

Region

Porttunnel: Ipsach wird vorliegendes Projekt nicht mittragen

Ipsach Der Westast ist tot, die Diskussion um den Porttunnel dafür umso lebendiger. Ipsach will nichts von einem Portal beim Ortseingang wissen. In Port und Nidau dagegen will man schnell vorankommen – und spricht von fehlender Solidarität.

Carmen Stalder

Lange Blechlawinen, viel Abgas, röhrende Motoren: Ipsach, Nidau und Port wollen alle den lästigen Verkehr loswerden, der sich täglich durch ihre Strassen wälzt. Die Frage ist nur, wie das am besten gelingt. Für Nidau und Port ist klar: Nur ein Tunnel bringt die Erlösung. Doch dabei haben sie die Rechnung ohne Ipsach gemacht. Denn die kleine Seegemeinde hat keine Lust darauf, die Last der anderen zu schlucken.

Schon vor über zehn Jahren hat die Gemeinde Ipsach erstmals ihre Bedenken gegenüber dem Porttunnel geäußert. 2009 war es, als Gemeindepräsident Bernhard Bachmann (SP) eine Verlängerung des Tunnels bis vor den Ortseingang Richtung Sutz-Lattrigen aufs Tapet brachte. Damit wollte er verhindern, dass das Portal wie eigentlich geplant im Dorf selbst gebaut wird. Bei den umliegenden Gemeinden stiess diese Idee nicht auf Begeisterung, unter anderem, weil eine Verzögerung des Projekts befürchtet wurde.

Gemeinsam mit rund 50 Mitstreitern führte Bachmann 2012 sogar einen Protestmarsch nach Bern durch, bei dem er die Einwände seiner Gemeinde persönlich der Bau-, Energie- und Verkehrsdirektion des Kantons übergab. Doch auch daraufhin hiess es: Der Porttunnel bleibt kurz. «Die Umfahrung brächte Ipsach zwar viele Vorteile, würde aber die Strassen in Nidau und Port deutlich weniger vom Verkehr entlasten», erklärte die damalige Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer (SP). Zwar hätte jede Gemeinde gerne eine Umfahrung, das sei aber nicht Sinn dieses Projekts.

2016 kehrte Bachmann der Politik den Rücken. Gleichzeitig wurde es still um die Ipsacher Forderung. Bis zum vergangenen Sommer: Da tauchte Bachmann plötzlich wieder auf und wurde bei den Ersatzwahlen zurück ins Gemeindepräsidium gewählt. Wenig später, im November, verschickte die Gemeinde eine Mitteilung mit dem Titel: «Gemeinderat fordert Langvariante Porttunnel». Bachmann hat seine Hoffnung also nicht begraben – und will es jetzt noch einmal wissen. Denn für ihn ist klar: «Der kurze Tunnel ist für Ipsach noch schlimmer als gar kein Tunnel.»

Ungeliebtes Portal

Das offizielle Ausführungsprojekt Westast ist seit Ende 2020 abgeschlossen. Festhalten will der Kanton dagegen am Zubringer rechtes Bielerseeufer, besser bekannt als Porttunnel. Damit leistet er einer Forderung aus dem breit angelegten Dialogprozess Folge. Der Tunnel soll zeitnah im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzepts weiter projektiert, genehmigt und umgesetzt werden. Vorgesehen ist ein Portal Ost bei der Wehrbrücke in Port. Von hier verläuft der Tunnel bogenförmig unter der Hueb hindurch. Das Portal West soll auf dem Grenzgebiet der Gemeinden Ipsach und Nidau zu stehen kommen, ungefähr auf der Höhe der Reithalle.

Genau dieser Standort ist Bachmann ein Dorn im Auge. Er ist überzeugt, dass das Portal am östlichen Ortseingang seiner Gemeinde nicht die erhoffte Entlastung bringen würde. Vielmehr befürchtet er sogar eine Verkehrszunahme – schliesslich würde eine Erhöhung der Kapazität die Strecke attraktiver machen und damit nur umso mehr Autofahrerinnen anziehen, die dann alle durch das Dorf fahren würden.

Er holt deshalb die Idee aus der Schublade, die der Ipsacher Gemeinderat schon 2009 eingebracht hat. Diese sieht vor, den Tunnel von zwei auf drei Kilometer zu verlängern. Das Portal West würde sich nicht mehr zwischen Ipsach und Nidau, sondern zwischen Ipsach und Sutz befinden. Wo genau, ist gemäss Bachmann offen – es könnte sich sowohl auf Ipsacher, Bellmunder als auch Sutzer Gemeindegebiet befinden, vorne an der Hauptstrasse oder weiter hinten in den Feldern.

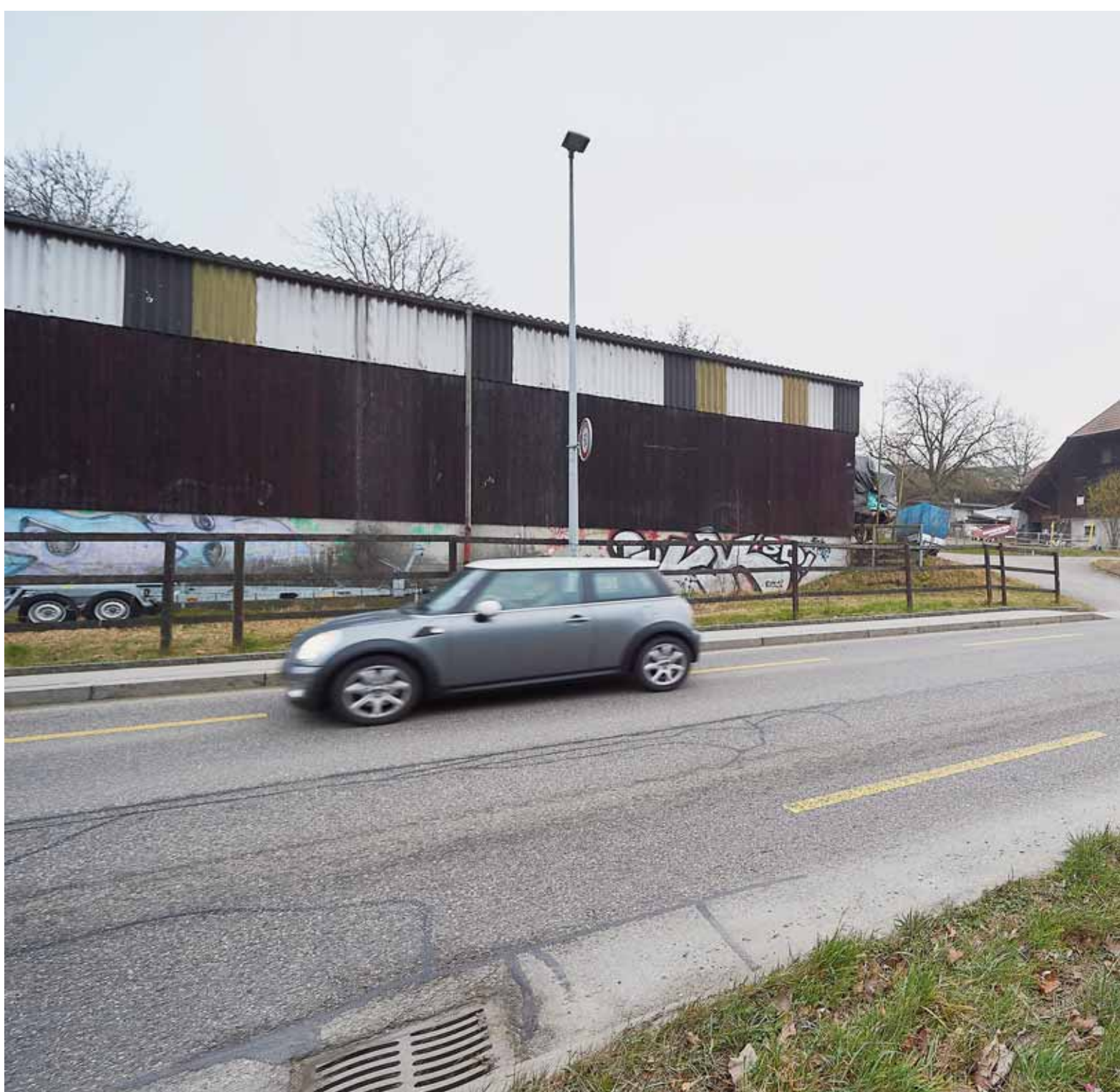
Gemäss einer früheren Beurteilung würde der verlängerte Tunnel zu Mehrkosten von 35 Millionen Franken führen. Ergänzend verlangt die Gemeinde Ipsach den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, etwa durch einen dichteren Takt bei der BTI-Bahn. Wenn die Menschen am südlichen Seeufer vermehrt auf den ÖV umsteigen würden, gäbe es auch weniger Verkehr auf der Strasse, so Bachmanns Überlegung.

Geht es um den Tunnel, hat der Gemeindepräsident noch eine ganz neue Möglichkeit auf Lager: Diese sieht gar zwei Portale West vor, eines bei Nidau und eines bei Sutz. «Diese Kombination aus beiden Varianten wäre für uns die Ideallösung.» Noch handle es sich um eine sehr vage Vorstellung vom Ipsacher Gemeinderat, die nicht zu Papier gebracht worden sei. Klar ist: Diese «Eier legende Wollmilchsau», wie es Bachmann ausdrückt, würde nochmals komplexer und teurer werden. Als im Vorhinein chancenlos will er die Idee allerdings nicht bezeichnen.

Frage der Solidarität

Beat Mühlethaler, Gemeindepräsident von Port (SVP), ist dagegen überzeugt, dass die von Ipsach geforderte Variante an den Mehrkosten scheitern würde. Zu Bedenken gibt er zudem, dass ein Tunnel mit zwei Portalen nicht mehr als Zubringer, sondern als Umfahrung von Ipsach gelten würde. Letzteres fällt in die Zuständigkeit des Kantons, Ersteres in jene des Bundesamts für Strassen (Astra). «Es ist matchentscheidend, dass das Ganze finanziert», so Mühlethaler.

Die Befürchtung von Ipsachs Gemeindepräsident, dass der Porttunnel in Ipsach für Mehrverkehr sorgen würde, kann Mühlethaler nicht verstehen. Er fragt sich, woher dieser zusätzliche Verkehr überhaupt herkommen solle. Grundsätzlich sei es nachvollziehbar, dass Ipsach weniger Verkehr fordere. Dabei dürfe Ipsach jedoch seine Nachbargemeinden Port und Nidau nicht einfach hängen lassen. «Das wäre wenig solidarisch.»



Ungefähr auf der Höhe der Reithalle würde bei der kurzen Variante das westliche Tunnelportal gebaut – also direkt beim Ortseingang von Ipsach.

Mühlethaler fügt an: «Falls das Astra zum Schluss kommt, nur die ursprüngliche Variante zu finanzieren, erwarte ich von Ipsach, dass es das Projekt mitträgt.» Für Port sieht der Gemeindepräsident keine andere Variante als die Tunnelösung, es sei die einzige Möglichkeit, um das Dorf vom vielen Verkehr zu befreien. «Der Tunnel muss unbedingt kommen, und zwar so rasch als möglich.»

Damit konfrontiert, will Bachmann den Vorwurf der fehlenden Solidarität nicht auf sich sitzen lassen. Nidau und Port könnten nicht erwarten, vom Verkehr entlastet zu werden, indem andere eine Mehrbelastung in Kauf nehmen müssten. Weiter betont er, dass man dem aktuell vorliegenden Projekt so nicht zustimmen werde. Man fordere nun, dass das Ipsacher Anliegen angehört und eingehend geprüft werde.

Es soll vorwärtsgehen

Diese Aussicht stösst in Nidau nicht auf allzu grossen Anklang. Denn auch im Stedtl gilt die Devise: Je rascher der Porttunnel gebaut wird, desto besser. Schliesslich erhofft man sich auch hier eine deutliche Entlastung von der Blechlawine, die

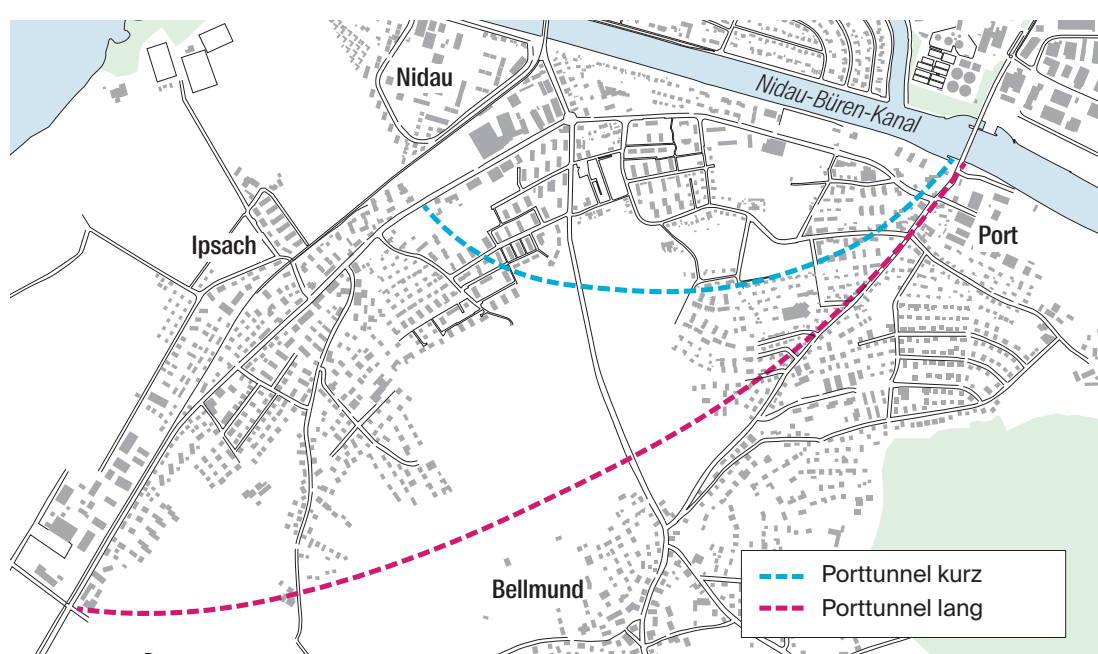
täglich durch Nidau rollt. Grundsätzlich verstehe sie den Wunsch von Ipsach, die Auswirkungen des Projekts zu hinterfragen, sagt Nidaus Stadtpräsidentin Sandra Hess (FDP). «All das wurde jedoch schon vor Jahren analysiert. Da frage ich mich schon, wie oft

dasselbe Thema wieder angeschaut werden muss.»

Hess erwartet, dass die Projektorganisation Espace Biel Nidau noch in diesem Jahr eine Zweckmässigkeitsbeurteilung für die Kurzvariante an die Hand nimmt. Diese solle im optimalen Fall alle

Beteiligten davon überzeugen, dass die aktuelle Variante des Porttunnels die beste ist. «Sie sollte dann von allen mitgetragen werden», so Hess. Denn für sie steht fest: Ohne Akzeptanz von allen Seiten wird es nichts mit dem schnellsten erwarteten Tunnel.

Zwei Varianten des Porttunnels



Kurz oder lang? Darüber sind sich die betroffenen Gemeinden uneins. GRAFIK: BT/ml

