

Parlamentarischer Vorstoss. Gemeinsame Antwort des Regierungsrates

Gemeinsame Antwort zu M 234-2018, M 250-2018, M 251-2018 und M 261-2018

Vorstoss-Nr.: 234-2018
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion:
Geschäftsnummer: 2018.RRGR.690

Eingereicht am: 19.11.2018

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Stocker (Biel/Bienne, glp) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Nein 22.11.2018

RRB-Nr.: 299/2019 vom 27. März 2019
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Annahme als Postulat**



Umdenken bezüglich des Westasts

Der Regierungsrat wird beauftragt, das Ausführungsprojekt Westast Biel zurückzuziehen und zusammen mit dem Bund und der Stadt Biel ein neues Projekt auszuarbeiten, das in der Bieler Bevölkerung für weniger Unmut sorgt. Nicht davon betroffen ist der Porttunnel.

Begründung:

Der Widerstand aus der Bevölkerung gegen das offizielle Westast-Projekt wächst, und es scheint, als hätte man den Zeitpunkt für einen Dialog seitens Regierung verpasst. Die Menschen werden nicht mehr vom offiziellen Ausführungsprojekt zu überzeugen sein.

An der Demonstration vom 3. November 2018 in Biel haben sich zwischen 3500 und 5000 Menschen versammelt, um gegen den Westast zu protestieren und am 13. November 2018 hat die Firma Demoscope im Auftrag des Bieler Tagblatts eine repräsentative Umfrage publiziert, die ergab, dass nur noch 21 Prozent der Bevölkerung der Region Biel hinter dem Ausführungsprojekt stehen. Unter diesen Umständen scheint es unmöglich, dieses Projekt noch zu realisieren.

Andererseits weigert sich der Regierungsrat, die Alternativvariante, die vom Komitee «Westast so nicht» ausgearbeitet wurde, ernsthaft in Betracht zu ziehen.

Deshalb liegt es nun in der Verantwortung des Regierungsrates, neue Lösungsvorschläge auszuarbeiten, die ohne die zwei Anschlüsse in der Stadt auskommen. Dabei soll es keine Tabus geben, und alle möglichen Varianten, wie zum Beispiel die Seeland-Tangente, sollen bezüglich der heutigen Bedürfnisse nochmals analysiert werden. Es steht dem Regierungsrat natürlich auch frei, komplett neue Ansätze zu erarbeiten.

Der Portttunnel ist nicht von der Motion betroffen und kann möglichst rasch realisiert werden.

Begründung der Dringlichkeit: Wichtige Entscheide auf Stufe Behördendelegation stehen an.

Vorstoss-Nr.:	250-2018
Vorstossart:	Motion
Richtlinienmotion:	<input type="checkbox"/>
Geschäftsnummer:	2018.RRGR.706
Eingereicht am:	19.11.2018
Fraktionsvorstoss:	Nein
Kommissionsvorstoss:	Nein
Eingereicht von:	Mentha (Liebefeld, SP) (Sprecher/in) Grupp (Biel/Bienne, Grüne) Alberucci (Ostermundigen, glp) Aeschlimann (Burgdorf, EVP) Etter (Treiten, BDP)
Weitere Unterschriften:	17
Dringlichkeit verlangt:	Ja
Dringlichkeit gewährt:	Nein 22.11.2018
RRB-Nr.:	299/2018 vom 27. März 2019
Direktion:	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung:	Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat:	Annahme

Westast Biel: Moratorium und neuer Dialog zum Westast Biel

Der Regierungsrat wird beauftragt, mit der Stadt Biel ein Moratorium zum Westast Biel (insbesondere Abschnitt Halbanschluss Seevorstadt bis Vollanschluss Brüggmoos) zu vereinbaren, und dieses gegenüber dem UVEK einzufordern. Ziel des Moratoriums muss sein, in einem ergebnisoffenen und ernsthaften Dialog mit allen Beteiligten eine Alternative zum Auflageprojekt zu entwickeln. Eine Redimensionierung des Projekts, eine Verzichtsprüfung der Anschlüsse, eine Verkürzung der Bauzeit, tiefere Bau- und Betriebskosten und die Respektierung ISOS-geschützter Areale sind neben verkehrlichen Zielen anzustreben. Es sind insbesondere auch Experten des Städtebaus beizuziehen.

Begründung:

Das offizielle Projekt, das eine kleinere Stadt und Region mit 10 (!) Autobahnanschlüssen erschliessen soll, kostet gemäss offiziellen Verlautbarungen 2,2 Milliarden Franken. Der Westast-tunnel wird mehr als 700 000 Franken pro Meter verschlingen, und das Projekt wird Unterhaltskosten von jährlich 43 Millionen Franken verursachen. Es gibt schweizweit kein Autobahnprojekt mit ähnlich hohen Kosten.

Der Widerstand aus der Bevölkerung gegen das offizielle Auflageprojekt wächst. Dem Komitee «Westast so nicht» treten laufend neue Mitglieder bei, die letzte Demonstration vom 3. November in Biel zeigte steigende Teilnehmerzahlen. Der Gemeinderat der Stadt Biel kann sich inzwischen nicht mehr für das offizielle Projekt aussprechen und verlangt zusätzliche Abklärungen und einen ernsthaften Dialog.

Eine repräsentative Umfrage der Firma Demoscope im Auftrag des Bieler Tagblatts (publiziert am 13. November 2018) ergab, dass lediglich 21 Prozent der Bevölkerung der Region Biel hinter dem Auflageprojekt stehen, während 49 Prozent der Befragten das Alternativprojekt vorziehen und 16 Prozent ganz auf die Westumfahrung verzichten möchten. Damit zeigt die Umfrage, dass zurzeit nur das Alternativprojekt mehrheitsfähig wäre, während das Auflageprojekt bei der Bevölkerung der Region Biel absolut chancenlos ist.

Es darf nicht sein, dass ein Projekt, das die Innenstadt von Biel bei optimalstem Verlauf der Bauarbeiten während mindestens 15 Jahre in einen Bauplatz verwandelt, das Stadtbild schwerwiegend beschädigt und die Innenstadt mit vermehrtem motorisiertem Individualverkehr belastet, gegen den offensichtlichen Widerstand grosser Teile der Bevölkerung durchgedrückt wird. Ein «Reset» im Sinne einer partizipativen, zukunftsorientierten Verkehrsplanung in Biel ist unumgänglich.

Die Motion Moser betreffend Faktencheck zur A5 wurde am 6. Juni 2018 vom Grossen Rat praktisch einstimmig überwiesen. Der in der Folge von der BVE neu erstellte zusammenfassende technische Bericht A5-Westumfahrung Biel vom August 2018 erweist sich bei genauer Analyse als «alter Wein in neuen Schläuchen». Es wurden nach der für den Regierungsrat vernichtenden Debatte im Grossen Rat keine neuen Abklärungen vorgenommen, vielmehr wurden die Fachberichte vom Januar/Februar 2018, die der regierungsrätlichen Motionsantwort vom Mai 2018 zugrunde lagen, mit Hilfe von Kommunikationsprofis öffentlichkeitswirksam neu dargestellt. Die Überprüfung des technischen Berichts ergab im Weiteren, dass die drei dem Bericht zugrunde liegenden externen Expertisen vom Januar/Februar 2018 von den gleichen Planungsbüros verfasst wurden, die beim Ostast und teils auch beim umstrittenen Hauptprojekt im Auftrag des Ast-ra und der BVE massgebend mitgearbeitet haben (Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG, Pöry Schweiz AG sowie Bächtold & Moor AG). Das Vorgehen der BVE führte somit dazu, dass diese Experten zu Richtern in eigener Sache gemacht wurden. Der Verdacht auf Befangenheit der Experten ist nicht von der Hand zu weisen. Ein unabhängiger Faktencheck und eine neutrale Expertise wurden bisher vom Regierungsrat nicht erstellt.

Es erstaunt deshalb nicht, dass der zusammenfassende Bericht der BVE vom August 2018 unvollständig ist sowie Fehler, Fehlinterpretationen und nicht plausible Feststellungen beinhaltet.

Die Prognosen im technischen Bericht sind einseitig, veraltet und fehlerhaft. Städtebauliche Aspekte wurden nur rudimentär, teilweise falsch wiedergegeben. Eine unabhängige städtebauliche Beurteilung durch Experten fehlt. Ein Dialog, der auf einer derart mangelhaften Basis aufbaut und bei dem fix vorgegeben ist, dem Auflageprojekt unverändert oder allenfalls mit kosmetischen

Retuschen zum Durchbruch zu verhelfen, ist zum Scheitern verurteilt und wird von den Motionären abgelehnt.

Schliesslich zeigen auch die gerade publizierten Zahlen ein Jahr nach Eröffnung des Ostasts, dass das Gesamtverkehrsaufkommen kleiner ist als prognostiziert. Die befürchteten Staus im Bereich des künftigen Westasts sind nicht eingetreten, dafür hat, anders als von den Modellen errechnet, die T6 südlich von Biel mit Staus zu kämpfen. Dies legt nahe, dass die dem Ausführungsprojekt zugrundeliegenden Modelle überprüft werden und die relevanten Anpassungen in die Planung müssen.

Der mit diesem Vorstoss geforderte Dialog hat den Fokus weiterzustecken, als nur bis zu den verkehrlichen Auswirkungen und zur technischen Machbarkeit. Es sind alle relevanten Aspekte, insbesondere der gesellschaftliche Wandel und die Trends im Bereich der Mobilität, miteinzubeziehen.

Begründung der Dringlichkeit: Wichtige Entscheide auf Stufe Behördendelegation werden in naher Zukunft gefällt.

Vorstoss-Nr.: 251-2018
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion:
Geschäftsnummer: 2018.RRGR.707

Eingereicht am: 19.11.2018

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Mentha (Liebefeld, SP) (Sprecher/in)
Grupp (Biel/Bienne, Grüne)
Alberucci (Ostermundigen, glp)

Weitere Unterschriften: 34

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Nein 22.11.2018

RRB-Nr.: 299/2019 vom 27. März 2019
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Annahme als Postulat**

Porttunnel rasch realisieren

Der Regierungsrat wird beauftragt, in Absprache mit den betroffenen Gemeinden beim UVEK auf die rasche Realisierung einer weiteren Etappe der Bieler Umfahrung, nämlich dem Porttunnel, zu drängen.

Begründung:

Das Auflageprojekt zum Westast Biel bezüglich des Abschnitts Halbanschluss Seevorstadt bis Vollanschluss Brüggmoos stösst auf starke Ablehnung der Bevölkerung. Die Umweltverbände haben Rechtsmittel eingelegt. Sie werden mit grosser Wahrscheinlichkeit das Ausführungsprojekt durch alle Instanzen ziehen. Der Ausgang dieser Justizverfahren ist offen. Diesbezüglich kann auf das Debakel der Amtsvariante beim Twanntunnel der A5 verwiesen werden, bei dem das Projekt nach zweimaligem Scheitern vor dem Bundesverwaltungsgericht nach dem Vorschlag der Umweltverbände neu gestartet werden musste. Die durch das Festhalten an der Amtsvariante entstandene Verzögerung betrug rund 10 Jahre. Im Zuge der Erarbeitung des Ausführungsprojekts haben sich inzwischen auch die Autobahnplaner von Bund und Kanton von den Qualitätsvorteilen der Alternativvariante überzeugt bzw. begeistert gezeigt.

Der Widerstand aus der Bevölkerung gegen das offizielle Auflageprojekt Westast Biel wächst. Dem Komitee «Westast so nicht» treten laufend neue Mitglieder bei. Die letzte Demonstration vom 3. November 2018 in Biel zeigte steigende Teilnehmerzahlen. Der Gemeinderat der Stadt Biel kann sich inzwischen nicht mehr für das offizielle Projekt aussprechen und verlangt zusätzliche Abklärungen und einen ernsthaften Dialog.

Eine repräsentative Umfrage der Firma Demoscope im Auftrag des Bieler Tagblatts (publiziert am 13. November 2018) ergab, dass lediglich 21 Prozent der Bevölkerung der Region Biel hinter dem Auflageprojekt stehen, während 49 Prozent der Befragten das Alternativprojekt vorziehen und 16 Prozent ganz auf die Westumfahrung verzichten möchten. Damit zeigt die Umfrage, dass zurzeit nur das Alternativprojekt mehrheitsfähig wäre, während das Auflageprojekt bei der Bevölkerung der Region Biel absolut chancenlos ist.

Der Porttunnel dagegen ist bisher unbestritten geblieben. Verbände signalisieren, dass sie sich nicht gegen einen raschen Bau des Porttunnels zur Wehr setzen würden.

Der Porttunnel würde namentlich in Nidau und Port zu einigen verkehrlichen Entlastungen führen. Der Eingriff in das Ortsbild wäre vertretbar. Die Bau- und Betriebskosten dieses Abschnitts sind im Vergleich zum umstrittenen Abschnitt deutlich tiefer: Für den 2,81 km langen Tunnelbau sind 262 869 000 Franken inkl. MwSt veranschlagt. Der umstrittene Abschnitt Seevorstadt bis Brüggmoos ist 2,31 km lang und kostet inklusive Knoten sechsmal mehr: 1 657 058 000 Franken inkl. MwSt.

Der vorgezogene Bau des Porttunnels würde es erlauben die verkehrlichen Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem im Realbetrieb zu analysieren. Es zeigt sich namentlich beim Ostast, der nun seit einiger Zeit eröffnet ist, dass sich die Prognoseannahmen in der Planungsphase gegenüber den Auswirkungen im Realbetrieb in Teilbereichen signifikant unterscheiden.

Ein Vorziehen des Porttunnels würde es zudem ermöglichen, über den umstrittenen Teil des Westastes einen sorgfältigen und umfassenden Dialog mit allen Beteiligten und Interessierten zu führen und die aktuelle politische Blockade zu lösen.

Begründung der Dringlichkeit: Die Realisierung des Westastes ist heftig umstritten. Die Beteiligten wollen in der Behördendelegation in der nächsten Zeit entscheiden, ob und wie das Projekt fortgesetzt werden soll.

Vorstoss-Nr.: 261-2018
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion:
Geschäftsnummer: 2018.RRGR.717

Eingereicht am: 21.11.2018

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Moser (Biel/Bienne, FDP) (Sprecher/in)
Grivel (Biel/Bienne, FDP)
Guggisberg (Kirchlindach, SVP)
Gnägi (Jens, BDP)
Hess (Nidau, FDP)

Weitere Unterschriften: 62

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 299/2019 vom 27. März 2019
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Annahme als Postulat**

Westumfahrung Biel: zeitliches Vorziehen des Zubringers rechtes Bielerseeufer (Porttunnel)

Der Regierungsrat wird beauftragt, sich beim Bund für ein zeitliches Vorziehen des Zubringers rechtes Bielerseeufer einzusetzen.

Begründung:

Der Zubringer rechtes Bielerseeufer ist Teil des Ausführungsprojekts (AP) Westumfahrung A5 in Biel. Das AP befindet sich in der Phase der Bereinigung der Einsprachen. Es ist davon auszugehen, dass einige Einsprecher ihr Anliegen bis vor Bundesgericht ziehen werden.

Vor einem Jahr wurde der Ostast (mit Anschluss Orpund) der Autobahnumfahrung eingeweiht. Am 29. November 2018 wurde vom Verein «seeland.biel/bienne» der erste Zwischenbericht der verkehrlichen Auswirkungen nach einem Jahr Betrieb der Öffentlichkeit vorgestellt. Auf vielen Strassen(zügen) ist die erwartete Entlastung bzw. Verkehrsabnahme eingetreten. Auch wie erwartet haben wir auf dem Zubringer von den Wohngebieten am rechten Bielerseeufer (also durch Ipsach über Port auf die Wehrbrücke in Port) zu den Arbeitsplätzen im Bözingenfeld eine grosse Verkehrszunahme. Auch der öV leidet unter dieser Verkehrszunahme. Eine Lösung für dieses Verkehrsproblem wurde 2010 von der seinerzeitigen Arbeitsgruppe Stöckli mit dem ZRU (Zubringer rechtes Bielerseeufer mit dem Porttunnel) gefunden. Der ZRU fand Aufnahme ins Generelle Projekt und ist nun Bestandteil der Westumfahrung im Ausführungsprojekt.

Während die Bewilligung des Westastes wegen Einsprachen noch einige Zeit auf sich warten lassen wird, ist der Porttunnel praktisch unbestritten. Ein zeitliches Vorziehen der Realisierung würde helfen, das heute schon bestehende Verkehrsproblem (inklusive öV) auf dieser Achse zu lösen. Der Zubringer rechtes Bielerseeufer darf nicht Opfer der Querelen um den Westast werden, daher drängt sich eine schnelle und vorgezogene Realisierung auf.

Wir verweisen in diesem Kontext auch auf das Schreiben der Einwohnergemeinde Port (mitunterzeichnet von den Gemeinden Brügg, Ipsach und Bellmund) vom 16. Juli 2018 an die BVE sowie auf die Stellungnahme des Gemeinderates Nidau zum Ausführungsprojekt A5 vom 19. Oktober 2018.

Gemeinsame Antwort des Regierungsrates

In Anbetracht des grossen und breiten Widerstands gegen das Ausführungsprojekt (AP) für die A5-Westumfahrung Biel hat der Kanton mit Befürwortern und Gegnern einen Dialogprozess gestartet, aus dem bis zum Sommer 2020 eine konsolidierte Empfehlung für das weitere Vorgehen hervorgehen soll. Unter der Leitung von Hans Werder, dem ehemaligen Generalsekretär von alt Bundesrat Moritz Leuenberger, fand am 8. Februar 2019 in der Aula der Schule Weidteile in Nidau ein erster runder Tisch statt mit 50 Vertreterinnen und Vertretern von 25 Organisationen. Der Start ist gelungen und hat gezeigt, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine offene Auseinandersetzung mit allen thematisierten Varianten wünschen.

So wird die Dialoggruppe auch die Frage nach einer Weiterbearbeitung der kaum umstrittenen Projektteile des Ausführungsprojekts diskutieren und dazu gehört insbesondere der Zubringer rechtes Bielerseeufer mit dem Porttunnel. Im jetzigen Zeitpunkt würde es allerdings dem Ziel eines offenen, unvoreingenommenen Dialogs zuwiderlaufen, wenn das Teilprojekt Zubringer rechtes Bielerseeufer priorisiert würde. Es sind daher vorerst die Ergebnisse des Dialogprozesses abzuwarten.

Zu den Vorstössen im Einzelnen:

a) Motion 234-2018

Die Motion verlangt, das Ausführungsprojekt sei beim UVEK zurückzuziehen. Das UVEK hat auf Antrag der BVE das Plangenehmigungsverfahren für die Dauer des Dialogprozesses sistiert. Ein Rückzug des AP ist je nach den Ergebnissen des Dialogprozesses möglich, wäre aber im jetzigen Zeitpunkt verfrüht und würde den laufenden Dialogprozess beeinträchtigen. Der Regierungsrat beantragt daher eine Annahme als Postulat.

b) Motion 250-2018

Die Forderung nach einem Moratorium, um in einem ergebnisoffenen und ernsthaften Dialog mit allen Beteiligten eine Alternative zum Auflageprojekt zu entwickeln, entspricht dem nun laufenden Vorgehen. Der Regierungsrat befürwortet die Annahme der Motion.

c) Motion 251-2018 und Motion 261-2018

Beide Motionen verlangen, es sei in Absprache mit den betroffenen Gemeinden beim UVEK auf die rasche Realisierung einer weiteren Etappe der Bieler Umfahrung, nämlich dem Porttunnel, zu drängen.

Wie einleitend erwähnt, würde es dem Ziel eines offenen, unvoreingenommenen Dialogs zuwiderlaufen, wenn im jetzigen Zeitpunkt Teilentscheide gefällt würden. Eine Intervention beim UVEK zur Priorisierung des Porttunnels ist je nach den Ergebnissen des Dialogprozesses möglich, wäre aber im jetzigen Zeitpunkt verfrüht und würde den laufenden Dialogprozess beeinträchtigen. Der Regierungsrat beantragt daher, beide Motionen als Postulat anzunehmen.

Verteiler

- Grosser Rat