

Fehler, Fehlinterpretationen, Falschaussagen

Berichtigung zum Technischen Bericht des Tiefbauamtes des Kantons Bern zur A5

Das Komitee „Westast so nicht“ berichtigt anhand einiger Beispiele Falschaussagen der Baudirektion, die im „Technischen Bericht“, an der Medienkonferenz und vor Interessengruppen vorgebracht wurden.

Behauptung 1: Die Alternative bringt weniger Entlastung für die Quartiere. Falsch!

- Beliebte Wohnquartiere wie das Bahnhofsviertel, die Seevorstadt und das Stedtli Nidau werden auch nach den Berechnungen des Kantons stärker vom Verkehr entlastet.¹ In den übrigen Quartieren in Nidau und Biel sind die Unterschiede zwischen den Varianten marginal
- ausser auf der Achse Bern-Ländtstrasse² sowie an der Neuenburgstrasse, wo sich die Situation im Vergleich zu heute aber ebenfalls markant verbessert.
- Ungelöst ist beim Kantonsprojekt die verkehrliche Situation im Bereich des Verresiusplatzes: Eine gemäss ASTRA notwendige rückstaufreie Ausfahrt aus der Autobahn wäre nur auf Kosten des lokalen Verkehrs und der öffentlichen Busse möglich, die im 1-2-Minuten-Takt durch den Kreisel fahren.
- Die Modellberechnungen sind teilweise nicht nachvollziehbar, beispielsweise zur Bernstrasse (Weidteile, Variante mit Rampe): Die Alternative weist hier laut Kanton ca. 37'000 Fahrten auf – und die Berechnung des Kantons ohne Tunnel für 2030 ebenfalls 37'000.³ Dass der neue Westasttunnel im Alternativprojekt keine Wirkung haben soll auf die Bernstrasse, ist nicht plausibel – der Kanton spricht andernorts von einer Verlagerung von 12'000 Fahrzeugen.⁴
- Die Prognosen des Kantons basieren nicht auf den aktuell verfügbaren Zahlen: Seit Eröffnung des Ostastes wurde der Verkehrsfluss nur „modelliert“ und „teilweise“ berücksichtigt.⁵
- Die Experten des Kantons schreiben, die geplanten verkehrlich flankierenden Massnahmen müssten „kritisch überprüft“ und auf die „geänderte Situation“ von „Westast so besser“ adaptiert werden (vermutete Erhöhung Anteil Fahrten im Tunnel).⁶ Diese Empfehlung wurde nicht umgesetzt.

Fazit: Die Prognosen im Technischen Bericht sind einseitig, veraltet und fehlerhaft. Es braucht einen unabhängigen und ganzheitlichen Variantenvergleich!

Behauptung 2: Die städtebauliche Trennung zwischen Stadt und See wird durch die Alternative nicht aufgehoben – im Gegensatz zum offiziellen Projekt. Falsch!

- Kein Projekt kann diese bestehende städtebauliche Trennung beheben, denn sie wird durch den Bahndamm verursacht.
- Beim Kantonsprojekt wird die Trennung der Stadt vom Naherholungsgebiet durch zwei je 270 m lange offene Schneisen zwischen Bahnhof und See und zwischen Seevorstadt und See verschärft. Die grossen städtebaulichen Auswirkungen dieser innerstädtischen Anschlüsse werden bei der offiziellen Variante im Technischen Bericht dennoch positiv bewertet und als „Zusammenführung von Stadt und See“ bezeichnet.
- „Westast so besser“ verzichtet ganz auf diese Anschlüsse und ermöglicht den hindernisfreien Zugang zum Strandboden. Trotzdem wird die städtebauliche Auswirkung der Alternative als „schlechter“ qualifiziert.
- Diese einseitige städtebauliche Beurteilung stammt ausschliesslich von Mitarbeitenden des Berner Tiefbauamtes. Die städtebaulichen Auswirkungen wurden im Bericht nicht wie verlangt geprüft:⁷ Es liegen nur technisch-verkehrliche Berichte vor.

Fazit: Die städtebaulichen Aspekte werden im Bericht rudimentär, einseitig und teils falsch wiedergegeben. Es braucht eine verwaltungsunabhängige städtebauliche Expertenbeurteilung!

Behauptung 3: Die bis zu sieben Lüftungs- und Fluchtschächte bei der Alternative sehen hohe Kamine mitten in der Stadt vor, welche die umliegenden Gebäude überragen – ein deutlicher Eingriff in die Siedlungsstruktur.⁸ Für den Bau dieser Schächte („Multifunktionsstellen“) braucht es Baustellen in der Grösse von 50x40m⁹ mitten in der Stadt, eine davon mitten in einem Naturschutzgebiet.¹⁰ Falsch!

- Das Entlüftungs- und Belüftungskonzept von „Westast so besser“ funktioniert ohne Abluftkamine, wie auch der Expertenbericht Pöyry bestätigt: „Je eine Lüftungszentrale an den Portalen ist ausreichend.“¹¹

1 Technischer Bericht (TB), Seiten 52-53

2 Differenzplots im Anhang „Verkehrstechnische Prüfung“ durch Rudolf Keller & Partner (RKP), insbesondere auch mit Rampe Bernstrasse, Variante 2, gemäss Berechnungen im Auflageprojekt zur Westumfahrung Biel 2016, AP 2016 Szenario O DWV 2030

3 TB, Seite 53

4 Aussagen Neuhaus und Studer an der Medienkonferenz vom 1.9.2018

5 Verkehrsbericht RKP, Seite 19

6 Eingeständnis Neuhaus an der Vorabinfo für Behörden sowie an der Medienkonferenz

7 TB, S. 54, 57 – gemeint sind die Multifunktionsstellen für Entlüftung und Rettung, die laut gesetzlichen Vorgaben höher als die Gebäude im Umfeld von 50 Metern sein müssten

8 Aussagen Studer, Neuhaus an Vorabinfo und Medienkonferenz:

9 Stellungnahme Bächtold & Moor, Seite 10

10 Stellungnahme Pöyry (vormals Elektrowatt), Seite 6

WESTAST SO NICHT!

- Die aus Komfortgründen vorgeschlagenen Multifunktionsstellen sind als Ausstiegsschächte für den Betrieb und den Brandfall konzipiert; sie weisen eine sichtbare Grösse von 8 x 8 m auf; um sie zu erstellen, braucht es vorübergehend Baugruben von maximal 15 x 15 m; sie können weitgehend unterirdisch erstellt werden.¹²
- Das Alternativprojekt könnte baulich sogar weiter vereinfacht werden, schlagen die externen Experten vor: „Damit ist ein Bedarf für Multifunktionsstellen nicht ausgewiesen.“¹³
- Die Baubelastung durch die Baustellenplätze auf dem Standboden und rund 600'000 Lastwagenfahrten durch die Stadt ist bei zwei Anschlüssen im Zentrum bei der Kantonsvariante viel grösser.

Fazit: Es braucht weder hohe Abluftkamine noch grosse Baustellen. Der Kanton unterschlägt im Technischen Bericht entsprechende Aussagen seiner eigenen externen Experten. Das muss in einem unabhängigen Bericht korrigiert werden!

Behauptung 4: Auch beim Bau der Alternativvariante muss der Boden tiefgefroren werden, genau wie bei der offiziellen Variante. Dies habe Tunnelbauingenieur Dr. Martin Gysel gegenüber RR Neuhaus bestätigt und dabei die Methode als problemlos bezeichnet.“ Falsch!

- Tunnelbauingenieur Dr. Martin Gysel dementiert diese Aussage.¹⁴ Die von ihm favorisierte „Bestvariante“ sieht kein Gefrierverfahren vor, wie auch aus den Projektunterlagen von „Westast so besser“ zweifelsfrei hervorgeht. Bezüglich der vom Kanton geplanten Gefriermethode warnt Dr. Gysel, diese sei „zur Unterfahrung der SBB nicht risikofrei“, die Erschütterungen durch den Bahnverkehr könnten „den Frostkörper zerstören“.¹⁵

Fazit: Das Gefrierverfahren, das der Kanton zur Unterquerung der Geleise einsetzen möchte, ist riskant. „Westast so besser“ verzichtet darauf und setzt auf eine andere Linienführung unterhalb des Grundwassers (Schüss-Schotter). Baudirektor Neuhaus sollte sich dieser Risiken bewusst werden!

Behauptung 5: Das Alternativprojekt ist mit dem Generellen Projekt (GP) nicht kompatibel. Daher müsste ein neues GP aufgelegt werden, wodurch der Bau um mindestens zehn Jahre verzögert würde; aus demselben Grund kann man auch den Porttunnel nicht vorziehen.“ Falsch!

- Obwohl das GP bereits vorlag, konnten Ost- und Westast anfangs der nuller Jahre gesplittet, der Anschluss Orpund umgestaltet und der Anschluss Bruggmoss auf die Hälfte redimensioniert werden.

Fazit: Wenn der politische Wille da ist, kann man die Streckenführung auch jetzt noch optimieren. Das ist beim Westast dringend nötig!

Behauptung 6: Bei der Alternative entstehen für die Gemeinden wesentlich höhere Kosten bzw. es gibt weniger Bundesgelder.“¹⁷ Spekulativ!

- Alle verkehrlich flankierenden Massnahmen auf Gemeindestrassen werden beim Ostast durch den Bund mitfinanziert. Wieso soll das beim Westast anderes sein? Die Bernstrasse ist zudem eine Kantonsstrasse.
- Der Finanzierungsschlüssel wurde bisher nie diskutiert. Es liegt kein Vorschlag vor.
- Für „Westast so besser“ sprechen die gesamten Baukosten, die über 600 Millionen Franken tiefer liegen.

Fazit: Dies ist eine Falschaussage mit dem Ziel, die Bevölkerung und die Gemeinden einzuschüchtern. Die tieferen Gesamtkosten lassen einen erheblichen Verhandlungsspielraum zu!

Behauptung 7: Die technische Überprüfung hat ergeben, dass die Alternative zuviele Nachteile hat. Fehlinterpretation!

- Der Grosse Rat, der Bieler Stadtrat und die Bieler Stadtregierung haben mit parlamentarischen Vorstössen bzw. in einem Brief eine ganzheitliche Betrachtung (Einbezug von Umwelt, Nachhaltigkeit, Wirtschaft und Gesellschaft) verlangt. Der Bericht aber beruht fast ausschliesslich auf einer Analyse der verkehrlichen Wirkung und technischen Machbarkeit, wie selbst die Experten des Kantons kritisieren: „Die Resultate sind zwingend in einem Gesamtkontext – technische Machbarkeit, Kosten, Städtebau, Sicherheit, Umwelt – zu betrachten und zu beurteilen“.¹⁸

Fazit: Der Kanton nimmt seine eigenen Experten nicht ernst. Es braucht einen unabhängigen und ganzheitlichen Variantenvergleich!

¹² Richtigstellung von Dr. Ing. Martin Gysel, dipl. Bauingenieur ETH/SIA, Punkt 4

¹³ Stellungnahme Pöry, Seite 6

¹⁴ Richtigstellung von Dr. Martin Gysel, Punkt 2

¹⁵ Technischer Bericht zum Alternativprojekt, Dr. Ing. Martin Gysel, dipl. Bauingenieur ETH/SIA, Seite 6

¹⁶ Aussagen von Neuhaus und Studer

¹⁷ Technischer Vergleich Kurzübersicht im Vorspann und S.65

¹⁸ Keller & Partner, S. 5