

Vision Seeland: gescheiterte Stadt- und Verkehrsutopien

Eine Ausstellung im Schlossmuseum Nidau will Besuchende dazu anregen, sich Gedanken darüber zu machen, was wäre, wenn? Das Seeland gilt als die grösste durch Menschenhand umgestaltete Kulturlandschaft der Schweiz. Die Juragewässerkorrektion war eine der Visionen, die massgeblich dazu beitrug. Das Seeland galt jedoch schon vor, während und nach Abschluss dieser Arbeiten als riesige Projektfläche für Macher und Strategen unterschiedlichster Prägung. Einige Visionen konnten realisiert werden und gelten heute für die meisten Bewohner und Besucher des Seelandes als Selbstverständlichkeit – ein grosser Teil bleibt (vorläufig?) Gedankenwerk. Die Visionen sind in vier Kategorien aufgegliedert: Bauherren, Verkehr, Städtebau und Industrie. Egal ob die Visionäre von Schifffahrtsstrassen, trockenem kultiviertem Land, neuen Städten, Industriegebieten oder neuen Verkehrsachsen träumten, gemeinsam war ihnen der Drang, etwas zu verändern, weiter zu entwickeln, voran zu bringen. Die Beweggründe waren unterschiedlichster Natur und reichten von rein humanitären Anliegen zu stark auf Eigennutz ausgerichteten Interessen.

Une exposition au musée du château de Nidau veut inciter les visiteurs à réfléchir à ce qu'il y aurait si...? Le Seeland passe pour être le plus grand paysage culturel transformé par main d'homme. La correction des eaux du Jura était une des visions qui y a contribué de façon importante. Le Seeland constitua cependant déjà avant, pendant et après la terminaison des travaux une énorme plateforme de projets pour des faiseurs et des stratèges des plus diverses tendances. Quelques-unes des visions ont pu être réalisées et sont considérées par la plupart des habitants et visiteurs du Seeland comme évidence mais une grande partie reste (pour le moment?) œuvre intellectuelle. Les visions sont subdivisées en quatre catégories: maîtres de l'ouvrage, trafic, urbanisation et industrie. Peu importe si les visionnaires rêvaient de voies navigables, de terrains assainis cultivables, de nouvelles villes, de zones industrielles ou de nouveaux axes de circulation, tous avaient l'ambition de changer les choses, de les faire évoluer, de les avancer. Les mobiles étaient des plus diverses natures allant des intérêts humanitaires jusqu'à ceux trop axés sur le profit personnel.

Un'esposizione al Museo del Castello di Nidau intende stimolare i visitatori a riflettere su «come sarebe se»? Lo Seeland rappresenta paesaggio rurale più manipolato dalla mano dell'uomo in Svizzera. La correzione dei corsi d'acqua del Giura è stata una delle visioni che hanno massicciamente contribuito a questo. Lo Seeland era un'enorme superficie progettuale per vari realizzatori e strateghi di varia estrazione e questo sia prima, durante e dopo l'ultimazione dei lavori. Alcune visioni sono state realizzate e oggi risultano essere un fatto scontato per la maggior parte degli abitanti e dei visitatori dello Seeland. Gran parte di queste visioni sono tutt'oggi un'opera concettuale. Le visioni sono suddivise in quattro categorie: committenti, trasporti, urbanistica e industria. Indipendentemente dal fatto se i visionari sognassero percorsi navigabili, terreno coltivato a secco, nuove città, zone industriali o nuovi assi di trasporto, essi avevano in comune lo stimolo di cambiare, sviluppare e far avanzare le cose. Gli impulsi erano di diversa natura e si estendevano dalle questioni puramente umanitarie a interessi contrassegnati da un uso prettamente personale.

Henripolis

Am 24. Juni 1625 unterzeichnete Henri II d'Orléans-Longueville (1595–1663), Fürst von Neuenburg, die Gründungsurkunde der Stadt Henripolis am Neuenburgersee. Mit der Gründung der nach ihm benannten Stadt wollte Henri II seine Macht stärken und den ihm feindlich gesonnenen aufmüpfigen Bürgern der Stadt Neuenburg eine unliebsame Konkurrenz vor die Nase setzen. Die moderne Stadt mit 13 000 bis 15 000 Einwohnern hätte sich aus der Sicht europäischer Handelspolitik am Neuenburgersee an idealer Lage befunden. Der als transhelvetisches Wasserwegprojekt geplante Canal d'Entreroches hätte die wirtschaftliche Bedeutung des Standorts noch verstärkt. Die Bewohner von Henripolis sollten nicht nur mit grosszügigen Gewerbe- und Handelsprivilegien ausgestattet und den alteingesessenen Bürgern rechtlich gleichgestellt werden, sondern auch Konfessionsfreiheit geniessen. Jean Hory, Staatsrat und Gouverneursstatthalter des Fürstentums Neuenburg, unterstützte das Projekt und stiess bei niederländischen Kaufleuten auf lebhafteste Zustimmung. Trotzdem scheiterte das ehrgeizige Projekt einer idealen Stadt: Die Grundeigentümer weigerten sich, das benötigte Land zu verkaufen, die nötigen Geldmittel fehlten und Bern befürchtete, seinen Einfluss in der Region zu verlieren.

International World Centre

1913 arbeiteten Hendrik C. Anderson, Bildhauer und Maler, sowie Ernest Hébrard, Architekt und Archäologe, den Plan für eine Weltstadt aus. Die neue Stadt sollte als Zentrum der internationalen Kommunikation sowie der internationalen Konflikt- und Problemlösung dienen. Dort sollte ein harmonisches Zusammenleben in weltoffener Umgebung möglich werden. Auf Einladung von Paul Otlet, dem Begründer der modernen Dokumentationswissenschaft und des Dokumentationszentrums Mundaneum, prä-



Abb. 1: Die Stadt Henripolis hätte 54 Hektare am Ufer des Neuenburgersees beim Ausfluss der Zihl umfasst.

sentierten Anderson und Hébrard an der Versammlung der 1910 in Brüssel gegründeten Union der internationalen Vereinigungen den Plan für die Weltstadt. Die Union suchte damals für das internationale Zentrum zur Lösung von Konflikten einen Standort, der nicht zu weit von Brüssel entfernt sein sollte. Mit den Verwüstungen des Ersten Weltkriegs von 1914 bis 1918 verschwand dieser Optimismus, das Projekt geriet in Vergessenheit. 1927 nahm Paul Otlet die Idee wieder auf und bat den Neuenburger Architekten Le Corbusier, das Projekt weiterzuentwickeln. Zwar wurde Genf, der Sitz der nach dem Ersten Weltkrieg gegründeten UNO, als neuer Standort der Weltstadt auserkoren, die Idee aber bald wieder fallengelassen.

Canal d'Enteroches

Seit dem Dreissigjährigen Krieg (1618–1648) entstanden Pläne zur Erschliessung neuer Verkehrswege zu Wasser, um quer durch den europäischen Kontinent für den Handel einen direkten Schiffsweg von der Nordsee zum Mittelmeer zu schaffen. 1638 nahm man den Bau des Kanals, der den Genfersee mit dem Neuenburgersee verbinden sollte, nach den Plänen des hugenottischen Barons Elie Gouret de la Primaie (1586–1656) in Angriff. Die Realisierung des Kanalprojekts finanzierten die Niederlande, Frankreich und die Kantone Bern und Genf. 1648 gaben die Unternehmer 25,3 Kilometer des Kanals zwischen Yverdon und Cossonay frei. Der Ka-

nal wurde jedoch nie vollendet. Sein Bau überstieg die finanziellen Möglichkeiten. Erdrutsche taten ein Übriges und ruinierten die Aktionäre vollends. Etwa 12 Kilometer vor dem Genfersee endete die letz-

te Ausbaustufe. Dennoch war der unvollendete Kanal regional von Bedeutung und blieb bis 1829 schiffbar. Auf dem vollendeten Teilstück transportierten Barken hauptsächlich Waadtländer Weine und Salz von Bex. Von der Wirtschaftlichkeit des Canal d'Enteroches überzeugt, gab die Berner Regierung einen weiteren Kanalbau in Auftrag. Der 1647 fertiggestellte und bis 1697 betriebene, 15 Kilometer lange Aarberger-Kanal verband die Broye zwischen Murten- und Neuenburgersee mit Aarberg.

Die schwimmende Eisenbahn

Schon die englischen Eisenbahnexterten Robert Stephenson und Henry Swinburne schlugen für das schweizerische Eisenbahnnetz aus Kostengründen eine

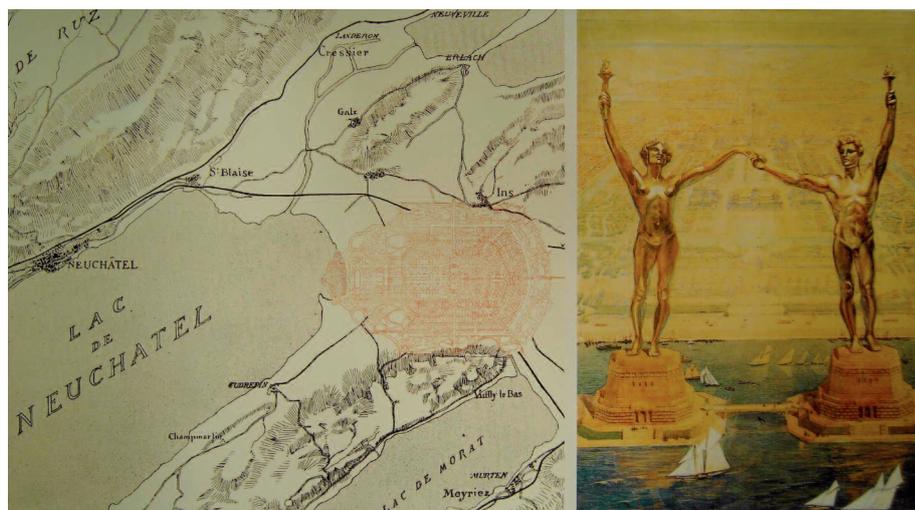


Abb. 2: Verschiedene Standorte standen für die neue Weltstadt zur Diskussion: bei Brüssel, Paris, Rom und nicht zuletzt am Neuenburgersee. Der Standort zwischen den drei Seen bot ein genügend grosses flaches Gebiet.



Abb. 3: Der Canal d'Enteroches sollte den Neuenburgersee mit dem Genfersee durch die enge Schlucht von Enteroches verbinden und so eine durchgehende Schifffahrtsstrasse ermöglichen.

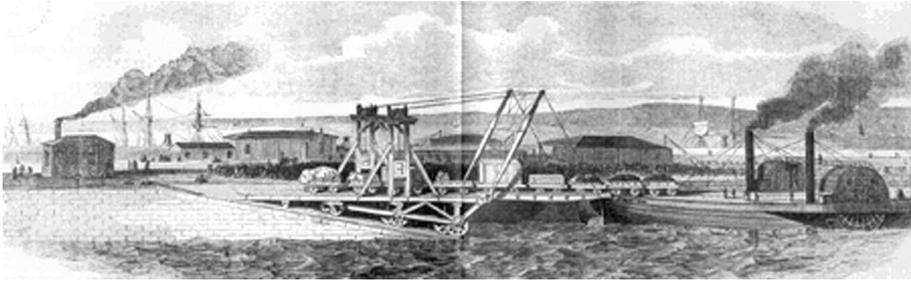


Abb. 4: Schottische «Floating Railway», die zwischen Burntisland und Granton den Meerarm Firth of Forth überquerte, als Vorbild für die projektierte schwimmende Eisenbahn auf den Juraseen.

Kombination von Schienen und Wasserstrassen vor. Die bernische Regierung verfolgte deshalb das Projekt der «schwimmenden Eisenbahnen», das vorsah, die Züge auf Schiffe zu verladen. Im März 1856 erhielten der Ingenieur Richard La Nicca und der bernische Oberingenieur Alexander Kocher den Auftrag, nach Schottland zu reisen, um dort den seit einiger Zeit existierenden Fährtransport für Eisenbahnen zu studieren. Sie verfassten vor Ort einen detaillierten Bericht über die Fährdienste auf den schottischen Meeresarmen Firth of Forth und Firth of Tay. In ihrer Expertise empfahlen sie das Fährbootssystem auch für den Verkehr auf der Aare und auf den Juraseen. Dabei sollte ein Fährboot 20 Eisenbahnwagen fassen. Geplante Eisenbahnlinien an den Nordufern von Neuenburger- und Bielersee machten diesem Projekt jedoch einen Strich durch die Rechnung. Am 7. November 1859 eröffnete die Eisenbahngesellschaft Franco-Suisse die Linie Yverdon–Le Landeron, und am 3. Dezember 1860 weihte die schweizerische Ostwestbahn OWB die Linie Le Landeron–Biel ein.

Transhelvetischer Kanal

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde die Idee, einen direkten Wasserweg von Norden nach Süden zu schaffen, mit dem Projekt eines Transhelvetischen Kanals, auch Rhone-Rhein-Kanal genannt, erneut aufgenommen. 1908 fand ein Artikel in die Bundesverfassung Eingang, wonach bei der Wasserkraftnutzung die Binnenschifffahrt zu berücksichtigen sei. 1910 wurde der Schweizerische Rhone-Rhein-

Schiffahrtsverband gegründet, der die Schiffbarmachung möglichst aller Flüsse, die das zuliessen, propagierte. 1957, als die Zweite Juragewässerkorrektur bereits mitten in der Planungsphase steckte, reichte eine nationalrätliche Kommission ein Postulat ein, die Aare und die Juraseen schiffbar zu machen sowie eine Verbindung zwischen Neuenburger- und Genfersee zu bauen. Die Gegner der Frachtschifffahrt auf den Juraseen sahen in der Zweiten Juragewässerkorrektur die geheime Vorarbeit für die Binnenschifffahrt. Am 15. Mai 1971 schrieb der damalige Chefredaktor des «Bieler Tagblatts», Fritz Probst: «Die Flussläufe müssen breit genug, die Uferverbauungen stark genug und die Brücken hoch genug sein, um eventuell einer späteren transhelvetischen Güterschifffahrt, wie es unsere lieben Freunde in der Westschweiz schon lange wünschen, Tür und Tor zu öffnen.» Der Leiter der Zweiten Juragewässerkorrektur, Robert Müller, betonte jedoch immer wieder, die geplante Kor-

rektion sei auch ohne Binnenschifffahrt zu rechtfertigen. Die Gegnerschaft der Frachtschifffahrt organisierte sich. 1964 wurde die Arbeitsgemeinschaft zum Schutz der Aare (ASA) gegründet, die sich dafür einsetzte, die Flusslandschaft zu erhalten. Unterstützung erhielt die Organisation von der Interessengemeinschaft Bielersee und 1970 von Aqua Viva, einer nationalen Aktionsgemeinschaft, die von 33 Organisationen ins Leben gerufen worden war und sich für den Erhalt der Flüsse und Seen engagierte. Die Gegner glaubten, innerhalb von fünf Jahren werde es möglich sein, die Frage des Transhelvetischen Kanals für immer aus der Traktandenliste der eidgenössischen Räte zu streichen, und forderten, die Ufer als Erholungsräume für die Öffentlichkeit freizuhalten. Erst 2006, als der Kanton Waadt die für den Kanal vorgesehenen Landstriche raumplanerisch wieder freigab, wurde die Idee eines Transhelvetischen Kanals endgültig begraben.

Flughafen Grosses Moos

Aufgrund der topografisch ungünstigen Lage des Flughafens Belpmoos erwogen die bernischen Behörden seit dem Zweiten Weltkrieg, den Flughafen auf ein besser geeignetes Gelände zu verlegen. Eine Spezialkommission des Grossen Rats schlug das Grosse Moos als Standort für einen Städte- und Charterflughafen vor. Häufiges Auftreten von Nebel und die Beschaffenheit des Untergrunds waren zwar deutliche Nachteile des Gebiets, stellten

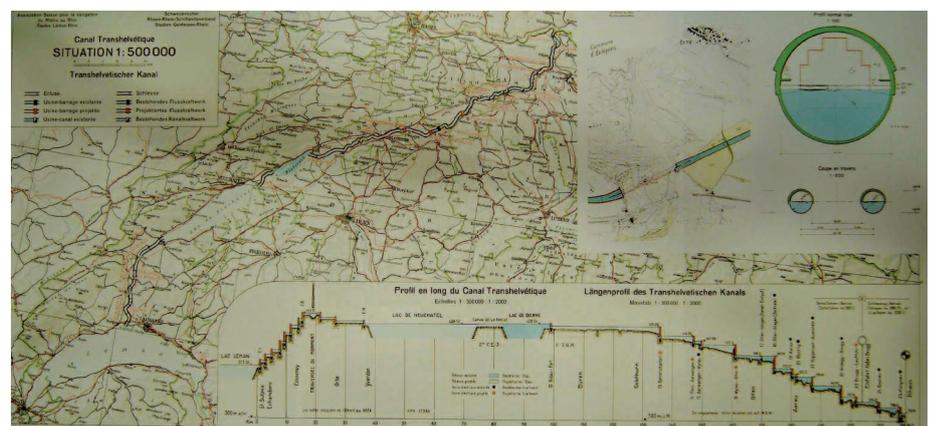


Abb. 5: Projekt Transhelvetischer Kanal.

Histoire de la culture et de la technique

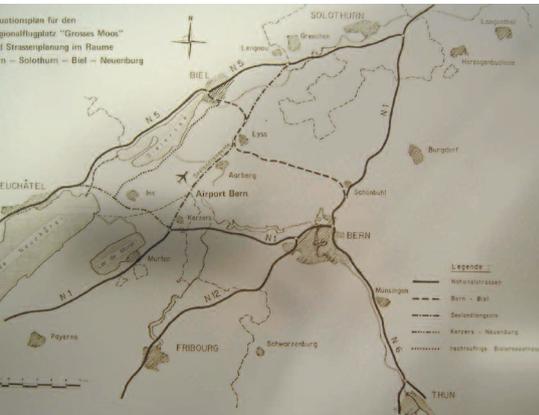


Abb. 6: Situationsplan für den Flughafen Grosses Moos und die Seelandtangente.

aber keine unlösbaren Probleme dar. Sobald das Projekt des Flughafens der Öffentlichkeit vorgestellt worden war, bildete sich eine Gegnerschaft. Am 24. August 1970 formierte sich in Lyss der Schutzverband gegen einen bernischen

Flughafen. Die Gegner wiesen vor allem darauf hin, dass das Gebiet um Kallnach mit grossem Aufwand landwirtschaftlich nutzbar gemacht worden war, was mit dem Bau des Flughafens umsonst gewesen wäre. Der Widerstand gegen das Projekt nahm den Charakter einer breit abgestützten Protestbewegung an. An zwei Grossekundgebungen, am 18. September 1970 in Aarberg und am 6. März 1972 in Biel, nahmen jeweils mehrere Tausend Personen teil. Das Projekt scheiterte. Nicht nur der Widerstand in breiten Teilen der Bevölkerung, sondern auch der Ausbau des Interkontinentalflughafens Zürich-Kloten machten einen bernischen Flughafen schlicht überflüssig.

Ausstellung Vision Seeland:
Öffnungszeiten:
Mo–Fr 8.00–18.00 Uhr
Sa, So 10.00–16.00 Uhr



Abb. 7: Schutzverband gegen den Flughafen Grosses Moos.

Schlössmuseum Nidau
Hauptstrasse 6
CH-2560 Nidau
www.schlössmuseumnidau.ch