

Probleme verlagert

A5 Westast

Ich mache mir Sorgen um Biel. Je länger ich das Projekt Westast studiere, desto ungeheuerlicher wird es. Zweieinhalb Milliarden Franken Baukosten. 15 Jahre Bauzeit; damit verbunden Lärm, Erschütterungen, zusätzliche Verkehrsprobleme, weitgehender Verlust des Strandbodens als Erholungsgebiet. Abbruch von über 70 Häusern, Fällung von über 250 stattlichen Bäumen und Zerstörung der charmanten kleinräumigen Struktur von Biel am Seeufer, von vielen als «Unort» bezeichnet, jedoch von vielen geschätzt als lebendiger Kosmos, welcher Biel von vielen Städten unterscheidet und für viele lebenswert macht. Und dies soll alles aufgegeben werden? Wofür?

Ob mit oder ohne Westast – die totale Verkehrsmenge im Raum Biel wird sich nicht verändern. Mit dem Westast soll der Verkehr, der zu 80 Prozent «hausgemacht» sei, aus den Quartieren abgezogen und auf die Autobahn gelenkt werden. Damit werden die wenigen Schnittstellen der Autobahn zur Stadt, wie z.B. der Verresiusplatz, sehr stark belastet. Sie werden erheblich mehr Verkehr aufnehmen müssen und dieser Belastung nicht gewachsen sein. Innerstädtische Staus werden die Folge sein.

Dieselben Behörden, welche der Bevölkerung erklären, mit der Autobahn seien Biels Verkehrsprobleme gelöst, geben zu, dass ohne Reduktion des mobilen Individualverkehrs (MIV) die Anschlüsse zur Autobahn den Verkehr nicht werden aufnehmen können. Nachzulesen im Dokument «Städtebauliches Entwicklungskonzept A5-Westast, Fassung für das Informations- und Mitwirkungsverfahren vom Dezember 2016», Seiten 41 und 44; www.biel-nidau-2050.ch, unter Teilgebietsplanung (TP). Auch die in den Verkehrsmodellen ausgewiesene

Entlastung einzelner Quartierstrassen bringt nichts, wenn die heutigen Problemzonen auf einzelne Schnittstellen verlagert werden, welche dann «zusammenbrechen».

Die versprochene Entlastung einzelner Quartierstrassen müssen kritisch hinterfragt werden. Einerseits ist sie zum Teil so gering, dass sie kaum bemerkbar sein wird (z.B. Seevorstadt). Andererseits bleiben offene Fragen, wie zum Beispiel beim Zurückbau der Ländtestrasse: wo geht der Verkehr bei grossen Unterbrüchen der Autobahn durch? (Unfälle; Hochwassereinbruch, die Autobahn übersteht ein 300-jähriges Hochwasser nicht). Natürlich wieder über die nun redimensionierte Ländtestrasse. Davon ist beim Projekt Westast wenn überhaupt nur ganz versteckt die Rede.

Biels Verkehrsprobleme lassen sich nur über eine Reduktion des mobilen Individualverkehrs lösen – mit Parkhäusern am Stadtrand und öffentlichem Verkehr in und aus der Stadt. Der überschaubare Transitverkehr (20 Prozent) kann über die bestehende Infrastruktur oder über eine die Stadt umfahrende Autobahn 3. Klasse (zweispurig, ohne zentrale Anschlüsse in die Stadt) zum Beispiel im Berg nördlich von Biel geführt werden. Und diese Varianten wären erst noch billiger und wirksamer als das vorliegende Projekt Westast. *Andreas Liechti, dipl. Ing. ETH, Gerolfingen*

Mogelpackung

Verkehrssanierung Aarwangen - Langenthal Nord – Abstimmung vom 21. Mai
Eine Studie im Auftrag des Kantons Bern (Variante Null+) kam zum Schluss, dass die Umfahrungsstrasse die schlechteste Variante ist. Mit der geplanten Strasse widerspricht der Kanton seinen eigenen verkehrspolitischen Grundsätzen. Statt

den Verkehr in menschen- und umweltverträglichen Bahnen zu lenken, soll die Kapazität weiter ausgebaut werden. Dies hätte Mehrverkehr in Langenthal und Thunstetten-Bützberg zur Folge, während die Entlastung in Aarwangen kaum spürbar wäre. Zudem hat es viele Lastwagen die nicht auf diese lokalen Strassen gehören. Die unnütze Umfahrungsstrasse führt nicht dorthin, wo heute die meisten Industriebetriebe sind, sondern dorthin wo man neues Industrieland einzonen möchte.

Der Bau der neuen Strasse fördert die Zersiedelung und vernichtet wertvolles Kulturland und Bauernland. Zudem führt sie durch ein Naherholungsgebiet in welchem zahlreiche gefährdete Tier- und Pflanzenarten vorkommen, und das deshalb national als Smaragdgebiet ausgezeichnet wurde. Was das Verkehrsaufkommen anbelangt, ist die Situation in Aarwangen leider nicht ausserordentlich. Mit der Begründung des Pro-Komitees müssten im ganzen Kanton Bern mehrere Umfahrungsstrassen gebaut werden. Beispiele aus der Region: Hauptstrasse Ipsach, Biel Brühlstrasse und diverse Strassen in der Agglomeration Bern.

Ausserdem ist die Aussage bei der Finanzierung für die 150 Millionen für diese drei Kilometer Asphalt ein Wunschdenken des Kantons. Auf einen grossen Zustupf des Bundes kann nicht gehofft werden, diese Gelder sind bereits für Projekte für den Kanton Solothurn vorgesehen.

Die vorgängig erwähnte Variante Null+ entlastet Aarwangen nachträglich, ist zudem schneller und viel günstiger zu erstellen ohne zusätzliches Kulturland und Naherholungsgebiet zu zerstören und würde die Sicherheit auch und vor allem für die Schulkinder erhöhen. Darum ein Nein zu der Luxusstrasse Oberaargau. *Mario Nobs, VCS Regionalgruppe Biel*