

EURO 08 Die Fussball-EM bringe der Region Bern 47 bis 76 Millionen Franken ein, so eine Schätzung der öffentlichen Hand. Seite 23

BERN

THUN Der Investor zahlt den ehemaligen Gegnern des geplanten Stadions je 5000 Franken für das Räumen ihrer Familiengärten. Seite 27



Mit einer Fotomontage zeigt der VCS auf, welche Folgen der Bau der Umfahrung haben könnte. **Das rechte Bild zeigt den geplanten Anschluss Bienne Centre**, das linke die heutige Situation. Unten rechts auf den beiden Bildern ist die Einfahrt in den Hauptbahnhof von Biel zu sehen, unten links das Bieler Quartier Mühlefeld und oben links das Nidauer Weidteile-Quartier.

VCS/ZVG

«Alle Varianten sind inakzeptabel»

Biel und Nidau wehren sich **gegen eine offene Autobahn** mitten durch das Stadtgebiet – die Umfahrung wollen sie aber nicht gefährden

Eine Autobahnumfahrung soll die Stadt Biel vom Verkehr entlasten. Neue Belastung bringt jedoch das in den Plänen des Kantons vorgesehene 400 bis 600 Meter lange offene Teilstück im Stadtzentrum. Die lokalen Behörden fordern eine weitgehende Überdeckung.

RETO WISSMANN

«Alle Varianten des Kantons sind ungenügend und führen zu einem inakzeptablen Eingriff ins Stadtbild.» Hans Stöckli, Stadtpräsident von Biel und SP-Nationalrat, brauchte gestern klare Worte, um die Haltung der Stadt zu den Plänen des Kantons kundzutun. Dieser hatte Ende August zwei mögliche Varianten für den Westast der A-5-Umfahrung von Biel präsentiert. Beiden Varianten gemeinsam ist ein 400 bis 600 Meter langer offener Abschnitt im Bereich des Anschlussknotens Bienne Centre (siehe Karte). Ursprünglich vorgesehen und 1999 vom Bundesrat im generellen Projekt genehmigt war eine vollständige Überdeckung des Westasts. Wegen der Verschärfung der Sicherheitsvorschriften aufgrund von Unfällen im Gotthard- und Montblanc-Tunnel sei dies nun jedoch nicht mehr möglich,

sagte die kantonale Baudirektorin Barbara Egger (sp) im August. «Das ist für die Bieler Bevölkerung eine äusserst unerfreuliche Nachricht.»

Mit der schlechten Nachricht wollen sich die Behörden der Städte Biel und Nidau aber nicht abfinden. In gestern veröffentlichten Stellungnahmen fordern sie den Kanton auf, eine Variante mit einer weitgehend überdeckten Linienführung vorzulegen. Lediglich unmittelbar beim Anschlussknoten Bienne Centre sei eine offene Bauweise unvermeidbar, sagte Stöckli. Die Länge des offenen Abschnitts schätzte der Bieler Baudirektor Hubert Klopfenstein (fdp) auf 100 bis

150 Meter. Die kürzlich eröffnete Basler Nordtangente zeige, dass es technisch möglich sei, eine Stadtautobahn praktisch durchgehend unterirdisch zu führen.

Kein Verzicht auf Bienne Centre

Noch weiter gehen die Forderungen von VCS, Pro Natura, Heimatschutz und anderen Schutzorganisationen. Sie wollen ganz auf den Anschluss Bienne Centre verzichten. Die Anschlüsse Seevorstadt und Brüggmoos reichten völlig aus. Das kommt für die Stadt Biel jedoch nicht in Frage, wie Stöckli gestern klar machte. «Wir wollen den Anschluss Bienne Centre.» Er

entlaste die städtischen Verkehrsachsen um bis zu 50 Prozent.

Unzufrieden mit den Plänen des Kantons ist auch die Stadt Nidau. Um den Verkehr vom rechten Bielerseeufer auf die A-5-Umfahrung zu führen und die historische Altstadt zu entlasten, ist eine neue Zubringerstrasse mit einem Tunnel unter der Zihl hindurch geplant. Auch hier führen neue Sicherheitsbestimmungen dazu, dass die Einschnitte ins Ortsbild weit gravierender ausfallen als bisher angenommen. Daher schlägt der Gemeinderat von Nidau eine völlig neue Variante vor. Diese sieht statt eines direkten Zubringers auf den

Anschluss Bienne Centre einen Tunnel zwischen Ipsach und Port vor. Über die Schleuse bei Port könnte der Verkehr dann auf den Anschluss Brüggmoos geführt werden. Negative Folge davon: Nidau würde weniger stark vom Verkehr entlastet. «Wenn wir damit die hässlichen Einschnitte ins Ortsbild verhindern können, ist das das kleinere Übel», sagte Bernhard Stähli (fdp), Stadtpräsident von Nidau.

Der Kanton signalisiert Kooperationsbereitschaft und lässt den Vorschlag in einer Machbarkeitsstudie prüfen. Auch die Vorschläge von Biel zur Optimierung des Anschlusses Bienne Centre werden geprüft.

Die Resultate werden Anfang 2008 vorliegen. Erst dann soll über das weitere Vorgehen diskutiert werden, teilte die Baudirektion mit.

Projekt nicht gefährden

Die Behörden von Biel und Nidau bemühten sich gestern, nicht allzu forsch aufzutreten. Sie sind sich bewusst, dass die knappen Bundesgelder zur Fertigstellung des Autobahnnetzes auch umgeleitet werden könnten, wenn die Planung der Umfahrung grundsätzlich in Frage gestellt wird. «Biel und Nidau wollen, dass der Westast realisiert wird», machte Stöckli klar. Man müsse aber stadt- und umweltverträgliche Lösungen finden.

Unabhängig davon, welche Variante schliesslich gebaut wird und wie gross der offene Abschnitt sein wird, die Autobahnumfahrung wird das Stadtbild verändern. Dutzende Hauseigentümer müssen enteignet, zahlreiche Liegenschaften zwischen Hauptbahnhof und Mühlefeld-Quartier abgerissen werden. Während der achtjährigen Bauphase wird ein grosser Teil der Umfahrung im Tagbau erstellt, bevor sie dann wieder überdeckt wird. «Ein ganzer Stadtteil muss neu gestaltet werden», sagte François Kuonen, Stadtplaner von Biel. Tue man dies geschickt, so könne aber die Lebensqualität im Quartier erhalten oder sogar gesteigert werden.



JAHRHUNDERTBAUWERK A-5-UMFAHRUNG

Die A-5-Umfahrung von Biel ist derzeit das **grösste Bauprojekt des Kantons Bern**. Es soll die Schnellstrassen aus den Richtungen Solothurn, Bern, Neuenburg und Jura, die heute alle vor den Toren der Stadt enden, miteinander verbinden und so Stadt und Agglomeration vom Durchgangsverkehr befreien. Das gesamte Projekt kostet **2,6 Milliarden Franken**.

Noch diesen Herbst soll der Bau des **Ostasts** beginnen. Dieser schliesst im Bözingenfeld an die Verzweigung der A 5 und der A 16 an und führt durch zwei insgesamt vier Kilometer lange Tunnels bis zur T 6

im Brüggmoos. Die Eröffnung ist für 2015 vorgesehen.

Der **Anschluss Brüggmoos** befindet sich noch im Genehmigungsverfahren. Voraussichtlicher Baubeginn: 2009. Der **Abschnitt Seevorstadt** mit dem Halbanchluss für Auffahrten aus und Abfahrten in Richtung Stadt wird vollständig unterirdisch geführt und ist unbestritten. Voraussichtlicher Baubeginn: 2012. Der 2,3 Kilometer lange **Vingeltunnel** wird den Stadtteil Vingelz vom Durchgangsverkehr entlasten. Die Ausführungspläne lagen bereits zur Mitwirkung auf. (rw)