

INTERVIEW

«Sechs Milliarden sind zu viel»

Der Bieler Rudolf Bürgi war Präsident des HIV Biel-Seeland, CEO der Biella und leitete bei der SIG Neuhausen die Sparte Bau- und Bergbaumaschinen. Der Bau des A5-Westastes sei zu teuer und mit grossen Risiken verbunden.

VON HANS-UELI AEBI

BIEL BIENNE: Kurz vor den Wahlen hat Biels Stadtpräsident Erich Fehr das Ausführungsprojekt (AP) für tol erklärt. Sehen Sie das auch so?

Rudolf Bürgi: Der Positionsbezug des Stadtpräsidenten ist weise: Das AP muss man endlich beerdigen. Die meisten Gegner sind nicht Autogegner, sondern verantwortungsbewusste Bürger. Das AP ist ein Luxusprojekt mit Wurzeln aus den Sechzigerjahren, das unsere Stadt für 20 Jahre zur Grossbaustelle macht und jährlich 43 Millionen Franken Unterhalt verschlingen würde.

Sie haben zahlreiche Erfahrungen im Berg- und Tunnelbau gesammelt, waren unter anderem am Bau des Furkatunnels und des Tunnels unter dem Ärmelkanal beteiligt. Wo liegt Ihrer Meinung nach das grösste Risiko beim AP? Biel ist auf Schotter, Kies und Wasser gebaut. Wegen den zwei Stadtanschlüssen müsste die Autobahn mehrfach das Grundwasser queren. Das gefährdet die Stabilität der Stadt beim Bau und beim Betrieb. Das Grundwasser müsste mit mehr als zwei Dutzend Dückern und Syphons umgelenkt werden. Es drohen Wassereinbrüche wie bei der Manor-Baustelle oder Verformungen des Grundes wie bei der Baustelle in Rastatt, welche die Deutsche Bahn und das europäische Bahnnetz vor drei Jahren während Monaten lahmlegte.

Die Kosten von 2,2 Milliarden für 6,5 Kilometer Autobahn sind rekordverdächtig. Raumplaner Kurt Rohner spricht von 3 Milliarden. Sie von 6 Milliarden über 50 Jahre.

Die Investitionskosten belaufen sich auf 2,2 Milliarden. Wenn man von einer Lebensdauer von 50 Jahren ausgeht, kommen 2 Milliarden Unterhalt hinzu sowie Zinskosten von weiteren 2 Milliarden, wenn man mit einem langjährigen Durchschnittszins von 4 Prozent kalkuliert. Das macht während 50 Jahren jährliche Belastungen von 124 Millionen Franken! Zum Vergleich: Die Steuereinnahmen der Gemeinde Biel beliefen sich 2019 auf 143 Millionen Franken. Solche Lasten dürfen wir kommenden Generationen nicht zumuten.

Sie haben Berechnungen zur Raumeffizienz angestellt. Können Sie uns etwas dazu sagen?

Das Auto ist ein unerlässliches Transportmittel in ländlichen Gegenden. In der Stadt aber ist der Platz beschränkt. Ein Auto ist durchschnittlich von 1,2 Personen besetzt und ist nur eine Stunde pro Tag unterwegs. Das ist weder wirtschaftlich noch nachhaltig. Je schneller ein Auto fährt, umso mehr Platz braucht es, aus Sicherheitsgründen. Unabhängige Studien zeigen: Bei einem Tempo von 50 km/h braucht ein Auto 140 Quadratmeter pro Person, ein zu 40 Prozent besetzter Bus benötigt acht Quadratmeter pro Person und ein Fussgänger einen Quadratmeter. Das be-

deutet: Ein Auto beansprucht 17-mal mehr Platz als ein Bus und 140-mal mehr Platz als ein Fussgänger. Wir haben bisher die Interessen der Autofahrer sehr hoch gewichtet. Weil der Platz in der Stadt beschränkt ist, geht das nicht mehr, auch bei tieferen Geschwindigkeiten.

80 Prozent des motorisierten Verkehrs in der Region sind hausgemacht und nur 20 Prozent sind Transitverkehr. Wie bringen wir den Verkehr aus der Stadt?

Wer wie ich in Vingelz wohnt, kann es jeden Tag beobachten: Mindestens die Hälfte der Fahrzeuge haben ausserkantonale oder ausländische Kennzeichen. Der Anteil der Transitfahrzeuge ist viel höher als offiziell behauptet. Wir brauchen endlich ein verlässliches Monitoring. Ein Transitverbot für die lärmigen Lastwagen würde zudem eine starke Entlastung bringen und die Sicherheit von Schulkindern und Velofahrern verbessern.

Wie viele Anschläge machen Sinn?

In Biel sind aktuell acht Vollanschlüsse und zwei Halbananschlüsse geplant, so viele wie in Zürich, das fast sieben Mal mehr Einwohner und eine höhere Bevölkerungsdichte hat. Der Städtevergleich zeigt: Keine andere Stadt verfügt über ähnlich viele Autobahnanschlüsse und dazu direkt neben dem Bahnhof. Das wäre ein unnötiger und trauriger Schweizer Rekord!

Braucht die Bieler Wirtschaft den Westast?

Als ehemaliger HIV-Präsident und Mitbegründer der Wirtschaftskammer Biel-Seeland weiss ich: Viele Unternehmer halten sich zurück mit Stellungnahmen, weil sie Nachteile für ihre Firmen befürchten. Die Industriebetriebe sind mit dem Ostast bereits erschlossen. In der Innenstadt gibt es vor allem Bildungsinstitutionen und Betriebe aus dem Dienstleistungssektor. Diese brauchen keinen Autobahnanschluss. Wichtiger wäre es, den Warenverlad für Gewerbe und Ladenbesitzer in der Innenstadt zu regeln.

Im Dialogprozess herrscht ein Patt: Die Gegner wollen das AP auf keinen Fall und die meisten Befürworter auf jeden Fall dran festhalten. Wo sehen Sie eine Lösung?

Zuerst muss das AP vom Tisch, weil es das Klima in der Stadt vergiftet. Dann gilt es, nüchtern festzuhalten: Jede Autobahn, jeder Anschluss sorgt für Mehrverkehr, auch wenn er unterirdisch gebaut wird. Wollen wir das mitten in der Stadt? Leider wurden die Varianten Seelandtangente und Juratunnel nie richtig geprüft, während mit dem AP und der Tunnelalternative «Westast so besser» ausgereifte Projekte vorliegen. Meiner Meinung nach müsste man zunächst noch einmal seriös prüfen, ob Tangente oder Juratunnel machbar wären. Sofern nein, wäre für mich «Westast so besser» die bessere Lösung, weil damit der Transitverkehr aus der Stadt verbannt wird und sie fast nur halb soviel kostet wie das AP.

AXE OUEST

«Six milliards, c'est trop!»

Rudolf Bürgi était président de l'UCI Bienne-Seeland, CEO de Biella et dirigeait le secteur machines de construction et d'exploitation minière chez SIG Neuhausen. La construction de l'axe Ouest serait trop chère et risquée.

PAR HANS-UELI AEBI

BIEL BIENNE: Peu avant les élections, le maire de Bienne Erich Fehr a déclaré que le projet d'exécution (PE) était mort. Pensez-vous de même?

Rudolf Bürgi: La prise de position du maire est sensée: il faut enfin enterrer le PE. La majorité des opposants ne sont pas anti-voiture, mais des citoyens responsables. Le PE est un projet de luxe avec des origines remontant aux années 60, il transforme notre ville en un vaste chantier durant 20 ans et englutira chaque année 43 millions de francs pour son seul entretien.

Vous avez acquis de nombreuses expériences en construction de tunnel, vous avez notamment participé à la construction des tunnels de la Furka et sous La Manche. À votre avis, quel est le plus grand risque du PE?

Bienne est bâtie sur du gravier et de l'eau. À cause des deux échangeurs en ville, l'autoroute doit traverser plusieurs fois la nappe phréatique. Cela menace la stabilité de la ville tant pour la construction que pour l'exploitation. L'eau souterraine doit être déviée par deux douzaines d'aqueducs et siphons. Il y a la menace d'infiltrations d'eau, comme au chantier Manor autrefois, et de déformations du terrain, comme sur le chantier du tunnel de Rastatt, qui a paralysé les chemins de fer allemands et européens durant des mois il y a trois ans.

Les coûts de 2,2 milliards de francs pour 6,5 kilomètres d'autoroute sont records. L'urbaniste Kurt Rohner parle de 3 milliards. Vous en évoquez 6 sur 50 ans.

Les investissements se chiffrent à 2,2 milliards. Mais si on tient compte d'une durée de vie de 50 ans, s'y ajoutent 2 milliards d'entretien, et aussi 2 milliards de coûts d'intérêts si on calcule sur la base d'un taux à long terme de 4%. Cela représente sur 50 ans des charges annuelles de 124 millions de francs! À titre de comparaison: les recettes fiscales de la commune de Bienne ont rapporté 143 millions de francs en 2019. Nous ne devons pas confronter les prochaines générations à de telles charges.

Vous avez effectué des calculs en matière d'efficacité spatiale. Pouvez-vous nous en dire plus?

L'auto est un moyen de transport indispensable dans les régions rurales. Mais en ville, la place est limitée. En moyenne, une auto est occupée par 1,2 personnes et circule seulement une heure par jour. Ce n'est ni économique, ni durable. Plus une voiture roule vite et plus elle nécessite de l'espace, sécurité oblige. Des études indépendantes le montrent: à 50 km/h, une auto a besoin de 140 m² par personne, un bus occupé à 40% nécessite 8 m² et un piéton 1 m². En résumé, une auto a besoin de 17 fois plus de place qu'un bus et 140 fois plus qu'un piéton. Nous avons jusqu'ici

pondéré très haut les intérêts des automobilistes. Mais comme la place est limitée en ville, cela ne fonctionne plus, même avec des vitesses plus basses.

80% du trafic motorisé dans la région est de nature interne, seulement 20% est du trafic de transit. Comment sortir le trafic de la ville?

Qui habite comme moi Vigneules peut l'observer tous les jours. Au moins la moitié des véhicules arborent des plaques hors cantons ou étrangères. La part de trafic de transit est bien plus haute que ce qui est prétendu officiellement. Nous avons enfin besoin d'un monitoring fiable. Une interdiction du transit des poids-lourds bruyants apporterait en outre une forte décharge et améliorerait la sécurité des enfants en âge de scolarité et des cyclistes.

Combien d'échangeurs feraient sens?

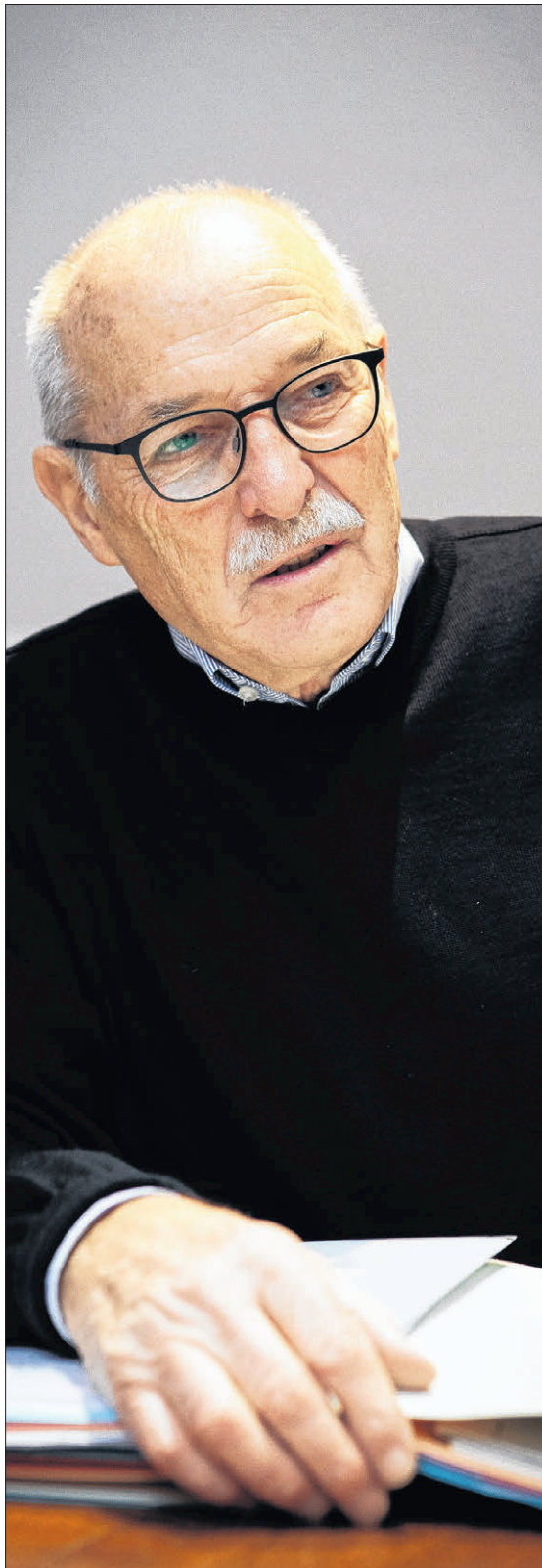
À Bienne, on planifie actuellement huit jonctions et deux demi-jonctions, soit autant qu'à Zurich, qui compte presque sept fois plus d'habitants et a une densité de population plus haute. La comparaison montre qu'aucune autre ville dispose d'autant de raccordements autoroutiers et en plus, juste à côté de la gare. Ce serait un record suisse aussi triste qu'inutile.

Est-ce que l'économie bernoise a besoin de l'axe Ouest?

En tant qu'ancien président de l'UCI et cofondateur de la Chambre économique Bienne-Seeland, je sais que beaucoup d'entrepreneurs font preuve de retenue dans leur prise de position, car ils craignent des répercussions pour leur entreprise. Les entreprises industrielles sont déjà raccordées avec l'axe Est. Au centre-ville, il y a avant tout des institutions de formation et des entreprises de services. Elles n'ont pas besoin de raccordement autoroutier. Il serait plus important de régler la livraison de marchandises pour les artisans et les commerçants au centre-ville.

Le processus de dialogue est au point mort: les opposants ne veulent en aucun cas du PE et la plupart des partisans y tiennent mordicus. Où voyez-vous une solution?

D'abord, il faut écarter le PE, car il empoisonne le climat en ville. Ensuite, il faut lucidement retenir que chaque autoroute, chaque jonction provoque plus de trafic, même si on bâtit en tunnel. Voulons-nous cela en pleine ville? Malheureusement, les variantes «tangente du Seeland» et «tunnel Jura» n'ont jamais été correctement analysées, alors qu'avec le PE et l'alternative en tunnel «Axe ouest mieux comme ça», deux projets sont à maturité. À mon avis, on devrait d'abord encore une fois examiner sérieusement si la tangente ou le tunnel jurassien seraient réalisables. Si c'est non, la meilleure solution serait «Axe ouest: mieux comme ça», car le trafic de transit serait banni de la ville et elle ne coûte que la moitié du PE.



Rudolf Bürgi: «Der Anteil der Transitfahrzeuge ist viel höher als offiziell behauptet.»

Rudolf Bürgi: «La part de trafic de transit est bien plus haute que ce qui est prétendu officiellement.»