



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 001-2021
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2021.RRGR.4

Eingereicht am: 12.01.2021

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Graber (La Neuveville, SVP) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 667/2021 vom 02. Juni 2021
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Abschreibung des Ausführungsprojekts A5-Westumfahrung Biel

Das Ausführungsprojekt A5-Westumfahrung Biel war sehr umstritten und hat zu vielen Einsprachen geführt. Um einen Weg auf dieser Sackgasse zu finden, haben die zuständigen politischen Behörden im Februar 2019 eine Dialoggruppe eingesetzt. Geleitet wurde diese Gruppe von Hans Werder, dem ehemaligen Generalsekretär des UVEK. Am 7. Dezember 2020 machte diese Gruppe das Ergebnis ihrer Überlegungen öffentlich. Die Behördendelegation hat an ihrer Sitzung vom 17. Dezember 2020 den Schlussbericht der Dialoggruppe zur Kenntnis genommen und sich einverstanden erklärt, die Empfehlungen aus dem Dialogprozess umzusetzen.

Die Empfehlungen umfassen mehrere Massnahmen, wovon die wichtigste darin besteht, das Ausführungsprojekt A5-Westumfahrung Biel nicht weiterzuverfolgen. Diese Abschreibung ist irreversibel, da sich das ASTRA und der Bund zweifellos dem Antrag des Regierungsrates, auf die Westumfahrung Biel zu verzichten, anschliessen werden.

Die zweitrangigen Massnahmen, die die Abschreibung als Hauptmassnahme begleiten, vermögen es nicht, die Niederlage der politischen Behörden und Verwaltungsinstanzen zu kaschieren, die Tausenden von Autofahrern und Hunderten von Unternehmen die Möglichkeit bieten wollten, ab zirka 2030 die gut 7,2 km lange Westumfahrung benutzen zu können.

Man kann gut verstehen, dass die Bieler Gemeindebehörden und die Berner Kantonsbehörden nicht Tausende von sehr entschlossenen Gegnerinnen und Gegnern verärgern wollten, indem sie das geltende Recht durchsetzen, um diese Umfahrung zu realisieren. Der Ausgang dieses Konflikts ist in mehrfacher Hinsicht unerfreulich. Laut einem im *Journal du Jura* am 12. Januar 2021 veröffentlichten Artikel hat ein anonym und unrechtmässig handelnder Whistleblower den Umfahrungsgegnern sechs Wochen vor der offiziellen Auflage- und Einsprachefrist des Ausführungsprojekts einen USB-Stick zukommen lassen. Darauf befanden sich auf über 3000 Seiten sämtliche detaillierten Unterlagen zum Bieler Autobahnteilstück A5-Westast. Es irritiert, feststellen zu müssen, dass es einer bestens organisierten Minderheit gelingt, die

Behörden zu zwingen, auf äusserst nützliche Investitionen zu verzichten, die gestützt auf die geltenden demokratischen Verfahren und Gesetze beschlossen wurden.

Das ist aber noch nicht alles. Die Abschreibung der Westumfahrung bedeutet, dass Biel schweizweit weiterhin die einzige Agglomeration mit knapp 80 000 Einwohnern ohne Autobahn sein wird! Es sei in dieser Hinsicht daran erinnert, dass die Ost-Umfahrung von Biel in Richtung Lyss nicht einmal durch eine echte Autobahn verlängert wird. Es sei ausserdem unterstrichen, dass der ganze Autoverkehr zwischen dem Berner Jura, dem Kanton Jura, Biel-Ost und der Region Grenchen einerseits und über zwei Dritteln der grösseren Ortschaften der Westschweiz andererseits weiterhin durch die überlasteten Bieler Strassen rollen und die Anstösser dieser Transitachsen massiv beeinträchtigen wird. All dies wird sich unweigerlich auf die Lebensqualität der Menschen in der grossen Agglomeration des Seelands am Jurasüdfuss und auf die wirtschaftliche Entwicklung dieser schönen Stadt auswirken. Ob man sich dessen bewusst ist oder nicht, die Abschreibung der Bieler Westumfahrung schadet der Attraktivität der Stadt Biel und indirekt auch jener des Seelands und des Berner Juras.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Ist er bereit, parallel zur Option eines Juratunnels im Norden Biels (gemäss seiner Strategie), eine weitere Option zu prüfen, und zwar jene einer einfacheren Westumfahrung ohne Verzweigung Biel-Zentrum?
2. Kann er uns bis auf fünf Jahre genau sagen, wann aus seiner Sicht ein Autobahntunnel im Norden Biels realistischerweise dem Verkehr übergeben werden könnte?
3. Ist er bereit, beim ASTRA und beim Bund zu intervenieren, damit die mit der plötzlichen Abschreibung der Bieler Westumfahrung eingesparten Investitionsausgaben in naher Zukunft für andere Autobahninvestitionen im Kanton Bern verwendet werden?

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat ist mit der Interpellantin einig, dass nach der Abschreibung des umstrittenen Ausführungsprojekts A5 Westumfahrung Biel weiterhin eine langfristige Lösung zur Schliessung der Nationalstrassen-Netzlücke in Biel nötig ist. Dies leitet sich nicht nur aus dem gültigen Bundesbeschluss zum Nationalstrassennetz (Netzbeschluss) des Bundes ab, sondern entspricht auch der Empfehlung der Dialoggruppe in ihrem Schlussbericht vom Dezember 2020. Die Dialoggruppe hat dabei unter anderem folgende Leitlinien für eine Tunnellösung formuliert:

- Die langfristige Lösung muss auf das von der Dialoggruppe erarbeitete Zukunftsbild abgestimmt sein.
- Es ist eine bergmännische Bauweise der Tunnellösung anzustreben. Das heisst, der Tunnel muss unter Tag gebaut werden, ohne jahrelange Beeinträchtigungen des dicht besiedelten Stadtgebiets durch Baustellen.
- Die langfristige Lösung muss zur verkehrlichen Entlastung der Region beitragen.
- Die Tunnellösung darf Schutzgebiete möglichst nicht beeinträchtigen.
- Es ist eine optimale und stadtverträgliche Anbindung / Erreichbarkeit der städtischen Kernzone zu gewährleisten.

Der Regierungsrat ist der Meinung, dass diese Leitlinien sinnvoll und zukunftsgerichtet sind.

1. Für den Regierungsrat steht im Vordergrund, die Zweckmässigkeit einer Linienführung im Norden von Biel (Juratunnel) zu prüfen, denn nur diese Linienführung dürfte aus Sicht des Regierungsrats kompatibel mit den erwähnten Leitlinien sein. Eine vereinfachte Westumfahrung ohne Anschluss Biemme-Centre, wie sie die Interpellantin vorschlägt, widerspricht den erwähnten Leitlinien, denn die

Tunnels müssten aufgrund der schwierigen Baugrund-Verhältnisse in Tagbauweise erstellt werden. Auch andere Optionen, die eine durchgehend unterirdische Verbindung zwischen Bruggmoos und Rusel in Tieflage vorsehen, haben sich als nicht zweckmässig erwiesen, da sie keine ausreichende verkehrliche Entlastung von Biel, Nidau und der Agglomeration bringen, dafür aber hohe bautechnische Risiken und hohe Kosten aufweisen. Ein Juratunnel mit einer zweckmässigen Anbindung ans Zentrum und kombiniert mit flankierenden (verkehrslenkenden) Massnahmen, dürfte nach Einschätzung des Regierungsrates am ehesten den erwähnten Leitlinien entsprechen. Die Zweckmässigkeit einer solchen Lösung will die übergeordnete Projektorganisation Espace Biel/Bienne im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersuchen.

2. Die Umsetzung einer langfristigen Lösung zur Schliessung der Autobahn-Netzlücke in Biel dürfte sich in einem Zeithorizont von mindestens 15 – 20 Jahren bewegen. Sollte sich eine Linienführung der Autobahn im Norden von Biel als zweckmässig erweisen, dann müsste das Einverständnis des Bundes zu einer solchen Lösung eingeholt, ein neues generelles Projekt erarbeitet und vom Bundesrat genehmigt werden. Anschliessend müsste ein neues Ausführungsprojekt erstellt, öffentlich aufgelegt und genehmigt werden. Erst anschliessend könnte mit dem Bau begonnen werden.
3. Eine solche Intervention erachtet der Regierungsrat nicht als nötig, denn die übrigen Autobahnprojekte im Kanton, insbesondere die Engpassbeseitigungsprojekte im Raum Bern, sind allesamt auf Kurs und mit konkreten Realisierungshorizonten im strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP NS) enthalten. Die Gelder für die Projektierung dieser Vorhaben sind gesichert. Über die Realisierung der Projekte entscheidet das Bundesparlament zu gegebener Zeit im Rahmen der vierjährigen Kredite zum STEP NS. Auch wichtige Unterhaltsmassnahmen auf Nationalstrassen, wie z.B. die Sanierung der A16 zwischen Biel-Nord und La Heutte sowie der A5 am linken Bielerseeufer sind nach Einschätzung des Regierungsrates seitens Bund in der Umsetzung nicht gefährdet.

Verteiler

– Grosser Rat