

Dialogprozess erfolgreich abgeschlossen – doch die Umsetzung harzt

Worum geht es?

Wie viele Autobahnanschlüsse braucht es in und um Biel? Im Dezember 2018 hat der Kanton Bern einen Dialogprozess lanciert mit dem Ziel, eine «breit abgestützte Lösung in der Kontroverse um den Bieler Westast» zu finden. Eine grosse Bürgerbewegung mit 15 Organisationen wollte die beiden ausführungsbereiten Autobahnanschlüsse im Stadtzentrum verhindern: zwei 270 Meter lange Betonschneisen an bester Lage zwischen Bahnhof und See. Das Komitee «Westast so nicht!» hatte die seit Jahrzehnten blockierte Frage mit einem Alternativvorschlag neu lanciert und den Dialogprozess vorgeschlagen.



Überrissenes Projekt:
Direkt neben dem Bieler
Bahnhof planten Bund und
Kanton einen offenen
Autobahn-Vollanschluss:
18 Meter tief, 275 Meter
lang und mit einem drei-
stöckigen Kreislauf von 60
Metern Durchmesser

Historischer Erfolg

Am 7. Dezember 2020 – nach fast zwei Jahren Verhandlung – hat die 60-köpfige Dialoggruppe einen [Schlussbericht](#) mit Empfehlungen für kurz-, mittel- und langfristige Lösungen und einem Ablaufplan dem zuständigen Regierungsrat Christoph Neuhaus übergeben. Die beteiligten Organisationen und Gemeinden hatten darin vereinbart, das sistierte Ausführungsprojekt mit zwei Anschlüssen im Stadtzentrum zurückzuziehen und schlugen stattdessen 60 Massnahmen für die Verbesserung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden vor. Bereits einen Monat später entschied das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, das Autobahnprojekt komplett abzuschreiben – ein historischer Erfolg, der von Geschichtswissenschaftler Georg Kreis in der NZZ mit dem erfolgreichen Widerstand gegen das AKW Kaiseraugst verglichen wurde. Allerdings hat das Nachfolgegremium seither nur Expertenaufträge erteilt und kaum Massnahmen umgesetzt. Eine Verkehrszählung zeigte, dass auf dem Ostast weit weniger Autos verkehren als erwartet und der Transitverkehr durch Biel weniger als 20 Prozent beträgt – zuwenig für einen teuren Autobahntunnel.

Was war meine Rolle?

Ich engagiere mich für umweltgerechte und stadtverträgliche Lösungen in Biel – als Mitglied Mitglied des Verhandlungsteams (Kern- und Dialoggruppe) sowie als Koordinatorin und Sprecherin der 15 westastkritischen Organisationen (Übername «Dialog-DJ»). Seit dem Abschluss des Dialogs engagiere ich mich in der beratenden Reflexionsgruppe (neu: «Forum») und weiterhin als Vorstandsmitglied des [Komitees «Westast so nicht»](#).

Welche Bedeutung hat der Dialogprozess?

Der Bieler Dialogprozess war aufmerksam beobachtet worden, da in den letzten 60 Jahren die Vorschläge von Behörden und Expertenkommissionen immer wieder an Geografie und regionalem Widerstand scheiterten – und weil Kritikerinnen und Kritiker nicht ernst genommen wurden. Er hat Vorbildcharakter bezüglich Prozess und Resultat: Nur ein Kompromiss konnte die Blockade lösen. Alle Beteiligten einigten sich auf ein Zukunftsbild, das die Lebensqualität der Stadtbewohnerinnen und -bewohner ins Zentrum stellt. Das ist ein Perspektivenwechsel, bisher hatte der Autoverkehr Vortritt: Der Bund plante und baute die Autobahnen ohne Mitwirkung der Bevölkerung, die negativen Auswirkungen wurden bestenfalls mit flankierenden Massnahmen gemildert. Jetzt sollen in der Stadt vermehrt der öffentliche Verkehr sowie Fuss- und Velowege gefördert werden.

15 Organisationen engagierten sich im Dialog für eine eine stadtverträgliche Verkehrsführung: 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 Pläne von Bund und Kanton aus den 60er Jahren hatten rund um Biel zehn Halb- und Vollanschlüsse vorgesehen – gleich viele wie in Zürich. Da die Autobahn mitten durchs Grundwasser führen sollte, hätte der 7,2 Kilometer lange Westast als teuerste Nationalstrasse der Schweiz mindestens 2,2 Milliarden Franken und Unterhaltskosten von 43 Millionen Franken pro Jahr gekostet; damit wäre der Bau des Bieler Westasts teurer als die 16,9 Kilometer lange zweite Gotthardröhre geworden.



Zoom-Demo und Interviews zum erfolgreichen Abschluss des Dialogprozesses am 7.12.2020: Das Medieninteresse war gross.

Foto: Anja Fonseca

Weitere Artikel zum Dialogprozess

- [Hintergrundartikel DAS MAGAZIN: Wie wir das Monster erlegten](#)
- [Biel gegen Bern: Eine Stadt spaltet sich wegen der Autobahn](#)
- [Bieler Autobahnplanung fusst auf falschen Autobahnprognosen](#)
- [7,2 km Autobahn kosten 43 Millionen Unterhalt - pro Jahr](#)

- [Fehler von früher - und wie der Dialog nun gelingt](#)
- [SRF-Beitrag "Schweiz aktuell" vom 7.12.2020 mit Liveschaltung](#)