

«Staufreiheit ist kein Menschenrecht!»

A5-Westast Der Widerstand gegen die geplante Autobahn A5-Westast wächst. Es sei zwar fünf vor zwölf, aber noch nicht zu spät, des Komitees «Westast so nicht!». Der Bieler Stadtrat Peter Moser kontert im Streitgespräch, dass es allerhöchste Zeit sei zu bauen.

Interview: Deborah Balmer

Peter Moser, das Komitee «Westast so nicht!» zeigt auf seinen Stadtwanderungen das Ausmass der bevorstehenden Baustelle des Westasts. Sind Sie auch schon mitgewandert?

Peter Moser: Nein, und ich muss auch nicht mitwandern, weil ich selber dort wohne, wo sich etwas bewegt. In der Seevorstadt nämlich. Oder besser gesagt dort, wo heute alles still steht. Das heisst also: Ich weiss, um was es geht.

Die meisten Teilnehmer sollen danach jeweils schockiert sein über die Zerstörungssache.

Benedikt Loderer: Natürlich sind die Ausmasse riesig. Im Loch des Anschlusses Biel Zentrum können Sie die Altstadt von Nidau versenken. Wenn man also die Ausmasse erfährt, dann erschrickt man schon.

Moser: Ein gewisses Verständnis habe ich für die Leute, die lieber keine Veränderung möchten und die das zementieren wollen, was wir heute haben. Doch mit den Aussagen, die das Gegenkomitee

hat man den See von der Stadt abgetrennt.

Loderer: Wissen Sie, damals (1923 wurde der Damm eröffnet) hat man das mit den genau gleichen Argumenten durchgesetzt, wie man heute die Autobahn durchsetzt. Es hiess nämlich: Es ist bahntechnisch viel besser, wenn man die Gleise im «Plus eins» hat – dann kann man im Bahnhof unten reinlaufen und ein paar Stufen hochgehen. Knapp hundert Jahre später beklagen wir uns darüber. Wenn wir aber den Westast so bauen, wie geplant, werden wir danach ebenfalls sagen: Was haben unsere Grossväter nur für Schnapsideen gehabt, als sie das durchsetzten?

Moser: Das stimmt nur bedingt. Die Stadt Biel war vor hundert Jahren nicht am See.

Loderer: Sie ist doch noch heute nicht am See. Wenn wir die Autobahn so bauen, wird sie nie an den See herankommen.

Peter Moser: Doch der Fussgänger hätte weniger Verkehr. Die Ländtestrasse beispielsweise würde verkehrsfrei. Der Zugang zum See wird dank des Westasts grösser werden.

Loderer: Die erste Frage, die wir stellen müssen ist doch die: Was für eine Autobahn braucht es? Weil wir das Bundesgeld zu Gute haben und es abholen wollen, sind nun alle dafür, dass man in Biel eine Luxusautobahn baut.

Was ist Luxus an der Variante?

Loderer: Es ist eine Luxusautobahn, weil sie alle gegebenen Vorschriften einhalten muss. Über eine Autobahn dritter Klasse hingegen hat man überhaupt nicht geredet. Die Kommission Stöckli hat damals die Nullvariante verworfen. Aber sie hat die Variante mit einer Autobahn dritter Klasse überhaupt nie berücksichtigt. Es kam ihnen also gar nie in den Sinn, weil sowieso klar war, dass sie die Luxusvariante wollen.

Moser: Egal ob zwei-, drei- oder vierspurig, jede Autobahn muss durch den Boden führen.

Loderer: Nein. Wenn wir eine Autobahn dritter Klasse bauen, dann wird die auf der Erdoberfläche gebaut.

Moser: Gestern hatten wir in der Seevorstadt wieder den ganzen Tag Dauerstau. Das heute völlig überlastete Strassennetz führt zu massiven Verspätungen. Prognosen sagen, dass der Verkehr jährlich weiter zunimmt. Das heisst, bis der Westast eröffnet, haben wir nochmals 20 bis 30 Prozent mehr Verkehr in der Stadt. Wir können doch den Leuten nicht zumuten, dass wir ständig Stau haben und nichts mehr geht. Wollen wir, dass sie von Vingelz nicht an den Bahnhof kommen? Dass das Gewerbe nicht arbeiten kann? Hinzu kommen noch all die Abgase und der Lärm. Doch das muten sie den Bielerinnen weiterhin zu, wenn alles oberirdisch geführt wird. Und so wird der See definitiv von der Stadt abgetrennt. Denn dann braucht es Unter- oder Überführungen für die Fussgänger. Das ist doch sinnlos.

Loderer: Die Hälfte des Verkehrs ist Freizeitverkehr. Müssen wir also wirklich garantieren können, dass jeder zu jeder Zeit mit dem Auto von Vingelz nach Biel an den Bahnhof fahren kann? Da bin ich also gar nicht sicher.

Moser: Selbstverständlich will man von Vingelz auch mit dem öffentlichen Ver-

Der A5-Westast



Grafik: BT/ml

«Den Menschen wird mit Gruselbildern Angst gemacht.»

Peter Moser

tee macht, sollte man warten, bis die Städte Biel und Nidau über die Resultate der städtebaulichen Begleitplanung verfügen. Mitte Januar werden die Fachleute die ersten Ergebnisse zeigen. Der Westast ist für die ganze Region eine Chance. Und den Einwohnern von Biel wird damit die Lebensqualität, die man früher in der Stadt vielleicht einmal hatte, zurückgegeben. Heisst: Es ist eine Chance für eine Veränderung und nicht ein Zementieren des Status quo. Den Menschen sollte also nicht mit Gruselbildern Angst gemacht werden.

Loderer: Genau das Gegenteil von dem, was Sie sagen, ist der Fall. Wenn die Autobahn gebaut wird, entsteht ein Graben. Biel wird erneut – wie es heute bereits der Bahndamm tut – vom See getrennt. Das Projekt ist städtebaulich nicht zu rechtfertigen.

Moser: Ihre Aussagen überraschen mich: Gerade Sie, Herr Loderer, sind doch für den Städtebau. Nehmen wir die Weidteile in Nidau. Die Strasse wird hier verschwinden und dem Quartier eine ganz neue Qualität geben.

Loderer: Nein, das ist nicht überraschend, was ich sage. Wenn Sie schauen, was es für Gräben gibt, damit man die Autobahn in die Stadt reinwürgen kann, dann sieht es vielleicht auf einigen Visualisierungen super modern aus. Aber wenn Sie dort als Fussgänger über die Strasse wollen...

Peter Moser, Sie sprachen vorher von Gruselbildern des Komitees «Westast so nicht!». Was meinen Sie genau?

Moser: Sie übertreiben mit dem Negativen. Stellen das zu stark in den Vordergrund.

Loderer: Sie tun doch genau das Gleiche! Sie zeigen uns ein Bild von der Seevorstadt nach dem Bau und erklären uns, das sei schön. Aber ich habe in meinem ganzen Leben noch keine Autobahn gesehen, die schön ist.

Moser: Betrachten wir noch einmal die heutigen Zustände: Die Weidteile in Nidau sind nicht schön. Beim Anschluss Biel Zentrum, in der Nähe des alten Schlachthauses, haben wir ebenfalls einen Unort. Dort können sie doch mit keinem Tourist vorbeigehen. Natürlich bin ich einverstanden damit, dass der Bahndamm eine erste Sünde war. Damit



Pro Westast und «Westast so nicht!»: Der Bieler Stadtrat (FDP) Peter Moser (links) und der Bieler Architekt und Stadtwanderer Benedikt Loderer des Gegen-Komitees kämpft gegen die Autobahn, die Gräben in die Stadt reisse. Peter Samuel Jaggi

«Ich habe noch keine Autobahn gesehen, die schön ist.»

Benedikt Loderer

kehr an den Bahnhof fahren. Und der steht ja bekanntlich im gleichen Stau wie der Rest des Verkehrs. Der ist also auch unpünktlich und nicht zuverlässig. *Loderer:* Man könnte eine Autobahn dritter Klasse bauen. Aber das müsste der Kanton Bern beim Bundesrat beantragen.

Moser: Sie wollen also den Leuten zumuten, dass der Verkehr von der Ländtestrasse in Richtung Brügg oberirdisch verläuft? Einen Zustand also, den wir heute nicht wollen, der aber damit noch schlimmer wird? Gleichzeitig behaupten Sie, die Leute hätten dann einen besseren Anschluss an den See. Das geht doch nicht auf. Das widerspricht sich. **Trotzdem: Das Komitee «Westast so nicht!» zählt mittlerweile 700 Mitglieder. Wieso hat die Protestbewegung einen so starken Zulauf?**

Loderer: Ja, weil die Leute nun sehen, was auf sie zukommt.

Moser: Nein, weil ihnen Angst gemacht wird. Unser Komitee kann genau das Gleiche sagen: Wir haben damals auf dem Bundesplatz 200 Unterschriftensäulen mit 40 000 Unterschriften aus allen Gemeinden der Region übergeben. Alle sagten damals: Wir wollen die Umfahrung von Biel. Und wir wollen damit eine möglichst grosse Entlastung für das Bieler Strassennetz. Eine solche Aktion könnten wir jederzeit wiederholen. Jeder, der im Stau steht, weiss, wovon ich rede.

Loderer: Ich bin nicht der Ansicht, ist es also von dieser Seite her betrachtet, ist es Staufreiheit ein Menschenrecht ist.

Anfang 2017 wird das Bauprojekt Westast bereits öffentlich aufliegen. Kann die Bieler Bevölkerung tatsächlich noch Einfluss nehmen auf den projektierten Westast?

Loderer: Wir haben in der Schweiz ein Nationalstrassengesetz. Anders als es sonst in der Schweiz üblich ist, ist dieses zentralistisch und antiföderalistisch. Das wollte man so, um möglichst alle lokalen Hemmnisse auszuräumen. Wenn man es also von dieser Seite her betrachtet, ist es gelaufen. Das einzige, was man noch tun kann, ist, das Projekt zu verzögern. Dann werden die 2,2 Milliarden Franken irgendwo anders eingesetzt. Denn auch an

anderen Orten wollen sie Geld für den Strassenbau.

Moser: Aber nicht überall geht es um die Netzvollendung.

Loderer: Je länger es geht, desto weniger kommen die Projekte zustande. Es ist also eine Art Guerilla-Taktik. Auch auf politischer Ebene ist einiges möglich: Etwa, wenn man die Forderung aufstellt, die erwähnte Autobahn dritter Klasse zu bauen und das versucht auf Kantons-ebene durchzusetzen. Es ist zwar fünf vor zwölf, aber zwischen fünf vor und zwölf Uhr bleibt noch ziemlich viel Zeit. Das sind die schwierigsten Minuten. Nicht die zuvor.

Moser: Im Jahr 2012 ist das Projekt aufgelegt, jeder konnte sich dazu äussern.

Peter Moser

- **Geburtstag:** 25. Januar 1948
- **Zivilstand:** Verheiratet, keine Kinder
- **Wohnt in:** Biel
- **Beruf:** Kaufmann und Unternehmer, Verwaltungsratspräsident von Funicar.
- **Bieler Stadtrat und Grossrat für die FDP**
- **Mitglied im Komitee «Pro Westast»**
- **Hobbys:** Politik und Wandern. Moser ist begeisterter öV-Benutzer und Generalabonnent-Besitzer. *bal*

um «diese Luxusautobahn» zu verhindern. Das sagt der Bieler Architekt Benedikt Loderer, ein Vertreter Denn der Dauerstau in der Stadt sei schlicht unzumutbar.



im Streitgespräch zum geplanten A5-Westast. Moser sagt, dass nun so schnell wie möglich gebaut werden soll. Loderer als Vertreter

2014 genehmigte der Bundesrat dann das generelle Projekt: das gibt die Routenführung und die Anschlüsse vor. Das ist fix und irgendwann gilt es das zu akzeptieren.

Das Komitee «Westast so nicht!» meldet sich also zu einem zu späten Zeitpunkt?

Moser: Ja, sie sind auf dem herkömmlichen Weg zu spät. Was man jetzt noch tun kann: Wenn das Projekt aufliegt, gibt es einerseits Einsprachemöglichkeiten. Andererseits gilt es, bei der städtebaulichen Begleitplanung mitzureden und zu schauen, dass es für Biel eine Qualitätsverbesserung gibt. Es soll in verschiedenen Stadtteilen zu einer Entlastung kommen.

Benedikt Loderer

- **Geburtsdag:** 14. März 1945
- **Zivilstand:** Verheiratet, keine Kinder
- **Wohnt in:** Biel
- **Beruf:** Architekt, Journalist und Stadtwanderer
- **Mitglied der Grünen**
- **Mitglied Komitee «Westast so nicht!»**
- **Hobbys:** reden, lesen, schreiben.

bal

Loderer: Eigentlich müssten wir den öffentlichen Verkehr und die Velos fördern. Stellen Sie sich vor: Mit 2,2 Milliarden Franken könnte man so einiges bauen, wenn man sich nicht auf eine Autobahn festlegen müsste.

Moser: Ob wir es wollen oder nicht, der Verkehr wächst. Und der Drang nach Mobilität ist bei den jungen Menschen ungebrochen. Wer heute im Internet bestellt, will die Lieferung morgen erhalten. Geliefert wird auf der Strasse.

Kommen wir nochmals zu einem wichtigen Argument des Gegenkomitees: die beiden Löcher, die für die Anschlüsse in den Stadtraum gerissen werden. Die Zahlen für den Vollanschluss Biel Zentrum sprechen für sich: 275 Meter lang, 45 Meter breit, 18 Meter tief. Ist dieser Einschnitt den Bieler wirklich zuzumuten?

Moser: Dieser Anschluss ist nicht schön. Kein Loch ist schön, da sind wir uns einig. Teilweise ist die Länge und Grösse wegen den Belüftungsvorschriften auch technisch bedingt. Doch nochmals: Die Anschlüsse kommen an Orten zu liegen, an denen wir heute Brachen oder Unorte haben.

Loderer: Ja, aber damit könnten wir doch etwas Schläueres tun, als ein Loch zu graben.

Moser: In den letzten hundert Jahren ist nichts getan worden. Nun kann man zusammen mit der Begleitplanung schauen, dass etwas Schönes entsteht.

Loderer: Autobahnen sind ja wie gesagt städtebaulich selten schön. Die einzig schlaue Idee, die in all den Jahren aufgetaucht ist, ist der Porttunnel.

Moser: Wir könnten noch hundert Jahre warten, um vielleicht noch was Besseres zu finden. Irgendwann muss man entscheiden und handeln. Für die Mobilität braucht es einfach Gefässe: und die heissen Autobahnen.

Loderer: Die Idee des Westasts stammt aus dem 20. Jahrhundert. Wir sind nun aber im 21. Jahrhundert angelangt. Wer weiss, wie die Situation in den 2030er-Jahren aussehen wird. Sie gehen davon aus, dass der Verkehr zunimmt, das muss aber nicht stimmen.

Baut man heute noch Autobahnen, die mitten durch die Stadt führen?

Loderer: In der Schweiz schon, ja.

Moser: Die Idee der Seeland-Tangente wurde ja bereits mehrmals begraben. Biel liegt halt, eingequetscht am Jura und See, etwas blöd. Irgendwo muss die Autobahn durchführen. Deshalb: möglichst unterirdisch und mit den Anschlüssen, damit die Autobahn die Stadt vom Verkehr entlastet.

Peter Moser, wie ernst nehmen Sie die Protestbewegung des Anti-Komitees?

Moser: Wir müssen die Opposition ernst nehmen und schauen, dass wir die Kritik in der weiteren Planung und im weiteren Bau positiv umsetzen können. Dafür sind nun aber wirklich Fachpersonen am Arbeiten. Ich bin tatsächlich gespannt, was uns die Spezialisten im Januar zeigen. Aber freuen würde ich mich, wenn man in Zukunft die Ländtestrasse und den Seezugang brauchen kann. Ich sehe ganz klar die positiven Seiten dieser Umfahrung: eine Umfahrung, die ganz sicher gebaut wird. Wir müssen ihr jetzt einfach das Beste abringen. Ich bin so überzeugt davon, weil ich als Anwohner direkt betroffen bin. Ich sehe und spüre den Verkehr jeden Tag und weiss, wo man im Stau steht.

Loderer: Wir vergessen aber auch nicht, Herr Moser, dass Sie vom Verkehr leben.

Moser: Ja und, ist das negativ?

Loderer: Nein, ich will nur sagen, dass Sie nicht nur als Anwohner, sondern auch als Verkehrsunternehmer betroffen sind, der ein Interesse daran hat, dass das gebaut wird.

Moser: Aber natürlich auch im Interesse unserer Kunden. Wir führen ja beispielsweise Schüler nach Fahrplan in die Schule und nicht, weil wir Freude haben, sie rumzufahren.

Loderer: Manchmal habe ich das Gefühl, die Schüler könnten auch zu Fuss gehen. Doch das ist eine andere Geschichte.

Beim Westast wird der Autobahnmeter teurer als er beim Gotthardbau war. Ist das gerechtfertigt?

Moser: Ein gewisser Kostendruck kommt auch von den Vorgaben, die sich ständig ändern. Jedes Jahr wird bezüglich der Sicherheit, Beleuchtung, Belüftung, Abwasser und so weiter mehr verlangt.

Loderer: Weshalb soll eine Luxusautobahn günstig sein?

Moser: Die vorgegebenen Normen müssen eingehalten werden. Sonst ist man, wenn etwas passiert, haftbar.

Loderer: Doch diese Normen werden doch von jenen gezeugt und geboren, die am Ende etwas davon haben. Das ist es doch.

Moser: Dem widerspreche ich nicht. Aber wir können es nicht beeinflussen.

Viele Bieler fürchten die sehr lange Bauzeit. Zehn jahrelang wird sich mitten in der Stadt eine grosse Baustelle befinden. Verstehen Sie diese Ängste?

Moser: Absolut. Deshalb geht die Tendenz in Richtung etappenweise Bauen. Das heisst: Wir wollen nicht von A bis Z einen Graben öffnen. Die Ingenieure müssen schauen, wie man die Bauphase am besten plant, damit der Verkehr weiterhin fliesst. Sicher müsste der Zubringer rechtes Bielerseeufer möglichst schnell gebaut werden, damit Port nicht im Verkehr ersäuft.

Loderer: Die Rechnung für die Etappierung zahlen wir auch, oder?

Moser: Ob es tatsächlich teurer kommt, als wenn wir alles auf einmal bauen, weiss ich nicht.

Beim Westastbau müssen auch einige sehr alte Bäume dran glauben. Geht es um das Fällen von alten Bäumen, wird es oft emotional. Was sagen Sie dazu?

Moser: Auch dafür habe ich absolutes Verständnis. Ich bin der Erste, der gerne durch die Wälder spaziert und die Farben bestaunt. Und die schönen Bäume vis-à-vis des Krautkuchens in Biel sehe ich jeden Tag. Doch das müssen wir in Kauf nehmen. Nicht zuletzt kann man auch sagen: Dass all diese Bäume einmal klein waren und auch wieder wachsen werden. Das ist also nichts, das für ewig zerstört ist. Sie dürfen auch gerne meine Fotos auf dem iPhone anschauen: Ich habe mehr Naturfotos als Autofotos gespeichert.

Loderer: Es ist klar, das mit den Bäumen ist eine hochemotionale Sache. Geht es

um Bäume, kann man auch gut auf die Tränendüse drücken.

Moser: Aber wir sind uns, glaube ich, einig: Auf jedem Bauplatz stehen am Ende mehr Bäume als zuvor. Zu Beginn sind sie natürlich einfach noch klein.

Loderer: Ein wenig Autobahngeld wird es garantiert auch noch für Bäume geben, da bin ich überzeugt.

Es ist nicht unüblich, dass vor Bauprojekten die Opposition nochmals grösser wird. Das sagte die kantonale Baudirektorin Barbara Egger-Jenzer. Doch beim Westast sei es doch speziell: Es gab eine Arbeitsgruppe Stöckli, die sich sehr breit abgestützt an 40 Sitzungen zu der aktuellen Version entschieden hat. Es sei also kein von oben diktiertes Projekt. Man habe sich stets um die Partizipation bemüht.

Loderer: Als Biel und Nidau merkten, was auf sie zukommt, versuchten sie, die Notbremse zu ziehen. Das hat nichts mit Partizipation zu tun, sondern damit, dass die politischen Verantwortlichen erst

«Wir vergessen nicht, Herr Moser, dass Sie vom Verkehr leben.»

Benedikt Loderer

dann realisierten, was los ist. Man muss sich klar sein darüber: Partizipation funktioniert nur, wenn es die Leute wirklich etwas angeht. Wenn man ihnen aber sagt: In zehn Jahren kommt eine Autobahn, dann ist das hinter dem Zeithorizont. Was die Gruppe Stöckli tat: Sie haben alles noch einmal aufgerollt: Vier Varianten. Und leider die fünfte Variante, sprich die Autobahn dritter Klasse, überhaupt nicht in Betracht gezogen. Danach fand die Gruppe heraus: Wenn man den Porttunnel baut, dann ist das heutige generelle Projekt das Beste. Aber: Alle vorherigen Sünden musste man übernehmen. Es war nicht so, dass sie in der Gruppe einfach frei hätten haushalten können, wie sie wollten.

Moser: Die Linienführung war gegeben. Loderer: Es war im Prinzip die letzte Möglichkeit, in der man das Ganze noch etwas stadtverträglicher machen konnte. Noch viel katastrophaler wäre es gewesen, den Zubringer neben Nidau hindurchzuführen. Herr Stöckli würde wohl sagen: Wir kommen mit einem blauen Auge davon. Und ich sage: Das ist schon in Ordnung, aber ihr habt nicht weit genug gedacht.

Moser: Die geprüfte Variante Null, die entspricht doch eigentlich Eurer Autobahn dritter Klasse. Das kommt auf das gleiche raus.

Und damit können Sie, Herr Moser, nicht leben:

Moser: Ja, das wäre Stillstand.

Loderer: Wer Strassen säht, wird Verkehr ernten. Sie wollen also eigentlich mehr Verkehr.

Moser: Verkehr ist wie Wasser. Er kommt einfach. Auch ohne Westast. Und wir müssen es möglichst gut kanalisieren. Ein Teil des Verkehrs muss weg.

Loderer: Ich bin völlig einverstanden: weg! Wir wollen weniger Verkehr.

Moser: Irgendwohin muss er. Das Wasser müssen Sie auch irgendwo durchlassen. Loderer: Wir müssen Politik machen, die den Verkehr einschränkt und weniger Verkehr produziert. Sonst ist es tatsächlich wie mit dem Wasser: Wir produzieren immer mehr Wasser. Doch wir müssen die Wasserproduktion einschränken. Herr Moser will es ableiten, ich bin dafür, dass man weniger produziert.

Lesen Sie die Vorgeschichte Umfahrung unter www.bielertagblatt.ch/westast