

Kontext

Der zweite Bund des Bieler Tagblatts



Titelgeschichte

Ein Jahr Ostast: Chaos blieb aus

Die Autobahnumfahrung im Osten der Stadt Biel ist ein Erfolg. In vielen Quartieren fahren heute weniger Autos als vor der Eröffnung. Das zeigen auch aktuelle Zahlen. Und die beweisen: Mit den Prognosen lag man haushoch daneben.

Blick aus der Luft auf den Orpundanschluss: Wer über die Autobahn fährt, spart Zeit. In Orpund heisst es, man profitiere von der Ostumfahrung.

BILDER: LUCAS SEIDLER

Deborah Balmer

Genau ein Jahr ist es her: Stadtpräsident Erich Fehr (SP) erinnert sich bestens, wie er am Freitag, 27. Oktober, auf der Rückfahrt der Ostasteröffnungsfeier zu seinen Kollegen sagte: «Lasst uns schauen, ob wir schon was merken in der Stadt.» Beobachtet hatten sie zwar zu dem Zeitpunkt noch nichts Augenfalliges. Doch bereits am Montag darauf hatte der Stadtverkehr wie von Geisterhand abgenommen. «Das merkte ich schon bei mir daheim in Bözingen. Und später sah ich, dass auch auf der Nordachse, an der Seevorstadt und der Mühlebrücke, deutlich weniger Autos

fuhren», sagt Erich Fehr. «Am stärksten fiel mir persönlich aber in den Wochen danach das fast vollständige Verschwinden des Lastwagentransitverkehrs auf – diese gefühlte Verbesserung ist äusserst wichtig», sagt er weiter.

Nicht nur vom Stadtpräsidenten, auch sonst hört man es seit der Eröffnung immer wieder: Vor allem die Quartiere im Osten der Stadt wurden dank der Autobahn klar vom Verkehr entlastet. Die Nordachse wurde vor allem vom Schwerverkehr befreit, an der Mett-/Madretschstrasse fahren ebenfalls deutlich weniger Autos. Autofahrer, die statt durch die Stadt über den Ostast fahren, sparen Zeit – dies sogar nachts, wenn

es wenig Verkehr auf den Strassen hat. Der Ostast hat seine Wirkung wie gewünscht entfaltet.

Dem BT liegt der Bericht zu den verkehrlichen Auswirkungen der Ostastumfahrung Biel des Vereins Seeland.biel/bienne vor: Er zeigt den Zwischenstand und die Verkehrszahlen ein Jahr nach der Eröffnung. Und der Bericht bestätigt, nicht alles ist wie vorausgesagt eingetroffen: So hatten Berechnungen prognostiziert, dass es an verschiedenen Stellen in der Stadt zu einem Verkehrschaos kommt. Dort nämlich, wo später der Westast gebaut wird. Das hiess es etwa von der Bernstrasse, vom Guido-Müller-Platz oder von der Haupt-

«Am stärksten fiel mir persönlich das fast vollständige Verschwinden des Lastwagentransitverkehrs auf – diese gefühlte Verbesserung ist äusserst wichtig.»

Erich Fehr, Stadtpräsident Biel

strasse im Stedtl Nidau. Doch was ist im letzten Jahr passiert? Der Verkehrskollaps blieb aus. Das konnten die Verkehrsteilnehmer schon bald nach der Eröffnung beobachten.

Der Bericht untermauert dies nun aber mit Zahlen: Über den Bieler Guido-Müller-Platz fuhren 2017 pro Werktag 32 800 Fahrzeuge (siehe Tabelle Seite 26). Nach der Eröffnung zählte man in der Summe aller Knotenzufahrten sogar nur noch 31 700 Fahrzeuge pro Tag, 1100 Fahrzeuge weniger also, als vor der Ostasteröffnung. «Es zeichnen sich massive Probleme ab», hiess es etwa

Fortsetzung auf Seite 26

Der Vereinspräsident ist sauer

Das neue Hallenreglement der Stadt kommt nicht bei allen gut an, wie der «Leserbrief der Woche» verdeutlicht.

Seite 29

Ja zur Langeweile

Wir nutzen das Smartphone, um Langeweile zu vermeiden. Dabei sollten wir Langeweile zulassen.

Seite 30

Die Farbe Rot im Fokus

Die leuchtend roten Blätter im Wald preisen den Herbst an – und faszinieren den BT-Fotografen.

Seite 37

Welcher Film darf es sein?

Das Wochenende bring Kino-Wetter. Bei der Auswahl des richtigen Films helfen die BT-Filmkritiker.

Seite 39

Titelgeschichte



Das Fazit nach einem Jahr Autobahn: Viele Quartiere wurden erfolgreich vom Verkehr befreit. Zum Verkehrskollaps im Westen der Stadt Biel kam es nicht.

Fortsetzung von Seite 25

vom Verein Seeland.biel/bienne vor der Eröffnung. Das Verkehrsaufkommen am Guido-Müller-Platz werde zu Spitzenzeiten mindestens 40 Prozent höher ausfallen, als eigentlich tragbar. 47 500 Autos wurden fürs Jahr 2020 vorausgesagt. Heute ist man weit davon entfernt.

Stau zwischen Lyss und Studen

Was ist geschehen? Eine mögliche Erklärung ist, dass wer in Richtung Westschweiz unterwegs ist, lieber auf dem Ostast in Richtung Lyss-Bern weiterfährt, statt im Brüggmoos die Autobahn zu verlassen. Die Zahlen im Bericht zeigen nämlich einen weiteren unerwarteten Punkt: die deutliche Zunahme auf der T6. 20 800 Autos zählte man an einem durchschnittlichen Werk-

tag vor der Ostasteröffnung zwischen Lyss und Studen. 26 200 Fahrzeuge waren es bei der Messung knapp ein Jahr später. Unterschätzt wurde hier laut Experten der Verlagerungseffekt der Autofahrer, die zuvor vom Jura her über den Anschluss Lengnau über Büren und Rapperswil in Richtung Bern fuhren. Die nehmen heute lieber die Autobahn.

Das grosse Verkehrschaos blieb ebenso auf der Hauptstrasse im Nidauer Stedtl aus, auch das wird durch Zahlen belegt: 2017 fuhren 18 100 Fahrzeuge über die Hauptstrasse, dieses Jahr waren es noch 16 100 Fahrzeuge pro Werktag.

Fairerweise muss gesagt werden, dass die schlimmsten Szenarien des Kantons aufzeigten, wie sich die Strassenbelastung ganz ohne Massnahmen des Gesamt-

mobilitätskonzepts entwickelt. Trotzdem hiess es im Vorfeld von verschiedenen Seiten: Bis zur Eröffnung des Westasts müsse im Gebiet der Westumfahrung ganz klar mit erschwerten Verhältnissen gerechnet werden. Etwas, was jetzt natürlich hellhörig macht. Und es ruft auch die Westast-Gegner auf den Plan: Wenn die Prognosen für den Ostast falsch waren, dürften auch die für den Westast falsch sein, heisst es.

«Eine Prognose bleibt halt eine Prognose», sagt Erich Fehr und macht die Verbindung zum Westast gleich selber: Der Gemeinderat habe ja bereits früher verlangt, dass für den Vergleich der verkehrlichen Wirkung zwischen dem offiziellen Ausführungsprojekt und dem Alternativvorschlag die effektiven Ostastzahlen genutzt werden sollen. Er sehe hier keine Differenz zu

den Forderungen der Westast-Gegnern.

Gewohnheiten sind stark

Doch zurück zum Ostast, der sein Einjähriges feiert: Etwa ein Jahr dauert es in der Regel etwa, bis sich die Autofahrer an die neuen Begebenheiten gewöhnt haben. Zuvor probieren sie gerne ver-

schiedene Routen aus: So war die Entlastung an der Mettstrasse in den Tagen direkt nach der Ostasteröffnung grösser als ein paar Wochen später. Der Grund: Wegen der erleichterten Durchfahrt auf der Mettstrasse, nahmen einige wieder den Weg durch die Stadt. Um diesen sogenannten Rückverlagerungseffekt zu ver-

hindern, wurden zur Verkehrslenkung schnell die ersten verkehrlich flankierenden Massnahmen (VfM) umgesetzt, ein Prozess, der bis heute am Laufen ist: Die bekannteste ist die Dossierampel bei der Unterführung Mett-/Madtretschstrasse. Sie löst am meisten Widerstand aus. Auch die Lichtsignalanlage beim Längfeld-

Verkehrsbelastung an einem durchschnittlichen Werktag

Strasse	Fahrzeuge	
	2017	2018
Hauptstrasse, Brügg	11 600	8900
Guido-Müller-Platz, Biel	32 800	31 700
Hauptstrasse, Nidau	18 100	16 100
Ländtestrasse, Biel	13 600	13 200
Mettstrasse, Biel	23 000	11 100
Längfeldweg, Biel	17 400	9800
Bözingenstrasse, Biel	15 800	14 100
Dufourstrasse, Biel	6100	5600

Tabelle: BT/Quelle: Bericht Verkehrliche Auswirkungen Ostumfahrung Biel/Verein Seeland.biel/bienne

Titelgeschichte



12 700

Fahrzeuge weniger sind ein Jahr nach der Messung 2017 im Jahr 2018 pro Werktag über die Mettstrasse gefahren. Der Grund sind die neue Autobahn und die Ampeln bei der Unterführung, die den Verkehr dosieren.

weg/Bärenkreisel und die am Kreuzplatz erhielten neu eine dosierende Wirkung für den Stadtverkehr.

Nötig waren nicht nur diese Massnahmen, um die Quartiere vom Verkehr zu befreien: «Ganz wichtig sind auch die Anpassungen im öffentlichen Verkehr, wo wir das Liniennetz erweiterten», so Fehr. So entstand die Buslinie 12, die von Brügg ins Bözingenfeld führt und 20 Minuten Zeitgewinn gegenüber dem Weg via Bieler Bahnhof bedeutet. Einmal umsteigen, dafür schneller am Ziel sein, das ist im Sinne von neuen Mobilitätskonzepten, die schweizweit umgesetzt werden. Allgemein fahren die Busse dank dem Ostast pünktlicher als vorher.

Velofahrer und Fussgänger

Vom Ostast profitierten nicht nur Autofahrer und Busfahrer,

sondern auch Velofahrer und Fussgänger, die seit einem Jahr mehr Platz auf Biels Strassen haben. So meldete sich jemand aus dem Quartier nahe der Mettstrasse bei der städtischen Baudirektion: Er und seine Kinder seien sehr froh, dass die Unterführung nun sicher passierbar sei. Von gesicherten Radspuren profitieren Velofahrer auch bei der Unterführung Mühlestrasse, ebenso wurden beim Anschluss Brüggmoos Fahrradwege realisiert.

Verkehr ist und bleibt ein dynamischer Prozess: Biels Stadtpräsident Erich Fehr, der im Quartier Mett aufgewachsen ist, erinnert sich lebhaft, wie er in seiner Kindheit mit seinen Eltern immer über Büren und Rapperswil nach Bern gefahren ist. Eine Strecke, die man damals so fuhr.

«Die Rückmeldungen, die ich aus der Bevölkerung bekomme, sind überwiegend positiv. Wer in Aegerten wohnt und mit dem Auto in der Region unterwegs ist, merkt vielerorts Verbesserungen.»

Stefan Krattiger, Gemeindepräsident Aegerten

«In Aegerten sind die Auswirkungen zwar nicht so direkt wahrnehmbar wie in Stadtnähe, aber auch bei uns stellen wir fest, dass sich der Verkehr auf die Autobahn verlagert hat. So gibt es zum Beispiel auf der Hauptstrasse Richtung Schwadernau eher weniger Verkehr. Negativ fällt der Mehrverkehr auf, der auf der Autostrasse T6 durchs Dorf rollt. Als Präsident der Agglo-Konferenz von Seeland.biel/bienne bin ich froh, dass die Entlastung spürbar ist und die Mehrbelastungen andernorts – vor allem im Bereich des fehlenden Westasts – bis jetzt nicht so gross sind, wie im Vorfeld befürchtet. Man muss das im Auge behalten. Natürlich nutze ich die Autobahn auch selber. Ob sie mir gefällt? Ich habe da keine emotionale Bindung – ich finde sie einfach praktisch.»

«Der Autobahnanschluss wird von sehr vielen Orpundern rege benutzt und trotz längerer Fahrdistanz verkürzt sich der Arbeitsweg für viele wesentlich.»

Jürg Räber, Gemeindepräsident Orpund

«Auf der Verbindung Orpund-Brügg ist der Verkehr massiv zurückgegangen, gleichzeitig hat sich auf der Hauptstrasse in Richtung Biel wenig verändert. Die verkehrlich flankierenden Massnahmen auf der Hauptstrasse sind noch nicht umgesetzt, zuständig ist der Kanton. Die Planung ist abgeschlossen, aber im Augenblick durch eine Einsprache blockiert. Mein Eindruck: Orpund profitiert von der Ostumfahrung und dem Anschluss Orpund.»

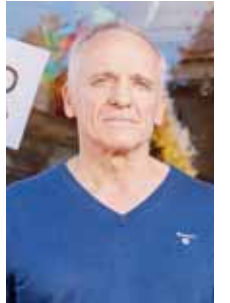
«Wenn man dem Brügger Waldrand entlang spaziert, dann sieht man den massiven Einschnitt in die Natur. Bis weit in den Wald hinein ist das Rauschen der Autobahn zu hören.»

Marc Meichtry, Gemeindepräsident Brügg

«Es wäre falsch, vom gut funktionierenden Ostast automatisch auf einen gut funktionierenden Westast zu schliessen. Im Brüggmoos, Bözingenfeld und in Orpund wurden nicht Anschlüsse inmitten verdichteter Wohnquartiere gebaut. Biel ist eine Stadt mit relativ weit auseinanderliegenden Zentren. Wäre da als Vision nicht ein strombetriebenes, ständig zirkulierendes, halb offenes Transportmittel für die Verbindung denkbar? Eines, das an jeder Kreuzung hält, ein einfaches Ticketing aufweist und dank bodennahem Einstieg keine erhöhten Randsteine braucht? Man würde sich ja fast wie in den guten alten Zeiten in San Francisco fühlen, wo die «Cable Cars» noch das Transportmittel Nummer eins für jung, alt, reich und arm war – und dies in einem freundlichen Nebeneinander mit Fahrrad, Bus und Auto.»

Der Brotofen ist schon lange weggeräumt

23 Jahre lang führte Patrick Parrain an der Madretschstrasse 66 in Biel eine Bäckerei, die im Juni für immer schloss. Im letzten halben Jahr machte er mehr als ein Drittel weniger Umsatz. Der Grund: Die Autobahn.



Patrick Parrain
Bäcker

Seine Geschichte zeigt den Erfolg des Ostasts. Doch für ihn persönlich ist es eine geschäftliche Niederlage: Nach 23 Jahren war diesen Sommer Schluss für die Bäckerei Parrain an der Madretschstrasse 66. Eigentlich nach 47 Jahren, weil zuvor bereits Patrick Parrains Eltern den Laden 24 Jahre lang führten. Der Bäcker schätzt, dass im Haus insgesamt 100 Jahre lang gebacken wurde. Bis im Sommer 2018.

Seine Bäckerei war bekannt für die Nachspeisen. Spezialität: Saint-Honoré, ein Törtchen aus der französischen Küche. Die Kunden: Anwohner aus dem Madretsch-Quartier, Leute auf der Durchfahrt ins Industriegebiet Bözingen, oder solche, die von auswärts unterwegs waren. «A louer» steht seit Wochen am leeren Schaufenster, ein möglicher Nachfolger ist im letzten Moment abgesprungen. Parrain schliesst sein leeres Geschäft auf, die Brotregale, die Patisserie-Vitrine, der Kühlschrank, alles ist ohne Inhalt. Der Ofen in der Backstube: Schon lange weggeräumt.

«Ich bedaure sehr, dass es mit dem Nachfolger am Ende doch nicht geklappt hat.» Weshalb der junge Bäcker kalte Füsse bekommen hat, weiss Parrain nicht. «Vielleicht hat es ihn gestört, dass wir im letzten Halbjahr deutlich weniger Kunden hatten. Ein bis zwei Monate nach der Autobahneröffnung brach bei mir der Umsatz um etwa 35 Prozent ein», sagt er. Parrain selber musste auf Anraten seines Arztes aufhören.

Der Umsatz brach ein, als die Stadt zur Quartierentlastung die Ampel an der Mett- und Madretschstrasse installierte. «Die Leute fahren nicht mehr an meinem Geschäft vorbei. Die Kundschaft blieb plötzlich aus.» Jetzt sah es auf der Strasse vor seinem Schaufenster aus wie in einem Dorf. Die Unterschriftensammlung der SVP hatte er unterschrieben, sich dafür eingesetzt, dass die Ampeln wieder verschwinden.

Parrain musste sogar einen Mitarbeiter entlassen, obwohl er beteuert: Die Bäckerei hat er nicht deswegen geschlossen. Denn sein zweites Standbein, die Auslieferung von Backwaren, lief noch immer gut. Sechs Tage in der Woche hat Parrain in all den Jahren gearbeitet. Seine Arbeitstage starteten um 2.45 Uhr. Auch am Sonntag ging er jeweils noch ins Geschäft, um Torten zu backen. «Ich habe aber an keinem einzigen Morgen gedacht, dass ich keine Lust habe», sagt er. Das Schöne am Bäckerberuf sei, dass man immer sofort ein Resultat sehe. «Es war eine Herausforderung für mich, jeden Tag noch besser zu werden», sagt er. Stets hat es ihm Freude bereitet, ihm Team zu arbeiten, «ich versuchte immer, dass es familiär zu und her geht mit meinen Mitarbeitern».

Seine Tochter ist ebenfalls gelernte Bäckerin, doch zurzeit arbeitet sie im Gastgewerbe. Parrain selber ist nun Angestellter in der Coop Hausbäckerei beim Bahnhof Biel, er arbeitet 100 Prozent, sagt aber, dass er sein Pensum damit um einen Drittel reduziert habe. Was mit seinem alten Geschäft passiert, weiss er nicht: Vielleicht gebe es ein Restaurant, ein Tea Room oder auch eine Wohnung daraus. *bal*