

Regiotram soll das Renferareal umfahren

Das **Regiotram** wird via Bahnunterführung Aarbergstrasse zum Bieler Bahnhof fahren. Unklar ist die aber weiterhin die Streckenführung in Nidau und beim Renferareal.

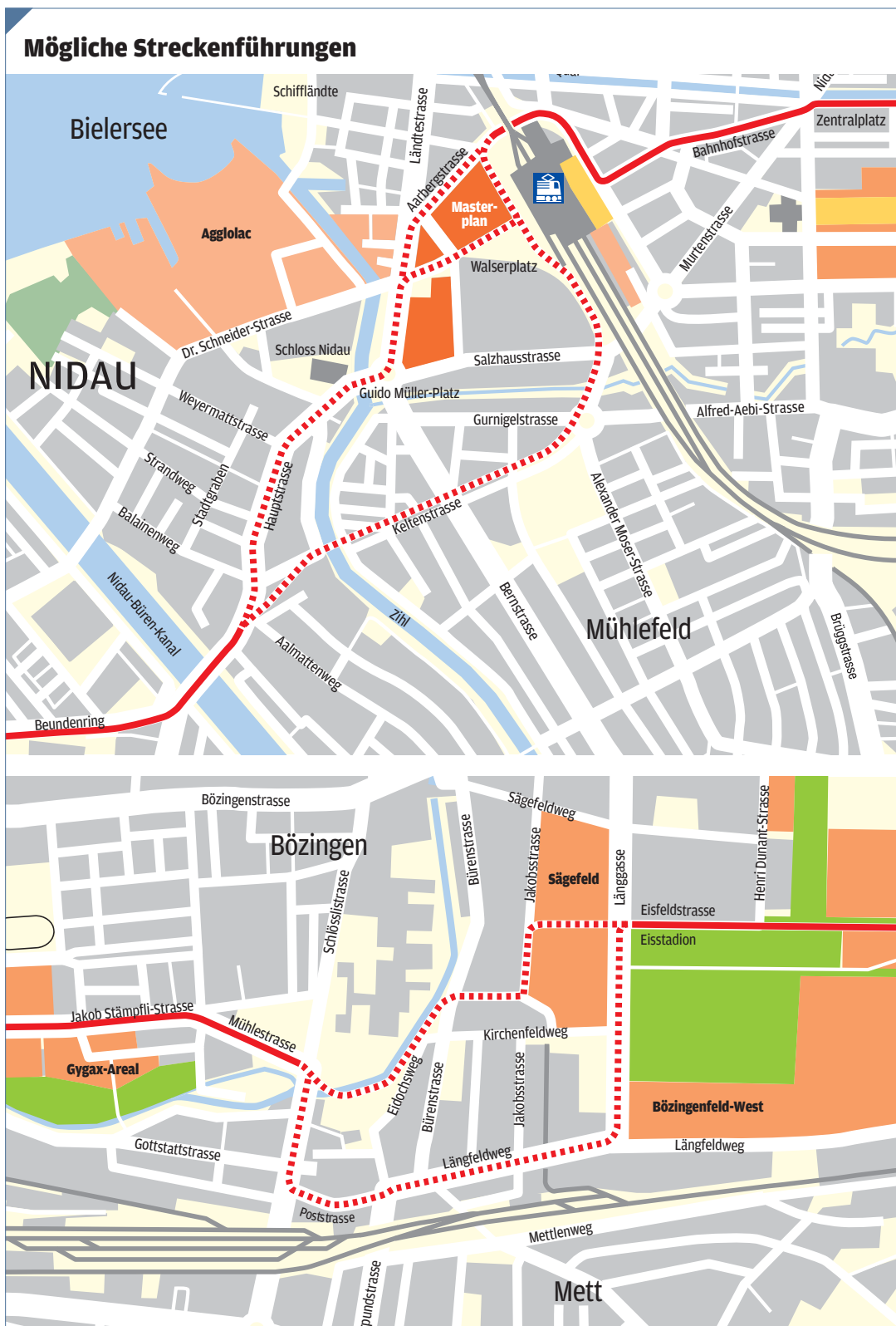
ken. Was das «Bieler Tagblatt» bereits im November publik machte, wird nun offiziell: Die von der Projektgruppe ausgearbeiteten Streckenvarianten des Regiotrams. Gestern stellten die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer sowie die Stadtpräsidenten von Biel und Nidau die Ergebnisse der Vorstudie der Öffentlichkeit vor.

Aus den an der Pressekonferenz in Biel verteilten Plänen geht hervor, dass das Tram zwischen Nidau und Ins auf dem bereits bestehenden BTI-Trasse verkehren wird. Ob es auch in Nidau das BTI-Trasse nutzen oder dieses verlassen und mitten durchs Zentrum des Stedtli fahren soll, wird nun mittels einer Mitwirkung eruiert.

Danach wird das Tram unter dem Bahnübergang Aarbergstrasse hindurchfahren, was eine Tieferlegung der Strasse nötig macht. Anschliessend wird das Tram rechts abbiegen, um zum Bahnhof zu gelangen. Unbestritten sei die Streckenführung in der Bieler Innenstadt, sagte Stadtpräsident Hans Stöckli. Das Regiotram wird via Bahnhofstrasse zum Zentralplatz fahren, danach entlang des südlichen Schüssufers auf dem Oberen Quai verkehren und die Schüss bei der Schleuse queren. Via Jakob Stämpfli- und Mühlestrasse wird es zum Renferareal geführt.

«Nicht durchschneiden»

Ab dann gibt es wieder zwei Varianten. Das Regiotram könnte entlang dem Renferareal zum Eisstadion führen oder aber auf dem Längfeldweg verkehren. Klar sei, dass «das Renferareal nicht durchschnitten wird», wie Stöckli sagte. Er erzählte von seinem Rundgang mit einer Familie, die ihm «sehr sympathisch» gewesen



In Nidau (obere Grafik) fährt das Tram entweder durchs Zentrum oder es nutzt das BTI-Trasse am Stadtrand. Wie es in Bözingen zu den geplanten «Stades de Bienne» geführt wird, ist ebenfalls noch unklar. Gestrichelt sind die möglichen Varianten, durchgehend rot die schon bestimmte Streckenführung. Grafik: zvg/frs

Mitreden beim Regiotram

- Mitwirkung zu **Streckenführung** und Haltestellen beginnt am 18. Januar und dauert bis zum 18. März
- **Unterlagen** liegen auf beim Stadtplanungsamt Biel, der Stadtkanzlei von Nidau und der Gemeindeverwaltung von Ipsach. Sie können auch eingesehen werden unter www.regiotram.ch
- Zwischen Ipsach und Bözingenfeld wird das Tram im **7,5-Minuten-Takt** verkehren
- Zwischen Ipsach und Täuffelen im **15-Minuten-Takt**
- Zwischen Täuffelen und Ins im **30-beziehungsweise 60-Minuten-Takt**
- Die Traminie von Ins bis Bözingenfeld wird rund 27 Kilometer lang (ken)

Stöckli, dem eigentlichen Motor der Idee einer Überbauung Agglolac. Dennoch vermied er es tunlichst, sich zur Nidauer Streckenführung zu äussern.

Die Führung über das BTI-Trasse, welches an Nidaus Stadtrand hin zum Bieler Bahnhof führt, bezeichnete Kneubühler als die «konservativere Variante», zumal sich die Nidauer Bevölkerung bereits daran gewöhnt habe. Auch bestünde bei dieser für den Kanton prestigieusere Streckenführung keine Staugefahr.

Ab der Eisfeldstrasse wird das Tram entlang der geplanten «Stades de Bienne» fahren, die A16 beim bestehenden Durchgang für landwirtschaftliche Fahrzeuge unterqueren und am Kreis der Johann-Renfer-Strasse vorbeiführen. Endstation der rund 27 Kilometer langen Tramstrecke wird die noch zu bauende SBB-Haltestelle Bözingenfeld sein.

Verkehrsmittel abstimmen

Um Doppelspurigkeiten im öffentlichen Verkehr zu verhindern, muss das Busnetz angepasst werden. So soll laut dem Präsidenten der Regionalen Verkehrskonferenz Fredy Sidler die Linie 2 aufgehoben werden. Ersetzt soll sie durch das Regiotram und eine modifizierte Führung der Linien 6 und 7 werden. Die Linie 1 soll bis zu den «Stades de Bienne» weitergeführt werden. Änderungen gibt es auch bei weiteren Buslinien, wie Sidler sagte.

Der Spatenstich für das Regiotram ist für 2014 vorgesehen. Dass das Tram vom Bund als B-Projekt eingestuft wurde, begrüsst Egger: Wäre es ein A-Projekt, müsste der Spatenstich zwingend im Jahre 2014 erfolgen, damit das Projekt in den Genuss von Bundesgeldern kommt, sagte Egger. Sie deutete an, dass es 2015 werden könnte. Fahrgäste befördern sollte das Tram ab 2018. Ursprünglich hätte es bereits 2013 Sportler zum Eidgenössischen Turnfest bringen sollen.



INFO. Die genauen Pläne der Streckenführung des Regiotrams.

Bewilligung für Anschluss Brüggmoos erteilt

Dem **A5-Ostast** stehen nur noch 30 Tage Einsprachefrist im Weg. Verstreichen diese ungenutzt, wird spätestens 2011 gebaut.

Darauf wartete Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer seit Monaten: Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) hat das Ausführungsprojekt für den Anschluss Brüggmoos erteilt, wie der Kanton Bern gestern bekannt gab.

Um Jahre verzögert

Damit hat das Uvek 59 Einsprachen gegen das Teilprojekt des A5-Ostastes abgewiesen. Die Einsprecher haben nun 30 Tage Zeit, um eine Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht einzureichen. Danach gäbe es noch die Möglichkeit, den Entscheid ans Bundesgericht weiterzuziehen. Im schlimmsten Fall könnte so das Projekt um Jahre verzögert werden. Denn wird der Anschluss zwischen den im Bau befindlichen Tunnels und der Autostrasse Richtung Bern nicht gebaut, taugen die Tunnels höchstens als

gute Rollerblades-Unterlage. Aber die Autos führen dann immer noch durch Biel. Der Zeitplan ist also knapp. Das bestätigt Gesamtprojektleiter Aldo Quadri von der kantonalen Baudirektion: «Wenn der Anschluss 2016 fertig sein soll, müssen wir 2011 mit dem Bau beginnen.» Sie könnten aber erst bauen, wenn das Projekt definitiv rechtskräftig bewilligt sei. Er hoffe deshalb auf die Vernunft der Einsprecher. «Das Projekt ist derart gut geplant, dass wir es nicht mehr in Frage stellen können.»

Werden keine Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht

erhoben, würde das Brüggmoos 2011 zur Grossbaustelle: «Wir würden überall gleichzeitig mit dem Bau beginnen», sagt Quadri. Zunächst würden ein ganzes Jahr lang die Werkleitungen über und unter dem Boden umgelegt. Erst danach würde mit dem Bau des eigentlichen Autobahnanschlusses begonnen werden.

Westast spielt keine Rolle

Dank der räumlichen Trennung des Anschlusses Brüggmoos und der Autobahnverzweigung kann die Verbindung zwischen Bern und der Ostumfah-

rung Biel gebaut werden, ganz gleich, was bei der Westast-Planung rauskommt. «So wie das Projekt jetzt bewilligt wurde, sind alle Optionen offen», sagt Egger. Das ist auch nötig, denn: «Wir wissen nicht, welche Variante die Region beim Westast will.» Je nach Variante müsste für den Westast sogar noch ein neues Generelles Projekt beim Bund beantragt werden, was den Westast weiter verzögern würde. Für den Ostast ist Egger jedoch zuversichtlich: «Wenns beim Anschluss Brüggmoos so gut läuft wie beim Bau der Tunnels, werden wir bis 2016 fertig.»

Der lange Weg zum Entscheid

Mit diesem Entscheid neigt sich eine Odyssee dem Ende zu: Im Sommer 2002 wurde das Ausführungsprojekt des Ostastes erstmals öffentlich aufgelegt, worauf beim Anschluss Brüggmoos einiges kritisiert wurde. 2003 beschloss der Bund auf Antrag des Kantons Bern, das Teilprojekt Brüggmoos aus dem Bewilligungsverfahren für den Ostast auszuklamern. Als positives Intermezzo wurden die beiden Tunnelprojekte «Büttenberg» und «Längholz» 2004 bewilligt. Mittlerweile ist bereits eine Röhre im «Büttenberg» ausgebrochen.

Für den Anschluss Brüggmoos wurde im Herbst 2006 das revidierte Ausführungsprojekt zum zweiten Mal öffentlich aufgelegt. Damals wurde der Anschluss des Ostastes an die Achse nach Bern von der Verzweigung der Autobahnen räumlich getrennt. Seither erwartete der Kanton die Bewilligung für das Projekt.

Alleine 2009 hat Barbara Egger drei Briefe ans Uvek geschrieben, um Druck zu machen. Immer wieder versprach das Uvek, die Bewilligung komme bald und man behandle das Projekt prioritär. Jetzt hat es endlich geklappt.

Man stelle sich das vor: Da werden milliardenteure Tunnels gebaut, aber die Verbindung zum bestehenden Verkehrsnetz nicht. Man darf gar nicht daran denken. Das wäre für die Region Biel und auch für den Bund, der einen beträchtlichen Teil der Kosten übernimmt, ein wahres Horrarszenario. Dabei ist es den Behörden hoch anzurechnen, haben sie doch auf die Kritik am ersten Projekt reagiert und für den Anschluss Brüggmoos eine neue, sanftere Lösung ausgearbeitet. Diese gilt es nun zu respektieren und zu realisieren.
Joel Weibel



Tunnelperspektive: Hier kommen die Längholz-Tunnels heraus. Ohne Anschluss Brüggmoos nützt der Ostast nichts. Bild: ma/a

NACHRICHTEN

Ipsach: Reduzierte Öffnungszeiten

bt. Wegen Personalwechsel und krankheitsbedingtem Ausfall am Bürgerschalter Ipsach werden die Schalteröffnungszeiten der Gemeinde bis zum 27. Januar reduziert. Die Verwaltung bleibt jeweils am Mittwochvormittag geschlossen. In dringenden Fällen kann ein Termin vereinbart werden. Kontaktperson: Markus Becker, Geschäftsleiter, Tel. 032 333 78 78.

Biel: Sperrung Paul-Emile-Brandt-Strasse

bt. Wegen Erneuerung der Kanalisation bleibt die Paul-Emile-Brandt-Strasse ab dem 19. Januar während zirka zwei Monaten für den privaten Verkehr gesperrt. Umleitungen von der Innenstadt her via Dufourstrasse - Wasserstrasse - Sämpflistrasse, von Mett her via Falkenstrasse - Dufourstrasse.

Biel: Beginn Plakettenverkauf

bt. Die Faschingszunft beginnt am 14. Januar mit dem Plakettenverkauf (Ecke Nidaugasse/Dufourstrasse). Verkauf ab 18.30 Uhr beim Getränkewagen, 19 Uhr Guggemusik, Versteigerung Unikat-Plakette, warme Suppe.