



# Parlamentarischer Vorstoss

## Antwort des Regierungsrates

|                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Vorstoss-Nr.:           | 036-2025                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Vorstossart:            | Motion                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Richtlinienmotion:      | <input checked="" type="checkbox"/>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Geschäftsnummer:        | 2025.GRPARL.100                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Eingereicht am:         | 06.03.2025                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Fraktionsvorstoss:      | Nein                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Vorstoss Ratsorgan:     | Nein                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Eingereicht von:        | Rashiti (Gerolfingen, SVP) (Sprecher/in)<br>Pauli (Nidau, FDP)<br>Schneider (Biel/Bienne, SVP)<br>Messerli (Nidau, EVP)<br>Cattaruzza (Nidau, GLP)<br>Graber (La Neuveville, SVP)<br>Gerber (Schüpfen, Die Mitte)<br>Müller (Orvin, SVP)<br>Spahr (Lengnau BE, SVP)<br>Schori (Wiler bei Seedorf, SVP)<br>Martin (Gerolfingen-Täuffelen, EDU)<br>Schlup (Schüpfen, SVP)<br>Günthör (Erlach, SVP)<br>Heyer (Perrefitte, FDP)<br>Bühler (Romont BE, Die Mitte)<br>Ochsenbein (Bévilard, SVP)<br>Jeanneret (St-Imier, FDP) |
| Weitere Unterschriften: | 0                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Dringlichkeit verlangt: | Nein                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Dringlichkeit gewährt:  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| RRB-Nr.:                | 503/2025 vom 14. Mai 2025                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Direktion:              | Bau- und Verkehrsdirektion                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Klassifizierung:        | Nicht klassifiziert                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Antrag Regierungsrat:   | <b>Ablehnung</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

## Sistierung des Projekts A5-Westumfahrung Biel aufheben

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. die Sistierung des Projekts A5-Westumfahrung Biel aufzuheben, was in seine exekutive Kompetenz als kantonale Behörde fällt, die für die Umsetzung der Nationalstrassen verantwortlich ist, um den Entscheid des Bundesrates von 2014 zu respektieren und die rechtsstaatliche Weiterführung des Projekts zu ermöglichen;
2. die Bundesverwaltung, insbesondere das Bundesamt für Strassen (ASTRA) im Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), über die Aufhebung der Sistierung zu informieren, um die nächsten Schritte zu koordinieren, die für das

Nationalstrassennetz verfügbaren Bundesmittel zu mobilisieren und, falls nötig, die A5-Westumfahrung zu redimensionieren;

3. die ursprünglich für das Projekt A5-Westumfahrung vorgesehenen kantonalen Mittel für Projekte zur Verbesserung der Mobilität in der Region Biel-Seeland zu reservieren, um den anhaltenden Bedarf an Entlastung und Anbindung dieser Region im Interesse ihrer Bewohnerinnen und Bewohner bis 2035 zu decken;
4. dem Grossen Rat einen Bericht vorzulegen, in dem die Massnahmen zur Aufhebung der Sistierung, die geplanten Fortschritte des Projekts und die Ergebnisse der Gespräche mit der Bundesverwaltung dargelegt werden.

#### Begründung:

Die A5-Westumfahrung von Biel ist nicht nur ein Strasseninfrastrukturprojekt, sondern Teil einer grösseren Vision der regionalen Entwicklung, sowohl für das Seeland als auch für den Berner Jura. Biel, die grösste zweisprachige Stadt der Schweiz, befindet sich in einer neuralgischen Position am Schnittpunkt zweier sprachlicher und kultureller Realitäten. Die Verbindung mit der Romandie ist daher von strategischer, kultureller und vor allem wirtschaftlicher Bedeutung. Die letzten Kilometer der A5 verbinden einen grossen Teil des Berner Juras über Biel mit dem Westschweizer Jurabogen und verstärken die Integration eines Gebiets, das historisch und geographisch zwischen zwei Sprachräumen liegt.

Über diese interkulturelle Dimension hinaus ist die wirtschaftliche Herausforderung entscheidend: Eine bessere Mobilität sichert die Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Unternehmen und fördert den Zusammenhalt der Arbeitsmärkte. Biel ist mit einem anhaltenden Bevölkerungswachstum und einem erhöhten Verkehrsbedarf konfrontiert. Ohne eine Umfahrungsstrasse wird die Entwicklung der einzigen Grossstadt der Schweiz, die keine Umfahrung hat, gebremst. Die Bevölkerungsprognosen und die Mobilitätspolitik von Bund und Kanton zeigen, dass die Seeländer Metropole nicht in der Lage sein wird, ihre gegenwärtige Dynamik aufrechtzuerhalten und den zukünftigen Verkehrsanforderungen gerecht zu werden, wenn sie weiterhin durch das Fehlen einer leistungsfähigen Umfahrung behindert wird.

Das Projekt der A5-Westumfahrung in Biel, das als Antwort auf die wachsenden Herausforderungen der Verkehrsüberlastung und der regionalen Isolation konzipiert wurde, stellt eine grosse Herausforderung für den Kanton Bern und die Stadt Biel dar. Das in den 1990er-Jahren begonnene Projekt durchlief einen beispielhaften demokratischen institutionellen Prozess bis zu seiner Sistierung im Dezember 2020, die durch intensiven lokalen Widerstand und Entscheidungen ausserhalb des üblichen gesetzlichen Rahmens gekennzeichnet war. Nach mehr als fünf Jahren fruchtloser Diskussionen im Rahmen des Dialogprozesses gefährdet die anhaltende Sistierung die Ziele der nachhaltigen Mobilität und der regionalen Wirtschaftsentwicklung. Es ist dringend notwendig, die Sistierung aufzuheben und unter Beachtung der Vorrechte, die durch das Schweizer Recht definiert sind, zu den Entscheidungen zurückzukehren, die von den zuständigen Institutionen bestätigt wurden.

#### Historischer Hintergrund und rechtlicher Rahmen

Das Projekt A5-Westumfahrung ist Teil des Nationalstrassennetzes, für das der Bund gemäss Artikel 83 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV, SR 101) verantwortlich ist. Dieser Artikel besagt, dass Bund und Kantone für eine ausreichende Strasseninfrastruktur in allen Landesgegenden sorgen und dass der Bund bestimmte Aufgaben an die Kantone delegieren kann, vorbehaltlich seiner endgültigen Genehmigung. Das Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01) präzisiert diese Kompetenzverteilung: Der Bund erstellt die generellen Pläne und stellt die Finanzierung sicher, während die Kantone, wie der Kanton Bern, die Arbeiten ausführen und die operativen Aspekte koordinieren. Die Stadt Biel als betroffene Gemeinde ist gemäss dem Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG, SR 700) und ihren kommunalen Kompetenzen an der lokalen Planung, den öffentlichen Auflagen und der Erteilung von Genehmigungen beteiligt.

Eine erste öffentliche Auflage fand 1994 statt, gefolgt von einer Ablehnung durch den Bundesrat 1997 aufgrund technischer und ökologischer Unzulänglichkeiten. Nach Anpassungen wurde das Projekt 1999 vom Bund genehmigt, vorbehaltlich neuer Richtlinien im Jahr 2004, die die Anforderungen des Bundesgesetzes über den Umweltschutz (USG, SR 814.01) beinhalteten. Dieses Gesetz schreibt in Artikel 10a Absatz 2 eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für Anlagen vor, die Umweltbereiche erheblich belasten können, so dass die Einhaltung der Vorschriften über den Schutz der Umwelt voraussichtlich nur mit projekt- oder standortspezifischen Massnahmen sichergestellt werden kann. 2013 legte die Berner Kantonsregierung einen überarbeiteten Entwurf vor, der das Ergebnis der Zusammenarbeit zwischen dem Kanton und dem Bund war und 2014 vom Bundesrat genehmigt wurde. Diese Entscheidung war der Abschluss eines Prozesses, der die gesetzlichen Schritte und den Respekt vor den Institutionen einhielt, mit öffentlichen Anhörungen in Biel und Beratungen auf Kantons- und Bundesebene.

Trotz dieser Fortschritte verstärkte sich ab 2015 der Widerstand einer lokalen Gruppe, getragen vom Komitee «Westast so nicht!» und von Bürgerinnen und Bürgern, die sich um die ökologischen und sozialen Auswirkungen sorgten. Diese Mobilisierung gipfelte 2018 in einer Demonstration mit rund 3500 Teilnehmerinnen und Teilnehmern. 2019 setzte der Kanton das Projekt aus, um einen Dialogprozess einzuleiten, mit dem Espace Biel/Bienne.Nidau (EBBN) beauftragt wurde, in der Hoffnung, einen Konsens zu finden. Im Dezember 2020 wurde die Sistierung auf Empfehlung der Dialoggruppe offiziell bestätigt, ohne dass eine formelle Abstimmung im Grossen Rat stattfand oder ein kantonales oder nationales Referendum organisiert wurde, wie es Artikel 62 der Berner Kantonsverfassung (KV, BSG 101.1) und Artikel 141 der Bundesverfassung (BV, SR 101) eigentlich vorsehen.

Diese Entscheidung, die eher durch den Druck der Strasse als durch die Nutzung der der Bevölkerung zur Verfügung stehenden legislativen Instrumente – wie etwa Referenden – motiviert wurde, stellt einen Verstoß gegen die demokratischen Prinzipien dar, die Infrastrukturprojekte in der Schweiz regeln. Die Berner Kantonsverfassung garantiert den Bürgerinnen und Bürgern das Initiativ- und Referendumsrecht (Art. 58, Art. 62 und 63 KV), Instrumente, die von den Gegnerinnen und Gegnern hätten mobilisiert werden können, um das Projekt auf institutionelle Weise anzufechten. Stattdessen setzte sich ihr Veto durch ausserinstitutionelle Massnahmen durch und umging die Mechanismen, die zur Entscheidung von Streitigkeiten vorgesehen sind. Rechtlich gesehen kann die Sistierung als eine vorübergehende Massnahme interpretiert werden, die im Rahmen des USG erlaubt ist, um neue ökologische oder soziale Auswirkungen neu zu bewerten. Nach fünf Jahren ohne nennenswerte Fortschritte wird dieses Intermezzo jedoch zu einer nicht zu rechtfertigenden Lähmung, die von den ursprünglichen Absichten der Entscheidungen von 2014 abweicht.

Seit 2020 hat der von EBBN geführte Dialogprozess nicht zu einer zufriedenstellenden Lösung geführt, wie in den Berichten der Stadt Biel und des Kantons betont wird. Die Probleme der Verkehrsüberlastung bleiben bestehen, mit verlängerten Fahrzeiten auf der Ost-West-Achse und einer zunehmenden Überlastung des Bieler Stadtzentrums. Alle Nutzer dieser Achsen werden benachteiligt, sowohl Autofahrer als auch Velofahrer, Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel und nicht zuletzt die Fussgänger. Laut Verkehrsstudien, die dem Projekt vorausgingen, sollte die Umfahrung das Verkehrsaufkommen in den Wohngebieten um 20 bis 30 Prozent reduzieren, womit die Lebensqualität und die Sicherheit verbessert würden. Darüber hinaus behindert die regionale Isolation der Stadt Biel, die am Schnittpunkt der Kantone Bern und Neuenburg liegt, die wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere für Unternehmen, die auf eine reibungslose Logistik angewiesen sind.

Die Gegnerinnen und Gegner argumentieren mit Risiken für Naturgebiete und potenziellen Beeinträchtigungen, legitime Bedenken, die jedoch bereits in der UVP von 2013/2014 berücksichtigt wurden. Das Umweltschutzgesetz (Art. 10b) erlaubt es, Projekte aufgrund neuer Erkenntnisse anzupassen, aber es gibt keine Anzeichen dafür, dass seither wichtige wissenschaftliche Erkenntnisse aufgetaucht sind, die eine endgültige Aufgabe rechtfertigen würden. Im Gegenteil, der anhaltende Status quo schadet der Bevölkerung von Biel und den umliegenden Regionen, der Entwicklung dieser Region und somit der regionalen Wirtschaft, ohne eine glaubwürdige Alternative zu bieten.

Der Kanton Bern hat als Ausführender des Projekts unter der Aufsicht des Bundes eine Sorgfaltpflicht gegenüber seinen Bürgerinnen und Bürgern und seinen eidgenössischen Partnern. Das Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG; SR 725.11, Art. 5) verpflichtet die Kantone zur Zusammenarbeit bei der Realisierung der nationalen Infrastruktur, während der Bund über das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die strategische Konsistenz gewährleistet. Die Stadt Biel ihrerseits muss ihre lokalen Interessen mit den regionalen Bedürfnissen in Einklang bringen, eine Aufgabe, die durch das Fehlen einer klaren Entscheidung erschwert wird.

Die lange Sistierung schwächt auch die Glaubwürdigkeit der demokratischen Institutionen. 2014 hatten der Bundesrat, die Berner Kantonsregierung und die Vertreterinnen und Vertreter von Biel ein ausgewogenes Projekt bestätigt, das das Ergebnis jahrzehntelanger Planung war. Zuzulassen, dass dieser Konsens durch eine nicht formalisierte Opposition umgestossen wird, bedeutet, einer Form der Politik der Strasse nachzugeben, die mit dem schweizerischen Rechtsstaat unvereinbar ist. Nach fünf Jahren zeigt der fehlende Fortschritt über EBBN, dass der Dialog als einzige Lösung gescheitert ist, wodurch die Notwendigkeit nach einer Rückkehr zu institutionellen Mechanismen noch vergrössert wird.

## **Antwort des Regierungsrates**

*Bei der vorliegenden Motion handelt es sich um eine Motion im abschliessenden Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates (Richtlinienmotion), da ihre Umsetzung in der Vollzugs-, Entscheidungs- und Aufgabenkompetenz des Regierungsrates liegt (Art. 90 Abs. 1 Bst. d, f und h KV). Der Regierungsrat hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grades der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrages, und die Entscheidungsverantwortung bleibt beim Regierungsrat.*

Der Regierungsrat hält einleitend die Geschichte der Westumfahrung fest und zeigt auf, was seitens Kanton unternommen wurde, bevor der Bund das Projekt im 2021 nach einem breit abgestützten Dialogprozess definitiv abgeschrieben hat.

Gemäss Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz von 1960 besteht in Biel eine Netzlücke. Zu deren Schliessung wurden der A5 Ostast (in Betrieb seit 2017) sowie die A5 Westumfahrung von Biel geplant. Letztere war das Ergebnis eines jahrelangen, partizipativen Prozesses, der in enger Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinden, Organisationen, Firmen und Verbänden erfolgte und in dem verschiedene Varianten entwickelt, geprüft und wieder verworfen wurden. Zielsetzung war stets eine wirksame Verkehrsentslastung im Raum Biel. Neue Sicherheitsvorschriften für Strassentunnels sowie von der Region geforderte Optimierungen machten die Gesamtüberarbeitung des ersten Generellen Projekts (GP) notwendig. Der Bundesrat genehmigte 2014 das neue GP, das einen Vollanschluss « Bienne Centre » und einen Halbanschluss in der Seevorstadt vorsah. Das GP entsprach der Wunschlösung der damals vom Kanton eingesetzten, breit abgestützten regionalen Arbeitsgruppe, unter der Leitung des damaligen Stadtpräsidenten von Biel/Bienne Hans Stöckli.

In der Folge erarbeitete der Kanton unter Einbezug der betroffenen Gemeinden und Organisationen das Ausführungsprojekt (AP). Es umfasste die Projektteile Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel), die Umfahrung Vingelz und den eigentlichen Westast mit den neuen Tunnels City und Weidteile sowie den neuen Anschlüssen Seevorstadt und Bienne Centre. Das AP wurde im März 2017 beim Bund zur Genehmigung eingereicht. Während der öffentlichen Planaufgabe wurden rund 600 Einsprachen gegen das AP eingereicht, darunter auch von den Städten Biel und Nidau. Zudem formierten sich mehrere teils sehr aktive Gegenkomitees. In den Parlamenten von Kanton und Stadt Biel eingereichte Vorstösse forderten die Prüfung alternativer Lösungen.

Aufgrund der Kontroverse setzte die damalige Behördendelegation A5 Ende 2018 eine Dialoggruppe bestehend aus befürwortenden und gegnerischen Organisationen ein, um eine Lösung aus der verfahrenen Situation zu finden. Auf Antrag des Kantons sistierte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation (UVEK) das Plangenehmigungsverfahren für die Dauer des Dialogprozesses. Im Dezember 2020 überreichte die Dialoggruppe der Behördendelegation ihren Schlussbericht mit verschiedenen Empfehlungen, welche von den am Dialogprozess beteiligten Organisationen grossmehrheitlich mitgetragen wurden.

Die Dialoggruppe setzt in ihren Empfehlungen auf eine nachhaltige Verkehrslösung im Westen von Biel basierend auf einer zukunftsgerichteten Gesamtmobilitätsstrategie. Beantragt wurde, das Ausführungsprojekt Westumfahrung mit Ausnahme des Portunnels nicht mehr weiter zu verfolgen und abzuschreiben. Stattdessen sollten verschiedenste kurz- und mittelfristige Massnahmen in den Bereichen Strasse, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr weiterverfolgt und umgesetzt werden. Die Schliessung der Nationalstrassennetzlücke in Biel blieb für die Dialoggruppe eine wichtige strategische Option, um die Stadt und die Region langfristig vom Transitverkehr und vom regionalen Verkehr zu entlasten. Die Dialoggruppe empfahl den Aufbau eines Monitorings und Controllings der Verkehrsentwicklung, das den Erfolg der umgesetzten Massnahmen misst. Zudem empfahl die Dialoggruppe eine übergeordnete Projektorganisation, bestehend aus Bund, Kanton und der Städte Biel und Nidau, einzusetzen, welche die partizipative Umsetzung der einzelnen Massnahmen koordinieren und überwachen sollte.

Sowohl die Behördendelegation wie auch der Gesamtregerungsrat beschlossen, die Empfehlungen der Dialoggruppe umzusetzen. Im Januar 2021 hat der Bund das Projekt auf Antrag des Kantons abgeschrieben. Die Verfügung ist rechtskräftig. Da bundesrechtliche Plangenehmigungsverfahren von Projekten der Fertigstellung der 1960 beschlossenen Nationalstrassen keine referendumsfähigen Entscheide vorsehen, war das Vorgehen zur Abschreibung des Westastprojektes entgegen den Aussagen der Motionäre rechtskonform. Der Regierungsrat verweist dazu ergänzend auf seine Antwort auf die Interpellation 012-2022.

Die erfolgte Abschreibung des Projekts bedeutet indes nicht, dass der Kanton und die betroffenen Gemeinden die Verkehrsprobleme im Raum Biel nicht ernst nehmen würden. Im Januar 2021 wurde eine übergeordnete Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau» (EBBN) eingesetzt, welche die Umsetzung der Empfehlungen der Dialoggruppe an die Hand nahm und dabei die nötige Partizipation sicherstellt. EBBN besteht aus den Projektpartnern Kanton, den Städten Biel und Nidau und den Gemeinden Brugg, Port und Ipsach sowie dem Verein see-land.biel/bienne. Zudem wird ein Forum EBBN, bestehend aus Vertretern von den am Dialogprozess beteiligten Organisationen, von den Behörden zu ausgewählten Fragen beigezogen.

EBBN hat in der Zwischenzeit viele der Empfehlungen der Dialoggruppe bearbeitet. Im Rahmen einer Gesamtmobilitätsstudie «Biel/Bienne West» klärt EBBN die Frage der langfristigen Schliessung der Nationalstrassen-Netzlücke in Biel. Untersucht wird, welchen Beitrag ein Jura-tunnel oder die Alternatividee «Westast so besser» des Komitees «Westast so nicht» und ein Porttunnel zu einem leistungsfähigen und nachhaltigen Verkehrssystem in der Region Biel leisten könnten und welche alternativen Lösungsansätze (ohne grosse Infrastrukturbauten) bestehen, um die Ziele zu erreichen. Die Gesamtmobilitätsstudie kommt zum Schluss, dass verkehrliche Massnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur für den Langsamverkehr, den ÖV und punktuell für den MIV nötig sind. Die Tunnelbauten würden jedoch aufgrund der hohen Kosten, der geringen Entlastungswirkung (der Anteil Durchgangsverkehrs in der Agglomeration Biel liegt bei 10 %) und den grossen Umwelteingriffen keinen positiven Zielbeitrag leisten. Die öffentliche Mitwirkung zur Studie findet zwischen Ende Februar und Ende April 2025 statt. Nach Auswertung der Mitwirkung wird die Behördendelegation im September 2025 Handlungsempfehlungen beschliessen.

Zu den Punkten 1 und 2:

Entgegen den Aussagen der Motionäre wurde das Westastprojekt nicht sistiert, sondern vom UVEK auf Antrag des Kantons abgeschrieben. Das Plangenehmigungsverfahren und der Ent eignungsbann wurden aufgehoben, sämtliche Planer- und Dienstleistungsverträge aufgelöst und das Projekt archiviert. Die Sistierung des Projekts kann deshalb nicht aufgehoben werden, wie es die Motionäre fordern. Ein solcher Entscheid läge auch nicht in der Kompetenz des Kantons, sondern in derjenigen des Bundes (UVEK). Für den Regierungsrat bleibt aber – in Anlehnung auch an die Empfehlungen der Dialoggruppe - die Schliessung der Nationalstrassennetzlücke in Biel eine langfristige strategische Option, sofern das periodisch durchgeführte Verkehrsmonitoring & Controlling künftig zeigen würde, dass eine solche neue Strasseninfrastruktur nötig sein sollte.

Zu Punkt 3:

Die kantonale Rückstellung von rund CHF 300 Mio. für die Fertigstellung des Nationalstrassen-netzes im Kanton Bern ist zweckgebunden. Aus Sicht der Regierung soll sie beibehalten wer-den, solange die Schliessung der Netzlücke eine strategische Option darstellt. Ihre Umwidmung ist nicht möglich. Bei ihrer Auflösung würde sie als einmalige ausserordentliche Einnahme in den allgemeinen Kantonshaushalt fliessen.

Zu Punkt 4:

Da die Sistierung des Westastprojekts nicht aufgehoben werden kann, weil es bereits abgeschrie-ben wurde, ist dem Regierungsrat auch keine Berichterstattung dazu möglich. Der Regierungs-rat ist jedoch bereit, der Bau-, Energie-, Verkehrs- und Raumplanungskommission künftig über die Ergebnisse des Verkehrsmonitorings & Controllings im Raum Biel periodisch Bericht zu er-statten. Das Verkehrsmonitoring & Controlling ist Grundlage für einen allfälligen späteren Ent-scheid, ob ein Projekt zur Schliessung der Netzlücke in Biel wieder aufgenommen werden soll.

Verteiler

– Grosser Rat