

# In der Stadt Biel wächst die Angst vor dem grossen Loch

Plötzlich erwacht die Zivilgesellschaft: Das Komitee gegen den Bau des zwei Milliarden Franken teuren Westasts der Bieler Autobahnumfahrung hat bereits über 750 Mitglieder.

Reto Wissmann

«So etwas darf im 21. Jahrhundert nicht mehr gebaut werden», sagt Simon Binggeli. Mit «so etwas» meint der Architekt und Mitbegründer des Komitees «Westast so nicht!» die Westumfahrung von Biel, die mitten durch die Stadt hindurch die Schnellstrassen nach Bern und Neuenburg verbinden soll. Bei strömendem Dauerregen steht Binggeli an diesem Samstag auf dem geplanten Trasse der Autobahn und erklärt zwei Dutzend Interessierten die Folgen des Mega-Projekts. «Stadtwanderung entlang der Zerstörungsschneise», nennt das Komitee diese Besichtigungstouren. Bei besserem Wetter kommen jeweils zwei- bis dreimal so viele Leute.

Seit 50 Jahren wird bereits über die Vervollständigung des Autobahnnetzes im Raum Biel diskutiert. Einst hätte eine Hochstrasse über den Fluss Schüss von Ost nach West durch die Stadt führen sollen. Heute sind alle froh, wurden diese Pläne nie Realität. Zunehmend leidet die Stadt jedoch unter Staus und Verkehrschaos. Zwar führen aus allen Richtungen Hochleistungsstrassen nach Biel, sie enden jedoch am Stadtrand, und der Verkehr ergiesst sich ins lokale Strassenetz. Mit der Eröffnung des Ostasts der A-5-Umfahrung im kommenden Sommer wird nun ein erster grosser Schritt getan. Komplett ist das Projekt aber erst, wenn auch der Westast erstellt ist.

## Bereits 60 Millionen ausgegeben

Vor vier Jahren schien dem nichts mehr im Wege zu stehen. Eine lokale Arbeitsgruppe unter der Leitung von Ständerat Hans Stöckli (SP) hatte eine neue Linienführung samt Anschlusskonzept erarbeitet. Der Kanton nahm die Wünsche der Region auf und legte ein weiteres generelles Projekt vor – bereits das dritte in der Geschichte der Westumfahrung. Bis heute wurden 60 Millionen Franken in Vorarbeiten investiert, und der Westast ist jetzt beinahe baureif. Im Frühling will der Kanton das Ausführungsprojekt auflegen.

Die Zeit für Grundsatzdiskussionen ist eigentlich vorbei. Doch während das Interesse der Bevölkerung bisher eher bescheiden war, regt sich jetzt plötzlich Widerstand in der Zivilgesellschaft. Vor einem Jahr gründeten Planer und Architekten das Komitee «Westast so nicht!». Unterdessen hat es nach eigenen Angaben bereits über 750 Mitglieder. Auch viele Lokalpolitiker sind auf den Zug aufgesprungen.

«Wir sind nicht grundsätzlich gegen die Autobahnumfahrung», sagt Simon Binggeli vor den besorgten Stadtwandernern, «wir wollen jedoch den Westast, so wie er jetzt geplant ist, verhindern.» Als Alternative zum weitgehend unterirdischen Bauwerk mit zwei riesigen offenen Anschlüssen schlägt das Komitee eine oberirdische Autobahn 3. Klasse vor – «Boulevard» nennt sie diese.

## 67 Häuser werden abgerissen

Die Besichtigungstour beginnt in der Seevorstadt im Nordwesten der Stadt, führt immer der geplanten Autobahn entlang über den Bahnhof bis ins Mühlfeldquartier. Binggeli und seine Kollegin Sabine Brenner informieren über die Alleebäume, die «abrsiert» werden müssen, zeigen einige der teilweise erhaltenswer-



Simon Binggeli vom Komitee «Westast so nicht!» findet auch bei strömendem Regen Zuhörer. Foto: Franziska Scheidegger

ten 67 Wohn- und Geschäftshäuser, die der Autobahn im Weg stehen, und streichen hervor, dass der Westast rund 2 Milliarden Franken kosten wird und damit pro Kilometer gerechnet der teuerste Autobahnabschnitt wäre, der je in der Schweiz gebaut wurde – «noch teurer als eine zweite Röhre durch den Gotthard».

Am meisten Sorgen macht den Autobahngegnern allerdings der geplante Anschluss Bienne-Centre. Hinter dem Bahnhof soll dafür in dicht bebautem Gebiet ein offener, 275 Meter langer, 45 Meter breiter und 18 Meter tiefer Graben mit einem Kreisell stehen, der grösser ist als der neue Wankdorfkreisell in Bern. Aus Sicherheitsgründen kann der Anschluss nicht überdeckt werden. «In diesem Loch könnte man die ganze Altstadt von Nidau versenken», sagt Binggeli. Das macht Eindruck bei den Stadtwandernern.

## Komitee verschweigt Vorteile

Die Vorteile der Westumfahrung kommen bei der Begehung nicht zur Sprache. Wenn die Bürgergruppe den Strandboden entlang die stark befahrene Ländtstrasse abläuft, erfährt sie zwar, dass ein grosser Teil der Seematte während Jahren von Baumaschinen belegt sein wird, dass die heutige Hauptverkehrsachse danach jedoch zur verkehrsfreien Flaniermeile wird, bleibt unerwähnt.

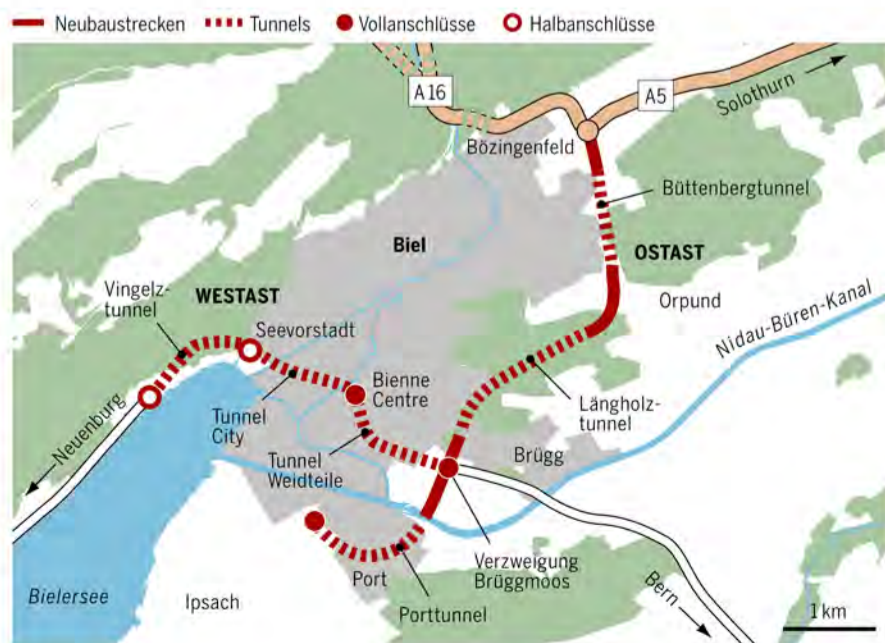
«Eine Autobahn mitten durch bebauten Gebiet zu bauen, ist eine riesige Herausforderung», sagt Stadtpräsident Erich Fehr (SP). Er betont jedoch, und darin ist leise Kritik am gegnerischen Komitee auszumachen: «Es geht nicht nur um Eingriffe ins Stadtbild, sondern vor allem um eine verkehrliche Entlastung zahlreicher Quartiere.» Der Gemeinderat steht hinter dem aktuellen

Projekt. Kürzlich hat er in einer Vorstossantwort erneut festgehalten: «Auf dem lokalen Strassenetz zirkulieren nach der Inbetriebnahme des Westast eindeutig weniger Motorfahrzeuge.» Mit einer städtebaulich geschickten Einbettung der Autobahn möchte die Stadt die negativen Auswirkungen möglichst klein halten. Die umfangreiche Begleitplanung mit den flankierenden Massnahmen wird laut Fehr im Januar zur Mitwirkung aufgelegt.

Das Komitee «Westast so nicht!» will derweil den Druck weiter erhöhen.

Seine Möglichkeiten sind allerdings beschränkt, da es keine Volksabstimmung über das Projekt geben wird. Grundsätzlich legt das eidgenössische Parlament das Nationalstrassenetz fest. Simon Binggeli und seine Mitstreiter wissen jedoch genau, dass dieses kein Milliardenprojekt gegen den Willen der Bevölkerung durchdrücken wird. Die Strategie des Komitees lautet demnach: Direktbetroffene zu Einsprachen gegen das Ausführungsprojekt motivieren und eine Bürgerbewegung aufbauen, die niemand mehr ignorieren kann.

## Übersicht A-5-Umfahrung von Biel



Bund-Grafik mit