

Jahresrückblick des HIV

Die Menschen werden immer mobiler

Die im August 2016 veröffentlichten Verkehrsperspektiven 2040 des Bundes sprechen Klartext. Der Verkehr wächst generell weiterhin – dies sowohl auf der Strasse wie auch auf der Schiene, sei dies beim Personen- sowie beim Güterverkehr. Beim Personenverkehr rechnet der Bund mit einer Zunahme von 25 Prozent, beim Güterverkehr von 37 Prozent. Einkaufs- und Freizeitverkehr nehmen mit 35 Prozent am stärksten zu, der Arbeitsverkehr verzeichnet eine Zunahme um 16 Prozent. Die höchste Zunahme beim Personenverkehr weist mit 51 Prozent der öffentliche Verkehr (ÖV) aus. Hier ist hinzuzufügen, dass auch ein grosser Teil des ÖV in den Agglomerationen auf der Strasse abgewickelt wird. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wächst immerhin noch mit 18 Prozent.

Aus diesem Wachstumsszenario kann gefolgert werden, dass die heute schon knappen Verkehrskapazitäten auf Strasse und Schiene kräftig ausgebaut werden müssen. Der Verkehr muss fliessen können. Aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen. Staustunden kosten Arbeitszeit und damit Geld und belasten gleichzeitig die Umwelt.

Was heisst das nun für die Region Biel-Seeland-Berner Jura? Die SBB-Jurasüdfusslinie muss dringend mindestens auf Doppelspur ausgebaut werden. Dank grossem (politischen) Einsatz ist es gelungen, den Doppelspurtunnel in Ligerz, die einzige Einspurstrecke zwischen Genfersee und Bodensee, explizit mit Namen ins Fabi aufzunehmen. In der Volksabstimmung 2014 ist dieses



Grosse Ereignisse werfen ihren Schatten voraus: Mit dem A5-Ostast sollte sich die Verkehrssituation im Brüggmoos normalisieren. Patrick Weyeneth

Finanzierungspaket für den ÖV mit grossem Volksmehr angenommen worden. Die Planung ist weit fortgeschritten, der Tunnel sollte im 2025 eröffnet werden können.

Aber auch die Bahnhofskapazitäten müssen dringend angepasst, sprich ausgebaut werden. Die Unterführung im Bahnhof Biel ist heute in Spitzenzeiten des Berufsverkehrs zum Bersen voll. Auf den Treppen ist ein Vorbeikommen praktisch unmöglich und auf den Bahnsteigen stehen sich die Leute auf den Füßen herum. Projekte für die Öffnung des «alten» Posttunnels auf der Nordseite und Pläne für eine dritte Querung des Bahnhofs auf der Südseite

im Rahmen des Autobahn-Westastes bestehen. Beide Projekte sollten aber schnellstmöglich realisiert werden.

Der Ausbau des Bahnhofplatzes wurde 2015 leider in einer Volksabstimmung aus verschiedenen Gründen verworfen. Eine verpasste Chance, diesen verkehrstechnischen Engpass und optischen Schandfleck zu beseitigen und den Fussgängern, ÖV-Benutzern und auch Velofahrern mehr Komfort zu bieten. Die Autofahrer hätten eine kleine Umleitung in Kauf nehmen müssen. Offenbar ist der Leidensdruck noch nicht gross genug. So müssen wir uns noch Jahre mit den unbefriedigenden Zuständen herumschlagen.

Im Spätherbst wurde im Kanton Jura das letzte Autobahnstück zwischen Delémont und Choizez eröffnet. Im April 2017 geht auch die letzte Lücke der A16 auf Berner Boden (Court-Loveresse) in Betrieb. Man braucht kein Prophet zu sein, um einen Zuwachs an Autoverkehr zu prognostizieren. Mit dem Auto wird man schneller in den Jura kommen – aber auch umgekehrt. Das Auto wird für viele Verkehrsbeziehungen attraktiver werden als die Eisenbahn, zum Beispiel vom Jura zum Arbeitsort im Bözingenfeld.

Grosse Ereignisse werfen ihren Schatten voraus. Im Spätsommer wird der Ostast der Autobahnumfahrung Biel eröffnet, inklusive

Vollanschluss in Orpund. Die grösste Verkehrsbelastung werden Bözingen und Mett erleben: fertig Stau zwischen Bärenplatz und Orpundplatz, fertig Umfahrungen- und Schleichverkehr in den Quartieren. Aber auch zwischen Brügg und Orpund wird sich der Verkehr nicht mehr auf der schmalen Landstrasse abwickeln. Ein grosser und langsehnter Fortschritt.

Wo es Gewinner gibt, hat es leider auch Verlierer. Das letzte Stück der Umfahrung von Biel fehlt noch, der Westast. Dieser ist einer der letzten Puzzesteine zum Endausbau des in den Fünfzigerjahren beschlossenen schweizerischen Autobahnnetzes. Der Westast hat auch eine staatspolitische Komponente. Er verbindet den Kanton Jura mit der Westschweiz. Und nicht zuletzt soll der Westast Nidau und den Westen der Stadt Biel von Verkehr entlasten.

Haben Sie gewusst, dass ein Drittel der Nidauer Bevölkerung in den Weidteilen wohnt? Warum gönnen die Gegner des Westastes diesen Bewohnern keine Verkehrsbefreiung? Die Autobahn kommt in Halbtiefelage und wird überdeckt. Tausende von Bieler und Nidauern warten ungeduldig auf diese «Befreiung». Sie nehmen dazu gerne die Unannehmlichkeiten einer zwanzigjährigen Bauzeit auf sich. Und haben Sie gewusst, dass der Westast einen besseren Zugang zum See bringt? Das ist ebenfalls eine Tatsache, auch wenn die Gegner das Gegenteil behaupten.

Die Vingelzer – ja, Vingelz gehört auch zu Biel – warten seit Jahrzehnten auf den Vingelztunnel. Auch dies ist ein Teilstück

der Westumfahrung. Sie haben es satt, täglich im Verkehrsstau zu stehen, egal, ob mit dem Bus, dem Velo oder mit dem Auto.

Im Frühling 2017 erfolgt die Planaufgabe des Westastes. Das grosse Bauprojekt muss etappiert werden. Mit dem Bau des Zubringers Rechtes Bielerseeufer, sprich dem Tunnel von Ipsach bis Port und neue Aarebrücke, muss rasch begonnen werden. Erst mit der Eröffnung dieses wichtigen Teilstücks kommt die Entlastung auf der rechten Seite des Bielersees zum Tragen. Sie sehen: Der Westast hat einige Nachteile – aber noch viel mehr Vorteile. Die Autobahngegner, aus welchen Motiven sie auch immer dagegen kämpfen, behindern einen raschen Bau dieses Teilstücks – auf dessen Vollendung Tausende von Mitbewohnern dringendst warten.

Es lohnt sich, für gute Verkehrsprojekte zu kämpfen – und alles in Bewegung zu setzen, um diese auch rasch zu realisieren. Der SBB-Doppelspurtunnel in Ligerz war ein gutes Beispiel dafür. Tun wir dasselbe mit dem Westast.

Info: Peter Moser ist Stadtrat und Grossrat für die FDP und Unternehmer (Funicar). In einem vierteiligen Rückblick beleuchten Wirtschaftsvertreter aus der Region das abgelaufene Jahr.



Peter Moser

Rhabillages

Es gilt das geschriebene Wort



Im Jahre 1938 wurde in Grenchen die Museums-gesellschaft gegründet. Ihr

Ziel war es, ein Museum zu gründen, in dem die Geschichte der Gemeinde, aber auch jene der Region aufgezeigt werden kann. Viel später wurde die Gesellschaft für ein Grenchner Kunstmuseum ins Leben gerufen; zusammen mit dem Kunstverein die Vorläuferin der heutigen Kunstgesellschaft. Noch hatten beide Gesellschaften einen langen Weg durch die Instanzen vor sich. Heute allerdings verfügen beide Gesellschaften über Museen. Als die beiden Organisationen noch unterwegs waren, wurde vor 45 Jahren eine andere Idee umgesetzt: Die erste Ausgabe des «Grenchner Jahrbuches» erschien. Aufgabe der Schrift war es unter anderem, der

Bevölkerung zu zeigen, welche Sammelstücke die beiden Gesellschaften gesammelt hatten. Dann aber sollten in jeder Ausgabe in einer Jahreschronik wichtige Begebenheiten in der Gemeinde festgehalten werden. Die erste Ausgabe schilderte auf 50 Druckseiten alles Wesentliche des Jahres 1972. Kurz vor Weihnachten 2016 erschien die 45. Ausgabe des Jahrbuches. Auch diese Ausgabe ist mit den vielen Beiträgen aus dem täglichen Geschehen in der Stadt ein lebendiges Geschichts- und Geschichtenbuch, auf das man auch in den kommenden Jahren nicht verzichten möchte.

Eine weitere der Geschichtsschreibung verpflichtete traditi-

nelle Schrift ist das «Jahrbuch für Solothurnische Geschichte». Herausgegeben wird dieses Werk vom Historischen Verein. Just vor Weihnachten wurde der 89. Jahresband ausgeliefert. Dieser ist für Grenchen ganz besonders interessant. Bereits auf dem Einbanddeckel des Buches wird eine historische Ansicht der ETA Grenchen gezeigt. Tatsächlich beginnt das Buch mit dem Beitrag von Peter Gross mit dem Titel «Die Entstehung der Swatch-Group». Der Autor bezeichnet seine wichtige Arbeit als «Erlebniserbericht». Tatsächlich war er damals als Generaldirektor der Schweizerischen Bankgesellschaft massgebend am Aufbau

der Swatch Group beteiligt und ist deshalb heute auch in der Lage, als Zeitzeuge authentisch über die damaligen Ereignisse zu berichten. Diese Arbeit ist umso wichtiger, als gegenwärtig verschiedene Versionen und Deutungen im Umlauf sind.

Ebenfalls im erwähnten Jahrbuch findet sich ein weiterer grösserer Artikel mit Bezug zu Grenchen. Es sind die «Memoiren einer alten Jungfer», die Aufzeichnungen der Grenchnerin Lina Obrecht. Fabian Saner und Klaus Reinhardt sind die Autoren dieses wichtigen Beitrages zur Geschichte Grenchens.

Und dann noch das: Kurz vor Jahresschluss erschien der

21. Band der Berichte aus den Bereichen der kantonalen Archäologie und Denkmalpflege. Im Herbst 2015 entdeckten die Archäologen bei Aushubarbeiten im Osten Grenchens, an der Maria Schürerstrasse, nicht nur Überreste eines römischen Gutshofes, sondern auch solche eines Wasserbeckens von 5 mal 4,2 Meter. Die Archäologin Simone Meyer schildert in ihrem Bericht die Bedeutung dieser Entdeckung und ist der Auffassung, dass in diesem Becken Wasser zum Tränken der Tiere im römischen Betrieb gesammelt wurde. Drei wichtige Schriften, die kurz vor Weihnachten erschienen. *Rhabillieur*

Reklame



cinedome 12345

TISSOT ARENA



PREMIERE
ASSASSIN'S CREED – 3D 14/12 J
Do-Mi 14:45, 17:45, 20:45
Do-Mi 17:15
Do-Mi 20:30
Mit Michael Fassbender, Jeremy Irons und Marion Cotillard.



PREMIERE
VIER GEGEN DIE BANK 12/10 J
So-Mi 14:15, 20:30
Der neue Film von Wolfgang Petersen mit Til Schweiger, Matthias Schweighöfer, Michael Bully Herbig und Jan Josef Liefers.



PREMIERE
ALLIED 12/10 J
Do-Mi 14:00
Do-Mi 20:15
Ein dramatischer Spionagethriller um Liebe und Verrat auf Leben und Tod.

ROGUE ONE: A STAR WARS STORY 12/10 J
Do-Mi 17:15

VAIANA – 3D 6/4 J
Do-Mi 14:15

SING – 3D 4/4 J
Do-Mi 14:00

ROGUE ONE: A STAR WARS STORY 12/10 J
3D: Do-Mi 17:00, 20:15

VAIANA 6/4 J
Do-Mi 17:00

Wenn Hören fühlbar wird. Eine nie dagewesene Klangwelt mit Sound von vorn, hinten und jetzt neu auch von oben.

