

WESTAST SO NICHT!

Stellungnahme des Komitees «Westast so nicht!» zum EBBN-Papier «Übersicht Empfehlungen Dialogprozess»

Das Komitee ist erfreut, dass die Behörden mit mehrjähriger Verspätung endlich eine Analyse zum aktuellen Stand der Umsetzung der 15 Hauptempfehlungen und der 43 Handlungsempfehlungen aus dem Dialogprozess vorlegen. Diese sollten, so der Konsens im Dialog, rasche Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer:innen erwirken. Ein «Tool, welches die Fortschrittskontrolle der Einzelvorhaben (...) und eine regelmässige Berichterstattung erlaubt», hätte laut EBBN-Gesellschaftsvertrag **bereits Mitte 2021** vorliegen müssen. Das Dokument zeigt nun gravierende Umsetzungsmängel auf.

- Die Übersicht nennt primär Zuständigkeiten, **keine konkreten Resultate**; über dreieinviertel Jahre nach Abschluss des Dialogs liegen kaum konkrete Verbesserungen vor
- Sie zeigt, dass **zahlreiche Studien und Konzepte an externe Beratungsbüros** in Auftrag gegeben wurden – **mit einem zeitlichen Horizont von 2035-2045; Entscheide wurden keine gefällt**. Dabei wurden die kurz- und mittelfristigen Massnahmen im Schlussbericht (SB) definiert als «Lösungen, die innert 5-10 Jahren umsetzbar sind» (Fussnote 3, Seite 7 SB); **nicht einmal bei den als «rasch realisierbar» bezeichneten Massnahmen (Seite 9 SB) gibt es konkrete Erfolge**
- zahlreiche Empfehlungen, die bisher nicht angepackt wurden, werden nicht thematisiert und ausgeblendet; um die Zwischenbilanz zu beschönigen, werden **Aktivitäten erwähnt, die keinen Zusammenhang mit dem Westastdialog haben** (zB. verkehrlich flankierende Massnahmen zum bereits 2017 eröffneten Ostast oder der jahrelang verschleppte Sachplan Velo)
- In der Bilanz wird der Perimeter auf ein «gesamtheitliches Projekt Bruggmoos bis Seevorstadt» willkürlich verkürzt; dabei heisst es im SB zum Dialog (Seite 6): «Da die Lösungssuche im Betrachtungsperimeter zwischen Bruggmoos und Rusel» (am Rand von Twann, Anm. WASN) die ganz Agglomeration betrifft, gehen die verschiedenen Akteure (...) ganzheitlich vor»; leider wurden die Verantwortlichkeiten aufgeteilt und isoliert bearbeitet (Astra Neuenburgstrasse/linkes Bielerseeufer, Kanton Brugg/Bernstrasse, Stadt Mittelstück dazwischen); dies ist auch an der unterschiedlichen Sicherheit der Abschnitte abzulesen.
- **Der inspirierende Geist des «Zukunftsbilds» ist verfliegen**. Das Zukunftsbild mit seinen sechs Leitideen im Schlussbericht (u.a. durchgehendes Seeufer, verkehrsfreies Kerngebiet Biel/Nidau, grüne Freiräume etc.) wird ignoriert, obwohl es an einer dreitägigen Veranstaltung 2021 mit Bevölkerung und umliegenden Gemeinden diskutiert und verfeinert wurde (SB S.15-25).
- Durch die isolierte Konzipierung von Einzelmassnahmen **geht die Gesamtstrategie verloren** (s. Empfehlungen zum Prozess im SB): Eigentlich sollten kurz- und mittelfristige Massnahmen rasch umgesetzt werden, deren Erfolg mit einem Monitoring& Controlling laufend überprüft und ajustiert und mit Verkehrszählungen begleitet werden. Erst wenn die kurz- und mittelfristigen Massnahmen erfolgreich ausgeschöpft sind, sollte entschieden werden, ob es beim Strassenverkehr eine langfristige Massnahme wie etwa einen Tunnelbau braucht, wo dieser Sinn machen würde und wo es Anschlüsse braucht. Störend zudem, dass das aktuelle Verkehrsmonitoring allein auf den motorisierten Strassenverkehr fokussiert und den Fuss- und Veloverkehr wie den öV ignoriert. So fehlt eine Gesamtbetrachtung zur Entwicklung des Modalmixes über die Zeit.

Die Behörden haben bereits einen **Vorentscheid zugunsten eine Juratunnels gefällt**, wie aus dem Aufgabenbeschrieb für die Gesamtmobilitätsstudie vom Dezember 2023 hervorgeht. Darin wird die **Tunnelalternative «Westast so besser» (WASB) nicht einmal erwähnt**; in der «Übersicht Empfehlungen Dialogprozess» wird dieses Versäumnis damit gerechtfertigt, dass WASB bei einem technischen Vergleich des TBA geprüft worden sei und schlecht abgeschnitten habe¹. Auch hier verschweigen die Verfasser wichtige Informationen und zeichnen ein willkürliches Bild: In einem Zusatzbericht hat der führende Schweizer Tunnelbauingenieur Dr. Martin Gysel grobe Fehler des TBA nachgewiesen. Dieser wurde 2021 dem TBA übergeben und mit ihm besprochen. Das Komitee hat am «Forum» vom 5.3.24 die Dokumente erneut überreicht.

Insgesamt entsteht der Eindruck einer systematischen Desavouierung der Ergebnisse des Partizipationsprozesses und der ehrenamtlichen Arbeit engagierter Bürger:innen.

Weitere Bemerkungen:

- Seite 9, städtebauliche Strategie fürs «Filestück» zw. Bahnhof und See mit ZPP: eine ZPP fehlt, einzelne Parzellen werden isoliert und planlos verkauft und verbaut
- Seite 11, Weiterwickeln öV-Angebot: Das Regiotram wurde ohne Angaben von Gründen stillschweigend versenkt.
- Seite 12, Porttunnel realisieren, öV rechtes Bielerseeufer bis Bözingen weiter entwickeln: der Ausbau ÖV muss erfolgt sein und etabliert, bevor allenfalls ein Porttunnel projektiert wird. Das heisst Regiotram vor Porttunnel bauen!
- Seite 13, Hubs: keinerlei Aktivitäten!
- Seite 14, erste Massnahmen wie Transitverbot etc. rasch anpacken: keine Resultate

¹ Dieser einseitige technische Bericht wurde von mehreren Ingenieurbüros verfasst, die den Westast projektiert hatten und bauen wollten.