

Boulevard bauen statt Schneise schlagen

Hochparterre 1-2/2018

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 Halbinschluss 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 Vingeltunnel 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 – eine verkehrsberuhigte 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 Vingeltunnels befindet sich am gleichen Ort wie im offiziellen Projekt. Die Nationalstrasse dritter Klasse verschwindet im Berg.

- 2 Vingeltunnel: Dieser Teil des offiziellen Projekts wird wie geplant zweispurig gebaut. Für die westlichen 2,5 Kilometer ändert sich nichts.
- 3 Seevorstadt: Dieser Halbinschluss 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 Vingeltunnel. Er folgt den Linien der Bern-, Aarberg- und der Ländtstrasse.
- 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 Portttunnel: 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.