



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 169-2021
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2021.RRGR.265

Eingereicht am: 01.09.2021

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

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 21/2022 vom 12. Januar 2022
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Erhebliche und sehr schädliche Verzögerungen bei der Fertigstellung der Autobahn A5 auf bernischem Gebiet (zwischen Biel Süd und La Neuveville) und Strategie des Regierungsrates, um diese zu beheben

Im Januar 2021 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das Projekt für die A5-Westumfahrung Biel definitiv abgeschrieben. Mit diesem Entscheid wurde dem formellen Gesuch des Regierungsrates entsprochen, auf den Bau dieses eigentlich wichtigen Teilstücks der Autobahn A5 zwischen Yverdon Süd und Luterbach bei Solothurn (Anschluss an die A1) zu verzichten. Der Entscheid, auf sehr lange Sicht auf eine Westumfahrung von Biel zu verzichten, ist aus mehreren Gründen sehr bedauerlich. Der Verzicht auf dieses fixfertige Projekt wird die A5-Umfahrung von Biel bis mindestens 2050 hinauszögern. Diese untragbare Situation ist einzigartig in der Schweiz!

Bereits 1991 hatte der Bundesrat die Pläne für den Umfahrungstunnel von Twann, der eine Verlängerung des vor 30 Jahren eröffneten Ligerztunnels darstellt, genehmigt. Eine Vielzahl von Einsprachen trug dazu bei, dass die Realisierung dieses Projekts zur A5-Umfahrung von Twann immer wieder verschoben wurde. Zunächst waren es die Gastwirte und Winzer, die sich gegen das Projekt aussprachen. Doch sehr schnell kam auch der Protest von Heimat- und Denkmalschutzverbänden. In den Jahren 2011 und 2016 hat das Bundesverwaltungsgericht (BVGer) die Beschwerden dieser Gruppen angenommen. Die kantonale Baudirektion hat aus den BVGer-Urteilen Lehren gezogen und einen partizipativen Prozess eingeleitet, um ein neues, breit abgestütztes Projekt zu entwickeln. Der Optimismus, der aus diesen scheinbar konstruktiven Dialogen entstand, scheint nun aufgrund neuer Widerstände zu schwinden.

Am 17. Juni 2020 hat der Grosse Gemeinderat von Neuenstadt mit grosser Mehrheit eine Motion überwiesen, die eine Autobahnumfahrung des Bielersees von Süden her fordert. Ziel dieser Motion war es, die tiefgreifende Verschandelung der Landschaft und die seit den 1970er-Jahren bestehende Beeinträchtigung der Bevölkerung von Neuenstadt durch eine Autobahn, die das mittelalterliche Städtchen buchstäblich vom See abschneidet, zu beseitigen. Als Antwort auf diese Motion hat der Gemeinderat von

Neuenstadt einen Bericht veröffentlicht, in dem er festhält, dass der Regierungsrat bereits 1990 erklärt hatte, er sei längerfristig bereit, das Projekt einer Autobahnumfahrung von Neuenstadt zu unterstützen.

Die Autobahn A5 zwischen Yverdon Süd und Luterbach ist bis Cressier (NE) und ab dem Brügghmoos bemerkenswert gut ausgebaut. Die fehlende Verbindung verursacht schwerwiegende Probleme, behindert die wirtschaftliche Entwicklung Biels und des Berner Juras und verärgert einen sehr grossen Teil der Jurasüdfussbevölkerung auf Berner Gebiet.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie ist seine Haltung gegenüber der erheblichen und in jeder Hinsicht sehr schädlichen Verzögerung bei der Fertigstellung der Autobahn A5 auf Berner Gebiet?
2. Hat er eine eigene Strategie oder einen umfassenden Plan ausgearbeitet bzw. ist er daran, dies zu tun, um innerhalb eines vernünftigen Zeitrahmens (d. h. noch vor 2040) die Fertigstellung der Autobahn A5 im Kanton Bern zu erreichen?
3. Steht er derzeit in Kontakt mit dem UVEK bezüglich dieser Verzögerungen, die für unseren Kanton insgesamt nachteilig sind?
4. Welchen Standpunkt vertritt er derzeit in Bezug auf die Beseitigung der unglücklichen Querung Neuenstadts durch die Autobahn A5?

Antwort des Regierungsrates

Die Nationalstrasse A5 am linken Bielerseeufer ist in der Zuständigkeit des Bundesamtes für Strassen (ASTRA). Der Bund ist sowohl für den baulichen Unterhalt wie auch für einen allfälligen Ausbau der Strasse zuständig. Der Kanton ist in diesem Raum dafür verantwortlich, das Plangenehmigungsverfahren zum Twanntunnel zu Ende zu führen und in der Fortsetzung nach Biel die Netzlücke im Nationalstrassennetz zu schliessen. Aufgrund des grossen Widerstands zum Ausführungsprojekt A5 Westumfahrung Biel setzte der Kanton 2019 eine Dialoggruppe ein, welche Lösungen aus der Kontroverse vorschlagen sollte. Die Dialoggruppe reichte im Dezember 2020 ihren Schlussbericht ein. Sie kam zum Schluss, dass auf die Westumfahrung gemäss Ausführungsprojekt zu verzichten sei und empfahl stattdessen, verschiedene kurz- und mittelfristige Massnahmen zu prüfen und umzusetzen. Langfristig soll die Lücke im Nationalstrassennetz geschlossen werden. Dabei wird die unterirdische Führung des motorisierten Individual- und Schwerverkehrs im Bericht als wichtige strategische Option bezeichnet. Den Behörden wurde empfohlen, diese Option im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu konkretisieren. Die Behördendelegation schloss sich im Dezember 2020 den Empfehlungen der Dialoggruppe an. In der Folge hat der Bund auf Antrag des Kantons das Ausführungsprojekt A5 Westumfahrung abgeschrieben.

Die Behörden haben eine neue übergeordnete Projektorganisation namens Espace Biel/Bienne.Nidau (kurz EBBN) eingesetzt, welche die verschiedenen Massnahmen koordinieren und die Umsetzung im Rahmen eines Monitorings überprüfen soll.

Zu den Punkten 1 und 2: Der Regierungsrat will in Übereinstimmung mit der Empfehlung der Dialoggruppe die bundesrechtlich verankerte Netzlücke im Nationalstrassennetz langfristig schliessen und in einer Machbarkeitsstudie gesamtheitlich die Optionen prüfen. Im Vordergrund steht für den Regierungsrat dabei eine Jura-Tunnellösung, weil sie den Leitlinien aus dem Dialogprozess entspricht. Im Rahmen von EBBN werden die nötigen Abklärungen und Arbeiten gesamtheitlich angegangen. Damit das Vorhaben regional und lokal abgestützt ist, ist eine partizipative Vorgehensweise unabdingbar. Dies sowie die Tatsache, dass ein solches Grossprojekt umfangreiche technische Abklärungen und die Abstimmung mit

dem Bund erfordert, lässt den Termin der Inbetriebnahme einer neuen Autobahn vor 2040 als sehr ambitioniert erscheinen.

Zu Punkt 3: Das kantonale Tiefbauamt wie auch die Stadtplanung und das Tiefbauamt der Stadt Biel sind in Fragen rund um die Nationalstrasse A5 regelmässig in Kontakt mit den Verantwortlichen des ASTRA.

Zu Punkt 4: Es ist dem Regierungsrat ein Anliegen, die Verkehrssituation am linken Bielerseeufer zu entlasten. Er unterstützt in diesem Zusammenhang sowohl die Absicht, den Twanntunnel zu realisieren als auch die Absicht, eine orts- und landschaftsverträglichere Führung der Autobahn in La Neuveville zu prüfen. Im regionalen Richtplan sind behördenverbindlich Grundsätze und ein Konzept für Massnahmen zur Sanierung des linken Bielerseeufers enthalten. Dazu gehört der Twanntunnel, der das Dorf Twann von Strassenlärm und Verkehr entlasten soll. Der Twanntunnel ist seit 2010 rechtskräftig genehmigt. Noch nicht rechtskräftig ist das Projekt des Ostportals und des Halbanschlusses Twann. Gegen die nationalstrassenrechtliche Plangenehmigung sind Beschwerden vor dem Bundesverwaltungsgericht hängig. Als langfristige Option im regionalen Richtplan aufgeführt ist auch eine Tunnelumfahrung von La Neuveville, die jedoch in der Zuständigkeit des ASTRA liegt.

Verteiler

– Grosser Rat