



Der Leiter des Dialogprozesses, Hans Werder, hat noch vier Monate Zeit, um den Behörden eine Westastlösung vorzuschlagen. AIMÉ EHI/A

Gegner und Befürworter treffen sich auch ausserhalb

Westast Welche Stärken haben die Autobahnvarianten? Jetzt liegt der Beschrieb mit zahlreichen Ideen auf dem Tisch. Er dient als Grundlage für eine vertiefte Beurteilung.

Deborah Balmer

Schon letzte Woche ist die gestrige Dialoggruppensitzung als bedeutungsvoll angekündigt worden. So hat man dann gestern Abend nicht nur Erkenntnisse zum Ist-Zustand und die Empfehlung für die kurz- und mittelfristige Massnahmen verabschiedet, sondern auch zum ersten Mal in der grossen Dialoggruppe mit Vertretern von über 30 Organisationen über die Autobahnvarianten geredet. Konkret haben die Dialoggruppenmitglieder in drei Workshops Inputs zur Weiterbearbeitung von verschiedenen Varianten gegeben. Es sind Autobahnstückchen, die im Norden der Stadt Biel, durch die Stadt oder südlich davon verlaufen: Für den Dialogprozess Westast hat das externe Büro Transitec für die Kern- und Dialoggruppe verschiedene Ideen aufgearbeitet (das BT berichtete). Dieses Papier ist nun eine der Grundlagen für die Diskussionen in den verbleibenden vier Monaten, bis man

den Behörden eine Konsenslösung präsentieren muss. Gestern war einmal mehr zu spüren: Nach einigen Anfangsschwierigkeiten ist die Motivation nun da. Man hält sich nicht mehr an Kleinigkeiten auf, sondern sucht Lösungen. Die Stimmung war konstruktiv und locker, wie Dialogleiter Hans Werder betonte.

Ergänzendes Papier erstellt

Dass es allen ernst ist, zeigt auch die Tatsache, dass Westastbefürworter und Westastgegner in Eigeninitiative (ausserhalb der regulären Kern- und Dialoggruppensitzungen) ein ergänzendes Papier (Raster) mit Autobahnvarianten erstellt haben. Die Grundlage dafür, war das erwähnte Transitec-Papier. Dabei haben sie sich die Freiheit genommen, ausserhalb des Perimeters Bruggmoos bis Rusel zu denken. Anders also, als der eigentliche Auftrag der Behörden lautet. Wie Westastbefürworter Gilbert Hürsch, Geschäftsführer der Wirtschaftskammer Biel-See-

land, gestern sagte, sind es zum Teil Ideen, die aus verschiedenen Varianten zusammengestellt sind. «Es geht einerseits darum, alte Ideen wieder aufs Tapet zu bringen, andererseits wollen wir am Ende mit einzelnen Varianten ganz abschliessen können.»

Was sind es also für Varianten, die nun als Grundlage für eine Beurteilung dienen sollen? Bei denen man die Stärken, Schwächen, die Chancen und Gefahren ausarbeiten will? Es sind überraschende Ideen darunter, wie die kleine Seelangtangente, die vom Bruggmoos bis nach Müntschemier führen soll. Dahinter steckt ursprünglich der Bieler Architekt Kurt Rohner. Und es handelt sich dabei definitiv um eine Variante, die den ursprünglichen Perimeter verlässt.

Das trifft auch bei einer neuen Südumfahrung zu, die vom Bruggmoos durch den Jäissberg nach Lyss Nord führen würde. Von dort über eine Verzweigung in Richtung Ins (durch einen Tunnel), mit Anschlüssen im Be-

reich Hagneck. Analysiert werden sollen aber auch der klassische Westast, das Auflageprojekt also, das vom Bruggmoos bis ins Rusel führt und den Portttunnel als Möglichkeit sieht. Auf der gleichen Strecke würde die Variante «Westast – so besser!» verlaufen, hinter der das Komitee «Westast – so nicht!» und der Ingenieur Martin Gysel stehen. Auch sie wird angeschaut.

Wird gar nicht gebaut?

Oder wird die Autobahn am Ende gar nicht gebaut? Auch eine Nullvariante – also ohne Autobahnstück in der Stadt – wird in den kommenden Sitzungen beurteilt. Sicher ist heute: Die kurz- und mittelfristigen Varianten (dazu gehört auch das Regiotram) sollen einen möglichst grossen Teil des Verkehrsproblems in Biel lösen. 80 Prozent davon ist hausgemacht. Wenn diese realisiert werden, sollen alle zwei Jahre ein Monitoring durchgeführt werden, das die aktuelle Verkehrssituation beurteilt.