

WESTAST SO NICHT!

Biel/Bienne, 5. November 2020

Medieninfo

Breit abgestützter Kompromiss stoppt offizielles Westast-Projekt

Heute hat die Dialoggruppe im Rahmen einer Videokonferenz den Schlussbericht zum Bieler Westast beraten. Die 46 VertreterInnen von Behörden, Befürwortern und Kritikerinnen stellten sich mit einer Ausnahme hinter die Empfehlungen: Nur ein einziger Votant verteidigte das ursprüngliche Autobahnprojekt mit zwei offenen Anschlüssen im Stadtzentrum.

Rückzug des offiziellen Projekts, Verzicht auf die beiden Betonschneisen und Aufhebung des Enteignungsbanns, welcher die städtebauliche Entwicklung im Zentrum von Biel während 30 Jahren blockiert hat: Das sind die zentralen Empfehlungen im Schlussbericht zuhanden der Behörden. Gestern stellte sich die Dialoggruppe praktisch einstimmig hinter diese Forderungen, welche eine Kerngruppe aus Befürworterinnen, Kritikern sowie den Stadtpräsidenten von Biel und Nidau während eineinhalb Jahren ausgehandelt hatte. Damit wird der Westast nicht gebaut - ein historischer Erfolg für die Bieler Bevölkerung, die zu Tausenden gegen die überrissenen Pläne protestiert hatte. Es ist erst das zweite Mal, dass ein fixfertig geplantes Autobahnstück in der Schweiz dank öffentlichem Widerstand verhindert wird.

Für diesen Erfolg ist die Westastopposition, bestehend aus 15 Organisationen, auch Kompromisse eingegangen. Sie stimmt grundsätzlich zu, dass die regionale Lücke im Nationalstrassennetz geschlossen wird - vermutlich mit einer Tunnellösung. Und sie akzeptiert, dass der Porttunnel vor den Toren Biels realisiert wird - im Rahmen eines Gesamtmobilitätskonzepts, welches zugleich den öffentlichen Verkehr sowie Fuss- und Velowege am rechten Bielerseeufer fördert.

Die nächsten Wochen wollen die westastkritischen Organisationen für letzte Präzisierungen des Berichts nutzen. So wollen sie diffuse Formulierungen verhindern, welche unterirdische Anschlüsse am Rand der Altstadt von Biel und Nidau erlauben oder für Missverständnisse sorgen könnten. Weiter soll der verkehrliche Ist-Zustand dokumentiert werden, und ein Ablaufplan soll sicher stellen, dass die Stadtautobahn erst gebaut wird, nachdem die kurz- und mittelfristigen Massnahmen zur Verkehrslenkung ausgeschöpft sind.

Weitere Auskünfte:

Catherine Duttweiler, Komitee „Westast so nicht!“
079 370 13 26

Statusmeldung zum Dialog: Was bisher geschah und wie es weiter geht

Der partizipative Dialogprozess zum Bieler Westast wurde von der A5-Behördendelegation am 21. Dezember 2018 angestossen und am „**Runden Tisch**“ vom **8. Februar 2019** lanciert, nachdem die Autobahn-Pläne von Bund und Kanton in der Region auf wachsenden Widerstand gestossen waren. Eine **Dialoggruppe** mit Vertreterinnen und Vertretern aus 30 Institutionen – Befürworter, Gegner und Behörden – wurde beauftragt, **eine breit abgestützte Lösung** in der Kontroverse um den Westast zu finden. Nachdem der Dialogprozess wegen der Corona-Krise und während des Bieler Wahlkampfs während gut fünf Monaten unterbrochen werden musste, soll der Lösungsvorschlag neu bis spätestens Mitte Dezember 2020 vorliegen.

Moderiert wird die Gruppe von Hans Werder, dem ehemaligen Generalsekretär des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation. Eine 11-köpfige **Kerngruppe** leistet die nötigen Vorarbeiten, trifft aber selber keine Entscheide. Als **Basis für eine konstruktive Lösungsfindung** wurden bis im Frühsommer verbindliche Spielregeln in einem Statut, ein Arbeitsprogramm in vier Schritten sowie ein Zeitplan verabschiedet. Im letzten November haben die beiden ständigen Experten für Verkehr bzw. Städtebau je eine Standortbestimmung vorgelegt, weitere Analysen wurden extern vergeben. Vor dem Lockdown hat sich die Dialoggruppe Ende Februar 2020 auf eine Reihe von kurz- und mittelfristige Massnahmen geeinigt, und die Kerngruppe hat ein

WESTAST SO NICHT!

Zukunftsbild zu erstellt. Ab Frühsommer befasste sie sich langfristigen Lösungen und legte nun einen Entwurf für den Schlussbericht vor. Die voraussichtlich letzte Sitzung der Kerngruppe findet am 12. November statt, und am 7. Dezember sollen die Empfehlungen den Behörden übergeben werden.

Der Bieler Dialogprozess wird aufmerksam beobachtet, da in den letzten 60 Jahren die Vorschläge von Behörden und Expertenkommissionen immer wieder an Geografie und regionalem Widerstand scheiterten – auch weil Kritikerinnen und Kritiker nicht ernst genommen wurden. Inzwischen engagieren sich 15 Organisationen für eine eine stadtverträgliche Verkehrsführung ohne Anschlüsse im Stadtzentrum: Berner Heimatschutz, Fussverkehr Schweiz, „IG Hüb Sorg zur Stadt“, Komitee „Biel notre amour“, Komitee „Westast so nicht!“, LQV Biel/Bienne, Netzwerk Bielersee, Pro Natura, Pro Velo, Stiftung Landschaftschutz Schweiz, VCS, Verein „Biel wird laut“, „Gruppe S“, WWF sowie das Komitee „N5 Bielersee so nicht!“

Die bisherigen Pläne von Bund und Kanton sehen rund um Biel zehn Halb- und Vollanschlüsse vor – gleich viele wie in Zürich. Da die Autobahn mitten durchs Grundwasser führen soll, würde der 7,2 Kilometer lange Westast **die teuerste Nationalstrasse der Schweiz mit Kosten von mindestens 2,2 Milliarden Franken und Unterhaltskosten von 43 Millionen Franken pro Jahr**; damit würde der Bau des Bieler Westasts teurer als die 16,9 Kilometer lange zweite Gotthardröhre. Das kann nun verhindert werden.

Die A5-Behördendelegation – bestehend aus den Gemeinden der Region sowie Vertretern von Bund und Kanton – hatte erst nach grossem öffentlichen Druck entschieden, einen Dialogprozess einzuleiten. Anfang November 2018 hatten rund 5000 Personen gegen das Ausführungsprojekt mit zwei offenen Autobahnanschlüssen mitten in der Stadt demonstriert; eine repräsentative Umfrage der Gassmann-Medien zeigte wenige Tage später, dass nur gerade 21 Prozent der Bevölkerung das bereits beschlossene offizielle Projekt unterstützen; **49 Prozent unterstützen** die vom Komitee „Westast so nicht!“ in Fronarbeit entwickelte Alternative „**Westast so besser!**“, **16 Prozent wollen gar keine Stadtautobahn**.