

Vorweihnächtlicher Workshop bringt Fortschritte

Die letzte Westast-Sitzung vor Weihnachten fand in friedlicher Stimmung statt: Befürworter und Gegner hatten gemeinsam den Workshop vorbereitet – und waren sich dann bei der Analyse des Ist-Zustandes weitgehend einig. Auch bei einzelnen Lösungsvorschlägen zeichnet sich ein Konsens ab: bei der Reaktivierung des Regiotrams und beim Transitverbot für LKWs auf der Achse Seevorstadt – Bözingen.

Schon zum fünften Mal in Folge hat die Kerngruppe im Dialogprozess zum Bieler Westast intensive inhaltliche Debatten geführt. Dabei zeigte sich erneut: Es lohnt sich, wenn Befürworter und Kritiker auf der Basis von Expertenberichten sowie viel Karten- und Zahlenmaterial ein gemeinsames Problemverständnis erarbeiten. Wie schon in früheren Phasen hatten sich Befürworter und Kritiker des Bieler Westasts vorab im kleinen Kreis verabredet, um das Treffen gemeinsam vorzubereiten – als Workshop, nicht als klassische Sitzung.

Nach viereinhalb Stunden konstruktiver Gruppenarbeiten war klar: Befürworter, Kritiker und Behörden haben sich während der vertieften Analyse der Problempunkte bei Verkehr und Städtebau angenähert. Auch bei Lösungsvorschlägen im Bereich Langsam- und öffentlicher Verkehr dürfte man sich finden. So sind alle drei Gruppen der Meinung, dass die Zeit für einen Bau des Regiotrams reif ist und die Planung der Streckenführung an die Hand genommen werden sollte. Auf breite Zustimmung stiess der kostengünstige Vorschlag von Stadtpräsident Erich Fehr für einen Zwischenhalt des Regionalzugs aus Delle im Bözingenfeld; damit sollen tausende Mitarbeitende der Uhrenindustrie aus dem Jura und der Grenzregion künftig einfacher und schneller an ihren Arbeitsplatz pendeln.

Auch am Tisch „Langsamverkehr“ – gemeint ist der Fuss- und Veloverkehr – war man sich rasch einig bezüglich kurzfristigen Massnahmen: Das Potenzial entlang der attraktiven Schüsspromenade ist nicht ausgeschöpft. Das linke Bielerseeufer birgt für Velos zahlreiche Gefahrenstellen. Die Velozufahrt und -durchfahrt beim Bahnhof Biel ist verbesserungsbedürftig. Und die Velostreifen werden in Biel regelmässig vor Inseln und Kreuzungen abrupt unterbrochen, was immer wieder zu gefährlichen Situationen führt; gefragt wären hier kreative Lösungen wie in Bern, wo das Velofahren aufgewertet wurde.

Weniger Übereinstimmung gibt es erwartungsgemäss bei Lösungen für den motorisierten Individualverkehr. Auch hier aber forderten alle Lager eine Einschränkung des Transitverkehrs quer durch die Stadt Biel. In einem ersten Schritt soll das seit einem Jahr diskutierte Transitverbot für den Schwerverkehr im Bereich Seevorstadt – Mühlebrücke – Kanalgasse – Bözingen angegangen werden. Denn hier setzt die nationale Politik falsche Anreize: LKWs aus der Westschweiz nutzen die Strecke entlang dem Bielersee und quer durch Biel, um auf der rund 45 Kilometer kürzeren Strecke in die Ostschweiz Schwerverkehrsabgaben einzusparen. Für lokale Lieferanten soll es in Biel Sonderkonditionen in den Morgenstunden geben.

So endet das Jahr 2019 – genau ein Jahr nach dem Entscheid für einen Westast-Dialog – mit einer positiven Zwischenbilanz.