

# **« WestAst Anders »: Überlegungen zur aktuellen Situation im Hinblick auf den Technischen Vergleich zwischen dem Ausführungsprojekt Westumfahrung Biel und der Alternatividee des Komitees "Westast so nicht!"**

**Anhang zum Dokument und zu den zwei angefügten Plänen, die Ihnen im März 2017 zugesandt wurden: Entwicklung eines anderen Projektes «WestAst Anders» bezüglich der Westumfahrung von Biel sowie zum Dokument: « Die Alternative zum alternativen Projekt » vom November 2017**

Didier Bardet - Dessinateur-projeteur, planification du territoire - Bienne - Octobre 2018  
Didier Bardet – La Haute-Route 11 – 2502 Biel/Bienne - didier.bardet@outlook.com

## Übersetzung des französischen Originaltextes

Der technische Vergleich liegt vor. Es ist keine Überraschung, dass er nicht zugunsten der Alternativ-Variante ausfällt. « Westast so nicht » (WASN) hat unverzüglich eine Korrektur vorgelegt, welche auf die Fehlerhaftigkeit nahezu aller Elemente des Berichtes hinweist.

Diese widersprüchlichen Analysen laufen unweigerlich auf ein Kräfteressen hinaus.

**Ein Kräfteressen wiederum läuft immer auf einen Gewinner und auf einen Verlierer hinaus.**

Der Verdacht liegt nahe, dass der Vergleich aufgrund bestimmter Schlussfolgerungen den offiziellen Projektenwurf favorisiert. Aber ist es deswegen sinnvoll, seinen gesamten Inhalt zurückzuweisen?

**Macht es Sinn ein vollständiges Scheitern zu riskieren, indem man eine bestimmte Variante verteidigt anstatt ein Ziel ins Auge zu fassen?**

Sind die Bieler Parteien, die das Projekt ablehnen, wirklich überzeugt, dass der zusätzliche unabhängige Vergleich, der beim Kanton angefragt wurde, unter Berücksichtigung der **verkehrswirtschaftlichen, städtebaulichen, sozialen, ökologischen und ökonomischen** Aspekte zugunsten der alternativen Variante plädieren wird?

Beweist die anerkannte, weitgefächerte Arbeit des Komitees WASN, dass dessen Arbeitsgruppe DIE Lösung parat hat?

**Und was, wenn die Variante WASN nicht die richtige Lösung wäre?**

Ist es noch möglich Abstand zu nehmen und sich diese Frage zu stellen?

Die Entwicklung eines Projektes orientiert sich am Ziel, das erreicht werden soll und erfolgt über die Erfassung aller entsprechenden Fragestellungen. Es macht keinen Sinn, sich in der Folge nur punktuell oder partiell mit ihnen zu befassen. **Der Ansatz der WASN ist in dieser Hinsicht unvollständig.**

Ausgehend von der Feststellung, dass der « Westast grundsätzlich falsch ist » konstruiert das Komitee WASN unwillkürlich ein Tunnel von einem Ende zum andern des Projektes und gibt sich damit zufrieden, Umstrittenes einfach wegzulassen (die Autobahnanschlüsse in der Innenstadt) und weniger Umstrittenes aufrecht zu erhalten (das Port-Tunnel) ohne die Auswirkung seiner Entscheidungen im Hinblick auf andere Problematiken oder in anderen Bereichen zu berücksichtigen.

Hier einige der festgestellten Problematiken:

- **Anstieg des motorisierten Individualverkehrs limitieren.** Reicht es aus, von den Autobahnanschlüssen in der Innenstadt abzusehen, wie WASN vorschlägt?
- **Den Einwohnern eine höhere Lebensqualität ermöglichen.** Ist motorisierter Individualverkehr, der nicht unterirdisch verläuft, wirklich allorts sinnvoll?
- **Die Quartiere entlasten.** Ist ein Autobahnzubringer inmitten des Wohnviertels Weidteile eine befriedigende Lösung?
- **Die verschiedenen Fortbewegungsmöglichkeiten angemessen aufteilen.** Beeinträchtigt der Autobahnzubringer nicht die Qualität der verschiedenen Fahrrad- und Fußgängerwege, die auf dieser Strecke vorgesehen sind?

Es folgt eine detaillierte Analyse der beiden Hauptprobleme angesichts des Projektes von WASN:

### Anstieg des motorisierten Individualverkehrs limitieren

#### **Der Port-Tunnel: « vernünftig » ... wirklich?**

Wissen Sie, dass die Prognosen des Bundes von 2016 über die Erhöhung der bis 2040 zurückgelegten Kilometer bei +51% für den Bahnverkehr, +32% für den Fahrradverkehr und nur bei +18% für den Kraftfahrzeugverkehr liegen? Wissen Sie, dass diese Entwürfe heute als Planungsgrundlage für Infrastrukturprogramme von Strasse und Schiene sowie für verkehrspolitische und raumplanerische Entscheide dienen, während die Planung des Port-Tunnels bereit 2010 erfolgt ist?

Um ein Ansteigen des motorisierten Individualverkehrs zu limitieren, muss eine ausgewogene Neudimensionierung des offiziellen Projektes erfolgen. Der Verzicht auf die Autobahnanschlüsse in der Stadt ist nicht die einzige notwendige Massnahme. WASN reagiert aus lediglich örtlicher bauplanerischer Sicht auf die Lage dieser Anschlüsse. Der bauplanerische Nachteil wird also lediglich an einen anderen Ort verschoben.

Der Port-Tunnel ist aufgrund seiner Dimension die signifikanteste Ursache für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Der Tunnel bietet für die Bewohner auf der Südseite des Sees die bequemste Möglichkeit, um nach Bern, Solothurn, in den Jura oder zur Nordseite des Sees zu fahren.

Obwohl nicht wirklich Grundbestandteil der Westumfahrung Biels, wird der Tunnel von WASN als « vernünftig, da unterirdisch » beurteilt. Das ist ein heftiger Widerspruch angesichts des Wohnquartiers « Weidteile » das laut Analyse des vergleichenden Berichts die höchste Verkehrsbelastung im Freien hinnehmen muss!

Ausserdem trägt der Tunnel dazu bei, den motorisierten Individualverkehr zu Ungunsten des anderen Fortbewegungsmittels im Süden des Bieler Sees zu fördern, nämlich des Regionalzuges BTI (ASM). Eine höhere Frequentierung dieses Zuges beziehungsweise seine Umwandlung zum Regiotram wird verhindert.

**Seien wir realistisch! Die Aufrechterhaltung des Port-Tunnels in der WASN-Variante ist nicht vernünftig, sondern völlig paradox. Es ist der falsche Weg, um einen Anstieg des motorisierten Individualverkehrs zu limitieren.**

## Den Einwohnern eine höhere Lebensqualität ermöglichen

### **Das Quartier Weidteile: Ein « Boulevard » ... wirklich?**

Die Kriterien für eine erhöhte Lebensqualität in Städten sind vielseitig. Das Verkehrsaufkommen ist aufgrund der Beeinträchtigungen, die es mit sich bringt, einer der wichtigsten Aspekte.

Der von WASN vorgesehene Bau eines « Boulevards » quer durch das Wohnquartier Weidteile bringt nach dem Technischen Vergleich eine tägliche Verkehrsbelastung von 31'000 Fahrzeugen pro Tag mit sich.

Das ist fast doppelt so viel, wie in der Referenzanlage in Köniz bei Bern, die als Beispiel für eine Ko-Existenz von Verkehr und Fußgängern in einem Quartierszentrum herangezogen wird. Ausserdem weist die Weidteile, im Gegensatz zu Köniz, kein Quartierszentrum auf, sondern es handelt sich um ein sehr verdichtetes Wohnviertel wo eher Kinder auf der Straße spielen, als Fußgänger bei ihren Einkäufen die Straße überqueren.

Ein «Boulevard» auf der Achse Ländtestrasse/Aarbergstrasse, die wie in Köniz von Dienstleistungs- und Freizeitgebäuden flankiert ist, ist absolut zulässig und sogar wünschenswert. Dadurch wird der Verkehr auf verschiedene Quartiere aufgeteilt. In der Weidteile jedoch ist ein solcher Boulevard nur sinnlos, ungeschickt, laut und gefährlich.

**Seien wir klar! Der Bau eines Boulevards im Herzen des Quartiers Weidteile nach der Variante WASN ist keine Lösung zugunsten einer höheren Lebensqualität.**

### Was ist wirklich vernünftig?

**Es ist vernünftig, den Anstieg des MIV zu limitieren, indem man nicht mehr Straßen oder Tunnels baut als nötig.** Wissen Sie, dass die Variante von WASN in ihrer Planung genau so viele Straßen vorsieht wie das offizielle Projekt?

**Es ist vernünftig, dem motorisierten Individualverkehr eine schnelle Auffahrt auf die Autobahn zu ermöglichen, um die Quartiere zu entlasten.** Wissen Sie, dass das möglich ist, ohne die beiden Anschlüsse des offiziellen Projektes zu bauen? Wissen Sie, dass die WASN Variante womöglich noch schädlichere Auswirkungen auf die « Verkehrseingliederung beim Anschluss von Brügg » hat als die aktuelle Situation.

**Es ist vernünftig, den Bewohnern einem der am meisten verdichteten Wohnviertel in der Region eine höhere Lebensqualität zu gewährleisten und sein Zentrum in verkehrsberuhigtem Zustand zu halten.**

### Das Projekt « WestAst Anders » entspricht diesen Erwartungen

- *Durch die Erhaltung der überdeckten Fahrbahnen in Weidteile und der verkehrsberuhigten Strassenführung darüber, wie im offiziellen Projekt vorgesehen.*
- *Durch die Schaffung eines Halbanchlusses im Norden des Quartiers auf der Höhe Keltenstrasse, die durch eine Brücke über die Thielle mit der Südseite des Sees verbunden wird.*

- *Durch den Verzicht auf den Port-Tunnel und der Durchfahrt des motorisierten Individualverkehrs von der Südseite des Sees durch die erwähnten Infrastrukturen, die darüber hinaus eine Optimierung der überdeckten Strecken von Weidteile mit sich bringen.*

*Das Projekt « Westast anders » geht mit der Schaffung eines Halbanschlusses im Norden von Weidteile weit mehr als die WASN-Variante auf die Anforderungen des Kantons bezüglich der Entlastung der Quartiere ein - und dies trotz des Verzichtes auf den Port-Tunnel. Für diesen letzten Punkt stützt es sich auf die Prognosen der Eidgenossenschaft betreffend Erhöhung der zurückgelegten Kilometer, die der Kanton heute besser nochmals hinterfragen sollte.*

### **Wo stehen wir heute?**

Die Unflexibilität, mit der nur die WASN-Variante unterstützt wurde, die auch die einzige war, die dem Berner Regierungsrat vorgelegt wurde, hat in eine Sackgasse geführt.

Heute kann der Kanton vorgeben, einen Vergleich mit DER Alternativvariante angestellt zu haben und sich weigern, andere Ansätze zu untersuchen.

Heute ist der Port-Tunnel fast durchgesetzt, da er von der WASN unterstützt wird, was sehr bedauerlich ist.

Heute treffen Institutionen und Gemeinden bereits ihre Wahl zwischen diesen beiden Lösungen. Eine Präferenz zeichnet sich bereits ab.

### **Ist es möglich, einen Schritt zurück zu gehen?**

Vielleicht! Weil der Kanton Offenheit bewiesen hat, indem er mich zur Vorstellung meines Projektes « WestAst Anders » Anfang November eingeladen hat.

Das ist insofern paradox, als dass sowohl die politischen Parteien als auch die meisten Vereine, die sich dem offiziellen Projekt entgegenstellen, nie den Wunsch hatten mich anzuhören. Auf welcher Grundlage können sie vom Kanton verlangen zwei gegensätzliche Lösungsansätze zu vergleichen, während sie sich ihrerseits weigern Lösungsansätze zu vergleichen, die aber in dieselbe Richtung gehen?

Anlässlich dieser Sitzung werde ich verlangen, dass jeder Vorschlag, der dem Kanton vorgelegt wurde umfassend in Betracht gezogen wird und unter denselben Kriterien analysiert wird wie die WASN-Variante.

Ausserdem werde ich explizit vom Bieler Gemeinderat verlangen, mich zu integrieren und auch die Autoren anderer Vorschläge im Rahmen des Dialoges zu berücksichtigen, den der Gemeinderat zwischen dem Bund, dem Kanton, den Akteuren des offiziellen Projektes und den Autoren der WASN-Variante anstrebt.

Sie können die selben Forderungen stellen, wenn ich sie überzeugt habe, **dass es besser ist ein Ziel zu verfolgen als nur eine Variante zu verteidigen.**

Es ist an ihnen zu entscheiden, aber Sie müssen als politische Vertreter der Bürger in der Lage sein, ein Risiko einzugehen, wenn die Vergleiche ihre Haltung nicht bestätigen!

**Zum letzten Mal: Es liegt an Ihnen! Sie sind am Zug!**