

Westast so nicht!

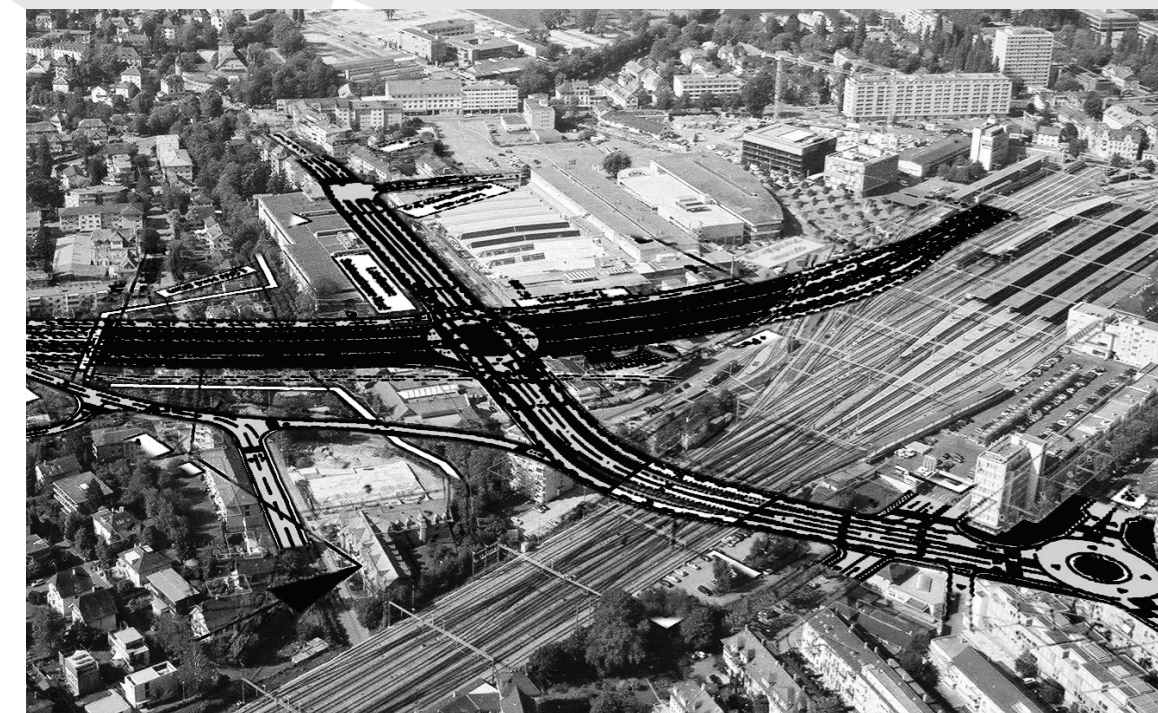
Der Autobahn-Ostast ist gebaut. Mit dem Westast droht nun die Stadtzerstörung! Das muss verhindert werden. Doch welche Macht kann das Nationalstrassengesetz in seine Schranken weisen? Das Komitee «Westast so nicht!» hat den visionären Kampf aufgenommen. Was nicht gebaut ist, kann man ändern!

Daniel Sigrist, Thomas Zahnd, Komitee Westastsonicht!

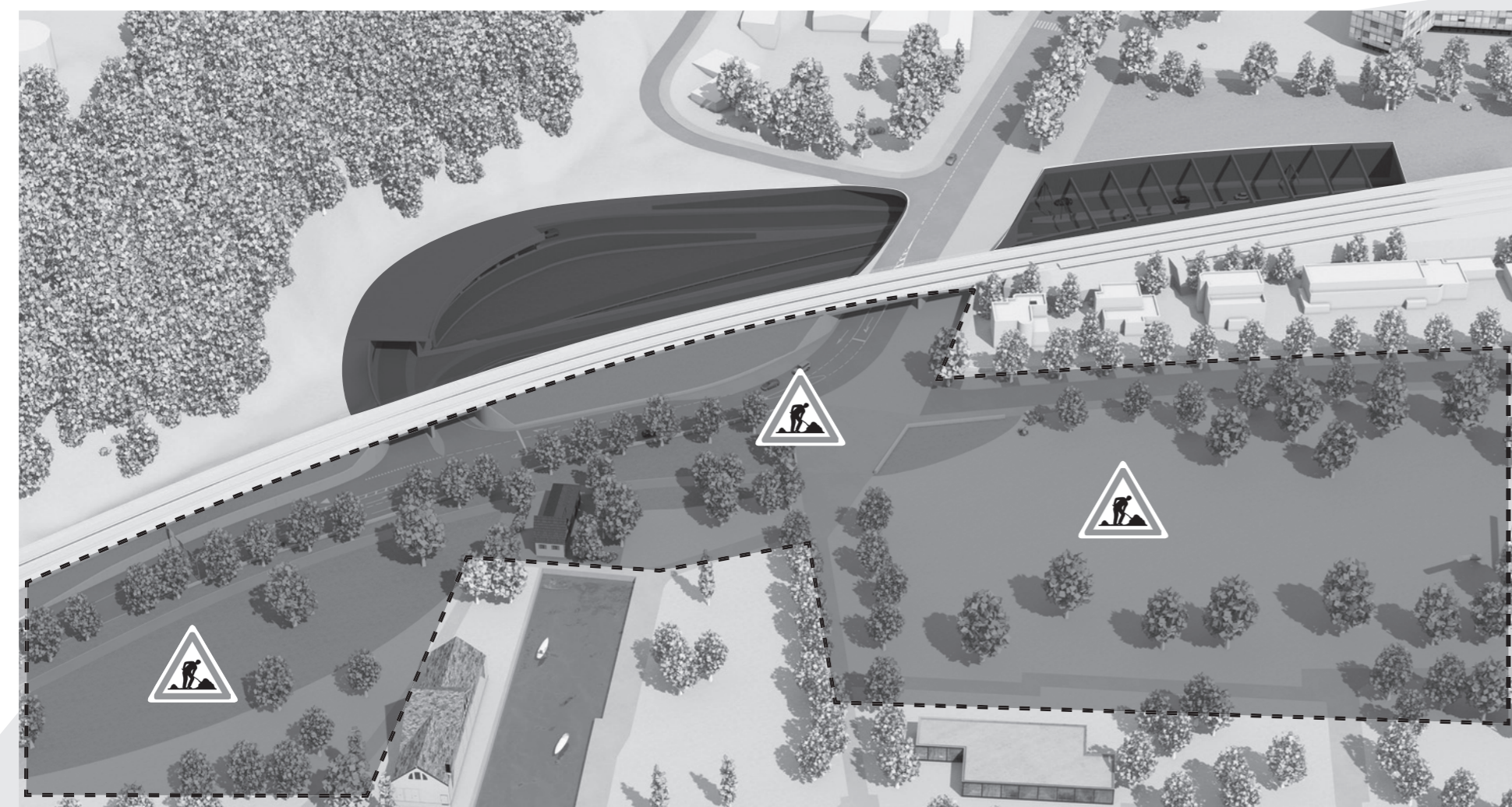
Die Geschichte beginnt vor ziemlich genau 56 Jahren. Am 12. Juni 1960 verabschiedete das eidgenössische Parlament den sogenannten Netzbeschluss, der festlegte, welche Autobahnen in der Schweiz gebaut werden sollen. Die A5 gehörte dazu. Wie die Autobahn durch oder um Biel herum geführt werden soll, wurde nicht definiert. Als unverrückbar gilt aber: Was im Netzbeschluss enthalten ist, wird gebaut.

Und wie! Vierspurig vom Brüggmoos bis zum Vingeltunnel, viele Meter tief und wegen der Anschlüsse zwei enorme Löcher in die Stadt reissend. Das alles für 2 Milliarden Franken und mehr.

Stadtwanderer Benedikt Loderer bringt es auf den Punkt: «Der Bau dieser Autobahn ist ein gewaltiger Eingriff in die Stadt, es ist keine Umfahrung, sondern ein Durchbohren, getreu dem eidgenössischen Grundsatz: Wenn wir ein Problem nicht lösen können, können wir es immer noch vergraben. Das Geld dafür haben wir.»



Der geplante offene Autobahnanschluss am Bahnhof: Wer soll dort wohnen?



Der Strandboden: Ein gigantisches Loch und 250 gefällt Bäume. Der Strandboden ist wegen der Baustelle 10 Jahre unbrauchbar.

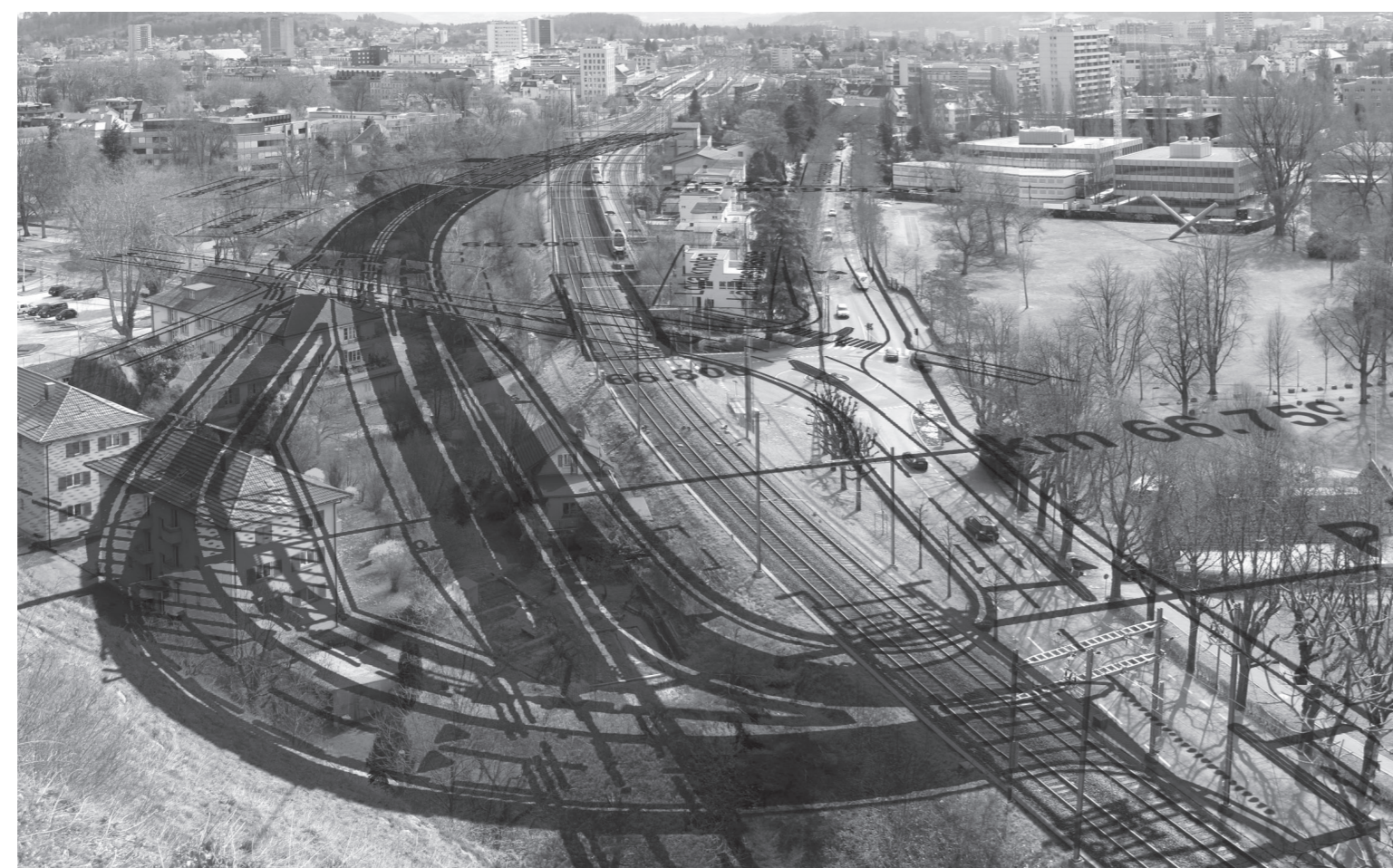
Zerstörungssache Autobahn A5-Westast

Der Westast der Autobahn A5 reicht von der Verzweigung Brüggmoos bis zum Anschluss Rusel am Westportal des Umfahrungstunnels Vingelz. Er soll auf dieser ganzen Strecke vierspurig gebaut werden. Der Vingeltunnel, in den er mündet, derweil ist zweispurig. Zur Autobahn A5-Westast gehört auch der Zubringer rechtes Bielseeufer, der den Verkehr aus Richtung Ipsach auf die A5 führen soll.

Lange wurde davon ausgegangen, dass die Autobahn A5-Westast gänzlich unterirdisch verlaufen würde. Dies sah das vom Bundesrat 1999 genehmigte generelle Projekt vor. Im September 2007 machten aber Bund und Kanton klar, dass es einen offenen Abschnitt beim Autobahnanschluss Bahnhof geben würde. Begründet wurde dies mit verschärften Sicherheitsvorschriften seit den grossen Tunnelunfällen im Mont Blanc und Gotthard. Damit die Lüftung gewährleistet werden kann, braucht es eine teilweise offene Autobahn. Der Preis: zwei riesige Löcher, ein kaputtes Stadtzentrum.

Was droht?

Die offenen Autobahnanschlüsse am Bahnhof und Strandboden zerstören den Stadtraum. Sie werden wie Magnete wirken und zusätzliche Autos in die Stadt pumpen, und das bei einem Verkehrsaufkommen, das bereits jetzt zu 80 Prozent hausgemacht ist. Durchgangsverkehr, für den die Autobahn eigentlich



Massiver Eingriff in den Erholungsraum: Der geplante offene Autobahnanschluss am Strandboden

gedacht ist, gibt es in Biel nur wenig. Wie auch immer: Die Verkehrsmodelle zeigen jedenfalls, dass am Ende der 15-jährigen apokalyptischen Bauerei nicht weniger, sondern mehr Verkehr auf den Bieler Strassen zirkulieren wird. Die an anderen Orten gebauten Autobahnanschlüsse werden in Biel wiederholt, in Zürich oder Bern werden sie teuer repariert.

Autobahnanschluss Strandboden

In der Seevorstadt ist ein Halbanschluss vorgesehen. „Halbanschluss“ bedeutet, dass man nur in eine Fahrtrichtung ein- bzw. ausfahren kann. Der Autobahnanschluss Strandboden besteht aus zwei grossen Löchern, unterbrochen durch die Seevorstadt. Das Loch im Krautkuchen soll 100 Meter lang und 25 Meter breit werden. Die Fahrbahn liegt 11 Meter tiefer. Der prächtige Baumbestand wird geopfert, denn der Autobahnbau kennt keine Gnade. Das zweite Loch entsteht am Rande der Jurakante, direkt unter dem Pavillon. Die Häuser im Geviert von Jurafuss - Bahndamm - Alpenstrasse sind zum Abbruch verurteilt. Das elliptisch eingequetschte Loch hat eine Länge von 160 Metern und eine Breite von 55 Metern. Längsseitig sind die Zu- und Abfahrtsstreifen vorgesehen. Die Fahrbahn der Autobahn liegt 11 Meter tiefer. Der Autobahnanschluss Strandboden ist also insgesamt 260 m lang, 25 m bis 55 m breit und 11 m tief - ein gigantisches Loch; ein Unort am Seeufer. Ein beträchtlicher Teil des Strandbodens wird umgestochen und in eine betonierte Verkehrsmauer umgestaltet. Mehr als 250 Bäume werden gefällt.

Roskastanienallee entlang der Neuenburgstrasse

Damit der Autobahnanschluss Strandboden verkehrstechnisch reibungslos funktioniert, wird die eindrückliche Roskastanienallee aus den 1920er-Jahren entfernt: 35 mächtige, hochgewachsene Bäume. Die Begründung aus dem Bericht zum Ausführungsprojekt: „Verursacht durch den Autobahnanschluss Strandboden und die neue, verbreiterte Neuenburgstrasse, können die alten Bäume nicht mehr erhalten bleiben. Die Neupflanzung ermöglicht es, die Baumreihe in der richtigen Lage als präzise runde Linie vom Strandboden bis in die folgende Gerade der Neuenburgstrasse Richtung Vingelz zu ziehen.“ Die neu gepflanzten Linden und Spitzahorne werden in den Jahren 2045 - 2050 voraussichtlich einen Kronendurchmesser von 6 Metern aufweisen und ca. 9 Meter hoch sein. Die bestehenden Bäume sind 30 Meter hoch. Auf dem Strandboden werden der Autobahn Bäume und Häuser geopfert, konkret der Bootsverleih der Neptun AG und alle Häuser im Geviert Bahndamm - Alpenstrasse. Während mehr als 10 Jahren wird dieses Gebiet von der Baustelle be-

legt. Der übrig bleibende schmale Streifen am Seeufer ist lärmig und staubig. Wir Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner können die Erholung am See über Jahre hinweg vergessen! Der Autobahnbau nimmt keine Rücksicht auf Gefühle und Sentimentalitäten. Die Autobahn zerstört das romantische Bild, durchschneidet die Flanier-, Spiel- und Erholungszone Strandboden und hinterlässt den Autobahnanschluss Strandboden.

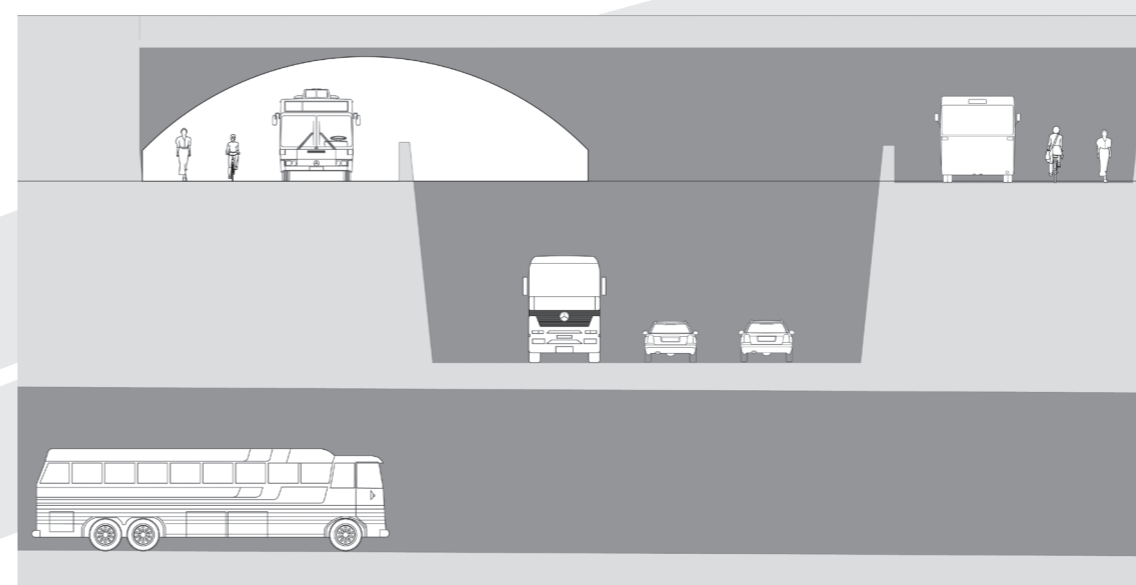
Autobahnanschluss Bahnhof

Mitten in der Stadt, unmittelbar neben dem Bahnhof, dem Neubau Campus Biel / Bienne der Berner Fachhochschule und dem InnoCampus ist die Autobahnmachine auf drei Etagen geplant. Der Autobahnanschluss Bahnhof ist mit Abstand das aufwändigste und komplexeste Bauwerk des A5-Westastes. Das monströse Bauwerk besteht aus einem Vollanschluss im Zentrum von Biel (man kann in beide Fahrtrichtungen auf die A5 ein- bzw. ausfahren). Die Autobahn mit einem 275 Meter langen und 45 Meter breiten offenen Abschnitt liegt im Verlauf der Salzhaustrasse. Auf der untersten Ebene - 14 Meter un-

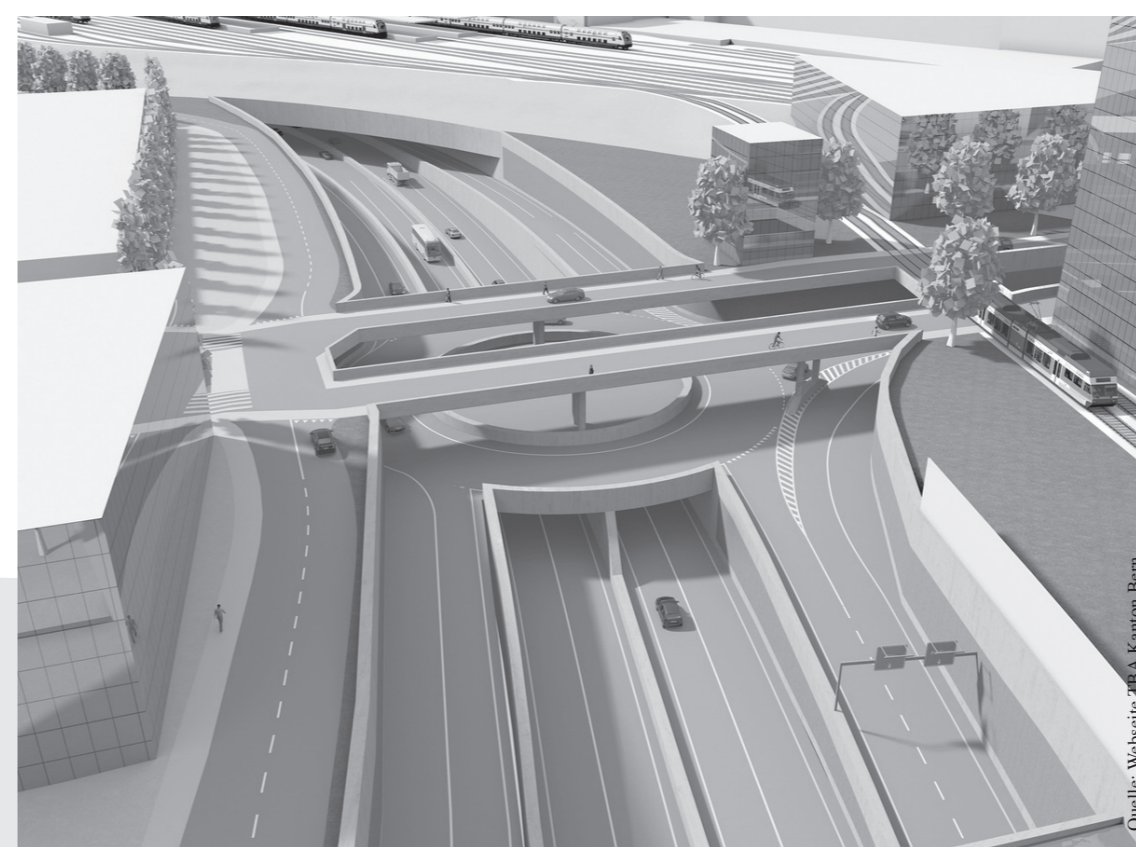
(Fortsetzung auf Seite 13 oben)



Unterführung Murtenstrasse heute. Hier soll der geplante Autobahnanschluss gebaut werden.



Unterführung Murtenstrasse geplant: Dreistöckig und dreimal so breit.



Autobahnanschluss Bahnhof: 1km Autobahn in Biel kostet fünf mal mehr als 1km Gotthardtunnel.



Autobahnanschluss Bahnhof: Blick vom Mühelfeld Richtung Bahnhof.

ter dem bestehenden Boden - liegt die Fahrbahn. Auf der nächsthöheren Ebene - immer noch unter Terrain - befindet sich ein grosser Anschlusskreis mit einem Durchmesser von 60 Metern. Zwei Rampen verbinden diesen mit dem städtischen Strassenetz. Lokalverkehr, Velofahrer und Fussgängerinnen zirkulieren auf der obersten Ebene, auf Terraineöhe. In dem gigantischen Loch des Autobahnanschlusses Bahnhof fände die ganze Altstadt Nidau Platz.

Murtenstrasse

Der Durchschlag unter den Bahngeliesen, der die Murtenstrasse in Richtung Innenstadt führt, wird mehr als verdoppelt: in der Breite von heute 15 auf 35 Meter, in der Höhe von 3.5 Metern auf einen Graben von bis zu 12 Metern Tiefe. Die Autobahn wird damit an den Kreisell Verresius angeschlossen. Dabei ist noch unklar, wie und ob man den Bahnhof zu Fuss, mit dem Velo oder dem Bus in nützlicher Zeit erreichen kann, zum Beispiel aus dem Mühelfeld oder dem Gurmigelquartier.

Salzhaustrasse

Während der Bauzeit wird die Salzhaustrasse / Murtenstrasse während 5 bis 10 Jahren für jeglichen Verkehr - auch Fuss- und Veloverkehr - gesperrt. Der Verkehr soll auf der neuen Keltenstrasse, der Aebstrasse mit der zu schmalen Unterführung und der Zukunftstrasse geführt werden.

Weidteile

Die Autobahn führt in diesem Gebiet nicht durch einen unterirdischen Tunnel, sondern durch einen geschlossenen Kasten, der stellenweise mehr als 3 Meter aus dem Erdreich ragt. Dieser Kasten ist viel breiter als die heutige Strasse, das Quartier wird immer noch von Verkehrsanlagen zerschnitten.

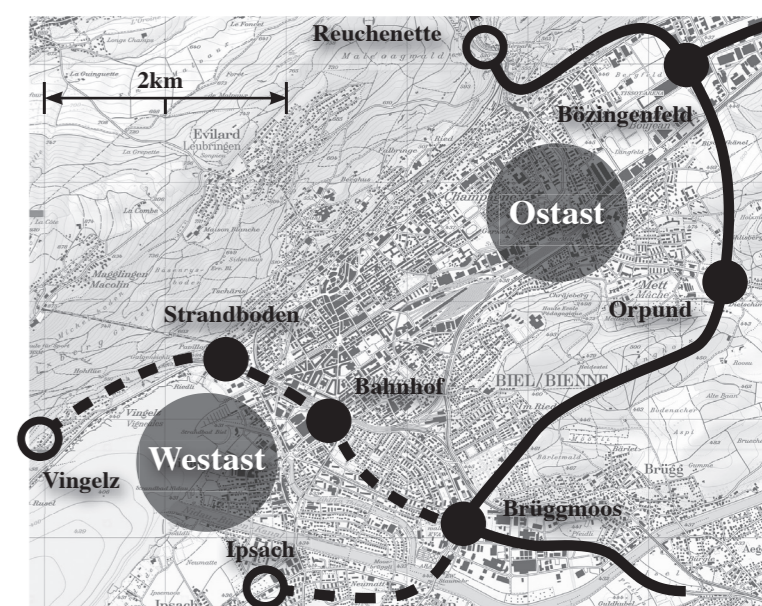
Was kostet das?

1 km Westast kostet rund fünf mal mehr als 1 km Gotthardtunnel. Die Autobahn A5-Westast ist unvorstellbar teuer. Für deren Bau sollen Fr. 2'000'000'000 (2 Milliarden) bezahlt werden - ohne die verkehrlich flankierenden Massnahmen, die auch noch Fr. 75'000'000 (75 Millionen) kosten sollen. Die Kostenschätzungen sind vage, beträchtliche Mehrkosten sind absehbar, wenn man bedenkt, dass die Bagger erst 2025 auffahren werden.

Das Vorhaben wird den Kanton Bern mindestens Fr. 250'000'000 (250 Millionen) kosten - kein Klacks für den finanziell arg angeschlagenen Kanton! Was geflissentlich übersehen wird, sind die hohen Betriebs-, Unterhalts- und Energiekosten. Die Lüftung, Beleuchtung und speziell die Grundwasserschutzmassnahmen für die Autobahn A5-Westast werden jährlich auf rund Fr. 2'000'000 (2 Millionen) zu stehen kommen, wie das Komitee «Westast so nicht!» aufgrund eingehender Recherchen schätzt.

Was tun?

Autobahnanschlüsse in der Stadt sind für Biel unverträglich. Doch was kann man tun? Am einfachsten wäre, wenn die Autobahnbauer einen Tunnel vom Brüggmoos nach Twann bohrten. Dies wäre viel billiger, es würden keine Löcher in die Stadt gerissen und die Weidteile nicht mit einem aus dem Erdreich ragenden Kasten verschandelt. Eine Stadt wie Biel mit rund 55'000 EinwohnerInnen braucht nicht fünf Autobahnanschlüsse: die Anschlüsse Bözingenfeld, Orpund und Brüggmoos genügen.



5 Autobahnanschlüsse sind zuviel für Biel

Es gibt weitere Alternativen: In Biel ist mit dem Westast eine Nationalstrasse der 2. Klasse geplant, Richtung Twann führt sie als Strasse 3. Klasse weiter. In Twann fahren Velos und Traktoren auf der Nationalstrasse; in Biel ist wegen der hohen Anforderungen alles überdimensioniert. Eine Umklassierung des Streckenabschnitts zwischen Brüggmoos und Strandboden in eine Nationalstrasse 3. Klasse würde Spielraum für bessere Lösungen schaffen, für die es keine Autobahnanschlüsse braucht. So könnte beispielsweise die heutige Bernstrasse vom Brüggmoos bis in die Seevorstadt in einen städtischen Boulevard umgebaut werden, mit Alleen, Plätzen und langsamerem Verkehr als heute. Im Kanton Bern gibt es einige Beispiele von Strassen, die mit viel Verkehr auch für Fuss- und Veloverkehr gut funktionieren, z.B. die Seftigenstrasse in Wabern oder die Hauptstrasse in Köniz, auf der Tempo 30 gilt.

Wird die Autobahn eröffnet, rechnen die Autobahnbauer auf vielen Strassen mit mehr Verkehr als heute. Auch die Staus auf der Seevorstadt werden bleiben, und die Altstadt wird nach wie vor wegen der stark belasteten Kanalgasse von der übrigen Stadt getrennt sein. Die Autobahnanschlüsse bringen also nichts. Weshalb ist das so? In Biel wird mehr Auto gefahren als anderswo, wie der Mikrozensus Mobilität und Verkehr aufzeigt, im Rahmen dessen letztmals 2010 das Verkehrsverhalten der Schweizer Bevölkerung erhoben wurde. Wenn andere Schweizer Städte mit weniger Autoverkehr auskommen, sollte es auch die Stadt Biel schaffen - wie sie es übrigens auch während der Expo 02 geschafft hat. Übergeordnete Zielsetzungen in der Agglomeration Biel verlangen eine Reduktion des Autoverkehrs: Städteinitiative, Agglomerationsprogramm, Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, Energiestadt usw.: die Verkehrsreduktion ist zwingend! Die Stadtbehörden und Projektverantwortlichen müssen han-

deln. Gefordert sind Taten statt Lippenbekenntnisse.

Wie das Komitee „Westast so nicht!“ aus gut unterrichteten Quellen weiss, zweifeln selbst innerhalb der projektierenden Stellen des Bundesamtes für Strassen und des Kantons Bern immer mehr Beteiligte am Projekt. Ebenso wird den Bieler PolitikerInnen langsam bewusst, auf was sie sich eingelassen haben. Die Zweifel sind begründet: die extrem hohen Kosten und die zu erwartenden Mehrkosten; der fehlende Nutzen; fünf Autobahnanschlüsse auf engem Raum für eine Kleinstadt; die offenen Wunden am Bahnhof und Strandboden; die Opposition der Bieler Bevölkerung und die ungewisse Realisierung der flankierenden Massnahmen. Sie ist ungewiss, weil die Kosten nicht gesichert sind. Sie sollen nämlich zu einem grossen Teil von Biel getragen werden. Die Bieler Bevölkerung hat bekanntlich vor Kurzem die Umgestaltungen von Bahnhofplatz und Neumarktplatz mit dem Argument der Verschleuderung von Steuergeldern abgelehnt. Deshalb werden wirksame flankierende Massnahmen ebenfalls an der Volksabstimmung scheitern. Zur Erinnerung: Über das Grosseprojekt Autobahn A5 gibt es keine Volksabstimmung!

Zeitplan

Die öffentliche Planaufgabe ist für Oktober 2016 vorgesehen. Die Autobahn soll im Jahr 2035 eröffnet werden - Vision 2035 hingegen steht für eine andere Lebensqualität!

Daniel Sigrist und Thomas Zahnd sind diplomierte Raum- und Verkehrsplaner FH FSU. Sie führen gemeinsam die planum biel ag und waren unter anderem an der Projektentwicklung der autofreien Siedlung «Wohnen am Fabrik-gässli» und der Gründung der Genossenschaft FAB-A beteiligt.

www.westastsonicht.ch

INFOBOX

Das Komitee «Westast so nicht!» wurde am 19. November 2015 gegründet. Es zählt bereits über 70 Mitglieder, laufend kommen neue dazu. Ziel ist, den Bau des Autobahn A5-Westastes in der vorliegenden Form zu verhindern und die Grundlage für eine zukunftsgerichtete Stadtentwicklung zu schaffen.

Das Komitee führt unter anderem öffentliche Stadtwanderungen entlang der Zerstörungssache A5 durch.
Die nächsten Termine: Mo, 23. Mai, 20 Uhr, Do, 26. Mai, 18 Uhr, Di, 7. Juni, 18 Uhr, Sa, 11. Juni, Zeit noch offen.
Treffpunkt: Talstation Magglingenbahn.

Mitglied werden: Anmeldung über www.westastsonicht.ch; Jahresbeitrag: CHF 20.- PC-Konto 61-723340-2