

FRIEDE, FREUDE, EIERKUCHEN?

Im Seeland nichts Neues: Die Behördendelegation A5 zeigte sich an ihrer gestrigen Sitzung «erfreut über die geleistete Arbeit und die konstruktive Zusammenarbeit im Dialogprozess.» Dies ist einer heute Vormittag vom Kanton Bern verschickten [Medienmitteilung](#) zu entnehmen.

Das war zu erwarten, nachdem bereits Anfang Februar der vom Kanton eingesetzte Prozessleiter Hans Werder nach bilateralen Gesprächen mit den verschiedenen Interessensgruppen auf Zweckoptimismus machte. In kurzen Worten wird in der Mitteilung des Kantons zusammengefasst, was er vor der Delegation über den aktuellen Stand der Konsensfindung in Sachen Westast rapportiert hat:

So zeichne sich, laut Werders Berichterstattung, «innerhalb der Kerngruppe ein grundsätzlicher Konsens bei den kurz- und mittelfristigen Massnahmen» ab. Zudem seien alle Beteiligten gewillt, auch bei den langfristigen Massnahmen «eine unter den beteiligten Organisationen breit abgestützte und zweckmässige Lösung anzustreben.»

Auf Basis dieser Information wiederholte die Behördendelegation ihre Forderung vom November, dass bis Ende Juni 2020 eine «Empfehlung der Gruppe zur Lösung der Kontroverse um den Westast» vorzuliegen habe.

Soweit das Communiqué. Wesentlich aufschlussreicher ist jedoch, worüber es sich ausschweigt:

Die heisse Kartoffel A5-Westast-Ausführungsprojekt.

Was soll die Diskussion über kurz- und mittelfristige Massnahmen (wie Regiotram, Aufwertung der Quartiere, etc.), bevor das aktuelle Westast-Ausführungsprojekts nicht endgültig vom Tisch ist. Das ist nun wirklich das Pferd vom Schwanz her aufgezäumt und widerspricht jeglicher planerischen Logik.

Zudem dürfte auch den Mitgliedern der Behördendelegation klar sein, dass es mit dem Konsens vorbei sein dürfte, sobald konkrete Massnahmen wie etwa Tempo 30 auf Stadtgebiet oder ein Transitverbot für den Schwerverkehr zur Debatte stehen.



Noch schwieriger wird die Konsensfindung in der Dialoggruppe bei den «langfristigen Massnahmen». Hier geht es – nach den Vorstellungen von Werder und Co – um die Frage, auf welche Autobahnvariante man sich einigen könne. Auch dieses Problem ist unlösbar, solange das Ausführungsprojekt – an dem zumindest ein Teil der Befürworterschaft nach wie vor festhält – nicht definitiv verworfen wird.

Auch das dürfte der Behördendelegation klar sein. Genauso, wie davon auszugehen ist, dass die VertreterInnen der Gemeinden rund um den Bielersee sehr wohl wissen, dass der umstrittene Twanntunnel und die Westastfrage in einem engen Zusammenhang zueinander stehen.

Doch auch dazu schweigt die Behördendelegation – zumindest gegenüber der Öffentlichkeit.

Dabei hat die [Stiftung Landschaftsschutz Schweiz](#) in ihrer gestrigen Medienmitteilung in dieser Sache einmal mehr Klartext geschrieben:

«Statt den Mehrverkehr in Tunnels abzuleiten, sollte der Verkehr auf der ganzen Achse am Bielersee mittels Managementmassnahmen auf ein für die Bevölkerung erträgliches Mass beschränkt werden, zumal der SBB-Doppelspurausbau in Ligerz für einen besseren Bahnverkehr sorgt. Zu diesem Zweck sollten die Gemeinde und Region bei Kanton und Bund erwirken, dass der Abschnitt der N5 am linken Bielerseeufer in die Liste der Strassen gemäss Anhang 3 der Nationalstrassenverordnung aufgenommen wird, für die Kantone Verkehrsmanagementpläne zu erstellen haben. Damit würde auch der Druck auf den Stadtraum Biel reduziert.»