

A5-Westast, wie weiter?

Über das grosse Autobahnprojekt in Biel wird schon seit Jahrzehnten diskutiert. Ein Rückblick auf diese leidige Geschichte und ein alternativer Vorschlag mit Spareffekt in unbekanntem Millionenbeträgen.

Es ist schon eine Krux, diese leidige Geschichte. Da wurde schon über Jahrzehnte darüber geschrieben, geplant, diskutiert und sogar demonstriert. Und was hat es gebracht? Die reine Konfusion. Dabei waren schon sehr viele Varianten auf Plänen und in Schubladen von Behörden und PlanerInnen. Aber auch in den Köpfen derjenigen, die sich zutrauten, etwas von der Materie zu verstehen.

Da ich vor Jahren (1968) die Lehre als Strassenbauer machte, gehöre ich auch zu dieser Gattung, welche denkt: Was wäre wohl für Biel das ideale Projekt? Die erste Variante, über die damals geredet wurde, wäre irgendwie von der Bernstrasse zum Schüsskanal geleitet worden und danach mittels einer Brücke über dem Kanal nach Bözingen, Also, mitten über und durch die Stadt! Der reine Wahnsinn, aber eben doch mal so angedacht. Nachfolgende Möglichkeiten wären dann von Solothurn nach Biel, dann bei Bözingen in den Berg und in Vingelz zum See. Von da aus wurde dann nicht mehr nur geplant, sondern einfach schon mal mit dem Bauen begonnen. So entstand der „Tatzelwurm“, welcher nun nicht gerade das beste Beispiel vom Schönen ist. Und mittlerweile soviel Reparaturkosten verursacht, wie damals für den Neubau bezahlt wurde!

Welch ein Stuss!

Oder die Variante über das „Plateau“ nach la Neuveville und auf die Fläche nach Neuchâtel. Dann war da auch noch die „Seelandtangente“, welche von Lengnau nach Lyss und dann über Aarberg nach Kerzers geführt worden wäre. Dann das „grosse Umdenken“: wir wollen im Moment keine „grosse Strasse“ in und um Biel. Es geht ja auch so. Halt eben, bis es nicht mehr geht. Zum Glück fehlt dem Bund zu der Zeit noch das, was man „die nötigen Finanzen“ nennt. Was sich aber einige Jahre später wegen einer Volkabstimmung ändern wird. Ab jetzt wird „geklotzt“, was das Zeug hält! Jetzt darf es auch etwas kosten, so um die 2,5 Milliarden Franken. Bis es gebaut und die Teuerung abgerechnet ist, dann schon eher um die 3 Milliarden. Also ab in den Boden mit dem ganzen Mist, dieser überdimensionierten Autobahn. Jetzt wird nicht mehr gekleckert, sondern grossartig geklotzt! Nur damit ein paar Kaufwütige aus dem Seeland besser in die Stadt können, wird ein Vollanschluss praktisch unter dem Bahnhof geplant. Welch ein Stuss! Genau damit will man den Verkehr aus Nidau nehmen und wenn das nicht geht, machen wir im Stedtli dann eine Begegnungszone oder mindestens Tempo 30. Nochmals, so'n Stuss.

Suchen wir weiter nach einer Möglichkeit, welche nach einer „Kosten-Nutzenrechnung“ gebaut würde. Ein Vorschlag meinerseits: „die kleine Seelandtangente“. Vom Brüggmoos zum Porttunnel, durch den Hügel bis hinter Ipsach. Vorbei an Sutz-Lattrigen, unter Mörigen und Täuffelen nach Hagnek. Ab dort in einem Tunnel bis Ins und in den Anschluss in die Richtung nach Neuchâtel. Natürlich alles mit zwei Spuren, damit es nicht zu kostspielig ist. Zusätzlicher Effekt: man kann nebenbei die „dringend nötigen Bodenverbesserungen“ beidseits der Neubaustrecke gleich miterledigen und das Geld für beides zusammenlegen! Das ergäbe einen zusätzlichen Spareffekt in unbekanntem Millionenbeträgen.

Ueli Schärfer.

Vorwärts, 24.1.2019.

Vorwärts > WestAst. Vorwaerts, 2019-01-24