



ETH-Verkehrsprofessor Kurt Leibbrand schlug in den 50er-Jahren vor, eine Nationalstrasse auf Pfeilern durchs Stadtzentrum zu bauen. Biel war entzückt. Fotosammlung Stadtpolizei/Stadtarchiv Biel

Der Fluch des Plans

Der Bund zahlt, der Bund befiehlt: So entstehen Autobahnen in der Schweiz. Auch die geplante Städtautobahn mitten in Biel schien so unnötig wie unaufhaltbar. Doch die Stadt wehrt sich geschickt gegen das Berner 2-Milliarden-Franken-Geschenk.

Von Urs Bruderer, 06.12.2018

Als der Netzbeschluss gefällt wurde, gehörte beim VW Käfer seit 4 Jahren neu ein Rückspiegel auf der linken Seite serienmässig dazu. Damals begann Biels Autobahnproblem.

Der Netzbeschluss von 1960 war eine Karte der Schweiz mit nummerierten Linien: den Autobahnen, die es eines Tages geben sollte. Er war der kühne Sprung von Bundesrat und Parlament in die automobile Zukunft. Wie jede Vision blickte er weit voraus – und trug die Züge seiner Zeit. Einer Zeit, als in Wohnungsinserten stand: «mit Blick auf die Autobahn». Weil es wertsteigernd war.

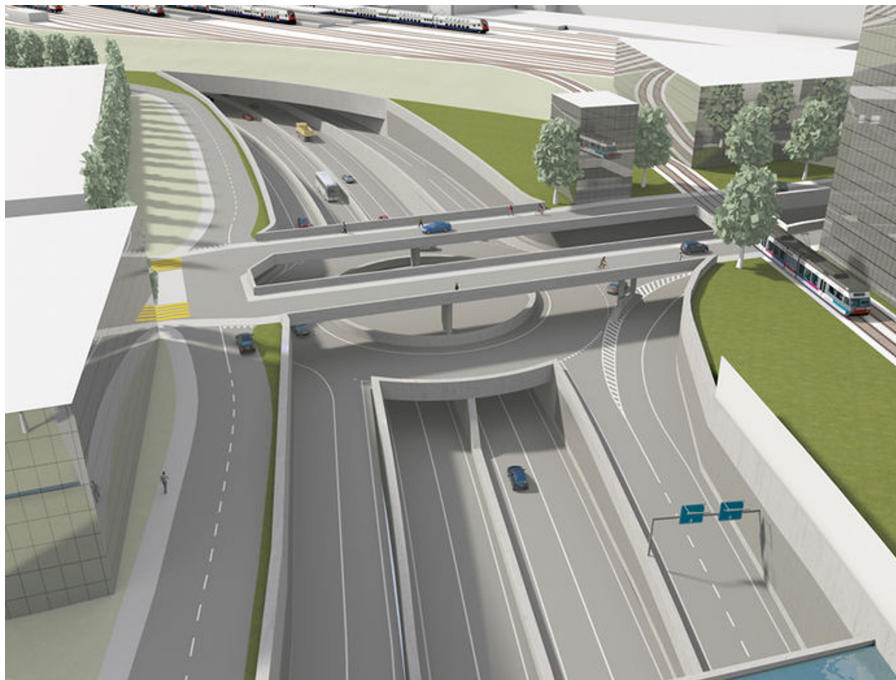
Über den Erfolg des Beschlusses kann man 58 Jahre später nur staunen: Von den beschlossenen 1892,5 Strassenkilometern fehlen nur noch 38 Kilometer. Das Netz wurde bis auf wenige Lücken gebaut. Die Stadt Biel ist eine davon.

Ein Tal aus Beton

«Acht Autobahnanschlüsse für eine Stadt wie Biel *si doch fürig gnue*», sagt Thomas Zahnd zu seiner Wandergruppe und wischt sich die graubraunen Strähnen aus der Stirn. Die Gruppe schmunzelt, der Satz wirkt immer. Der 57-jährige Raumplaner hat für das Komitee «Westast so nicht!» schon viele «Stadtwanderungen entlang der Zerstörungssachse» durchgeführt.

Die von Bund und Kanton geplante Autobahn sieht mitten in der Kleinstadt noch zwei weitere Anschlüsse vor, gegen die das Komitee kämpft: einen am Ende des Bielersees und einen beim Bahnhof, wo Zahnd jetzt steht.

«So sähe es hier dann aus», sagt er und zeigt ein grosses Bild des geplanten Anschlusses Bienne-Centre. Das Bild hat er den offiziellen Projektunterlagen des Kantons entnommen: «Wir arbeiten hier nicht mit Fake News», sagt Zahnd.



«In Biel ist alles ein wenig grösser»: Der geplante Autobahnanschluss Bienne-Centre beim Bahnhof. Visualisierung Tiefbauamt Bern

Einer pensionierten Stadtwanderin entfährt ein «Unglaublich», ein Teilnehmer lacht vor Schreck. Man sieht ein Tal aus Beton. Unten verläuft die vierspurige Autobahn, auf beiden Seiten flankiert von zweispurigen Zu- und Abfahrtsrampen. Über der Autobahn, aber immer noch versenkt, ein Anschlusskreisel. «60 Meter Durchmesser. Der Kreisel beim Wankdorf in Bern hat 40 Meter», sagt Zahnd, «z Bieu isch aus e chli grösser.» Wieder so ein Satz, der wirkt.

Die Öffnung für den geplanten Autobahnanschluss Bienne-Centre würde 275 Meter lang. «Die schreiten wir jetzt ab», sagt Zahnd. Wir befinden uns an stadtplanerisch interessantester Lage, zwischen Bahnhof und See. «In Zürich entstünden hier Hipsterbars und Lofts, in Winterthur Kulturraum, und in Biel baggern wir ein Loch für eine Autobahn.»

Zahnd zeigt auf das Gebäude der Technischen Fachschule, das vor wenigen Jahren für 13 Millionen Franken renoviert wurde. Es würde abgerissen. 74 Liegenschaften fielen der Autobahn zum Opfer, Wohnblocks, historisch wertvolle Bauten, alles Mögliche, sagt Zahnd und bleibt stehen: «So, jetzt haben wir 100 der 275 Meter des Lochs abgelaufen.» Das ist der Satz, bei dem auch Anschlussbefürworter ins Grübeln geraten. In der Gruppe fallen Worte wie «klaffende Wunde», «Irrsinn», «grossgchotzets Züüg».

Promenadologie

Es brauche eben mehr als einen Blick auf Pläne, sagt Zahnd und schwärmt auf dem Weg zum zweiten geplanten Anschluss von der Promenadologie, der Spaziergangswissenschaft des Soziologen Lucius Burckhardt: Um ein Projekt zu verstehen, muss man es erwandern.

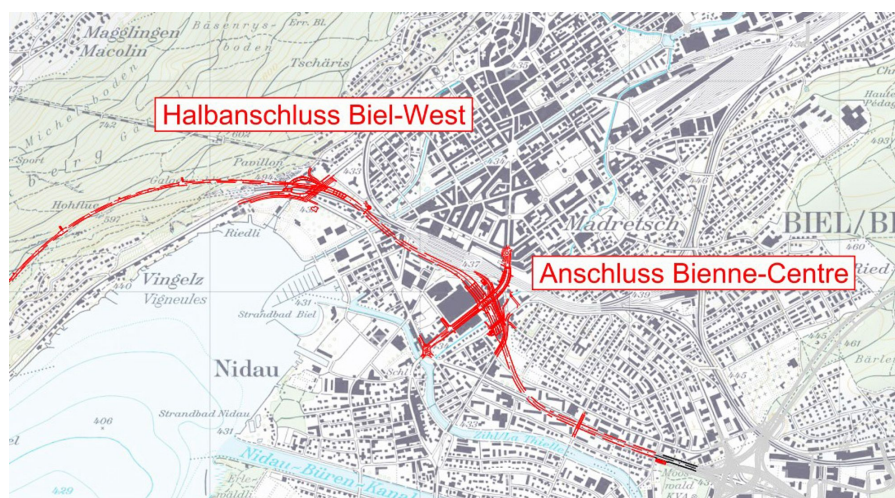
Zwischen den beiden offenen Anschlüssen verlief die Autobahn unterirdisch. Auch hier, wo es nichts zu sehen gibt, hat Zahnd etwas zu erzählen: «Biel ist auf Schotter und Grundwasser gebaut.» Schwierigstes Terrain für Tunnelbauer. Der Boden muss während des Baus gefroren werden. Wie im deutschen Rastatt, sagt Zahnd, «wo man den Stollen mitsamt der millionenteuren Bohrmaschine zubetonieren musste, weil der Boden unter der Last der Züge einsank». Auch in Biel würde der Tunnel unter Eisenbahngleisen durchführen.

Die Baustelle könnte sogar ganze Stadtteile in Schiefelage bringen. Dann nämlich, wenn es nicht gelingen sollte, das Grundwasser zu stauen. Viele Bieler Häuser stehen auf Holzpfählen. Sinkt der Grundwasserspiegel, faulen die Pfähle.

Zahnd: «Die Ingenieure sagen: «Wir schaffen das.»»

Eine Stadtwanderin: «Die verdienen ja auch alle genug.»

Sicher ist: Das wird teuer. Die 5 Kilometer lange Ostumfahrung Biels wurde letztes Jahr fertig; sie kostete 1,2 Milliarden Franken. Jetzt fehlt nur noch der Westast, die Stadtdurchquerung. Und die soll noch einmal 2,2 Milliarden kosten. Allein die 2,3 Kilometer Autobahn durch das Zentrum verschlingen voraussichtlich 1,66 Milliarden Franken. Mit über 700'000 Franken pro Meter wäre es die teuerste Autobahn der Schweiz.



Viel Tunnel und zwei grosse, offene Anschlüsse für eine Kleinstadt. Tiefbauamt Bern

Wir sind am Strandboden angekommen, der grossen Bieler Badewiese, neben die der zweite Anschluss zu liegen käme. Auch hier ist eine 250 Meter

lange Öffnung geplant. Und während der Bauzeit soll der Strandboden, mit Ausnahme eines Streifens entlang des Seeufers, als Parkplatz für Maschinen dienen. Und als Umschlagplatz für den Aushub: «Insgesamt 600'000 Fahrten von Lastwagen, die alle durch Biel müssen», sagt Zahnd.

Gebaut werden soll in Biel 15 Jahre lang. Das ergibt pro Arbeitstag 150 Lastwagenfahrten allein wegen des Aushubs.

«Ein Glück, dass ich das nicht mehr erlebe», sagt eine 87-jährige Frau nach der Wanderung im Café Odéon. Die Bagger fahren frühestens in 6 Jahren auf. Fertig würde die Autobahn nicht vor dem Jahr 2040.

«Wer weiss schon, wie viel und was für Verkehr es dann gibt», sagt Zahnd. Ein überzeugter Velofahrer schüttelt den Kopf: «Mit diesen Anschlüssen pumpt man doch nur Verkehr in die Stadt.»

Die Gruppe rätselt, warum so etwas gebaut werden soll. Warum der frühere Stadtpräsident Hans Stöckli für eine Autobahn mit diesen Anschlüssen war und warum der Bund so etwas bezahlen will. «Wenn man mal einen Plan hat, ist es schwierig, davon abzurücken», sagt ein Stadtwanderer.

Er hat recht: Auf diesem Plan liegt ein Fluch. Seit bald 60 Jahren. Seitdem der erste Fehler gemacht wurde, der bis heute nach dem zweiten verlangt.

Auf Pfeilern mitten durch die Stadt

Alle reissen sich in den 50er- und 60er-Jahren um die Autobahn. Auch die welschen Gemeinden am nördlichen Bielerseeufer. Mit geschicktem Lobbying erreichen sie, dass die A5 von Solothurn nach Neuenburg auf ihrer Seeseite gebaut wird, eingezwängt zwischen See und Jura und nicht auf der deutschsprachigen Seite, wo im Seeland viel Platz wäre. Die Winzerdörfer hoffen auf Kundschaft für Weinbauern und Beizer. Sie ahnen noch nicht, dass sie für immer leiden werden an der Strasse, die eine malerische Landschaft zerschneidet und die Dörfer vom See trennt.

Die Linienführung war ein Fehler, daran zweifelt heute niemand mehr. Die Folge für Biel: Die A5 verläuft nicht neben der Stadt, sondern muss mitten durch sie hindurch.

Nur: Wie das?

An dieser Frage haben sich Generationen von Planern die Zähne ausgebissen. Hier eine kleine Auswahl der Varianten und Untervarianten, die entwickelt wurden:

- In den 50er-Jahren schlägt ETH-Professor Kurt Leibbrand eine Hochstrasse vor. Sie würde auf Pfeilern mitten durch das Zentrum führen. Biel reagiert entzückt auf die Idee – und kommt dann zum Glück doch noch zur Vernunft.



Biel, Zentralplatz. Visualisierung aus der Zeit, als in Wohnungsinseraten die Bemerkung «mit Blick auf die Autobahn» stand. Weil dies wertsteigernd war. Fotosammlung Stadtpolizei/Stadtarchiv Biel

- In den 70er-Jahren soll das Stadtzentrum ebenerdig umfahren werden, in Seenähe und durch Wohnquartiere. Es hagelt Einsprachen.
- Ein Tunnel durch den Fels im Norden gefällt der Stadt nicht, weil kein Anschluss ans Zentrum möglich wäre.
- Oder doch eine Strasse durchs Seeland? Der Bund prüft die Idee noch einmal und verwirft sie wieder.

Ende der 90er-Jahre liegt endlich ein Projekt vor, das realisierbar scheint: ein Tunnel mit gedeckten Zentrumsanschlüssen. Dann brennt es 1999 im Montblanc und 2001 im Gotthard. Gedeckte Anschlüsse werden in der Schweiz verboten.

Also weiterplanen. Eine Arbeitsgruppe unter der Leitung des damaligen SP-Stadtpräsidenten (und heutigen Ständerats) Hans Stöckli entscheidet sich schliesslich für das aktuelle Projekt: einen Tunnel mit zwei offenen Zentrumsanschlüssen.

Und in Biel bleibt es ruhig. Die wenigen, vor allem grünen Kritiker können sich kaum Gehör verschaffen. Aber nicht alle geben auf. Der Widerstand organisiert sich, das Komitee «Westast so nicht!» entsteht. Freiwillige investieren unzählige Stunden und studieren die geplante Autobahn minutiös – bis auf jeden Baum, der gefällt werden müsste: genau 744 sind es, man hat sie gezählt und markiert.

Das Komitee zieht auch Fachleute an: Raumplanerinnen, Ingenieure, Juristinnen, Tunnelbauer. In ihrer Freizeit wollen sie eine Alternative zum geplanten Tunnel entwickeln.

Helvetischer Zentralismus

Der Autobahnbau gehört zu den wenigen Dingen, die in der Schweiz seit dem Netzbeschluss von oben herab erledigt werden. Die Beamten des Bundes haben die Führung, Kantonsvertreter werden einbezogen, die Gemeindebehörden nach Bedarf. Dass die Bevölkerung mitentscheidet, ist nicht vorgesehen. Wenn es irgendwo helvetischen Zentralismus gibt, dann hier.

Wohl darum ist der Netzbeschluss so ein Erfolg. Und weil die Beamten den Plan verfolgen wie eine Drohne ihr Ziel. Nur ein Stück des 1960 beschlossenen Netzes stellt das Bundesamt für Strassen inzwischen infrage: das Zürcher Ypsilon, ein Autobahndreieck hinter dem Landesmuseum, also mitten in der Stadt. Und genau ein Stück wurde offiziell aufgegeben. Es hätte vom Wallis durch einen neuen Alpentunnel ins Berner Oberland und durch das Simmental führen sollen. Auch da gab es starken lokalen Widerstand. Doch der Bund gab erst nach, nachdem bei Tunnelprobebohrungen die Mauer eines Stausees ins Wanken geraten war.



Zentrumsnah, neben der Badewiese am See: Geplanter Autobahnanschluss an bester Lage.
Marcel Bieri/Keystone

Die Bieler Bevölkerung wird 2012 zwar zur Mitwirkung eingeladen. Sie erhält einen Monat Zeit, um sich mit dem gigantischen Projekt vertraut zu machen und Vorschläge einzureichen. Aber «an der Linienführung und dem Anschlusskonzept soll nichts mehr geändert werden», sagt die SP-Baudirektorin des Kantons, Barbara Egger-Jenzer, schon im Voraus. Und Erich Fehr, der neue SP-Stadtpräsident von Biel, sieht es genau gleich. Die Stossrichtung sei rechtlich verbindlich, sagt er damals: «Die Frage ist jetzt, wie sie optimal umgesetzt wird.»

Die Mitwirkung führt zu wenigen Retuschen. Der Plan steht. Eine der letzten Lücken im Netz von 1960 scheint sich zu schliessen.

Kein reines Verkehrsprojekt

Am 13. November dieses Jahres sitzt ein gut gelaunter Erich Fehr am grossen Sitzungstisch des Bieler Rathauses und redet anders als vor sechs Jahren: «Ich habe lange Vor- und Nachteile abgewogen und auch gezweifelt, aber heute ist es meine Überzeugung, dass man dieses Projekt so nicht durchziehen kann.»

Die Ursache für die neue Offenheit des Stadtpräsidenten ist eine repräsentative Umfrage, die das «Bieler Tagblatt» am Tag unseres Gesprächs veröffentlicht hat. Demnach sind in der Region Biel nur gerade 21 Prozent der Bevölkerung für die geplante Autobahn. Eine Überraschung.

Dass die Autobahn auf Widerstand stösst, war klar. Aber niemand, nicht einmal ihre ärgsten Gegner, hätten gedacht, dass sie von vier Fünfteln der Bevölkerung abgelehnt wird. Und noch erstaunlicher ist das Urteil der Befragten über die Alternative, die das Komitee in der Zwischenzeit ausgearbeitet und auf seiner Website präsentiert hat: Die Hälfte der Befragten stimmt ihr zu.

Die Alternative sieht einen reinen Transittunnel ohne die beiden zentralen Anschlüsse vor. Die Autobahnücke würde geschlossen. Der Tunnel würde die Stadt unterhalb des Grundwassers durchqueren und könnte mit einer Tunnelbohrmaschine gebaut werden. Oben würde man kaum etwas merken, und die Bauzeit wäre um einige Jahre kürzer. Und noch ein nettes Detail: Dieser Tunnel wäre über eine halbe Milliarde Franken billiger als der von Bund und Kanton geplante.

Klinge gut, sagt Fehr, habe aber einen Haken: «Die Alternative würde die Stadt nur von einem Fünftel des Verkehrs entlasten.» Ein Fünftel: So gross ist der Anteil des Transitverkehrs auf Biels Strassen. Vier Fünftel sind hausgemacht, also Fahrten von einer Ecke der Stadt in die andere. Eine gute Lösung müsse auch diesen Verkehr zum Teil aus den Wohnquartieren herausnehmen, sagt Fehr, und die Anschlüsse im Zentrum hätten das gemacht.

«Vielleicht kann die Transitautobahn plus etwas die Lösung sein», sagt Stadtpräsident Fehr jetzt. Wobei er noch nicht darüber spekulieren möchte, was dieses Etwas sein könnte. Das müsse im Dialog entwickelt werden.

Doch so ein Etwas müssten womöglich Biel und der Kanton Bern bezahlen. Denn der Bund ist nur für die Autobahn zuständig. Mit den Anschlüssen im Zentrum hätte Biel sein selbst verschuldetes Verkehrsproblem gelöst. Zu einem hohen Preis zwar, aber auf Kosten der Schweizer Steuerzahler. Auch darum haben Stadt und Kanton an dieser Lösung sogar noch festgehalten, als es hiess, dass die Anschlüsse nur noch offen möglich seien.

Nur: Ob Biel überhaupt ein Verkehrsproblem hat, ist fraglich. «Die objektive Stausituation ist mit der von Basel, Zürich oder Genf nicht vergleichbar», gibt Fehr zu. Doch wenn man mehr Platz für Fussgänger, Velos und öffentlichen Verkehr schaffen wolle, dann müsse man substanziell Autos aus dem Stadtnetz bringen. «Darum müssen wir jetzt alle Leute an einen Tisch holen und diskutieren», so Fehr.

«Seien Sie enttäuscht. Sie haben das Recht dazu»

Dialog ist zum Zauberwort aller an der Bieler Autobahn Beteiligten geworden. Auch der SVP-Baudirektor des Kantons Bern, Christoph Neuhaus, lädt Ende August die Bevölkerung zu einem Dialog ins Bieler Kongresshaus ein. Sein Amt lehnte es zunächst ab, sich mit dem Alternativtunnel des Komitees «Westast so nicht!» auseinanderzusetzen, und wurde dann vom Kantonsparlament zu einem gründlichen Vergleich gezwungen. Den will Neuhaus der Bevölkerung jetzt präsentieren.

«Ich hoffe, dass wir im Gespräch bleiben und einander nicht aggressiv anpflaumen», sagt er, bevor er seinen Experten das Wort übergibt, die an der Entwicklung des offiziellen Tunnelprojekts beteiligt waren.

Die Experten bestätigen im Wesentlichen vier Dinge.

- Die Freiwilligen, die das Alternativprojekt entwickelten, haben sehr gute Arbeit geleistet. Ihr Tunnel wäre machbar, die geschätzten Kosten stimmen.
- Die Bauzeit wäre deutlich kürzer und die Baustelle weniger unangenehm.
- Der offiziell geplante Tunnel trägt mehr zur Verkehrsberuhigung bei, weil er auch Binnenverkehr unter die Erde bringt.
- Manche Stadtteile würden dadurch aufgewertet.

Dann sollte eine Diskussion stattfinden.

Frager: «Herr Neuhaus, Sie sagten einmal, Sie würden diesen Tunnel nicht gegen den Willen der Bevölkerung bauen. Ab wann kann man sagen, dass Biel den Tunnel nicht will?» (Die Umfrage des «Bieler Tagblatts» lag damals noch nicht vor.)

Neuhaus: «Was ist der Wille der Stadt Biel? Gute Frage.»

Frager: «Ihre Antwort enttäuscht mich.»

Neuhaus: «Seien Sie enttäuscht. Sie haben das Recht dazu.»

Ein freundlicher Auftakt – verglichen mit dem, was folgt. Schnell klafft ein weltanschaulicher Graben zwischen Podium und Saal, der mindestens so tief ist wie der geplante Anschluss beim Bahnhof. Neuhaus spricht von den Problemen der «Autostadt Biel». Die Besucher reden von der Mobilität der Zukunft und einer Velostadt.

Fragerin: «Herr Neuhaus, helfen Sie uns, eine neue Gesellschaft zu denken!»

Neuhaus: «Da sind wir dann im philosophischen Bereich.»

Ein Fragesteller wirft Neuhaus mangelnde Gesprächsbereitschaft vor. Neuhaus wirft einer Fragestellerin vor, sie wolle ihn dazu provozieren, sie als Lügnerin zu bezeichnen, damit sie gegen ihn klagen könne.

Frager: «Herr Neuhaus, nehmen Sie die Stimmung von heute Abend nach Bern mit!»

Neuhaus: «Ich nehme jede Stimmung mit. Es ist nicht das erste Mal, dass ich mit Leuten nicht einer Meinung bin, und es wird auch nicht das letzte Mal sein.»

Wie vor 100 Jahren auf dem Gaul

Einige Wochen später sitzt ein nachdenklicher Christoph Neuhaus in seinem Büro: «Ich liess mich im Kongresshaus provozieren, das ist nie gut.» Er sei stur, heisst es in Biel. Der Baudirektor findet das unfair. Man mache ihn verantwortlich für Dinge, die nicht auf seinem Mist gewachsen seien: «Als der Netzbeschluss gefällt wurde, war ich ein Jahr alt. Und die beiden Autobahnanschlüsse im Zentrum, die man mir jetzt zum Vorwurf macht, die hat Biel explizit gewünscht.»

Warum tut sich Biel so schwer mit dieser Autobahn?

Neuhaus: «Die Seeländer – und ich bin selber einer –, die Seeländer wissen genau, was sie nicht wollen, aber nicht so genau, was sie wollen.»

Wie geht es jetzt weiter?

«Wir klären die Situation in einem partizipativen, transparenten, iterativen Prozess, wie das auf Neudeutsch heisst. Und die Stadt Biel muss jetzt Farbe bekennen.»

Was, wenn die Stadt sagt, dass sie die beiden offenen Anschlüsse im Zentrum nicht will?

«Dann muss ich schauen, ob ich die Anschlüsse vielleicht doch decken kann.»

Und wenn die Stadt die beiden Anschlüsse gar nicht mehr will?

«Man müsste mit dem Bundesamt für Strassen abklären, ob das noch möglich ist.»

Sie zweifeln.

«Der Chef des Bundesamtes hat schon mehrfach gesagt, dass er die Geduld verliert. Die Gefahr ist, dass die 2 Milliarden für Biel dann weg sind.»

Braucht Biel die Autobahn überhaupt?

«Das müssen Sie nicht mich fragen. Aber im Moment gibt es mit Staus praktisch kein Problem. Der neu eröffnete Ostast hat mehr zur Entlastung beigetragen als erwartet.»

Also kann man vielleicht ganz verzichten?

«Die Frage ist doch, wie die Mobilität sich entwickelt, ob der Verkehr tatsächlich abnimmt und verschwindet, wie die Westastgegner glauben. Ich bin überzeugt, dass die Mobilität andere Formen annimmt.»

Nämlich?

«Mehr öffentlicher Verkehr. Aber auch mehr Privatverkehr, zum Beispiel Elektroautos. Das Auto ist eine der letzten Freiheiten der Leute, ein Rückzugsort. Aus der Tür gehen, einsteigen, den Sound anlassen, eine Zigarre rauchen, wenn Sie Raucher sind. Das ist dasselbe wie vor 100 Jahren, wenn man auf seinen Gaul aufgesprungen ist.»

Sie wollen sich diese Freiheit nicht nehmen lassen.

«Ich fahre aus Überzeugung meist mit dem ÖV, seit drei Jahrzehnten habe ich ein GA. Aber Biel ist eine Autostadt. Mit den Anschlüssen zieht der Tunnel 80 Prozent des Verkehrs aus den Strassen. Ohne bleiben 80 Prozent oben.»

Es ist sein stärkstes Argument, er bringt es immer noch bei jeder Gelegenheit. Aber Christoph Neuhaus spricht mit neuen Zwischentönen über den Westast. Der Widerstand und die Umfrage zeigen Wirkung.

Wir planen die Revolution

Das ist auch Sarah Fuhrimanns Verdienst. Die 42-jährige Zeichenlehrerin sitzt in der Küche ihrer Altbauwohnung in der Nähe der viel befahrenen Seedorfstrasse. Ein bisschen Stau sei doch normal in einer Stadt, sagt die gelegentliche Autofahrerin: «Ich habe nicht den Anspruch, Biel in der Stosszeit in fünf Minuten durchqueren zu können.»

Als sie vor zwei Jahren erfuhr, was Biel droht, schien die Sache schon gelaufen: «Es war ein Horror. Man könne nichts mehr machen, hiess es überall, die Mitwirkung sei vorbei, die Kritik komme zu spät.»

Bei einem Nachtessen hatten sie und eine Freundin eine Idee. Sie schrieben auf Facebook:

«Wir planen die Revolution.
Jetzt mal ehrlich.
Wer kommt mit auf die Strasse???
GEGEN DEN WESTAST.»

Das Echo war so gross, dass ihnen nichts anderes übrig blieb, als zu handeln. Fuhrmann suchte mit ihrer Freundin weitere Verbündete, sie nahmen Kontakt auf zum Widerstandskomitee und zu anderen Protestgruppen, die es in Biel inzwischen gibt. Und dann organisierte sie, die eher zur Kunst neigt als zum Krawall, eine Demonstration.

Mit Erfolg. 3500 Leute gingen im Herbst vor einem Jahr gegen den Westast auf die Strasse. Ein grosser Aufmarsch in einer Stadt, in der man mit 5000 Stimmen zum Stadtpräsidenten gewählt wird. Und einer mit Wirkung. «Die erste Demo hat das Thema wieder in die Öffentlichkeit gebracht», sagt Fuhrmann.

Die fundierte Kritik des Komitees am geplanten Tunnel lag zwar längst vor; doch viele Medien und Verantwortliche hatten sie ignoriert oder als nicht ernst zu nehmen abgetan. Nach der Demo war das nicht mehr möglich.

Diesen Herbst organisierte Fuhrmann mit Verbündeten wieder einen Demonstrationsumzug. Der war noch besser besucht als der erste. In Biel lag die letzte grosse Demonstration Jahrzehnte zurück. Und dann gab es innert eines Jahres plötzlich zwei.



Demo mit Gewicht: 3500 Leute protestieren Anfang November in der Stadt, die ihren Stadtpräsidenten mit 5000 Stimmen wählt. Anthony Anex/Keystone

Seither verschwinden der Westast und seine Probleme nicht mehr aus den Schlagzeilen. Die neunseitige Beilage des «Bieler Tagblatts» rund um die Umfrage ist der verdiente mediale Lohn für eine vorbildliche Protestbewegung. Vorbildlich in ihrem Fleiss, ihrer Genauigkeit und ihren Methoden: Das Komitee zählt inzwischen über 2000 Mitglieder, über 1000 Leute nahmen an einer Stadtwanderung teil.

Fuhrmann ist inzwischen siegesgewiss: «Diese Autobahn kommt so nie im Leben.» Vor der zweiten Demo sei ein langjähriger, eingefleischter Gegner des Westasts zu ihr gekommen und habe ihr das derzeitige *Gschümm* erklärt: «Gebaut wird so nie. Aber das Ganze ist ein Drama. Und wie im Theater kann man keinen Akt auslassen.»

650 Einsprachen

Es ist ein Stück mit bisher ungefähr 137 Akten. Der laufende könnte den Titel «Einsprachen» tragen. Über 650 sind beim zuständigen Bundesamt eingegangen. Auch das ist zum Teil die Leistung des Komitees: Es hat eine Arbeitsgruppe geschaffen, die sich um rechtliche Fragen kümmerte und einsprachewillige Leute unterstützte.

Keine einfache Aufgabe: Allein der Umweltverträglichkeitsbericht zum Westast ist mehrere tausend Seiten dick. Und die Einsprachefrist betrug nur gerade einen Monat. Doch das Komitee hatte mehr Zeit: Noch vor Fristbeginn fand ein Mitglied vor seiner Haustür einen USB-Stick mit den Planungsunterlagen zum Westast, 16 Gigabyte Daten.

Beatrice Vogt gehört zur Arbeitsgruppe Recht des Komitees. «Lange dachte ich: Für diese Autobahn arbeiten Fachleute und Umweltverbände zusammen, das kommt schon gut», sagt die 57-jährige Anwältin im Sitzungszimmer ihres Advokaturbüros. Sie verlor ihr typisch schweizerisches Vertrauen in die Behörden während einer Komiteestadtwanderung.

Die vielen Einsprachen lohnen sich für die Gegner nur schon deshalb, weil die Behörden Jahre brauchen, um sie abzuarbeiten. So lange kann nicht gebaut werden. «Aber viele Einsprachen sind aussichtsreich», sagt Beatrice Vogt, «es geht also nicht einfach um Zeitgewinn.» Rechtliche Probleme sieht sie vor allem bei der Risikoabklärung und der Umwelt- und Stadtbildverträglichkeit.

Doch die Juristin warnt auch vor politischen Gefahren. «Die Stimmung in der Stadt wäre kaputt, wenn die Autobahn wie geplant gebaut würde. Biel würde zu einer zerstrittenen Stadt wie Moutier. Und viele Leute zögen weg.»

Auch wirtschaftlich würde Biel unter der mindestens 15 Jahre bestehenden Grossbaustelle leiden, sagt Vogt. Das sehen auch manche Unternehmer so. Etwa Hans-Ulrich Gygax, der Patron des Modehauses Bijou les Boutiques. Er könne nicht verstehen, dass man die Stadt, die sich von einer wirtschaftlichen Krise gerade erst erholt habe, jetzt mit einer anderthalb Jahrzehnte dauernden Baustelle wieder kaputtmachen wolle, sagte er dem «Bieler Tagblatt».

Ist das Theater vorbei, der letzte Akt schon da, und haben es die Beamten nur noch nicht gemerkt? «Als Anwältin habe ich gelernt, dass man einen Gegner nie unterschätzen darf», sagt Beatrice Vogt.

Tatsächlich stehen der regionale Handels- und Industrieverein und die Wirtschaftskammer Biel-Seeland noch immer hinter der geplanten Autobahn. Eben erst haben sie eine neue Kampagne lanciert. Deren Website

sieht neben der des Komitees zwar aus wie ein Werbeprospekt neben einer Enzyklopädie. «Aber es geht auch um viel Geld, die grossen Bauunternehmen haben da natürlich ein Interesse», sagt Vogt.

Der Traum des Planers

Über politische Fragen mag und darf Stefan Graf nicht sprechen. Er ist der Gesamtprojektleiter des Kantons für den Westast. Seit 12 Jahren arbeitet er an diesem Projekt. Es beanspruche etwa die Hälfte seiner Arbeitszeit, sagt er, und manchmal verfolge ihn die Autobahn bis in den Schlaf. Neulich etwa sei er im Traum mit dem Helikopter über Biel geflogen und habe die richtigen Standorte für die Autobahnanschlüsse gesucht. «Aber wir konnten nirgends landen, überall standen Leute herum.»

Dem tieferen Sinn des Traumes möge er nicht nachgrübeln, sagt der 50-jährige Beamte, «aber die jetzige Entwicklung tut mir schon weh». Der Westast sei fast wie ein Kind, das er begleitet und aufgezogen habe und dem er habe zusehen dürfen, wie es sich entwickle.

«Seit den 90er-Jahren ist es das Ziel, mit der A5 in Biel nicht nur eine Lücke im Nationalstrassennetz zu schliessen, sondern auch das städtische Netz maximal zu entlasten», sagt der oberste Planer des Kantons. Und dieses Ziel erfülle das Projekt vorbildlich. Er hält das Ziel auch nach wie vor für richtig: «Als Planer sind wir an statistische Zahlen gebunden. Und die Statistik sagt, dass es im Jahr 2040 in der Schweiz eineinhalb Millionen Menschen mehr gibt. Die haben auch ein Mobilitätsbedürfnis.»

Doch Biel wendet sich von der von ihm geplanten Autobahn mit zwei Anschlüssen im Zentrum ab. War seine Arbeit von 12 Jahren umsonst? Man müsse jetzt reden, sagt auch Stefan Graf. Die Möglichkeiten seien noch nicht ausgeschöpft: Einen Anschluss brauche es im Zentrum, sonst sei die Autobahn zu wenig ausgelastet und würde vom Bundesamt für Strassen vermutlich auf die lange Bank geschoben.

Eigentlich verrückt: Lange pochte Biel auf die Stadtanschlüsse. Trotz horrender Kosten willigte das Bundesamt schliesslich ein. Und jetzt beharrt das Bundesamt auf den Anschlüssen, obwohl sich abzeichnet, dass die Stadt sie nicht mehr will und der Bund eine halbe Milliarde Franken sparen könnte, wenn er die Autobahnücke mit einem Transittunnel schliesse.

«Es lohnt sich, nochmals eingehend zu prüfen, ob es den umstrittenen Anschluss beim Bahnhof verkehrlich wirklich so braucht», sagt inzwischen auch der Kantonsplaner. Er sagt das leicht dahin. Dabei hat ihn wohl allein dieser Anschluss schon Hunderte Arbeitsstunden gekostet. 65 Millionen Franken seien für den Westast seit den 70er-Jahren verplant worden, sagt Stefan Graf, und es schwingt die Sorge mit, dass all das doch nicht einfach umsonst gewesen sein darf.

Das ist der Fluch des Plans. Eines Plans, der auf das Jahr 1960 zurückgeht und den seither niemand umsetzen und niemand aus der Welt schaffen konnte. Doch wenn nicht alles täuscht, wird dieser Fluch in Biel derzeit gebannt und die Kraft des Netzbeschlusses vielleicht besiegt.

Denn dessen Plan passt inzwischen so gut zur Stadt Biel wie ein VW-Käfer von 1960 zum Verkehr von heute. Der Käfer hatte damals noch keine Blinklichter, sondern Winker. Elegant geschwungene, ausklappende Richtungsanzeiger.

Dialog mit der Redaktion

Haben Sie Fragen? Anregungen? Kritik? Lob? Die Autorinnen und Autoren nehmen Ihre Rückmeldungen gerne entgegen. [Hier geht es zum Dialog mit der Redaktion.](#)