

## REFERAT: Medienorientierung

Referent/in	Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer
Thema/Anlass	A5 - Westast; Projektoptimierung Anschluss „Bienne Centre“
Datum	<b>Donnerstag, 30. August 2007; 09.00 Uhr</b>
Ort	Biel-Bienne, Hotel Elite, Bahnhofstrasse 14 <i>Es gilt das gesprochene Wort!</i>

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich freue mich, Sie zu dieser Medienorientierung begrüßen zu dürfen. Es ist bereits ein Jahr her, dass ich Sie zum letzten Mal über den Stand der Dinge bei der A5 Biel-Bienne informiert habe. Manchen von Ihnen mag dies lang erscheinen - allzu lang. Ich verstehe, dass die Presse und die Bieler Bevölkerung gerne in kürzeren Abständen erfahren möchten, wie es mit diesem Jahrhundertbauwerk in ihrer Stadt weitergeht. Und auch ich dränge darauf, dass wir von der Planung nun endlich zur Realisierung der A5 kommen.

Beim Ostast haben wir diesen Schritt geschafft, der Spatenstich erfolgt noch in diesem Herbst.

Beim Westast jedoch liegen die Dinge wesentlich schwieriger. Der Grund: Das Bauen eines Autobahnanschlusses mitten in einer Stadt, das werden Sie heute Morgen sehen, ist eine hochkomplexe Angelegenheit.

Beim Anschluss Bienne Centre müssen derart viele Anforderungen erfüllt werden, dass diese Aufgabe schon fast einer Quadratur des Kreises gleichkommt. Um es gleich vorweg zu nehmen: Eine Lösung, die alle Ansprüche optimal erfüllt, gibt es für den Bereich Bienne Centre nicht!

Doch schön der Reihe nach:

Ohne ins Detail zu gehen, möchte ich Ihnen einige zentrale Überlegungen in Erinnerung rufen, auf welchen die Planung der A5 Biel-Bienne aufbaut. Autobahnen sind gewöhnlich als schnelle Verbindungen für mittlere und lange Distanzen konzipiert. Sie führen deshalb - vereinfacht gesagt - am Rand der Städte vorbei. In Biel haben sich die betroffenen Gemeinden, der Kanton und der Bund geeinigt, dass die A5 noch Zusätzliches leisten soll. Sie hat eine Doppelfunktion:

Einerseits schliesst sie die Lücke in der Hochleistungsverbindung zwischen Solothurn und Neuenburg, auf der anderen Seite jedoch soll sie als Umfahrungsstrasse die Stadt Biel vom Agglomerationsverkehr entlasten. Aus diesem Grund sind mehrere Anschlüsse geplant - einer davon, Bienne Centre, im Herzen der Stadt, nur ein paar Hundert Meter vom Bahnhof entfernt.

Das so etwas schwierig wird, leuchtet auch Aussenstehenden ein.

Wie schwierig genau, hat sich in den letzten fünf Jahren gezeigt. So lange haben Planer sowie Kantons- und Gemeindevertreter an einer Optimierung des Generellen Projekts gearbeitet, das der Bundesrat 1999 genehmigt hatte. Während dieser Zeit haben sich grundlegende Rahmenbedingungen geändert. Der Bund hat Lehren aus den schweren Unfällen im Gotthard- und Mont Blanc-Tunnel gezogen und die Sicherheitsrichtlinien wesentlich verschärft. Die Konsequenz: Das ursprüngliche Projekt entspricht nicht mehr den heute gültigen Bestimmungen. Es musste deshalb in wesentlichen Punkten grundlegend überdacht werden. Welch hohe Anforderungen punkto Sicherheit heute an Autobahntunnels gestellt werden, erfahren Sie gleich anschliessend von Jürg Röthlisberger, Vizedirektor des Bundesamts für Strassen. Hier nur soviel: Der Anschluss Bienne Centre kann unter anderem wegen den neuen Lüftungsvorschriften nicht, wie ursprünglich geplant, praktisch vollständig unterirdisch gebaut werden. Die Autobahn muss im Bereich „Bienne Centre“ auf einer Strecke von mehreren Hundert Metern offen geführt werden.

Mir ist bewusst, dass dies für die Bieler Bevölkerung eine unerfreuliche Nachricht ist. Die Ernüchterung, die sie auslösen wird, ist nur allzu verständlich. Denn ich will kein Blatt vor den Mund nehmen: Auch wenn die Autobahn in Tieflage gebaut wird, entsteht hier mitten in der Stadt ein offener Einschnitt, ein städtebaulich alles andere als willkommener Riegel.

Ich rede Klartext, weil nun erstmals alle Fakten auf dem Tisch liegen. Lange hat sich die Variantendiskussion hauptsächlich um die Verkehrsführung gedreht, heute jedoch sind alle relevanten Aspekte untersucht: Von den Risiken, die der komplexe Baugrund darstellt, über die Kosten bis zu den Konsequenzen der gestiegenen Sicherheitsanforderungen. Dabei hat sich gezeigt, dass der Bau eines Autobahnanschlusses im Stadtzentrum durchaus Sinn macht, und dass er realisierbar ist. Aber es ist auch klar geworden, welche Nachteile Biel in Kauf nehmen muss.

Nach diesem Wehrmutstropfen nun aber schleunigst zur guten Nachricht! Die Folgen des Einschnitts ins Stadtbild, die der Anschluss „Bienne Centre“ darstellt, lassen sich mildern. Was es dazu braucht, ist ein überzeugendes Konzept für die Gestaltung entlang der Ränder dieses Grabens.

Es gibt verschiedene Beispiele, die zeigen, dass so durchaus städtebaulich verträgliche Lösungen entstehen können. Diese Begleitmassnahmen sind allerdings nicht ausschliesslich Sache des Nationalstrassenbaus. Gefragt sind hier die lokalen Behörden. Es ist mir deshalb eine besondere Genugtuung unter den Anwesenden die Stadtpräsidenten von Biel und Nidau, Hans Stöckli und Bernhard Stähli, zu begrüessen. Sie haben als wichtige Mitglieder der Behördendelegation den Optimierungsprozess des Westastes vorangetrieben.

Dieses gemeinsame Engagement für realisierbare Lösungen wird es auch künftig brauchen. Denn jetzt geht es um den endgültigen Variantenentscheid. In Nidau liegen die Dinge in dieser Hinsicht relativ klar: Beim Zubringer rechtes Seeufer, der gewährleisten soll, dass die Altstadt vom Verkehr entlastet wird, will der Kanton nur eine Variante weiterverfolgen. Eine Lösung, die einen Tunnel unter der Zihl vorsieht.

Im Bereich „Bienne Centre“ stehen noch drei Vorschlägen zur Diskussion. Meine Mitarbeiter aus dem Tiefbauamt werden Ihnen diese Varianten anschliessend im Detail präsentieren. An dieser Stelle nur soviel: Aus Sicht des Kantons schneiden

unter den drei verbleibenden die Varianten B und C am besten ab.

Nicht zuletzt aus städtebaulicher Sicht, wo sie zudem noch ein grosses Potential für Verbesserungen aufweisen. Die Varianten B und C beruhen übrigens auf Ideen des Bieler Stadtplanungsamts.

Wir wissen mittlerweile, dass der Anschluss „Bienne Centre“ deutlich mehr kosten wird, als im Generellen Projekt vorgesehen. In der vorliegenden Untersuchung hat der Kanton nicht nur harte ökonomische Faktoren untersucht, sondern auch Folgen für die Umwelt und die Stadtentwicklung. Wir wollen uns beim Bund dafür stark machen, dass diese Mehrkosten akzeptiert werden, denn sie gewährleisten eine optimale Eingliederung des Anschlusses „Bienne Centre“ ins Stadtbild. Chancen, mit diesen Argumenten zu überzeugen, haben wir aber nur, wenn wir gemeinsam mit der betroffenen Region auftreten.

Der Westast kann nur innert nützlicher Frist realisiert werden, wenn alle Beteiligten ihre gemeinsamen Interessen in den Vordergrund stellen. Jeder Versuch, den vom Bund gesteckten Rahmen zu sprengen, ist chancenlos. Bei den Sicherheitsbestimmungen darf und wird es keine Ausnahmen geben.

Unterirdische Autobahnanschlüsse in anderen Städten, die in Biel gerne als Vergleich herangezogen werden, würden heute nicht mehr bewilligt.

Der Zeitpunkt ist gekommen, an dem sich Bund, Kanton und die Region Biel im Grundsatz einigen müssen, damit der Westast in absehbarer Zeit realisiert werden kann. Der Variantenentscheid muss rasch gefällt werden, denn nun sind die Fakten bekannt. Ich bin überzeugt davon, dass wir uns in den kommenden Wochen auf einen Vorschlag an das Bundesamt für Strassen einigen können.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.