



14 Meter unter der Quartierstrasse rauscht die geplante Autobahn: eine gigantische Strassenschlucht hinter dem Bieler Bahnhof. Visualisierung: Kanton Bern

Eine Bieler Schildbürgererei

Das Tiefbauamt des Kantons Bern arbeitet mit Hochdruck am letzten Teilstück der A5 bei Biel. Ein Komitee wehrt sich: Die stadtverträgliche Autobahn gibt es nicht.

Text:
Gabriela Neuhaus

«Hier stehen wir auf der künftigen Quartierstrasse und schauen hinunter auf die Autobahnschneise, wo der Verkehr in 14 Metern Tiefe vorbeirauscht soll. Eine Etage höher: Ein grosser Anschlusskreisel von sechzig Metern Durchmesser, der mit zwei Rampen ans städtische Verkehrsnetz angebunden ist. In diesem gigantischen offenen Loch hätte die ganze Altstadt Nidau Platz.» Gut ein Dutzend Leute stehen an der Kreuzung hinter dem Bieler Bahnhof und versuchen, sich diese Zukunft vorzustellen. Kopfschütteln, Augenreiben, Unverständnis, während der Blick auf die dem Abriss geweihten Häuser und von dort auf eine Visualisierung wandert, die der Raumplaner Daniel Sigrüst in die Höhe streckt. Er hat im November 2015 das Komitee «Westast so nicht!» mitgegründet, um zwei Autobahnanschlüsse der A5, im Zentrum von Biel und bei Nidau, zu verhindern.

Der Bund zahlt

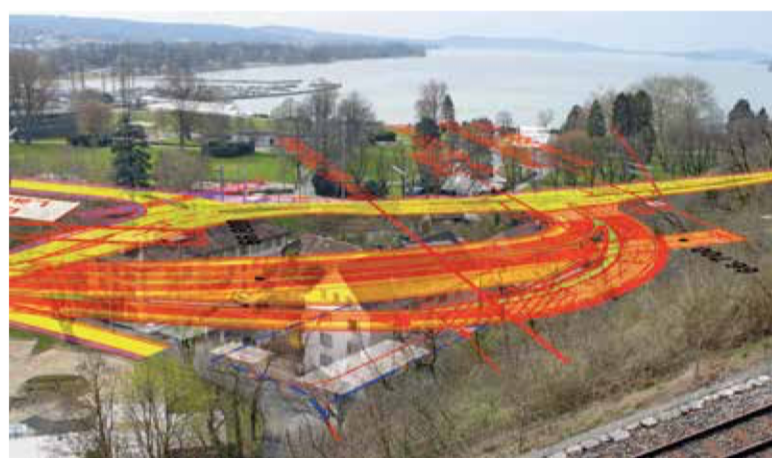
Doch die Kantons- und die Stadtbehörden wollen die vierspurige Strasse. Sie versprechen, damit würden die innerstädtischen Verkehrsprobleme gelöst, die Lebensqualität verbessert und die Wirtschaft angekurbelt. Und alles quasi gratis: Die A5-Umfahrung von Biel ist ein Nationalstrassenprojekt, das zu 87 Prozent vom Bund und zu 13 Prozent vom Kanton finanziert wird. Die Städte Biel und Nidau müssten sich einzig an den Kosten zusätzlicher Massnahmen beteiligen, um das lokale Strassennetz zu entlasten.

Die A5-Umfahrung von Biel besteht aus zwei Teilen: Der bald fertig gebaute Ostast wird 2017 eröffnet. Am Westast wird noch immer geplant. 2014 bewilligte der Bundesrat die aktuelle Variante mit einem Budget von 2,2 Milliarden Franken. Damit gehört der Westast zu den teuersten Autobahnstücken der Schweiz. Ein grosser Teil der rund 6,7 Kilometer langen Strecke wird durch Tunneln geführt, die teils im Tagbau, teils bergmännisch erstellt werden. Wasserdichte Betonwannen müssen in mehr als zwanzig Metern Tiefe verankert, Grundwasserströme und Bäche umgeleitet werden. Haupt- und Quartierstrassen sowie die Biel-Täuffelen-Ins-Bahn sollen verlegt, SBB-Unterführungen vergrössert werden. Alles in dicht bebautem Stadtgebiet. Man rechnet mit einer Bauzeit von 10 bis 15 Jahren, während der Quartiere von der Stadt abgeschnitten sind und der Strandboden am See zur Baustelle wird. Auch die Landschaft muss bezahlen: Für den Halbanchluss in der Seevorstadt mit dem anschliessenden Vingelz-Tunnel soll ein Teil der Felseck geopfert werden. Die Felsensteppe ist seit 2010 im Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung aufgeführt. Zudem wird der Strandboden, das Naherholungsgebiet der Bielerinnen und Bieler, durch die Streckenführung unter freiem Himmel mit Autobahnlärm beschallt und empfindlich beschnitten. Gegen all das wächst der Widerstand.

Massive Eingriffe

Ende Jahr soll der Westast zusammen mit einem städtebaulichen Plan öffentlich aufgelegt werden. Kanton und Gemeinden geizen mit Auskunft: Man wolle verhindern, dass negative Medienberichte Ängste schürten, heisst →

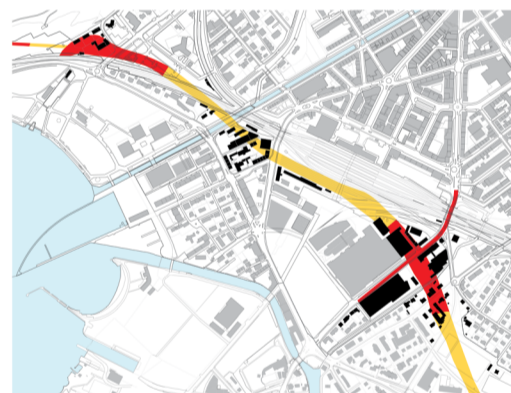
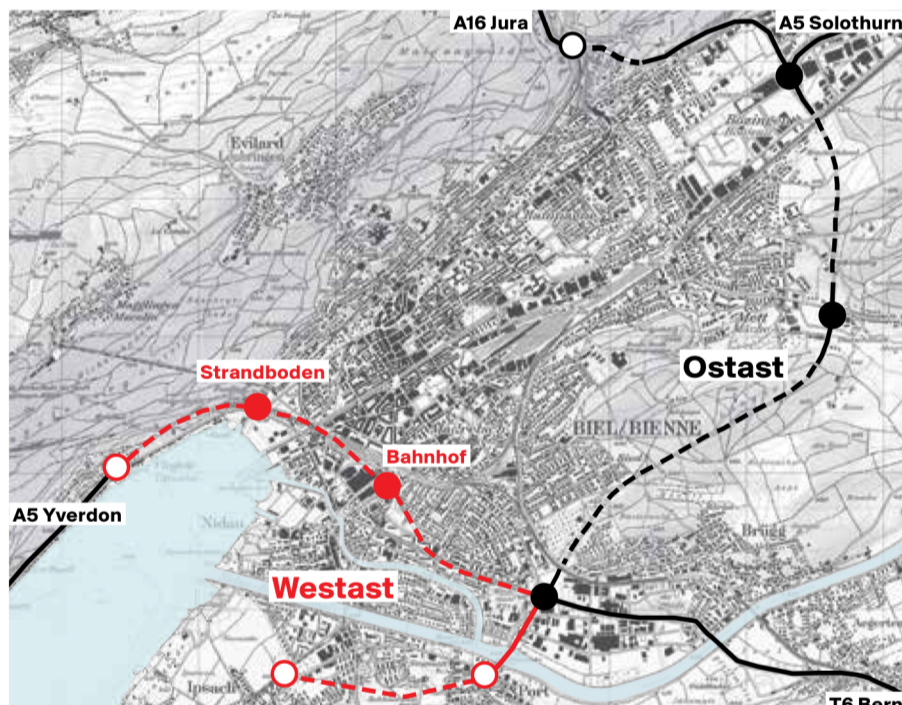
Hochparterre 9/16 — Eine Bieler Schildbürgererei



Dem Autobahnanschluss beim Strandboden müssten mehrere Liegenschaften weichen, das Naherholungsgebiet würde beschnitten.



Erst die Stadtrundgänge und Fotomontagen des Komitees «Westast so nicht!» öffneten vielen Bielerinnen und Bieler die Augen für die Dimensionen der geplanten Stadtautobahn: rot markiert der vierspurige, rund 250 Meter lange offene Streckenabschnitt beim Bahnhof.



Rot die offenen Streckenabschnitte beim Strandboden und hinter dem Bahnhof, gelb die Tunneln, schwarz die Liegenschaften, die der Autobahn weichen müssten.

Die A5-Umfahrung von Biel ist eines der letzten Teilstücke des Schweizer Autobahnnetzes. Mit geschätzten 700 Millionen Franken pro Kilometer wäre der Westast der mit Abstand teuerste Abschnitt.

Hochparterre 9/16 — Eine Bieler Schildbürgererei

→ es beim Kanton. Nicht einmal die von einer Enteignung betroffenen Grundbesitzer, Mieterinnen und Anrainer erhalten konkrete Informationen, obschon die Dossiers mit Landerwerbs- und Enteignungsplänen vorliegen. Allein für die 2,3 Kilometer Westast zwischen dem Anschluss Brügmos und dem Vingelz-Tunnel sind noch 250 000 Quadratmeter Land zu erwerben. Rund hundert Gebäude müssten der Autobahn weichen. Darunter die denkmalgeschützten ehemaligen Lagerhallen der GM-Autofabrik. Deren Umnutzung für die Technische Fachschule BBZ Biel ist eben erst mit dem Bieler Prix Engagement Economique ausgezeichnet worden.

Das kümmert die Autobahnpromotoren aber wenig. Laut Aussagen von Stefan Graf, Projektleiter des Westasts, muss die Fachschule, die erst 2011 in das Gebäude eingezogen ist, bis in fünf Jahren eine neue Bleibe finden. Obschon der heutige Standort perfekt ist, da beim Bieler Bahnhof ein Bildungszentrum mit verschiedenen Fachhochschulen am Entstehen ist. «Wir hoffen, dass wir auf dem Campus etwas Neues finden», sagt Sabine Kronenberg vom BBZ Biel und kritisiert: «Der dreistöckige Autobahnanschluss, dem unsere Schule weichen muss, stört gewaltig und steht im Widerspruch zum künftigen Campus, der zu Begegnungen einladen und den Fussgängern und Radfahrern vorbehalten sein sollte.»

Biel und Nidau wollen nicht verzichten

Ursprünglich war der Westast auf der ganzen Länge unterirdisch geplant. Die beiden offenen Autobahnschnitten beim Strandboden und hinter dem Bahnhof sind nun ohne Alternative, weil das Bundesamt für Strassen seit 2004 keine unterirdischen Autobahnanschlüsse mehr bewilligt. Ein erstes Projekt mit einer bis zu 600 Meter

langen Öffnung provozierte 2007 heftigen Widerstand, sodass zwichenzeitlich sogar eine Nullvariante für den Westast auf dem Tisch lag. Diese wurde aber 2010 von der Arbeitsgruppe Stöckli - benannt nach ihrem Leiter, dem damaligen Bieler Stadtpräsidenten Hans Stöckli - verworfen: Ein Verzicht auf die innerstädtischen Autobahnanschlüsse schade den Interessen der Städte Biel und Nidau.

Es gibt keine stadtverträgliche Autobahn

Um das Projekt in der Region breiter abzustützen, setzt die Berner Baudirektorin Barbara Egger auf Partizipation und pflegt regelmässigen Kontakt mit den Schutzverbänden sowie politischen Vertretern der Region. Parallel zum Ausführungsprojekt des Westasts gab der Kanton eine städtebauliche Begleitplanung in Auftrag: Sechs Teams, darunter Kistler Vogt Architekten, sollten nach «stadtverträglichen Lösungen» suchen. Stadtentwicklung im Rahmen eines Nationalstrassenprojekts, stellt Rudolf Vogt heute ernüchtert fest, sei unmöglich: «Der Autobahnbau ist mit unflexiblen Normen und Sicherheitsvorschriften so stark reglementiert, dass praktisch keine Gestaltungsmöglichkeiten bleiben. Unter den gegebenen Bedingungen gibt es keine stadtverträglichen Lösungen - weder für den Autobahnanschluss beim Bahnhof noch für die Seevorstadt. Diese Strassen bringt man im Stadtkörper nicht ohne Wunden unter.» Solche Stimmen sind «off the record» sogar von Fachleuten zu vernehmen, die an der Ausarbeitung des Bauprojekts mitwirken.

Baudirektorin Barbara Egger hingegen hält fest: «Auch die Nullvariante wäre eine Option gewesen - aber nach dem 2010 die regionale Arbeitsgruppe Stöckli partizipativ den von allen mitgetragenen Grundsatzentscheid für die nun ausgearbeitete Variante gefällt hat, wird diese umgesetzt.» Mittelweile habe man bereits so viel in die Planung und Optimierung der vorliegenden Lösung investiert, dass ein nochmaliger Neuanfang keine Möglichkeit sei.

Nun werden die Pläne öffentlich aufgelegt: Direktbetroffene, Parteien und Organisationen haben dreissig Tage Zeit für Einsprachen. Sind diese bereinigt, fahren die Bagger auf. «Westast so nicht!» überzeugt, um die Bevölkerung zu mobilisieren und das Bauwerk zu verhindern. Basierend auf Plänen des kantonalen Tiefbauamts haben sie Visualisierungen erstellt und förmliche Stadtrundgänge «entlang der Zerstörungssachse» durch, die bei den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Wirkung zeigen: Die Zahl der Komiteemitglieder wächst täglich.

Auch die Politik erwacht: Bereits vor den Sommerferien 2016 forderten grüne und bürgerliche Politiker den Bieler Gemeinderat (Exekutive) mit einer dringlichen Interpellation auf, die Auswirkungen eines Westast-Verzichts zu prüfen. Im August wurde mit einem breit abgestützten überparteilichen Postulat nachgedoppelt. «Nach langjähriger technokratischer Lösungssuche steht fest: Auf dieser Ebene sind keine weiteren Verbesserungen möglich. Deshalb braucht es jetzt dringend den Schritt zurück auf die politische Ebene, auf der man noch einmal andere Ansätze prüfen muss», fordert der grüne Stadtrat Urs Käzinger. Weder die Bielerin Barbara Schwidickert noch die grüne Baudirektorin Barbara Egger wollten sich gegenüber Hochparterre zur Opposition gegen den Westast äussern. In einem dreiseitigen Communiqué lässt der Gemeinderat immerhin verlauten, die Stadt Biel werde anlässlich der anstehenden öffentlichen Auflage nochmals überprüfen, «ob das A5-Projekt mit einer qualitativ hochwertigen städtebaulichen Entwicklung vereinbar ist».



Eine Autobahn dritter Klasse

Die Autobahn rückt vor, unaufhaltsam. Die Schweizermänner haben 1958 Ja gesagt zum Nationalstrassengesetz, das eine zentralistische Planung von oben verordnete. Das nationale Interesse geht vor, die Betroffenen haben nichts zu sagen. Die Machtverhältnisse sind eindeutig: Da der Druck von 2,2 Milliarden Franken, dort der Hirnschmalz der Autobahngegner.

Diese haben sich selbstverständlich überlegt, wie es auch anders ginge. Man kann die Lösung bereits besichtigen. Hinter Biel, Richtung Neuenburg fährt man auf einer Autobahn dritter Klasse, ein wohlgebauter Betonband mit Mischverkehr. Dem Verkehr genügt. Statt 2,2 Milliarden Franken zu verlocken, sollte man aus dem Westast ebenfalls eine Autobahn dritter Klasse machen. Das Bundesgeld fliesst auch so. Damit bleibt man auf dem Boden, spricht überirdisch. Die bereits vorhandene Strassenverbindung wird auf diesen Standard ausgebaut, zweispurig mit Zubehör wie oben am See. Für den beschriebenen Durchgangsverkehr ist das gross genug, denn nicht die Verbindungen bestimmen die Leistungsfähigkeit des Strassensystems, sondern die Knoten. Immerhin, die beklagenswerte Lücke im Autobahnnetz wird geschlossen. Benedikt Loderer, Stadtwanderer ●