

Die Nationalstrasse N5 auf Neuenburger Boden

Autor(en): **Bodinier, C.-P.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **68 (1973)**

Heft 2-de

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-174331>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Deren Ausbau sollte die rasche Verbindung aus dem Glattal und von Winterthur her zur Quaibrücke ermöglichen, würde aber so empfindliche Eingriffe namentlich in die Grünzone unterhalb der Hochschulen und beim «Pfauen» erfordern, dass sich füglich die Frage nach dem Verantwortbarsein stellt.

In *Genf* lässt sich eine andere Seite des Problems erkennen. Dort führt von der verbreiterten Montblancbrücke eine mit von den höchsten Fahrzeugbelastungen der Schweiz aufweisende Strasse durch das Eaux-Vives-Quartier gegen die französische Grenze. Das Stadtviertel ist durch diese Verkehrsführung nachweisbar geschädigt worden im Sinne der Zerreissung einer Siedlungseinheit und der Entwurzelung ihrer Bewohner.

In *Basel* befindet sich momentan ein Cityring im Ausbau, der auf grossen Strecken dem Zug der einstigen Stadtgräben folgt und beim SBB-Bahnhof direkten Anschluss an die Zufahrt zur Autobahn N2 findet. Beidseits des vom Heuwaageviadukt überbrückten Birsigtales hatten sich alte Schanzenwerke erhalten. Sie sind zusammen mit den sie schmückenden Grünanlagen grossenteils der neuen Strasse zum Opfer gefallen. Ob auch das fehlende Teilstück des Cityrings vom Spalentor zum Rhein erstellt wird, das hart am Kantons- und am Frauenspital vorbeiführen würde, haben die Stimmberechtigten noch zu entscheiden. Dem Bau der Zufahrt zu einer neuen Spital-Parkhalle haben sie freilich schon vor längerer Zeit zugestimmt; diese Zufahrt aber hat nun das an sich sehr bedauerliche, indessen zu einem unerfreulichen Politikum gewordene Fällen einer grösseren Zahl von Bäumen längs des projektierten Cityrings bedingt.

In *Bern* stellt ebenfalls ein «Quartiering» seine Probleme. Wohl in Erwartung, dass die vor der Eröffnung stehende, gegen das Oberland führende Umfahrungs-Autobahn SN6 viel Verkehr von ihm, d. h. vom berüchtigten Laubeggstrasse-Teilstück, abziehen wird, lehnten die Stimmberechtigten kürzlich seinen Ausbau beim «Rosengarten» ab, folgten andererseits aber auch dem Antrag der Behörden, auf die längst beschlossene Verbreiterung im Kirchenfeld nun doch zu verzichten. Geradezu absurd in seinen Folgen und als Schulbeispiel dafür, wie man es nicht machen sollte, erscheint aber die Anlage der erwähnten Autobahn SN6 in geringstem Abstand von den Wohnbauten am äusseren Berner Ostring. Einsichtige hatten die Dinge längst so kommen sehen, und man wird sich immer fragen müssen, warum dieses «Meisterwerk» der Planung, dessen Nachteile die städtischen Behörden heute offen zugeben, nicht seinerzeit, d. h. vor zehn Jahren schon, durch eine bessere Variante ersetzt worden ist. *E. Schwabe*

Die Nationalstrasse N5 auf Neuenburger Boden

Die dem Neuenburgersee und dem Jurafluss entlang führende Nationalstrasse N 5 wird zur Zeit auf neuenburgischem Boden in bestimmten Abschnitten erstellt; zum Teil steht sie erst auf dem Papier. Sie erfordert ganz beträchtliche Eingriffe in die Landschaft, von der sogenannten Béroche im Westen bis zum oberen Bielersee im Osten, wie nachstehend dargestellt werden soll.

Die Béroche

Die N 5 wird eine Autostrasse 2. Klasse und nicht, wie ursprünglich vorgesehen, 3. Klasse darstellen. Sie wird parallel zur bestehenden Kantonsstrasse sich hinziehen und die Ortschaften, so gut es geht, umfahren – das Projekt ist von den neuenburgischen Behörden aufgestellt worden und dürfte sicherlich vom Bund akzeptiert werden. Auf zwei langen Viadukten sollen die Täler bei Vaumarcus und St-Aubin gequert werden. Gegen Norden, in der Nähe des Schlosses von Gorgier, wird die Strasse in einen Einschnitt zu liegen kommen; dann wird sie seewärts einbiegen und die SBB-Linie auf einer mehrere hundert Meter langen Brücke südlich von Bevaix überschreiten – hier wird auch ein Anschluss-Bauwerk errichtet.

Nichts soll unterlassen werden, was dazu beitragen kann, die Landschaft zu schonen. Doch dürfte die Ruhe, der sie sich bisher erfreute, allein schon durch den Lärm der Fahrzeuge beeinträchtigt werden.

Colombier

Die grossartige, nach französischen Vorbildern angelegte Allee, die sich vom Schloss zum See hinunterzieht und deren Bäume zur Mitte des 17. Jahrhunderts auf Veranlassung des Fürsten Henri II. von Orléans-Longueville gepflanzt wurden, wird in ihrem unteren Teil leider von der Autostrasse tangiert. Die Bäume sind gefällt; in rund 10 Metern Höhe erheben sich dafür Betonpfeiler, welche die Route tragen.

Auvernier

Die ehemals so elegant sich wölbende Bucht von Auvernier ist nach und nach mit Deponien, die der Aushub der Strasse anderswo zeitigte, aufgefüllt worden. Man möchte hier eine Grünzone schaffen



Von oben nach unten: Eine der prächtigen Alleen von Colombier wird durch den Bau der Autobahn kupiert. – Längs dieser zum Teil aufzufüllenden Seebucht gedachten die Neuenburger Stadtbehörden die N 5 zu verlegen.

und den kleinen Hafen nach aussen verlegen. Dessen ungeachtet hat sich an dieser Stelle eine archäologische Tragödie ergeben. Zugegeben, der archäologische Dienst, der im Hinblick auf den Autobahnbau geschaffen worden ist, hat aufmerksam die Arbeiten verfolgt und die sich aufdrängenden Untersuchungen und Ausgrabungen mit Hilfe der staatlichen und weiterer Mittel pflichteifrig durchgeführt. Indessen war die zur Verfügung stehende Zeit ausserordentlich knapp. Man rettete, was möglich war, von den Funden zweier Pfahlbauersiedlungen, die, wie man vernimmt, die reichsten der ganzen Schweiz sein sollen. Es handelt sich um Siedlungen einerseits des ausgehenden Neolithikums (3. Jahrtausend vor Chr.), andererseits der Endphase der Bronzezeit (ca. 800 vor Chr.). Die überaus wertvollen Aufdeckungen werden zu 95 % verloren sein, denn, so stellte

der neuenburgische Kantonsarchäologe fest, eine vorgeschichtliche Station, die man mit Schuttablagerungen überdeckt, bleibt nicht einfach konserviert, wie wenn sie vom Wasser überflutet wäre, sondern sie wird vom Gewicht der Erdmassen sozusagen erdrückt und vernichtet.

Neuenburg

Etwas lichter erscheinen die Dinge heute im Bereich der Kantonshauptstadt. Seit über zehn Jahren setzt sich dort eine Gruppe von Einwohnern sehr energisch dafür ein, dass die Autostrasse nicht dem Ufer des Sees entlang geführt werde und derart die Stadt von der Wasserfläche trenne. Die unter sich uneinigen und offenbar schlecht beratenen Stadtbehörden unterstützten mehrheitlich dies von starken finanziellen Kräften mitgetragene Ufer-Projekt. Einer Petition, die über 5000 Unterschriften, d. h. mehr als die Hälfte jener der städtischen Stimmbürger, auf sich vereinigte, blieb der Erfolg versagt; die Gemeinde plädierte beim Kanton zugunsten der Ufer-Variante. Daraufhin wurde eine Initiative lanciert, bei deren Annahme das Bauordnungsreglement hätte geändert werden und der Bau einer Strasse längs dem See, unter Vorbehalt des eidgenössischen Rechtes, hätte unterbleiben müssen. Die Gemeinde trat mit einem Gegenprojekt auf den Plan, das dann, sogut wie auch die Initiative, von den Stimmberechtigten abgelehnt wurde. Immerhin einigten sich in der Folge der Kanton und der Bund, die Variante einer Umfahrung der Stadt durch einen Tunnel ernsthaft zu prüfen. Diese Untersuchung ist im Gange, und zu Ende des Winters standen die Chancen des Tunnel-Projektes nicht schlecht. Sollte es sich, was sehr zu hoffen ist, durchsetzen, so hätte der gesunde Menschenverstand überall die «Experten» und «Spezialisten», die sich auf das südliche Trasse versteift hatten, triumphiert.

Zwischen Neuenburger- und Bielersee

Nach St-Blaise quert die N 5 das hügelige bis ebene Gelände, das sich zwischen dem Neuenburger- und Bielersee erstreckt. Die Bauarbeiten sind dort im Gange. Bei Le Landeron werden die Staatsstrasse und die Bahnlinie auf einem monumentalen Viadukt gekreuzt, der sich brutal vom Hintergrund des schönen, zum Jura ansteigenden Rebhanges abhebt. Freilich hat die Gegend um Cornaux und Cressier, wo eine Erdölraffinerie und eine grosse Zementfabrik vor einigen Jahren neu errichtet worden sind, bereits den Charakter einer Industriezone angenommen, so dass das zusätzliche Betonbauwerk der Strasse nur ein Element der Entstellung mehr in einer unästhetisch gewordenen Landschaft bedeutet.

C.-P. Bodinier (übers. E. Schw.)