

## **Es gibt Verlierer und Gewinner**

**Westast A5 – wie weiter? Entscheid des Regierungsrates – BT, 16. Mai**

Ob man nun für oder gegen die eine oder andere Variante ist, führt zur Frage: Ist die Begründung der Kantonsregierung, keinen vertieften Variantenvergleich durchführen zu wollen, stichhaltig genug? Die Begründung, dass die verkehrliche Wirkung insbesondere an der Bern- und Ländtestrasse schlechter und die Kosten für

Gemeinden und Kanton höher seien, lässt sich in gleicher Art auf das offizielle Projekt anwenden. Die verkehrliche Wirkung des offiziellen Projekts ist z. B. auf der Salzhaus-, Murtenstrasse, Seevorstadt und beim Verresiusplatz deutlich schlechter als bei der Variante von «Westast so besser». Genau dies zeigt aber auch, dass es bei beiden Varianten verkehrlich Verlierer und Gewinner gibt.

Doch scheint mir die Gewichtung der Kantonsregierung für die Bern- und Ländtestrasse doch sehr einseitig und kaum nachvollziehbar zu sein. Eine

geringere verkehrliche Belastung von innerstädtischen Achsen wie die Murten- und Salzhausstrasse würden wohl viele höher gewichten.

Doch der Verkehr ist nur ein Aspekt einer notwendigen Gesamtbetrachtung. Genauso sind wirtschaftliche, gesellschaftliche und Umweltaspekte gleichwertig zu berücksichtigen.

Nachteilige wirtschaftliche und gesellschaftliche Aspekte zeigen sich insbesondere bei den umstrittenen Anschlüssen Bienne Centre und Seevorstadt: Ein Vollanschluss Bienne Centre braucht rund die Fläche des

Städtchens Nidau. Dadurch geht der Stadt Biel viel Bruttogeschossfläche verloren und somit Arbeits- und Wohnflächen an einer mit dem ÖV bereits heute optimal erschlossenen, zentralen Lage. So stellt sich also die Frage, was einem beim Bahnhof mehr Wert ist: Eine Verkehrsfläche von der Grösse des Städtchens Nidau oder Wohn- und Arbeitsflächen mit wesentlich höherer Wertschöpfung für die Stadt Biel.

Das Argument der Kosten, dass es für Gemeinden und Kanton teurer würde, zeigt, dass es an einer ganzheitlichen Betrachtung mangelt. Die Gesamtkosten der Variante «Westast so besser» sind wesentlich tiefer. Ohne dass ein detaillierter Kostenvergleich vorliegt, ist diese Diskussion kaum seriös zu führen. Eine Diskussion über den gegenseitigen Ausgleich der Kosten könnte für Bund, Kanton und Gemeinden zu einer Win-win-Situation führen.

Leider fehlen aber in der aktuellen Diskussion auch andere Möglichkeiten einer Verbesserung der Mobilitätsabwicklung. Wie etwa die Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

In diesem Sinne müsste allen Beteiligten eine etwas ganzheitlichere Denkweise gewünscht werden. So verbleibt also der Appell, dass das Kantonsparlament mehr Weitsicht beweist und somit eine vertiefte Variantenprüfung ermöglicht.

*André König, Verkehrs- und Raumplaner FSU, SVI, SIA, Biel*