

«Meine Idee löst im Seeland drei Probleme»

Autobahnbau Einsprachen verzögern den Bau des Westasts ohnehin, mindestens um fünf Jahre - das prophezeit der Bieler Architekt und Raumplaner Kurt Rohner. Seine kritische Haltung verbindet er mit der Präsentation neuer Lösungen. Mit der «Kleinen Seelandtangente» will er mehrere Probleme lösen.

Frage: Kurt Rohner, haben Sie etwas gegen Autofahrer?

Rohner: Ich habe persönlich überhaupt nichts gegen Autofahrer. Ich empfinde das Auto als etwas Praktisches. Aber so, wie die Mehrheit es benutzt, ist es sinnlos und für unsere Umwelt höchst problematisch. Seit mindestens einer Generation kämpfen wir um ökologischere Fahrzeuge – in der Realität sehe ich immer grössere Wagen. Jemand, der sich nur mit der Grösse des Autos beweisen kann, tut mir leid.

Ist diese kritische Haltung gegen Autofahrer ein Motiv, dass Sie sich gegen den geplanten A5-Westast wehren?

Rohner: Das allein nicht. Ich bin aber schon länger der Meinung, dass ein Mehrangebot an Strassen automatisch die Menge an Verkehr steigert. Wenn wir es dem Autofahrer stets einfacher machen, setzt sich automatisch immer in sein Fahrzeug.

Die Statistiker belegen eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs, auch ohne zusätzliche Strassenangebote. Also liegen Sie falsch?

Rohner: Falsch und richtig sind für mich hier sowieso nicht die Massstäbe. Bei so grossen Projekten gibt es nicht nur Schwarz und Weiss, sondern ganz viele Varianten. Ein Prozess, der sich wie das Bieler A5-Projekt über Jahrzehnte hinzieht, kann nicht die richtige Lösung hervorbringen. Die Planer haben sicher gute Arbeit geleistet, ihnen mache ich keinen Vorwurf.

Wem dann?

Rohner: Uns allen, die nicht realisiert haben, was da auf uns zukommt. Selbst ich als Fachmann habe erst vor rund drei Jahren auf einer geführten Wanderung durch das geplante Baugebiet begriffen, um was es städtebaulich geht. Das hätte ich vor zehn Jahren erkennen sollen. Das konnte auch kein Laie. Wir sind mit solchen Projekten in der Demokratie überfordert.

Was hätte anders oder besser laufen können?

Rohner: Die Politik und die involvierten Fachleute müssten lernen, mit der überforderten Bevölkerung verständlicher umzugehen. Man hätte viel früher nicht mit Plänen und Modellen, sondern direkt im Gelände die Konsequenzen und möglichen Alternativen aufzeigen sollen. Bei einer Mitwirkung bei der Planung müssen die Fachleute den Betroffenen helfen und sie an die Planungen heranführen. Nur so werden zukunftsweisende Mehrheiten gebildet und kreative Lösungen gefunden.

Das Komitee «Westast – so nicht» hat dies nun nachgeholt. Zu spät, wie dies die Befürworter monieren?

Rohner: Nein, mit Blick auf das im Autobahnbau vorgesehene Rechtsprozedere ist es nicht zu spät. Das scheinen nur ganz wenige verstanden zu haben. Der einst gefasste Beschluss für ein Autobahnnetz in unserem Land ist nicht infrage zu stellen. Die Lösungsvorstellungen des damaligen Denkens sind aber längst überholt: Man führte Autobahnen auf die Städte zu und wollte so die Kosten der innerstädtischen Verkehrslösungen dem Bund übertragen. Wohlgermerkt bei einem Bruchteil des heutigen Verkehrsaufkommens.

In Biel soll nun zum Abschluss des Netzbeschlusses der 60er-Jahre ein letztes Stück Autobahn von vier Kilometern mit völlig überrissenen technischen Mitteln und Kosten realisiert werden. Da sollte man doch in einem legitimen Rechtsverfahren versuchen, gescheitert zu werden. Unabhängig vom Verfahren könnten wir in Biel eine bessere Westastlösung suchen und so die fünf Jahre Wartefrist bis zum Bundesgerichtsbeschluss nutzen.

Ihnen fehlt die Anpassung einer Strategie an die Realitäten?

Rohner: Ja, ganz klar. Die Menge der Verkehrsteilnehmer ist das Eine, die heutigen Möglichkeiten das Zweite und die Finanzierung das Dritte. Damals war das Denken grenzenlos: Was machbar schien, wollte man umsetzen. Nach der Devise: Koste es, was es wolle. Wollen wir das wirklich heute auch noch?

Bleiben wir bei den Kosten: Wie beurteilen Sie den Preis von 2,2 Milliarden Franken?

Rohner: Für mich ist das jenseits, zumal die genannte Summe einen optimalen Bauverlauf voraussetzt.

Daran scheinen Sie zu zweifeln?

Rohner: Ich behaupte, dass bei technischen Problemen in der Tiefe von 15 Metern niemand die Reissleine ziehen wird. Da wird dann einfach weiter in die angestrebte Lösung investiert, und wir sind rasch einmal bei Kosten von über drei Milliarden Franken. Ich bin seit jeher skeptisch beim Thema Tunnelbau im Schwemmland und dann noch unter einem Fluss und einer Bahnlinie durch. Das ist kein stabiler Felsboden, den man durchbohren kann.

Garantiert denn die gewählte Methode mit Tiefgefrieren des Bodens keinen Erfolg?

Rohner: Das ist an sich ein geniales Verfahren. Aber Tiefgefrieren auf einer Strecke von Dutzenden von Metern, wenn gleichzeitig darüber täglich 250 Züge fahren, birgt grosse Risiken, wie die Katastrophe Rastatt beim Bahnbau Stuttgart – Basel zeigte. Da wurde ich hellhörig und habe mich im Detail informiert. Das Tiefgefrorene brach unter den Vibrationen der Züge ein, und die Bohrmaschine im Untergrund musste einbetoniert werden. Das wollen wir hier sicher nicht.

Haben Sie diese Bedenken angemeldet?

Rohner: Ja, im ordentlichen Verfahren: Das ist Bestandteil meiner persönlichen privaten Einsprache, die ich mit meinen zwei Alternativen ergänzt habe.

Einsprachen blockieren die nötige Umsetzung, so die Kritiker. Fühlen Sie sich angegriffen?

Rohner: Eine Einsprache zu einem aufgelegten Projekt gehört zu unserem Rechtssystem. Natürlich sind nicht alle 650 Einsprecher berechtigt. Aber mit vielen wird sich das Bundesamt für Strassen befassen müssen. Die Nichtprofit-Organisationen wie VCS, Naturschutz oder Heimatschutz werden dieses Recht sogar bis vor dem Bundesgericht geltend machen. Das ist kein Trotzen, das gehört zum im Autobahnbau vorgesehenen Rechtsverfahren.

... und wird das Projekt für Jahre lahmlegen.

Rohner: Das ist gut möglich. Einen neutralen Beschluss erwarte ich nicht vor fünf Jahren.

Man wird Sie und die übrigen Einsprecher als Nestbeschmutzer und Querulanten bezeichnen. Stört Sie das nicht?

Rohner: Nein, zumal ich einen Vorschlag habe, wie diese Zeit genutzt werden kann. Anstatt, dass sich zwei Seiten die «Köpfe einschlagen» und in gegenseitigen Schuldzuweisungen verharren, sollte man konstruktiv nach vorne blicken. Der Slogan «Westast – so nicht» zeigt es auf: Keine konsequente Verweigerung, sondern das gemeinsame Suchen nach etwas Neuem, etwas Besserem muss das Ziel sein. Auf dieser Basis müssen Biel und Nidau Kompromisslösungen suchen.

Das wird aber keine der beiden Parteien initiieren können?

Rohner: Natürlich nicht. Aber der Protest ging ja weiter. Man war nicht einfach dagegen, sondern präsentierte einen Gegenvorschlag. Ich habe Hochachtung, dass in dieser kurzen Zeit eine so seriöse Alternative präsentiert werden konnte – sicher nicht perfekt, aber eine faire Antwort. Wie jede spontane Volksbewegung wurde «Westast – so nicht» zunächst unterschätzt. Nun sind aber beide Seiten gleichwertige Parteien.

Diese Pattsituation kann nur von neutralen Spezialisten, zum Beispiel ein Büro aus dem Ausland, sinnvoll bearbeitet werden. Da braucht es ganz verschiedene Kompetenzen: Stadtplanung, Natur, Strassenplanung, Velo- und Fussgängerverkehr, Raumplanung und vor allem Verständnis für demokratische Prozesse. Ich empfehle eine konstruktive Zusammenarbeit in der Phase der Warterei auf das Bundesgericht. Biel müsste bei der Bearbeitung seiner Zukunft in dieser Sache etwas Mut beweisen und einen demokratisch korrekten Prozess auslösen.

Da kommt dann wohl Ihre Alternative ins Spiel, die Sie weiter oben bereits angetönt haben?

Rohner: Nicht nur meine. Es geht darum, noch einmal Ideen und Vorschläge zu sammeln und zu prüfen.

Wie sehen denn Sie konkret die Verkehrsführung von der Seevorstadt ins Brügghmoos?

Rohner: Der Autoverkehr könnte auf der bisherigen Ländtestrasse geführt werden – teilweise versenkt, mit angepassten Über-, Unterführungen und Kreiseln. Details sind von den Fachleuten auszuarbeiten. Das Ganze wird «eingepackt», das heisst, über der Strasse entsteht Raum für Fussgänger und Velofahrer, eine Ruhezone also. Ein weiterer Vorteil:

Diese Bauarbeiten können von regionalen Bauunternehmen ausgeführt werden, es braucht keine teuren Spezialisten aus dem Ausland. Und die bestehende Verkehrsinfrastruktur (Kreisel Seevorstadt, Aarbergstrasse und Guido-Müller - Platz) garantiert ohne großen Mehraufwand den Anschluss des zweispurigen Autostrassentunnels ans städtische Verkehrsnetz.

Ihre Alternative wirkt auf den ersten Blick nicht sonderlich revolutionär. Warum kam bisher niemand auf diese Lösung?

Rohner: Das kann ich nicht sagen, die Idee mit der Fussgängerebene über der Autostrasse stammt von der Expo. Die Planungen der letzten Jahrzehnte waren allgemein aus meiner Sicht etwas zu grossspurig. Den Verlauf der regionalen Planung beurteile ich als ziemlich fantasielos, ohne Alternativdenken.

Ihre Skizzen und Pläne zeigen noch eine grössere Vision, die das ganze Gebiet südlich des Bieler-sees zwischen Biel und Murten umfasst. Die Idee?

Rohner: In meiner 20-jährigen Tätigkeit als Kreisplaner im Seeland war mein Motto «Gutes erhalten, Verbesserbares verbessern, Irreversibles möglichst verhindern». Städtebaulich schlecht und irreversibel ist der aufgelegte Westast, weshalb ich nach Alternativen suche. Dazu gehört auch die Lösung der «Kleinen Seelandtangente».

Die «Kleine Seelandtangente»?

Rohner: Dass die Autostrasse zwischen Biel und Lyss «nur» zweispurig ist, ist für den Anschluss ans nationale Autobahnnetz ein Stolperstein. Ein Ausbau auf vier Spuren ist nur zulasten der Bewohner von Brügg, Aegerten und Studen möglich. Bei meiner Variante führt der Portttunnel unterirdisch bis südlich von Jens und ermöglicht so zwei weitere Spuren unterirdisch durch unbewohntes Gebiet nach Lyss-Nord. Der Kreisel oder Anschluss im Jensmoos erlaubt zusätzlich die unterirdische Verbindung bis zum T-10-Anschluss nach Neuenburg bei Ins. So wird der Netzbeschluss erfüllt.

Sie klammern das linke Bielerseeufer aus. Bewusst?

Rohner: Die Strassenführung am linken Seeufer erachte ich als Fehlentscheidung, den es zu korrigieren gilt. Das nationale Autobahnnetz sieht keine zwingende Verkehrsführung durch Twann vor.

Der neu im Kanton zuständige Bau-, Verkehrs- und Energiedirektor, Regierungsrat Christoph Neuhaus, hat sich bereits pauschal zur «Unmöglichkeit» der Verkehrsführung entlang dem rechten Seeufer geäussert. Die politischen Türen scheinen zu?

Rohner: Eine fachmännische Ausarbeitung meiner Idee könnte ihn dazu bringen, sich vertiefter damit zu befassen. Es braucht dazu nicht nur Strassenbau- sondern auch Landwirtschaftsexperten. Christoph Neuhaus schätze ich als einen Politiker ein, der sich offen zeigt für Neues. Eine pauschale Ablehnung erwarte ich nicht.

Die Politik hat sich aber generell vor Jahren von der Idee der Seelandtangente verabschiedet. Kämpfen Sie damit nicht gegen Windmühlen?

Rohner: Die «Grosse Seelandtangente» Lyss-Aarberg-Kerzers ist vom Tisch, das ist klar. Die betroffenen Gemeinden haben ihre dafür vorgesehenen Landreserven nach einem Grossrats-beschluss in den 70er-Jahren anderweitig genutzt. Deshalb spreche ich von der «Kleinen Seelandtangente», einer komplett neuen Alternative.

Trotzdem: Der Widerstand der Landbesitzer im Grossen Moos, die um ihre Existenzgrundlage fürchten, ist doch garantiert?

Rohner: Vielleicht nicht mehr, wenn man ihnen zeigen kann, dass die zweispurige Autostrasse unterirdisch geführt wird und die rund zwei Millionen Kubikmeter Aushub von Seelerde zur Sanierung der absinkenden Moosböden eingesetzt werden könnte. Das ist kreative Zusammenarbeit zwischen der Landwirtschaft und dem modernen Nationalstrassenbau des 21. Jahrhunderts. Dazu braucht es eine partielle Landzu-sammenlegung wie beim Bau der T10.

Wie stellen Sie sich die Finanzierung vor?

Rohner: Ich glaube, die «Kleine Seelandtangente» – eine zweispurige unterirdische Tagbau-Autostrasse – wird kaum eine Milliarde Franken kosten. Bund und Kanton geben somit die Hälfte der geplanten Westastkosten aus und lösen damit drei Strassenprobleme:

A5-Netzbeschluss, vier Spuren Lyss-Brügg (T6) und Ins-Kerzers (T10).

Dazu lösen sie ein nationales Landwirtschaftsproblem: die Sanierung eines Teils der Moosböden, koordiniert mit sinnvoller Naturschutzplanung im Seeland. Das linke Seeufer wird entlastet und die Verschandelung von Biel und Nidau wird vermieden. Zudem: Der schonende Umgang mit unseren Steuergeldern ist ein starkes Argument. Es wird ja bei all diesen Gratisproblemlösungen rund eine Milliarde Franken gespart.

Zur Person

Name: Kurt Rohner.

Alter: 80 (*1938).

Wohnort: Biel, früher La Neuveville.

Erlerner Beruf: Architekt und Raumplaner.

Berufliche Tätigkeit: Kreisplaner Seeland (1970 - 1990), eigenes Planungsbüro in Biel.