

## WESTAST

# «Eine Bausünde aus den Sechzigerjahren»

**Interview mit Rudolf Bürgi, vormals HIV-Präsident und CEO der Biella. Auch wenn die Parteien in den nächsten Monaten den Westast am runden Tisch neu diskutieren, bringt BIEL BIENNE weiterhin Meinungen von prominenten Befürwortern und Gegnern des offiziellen Projektes.**

VON MARIO CORTESI

Herr Bürgi, Sie waren HIV-Präsident, CEO der Biella und bei der SIG Schaffhausen am Bau des Furkatunnels und des Ärmelkanaltunnels beteiligt. Wäre eine Mammut-Milliarden-Investition, wie sie die paar hundert Meter Westast verschlingen, in der Privatindustrie möglich?

Nein, das wäre auf derart schwacher Grundlage undenkbar. Der wirtschaftliche und gesellschaftliche Nutzen dieser 2,2 Milliarden Franken (2200 Millionen Franken!)-Investition ist nicht belegt. Es ist befremdend, dass die Befürworter darauf drängen, die bereitgestellte Investitionssumme jetzt auszugeben. Immerhin geht es um die Steuergelder von uns allen. Wir haben das früher als «Investitionswut» bezeichnet.

Sie haben interessante Kosten/Transport Leistungsvergleiche mit bestehenden Tunnels erstellt.

Blicken wir nach Zürich: Dort wurde für 2 Milliarden Franken die SBB-Durchmesserlinie vom Hauptbahnhof nach Oerlikon erstellt, samt unterirdischem Bahnhof, Bahninfrastruktur und gleisüberquerenden Brücken. Dort fahren heute täglich 440 Züge durch, welche rund 250 000 bis 300 000 Passagiere befördern können – der Nutzen ist augenfällig und für den Steuerzahler nachvollziehbar. Der A5-Westast kostet mehr als die SBB-Durchmesserlinie und dürfte nach offiziellen Angaben von etwa zehnmal weniger Personen befahren werden.

Unser Autobahn-Denken scheint überholt, wenn man an Digitalisierung, autonomes Fahren, neue Investitionsentscheide der Autoindustrie denkt. Dieses ungenutzte Potenzial, das neue

Horizonte eröffnet, scheinen die offiziellen Westast-Pläne nicht berücksichtigt zu haben.

Die digitalisierte Mobilität entwickelt sich rasant und wurde im Ausführungsprojekt nicht berücksichtigt. Laut «Digital Swiss» ist der Stand der Digitalisierung im Bereich Mobilität zurzeit erst zu 35 Prozent ausgeschöpft. Autonome Fahrzeuge und damit verbundene Verkehrsleitsysteme werden Staus zu Stosszeiten mildern und die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse viel rascher absorbieren können, als dies mit immer wuchtigeren Betonbauten gelingen wird. VW hat soeben bekannt gegeben, dass sie 44 Milliarden Euro in E-Mobilität investieren, und die BFH Biel rechnet damit, dass schon in zehn Jahren selbstfahrende Fahrzeuge einsatzreif sind.

Sie haben über Jahrzehnte die A5-Planung mit verfolgt. Wo sind die Fehler passiert, dass wir heute vor einem eigentlichen Scherbenhaufen stehen?

Der erste Fehler war die Streckenführung entlang dem linken Bielerseeufer – eine Bausünde aus den 60er-Jahren, die wir nicht fortsetzen wollen. Daher müssen wir den Durchgangsverkehr durch die Stadt in einen Transittunnel legen. Zweitens war damals noch nicht bekannt, dass sich im Osten von Biel das künftige industrielle Wertschöpfungsgebiet so gut entwickelt, das jetzt mit dem A5-Ostast bestens bedient ist. Drittens wurde die Bevölkerung viel zu spät und ohne Visualisierungen und echten Einbezug betreffend das wahre Ausmass der Bauten informiert. Wir alle haben zu spät realisiert, dass der Westen – die Lunge unserer Stadt, das Naherholungsgebiet – durch zwei offene Anschlüsse für immer zer-

schnitten wird. Hinzu kommt eine verfehlte Anspruchshaltung: «Jeder Bürger soll das Recht haben, seine Mobilität gemäss seinen Wünschen zu befriedigen und auf die nötige Infrastruktur zählen können», so WIBS-Geschäftsführer Gilbert Hürsch im BIEL BIENNE vom 26. September 2018. Das ist eine fatale Aussage, weil der Staat mit limitierten Mitteln für alle Verkehrsteilnehmer auskommen muss und somit nicht alle Mobilitätswünsche befriedigen kann.

Was wäre für Biel die richtige Umfahrungs-Lösung?

Die Seeland-Tangente, die damals in weniger Jahren hätte erstellt werden können? Oder der «Westast so besser»?

Und warum?

Nachdem der Ostast bestens funktioniert und mehr Entlastung bringt als erwartet, wäre die Seelandtangente die logische Fortsetzung. Der Verkehr Ost-West sucht sich bereits den Weg über Lyss – Kerzers. Wenn aber die Obrigkeit ennet dem Frienisberg an der A5-Umfahrung festhält, ist «Westast so besser!» mit dem Transittunnel die einzige Alternative. ■

**Rudolf Bürgi:  
«Der A5-Westast kostet mehr als die SBB-Durchmesserlinie in Zürich.»**

**Rudolf Bürgi:  
«L'État ne peut pas répondre à tous les désirs de mobilité.»**

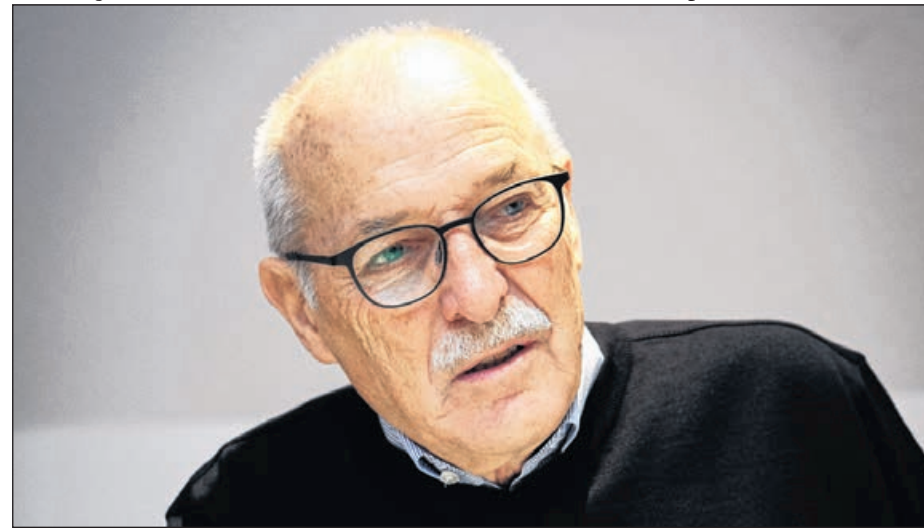


PHOTO: FABIAN FLURY

## AXE OUEST A5

# «Monstruosité des années 60»

**Même si toutes les parties discuteront ces prochains mois de l'axe Ouest de l'A5, BIEL BIENNE continue de recueillir les opinions de personnalités favorables ou opposées au projet officiel. Entretien avec Rudolf Bürgi, ancien président de l'UCI et CEO de Biella.**

PAR MARIO CORTESI

Rudolf Bürgi, vous étiez président de l'UCI, CEO de Biella et, chez SIG à Schaffhouse, impliqué dans la construction du tunnel de la Furka et de l'Eurotunnel sous la Manche. Est-ce que les milliards d'investissement pour les quelques centaines de mètres de l'axe Ouest seraient envisageables dans le privé?

Non, ce serait impensable avec une base si faible. L'utilité tant économique que sociétale de ces 2,2 milliards d'investissement n'est pas démontrée. Il est déconcertant que les partisans fassent pression pour dépenser maintenant l'investissement octroyé. Il s'agit après tout de l'argent de nous autres contribuables. Autrefois, nous avons qualifié cela de «rage d'investir».

Vous avez établi une comparaison intéressante des prestations de transport avec des tunnels existants.

Prenons l'exemple de Zurich: pour deux milliards de francs, on y a bâti la ligne diamétrale de la gare principale à Oerlikon, y compris la gare souterraine, les infrastructures ferroviaires et les passerelles au-dessus des voies. 440 trains l'empruntent chaque jour, avec un potentiel de 250 000 à

300 000 passagers. L'utilisation est manifestement compréhensible pour le contribuable. L'axe Ouest de l'A5 coûte davantage que cette ligne CFF et, selon les estimations officielles, devrait être emprunté par dix fois moins d'usagers.

Cette vision autoroutière semble dépassée si on considère la numérisation, la conduite autonome et les nouvelles priorités d'investissements de l'industrie automobile. Ce potentiel inutilisé qui ouvre de nouveaux horizons ne semble pas avoir été pris en compte par les planificateurs de l'axe Ouest.

La numérisation de la mobilité se développe à plein régime et n'a pas été prise en compte dans le projet d'exécution. Selon «Digital Swiss», le niveau de numérisation dans le domaine de la mobilité est actuellement exploité à peine à 35%. Les véhicules autonomes et les systèmes de guidage du trafic liés vont diminuer les bouchons aux heures de pointe et vont pouvoir absorber les besoins accrus en mobilité bien plus vite que les massives constructions en béton ne le pourraient. VW vient d'annoncer qu'elle investirait 44 milliards d'Euros dans l'e-mobilité. Et la HES bernoise à Bienne estime ainsi que dans dix ans, les véhicules autonomes seront mis en circulation.

Vous avez suivi durant des décennies la planification de l'A5. Quelles fautes ont été commises pour en arriver devant un cuisant constat d'échec?

La première erreur a été l'itinéraire par la rive nord du lac de Bienne, une monstruosité architecturale des années 60 que nous ne voulons pas répéter. À cause de cela, nous devons faire passer le trafic de transit à tra-

vers la ville dans un tunnel. Deuxièmement, on ne savait pas autrefois qu'à l'Est de Bienne, la zone industrielle allait si bien se développer en étant parfaitement desservie par l'axe Est. Troisièmement, la population a été informée beaucoup trop tard et sans véritable visualisation et prise en compte véritable sur l'ampleur des travaux. Nous tous, nous avons réalisé trop tard que l'Ouest de la ville, notre poumon, notre zone de détente, allait être coupée de la citée pour toujours par deux jonctions à ciel ouvert. S'y ajoutent des attentes malavisées: «Chaque citoyen devrait avoir le droit de choisir son mode de locomotion et bénéficier d'une infrastructure adaptée à ses besoins», affirmait le directeur de la Chambre économique Bienne-Seeland Gilbert Hürsch dans BIEL BIENNE le 26 septembre 2018. C'est une affirmation fatale, car l'État doit s'arranger avec des moyens limités pour tous les usagers du trafic et ne peut donc pas répondre à tous les désirs de mobilité.

Pour Bienne, quelle aurait été la meilleure solution de contournement? La tangente Seeland, qui autrefois aurait pu être réalisée en quelques années à peine? Ou «Axe Ouest: mieux comme ça»? Et pourquoi?

Depuis que l'axe Est fonctionne à merveille et apporte plus de bienfaits que prévu, la tangente Seeland serait la suite logique. Le trafic est-ouest cherche déjà à passer via Lyss et Chiètres. Mais si les autorités tiennent mordicus au contournement de l'A5, «Axe Ouest: mieux comme ça!» avec son tunnel de transit est la seule alternative. ■