

## Wochenkommentar

# Bis 2052 fällt uns hoffentlich etwas Klügeres ein als eine Autobahn

Eine neue Autobahn durchs Seeland brächte kaum Entlastung, oder aber sie würde die Klimaziele gefährden.

Es ist ein Irrsinn, eine Nationalstrasse zwischen Weinberge und See zu quetschen. Klüger wäre es, sie dorthin zu verlegen, wo sie viel Platz hätte, in die Weiten des Seelands.

Wer so argumentiert, kann auf die Evidenz von Auge, Ohr und Nase zählen. Hier die steilen Rebberge, die pittoresken Dörfer – und täglich gut 11'000 Fahrzeuge, die auf hässlichen Betonstelzen durch die Rebberge brausen und nicht gerade saubere Luft hinterlassen. Dort ein weites, trockengelegtes Moor, wo locker ein paar Spuren Strasse in den weichen Boden eingegraben werden könnten, um die Autokolonnen am Jurasüdfuss abzusaugen und unter Tage durchs Seeland zu führen.

Aus den Augen, aus dem Sinn. Das spräche wohl für die Seelandtangente. Aber sie könnte die erhoffte Entlastung nicht bringen. Wie die Studie von Transitec zeigt, die diese Woche präsentiert wurde, könnte eine Umfahrung über das Seeland gerade mal zehn Prozent oder rund 1000 Fahrzeuge pro Tag vom linken Seeufer wegnehmen. Mit massiven flankierenden Massnahmen könnte diese Zahl auf 40 Prozent steigen. Aber auch dann würde noch die Mehrheit der Autofahrerinnen und Autofahrer die schöne Route durch die Weinberge wählen. Nur dass man dann noch zusätzliche 14 oder 21 Kilometer Strasse gebaut hätte. Und hier fangen die Probleme mit einer Seelandtangente erst richtig an.

Entweder, sie wird tatsächlich so wenig genutzt, wie die Projektionen von Transitec zeigen. Dann hätte man für 1,5 bis drei Milliarden Franken und auf Kosten von viel wertvollem Ackerland eine Strasse gebaut, auf der sich dann, wie Transitec berechnet hat, insgesamt rund 5000 Fahrzeuge am Tag tummeln würden. So viele Fahrzeuge verkehren an einem Tag zwischen Aegerten und Scheuren – nun wahrlich keine grosse Verkehrsachse.

Oder aber sie wird viel mehr genutzt als in der Studie ausgerechnet, und auch das wäre nicht wünschenswert.

Denn eine solche neue Strasse könnte mehr Verkehr anziehen und so letztlich zu neuen Verkehrsproblemen führen. Diese Strasse könnte als Ausweichroute für die N1 benutzt werden, wenn es in Bern Stau hat. Oder weil die Strecke von Zürich nach Genf über Biel kürzer ist als über Bern. Für die Region

problematischer wäre aber, dass eine solche Strasse zu neuem Pendlerverkehr zwischen Murten und Biel führen könnte. Damit hätte Biel mehr Verkehr. Und im Raum Murten würde ein Hüsli-Boom ausbrechen. Nochmals auf Kosten von wertvollem Ackerland. Das hat man trotz strengerer Raumplanungsgesetze bei der Transjurane beobachten können.

Es spricht noch mehr gegen 14 oder 21 neue Autobahnkilometer. Die Planung würde 20 bis 30 Jahre in Anspruch nehmen. Der Bau noch einmal zehn bis 15 Jahre. Damit könnten frühestens 2052 die ersten Autos auf dieser Strasse rollen. Ob dann noch eine Bundesrätin aufzufinden wäre, die das rote Band durchtrennen und an die Worte von alt Bundesrat Philipp Etter erinnern wollte, der seinerzeit den Ausbau des Autobahnnetzes vorantrieb? Er wird dann 92 Jahre zuvor die Autobahnen beworben haben als ein «gewaltiges Werk», das den Zweck habe, «die verkehrspolitische Position unseres Landes im Interesse unserer Wirtschaft und unseres Fremdenverkehrs gegen die Gefahr der Umfahrung zu verteidigen».

Das könnte 2052 etwas unpassend klingen. Denn 2050 schon muss die Schweiz ihre CO<sub>2</sub>-Bilanz auf Netto-Null heruntergebracht haben. Auch wenn man die Fahrzeugflotte elektrifiziert und genug Strom dafür haben sollte – es ist energetisch nicht wahnsinnig effizient, zwei Tonnen Fahrzeug für 0,14 Tonnen Passagiere mit hoher Geschwindigkeit durch den Luftwiderstand zu pressen. Es wird uns hoffentlich etwas Klügeres einfallen, um von A nach B zu gelangen. Dann wäre eine solche Autobahn aus der Zeit gefallen, bevor sie überhaupt hat fertiggestellt werden können.



**Jérôme Lécho**

Redaktor Region

jerome.lecho@bielertagblatt.ch