

# Die Opposition ist gestärkt worden

**Biel** Die Gegner des Westasts kämpfen an verschiedenen Fronten weiter gegen das Autobahnprojekt. Die Stadt Biel setzt die Hoffnung in geplante Gespräche mit Regierungsrat Christoph Neuhaus.

Die Westastgegner in Biel sind letzte Woche vom kantonalen Baudirektor Christoph Neuhaus (SVP) bitter enttäuscht worden: Der Regierungsrat hatte klargemacht, dass das Alternativprojekt «Westast – so besser» von Kanton und Bund nicht weiter geprüft werden wird. Dieser Entscheidung hatte vor dem Bieler Kongresshaus eine spontane Demonstration von Autobahngegnern zur Folge. Seither ist die Opposition in der Stadt nicht kleiner

geworden: Wie es vonseiten des Komitees «Westast – so nicht!» heisst, sei man von vielen Menschen aus der Region kontaktiert worden, weil sie «im Kampf gegen die überrissenen Autobahnpläne» aktiv mithelfen wollen.

Die Magglinger Grossrätin Andrea Zryd (SP) sagt: «Das ungeschickte Vorgehen der Bau-, Energie- und Verkehrsdirektion hat die Situation verhärtet und sicher nicht zu mehr Transparenz und Vertrauen verhol-

fen. Es ist anscheinend nicht angekommen, dass die Mehrheit der Bielerinnen und Bieler keine Lust auf eine «Schlucht des Grauens» hat», sagt die Co-Präsidentin Fussverkehr Kanton Bern. Zryd hat diese Woche im Grossen Rat unter anderem mit dem Vizepräsident des Berner Heimatschutzes Luc Mentha (SP) eine Motion eingereicht, die einen erneuten Faktencheck der Alternativvariante unter anderen Vorzeichen verlangt.

Biels Stadtpräsident Erich Fehr (SP) sagt ebenso: «Die Aktion des Regierungsrats hat den Widerstand gegen die Autobahn nicht einfach aufgelöst, im Gegenteil.» Für Fehr ist die vertiefte Prüfung des Alternativvorschlags noch nicht vom Tisch: «Bisher schliessen wir nichts aus», sagt Fehr, der nächste Woche in einem Gespräch mit Neuhaus ausloten will, welcher Spielraum noch besteht.  
*bal – **Region** Seite 5*



# «Wir werden weiter kämpfen»

**Biel** Knapp eine Woche ist es her, seit der Kanton Bern bekannt gab, dass der Alternativvorschlag im Vergleich zum geplanten Bieler Autobahnprojekt keinen wesentlichen Vorteil bietet. Doch die Opposition gegen den Westast und der Wille der Gegner sind grösser denn je.

Deborah Balmer

Anfang dieser Woche hat sich in Biel eine Delegation von Bieler Westastgegnern mit Regierungsrat Christoph Neuhaus (SVP) und einigen seiner Chefbeamten an einen Tisch gesetzt. Gesprächsthema: die geplante Autobahnführung im Westen Biels. Das Anliegen der Vertreter des Komitees «Westast – so nicht!» war klar: Die Stadtzerstörung durch die geplante Autobahn ist gravierend, die beiden Autobahnanschlüsse mitten in der Stadt nicht akzeptabel, man hält weiterhin an der günstigeren Alternatividee fest und fordert einen unabhängigen Faktencheck, der beide Autobahnvarianten vergleicht. In Bern mit dabei waren auch Vertreter von «Biel, notre amour» und von Verbänden wie dem Heimatschutz, dem Verkehrsclub Schweiz (VCS) und von Pro Velo. Verbände, die nötigenfalls bis vor Bundesgericht ziehen werden, wie es heisst.

## «Wenig hoffnungsfroh»

90 Minuten dauerte die regierungsrätliche Unterredung. Das Fazit der «Westast – so nicht!»-Vertreter: «Das Gespräch stimmte wenig hoffnungsfroh.» Denn Regierungsrat Neuhaus hält an sei-



**Die Bevölkerung wütend gemacht:** Letzten Freitag hat der kantonale Baudirektor Christoph Neuhaus verkündet, dass der Alternativvorschlag nicht weiterverfolgt wird. Gegner der Westumfahrung reagierten mit einer Spontandemo vor dem Bieler Kongresshaus. Matthias Käser

## «Viele Menschen aus der Region haben uns kontaktiert.»

Catherine Duttweiler, Komitee «Westast – so nicht!»

nem Zeitplan fest und wird die Gespräche mit Verbänden und betroffenen Behördenvertretern in den nächsten Wochen über die Bühne bringen.

Die Hoffnungen der Bieler Autobahngegner wurden allerdings bereits letzte Woche enttäuscht, als der neue kantonale Baudirektor klarmachte, dass man am 2,2-Milliarden-Projekt festhält und die Alternativvariante nicht weiter überprüft. Die Alternative wäre zwar günstiger und schneller gebaut, sie weise aber insgesamt zu viele Nachteile gegenüber dem Ausführungsprojekt aus, sagte Neuhaus (das BT berichtete). Infolge wurde vor dem Kongresshaus eine Spontan-

demonstration organisiert, an der Politiker mit Trillerpfeifen empfangen wurden.

Für seine Behauptung, der Gegenvorschlag biete keine wesentlichen Vorteile, wird Neuhaus seither stark kritisiert. Catherine Duttweiler vom Komitee «Westast – so nicht!» sagt: «Wir spüren in der Bevölkerung ein grosses Un-

verständnis über das Vorgehen von Regierungsrat Neuhaus, weil er weder einen unabhängigen Faktencheck präsentierte, noch einen ergebnisoffenen Dialog führte.» Dadurch sei in den letzten Tagen die Opposition gegen das Projekt des Kantons noch verstärkt worden. «Viele Menschen aus der Region haben uns kontak-

tiert, weil sie selber aktiv mithelfen wollen im Kampf gegen die überrissenen Autobahnpläne. Wir haben auch erneut Spenden erhalten», sagt Duttweiler.

Für Kritik gesorgt hatte auch, dass Neuhaus, in den nach seinem Start als Baudirektor von Gegnern und Befürwortern hohe Erwartungen gesteckt wurden, die Va-

rianten von direkt involvierten Ingenieurbüros statt von neutralen Experten gegenüberstellen liess.

Das findet auch Grossrätin und Co-Präsidentin Fussverkehr Kanton Bern Andrea Zryd (SP, Mugglingen) äusserst ungeschickt: «Das Vorgehen war unsensibel und hinterlässt einen faden Nachgeschmack». Die Behörden hät-

ten zudem aus den Medien erfahren, wie der Faktencheck ausgefallen sei. «Eigentlich war ein gemeinsames Vorgehen ausgehandelt worden. Der klare Auftrag des Grossen Rates ist damit missachtet worden», so Zryd, die aber sagt: «Wir werden weiter kämpfen.»

Anfang Woche hat sie mit anderen Grossräten die überparteiliche Motion «Mangelhafter Faktencheck zum Westast so besser» eingereicht. Unter anderem wird verlangt, dass Verkehrszahlen zum Ostast vollständig in den Variantenvergleich einbezogen werden. Denn: Anwohner in den Gebieten Seedorf, Mühlebrücke, Neumarktplatz bis Mett würden berichten, dass der Ostast bereits eine grosse Entlastung bringe.

Auch Biel Stadtpräsident Erich Fehr (SP) sagt: «Die Aktion des Regierungsrats hat den Widerstand gegen die Autobahn nicht einfach aufgelöst, im Gegenteil.»

Fehr lässt durchblicken, dass man in einem für nächste Woche geplanten Gespräch mit Regierungsrat Christoph Neuhaus herausfinden wolle, welcher Spielraum noch besteht und die vorgelegten Resultate nicht einfach so akzeptieren werde. Ist also eine vertiefte Prüfung der Alternativvariante doch noch nicht ganz vom Tisch? «Bisher schliessen wir nichts aus», sagt Fehr dazu.

## Büros mit Berufsethik

Und die Westastbefürworter? Co-Präsident von «Pro A5-Westast» und Grossrat (FDP, Biel) Peter Moser ist überzeugt, dass das Ausführungsprojekt nun gebaut werden kann: «Die Fakten sprechen eine klare Sprache», sagt Moser. «Und bei der Umfahrung geht es ja nicht um ein Wunschkonzert von Autofans und Autobahngegnern, sondern um die Lösung eines zentralen Verkehrsproblems.» Den Vorwurf der nicht neutralen Beurteilung der Variante «Westast – so besser!» lässt Moser nicht gelten. «Die Gutachten wurden von renommierten Büros durchgeführt, die eine Berufsethik verfolgen. Ich gehe nicht davon aus, dass solche Büros dem Kanton zuliebe ihren Ruf aufs Spiel setzen würden. Moser bezweifelt gar, dass die Gegner des Westasts irgendein Gutachten akzeptieren würden, welches das Ausführungsprojekt bevorzugt.

## Zweimal die Nase vorn: Alternatividee und Ausführungsprojekt im Vergleich

Die vorgeschlagene Alternative von «Westast – so nicht!» schneidet im Bericht des Regierungsrats in zwei von neun Punkten klar besser ab als das Ausführungsprojekt: So ist bei der Alternative die Baubelastung für die Stadt geringer, auch wenn der Kanton dazu ergänzend schreibt «nicht erheblich». Die geschätzten Gesamtkosten sind beim Gegenvorschlag um 25 Prozent tiefer. «Allerdings müssen die bisher bereits aufgewendeten Planungskosten dazugerechnet werden», heisst es dazu. In fünf

von neun Punkten schneidet der einspurige Langtunnel ohne Vollanschlüsse schlechter ab als der geplante Westast: Der Verkehr würde weniger stark auf die Autobahn verlagert, das städtische Netz dadurch weniger gut vom Verkehr entlastet. Die heutige Trennung zwischen Stadt und See könnten laut Kanton bei der Alternativvariante nicht aufgehoben werden und «die Erholungsgebiete in den Weidteilen und an der Ländtestrasse nicht realisiert werden». Weiter würde der Einröhrentunnel bei

Unterhaltsarbeiten Mehrverkehr auf dem städtischen Netz verursachen und hätte hohe Unterhaltskosten zur Folge. Und: Der Einröhrentunnel mit Gegenverkehr sei gefährlicher und die Evakuierung im Notfall aufwendiger. «Für die Anstössergemeinden entstehen wesentlich höhere Kosten, weil sie den Boulevard, die Zihlbrücke und alle anderen oberirdischen Elemente selber finanzieren müssen und nicht auf Bundesgelder zählen können», steht im 70-seitigen Bericht der Bau-, Verkehrs- und

Energiedirektion des Kantons Bern.

In folgenden zwei Punkten schneiden die beiden Varianten ausgeglichen ab: Die gewählte Vortriebstechnik und der einröhrtige Tunnel würden das Bauvorhaben komplex und störungsanfällig machen und einen erheblichen Aufwand zur Gewährleistung der Sicherheit erfordern. Und: Die Bauzeit wäre kürzer, jedoch würden die Bauarbeiten des notwendigen Ausarbeitungsprozesses trotzdem später beendet. *bal*