

A5-Baustelle prägt Bieler Alltag

Die A5 Biel-Bienne wird nach ihrer Vollendung die Verkehrs- und Umweltsituation in Biel nachhaltig verbessern. Doch während der Bauzeit führt ein Bauvorhaben dieser Grössenordnung, das in einem dicht besiedelten Gebiet realisiert wird, zu Beeinträchtigungen. Wo in der Nähe von Wohngebieten gebaut wird, sind vorübergehend Lärm- und Luftschadstoffemissionen nicht zu vermeiden. Die Anwohnerinnen und Anwohner der Baustellen haben teils mit geringen, teils mit erheblichen Belastungen zu rechnen.

Der Bau der A5 wird auch auf das Leben der nicht direkt betroffenen Bevölkerung Auswirkungen haben. So werden beispielsweise beim Zugang zum See am Bieler Strandboden gewisse Einschränkungen und Umwege unvermeidlich sein. Dabei gilt es allerdings zu bedenken, dass die Arbeiten etappiert werden. Da die A5 Biel-Bienne zum überwiegenden Teil unterirdisch verläuft, sind die Baustellenabschnitte immer nur auf einer Länge von einigen Hundert Metern offen und werden danach wieder überdeckt.

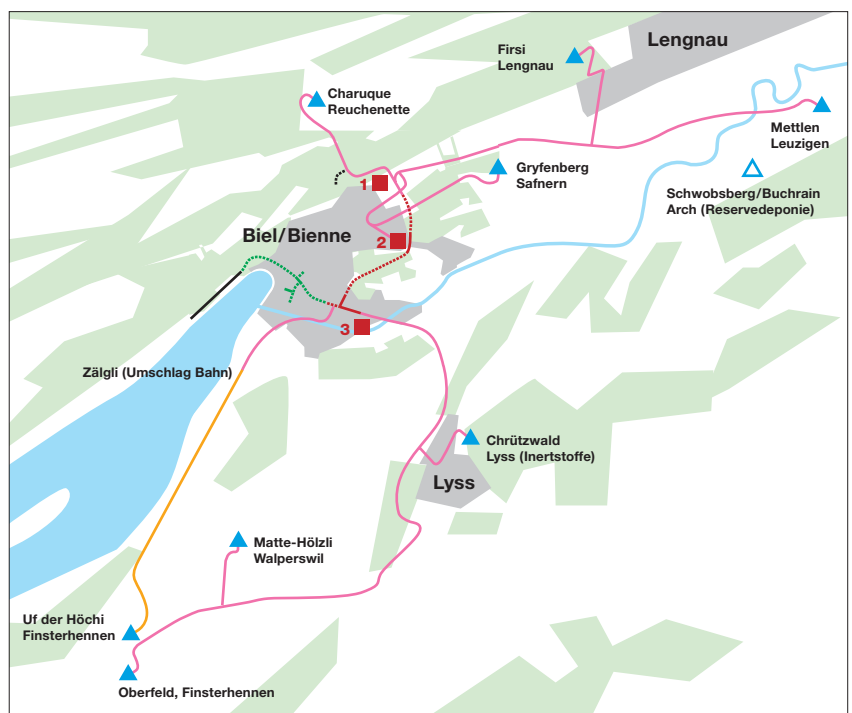


Transport über die Baustelle

Die verschiedenen Bereiche des A5-Projekts befinden sich in unterschiedlichen Planungsstadien. Darum sind die Details des Bauablaufs noch nicht überall bekannt. Baubeginn der Umfahrung von Biel ist im Frühling 2007 beim Portal des Büttenbergtunnels im Bözingenfeld. Der Ostast, zu dem dieser Tunnel gehört, wird zum grössten Teil unterirdisch erstellt. Deshalb hat diese Baustelle nur lokal begrenzte Auswirkungen für die Anwohnerschaft. Der Aushub des Büttenberg- und des Längholtunnels wird nicht über das lokale Strassennetz transportiert, sondern gelangt über das bereits erstellte A5-Trasse auf einen grossen Bauplatz im Bözingenfeld. Von dort wird das Material auf verschiedene Deponien in der Region verteilt.

2009 beginnen die Bauarbeiten im Brüggmoos. Das Teilprojekt wird vollständig im Tagbau erstellt. Dies gilt auch für die Weidteile, wo die Autobahn überdeckt verläuft. Der Verkehr wird während dem Bau nicht grossräumig verlegt, sondern durch die Baustelle geleitet. Auch im Brüggmoos wird der Transport von Aushub- und Baumaterial zeitweise eine Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner darstellen.

Voraussichtlicher Baubeginn beim Westast ist 2010. Auch dieser Teil der A5 Biel-Bienne wird ausschliesslich im Tagbau erstellt, obwohl er nach seiner Vollendung unter dem Boden verläuft.



- 1 Baustelle Bözingenfeld
- 2 Baustelle Orpund
- 3 Baustelle Brüggmoos
- ▲ Deponien

Verkehr durch die Baustelle leiten

Der Bauablauf der Teilprojekte ist so organisiert, dass die Baustellen optimal und effizient erschlossen werden. Ziel ist aber auch, die Belastung für die Bevölkerung möglichst klein zu halten und den bestehenden Verkehr auf den Hauptachsen flüssig und geordnet abzuwickeln. Er wird grösstenteils durch die Baustellen oder über kleinräumige Umleitungen geführt. Auf der Einfallsachse von Bern beispielsweise läuft der Verkehr während der gesamten Bauzeit des Ostastes über die Bernstrasse bis zum Guido Müller Platz. Dazu müssen aufwändige Provisorien erstellt werden. Beim Bau des Westastes steht die Verkehrsführung noch nicht im Detail fest.

Kurze Transportrouten

Der Bau der A5 führt temporär und lokal zu einer erhöhten Belastung durch Luftschadstoffe. Diese fallen einerseits auf der Baustelle an, andererseits werden sie durch den Transport von Aushub und Baumaterial verursacht. Diese Emissionen lassen sich massgeblich durch möglichst kurze Transportdistanzen beeinflussen.

Der Löwenanteil des Materials wird per Lastwagen transportiert. Zwar wurden auch alternative Transportrouten mit der Bahn und per Schiff geprüft, aber sie erwiesen sich als zu wenig effizient. Die zu transportierenden Mengen sind beachtlich. Allein im Bereich Brüggmoos werden rund 500 000 m³ Material angeliefert, gelagert oder abtransportiert. Dies entspricht über 60 000 Lastwagenladungen.

Lärmschutzmassnahmen für Wohngebiete

Mit Lärm und Erschütterungen ist im Umfeld der Installationsplätze und der Baustellen zu rechnen. Lärmintensiv sind vor allem das Errichten von Spundwänden sowie der Einbau von Bohrpfahlwänden. Zum Schutz von Wohn- und Erholungsgebieten werden unter anderem Lärmschutzdämme errichtet. Die Bevölkerung im Umfeld der Baustellen wird frühzeitig über lärmintensive Bauarbeiten informiert. Zusätzliche Massnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung sind: Die Minimierung der Bautransporte, eine zeitliche Begrenzung der Arbeiten sowie Auflagen für den Bauverkehr.

Grundwasserströme werden überwacht

Um die Grundwasserverhältnisse möglichst wenig zu beeinflussen, wird die A5 in den kritischen Bereichen in geschlossenen Baugruben in möglichst kleinen Etappen von 200 bis 300 m Länge gebaut. Dort wo das Projekt im Bereich des maximalen Grundwassers verläuft, wird eine dichte Grundwasserwanne erstellt. Zudem wird das anfallende Grundwasser während den Bauarbeiten intensiv überwacht, damit bei Bedarf Massnahmen frühzeitig ergriffen werden können.

