



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.:	080-2025
Vorstossart:	Interpellation
Richtlinienmotion:	☐
Geschäftsnummer:	2025.GRPARL.234
Eingereicht am:	07.05.2025
Fraktionsvorstoss:	Nein
Vorstoss Ratsorgan:	Nein
Eingereicht von:	Graber (La Neuveville, SVP) (Sprecher/in)
Weitere Unterschriften:	0
Dringlichkeit verlangt:	Nein
Dringlichkeit gewährt:	
RRB-Nr.:	1054/2025 vom 15. Oktober 2025
Direktion:	Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung:	Nicht klassifiziert

Haltung des Regierungsrates nach der Veröffentlichung der Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West

Die «Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West» im Auftrag von espace Biel/Bienne.Nidau wurde am 24. Februar 2025 veröffentlicht. Die Bevölkerung war aufgefordert, sich bis am 25. April zu Inhalt und Schlussfolgerungen der Studie zu äussern.

Diese Gesamtmobilitätsstudie hat mehrere Reaktionen hervorgerufen, sowohl positive als auch negative, was aufgrund der tiefen politischen Spaltung absolut zu erwarten war.

Das Journal du Jura hat am 2. Mai 2025 ein Interview mit Gilbert Hürsch, dem Geschäftsführer der Wirtschaftskammer Biel-Seeland, veröffentlicht. Er führt darin die Argumente aus, die die Wirtschaftsverbände der Region Biel-Seeland und der TCS sowohl gegen den Inhalt als auch gegen die Schlussfolgerungen der Studie ins Feld führen.

Wir sind mit der Kritik, die in diesem ausführlichen und übrigens sehr klar formulierten Interview geäussert wurde, in allen Punkten einverstanden.

Der Gesamtmobilitätsstudie muss in mindestens fünf Punkten widersprochen werden:

1. Nach dem äusserst bedauernswerten Abbruch des Autobahnprojekts A5 Westast Biel (Tunnelumfahrung zwischen dem Bruggmoos und Vingelz) sollten sich die Verfasserinnen und Verfasser der Studie mit der Zugänglichkeit Biels über den motorisierten Individual- und den Güterverkehr sowie mit dem Durchgangsverkehr in Biel auseinandersetzen und darüber berichten. Stattdessen – und auch wenn sie es nicht zugeben – haben sie einen Bericht zur sanften Mobilität verfasst. Dies ist eine Abweichung von der Problematik, mit der sie sich hätten beschäftigen sollen.

2. Die Gesamtmobilitätsstudie enthält offensichtliche Überlegungsfehler, die zu grundlegend falschen Behauptungen führen. Auf Seite 14 der Studie steht Folgendes: «Die Netzlücke im Nationalstrassennetz auf der A5 in Biel (also das Fehlen der Westumfahrung von Biel) verringert die Attraktivität für den Durchgangsverkehr durch die Agglomeration Richtung A5 im linken Bielerseeufer». Die Autorinnen und Autoren der Studie scheinen sich sogar über diese Situation zu freuen. In absoluter Inkohärenz mit dieser richtigen Feststellung behaupten sie, der Durchgangsverkehr im erweiterten Agglomerationskern mache nur neun Prozent des motorisierten Individualverkehrs aus. Dies kann natürlich nicht anders sein, wenn man alles unternimmt, um die Schliessung der Netzlücke der A5 in Biel zu verhindern! Dazu kommt, dass die neun Prozent des Gesamtverkehrsaufkommens höher wären, wenn die Hunderten von Neuenburgerinnen und Neuenburgern, die im Osten von Biel und in Grenchen arbeiten, nicht über Orvin zur Arbeit und zurück fahren würden! Sie wären noch höher, wenn die Auto- und Lastwagenfahrer aus Richtung Genf, Waadtländer Côte, Lausanne, Gros-de-Vaud und Yverdon, die nördlich und östlich von Luterbach SO in die Deutschschweiz fahren, insbesondere nach Basel, Zürich, Luzern, Winterthur, St. Gallen oder auch ins Tessin, die A5 anstatt der A1 benutzen würden. Es sei daran erinnert, dass die Strecke zwischen Yverdon-Süd und Luterbach über die A1 (via Bern) 106 km und über die A5 99 km beträgt. Selbstverständlich lassen die Autorinnen und Autoren der Studie darüber kein Wort verlauten! Die Solidarität mit den Gemeinden Orvin und Plateau de Diesse sowie mit den Lastwagen- und Autofahrern, die im Grauholz täglich im Stau stecken, lässt sie völlig kalt! Die Solidarität kann warten!
3. Überdies zeigt sich dieser Solidaritätsmangel auf krasse Weise gegenüber der riesigen Mehrheit der Automobilisten und Lastwagenfahrer aus dem Berner Jura, die über Biel – sei es über die Mühlebrücke oder die Aarbergstrasse – nach Genf, Lausanne, in zwei Drittel des Kantons Waadt und in die Region nördlich des Neuenburgersees (Gegenden mit weit über einer Million Einwohnern) fahren – mit allen Unannehmlichkeiten, die dies für die Betroffenen und die Anwohnerinnen und Anwohner mit sich bringt! Die Autorinnen und Autoren der Studie erwähnen diese grundlegende Realität mit keinem Wort! Zweifelsohne sind sie der Meinung, dass die Leute einfach über St. Immer oder Les Pontins fahren sollen! All dies zeigt, dass sich die Studie ausschliesslich auf Biel und ein bisschen auf Biels Umgebung bezieht, ohne die Bedeutung der Autobahn A5 in Biel für das gesamte Autobahnnetz der Schweiz zu berücksichtigen. Dies ist inakzeptabel!
4. Die deutliche Absicht der Autorinnen und Autoren, ihre Überlegungen und Schlussfolgerungen so auszurichten, um Politikerinnen und Politiker dazu anzuhalten, auf die Schliessung der Autobahnlücke der A5 in Biel zu verzichten, wird an zahlreichen Stellen der Studie deutlich. Diese Haltung, von der man nicht zu Unrecht annehmen kann, dass sie der Voreingenommenheit entspringt, benachteiligt die wirtschaftliche Attraktivität von Biel und Zehntausende von Nutzerinnen und Nutzern des Nationalstrassennetzes. Ausserdem wird der Verzicht auf jegliche Bieler Autobahnumfahrung, auch mit Gegenverkehr, zusammen mit den Massnahmen zur sanften Mobilität, wie sie die Gesamtmobilitätsstudie empfiehlt, den Durchgangsverkehr in der Bieler Agglomeration noch verschlimmern und den Zugang zur Seelandmetropole für Autos und Lastwagen noch erschweren.
5. Es ist unmöglich zu übersehen, dass die Prämissen, die der Studie zugrunde liegen, und deren Schlussfolgerungen einen hochpolitischen Charakter haben. Dies zeigt sich daran, dass die Autorinnen und Autoren der Gesamtmobilitätsstudie ausdrücklich sagen, man müsse den motorisierten Individualverkehr in der Bieler Agglomeration reduzieren und dafür Zwangsmassnahmen ergreifen. Zur Untermauerung ihrer Beweisführung, ihrer Argumente und Schlussfolgerungen berufen sich die Autorinnen und Autoren auf die Wissenschaft! Sie tun dies zu Unrecht, denn ihr ganzes Vorgehen wird durch Annahmen und ideologische Beweggründe bestimmt!

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie schätzt er die «Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West», mit der Espace Biel/Bienne.Nidau beauftragt wurde, ein?
2. Ist er insbesondere der Meinung, dass diese Studie auf unwiderlegbaren wissenschaftlichen Grundlagen beruht?
3. Ist er bereit, die hochrelevanten und legitimen Forderungen des TCS und der institutionellen und sehr repräsentativen Bieler Wirtschaftskreise zu berücksichtigen? Diese Forderungen beziehen sich hauptsächlich auf die Realisierung einer Westumfahrung von Biel durch einen Autobahntunnel mit Gegenverkehr ohne Anschluss an Biel-Zentrum (A5-Lücke) sowie den Bau eines Zugangstunnels ins Stadtzentrum von Biel.
4. Ist er bereit, seine rechtlichen Befugnisse und seinen politischen Einfluss geltend zu machen, so dass die Autobahn A5 zwischen Yverdon und Luterbach endlich vollständig fertiggestellt und die Bieler Agglomeration vom Durchgangsverkehr befreit wird, der die Anwohnerinnen und Anwohner beeinträchtigt?

Antwort des Regierungsrates

Der Kanton war als Projektpartner der Gesamtmobilitätsstudie «Biel/Bienne West» eng in deren Erarbeitung eingebunden und beteiligte sich auch finanziell daran. Die Studie wurde von unabhängigen, renommierten Verkehrsplanungsbüros erstellt und durch Fachpersonen aus den Bereichen Mobilität und Städtebau begleitet. Die Grundlagen der Studie bildeten u. a. fundierte Verkehrserhebungen und Prognosen aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Studie baut auf den Zielsetzungen des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts sowie des Agglomerationsprogramms Biel auf, die eine Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs in Stadt und Agglomeration zugunsten des Velos und des öffentlichen Verkehrs anstreben – auch zugunsten des Wirtschaftsverkehrs. Zudem fusst die Studie auf der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie, welche die Ausschöpfung des bestehenden Verkehrssystems vor Aus- oder Neubauten fordert.

Aufgrund der Kontroverse um das Projekt «A5 Westumfahrung Biel» setzte die damalige Behördendelegation A5 Ende 2018 eine Dialoggruppe, bestehend aus Vertretungen der betroffenen Gemeinden, der Region, des Kantons sowie der befürwortenden und gegnerischen Organisationen, ein, um eine Lösung aus der verfahrenen Situation zu finden. Die Gesamtmobilitätsstudie «Biel/Bienne West» greift die Empfehlungen des Schlussberichts der Dialoggruppe Westast auf, die Zweckmässigkeit eines Portaltunnels und der Schliessung der Nationalstrassen-Netzlücke in Biel, stellt diesen jedoch auch Massnahmen auf dem bestehenden Netz gegenüber, die zur Zielerreichung beitragen können. Die Zielsetzungen wurden durch die Behördendelegation der übergeordneten Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau EBBN» – unter Mitwirkung des Kantons – verabschiedet.

Der Regierungsrat anerkennt die Bedeutung leistungsfähiger Strassenverbindungen des Berner Juras in die Westschweiz. Er weist jedoch darauf hin, dass bereits heute mehrere gut ausgebaute Verbindungen bestehen – auch wenn nicht alle über Nationalstrassen verlaufen. Mit der Inbetriebnahme der Ostumfahrung La Chaux-de-Fonds in einigen Jahren und später der Umfahrung Kerzers wird sich die Erreichbarkeit noch weiter verbessern.

1. Wie schätzt er die «Gesamtmobilitätsstudie Biel/Bienne West», mit der Espace Biel/Bienne.Nidau beauftragt wurde, ein?

2. *Ist er insbesondere der Meinung, dass diese Studie auf unwiderlegbaren wissenschaftlichen Grundlagen beruht?*

Der Regierungsrat erachtet die Ergebnisse der Studie aus den einleitend gemachten Ausführungen als fachlich fundiert, da sie auf einer soliden methodischen Grundlage beruhen. Sie stehen in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts sowie dem Agglomerationsprogramm. Der Regierungsrat erkennt keine Gründe, die an der Seriosität oder der Wissenschaftlichkeit der Studie zweifeln liessen.

3. *Ist er bereit, die hochrelevanten und legitimen Forderungen des TCS und der institutionellen und sehr repräsentativen Bieler Wirtschaftskreise zu berücksichtigen? Diese Forderungen beziehen sich hauptsächlich auf die Realisierung einer Westumfahrung von Biel durch einen Autobahntunnel mit Gegenverkehr ohne Anschluss an Biel-Zentrum (A5-Lücke) sowie den Bau eines Zugangstunnels ins Stadtzentrum von Biel.*
4. *Ist er bereit, seine rechtlichen Befugnisse und seinen politischen Einfluss geltend zu machen, so dass die Autobahn A5 zwischen Yverdon und Luterbach endlich vollständig fertiggestellt und die Bieler Agglomeration vom Durchgangsverkehr befreit wird, der die Anwohnerinnen und Anwohner beeinträchtigt?*

Die langfristige Schliessung der Lücke im Nationalstrassennetz in Biel ist im Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz verankert. Der Regierungsrat bekennt sich klar zu diesem Ziel und betrachtet die Schliessung weiterhin als eine langfristige strategische Option, auch wenn er sich heute noch nicht auf eine Massnahme festlegt. In Anlehnung an die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern sieht er aber kurz- bis mittelfristig die Priorität bei Massnahmen zur Förderung des Velo- und Fussverkehrs, des öffentlichen Verkehrs, des Verkehrsmanagements, der kombinierten Mobilität sowie beim punktuellen Ausbau des bestehenden Strassennetzes zur Behebung von Engpässen.

Dem Regierungsrat ist die Bedeutung eines über- und untergeordneten Strassennetzes für den Wirtschaftsverkehr bewusst. Die von den verschiedenen Strasseneigentümern vorgesehenen und noch zu entwickelnden multimodalen Massnahmen dienen letztendlich auch dem Wirtschaftsverkehr.

Die Wirksamkeit der umgesetzten Massnahmen wird durch ein regelmässiges Verkehrsmonitoring und Controlling überprüft. Erweisen sich diese Massnahmen als nicht ausreichend, erfolgt frühestens ab 2040 die Aufnahme der Planungen zur Schliessung der Netzlücke. Der Regierungsrat schliesst sich damit den politischen Handlungsempfehlungen an, die die Behörden-delegation von Espace Biel/Bienne.Nidau an ihrer Sitzung vom 12. September 2025 verabschiedet hat. Er sieht aus oben ausgeführten Gründen keine Notwendigkeit für eine weitere politische Einflussnahme.

Verteiler

– Grosser Rat