«Dass man nur an einen Tunnel gedacht hat,

Eine Studie hat die Seelandtangente als Autobahnlösung kürzlich politisch versenkt. Jetzt erhebt der Bieler Verkehrsplaner Helmut-Mario Reiter

Interview: Jérôme Léchot

Helmut-Mario Reiter, Sie sagen, die Studie zur Seelandtangente habe Mängel. Sollten wir die Option einer Seelandtangente also noch einmal aufrollen?
Helmut-Mario Reiter: Ich sage nicht, wir müssen die Seelandtangente bauen. Ich sage einfach: Wenn man das überhaupt untersucht, dann muss eine solche Untersuchung auch die Frage beantworten können: Was würde eine Seelandtangente in einem solchen Kontext bringen? Mit der vorliegenden Studie kriegen Sie nur eine Antwort auf die Frage, ob ein Tunnel machbar wäre. Mit dem Tunnel wurde keine zukunftsfähige Lösung studiert.

Im Dialog nach dem Westast-Aus hat man sich aber geeinigt: Die Tunnel-Lösung ist die wichtigste strategische Option.
Wozu sollen Sie einen Tunnel bauen für 10'000 Fahrzeuge, wenn Sie mit weniger Eingriffen bessere verkehrliche Wirkungen erreichen könnten? Ich bin einverstanden, dass so ein Tunnel durch das Seeland nicht genehmigungsfähig wäre. Aber genauso bedenklich ist, dass man nur an einen Tunnel gedacht hat.

Aber mit einer Seelandtangente würde man auch Schutzgüter – beispielsweise fruchtbare Ackerböden – kaputt machen.

So wie sie konzipiert wurde, ist die Seelandtangente keine Option. Was aber nicht untersucht wurde: Wie könnte man einen Teil des Verkehrs durchs Seeland führen, mit Ortsumfahrungen und minimalen verkehrlichen Eingriffen, um so den Netzbeschluss zu realisieren? Darüber sagt diese Studie nichts aus.

Aber eine Nationalstrasse dritter Klasse müsste eine solche Seelandtangente ja schon sein, wenn sie das Netz schliessen soll?
In der Antwort auf eine Motion der Nationalrätin Aline Trede (Grüne) aus dem Jahr 2019 schreibt der Bundesrat, dass der Bund keine Vorgaben mache, wie der Netzbeschluss erfolgen soll. Wer sagt, dass eine Nationalstrasse 2050 immer noch vier Spuren haben muss und mit 100 km/h befahren wird? Die Systematik der Nationalstrassen ist zu einer Zeit entstanden, als der Autoverkehr noch keine Platz- und Klimaprobleme machte. Heute stammt jede dritte Tonne CO_2 aus dem Autoverkehr. Dabei steht im Gesamtkonzept des Kantons Bern: Bis 2050 soll die Mobilität klimaneutral und nachhaltig sein. Ob und welchen Beitrag eine Seelandtangente dazu leisten könnte, ist in dieser Studie nicht erkennbar.

Wenn eine solche «Seelandtagente light» funktionieren soll, müsste man aber die Durchfahrt in Twann einschränken. Das wäre politisch kaum realisierbar – weshalb soll man eine Studie durchführen für ein Projekt, das politisch keine Chance hat?
Es kommt darauf an, was an Nachteilen und an Vorteilen bei einer solchen Sperre herausschaut. Aber weil das gar nicht untersucht wurde, weiss man auch nicht, was die Folgen wären. Man sagte schon eingangs: Das geht gar nicht, also untersuchen wir es nicht. Die Studie zeigt ja: Es ist überwiegend regionaler Verkehr. Und gerade hier können Sie mit deutlich verbesserten Angeboten im ÖV und für den Veloverkehr durchaus auch Autoverkehr verringern. Was auch nicht berücksichtigt wurde: Heute sitzen im Berufsverkehr, also in den Zeiten, zu denen es staut, in zehn Autos elf Personen. Bleibt das angesichts steigender Benzinpreise so bis 2050?

Was sagen Sie dazu?
Betrachten wir ein paar Zahlen. Im Durchschnitt über alle Verkehrszwecke sitzen 15 Menschen in zehn Autos. Das sind schon 30 Prozent mehr als im Berufsverkehr. Und wenn Sie auf den Freizeitverkehr schauen, dann sitzen dort schon 18 Menschen in zehn Autos. Das ist schon fast eine Halbierung des Verkehrs! Mit einem besseren ÖV-Angebot und einer besseren Auslastung der Autos können Sie gerade im Regionalverkehr sehr viel erreichen. Aber all das wurde in der Studie ja nicht angeschaut.

Die Studie hat wenig im Blick, aber hat sie auch in dem, was sie aussagen kann, Mängel?
Ein weiteres Problem ist, dass man Biel zu grobkörnig aufgelöst hat. In Biel ist mit der Eröffnung des A5-Ostasts ein Kammersystem eingeführt worden. Das heisst: Man versucht den Verkehr zwischen dem Osten und dem Westen zu trennen. Gleichzeitig entwickelt sich die Stadt im Bözingenfeld in Richtung Osten sehr viel schneller als im Westen. Je mehr Menschen künftig in Mett und Bözingen wohnen, umso attraktiver würde eine Strasse, die das Bözingenfeld direkt mit dem Seeland verbindet. Dadurch würde der Autoverkehr am linken Seeufer und in der Bieler Innenstadt vermutlich verringert. Aber in der Studie wird so getan, als wäre Biel bloss ein Punkt. Eine solche Vereinfachung kann genau solche Effekte nicht abbilden.

Wie wäre das Resultat ausgefallen, wenn man Biel für eine Studie in zwei Punkte aufgeteilt hätte?

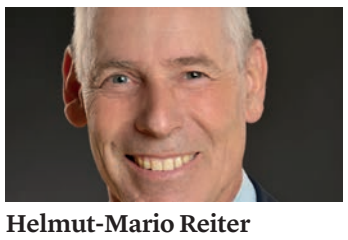
Muss eine Autobahn durch diese schöne Landschaft?

Das ist offen. Aber wenn man sich getraut hätte, die Seeuferstrasse ganz zuzudrehen für den Durchgangsverkehr, wäre das Resultat vielleicht anders ausgefallen. In der Studie beträgt die Verlangsamung an der Seeuferstrasse maximal fünf Minuten. Das ist, bezogen auf eine einstündige Reise, nichts. Wenn Sie aufgrund von Durchfahrtsbeschränkungen von Biel bis Neuenstadt statt 20 Minuten 40 bräuchten, sähe das ganz anders aus. Wenn überdies noch studiert worden wäre, was ein ausgebautes Bahn-, Bus- und Fahrradangebot bringen könnte, dann hätte man das linke Seeufer noch einmal deutlich entlasten können.

Aber da ist eine Nationalstrasse, die darf man nicht einfach zudrehen.
Es geht ja nicht darum, dass man morgen den Bagger rausholt. Das kantonale Verkehrsmodell hätte genutzt werden können, um zu schauen: Was wäre, wenn wir das täten? So wie ich das verstanden habe, war die Frage, ob die Seelandtangente eine Alternative zur Seeuferstrasse sein könnte. Aber wenn ich mich nicht getraue, die Seeuferstrasse stark zurückzudrehen, dann war zu erwarten, dass eine Seelandtangente nichts bringt.

Sie sagen also, die Rahmenbedingungen der Studie waren so, dass sowieso schon

«Dieses Resultat war zu erwarten.»



Helmut-Mario Reiter

Zur Person

Helmut-Mario Reiter, Raumplaner Technische Universität Wien, hat vor 35 Jahren **als Verkehrsplaner** in Wien angefangen, später in vier süddeutschen Städten, beim **Bundesamt für Raumentwicklung** (ARE) und der Deutschen Bahn gearbeitet. Ab 2017 hat er die **Verkehrsbetriebe Biel**, die SBB und die Gemeinde Köniz bei Mobilitätsinnovationen unterstützt. Er lebt mit seiner Familie in Biel. *(jl)*

Strafanzeige gegen Fahrende bei Tissot Arena eingereicht

Der Betreiber des Parkplatzes bei den Stadien geht rechtlich gegen die Besetzer vor. Sofort abziehen werden die Fahrenden deshalb kaum.

Beat Kuhn

Wie schon letztes Jahr von Juni bis September haben Fahrende die Aussenparkplätze nördlich der Tissot Arena in Beschlag genommen. Diese werden auch durch die Donatoren des EHC Biel genutzt. Durch die illegale Besetzung war das Parkfeld für die VIPs jedoch nicht zugänglich. EHC-Geschäftsführer Daniel Villard äusserte am Mittwoch die Befürchtung, dass die Fahrenden auch noch während der nächsten drei Heimspiele da sein werden. Denn: «Die rechtliche Situation lässt es nicht zu, dass der Platz geräumt werden kann.»

Doch da irrt Villard. Denn laut dem Bieler Sicherheitsdirektor Beat Feurer (SVP) kann der sogenannte Nutzungsberechtigte durchaus rechtlich gegen die illegale Belegung eines Grundstücks vorgehen. Im vorliegenden Fall sei dies die Firma Innoland von Marcel Séverin, der die Bieler Stadien mit dem Bau der kommerziellen Mantelnutzung massgeblich mitfinanziert hat.

Gemäss André Glauser, Leiter der Abteilung Öffentliche Sicherheit bei der Stadt, habe Biel der Innoland AG 2019 die Sondernutzung über den Parkplatz eingeräumt. Solange die entsprechende Konzession gültig sei, liege die Verantwortlichkeit für den Betrieb des Parkplatzes also bei ihr.

Christian Rochat, der im Auftrag der Innoland AG den Shopping-Teil der Tissot Arena inklusive dem besetzten Parkplatz bewirtschaftet, erklärte gegenüber Radio «Canal 3», dass man Strafanzeige gegen die ausländischen Fahrenden eingereicht habe. Mehr könne man im Moment nicht tun. Die Polizei habe keine rechtliche Grundlage, den Platz zu räumen. Man sei enttäuscht, dass man von der Stadt bisher keine Unterstützung erhalten habe.

Das wiederum lässt diese nicht auf sich sitzen. Im vorliegenden Fall hat nämlich laut Feurer einzig die lnnoland AG die rechtlichen Mittel, gegen die Parkplatzbesetzer vorzugehen. Die Stadt habe ihr vor gut einem Jahr eine vollständige Leitlinie mit allen verfügbaren Rechtsmitteln ausgehändigt, um sie beim richtigen Vorgehen zu unterstützen. Zu der «ganzen Kaskade von Rechtsmitteln», die es gegen illegal haltmachende Fahrende gebe, gehöre letztlich die Möglichkeit, vom zuständigen Zivilgericht die polizeiliche Räumung des Geländes zu erwirken.

Gerade in Biel habe die Kantonspolizei schon mehrere Male den Räumungsbefehl erhalten, sagt Feurer. «Aber wenn die Fahrenden merkten, was es geschlagen hat, sind sie jeweils abgezogen – denn sie sind gut im Bild über die rechtlichen Möglichkeiten.» So sei es in Biel nie zu einer gross angelegten Polizeiaktion wie auf der Kleinen Allmend in Bern gekommen, wo die Auflösung eines Protestcamps 2014 national für Schlagzeilen sorgte. Auf die Frage, ob er auch im vorliegenden Fall letztlich mit einem freiwilligen Abzug der Fahrenden rechne, meinte der Gemeinderat: «Das hängt weitgehend davon ab, ob die Innoland die vorhandenen Rechtsmittel ausschöpft.»

Provisorium lässt auf sich warten

Dass ausländische Fahrende immer wieder illegal auf einem Areal Station machen, liegt auch an mangelnden Standorten für einen legalen Aufenthalt in der Region. Darum geht die Frage an den Kanton Bern, wie es mit dessen Bemühungen für eine Lösung dieses Problems besteht.

Laut Daniel Wachter, Vorsteher des Amtes für Gemeinden und Raumordnung, laufen in der Region Biel Abklärungen mit den Gemeinden und dem Regierungsstatthalteramt Biel zur Frage, wo ein provisorischer Transitplatz für ausländische Fahrende eingerichtet werden könnte. Während der laufenden Saison könne ein solcher jedoch noch nicht bereitgestellt werden. «Es wird erwartet, dass sich mit der Einrichtung eines solchen Provisoriums die Situation in Biel entschärft.»
Darin sind sich eigentlich auch alle Gemeinden einig. Nur: Die Verantwortung übernehmen und einen Platz bereitstellen, das will niemand. Die Angst, damit in der Bevölkerung - und damit in der Wählerschaft - auf Ablehnung zu stossen, ist gross. *(bk/lsg)*

ist bedenklich»

Vorwürfe an ebendiesem Papier: Es sei erwartbar, zu grobkörnig, unvollständig, kritisiert er.

Bild: Raphael Schaefer

klar war: die Seelandtangente bringt nichts?
Die Studie ist so angelegt, dass für Planende zu erwarten war, was dann auch herausgekommen ist. Alles andere wäre eine wirkliche Überraschung gewesen. Es ist schade, dass man sich nicht traut, die Landschaft am Bielersee anders zu denken, dass man sie nicht aufwerten will. Eine Landschaft, wie man sie weltweit nur noch einmal am Unesco-geschützten Genferseeufer findet und sonst nirgends.

Haben Sie noch andere Mängel der Studie zu beanstanden?
Man hat das Plateau de Diesse nicht angeschaut. Wenn Sie von Neuenburg her kommen und in den Jura wollen, dann ist das Plateau schon heute eine Umfahrungsmöglichkeit der N5. Wenn Sie nun den Verkehr am linken Seeufer zurückdrehen, um ihn auf eine Seelandtangente umzulenken, dann könnte das Plateau de Diesse noch vermehrt als Umfahrung dienen. Auch, weil es im Osten Biels, der via das Plateau gut erreichbar ist, viele Arbeitsplätze hat. Und weil man nicht mehr Verkehr im Jura will, wenn im Seeland etwas verändert wird, hätte man die verkehrlichen Auswirkungen auf das Plateau ebenfalls studieren müssen.

Würde eine Seelandtangente auch das Plateau verkehrlich entlasten? Oder würde sie dort eher mehr Belastung bringen?
Auch das wissen wir nicht, weil auch diese Frage nicht untersucht wurde. Aber das Plateau ist auch aus einer anderen Sicht interessant. Wegen der fehlenden Bahnanbindung stellt sich dort die Frage, wie man trotzdem Autoverkehr abbauen könnte. Eine Möglichkeit wäre: ein Rufbus-System.

Rufbus – das klingt nicht gerade attraktiv.
Wenn Sie sich zwei Stunden vorher anmelden müssen, dann ist das mühsam. Den Bus müsste man auf einer App einfach buchen können, wie man dies in Belp oder im Emmental schon kann. Noch wichtiger ist, dass er die Menschen an Orte bringt, wo sie auch hinwollen. Als wir in Ipsach das Konzept für einen Rufbus studierten, hatten wir die Idee, dass er von den BTI-Bahnhöfen aus die Hügel versorgen sollte. Die Ipsacher haben nur den Kopf geschüttelt. Sie sagten uns: Wir gehen das Stück zum BTI gerne zu Fuss. Was sie brauchten, war eine Verbindung nach Brügg, ins Einkaufszentrum.

Aber bringen wir mit ein paar Rufbussen wirklich Autos von der Strasse weg?
Wenn Sie wüssten, wie viele Menschen sich noch ein Auto vorhalten, um die Lücken des ÖV zu füllen! Gerade in Ipsach haben wir auch festgestellt: Es gibt viele, die noch ein Auto haben, weil es beispielsweise am Wochenende keinen Bus mehr zurück gibt oder die Verbindungen schlecht sind. Die wären ganz glücklich, wenn sie das Auto nicht mehr bräuchten.

Gehen wir noch einmal an das Bielerseeufer zurück. Baut dort das Astra die Autobahn aus?
Ich würde dem Astra nicht unterstellen, dass es die N5 bei jeder Gelegenheit ausbaut. Sie können eine Strasse nicht einfach nur befahren und nichts daran machen, sonst passiert so etwas wie in Genua, wo die Morandi-Brücke einstürzte. Erneuerungsarbeiten stelle ich auch nicht infrage – die Standfestigkeit muss gesichert sein. Und diese sind am geologisch schwierigen Jura-Südfuss aufwendig.

Aber was ist mit dem Veloverkehr auf dieser Strecke?
Ich kenne die genauen Pläne nicht. Aber vielleicht müsste man künftig die Reihenfolge umdrehen: Weil man so viel Platz sparen kann und die CO_2-Bilanz so viel besser ist, müsste man mehr zuerst fürs Velo planen und in einem zweiten Schritt schauen, was man fürs Auto machen kann.

Aber damit hat es weniger Platz für Autos und damit mehr Stau?
Es ist eher das Gegenteil der Fall. Aber wenn Sie einen Strassenabschnitt verbessern, dann staut es einfach am nächsten. Wer neue Strassen baut, braucht sich über zusätzlichen Autoverkehr nicht wundern. Das gilt übrigens auch für Einstellplätze.

Können Sie das erläutern?
Wenn ich aus dem Bett trockenen Fusses bis ins Büro gelangen kann, von Einstellhalle zu Einstellhalle, dann ist das komfortabler, als wenn ich im Regen auf eine Bahn warte. Und solange das so ist, wird auch viel Auto gefahren, weil es die bequemste Lösung ist.

Aber Einstellhallen sind in privater Hand, das liegt nicht im Kompetenzbereich der Verkehrsplaner.
Die Stadt Biel hätte ein Reglement, das deutlich weniger Parkplätze pro Wohngebäude zuliesse. Dort, wo ich wohne, hat es eine Einstellhalle mit 100 Plätzen. Von diesen sind maximal 40 bis 50 belegt. Und doch werden laufend neue Plätze dazugebaut. Diese bringen mittelfristig mehr Verkehr in die Stadt. Ein Weg wäre auch: keine neuen Einstellplätze. Das wäre übrigens auch finanziell attraktiv: Einstellplätze machen 10 bis 20 Prozent der Gesamtbaukosten aus! Man muss genau solche Zwänge abbauen, die immer neues Geld ins Autosystem bringen.

Zum Schluss: Wie sähe denn eine ideale Verkehrsstudie für den Grossraum Biel Ihrer Meinung nach aus?
Das Wichtigste ist, dass man mit den Betroffenen arbeitet. Im Fall der Nationalstrasse 5 am Bielersee mit den Menschen, die dort arbeiten, die sich dort erholen, die dort wohnen. Und dass man dies unter heutigen Prämissen tut: Wir wissen, dass wir heute nicht Strassen bauen können, wie wir es die letzten 40 Jahre getan haben. Auch fragwürdig in diesem Zusammenhang ist, dass man nur die Auswirkungen auf den Autoverkehr betrachtet hat. Weil wir am Seeufer hauptsächlich regionalen Verkehr haben, müsste man auch untersuchen: Wenn ich viel für ÖV und Velo und gemeinsame Autonutzung mache, was ist da an verkehrlichen Verbesserungen zu erzielen? Das Velo- und das Bahnangebot verbessern, das sind kleine Schritte, mit denen viel erreicht werden kann. Da muss man keine riesige neue Infrastruktur bauen. Und da muss man auch nicht Millionen in die Planung stecken.

Das sagt Espace Biel Nidau zur Kritik

Die Projektorganisation «Espace Biel Nidau» (EBBN) hat die im Gespräch diskutierte Studie zur Seelandtangente in Auftrag gegeben, weil eine alternative Netzschliessung über das Seeland immer wieder in die Diskussion eingebracht worden ist. Nach Präsentation der Studie sagte der Leiter der Behördendelegation und Bieler Stadtpräsident Erich Fehr (SP): «Die Seelandtangente ist politisch vom Tisch.» Die Seelandtangente sei nicht bewilligungsfähig und bringe zu wenig Entlastung und sei daher keine Option, um die Netzlücke zu schliessen.

Was aber, wenn Alternativen mit einer mangelhaften Studie ausgeräumt werden? Das BT hat EBBN mit den Vorwürfen von Helmut-Mario Reiter konfrontiert. Zur Frage einer «Seelandtangente light» schreibt EBBN: «Örtliche Umfahrungen wurden nicht weiter abgeklärt, da sie den Empfehlungen des Dialogprozesses nicht entsprechen und die Netzlücke gemäss Bundesgesetz nicht schliessen würden.» Gerade darauf habe man sich im Dialogprozess aber geeinigt: «Die Autobahnlücke A5 in der Region Biel soll geschlossen werden.» Ausserdem sei die Organisation für solche Abklärungen nicht zuständig. «EBBN hat die Aufgabe, die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung im Raum Biel West abzustimmen.»

Zum Vorwurf, dass man sich nicht getraut habe, den Verkehr am linken Bielerseeufer zu drosseln, hält die Organisation fest: «Die möglichen Auswirkungen von flankierenden Massnahmen – insbesondere am linken Bielerseeufer – wurden in der Studie sehr wohl in Betracht gezogen.» Auf die Detailkritiken, dass Biel nur als ein Punkt konzipiert oder dass das Plateau de Diesse nicht mitberücksichtigt wurde, wird nicht eingegangen. Auch die Frage, warum das Verlagerungspotenzial nicht studiert wurde oder wie sich eine Seelandtangente mit dem Ziel der Klimaneutralität bis 2050 verträgt, beantwortet EBBN nicht. *(jl)*

REKLAME