



Porttunnel Ja, Verzicht auf Westast Nein. Gestern präsentierten der Bieler Stadtpräsident Hans Stöckli, Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer und Projektleiter Stefan Graf vom Tiefbauamt (von links) die Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung für den Westast. Die Pressekonferenz fand im Pavillon des A5-Ostasts statt. Bild: Olivier Gresset

Alle mit einem Anschluss Biel Zentrum

Weniger Verkehr und mehr Sicherheit sprächen für den **Bau des Westasts**, sagte Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer gestern. Der Porttunnel scheint gesetzt.

CLAUDIA KENAN

Zu einem klaren Urteil, wie der Westast der Umfahrung A5 verlaufen soll, kommt die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) nicht. Die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, die die Studie gestern in Biel den Medien präsentierte, sagte aber: «Die ZMB sagt dennoch aus, dass der Westast unbedingt gebaut werden soll und dass der Anschluss des rechten Seeufers am besten über einen Porttunnel realisiert werden kann.» Damit bieten sich laut ZMB die Stossrichtungen zwei und drei an.

Grosse Schneise im Zentrum

Diese sind ähnlich wie die Stossrichtung eins, das ursprüngliche Projekt. Anstatt des Zubringers Nidau soll jedoch der Porttunnel gebaut werden. Trotz des Verzichts auf den Zubringer Nidau und damit den Einschnitt, den dieser bringen würde, bleibt die offen geführte Schneise Biel Zentrum gross.

Die ebenfalls für gut befundene Stossrichtung drei mit zwei Halbanschlüssen wurde in einem Zwischenschritt Mitte des vergangenen Jahres von der Arbeitsgruppe um den Bieler Stadtpräsidenten Hans Stöckli ins Variantenspiel gebracht. Die Idee war aber auch Thema im Stadtparlament. Mittels einer dringlichen Motion forderten die Stadträte Daphné Rüfenacht (Grüne) und Niklaus Baltzer (SP) den Gemeinderat im April 2009 auf, zwei Halbanschlüsse zu prüfen: Je einen in der Seedorstadt (Richtung Neuenburg) und Biel Zentrum (Richtung Solothurn, Bern). Teil dieser Variante ist auch der Porttunnel.

Mit Anschluss Biel Zentrum

Die Stossrichtungen zwei und drei unterscheiden sich klar voneinander. So ist bei der Stossrichtung zwei ein Vollanschluss in Biel Zentrum vorgesehen. Dies würde einen offenen Bereich von 120 Metern nahe des Bahnhofs Biel bedeuten. Diese grosse Öffnung sei nötig wegen der lüftungstechnisch erforderlichen Trennung der Tunnel, erklärte Projektleiter Stefan Graf vom kantonalen Tiefbauamt.

Bei allen Stossrichtungen, die auf den Bau des Westasts setzen,



Der Porttunnel soll den Verkehr vom rechten Seeufer auf die A5 bringen. Plan: zvg/TBA Kt. Bern

Das weitere Vorgehen

- **Bis Ende Juni** entscheidet die Arbeitsgruppe um den Bieler Stadtpräsidenten Hans Stöckli, welche der vier Stossrichtungen die regionale Gruppe bevorzugt.
- **Die letzte Sitzung** der A5-Begleitgruppe findet am 11. Mai statt.
- Danach geht der **Schlussbericht** an die Gemeinden.
- Die Gemeinden haben dann **bis zum 18. Juni** Zeit, sich zum Schlussbericht zu äussern. (ken)

ist ein Anschluss Biel Zentrum vorgesehen. Der im voraus ebenfalls diskutierte Verzicht auf einen Anschluss Biel Zentrum fand keinen Eingang in die ZMB, da ihn die Arbeitsgruppe bereits vor Beginn der Studie aus dem Variantenfeld verbannt hatte.

Noch kein Entscheid

In ihren Resultaten stellt sich die ZMB faktisch gegen die Variante null, die einen Verzicht auf den Westast oder zumindest ein mehrjähriges Planungsmoratorium vorsieht. Ebenfalls tief im Kurs ist laut Studie die Stossrichtung eins (siehe Zweittext, unten), die einen Vollanschluss in Biel Zentrum und einen Zubringer Nidau haben würde.

Einen Entscheid will die Baudirektorin mit der gestern veröffentlichten Studie aber nicht gefällt haben. «Wir lieferten lediglich die Grundlagen, damit die Arbeitsgruppe Stöckli die verschiedenen Stossrichtungen miteinander vergleichen kann.» Alle vier Stossrichtungen seien jetzt auf demselben planerischen Stand.

Milliarden für Sicherheit

Der Westast wird laut aktueller Berechnung zwischen 1,5 und zwei Milliarden Franken kosten. Das scheint zwar teuer, sei bei näherer Betrachtung aber nicht viel Geld im Vergleich zum Nutzen des zweiten Teils der A5-Umfahrung. Mit dem Westast würde nicht nur die Lärm- und Schadstoffbelastung gesenkt, sondern auch die Verkehrssicherheit erhöht. Dies gelte auch für die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, betonte Egger.

Der Westast soll bis 2028 fertig gebaut sein. Verzögerungen sind möglich, zumal nur die Stossrichtung eins dem Generellen Projekt entspricht und andere Stossrichtungen weitere Eingaben zur Folge hätten.

Bis am 30. Juni muss die Arbeitsgruppe ihren Favoriten ausserkoren haben. Den endgültigen Variantenentscheid fällen Kanton und Bund. «Wir vom Kanton legen grossen Wert darauf, dass die Agglomeration Biel hinter dem Projekt steht und sagen kann, welche Stossrichtung ihre Präferenz ist», so Egger-Jenzer. Ausserdem erhofft sich die Baudirektorin, dass es weniger Einsprachen gibt, wenn die Region miteinbezogen wird. Auch der Bund sei einverstanden, neben dem Kanton die ganze Region in den Entscheid einzubeziehen.

Weder Stöckli noch Egger-Jenzer liessen sich gestern entlocken, welche Stossrichtung ihre Topvariante ist.

«Auftrag nicht erfüllt»

ken. Die kritischen Gruppierungen innerhalb der A5-Begleitgruppe sind enttäuscht. Kaum eine ihrer Anregungen sei in die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) eingeflossen, sagt Urs Scheuss vom VCS. So habe beispielsweise auch die Stossrichtung drei einen Anschluss Biel Zentrum. «Eine Variante ohne Anschluss Biel Zentrum wurde nicht geprüft und fehlt

ganz. Der Auftrag wurde also nicht erfüllt», so Scheuss. Auch André König von Pro Velo kritisiert, dass die Anregungen, die der Arbeitsgruppe um Hans Stöckli mitgeteilt worden seien, keinen Niederschlag in der ZMB fanden. Er ist ebenfalls bei den kritischen Gruppierungen. Als Beispiel nennt König die Bedingungen beim Verresiusplatz. Auch der Anschluss Seedorstadt

«hätte dringend verbessert werden müssen». Begleitgruppenmitglied und SVP-Stadtrat Anderas Sutter bemängelt derweil, dass die Variante null nicht als Verzicht geprüft worden sei. Da Begleitmassnahmen genannt wurden, sei die Variante null gar kein Verzicht. «Da gibt es viel Klärungsbedarf», sagt er. Sutter gibt der Variante null trotz ZMB Chancen auf Verwirklichung.

Schlechtestes Ergebnis für Ursprungsidee

ken. Die Stossrichtung, die bei der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) für den Westast der A5 am schlechtesten abschloss, ist die Ursprungsidee: Es ist die Variante eins. Sie sieht einen Vollanschluss in Biel Zentrum und den Zubringer Nidau vor. «Das passt heute wirklich nicht mehr», sagte Baudirektion Barbara Egger-Jenzer gestern. Ohne der Beurteilung der Arbeitsgruppe Stöckli vorgreifen zu wollen, könne sie sich «nicht vorstellen, dass die Bieler Bevölkerung der

Stossrichtung eins zustimmen würde.»

Der Vollanschluss Biel Zentrum sah einen offenen Bereich von 120 Metern vor, die Autobahn würde zehn Meter in der Tiefe liegen. Als ursprüngliche Variante entspricht die Stossrichtung eins dem heute gültigen, vom Bundesrat genehmigten Generellen Projekt.

Ebenfalls vom Tisch scheint laut der Studie der Verzicht auf den Westast. Laut Egger-Jenzer würde beim Bau des Westasts

die Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Agglomeration Biel derart verbessert, dass neben dem Ostast, der bereits im Bau ist, auch auf den Westast der A5-Umfahrung nicht verzichtet werden sollte. «Der Verkehr nimmt auf vielen wichtigen Strassen um 30 Prozent oder mehr ab», sagte sie. «Die Bernstrasse soll verkehrsfreier Raum werden.» Ausserdem nehmen laut Egger-Jenzer die Luft- und Lärmbelastung ab und die Verkehrssicherheit zu.



Nur wenig Chancen auf Verwirklichung hat die Stossrichtung eins mit einem Vollanschluss Biel Zentrum (links) und einem Zubringer Nidau.



Pläne: zvg/TBA Kt. Bern

AUF STREIFE



Vermeintlicher Diebstahl

Eine betagte Frau aus dem Berner Jura meldete der Polizei Ende März einen aussergewöhnlichen Fahrzeugdiebstahl: Ihr **Rollator** sei aus dem verschlossenen Keller gestohlen worden. Drei Wochen später meldete die Frau, der Rollator sei in der Zwischenzeit im Keller wieder aufgetaucht. Sie konnte sich das Verschwinden und Wiederauftauchen des Geräts selber nicht erklären.

Vermeintliche Unholde

Eines Nachts meldete sich ein beunruhigter Bürger bei der Polizei, weil an seiner **Wohnungstüre** ständig geklingelt werde. Er glaubte, jemand aus seinem beruflichen Umfeld wolle ihn damit gezielt belästigen. Eine Kontrolle ergab jedoch, dass der Grund für die nächtliche Störung lediglich in einem technischen Defekt bestand.

Vermeintliches Monster

Eine Dorfbewohnerin rief eines Nachts die Polizei zu Hilfe, weil sie in ihrem Wohnzimmer angeblich eine **«Riesenspinne»** gefunden hatte. Die Patrouille konnte das Monster ins Freie befördern. Dieses war allerdings lediglich drei Zentimeter gross...

Verkehrsunfälle und Einbrüche

Die Berner Kantonspolizei musste in der vergangenen Woche **44 Mal** wegen eines Verkehrsunfalls in der Region Biel/Seeland ausrücken. Bei acht Unfällen kamen Personen zu Schaden. Daneben wurden den Polizeibeamten 37 Einschleich- und Einbruchdiebstähle gemeldet.

QUELLE: Kantonspolizei Bern

Leubringen/Maggingen

Einsprache gegen Tempo 30

mt. Gegen die Umsetzung der Tempo-30-Zonen in Leubringen und Maggingen, die Begegnungszone beim Schulhaus Leubringen sowie die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h auf bestehenden Strassenzügen in Maggingen ist eine Einsprache beim Regierungstatthalteramt Biel deponiert worden, wie gestern mitgeteilt wurde.

Der Einsprecher verweist auf die klare Annahme der Volksinitiative «Strassen für alle» aus dem Jahre 2001. Das Gemeindeprojekt laufe somit dem Volkswillen zuwider.

Ausserdem seien Tempo-30-Zonen als Ausnahmen vorgesehen und sollten nicht flächendeckend eingeführt werden. Weiter seien die gesetzlich geforderten Angaben zum derzeit vorhandenen Geschwindigkeitsniveau unzureichend (zu wenige Messungen). Nach Ansicht des Einsprechers sind zudem die Risikostellen bereits jetzt sehr gut ausgebaut.