

«So besser» ist besser

Was bisher geschah: Nach 60 Jahren Planung gibt es nun ein offizielles Aufgabe-Projekt für den Westast. Er hat zwei Anschlüsse, ist dem Denken des 20. Jahrhunderts untertan, zusammenfassend, er ist stadtzerstörend. Das Komitee «Westast, so nicht!» stellt im November 2017 die Alternative «Westast so besser» vor. Diese ist realistisch, stadtverträglich und 800 Millionen Franken teurer. Wer glaubt noch an das offizielle Projekt?

Benedikt Loderer,
Daniel Sigrist, Thomas Zahnd

Die Geschäftsbedingungen zuerst: Der Westast kommt. Im Netzbeschluss von 1960 ist die A5 drin, niemand bringt sie da wieder raus. 2014 hat der Bundesrat das Generelle Projekt genehmigt, niemand stösst das um. Der Portunnel, die Kanalbrücke und der Vingelztunnel sind darin enthalten, ebenso der Grundsatz, dass unter den Boden muss, was kann. Niemand will das ändern. Wörther streiten wir uns überhaupt? Um zwei Anschlüsse. Doch die machen den entscheidenden Unterschied aus zwischen der stadtzerstörenden Verkehrsplanung aus dem 20. und der stadtverträglichen des 21. Jahrhunderts. Die Vergangenheit ringt mit der Zukunft.

Das Retroprojekt

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es immer noch behauptet, die städtischen Verkehrsprobleme zu lösen. Da es immer mehr Verkehr gebe, braucht es immer mehr Straßen. Da der Verkehr die Quartiere überschwemmen, müsse man ihn kanalisieren, ihn in Autobahnen konzentrieren. Leider will er dort nicht bleiben. Zwei Anschlüsse, Seevorstadt der eine, Biel Centre der andere, spucken die gesammelten Autos wieder aus. Es wird Mehrbelastung daraus.

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es keine Entlastung bringt. Drei Beispiele: Heute fahren 20 000 Fahrzeuge pro Tag durch die Hauptstrasse von Nidau. Wird das offizielle Projekt verwirklicht, sind es noch 17 300, blass 13,5% weniger. Heute schluckt die Murtenstrasse 11 900 Autos, künftig wird sie mit 16 000 belastet, also 34% mehr. Durch die Seevorstadt sinkt der Verkehr um 1,4% von 14 400 auf 14 200. Man fragt sich bei diesen offiziellen Zahlen, wofür der Westast gut sein soll. Es wird dasselbe wie vorher daraus.

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es im Machbarkeitswahn die Stadt zerstört. Die beiden Anschlüsse sind zwar ein technisches Bauwerk, aber weit mehr: Sie sind zwei nie vernarbende Wunden im Stadtkörper. Vor hundert Jahren hat man mit dem Bahndamm Biel vom See getrennt, nun will man mit dem Westast diesen Fehler wiederholen. Anders herum, das offizielle Projekt ist nicht stadtverträglich. Es wird Wüstenei daraus.

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es fatalistisch ist. Der Verkehr ist für seine Planer ein Naturereignis, dagegen kann man nichts machen. Das aber der Verkehr menschengemacht ist, das verdrängen sie. Sie denken eindimensional. Es wird Beton daraus.

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es auf dem hohen Tempo beharrt. Die Autobahn ist eine Schnellstrasse. Immer zwischen zweit Stau fährt man mit 100 Kilometern pro Stunde. Das in der Innenstadt, wohlverstanden. Es wird stockender Kollonienverkehr daraus.

Das offizielle Projekt ist altmo-

disch, weil es an die Trennung der Verkehrsarten glaubt. Autos, Velos, Fußgänger werden nach ihrer Geschwindigkeit mit grossem Aufwand unterteilt und ausgeschieden und mit Rotlichtern und Verhältnisbefehlen voneinander abgesondert. Es herrscht der erbitterte Kampf um den Platz auf der Strasse. Dabei gilt: Der Schnellere wird bevorzugt. Es wird das tägliche Chaos daraus.

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es auf die Konzentration vertraut. Doch die verstopft die Stadt, wie die oben aufgeführt Zahlen beweisen. Man kann den Verkehr verschieben, lenken, konzentrieren, verteilen, egal, er verschwindet trotzdem nicht. Im Kartext: Wer Straßen baut, wird Verkehr ernsten, was uns das 20. Jahrhundert beweiskräftig vorgeführt hat. Mehr vom Gleichen bis der Verkehr am Verkehr erstickt. Es wird Stau daraus.

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es eines für das Auto des 20. Jahrhunderts ist: 1300 kg Taragewicht für 80 kg Netto. Die offiziellen Planer haben keine Antwort auf die künftigen selbstfahrenden Autos, können sich neue Formen des Individualverkehrs nicht vorstellen, sind blind für das Autotilgen, glauben nach wie vor an die autogerechte Stadt. Es wird Verschwendug daraus.

Das Berner Modell

Weit suchen muss man nicht, um Besseres zu finden: Das Berner Modell. Es ist in der Denkwerkstatt des Tiefbauamtes des Kantons Bern erfunden worden. Die offiziellen Autobahnplaner wissen nicht, was ihre Kollegen seit Jahren Gescheiteres erfunden haben.

Sie sollten mal ein Pausengespräch führen. Wer Anschlussunterricht braucht, geht nach Wabern und schaut sich die Seifigenstrasse an oder nach Köniz, um die Schwarzenburgstrasse zu besichtigen.

Das Berner Modell sorgt für die Verträglichkeit, was auch Stadtverträglichkeit meint. Die Kunden der Anschlüsse verschwinden. Es braucht sie nicht. Es geht nicht um die Autos, es geht um das Zusammenwirken aller Verkehrsteilnehmer. Wie erreicht man das? Mit Tempo 30, mit einem Mittelbereich als Querungs- und Abbiegehilfe, mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept, bei dem der Widerstand kleiner bleibt als beim Ausweichen auf die Quartierstrassen. Anders herum, ein Mobilitätskonzept, das das beschränkte Autodenken überwindet. Das Berner Modell ist eine Methode, kein Rezept.

Mit besorgnisszitternder Stimme haben uns die Propheten gewarnt. Kaum ist der Ostast eröffnet, so wurde auf der Bern-, Aarberg- und Ländtestrasse der Verkehr zusammenbrechen. Neue Messungen aber sagen, dass – an der Bernstrasse zum Beispiel – der Verkehr nur von 18 000 auf 19 500 Fahrzeuge pro Tag zugenommen hat, was viel teurer das wird. Zehn Prozent wären 217 Millionen. Und noch etwas, der Vingelztunnel wird rund 90 Millionen teurer sein als offiziell mitgeteilt. Zusammengezählt kostet das offizielle Projekt rund 2,5 Milliarden Franken.

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es für seine Planer ein Naturereignis, dagegen kann man nichts machen. Das aber der Verkehr menschengemacht ist, das verdrängen sie. Sie denken eindimensional. Es wird Beton daraus.

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es auf dem hohen Tempo beharrt. Die Autobahn ist eine Schnellstrasse. Immer zwischen zweit Stau fährt man mit 100 Kilometern pro Stunde. Das in der Innenstadt, wohlverstanden. Es wird stockender Kollonienverkehr daraus.

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es auf dem hohen Tempo beharrt. Die Autobahn ist eine Schnellstrasse. Immer zwischen zweit Stau fährt man mit 100 Kilometern pro Stunde. Das in der Innenstadt, wohlverstanden. Es wird stockender Kollonienverkehr daraus.

Das offizielle Projekt ist altmo-

disch, weil es an die Trennung der Verkehrsarten glaubt. Autos, Velos, Fußgänger werden nach ihrer Geschwindigkeit mit grossem Aufwand unterteilt und ausgeschieden und mit Rotlichtern und Verhältnisbefehlen voneinander abgesondert. Es ist auch weniger laut und weniger stinkig. Die flankierenden Schnellere wird bevorzugt. Es wird das tägliche Chaos daraus.

Das Berner Modell glaubt nicht an die Konzentration, sondern an die Verteilung. Nicht durch zwei Nadelöhr direkt en den Strom, sondern dosiert über fünf Kreisel den Verkehrsfluss. Da der Strom langsamer fließt, ist er auch weniger laut und weniger stinkig. Die flankierenden Schnellere wird bevorzugt. Es wird das tägliche Chaos daraus.

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es auf die Konzentration vertraut. Doch die verstopft die Stadt, wie die oben aufgeführt Zahlen beweisen. Man kann den Verkehr verschieben, lenken, konzentrieren, verteilen, egal, er verschwindet trotzdem nicht. Im Kartext: Wer Straßen baut, wird Verkehr ernsten, was uns das 20. Jahrhundert beweiskräftig vorgeführt hat. Mehr vom Gleichen bis der Verkehr am Verkehr erstickt. Es wird Stau daraus.

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es eines für das Auto des 20. Jahrhunderts ist: 1300 kg Taragewicht für 80 kg Netto. Die offiziellen Planer haben keine Antwort auf die künftigen selbstfahrenden Autos, können sich neuen Formen des Individualverkehrs nicht vorstellen, sind blind für das Autotilgen, glauben nach wie vor an die autogerechte Stadt. Es wird Verschwendug daraus.

Die Mühosal

Das offizielle Projekt ist nicht nur altmodisch, es ist auch mühsam. Man kann das kurz zusammenfassen:

- 20 Jahre Bauarbeiten mitten in der Stadt mit allem Lärm, Staub und Belästigung, die sie verursachen. Wie viele Leute werden leiden müssen unter den Bauarbeiten?

• Die Opfer sind bekannt: 74 Gebäude werden gefällt, 74 Häuser müssen weg. Was kosten die Enteignungen? • 600 000 Lastwagenfahrten sind notig.

• Das Grundwasser drückt, weil es strömt. Die offizielle Röhre schafft eine Barriere, die mit aufwendigen Däckern unterwunden werden muss.

• Das Risiko der Archäologie ist nicht ausgeräumt. Was wenn die offizielle Röhre auf Pfahlbaureste stößt? Umweg? Mehrkosten in jedem Fall.

• Das offizielle Projekt sagt wenig über den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und äussert zum Langsamverkehr kein Bezug. Anders herum, statt einer Gesamtsicht beschränkt es sich auf die Planung einer Autobahn.

Das Berner Modell

Weit suchen muss man nicht, um Besseres zu finden: Das Berner Modell. Es ist in der Denkwerkstatt des Tiefbauamtes des Kantons Bern erfunden worden. Die offiziellen Autobahnplaner wissen nicht, was ihre Kollegen seit Jahren Gescheiteres erfunden haben.

Sie sollten mal ein Pausengespräch führen. Wer Anschlussunterricht braucht, geht nach Wabern und schaut sich die Seifigenstrasse an oder nach Köniz, um die Schwarzenburgstrasse zu besichtigen.

Das Berner Modell sorgt für die Verträglichkeit, was auch Stadtverträglichkeit meint. Die Kunden der Anschlüsse verschwinden. Es braucht sie nicht. Es geht nicht um die Autos, es geht um das Zusammenwirken aller Verkehrsteilnehmer. Wie erreicht man das? Mit Tempo 30, mit einem Mittelbereich als Querungs- und Abbiegehilfe, mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept, bei dem der Widerstand kleiner bleibt als beim Ausweichen auf die Quartierstrassen. Anders herum, ein Mobilitätskonzept, das das beschränkte Autodenken überwindet. Das Berner Modell ist eine Methode, kein Rezept.

Mit besorgnisszitternder Stimme haben uns die Propheten gewarnt. Kaum ist der Ostast eröffnet, so wurde auf der Bern-, Aarberg- und Ländestrasse der Verkehr zusammenbrechen. Neue Messungen aber sagen, dass – an der Bernstrasse zum Beispiel – der Verkehr nur von 18 000 auf 19 500 Fahrzeuge pro Tag zugenommen hat, was viel teurer das wird. Zehn Prozent wären 217 Millionen. Und noch etwas, der Vingelztunnel wird rund 90 Millionen teurer sein als offiziell mitgeteilt. Zusammengezählt kostet das offizielle Projekt rund 2,5 Milliarden Franken.

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es auf dem hohen Tempo beharrt. Die Autobahn ist eine Schnellstrasse. Immer zwischen zweit Stau fährt man mit 100 Kilometern pro Stunde. Das in der Innenstadt, wohlverstanden. Es wird stockender Kollonienverkehr daraus.

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es auf dem hohen Tempo beharrt. Die Autobahn ist eine Schnellstrasse. Immer zwischen zweit Stau fährt man mit 100 Kilometern pro Stunde. Das in der Innenstadt, wohlverstanden. Es wird stockender Kollonienverkehr daraus.

Das offizielle Projekt hingegen wird in jedem Fall teurer als zugesagt. Das liegt daran, dass die Kosten beim Ausführungsprojekt, verglichen mit dem Generellen, nicht mehr als 10% höher sein dürfen. Das erreichen die Ingenieure, indem sie herausstreichen, was die 10% übersteigt. Doch unter den 600 Einheiten, bei denen der Widerstand kleiner bleibt als beim Ausweichen auf die Quartierstrassen. Anders herum, ein Mobilitätskonzept, das das beschränkte Autodenken überwindet. Das Berner Modell ist eine Methode, kein Rezept.

Mit besorgnisszitternder Stimme haben uns die Propheten gewarnt. Kaum ist der Ostast eröffnet, so wurde auf der Bern-, Aarberg- und Ländestrasse der Verkehr zusammenbrechen. Neue Messungen aber sagen, dass – an der Bernstrasse zum Beispiel – der Verkehr nur von 18 000 auf 19 500 Fahrzeuge pro Tag zugenommen hat, was viel teurer das wird. Zehn Prozent wären 217 Millionen. Und noch etwas, der Vingelztunnel wird rund 90 Millionen teurer sein als offiziell mitgeteilt. Zusammengezählt kostet das offizielle Projekt rund 2,5 Milliarden Franken.

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es auf dem hohen Tempo beharrt. Die Autobahn ist eine Schnellstrasse. Immer zwischen zweit Stau fährt man mit 100 Kilometern pro Stunde. Das in der Innenstadt, wohlverstanden. Es wird stockender Kollonienverkehr daraus.

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es auf dem hohen Tempo beharrt. Die Autobahn ist eine Schnellstrasse. Immer zwischen zweit Stau fährt man mit 100 Kilometern pro Stunde. Das in der Innenstadt, wohlverstanden. Es wird stockender Kollonienverkehr daraus.



8 Autobahnanschlüsse sind genug.

dem öffentlichen und dem Langsamverkehr schlucken? Darauf hat das «So besser»-Projekt vernünftige und realistische Antworten.

• «So besser» hat zwei Abteilungen: «Nötige» und «städtische Chancen». Nötige ist der Tunnel ohne Anschlüsse, städtebauliche Chancen bieten sich vier. Mit dem Abriss der Häuserzeile zwischen Aarbergerstrasse und Zihl kann ein grosszügiger Vorplatz zum Campus und einer Mise-en-relief des Schlosses Nidau erreicht werden. Auf der Nordseite muss den Gegenvorschlag ernst nehmen. Auf zwei Ebenen: Als politische Hefe und als vernünftigen Vorschlag. Der Westast ist das wichtigste politische Geschäft der nächsten Jahre und das offizielle Projekt verliert laufend an Zustimmung. Bei den nächsten Wahlen wird man fragen: Kandidat oder Kandidat, wie hast du das mit dem Westast? Da werden einige Sitze wackeln.

Da der Vorschlag vernünftig ist, muss man ihn prafen. Faktencheck! Richtig, doch nicht bloss ein Nachrechnen der Autobahn, sondern ein Variantenvergleich ist nötig. Das Stichwort heisst stadtrverträglich, nicht autobahntauglich. Man kann

renkire kommst bestimmt. Resultat? Unerklärliche, hässliche, trostlose Fragmente.

Das offizielle Projekt ist veraltet, technokratisch, überrissen, zukunftsblind, kurz, uraltes 20. Jahrhundert. Es ist ein Instrument der Stadtzerstörung. Das Berner Modell sorgt für die Verträglichkeit, was auch Stadtverträglichkeit meint. Die Kunden der Anschlüsse verschwinden. Es braucht sie nicht. Es geht nicht um die Autos, es geht um das Zusammenwirken aller Verkehrsteilnehmer. Wie erreicht man das? Mit Tempo 30, mit einem Mittelbereich als Querungs- und Abbiegehilfe, mit einem Betriebs- und Gestaltungskonzept, bei dem der Widerstand kleiner bleibt als beim Ausweichen auf die Quartierstrassen. Anders herum, ein Mobilitätskonzept, das das beschränkte Autodenken überwindet. Das Berner Modell ist eine Methode, kein Rezept.

Das offizielle Projekt hingegen wird in jedem Fall teurer als zugesagt. Das liegt daran, dass die Kosten beim Ausführungsprojekt, verglichen mit dem Generellen, nicht mehr als 10% höher sein dürfen. Das erreichen die Ingenieure, indem sie herausstreichen, was die 10% übersteigt. Doch unter den 600 Einheiten, bei denen der Widerstand kleiner bleibt als beim Ausweichen auf die Quartierstrassen. Anders herum, ein Mobilitätskonzept, das das beschränkte Autodenken überwindet. Das Berner Modell ist eine Methode, kein Rezept.

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es auf dem hohen Tempo beharrt. Die Autobahn ist eine Schnellstrasse. Immer zwischen zweit Stau fährt man mit 100 Kilometern pro Stunde. Das in der Innenstadt, wohlverstanden. Es wird stockender Kollonienverkehr daraus.

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es auf dem hohen Tempo beharrt. Die Autobahn ist eine Schnellstrasse. Immer zwischen zweit Stau fährt man mit 100 Kilometern pro Stunde. Das in der Innenstadt, wohlverstanden. Es wird stockender Kollonienverkehr daraus.

Das offizielle Projekt ist altmodisch, weil es auf dem hohen Tempo beharrt. Die Autobahn ist eine Schnellstrasse. Immer zwischen zweit Stau fährt man mit 100 Kilometern pro Stunde. Das in der Innenstadt, wohlverstanden. Es wird stockender Kollonienverkehr daraus.

«Mieux comme ça» c'est mieux

de voitures à l'arrêt.

Le projet officiel est dépassé parce qu'il croît en la séparation des modes de transport. Voitures, vélos et piétons y sont en effet différenciés et séparés, à grands frais, en fonction de leur vitesse, et isolés les uns des autres à l'aide de feux rouges et de contrôles du comportement. La route devient le théâtre d'une lutte acharnée pour l'espace à disposition. La règle : homme au plus rapide. Résultat : le chaos au quotidien.

Le projet officiel est dépassé parce qu'il mise sur la concentration de trafic, alors que cette dernière congestionne la ville, comme le montrent les chiffres mentionnés plus haut. D'ailleurs, on peut tout aussi bien déplacer, diriger, concentrer ou encore répartir le trafic, il n'en disparaîtra pas pour autant. Autrement dit : qui construit des routes récole du trafic, le XXe siècle : une telle de 1300 kg pour un poids net de 80 kg. Les planificateurs officiels ne savent pas quoi répondre à la question des futurs véhicules autonomes, n'arrivent pas à concevoir les nouvelles formes du trafic individuel, sont aveugles au covoiturage, croient encore et toujours au «tout à la voiture».

Résultat : un beau gâchis. Le modèle bernois est ouvert. Il ne s'agit pas d'un règlement strict, mais plutôt une méthode pouvant tenir compte d'éventuels changements. Les évolutions à venir de la voiture et de la mobilité y trouveront leur place. «Mieux comme ça» c'est mieux, parce qu'il n'est pas rigide.

Le modèle bernois a fait ses preuves depuis longtemps. «Mieux comme ça» en est une adaptation, une application au contexte particulier de l'axe Ouest. Autrement dit : le boulevard fonctionne.

Les coûts

«Mieux comme ça» c'est mieux parce qu'il coûte moins cher. De combien ? Faisons l'addition ensemble :

	Projekt officiel	«mieux comme ça»
Tunnel Rüsel - Faubourg du Lac 2342 m	224 000 000.-	224