

# Kontext

Der zweite Bund des Bieler Tagblatts

## Titelgeschichte

# «Wir sollten nun nicht mehr von Gegnern reden»

**Westast** In der Kerngruppe nähern sich die verschiedenen Parteien immer stärker an. Noch nie war der Wille so gross, Kompromisse zu finden. Vor allem die Westastbefürworter weichen zunehmend von ihrer ursprünglichen Meinung ab.



### Deborah Balmer

In der Lösungsfindung um den Bieler Westast geht es nun immer mehr um die verschiedenen Streckenführungen: Wo soll die Autobahn, die das letzte fehlende Teilstück im nationalen Strassennetz schliessen soll, am Ende durchführen? Wie geplant im Westen der Stadt Biel zwischen Brüggmoos und Rusel? Oder doch ganz anders, etwa im Norden der Stadt? Beziehungsweise wie einmal vor langer Zeit vorgesehen als

Seelandtangente durch das Grosse Moos verlaufend?

Sicher ist: Auch wenn es sowohl aufseiten der Westastbefürworter wie auch bei den Westastkritikern Vertreter gibt, die nicht zu einem echten Dialog bereit sind, hört man heute überraschend milde Töne, wenn man nachfragt. Gilbert Hürsch, Geschäftsführer der Wirtschaftskammer Biel-Seeland, bezeichnet sich selber mittlerweile als «konstruktiven Westastbefürworter». Er sagt: «Statt sich ein Ping-

pong mit der Gegenseite zu liefern, wollen wir uns in der Kerngruppe erst einmal einig werden, was wir eigentlich wollen.»

Verschiedene Varianten (siehe Grafiken auf den folgenden Seiten) sollen nun aufgrund eines gemeinsamen Zielbildes bewertet werden. Wichtig ist: Es handelt sich bei den Streckenführungen wie dem Jura-tunnel, dem Auflageprojekt Westastumfahrung, dem Alternativprojekt «Westast – so besser!», der «Null+oberirdisch-teilversekt-Variante»

**Wo soll die Autobahn verlaufen?** In der Kerngruppe werden Varianten diskutiert und der Perimeter zwischen Brüggmoos und Rusel verlassen.

BENJAMIN KATULLU

**«Wenn man die Argumente der Gegenpartei hört, entwickelt man Verständnis.»**

Gilbert Hürsch,  
Westastbefürworter

und der kleinen Seelandtangente um Varianten, die alle bereits einmal auf dem Tisch lagen. Trotzdem sollen sie nun nochmals genauer unter die Lupe genommen werden. Dabei herrscht bei den Begleitumständen Einigkeit: Beide Seiten möchten, dass in Biel und Nidau der Zugang zum See verbessert wird. Doch wie könnte man neben der Verkehrsberuhigung Bestreben wie dieses erreichen? «Statt einfach nur

Fortsetzung auf Seite 24

### «Die Schweiz ist keine Insel»

Judith Giovannelli-Blochier schrieb eine Kolumne über das Flüchtlingslager Moria auf Lesbos, da überrollte sie die Welle der Angst um das Coronavirus.

Seite 27

### «Das ist keine Behindertenarbeit»

Für eine Reportage haben Annina Monza und Samira Waller, zwei Neuntklässlerinnen aus Nidau, das Wohnheim der «Pfadfinder Trotz Allem» besucht.

Seite 28

### «Disney-Fans können nicht darauf verzichten»

BT-Digitalredaktor Simon Dick hat Einblick in den Streamingdienst Disney Plus erhalten. Dieser startet bald mit über 500 Filmen und 350 Serien.

Seite 29

# Titelgeschichte

Fortsetzung von Seite 23

Varianten gegeneinander auszuspielen, gehen wir die einzelnen Varianten entsprechend durch: Kann man damit dieses oder jenes Ziel erreichen oder nicht?», sagt Gilbert Hürsch. Grundlage für diese Diskussion, die letzte Woche in der Kerngruppe geführt wurde, bildet ein Papier, das bei der Firma Transitec in Auftrag gegeben wurde und das einen Kurzbeschrieb von fünf verschiedenen Varianten liefert (siehe Grafiken rechts).

Eine Variante, die schon Ende der 80er-Jahre einmal aktuell war, ist der sogenannte Korridor Nord oder Juratunnel, der vom Bözingenfeld bis nach Vingelz führt. Sie war allerdings schon damals umstritten, vor allem in der Form, zu der ein Anschluss am Rande der Altstadt gehört. Damit hätte das Projekt heute erst recht keine Chance, in der Bevölkerung durchzukommen.

## Von Stärken und Schwächen

Jede der Varianten hat Stärken und Schwächen. Für Westastbefürworter und Vertreter von verschiedenen Wirtschaftsverbänden ist laut Gilbert Hürsch deshalb auch klar, dass es am Ende möglich sein wird, eine Mischlösung vorzuschlagen. «Wir stehen nun am Anfang einer sehr spannenden Diskussion», sagt Hürsch weiter.

Gibt es eine Streckenführung, die er als Vertreter der Befürworter besonders spannend findet? «Wir wollen versuchen, uns von einer bestimmten Variante zu lösen», sagt er. «Wenn wir uns jetzt an einer einzigen Variante festklammern würden, müssten wir gar nicht erst mit den Westastkritikern in einen Dialog treten. Das wäre sonst Zeitverschwendung», so Hürsch. «Ich bin aber überzeugt, dass es möglich ist, in der Kerngruppe gemeinsam eine breit abgestützte Lösung zu erarbeiten. Und wenn wir das schaffen, sind wir von unserer Seite her alle bereit, diese neue Variante zu unterstützen.» Laut Hürsch haben sich auf Westast-Befürworterseite alle beteiligten Verbände – Gewerbeverband, der Handels- und Industrieverein und die Wirtschaftskammer Biel-Seeland – geeinigt, dass man dem Dialogprozess konstruktiv gegenüberstehe.

Schon heute sagt Hürsch, wie wichtig es sei, dass am Ende auch die Behörden mitspielen. «Es nützt nichts, wenn wir in der Kerngruppe eine für uns gute Autobahnlösung finden und am Schluss Bund und Kanton Nein dazu sagen.» Einfluss nehmen müsste da aber schlussendlich die Behördendelegation.

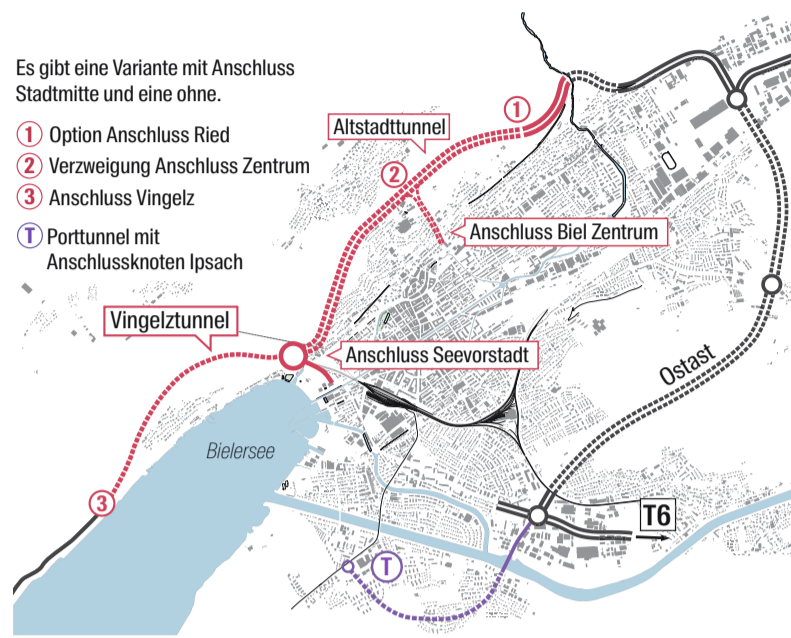
## «Verständnis für Gegenpartei»

Auch wenn man sich nicht festlegen möchte: Gibt es eine Variante, die die Befürworter besonders betrachten wert finden? Diese Frage beantwortet Hürsch überraschend. «Wenn man die Argumente der Gegenpartei hört, entwickelt man Verständnis für diese Seite.» So ergangen sei es ihm persönlich etwa mit dem sogenannten Tagbau, bei dem, wie der Name schon sagt, nicht nur unter der Erde gebaut würde. «Auch auf der Seite der Befürworter erkennt man, dass die Belastungen aufgrund des Tagbaus gross wären. Also haben wir dieses Kriterium nun auch in unsere Bewertung aufgenommen», sagt Hürsch.

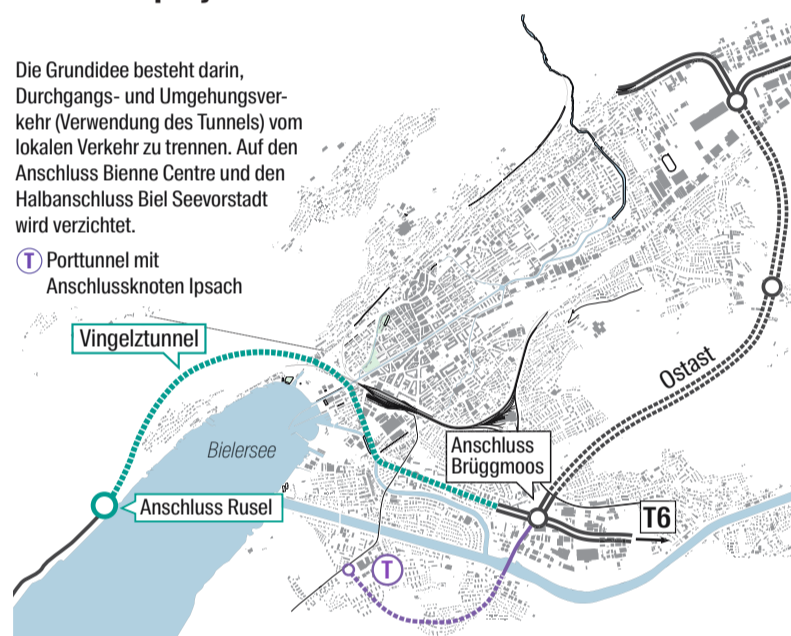
Als weiteres Beispiel nennt er die Grösse des Anschlusses Bienne Centre, der von der Mehrheit der Westastbefürworter immer verteidigt wurde. «Direkt hinter dem Bahnhof verhindert ein Anschluss in dieser Grösse aber anderes: Solche Argumente können wir nun nachvollziehen, und wir akzeptieren, dass es vielleicht wirklich bessere Varianten gibt als das Ausführungsprojekt, wie es geplant ist», sagt Hürsch.

Man glaube aber von Westastbefürworterseite her nicht, dass eine Lösung gefunden werden könne, die

## Korridor Nord – Juratunnel



## Alternativprojekt «Westast – so besser!»



GRAFIK BT/ml QUELLE: TRANSITEC

komplett ohne Anschlüsse funktionieren. «Der Bund wird höchstwahrscheinlich auch nicht alles bezahlen, wenn der Regionalverkehr nicht auf die Autobahn rauf- und runterfahren kann. Auch muss ja die Erreichbarkeit der Stadt Biel garantiert werden», sagt Hürsch.

## Chance für Seelandtangente?

Es liegen auch Varianten auf dem Tisch, die durchs Seeland führen. Wie realistisch ist es aber, dass sich die Seelandtangente am Ende als die beste Lösung herausstellt? «Ich persönlich erachte diese Wahrscheinlichkeit als klein», sagt Hürsch. Vor allem, weil es zu viele Hindernisse gebe bei dieser Variante, bei der eine zweispurige Verbindungsstrasse durch das Grosse Moos bis nach Müntschemier führen würde. So müssten alle betroffenen Gemeinden damit einverstanden sein. Zudem wisse man noch nicht, wie hoch die Entlastung dank der Seelandtangente tatsächlich wäre. «Doch wir und die Gegner sind uns einig, dass die Seelandtangente nun wirklich beurteilt werden muss. Vielleicht auch, um zu zeigen, dass die Wirkung nicht so gross ist und man dann definitiv davon abkommt.»

Das gilt laut Hürsch auch für andere Varianten: Etwa die Juratunnelvariante, die man nun auch im Zusammenhang mit aktuellen Verkehrszahlen betrachten müsse, um zu beurteilen, ob sie Wirkung zeigt. Und dabei gehe es eben auch um Kompromisse. Hürsch geht sogar so weit: Man müsse langsam davon loskommen, von Westast-Befürwortern und Westast-Gegnern zu reden. «Wir sollten von einem Team sprechen, das eine Lösung finden will, die breit abgestützt ist.» Sonst habe man ständig das Gefühl von Sieg und Niederlage.

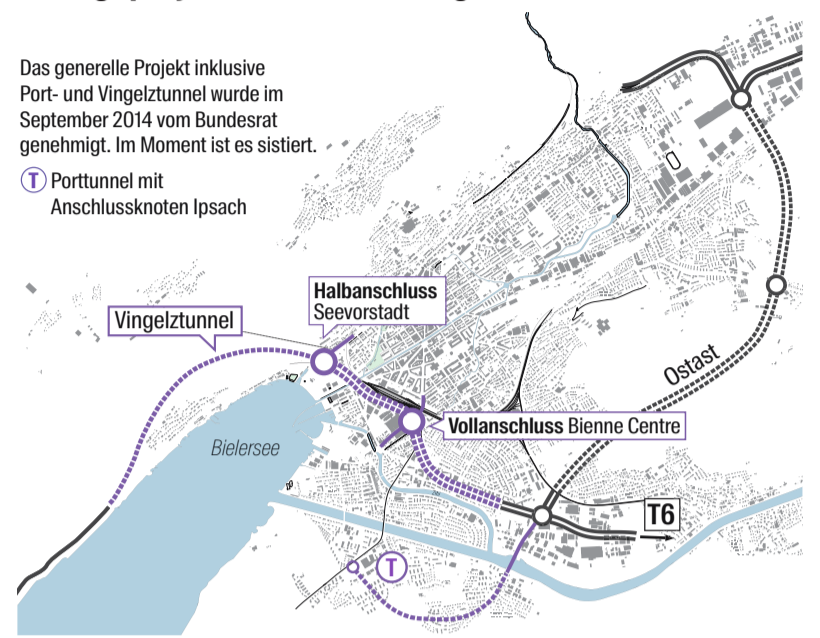
Doch wie weit geht der Wille zur Einigung? Könnten sich die Westast-Befürworter vorstellen, dass man die Stadt ganz ohne Autobahn vom Verkehr befreit? Dass also die

sogenannte Null-Variante eine Lösung wäre? «Ich glaube nicht daran», sagt er, auch wenn dieser Wunsch in der Dialoggruppe entstanden sei und man ihn jetzt prüfen müsse. «Das Ziel ist es, die Lebensqualität zu erhöhen. Irgendwelche unterirdischen Verkehrsführungen sind dafür aus unserer Sicht nötig. Vor allem, weil der Verkehr in Zukunft zunimmt.»

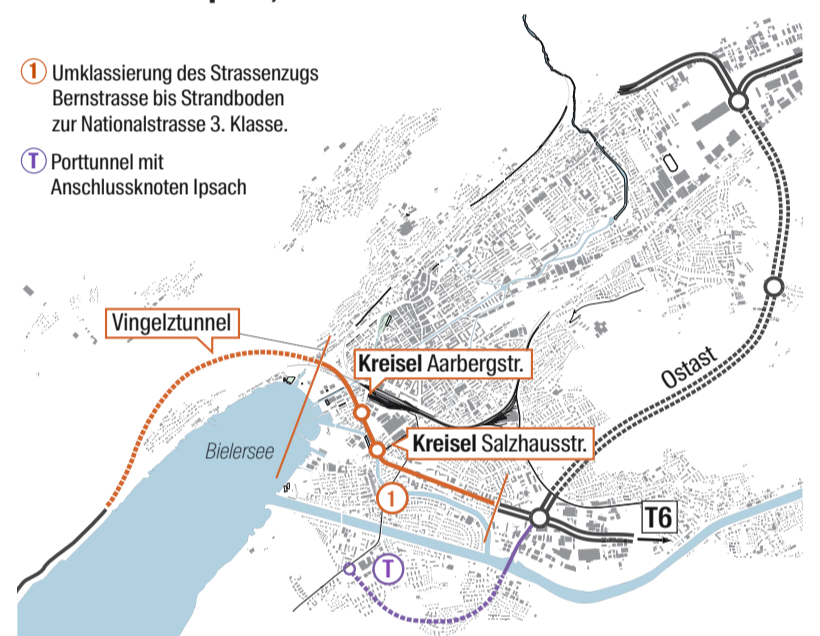
## Ein «Bieler Modell»

Doch auch für die Westastgegner ist die Null-Variante keine Alternative, wie Sprecherin Catherine Duttweiler sagt. «Nichts tun ist keine Option, das sagen wir seit über zehn Jahren.» Heute müsse man neben dem Langtunnel ohne Stadtanschlüsse, der kleinen Seelandtangente und dem Juratunnel auch eine visionäre Va-

## Auflageprojekt Westumfahrung «Westast»



## Variante Null plus, oberirdisch teilversenkt



riante prüfen: etwa ein «Bieler Modell», bei dem Autos, Fussgänger und Velofahrer in der Stadt gleichberechtigt nebeneinander auskommen: Das Motto heisse Koexistenz statt Dominanz. Bislang habe man an der Bern- und Ländtstrasse eine Autobahn geplant, umsäumt von Hochhäusern. Heute solle man den direkten Zugang zum See ermöglichen, die Städte Biel und Nidau verbinden und die Schüsspromenade autofrei gestalten. Duttweiler sagt: «Wir wollen Boulevardcafés statt Beton, eine verkehrsberuhigte Stadtoase mit Pflanzen und Bäumen.» Der Durchgangsverkehr gehöre nicht in die Stadt, sagen die Westastkritiker.

Wie sieht es aber aufseiten der Westastgegner aus: Ist man wie die Westastbefürworter ebenfalls von ursprünglichen Ideen abgekomm-

## «Unser Kompromiss ist die Alternative Westast – so besser!»

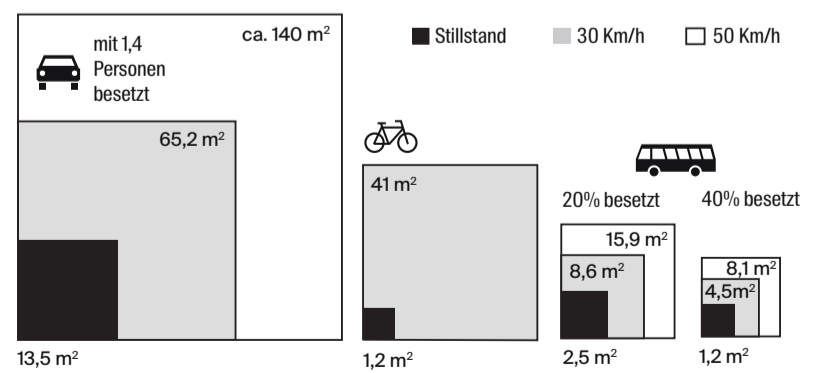
Catherine Duttweiler, Westastkritikerin

## «Wir müssen effizienter mit dem städtischen Raum umgehen»

In Zukunft wird es immer wichtiger werden, wie viel Raum ein Fahrzeug in Anspruch nimmt. Das sagt Kerngruppenmitglied André König, Raum- und Verkehrsplaner und Mitglied bei Pro Velo Biel. Er hat sich in der Kerngruppe schon öfters zur Verkehrsentwicklung in der Stadt Biel geäussert. Für ihn ist klar, dass im Rahmen des bevorstehenden Bevölkerungswachstums in der Region die sogenannten Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum zunehmen werden. «Das heisst, dass wir in Zukunft effizienter mit dem städtischen Raum umgehen müssen», so André König.

Spricht: Dort, wo es eng wird, müsse man in Zukunft optimale Verkehrsmittel einsetzen, die weniger Platz brauchen als andere. Laut André König entsprechen diesem Kriterium der öffentliche Verkehr und Fuss- und Veloverkehr. Ebenso gehören die Bieler Enuus, die Elekt-

## Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten (pro Person)



Flächen ermitteln sich aus Fahrzeuglänge und Breite der benötigten Verkehrsfläche doppelter Reaktionsweg als Sicherheitsabstand.

roleichtfahrzeuge, die drei Mal weniger Raum brauchen als ein Auto zu den raumeffizienten Verkehrsmitteln. Aus verkehrsrechtlicher Sicht gelten Enuus heute als Fahrräder.

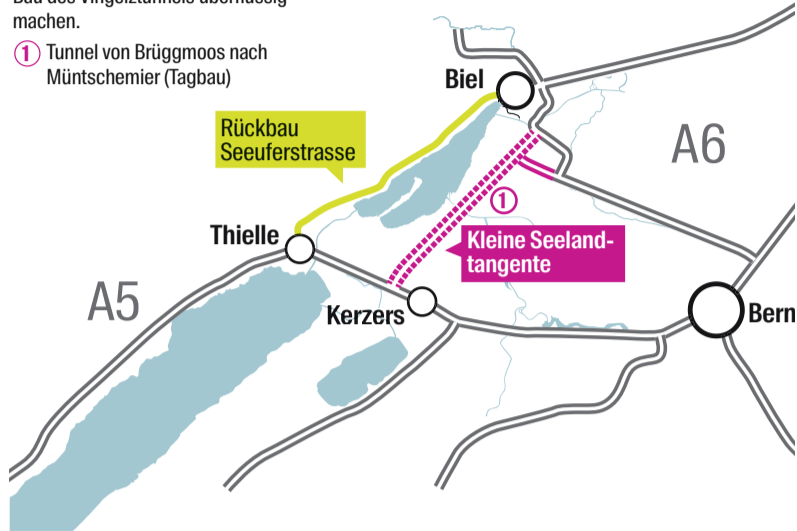
Generell geht der Trend in den Innenstädten laut König in Richtung Mikromobilität. Darunter versteht man Kleinstfahrzeuge, die alternativ zu herkömmlichen Transportmitteln

# Titelgeschichte

## Korridor Süd – kleine Seelandtangente

Eine Korridor-Süd-Variante würde den Bau des Vinkelzunneltunnels überflüssig machen.

① Tunnel von Brüggmoos nach Müntschemier (Tagbau)



Die Grafiken stammen aus einem Dokument, das die Kerngruppe bei der Firma Transitec in Auftrag gegeben hat. Sie zeigen verschiedene und typische Stossrichtungen für die Korridore Nord, Mitte und Süd auf. Neben den dargestellten Streckenführungen gibt es viele weitere Varianten, die schon untersucht und diskutiert wurden.

men? Wie kompromissbereit ist man im Dialogprozess? «Unser Kompromissangebot ist das Alternativprojekt «Westast – so besser!», das wir in mehreren 100 Stunden Freiwilligenarbeit mit dem Tunnel-experten Martin Gysel ausgearbeitet haben», sagt Duttweiler. Es handle sich dabei um eine unterirdische Autobahnstrecke, die den Netzabschluss respektiere, aber keine offenen Anschlüsse mitten in der Stadt vorsehe. «Wir freuen uns, dass diese Variante nun in den nächsten Wochen erstmals seriös geprüft werden soll.» Bei dieser Prüfung müsse sich zeigen, wo es Spielraum für mögliche Kompromisse oder auch eine visionäre Lösung gebe.

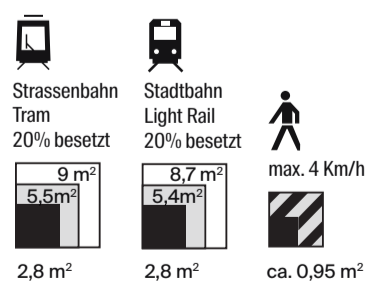
Das Argument, dass der Verkehr in Biel und der Region zunehme und man deshalb auch Stadtanschlüsse

brauche, lassen die Westastgegner nicht gelten. «Acht Anschlüsse in und um Biel sind genug. Zudem erzeugen neue Strasseninfrastrukturen zusätzlichen Autoverkehr.»

Schliesslich verfolge man in der Stadt Biel schon länger die 4-V-Strategie: «Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen.» Sprich: Jeglicher Zusatzverkehr soll auf den öffentlichen und den Langsamverkehr verlegt werden. Dies wegen dem beschränkten Platz, der Ineffizienz und dem unverhältnismässigen Platzbedarf der Autos und neu auch wegen des Klimas, wie Duttweiler schreibt. «Zudem ist es heute offen, wie sich der Verkehr durch das automatisierte Fahren entwickelt.» Gut möglich, dass dadurch wieder mehr Platz entstehe auf den Strassen.

Denkbar wäre es laut König aber, dass man einen weiteren Bereich zukünftig nur für den öffentlichen Verkehr, die Kleinstfahrzeuge und Taxis zugänglich machen würde. «Das beste Beispiel, wo eine Zone mit Kleinfahrzeugen funktioniert, ist Zermatt, das zu Spitzenzeiten von 40 000 Personen bewohnt ist und das höchst raumeffizient organisiert ist», sagt König. Dort sei nicht nur die Fahrzeuggrösse eingeschränkt, sondern auch deren Geschwindigkeit. «Platzsparend» bedeute aber auch, dass Freiräume immer wichtiger würden. Zeitgemässe Stadtplanung denke von den Aufenthalts- und Freiräumen her. Wo sind die Begegnungszonen? Wo Plätze? Wo gibt es Gestaltungsfreiraum für Junge und Alte?

Die veränderte Mobilität und Raumnutzung sei ein fortlaufender Prozess, den es langfristig umzusetzen gelte. *Deborah Balmer*



sowie dem zugehörigen Bremsweg plus

GRAFIK BT/ML QUELLE: WWW.ZUKUNFT-MOBILITAET.NET

genutzt und elektrisch betrieben werden. Heute werde in der Stadt Biel die Nidaugasse ausschliesslich von Fussgängern und in den Randstunden von Velofahrern genutzt.

# «Vielleicht hat ja jemand das Ei des Kolumbus gefunden»

**Interview** Der Leiter der Dialoggruppe, Hans Werder, über unterschiedliche Meinungen zum Westast und über Engagements in der Bevölkerung.



Die Kerngruppe hat sich nun bereits 13 Mal getroffen. Als nächstes ist ein Hearing geplant, an dem weitere Varianten vorgestellt werden, die in der Bevölkerung entstanden sind. AIME EHI

### Interview: Deborah Balmer

**Hans Werder, in der Kerngruppe taucht man nun immer stärker in die Autobahnvarianten ein. Wie ist die letzte Diskussion zwischen Westastbefürwortern und -Westastgegnern abgelaufen?**

*Hans Werder:* Ja, wir sind nun definitiv in die Variantendiskussion eingestiegen. Dabei haben wir nicht wie sonst in kleinen Arbeitsgruppen gearbeitet, sondern im Plenum. Gemeinsam haben wir versucht, mit der Seelandtangente erstmals eine Variante zu beurteilen. Was sind die Stärken, was die Schwächen? Das Gesprächsklima war sehr gut und offen, auch wenn man unterschiedliche Meinungen hatte. Wir schreiben ja jeweils die verschiedenen Erkenntnisse auf Packpapier auf.

**Weshalb könnte die Seelandtangente überhaupt eine interessante Variante sein? Sie liegt doch gar nicht im Perimeter, der eigentlich beurteilt werden sollte.**

Ein Argument war, dass man mit der Seelandtangente die Autostrasse auf der linken Bielerseeite zurückbauen könnte. Das sieht man als grosse Chance, auch wenn der Bund ebenfalls noch etwas dazu zu sagen hätte. Ein möglicher Nachteil der Seelandtangente ist, dass sie wohl nichts zur Lösung des innerstädtischen Verkehrsproblems in Biel beitragen würde. Einfach, weil sie relativ weit weg ist von der Stadt. So ist jedenfalls argumentiert worden. Wie gesagt, das war erst ein Probelauf, bei dem sich aber schon gewisse Dinge gezeigt haben.

**Als Basis für die Diskussion dient der Kerngruppe ja das Papier von Transitec, das verschiedene Streckenführungen zeigt. Die Westastgegner kritisieren, dass die echte «Null-plus-Variante» nicht aufgeführt sei. Es fehle der Beschrieb für die Variante gar keine Autobahn. Ist das ein Fehler?**

Das ist kein Fehler, sie ist im Papier zwar nicht ausgeführt, aber sie wird immerhin erwähnt. «Null plus» heisst ja «keinen Tunnel», dafür aber verkehrlich flankierende Massnahmen. Das



Hans Werder  
Leiter  
Dialogprozess

Verkehrsproblem der Stadt Biel soll also bei diesem Vorschlag nicht unterirdisch, sondern nur oberirdisch gelöst werden. Im Papier nicht aufgeführt ist sie, weil wir ja den Auftrag hatten, die Tunnelvarianten miteinander zu vergleichen. Das ist der erste Punkt. Der zweite ist: Die besprochenen kurz- und mittelfristigen Massnahmen zur Verkehrsproblemlösung decken die Möglichkeit bereits weitgehend ab, weil ja dabei auch kein Tunnel vorgesehen ist. Inhaltlich ist das also das Gleiche. Was man beobachten muss, ist, welche Wirkungen diese längerfristig haben. Über längerfristige Lösungen ist man sich aber noch uneins.

**Theoretisch ist es also möglich, dass man am Ende keine Autobahn braucht, um zum Ziel zu kommen?**

Selbstverständlich gibt es dazu in der Kerngruppe unterschiedliche Meinungen, und die Diskussion wurde noch nicht zu Ende geführt. Einig ist man sich aber, dass es bei jeder Tunnelvariante mindestens 20 Jahre, wahrscheinlich aber länger geht, bis sie in Betrieb genommen wird. Optimistisch gedacht: Fünf Jahre Planungsverfahren, 15 Jahre Bauzeit. Wir reden also vom Jahr 2042 und später. Deshalb sind wir uns einig: Die Verkehrsprobleme in Biel sollen früher gelöst werden. Was ist aber die langfristige Lösung? Da gehen die Meinungen auseinander. Diesbezüglich stehen wir am Anfang der Diskussion.

**Von aussen wurde auch kritisiert, dass in der Kerngruppe nur sogenannte Betonvarianten geprüft werden.**

Ja, aber das war der Auftrag. Zuerst analysierten wir die kurz- und mittelfristigen Varianten, bei denen wir nun Konsens haben. Doch wir haben auch den Auftrag, uns langfristige Lösungen zu

überlegen. Und ja, da vergleichen wir Betonvarianten miteinander.

**Der Kerngruppe ist es ein Anliegen, dass man im Sommer nicht einfach alles den Behörden zurückgibt. Man möchte auch künftig mitreden. Was ist diesbezüglich geplant?**

Wir haben diese Woche über die zukünftige Projektorganisation geredet. Wie es weitergeht, wenn der Dialogprozess aufgelöst wird. Der Wunsch kam auf, dass die Beteiligten des Dialogprozesses auch später in geeigneter Form einbezogen werden. Es soll also auch danach eine Gruppe geben, die verfolgt, wie es weitergeht. Dazu gibt es aber ebenfalls unterschiedliche Meinungen, wie weit man da einbezogen werden will. Einige finden, möglichst eng, andere sagen, wir haben die Arbeit im Sommer getan.

**Demnächst sollen Hearings stattfinden, an denen noch weitere Varianten vorgestellt werden. Diese kommen aus der Bevölkerung.**

Nachdem bekannt wurde, dass es den Dialogprozess gibt, haben sich mehrere private Personen gemeldet, die aus eigener Initiative Ideen ausarbeiteten. Einige machten das als Hobby, andere sind Fachleute. Ein Beispiel ist die Idee von Kurt Rohner. So sind etwa fünf zusätzliche Varianten zusammengekommen, die demnächst den Mitgliedern der Kern- und der Dialoggruppe vorgestellt werden. Darunter gibt es Abwandlungen der Seelandtangente und Abwandlungen der Verkehrsführungen in Biel.

**Sind das ernst zu nehmende Vorschläge?**

Das kann ich jetzt noch nicht sagen. Wir möchten diese Leute aber einladen, damit sie uns ihre Projekte vorstellen. Es wäre nicht seriös, wenn wir so lange über Varianten reden und dann jemand das Ei des Kolumbus gefunden hat und wir ausgerechnet ihn nicht anhören.

Link: [westast-dialog.ch/de/sitzungen-dialoggruppe](http://westast-dialog.ch/de/sitzungen-dialoggruppe)

Alles zum Westast unter [www.bieler.tagblatt.ch/a5](http://www.bieler.tagblatt.ch/a5)