

Zwei Tunnels im Osten von Biel

Der rund 4,9 km lange Ostast reicht von der Verzweigung Brüggmoos bis zur Verzweigung Bözingenfeld. Er schafft eine schnelle Verbindung zwischen der A16 Transjurane und der A5 Richtung Solothurn einerseits und der T6 Richtung Lyss/Bern andererseits. Dadurch werden die städtischen Hauptachsen vom Durchgangsverkehr entlastet. Der Ostast wird vor dem Westast gebaut und in Betrieb genommen. Der Bau dauert von 2007–2015. Die Kosten für den Ostast belaufen sich auf rund 1,165 Milliarden Franken. Davon entfallen 165 Millionen auf die bereits gebauten Anlagen im Bözingenfeld und rund 340 Millionen auf die Bauten im Brüggmoos.

Der Ostast setzt sich aus folgenden Abschnitten zusammen:

Bözingenfeld

Offene Strecke zwischen der Verzweigung Bözingenfeld und dem Nordportal Büttentunnel. Bei der Verzweigung sind Anpassungsarbeiten an den Werkleitungen und an der Fahrbahn notwendig.

Büttentunnel

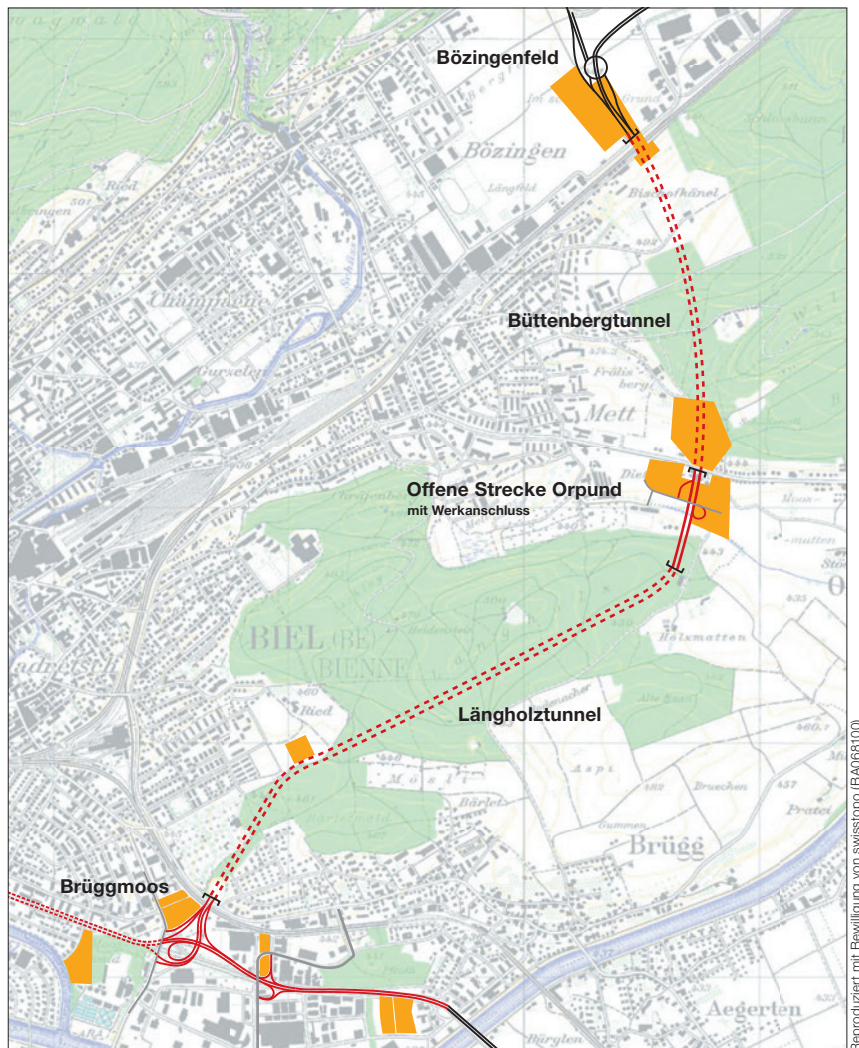
1,5 km langer Tunnel von der Unterführung SBB-Gleise/Längfeldweg bis zur Unterführung Hauptstrasse Mett–Orpund. Die Unterquerung der Bahnlinie Biel–Olten wird bergmännisch gebaut und stellt eine grosse Herausforderung dar: Sie erfolgt unter vollem Bahnbetrieb mit bis zu 300 Zügen pro Tag und Gleis. Die Portalbereiche im Norden und Süden werden im Tagbau erstellt, die restliche Tunnelstrecke wird mit einer Tunnelbohrmaschine oder mit Sprengvortrieb ausgebrochen.

Orpund

Offene Strecke zwischen dem Südportal Büttentunnel und dem Nordportal Längholtunnel. Zum Bauprojekt der A5 gehören auch die Renaturierung des Orpundbachs und die Verlegung des Waldweges über das Nordportal des Längholtunnels. Für den Unterhaltsdienst und die Rettungsfahrzeuge wird ein Werkanschluss an die A5 erstellt. Die Option für einen späteren Vollanschluss Orpund wird offen gehalten.

Längholtunnel

2,5 km lange Tunnelstrecke von der Gasstation des Gasverbundes Mittelland in Orpund bis zur Unterführung SBB-Gleise/Bielstrasse in Brügg. Auch hier ist eine bautechnisch anspruchsvolle Bahnunterquerung unter ständiger Aufrechterhaltung des Betriebes notwendig. Die ersten rund 40 m des Tunnels vom Nordportal her und die letzten rund 120 m im Süden werden im Tagbau erstellt. Der Ausbruch der übrigen Tunnelstrecke ist mittels einer Tunnelbohrmaschine vorgesehen.



■ Installationsplätze

Der Ostast der A5 Biel-Bienne ist in mehrere Teilprojekte aufgegliedert:

Bereich	Länge	Stand der Planung	geplanter Baubeginn	Inbetriebnahme
Ostast				
Büttentunnel (Tunnel)	1,5 km	baureif	2007	2015
Längholz (Tunnel)	2,5 km	baureif	2007	2015
Orpund (offene Strecke)	0,5 km			
Brüggmoos	0,4 km	Auflage Ausführungsprojekt	2009	2015



Brüggmoos

Neues Verzweigungsbauwerk mit Halbanschluss Bienne Sud und separatem Vollanschluss Brügg. Bei der Verzweigung treffen die Autobahnäste aus Solothurn, Neuenburg und Bern aufeinander. Der Bau im Brüggmoos beginnt voraussichtlich 2009.

Tunnelbau: Von Norden nach Süden

Im April 2007 starten voraussichtlich die Bauarbeiten im Bözingenfeld. Die beiden Tunnel des Ostastes werden von Norden nach Süden erstellt, das heisst die Ausbrucharbeiten beginnen am Nordportal des Büthenbergtunnels und schreiten dann Richtung Brüggmoos voran. Dabei wird auf der ganzen Strecke zuerst die westliche Tunnelröhre, anschliessend die östliche Röhre gebaut. Dieses Vorgehen hat den Vorteil, dass der An- und Abtransport von Bau- und Ausbruchmaterial grösstenteils über das Trassee des Ostastes selbst erfolgen kann. Der Baustellenverkehr durch Biel und die betroffenen Gemeinden wird dadurch erheblich verringert. Die Versorgung der Baustelle erfolgt über den Hauptinstallationsplatz im Bözingenfeld (ehemaliger EXPO-Parkplatz) und über kleinere Installationsplätze in Orpund, im Madretschried und im Brüggmoos.

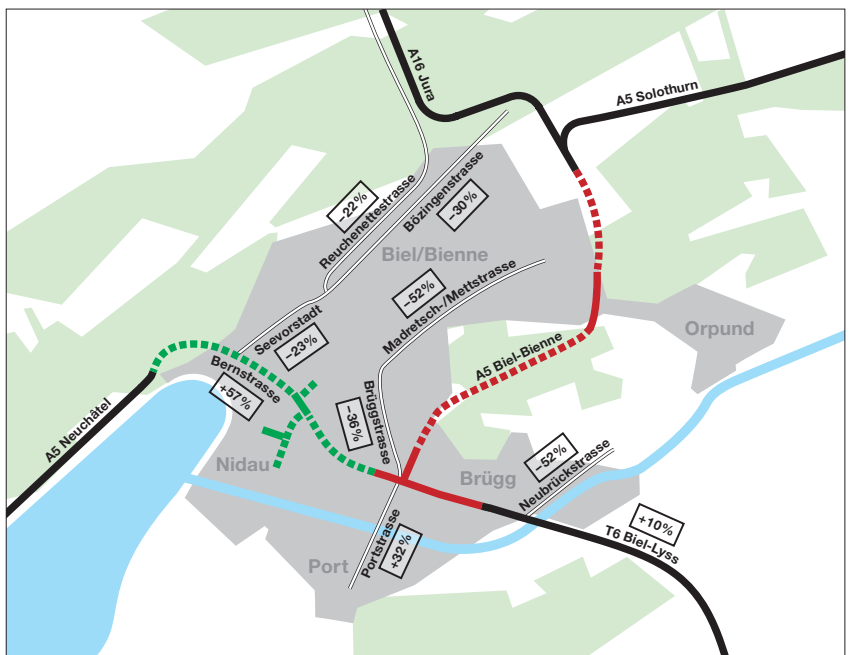
Auswirkungen der Baustelle

Ein Bauwerk dieser Grössenordnung bleibt nicht ohne Auswirkungen auf die Umgebung. Baulärm, Lastwagentransporte und Eingriffe ins Landschaftsbild sind leider nicht zu vermeiden. Die Bauherrschaft und die beauftragten Bauunternehmungen setzen jedoch alles daran, um die Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner auf ein Minimum zu begrenzen. Bei den Bauarbeiten für die Unterquerung der SBB-Gleise im Bözingenfeld und Brüggmoos sowie der Hauptstrasse Mett-Orpund und der Bielstrasse in Brügg sind Nacht- und Wochenendeinsätze unerlässlich. Die Anwohnerschaft wird rechtzeitig darüber informiert. Auch in der Verkehrsführung wird es infolge der Bauarbeiten temporäre Einschränkungen oder Umleitungen geben. Betroffen sind hauptsächlich die Gebiete Längfeldweg, Hauptstrasse Mett-Orpund und Bielstrasse in Brügg.

Markante Verkehrsentslastungen

Die vollständig eröffnete A5 Biel-Bienne wird das städtische und regionale Strassennetz grossflächig entlasten. Das ist eine entscheidende Voraussetzung für eine siedlungsverträgliche Nutzung dieser Strassen. Doch bereits die Inbetriebnahme des Ostastes wirkt sich positiv auf die Wohn- und Lebensqualität in der Agglomeration Biel aus. Verkehrsprognosen rechnen mit einer markanten Abnahme des Verkehrs auf den grossen Hauptachsen (vgl. nebenstehenden Plan).

Mit grossem Zusatzverkehr ist hingegen auf der Bernstrasse zu rechnen. Grund dafür ist eine Verlagerung des Verkehrs von der Brügg- auf die Bernstrasse, die der Ostast mit sich bringt, solange der Westast noch nicht in Betrieb ist. Sobald der Westast aber eröffnet ist, wird die Bernstrasse dauerhaft entlastet.



Verkehrsbelastung in der Region Biel: Veränderung (in Prozent) mit eröffnetem Ostast gegenüber 2005.