

## Region

# Hitzefrei liegt nicht drin

**Unteres Emmental** Die acht Kilometer lange Baustelle auf dem Autobahnabschnitt zwischen Kirchberg und Kriegstetten verlangt den Strassenarbeitern einiges ab. Sie kämpfen mit hohen Temperaturen und dem Lärm der 70 000 Fahrzeuge, die hier täglich vorbeifahren.



Gebaut wird tagsüber. Mobile Leitplanken und orange Markierungen führen den Verkehr. Foto: Beat Mathys

## Nadja Noldin

Da. Und da wieder. Ein Bagger dreht. Ein Kipplaster wird befüllt. Ein Dumper brummt. Walzen rollen. Ein Fugenschneider fräst. Alle paar Hundert Meter tauchen auf der Durchfahrt Männer und Maschinen bei der Arbeit auf. 40 Leute stehen auf den Pannestreifen Richtung Bern und Zürich mit gut einem Dutzend Baufahrzeugen im Einsatz. Auf der acht Kilometer langen Autobahnstrecke zwischen Kirchberg und Kriegstetten wird tagsüber gebaut. Mobile Leitplanken und orange Markierungen führen den Verkehr, zwei Spuren je Richtung. Es ist enger als sonst, die Geschwindigkeit ist auf 80 Kilometer pro Stunde begrenzt. Baustellenverkehr eben – für den gewohnten Autobahnfahrer ein bekanntes Szenario.

Mark Siegenthaler setzt den Warnblinker, bremst etwas und biegt zwischen den Absperrungen auf den geschlossenen Rastplatz Chöfeld bei Utzenstorf ein, der während der Bauzeit als Installationsplatz dient. Bagger, Schaufeln, Mulden, Container mit Büros und Werkzeugräumen sind hier abgestellt, ein Haufen Material stapelt sich. Siegenthaler ist Mediensprecher des Bundesamtes für Strassen (Astra). Der Bund als Eigentümer der Nationalstrasse ist für die Sanierung (siehe Kasten) verantwortlich; im Mandat hat er Planung und Bau an Privatunternehmen vergeben.

## Das Vorbereitungs-jahr

Chefbauleiter Stefan Segesemann und Bauführer Richard

Hildbrand begrüßen den Astra-Sprecher. «Wie läuft's?» «Wir liegen im Zeitplan», antwortet Hildbrand. Momentan sei die Baugruppe daran, die Stützmauern bei den Nothaltebuchten zu hinterfüllen. Solche Anhaltmöglichkeiten bei Pannen werden alle Kilometer errichtet, sie werden grösstenteils auch nach der Bauzeit bestehen bleiben. «Bis zur zweiten Augushälfte sollten wir fertig sein.» Danach würden die Arbeiten bis März nächsten Jahres ruhen, denn vor dem Winter eine neue Etappe zu starten, rentiere nicht, erklärt Hildbrand. Sieben Monate lang wird deshalb der Verkehr wieder hindernisfrei rollen. Nur der Utzenstorfer Rastplatz ist auch

## Was wird gemacht?

Die Autobahn zwischen Kirchberg und Kriegstetten, die seit Mitte der 1960er-Jahre in Betrieb ist, wird überholt. Zwar wurden einige Anlagenteile zwischenzeitlich repariert, eine umfassende Sanierung wurde aber bis dato nie durchgeführt, wie Mark Siegenthaler, Mediensprecher des zuständigen Bundesamtes für Strassen (Astra) sagt. Gerechnet wird mit Gesamtkosten von 166 Millionen Franken. Betroffen sind fünf A1-Gemeinden des unteren Emmentals: Rüttiligen-Alchenflüh, Kirchberg, Utzenstorf, Ersingen und Koppigen, zudem die solothurnische Gemeinde Rechterswil. Auf der circa acht Kilometer langen Strecke werden bis 2021 Strassenkörper, Belag, Mittelstreifen, Leitplanken sowie Betriebs- und Sicherheitsausrüstun-

gen erneuert. Die Entwässerung wird verbessert. Eine Brücke, ein Tunnel, fünf Über- und zwei Unterführungen, eine Wildüberquerung sowie Mauern und Lärmschutzwände werden instandgesetzt. Der Utzenstorfer Rastplatz Chöfeld erhält eine verlängerte Ein- und Ausfahrtsspur. Dafür muss der Oberholzbach verlegt werden. Der Bach, der bis dahin neben der Autobahn in einem Betonkanal floss, wird auf einer Länge von 900 Meter ins Waldesinnere verschoben und naturnaher gestaltet. Die hohen Bäume mussten laut Siegenthaler aus Sicherheitsgründen gefällt werden, damit sie bei Unwettern nicht auf die Strasse kippen können. Nach der Gewässerverlegung, die im Herbst fertig sein soll, erfolgt die Aufforstung.

in dieser Zeit für Durchfahrende gesperrt. Heuer – Baustart war im April – sei das Vorbereitungs-jahr, so der Bauführer. Lediglich im Aussenbereich der Autobahn werde punktuell gearbeitet, der Pannestreifen verbreitert sowie der an die A1 angrenzende Oberholzbach verschoben und revitalisiert. Erst ab nächstem Jahr beginnen die Hauptarbeiten, die auch die Erneuerung der Fahrbahnen beinhalten. 2020 sind der Mittelbereich und ab Juli die Fahrspur Richtung Zürich an der Reihe. 2021 werden die Spuren nach Bern ersetzt und Abschlussarbeiten vorgenommen, die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung, darunter Steuerung und

**Wenn das Thermometer über 35 Grad klettert, hätten die Arbeiter schon zu beissen, sagt Bauführer Richard Hildbrand.**

Ein Ausbau auf drei Spuren sei kein Thema, da dieser Abschnitt schwächer belastet sei als andere, sagt der Astra-Sprecher. «Das würde einen jahrelangen Genehmigungsprozess benötigen, die Kosten wären viel höher und es würde unnötig Land verbraucht.» Im Zuge des Bauprojektes entstehen zum Schluss zwei neue Anlagen, die das mit Pneumabtrieb und anderen Stoffen versetzte Abwasser der Nationalstrasse behandeln werden. Bei Koppigen wird eine natürliche Reinigungsanlage – sichtbar als bepflanzter Teich – angelegt sowie in der Nähe der Kantonsgrenze ein Rückhaltebecken gebaut. In Rüttiligen-Alchenflüh wiederum wird eine kleinere technische Reinigungsanlage mit Betonbecken und Filtern erstellt. (nnh)

Kabel für Beleuchtungen und Signalisationen, werden definitiv installiert. Die Arbeiten werden mehrere Wechsel in der Spurenführung zur Folge haben. «Grundsätzlich werden aber in allen Phasen je zwei Spuren in beide Richtungen offen bleiben», betont Mark Siegenthaler.

## «Keine zusätzlichen Staus»

Ein schmaler Übergang führt vom Installationsplatz Chöfeld über die viel befahrene Autobahn. «Über 70 000 Fahrzeuge donnern täglich durch», sagt der Astra-Sprecher, während er vom Geländer der provisorisch eingerichteten Passerelle auf die A1 hinunterblickt. Und schiebt nach: «Bis dahin gab es praktisch keine zusätzlichen Staus.» Im Gegenteil, meint er, die Baustelle erweise sich eher als verkehrsberuhigend. Nur: Ein Unfall oder eine Panne hätten halt gravierendere Auswirkungen, weil der Pannestreifen nicht benutzt werden könne. Pannenfahrzeuge würden den Verkehr blockieren, sofern sie es nicht bis zu einer Nothaltebucht schaffen.

An diesem Vormittag ist es angenehme 25 Grad warm, ideales Wetter für Bauarbeiten. Das ist in diesem Sommer oftmals anders. Wenn das Thermometer über 35 Grad klettert, hätten die Arbeiter schon zu beissen, sagt Richard Hildbrand. Genug Flüssigkeit trinken und regelmässig Pausen einlegen seien das A und O. Sie müssen sich allerdings an Kleidervorschriften des Astra halten: Helm und lange Hosen tragen, ein nackter Oberkörper ist tabu, Ober- und Unterteil müssen reflektieren.

Selbst bei der grössten Hitze könne man sich keinen Unterbruch leisten, hält der Bauführer von der Arbeitsgemeinschaft Kikri fest. «Wir sind unter Termindruck und müssen die vertraglich vereinbarten Fristen einhalten.» Die beteiligten Unternehmen arbeiten im Bonus-Malus-System. Jeder Tag, den sie länger brauchen, verursacht ihnen Kosten. Wenn sie schneller sind, winkt ein Gewinn.

## Konzentration ist zentral

Strassenarbeiter müssen hart im Nehmen sein. Nebst dem Wetter sind sie weiteren Belastungen ausgesetzt, wie etwa dem Lärm der ständig vorbeibrausenden Autos, der sich mit der Zeit auf die Konzentration auswirken kann. Doch eben diese ist zent-

## Serie

## An der Autobahn

ral. Hildbrand zeigt auf die andere Strassenseite. Dort schwenkt gerade der Arm eines Pneubaggers aus. Der Maschinenführer muss umsichtig vorgehen, der Platz ist knapp bemessen, der Bagger ist eingeklemmt zwischen Strasse und Schiene: Auf der einen Seite befindet sich die Autobahn, auf der anderen die Bahnlinie der SBB-Neubaustrecke, die nur durch einen Sicherheitszaun abgegrenzt ist.

Eine weitere Herausforderung stelle die Logistik dar, fügt Bauleiter Stefan Segesemann an. «Wir haben auf beiden Seiten nur je eine Spur zur Verfügung.» Ein zum Abtransport bereiter Lastwagen muss irgendwie an den Maschinen vorbeikommen, bis er an einer vorgesehenen Stelle auf die Autobahn einfahren kann. Ausserdem: Bei einem Unfall müssen die Blaulichtfahrzeuge passieren können. Deswegen muss der Baubereich bei einem Zwischenfall innert 15 Minuten geräumt werden, damit die Rettungskräfte den Ort des Ereignisses rasch erreichen.

Für Lärm-, Luft- und Gewässerschutz würden freilich gesetzliche Auflagen gelten, so Segesemann weiter. Mit Giftstoffen belastetes Material muss als Sondermüll entsorgt werden. Gewisse Teile des Betons könnten aber aufbereitet und wiederverwertet werden.

Bis zum Ende der Bauzeit in über zwei Jahren müssen also Autofahrer und Bauarbeiter mit engen Platzverhältnissen zu recht kommen. Nun denn, besser nicht aufregen...

## Mehr als eine Schnellstrasse

**Serie** Beim Thema Autobahn denkt man zuerst daran, möglichst schnell von A nach B zu gelangen. In den nächsten Wochen wollen wir in einer Serie zeigen, was es heisst, täglich an, über oder mit der Autobahn zu leben. Und wir wollen zeigen, welche Herausforderungen es mit sich bringt, dass die Mobilität stets steigt.