

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 8 (1995)
Heft: 9

Artikel: Biels Krampf mit der Autobahn : über die Schwierigkeiten der N5
Autor: Lienhart, Jann
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-120212>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Biels Krampf mit der Autobahn

Die vom Kanton Bern geplante Umfahrung Biels wird kritisiert. Das milliardenschwere Projekt sei überdimensioniert, zu teuer und vor allem nicht stadtverträglich. Über die Schwierigkeiten einer Stadt mit ihrer Umfahrung und die Schwierigkeiten der Umfahrung mit der Stadt.

Die N 5 soll gemäss Planung des Bundes den Verkehr aus dem Jura sammeln und die Städte Solothurn, Biel, Neuenburg und Yverdon an das Nationalstrassennetz anschliessen. Davon ist aber erst ein Teil gebaut. Zwischen Yverdon und Solothurn ist nur das Teilstück zwischen Boudry im Waadtland und La Neuveville am Süde des Bielersees erstellt. Als nächstes soll die Umfahrung von Biel gebaut werden. Dafür liegt jetzt nach über dreissigjähriger Planung das generelle Projekt vor. Vorgeschlagen wird eine Art Ringstrasse, die Biel meist unterirdisch im Süden umfahren wird. Von Osten her kommend trifft die N 5 beim Anschluss Bözingenfeld mit der Transjurane zusammen. Dann schwenkt sie nach Süden und unterquert die östlich gelegenen Hügel durch zwei Tunnel. Nach der Verknüpfung mit der von Bern herkommenden T 6 beim Anschluss Brüggmoos folgt sie, jetzt auf eigentlichem Stadtgebiet, unterirdisch der Fortsetzung dieser Hauptstrasse. Nach einem kurzen zweispurigen Abschnitt (Überdeckung Weidteile) führt sie hinter dem Bahnhof durch und taucht schliesslich am Stadtausgang an der Hauptstrasse nach Neuenburg wieder auf. Die Fortsetzung soll später der sogenannte Vingeltunnel machen, der aber nicht mehr Teil der jetzigen Planung ist.

Linienführung

Die Linienführung, die jetzt durch das generelle Projekt verbindlich festgelegt wird, war in Biel heftig umstritten.

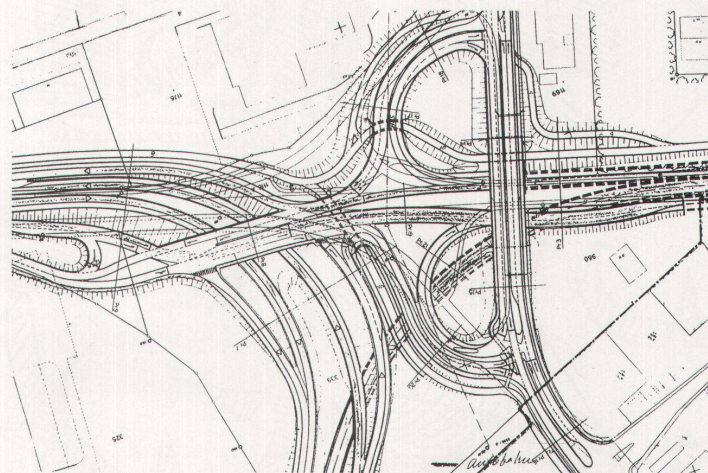
Als Alternative zur Südvariante galt ein langgezogener Tunnel nördlich von Biel, der die N 5 von Solothurn her in gerader Linie Richtung Neuenburg verlängert hätte. Für diese Nordvariante sprach der kleinere Eingriff in das Stadtgefüge. Aber nicht städtebauliche, sondern wirtschaftliche Kriterien waren bei der Wahl der Linienführung ausschlaggebend. Durch die bei der Südvariante bessere Erschliessung der Entwicklungszonen in der Agglomeration von Biel erhofft man sich wirtschaftlichen Zuwachs. Aber auch die negativen Folgen der verbesserten Standortgunst in der Nachbarschaft der Anschlüsse geben zu reden. Es wird noch mehr Verkehr in der Agglomeration und Umsatzverluste in der Innenstadt befürchtet.

Gestaltung

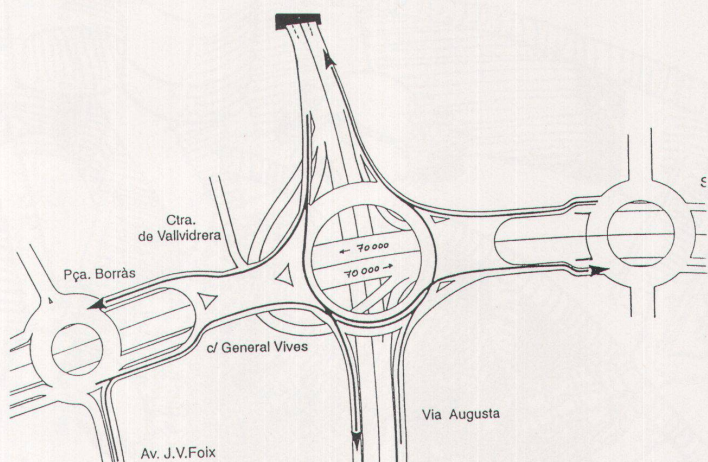
Die Linienführung und der Entscheidung für die Südvariante sind in Biel heute kein Thema mehr. Heftig kritisiert aber wurde von verschiedener Seite die Gestaltung der Umfahrung: Überdimensioniert, kompliziert, teuer und nicht stadtverträglich lautet das Urteil. Konkret fordert die stadträtliche N 5-Kommission eine Redimensionierung der Anschlüsse im Bözingenfeld und im Brüggmoos, einen Verzicht auf den Anschluss Orpund und eine Lösung für den Anschluss Seedorf. Ferner sollen der Altstadt- und der Vingeltunnel, die vorher immer zur Umfahrung gehörten, wieder verbindliche Bestandteile des Projektes werden. Die SP Biel und der Heimatschutz fordern sogar eine generelle Reduzierung auf zwei Spuren und eine Reduktion der Anschlüsse auf Stadtgebiet.

Der Bezug zur Stadt

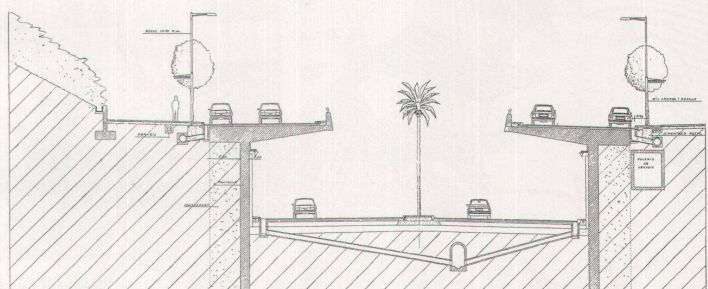
Eine Autobahn in eine kleinräumige Schweizer Stadt zu integrieren, ist eine schwierige Aufgabe. Autobahn



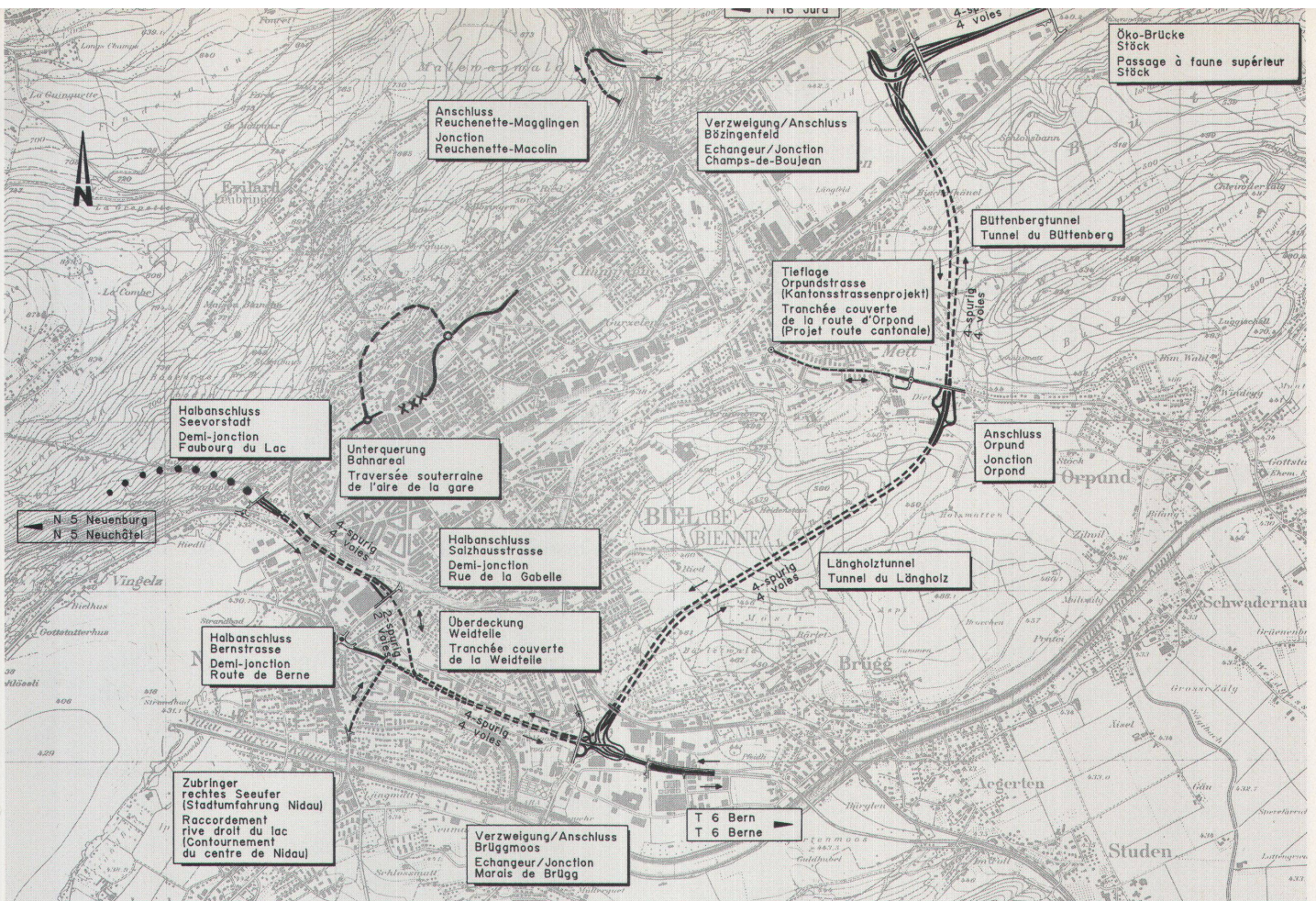
Autobahnverzweigung und Verknüpfung mit dem Stadtnetz: Biel ca. 30 000 Fahrzeuge pro Tag pro Strasse (Projekt 1993)



Barcelona (ausgeführt) ca. 140 000 Fahrzeuge pro Tag pro Strasse



Platzsparen durch Tieferlegung der Autobahn und den Zubringern auf den flankierenden Stützmauern



Übersicht über die Planung der N5-Umfahrung von Biel, Stand August 1994

und gewachsene Stadt scheinen unvereinbare Gegensätze zu sein. Darum wird die Autobahn in den Untergrund verbannt. Aber sind Strassen, nur weil sie nicht mehr sichtbar sind, auch schon stadtverträglich? Dass die sichtbaren Anschlüsse der Stadt gehorchen, ist nur der selbstverständlichere Teil der Integration. Auch eine unterirdische Linienführung muss auf den Stadtgrundriss antworten. Ohne diesen räumlichen Bezug wird die Stadt zu einer beliebigen Ansammlung von sich gegenseitig behindernden Einzelteilen.

Barcelona, ein Vergleich

Dass dies nicht unerfüllbare Forderungen sind, beweist das auf die Olympiade hin zum grossen Teil neu erstellte Autobahnnetz von Barcelona. Obwohl für ein Mehrfaches an Verkehr geplant, sind dort die Stadt- und Autobahnen so knapp wie möglich bemessen und gut in ihre Umgebung integriert. Auch dort, wo sie unterirdisch geführt sind, bleiben sie an der Oberfläche präsent. Meist abgesenkt sind sie nur wo es die Umgebung verlangt überdeckt. Auf den Überdeckungen wird der Stadt öffentlicher Raum zurückgegeben. Plätze und Parkanlagen finden darauf Platz. Ihre

Gestaltung verneint aber nie die darunterliegende Autobahn. Eine Alternative zur Totalüberdeckung ist zum Beispiel die Führung der Zubringer- und Quartierstrassen seitlich auf den Stützmauern der abgesenkten Schnellstrasse (vgl. Abbildung). Im Gegensatz dazu wird die Bieler Umfahrung, sobald sie abtaucht, zur Geisterautobahn. Zwischen der Verzweigung Brüggmoos und dem Anschluss Seevorstadt verraten nur noch die Einfahrten das Vorhandensein der Strasse. Wo sie quer durch Quartiere schneidet, wird denn auch an der Oberfläche Normalität zelebriert, als ob fünf Meter tiefer keine Verkehrslawine rollen würde. Vergleicht man die Knotenpunkte, so zeigen sich Mängel der Bieler Umfahrung. In Barcelona sind die Verzweigungen und Anschlüsse äusserst platzsparend angelegt. Verzweigungen werden mit hintereinander liegenden Kreiseln gelöst. Die Auf- und Abfahrten sind ohne Abstand direkt neben der Autobahn geführt, was zusammen mit dem Verzicht auf die Pannestreifen eine leistungsfähige Strasse auf kleinstem Raum ergibt. In Biel dagegen bestimmen Kurvenradien, Steigungswinkel und Fahrbahnbreiten das Aussehen der Knotenpunkte. Die Anschlüsse

Bözigenfeld, Orpund und Brüggmoos sind das Ergebnis einer reinen Verdrahtungsplanung und scheinen für ein Verkehrsaufkommen einer Grossstadt geplant zu sein.

Teuer und hässlich

Der Vergleich mit Barcelona, der ursprünglich von an der Planung beteiligten Leuten angeregt wurde, zeigt, dass der vor allem an den Bedürfnissen des Verkehrs orientierte Schweizer Strassenbau perfektionistisch, meist überdimensioniert, sicher teurer und leider auch hässlich ist. Der Unterschied zwischen den Strassenplanern von Barcelona und denen von Biel liegt wohl im Verständnis der Stadt. In Barcelona ist die Autobahn ein städtisches Bauwerk, das neben der Funktion auch noch städtebauliche und architektonische Kriterien erfüllen muss. Ob das Geknorze im Schweizer Strassenbau nur mit den selbst geschaffenen Sachzwängen der Strassenbaunormen zu erklären ist, ist fraglich. Technokratisches hatte hierzulande schon immer Tradition. Trotzdem wäre von einem zwei Milliarden teuren öffentlichen Bauwerk mehr zu erwarten, als nur verkehrstauglich zu sein.

Jann Lienhart

Projektdateien

Gesamtlänge: 7,5 km, davon 6,3 unterirdisch, 4 Vollanschlüsse, 3 Halbanschlüsse, 2 Autobahnkreuzungen, 2 unterirdische Zubringer
Bauzeit: 15 Jahre
Baubeginn: 1998
Kosten: 1,97 Milliarden, Preisbasis Herbst 92, 260 Mio. pro Kilometer. Im Vergleich: Umfahrung Neuenburg 100 Mio. pro Kilometer, Umfahrung Brienzwiler 31 Mio. pro Kilometer, Umfahrung Leissigen 55,8 Mio. pro Kilometer. Finanzierung ca. 84 Prozent durch den Bund, 16 Prozent durch den Kanton Bern.

Projektorganisation

Der Bund ist eigentlicher Auftraggeber und Bauherr der Nationalstrassen, übergibt aber die Durchführung an die Kantone. Diese ihrerseits beauftragen private Ingenieurbüros mit der Projektierung. Die betroffenen Gemeinden haben keinen rechtlichen Anspruch auf Mitbestimmung. Sie sind aber an einer Projektkommission und einer Behördendelegation beteiligt, die aber lediglich in beratender Funktion auf die Projektierung Einfluss nehmen können. Das generelle Projekt legt nur die Linienführung und die vorgesehenen Anschlüsse fest. Das eigentliche Ausführungsprojekt erfolgt erst nach der öffentlichen Auflage und der anschliessenden Absegnung durch den Bundesrat.