



Biel wird laut: Rund 5000 Menschen protestieren gegen den Bau des A-5-Westasts.
(3. November 2018)

Strassenschlacht

Eine Autobahn mitten durch die Stadt: In Biel sollen Hunderte von Bäumen und 74 Häuser verschwinden. Nun protestieren die Bürger gegen das Milliardenprojekt. Was ist da los? **Von Carole Koch**

Es ist bloss eine gestrichelte Linie auf dem Trottoir, die alles sagt. Rosa, einen halben Meter lang, mehr nicht. «Das ist die ganze Sache», sagt der Mann, der vor seinem Haus darauf zeigt. Paul Balmer, 77 Jahre alt, Bürger in Nidau. Er knetet die Hände, schüttelt den Kopf, als könnte er das alles immer noch nicht glauben: Diese Linie deutet den Mittelstreifen der Autobahn an, für die sein Haus abgerissen werden soll, Gurnigelstrasse 21, sein Zuhause.

Auf den Plänen des Tiefbauamts des Kantons Bern ist es verschwunden und mit ihm die Quartierstrasse, an der Balmer als Bub Fussball gespielt und später mit seiner Frau Kinder grossgezogen hat. «Ich will mir das nicht vorstellen», sagt er an diesem grauen Novembertag und lächelt weg, wie nah ihm das geht. «Freiwillig verkaufe ich nicht. Nie!»

In 2560 Nidau, an der Stadtgrenze zu Biel, muss ein ganzes Quartier einem Autobahnprojekt weichen, der A 5, Umfahrung Biel/Bienne. 118 Jahre nachdem Grossvater Balmer das Jahrhundertwendehaus gebaut hat, soll der Enkel es aufgeben, damit das Stadtzentrum umfahren und eine der letzten Lücken im Schweizer Nationalstrassennetz geschlossen werden kann. Der Ostast ist schon in Betrieb. Jetzt soll der Westast die Achse Solothurn-Neuenburg verbinden, für 2,2 Milliarden Franken, gut 700 Millionen pro Autobahnkilometer. Es ist einer der teuersten der Schweiz.

Im Weg stehen 74 Stadtbäume und 74 Häuser. «Schöne Häuser», sagt Balmer und lässt seinen Blick über die Strasse schweifen, an der nichts mehr ist, wie es war. Herr Müller, Nummer 52, hat verkauft. Die Horlachers, Nummer 53, sind auch weggezogen. Weg von dem Planungs-marathon und dem politischen Hickhack, weg von Grabenkämpfen und einem Schlamassel, bei dem sich alle Beteiligten die Schuld zuschieben.

Die Westast-Gegner sagen: «Wir wurden von diesem Planungsirrsinn überrollt.»

Die Westast-Befürworter sagen: «Fake-News».

Der Baudirektor des Kantons Bern sagt: «Ich bin auch nicht der Messias.»

Der Direktor des Bundesamts für Strassen sagt: «Den Bielern fehlt es an Respekt.»

Auf den Punkt bringt es Paul Balmer: «Das ist doch kein Prozent normal.»

Sicher ist nur: In dieser Stadt am Jura, über der in diesen Tagen noch dickerer Nebel liegt als sonst, formiert sich ein Bürgeraufstand, wie es ihn selten gibt in unserem satten Land.

Ein halbes Jahrhundert verplant

21 Prozent. In dieser Zahl verbirgt sich das Drama: Nur so viele Menschen stehen in Biel und Umgebung noch hinter dem Autobahnprojekt. Das zeigt eine neue Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Demoscope, die vom «Bieler Tagblatt» in Auftrag gegeben wurde. Magere 21 Prozent, zumal der Bund, der Kanton Bern und die Stadt Biel ein halbes Jahrhundert an dieser Stadtumfahrung herumdenken und 140 Steuermillionen dafür ausgegeben haben. 67 Millionen allein für die Planung des Westasts, ohne dass sich auch nur ein Bagger in Bewegung gesetzt hätte. Was mit leisen Gegenstimmen in Gremien und Amtsstuben begann, ist zu lauten «Nicht mit uns!»-Rufen geworden. Anfang Monat gingen rund 5000 Bieler auf die Strasse, um gegen den Westast zu protestieren. Diese Woche wurde im Stadtparlament ein Marschhalt gefordert. Und auch im Kantonsparlament müssen wieder Grundsatzdiskussionen über das Projekt geführt werden, das als so gut wie gebaut galt. Wie konnte es nur so weit kommen?

Es ist ein zivilisatorisches Dilemma, das alle angeht: Wie kann man den Bedürfnissen von Stadtbewohnern, Velofahrern und Autofahrern gerecht werden? Und in Zeiten von Bevölkerungswachstum und Klimawandel – was ist überhaupt gute Stadtplanung?

Die kurze Antwort gibt Paul Balmers Frau Marie: «In Biel findet man die nicht.» Sie ist kritischer als ihr Mann, der Labormechaniker war und sich als «Autöler» bezeichnet. Während er in der warmen Stube betont, sich grundsätzlich eine Stadtautobahn zu wünschen, tischt sie nebst Äpfeln aus dem Garten Ordner voller Artikel und Dokumente auf.

Man muss die Zeit an dieser Stelle ins Jahr 1960 zurückdrehen, als der Bund mit dem sogenannten Netzbeschluss das Schweizer Autobahnnetz definierte. Schnelle Strassen sollten die Sprachregionen verbinden. Sie versprachen Fortschritt, auch im Stadtzentrum. Eine wie die von Biel nach Neuenburg, zwischen Weinberge und Bielersee gequetscht, würde heute wohl niemand mehr bauen. 1969 hingegen sollte diese Schnellstrasse den dortigen Beizern und Winzern Wohlstand bringen. Wäre den Ingenieuren bewusst gewesen, was für Probleme sie damit ein halbes Jahrhundert später verursachen, hätten sie die Route vielleicht südlich vom Bielersee gelegt, durch die Gemüsekammer der Schweiz. Stattdessen muss nun Neuenburg mit Solothurn verbunden und Biel umfahren werden. Unter dem Boden oder darüber, im Norden oder im Süden – es gab so viele Varianten, zu viele, um sie zählen zu können.

1993 glaubte etwa die Regionalzeitung «Biel Bienne», die Umfahrroute sei bald klar. Die Balmers haben sich darauf gefreut. Wie genau sie von dem vierspürigen Tunnel erfahren haben, der mit offenen Anschlüssen geplant ist, einer davon hier um die Ecke, wissen sie gar nicht mehr. Von der Nachbarin? Aus der Zeitung? Bald ist der Esstisch voll von Papieren, ein symbolischer Anblick für das Chaos, das dieses Projekt in vielen Köpfen veranstaltet. Angst haben die Balmers auch vor der 20-jährigen Bauzeit. Die ganze Jugend von Enkel Tim, eine Baustelle. Für die Balmers war jeder Schritt nach vorn einer zurück. Geblieben ist das Gefühl, nicht informiert und übergangen worden zu sein, von den Planern, den Politikern, «den Herren da oben», sagt Marie Balmer.

Auf den Plänen ist das Haus von Paul Balmer verschwunden und mit ihm die Quartierstrasse, an der er als Bub Fussball gespielt hat.

Die Herren da oben, das sind die Verantwortlichen des Bundesamts für Strassen Astra, das 87 Prozent aller Kosten trägt. Und die Bauherren des Kantons Bern, die mit den lokalen Behörden im Auftrag des Bundes für den Nationalstrassenbau zuständig sind.

In «die Herren da oben» schwingt auch etwas mit, das der Astra-Direktor später als eine Art «psychologischen Spezialfall» bezeichnen wird. Bieler haben ein schwieriges Verhältnis zu den Berner Obrigkeiten. Bieler gelten bisweilen als Kantonsbürger zweiter Klasse. Uhrenkrise, Arbeitslosigkeit, Abwanderung. Biel, die Islamistenstadt, die Ausländerstadt. Die bekanntesten Bieler jüngerer Zeit sind ein schiesswütiger Rentner und ein Hassprediger. Scheint in Bern die Sonne, ist in Biel Nebel. Im Eishockey-Derby singen die Berner «Biel, Biel, Tschernobyl». Und als die UBS 600 Stellen nach Biel verlagerte, weil Zürich zu teuer war, wurde die Region als Polen der Schweiz bezeichnet.

Ein Loch, um Nidau zu versenken

Die da unten gegen die da oben. Die Guten gegen die Bösen. Kann es so einfach sein? Natürlich nicht. Bleiben wir vorerst bei der Informationslücke der Bieler, die gefühlt so gross ist, wie der geplante Anschluss Bienne Centre, dreistöckig, um die 275 Meter lang, 45 breit, 14 Meter tief – gross genug, um die Altstadt von Nidau darin zu versenken.

Dieses Bild ist allen geblieben, denen man im Laufe dieser Recherche begegnet. Es ist eine kommunikative Glatzleistung des Komitees «Westast so nicht!», das vor drei Jahren von lokalen Architekten, Ingenieuren oder Planern gegründet wurde. Heute hat es 2080 Mitglieder und Unterstützer wie den Medienunternehmer Mario Cortesi oder den Architekturkritiker Benedikt Loderer.

«Westast so nicht!» ist im Gegensatz zu anderen Protestgruppen nicht prinzipiell gegen eine Stadtautobahn. Aber gegen die zwei geplanten Anschlüsse, die erstens neben dem Bahnhof und dem See geplant und zweitens nicht überdacht sind.

Einer der Initianten ist Raumplaner Thomas Zahnd, der das «grössenwahnsinnige Vor-

haben» auch seinen Kindern zuliebe stoppen will. Er steht da, wo diese Stadt eine andere werden soll, keine zehn Gehminuten vom Haus der Balmers entfernt. Da wo der Anschlusskreisel Bienne Centre entstehen soll, «Dimensionen wie in Bern Wankdorf», betont Zahnd, «viel zu gross für das kleine Biel.» Und gleich neben dem Bahnhof. Es ist, als würde man in Zürich quasi neben dem Landesmuseum einen Autobahnanschluss pflanzen. «Da würde auch jeder sagen: Geht's noch?»

Zahnd macht für die «NZZ am Sonntag» eine sogenannte Stadtwanderung, wie sie «Westast so nicht!» seit Jahren durchführt. Mit dem Ziel, für Laien das Kauderwelsch der Experten zu übersetzen und die Dimensionen in den Strassen zu veranschaulichen. Man bekommt Pläne, die leicht zu lesen sind. Man wird auf die rosa Linien aufmerksam gemacht. «Hier: Loch, Bäume weg, Häuser weg», sagt Zahnd und wiederholt die Sätze, die er und seine Mitstreiter Tausenden Bieler erklärt haben, bei Sommerhitze oder wie heute bei eisiger Bise, während die Kantonsplaner in ihrem Informationspavillon vergeblich auf die besorgten Bürger warteten.

Weiter geht's übers Schlachthofareal, das in anderen Städten zum Hipsterzentrum renoviert worden wäre: weg. Das Maschinenmuseum: weg. Das Hexenhäuschen am See: weg. Die 36 Kastanienbäume: weg. Nach neunzig Minuten Stadtwandern scheint die Antwort auf die Frage, ob das komplexe Westast-Projekt Lebensqualität oder Stadtzerstörung bringt, einfach: Stadtzerstörung.

Chefredaktorin des Widerstands

Mit dabei ist auch Catherine Duttweiler, die Zahnd immer wieder anweist, was er zu sagen hat und was nicht. Die umstrittene Journalistin war bis 2011 Chefredaktorin des «Bieler Tagblatts». Heute will sie als ehrenamtliche Komiteesprecherin so etwas wie die Chefredaktorin des Widerstands sein. Auf dem Portal «Infosperber» schreibt sie einen Artikel nach dem anderen gegen das Projekt. Sie spinnt Fäden, liefert Kontakte und Dokumente und wiederholt mantraartig: «Es war ein pseudodemokratischer Prozess.»

Damit nimmt sie die Antwort auf die vielleicht wichtigste Frage vorweg: Warum kommt der Widerstand so spät? «Laien waren überfordert, sich in dreissig Tagen durch 15-Giga-Aktenberge zu kämpfen und Einsprache zu machen», sagt Duttweiler. Darum hat «Westast so nicht!» auch den Balmers mit Mustervorlagen geholfen. Insgesamt wurden rund 640 Einsprachen eingereicht.

Im Raum stehen noch mehr Vorwürfe: Geplant worden sei nach dem Prinzip, verbergen, bis es zu spät ist, und dann plötzlich über die Bevölkerung hinwegzuziehen.

Plötzlich? Vor zehn Jahren begann eine Arbeitsgruppe unter dem damaligen Stadtpräsidenten Hans Stöckli mit den beteiligten Gemeinden nach einer Lösung zu suchen, die möglichst viele Autos weg von den Strassen bringen soll. 2010 berichtete das «Bieler Tagblatt» bereits von den zwei Anschlüssen. Lokale Politiker forderten eine Überdachung, die den Planern mit 240 Millionen Mehrkosten in Anbetracht des Nutzens zu teuer erschien. 2012 wurde das Projekt öffentlich präsentiert: zwei Stadtanschlüsse, ohne Dach.

Aussage gegen Aussage. Catherine Duttweiler sagt: «Die Medien und die Bevölkerung wurden über die Jahre ungenügend informiert und Kritiker vertröstet, um das Projekt durchzupfeitschen.»

Stefan Graf, Gesamtprojektleiter, widerspricht: «Der Prozess ist so fair und transparent wie immer abgelaufen. Als wir die Pläne 2012 präsentiert haben, haben sich nur sehr wenige für unsere Veranstaltungen interessiert. Bisweilen sind sogar weniger Journalisten als Referenten gekommen.»

Duttweiler: «In allen wichtigen Etappen wurden Kritiker überstimmt und mit Spielregeln zur Geheimhaltung zum Schweigen gebracht.»

Graf: «Kann ich nicht bestätigen. Von den Stellungnahmen, die während der Mitwirkung 2012 eingegangen sind, waren 63 Prozent positiv. Bis 2017 gab es kaum Kritik.»

Man kann dieses Pingpong noch ewig mit anderen Beteiligten weiterspielen und Stimmen dafür und dagegen finden. Klar ist: Planer und Politiker haben die Bürger nicht erreicht, ob sie wollten oder nicht. Eine Werbeaktion wie die Stadtwanderung, die einem die Vorzüge des umstrittenen Projekts erläutert, sucht man vergeblich. Es scheint, als würden



Vorher: Das durch das Bauprojekt bedrohte Quartier in Bahnhofsnähe.



Nachher: Der geplante Anschluss Bienne-Centre mit den Neubauten.



«Hier sind wir wohl, hier bleiben wir»: Paul und Marie Balmer vor ihrem Haus. (Nidau, 22. November 2018)

Umstrittene Autobahn

Die geplante Westumfahrung in Biel



In der Kritik



Christoph Neuhaus, SVP-Regierungsrat und Baudirektor des Kantons Bern.

die Befürworter immer noch nicht in die Gänge kommen und denken, wird schon, kommt schon.

Immerhin: Seit zwei Wochen gibt es eine neue Pro-Plattform «Jetzt A 5 Westast», auf der Befürworter eine neulancierte Petition unterschreiben können. Nur ist sie nicht halb so gut gemacht wie die von «Westast so nicht!».

Dabei ist es höchste Zeit, sich aus den Ledersesseln zu erheben. Jetzt wird heftiger gestritten denn je. Die Gegner haben mit «Westast so besser!» ein Alternativprojekt entwickelt, das laut Demoscope-Umfrage 49 Prozent der Bieler unterstützen. Ein durchgehender Tunnel, ohne offene Anschlüsse und abgerissene Häuser.

Der Baudirektor Christoph Neuhaus musste diesen Vorschlag auf politischen Druck mit dem hauseigenen Ausführungsprojekt vergleichen und einem offiziellen Faktencheck unterziehen. Resultat: Die Alternative bringe zu wenig Entlastung auf den Strassen. Die Gegner wiederum kritisieren den Vergleich, halten ihn für mangelhaft und parteiisch. Weiter gestritten wird über richtige und falsche Verkehrsprognosen und allerlei andere Details.

In Anbetracht dessen ist er erstaunlich gutgelaunt, der Regierungspräsident Neuhaus. Die Stimmung in seinem Büro in der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, ist heiter, als ginge es um ein absurdes Theater und nicht um 2,2 Steuermilliarden, die Zukunft einer Stadt und Schicksale wie das von den Balmers. «Ich bin ein Optimist», sagt Neuhaus, überzeugt davon, die Westast-Kurve noch zu kriegen.

An den Wänden seines Büro hängen Bilder von Ohren. «Sie erinnern mich daran, besser zuzuhören», sagt er. Den Bieler, die vergeblich auf einen Dialog warten? «Ja, aber nicht mit denjenigen, die am lautesten schreien», sagt Neuhaus und betont, erst 175 Tage im Amt zu sein. Natürlich muss er das Schlamassel verantworten, das andere angerichtet haben. Konstruktives hat aber auch er nicht beigetragen. «Wir haben die Bevölkerung zu wenig einbezogen und zu viel im stillen Kämmerlein geplant», sagt Neuhaus. «Man kann nicht wie eine Dampfwalze weitermachen», fügt er an. Und: «Gegen den Willen der Bieler wird keine Autobahn gebaut.»

Jetzt will er handeln. Eine Behördendelegation zusammenschleppen, die dringenden Fragen prüfen: Braucht es die Anschlüsse wirklich? Kann man sie nicht überdachen? Müssen so viele Häuser weg? Über die Bücher. Ein Jahr lang. Gemeinden und Bund müssten mitzahlen. Von den bis zu zwei Millionen Franken für die Extraplanung kann Neuhaus 200 000 Franken einwerfen.

Astra-Chef hat die Nase voll

Reicht das, um die Lager zu einen, die sich in Biel gegenüberstehen? Städter, die eine lebenswerte Umgebung fordern, Agglomerationsbewohner, die möglichst schnell ins Zentrum fahren wollen. Auch verkehrspolitische Grundsatzhaltungen prallen aufeinander. Die einen finden: Je weniger Parkplätze und Durchfahrtswege es gibt, desto eher sind Autofahrer gezwungen, auf den öV umzusteigen. Die anderen denken in die umgekehrte Richtung: Je grösser das Angebot an Strassen, desto besser verteilt sich der Verkehr. Die Frage ist, ob sich die Bieler finden und die Stadt irgendwann umfahren werden kann.

Am Ende muss das auch Jürg Röhliberger entscheiden. Anruf beim Direktor des Bundesamts für Strassen. Er atmet zuerst einmal tief durch. «Mir reicht es», sagt er. Man stehe einmal mehr am selben Punkt, zum dritten Mal, um genau zu sein: Ein fixfertiges Ausführungsprojekt liegt vor, Tausende von Stunden wurden investiert, der Bundesrat zweimal für eine Genehmigung bemüht, und die Bieler wollen es plötzlich nicht mehr. Jahrzehnte der Planung und 140 Millionen Franken später «immer noch dieses Jekami». «In der Region Biel kann man kein Spaghetti mehr zeichnen, das noch nicht von Ingenieuren untersucht worden ist», sagt Röhliberger. Für den Astra-Chef ist klar: Werden Kernelemente wie Anschlüsse geschlossen oder Betondeckel gemacht, geht es zurück auf Feld 1. Und ob die Bundesoberigkeiten das genehmigen, weiss er auch nicht. «Ich persönlich würde die 2,2 Milliarden unter diesen Umständen lieber woanders investieren», sagt er.

Die gute Nachricht für die Balmers ist: Geht das so weiter, fahren noch jahrzehntlang keine Bagger auf.