf im Centre Boujean

1. Ohne Umwege zu uns
Das Centre Boujean liegt direkt an der Autobahnausfahrt Bözingenfeld. Von dort sind Sie in 2 Minuten im grosszügig ausgemessenen Parkhaus – ohne durch enge Quartierstrassen zu kurven oder mit Umleitungen Zeit zu verlieren. Übrigens: Auch mit Zug und Bus sind wir gut erreichbar!

2. Zum Wohlfühlen
Im Innern überzeugt das Centre Boujean mit grosszügig konzipierten, breiten und hellen Kundenzonen, die ein entspanntes Einkaufserlebnis bieten. Das grosse

Coop Restaurant (mit Jamadu-Kinderspielplatz) und andere Gastronomieanbieter laden zum Verweilen und Geniessen ein.

3. Alles, was das Herz begehrt
16 Geschäfte bieten ein vielfältiges Sortiment. Besonders beliebt sind der grosse Jumbo Maximo Bau- und Gartencenter und der Coop Megastore mit seinem riesigen Frische-Angebot und einem tollen Sortiment an Bio-Produkten.

4. Zweisprachig freundlich
Die Zweisprachigkeit hat

im Centre Boujean Tradition. Praktisch alle Verkaufspersonen sprechen Deutsch und Französisch. Wir legen im ganzen Center grössten Wert auf hohe Kundenzufriedenheit, freundliche Bedienung und Top-Serviceleistungen.

5. So macht auch Parkieren Spass
Unser grosszügig bemessenes, helles Parkhaus mit 400 gedeckten Plätzen (plus 100 Aussenplätze vor dem Eingang) lässt die Kundinnen und Kunden immer wieder staunen. So viel Platz zum Manövrieren findet man in Parkhäusern nur noch selten.

«Schon heute fahren viele Stammkunden aus der weiteren Region zu uns.»



Alle im Centre Boujean kennen ihn. André Pürro war bereits zu Carrefour-Zeiten in führender Position im Einkaufszentrum tätig. Seit der Eröffnung des Centre Boujean vor 7 Jahren leitet er den Coop Megastore.

Nach 10-jähriger Bauzeit ist es endlich so weit. Ab 27. Oktober rollt der Verkehr über den neuen A5-Ostast. Sind Sie erleichtert?
André Pürro: Aber ja, die mühsamen Staus gehören jetzt hoffentlich der Vergangenheit an. Ich möchte da ganz speziell unseren langjährigen Stammkunden einmal dafür danken, dass sie die Wartezeit geduldig ertragen haben.

Mit der neuen Verkehrsanbindung vergrössert sich das Einzugsgebiet in Richtung Lyss, Worben, Studen und Brügg. Warum sollen die Kunden aus dieser Region im Centre Boujean einkaufen kommen?
Wir sind einfach ein sympathisches Einkaufszentrum,

nicht zu gross und nicht zu klein. Die grosszügig bemessenen Kundenzonen mit viel hellem Licht machen das Einkaufen in entspannter Ambiance möglich.

Welche Angebote sind bei Ihren Kundinnen und Kunden speziell gefragt?
Die vielen Frischprodukte, unsere bediente Fleisch- und Fischtheke sowie das stetig wachsende Bio-Angebot sind im Coop Megastore sehr gefragt. Das Coop Restaurant mit 200 Sitzplätzen ist bei Angestellten in den umliegenden Firmen ein beliebter Treffpunkt am frühen Morgen oder zum Mittagessen. Viele geniessen hier schon um 7 Uhr eine erste Stärkung.

Willkommen im Centre Boujean!

Alle Kundinnen und Kunden, die das Centre Boujean noch nicht kennen, aber anlässlich der A5-Ostast-Eröffnung einen Besuch erwägen, heissen wir herzlich willkommen!



Das Herzstück des Centre Boujean: Hier in der Mall hat es viel Platz zum Einkaufen, Verweilen und Geniessen.



JUMBO MAXIMO
Dank der Eröffnung der Autobahn erwarten wir neue Kunden sowie eine Erhöhung der Besucherfrequenz. Bei uns im Jumbo Maximo sind über 65000 Artikel in den Bereichen Deko, Do-it und Garten erhältlich. Aktuell gibt es bei uns eine grosse Auswahl an Weihnachtsdekorationen. Unser Team ist zweisprachig und bietet alle Jumbo-Dienstleistungen wie Holzzuschnitt, Veloservice, Farbmischen und einen kostenlosen Anhängerverleih an.

Yvan Saucy,
Leiter Jumbo Maximo
Centre Boujean



VISILAB
Die direkte Autobahnverbindung erleichtert die Anfahrt für Anwohner der Region Lyss, Brügg und Worben zum Centre Boujean. Wir freuen uns, wenn auch diese Kunden zu Visilab Boujean kommen und von attraktiven Vorteilen profitieren. Ob sie unsere kompetente Beratung für eine optimale Sehlösung in Anspruch nehmen, einen Sehtest machen oder ihre Kontaktlinsen kontrollieren lassen möchten: herzlich willkommen!

Franziska Andermatt,
Geschäftsleiterin Visilab
Centre Boujean



SUNSTORE
Durch die Eröffnung der neuen Verbindung der A5 wird es für unsere Kundschaft viel einfacher, das Centre Boujean zu erreichen. Der Umweg durch die Stadt Biel ist nicht mehr nötig. Wir bieten eine riesige Auswahl an rezeptpflichtigen sowie rezeptfreien Arzneimitteln an. Unsere kompetenten und freundlichen Mitarbeitenden in der Apotheke sowie in der Parfümerie nehmen sich gerne Zeit für eine bestmögliche Beratung in allen Gesundheitsbelangen.

Mario Affolter,
Geschäftsleiter Sunstore
Centre Boujean



Centre Boujean
Zürichstrasse 24c
2504 Biel/Bienne

centre-boujean.ch



Umfrage Madretscher sind in freudiger Erwartung

Die meisten Anwohner von Madretsch freuen sich auf die Eröffnung des Ostasts der A5. Das lärmgeplagte Bieler Quartier wird nach dem Rückgang des Durchgangsverkehrs sicherer werden, sind sie überzeugt.

Aude Zuber/pl

Die Autobahnumfahrung im Osten von Biel wird von flankierenden Massnahmen auf dem Stadtgebiet begleitet. Damit soll eine erhebliche Verkehrsberuhigung erreicht werden. Besonders im arg geplagten Madretsch wird es ab heute ruhiger zu- und hergehen. Wir haben Anwohner über ihre Erwartungen befragt.

Am Kreuzplatz warten gerade fünf Personen auf den Bus. Alle freuen sich über die Eröffnung des Ostasts: «Endlich wird der Verkehr durchs Quartier abnehmen. Darauf haben wir lange gewartet», sagt eine Frau. Ihre Bekannte fügt hinzu: «Ich bin gespannt, wie sich die Lärmbelastung entwickeln wird.»

Sicherheit für Schulkinder

In der Poststelle hat sich eine kleine Warteschlange vor den Schaltern gebildet. Zwei ältere Postkunden sehen der Umfahrungenseröffnung erwartungsvoll entgegen: «Meine Enkelin wird mich bald öfter besuchen. Wegen des dichten Verkehrs lässt die Mutter das Kind nicht gerne allein auf die Strasse», erzählt eine der befragten Personen.

Von schlimmen Zuständen auf den Strassen berichten gleich mehrere Anwohner. Eine Frau, die gerade einen Einzahlungsschein ausfüllt, glaubt, dass die Kinder vor dem Schulhaus Madretsch besonders gefährdet sind: «Die Sicherheit der Schüler ist nicht gegeben. Es gibt sogar Autofahrer, die den Kindern den Vortritt auf dem Fussgängerstreifen verweigern. Ich finde so etwas unerträglich.»

Eine andere Frau berichtet über den Unfall ihrer Tochter. Ihr war ein Auto über den Fuss gefahren: «Mittlerweile musste sie fünf Mal operiert werden.» Dieser Unfall sei kein Einzelfall, weiss die Mutter, denn die hohe Verkehrsdichte führe immer wieder zu Zwischenfällen: «Vor wenigen Tagen ist ein Motorradlenker angefahren worden.» Die Bielerin hatte sogar nach einer anderen Wohnung in einem ruhigeren Quartier gesucht, denn sie mochte den Strassenlärm nicht mehr ertragen: «Im Sommer kann ich die Fenster nicht öffnen, denn der Geräuschpegel ist nicht zum Aushalten. Die Belastung dauert fast rund um die Uhr. Schon im Morgengrauen beginnt der Lastwagen- und Pendlerverkehr», beklagt sich die Mutter.

Aber es gibt vereinzelt auch andere Stimmen im Quartier. Gegenüber der



Schule sitzt ein Mann auf einer Bank. Er sieht der Eröffnung des Ostastes mit Skepsis entgegen: «Ach, die Stadt und der Kanton reden immer das Blaue vom Himmel. Ich will mich erst äussern, wenn ich das Resultat sehe.»

Attraktivere Wohnlage

Wir begeben uns in die Nähe des Autobahnanschlusses Biel-Süd. Dort besitzt die Genossenschaft Wobe zwei Wohnhäuser an der Aegertenstrasse. Vincent Studer, der Präsident der Kooperative, erwartet von der Eröffnung des Ostasts nur Vorteile. Schon im Vorfeld wurde ein Verkehrskreislauf geschaffen. Zudem verläuft die Strasse ein wenig weiter entfernt von den Wohnhäusern. «Dadurch erhalten wir mehr Abstand zum Verkehrsgeschehen», so Studer. Zudem hat die Stadt Biel mehrere Massnahmen zugunsten der Fussgänger getroffen: «Unsere Mieter gelangen über diese Wege an die Zihl oder in den Wald hinter dem Friedhof Madretsch. Jedenfalls gewinnt die Wohnlage ganz erheblich an Attraktivität», stellt der Präsident fest. Aber trotz allem werden die Mieten nicht steigen: «Als Genossenschaft werden wir die Zinsen nur anpassen, wenn wir grössere Investitionen in unsere Häuser tätigen», versichert Studer.

Taciana Perrnoud freut sich auf die Eröffnung des Ostastes, da dadurch bedeutend weniger Verkehr durch das lärmgeplagte Madretschquartier fliesen werde. Aude Zuber

Ostast könnte Biber anlocken

Kompensation Im Rahmen des Ostast-Strassenbaus wurden ein Wildkorridor erstellt und Bäche renaturiert. Einige Anwohner wurden zudem für Unannehmlichkeiten entschädigt.

Allzu schön sieht es noch nicht aus: Nackte Erdhügel, ein paar kümmerliche Gräser und trübe Pfützen. Doch hier, zwischen dem Büttenberg- und dem Längholtunnel soll im nächsten Jahr der Orpundbach plätschern, es sollen sich Kleintiere ansiedeln und es sollen wilde Pflanzen spriessen. Ab Anfang 2018 wird der Orpundbach auf einer Länge von einem Kilometer renaturiert. Dies ist ein Teil der Kompensationsmassnahmen, die im Rahmen des Strassenbaus ergriffen werden. «Was wir der Natur nehmen, geben wir ihr auch wieder zurück», sagt A5-Ostast-Projektleiter Aldo Quadri dazu.

Der Kanton verlangt, dass Lebensräume von Pflanzen und Tieren, die durch den Bau der Autobahn verloren gehen, andernorts ersetzt werden. Zudem ist es zwingend, als Ersatz für gefällte Bäume neue zu pflanzen. Umweltbegleiter haben den Bau des Ostastes von Beginn weg begleitet. Einmal im Jahr mussten sie jeweils Berichte an kantonale Fachstellen wie das Fischereinspektorat oder das Amt für Wald abliefern. Dafür mussten sie einen riesigen Katalog von Auflagen aus den Bereichen Boden, Luft, Abwasser, Abfall, Staub und Lärm überprüfen.

Weg für Rehe, Füchse und Dachse

Quadri zeigt hinauf zum Wald, der sich oberhalb vom Nordportal des Längholtunnels befindet. Dutzende Bäume mussten hier den Bauarbeiten weichen. «Jeder Quadratmeter Wald, der hier wegfiel, wird wieder aufgeforstet.» Schon jetzt könne man eine Plus-Bilanz aufweisen – will heissen: Es wurden schon mehr neue Bäume gepflanzt als gefällt.

Neben dem Wiederaufforsten gibt es noch viele weitere Massnahmen. Dazu gehört etwa der Wildkorridor, der sich ebenfalls zwischen den beiden Tunnels befindet. Durch diesen können künftig Rehe, Füchse, Dachse und weitere Waldbewohner gefahrenlos vom einen in den anderen Wald gelangen. Dies bedeutet gar eine Verbesserung des früheren Zustandes: Bis anhin hat die Hauptstrasse, die von Biel nach Orpund führt, die beiden Wälder ohne Querungsmöglichkeit für Tiere zerschnitten.

Der Korridor verläuft unter einer Brücke und ist 25 Meter breit. «Schon nur die Brücke hat über eine Million Franken gekostet», sagt Quadri. Das klingt nach viel – ist aber verglichen mit den 1,2 Mil-

liarden Franken Gesamtkosten für den Ostast ein verschwindend kleiner Betrag. Auch das Bett des renaturierten Dieteschibaches führt künftig durch den Korridor. Bisher bekam diesen niemand zu Gesicht, da er noch durch ein Rohr fliesst. Im Rahmen der Kompensationsmassnahmen wird der Bach freigelegt, um einen neuen Lebensraum für Kleintiere zu bilden. «Bereits während des Baus haben wir einen ersten Gelbbauchfrosch entdeckt», freut sich Quadri.

Zur Attraktivierung des Geländes werden zudem Steinhäufen angelegt und Wurzelstöcke platziert. Ein Amphibienschutzzaun soll verhindern, dass Lebewesen auf die Strasse gelangen. Quadri ist überzeugt, dass die Massnahmen bald fruchten und verschiedene Tiere das Areal beleben werden. Je nach Tier könnte dies jedoch auch unerwünschte Effekte hervorrufen: «Es könnte sein, dass sich hier Biber ansiedeln. Für die Landwirtschaft bestünde dann die Gefahr von durch Biberbauten ausgelöste Überschwemmungen auf den Feldern.» Mithilfe von technischen Massnahmen werde das Problem jedoch entschärft.

Geld für saubere Autos

Von gewissen Begrünungsmassnahmen im Strassenbau ist man heute abgekomen. So baut man zwischen den beiden Fahrspuren keine Grünstreifen mehr. Der Grund: Der Unterhalt ist zu aufwendig und blockiert den Verkehr. Sowie so müsse man bei den Kompensationsmassnahmen stets ein Auge auf den Unterhalt haben, erklärt Quadri. So verwende man etwa bei der Renaturierung keinen Humus, da die Pflanzen dort zu schnell wachsen – und setzt stattdessen auf Magerwiesen, die nur selten gemäht werden müssen.

Unter den Bauarbeiten hatte nicht nur die Natur zu leiden. Teilweise mussten auch Anwohner der Baustelle starke Nerven beweisen. So etwa als während drei Wochen jede Nacht von Mitternacht bis fünf Uhr morgens gearbeitet wurde – was viel Lärm verursachte. «Wir haben die betroffenen Personen dann für drei Wochen in ein Hotel umquartiert und die Kosten übernommen», sagt Quadri. Generell habe es ab und zu Reklamationen wegen des Lärms gegeben. «Da bin ich stets persönlich vorbeigegangen und konnte die Anliegen so klären», sagt Quadri.

Neben dem Lärm war auch der Dreck ein Problem: Mehrere Garagen bekamen Geld für eine Reinigung, weil deren Autos durch die Arbeiten verstaubt wurden. Einbussen erlitt zudem ein Bauer. Die Tunnelarbeiten beeinträchtigten die Ergebigkeit seiner Quelle. Er erhielt deshalb einen Anschluss an das öffentliche Wassernetz sowie die geschätzten Verbrauchskosten für die nächsten 50 Jahre.

Carmen Stalder

Reklame

BIG 4x4 DEAL

IHRE GARAGE IN
BIEL FÜR DIE
ITALIENISCHEN
MARKEN.

**BIS ZU CHF 8100.- KUNDENVORTEIL
+GRATIS WINTERREIFEN & WINTERPAKET**

WWW.FILA-STYLE.CH

FILA STYLE
LÄNGFELDWEG 90
2504 BIEL
032 328 88 08
INFO@FILA-STYLE.CH

Reklame

Der PRR begrüsst die Eröffnung des Ost-Astes der A5 in Biel

das heisst

- Entlastung der Industriezone Bözingenfeld, Verkehrschaos wird eliminiert
- Wesentliche Verbesserung der Verkehrsflüsse in der Stadt Biel
- Positive und erfolgreiche Verkehrsplanung mit eindrucklichem Ergebnis
- Klare Erkenntnisse auch mit Blick auf die Planung des West-Astes A5

Unser Dank geht an alle, die sich unermüdlich für die Realisierung dieses Projektes eingesetzt haben.

PRR
Les Radicaux Romands

Biel + Nidau

Barbara Egger-Jenzer

«Es ist kein endgültiger Abschluss»

Die Bau- und Verkehrsdirektorin des Kantons Bern kann heute eröffnen, wofür sie 2007 den Startschuss gab. Barbara Egger-Jenzer sagt, dass die A5-Umfahrung noch nicht beendet sei.



18. Februar 2012 im Brüggmoos: Durchstich der Tunnelbohrmaschine «Belena». Ein Erlebnis, das sie nie vergessen werde, sagt Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer.

Daniel Teuscher

Interview: Lino Schaeren

Barbara Egger-Jenzer, die A5-Umfahrung von Biel hat Sie in den vergangenen rund 15 Jahren stets begleitet. Welches Gewicht hatte das Projekt in Ihrer Zeit als Bau- und Verkehrsdirektorin?

Barbara Egger-Jenzer: Es ist das wichtigste Strassenbauprojekt in der Region Biel-Seeland. Dementsprechend wichtig war das Projekt auch politisch. Es hatte aber nicht nur politisch viel Gewicht, das Projekt war für mich und meine Mitarbeitenden auch zeitintensiv. Wir hatten, wie nun beim Westast, auch beim Ostast eine umfangreiche Partizipation. Wir hatten viele Diskussionen im Sinne eines konstruktiven Dialogs. Das Projekt ist sehr wichtig für den Kanton. Es hat ja auch viel Geld gekostet.

Nun wird der Ostast eröffnet. Eine Genugtuung, dass Sie dies noch als verantwortliche Regierungsrätin erleben können?

Es ist speziell, wenn man den Spatenstich tätigen und ein so grosses Bauprojekt dann auch noch selber einweihen kann. Ich erinnere mich noch gut, als ich 2007 gemeinsam mit dem damaligen Bieler Stadtpräsidenten Hans Stöckli zum Spaten griff. Damals konnte man sich noch nicht vorstellen, wie der Ostast einmal aussehen wird. Wenn man nun zehn Jahre später sieht, was hier alles gebaut wurde, dann macht das schon grosse Freude.

Es ist keine Selbstverständlichkeit, dass Sie in Ihrer politischen Funktion ein Bauprojekt einweihen, das Sie vor zehn Jahren selber lanciert haben.

Das ist darauf zurückzuführen, dass ich so lange im Amt bin (lacht). Es gab immer wieder wichtige Meilensteine. Die einzelnen Phasen erleben zu können, das war schon sehr eindrücklich.

Es ist Ihre letzte Autobahn-Einweihung nach der Eröffnung der Transjurane im Frühjahr und damit in Bezug auf die A5-Umfahrung von Biel wohl auch ein wenig ein Schlusspunkt?

Als Baudirektorin kann man eigentlich nie sagen, etwas ist fertig. Zwar ist der Ostast nun gebaut. Aber wir wissen alle: Es ist erst der erste Teil. Die Westumfahrung der A5 hat mich in der Vergangenheit ebenfalls stark beschäftigt und beschäftigt mich immer noch. In Zukunft wird sich dann vor allem meine Nachfolgerin oder mein Nachfolger damit beschäftigen müssen. Die Eröffnung des Ostasts ist zwar ein Abschluss, aber kein endgültiger. Damit muss man als Baudirektorin leben lernen: Was ich heute beginne, wird unter Umständen meine Nachfolge beenden.

Eindrücklich waren vorab die Tunnelarbeiten, die Tunnelbohrmaschine, die für den Büntenberg- und den Längholtunnel eingesetzt wurde, mass 110 Meter und wog 2500 Tonnen. Sie haben 2009 den Startknopf gedrückt, das muss etwas Einmaliges gewesen sein.

Es war eine Tunnelbohrmaschine von mehreren, die ich mit dem Drücken des Startknopfes auf den Weg schicken durfte. Die Dimension von «Belena» war aber gigantisch. Fast noch eindrücklicher als der Startschuss war aber jener Moment, als sie wieder aus dem Berg kam. Als wir alle vor der Felswand standen und die riesige Scheibe aus dem Berg herausbrach. Das war ein Moment, den ich nie vergessen werde.

Während der Tunnelarbeiten kam es dann zu Komplikationen, zu Verzögerungen. Wie eng haben Sie die Bauphase verfolgt?

Mit der Zeit lernt man, dass bei solch gigantischen Baustellen Vorfälle und Verzögerungen bis zu einem gewissen Punkt normal sind. Beim Ostast – und auch bei

andern Tunnelbauprojekten zuvor – konnte ich mit dem Ingenieur Aldo Quadri auf einen hervorragenden Mitarbeiter zählen. Aldo Quadri, der nach der Einweihung dieses Bauwerks pensioniert wird, hat mich immer nur dann zurate gezogen, wenn er ein Problem nicht selber lösen konnte. Wenn Aldo Quadri ein Projekt geführt hat, musste ich mir also nie Sorgen machen. Aber selbstverständlich: Wenn etwas vorfiel, das ich wissen musste, wurde ich informiert. Kommt hinzu, dass wir schon beim Ostast eine Behördendelegation und eine Begleitgruppe hatten, die ebenfalls auf dem Laufenden gehalten wurde.

Sie haben nicht nur symbolisch auf den Startknopf der Tunnelbohrmaschine gedrückt, Sie waren auch Taufpatin. Wieso haben sie das Ungetüm auf den Namen «Belena» getauft?

«Belena» ist abgeleitet vom keltischen Schutzgott Belenus. Tunnelbauer sind sehr abergläubisch, sie haben immer die Schutzheilige Barbara dabei. Es musste also ein Frauenname sein, deshalb die Abwandlung. Belenus taucht ja in alten Chroniken auch als Namensgeber für Biel auf. Darum dieser Name.

Waren Sie als Barbara bei den Bauarbeitern eigentlich immer besonders gerne gesehen?

Die Tunnelbauer hatten immer grosse Freude, wenn sie erfahren haben, dass ich Barbara heisse (lacht).

Die Eröffnung des Ostasts war für 2016 geplant, das hat schliesslich nicht geklappt. Doch man hatte lange daran geglaubt. Zeichnet sich eine Verzögerung in einem Projekt, dessen Umsetzung zehn Jahre dauert, nicht einigermassen früh ab?

Die Verzögerung von einem Jahr ist auf die Länge des Projekts verkraftbar. Man darf nicht vergessen: Vom Auflageprojekt bis zum Baubeginn ging es schon

mal fünf Jahre. Und was es ebenfalls zu beachten gilt: Der Anschluss Orpund war im ursprünglichen Auflageprojekt nicht vorhanden.

Es war ein Werkanschluss geplant.

Genau. Wir mussten dann erneut eine Auflage machen, der Anschluss Orpund musste genehmigt werden. Die Genehmigung erfolgte im Jahr 2015, dieser Anschluss wurde seither auch noch gebaut. Deshalb geht dieses Jahr Verzögerung für mich in Ordnung.

Sie eröffnen den Ostast nicht nur rein symbolisch, die Autobahn ist umgehend befahrbar.

Ich mag es nicht, wenn man ein Projekt einfach rein symbolisch für die Medien eröffnet. Was hat denn da die Bevölkerung davon? Wenn wir eröffnen, dann richtig, das war mein Wunsch.

Wissen Sie, wie oft Sie in den letzten Jahren auf der Ostast-Baustelle waren?

Oft. Eine genaue Zahl kann ich nicht nennen. Solche Bauprojekte haben mich immer schon fasziniert. Als Erich Fehr Stadtpräsident von Biel wurde (2011, die Red.), wollten wir ihm die Baustelle vor seiner Haustür zeigen. Damals war «Belena» aktiv, wir konnten die Tunnelbohrmaschine zusammen exklusiv besuchen und die Arbeiten beobachten. Ich finde aber auch, dass wir beim Ostast gute Öffentlichkeitsarbeit gemacht haben. Es gab immer wieder Führungen für die Bevölkerung. Ich darf auch dem «Bieler Tagblatt» ein Kränzchen widmen, welches kontinuierlich über den Baufortschritt berichtet hat. Das hat viel zur Akzeptanz der Bauarbeiten beigetragen.

Wie wichtig ist es, dass die zuständige Regierungsrätin sich regelmässig auf einer solchen Baustelle zeigt?

Manchmal geht es einfach darum, den Bauarbeitern die Ehre zu erweisen. Für sie ist der Baustellenbesuch eines Regie-

rungsmitglieds wichtig, er ist eine Anerkennung für ihre Arbeit.

Man erhofft sich eine klare Wirkung des Ostasts, er soll die städtischen Quartiere vom Verkehr entlasten. Ab wann wird man die Eröffnung des Ostasts in den Quartieren spüren?

Die Bevölkerung kann vom ersten Tag an vom Ostast profitieren. Natürlich braucht es eine gewisse Zeit, bis die Leute merken, dass es eine neue Strasse gibt. Die Erfahrung zeigt aber, dass es sehr schnell geht. Wir werden ein Monitoring einrichten, um die Wirkung zu messen, beziehungsweise festzustellen, ob sie eintritt.

Wie lange dauert das Monitoring?

Das dauert normalerweise mindestens ein Jahr. Die Verkehrsbelastung ist ja nicht in allen Jahreszeiten gleich stark.

Der Ostast ist nur der erste Teil der A5-Umfahrung von Biel, gegen den zweiten Teil, den Westast, wächst in Biel der Widerstand. Wie nehmen Sie diesen in Bern wahr?

Natürlich nehmen wir den Widerstand wahr. Ich erkundige mich jeweils in der Behördendelegation, in der die Stadt- und Gemeindepräsidenten der betroffenen Ortschaften vertreten sind, wie sie die Stimmung vor Ort einschätzen. Denn in Bern haben wir schon eine gewisse Distanz, wir erleben den Widerstand ja nicht hautnah. Deshalb muss ich mich auch etwas auf die Meinungen der Regionsvertreter verlassen. Selbstverständlich nehmen wir die Opposition ernst und versuchen, Lösungen zu suchen.

Das heisst?

Im Moment läuft das Verfahren beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr und Energie (Uvek). Da machen wir uns nichts vor: Das wird nicht Monate, sondern Jahre dauern. Noch einmal: Beim Ostast dauerte es vom Ausführungsprojekt bis zum Baubeginn

Verkehrsführung

Autobahn hilft, die Quartiere in der Stadt aufzuwerten

Dank des Ostasts sollen zwei Drittel der Stadt Biel verkehrlich entlastet und aufgewertet werden. Sukzessive setzt die Stadt nun Massnahmen um, die dafür sorgen, dass der Weg über die Autobahn der einfachste ist.

Deborah Balmer

fünf Jahre. Und beim Ostast kam es zu deutlich weniger und auch zu weniger schwergewichtigen Einsparungen. Beim Westast wird es also eher länger als fünf Jahre dauern. Danach wird man vor allem mit der Region schauen müssen, wie man weiterfahren will. Ich habe gehört, dass die Westast-Gegner einen Alternativvorschlag machen wollen.

Würden Sie einen solchen prüfen?

Wir werden abklären müssen, ob es sich nicht um einen Vorschlag handelt, der schon geprüft wurde. Denn beim Westast wurden schon etliche Varianten angeschaut und berechnet. Aber wir sind, wie die Stadt Biel auch, sicher bereit, einen Vorschlag anzuschauen, wenn es sich nicht um einen handelt, der schon x-Mal geprüft worden ist. Und: Die Stadt Biel wird sich überlegen müssen, ob sie nicht eine Konsultativabstimmung durchführen lassen will. Das, so denke ich, wäre ein möglicher demokratischer Weg. Allerdings müsste noch einiges geklärt werden: Wie ist die Fragestellung? Wann ist der richtige Zeitpunkt?

Kern von Konsultativabstimmungen ist, dass sie keinen rechtlich verbindlichen Charakter haben. Biel hat also keine Entscheidungskompetenz.

Wieso also eine solche Abstimmung? Ich habe immer gesagt: Gegen den Willen von Biel und dem Seeland würde ich keine Autobahn bauen. Deshalb habe ich 2009 auch die Arbeitsgruppe Stöckli mit Regionsvertretern eingesetzt, die verschiedene Varianten geprüft hat – darunter auch jene, ganz auf den Westast zu verzichten. Diese Gruppe hat sich dann für das heutige Projekt ausgesprochen. Man muss halt schon aufpassen, dass man nicht alle fünf Jahre alles wieder hinterfragt. Zudem muss man vor allem auch die verkehrliche Wirkung im Auge behalten. Und diese wäre beim Westast gerade für die Stadtquartiere sehr gross.

Die Westast-Gegner behaupten das Gegenteil, mehr Strassen würden mehr Verkehr mit sich bringen.

Wir kennen dieses Argument, wir bauen schliesslich nicht nur in der Region Biel Strassen. Es ist ein Argument, das man widerlegen kann, weil es so nicht stimmt. Tatsache ist: Der Verkehr nimmt generell zu, diesen müssen wir irgendwie bewältigen. Die Zunahme des Verkehrs entsteht nicht, weil wir neue Strassen bauen, das zeigen die Verkehrsprognosen, die bislang fast immer erfüllt wurden. Und: Heute kann man Verkehrsströme simulieren. Diese Simulationen stimmen ziemlich genau. Bevor wir ein solches Projekt starten, führen wir immer zuerst Verkehrssimulationen durch. Diese, und eine Analyse der Verkehrszahlen zeigen deutlich, wo in Biel der Quartierverkehr auf die Autobahn gelenkt werden kann. **Noch einmal: Sie empfehlen, die Bieler Bevölkerung an der Urne zum Westast zu befragen?**

Ich sage einfach, dass es eine Option wäre. Ob es überhaupt möglich ist, müsste Biel abklären. Es wäre aber sicher eine Möglichkeit, Gewissheit zu erlangen, ob Biel diese Autobahn will. Was man bei all den Diskussionen aber nicht ausblenden darf, ist, dass der Bund 87 Prozent des Bauwerks bezahlt. Und eigentlich hat der Bund dem Kanton den Auftrag erteilt, das Autobahnnetz fertigzustellen. Der Westast gehört zu diesem Netz.

Der Kanton ist lediglich Bauherr, auch er kann nicht entscheiden, nicht zu bauen.

Es handelt sich um ein vom Bundesrat genehmigtes Projekt. Wir führen letztlich aus, was uns aufgetragen wurde. Wenn wir nun den Ostast eröffnen werden, wird man sehen, dass die Westast-Achse stärker belastet sein wird. Dieser Verkehr muss aufgefangen werden. Deshalb und weil man die Quartiere entlasten will, braucht es den Westast.

Die Eröffnung des Ostasts soll auch in den Quartieren spürbar sein: Derzeit arbeitet die Stadt Biel gemeinsam mit den umliegenden Gemeinden, in Koordination mit dem Kanton Bern und mit Unterstützung des Bundes daran, dass die Ostumfahrung im regionalen Verkehrsnetz ihre Wirkung entfalten kann.

Mit der Eröffnung des östlichen Teils der Bieler A5-Autobahnumfahrung werden verschiedene Quartiere in der Stadt vom Verkehr entlastet. Nicht nur der Durchgangsverkehr, auch ein grosser Teil des Regionalverkehrs soll von den Strassen der Stadt auf die Autobahn verlagert werden. Das bringt eine höhere Lebensqualität, mehr verkehrsberuhigte Zonen und bessere Bedingungen für Fussgänger und Velofahrer sowie für den öffentlichen Verkehr – und nicht zuletzt auch eine erhöhte Verkehrssicherheit.

Was ist genau geplant? Insgesamt sind in einer ersten Phase 37 Massnahmen vorgesehen (siehe Grafik). In der Unterführung Madretschstrasse/Mettstrasse gibt es neu abwechselnd in beide Richtungen einen Einspurbetrieb für den motorisierten Verkehr. Laut der Stadt ist dies eine der wichtigsten Massnahmen überhaupt. Fahrräder können die Unterführung weiterhin auf einer separaten Fahrspur in beide Richtungen passieren. Gesteuert wird der Einspurbetrieb über Lichtsignalanlagen auf beiden Seiten.

Ziel dieser sogenannten verkehrlich flankierenden Massnahme (vfm) ist nicht nur die Entlastung der Madretsch- und Mettstrasse, sondern auch die erwählte Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer zu erhöhen. Ebenso soll damit der Durchgang für die Busse der Linie 1 sichergestellt werden.

Unterführungen werden sicherer

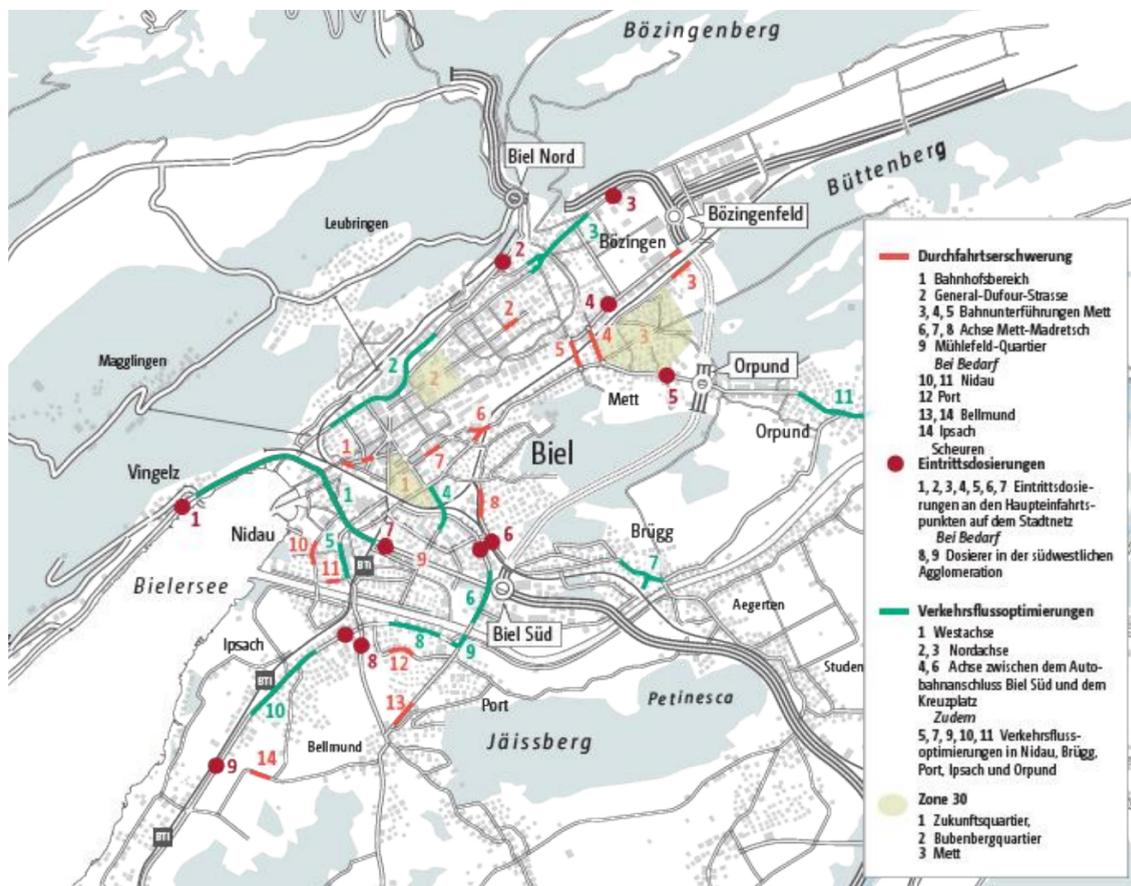
Neu gibt es auf dem Abschnitt der Unterführung zwischen der Post- und der Mettstrasse, also der Unterführung Mühlestrasse, ein Einbahnregime von Norden nach Süden. Nur Velos können die Unterführung auf einem Radstreifen weiterhin in beide Richtungen durchfahren. Unter anderem soll so weiter nördlich die Schösslistrasse entlastet und auch dort wieder die Sicherheit und der Komfort für Velos gesteigert werden. Mit dieser Massnahme sollen umliegende Verkehrsknoten – speziell der Bären- und der Orpundplatz – besser ausgelastet werden.

In der ersten Phase der Umsetzung der vfm werden also in der Stadt Biel zwei für Velofahrer gefährliche Unterführungen verbessert.

Auswirkungen Der Ostast soll Entlastungen bringen, könnte aber da und dort auch zu Problemen führen. Darauf ist die «Konferenz Agglomeration Biel» mit 19 Gemeinden vorbereitet.

«Viele Quartiere werden durch den Ostast entlastet, aber man kann Verkehr nicht einfach wegzaubern», sagt Stefan Krattiger, der Gemeindepräsident von Aegerten und Präsident der Konferenz Agglomeration Biel des Vereins seeland.biel/bienne. Es sei davon auszugehen, dass der Ostast in anderen Teilen der Agglomeration zu einer deutlichen Zunahme des Verkehrs führen werde, auch weil der Westast ja frühestens 2032 eröffnet werde. Zudem, so der SP-Politiker,

Die angepasste Verkehrsführung



Grafik: BT/ml Quelle: Stadt Biel

Neu wird das Mühlefeldquartier vom Durchgangsverkehr geschützt, da der Westast noch nicht gebaut ist und der Druck auf das Quartier sehr hoch sein wird. Es werden also verschiedene Massnahmen umgesetzt, um den Schleichverkehr zu verhindern. So wird die Durchfahrt am Zihlplatz mit einem Fahrverbot unterbrochen. Auf der Zihlstrasse wird eine Einbahn zwischen A.-Moser-Strasse und Grenzstrasse eingeführt, damit die Autos bei Rückstau auf der Bernstrasse keinen Weg durch das Mühlefeldquartier suchen.

Lichtsignale dosieren Verkehr

Neben all den erwähnten Massnahmen zur Erschwerung des Durchgangsverkehrs, gibt es auch eine Reihe von vfm, die der konkreten Dosierung des Autoverkehrs in der Stadt dienen. Dazu zählen unter anderem zwei Lichtsignalanlagen an den Knoten Längfeldweg/Bären-

strasse und Längfeldweg/Jakobstrasse, die den stadteinwärts fahrenden Verkehr je nach Auslastung des Bärenkreises dosieren und demnächst umgesetzt werden. Auch dort werden Busse prioritär behandelt. Die Funktion dieser Massnahme ist also «ein Tropfenzähler» zur Vermeidung von Überlastung im Stadtnetz.

Bereits in Betrieb ist eine Lichtsignalanlage auf der Bernstrasse – auf der Höhe Keltenstrasse –, die den stadtwärts fahrenden Verkehr regelt und die Funktionstüchtigkeit der Westachse sicherstellen soll.

Tempo-30 in den Quartieren

Weitere Massnahmen zählen zu den sogenannten Verkehrsfussoptimierungen. Eine davon ist, dass die bestehenden Lichtsignalanlagen auf der Nordachse und dem Kreuzplatz gezielt optimiert werden, sodass der Verkehr möglichst flüssig rollen kann. Auch die Lichtsignal-

anlagen im Bereich des Anschlusses Biel Süd, konkret auf der Portstrasse in Brügg, werden gezielt optimiert und aufeinander abgestimmt, sodass der Verkehr möglichst flüssig rollen kann.

Zu den Massnahmen gehört auch die Einführung der Tempo-30-Zone in verschiedenen Quartieren der Stadt, die die Quartiere entlasten, den Schleichverkehr und den Lärm verhindern und die Verkehrssicherheit erhöhen soll. Vorgesehen ist diese Massnahme in Biel Mett, bereits beschlossen in den Quartieren Bubenberg und Zukunft.

Die vfm Ostast kosten insgesamt 33 Millionen Franken und werden zwischen Bund, Kanton und der Stadt aufgeteilt. In einer zweiten Phase werden Strassenumgestaltungen – also grössere Bauarbeiten – Teil der Massnahmen sein. Denkbar ist laut der Stadt Biel etwa Umgestaltungen auf der Bözingen- oder auf der Madretschstrasse.

«Es könnte 40 bis 50 Prozent mehr Verkehr geben»

bringe eine Autobahn immer auch Mehrverkehr. Konkret: «Im Bereich des fehlenden Westasts könnte es an gewissen Stellen und zu gewissen Zeiten durchaus 40 bis 50 Prozent mehr Verkehr geben.»

Verkehr lenken, Umsteigen fördern

Dieser Befund hat 19 Gemeinden der «Konferenz» schon vor einiger Zeit bewegt, aktiv zu werden. Unter anderem wurde eine Task Force ins Leben gerufen. Diese soll die Verkehrsströme nach Inbetriebnahme des Ostasts genau im Auge behalten und wo nötig Massnahmen ergreifen. Laut Krattiger hat man dabei zwei Stossrichtungen: Zum einen will man den Individualverkehr durch ein geeignetes Verkehrsmanagement, etwa mit Ampeln, möglichst gut steuern und dosieren. Zum anderen möchte man die Menschen animieren, andere Fortbewe-

gungsmittel als das Auto zu benutzen. Und zwar durch einen gezielten Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie die Schaffung besserer Velo- und Fussverbindungen. So wird es etwa ab November einen Bus-Versuchsbetrieb zwischen Brügg und dem Bözingenfeld geben.

Bei den Massnahmen gehe es nicht etwa darum, Auto und ÖV gegeneinander auszuspielen, betont Krattiger. Man wolle vielmehr das Strassennetz entlasten, damit jene, die das Auto wirklich brauchen, nicht stecken bleiben. «Das ist auch im Interesse der Autofahrer.» Wenn der Verkehr und die Staus zunehmen, wie zu befürchten sei, würden wohl viele sowieso nach Alternativen zum Auto suchen, glaubt er. Dann müsse aber auch ein entsprechendes Angebot bestehen.

Welche Wege sich der Verkehr suchen wird, weiss heute natürlich noch niemand

genau. Doch hat die «Konferenz» ein Modell mit Annahmen zur künftigen Verkehrsentwicklung erstellt. Mit Problemen durch ein deutlich erhöhtes Verkehrsaufkommen wird beispielsweise auf der Verkehrsachse Schleuse-Allmendstrasse-Kreuzwegkreisel-Ipsach, aber auch auf dem Guido-Müller-Platz gerechnet.

Keine Massnahmen auf Vorrat

Laut Krattiger hat man noch weitere Massnahmen angedacht, denn: «Wir wollen vorbereitet sein.» Man wolle aber nicht einfach «nach Hosensack-Temperatur agieren» oder Massnahmen auf Vorrat umsetzen, sondern je nach den konkreten Messergebnissen bei den Verkehrsströmen handeln – oder auch nicht: «Wenn befürchtete Probleme nicht eintreten, ist das umso besser», macht er klar. *Beat Kuhn*

Gewerbe

Geschäfte befürchten keine Nachteile

Mit der Eröffnung der Ostumfahrung soll der Verkehr an der Madretschstrasse und am Längfeldweg stark abnehmen. Die dort ansässigen Geschäfte erwarten mehr Vor- als Nachteile.



Der Längfeldweg wird durch den Ostast vom Verkehr entlastet werden. Tanja Lander

Didier Nieto/pl

Mit der Eröffnung der A5-Ostumfahrung soll der Verkehr in der Stadt Biel stark abnehmen. Die Planer erwarten einen Rückgang von ungefähr 40 Prozent auf der bisherigen Nord-Süd-Achse, also konkret auf dem Längfeldweg, der Mett- und der Madretschstrasse. Diese Verkehrsberuhigung wird durch viele flankierende Massnahmen erwirkt.

Zumindest auf den ersten Blick könnten die Geschäfte an dieser Achse die Leidtragenden werden – könnte man meinen. «Weniger Durchgangsverkehr bedeutet grundsätzlich weniger potenzielle Kundschaft», sagt denn auch Thomas Kauer, Geschäftsführer des Möbelhauses Trend Kauer am Längfeldweg. Dennoch gibt sich der Unternehmer zuversichtlich: Er glaubt nämlich nicht, dass der Ostast Nachteile bringen wird. Im Gegenteil, die Verkehrsberuhigung dürfte sich sogar günstig auswirken. «Ich weiss, dass etliche Kunden bisher nicht in unser Geschäft gekommen sind, weil sie der dichte Verkehr auf dem Längfeldweg abgehalten hatte. Dies wird sich nun ändern», ist Kauer überzeugt.

In Hauptverkehrszeiten unzumutbar

Tatsächlich rechnet die Firma Trend Kauer schon länger mit der Autobahn-umfahrung. Nicht ohne Grund hat sie 10 bis 12 Millionen Franken in ein neues Möbelgeschäft am Längfeldweg investiert. «Wir liegen jetzt nur noch zwei Minuten vom Autobahnanschluss Bözingenfeld entfernt», so Kauer.

Ähnlich tönt es bei der Autoverkehr AG. «Wir sehen die Eröffnung des Ostasts positiv, denn unsere Verkaufsräume sind nun besser erreichbar», erklärt Olivier Châtelain, Verkaufsberater beim Autohändler am Längfeldweg. Das Geschäft habe unter den schwierigen Verkehrsverhältnissen gelitten: «Wir haben

Schwierigkeiten mit der Durchführung von Probefahrten. Zu den Hauptverkehrszeiten stehen unsere Kunden, die eigentlich ein Auto ausprobieren möchten, im Stau. Diese dürfte sich dank der Autobahn verbessern», so Châtelain.

Quartierleben könnte aufblühen

An der Madretschstrasse steht das bekannte Restaurant Schöngrün. Gastwirtin Maria Lopez glaubt nicht, dass die Eröffnung der Autobahn ihr Geschäft beeinflussen wird: «Ich habe bisher nie wirklich daran gedacht, aber der Rückgang des Durchgangsverkehrs wird uns kaum Nachteile bringen.» Jedenfalls beobachtet Lopez nur selten Autofahrer, welche auf der Durchreise bei ihr Halt machen: «Die Leute kommen zu uns ins Restaurant, weil sie uns kennen oder weil sie bewusst nach uns suchen.» Die Gastwirtin glaubt sogar an eine langfristige Verbesserung der Lebensqualität im Quartier. Davon dürfte auch das Restaurant Schöngrün profitieren. Schliesslich war die Madretschstrasse bisher eine stark befahrene Achse für den Durchgangsverkehr. Da gab es keinen Grund, anzuhalten und zu verweilen.

Mit der Beruhigung des Verkehrs könnte wieder Vielfalt ins Quartier einziehen und neue Geschäfte könnten entstehen. Eine solches Aufblühen des Quartierlebens wäre auch für das «Schöngrün» von Vorteil, sagt Maria Lopez.

Kunden aus dem Jura erwartet

Auch im Süden der Stadt stimmt die Ostast-Eröffnung die Geschäfte zuversichtlich. «Ich bin zwar kein Hellseher, aber ich denke, dass der Ostast positive Auswirkungen haben wird», sagt Ralph Müller, der Geschäftsführer der Amag an der Römerstrasse in Brügg. Seine Autovertretung wird vor allem vom Norden her einfacher zu erreichen sein. Kunden aus Lengnau, Pieterlen und Grenchen müs-

«Etliche Kunden sind nicht gekommen, weil sie der dichte Verkehr abgehalten hatte.»

Thomas Kauer, Geschäftsführer des Möbelhauses Trend Kauer am Längfeldweg.

sen nicht mehr durch die Stadt Biel fahren. Dennoch rechnet Müller nicht mit einem plötzlichen Besucherstrom: «Die Erreichbarkeit unseres Geschäfts ist nicht allein ausschlaggebend. Wenn unser Service mangelhaft ist, werden die Fahrzeughalter den längeren Weg zur Konkurrenz nicht scheuen», weiss der Chef der Volkswagen-Garage. Amag hatte ihre Wünsche im vergangenen Jahr bei der kantonalen Projektleitung der Autobahn angemeldet. Dabei ging es um die Verbesserung der Verkehrsflüsse im Umfeld des Anschlusses Biel-Süd. «Wir streben eine möglichst einfache Anfahrt zu unserem Geschäft an. Falls wir nach der Eröffnung der Autobahn Probleme feststellen sollten, würden wir uns wieder beim Kanton melden», so Müller.

Auch das Einkaufszentrum Centre Brügg erhofft sich Vorteile für seine Kundschaft. «Vor allem unsere Besucher aus dem Jura werden das Zentrum besser erreichen. Jedenfalls ist die Eröffnung des Ostasts eine gute Nachricht für uns», sagt Andrea Bauer, Mediensprecherin der Migros Aare. Der Detailhändler hat bei der Beschilderung der Ausfahrt Biel-Süd mitgewirkt. Zudem wurde die Überdachung des Parkplatzes vor dem Zentrum rechtzeitig zur Eröffnung des Ostasts fertiggestellt.

Reklame

Profitieren Sie jetzt vom super schnellen 2,75%-Leasing!

Dank der neuen Autobahnausfahrt Brügg/Port auf der A6 erreichen Sie das Autocenter Brüggmoos jetzt bequem in 3 min! Sie müssen nicht mehr durch ganz Biel fahren und kommen viel schneller in den Genuss unserer 7 Weltmarken samt attraktiven Leasingangeboten.



Emil Frey AG, Autocenter Brüggmoos

Römerstrasse 11, 2555 Brügg
032 374 33 33, www.emil-frey.ch/biel

Stimmen

Was bedeutet der Ostast für Sie?

Persönlichkeiten aus der Region erzählen, was sie mit dem Bau der Autobahn verbinden und welche Bedeutung der Ostast für sie hat.

«Beschleunigte Entwicklung»

Marc Meichtry
Gemeindepräsident
Brügg



«Seit zirka 130 Jahren gibt es nun das Auto. In der Schweiz sind mittlerweile zirka 6 Millionen Fahrzeuge zugelassen. Unser Autobahnnetz gilt als eines der dichtesten der Welt. Noch immer bedeutet das Auto für die meisten persönliche Freiheit und ein Zeichen von Wohlstand.

Viele Jahre hat das Auto in der heutigen Form zur raschen Entwicklung von Wirtschaft und Gesellschaft beigetragen. Die Bedeutung einer Ortschaft, respektive eines Wirtschaftsstandortes wird deshalb oft noch an ihrer guten Erreichbarkeit mit dem Auto gemessen. Der Bau des Ostastes ist als weiterer Entwicklungsschritt der Autoinfrastruktur im bisherigen Sinn anzusehen. In Grossstädten zeichnet

sich jedoch der Trend ab, dass der Stellenwert des persönlichen Autobesitzes an Bedeutung abnimmt. Biel und Agglo ist zwar keine Grossstadt und wird nie eine werden. Die bebaute Fläche im Verhältnis zur ungebauten Fläche in der Agglo von Biel hat jedoch merklich zugenommen. Der Ostast wird die Entwicklung beschleunigen und die Verkehrssituation wohl nur kurzfristig beruhigen. Die Nachteile könnten sich in den Bereichen der Zubringer zeigen.

Es ist zu hoffen, dass bald erkannt wird, dass eine raschere Entwicklung der Mobilität zugunsten der Umwelt und der Lebensqualität erfolgen muss. Intelligente Verkehrssysteme, welche das heutige Auto als Prestigeobjekt ablösen, werden gefragt sein. Bis dahin machen wir in Brügg den Spagat und versuchen den zunehmenden Verkehr verträglich durch unser Dorf zu lenken. Nichtsdestotrotz gilt es, die Ingenieurleistung und hervorragende Arbeit der Bauleitung und Bautrupps zu würdigen. Während der gesamten Dauer der Bautätigkeit im Brüggmoos ist der Verkehr stets geflossen.

Wir wünschen unserer Region zur Eröffnung des Ostastes in allen Belangen eine positive Entwicklung und versuchen nach unseren Möglichkeiten ebenfalls einen Beitrag dazu zu leisten.»

«Verhinderung ist keine Lösung»

Peter Moser
Bieler Stadtrat und
FDP-Grossrat



«Mit viel Elan wurde die A5 zwischen Solothurn und dem Bözingenfeld auf die Expo.02 hin fertig gestellt – es zeigte sich, dass man durchaus schneller bauen kann, wenn die entsprechenden Mittel zur Verfügung gestellt werden. Seither kennt die Industrie im Bözingenfeld einen grossen Aufschwung und viele namhafte (und internationale) Unternehmungen haben Tausende von Arbeitsplätzen geschaffen. Das Bözingenfeld boomt dank Autobahnanchluss!»

Die Eröffnung des Ostastes (mit dem in letzter Minute noch realisierten Anschluss Orpund) wird den Einwohnern von Bözingen und Mett wie auch den Gemeinden Orpund und Brügg garantiert weniger Verkehr und damit mehr Le-

bensqualität bringen. Die Kehrseite der Medaille ist jedoch, dass der Verkehr damit nicht abnimmt, sondern der Stau einfach verlagert wird. Eine noch grössere Entlastung für die Städte Biel und Nidau, aber auch für das ganze Seeland, wird erst eine realisierte Autobahnumfahrung (Westast) bringen.

Vom Expo-Enthusiasmus haben wir lange profitieren können. Als letztes Beispiel nenne ich nur den Bau des BFH-Campus beim Bahnhof. In letzter Zeit habe ich den Eindruck, dass dieser Zukunftsglaube mehr und mehr fehlt. Zukunftsgerichtete Projekte wie Regiotram, Bahnhofplatz, Westast, Aggloplac etc. werden aus verschiedensten Gründen in Frage gestellt oder einfach «abgeschossen».

Gute Verkehrswege – ob öffentlicher oder privater Verkehr spielt hier keine Rolle – stehen für Entwicklung und Wohlstand! Die Mobilität wird noch weiter zunehmen – das können wir Bieler mit dem Widerstand gegen den Westast nicht verhindern! Kritik am grossen Bauprojekt ist erwünscht und gut. Prinzipieller Widerstand oder totale Verhinderung sind jedoch keine Lösung. Ziehen wir doch alle am gleichen Strick und schauen, dass jede Verkehrsart die für sie beste Infrastruktur erhält. Der Ostast wird jedenfalls seinen Beitrag dazu leisten.»

«Attraktivität nimmt zu»

Jürg Räber
Gemeindepräsident
Orpund



«Die meisten Bürgerinnen und Bürger von Orpund sind erfreut über die Eröffnung des Ostastes. Auf der sehr stark befahrenen Brüggstrasse zwischen Orpund und Brügg erwarten wir eine merkliche Verkehrsentlastung. Der Schleichverkehr von Lengnau/Meinisberg nach Brügg über unsere Strasse wird nun über die neue Autobahn geführt. Sehr oft hatten wir auch Lastwagenverkehr auf der mit 5 Tonnen beschränkten Brüggstrasse. Dieser soll nun gänzlich verschwinden. Der Anschluss Orpund hat schon sehr viel zu reden geben; vor Jahren bei der Planung des Ostastes wurde dieser Anschluss von den Gemeindebehörden abgelehnt und aus dem Projekt gestrichen. Jahre später wurde dank der Mithilfe von Politikern aus der Region die Idee eines Anschlusses Orpund wieder aufgenommen. Nach vielen Diskussionen in der Region und im Grossen Rat des Kantons hat dann der Bundesrat den Anschluss Orpund im Nachhinein genehmigt. Der Bau hat dann unter Zeitdruck stattgefunden und wird nun mit der Eröffnung des Ostastes ebenfalls freigegeben.

Natürlich sind wir auch ein bisschen stolz, dass wir bald einen eigenen Autobahnanschluss haben. Die Attraktivität unseres Dorfes wird nun dank den idealen Verkehrsverbindungen stark zunehmen. Wir erwarten die Eröffnung mit Ungeduld.»

«Breite Akzeptanz»

Thomas Varrin
Gesamtprojektleiter
Ostast



«Als Gesamtprojektleiter Ostast und Oberbauleiter der Verzweigung Brüggmoos durfte ich eine spannende Aufgabe ausführen. Galt es doch im Brüggmoos ein komplexes Bauwerk inmitten von Industrie- und Wohngebiet zu realisieren. Dazu kam, dass die Verkehrsachse der T6 zwischen Lyss und Biel und die lokale Portstrasse, die Biel mit Brügg und Port verbindet, jederzeit aufrecht zu erhalten war. Gemeinsam mit einem guten Team vor Ort und einem kompetenten Unternehmen ist es gelungen, das Bauvorhaben innerhalb des Kosten- und des Zeitrahmens zu realisieren. Die Kontakte zu allen betroffenen Gewerbebetrieben habe ich als sehr angenehm empfunden. Ich stiess dabei auf eine breite Akzeptanz für unsere Arbeit, obschon die Interessen nicht dieselben waren. Auch der Kontakt zur Gemeinde Brügg war stets angenehm und konstruktiv. Ich spürte, dass die Region seit langem auf die Umfahrung von Biel wartet.

Bei der Fertigstellung des Gesamtbauwerkes inklusiv der Tunnel galt es die verschiedenen Gewerke zu koordinieren. Mit dem Ziel, dem zukünftigen Betreiber der Anlage, dem Bundesamt für Strassen, ein den heutigen Anforderungen entsprechendes Bauwerk zu übergeben. Auch hier durfte ich auf kompetente Mitstreiter zählen, die mit ihrem Fachwissen und Geschick zum guten Gelingen beigetragen haben.

Mit der Eröffnung des Ostastes wurde für Biel und die Umgebung ein Meilenstein erreicht. Und ich bin stolz, als gebürtiger Bieler meinen Teil dazu beigetragen zu haben.»

«Freuen uns für alle Gebiete»

Sandra Hess
Stadtpäsidentin
Nidau



«Die Fertigstellung des Ostastes ist ein Meilenstein für die Agglomeration Biel. Damit wird unsere Region als Wohn-, Arbeits- und Tourismusstandort noch attraktiver. Für die Stärkung der hiesigen Lebensqualität ist das Autobahnprojekt mit Ostast, Westumfahrung und Porttunnel von zentraler Bedeutung. Mit der Eröffnung des Ostastes werden in einer ersten Phase grosse Teile von Biel und der Agglomerationsgemeinden vom Durchgangsverkehr entlastet – sie können buchstäblich aufatmen! Noch ist das aber nicht überall möglich. Im Gegenteil, gerade in Nidau muss bis zur Fertigstellung des Westastes mancherorts Mehrverkehr in Kauf genommen werden.

Diesem wird zwar mit verschiedenen verkehrlich flankierenden Massnahmen begegnet, mehr wird vorerst aber nicht möglich sein. Umso wichtiger ist die zweite Phase des Projektes, die Realisierung der Westumfahrung und des Porttunnels. Sie werden für eine nachhaltige Verkehrsentlastung sorgen. In Nidau wird ein Drittel der Bevölkerung direkt davon profitieren. Das Quartier Weidteile wird vom Durchgangsverkehr komplett befreit, das Stedli wird davon entlastet. Das wird sich äusserst positiv auf die Lebensqualität in unserer Stadt auswirken. Für die Quartiere eröffnen sich ganz neue Entwicklungsperspektiven. Wir freuen uns für alle Gebiete, die nun von der Inbetriebnahme des Ostastes profitieren können und hoffen, dass auch Nidau dank Westumfahrung und Porttunnel bald entlastet wird.»

«Die Stadt wird entlastet»

Barbara Schwickert
Bieler Baudirektorin



«Ziel des Ostastes der A5 ist es, einen möglichst grossen Teil des motorisierten Verkehrs vom Städtchen auf die Umfahrung zu verlagern. Dadurch werden die Stadt und ihre Quartiere entlastet, die Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert sowie die Lebensqualität erhöht. Die Stadt Biel ist eine der Gemeinden, die am meisten von der Eröffnung des Ostastes profitiert – die positiven Wirkungen werden auf verschiedenen Ebenen spürbar sein.

Mit der Ostumfahrung werden rund zwei Drittel der Bieler Stadtfläche verkehrlich entlastet. Profitieren werden vor allem die bisher stark vom Verkehr belasteten Quartiere Mett, Bözingen und Madretsch, aber auch Teile der Innenstadt. Die entlasteten Quartiere können in der Folge langfristig aufgewertet werden. Der Ostast erfüllt zwei Funktionen: Einerseits nimmt er einen erheblichen Teil des Durchgangsverkehrs auf (wie zum Beispiel vom Jura in Richtung Bern und umgekehrt), was das Städtchen entlastet. Andererseits ermöglicht er über die Anschlüsse eine effiziente Erschliessung der Quartiere. Aus der Agglomeration kommt man über den Ostast schneller und näher ans Ziel, als wenn man durch die ganze Stadt fahren muss.

Durch den Ostast erhält der öffentliche Verkehr in Biel mehr Platz und der Fahrplan der Verkehrsbetriebe Biel kann besser eingehalten werden. Diese Busbevorzugungen werden neu realisiert. Ebenso entsteht Platz für Velos sowie für Fussgängerinnen und Fussgänger. Zum Beispiel werden die Unterführungen Mett-/Madretschstrasse und Mettlenweg für den Veloverkehr sicher gemacht. Diese Verbesserungen helfen wiederum, die Bevölkerung zur vermehrten Nutzung von ÖV und Velo zu bewegen.»

«Eine grosse Herausforderung»

Stefan Krattiger
Präsident
Agglo-Konferenz
seeland.biel/bienne



«Als Präsident der Agglo-Konferenz von Seeland.biel/bienne bin ich gespannt, wie sich Verkehrsfluss und -aufkommen nach der Ostast-Eröffnung entwickeln werden. Autobahnen entlasten Quartier- und Durchgangsstrassen, bringen aber andernorts auch Mehrverkehr. In diesem Fall mutmasslich im Bereich des noch fehlenden Westastes.

Für Biel und die angrenzenden Gemeinden ist dieser unvollendete Zustand eine grosse Herausforderung. Wie viele Autos mehr es sein und welche Wege diese suchen und finden werden, lässt sich zwar prognostizieren – es kann aber auch anders kommen. Wichtig ist, dass wir Veränderungen erfassen und mit sinnvollen Massnahmen rechtzeitig reagieren. Für mich als Gemeindepräsident von Aegerten ist klar, dass die laufende Verbesserung unseres ÖV-Angebots ein Muss ist – Autobahn hin oder her. Denn die Nähe zur Stadt ist für uns als ländlich geprägte Agglo-Gemeinde ein Trumpf.

Es geht nicht darum, ÖV und Autofahrer gegeneinander auszuspielen. Vielmehr soll nur noch mit dem Auto in die Stadt fahren, wer muss. Das ist im Interesse aller. Wir verursachen den Verkehr in der Agglo gemeinsam und wir können ihn auch nur gemeinsam reduzieren. Denn nicht nur in Aegerten ist der stetig zunehmende Strassenverkehr das am häufigsten beklagte Ärgernis. Als Autofahrer schliesslich werde ich – wie alle – althergebrachte Fahrgewohnheiten überdenken müssen. Welchen Weg nehme ich von A nach B? Der Weg ins Bözingenfeld und viele andere Verbindungen werden künftig kürzer sein. Wie gesagt, ich bin gespannt.»



Licht im Tunnel und anderswo - das Nervensystem des A5 Ostastes Biel/Bienne

Junge und Alte drängten an jenem regnerischen und wolkenverhangenen Samstag im September 2017 über die Autobahn. Die neugierigen Fussgänger, Velofahrer, E-Bike-Pedaler und Inlineskater eilten zu den Informationspunkten auf der Strecke. Hautnah zu erfahren, welche Technik in einem Tunnel steckt, wie man den fließenden Verkehr auf einer Autobahn steuert und wo man sich bei Gefahr in Sicherheit bringen kann, ist eine seltene Gelegenheit. Was an diesem Samstag im September von Menschen aus der ganzen Region erkundet wurde, wird nun am 27. Oktober 2017 hochoffiziell und feierlich von Bundesrätin Doris Leuthard eröffnet und für den Verkehr freigegeben.

Die Zahlen dieses komplexen Grossprojekts sprechen für sich: Schon vor mehr als einem halben Jahrhundert wurde der Bau einer Autobahn diskutiert. Allein die Projektierung des Ostastes der A5-Umfahrung nahm die letzten zehn Jahre in Anspruch. Der Kanton Bern als Bauherr zieht mit dem Projekt auf die Beruhigung der belasteten Wohnquartiere in und um Biel/Bienne. Wählen die Auto- und Motorradfahrer die Autobahn um Biel/Bienne, wird zugleich das Leben in der Innenstadt aufgewertet.

An diesem Grossprojekt war die SIGNAL AG massgeblich beteiligt. Unter vielem anderem produzierte, lieferte und montierte die SIGNAL AG 700 Signaltafeln und Schilder, 334 LED-Wechselverkehrszeichen und Fahrstrelfensignale, 230 Rohrmasten, Wandhalterungen, Inselepfosten und Befestigungsträger sowie unzählige Wegweiser verschiedener Art.

Mit nachleuchtenden und ausgeleuchteten Schildern und Signalen ausgestattete Fluchtwege sorgen in den Tunnels für mehr Sicherheit im Notfall.

Thomas Ummel, Elektro- und Wirtschaftsingenieur, übernahm als Bereichsleiter zusammen mit seinem Team die technische und kommerzielle Verantwortung für die ganze statische und dynamische Signallsation: Über seinen Tisch gingen die Offertenkalkulationen, er leistete das Engineering, kümmerte sich um die Fertigung, hatte ein Auge auf die Montage, prüfte die Funktion vor der Inbetriebnahme und bereitet die Abrechnung vor. Die Faszination für dieses Projekt hat ihn bereits in seiner Schulzeit gepackt: In Bözingen aufgewachsen, hielt er während seiner Sekundarschulzeit einen Vortrag zum Thema. Als Anwohner in einem Quartier, das durch den ständigen Autoverkehr an den Rand des Wahnsinns getrieben wurde, kennt er die Verkehrsüberlastung in und um Biel/Bienne gut und hält mit dem Blick für das Grosse fest: «Ich glaube nicht, dass das Problem Durchgangsverkehr in den Quartieren ohne die Fertigstellung der Umfahrung (Westast) gelöst wird.» Am 27. Oktober 2017 wird er die Eröffnungszereemonie geniessen. «Ein gewisser Stolz und eine Befriedigung über das erfolgreich umgesetzte Projekt aus professioneller Sicht ist da.» Als Privatperson ist Thomas Ummel für die Zukunft «sehr gespannt über die genaue Umsetzung und den kurz- und mittelfristigen Nutzen der geplanten flankierenden Massnahmen, um den Verkehr auf die Autobahn zu bringen».

Der Ring um Biel/Bienne ist ein Nervensystem, in dem die Signale zur richtigen Zeit Daten übermitteln müssen, damit der Verkehr sicher fließt. Und könnte ein halbes Nervensystem funktionieren? Eben!

