

Region

Westast: Unerwartet gelingt ein Kompromiss

Westast Die 60 Mitglieder der Dialoggruppe treffen sich morgen in einer Videokonferenz, um Präzisierungen in einem wichtigen Dokument zu diskutieren. Schon jetzt ist klar: Die fast zwei Jahre dauernden Verhandlungen waren erfolgreich.

Deborah Balmer

Nach stundenlangen Sitzungen der Kern- und der Dialoggruppe im Zeitraum von fast zwei Jahren haben sich Behördenvertreter, Westastgegner und Westastbefürworter auf einen Kompromiss einigen können. Selbst der Leiter des Dialogprozesses, Hans Werder, war nicht immer überzeugt, dass dies am Ende gelingen wird, wie er noch vor Kurzem wiederholte.

Dabei war der Auftrag der Behördendelegation an die Dialoggruppe Ende Dezember 2018 klar: Sie sollte eine unter den beteiligten Organisationen breit abgestützte und zweckmässige Lösung für die Kontroverse um den A5-Westast erarbeiten. Dies scheint nun gelungen zu sein – unter anderem wegen des Lock-downs und einer Wahlkampfpause.

In diesen Tagen ist das praktisch fertige Papier, das von der Kerngruppe erarbeitet wurde, den 60 Dialoggruppenmitgliedern versandt worden. Diese treffen sich morgen zu einer Videokonferenz, um letzte Präzisierungen zu diskutieren.

Konsens dank Kompromiss

Um ein solches Schreiben mit Erkenntnissen und Empfehlungen des Dialogprozesses verabschieden zu können, brauchte es Kompromissbereitschaft. Für die Westastgegner heisst dies beispielsweise: Sie sind einverstanden damit, dass die Lücke im nationalen Strassennetz geschlossen wird. Der Beschluss ist 60 Jahre alt, er datiert vom 21. Juni 1960.

Die Westastbefürworter können ihrerseits damit leben, dass das aktuelle Ausführungsprojekt (AP) nicht weiterverfolgt wird. Die Autobahn wird also nicht so gebaut, wie sie lange geplant war. Die Behörden wiederum forderten, dass der Porttunnel dennoch wie gedacht realisiert wird und so vor allem das Städtchen Nidau und die Gemeinde Port vom Verkehr befreit werden. Bereits zeichnet sich ab, dass die Netz-



Der Westast beschäftigt die Bielerinnen und Bieler seit langem: Im August 2018 beispielsweise diskutierte der bernische Verkehrsdirektor Christoph Neuhaus mit Westastgegnern im Bieler Kongresshaus über ein mögliches Alternativprojekt. MATTHIAS KÄSER/A

schliessung am Ende wohl auf eine Tunnelvariante hinausläuft.

Die Westastgegner freut besonders eine Tatsache: Der seit langem umstrittene Anschluss Bienne Centre ist mit dem Verzicht auf das AP vom Tisch. Allerdings ist ein Anschluss in der Gegend Seevorstadt auch künftig nicht ausgeschlossen. Ob die unterirdische Tunnelvariante «Westast so besser» vom Brüggmoos über die Bernstrasse und Ländtestrasse bis zum Rusel gebaut wird, oder ob es am Ende im Norden der Stadt die Juravariante sein wird, ist offen.

Mit Sicherheit soll aber genau dieses Gebiet zwischen Bahnhof und See städtebaulich und wirtschaftlich weiterentwickelt wer-

den. Auch das ist im Dokument festgehalten. Dafür soll der sogenannte Enteignungsbann aufgehoben und durch «eine Zone mit Planungspflicht und interkommunalen Instrumenten mit Zukunftspotenzial für die Stadtentwicklung ersetzt werden».

Dem Papier ist weiter zu entnehmen, dass sich sowohl Westastgegner wie auch Westastbefürworter dafür aussprechen, erste konkrete Massnahmen im Bereich öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr rasch anzupacken. Auch ein Transitverbot für den Schwerverkehr auf der Strecke Seevorstadt über die Mühlebrücke bis nach Bözingen und La Neuve-

ville soll geplant werden. 15 westastkritische Organisationen haben zu den Erkenntnissen und Empfehlungen des Dialogprozesses Stellung genommen.

In einer E-Mail heisst es, dass man die Verhandlungserfolge begrüsse. Auch auf Westastbefürworterseite heisst es, man – darunter Wirtschaftsverbände im Kanton Bern – sei mit dem Dokument grundsätzlich einverstanden. Allerdings spricht sich diese Seite dafür aus, dass die langfristige Lösung, sprich die Autobahn, so vorzubereiten ist, dass sie rasch «einer Realisierung zugeführt werden kann».

Im Papier steht bei diesem Punkt, dass das Auslösen der langfristigen Lösung auf den

Machbarkeitsstudien und auf Erkenntnissen der kurz- und mittelfristigen Lösung sowie der Wirkung des Ostasts bauen soll.

Ein regionales Monitoring soll nicht nur die Wirkung des Ostasts, sondern auch die der kurz- und mittelfristigen Massnahmen überprüfen. Das Ziel: den Autoverkehr in der Stadt und Agglomeration zu stabilisieren.

Kritische Stimme

Für Westastgegnerin Gabriela Neuhaus ist das wichtigste Ziel erreicht: «Die Autobahn mit den Anschlüssen im Siedlungsgebiet ist vom Tisch. Darüber bin ich sehr froh», sagt sie, die gleichzeitig findet, dass politisch mehr drin gelegen hätte. Etwa die

«Die Autobahn mit den Anschlüssen im Siedlungsgebiet ist vom Tisch. Darüber bin ich sehr froh.»

Gabriela Neuhaus,
Westastgegnerin

Möglichkeit, offenzulassen, ob es am Ende gar keine Autobahn braucht. «Mit dem Vermerk, dass die langfristige Lösung geplant und vorbereitet werden soll», so Neuhaus, «nimmt man der Umsetzung der kurz- und mittelfristigen Varianten die Möglichkeit, die Stadt ohne Autobahnprojekt vom Verkehr zu befreien.»

Auch dass der Porttunnel weiterverfolgt werden soll, stört Neuhaus. Dieser wäre Teil des Ausführungsprojektes gewesen und mutiert ihrer Ansicht nach ohne Westumfahrung zu einem Wurmfortsatz des Ostastes, der die Gemeinden des rechten Seufers mit Verkehr zu überschwemmen droht.