

REFERAT

Referent/in	Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer
Thema/Anlass	Medienkonferenz A5 Umfahrung Biel-Bienne: Ausführungsprojekt Brüggmoos
Datum	Donnerstag, 14. September 2006; 09.00 Uhr
Ort	Biel-Bienne, A5 Pavillon Bözingenfeld <i>Es gilt das gesprochene Wort!</i>

Sehr geehrte Damen und Herren

Ich freue mich, Sie zum ersten Mal in diesem Gebäude empfangen zu können. Der A5-Pavillon wird Ihren Lesern und Zuschauern hoffentlich schon bald ein Begriff sein, denn er wird in den nächsten Jahren zum eigentlichen Informationszentrum rund um die grösste Baustelle, die Biel in seiner Geschichte je gesehen hat.

Sie sehen es selber: Der A5-Pavillon, in ein rotes Kleid gehüllt, fällt auf. Dieser selbstbewusste Auftritt der A5 ist nicht etwa zufällig gewählt. Ich glaube wir alle, der Kanton als Bauherr des Projekts A5 Umfahrung Biel-Bienne, die Behörden von Biel und den umliegenden Gemeinden, aber auch die Bevölkerung der Region dürfen stolz sein auf das Erreichte.

Nach einer jahrzehntelangen und zum Teil mühevollen Planung wird die Autobahnumfahrung von Biel endlich Realität. Bereits in wenigen Monaten fahren hier, am Eingang zum künftigen Büttenbergtunnel, schwere Baumaschinen auf.

Im Sinne eines tour d'horizont werde ich Ihnen zeigen, wie weit die Planung der A5 rund um Biel gediehen ist. Detaillierte Informationen erhalten Sie anschliessend von den Spezialisten des kantonalen Tiefbauamtes.

Am weitesten gediehen ist der Ostteil der Umfahrung zwischen dem Bözingenfeld und dem Brüggmoos. Bereits Anfang 2007 beginnen die Vorbereitungsarbeiten. Ein Jahr später wird die Tunnelbohrmaschine ihre Arbeit aufnehmen. Eröffnet wird dieser erste Abschnitt der Umfahrung 2015.

An diesen so genannten Ostast schliessen die Bauten im Brüggmoos an. Hier wird der Autobahnverkehr in drei Richtungen organisiert und verteilt: nach Solothurn, Bern und Neuenburg. Wie Sie noch hören werden, ist dies eine technisch äusserst anspruchsvolle Aufgabe. Von Anfang Oktober bis Anfang November werden die Pläne für das Ausführungsprojekt Brüggmoos öffentlich aufgelegt. Anschliessend wird das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) als Aufsichtsbehörde etwaige Einsprachen behandeln.

Noch mitten in der Planung steht der Westteil der Umfahrung vom Brüggmoos bis in den Bereich Seedorf. Auch hier sind in den vergangenen Wochen wichtige Entscheide gefallen. Ich komme später darauf zurück. Zuerst noch etwas Grundsätzliches.

Biel erhält mit der Umfahrung – und dies ist für die Bevölkerung zweifellos eine ausgezeichnete Nachricht – eine vierspurige Autobahn, die vom Bözingenfeld bis in die Seedorf praktisch durchgehend unterirdisch verläuft. Viele Bielerinnen und Bieler haben sich eine Autobahn unter dem Boden wie in Neuenburg gewünscht. Ich glaube, mit der nun vorliegenden Lösung kommen wir dieser Wunschvorstellung weit entgegen.



Gleichzeitig werden wir die grossen, übergeordneten Ziele erreichen: Die Stadt Biel nachhaltig von ihren Verkehrsproblemen zu entlasten und eines der letzten fehlenden Stücke im Schweizer Nationalstrassennetz zu schliessen.

Genau in diese Richtung zielt auch der Entscheid, den der Kanton vor kurzem für den Abschluss der Umfahrung ganz im Westen von Biel gefällt hat: Wir werden beim Vingeltunnel die längste der untersuchten Varianten weiterverfolgen. Der geplante Tunnel führt über 2.6 Kilometer von der Seevorstadt bis in den Bereich Rusel südwestlich des Schlössli Vingelz.

Erlauben Sie mir noch eine Bemerkung zur Art und Weise, wie wir in einem schwierigen Projekt tragfähige und realisierbare Lösungen gefunden haben. Der Kanton Bern setzt als Bauherr seit einigen Jahren auf einen so genannten „partizipativen Planungsprozess“. Das heisst, wir versuchen alle Betroffenen oder zumindest ihre politischen Vertreter in die Optimierung eines Projekts wie die Umfahrung Biel-Bienne mit einzubeziehen. Wie dieser Planungsprozess im Detail funktioniert, werden Sie anschliessend noch hören.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, um allen Beteiligten für ihren unermüdlichen Einsatz zu danken. Sie haben sich auf eine nicht immer einfache, aber insgesamt sehr konstruktive Auseinandersetzung eingelassen – und das Ergebnis darf sich sehen lassen: Im Bereich Brüggmoos wurde das Projekt beispielsweise sowohl aus technischer wie ökologischer Sicht deutlich verbessert. Ausserdem kostet es weniger, als ursprünglich angenommen.

Der partizipative Planungsprozess ist aber kein Allerheilmittel. Manchmal gelingt es nicht, alle Ansprüche unter einen Hut zu bringen; manchmal sind gewisse Vorstellungen schlicht nicht realisierbar – sei es aus finanziellen oder technischen Gründen. Genau dies ist bei einem lange umstrittenen Punkt im Westast der A5-Umfahrung der Fall: Beim Anschluss Seevorstadt haben die Stadt Biel und der Kanton keinen Konsens gefunden. Der Kanton hat sich entgegen den Vorstellungen der Stadt für einen so genannten Halbanschluss entschieden. Was dies bedeutet und warum wir überzeugt sind, damit die beste Lösung gewählt zu haben, werden Sie anschliessend von Kantonsoberingenieur Walter Dinkel erfahren.

Der Entscheid des Kantons als Bauherr ist unumstösslich. Ich hoffe, dass wir mit unseren Argumenten auch jene Bielerinnen und Bieler überzeugen können, die für eine andere Lösung gekämpft haben. Und ich gehe davon aus, dass die Stadt Biel den Entscheid des Kantons akzeptieren und loyal mittragen wird. Alles andere würde im Widerspruch stehen zur berechtigten Forderung Biels, die Autobahn möglichst schnell zu bauen.

Erinnern Sie sich noch an den kalten Februarmorgen im Jahr 2005, als wir uns auf dem Bundesplatz für eine schnelle Realisierung der A5 eingesetzt haben? 40'000 Unterschriften konnten wir in Bern deponieren. Diesen Personen und auch der Bevölkerung der Region ist Biel weiterhin eine konstruktive A5-Politik schuldig.

Noch gibt es beim Westast der A5 weitere Nüsse zu knacken, aber ich bin überzeugt, dass wir auch hier gemeinsam Lösungen finden, die Biel ein Optimum bringen werden. Dabei dürfen wir nicht vergessen, dass, obwohl die Schweiz grosse Erfahrung im Autobahnbau hat, technisch nicht alles machbar ist. Zumindest nicht mit vernünftigem Aufwand. Tiefe Baugruben können – gerade in Biel – für unangenehme Überraschungen sorgen.

Soweit mein tour d'horizont. Ich hoffe, Sie schon bald wieder im selbstbewusst roten A5-Pavillon begrüssen zu können. Spätestens dann, wenn die Tunnelbohrmaschine – übrigens eine der grössten, die in der Schweiz je im Einsatz stand – ihre ersten Meter in den Büntenberg frisst.

Danke.