

# NEWSLETTER

30.07.2021

Avenue ID: 1411  
Artikel: 16  
Folgeseiten: 17

---

## Print

	27.07.2021	Aargauer Zeitung / Gesamt Regio <b>Eine mobile Autobahnbrücke im Kampf gegen die Staus</b>	01
	27.07.2021	SHAB / Schweizerisches Handelsamtsblatt <b>Mutation FlowerPower Fitness und Wellness AG, Moosseedorf</b>	04
	27.07.2021	SHAB / Schweizerisches Handelsamtsblatt <b>Mutation Culinart Gastro AG, Moosseedorf</b>	05
	27.07.2021	SHAB / Schweizerisches Handelsamtsblatt <b>Mutation BOOTCAMPER.CH AG, Moosseedorf</b>	06
	27.07.2021	SHAB / Schweizerisches Handelsamtsblatt <b>Mutation Time-Out AG, Moosseedorf</b>	07
	27.07.2021	SHAB / Schweizerisches Handelsamtsblatt <b>Mutation Shoppyland, Shoppy AG, Moosseedorf</b>	08
	27.07.2021	SHAB / Schweizerisches Handelsamtsblatt <b>Mutation cha chà AG, Moosseedorf</b>	09
	27.07.2021	Solothurner Zeitung <b>Eine mobile Autobahnbrücke kommt 2022 erstmals im Wasseramt zum Einsatz</b>	10
	27.07.2021	Zofinger Tagblatt <b>Mobile Autobahnbrücke gegen die Staus</b>	12
	30.06.2021	Energies Renouvelables <b>LE PHOTOVOLTAÏQUE APPORTE DES AVANTAGES AUX LOCATAIRES ET AUX PROPRIÉTAIRES</b>	14
	30.06.2021	Erneuerbare Energien <b>PHOTOVOLTAÏK BRINGT MIETERN UND VERMIETERN VORTEILE</b>	16

---

## News Websites

	29.07.2021	bernerzeitung.ch / Berner Zeitung Online <b>Pinnwand vom Donnerstag, 29. Juli</b>	18
	29.07.2021	solothurnerzeitung.ch / Solothurner Zeitung Online <b>Weltpremiere: Ein mobile Autobahnbrücke im Kampf gegen die Staus</b>	21

## News Websites

- |   |            |  |   |           |
|---|------------|--|---|-----------|
|  | 28.07.2021 | limmattalerzeitung.ch / Limmattaler Zeitung Online | <b>Weltpremiere: Ein mobile Autobahnbrücke im Kampf gegen die Staus</b>                     | <b>24</b> |
|  | 27.07.2021 | zofingertagblatt.ch / Zofinger Tagblatt Online     | <b>Weltpremiere! In Rothrist wird eine mobile Autobahnbrücke gegen Staus vorgestell ...</b> | <b>27</b> |
|  | 26.07.2021 | aargauerzeitung.ch / Aargauer Zeitung Online       | <b>Weltpremiere: Ein mobile Autobahnbrücke im Kampf gegen die Staus</b>                     | <b>31</b> |



# Eine mobile Autobahnbrücke im Kampf gegen die Staus

Dank der «Astra Bridge» können Baustellen künftig überfahren werden. Gestern wurde das erste Element nach Rothrist gebracht.

Das erste Portal (oben die abgeklappten Leitplanken) wurde gestern auf einem LKW nach Rothrist transportiert. Rechts ein Lego-Modell der «Astra Bridge»: oben rollt der Verkehr, unten wird gebaut.

Bilder: Urs Flüeler/Keystone



## Urs Helbling

Was der Bund da in Auftrag gegeben hat, ist in dieser Art eine Weltneuheit. Mit einer grossen Aargauer Beteiligung. Das Projekt «Astra Bridge» wird von der Astra-Filiale Zofingen aus gesteuert. Und die Firma Senn aus Oftringen kann Stahlgerüste im Wert von 14 Millionen Franken liefern (als Teil einer Arge mit Marti, Moosseedorf BE). Eingesetzt wird die neue Wunderwaffe gegen Baustellen-Staus erstmals im Kanton Solothurn: ab



April/Mai 2022 auf dem Abschnitt Luterbach-Recherswil. Dies während der Belagssanierung, die zwei Jahre dauern wird.

Gestern wurde das erste Element (Portal genannt) der Baustellenbrücke nach Rothrist gebracht, wo in der Autobahnschlaufe Wiggertal eine Teststrecke und der Lagerplatz für die «Astra Bridge» entstehen. Die gesamte Anlage wird 20,5 Millionen Franken kosten – inklusive der Kompensation der Fruchtfolgeflechte Wiggertal in Schmiedrued (AZ vom 24. 2.)

### Tempo 60 km/h auf der zweispurigen «Astra Bridge»

Die «Astra Bridge» soll künftig primär auf der A1 und der A2 eingesetzt werden. Insofern war der Lagerplatz in der Wiggertal-Schlaufe naheliegend. Wegen des schlechten Wetters hat sich der Bau etwa um sechs Wochen verspätet – die Brückenteile werden noch provisorisch gelagert. Ebenfalls wegen des vielen Niederschlags konnte mit dem Bau der Fruchtfolgeflechte noch gar nicht begonnen werden.

Die «Astra Bridge» wird laut Projektleiter Jürg Merian 236 Meter lang sein. Sie besteht aus

18 Portalen (mit je acht Pneurädern), Zwischenstücken sowie zwei Rampen aus 8 Teilen. Die Steigung der Rampen beträgt 6,1 Prozent. Das ist zwar nicht sehr steil, wird aber laut Astra-Direktor Jürg Röthlisberger als mögliches Risiko angesehen. Dies, weil die Verkehrsteilnehmer wegen der ungewohnten Situation massenhaft stark abbremsen und so einen Stau auslösen könnten. Die «Astra Bridge» ist oben zweispurig (Tempo 60), unten wird auf einer Spur (4 Meter breit) gearbeitet. Unter der Brücke hat es in der Höhe 3,1 Meter Platz. Das reicht zwar für Teemaschinen (ohne Dach), aber nicht für Lastwagen. Deshalb ist seitlich (neben der Brücke) eine Logistikspur nötig. Diese kann notfalls, etwa bei einem Unfall auf der Brücke, auch als Umfahrungsspur genutzt werden.

### Im Idealfall wird die Brücke jede Nacht verschoben

Die Brücke wird jeweils nachts ab 1 Uhr um 100 Meter verschoben. Im Fall der Solothurner Belagserneuerung wird das häufig sogar im Ein-Tages-Rhythmus der Fall sein. Die «Astra Bridge» fährt autonom,

ist GPS-gesteuert. Während der Verschiebung müssen die Rampen hydraulisch leicht angehoben werden. Der Verkehr wird dann auf die Gegenfahrbahn umgeleitet.

Es sei ein «harter Kampf» gewesen, den Auftrag zu erhalten, erklärt Jürg Senn von der Firma Senn AG in Oftringen. Während Senn die Stahlkonstruktionen liefert, kommen vom Arge-Partner Marti die hydraulischen Teile und die Motoren. Im Stahlbau eines Portals stecken bis 800 Mannstunden. Die Stahlgerüste werden für die Endmontage nach Moosseedorf gefahren und von dort auf den Lagerplatz an der A1 in Rothrist zurückgebracht. Im Herbst soll dort die ganze Brücke erstmals in voller Länge stehen und sich testweise leicht bewegen.

Der Bau der «Astra Bridge» ist zwar eine erfreuliche Nachricht für die Automobilisten. Aber allzu viel wird er nicht zu ihrem Wohlbefinden beitragen. Denn, so Jürg Röthlisberger, nur 0,3 Prozent aller Staustunden werden durch Baustellen verursacht. Aber: «Mit Nachtarbeit kommen wir immer weniger durch. Wir brauchen neue Ideen.»



Jörg Senn, Jürg Röthlisberger (Astra-Direktor) und Jürg Merian (Projektleiter Astra Bridge) vor dem ersten Portal. Bild: uhg



## Mutation FlowerPower Fitness und Wellness AG, Moosseedorf

**Publikationsdaten: SHAB - 26.07.2021**

**Publizierende Stelle: Bundesamt für Justiz (BJ), Eidgenössisches Amt für das Handelsregister**

**Meldungsnummer: HR02-1005257491**

**FlowerPower Fitness und Wellness AG, in Moosseedorf, CHE-103.671.148, Aktiengesellschaft (SHAB Nr. 70 vom 09.04.2020, Publ. 1004868989). Ausgeschiedene Personen und erloschene Unterschriften: Kocsis Sahli, Attila, von Bern, in Möriegen, Mitglied des Verwaltungsrates, mit Kollektivunterschrift zu zweien. Eingetragene Personen neu oder mutierend: Sopranetti, Reto, von Evillard, in Aeschi b. Spiez (Aeschi bei Spiez), Mitglied des Verwaltungsrates, mit Kollektivunterschrift zu zweien.**

**Vorangehende Publikation im SHAB**

**Datum der Veröffentlichung im SHAB: 09.04.2020**

**Nummer der SHAB-Ausgabe: 70**

**Tagesregister-Nr.: 12496 vom 21.07.2021**

**Verantwortliches Amt:**

**Handelsregisteramt des Kantons Bern**



## Mutation Culinart Gastro AG, Moosseedorf

Publikationsdaten: SHAB - 26.07.2021

Publizierende Stelle: Bundesamt für Justiz (BJ), Eidgenössisches Amt für das Handelsregister

Meldungsnummer: HR02-1005257486

Culinart Gastro AG, in Moosseedorf, CHE-429.462.731, Aktiengesellschaft (SHAB Nr. 23 vom 03.02.2021, Publ. 1005090457). Ausgeschiedene Personen und erloschene Unterschriften: Locher, Ivo, genannt Yvo, von Nendaz, in Wallbach, Mitglied des Verwaltungsrates, mit Kollektivunterschrift zu zweien; Rüedi, Heinz, von Bolligen, in Spiegel b. Bern (Köniz), Mitglied des Verwaltungsrates, mit Kollektivunterschrift zu zweien. Eingetragene Personen neu oder mutierend: Reinhard, Roger Peter, von Oekingen, in Oberbuchsiten, Mitglied des Verwaltungsrates, mit Kollektivunterschrift zu zweien.

Vorangehende Publikation im SHAB

Datum der Veröffentlichung im SHAB: 03.02.2021

Nummer der SHAB-Ausgabe: 23

Tagesregister-Nr.: 12491 vom 21.07.2021

Verantwortliches Amt:

Handelsregisteramt des Kantons Bern



## Mutation BOOTCAMPER.CH AG, Moosseedorf

Publikationsdaten: SHAB - 26.07.2021

Publizierende Stelle: Bundesamt für Justiz (BJ), Eidgenössisches Amt für das Handelsregister

Meldungsnummer: HR02-1005257482

BOOTCAMPER.CH AG, in Moosseedorf, CHE-471.217.029, Aktiengesellschaft (SHAB Nr. 149 vom 06.08.2019, Publ. 1004690210). Ausgeschiedene Personen und erloschene Unterschriften: Kocsis Sahli, Attila, von Bern, in Möriegen, Mitglied des Verwaltungsrates, mit Kollektivunterschrift zu zweien. Eingetragene Personen neu oder mutierend: Sopranetti, Reto, von Evilard, in Aeschi b. Spiez (Aeschi bei Spiez), Mitglied des Verwaltungsrates, mit Kollektivunterschrift zu zweien.

Vorangehende Publikation im SHAB

Datum der Veröffentlichung im SHAB: 06.08.2019

Nummer der SHAB-Ausgabe: 149

Tagesregister-Nr.: 12487 vom 21.07.2021

Verantwortliches Amt:

Handelsregisteramt des Kantons Bern



## Mutation Time-Out AG, Moosseedorf

Publikationsdaten: SHAB - 26.07.2021

Publizierende Stelle: Bundesamt für Justiz (BJ), Eidgenössisches Amt für das Handelsregister

Meldungsnummer: HR02-1005257512

Time-Out AG, in Moosseedorf, CHE-101.694.730, Aktiengesellschaft (SHAB Nr. 221 vom 14.11.2018, Publ. 1004497283). [Löschung der Bemerkung, da nicht zum Eintragungstext gehörend] [gestrichen: Der von einer bisherigen Registerkarte übertragene Auszug enthält keine vor dem Uebertrag gestrichenen Tatsachen, und auch keine allfälligen früheren Statutendaten oder Tagebuch- und SHAB-Zitate. Diese können auf der im Feld "Uebertrag von" bezeichneten Handelsregisterkarte eingesehen werden.]. Ausgeschiedene Personen und erloschene Unterschriften: Kocsis Sahli, Attila, von Bern, in Möriegen, Mitglied des Verwaltungsrates, mit Kollektivunterschrift zu zweien; Frefel, Jürg, von Schönholzerswilen, in Münchenbuchsee, Mitglied, mit Kollektivunterschrift zu zweien. Eingetragene Personen neu oder mutierend: Reinhard, Roger Peter, von Oekingen, in Oberbuchsitzen, Mitglied des Verwaltungsrates, mit Kollektivunterschrift zu zweien; Sopranetti, Reto, von Evilard, in Aeschi b. Spiez (Aeschi bei Spiez), Mitglied des Verwaltungsrates, mit Kollektivunterschrift zu zweien.

Vorangehende Publikation im SHAB

Datum der Veröffentlichung im SHAB: 14.11.2018

Nummer der SHAB-Ausgabe: 221

Tagesregister-Nr.: 12517 vom 21.07.2021

Verantwortliches Amt:

Handelsregisteramt des Kantons Bern



## Mutation Shoppyland, Shoppyl AG, Moosseedorf

Publikationsdaten: SHAB - 26.07.2021

Publizierende Stelle: Bundesamt für Justiz (BJ), Eidgenössisches Amt für das Handelsregister

Meldungsnummer: HR02-1005257507

Shoppyland, Shoppyl AG, in Moosseedorf, CHE-101.370.859, Aktiengesellschaft (SHAB Nr. 212 vom 01.11.2019, Publ. 1004750158). [Streichung der Bemerkung, da nicht zum Eintragungstext gehörend] [gestrichen: Der von einer bisherigen Registerkarte übertragene Auszug enthält keine vor dem Uebertrag gestrichenen Tatsachen, und auch keine allfälligen früheren Statutendaten oder Tagebuch- und SHAB-Zitate. Diese können auf der im Feld "Uebertrag von" bezeichneten Handelsregisterkarte eingesehen werden.]. Ausgeschiedene Personen und erloschene Unterschriften: Frefel, Jürg, von Schönholzerswilen, in Münchenbuchsee, Mitglied, mit Kollektivunterschrift zu zweien. Eingetragene Personen neu oder mutierend: Sopranetti, Reto, von Evillard, in Aeschi b. Spiez (Aeschi bei Spiez), Mitglied des Verwaltungsrates, mit Kollektivunterschrift zu zweien.

Vorangehende Publikation im SHAB

Datum der Veröffentlichung im SHAB: 01.11.2019

Nummer der SHAB-Ausgabe: 212

Tagesregister-Nr.: 12512 vom 21.07.2021

Verantwortliches Amt:

Handelsregisteramt des Kantons Bern



## Mutation cha chà AG, Moosseedorf

Publikationsdaten: SHAB - 26.07.2021

Publizierende Stelle: Bundesamt für Justiz (BJ), Eidgenössisches Amt für das Handelsregister

Meldungsnummer: HR02-1005257483

cha chà AG, in Moosseedorf, CHE-114.168.764, Aktiengesellschaft (SHAB Nr. 7 vom 11.01.2019, Publ. 1004538968). Ausgeschiedene Personen und erloschene Unterschriften: Locher, Ivo, genannt Yvo, von Nendaz, in Wallbach, Mitglied des Verwaltungsrates, mit Kollektivunterschrift zu zweien; Rüedi, Heinz, von Bolligen, in Spiegel b. Bern (Köniz), Mitglied des Verwaltungsrates, mit Kollektivunterschrift zu zweien. Eingetragene Personen neu oder mutierend: Sopranetti, Reto Silvio, von Evilard, in Aeschi b. Spiez (Aeschi bei Spiez), Mitglied des Verwaltungsrates, mit Kollektivunterschrift zu zweien [bisher: Mitglied, mit Kollektivunterschrift zu zweien].

Vorangehende Publikation im SHAB

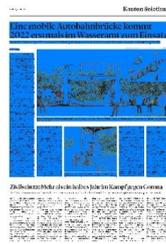
Datum der Veröffentlichung im SHAB: 11.01.2019

Nummer der SHAB-Ausgabe: 7

Tagesregister-Nr.: 12488 vom 21.07.2021

Verantwortliches Amt:

Handelsregisteramt des Kantons Bern



## Eine mobile Autobahnbrücke kommt 2022 erstmals im Wasseramt zum Einsatz

Dank der «Astra Bridge» können Baustellen künftig überfahren werden. Gestern wurde das erste Element nach Rothrist gebracht.



Das erste Portal (oben die abgeklappten Leitplanken) wurde gestern auf einem LKW nach Rothrist transportiert. Rechts ein Lego-Modell der «Astra Bridge»: oben rollt der Verkehr, unten wird gebaut.  
Bilder: Urs Flüeler/Keystone

### Urs Helbling

Was der Bund da in Auftrag gegeben hat, ist in dieser Art eine Weltneuheit. Mit einer grossen Aargauer Beteiligung. Das Projekt «Astra Bridge» wird von der Astra-Filiale Zofingen aus gesteuert. Und die Firma Senn aus Oftringen kann Stahlgerüste im Wert von 14 Millionen Franken liefern (als Teil einer Arge mit Marti, Moosseedorf BE). Eingesetzt wird die neue Wunderwaffe gegen Baustellen-Staus erstmals im Kanton Solothurn: ab April/Mai 2022 auf dem Abschnitt Luterbach-Recherswil. Dies während der Belaggsanie-

rung, die zwei Jahre dauern wird.

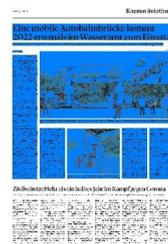
Gestern wurde das erste Element (Portal genannt) der Baustellenbrücke nach Rothrist gebracht, wo in der Autobahnschleife Wiggertal eine Teststrecke und der Lagerplatz für die «Astra Bridge» entstehen. Die gesamte Anlage wird 20,5 Millionen Franken kosten – inklusive der Kompensation der Fruchtfolgeflechte Wiggertal in Schmiedrued.

### Tempo 60 km/h auf der zweispurigen «Astra Bridge»

Die «Astra Bridge» soll künftig

primär auf der A1 und der A2 eingesetzt werden. Insofern war der Lagerplatz in der Wiggertal-Schleife naheliegend. Wegen des schlechten Wetters hat sich der Bau etwa um sechs Wochen verspätet – die Brückenteile werden noch provisorisch gelagert. Ebenfalls wegen des vielen Niederschlags konnte mit dem Bau der Fruchtfolgeflechten noch gar nicht begonnen werden.

Die «Astra Bridge» wird laut Projektleiter Jürg Merian 236 Meter lang sein. Sie besteht aus 18 Portalen (mit je acht Pneurädern), Zwischenstücken sowie zwei Rampen



aus 8 Teilen. Die Steigung der Rampen beträgt 6,1 Prozent. Das ist zwar nicht sehr steil, wird aber laut Astra-Direktor Jürg Röthlisberger als mögliches Risiko angesehen. Dies, weil die Verkehrsteilnehmer wegen der ungewohnten Situation massenhaft stark abbremsen und so einen Stau auslösen könnten. Die «Astra Bridge» ist oben zweispurig (Tempo 60), unten wird auf einer Spur (4 Meter breit) gearbeitet. Unter der Brücke hat es in der Höhe 3,1 Meter Platz. Das reicht zwar für Teermaschinen (ohne Dach), aber nicht für Lastwagen. Deshalb ist seitlich (neben der Brücke) eine Logistikspur nötig. Diese kann notfalls, etwa bei einem Unfall auf der Brücke, auch als Umfahrungsspur genutzt werden. Die Brücke wird jeweils nachts ab 1 Uhr um 100 Meter verschoben. Im Fall der Solothurner Belagserneuerung wird das häufig sogar im Ein-Tages-Rhythmus der Fall sein.

### Im Idealfall wird die Brücke jede Nacht verschoben

Die «Astra Bridge» fährt autonom, ist GPS-gesteuert. Während der Verschiebung müssen die Rampen hydraulisch leicht angehoben werden.

Der Verkehr wird dann auf die Gegenfahrbahn umgelei-

tet. Es sei ein «harter Kampf» gewesen, den Auftrag zu erhalten, erklärt Jörg Senn von der Firma Senn AG in Oftringen. Während Senn die Stahlkonstruktionen liefert, kommen vom Arge-Partner Marti die hydraulischen Teile und die Motoren. Im Stahlbau eines Portals stecken bis 800 Mannstunden. Die Stahlgerüste werden für die Endmontage nach Moosseedorf gefahren und von dort auf den Lagerplatz an der A1 in Rothrist zurückgebracht. Im Herbst soll dort die ganze Brücke erstmals in voller Län-

ge stehen und sich testweise leicht bewegen.

Der Bau der «Astra Bridge» ist zwar eine erfreuliche Nachricht für die Automobilisten. Aber allzu viel wird er nicht zu ihrem Wohlbefinden beitragen. Denn, so Jürg Röthlisberger, nur 0,3 Prozent aller Stautunden werden durch Baustellen verursacht. Aber: «Mit Nachtarbeit kommen wir immer weniger durch. Wir brauchen neue Ideen.» Hier scheint eine gefunden worden zu sein.



Jörg Senn, Jürg Röthlisberger (Astra-Direktor) und Jürg Merian (Projektleiter Astra Bridge) vor dem ersten Portal. Bild: uhg



# Mobile Autobahnbrücke gegen die Staus

Dank der «Astra Bridge» können Baustellen künftig überfahren werden. Gestern wurde das erste Element nach Rothrist gebracht.



Das erste Portal (oben die abgeklappten Leitplanken) wurde gestern auf einem LKW nach Rothrist transportiert. Im kleinen Bild ein Lego-Modell der «Astra-Bridge»: Oben rollt der Verkehr, unten wird gebaut.

Bilder: Urs Flüeler/Keystone

## Urs Helbling

Was der Bund da in Auftrag gegeben hat, ist in dieser Art eine Weltneuheit – mit einer grossen Aargauer Beteiligung. Das Projekt «Astra Bridge» wird von der Astra-Filiale Zofingen aus gesteuert. Und die Firma Senn aus Oftringen kann Stahlgerüste im Wert von 14 Millionen Franken liefern – als Teil einer Arbeitsgemeinschaft (Arge) mit Marti, Moosseedorf BE. Eingesetzt wird die neue Wunderwaffe gegen Baustellen-Staus erstmals im Kanton Solothurn: ab April/Mai 2022 auf dem Abschnitt Lu-

terbach–Rechterswil. Dies während der Belagssanierung, die zwei Jahre dauern wird.

Gestern wurde das erste Element – Portal genannt – der Baustellenbrücke nach Rothrist gebracht, wo in der Autobahnschleife Wiggertal eine Teststrecke und der Lagerplatz für die «Astra Bridge» entstehen. Die gesamte Anlage wird 20,5 Millionen Franken kosten – inklusive der Kompensation der Fruchtfolgeflechte Wiggertal in Schmiedrued.

## Tempo 60 km/h auf der

## zweispurigen «Astra Bridge»

Die «Astra Bridge» soll künftig primär auf der A1 und der A2 eingesetzt werden. Insofern war der Lagerplatz in der Wiggertal-Schleife naheliegend. Wegen des schlechten Wetters hat sich der Bau etwa um sechs Wochen verspätet – die Brückenteile werden noch provisorisch gelagert. Ebenfalls wegen des vielen Niederschlags konnte mit dem Bau der Fruchtfolgeflechten noch gar nicht begonnen werden.

Die «Astra Bridge» wird laut Projektleiter Jürg Merian 236



## «Mit Nachtarbeit kommen wir immer weniger durch. Wir brauchen neue Ideen.»

**Jürg Röthlisberger**  
Astra-Direktor

Meter lang sein. Sie besteht aus 18 Portalen (mit je acht Pneurädern), Zwischenstücken sowie zwei Rampen aus 8 Teilen. Die Steigung der Rampen beträgt 6,1 Prozent. Das ist zwar nicht sehr steil, wird aber laut Astra-Direktor Jürg Röthlisberger als mögliches Risiko angesehen. Dies, weil die Verkehrsteilnehmer wegen der ungewohnten Situation massenhaft stark abbremsten und so einen Stau auslösen könnten. Die «Astra Bridge» ist oben zweispurig (Tempo 60), unten wird auf einer Spur (4 Meter breit) gearbeitet. Unter der Brücke hat es in der Höhe von 3,1 Meter Platz. Das reicht zwar für Teermaschinen ohne Dach, aber nicht für Lastwagen. Deshalb ist seitlich neben der Brücke eine Logistikspur nötig. Diese kann notfalls,

etwa bei einem Unfall auf der Brücke, auch als Umfahrungs- spur genutzt werden.

### Im Idealfall wird die Brücke jede Nacht verschoben

Die Brücke wird jeweils nachts ab 1 Uhr um 100 Meter verschoben. Im Fall der Solothurner Belagererenerueung wird das häufig sogar im Ein-Tages-Rhythmus der Fall sein. Die «Astra Bridge» fährt autonom, ist GPS-gesteuert. Während der Verschiebung müssen die Rampen hydraulisch leicht angehoben werden. Der Verkehr wird dann auf die Gegenfahrbahn umgeleitet.

Es sei ein «harter Kampf» gewesen, den Auftrag zu erhalten, erklärt Jörg Senn von der Firma Senn AG in Oftringen. Während Senn die Stahlkonstruktionen liefert, kommen vom

Arge-Partner Marti die hydraulischen Teile und die Motoren. Im Stahlbau eines Portals stecken bis 800 Mannstunden. Die Stahlgerüste werden für die Endmontage nach Moosseedorf gefahren und von dort auf den Lagerplatz an der A1 in Rothrist zurückgebracht. Im Herbst soll dort die ganze Brücke erstmals in voller Länge stehen und sich testweise leicht bewegen.

Der Bau der «Astra Bridge» ist zwar eine erfreuliche Nachricht für die Automobilisten. Aber allzu viel wird er nicht zu ihrem Wohlbefinden beitragen. Denn, so Jürg Röthlisberger, nur 0,3 Prozent aller Staustunden werden durch Baustellen verursacht. Aber: «Mit Nachtarbeit kommen wir immer weniger durch. Wir brauchen neue Ideen.»



Jörg Senn, Jürg Röthlisberger (Astra-Direktor) und Jürg Merian (Projektleiter Astra Bridge) vor dem ersten Portal. Bild: uhg

## REGROUPEMENT DE CONSOMMATION PROPRE UNE SOLUTION D'APPROVISIONNEMENT MOINS COÛTEUSE POUR LES LOCATAIRES, MAIS OFFRANT EN MÊME TEMPS AU PROPRIÉTAIRE UN RENDEMENT PLUS ÉLEVÉ SEMBLE PEU PROBABLE. MAIS C'EST EXACTEMENT CE QUI EST POSSIBLE GRÂCE À LA POSSIBILITÉ DE REGROUPEMENT POUR L'AUTOCONSOMMATION, COMME LE MONTRE L'EXEMPLE D'ELEKTRO BÖHLEN À SCHÖNBÜHL. LE PHOTOVOLTAÏQUE APPORTE DES AVANTAGES AUX LOCATAIRES ET AUX PROPRIÉTAIRES



**Grâce au regroupement de consommation propre, l'énergie solaire de son propre toit peut être vendue aux locataires - comme dans le cas de cet immeuble locatif à Moosseedorf.**

Les locataires suisses sont les plus grands consommateurs finaux d'électricité. Il est donc d'autant plus important qu'ils soient alimentés en énergie écologique! Il existe une option qui offre aux locataires et aux propriétaires des avantages économiques et écologiques: ils peuvent créer ensemble un regroupement de consommation propre (RCP). Cette option est intéressante pour les locataires, car l'électricité doit être moins chère que celle de la compagnie d'électricité, comme le prévoit la loi. Mais le propriétaire de la centrale solaire en profite également. Il peut vendre l'électricité à un prix beaucoup plus élevé que si elle était injectée dans le réseau.

### PV + LOCATAIRES

### = OBJET RENTABLE

Dans un immeuble existant dans lequel vivent 12 locataires, Elektro Böhlen a mis en service début 2021 une installation photovoltaïque pour le propriétaire de l'immeuble à des fins d'autoconsommation. Celle-ci est équipée de ses propres compteurs électriques électroniques pour l'autofacturation. Le projet à Moosseedorf a coûté 70 000 francs suisses. Après déduction de la rétribution unique, le propriétaire a dû déboursier 60 000 francs pour l'installation photovoltaïque sur le toit plat, dont l'angle est de 15°. Le système a une puissance de 23,1 kWc et on peut s'attendre à une production annuelle d'environ 23 MWh. L'administrateur de la propriété délivrera à l'avenir la facture d'électricité aux locataires. Selon la réglementation en vigueur, ce prix doit être inférieur d'au moins un centime par kilowattheure à celui de la compagnie d'électricité locale, soit 21,3 au lieu de 22,3 ct/kWh. Avec la composition actuelle des locataires, une estimation très prudente est que la moitié de l'électricité solaire sera consommée sur place. Le reste est actuellement injecté dans le réseau public pour 9 ct/kWh. Compte tenu de cette estimation, le délai d'amortissement est de 16 ans. En supposant une durée de vie du système de 25 à 30 ans, on obtient un rendement annuel de 3700 CHF pendant au moins dix ans. De plus, dans le canton de Berne, toutes les dépenses du propriétaire sont déductibles à 100%. Calculé sur une

# Energies Renouvelables

Energies renouvelables  
3008 Berne  
031 381 27 51  
<https://www.sses.ch/fr/>

Medienart: Print  
Medientyp: Fachpresse  
Auflage: 1'086  
Erscheinungsweise: 6x jährlich



Seite: 23  
Fläche: 47'697 mm<sup>2</sup>

Auftrag: 1084658  
Themen-Nr.: 862.006

Referenz: 81383480  
Ausschnitt Seite: 2/2

Print

durée de vie de 25 ans, l'investissement donne un rendement d'un peu moins de 2,5%. Il est donc intéressant pour les propriétaires de biens immobiliers de réfléchir où un tel projet pourrait être réalisé.



**Grâce à l'autoconsommation, ce système photovoltaïque est rentabilisé en 16 ans. Sur sa durée de vie, cela se traduit par un rendement d'un peu moins de 2,5 %.**

## FAIRE LE PLEIN DEPUIS LE TOIT DU VOISIN

Elektro Böhlen mise sur la mobilité électrique. Toutefois, l'entreprise doit également être en mesure de recharger ces véhicules. En outre, l'entreprise exploite une station de recharge publique de 22 kW AC Typ 2 directement devant son magasin de Schönbühl. L'électricité de toutes les stations de recharge Elektro Böhlen doit provenir autant que possible du soleil. A Schönbühl elle provient d'une part d'une installation photovoltaïque située sur le magasin d'une puissance de 10 kWc. En outre, un nouveau système de 20 kWp est installé sur le toit du bâtiment voisin. Les deux propriétés sont maintenant reliées électriquement l'une à l'autre, et les alimentations séparées du réseau de la compagnie d'électricité sont regroupées dans l'entrepôt du

bâtiment voisin. Ceci est possible grâce à un regroupement de consommation propre. «Cela signifie que notre entreprise achète, si elle est disponible, 100% de son électricité photovoltaïque au propriétaire du terrain voisin», explique l'entrepreneur Marcel Hofmann: «Le système complet est une situation gagnant-gagnant-gagnant». L'environnement y gagne, car l'entreprise est active pendant les heures normales de bureau et peut donc utiliser l'électricité photovoltaïque qu'elle produit elle-même. Le propriétaire du terrain voisin y gagne car il peut vendre l'électricité à un meilleur prix que si elle était injectée dans le réseau public. Et Elektro Böhlen y gagne parce que l'électricité est moins chère que celle du réseau public.

## ZUSAMMENSCHLUSS ZUM EIGENVERBRAUCH

EINE VERSORGUNGSLÖSUNG, DIE FÜR DIE MIETERSCHAFT GÜNSTIGER IST, DEM VERMIETER ABER GLEICHZEITIG EINE HÖHERE RENDITE BESCHERT KLINGT UNWAHRSCHEINLICH.

GENAU DAS IST ABER DANK DER MÖGLICHKEIT ZUM ZUSAMMENSCHLUSS ZUM EIGENVERBRAUCH MÖGLICH WIE EIN BEISPIEL VON ELEKTRO BÖHLEN IN SCHÖNBÜHL ZEIGT.

# PHOTOVOLTAIK BRINGT MIETERN UND VERMIETERN VORTEILE



**Durch einen Zusammenschluss zum Eigenverbrauch kann Solarstrom vom eigenen Dach an die Mieter verkauft werden – wie bei diesem Mehrfamilienhaus in Moosseedorf.**

Die Schweizer Mieterschaft stellt die grösste Stromendverbraucherin dar. Umso wichtiger ist es, dass diese mit ökologischer Energie versorgt wird! Es gibt dabei eine Option, die sowohl für die Mieterschaft, wie auch für die Vermieter ökonomisch und ökologisch Vorteile bietet: Sie können gemeinsam einen Zusammenschluss zum Eigenverbrauch (ZEV) gründen. Diese Variante ist für Mieter interessant, da der Strom gesetzlich geregelt günstiger sein muss, als derjenige vom Elektrizitätswerk. Aber auch der Besitzer der Solaranlage profitiert. So kann er den Strom deutlich teurer verkaufen, als wenn er ins Netz eingespeist wird.

**PV + MIETLIEGENSCHAFT  
= RENDITEOBJEKT**

In einem bestehenden Mehrfamilienhaus in dem 12 Mietparteien wohnen, hat Elektro Böhlen für den Immobilienbesitzer Anfang 2021 eine Photovoltaikanlage im Zusammenschluss zum Eigenverbrauch realisiert. Diese ist mit eigenen elektronischen Stromzählern zur eigenen Abrechnung ausgestattet. Das Projekt in Moosseedorf kostete 70 000 Franken. Nach Abzug der Einmalvergütung verblieben dem Bauherrn für die um 15° aufgeständerte PV-Anlage auf dem Flachdach noch Kosten von 60 000 Franken. Die Anlage hat eine Leistung von 23,1 kWp und es ist mit einer Jahresproduktion von rund 23 MWh zu rechnen. Die Verwaltung der Liegenschaft wird zukünftig den Mieterinnen und Mietern die Stromrechnung erstellen. Diese muss gemäss geltenden Vorschriften mindestens einen Rappen pro Kilowattstunde günstiger sein als das örtliche Elektrizitätswerk, also 21,3 statt 22,3 Rp/kWh. Bei der heutigen Mieterzusammensetzung wird nach einer sehr vorsichtigen Schätzung die Hälfte des Sonnenstroms vor Ort verbraucht. Der Rest wird aktuell für 9 Rp/kWh ins öffentliche Netz eingespeist. Angesichts dieser Schätzung ergibt sich eine Amortisationszeit von 16 Jahren. Bei einer Lebensdauer der Anlage von 25 bis 30 Jahren ergibt sich danach für mindestens zehn Jahre eine jährliche Rendite von 3700 Franken. Zudem sind sämtliche Aufwände des Vermieters im Kanton Bern 100% steuerabzugsberechtigt. Die Anlage wirft auf die Lebensdauer von 25 Jahren gerechnet eine Rendite von knapp 2,5% ab. Für Immobili-



enbesitzer lohnt es sich also, Gedanken über Ihr Portfolio zu machen, wo ein solches Projekt realisiert werden könnte.

### VOM NACHBARDACH TANKEN

Elektro Böhlen setzt auf Elektromobilität. Die Firma muss diese Fahrzeuge aber auch aufladen können. Zudem betreibt der «Dorfstromer» direkt vor dem Verkaufsladen in Schönbühl eine öffentliche 22 kW AC Typ 2 Ladestation. Der Strom für alle Ladesäulen von Elektro Böhlen soll so weit möglich von der Sonne kommen. Dies einerseits aus einer Photovoltaikanlage auf dem Verkaufsladen mit einer Leistung von 10 kWp. Hinzu kommt eine neue Anlage mit 20 kWp auf dem Dach des Nachbarhauses. Neu sind die beiden Liegenschaften untereinander elektrisch verbunden, die separaten

Netzeinspeisungen vom Elektrizitätswerk werden in der Lagerhalle im Nachbargebäude gebündelt. Dies ist dank einem Zusammenschluss zum Eigenverbrauch möglich. «Das bedeutet, dass unser Betrieb, sofern vorhanden, dem Eigentümer der Nachbarliegenschaft 100% seines Photovoltaikstroms abkauft», erklärt Unternehmer Marcel Hofmann: «Die komplette Anlage ist eine win-win-win-Situation». Die Umwelt gewinnt, da das Unternehmen zu den üblichen Bürozeiten aktiv ist, und so den selber produzierten PV-Strom nutzen kann. Der Eigentümer der Nachbarliegenschaft gewinnt, weil er den Strom zu einem besseren Preis verkaufen kann, als wenn er in öffentliche Netz eingespiesen wird. Und Elektro Böhlen gewinnt, weil der Strom günstiger ist, als aus dem öffentlichen Stromnetz.



Durch den Eigenverbrauch amortisiert sich diese Photovoltaikanlage in 16 Jahren. Auf die Lebensdauer ergibt sich eine Rendite von knapp 2,5%.



Zu verschenken, gratis gesucht

## Pinnwand vom Donnerstag, 29. Juli

Publiziert heute um 07:27 Uhr

Gesucht, gefunden, vermisst, zu verschenken: die Kleininserate des Tages im Überblick.

Möchten Sie Ihren Gummibaum verschenken? Haben Sie die Brieftasche verloren? Oder suchen Sie gratis einen alten Küchentisch? Was auch immer, wie auch immer: Einfach den Aufruf erstellen mit Hilfe dieses Formulars. Die Aufrufe werden online publiziert – und ein Teil in der Zeitung abgedruckt. Nicht berücksichtigt werden Verkaufs- und Kontakt-SMS. Zudem vermitteln wir keine Tiere.

### Zu verschenken

TV Toshiba, 32RL880 LED 100Hz.079 414 07 15

Älteres Pult (Metallgestell) mit Korpus link und rechts. L x B x H:160 x 80 x 78 cm.079 300 86 44

Katzen Trockenfutter: Acana und Vital Balance Whiskas anti-Hairball und Gourmet Nassfutter mit Huhn.079 588 90 41

An Bastler: Drucker HP Photosmart 6520e all-in-one series. Druckt nicht mehr ganz gut.031 839 56 44

Schreibmaschine neu.079 833 09 15

Zehn Bananenkisten in Moosseedorf abzugeben.078 850 63 40

Kühlschrank Bauknecht: KRA 3460 A++WS ohne Gefrierfach.079 334 55 32

Garderobe aus Holz mit Spiegelschrank und zwei kleinen Schubladen. Höhe ca. 198cm, Breite ca. 112cm, Tiefe ca. 40cm. Bild kann geschickt werden.033 654 49 08

Ledersessel blau (Fauteuil) in sehr gutem Zustand. Muss abgeholt werden. Nur SMS.079 272 88 09

Circa 170 Stück verschiedene Pins.033 453 16 69

Dirigentenpult mit Holzplatte. Nur SMS. 079 822 39 63

2 Kl. Kunststofftanks 60 Liter mit Ablasshahn.033 657 16 60

Kommode Hemnes Ikea. Weiss. In Langenthal.079 740 09 02

An Bastler: Plattenspieler& Verstärker. Muss in Gümligen abgeholt werden. Nur SMS.079 653 06 57

I-Phone 6 mit Hülle, bitte nur SMS.079 698 80 33

Solarium Ergoline 24 plus 4 Super Power, Abzuholen in Oberwil b. Büren.079 239 44 85

Outdoorchef Kugelgrill «Leon 570G», gebrauchstüchtig mit neuwertigem Rost und Zyklon. Muss abgeholt werden. 079 333 41 75



Online-Ausgabe

Berner Zeitung  
3001 Bern  
031/ 330 31 33  
<https://www.bernerzeitung.ch/>

Medienart: Internet  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
UUpM: 1'176'000  
Page Visits: 3'398'500

Auftrag: 1084658  
Themen-Nr.: 862.006

Referenz: 81387051  
Ausschnitt Seite: 2/3

News Websites

## Gratis gesucht

Militärsachen.079 465 57 62

Versilbertes Besteck.079 920 33 25

Funktionstüchtige Sofortbild-Kamera.079 646 31 84

SIGG Bretzeli-und Waffeleisen.077 441 70 02

Suche einen funktionstüchtigen Dörrapparat für die Aktivierung im Altersheim.079 539 36 69

Versilbertes Besteck und Zinnkanne Becher.079 290 09 88

Kuhglocken, Treichel.078 639 31 91

Kabel Turner für TV , Quickline oder ähnlich, Raum Burgdorf.079 461 27 38

Boccia-/ Bouleketten, Hanteln, Gitarre.076 222 04 14

Alte gebrauchte Tonblumentöpfe gesucht. Verschiedene Grössen und Formen.079 778 97 10

Gesucht: Alphütte etc. um den 1. August ohne Lärm zu verbringen. Unser Hund wäre sehr dankbar. Bitte nur SMS/ Whatsapp. Herzlichen Dank.079 544 73 00

## Diverses

Verloren am Sonntag 25. Juli in Blumenstein Schiessplatz/Parkplatz: Schlüssel KABA.079 698 80 33



Online-Ausgabe

Berner Zeitung  
3001 Bern  
031/ 330 31 33  
<https://www.bernerzeitung.ch/>

Medienart: Internet  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
UUpM: 1'176'000  
Page Visits: 3'398'500

Web Ansicht

Auftrag: 1084658  
Themen-Nr.: 862.006

Referenz: 81387051  
Ausschnitt Seite: 3/3

News Websites



Gesucht werden Kuhglocken. 078 639 31 91Foto: Getty Images/iStockphoto

Rothrist

## Weltpremiere: Ein mobile Autobahnbrücke im Kampf gegen die Staus

**Dank der «Astra Bridge» können Baustellen künftig überfahren werden. Gestern wurde das erste Element nach Rothrist gebracht. Die Konstruktion kostet 20,5 Millionen Franken.**

**26.07.2021, Urs Helbling**

Was der Bund da in Auftrag gegeben hat, ist in dieser Art eine Weltneuheit. Mit einer grossen Aargauer Beteiligung. Das Projekt «Astra Bridge» wird von der Astra-Filiale Zofingen aus gesteuert. Und die Firma Senn aus Oftringen kann Stahlgerüste im Wert von 14 Millionen Franken liefern (als Teil einer Arge mit Marti, Moosseedorf BE). Eingesetzt wird die neue Wunderwaffe gegen Baustellen-Staus erstmals im Kanton Solothurn: Ab April/Mai 2022 auf dem Abschnitt Luterbach-Recherswil. Diese während der Belagssanierung, die zwei Jahre dauern wird. Gestern wurde das erste Element (Portal genannt) der Baustellenbrücke nach Rothrist gebracht, wo in der Autobahnschlaufe Wiggertal eine Teststrecke und der Lagerplatz für die «Astra Bridge» entstehen. Die gesamte Anlage wird 20,5 Millionen Franken kosten – inklusive der Kompensation der Fruchtfolgefläche Wiggertal in Schmiedrued.

### Tempo 60 km/h auf der zweispurigen «Astra Bridge»

Die «Astra Bridge» soll künftig primär auf der A1 und der A2 eingesetzt werden. Insofern war der Lagerplatz in der Wiggertal-Schlaufe naheliegend. Wegen des schlechte Wetters ist sein Bau etwa um sechs Wochen verspätet – die Brückenteile werden noch provisorisch gelagert. Ebenfalls wegen des vielen Niederschlags konnte mit dem Bau der Fruchtfolgeflächen noch gar nicht begonnen werden.

Die «Astra Bridge» wird laut Projektleiter Jürg Merian 236 Meter lang sein. Sie besteht aus 18 Portalen (mit je acht Pneurädern), Zwischenstücken sowie zwei Rampen aus 8 Teilen. Die Steigung der Rampen beträgt 6,1 Prozent. Das ist zwar nicht sehr steil, wird aber gemäss Astra-Direktor Jürg Röthlisberger als mögliches Risiko angesehen. Dies, weil die Verkehrsteilnehmer wegen der ungewohnten Situation massenhaft stark abbremsen und so einen Stau auslösen könnten.

Die «Astra Bridge» ist oben zweispurig (Tempo 60), unten wird auf einer Spur (4 Meter breit) gearbeitet. Unter der Brücke hat es in der Höhe 3,1 Meter Platz. Das reicht zwar für Teermaschinen (ohne Dach), aber nicht für Lastwagen. Deshalb ist seitlich (neben der Brücke) eine Logistikspur nötig. Diese kann notfalls, etwa bei einem Unfall auf der Brücke, als Umfahrungsspur eingesetzt werden.

### Im Idealfall wird die Brücke jede Nacht verschoben

Die Brücke wird jeweils nachts ab 1 Uhr um 100 Meter verschoben. Im Fall der Solothurner Belagserneuerung wird das häufig im sogar Ein-Tages-Rhythmus der Fall sein. Die «Astra Bridge» fährt autonom, ist GPS-gesteuert. Während der Verschiebung müssen die Rampen hydraulisch leicht angehoben werden. Der Verkehr wird dann auf die Gegenfahrbahn umgeleitet.

Es sei ein «harter Kampf» gewesen, den Auftrag zu erhalten, erklärt Jörg Senn von der Firma Senn AG in Oftringen. Während Senn die Stahlkonstruktionen liefert, kommen vom Arge-Partner Marti die hydraulischen Teile und die Motoren. Im Stahlbau eines Portals stecken bis 800 Mannstunden. Die Stahlgerüste werden für die Endmontage nach Moosseedorf gefahren und von dort auf den Lagerplatz an der A1 in Rothrist zurück gebracht. Im Herbst soll dort die ganze Brücke erstmals in voller Länge stehen und sich testweise leicht bewegen.

Der Bau der «Astra Bridge» ist zwar eine erfreuliche Nachricht für die Automobilisten. Aber allzu viel wird er nicht zu ihrem Wohlbefinden beitragen. Denn, so Jürg Röthlisberger, nur 0,3 Prozent aller Staustunden werden durch Baustellen verursacht. Aber: «Mit Nachtarbeit kommen wir immer weniger durch. Wir brauchen neue Ideen.»

Online-Ausgabe

Solothurner Zeitung  
4500 Solothurn  
032 624 74 74  
<https://www.solothurnerzeitung.ch/>

Medienart: Internet  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
UUpM: 1'580'000  
Page Visits: 762'500

Auftrag: 1084658  
Themen-Nr.: 862.006

Referenz: 81387056  
Ausschnitt Seite: 2/3

News Websites



Ein Element der «Astra-Bridge» bei der Autobahnverzweigung Wiggertal. Oben die noch herabgeklappten Leitplanken. Urs Flüeler / Keystone  
Urs Flüeler / Keystone



## Die «Astra-Bridge» im Legomodell: Neben der zweispurigen Brücke braucht es eine Logistikspur für Toi Toi & Co. Urs Flüeler / Keystone Urs Flüeler / Keystone



Jörg Senn, Vertreter der Arge Senn-Marti, Jürg Röthlisberger, Direktor Astra, Jürg Merian, Projektleiter Astra Bridge (v.l.). Urs Helbling  
Urs Helbling

Rothrist

## Weltpremiere: Ein mobile Autobahnbrücke im Kampf gegen die Staus

**Dank der «Astra Bridge» können Baustellen künftig überfahren werden. Gestern wurde das erste Element nach Rothrist gebracht. Die Konstruktion kostet 20,5 Millionen Franken.**

**26.07.2021, Urs Helbling**

Was der Bund da in Auftrag gegeben hat, ist in dieser Art eine Weltneuheit. Mit einer grossen Aargauer Beteiligung. Das Projekt «Astra Bridge» wird von der Astra-Filiale Zofingen aus gesteuert. Und die Firma Senn aus Oftringen kann Stahlgerüste im Wert von 14 Millionen Franken liefern (als Teil einer Arge mit Marti, Moosseedorf BE). Eingesetzt wird die neue Wunderwaffe gegen Baustellen-Staus erstmals im Kanton Solothurn: Ab April/Mai 2022 auf dem Abschnitt Luterbach-Recherswil. Diese während der Belagssanierung, die zwei Jahre dauern wird. Gestern wurde das erste Element (Portal genannt) der Baustellenbrücke nach Rothrist gebracht, wo in der Autobahnschlaufe Wiggertal eine Teststrecke und der Lagerplatz für die «Astra Bridge» entstehen. Die gesamte Anlage wird 20,5 Millionen Franken kosten – inklusive der Kompensation der Fruchtfolgefläche Wiggertal in Schmiedrued.

### Tempo 60 km/h auf der zweispurigen «Astra Bridge»

Die «Astra Bridge» soll künftig primär auf der A1 und der A2 eingesetzt werden. Insofern war der Lagerplatz in der Wiggertal-Schlaufe naheliegend. Wegen des schlechte Wetters ist sein Bau etwa um sechs Wochen verspätet – die Brückenteile werden noch provisorisch gelagert. Ebenfalls wegen des vielen Niederschlags konnte mit dem Bau der Fruchtfolgeflächen noch gar nicht begonnen werden.

Die «Astra Bridge» wird laut Projektleiter Jürg Merian 236 Meter lang sein. Sie besteht aus 18 Portalen (mit je acht Pneurädern), Zwischenstücken sowie zwei Rampen aus 8 Teilen. Die Steigung der Rampen beträgt 6,1 Prozent. Das ist zwar nicht sehr steil, wird aber gemäss Astra-Direktor Jürg Röthlisberger als mögliches Risiko angesehen. Dies, weil die Verkehrsteilnehmer wegen der ungewohnten Situation massenhaft stark abbremsen und so einen Stau auslösen könnten.

Die «Astra Bridge» ist oben zweispurig (Tempo 60), unten wird auf einer Spur (4 Meter breit) gearbeitet. Unter der Brücke hat es in der Höhe 3,1 Meter Platz. Das reicht zwar für Teermaschinen (ohne Dach), aber nicht für Lastwagen. Deshalb ist seitlich (neben der Brücke) eine Logistikspur nötig. Diese kann notfalls, etwa bei einem Unfall auf der Brücke, als Umfahrungsspur eingesetzt werden.

### Im Idealfall wird die Brücke jede Nacht verschoben

Die Brücke wird jeweils nachts ab 1 Uhr um 100 Meter verschoben. Im Fall der Solothurner Belagserneuerung wird das häufig im sogar Ein-Tages-Rhythmus der Fall sein. Die «Astra Bridge» fährt autonom, ist GPS-gesteuert. Während der Verschiebung müssen die Rampen hydraulisch leicht angehoben werden. Der Verkehr wird dann auf die Gegenfahrbahn umgeleitet.

Es sei ein «harter Kampf» gewesen, den Auftrag zu erhalten, erklärt Jörg Senn von der Firma Senn AG in Oftringen. Während Senn die Stahlkonstruktionen liefert, kommen vom Arge-Partner Marti die hydraulischen Teile und die Motoren. Im Stahlbau eines Portals stecken bis 800 Mannstunden. Die Stahlgerüste werden für die Endmontage nach Moosseedorf gefahren und von dort auf den Lagerplatz an der A1 in Rothrist zurück gebracht. Im Herbst soll dort die ganze Brücke erstmals in voller Länge stehen und sich testweise leicht bewegen.

Der Bau der «Astra Bridge» ist zwar eine erfreuliche Nachricht für die Automobilisten. Aber allzu viel wird er nicht zu ihrem Wohlbefinden beitragen. Denn, so Jürg Röthlisberger, nur 0,3 Prozent aller Staustunden werden durch Baustellen verursacht. Aber: «Mit Nacharbeit kommen wir immer weniger durch. Wir brauchen neue Ideen.»

Online-Ausgabe

Limmattaler Zeitung  
8953 Dietikon  
058/ 200 53 71  
<https://www.limmattalerzeitung.ch/>

Medienart: Internet  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
UUpM: 1'580'000  
Page Visits: 185'200

Auftrag: 1084658  
Themen-Nr.: 862.006

Referenz: 81387055  
Ausschnitt Seite: 2/3

News Websites



Ein Element der «Astra-Bridge» bei der Autobahnverzweigung Wiggertal. Oben die noch herabgeklappten Leitplanken. Urs Flüeler / Keystone  
Urs Flüeler / Keystone



Online-Ausgabe

Limmattaler Zeitung  
8953 Dietikon  
058/ 200 53 71  
<https://www.limmattalerzeitung.ch/>

Medienart: Internet  
Medientyp: Tages- und Wochenpresse  
UUpM: 1'580'000  
Page Visits: 185'200

Auftrag: 1084658  
Themen-Nr.: 862.006

Referenz: 81387055  
Ausschnitt Seite: 3/3

News Websites

## Die «Astra-Bridge» im Legomodell: Neben der zweispurigen Brücke braucht's eine Logistikspur für Toi Toi & Co. Urs Flüeler / Keystone Urs Flüeler / Keystone



Jörg Senn, Vertreter der Arge Senn-Marti, Jürg Röthlisberger, Direktor Astra, Jürg Merian, Projektleiter Astra Bridge (v.l.). Urs Helbling  
Urs Helbling



Rothrist

## Weltpremiere! In Rothrist wird eine mobile Autobahnbrücke gegen Staus vorgestellt

**Dank der «Astra Bridge» können Baustellen künftig überfahren werden. Gestern wurde das erste Element nach Rothrist gebracht.**

**27.07.2021, Urs Helbli**

Was der Bund da in Auftrag gegeben hat, ist in dieser Art eine Weltneuheit – mit einer grossen Aargauer Beteiligung. Das Projekt «Astra Bridge» wird von der Astra-Filiale Zofingen aus gesteuert. Und die Firma Senn aus Oftringen kann Stahlgerüste im Wert von 14 Millionen Franken liefern – als Teil einer Arbeitsgemeinschaft (Arge) mit Marti, Moosseedorf BE. Eingesetzt wird die neue Wunderwaffe gegen Baustellen-Staus erstmals im Kanton Solothurn: ab April/Mai 2022 auf dem Abschnitt Luterbach–Rechterswil. Dies während der Belagssanierung, die zwei Jahre dauern wird.

Gestern wurde das erste Element – Portal genannt – der Baustellenbrücke nach Rothrist gebracht, wo in der Autobahnschleife Wiggertal eine Test-strecke und der Lagerplatz für die «Astra Bridge» entstehen. Die gesamte Anlage wird 20,5 Millionen Franken kosten – inklusive der Kompensation der Fruchtfolgeflechte Wiggertal in Schmiedrued.

### Tempo 60 km/h auf der zweispurigen «Astra Bridge»

Die «Astra Bridge» soll künftig primär auf der A1 und der A2 eingesetzt werden. Insofern war der Lagerplatz in der Wiggertal-Schleife naheliegend. Wegen des schlechten Wetters hat sich der Bau etwa um sechs Wochen verspätet – die Brückenteile werden noch provisorisch gelagert. Ebenfalls wegen des vielen Niederschlags konnte mit dem Bau der Fruchtfolgeflechte noch gar nicht begonnen werden.

Die «Astra Bridge» wird laut Projektleiter Jürg Merian 236 Meter lang sein. Sie besteht aus 18 Portalen (mit je acht Pneurädern), Zwischenstücken sowie zwei Rampen aus 8 Teilen. Die Steigung der Rampen beträgt 6,1 Prozent. Das ist zwar nicht sehr steil, wird aber laut Astra-Direktor Jürg Röthlisberger als mögliches Risiko angesehen. Dies, weil die Verkehrsteilnehmer wegen der ungewohnten Situation massenhaft stark abbremsen und so einen Stau auslösen könnten. Die «Astra Bridge» ist oben zweispurig (Tempo 60), unten wird auf einer Spur (4 Meter breit) gearbeitet. Unter der Brücke hat es in der Höhe von 3,1 Meter Platz. Das reicht zwar für Teermaschinen ohne Dach, aber nicht für Lastwagen. Deshalb ist seitlich neben der Brücke eine Logistikspur nötig. Diese kann notfalls, etwa bei einem Unfall auf der Brücke, auch als Umfahrungsspur genutzt werden.

### Im Idealfall wird die Brücke jede Nacht verschoben

Die Brücke wird jeweils nachts ab 1 Uhr um 100 Meter verschoben. Im Fall der Solothurner Belagserneuerung wird das häufig sogar im Ein-Tages-Rhythmus der Fall sein. Die «Astra Bridge» fährt autonom, ist GPS-gesteuert. Während der Verschiebung müssen die Rampen hydraulisch leicht angehoben werden. Der Verkehr wird dann auf die Gegenfahrbahn umgeleitet.

Es sei ein «harter Kampf» gewesen, den Auftrag zu erhalten, erklärt Jörg Senn von der Firma Senn AG in Oftringen. Während Senn die Stahlkonstruktionen liefert, kommen vom Arge-Partner Marti die hydraulischen Teile und die Motoren. Im Stahlbau eines Portals stecken bis 800 Mannstunden. Die Stahlgerüste werden für die Endmontage nach Moosseedorf gefahren und von dort auf den Lagerplatz an der A1 in Rothrist zurückgebracht. Im Herbst soll dort die ganze Brücke erstmals in voller Länge stehen und sich testweise leicht bewegen.

Der Bau der «Astra Bridge» ist zwar eine erfreuliche Nachricht für die Automobilisten. Aber allzu viel wird er nicht zu ihrem Wohlbefinden beitragen. Denn, so Jürg Röthlisberger, nur 0,3 Prozent aller Staustunden werden durch

Baustellen verursacht. Aber: «Mit Nachtarbeit kommen wir immer weniger durch. Wir brauchen neue Ideen.»



Ein Element der «Astra-Bridge» bei der Autobahnverzweigung Wiggertal. Oben die noch herabgeklappten Leitplanken.  
Urs Flüeler / Keystone



Das erste Portal (oben die abgeklappten Leitplanken) wurde gestern auf einem LKW nach Rothrist transportiert.  
Bild: Urs Flüeler/Keystone



Ein Lego-Modell der «Astra-Bridge»: Oben rollt der Verkehr, unten wird gebaut. Bild: Urs Flüeler/Keystone



Jörg Senn, Jürg Röthlisberger (Astra-Direktor) und Jürg Merian (Projektleiter Astra Bridge) vor dem ersten Portal.  
Bild: uhg



Rothrist

## Weltpremiere: Ein mobile Autobahnbrücke im Kampf gegen die Staus

**Dank der «Astra Bridge» können Baustellen künftig überfahren werden. Gestern wurde das erste Element nach Rothrist gebracht. Die Konstruktion kostet 20,5 Millionen Franken.**

**26.07.2021, Urs Helbling**

Was der Bund da in Auftrag gegeben hat, ist in dieser Art eine Weltneuheit. Mit einer grossen Aargauer Beteiligung. Das Projekt «Astra Bridge» wird von der Astra-Filiale Zofingen aus gesteuert. Und die Firma Senn aus Oftringen kann Stahlgerüste im Wert von 14 Millionen Franken liefern (als Teil einer Arge mit Marti, Moosseedorf BE). Eingesetzt wird die neue Wunderwaffe gegen Baustellen-Staus erstmals im Kanton Solothurn: Ab April/Mai 2022 auf dem Abschnitt Luterbach-Recherswil. Diese während der Belagssanierung, die zwei Jahre dauern wird. Gestern wurde das erste Element (Portal genannt) der Baustellenbrücke nach Rothrist gebracht, wo in der Autobahnschlaufe Wiggertal eine Teststrecke und der Lagerplatz für die «Astra Bridge» entstehen. Die gesamte Anlage wird 20,5 Millionen Franken kosten – inklusive der Kompensation der Fruchtfolgefäche Wiggertal in Schmiedrued.

### Tempo 60 km/h auf der zweispurigen «Astra Bridge»

Die «Astra Bridge» soll künftig primär auf der A1 und der A2 eingesetzt werden. Insofern war der Lagerplatz in der Wiggertal-Schlaufe naheliegend. Wegen des schlechte Wetters ist sein Bau etwa um sechs Wochen verspätet – die Brückenteile werden noch provisorisch gelagert. Ebenfalls wegen des vielen Niederschlags konnte mit dem Bau der Fruchtfolgefächen noch gar nicht begonnen werden.

Die «Astra Bridge» wird laut Projektleiter Jürg Merian 236 Meter lang sein. Sie besteht aus 18 Portalen (mit je acht Pneurädern), Zwischenstücken sowie zwei Rampen aus 8 Teilen. Die Steigung der Rampen beträgt 6,1 Prozent. Das ist zwar nicht sehr steil, wird aber gemäss Astra-Direktor Jürg Röthlisberger als mögliches Risiko angesehen. Dies, weil die Verkehrsteilnehmer wegen der ungewohnten Situation massenhaft stark abbremsen und so einen Stau auslösen könnten.

Die «Astra Bridge» ist oben zweispurig (Tempo 60), unten wird auf einer Spur (4 Meter breit) gearbeitet. Unter der Brücke hat es in der Höhe 3,1 Meter Platz. Das reicht zwar für Teermaschinen (ohne Dach), aber nicht für Lastwagen. Deshalb ist seitlich (neben der Brücke) eine Logistikspur nötig. Diese kann notfalls, etwa bei einem Unfall auf der Brücke, als Umfahrungsspur eingesetzt werden.

### Im Idealfall wird die Brücke jede Nacht verschoben

Die Brücke wird jeweils nachts ab 1 Uhr um 100 Meter verschoben. Im Fall der Solothurner Belagserneuerung wird das häufig im sogar Ein-Tages-Rhythmus der Fall sein. Die «Astra Bridge» fährt autonom, ist GPS-gesteuert. Während der Verschiebung müssen die Rampen hydraulisch leicht angehoben werden. Der Verkehr wird dann auf die Gegenfahrbahn umgeleitet.

Es sei ein «harter Kampf» gewesen, den Auftrag zu erhalten, erklärt Jörg Senn von der Firma Senn AG in Oftringen. Während Senn die Stahlkonstruktionen liefert, kommen vom Arge-Partner Marti die hydraulischen Teile und die Motoren. Im Stahlbau eines Portals stecken bis 800 Mannstunden. Die Stahlgerüste werden für die Endmontage nach Moosseedorf gefahren und von dort auf den Lagerplatz an der A1 in Rothrist zurück gebracht. Im Herbst soll dort die ganze Brücke erstmals in voller Länge stehen und sich testweise leicht bewegen.

Der Bau der «Astra Bridge» ist zwar eine erfreuliche Nachricht für die Automobilisten. Aber allzu viel wird er nicht zu ihrem Wohlbefinden beitragen. Denn, so Jürg Röthlisberger, nur 0,3 Prozent aller Staustunden werden durch Baustellen verursacht. Aber: «Mit Nacharbeit kommen wir immer weniger durch. Wir brauchen neue Ideen.»



Ein Element der «Astra-Bridge» bei der Autobahnverzweigung Wiggertal. Oben die noch herabgeklappten Leitplanken. Urs Flüeler / Keystone  
Urs Flüeler / Keystone





## Die «Astra-Bridge» im Legomodell: Neben der zweispurigen Brücke braucht's eine Logistikspur für Toi Toi & Co. Urs Flüeler / Keystone Urs Flüeler / Keystone



Jörg Senn, Vertreter der Arge Senn-Marti, Jürg Röthlisberger, Direktor Astra, Jürg Merian, Projektleiter Astra Bridge (v.l.). Urs Helbling  
Urs Helbling