

Autobahnen werden demokratisch gebaut – oder gar nicht mehr

Die Bieler Stadtautobahn ist gescheitert, die Fehlplanung dafür kostete Millionen. Will man solche Debakel vermeiden, muss der Strassenbau der Zukunft ganz anders aussehen, **meint Catherine Duttweiler**

Der historische Erfolg der Bieler Bürgerbewegung – die Verhinderung einer baufertigen Autobahn mit zwei offenen Anschlüssen im Stadtzentrum und am See – ist auch die Geschichte einer historischen Fehlplanung. Seit den sechziger Jahren wurden über ein Dutzend Varianten geprüft. Bund und Kanton Bern steckten 80 Millionen Franken in die Konzeption der 7,2 Kilometer langen Strecke, die eine der letzten Lücken im Schweizer Nationalstrassennetz schliessen sollte. Jetzt hat das Eidgenössische Umwelt- und Verkehrsdepartement das Projekt definitiv abgeschrieben.

Das Bieler Beispiel zeigt: Wenn man zu lange ohne die Bevölkerung plant und ihr erst am Schluss Gelegenheit zu Mitwirkung oder Einsprachen gibt, sind teure Fehlinvestitionen programmiert. Der Netzbeschluss der Eidgenössischen Räte, der Strassenverbindungen von nationaler Bedeutung festlegt, stammt vom 21. Juni 1960 und bietet keine Möglichkeit zur Partizipation: Er sagt, wo es durchgeht, und zwar aus einer überregionalen Perspektive. Abstimmungen über Autobahnen können nur auf nationaler Ebene mit einer Volksinitiative erzwungen werden – und scheiterten bisher an der Urne an unterschiedlichen regionalen Interessen, wenn sie überhaupt zustande kamen.

Das nimmt die direkt betroffene Bevölkerung nicht mehr hin, zumal Autobahnprojekte heute nicht mehr über die grüne Wiese, sondern oft mitten ins Herz der wachsenden Städte führen. Das Bundesamt für Strassen versucht zwar, die Strecken möglichst unterirdisch zu legen, um den wachsenden Widerstand zu dämpfen. Doch so verteuern sich Bau und Unterhalt. Eine Crux.

Nach jahrzehntelanger Blockade ist es nun in Biel gelungen, im Dialog mit Befürwortern, Kritikerinnen und betroffenen Gemeinden innert knapp zwei Jahren einen Kompromiss auszuhandeln. Dieser wurde zuletzt von 28 der 30 involvierten Verbände und Gruppierungen mitgetragen und hat nicht

nur ein Autobahnprojekt verhindert, das zwei Quartiere zerschnitten hätte. Gemeinsam wurden 15 kurz-, mittel- und langfristige Lösungsempfehlungen zur Verbesserung und Lenkung des Verkehrsflusses verabschiedet. Besonders erfreulich: Zuerst sollen Massnahmen realisiert werden, die das Leben der Stadtbewohnerinnen rasch erleichtern. Busverbindungen sollen ausgebaut, Wege für Fussgänger und Velofahrerinnen sicherer gestaltet und der Durchgangs- und Transitverkehr erschwert werden, teils mit Unterstützung des Agglomerationsprogramms des Bundes. Erst wenn diese Massnahmen umgesetzt sind und eine Evaluation zeigt, dass die Belastbarkeit der Strassen überschritten wird, beginnt der bergmännische Bau eines unterirdischen Autobahnabschnitts – ohne weitere Anschlüsse im Siedlungsgebiet.

Es war ein Perspektivenwechsel, der zum Erfolg geführt hat: Erstmals wurde ein Strassenprojekt in der Schweiz nicht primär auf

den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet, vielmehr suchte man eine ganzheitliche Lösung für alle Verkehrsmittel und gewichtete Anliegen des Städtebaus gleich wie jene des Verkehrs. Die Dialoggruppe einigte sich auf ein Zukunftsbild, das die Lebensqualität der Stadtbewohner ins Zentrum stellt – und nicht jene von Autofahrerinnen, die aus der Agglomeration möglichst schnell in die Stadt fahren oder diese ungehindert durchqueren wollen. Dieser neue Ansatz ist auch aufgrund des sich wandelnden Mobilitätsverhaltens, neuer Arbeitsmodelle und des Klimawandels zukunftsweisend.

Prozess, Partizipation, Perspektivenwechsel: Das Bieler Beispiel sollte Schule machen. Denn der Kampf um städtischen Raum dürfte sich weiter verschärfen, die Kritik am Auto als meist parkiertes und schlecht besetztes Verkehrsmittel wächst. Innert eines Jahres wurden der Bau des Bieler Westasts, des Zürcher Rosengartentunnels und der Luzerner Spange Nord gestoppt, um nur die grössten Beispiele zu nennen. Zwölf Organisationen haben sich im November zu einem nationalen Netzwerk gegen den Ausbau von Autobahnen zusammengeschlossen. Ziehen Behörden veraltete Projekte ohne echte Partizipation durch, drohen weitere millionenschwere Fehlplanungen.

Allerdings kam es in Biel auch in diesem Punkt zu einem Happy End. Dort hat die Dialoggruppe den teuersten Nationalstrassenabschnitt der Schweiz verhindert, mit budgetierten Baukosten von über 720 000 Franken pro Laufmeter und Unterhaltskosten von 43 Millionen Franken pro Jahr. So gesehen, wurden in der Stadt am Jurasüdfuss nicht nur ganze Quartiere vor der Zerstörung gerettet und neue Prioritäten in der Verkehrsplanung aufgezeigt. Da jede künftige Tunnelalternative – ob durch den Jura, durchs Seeland oder unter Biels Grundwasser hindurch – deutlich günstiger käme als das jetzt beerdigte Grossprojekt, hat die öffentliche Hand sogar einen dreistelligen Millionenbetrag eingespart.

Catherine Duttweiler



ANNA-TINA BEBERHARD

Catherine Duttweiler, 59, ist selbständige Autorin, Dozentin, Kommunikationsberaterin und Verwaltungsrätin. Als Mitglied der Kern- und Dialoggruppe zum Bieler Westast war sie Teil des Verhandlungsteams, welches den Kompromiss ausgehandelt hat. Zudem war sie Sprecherin der Westast-kritischen Organisationen.