

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 21 (2008)
Heft: 5

Artikel: Lieber gar keinen Westast : Autobahn Biel
Autor: Loderer, Benedikt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123479>

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: 17.03.2025

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

Lieber gar keinen Westast

Text: Benedikt Loderer

In Biel fehlt die Verknüpfung: Die Autobahnen von Bern, von Solothurn und von Neuenburg enden vor der Stadt. Jetzt wird eine Südumfahrung gebaut, wenigstens deren Ostast. Mit dem Westast droht die Stadtzerstörung, die abzuwehren sich alle einig sind. Doch welche Macht kann das Nationalstrassengesetz in Schranken weisen? Ein weiteres Lehrstück.

• Diese Geschichte beginnt vor 48 Jahren, genau am 12. Juni 1960. Das eidgenössische Parlament fasst an diesem Tag den Netzbeschluss, der festlegt, welche Autobahnen in der Schweiz gebaut werden sollen. Die N5, heute A5 geheissen, war dabei. Am Jurasüdfuss entlang von Solothurn über Biel nach Neuenburg wird eine Autobahn festgelegt. Wie sie allerdings durch Biel führt oder wie darum herum, ist noch nicht entschieden. Eines aber gilt unrückbar: Was im Netzbeschluss ist, wird gebaut. Die Mineralölsteuer liefert das Bundesgeld, die Regionalpolitik schreit nach Wirtschaftsförderung, die Bauwirtschaft braucht Aufträge. Mit Ausnahme des Sanetschpasses ist nie ein Stück Autobahn aus dem Netz gestrichen worden, und dort nur, weil ein Stausee auszulaufen drohte. Gegen einen Netzbeschluss ist kein politisches Kraut gewachsen. Weder die Kleeblattinitiative von 1990 noch die parlamentarische Kommission unter der Führung von

Nationalrat Walter Biel von 1981 vermochte daran zu rütteln. Eine Autobahn wächst nach dem Ratschluss der Götter: unerbittlich, unaufhaltsam, aber langsam.

Vom Blühen und Welken der Varianten

Trotzdem ist es Menschenwerk. «Weder darf sich Biel in allzu grosser Entfernung umfahren lassen, noch ist dem Durchgangsverkehr unser städtisches Strassennetz ohne besonderen Ausbau und neue Strassen zur Verfügung zu stellen»: Der Strassenpapst der Fünfzigerjahre, Professor Kurt Leibbrand, hat damit bereits die beiden entscheidenden Stichworte geliefert: Nähe und Ausbau. Nicht um die Stadt herum, sondern durch sie hindurch soll die Autobahn gebaut werden, denn ihr Bau macht das städtische Strassennetz endlich zukunftstauglich. Anders herum: Mit Bundesgeld die städtischen Verkehrsprobleme lösen, das ist das heimliche Programm. Heute heisst das «Verlagerung des Agglomerationsverkehrs auf die Autobahn».

Man denkt geradeaus in den Sechzigerjahren. Von Neuenburg nach Biel fährt man dem Bielersee entlang, selbstverständlich auf der kürzeren Juraseite. Schade um die Weindörfer wie Twann oder die Kleinstadt La Neuveville, aber schliesslich gibt es übergeordnete Interessen. Doch ist man mit der Autobahn immer noch nicht durch Biel hindurch. Ein zusätzliches Problem ist noch zu lösen: Wie verknüpft man die A5 mit der T6, jener Schnellstrasse, die von Bern herkommt und im Süden Biels nicht weiter weiss? Dazu kommt noch: Wie findet man den Anschluss durch die Taubenlochschlucht nach Norden?

Diese Fragen wurden nicht beantwortet, unterdessen aber rundherum kräftig an den Autobahnen gebaut, jene von Solothurn bis ins Bözingenfeld im Westen von Biel war das letzte Teilstück, ein Beitrag zur Expo.02. Doch fehlt immer noch der Schlussstein in Biel. Mehr als dreissig Jahre lang blühten und welkten die Varianten. Ein Tunnel durch den Jura als Nordumfahrung zum Beispiel ging unter, dagegen wurde die Südumfahrung beschlossen. Sie hat zwei Äste. Jener im Osten zwischen Brüggmoos und Bözingenfeld ist jetzt im Bau, um den Westast wird gestritten. Im Oktober 2007 präsentierte der federführende Kanton Bern seine Pläne für den Westast, von denen die beiden betroffenen Städte Biel und Nidau sagten: «Alle Varianten des Kantons sind ungenügend und führen zu einem inakzeptablen Eingriff ins Stadtbild», wie der Bieler Stadtpräsident Hans Stöckli in undiplomatischer Deutlichkeit festhielt. Dieser Meinung sind auch der sia, der BSA, Pro Velo, der VCS, der Heimatschutz – also alle, die man in Biel gefragt hat.



1



2

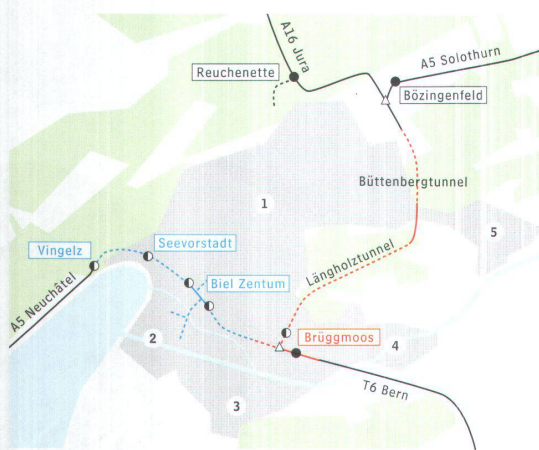
Woher stammt die Entrüstung? Entgegen den ursprünglichen Plänen soll die Autobahn beim Anschluss Biel-Centre offen statt im Tunnel geführt werden. Das, obwohl noch 1999 der Bundesrat im generellen Projekt eine vollständige Überdeckung beschlossen hatte. In der Zwischenzeit brannte es im Gotthard- und im Mont-Blanc-Tunnel und die Brandschutzvorschriften sind verschärft worden. Offen sei der Tunnel sicher. Dass er damit auch billiger wird, nehmen die Planer mit Kopfnicken zur Kenntnis.

Eine offene Verkehrswunde

Was eine offene Autobahn in der Stadt anrichtet, das zeigen die Vorher-Nachherbilder, zusammenfassend: eine offene, stadtzerstörende Verkehrswunde. Es kam die Stunde der Leute, die den Pelz waschen wollen, ohne ihn nass zu machen. Denn die offizielle Politik will die Autobahn unbedingt. Sie fürchtet, dass die Bundesgelder woanders hinfließen, der Westast muss jetzt und sofort her. Offiziell wird die grosse Entlastung der Stadtmitte prophezeit. Die Autobahn werde den Verkehr um die Stadt lenken und an den Anschlüssen würden die Stadtstrassen wie Speichen eines Rads ins Zentrum führen. Deshalb brauche es auch den Anschluss Biel Zentrum. Die alte Geschichte: Bundesgeld für Nähe und Ausbau.

Da man die Autobahn will, muss man sie stadtverträglich machen. Der Bieler Stadtplaner François Kuonen hat im Auftrag der Stadtregierung Vorschläge ausgearbeitet, wie das möglich wäre. Das «antiurbane Grabensystem» ist mit Hochbauten einzufassen, die genügend städtebauliche Kraft ausstrahlen, dass man die Gräben nur noch als «sekundäres System» wahrnimmt. Darüber hinaus schirmen diese Bauten den Lärm ab und im Innern spriesst munter das Grün und murmelt ein Bach. In François Kuonens Vorschlägen wird die Autobahn weniger tief gelegt, was Millionen einspart, die für diese Stadtverträglichkeit zur Verfügung stünden. Allerdings hat sein Verbesserungsvorschlag einen schwerwiegenden Nachteil. Ein juristisches Gutachten hat ergeben, dass die notwendige Vergrößerung des Planungsgebiets mit dem Nationalstrassengesetz nicht durchsetzbar ist. Die Grundeigentümer müssen also freiwillig mitmachen, sie können nicht zu ihrem Glück gezwungen werden. Statt der grosszügigen Lösung, wie sie die Zeichnung suggeriert, droht das Stückwerk.

Der Verkehr vom rechten Seeufer, der von Ins und Täufelen, rollt heute durch die Altstadt von Nidau. Die offizielle Planung sieht einen neuen Zubringer vor, der Nidau umfährt und im Knoten Biel Zentrum an die Autobahn ange-



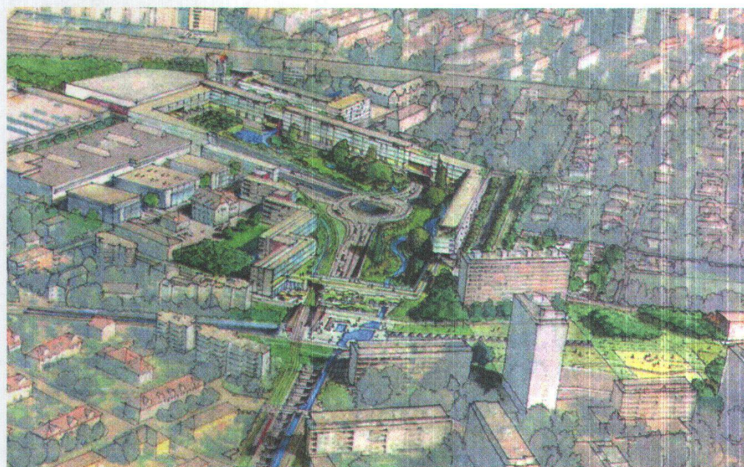
Biel und die Strassen

- Westast
- Ostast
- Anschluss
- Halbananschluss
- △ Verzweigung
- 1 Biel
- 2 Nidau
- 3 Port
- 4 Brugg
- 5 Orpund

bunden wird. Der Knoten würde schlanker, die Verkehrswunde weniger tief, wenn man diesen Anschluss in den Knoten Bruggmoos verlegte, was einen Tunnel zwischen Nidau und Port brauchte. Nidau ist dafür, Biel unterstützt Nidau nur lauwarm. Wiederum wirds juristisch: Die Einsprachen stützen sich auf die Lehrmeinung, dass es zum offiziellen Projekt keine Alternative geben darf, deren Untauglichkeit nicht nachgewiesen ist. Darum muss man alle möglichen Varianten prüfen, also auch den Tunnel. Hält der Kanton Bern unbeeindruckt am offiziellen Projekt fest, droht die Verweigerung der Genehmigung, weil die Abweichungen erheblich sind. Die Einsprachen nehmen ihren Weg bis vors Bundesgericht, was Jahre dauert.

Sparen am falschen Ort?

Mit neidischem Blick sehen die Bieler nach Basel, wo die Nordtangente im Tunnel durchs Quartier fährt, und fragen sich, warum es dort ging, in Biel hingegen nicht. Der Kanton prüft, sträubt sich und will vorwärts machen. Hinter dem Killerargument Sicherheit versteckt sich Knauerei, vermuten viele. Dabei wäre es klug und vorausschauend, sich an alle jene Autobahnabschnitte zu erinnern, die aus Kostengründen oder aus Rechthaberei offen geführt wurden und später überteuert korrigiert werden mussten. Wie Wollishofen bei Zürich von seinem Wald abgeschnitten wurde und wie dieser später extrem teuer wieder angeflückt wurde, wäre eines dieser Lehrstücke. Ebenso die Einhausung in Schwamendingen oder der Freudenbergplatz in Bern. Überall dort, wo man sparte, war man später klüger und die Reparatur viel teurer. Warum soll das in Biel anders sein? Lieber keinen Westast als den offiziellen. •



3

1 Autobahnanschluss Biel Zentrum heute: Links oben der Bahnhof von hinten, senkrecht durchs Bild fährt die Lokalbahn Ins-Täufelen-Biel, die Fortsetzung der T6 aus Bern läuft quer hindurch.

2 Autobahnanschluss Biel Zentrum wie der Kanton Bern sich das vorstellt: Eine riesige offene Verkehrswunde. Haben die Verkehrsplaner in den letzten Jahrzehnten nichts dazu gelernt?

3 Autobahnanschluss Biel Zentrum nach den Vorstellungen des Bieler Stadtplaners: Die Verkehrswunde wird mit Städtebau eingefasst und abgeschirmt. Ist sie nun stadtverträglich?