

Es bleibt noch lange eng

Biel Wie weiter ohne Westast? An dieser Frage arbeitet die neue Organisation Espace Biel/Bienne.Nidau. Bis erste Massnahmen umgesetzt werden, ist jedoch Geduld gefragt.



Der Verkehr auf dem Jean-Jacques-Rousseau-Platz soll künftig besser fließen. YANN STAFFELBACH

Carmen Stalder

Der A5-Westast ist offiziell abgeschlossen. Die Verkehrsprobleme aber bleiben – und werden in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Im Dialogprozess haben sich die Behörden sowie Westast-Befürworter und -Gegner darauf geeinigt, dass die Bieler Lücke im Nationalstrassennetz geschlossen werden soll. Bis zur Realisierung dieses fehlenden Autobahnstücks werden jedoch mindestens 20 Jahre vergehen, heisst es in einem Bericht des Bieler Gemeinderats an den Stadtrat.

So lange will niemand untätig dem wachsenden Verkehr zuschauen. Für die rasche Realisierung von kurz- und mittelfristigen Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz wird deshalb die neue Projektorganisation Espace Biel/Bienne.Nidau eingesetzt (das BT berichtete). Die Kosten dafür tragen der Kanton, die Stadt Biel und die Stadt Nidau, die Gemeinden Port, Ipsach und Brügg sind mit Interessensbeiträgen beteiligt. Am 20. Mai entscheidet der Bieler Stadtrat über einen Verpflichtungskredit von 420 000 Franken für die im laufenden Jahr anfallenden

Koordinations- und Vorbereitungsarbeiten.

Die Mühlen mahlen langsam

Ein Fokus der Gruppe liegt darauf, möglichst viele kurz- und mittelfristige Verkehrsmassnahmen im Agglomerationsprogramm anzumelden. Damit werden beim Bund finanzielle Beiträge an Verkehrsprojekte beantragt. Da das Programm Ende Juni zum Beschluss vorgelegt wird, drängt die Zeit.

Man habe bereits konkrete Projekte eingereicht, sagte Florence Schmoll, Leiterin der Bieler Stadtplanung, gestern an einer Medienkonferenz. Dazu gehörten die Neugestaltung des Jean-Jacques-Rousseau-Platzes zwischen Aarberg- und Ländtstrasse, Massnahmen an Kreuzungen und die Förderung des ÖV, des Velo- und Fussgängerverkehrs. «Es geht darum, den Verkehr gegenüber der jetzigen Situation zu optimieren», so Schmoll.

Viele Ideen, wie man den Verkehr in Biel und den umliegenden Gemeinden besser in den Griff bekommen könnte, stehen also bereits im Raum. Bis zu deren Umsetzung ist jedoch Geduld gefragt. Das Agglomera-

«Jeder träumt von einfachen und kleinen Massnahmen.»

Florence Schmoll,
Leiterin der Bieler Stadtplanung

tionsprogramm bezieht sich auf einen Umsetzungshorizont ab 2024. «Für uns ist das Programm finanziell interessant, allerdings ist es eher schwerfällig», räumte Biels Stadtpräsident Erich Fehr (SP) gestern ein.

Auch für kleinere Projekte werden die Bagger wohl weder im laufenden noch im kommenden Jahr auffahren. «Jeder träumt von einfachen und kleinen Massnahmen», sagt Schmoll. Man wolle aber keine Alibi-Übungen durchführen. Als Herausforderung bezeichnet Fehr beispielsweise, dass nun keine Massnahmen beschlossen werden dürfen, welche die durch den A5-Ostast erzielten Vorteile konkurrenzieren.

Wer soll wie mitreden?

Anders als bei der Planung des Westasts sollen die Städte Biel und Nidau in der Projektorganisation eine wichtige Rolle übernehmen. Entsprechend wird sie von Fehr anstatt vom bernischen Baudirektor Christoph Neuhaus (SVP) geleitet. Neben Vertreterinnen und Vertretern aus allen involvierten Gemeinden gehören auch externe Fachleute zur neuen Organisation. Noch offen ist dagegen der Einbezug von zi-

vilgesellschaftlichen Organisationen sowie der bisher beim Thema Westast aktiven Bürgerbewegungen. Die zugeweilte Rolle als «Reflexionsgruppe» sorgte bereits für Kritik – so auch gestern: «Westast – so nicht»-Vorstandsmitglied Catherine Duttweiler äusserte abermals ihre Skepsis. Wie die Mitsprache genau geregelt werden soll, ist nun jedenfalls Thema einer Sitzung am 10. Mai, zu der Fehr die im Dialogprozess involvierten Gruppierungen eingeladen hat.

Zumindest was diese Frage angeht, sollten die Stadträtinnen und -räte bis zur kommenden Sitzung also mehr wissen. Dennoch dürfte das Geschäft für eine hitzige Debatte sorgen. Fehr prophezeit, dass die einen die Massnahmen als Schikane für Autofahrende bezeichnen werden, die anderen als zu teuer.

Eine Ablehnung des Kredits gelte es jedoch unbedingt zu verhindern: «Damit würden wir ein Jahr verlieren», so Fehr. Klar ist: Mit dieser sogenannten Initialfinanzierung kann die Projektorganisation ihren Betrieb überhaupt erst richtig aufnehmen – vorerst jedoch lediglich theoretisch und auf dem Papier.