

Boulevard bauen statt Schneise schlagen

Autor(en): **Loderer, Benedikt**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **31 (2018)**

Heft 1-2

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-816285>

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.

Boulevard bauen statt Schneise schlagen

In der Stadt Biel soll eine Lücke im Autobahnnetz mit einem technischen Maximalprojekt gestopft werden. Nun gibt es einen Gegenvorschlag: die pragmatische Vernunftlösung.

Text:
Benedikt Loderer
Pläne:
Stadtplanungsgruppe
des Komitees
«Westast so nicht!»

Seit 1960 hat das Volk den Netzbeschluss dreimal an der Urne bestätigt. Darin legte das Parlament fest, welche Autobahnen gebaut werden sollen. Zum Beispiel am Jurasüdfuss, von Solothurn über Grenchen und Biel nach Neuenburg – doch wo genau die Strasse durchgeführt werden soll, war offen. Das Ergebnis nach sechzig Jahren Planen und Würgen ist eine Autobahn dritter Klasse am Nordufer des Bielersees sowie die A5 von Solothurn bis an die Bieler Stadtgrenze. Anschlüsse Richtung Jura und Bern bestehen bereits, letzterer durch den im Oktober eröffneten Ostast. Es fehlt noch der Westast, um die Stadt Richtung Neuenburg zu umfahren. Vorgesehen ist ein vierspuriges Verkehrsrohr meist im Tunnel mit zwei Anschlussbauwerken auf Stadtgebiet: der Vollanschluss Biel Centre und der Halbanchluss Seevorstadt. Das offizielle Projekt kostet rund 2,5 Milliarden Franken, hat eine Bauzeit von nahezu zwanzig Jahren, opfert 745 Bäume und 74 Häuser, benötigt 600 000 Lastwagenfahrten und reisst – was nie wiedergutzumachen ist – zwei riesige Gräben in den Stadtkörper siehe Hochparterre 9/16.

Der Gegenvorschlag: «Westast so besser!»

Kein Wunder, ist die Stimmung gedrückt. Die Unterstützer des offiziellen Projekts sagen: Gewiss, die Opfer sind gross, aber es muss endlich etwas gehen. Biel braucht den Westast, sonst erstickt die Stadt im Verkehr. Doch die Opposition ist laut: Der Verein «Westast so nicht!» organisierte Stadtwanderungen und zeigte den Leuten, was auf sie zukommt. Im November 2015 gegründet, hat er heute rund 1900 Mitglieder. An einer Demonstration im September 2017 nahmen rund 4000 Leute teil, so viele, wie das neue Bieler Eishockeystadion Zuschauer fasst.

Im Verein formierte sich eine Stadtplanungsgruppe rund um den Architekten Lars Mischkulnig. Sie arbeitete ein Gegenprojekt aus: «Westast so besser!» Es fällt keinen Baum, lässt alle Häuser stehen, braucht null Lastwagenfahrten im Stadtzentrum, benötigt die Hälfte der Bauzeit, verursacht die Hälfte der Kosten und hinterlässt keine Wunden im Stadtkörper. Das Gegenprojekt zerschneidet die Stadt nicht. Es ist bisher der einzige Vorschlag, der stadtverträglich ist. Und doch respektiert es das genehmigte generelle Projekt. Es braucht keinen Neubeginn, Anpassungen genügen. Wie erreicht es dieses Wunder? Durch die Trennung von Durchgangs- und Lokalverkehr: Durchgang unten, lokal oben. Den Durchgangsverkehr

steckt die Stadtplanungsgruppe in einen Tunnel. Dieser beginnt im Osten bei der Verzweigung Brüggmoos, folgt der bestehenden Strassenlinie bis zur Seevorstadt und schliesst dort an den Vinkelztunnel des offiziellen Projekts an. Der Tunnel wird zweispurig, denn die Fortsetzung am Seeufer ist es auch. Die Anschlüsse Biel Centre und Seevorstadt fallen weg. Die Tunnelbohrmaschine beginnt im Brüggmoos, frisst sich fünf Kilometer durch Schotter und Fels – unsichtbar, nicht zu hören, ohne Belästigung – und kommt nach acht Jahren bei Rusel wieder heraus.

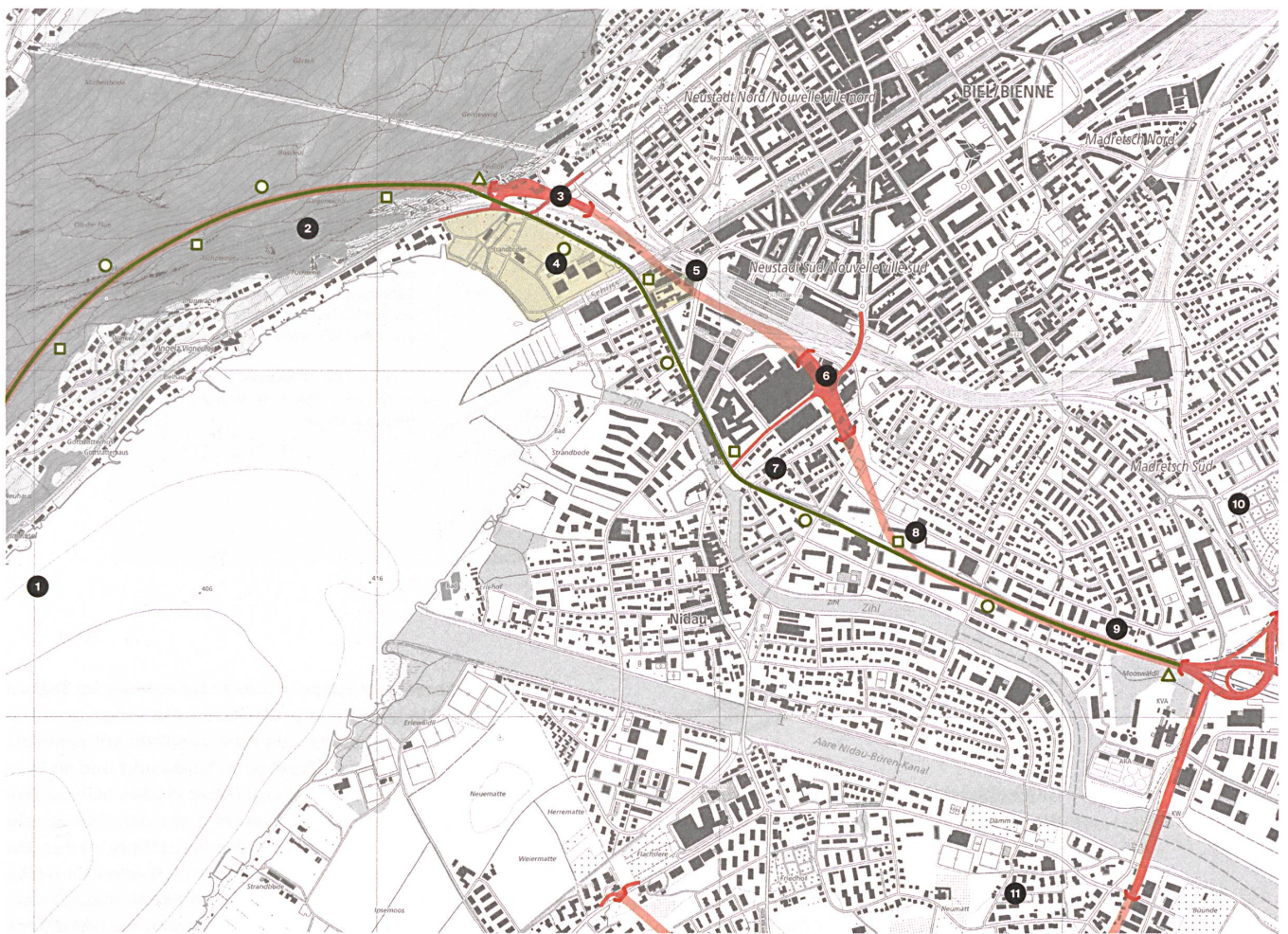
Ein Boulevard für den Lokalverkehr

Für den Lokalverkehr baut das Projekt einen Boulevard, der den heutigen Strassenzügen folgt – eineverkehrsberuhigte Stadtstrasse, die von einem Veloweg plus Fusswegen und einer Allee begleitet ist. Fünf Kreisel sorgen für ein erträgliches Tempo. Dieser Boulevard ist zugleich Autobahnzubringer und Lokalverteiler. Er wird eine bequeme städtische Hauptstrasse.

Der Tunnel stopft die Lücke im Autobahnnetz und gehorcht so dem Volkswillen. Vom heutigen Verkehr an der Oberfläche übernimmt er den ganzen Durchgangsverkehr, die Hälfte der Pendler und einen Fünftel des Binnenverkehrs. Über den Boulevard rollt nur noch die Hälfte des heutigen Verkehrs. Die Umfahrung, die auch das offizielle Projekt verspricht, wird damit Tatsache. Die vom Verkehr geplagten Quartiere atmen auf.

Bitte prüfen

«Westast so besser!» hat sein Gegenprojekt in einer Zeitung, die dem Lokalanzeiger «Biel-Bienne» beigelegt wurde, in einer Auflage von 110 000 Exemplaren an alle Haushalte der Region verteilt. Da war erst Stille im Walde. Niemand konnte das Gegenprojekt als Luftschloss abtun. Es ist überzeugend und technisch so ausgereift, dass auch die Verfechter des offiziellen Projekts nicht daran vorbeikommen. Kunststück, steckt doch darin das Fachwissen von Martin Gysel, einem Tunnelingenieur mit viel Erfahrung. Inzwischen verlangen parlamentarische Vorstösse im Bieler Gemeindeparlament und im Grossen Rat des Kantons Bern – eingereicht von Verfechtern des offiziellen Projekts –, genauer hinzuschauen. Es gilt insbesondere, die Aussage betreffend Verkehr und die verlockenden Angaben von kürzerer Bauzeit, massiv tieferen Kosten und die Eingriffe ins Stadtbild von Biel und Nidau zu prüfen und gesamthaft zu vergleichen. Die Stadtplanungsgruppe des Vereins «Westast so nicht!» schaut gelassen in die Zukunft. Benedikt Loderer ist Stadtwanderer und Mitglied der Stadtplanungsgruppe des Komitees «Westast so nicht!».



Das offizielle und das Gegenprojekt

- offizielles Projekt: Tunnel
 - offizielles Projekt: offene Autobahn
 - Alternative «Westast so besser!»: Tunnel und darüber ein Boulevard auf derselben Linie
 - Multifunktionsstellen (unterirdisch)
 - SOS-Nischen (unterirdisch)
 - △ Betriebszentralen (unterirdisch)
- 1 Rusel: Das Portal des Vingelztunnels befindet sich am gleichen Ort wie im offiziellen Projekt. Die Nationalstrasse dritter Klasse verschwindet im Berg.

- 2 Vingelztunnel: Dieser Teil des offiziellen Projekts wird wie geplant zweispurig gebaut. Für die westlichen 2,5 Kilometer ändert sich nichts.
- 3 Seevorstadt: Dieser Halbanschluss fällt weg. Der neue Tunnel bleibt im Untergrund. Der Stadtkörper wird nicht aufgeschlitzt.
- 4 Strandboden: Die Matte und die Bäume bleiben unversehrt. Kein Lärm, kein Staub, keine Lastwagenfahrten verunmöglichen den Naturgenuss.
- 5 Maschinenmuseum: Die Häuser rund ums Museum Müller bleiben stehen. Kein Installationsplatz heisst auch keine Abbrüche.

- 6 Biel Centre: Auf den Vollanschluss wird verzichtet. Damit fällt ein zweiter Schlitz im Stadtkörper weg. Dem Mühlefeldquartier geschieht nichts.
- 7 Stadttunnel: Ein zweispuriger Tunnel verbindet die Verzweigung Brüggmoos direkt mit dem Vingelztunnel. Er folgt den Linien der Bern-, Aarberg- und der Ländtestrasse.
- 8 Boulevard: Über dem Tunnel verläuft eine städtische Strasse gesäumt von einer Allee. Sie ist das Rückgrat des Lokalverkehrs und gleichzeitig Autobahnzubringer.
- 9 Brüggmoos: Das Tunnelportal liegt bei der Verzweigung Brüggmoos.

- Der Ostast wird so elegant und ohne Aufwand mit dem Westast verbunden.
- 10 Ostast: Der kürzlich eingeweihte Ostast verlängert die unterirdische Umfahrung der Stadt Biel. Die Forderung nach Stadtverträglichkeit ist erfüllt.
- 11 Portaltunnel: Er wird so gebaut, wie es das offizielle Projekt vorschlägt, und entlastet Nidau vom Durchgangsverkehr des rechten Seeufers.

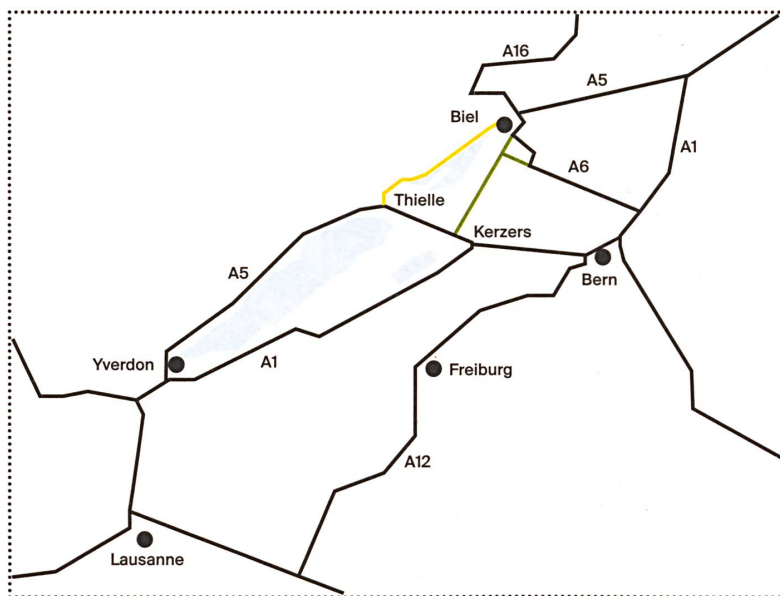
Plan reproduziert mit Bewilligung von Swisstopo BA170224.



Heute rollt Transitverkehr durch die Bieler Seevorstadt, doch ...



... künftig soll es hier ruhig werden.



Kleine Seelandtangente

Der Vorschlag von Kurt Rohner ganz ohne Westast: Ein zweispuriger Tunnel führt durchs Landwirtschaftsgebiet vom Grossen Moos. Dessen Aushub kann für die Sanierung des Torfbodens genutzt werden. Zudem befreit die Tangente das Nordufer des Bielersees vom Transitverkehr.

— Kleine Seelandtangente
— Rückbau Seeuferstrasse
— Autobahnen

So oder so besser

Text: Gabriela Neuhaus

Glücklich ist mit dem offiziellen A5-Westast-Projekt in Biel niemand. Beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) gingen 650 Einsprachen ein, darunter jene der Gemeinden Biel und Nidau. Doch das offizielle Mantra lautete: Streckenführung und innerstädtische Anschlüsse sind nicht verhandelbar, weil notwendig, um den Verkehr aus der Stadt zu bringen. Inzwischen haben die Gegner in einer Demonstration mit gegen 4000 Teilnehmenden ihre Meinung auch auf die Strasse getragen. Sie entlockten dem Bieler Stadtpräsidenten Erich Fehr ein Zugeständnis: Falls Alternativen mit «gleichen verkehrlichen Wirkungen» präsentiert würden, wäre man bereit, diese dem Kanton und dem Bund zu übermitteln. Das alternative Projekt «Westast so besser!» siehe Seite 34 ist nicht die einzige Alternative. Im Frühjahr 2017 hatte der Bieler Projektentwickler Didier Bardet seine Ideen den Behörden zugestellt, aber nicht einmal eine Eingangsbestätigung erhalten. Auch Bardet schlägt einen längeren Tunnel vor, durchgehend zweispurig mit Gegenverkehr statt der vierspurigen, zum Teil offenen geführten Stadtautobahn des offiziellen Projekts.

Zwei weitere Vorschläge

Der Architekt und Raumplaner Kurt Rohner war zwanzig Jahre Kreisplaner beim Kanton Bern und ist ebenso profunder Kenner wie vehementer Kritiker des offiziellen Westast-Projekts. Er skizzierte in seiner Einsprache gleich zwei Alternativen: den A5-Westast auf Stadtgebiet zu einer Nationalstrasse dritter Klasse herabzustufen, was die Abteilung Architektur, Gestaltung und Bauingenieurwesen der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften schon vor Jahren in einer Studie untersuchte. Rohner führt die Idee weiter, indem er über der abklassierten Achse eine zweite Ebene für den Fuss- und Veloverkehr skizziert.

Sein zweiter Vorschlag heisst «kleine Seelandtangente» und verzichtet auf den A5-Westast, wie schon in den 1970er-Jahren diskutiert. Rohner hat die Idee den heutigen Verhältnissen angepasst. Eine zweispurige Autobahn soll unterirdisch durch das Landwirtschaftsgebiet, das Grosse

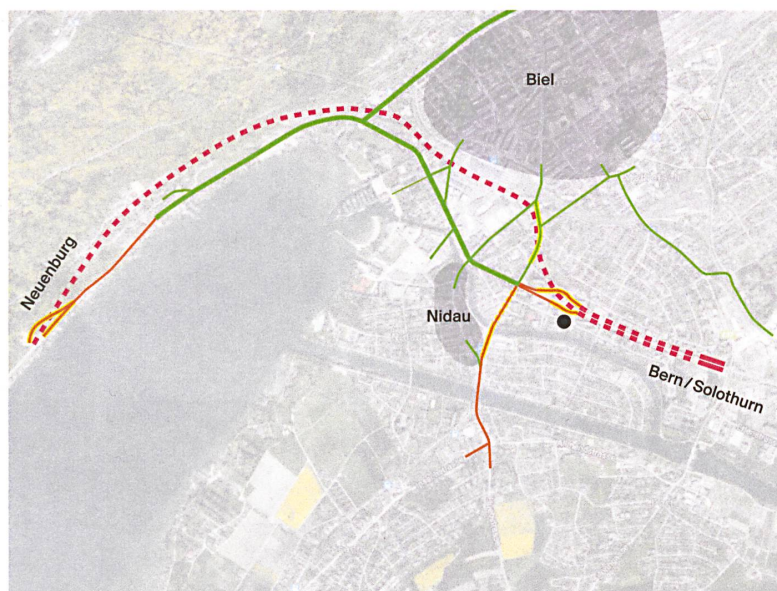
Moos, führen. Der Tunnel würde etappenweise im Tagbau erstellt. Die Landwirte profitierten von einer grossflächigen Bodensanierung: Der Aushub würde mit dem vom Absacken bedrohten Torfboden vermischt und so dessen Fruchtbarkeit verbessern. Diese Westast-Alternative würde zudem einen Planungsfehler aus den 1960er-Jahren korrigieren: Endlich wäre das sensible Nordufer des Bielersees vom Transitverkehr befreit. Rohner rät davon ab, vorschnell auf ein einzelnes Projekt zu fokussieren. Die Städte Biel und Nidau sollten einen partizipativen Prozess finanzieren, bei dem alle Varianten noch einmal auf den Tisch kommen müssten. Als Vorbild nennt er den Planungsprozess Schützenmatt in Bern, bei dem der Zuzug des neutralen Berliner Büros Urban Catalyst eine interdisziplinäre Lösung ermöglichte.

Braucht es überhaupt eine Autobahn?

Zur Debatte müsste auch die Grundsatzfrage stehen: Braucht es überhaupt eine Autobahn? Nein, würden viele antworten, die in den letzten Monaten mit unterschiedlichen Aktionen gegen das Westast-Projekt gekämpft haben. Erst recht nicht, weil es in der Region seit Oktober 2017, also seit der Eröffnung des A5-Ostasts, kaum mehr zu Staus gekommen ist. Die Bieler Architektin Catherine Preiswerk ist Mitautorin der Einsprache, die der Heimatschutz gegen den A5-Westast einreichte. «Ich schätze das Engagement, mit dem Alternativen entwickelt werden», sagt sie. Zwingend sei aber, die Zukunft einzubeziehen: «Unser Mobilitätsverhalten wird sich drastisch verändern. Wir haben die Chance, dem gerecht zu werden und ein vierzigjähriges Verkehrskonzept zu überdenken.» Dafür brauche es transparente, aussagekräftige Verkehrszahlen und -prognosen für die Region – die bis heute fehlten. In anderen Städten beobachte man bereits einen Rückgang des motorisierten Individualverkehrs. Das müsste auch die «Innovationsregion Biel» anstreben. Auch Preiswerk empfiehlt einen partizipativen Prozess.

Der Ball liegt beim Kanton

Im November 2017 nahmen die Stadtbehörden die Alternative «Westast so besser!» kommentarlos zur Kenntnis. Anschliessend bestätigte Vize-Stadtschreiber Julien Steiner immerhin: «Städte und Kanton sind in Kontakt,



Westast anders

Wie «Westast so besser!» kommt der Vorschlag von Didier Bardet dank eines längeren Tunnels ohne Anschlüsse auf Stadtgebiet aus. Bardet zeichnet einen zusätzlichen, direkten Anschluss für die Zentren von Biel und Nidau im Quartier Weidteile.

- Zufahrten Quartiere, neue Zufahrt
- Anschluss und Kreuz, neue Strecken
- Autobahn unterirdisch im Tunnel
- Autobahn offen
- Stadtzentrum Biel, Altstadt Nidau
- zusätzlicher Anschluss mit Zubringer aus dem Gebiet Südsee

um diese Alternative seriös zu studieren.» Eine Stellungnahme sei noch im Januar oder im Februar zu erwarten. Offizieller Bauherr des A5-Westasts ist der Kanton Bern: Dort liegt nun der Ball. Und entgegen allen Behauptungen sind die Weichen nicht endgültig gestellt. Das Uvek hält unmissverständlich fest: «Würde der Kanton Bern ein anderes Projekt vorsehen, könnte er das jetzige zurückziehen und allenfalls ein neues zur Genehmigung einreichen. Das alte Verfahren würde in diesem Fall abgeschrieben. Er könnte auch eine Projektänderung beantragen.» Gabriela Neuhaus ist Journalistin und Filmemacherin unter anderem im Bereich Stadtplanung. Als Bielerin begleitet sie das Projekt Autobahn-umfahrung bereits ein Leben lang. Sie ist Mitglied des Komitees «Westast so nicht!» und publiziert Recherchen zum Thema auf www.westast.ch.

Kommentar

Standortbestimmung jetzt!

Die Alternative «Westast so besser!» ist stadtverträglicher als das offizielle Projekt. Doch auch sie hält an der Autobahn fest, obschon deren Notwendigkeit bisher gar nicht nachgewiesen ist. Dass ein Beschluss von 1960 für unantastbar erklärt wird, kann man 2017 nicht ohne vernünftigen Widerspruch hinnehmen. Zumal sich die Staus in der Region seit Ende Oktober 2017, seit der Ostast der A5-Umfahrung eröffnet wurde, so gut wie aufgelöst haben. Bis heute gibt es auch keine zuverlässigen Verkehrserhebungen, die jeder weiteren Planung zugrunde liegen müssten. Bevor diese Zahlen erhoben und ausgewertet sind, kann man nicht im Ernst das offizielle Projekt durchsetzen. Vielmehr sollten die Behörden nun Verkehrslenkungsmaßnahmen umsetzen, damit die staufreie Situation auch bleibt – das würde der zeitgemässen Forderung «Lenken statt bauen» entsprechen. Es darf nicht sein, dass mehr als zwei Milliarden Franken verlockt werden für einen überdimensionierten, sieben Kilometer kurzen Autobahnabschnitt, der mit Blick auf das Nationalstrassennetz höchstens drittrangig ist. Dafür ist auch jene Milliarde zu viel, die der zweispurige Tunnel von «Westast so besser!» kosten würde. Gabriela Neuhaus ●

Städtebau-Stammtisch

Hochparterre organisiert einen Städtebau-Stammtisch zum offiziellen Westast-Projekt und zu den Gegenvorschlägen. Über Teilnehmende, Datum und Ort werden wir online informieren.

www.hochparterre.ch

HUBER
FENSTER

huberfenster.ch



Denkmalpflege
Rathaus Trogen

Architektur:
Thomas Künzle Architekten GmbH
Fotografie: Emanuel Sturzenegger