Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

Einweihung Neufeldtunnel

Bern, 15. August 2009

Was lange währt, wird endlich gut!

Dr. Rudolf Dieterle, Direktor ASTRA

(es gilt das gesprochene Wort)

Sehr geehrte Frau Baudirektorin,
Sehr geehrte Frau Gemeinderätin,
Sehr geehrte Damen und Herren,
Liebe Gäste,

Was lange währt, wird endlich gut!

Und gut ist er geworden, der neue Tunnel, den wir heute einweihen dürfen.
Das Werk entspricht den modernen Anforderungen an die bauliche Gestaltung und - selbstverständlich - an die Sicherheitsstandards eines Strassentunnels. Der Tunnel ist ein Beispiel, wie moderne Strassen ins städtische Verkehrsnetz eingefügt werden: Er verbindet das Stadtzentrum auf der einen Seite optimal und so direkt wie möglich mit dem Hochleistungsstrassennetz. Auf der anderen Seite dient der neue Tunnel aber nicht nur dem Verkehr - er dient vor allem auch den Menschen im Länggassquartier. Sie werden vom Durchgangsverkehr weitgehend entlastet. Dies schafft Luft: Luft zum Atmen und Luft für eine nachhaltige Verbesserung der Lebensqualität. Das Ergebnis darf sich sehen lassen.

Auf dieses Werk dürfen Sie, dürfen wir alle stolz sein.

Warum hat sich das Gute so lange Zeit gelassen? Ein kurzer Rückblick auf die Geschichte der Entstehung des Nationalstrassennetzes hilft bei der Beantwortung dieser Frage.

Die Planung am Nationalstrassennetz hat im Jahre 1954, also vor rund 55 Jahren begonnen. Und heute, mehr als ein halbes Jahrhundert später, ist es immer noch nicht fertig gebaut. Die Begründung ist relativ klar: In der damaligen Euphorie über die neue Art von Strassen wurden möglichst rasch die technisch einfacher zu bauenden Überlandstrecken gebaut und mit regelrechten Volksfesten dem Verkehr übergeben. Die schwierigen Strecken mit offensichtlichen Interessenkollisionen, vorab in städtischen Gebieten, sollten dann später folgen. Und das geriet ins Stocken. Die anfängliche Begeisterung wich mit zunehmendem Umweltbewusstsein einer nüchternen bis skeptischen Haltung gegenüber dem Strassenbau. Das führte neben grundsätzlicher Ablehnung von Vorhaben praktisch überall zu langwierigen Planungsprozessen, viel Zeitbedarf und harten Auseinandersetzungen um Linienführungen und Berücksichtigung verschiedenster Interessen von Beteiligten. Wie schwierig war zum Beispiel die Realisierung der Nordtangente in Basel, der A4 im Knonaueramt oder die Umfahrung Visp im Oberwallis. Wie umstritten ist immer noch die Lösung mit dem Y in Zürich oder - in der Region - der Westast der A5 in Biel.

In Bern war das nicht anders. Im Jahre 1970 wurde das Generelle Projekt für den Abschnitt Bern West (Brünnen) bis zur Verzweigung A1/A16 Wankdorf inklusive Zubringer Neufeld genehmigt. Während die A1

zügig projektiert und realisiert wurde, verlief die Weiterbearbeitung des Zubringers Neufeld mehr als zäh; fast unendlich viele Anläufe waren nötig, bis letztlich im Frühjahr 2002 - somit noch zu meiner Amtszeit als Berner Kantonsoberingenieur - die Stimmbürgerinnen und -Bürger der Stadt Bern der vorgelegten Tunnellösung zugestimmt haben. Der Baubeginn verzögerte sich aber nach der Abstimmung noch: Das vorgesehene Projekt musste an die veränderten Sicherheitsbestimmungen für Tunnels angepasst werden. Die Lehren, die aus den schweren Tunnelunfällen der Jahre 2000 und 2001 gezogen wurden, brachten strenge und detaillierte Anforderungen an die Sicherheitsausrüstung neuer Tunnels. Das führte im Neufeld zu einer weiteren Verzögerung, aber auch zu einem topmodernen Tunnel. 2006 schliesslich konnte das Ausführungsprojekt genehmigt werden.

Ab jetzt ging es zügig voran: Baubeginn war im September 2006 und schon morgen Sonntag steht der neue Tunnel den Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung.

Die heutige Einweihung eines Strassenstücks führt mich zu einigen kurzen Betrachtungen über das heute einzuweihende Werk hinaus.

Eine der grossen Herausforderungen der Zukunft ist die Kapazitätsproblematik. Welche Mobilität wollen wir uns leisten, in welche wollen wir investieren? In Infrastrukturbauten oder in volkswirtschaftliche Staukosten? Das Problem ist zwar erkannt, mit dem Infrastrukturfondsgesetz wurde die erforderliche Rechtsgrundlage für die Aufgabe „Engpassbeseitigung“ geschaffen. Wir werden spätestens in zwei Jahren Mittel für diese Aufgabe zur Verfügung haben. Es ist aber heute schon klar, dass mit dem vom Parlament festgelegten finanziellen Rahmen nur ein Teil der dringendsten Engpässe beseitigt werden kann. Die Vorhaben müssen zeitlich priorisiert werden und es werden bei Weitem nicht alle Bedürfnisse und Wünsche der Agglomerationen erfüllt werden können.

Gerade hier in Bern liegen die Vorstellungen von Bund und Kanton noch sehr weit auseinander. Wir sind noch lange nicht am Ziel. Die Frage „neuer Aaretunnel oder Ausbau der bestehenden A1 in irgendeiner Form?“ wird uns, Frau Baudirektorin, wohl noch einige Male intensiv beschäftigen.

Ein zweites grundsätzliches Problem beschäftigt mich seit längerer Zeit immer intensiver. Gestützt auf alle Verkehrsprognosen ist mit einem weiteren Anschwellen der Blechlawine zu rechnen. Diese Tatsache muss nicht nur zu Kapazitätsüberlegungen führen, sondern vor allem auch als Herausforderung für Verbesserungen des Verkehrs aus Sicht der Umwelt verstanden werden.

Wir haben dafür zu sorgen, dass die Mobilität auch künftig zum Wohle unserer Gesellschaft ermöglicht wird; die negativen Auswirkungen müssen dabei aber noch weiter reduziert werden. Während in Bezug auf die Luftschadstoffe mit den heute verfügbaren neuen Fahrzeugen das Problem schon deutlich entschärft ist, ist das System Strasse nach wie vor noch zu unsicher, konsumiert zu viel Energie und produziert noch zu viel Lärm. Zum Glück sind markante Verbesserungspotenziale in Griffweite: Mit „Via sicura“ soll und kann die Strassenverkehrssicherheit nochmals markant verbessert werden. Im Bereich Lärmschutz sind wir auf dem gesamten Nationalstrassennetz seit Jahren intensiv engagiert. Bei der Energieeffizienz stehen wir unter anderem vor dem Durchbruch der Elektro-Mobilität auf der Strasse. Hier sind enorme Potenziale vorhanden für eine individuelle, energiesparende und völlig saubere Mobilität! Freuen Sie sich also, wenn dann in künftigen Jahren leise surrende Motorfahrzeuge schadstofffrei und ohne CO2 zu emittieren von der Stadt via Anschluss Tiefenaustrasse durch den Neufeldtunnel zur A1 rollen und erst noch, ohne dann dort im Dauerstau zu stehen!

Allen Beteiligten, besonders auch der Bauherrschaft und somit dem Kanton Bern mit seiner Bau-Verkehrs- und Energiedirektion sowie vor allem seinem Tiefbauamt, ein grosses MERCI! für das Engagement, die kompetente Arbeit sowie die gute Zusammenarbeit. Der Stadt Bern und ganz besonders dem Längassquartier wünsche ich, dass alle ihre Erwartungen betreffend guten Verkehrsfluss, wenigen Beeinträchtigungen und erhoffter Entlastungswirkung sich erfüllen mögen.