



Ein 275 Meter langer Autobahnanschluss mitten im Stadtzentrum: gescheitertes Projekt «Westast».

## Wie wir das Monster erlegten

In Biel verhindert eine Bürgerbewegung den bereits beschlossenen Bau einer Stadtautobahn – eine politische Sensation, wie es sie in der Schweiz noch nicht gegeben hat. Unsere Autorin war am Coup beteiligt.

TEXT CATHERINE DUTTWEILER

Anfang März 2017 liegt im Postfach des Komitees «Westast so nicht!» ein Briefumschlag ohne Absender. Darin befindet sich ein USB-Stick mit sämtlichen relevanten Unterlagen zum Bieler Autobahnteilstück «Westast»: Profile und Pläne im Massstab 1:1000, Verkehrskonzepte, Umweltverträglich-

keitsberichte und eine Dokumentation zu den geplanten Enteignungen. 1,6 Gigabyte, über dreitausend Seiten.

Das geleakte Dossier belebt den aussichtslos scheinenden Kampf der Bieler Bürgerbewegung gegen den Bau einer Stadtautobahn. Zwar ist das Projekt in groben Zügen bekannt: Für 2,2 Milliarden Franken soll der teuerste Strassenabschnitt der Schweiz entste-

hen – 7,2 Kilometer lang und mit zwei offenen, je über 275 Meter langen Anschlüssen direkt beim Bahnhof sowie einen Kilometer weiter zwischen Naturschutzgebiet und Seeufer.

Doch obwohl das Vorhaben höchst umstritten ist, gibt es bis zu diesem Zeitpunkt keine Einsprachemöglichkeiten. Denn der Autobahnbau in der Schweiz wird zentralistisch gesteuert.

Die Entscheidungskompetenz liegt beim Bundesrat sowie beim National- und Ständerat. Die Bevölkerung wird nicht konsultiert, es sei denn, eine eidgenössische Volksinitiative kommt zustande, so wie Ende der Achtzigerjahre die Kleeblattinitiative des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS). Dann wird auf nationaler Ebene über ein regionales Anliegen abgestimmt, was bislang für die Initianten stets aussichtslos gewesen ist.

Erst wenn ein Projekt öffentlich aufgelegt wird, so wie in der Stadt Biel im April 2017, können Schutzverbände und Direktbetroffene Einsprache einreichen. Beim Westast beginnt die offizielle Auflage- und Einsprachefrist am Dienstag nach Ostern, mitten in den Schulferien, und dauert gut einen Monat – eigentlich viel zu kurz. Immerhin: Die anonyme, 1,6 Gigabyte schwere Dokumentation lag schon sechs Wochen vorher im Postfach und verschafft den Autobahngegnern einen kleinen Vorsprung im Sprint gegen die

amtlichen Fristen. Der Kampf David gegen Goliath kann beginnen.

In den nächsten dreieinhalb Jahren entsteht eine rasant wachsende Bürgerbewegung mit vierzehn Organisationen und mehreren Tausend Mitgliedern. Sie setzt die Behörden mit Aktionen, Inseratekampagnen und Petitionen unter Druck. Aktivisten drohen, sich an Bäume zu ketten, der Stadtpräsident befürchtet Zustände wie in Frankreich mit den «gilets jaunes». Ende 2018 entschliessen sich Bund und Kanton Bern, das Projekt zu sistieren und einen Dialogprozess zu lancieren: Befürworter, Kritiker, die Stadt Biel und die umliegenden Gemeinden sollen sich gemeinsam um eine «breit abgestützte und zweckmässige Lösung für die Kontroverse um den A5-Westast» bemühen, so der Auftrag.

Nach zähen Verhandlungen kommt es zwei Jahre später, Anfang Dezember 2020, tatsächlich zur Einigung: Das Projekt wird zurückgezogen, die Autobahnanschlüsse im

Stadtzentrum werden nicht gebaut. Stattdessen sollen die Wege für Velofahrerinnen, Fussgänger und den öffentlichen Verkehr ausgebaut werden. Erst einige Jahre später, nach einer Evaluation der Verkehrsflüsse, wird entschieden, ob es eine Autobahn wirklich braucht oder ob es eine Hauptstrasse auch tut.

Es ist ein Grosse Erfolg, eine Sensation. Nie zuvor ist es in der Schweiz gelungen, ein fixfertiges Nationalstrassenprojekt zu stoppen. Autobahnkritische Organisationen aus allen Landesteilen pilgern nach Biel und fragen sich: Wie hat das diese Bürgerbewegung geschafft? Gibt es ein Erfolgsrezept, das sich kopieren lässt?

Davon handelt diese Geschichte, in die ich zunächst als Chefredaktorin des «Bieler Tagblatts», später als besorgte Bürgerin und in den letzten zwei Jahren als Sprecherin der Westast-kritischen Organisationen und als Mitglied des Verhandlungsteams im Dialogprozess involviert war.

2005 bis 2010

Die Maschine läuft • Der Schock • Widerstand formiert sich

Opposition gegen die Stadtautobahn gab es schon länger. Mitte der Nullerjahre sind es die üblichen Verdächtigen – Verbände wie der VCS, der Berner Heimatschutz oder Pro Velo –, die Alarm schlagen, als der Kanton Bern neue Streckenführungen vorschlägt.

Für Laien sind die Pläne allerdings kaum lesbar, das Projekt in seinem Gigantismus nicht fassbar. Viele, auch ich, glauben den Behörden, wonach die Autobahn «weitestgehend überdeckt» gebaut werde. Zwar äussern sich linke und grüne Parteien besorgt, aber die Kritik verpufft, da eine Beteiligung von Verbänden, Parteien oder des Stadtparlaments in dieser Verfahrensphase nicht vorgesehen ist.

So läuft die vom Bundesamt für Strassen (Astra) und vom Tiefbauamt des Kantons in Gang gesetzte Projektierungsmaschinerie gut geölt weiter. Es gilt, den nationalen Netzbeschluss aus den Sechzigerjahren umzusetzen und eine der letzten Lücken im Schweizer Nationalstrassennetz zu schliessen. Zudem forciert der damalige

Stadtpräsident und heutige Ständerat Hans Stöckli (SP) den Autobahnbau: Der Finanzpolitiker will die hausgemachten Verkehrsprobleme mit Bundesgeldern lösen – dank zehn Autobahnanschlüssen in und um seine Stadt mit damals gut 50'000 Menschen.

2007 fertigt der VCS die ersten bildlichen Darstellungen der Autobahnanschlüsse an und löst damit einen Schock aus, wie sich Urs Scheuss erinnert, Präsident der Grünen Biel und eine Schlüsselperson der Bürgerbewegung. Erste Anwohner realisieren, was auf sie zukommt. So erfahren Denis und Ursula Rossel aus der Zeitung, dass ihr Einfamilienhaus der Autobahn weichen soll. Mit Nachbarn gründen sie den zweisprachigen Verein «Lebensqualität/Qualité de Vie».

Zu diesem Zeitpunkt bin ich Chefredaktorin des «Bieler Tagblatts». Aufgrund der Visualisierungen durch den VCS beginnt auch unsere Zeitung, sich intensiver mit dem Projekt zu befassen. In den nächsten drei Jahren veröffentlichen wir rund achtzig Arti-

kel zum Thema. Als wir Einblick in detailliertere Pläne erhalten, präsentieren wir auf einer Doppelseite die Streckenführung der beiden chancenreichsten Varianten. Der prominente Architekturkritiker Benedikt Loderer, der in Biel lebt, unterstützt uns dabei, zusammen mit zwei lokalen Raumplanern. Die Doppelseite erscheint im April 2010 und illustriert, wie hundert Häuser dem Projekt zum Opfer fallen sollen und die Stadt zerteilt wird.

Viele Leserinnen und Leser reagieren konsterniert, der Widerstand wird lauter. Im Mai 2010 berufen Verbände und Parteien von links bis Mitte eine Medienkonferenz ein und verkünden: «Der Westast zerstört die Stadt!»

Nur informierte Bürgerinnen und Bürger können ihre demokratischen Rechte wahrnehmen. Deshalb ist die realitätsnahe Visualisierung eines Projekts *die erste Zutat* des Erfolgsrezepts von Bürgerbewegungen. →



## Aufgeschreckte Behörden • Teile und herrsche • Ein spätes Bekenntnis

Den Behörden wird es zunehmend unwohl: Sollten die Details des Projekts noch einmal überdacht werden? Regierungsrätin Barbara Egger (SP), Baudirektorin des Kantons Bern, hat schon 2009 den Bieler Stadtpräsidenten Hans Stöckli beauftragt, eine Lösung auszuhandeln, die in der Region akzeptiert wird. Stöckli bildet eine nach ihm benannte Arbeitsgruppe mit zuletzt über hundert Mitgliedern. Ein geschickter Schachzug: Alle dürfen ein bisschen mitreden und sind dafür der Geheimhaltungspflicht unterworfen. Teile und herrsche!

Die umfangreichen Sitzungsunterlagen werden manchmal wenige Stunden vor den Treffen verschickt, eine Überforderung der ehrenamtlich tätigen autobahnkritischen Mitglieder. Zu spät erkennen sie, dass ihre Anliegen zwar protokolliert, aber nicht alle weiterverfolgt werden: Eine Variante «Null plus» – eine Lösung ohne Autobahn, dafür mit flankierenden Lenkungsmassnahmen – wird gar nicht geprüft, obwohl dies ursprünglich vorgesehen war.

Von alledem erfahren die Medien trotz Recherchen nur wenig, schliesslich hat die überdimensionierte Arbeitsgruppe Stöckli einen Maulkorb bekommen. Daraus wird unsere Bürgerbewegung ihre Lehre ziehen, doch davon später.

Im Juni 2010 reicht Stöckli seinen Bericht ein, nur zwei Wochen danach gibt er seinen Rücktritt als Stadtpräsident auf Ende Jahr bekannt, um sich auf die Arbeit im Nationalrat zu konzentrieren. Ein gutes Jahr später wechselt er in den Ständerat. Zum Westast will er sich fortan nicht mehr äussern.

Als im Herbst 2011 das Resultat der Zweckmässigkeitsbeurteilung und städtebaulichen Begleitplanung bekannt gegeben wird, zeigt sich: Die beiden Anschlüsse sind als offene Betonschneisen quer durch die Stadt geplant. Angeblich geht es nicht anders, obwohl Hans Stöckli stets beteuerte, er werde sich für städtebauliche Verbesserungen mit Überdachung einsetzen.

Schwammige Sicherheitsgründe werden vorgebracht; die Tunnelbrände am Gotthard und am Mont Blanc hätten zu einer Verschärfung der Normen geführt. Kritiker mutmassen, Stöckli und sein Stadtbaumeister wollten sich mit einem grossen Wurf erweigen, mit neuen Quartieren entlang der Autobahn – «bewohnten Lärmschutzwänden», wie Stöcklis Nachfolger Erich Fehr (SP) später spottet.

Wir Medienschaffende und das Anwohnerpaar Rossel studieren stapelweise Unterlagen des Astra. Der SP-Politiker Fredi Steinmann gründet die «Gruppe S». Wir alle wollen wissen,

wie denn die neuen Vorschriften lauten, welche unterirdische Anschlüsse angeblich verunmöglichen. Doch das Bundesamt verweist auf den Kanton als Bauherrn und der Kanton auf das Bundesamt als Bewilligungsinstanz.

Noch mehrere Jahre später – ich habe meine Stelle beim «Bieler Tagblatt» längst aufgegeben – mache ich mir Vorwürfe: Warum habe ich mit meiner Redaktion damals nicht stärker insistiert? 2018 werde ich erneut bei beiden Ämtern anfragen, erneut erfolglos. Will man uns alle für dumm verkaufen?

Kürzlich traf ich Astra-Direktor Jürg Röthlisberger am Rand eines Anlasses. Er verrät, dass das Astra zwar die Sicherheitsnormen verschärft habe, aber nach dem Brand im Gotthardtunnel weiterhin unterirdische Anschlüsse und Zufahrtsrampen gebaut würden. Aktuell sei gar ein zweistöckiger unterirdischer Kreisanschluss in St. Gallen geplant. Fast zehn Jahre später erfahre ich jetzt den wahren Grund, weshalb man die Bieler Anschlüsse nicht zudecken wollte: Dies hätte eine Rauchgasreinigungsanlage sowie eine markante Tieferlegung ins Grundwasser erfordert – was das Autobahnteilstück weiter verteuert hätte.

## Stadtwanderungen • Die Bürgerbewegung wächst • «Biel notre amour»

Zurück in die Geschichte der erfolgreich verhinderten Stadtautobahn. 2014 verabschiedet der Bundesrat das «Generelle Projekt» zum Westast mit den beiden offenen Anschlüssen.

Thomas Zahnd und Daniel Sigrüst, das sind die beiden Raumplaner, die uns ein paar Jahre zuvor bei der Doppelseite geholfen haben, diskutieren nächstelang mit den Architekten Ivo Thalman und Simon Binggeli: Wie ist

dieses Gigaprojekt zu stoppen? Die vier Männer realisieren, dass es eine breite Bewegung braucht, und gründen im November 2015 das Komitee «Westast so nicht!».

Am 3. März 2016 organisieren sie eine erste Stadtwanderung: Die Teilnehmenden umschreiten die Autobahnanschlüsse und Baustelleninstallationsplätze, erkennen, wie riesig die Dimensionen sind. Sie besichtigen denkmalgeschützte Häuser, die geopfert werden sollen, und erfahren,

wo der Boden über Wochen flächendeckend mit Ammoniak tiefgefroren werden soll, um den Tunnel unter einer Eisenbahnbrücke durchs Grundwasser zu bohren.

Das Komitee erstellt Fotomontagen («vorher – nachher»), zeigt auf, dass die offiziellen Darstellungen geschönt sind und wo wegen der Verkehrsführung neue Staus entstünden. Selbst Kurt Rohner, der ehemalige Kreisplaner für die Region Biel/Seeland, sagt dem «Bieler Tagblatt», er



Die erfolgreichste Bürgerbewegung der Schweiz: Demo der Westast-Gegner am 3. November 2018.

habe erst nach einer Stadtwanderung realisiert, worum es hier städtebaulich gehe: «Wir sind mit solchen Projekten in der Demokratie überfordert.»

Weit über tausend Menschen nehmen in den nächsten Jahren an den Stadtwanderungen des Komitees teil und werden so praktisch ausnahmslos zu Westast-Gegnern.

Besichtigungen am Tatort sind wirkungsvoller als Aktenstudium: dies die zweite Zutat für erfolgreichen Widerstand.

Im Zuge der Publikation des Projekts markieren die Behörden im April 2017 die Tunnelportale, Baustelleninstallationen und Autobahn-Mittellinien mit rosa Farbe und liefern damit unfreiwillig noch mehr Anschauungsmaterial für die Stadtwanderungen. Jetzt geht es Schlag auf Schlag. Eine Arbeitsgruppe des Komitees «Westast so nicht!» um die Rechtsanwältin Beatrice Vogt bereitet mithilfe der Unterlagen auf dem USB-Stick Mustereinsprachen vor und bietet Gratisberatung für Betroffene an.

Es kommt zu über sechshundert Einsprachen, VCS und Heimatschutz kündigen an, bis vor Bundesgericht zu gehen. Auch ich reiche Einsprache ein, obwohl ich vom Bau des Westasts profitieren würde: Direkt hinter meiner Wohnung liegt eine viel befahrene Zufahrt zur N5, die in einen Tunnel verlegt werden soll.

Zwar war ich bereits als Chefredaktorin skeptisch, aber das volle Ausmass des Autobahnmonsters wird auch mir erst jetzt klar. So werde ich Mitglied im Komitee, engagiere mich zunächst in der Arbeitsgruppe Kommunikation, später auch im Vorstand.

In dieser Phase entstehen ganz unterschiedliche Vereine, etwa «Biel notre amour». Die Gruppe versammelt Menschen, die am Schutz der Parks am Strandboden und der alten Baumalleen aus der Zeit Napoleons interessiert sind, und reicht eine Petition mit zehntausend Unterschriften an Verkehrsministerin Doris Leuthard ein. Zusammen mit der «IG Hüb Sorg zur Stadt» markiert die Gruppe einige

der knapp siebenhundertfünfzig Bäume, die der Autobahn zum Opfer fallen sollen, mit Trauerflor.

Der Widerstand ist überparteilich und kreativ. An einem Sonntagmorgen findet eine Tavolata im hauptbetroffenen Quartier statt. Der Musiker «Studyeah» kreiert einen Anti-Westast-Song. An einem Sommerfest auf dem Areal des vom Abriss bedrohten Maschinenmuseums werden das Anti-Westast-Stück «Sens civique» von Benedikt Loderer aufgeführt und der Film «Home» von Ursula Meier gezeigt. Der Film handelt von einer Familie, deren Haus vom Autobahnbau bedrängt wird. Zuletzt engagieren sich fünfzehn Organisationen mit unterschiedlicher Klientel, aber einem gemeinsamen Ziel.

Dies ist die dritte Zutat des Erfolgsrezepts: Die Opposition ist eine bunte Bewegung, die für teils unpolitische Menschen eine Heimat bietet, ihnen ein sinnstiftendes Engagement ermöglicht – und Spass macht. —>



## Grossdemos • Eine Begegnung im Speisewagen • Der Konflikt spitzt sich zu

Drei junge Frauen – die Zeichenlehrerin Sarah Fuhrmann, die Gestalterin Susanne Gafner und die Kommunikationsfachfrau Sabine Kronenberg – gründen 2017 den Verein «Biel wird laut» und organisieren im September eine Kundgebung, die zur grössten seit über dreissig Jahren wird: Rund viertausend Menschen, viele mit Trillerpfeifen und Rassel, nehmen teil.

Zwei Monate später überrascht das Komitee «Westast so nicht!» mit der unterirdischen Tunnelalternative «Westast so besser!». Der Vorschlag wird an einer Medienkonferenz präsentiert und als Sonderbeilage der Gratiszeitung «Biel-Bienne» gedruckt.

Ein Gründungsmitglied des Komitees ist im SBB-Speisewagen mit einem der besten Schweizer Tunnelbauer ins Gespräch gekommen: dem Ingenieur Martin Gysel, der für den Sonnenberg- und den Zimmerbergtunnel sowie die Zürcher Durchmesserlinie verantwortlich war. Fortan unterstützt der promovierte Ingenieur die ehrenamtlich tätigen Fachleute des Komitees beim Entwickeln eines Autobahntunnels, der ganz ohne Stadtanschlüsse auskommt, nicht durch Grundwasser führt und halb so viel kostet.

«Westast so besser!» steht für *die vierte und vielleicht wichtigste Zutat* des Erfolgsrezepts: ein konkreter Alternativvorschlag, der eine jahrzehntealte

Diskussion deblockiert und dank dem die Opposition nicht mehr pauschal als ideologisch motiviert (in diesem Fall: Autobahngegner) hingestellt werden kann.

Zunächst wird das Alternativprojekt nicht ernst genommen. Die abtretende kantonale Baudirektorin Barbara Egger weist es mit knapper Begründung zurück. Ihr Nachfolger Christoph Neuhaus (SVP) will den Vorschlag «Westast so besser!» mit einem «Technischen Bericht» bodigen.

Der Bericht ist mit Fehlern gespickt und wurde teils von denselben Ingenieurbüros verfasst, die das offizielle Projekt erstellt hatten, also befangen sind. Daraufhin überweist das Bieler Stadtparlament – sogar mit Stimmen der bürgerlichen Westast-Befürworter – ein Postulat von Urs Scheuss, das einen fairen Variantenvergleich verlangt.

Zugleich veröffentlicht das Komitee einen Faktencheck sowie Richtigstellungen des früheren Verkehrsministers Moritz Leuenberger und des Ingenieurs Martin Gysel, die sich beide vom Baudirektor falsch zitiert fühlen.

Auch das Kantonsparlament rüfelt jetzt den Regierungsrat: Er müsse das ehrenamtliche Engagement der Bieler Bürgerinnen und Bürger ernst nehmen. An seinen Informationsanlässen erlebt Christoph Neuhaus eine Welle der Ablehnung. Im November

2018 kommt es zu einer weiteren Demonstration, die Neuhaus inkognito von einem Büfenster aus verfolgt. Diesmal nehmen sogar rund fünftausend Personen teil.

Wenige Tage später veröffentlicht das «Bieler Tagblatt» eine repräsentative Umfrage: 49 Prozent der Bevölkerung unterstützen die Variante «Westast so besser!», und 16 Prozent wollen gar keine Stadtautobahn. Nur gerade 21 Prozent der Bevölkerung stehen noch hinter dem offiziellen Projekt.

Der Präsident des örtlichen Handels- und Industrievororts (HIV) reagiert aufgebracht, droht mit Inserateboykott und kündigt fürs neue Jahr eine grosse Kampagne an. Wirtschaftliche Argumente haben viel Gewicht in der Industriestadt, die von zwei Uhrenkrisen getroffen wurde und mit überdurchschnittlicher Arbeitslosigkeit kämpft.

Wir vom Komitee müssen jetzt reagieren. Wir analysieren die wirtschaftlichen Argumente beider Lager und suchen anschliessend nach Firmenchefs, die sich für eine Gegenkampagne zur Verfügung stellen. Die Stadt ist gespalten. Dennoch findet unser Kommunikationsspezialist Kaspar Meuli zehn Personen des öffentlichen Lebens – darunter eine Winzerin, einen Banker und einen Boutiquenbesitzer –, die mit Namen hinstehen und sich vom Westast distanzieren.

## Dezember 2018 bis 8. Februar 2019

## Die Worte des Doyens • Mit den Waffen der Gegenseite • Der grosse Tag

Am Freitag vor Weihnachten 2018 scheidet sich Regierungsrat Neuhaus unter grossem öffentlichem Druck, einen Dialogprozess mit allen betroffenen Interessengruppen zu lancieren. Abends kurz vor 18 Uhr kommt die entsprechende Medienmitteilung – ein ungewöhnlicher Zeitpunkt, aber die

Opposition hat die Lokalmedien vor gewarnt.

Wenig später gibt ein Doyen der Bieler Wirtschaft ein viel beachtetes Interview in der Wochenzeitung «Biel-Bienne»: Rudolf Bürgi, langjähriger Chef des Büromaterialherstellers Biella und im Komitee der Gegner aktiv, sagt, in der Privatwirtschaft wäre eine solche Milliardeninvestition auf «der-

art schwacher Grundlage undenkbar». Der wirtschaftliche und gesellschaftliche Nutzen der Autobahn sei schlicht «nicht belegt».

Daraufhin stoppt der Wirtschaftsverband seine Kampagne, kaum hat sie begonnen. Monate später verzichten seine Vertreter gar auf den geplanten Wirtschaftsbericht, der – neben den verkehrlichen und städtebauli-

chen Auswirkungen – die Bedeutung der Autobahn für die wirtschaftliche Zukunft der Stadt hätte aufzeigen sollen. Die Fachleute unseres Komitees sind ihnen zuvorgekommen. Rudolf Bürgi und Martina Rettenmund, die für die strategische Kommunikation der SBB verantwortlich ist, haben sich Studien beschafft und den wirtschaftlichen Nutzen bereits durchgerechnet. Sie können nachweisen: Wenn die Investitions- und Opportunitätskosten miteinbezogen werden, fällt die Rechnung tiefrot aus.

Nochmals einige Monate später skizziert Ivo Thalmann, Mitbegründer des Komitees, wie gross das wirtschaftliche und städtebauliche Potenzial des «Filetstücks» zwischen Bahnhof und See ist – und zwar, wenn man dort auf den überdimensionierten Anschluss verzichtet.

Somit argumentiert die Autobahnopposition nun auch mit Themen wie Arbeitsplätze oder Finanzen. Tatsächlich ist dies *die fünfte Zutat* des Bieler Erfolgsrezepts: den Gegner mit seinen eigenen Argumenten schlagen.

Am 8. Februar 2019 schliesslich startet der Dialogprozess. Beteiligt sind sieben Gemeinden, neun befürwortende Verbände und Vereine, etwa die Wirtschaftskammer und der Touring Club Schweiz (TCS), sowie vierzehn Westast-kritische Organisationen. Für unsere basisdemokratische Oppositionsbewegung ist das eine riesige Herausforderung: Die einzelnen Gruppierungen sind ja nur lose verbunden und teilweise untereinander zerstritten.

Trotz aller Differenzen einigt sich die Bewegung auf klare Spielregeln:

- Wir betonen Gemeinsames statt Trennendes.
- Wir informieren mündlich ausführlicher als schriftlich.
- Wir informieren intern ausführlicher als extern.
- Wir bilden die Vielfalt der Bewegung in der Kommunikation ab.
- Taktik und Strategie bleiben vertraulich.

Und tatsächlich: Trotz eines Verteilers mit sechzig Personen dringt nichts von

unserem E-Mail-Verkehr nach aussen. Das Commitment der Beteiligten ist gross. Dabei hilft auch ein Prinzip, das im Fachjargon *informed consent* genannt wird: Bei Meinungsverschiedenheiten fragen sich alle, ob abweichende Minderheitsmeinungen wirklich matchentscheidend sind. Wenn nicht, blicken wir drüber hinweg und sprechen sie in den offiziellen Verhandlungen und gegenüber der Öffentlichkeit nicht an. Wenn doch, diskutieren wir, ob wir eine abweichende Position strategisch nutzen können. So stellt die Gruppe «IG Hüb Sorg zur Stadt» oft radikale Forderungen, was jene der Mainstream-Opposition geradezu gemässigt erscheinen lässt – ein strategischer Vorteil.

Das *Consent*-Prinzip ist *die sechste Zutat* des Erfolgsrezepts. Es funktioniert während fast des gesamten Dialogprozesses erstaunlich gut und vermag die unterschiedlichen Organisationen an Bord zu halten. Am Schluss des Dialogs wird es einzig die radikale IG sein, die das Verhandlungsergebnis nicht mitträgt.

## Frühjahr 2019 bis Sommer 2020

## Der Dialog-DJ • Die Tricks des «Präsidenten» • Die Fronten weichen sich auf

Der Dialogprozess ist aufwendig: Die Anträge und Berichte werden zuerst in einer elfköpfigen Kerngruppe diskutiert, dann müssen sie von der über sechzigköpfigen Dialoggruppe verabschiedet werden. Unsere Verhandlungsdelegation in der Kerngruppe besteht aus fünf Personen mit unterschiedlichem Hintergrund: Mélanie Meier ist Stadtplanerin, André König Kulturingenieur, Ivo Thalmann Architekt, Urs Scheuss Berufspolitiker, und ich bringe mich als Kommunikationsspezialistin ein.

Wir wissen: Unsere Anträge haben nur eine Chance, wenn wir geschlossen auftreten und alle autobahnkritischen Gruppierungen hinter uns stehen. Die grösste Organisation, «Westast so nicht!», bewilligt ein Teilzeitmandat für die Kommunikation zwischen all den Gruppierungen und ihren Delegierten im Dialogprozess. Ein «Dialog-DJ» soll die Platten auflegen, doch die Bewegung soll

selber tanzen. Der «Dialog-DJ», das bin ich.

An zahllosen Sitzungen in den unterschiedlichsten Zusammensetzungen ringen wir um die beste Lösung und die optimale Verhandlungstaktik. Phasenweise werden wir von einer international tätigen Verhandlungsspezialistin und einer bekannten Werbeagentur beraten, ehrenamtlich. Die Westast-kritischen Organisationen führen zwei Dutzend Plenumsitzungen, die in der Schlussphase wegen der Corona-Pandemie als Videokonferenzen stattfinden. Manchmal fliegen die Fetzen, es sitzen viele Alphatiere am Tisch.

Die intensiven Auseinandersetzungen haben einen grossen Vorteil: Jedes Traktandum wird mehrfach durchdiskutiert, bevor wir fünf Kerngruppenvertreter in die Verhandlungen mit der Gegenseite gehen – über drei Dutzend gescheite Menschen haben davor engagiert mitgedacht.

Diese Schwarmintelligenz ist für die Verhandlungen unbezahlbar und somit *die siebte Ingredienz* des Erfolgsrezepts.

Der Start des Dialogprozesses ist harzig. Lange gibt es keinen konkreten Auftrag, und das Statut mit einem mächtigen Vorsitzenden samt Stichentscheid ist heikel. Wir sind vorge warnt: In der Auseinandersetzung um den Standort der neuen BLS-Werkstätten war 2015 ebenfalls ein Dialogprozess lanciert worden – mit demselben Sekretariat, das PR-Arbeiten für Regierungsrat Neuhaus erledigt. Nach über einem Jahr intransparenter Verhandlungen war es dort zu einem Patt gekommen. Der Vorsitzende fällt eine Stichentscheid im Sinne der BLS, und die unterlegenen Organisationen ziehen jetzt vor Bundesgericht.

Das wollen wir verhindern. Wir verlangen, dass nach jeder Sitzung die

Medien informiert werden. Transparenz ist zentral in einem solchen Prozess und *die achte Zutat* des Erfolgsrezepts.

Auch die Rolle des Vorsitzenden des Dialogprozesses ist heikel. Er heisst Hans Werder und ist ein gewiefter Chefbeamter. Als Generalsekretär Moritz Leuenbergers galt er als heimlicher Bundesrat. Anfänglich versucht Werder, die Kerngruppe straff zu führen – unter anderem mit künstlichem Zeitdruck, einseitigen Protokollen und Abstimmungen.

Zum Glück gibt es einen Konsens zwischen den Befürwortern und den Kritikern der Autobahn: Wir alle sehen den «Präsidenten», wie er sich selbst nennt, eher als Moderator. Trotzdem werden zunächst vorwiegend Stellungnahmen verlesen, ein Austausch – ein Dialog – kommt so nur schleppend

in Gang. Unsere Delegation setzt darum durch, dass eine wichtige Sitzung von einem erfahrenen Moderator für Grossgruppen geleitet wird.

Als das von Christoph Neuhaus beauftragte PR-Büro seinen Sekretariatsposten aufgibt, wird auch noch ein ausgebildeter Mediator als neuer Sekretär eingesetzt. Dieser trägt dazu bei, dass nun ein echter Dialog entsteht. Auch wenn es nicht immer rund lief: Eine neutrale Moderation und ein unabhängiges Sekretariat sind *die neunte Schlüsselzutat*.

Immer wieder tauschen sich Leute aus unserer Kerngruppe informell mit Autobahnbefürwortern aus, im Rotary Club, auf dem Markt, im Bus oder an Festen – so wie das eben in einer kleineren Stadt läuft. Ganz allmählich weichen sich die Fronten auf. «Westast so nicht!» organisiert Einzeltreffen mit

allen Mitgliedern der Stadtregierung, ich selber telefoniere regelmässig mit dem Stadtpräsidenten Erich Fehr.

Lange hat dieser das offizielle Projekt, das er von seinem Vorgänger geerbt hat, unterstützt; im Dialogprozess hält er sich anfänglich zurück. Doch je genauer das Projekt durchleuchtet wird, desto klarer wird ihm: Das Vorhaben aus den Sechzigerjahren passt nicht mehr in die heutige Zeit. Fehr beginnt sich zu distanzieren, und auch ein Wortführer der Befürworter äussert nach Gesprächen mit Ivo Thalman im März 2020 öffentlich erste Zweifel.

Tatsächlich ist dies *die zehnte Zutat* des Erfolgsrezepts: Die Opposition war mit den wichtigsten Akteuren ständig im persönlichen Gespräch.

---

## August 2020

### Durchbruch • Biel als Vorbild • Der ominöse USB-Stick

Sieben Wochen vor den städtischen Wahlen, im August 2020, erklärt Stadtpräsident Fehr das Ausführungsprojekt für «politisch tot» – und erzielt daraufhin das beste Wahlresultat aller Kandidaten mit fast 50 Prozent mehr Stimmen als vier Jahre zuvor. Wie bei den Nationalratswahlen gewinnen die grünen und grünliberalen Kräfte. Damit ist auch den Befürwortern klar: Der Westast hat keine Chance mehr.

Nach über eineinhalb Jahren Dialogprozess und siebenundzwanzig Sitzungen steht der Kompromiss: Die Befürworter lassen das Projekt fallen – und wir Westast-kritischen Organisationen gehen Konzessionen ein: Wir anerkennen, dass die Autobahnlücke bei Bedarf geschlossen wird, mit einer Tunnellösung oder auch einer Nationalstrasse dritter Klasse, aber nicht mit einem Autobahnmonster mit Anschlüssen im Stadtzentrum. Achtundzwanzig der dreissig Institutionen aus dem Dialogprozess tragen den Entscheid mit, darunter sogar der TCS.

Für diesen historischen Erfolg brauchte es eine breite Bewegung mit klaren Spielregeln, gescheiterten Köpfen

und einem ständigen Austausch nach allen Seiten; es brauchte Stadtwanderungen und ein Alternativprojekt; es brauchte Transparenz, gute Kommunikation, Geduld, hartnäckige Recherchen, aber auch Kompromissbereitschaft, um die Blockade zu lösen.

Auch wenn nicht alles nach Lehrbuch verlief: Der Bieler Dialog hat Vorbildcharakter, das Ergebnis weist weit über die Stadt hinaus. Bisher plante und baute der Bund Autobahnen ohne Mitwirkung der Bevölkerung. Erst anschliessend wurden die negativen Auswirkungen gemildert – mit Schallschutzwänden, Entlüftungsrohren, Blühstreifen oder Grünanlagen.

In Biel wurde dieses gerade für städtische Zentren nicht mehr zeitgemässe Vorgehen gekehrt. Der Bund zog sich für die Dauer des Dialogprozesses zurück. Erstmals ging man von den Bedürfnissen der Stadtbevölkerung aus statt von jenen der Autofahrer aus der Agglomeration, die möglichst schnell ins Stadtzentrum wollen.

Und so werden nun der öffentliche Verkehr sowie Fuss- und Velowege gefördert, die Biel dereinst vielleicht zu einer Velostadt im Stile Kopenhagens machen.

Erst wenn diese Massnahmen ausgeschöpft sind, kann eine Autobahn gebaut werden – unterirdisch und ohne weitere Anschlüsse im Siedlungsgebiet. Somit hat das Bieler Modell einen doppelten Vorbildcharakter – bezüglich Vorgehen und Resultat.

Am Anfang der Erfolgsgeschichte war dieser USB-Stick, der im März 2017 im Postfach des Komitees «Westast so nicht!» lag. Und wer war der Absender? Einige von uns ahnen es, doch wir reden nicht darüber. Dieses Geheimnis bleibt für immer unter dem Boden.

Genau wie die Autobahn. DM

CATHERINE DUTTWEILER ist Journalistin und Dozentin für Kommunikation. Von 2004 bis 2011 war sie Chefredaktorin des «Bieler Tagblatt». mail@catherineduttweiler.ch