

«Einige Verkehrsmassnahmen muss man sofort umsetzen»

Westast Die Kerngruppe will mit dem Lösen von Verkehrsproblemen nicht warten, bis der Westast vielleicht eines Tages gebaut ist. Fussgängerbrücken, Mobilitätshub, Regiotram – nun wird über Lösungen diskutiert.

Deborah Balmer

Gestern hat an der Seedorstadt in Biel ein weiteres Treffen der Kerngruppe stattgefunden – es war die erste Zusammenkunft, nachdem die Behörden Anfang Woche Druck machten: Es soll endlich schneller vorwärtsgehen mit der Lösungsfindung in der Kontroverse um den Bieler Westast (das BT berichtete).

Primär geht es nun um die Lösung der Verkehrsprobleme auf der Achse Bruggmoos-Rusel. Das heisst jedoch nicht, dass nur noch das Ausführungsprojekt oder der Alternativvorschlag von «Westast – so nicht!» diskutiert werden. Oder wie Erich Fehr es nach der Sitzung der Behördendelegation Anfang Woche sagte: «Man darf auch noch über andere Varianten reden, der Prozess bleibt also ergebnisoffen.»

«Es darf nicht ins Leere laufen»

Der Zeitpunkt der Forderungen hätte nicht besser passen können: Denn just gestern ging es in der Kerngruppe zum ersten Mal um konkrete Inhalte. Das haben sowohl Westast-Befürworter als auch die Westast-Gegner schon fast ungeduldig erwartet. «Es ist sehr gut, dass nun die inhaltliche Diskussion begonnen hat», sagt Urs Scheuss vom Komitee «Westast – so nicht!», der es positiv wertet, dass der Auftrag der Dialoggruppe präzisiert wurde.

Die wesentlichste Veränderung dabei: «Im Februar muss etwas Greifbares da sein. Wir wissen nun, dass unsere Diskussionen nicht ins Leere laufen dürfen. Das gibt Rückenwind, um vorwärtszumachen», sagt er.

Abgekommen sind die Westast-Gegner von der Angst, dass es nun nur noch den ursprünglichen Westast und die Alternative geben dürfe. Diesen Eindruck habe man kurz gehabt, nachdem die Behördendelegation ihre Mitteilung verschickt hatte.

Im Februar wird der Leiter des Dialogprozesses, Hans Werder, bei den Behörden über den Arbeitsfortschritt rapportieren.

«Rückenwind, um vorwärtszumachen»: Urs Scheuss (Mitte) begrüsst die präzisierten Vorgaben der Behörden.

AIMÉ EHI



Dann wird geschaut, ob man das Ziel bis Ende Juni 2020 schaffen wird, oder nicht: Gefordert wird eine breit abgestützte Empfehlung aller beteiligten Organisationen.

Um das zu erreichen, wird sich die Kerngruppe ab sofort etwa alle drei Wochen treffen. Damit hat sich die Sitzungsfrequenz bis nächsten Mai deutlich erhöht. Daneben, da war man sich gestern einig, macht man nun eigentlich weiter wie bisher.

Mobilitätshub im Bözingenfeld

Über Inhalte zu reden stand für gestern sowieso auf dem Programm: Der Verkehrsexperte und ehemalige Kreisoberingenieur Fritz Kobi hat in der Kerngruppe ein sogenanntes Input-Referat gehalten. Dabei ging es darum, wie sich der Verkehr in den letzten Jahrzehnten generell entwickelt hat. Was wird sich in Zukunft verändern? Was be-

deutet das für die Stadt Biel? Für den Westastbefürworter Gilbert Hürsch war eine der zentralen Erkenntnisse nach dem Vortrag, dass man nun mit Verkehrslösungen nicht warten könne, bis eine Autobahnvariante gebaut sei. «Man muss viel früher reagieren», sagt Hürsch. Es widerspricht niemand.

Städtebauliches Potenzial

Auch der Leiter des Dialogprozesses, Hans Werder, sagt: «Das Gebiet zwischen Bruggmoos und Rusel hat städtebaulich ein grosses Potenzial, lange ist es vernachlässigt worden, was damit zu tun hat, dass man nun jahrelang auf den Westast-Entscheid wartete.»

In der gestrigen Sitzung sei klar geworden, dass man nun eben nicht noch länger warten dürfe, sondern in «mehreren Zeithorizonten arbeiten» müsse. Einiges

könne man nämlich sofort tun, losgelöst von der Frage, ob ein Tunnel oder ein Anschluss gebaut wird. Das Gebiet könne unter der Voraussetzung attraktiv werden, dass die heute sehr hohe Verkehrsbelastung reduziert werde. Denkbar seien etwa Verkehrsberuhigungen und Temporeduktionen. Gestern war auch die Rede von einer Fussgängerbrücke über die Bernstrasse.

Entsprechend der offiziellen Politik der Stadt Biel soll der gesamtstädtische Verkehr nicht ungebremst weiterwachsen. Im Gegenteil: Er soll eher stabilisiert oder reduziert werden.

Eine andere Idee, die gestern erstmals aufkam, wie Werder nach der Kerngruppensitzung sagte, ist ein sogenannter Mobilitätshub im Bözingenfeld. Ein Verkehrsknotenpunkt also, an dem Autofahrer aus dem Berner Jura ihr privates Fahrzeug stehen

lassen sollen und beispielsweise aufs Regiotram oder einen Bus umsteigen könnten.

«In der Region entscheiden»

Erich Fehr sagt: «Wenn man im Februar sieht, dass wir nicht zum Ziel kommen, geht es auch darum, nicht unnötig Geld auszugeben.» Das erklärte Ziel sei aber ganz klar das Gegenteil, nämlich, dass man es schafft: «Ich möchte, dass wir hier in der Region selber darüber entscheiden, was für uns gut ist», sagt der Bieler Stadtpräsident. Nach der gestrigen Sitzung kam zum ersten Mal nach längerer Zeit der Eindruck auf, dass dieses Ziel durchaus noch realistisch ist.

Es handelt sich bei der laufenden Kerngruppensitzung um eine Doppelsitzung, der zweite Teil findet nächste Woche statt. Der heute andiskutierte Inhalt wird dann weiter vertieft.