

Neue Aufregung um Pläne für Stadtautobahn

Verkehrsentlastung von Biel Die Gegner des gestoppten Westasts fürchten die heimliche Neuauflage einer Stadtautobahn. Die Behörden in Biel und Bern dementieren nur halbherzig.

Stefan von Bergen

In Biel geht eine Sorge um. Die breite Bürgerbewegung gegen den im letzten Dezember begrabenen Autobahn-Westast fürchtet, dass im Seeländer Hauptort klammheimlich wieder ein Autobahnprojekt aufgegleist wird. Von der kantonalen Baudirektion sowie den Behörden von Biel und Nidau. Geplant werde erneut ein Autobahnanschluss im Stadtgebiet, sagen die Gegner. Genau das aber haben sie erst vor einem Jahr verhindert.

Der erfolgreiche Stopp eines fixfertig geplanten Autobahnstücks mitten durch die Stadt erhielt vor einem Jahr in der ganzen Schweiz Aufmerksamkeit. Entzündet hatte sich der Widerstand gegen den Westast vor allem an zwei monströsen, offenen Gruben, in denen beim Bieler Bahnhof und in der Seevorstadt Autobahnanschlüsse geplant waren. Zahllose Häuser und Bäume hätten ihnen weichen müssen. Mit dem Stopp des Westasts schienen solche Monsterbauwerke in Biel fortan vom Tisch zu sein.

Würde jetzt doch wieder ein Anschluss geplant, käme es den Gegnerinnen und Gegnern vor, als stehle man ihren Sieg vom letzten Dezember.

Westast-Gegner sind alarmiert

Die neuen Bieler Autobahnpläne publik gemacht hat das weiterhin existierende Komitee «Westast so nicht!». Anfang November protestierte es in einem Communiqué gegen das «schleppende und intransparente Vorgehen der Behörden» bei der Umsetzung kurz- und mittelfristiger Massnahmen für Biels Verkehrsentlastung. Auf diese hatte sich die Dialoggruppe geeinigt, die an einem runden Tisch unter Leitung des Kantons den Westast wegdiskutiert hatte.

Seither wurde eine Reflexionsgruppe gebildet, die die Verkehrspolitik der Behörden begleiten soll. Allerdings habe es erst zwei Sitzungen mit rudimentären Infos gegeben, sagt Komiteesprecherin Catherine Duttweiler. Sie berichtet, dass ihr Komitee sich erst durch eine Eingabe aufgrund des Öffentlichkeitsgesetzes Einblick in Protokolle und Planungsunterlagen der Behörden verschaffen konnte. «Wenn sie nichts zu verbergen haben, sollten sie alle Unterlagen veröffentlichen», findet Duttweiler. «Wir haben in den Unterlagen gesehen, dass die Behörden – entgegen der Vereinbarung am runden Tisch – ausschliesslich einen Juratunnel forcieren und andere Optionen vernachlässigen», sagt die Anti-Westast-Sprecherin. Überdies werde auch ein innerstädtischer Anschluss geplant.

Im Communiqué kritisierte das Komitee auch den mangelhaften Einbezug der Bevölkerung, obwohl man sich am runden Tisch auf eine breite Partizipation beim weiteren Vorgehen geeinigt habe. Zwar gab es Anfang November einen zweitägigen Infoanlass der Bieler und Nidauer Behörden zur Verkehrszukunft. Weil er sehr kurzfristig



Zu dem im Berg verlaufenden Juratunnel könnte ein Anschluss unten in der Bieler Seevorstadt führen. Foto: Christian Fischer



Catherine Duttweiler, Sprecherin des Bieler Anti-Westast-Komitees. Foto: Barbara Héritier

und auf Nachmittage angesetzt worden sei, habe nur wenig interessiertes Publikum Zeit dafür gefunden, erzählten Bieler Politikerinnen und Politiker.

Auch die Bieler SP, die grösste Partei der Stadt, spürt, dass beim Partizipationsprozess zu Biels Verkehrszukunft nicht alles rundläuft. «Der Kanton macht offenbar Druck», sagt Levin Koller, SP-Fraktionschef im Bieler Stadtparlament. Sollte sich ein neuerlicher Autobahnkurs bestätigen, werde die SP aktiv werden, kündigt Koller an.

Die Lücke in der Autobahn N5

Nun muss man wissen, dass mit dem Ende des Westast-Projekts künftige Bieler Autobahnpläne nicht für immer gestoppt sind. Am runden Tisch einigte man sich im letzten Jahr nämlich auf einen Kompromiss. Dazu gehören die erwähnten kurz- und mittelfristigen Massnahmen, etwa ein Transitverbot für Lastwagen in Biels Innenstadt sowie Messungen des Verkehrsaufkommens.

Die Westast-Gegner ihrerseits stimmten zu, dass als langfristige Massnahme weiterhin nach einer Verkehrslösung gesucht

wird, um die Bieler Lücke der N5 am Jurasüdfuss von Solothurn nach Neuenburg zu schliessen. Nicht explizit erwähnt im Kompromisspapier wird aber der nun erörterte Juratunnel, der den Verkehr im Berg um die Stadt herumführen würde.

Von Bern und Lyss kommende Autofahrer, die das linke Bielerseeufer mit den malerischen Rebbergen am Juraabhang erreichen wollen, müssten zuerst die Stadt über den schon eröffneten Autobahn-Ostast umfahren. Beim Verteiler Bözingenfeld könnten sie dann dereinst in den Tunnel einfüdeln.

Das Kompromisspapier des runden Tisches lesen Behörden und Autobahnsektoren aber unterschiedlich. Für die Gegner ist die Abfolge klar: Zuerst werden die kurz- und mittelfristigen Massnahmen umgesetzt, um herauszufinden, welche Verkehrsentlastung noch nötig ist. Erst dann wird der Variantenentscheid gefällt. Neben dem Tunnel sollen auch noch Alternativen geprüft werden. Etwa eine

Die Umfahrung von Biel



— Geplanter Juratunnel
— Idee einer Seeland-Tangente
— Gestopptes Projekt Westast
— Bestehende Autobahn
Grafik: niz / Quelle: Tiefbauamt Kanton Bern

Seelandtangente, die auf dem rechten Seeufer verlaufen würde.

Behörden favorisieren den Juratunnel

Die Behörden, die bis jetzt auf die neuen Bieler Befürchtungen gar

nicht öffentlich reagiert haben, skizzieren das Vorgehen auf Anfrage etwas anders. «Die kurz- und mittelfristigen Massnahmen sind nicht liegen geblieben», sagt Biels Stadtpräsident Erich Fehr. Weil die Planung eines Juratunnels aber einen langen Vorlauf von bis zu zehn Jahren habe, müsse die Machbarkeitsstudie schon jetzt lanciert werden. Dann sei er nicht mehr im Amt, fügt Fehr an. Und er beteuert: «Es ist noch kein Vorentscheid gefallen.»

Es gehe um zwei parallele Verfahren, erklärt Kantonsoberingenieur Stefan Studer. Die kurz- und mittelfristigen Massnahmen werde aber nicht vorgegriffen. Warum wird nur die Tunnelvariante weiterverfolgt? «Ein Tunnel ist die naheliegende Variante», sagt Studer. Die Seelandtangente würde durch Kulturland und Mooregebiete führen, was kaum

bewilligungsfähig sein dürfte. Studer betont, dass im Kompromisspapier des runden Tisches explizit von einer bergmännischen Lösung zur Verkehrsentlastung die Rede sei. Damit ist eine unterirdische Bauweise ohne Beeinträchtigung an der Oberfläche gemeint.

«Der Juratunnel ist vorerst mal nur eine Idee, es ist noch unklar, wo und wie er genau verläuft», beschwichtigt Erich Fehr. Es ist vielleicht auch besser, sich noch nicht genau festzulegen. Denn obwohl noch nicht entschieden ist, wo der Tunnel am linken Bielerseeufer endet, gibt es dort schon Widerstand. 30 Prozent der Stimmberechtigten von Twann-Tüscherz haben nämlich soeben mit einer Gemeindeinitiative zum Schutz der Rebberge den Verzicht auf einen Umfahrungstunnel für Twann gefordert.

Was sagen die Behörden zum angeblich geplanten Autobahnanschluss in der Seevorstadt? «Ich weiss nicht, woher diese Befürchtung kommt», sagt Stadtpräsident Fehr. Er wiederhole gern, dass ein klassischer, städtischer Autobahnanschluss im Tagbau nach dem Nein zum Westast keinen Sinn mache.

Fehr bestätigt, dass im Kompromisspapier vom runden Tisch sinngemäss ein «unterirdischer Anschluss an eine Hochleistungsstrasse», erwähnt werde. Um die Lücke der N5 auf Bieler Boden zu schliessen, sei übrigens keine vierspurige Autobahn erforderlich. Eine schlankere Ausföhrung könne ebenfalls als Nationalstrasse klassiert werden.

Auch der kantonale Baudirektor Christoph Neuhaus (SVP) erklärt: «Wer heute von einem Anschluss in einer offenen Grube der Seevorstadt fabuliert, macht sich etwas vor, das wäre heute nicht mehr vertretbar.» Ihm sei egal, welche Verkehrslösung gewählt werde, sagt Neuhaus. «Die Region muss aber endlich wissen, was sie will», betont er. Gerade in der autofreundlichen Stadt Biel, in der ein Grossteil des Autobahnverkehrs hausgemacht sei, müsse die Nationalstrassenlücke geschlossen werden. Und der Bund zahle nur an eine Nationalstrasse.

Kantonsoberingenieur Stefan Studer schliesst einen städtischen Anschluss nicht kategorisch aus. «Für die Juratunnel-Machbarkeitsstudie gibt es keine Denkverbote», sagt Studer. Grundlage seien die Leitlinien aus dem Dialogprozess. Demnach könne man auch prüfen, ob ein unterirdischer und «stadtverträglicher» Anschluss sinnvoll wäre. Müssen wegen Brandsicherheitsnormen Autobahnanschlüsse heute nicht oberirdisch angelegt sein, so wie es beim Westast geplant war? «Normen können sich ja ändern», erwidert Studer.

Was gilt nun? Die Stellungnahmen der Behördenvertreter sind weder einhellig noch präzise. Die Sorge der Bieler Autobahnsektoren lässt sich so kaum zerstreuen. Informieren die Behörden nicht bald transparenter, könnte der Widerstand in der Seelandstadt von neuem aufblühen.

Erich Fehr dementiert Wahlkampfabsicht

Der Adressat fehlte im Protest-Communiqué des Komitees «Westast so nicht!». Aber alle verstanden, an wen es gerichtet war: an Biels Stadtpräsidenten Erich Fehr (SP). Bei der Planung von Biels Verkehrszukunft laufen bei Fehr alle Fäden zusammen. Lange hat er das Westast-Projekt verteidigt, das er von seinem Vorgänger, dem heutigen Ständerat Hans Stöckli, geerbt hatte. Erst kurz vor den städtischen Wahlen 2020 hat sich Fehr explizit gegen den Westast ausgesprochen. Das hat ihm in Biel den Ruf eines wirtschaftsfreundlichen Lavierers eingetragen. Dieser Ruf ertönt nun von neuem. «Lokale Wirtschafts-

verbände haben in einem Brief an Fehr eine Verkehrslösung gefordert», sagt Catherine Duttweiler, Sprecherin des Komitees «Westast so nicht!». Die Autobahngeg-



Erich Fehr. Foto: Adrian Moser

ner fürchten auch, dass Fehr mit einer Neuauflage einer Stadtautobahn bei seiner Kandidatur für die Regierungsratswahlen im März im bürgerlichen Lager punkten will. «Ich habe meine Meinung nicht geändert», widerspricht Fehr dem Vorwurf, nun wieder eine Stadtautobahn zu pushen. Eine Wahlkampfstrategie «Freie Fahrt durch Biel» würde nur auf ihn zurückfallen und sei «sachlich falsch». «Ich musste wie viele andere auch erst einen Lernprozess durchlaufen», gibt Fehr zu. Aber mittlerweile sei er zur Erkenntnis gelangt, dass es in Biel um eine gesellschaftspolitische Debatte über die Stadt der Zukunft gehe. (svb)