

Die Geschichte des Westasts reicht bis in di

Autobahn Über 50 Jahre lang ist über die ideale Linienführung der Autobahn diskutiert und sind verschiedenste Varianten in Betracht gezogen worden. Doch umweltschützerische Überlegungen und schlechte Erfahrungen in anderen Städten liessen diese Expressstrasse entlang der Schüss sterben.

Deborah Balmer

Der A5-Westast von Biel gehört zu den kompliziertesten und teuersten Strassenbauprojekten im Kanton Bern. Er misst mit dem Zubringer viereinhalb Kilometer. Davon verlaufen 3,75 Kilometer, der grösste Teil also, unterirdisch mitten durch die Stadt. Die Kosten werden auf rund zwei Milliarden Franken geschätzt. Zum Bauprojekt gehören der Halbanschluss in der Seevorstadt und der Vollanschluss Bienne Centre im Stadtzentrum. Dass der neue Autobahnabschnitt beim Zubringer den Nidau-Büren-Kanal über- und in Biel den Bahnhof unterquert sowie unter dem Grundwasserspiegel zu liegen kommt, macht die Sache nicht einfacher.

Noch ist kein einziger Meter des Westasts gebaut. Doch bereits in den 50er-Jahren ist über die ideale Linienführung diskutiert worden. Verschiedene Varianten wurden in all den Jahren angedacht, geplant und wieder verworfen. Der heutige Westast, der vom Brüggmoos bis zum Westportal des Vingeltzunnels führt, ist bereits das dritte Generelle Projekt, das vorliegt.

Nach Brüsseler Vorbild

Im Jahr 1956 hatte Biel dem Verkehrswissenschaftler und ETH-Professor Kurt Leibbrand den Auftrag für eine Entlastungsstrasse in der Stadt erteilt. Leibbrand brachte die Idee einer Hochstrasse auf den Tisch. Eine Strasse auf Pfeilern also, wie es sie in anderen grossen europäischen Städten bereits gab. Beispielsweise in Brüssel. Diese Expressstrasse entlang der Schüss (Schüss-Transversale, Variante A) stiess auf Wohlwollen in der Bevölkerung. Damals soll es in Biel geheissen haben: «Wir bauen die Strasse, die Leibbrand für uns entwarf.» Ebenerdig wäre sie durch Bözingen und dann im Gurzelen-Quartier als Hochstrasse bis zum Strandboden gelaufen. Doch dann gab es doch noch Opposition gegen dieses Projekt. Und auch aus heutiger Sicht ist die Variante A ein Konzept, das nicht zu Ende gedacht war. So war beispielsweise unklar, wem die Strasse nun eigentlich genau dienen sollte. Dem lokalen Verkehr? Dafür hätte es mehrere Auf- und Abfahrten benötigt. Doch das wäre aus städtebaulicher Sicht schwierig geworden. Oder war die Expressstrasse für den übergeordneten Verkehr gedacht? Der entsprach damals nur etwa 20 Prozent des Gesamtverkehrs. Die Frage war also: Muss die Strasse in diesem Fall mitten durch die Stadt führen?

Schliesslich wurde die Variante A auch aus umweltschützerischen Überlegungen verworfen. Hinzu kam, dass andere Städte mit einer Hochstrasse durchs Stadtzentrum am Ende doch schlechte Erfahrungen gemacht hatten.

Als die Südumfahrung ins Spiel kam

Im Jahr 1961 kam man in Biel zum Schluss, dass andere Varianten geprüft werden sollten. Die «innere Citytangente», die zur Variante B wurde, war der Vorschlag des damaligen Stadtplanungsamts. Sie hätte von der Neuenburgstrasse zur Ländtestrasse, weiter zur Freiburgstrasse und über die Gottstattstrasse ins Bözingenfeld geführt. Ebenso war die Variante C ein Vorschlag dieses Amtes. Sie trug den Namen äussere Citytangente und führte auf grossen Strecken der SBB-Linie entlang. Für diese Variante hätten allerdings mindestens 40 Häuser geopfert werden müssen. Auch deswegen kam sie später nicht mehr infrage.

In den 60er-Jahren kam erstmals die Südumfahrung der Stadt ins Spiel. Die Stadtumfahrung oder Variante D war ein Vorschlag des Bundesamtes für Strassen. Die damalige Variante D entspricht praktisch der heutigen Umfahrung, dem Ost- und dem Westast. Sie führte von der Neuenburg- über die Ländte- durch die Aarberg- und Bernstrasse bis an die Gemeindegrenze von Biel-Pieterlen. Im Jahr 1975

lag dieses Projekt das erste Mal öffentlich auf. Es gingen über 300 Einsprachen ein.

Zur Variante D gehörte ursprünglich auch der sogenannte Omega-Zubringer, mit einer zusätzlichen Strasse vom Bözingenfeld bis zur Omega. Die Bieler lehnten diesen aber ab. Auch, weil die Strasse mitten durch die Mühleinsel geführt hätte. Der Gemeinderat verfolgte daraufhin den Omega-Zubringer nicht weiter.

Dafür wurde die Variante D zu einem späteren Zeitpunkt doch wieder aktuell, aber erheblich verändert: Man wollte nun dem Umweltschutz mehr Rechnung tragen. Neu hinzu kamen jetzt der Büttenbergtunnel, die Überdachung Längholz in Brügg, die Überdeckung Bernstrasse in Nidau, die Hochlage parallel zur SBB im Bereich Seevorstadt sowie die Aufspaltung des Vollanschlusses Seevorstadt in die Halbanschlüsse Aarbergstrasse und Seevorstadt. Im Jahr 1976 stand die verbesserte Variante D.

Der Tunnel nördlich von Biel

Trotzdem entschloss sich der Bund 1977, als Alternative zur Variante D eine weitere Ortsumfahrung zu prüfen. So kam die Idee auf, die Autobahn A5 nördlich von Biel, vom Bözingenfeld bis in die Seevorstadt, in einem Tunnel zu führen. Zu dieser Variante wurden etliche Untervarianten entwickelt. Die Idee der nördlichen untertunnelten Umfahrung blieb bis ins Jahr 1989 aktuell. Die Stadt Biel befürwortete noch Ende der 80er-Jahre die Nordumfahrung. Doch die umliegenden Gemeinden waren dagegen. Sie wollten die Südumfahrung. Die Gemeinden Brügg, Orpund und besonders auch Nidau, und laut damals Beteiligten «eigentlich das halbe Seeland», kämpften für die Südumfahrung. Der damalige Nidauer Stadtpräsident Robert Liechti weibelte persönlich für diese Variante. Dafür gab es einen speziellen Grund: Die Stedtliumfahrung Nidau hätte alleine nicht den Status eines Zubringers gehabt. Nidau hätte keine Bundesgelder für eine Stedtliumfahrung erhalten.

1990 hat der Bund den Kanton beauftragt, die A5-Umfahrung auf der Basis der Variante D weiterzuentwickeln. Dagegen hat der Bieler Gemeinderat die Opposition ergriffen. Nach zahlreichen Briefwechseln, Sitzungen und laut Zeitzeugen «weiss der Teufel was allem», stellte sich die Stadt Biel im Jahr 1994 doch noch hinter das Projekt Südumfahrung.

1994/95 wurde die Variante D öffentlich aufgelegt. 1997 entschied Bundesrat Moritz Leuenberger, Verkehrsminister, den Ostast zu genehmigen und den Westast zu überprüfen sowie eine Studie für eine alternative Linienführung durch das Seeland in Auftrag zu geben. Diese Idee wurde später fallengelassen. Beim Projekt Westast aber wurden Optimierungen vorgenommen, insbesondere die Kosten gesenkt: Die Autobahn musste nun nicht mehr überall vollständig unterirdisch verlaufen. In der Weidteile in Nidau reichte eine halbunterirdische Führung. 1999 wurde das generelle Projekt für den Westast genehmigt. Dazu gehörte auch der Zubringer rechtes Seeufer.

Danach wurde das Projekt erneut optimiert, besonders der Vollanschluss Bienne Centre verbessert, der jahrelang als Ankunft des Zubringers rechtes Seeufer geplant war. Es reifte die Idee, den Zubringer bis ins Brüggmoos zu führen, was beim Kanton zuerst auf wenig Sympathie stiess. Doch Biel und Nidau setzten sich stark dafür ein. Die kantonale Baudirektorin Barbara Egger-Jenzer rief im Jahr 2009 die Arbeitsgruppe Stöckli ins Leben: Es galt, innert kurzer Frist herauszufinden, was die beste Lösung ist. Die Variante mit dem Zubringer, der ins Brüggmoos führt, wurde 2014 genehmigt. Er war die Weichenstellung für das heutige Projekt.

Lesen Sie einen BT-Artikel vom 10. Mai 1975, in dem es um die Umfahrung von Biel geht www.bielertagblatt.ch/westastartikel



Pro – für eine rasche Realisierung

Das Komitee Pro A5-Westast setzt sich seit über einem Jahrzehnt für eine rasche Realisierung der Autobahn rund um Biel ein. Die Argumente: «Wirtschaftliches Wachstum und Aufschwung, aber auch Lebensqualität in den Quartieren und den umliegenden Gemeinden hängen in einem grossen Masse von einer guten, zweckmässigen Verkehrsinfrastruktur ab.» Das sagt Peter Moser, Co-Präsident des Komitees, Stadtrat (FDP) von Biel und Grossrat. Das heisst auch: Die regelmässige Stausituation kostet der Stadt und dem Gewerbe viel Geld. Moser sagt weiter: «Es kommt auf den richtigen Mix und die entsprechende Dosis an. Anzustreben ist die optimale Schnittmenge der Verkehrsmittel, um den zukünftigen Ansprüchen an die Mobilität gerecht zu werden.»

Das Komitee besteht aus Wirtschaftsvertretern, Politikern und weiteren Persönlichkeiten der Region. Dem Komitee gehe es um eine konstruktive und sachliche Meinungsbildung, heisst es. «Wir wollen den Befürwortern dieses Autobahnteilstückes eine Stimme verleihen»,

so Moser. Ziel sei es, der vom Kanton Bern vorgeschlagenen Stossrichtung zum Durchbruch zu verhelfen. Das heisst der Variante, die einen Vollanschluss Bienne Centre, einen Halbanschluss Seevorstadt sowie den Porttunnel als Zubringer rechtes Seeufer vorsieht.

Letzte Woche hat das Komitee Pro A5-Westast in einem Schreiben an verschiedene Wirtschaftsverbände der Region die Wichtigkeit dieses Infrastrukturprojektes unterstrichen. Im Spätsommer 2017 werde der A5-Ostast dem Verkehr übergeben, heisst es da. «Dies ist ein historischer Moment für die Region Biel-Seeland und ein wichtiger Meilenstein in der langen Geschichte der Umfahrung von Biel. Damit aber das gesamte Bauwerk der Umfahrung seinen optimalen Nutzen entfalten kann, bedarf es dringend auch der Umsetzung des Westastes in den kommenden Jahren.» Darum unterstütze das Komitee den vom Kanton eingeschlagenen Weg der Partizipation und die Lösungsansätze der dafür eingesetzten städtebaulichen Begleitgruppe.

Zudem halten die Befürworter fest, dass in der Arbeitsgruppe Stöckli vor ein paar Jahren sämtliche Varianten für den Westast inklusive ein Verzicht nochmals von verschiedenen Experten geprüft worden waren. «Die vorliegende Lösung wurde in einem breit abgestützten Gremium als die Beste gewählt, sei dies aus verkehrstechnischer oder städtebaulicher Sicht.»

Auch dem Komitee ist klar: Der Bau eines Generationenprojektes in der Dimension des Westastes hat nicht nur Gewinner. Dem gegenüber stehe aber der Nutzen für die Agglomeration mit über 150 000 Einwohnern. Unter anderem initiierte das Komitee Pro A5-Westast vor rund zehn Jahren gemeinsam mit den Wirtschaftsverbänden eine publikumswirksame Unterstützungsaktion auf dem Bundesplatz mit über 45 000 Unterschriften für eine rasche Realisierung der beiden Autobahnprojekte A5 und A16. *bal/mt*

Eine aktuelle Karte mit dem Verlauf des Ost- und Westastes finden Sie unter www.bielertagblatt.ch/westastkarte

e 50er-Jahre zurück

en. So war gegen Ende der 50er-Jahre eine Hochstrasse geplant, die mitten durch die Stadt Biel geführt hätte. Es sollte nicht die letzte Idee bleiben, die wieder verworfen wurde.

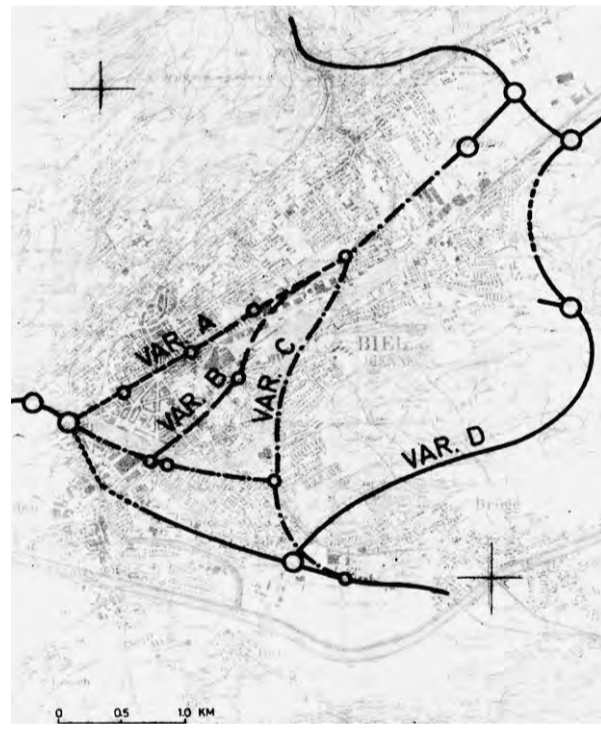


Die Expressstrasse entlang der Schüss stiess in den 1950er-Jahren zu erst einmal auf Wohlwollen in der Bevölkerung. zvg/ Stadttarchiv Biel, Bestand der Stadtpolizei (Fotomontage)



Ein Blick auf die Hochstrasse in Brüssel (oben), die dem Verkehrsplaner als Vorbild für Biel diente. Bilder: zvg

Varianten für die Autobahn-Linienführung



Vier Varianten: Schüss-Transversale (A), innere Citytangente (B), äussere Citytangente (C) und Stadtumfahrung (D). zvg

Stationen

1975

Ein erstes Generelles Projekt für die Umfahrung mit einer weitgehend offenen Linienführung Strandboden-Brüggmoos-Orpund-Bözingenfeld wird öffentlich aufgelegt. Wegen zahlreicher Einsprachen wird dieses Projekt nicht weiter verfolgt.

1978 bis 1989

Umfangreiche Variantenstudien. Trotz grosser Anstrengungen kann kein Konsens über die Linienführung im Raum Biel gefunden werden. Uneinigkeit herrscht insbesondere in der Frage, ob eine Nord- oder eine Südfahrt die bessere Variante sei. Im Schlussbericht empfiehlt das kantonale Tiefbauamt die Weiterbearbeitung der Südfahrt.

1994

Öffentliche Auflage eines neuen Generalen Projekts für die A5-Umfahrung Biel. Dieses ist das Resultat eines umfangreichen partizipativen Planungsprozesses.

1997

Das Generelle Projekt für den Ostast wird vom Bundesrat genehmigt.

1999

Das Generelle Projekt für den Westast wird vom Bundesrat genehmigt.

1999 bis 2002

Bau der Teilstrecke Biel Ost-Gemeindegrenze Biel / Pieterlen sowie der Verzweigung A5 / A16 Bözingenfeld. Rechtzeitig zur Expo.02 kann die A5 zwischen den Anschlüssen Lengnau und Biel Ost und die Direktverbindung zwischen Solothurn und der Transjurane in Betrieb genommen werden.

2002

Öffentliche Planaufgabe des Ausführungsprojekts Ostast.

2004

Genehmigung des Ausführungsprojekts für den Ostast (Teilprojekte Büntenberg und Längholz, ohne Teilprojekt Brüggmoos) durch das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

2005

Die Detailprojekte für den Ostast (ohne Teilprojekt Brüggmoos) werden vom Bundesamt für Strassen genehmigt.

2006

Öffentliche Planaufgabe des Ausführungsprojekts Brüggmoos.

2004 bis 2006

Projektoptimierungsprozess für den Westast unter Führung des kantonalen Tiefbauamtes in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen (Astra), der Region und den betroffenen Gemeinden.

2007

Baubeginn Ostast: Tunnel Büntenberg und Längholz mit offener Strecke Orpund.

2008 bis 2010

Lösungssuche für den Westast unter Einbezug einer regionalen Arbeitsgruppe. Entscheidung zugunsten der Stossrichtung 2 mit Vollanschluss Bienne-Centre, Halbanschluss Biel-West und einem Zubringer rechtes Bielerseeufer via Porttunnel.

2012

Baubeginn Verzweigung Brüggmoos. Öffentliche Planaufgabe Generelles Projekt Westast.

2013

Öffentliche Planaufgabe Generelles Projekt Vollanschluss Orpund.

2014

Genehmigung Generelles Projekt Vollanschluss Orpund.

2014

Der Bundesrat genehmigt die Generalen Projekte Westast inklusive Zubringer rechtes Bielerseeufer und Vingeltunnel.

2015

Das UVEK genehmigt das Ausführungsprojekt für den Vollanschluss Orpund.

2017

Die Projektunterlagen für den Westast werden voraussichtlich Anfang Jahr öffentlich aufgelegt. Während 30 Tagen kann die Bevölkerung die Unterlagen auf den Verwaltungen der Städte Biel und Nidau sowie auf jenen der Gemeinden Bellmund, Brügg, Ipsach, Port, Studen und Twann-Tüscherz einsehen. Betroffene haben die Möglichkeit, gegen die Projekte Einsprache beim UVEK zu erheben.

2020

Im Jahr 2020 soll voraussichtlich mit dem Bau des Westasts begonnen werden.

2030

Soll der Westast fertig gebaut sein. bal

Contra – das sagen die Gegner

«Wir bauen die Strasse, die Leibbrand für uns entwarf.»

Meinung zur Hochstrasse in den 50er-Jahren

Das Komitee Westast so nicht! ist im November 2015 ins Leben gerufen worden. Dabei handelt es sich um einen Verein, der mittlerweile rund 470 Mitglieder zählt. Darunter Politiker unterschiedlicher Couleur und viele Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Biel und Umgebung sowie Verbände wie der Verkehrsclub der Schweiz und Pro Velo Biel/Bienne Seeland. Die Bielerin Sabine Brenner sagt im Namen des Komitees: «Wir sind nicht gegen den Westast als solcher. Unsere Mitglieder sind keine Autogegner.» Doch so, wie der Westast geplant sei, sei er nicht stadtverträglich.

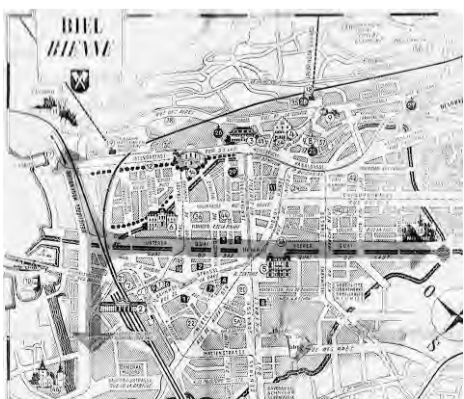
Was stört die Westast-Gegner konkret? Sie sagen, dass mit dem Vollanschluss Bienne Centre und dem Halbanschluss Seevorstadt zwei enorme Löcher in den Boden gerissen werden, die den Stadtraum zerstören würden. Der Anschluss Bienne Centre kommt unmittelbar neben dem Bahnhof zu liegen. Es wird möglich sein, in beiden Fahrtrichtungen auf die A5 ein- beziehungsweise aufzufahren. Der Autobahnabschnitt mit dem dreistöckigen

Anschluss wird hier auf einer Strecke von 275 Metern (und mit einer Breite von 45 Metern) offen verlaufen. Auf der untersten Ebene – 14 Meter unter dem Boden – liegt die Autobahn. Auf der nächsthöheren Ebene befindet sich ein 60 Meter breiter Anschlusskreisel. Zwei Rampen verbinden diesen mit dem städtischen Strassennetz. Auf der obersten Ebene zirkulieren dann der Lokalverkehr, Velofahrer und Fussgänger. Die Gegner sehen das skeptisch: «Im gigantischen Loch dieses Autobahnanschlusses fände die ganze Altstadt Nidau Platz.»

Auch gegen den Halbanschluss Seevorstadt wehrt sich das Komitee, weil er «aus zwei grossen Löchern, unterbrochen durch die Seevorstadt, besteht». In diesem Zusammenhang ist den Komiteemitgliedern der Verlust von Grünflächen am See zu gross. Auf ihrer Website heisst es: «Damit der Autobahnanschluss Strandboden reibungslos funktioniert, wird die eindrückliche Rosskastanienallee aus den 1920er-Jahren entfernt: 35 mächtige, hochgewachsene Bäume.»

Auch auf dem Strandboden würden der Autobahn Bäume und Häuser geopfert. «Während mehr als zehn Jahren wird dieses Gebiet zudem von der Baustelle belegt. Der übrigbleibende schmale Streifen am Seeufer ist lärmig und staubig.» Die Stadtbewohner könnten die Erholung am See über Jahre hinweg vergessen. «Der Autobahnbau nimmt keine Rücksicht auf Gefühle und Sentimentalitäten.»

Das Komitee kritisiert, dass das Grossprojekt mit zwei Milliarden Franken zu viel kostet: «Ein Kilometer Westast kostet fünfmal mehr als ein Kilometer Gotthardtunnel», schreiben die Mitglieder. Sabine Brenner befürchtet weiter, dass nach der Fertigstellung des Westasts nicht weniger, sondern mehr Verkehr durch die Stadt rollt. Sobald das Projekt öffentlich aufliegt – voraussichtlich anfang 2017 –, wird das Komitee mit Einsprachen gegen die beiden Autobahnanschlüsse in der Stadt kämpfen. Bis dahin will das Komitee möglichst viele Leute mobilisieren und erreichen, dass ihr Anliegen in der Bieler Politik Thema bleibt. bal



Bieler Stadtplan mit der Hochstrasse. zvg