

Zeit erfahren



Gerade mal 1 Minute und 45 Sekunden wird die Fahrt vom Autobahnanschluss Bruggmoos bis zum Strandboden dauern. Zügig soll der Transitverkehr auf dem Westast der A5 bei Biel die Stadt mit Tempo 80 unterqueren. Viel schneller als heute, wo die Umfahrung noch unvollständig ist – meinen viele. Eine Vision, ein Traum von automobilener Freiheit und Dahingleiten, pfeilgerade und ohne Hindernisse.

Eine Vision, ein Traum von automobilener Freiheit und Dahingleiten, pfeilgerade und ohne Hindernisse. Im Jahr 2035 – spätestens 2040 – soll er Wirklichkeit werden: Eine 2310 Meter lange, vierspurige Autobahn durch graue Tunnel- und Betonlandschaften, bei den Ein- und Ausfahrten flankiert von wuchtigen Lärmschutzwänden.

Es ginge aber auch bunter: Statt den Verkehr in den Untergrund zu verbannen, könnte die bestehende Strasse zu einem städtischen Boulevard ausgebaut werden. Mit Bäumen, Plätzen sowie separaten Spuren für Auto-, Bus-, Velo- und Fussgängerverkehr. Ein Modell, wie es andernorts bereits mit Erfolg praktiziert wird. Auf diesem Boulevard dürften die Autos zwar bloss mit 30 oder 50 km/h fahren. Fahrzeit vom Bruggmoos bis zum Strandboden gut 4 Minuten.

4 Minuten, die allerdings subjektiv kürzer erscheinen als die 1 Minute 45 Sekunden auf der unterirdischen Autobahn. Weil man statt öde standardisierte Strassenschluchten eine

abwechslungsreiche Stadtlandschaft durchquert: Auf die Wohnüberbauungen aus den 1960er Jahren folgt das Schloss Nidau – ein wuchtiges Baudenkmal aus dem Mittelalter – bevor man am Bildungs- und Innovationscampus vorbeigleitend zeitgenössische Architektur bewundern kann. Rechterhand lockt anschliessend das zu neuem Leben erwachte Seequartier mit kleinen Läden und Strassencafés... und eh man es sich versieht, glitzert hinter dem Strandboden bereits der See.

Teuer erkaufter Zeitgewinn

Mag sein, dass diese Aussicht für Leute mit überfülltem Terminkalender, die auch in ihrer Freizeit nichts anderes kennen, als möglichst rasch von A nach B zu kommen, befremdlich erscheint. Erlebniswert kontra «Zeitgewinn» ist für sie ein unverständliches Argument. Denn ihre Zeit ist Geld.

Zeitgewinn kostet Geld – im Fall des Westasts gar sehr viel Geld: Der Bau des gigantischen Strassenprojekts, das einen «Zeitgewinn» von zweieinhalb Minuten verspricht, kostet über zwei Milliarden Franken. Hinzu kommen jährliche Ausgaben für Betrieb und Unterhalt in der Höhe von 22 Millionen. Das ist mit Steuergeldern teuer erkaufte Zeit, zumal bloss der Durchgangsverkehr in den Genuss des vollen «Gewinns» kommt. 90 Prozent aller Autofahrer auf dieser Strecke sind jedoch lokal unterwegs – das heisst, sie bremsen unterwegs ab, um die Ausfahrt beim Bahnhof oder beim Strandboden zu nehmen. Der «Zeitgewinn» verpufft.

So oder so: Bevor irgendein Autofahrer auf der Autobahn A5 Westast überhaupt Zeit gewinnen kann, geht erst einmal sehr viel Zeit verloren: Die Planer rechnen mit einer Bauzeit von mindestens 20 Jahren. Das heisst: Eine ganze Generation von Bieler Kindern wächst inmitten von lärmigen und staubigen Baustellen auf und in einem Verkehrschaos, das durch ebendiese Baustellen provoziert wird. Für die Bieler Kinder wird es während Jahren kein Federball- oder Fussballspiel auf dem

Strandboden geben, weder Zirkusvorstellungen noch Beach Volleyballturniere am See. Durch die mehrjährige Sperrung der Salzhausstrasse werden Nidau und das Mühlefeld vom Bahnhof und vom Rest der Stadt Biel abgeschnitten. Die schmale Alfred-Aebistrasse muss während dieser Zeit sämtlichen Verkehr schlucken – was das für die AnwohnerInnen bedeutet, kann man sich leicht vorstellen.

Im Weidteile-Quartier verspricht man den BewohnerInnen dank dem Westasttunnel künftig einen Park statt Strassenlärm. Fakt ist: Angesichts des zu erwartenden Baustellenlärms werden sie sich schon bald nach dem Rauschen der Bernstrasse zurücksehnen. Als Belohnung fürs Ausharren winkt schliesslich ein oberirdischer Tunnel in der Form eines 23 Meter breiten und bis zu 3 Meter hohen Kastens, auf dem auch in hundert Jahren keine Bäume wachsen, wie es sich für einen richtigen Park gehören würde.

Immerhin, wo der Westast durch eine Tunnelröhre führt, kann mit der Zeit Gras darüber wachsen. Wo Häuser weichen müssen, weil der Autobahntunnel im Tagbau erstellt wird, werden dereinst neue Quartiere entstehen. Die Anschlüsse hinter dem Bahnhof und beim Strandboden hingegen, wo die Autobahn unter offenem Himmel geführt wird, sind klaffende Wunden, die nicht verheilen: Sie bleiben für immer von Lärm und Beton verwüstete Unorte.

Das alte Märchen von der Staubeseitigung

Die Befürworter der Autobahn A5 Westast sagen, das müsse so sein. Damit in Biel künftig weniger Zeit im Stau vergeudet werde. Allerdings können die oft lauten Klagen der Bieler AutofahrerInnen mit einem Blick auf die Uhr schnell entkräftet werden: Lange steht man in Biel kaum je im Stau. Zudem ist er berechenbar, da es der Binnenverkehr und die Pendler sind, die die Strassen verstopfen. «Staus sind etwas ganz Natürliches, das es immer geben wird», sagt der deutsche Stauforscher und Verkehrsexperte Michael Schreckenberg. Sie seien auch kein

Problem, solange ihr Aufkommen vorherzusehen und die Fahrtzeit somit planbar sei.

Laut Statistik verbringen AutofahrerInnen in der Schweiz im Durchschnitt jährlich 30 Stunden im Stau. Eine Studie der Credit Suisse über die Stauzeiten auf Schweizer Strassen zeigt, dass hierzulande 85% bis 90% aller Staustunden im Agglomerationsverkehr anfallen. Biel figuriert auf der CS-Pendlerstau-Rangliste, die von Zürich und Genf angeführt wird, auf Platz 12. Mit anderen Worten: Im Durchschnitt verbringt ein Autofahrer/eine Autofahrerin in der Region Biel gerade mal halb soviel Zeit im Stau wie der durchschnittliche Pendler in Zürich. Da wird in Biel offensichtlich ein Problem herbeigeredet.

Wer Staustunden reduzieren will, dürfe keine neuen Strassen bauen, weil dadurch noch mehr Verkehr generiert werde, so die CS-Forscher. Als Beispiel für den Bumerangeffekt, den die Erhöhung von Strassenkapazitäten provoziert, nennen sie die dritte Tunnelröhre für die A1 am Baregg: Nach deren Eröffnung hat der Verkehr um 36 Prozent zugenommen, die morgendlichen und abendlichen Staus, die man überwunden glaubte, sind wieder da – wie früher.

Wer sich die Zeit nimmt, die Verkehrssituation in und um Biel etwas genauer zu studieren, kommt schnell zum Schluss: Auch hier ist die geplante Autobahn der falsche Weg. Zumal man weiss, dass bereits die Eröffnung des Ostastes der A5 mehr Autos auf die Strassen bringen wird. Das weiss sogar der Gemeinderat von Biel. In einer Medienmitteilung vom März 2016 lässt er verlauten: «Mit der Eröffnung des Ostastes im Jahr 2017 wird das Angebot für den motorisierten Individualverkehr massiv ausgebaut, und die Stadt Biel erachtet es deshalb als zwingend, möglichst zeitnah auch die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs beizubehalten und auszubauen, um den Modalsplit(*) nicht zu stark zu verändern.»

Biel hinkt, was den Modalsplit anbelangt, ohnehin den eigenen

Zukunfts-versprechungen sowie den aktuellen Entwicklungen in der Schweiz hinterher: Während zum Beispiel in der Region Bern-Mittelland der Anteil am öffentlichen Verkehr an der gesamten Verkehrsleistung zwischen 2005 und 2010 von 20% auf 27% gestiegen ist, erreicht er in der Region Biel-Seeland bis heute nicht einmal 20%; über 70% der Distanzen werden nach wie vor mit dem Auto oder Motorrad zurückgelegt. Deshalb ist es nur folgerichtig, dass man in Biel wirkungsvolle Massnahmen plant, um nicht nur das Angebot beim ÖV zu verbessern, sondern auch den Velo- und Fussverkehr zu fördern. Wie heisst es doch so schön auf der Website der Stadt: «Biel ist die Stadt der kurzen Wege. Einkaufsgeschäfte, Erholungsgebiete und Freizeittorte liegen nahe beieinander und können bequem zu Fuss erreicht werden.»

Wenn mehr Leute ab und an den Bus nehmen, aufs Fahrrad steigen oder zu Fuss unterwegs wären, könnten die lästigen Staus während der Stosszeiten wirksamer, schneller bekämpft werden, als mit dem gigantischen Westastprojekt. Kommt hinzu, dass wer zum Beispiel mit dem Velo statt mit dem Auto unterwegs ist, gleich doppelt Zeit gewinnt: Er verliert keine Zeit mehr im Stau und kann sich das Abo fürs Fitnesszentrum sparen, weil er sein Training ganz nebenbei, auf dem Arbeitsweg absolviert.

Zeit der anderen Art

Entlang des Westasts wirken aber noch ganz andere Zeitdimensionen. Zur Disposition steht die markante Felseck – ein Naturschutzgebiet von nationaler Bedeutung, wo Wind und Wasser im Lauf von Jahrtausenden den Moränenschutt des Rhonegletschers weggewaschen und Platz für ein einzigartiges Biotop geschaffen haben. Den Wert dieses Refugiums hatten Bielerinnen und Bieler bereits Anfang des 20. Jahrhunderts erkannt, wie in der Zeitschrift des Schweizer Heimatschutzes von 1913 nachzulesen ist: «Durch die Bemühung der Naturschutzkommission für den Berner Jura und durch das bereitwillige Entgegenkommen der burgerlichen Forstverwaltung der Stadt Biel ist ein botanisches Reservat in nächster Nähe

der Stadt zustande gekommen. Es ist die steil abstürzende Felsenheide beim Pavillon Felseck am See, seit langem bekannt durch einige seltene Jura-Kalkpflanzen, die nun auf diese Weise vor der vollständigen Ausrottung bewahrt werden sollen.»

Bis heute beherbergt der Felshang, der 2010 ins Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung aufgenommen worden ist, eine reiche, faszinierende Flora und Fauna: Zarte Kalk- und leuchtende Goldastern wachsen hier ebenso wie diverse Orchideen und der Hain-Wachtelweizen – eine violett-gelb-orange blühende Blume, die es sonst nirgendwo gibt, im Kanton Bern. Die Felseck ist zudem Lebensraum für zahlreiche Tierarten, von der Viper über die Gottesanbeterin bis zu zahlreichen Schmetterlingsarten. – Mit dem Bau des Westasts droht nun aber die Zerstörung des fragilen Biotops: Um den Autobahnanschluss beim Strandboden vor Steinschlag zu schützen, müssen in der Felswand grossflächig Netze und wahrscheinlich auch Verbauungen und Verankerungen angebracht werden. Womit die Zerstörung dieses jahrtausendealten Naturerbes besiegelt sein dürfte.

Von der Bernstrasse bis zum Strandboden schlummern zudem wertvolle Zeugen der Vergangenheit, die Teil des UNESCO-Weltkulturerbes «Prähistorische Pfahlbauten um die Alpen» sind. Bisher blieben sie weitgehend unberührt und unentdeckt, weshalb der Archäologische Dienst des Kantons Bern im Rahmen der Projekterarbeitung für das Westast-Trasseee Sondierbohrungen durchgeführt hat. Das Fazit dieser Stichproben: Zum Erstaunen der ForscherInnen datieren über ein Viertel der Fundstellen aus der Alt- und Mittelsteinzeit – von ca. 12'000 bis 5'500 v.Chr. – einem Zeitraum, für den bisher in der Region nur wenige Fundstellen ausgewertet werden konnten. Sie sind somit wesentlich älter als das Gros der Funde, die aus der Cortaillod-Kultur von 3900-3200 v.Chr. stammen und auf eine intensive Seeuferbesiedelung während dieser Zeit hindeuten.

Dank der Einbettung in feuchte Seekreideschichten unter

Luftabschluss, bietet der Untergrund von Biel bis heute hervorragende Konservierungsbedingungen für organische Materialien. Die archäologisch wertvollen Schichten reichen bis in eine Tiefe von rund 6 Metern und werden beim Bau der Betonwannen für die Westaströhren, die bis zu 40 Metern unter Tag verankert werden, für immer zerstört. Notgrabungen sind deshalb im Rahmen des Westast-Projekts unumgänglich. Der Archäologische Dienst des Kantons Bern veranschlagte die Kosten für die Hebung der archäologischen Schätze auf rund 78 Millionen Franken, während das Tiefbauamt davon ausgeht, dass ein Budget von 56 Millionen reicht. Allerdings können auch die Ingenieure nicht ausschliessen, dass im Lauf der Bauarbeiten weitere Fundstellen auftreten oder die Qualität der Objekte zusätzliche Massnahmen und eine längere Grabungszeit erforderlich machen. So geschehen 2010 in Zürich, wo die Baustelle des Opéra-Parkings unter dem Bellevue-Platz während Monaten blockiert war: Neun Monate lang zwangen die Bauern und Jäger aus dem Neolithikum die Autofahrer des 21. Jahrhunderts in die Knie, bevor die Schichten, in denen ihre Zivilisation bisher überdauert hatte, den Betonmauern des Parkings weichen mussten.

Eine neue Zeitrechnung

Man habe lange Jahre an der Autobahn A5 Westast geplant und optimiert, deshalb sei es nun höchste Zeit, das Werk zu vollenden, hört man in Biel immer wieder. Doch die Projektidee stammt aus den 1960er Jahren – aus einer Zeit, die längst vorbei ist. Heute weiss und kann man es besser. Doch nicht einmal im Selbstverständnis derjenigen, die immer noch glauben, die Autobahn könne Biel vom Stau befreien, geht die Rechnung auf: Denn Zeitgewinn muss sich lohnen, muss sich rechnen. Der Bau von überdimensionierten und immer mehr Autostrassen erzeugt jedoch horrend wachsende Unterhaltskosten. Eine zweispurige Autostrasse zwischen Solothurn und Biel wäre völlig ausreichend gewesen. Die 4-spurige Fortsetzung durch Biel hindurch ist nicht nur ein

städtebauliches Desaster, sondern vor allem auch ein ökonomischer Unsinn. Das vergessen die geplagten Autofahrer, die hin und wieder ein paar Minuten im Stau stehen und gleichzeitig jammern, wenn sie Verkehrsabgaben zu entrichten haben. Deshalb ist es höchste Zeit für eine neue Zeitrechnung. Mag sein: Zeit ist Geld. Aber nicht um jeden Preis.

() Modalsplit = Anteil des öffentlichen Verkehrs am motorisierten Personenverkehr auf Strasse und Schiene.*

Fragen:

- Was ist «verlorene Zeit»?
- Welchen Wert hat welche Zeit?
- Wieviel darf «Zeitgewinn» kosten?
- Warum ist Zeit keine Autobahn?
- Nehmen wir uns Zeit für Visionen?
- Westast-Autobahn: Zeit-Gewinn oder Zeit-Verlust?

Die Journalistin und Filmemacherin **Gabriela Neuhaus**, der Künstler **Markus Furrer** sowie der diplomierte Raum- und Verkehrsplaner FH FSU **Thomas Zahnd** sind Mitglieder des Komitees ‚Westast so nicht!‘



Zeit erfahren



Zeit erfahren



Zeit erfahren



Zeit erfahren



Zeit erfahren

Im November 2015 gründeten 12 Personen das Komitee «Westast so nicht!» um die Autobahnanschlüsse ‚Bahnhof‘ und ‚Strandboden‘ zu verhindern. In der vorliegenden, geplanten Form zerstören

die beiden offenen Anschlüsse den Stadtraum und verhindern eine fortschrittliche Mobilität. Immer mehr Leute gelangen zu dieser Überzeugung. Heute zählt das Komitee bereits über 400 Mitglieder – täglich werden es mehr! Sie alle sind der Meinung:

Was nicht gebaut ist, kann man ändern!

Die Diskussion um Sinn und Zweck der Autobahnanschlüsse mitten in der Stadt ist lanciert.

Besonders empfehlenswert sind die vom Komitee durchgeführten «Stadtwanderungen entlang der Zerstörungssachse A5» – die Daten der nächsten Führungen sowie weitere Informationen rund um den Westast der A5 unter

www.westastsonicht.ch

Mitglied werden: www.westastsonicht.ch

Mitgliederbeitrag: CHF 20.–

Gönnerbeiträge willkommen!

WESTAST SO NICHT!

Postfach 938

2501 Biel/Bienne

info@westastsonicht.ch

PC-Konto 61-723340-2