

Der Grosse Rat Le Grand Conseil
des Kantons Bern du canton de Berne

Donnerstag (Vormittag), 13. Juni 2019 / Jeudi matin, 13 juin 2019

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion / Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

39 2018.RRGR.717 Motion 261-2018 Moser (Biel/Bienne, FDP)
Westumfahrung Biel: zeitliches Vorziehen des Zubringers rechtes Bielerseeufer (Porttunnel)

39 2018.RRGR.717 Motion 261-2018 Moser (Biel/Bienne, PLR)
Contournement ouest de Bienne : avancer la réalisation de la bretelle sur la rive droite du lac (tunnel de Port)

Gemeinsame Beratung der Geschäfte 2018.RRGR.707 und 2018.RRGR.717.

Délibération groupée des affaires 2018.RRGR.707 et 2018.RRGR.717.

Präsident. Wir kommen gleich noch zum nächsten Paket, den Traktanden 38 und 39. Ich gebe als Erstes dem Motionär Mentha das Wort. Bitte melden Sie sich noch an. Besten Dank. Herr Moser kann sich auch bereits einloggen.

Luc Mentha, Liebefeld (SP). Ich kann hier bekannt geben, dass ich meine Motion in ein Postulat wandle. Ich kann Ihnen sagen, dass nach meiner Analyse die Begründung des Regierungsrates überzeugend ist und man sich auf diese stützen kann. Gemäss meiner Auffassung ist es richtig, wenn man das Anliegen des Vorziehens des Porttunnels im Rahmen des Dialogs prüft.

Für mich hat prima vista einiges für die rasche Realisierung des Porttunnels gesprochen. Aber jetzt läuft der Dialog – es ist gesagt worden – bis Juni 2020. Es soll ein offener Dialog sein. Ich bin übrigens froh um die Präzisierung von Sandra Hess, was die Bedeutung der Abschreibung ist, dass eben der Dialog jetzt trotzdem wirklich durchgeführt werden soll. Meine Damen und Herren, wir sollten jetzt seitens der Politik nicht in diesen offenen Dialog eingreifen, sondern ihn laufen lassen. Es wäre, als würde man jetzt die Motion zum Porttunnel überweisen. Das hiesse: Das ist richtig, Sie können einen offenen Dialog führen; das alles ist gut, aber ein Punkt wird nicht diskutiert; der Porttunnel wird gebaut, er wird vorgezogen, darüber wird nicht diskutiert. Das ist meines Erachtens in dieser Phase, in der Dialogprozess heute läuft, eine falsche Intervention seitens der Legislative dieses Kantons. Lassen wir diesen Dialog nun laufen.

Ich glaube, es gibt auch noch eine zweite Überlegung, und diese ist vielleicht, ich sage einmal, etwas taktischer Natur: Wenn wir in der jetzigen Phase, solange der Dialogprozess noch läuft, ans Bundesamt für Strasse (ASTRA) und ans Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) gelangen und sagen, man müsse nun den Porttunnel vorziehen, haben wir ein grosses Risiko, dass der Bund – wenn er weiss, dass der Regierungsrat zurzeit eigentlich nicht für das Vorziehen ist, wenn er weiss, dass ein Dialog läuft – mit grösster Wahrscheinlichkeit das Vorziehen ablehnen wird.

Ich weiss, wie das ASTRA und das UVEK diesbezüglich ticken. Ich glaube, das Vorziehen des Porttunnels, bevor der Dialog abgeschlossen ist, ist beim ASTRA und beim UVEK chancenlos. Im Interesse der Sache, auch im Interesse des Anliegens Porttunnel, ist es vernünftiger, wenn man jetzt zuerst den Dialog abwartet. Wenn es sich aus diesem Dialog ergibt, dass auch die Dialoggruppe der Meinung ist, man könne den Porttunnel vorziehen und man den Regierungsrat überzeugen kann, denn haben wir Chancen beim ASTRA und beim UVEK, wirklich ein Vorziehen des Porttunnels zu erreichen. Wenn wir es jetzt machen, riskieren wir, dass das Anliegen vom ASTRA beziehungsweise vom UVEK abgelehnt wird. Deshalb wandle ich meine Motion, und deshalb bin ich auch – bei allem Verständnis – der Meinung, dass es falsch ist, zum heutigen Zeitpunkt eine Motion des geschätzten Kollegen Moser und anderen jetzt als Motion zu überweisen. Das ist ein taktischer Fehler.

Präsident. Ich stelle eine Zwischenfrage: Damit besteht keine Differenz mehr zum Antrag des Regierungsrates. Ist nun der erste Teil – es geht mir nur darum –, der nun unter Traktandum 38 in ein Postulat gewandelten Motion als Postulat noch bestritten? – Sie ist auch als Postulat bestritten,

deshalb sprechen wir darüber. Ansonsten hätten wir nur noch über den zweiten Vorstoss gesprochen. In diesem Fall sprechen wir über beide Vorstösse. Peter Moser, Sie haben das Wort.

Peter Moser, Biel/Bienne (FDP). Zuerst noch kurz zu Luc Mentha, zum vorhergehenden Geschäft: Nicht vergessen: Wir haben hier drin eine Motion überwiesen, «Faktencheck» (M 184-2018). Und Faktencheck hiess Ausführungsprojekt gegenüber dem Projekt «Westast – so nicht». Das Ausführungsprojekt ist nach wie vor auf dem Tisch und muss verglichen werden.

Zum vorliegenden Vorstoss kurz eine Gesamtbetrachtung: Wir sprechen in Biel von einer Westumfahrung und diese besteht aus drei Teilen: dem Vingeltunnel, das ist jener am See, dem Westast und dem Zubringer rechtes Bielerseeufer. Vorhin haben wir nur über den Westast gesprochen, und dieser ist das Stück, das eigentlich auch umstritten oder bestritten ist. Hier beim Vorstoss sprechen wir über den Zubringer rechtes Bielerseeufer oder kurz gesagt über den Porttunnel. Den Westast lassen wir aussen vor; das hat mit dem, das wir hier verlangen, nichts zu tun.

Der Zubringer rechtes Bielerseeufer war ursprünglich einmal ein Teil des Ostasts, und die Gemeinden wollten das auch separat haben, unabhängig von einer Westumfahrung. Das ASTRA war dann dagegen. Es sagte: «Wir nehmen Sie in Geiselhaft, entweder erhalten Sie alle drei Teile oder dann nichts.» Wenn wir nun über den Westast diskutieren, riskieren wir auch, dass wir den Zubringer rechtes Bielerseeufer nicht erhalten. Das ist für mich Geiselhaft.

Mit der Publikation des Ausführungsprojekts hat sich nachher der Widerstand gegen den Westast, wie wir es vorhin gehört haben, formiert. Er ist sehr laut geworden und kam vor allem aufgrund von Fake News recht gut bei den Leuten an. Der Zubringer rechtes Bielerseeufer war in der Auflage praktisch unbestritten. Im Einspracheverfahren wurde dann erneut eine separate Behandlung des Zubringers gefordert. In der Zwischenzeit – nach dem Einreichen unserer Vorstösse – kam es zur Sperrung der Wehrbrücke, der Brücke in Port, wegen desolater Bausubstanz. Man stellte fest, dass dieses Brücklein schier zusammenfällt, aber nicht das Wehr. Das Wehr selbst ist in gutem Zustand.

Das Projekt, auch die Motion hier, erhält mit diesem Fakt eine höhere Priorität. Man könnte fast sagen, es sei ein Wink von oben, um zu sagen: Entscheiden Sie sich und machen Sie vorwärts! Die Sperrung der Wehrbrücke hat für den Schwerverkehr sehr negative Auswirkungen auf die ganze Region. Nidau wird von Lastwagen überflutet, und auch die neuralgische Salzhaus-Kreuzung kann den Verkehr in den Hauptverkehrszeiten nicht schlucken. Sandra Hess als Stadtpräsidentin von Nidau kann Ihnen dazu vielleicht noch mehr sagen. Die Teilspernung hat aber auch wirtschaftliche Folgen: Wir haben mit den Lastwagen mehr Kilometer zu fahren, wir haben mehr Staus, wir haben mehr Einnahmefälle und so weiter. Auch dieser Aspekt müsste vielleicht angeschaut werden.

Mit Schreiben vom 7. Mai 2019 verlangen nun die Gemeindepräsidenten von Brugg, Port, Nidau und Ipsach vom Leiter des Dialogprozesses, Dr. Werder, erneut ein Vorziehen des Porttunnels, nachdem sie bereits ein erstes Schreiben am 16. Juli 2018 – vor einem Jahr – an den Baudirektor geschickt hatten. Mit unserem Vorstoss wollen wir also ein akutes Problem lösen und nicht das Problem aussetzen oder einfach noch weiter hinaus verschieben. Mit dieser Motion wollen wir die Gemeindepräsidenten bei ihrer Forderung unterstützen.

Was spricht nun gegen eine Motion? – Eigentlich nichts. Der Zubringer rechtes Bielerseeufer gehört für uns zum vor Kurzem eröffneten Ostast und die Wehrbrücke, beziehungsweise der Zubringer rechtes Bielerseeufer, ist die kürzeste Verbindung zwischen dem aufstrebenden Wohngebiet am rechten Bielerseeufer, von Ins, Täuffelen bis nach Ipsach und zu den Arbeitsplätzen, die im Bözingenfeld draussen entstehen. Dieser Verkehr muss gemacht werden und wir mussten leider das Regiotram, das wir einmal angedacht haben, mehr oder weniger beiseiteschieben. Jetzt fehlt uns auch noch eine Strassenverbindung. Wir haben weder eine ÖV-Verbindung noch eine richtige Strassenverbindung. Leider war die Zeit für das Regiotram damals noch nicht reif. Vielleicht kann man aber auf einer neuen Brücke auch wieder eine ÖV-Verbindung mit Pneus machen. Den Zubringer rechtes Bielerseeufer (ZRU) braucht es, egal wie der Dialogprozess ausgeht. Und der Dialogprozess ist kein Denkverbot, vor allem, weil ja auch die Politiker nicht in diesem Dialogprozess inbegriffen sind. Wer weiss, vielleicht kann sich die Dialoggruppe einen ersten Erfolg erarbeiten, indem sie sagt: Wir stellen uns hinter die Forderungen der Motion. Danke für die Unterstützung der Motion.

Präsident. Le co-motionnaire, Monsieur Pierre-Yves Grivel.

Pierre-Yves Grivel, Biel/Bienne, (PLR). Après l'intervention de mon collègue biennois je serai bref. Je demande au gouvernement, c'est-à-dire à vous, Monsieur le Conseiller d'Etat, d'intervenir auprès de la Confédération et de l'Office fédéral des routes (OFROU) afin de déclencher rapidement la

réalisation de la bretelle sur la rive droite du lac, à savoir la réalisation du tunnel de Port et du pont à quatre pistes sur l'Aare. Le contournement autoroutier de Bienne réalisé à l'est avec succès devrait l'être maintenant aussi à l'ouest. Un secteur centre-ville et faubourg du Lac est contesté, et les manifestations de la population ont déclenché un processus de dialogue entre opposants et partisans du projet qui devrait se terminer en été 2020. Compte tenu de la levée de boucliers, il faudra encore attendre, attendre ... Oui, je sais, cela fait bientôt 70 ans que l'on attend à Bienne. Je ne comprends pas pourquoi on ne peut pas réaliser cette partie du projet incontestée, pourquoi l'OFROU s'entête à ne pas séparer cette partie du projet ! Il serait peut-être plus intelligent de « saucissonner » que d'essayer d'imposer, voire peut-être abandonner le projet complet, chers collègues ! Moi, je préfère manger un bout du saucisson, que crever de faim. Je suis désolé. On ne veut pas attendre les résultats du processus de dialogue, on veut des actes concrets, et surtout encore plus aujourd'hui, depuis qu'on a appris que le pont des écluses de Port est dans un état piteux, ayant déclenché des mesures d'accompagnement d'urgence. Aujourd'hui, le trafic lourd traverse la petite ville de Nidau, ce qui gêne évidemment la population.

Prendre des décisions partielles serait contraire à l'objectif visant un dialogue ouvert et impartial. Mais c'est faux, puisqu'il n'y a aucune opposition aussi de la part des opposants pour ce tunnel de Port ! Se réfugier derrière une décision consistant à palabrer et indirectement à freiner le projet complet, est incompréhensible pour moi. Le processus est certes démocratique, je le respecte. Mais il y a urgence. Et je répète : personne ne s'oppose au tunnel de Port. Monsieur le Conseiller d'Etat, il y a une urgence technique, et pour une fois, cette semaine, excusez-moi, pas climatique ! Monsieur le Conseiller d'Etat, donnez la parole aux machines de chantier, allons de l'avant, et vite. Je vous en remercie par avance.

Präsident. Für die BDP Jan Gnägi.

Jan Gnägi, Jens (BDP). Es ist üblich, dass man am Anfang solcher Diskussionen seine Interessenbindungen bekannt geben sollte. Wenn ich das hier tun müsste, würde ich sagen: Ich bin Bewohner – oder mindestens nahe dran – einer Region, die vom Verkehrsprojekt Porttunnel betroffen sein wird. Wenn ich sage «betroffen», meine ich das in positivem Sinn. Der Porttunnel ist jener Teil des Westast-Projekts, der nicht umstritten ist.

Wer in dieser Region wohnt, weiss wie wichtig dieser Teil des Projekts für die Verkehrssituation ist. Eine Situation, die problematisch ist und sich durch die Sperrung der Wehrbrücke vor ein paar Monaten zusätzlich verschärft hat. Es ist klar, da muss etwas geschehen, und es kann nicht sein, dass das dringend notwendige Projekt Porttunnel durch die Schwierigkeiten rund um das Gesamtprojekt gestoppt oder verzögert wird. Sie haben gesehen, wie die Forderungen der Motionen formuliert sind. Wir müssen uns bewusst sein, dass wir hier drin nicht entscheiden können, auch der Regierungsrat kann das nicht alleine tun. Es geht also insbesondere auch um ein Signal, das hier nötig ist – ein Signal, das dem Regierungsrat die Legitimation gibt, wirklich auf das Vorziehen des Porttunnels zu pochen. Die BDP-Fraktion will dieses Signal aussenden. Wir wollen nicht, dass die Region Nidau-Port zum Bauernopfer der Westast-Schwierigkeiten wird. Wir wollen die Lösung des dortigen Verkehrsproblems nicht verzögern. Deshalb unterstützen wir die beiden Motionen.

Sandra Hess, Nidau (FDP). Ich bin ebenfalls als Fraktionssprecherin hier. Auch diese beiden Vorstösse wurden im November eingereicht und auch diese beiden wurden mittlerweile von den Ereignissen überholt. Ich spreche nicht vom Dialogprozess, sondern vom baulichen Zustand von einer der zwei Brücken, die in dieser Region den Verkehr auf die rechte Seeuferseite bringen, nämlich von der Wehrbrücke in Port.

Seitdem die Regierung die Antwort auf die beiden Vorstösse verfasst hat, hat sich die Verkehrssituation grundlegend verändert. Es zeigt sich eben exemplarisch, dass so gut wie jede Planung im Perimeter des Westast-Projekts blockiert ist, solange man nicht weiss, wie es in der Sache West-Umfahrung weitergeht. Über die Wehrbrücke in Port fahren täglich 16 000 Fahrzeuge. Als man aufgrund von Untersuchungen herausfand, dass die Brücke in einem desolaten Zustand ist, blieb nichts anderes übrig, als die Brücke für den Schwerverkehr zu sperren. Dieser muss nun notgedrungen über das historische Städtlein Nidau ausweichen, ein Städtlein, das heute bereits sehr stark vom Verkehr belastet, beziehungsweise überlastet ist. Es wagt niemand sich auszumalen, was passiert, wenn die Brücke ganz gesperrt werden muss. Die Frage, ob die Wehrbrücke saniert oder ersetzt werden soll und vor allem mit welchem Aufwand, hängt ganz direkt vom Fahrplan des Porttunnels ab. Als Zubringer zum Porttunnel ist eine neue Brücke geplant. Dieses Projekt gibt es

bereits. Es fand ein Architekturwettbewerb statt, das Projekt ist gekürt, und die alte Wehrbrücke, die so desolat ist, wird künftig nur noch dem Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung stehen. Das Projekt mit der neuen Brücke und dem Porttunnel ist weitgehend unbestritten, in diesem Punkt waren sich die Befürworter und Gegner immer einig. Das konnte man in den verschiedenen Vorstössen auch lesen. Auch während der Auflage ist dem Porttunnel keine grosse Opposition erwachsen, und der Porttunnel als Ergänzung zum Ostast macht absolut Sinn. Die anstossenden Gemeinden haben bereits mehrmals gefordert, dass das Projekt Porttunnel deshalb prioritär behandelt wird. Sie haben die Forderung auch zuhanden der Dialoggruppe bereits deponiert.

In den Augen der FDP-Fraktion macht es deshalb Sinn, auf die Realisierung des Porttunnels zu drängen. Es darf nicht sein, dass ein unbestrittenes Teilstück, das sowohl mit als auch ohne Westast absolut Sinn macht, nicht vorangetrieben werden kann. Es darf nicht sein, dass der Kanton Bern Geld für die Sanierung der kaputten Wehrbrücke quasi auf Zuseher ausgeben muss. Es braucht rasch Klarheit in dieser Sache. Das ist sowohl im Interesse der Kantonsfinanzen als vor allem auch im Interesse der betroffenen Gemeinden und der Bevölkerung, die den Schwerverkehr schlucken muss. Es ist im Interesse der KMU, die täglich noch mehr unproduktive Zeit im Auto verbraten, und im Interesse der Umwelt, die durch den Stau belastet wird. Die Fraktion FDP unterstützt deshalb beide Vorstösse als Motion. Und auch dieser Entscheid nimmt in keiner Art und Weise die Arbeit der Dialoggruppe vorweg, er macht aber deutlich, dass in dieser Frage eine ganz hohe Dringlichkeit nach Klärung besteht.

Martin Aeschlimann, Burgdorf (EVP). Auch wenn die vorliegenden Motionen, die eine rasche Realisierung des Porttunnels verlangen, thematisch und sachlich mit den beiden vorangegangenen Vorstössen verknüpft sind, habe ich hier ganz bewusst nicht als Mitunterzeichner geholfen.

Wenn nämlich das im vorhergehenden Vorstoss verlangte Moratorium mehr als eine gemütliche Kaffeerunde sein soll, wenn es ernsthaft darum gehen soll, neue vertragliche Ansätze zu prüfen – nach der vorhin beschlossenen Abschreibung bin ich diesbezüglich nicht mehr ganz so sicher, worum es wirklich geht –, darf nicht zum jetzigen Zeitpunkt ein Teil des Projekts determiniert werden. Denn Verkehrsplanung ist immer ein zusammenhängendes System mit Wechselwirkungen. Die Annahme der Motion würde, wie die Regierung richtigerweise festhält, das Potenzial und die Lösungsansätze eines neuen Dialogs einschränken.

Wir in unserer Fraktion können zudem nicht genügend beurteilen, was eine vorzeitige Realisierung eines Teilprojekts für verkehrliche Auswirkungen hätte. Aus diesen Gründen wird die EVP-Fraktion die beiden Motionen auch in Form eines Postulats ablehnen.

Lars Guggisberg, Kirchlindach (SVP). Ich möchte zuerst erwähnen, dass ich es sehr schade finde, dass Grossrat Mentha seine Motion gewandelt hat, denn jetzt ich hätte einmal einer Motion von ihm zustimmen können. (*Heiterkeit / Hilarité*) Es ist ebenfalls so, wie bereits gesagt worden ist: Der Porttunnel ist praktisch unbestritten. Es ist auch hier ganz wichtig zu wissen, was das Projekt alles beinhaltet. Es ist immer wichtig zu wissen, was ein Projekt alles beinhaltet, wenn man hier drin darüber abstimmen soll. Auf der Homepage www.a5-biel-bienne.ch finden Sie die Projekte mit jedem Detail, auch mit Bildern. Sie sehen, wie es aussehen soll, wenn es fertig ist. Vielleicht lohnt sich der eine oder andere Blick in die Homepage.

Mit dem Zubringer – mit dem Porttunnel – entsteht eine leistungsfähige Verbindung zwischen dem rechten Bielerseeufer und der Strasse nördlich des Nidau-Büren-Kanals. Über den Nidau-Büren-Kanal wird dann eine vierspurige Brücke führen. Die Gestaltung der Brücke wurde im Rahmen eines Wettbewerbs erarbeitet, an dem acht Projektteams beteiligt waren. Das sollte vor allem Grossrat Aeschlimann und den weiteren Architekten gefallen. Dabei bleibt das bestehende denkmalgeschützte Wehr für Fussgänger und Radfahrer erhalten. Das gefällt hier sicher eher Rot-Grün. Daher müssten Sie hier ganz klar auch zustimmen. Die Stadt Nidau – das gefällt sicher der Stadtpräsidentin von Nidau, Grossrätin Hess – wird durch die Umfahrung des Durchgangverkehrs entlastet. Ein grosser Teil des Verkehrs, der heute über die Hauptstrasse durch das schöne Städtlein Nidau rollt, wird über den neuen Zubringer rechtes Bielerseeufer auf den Westast geführt, wenn er denn hoffentlich gebaut wird, und die Altstadt wird aufgewertet.

Es gibt also überhaupt keine Gründe, hier den Vorstössen etwas entgegenzuhalten, und die SVP-Fraktion wird sowohl dem Postulat Mentha – das leider nur noch ein Postulat ist – und der Motion Moser einstimmig zustimmen.

Präsident. Für die SP-JUSO-PSA, David Stampfli.

David Stampfli, Bern (SP). Wir befinden uns langsam auf der Zielgeraden dieser langen Session. Es ist etwas schade, dass vorhin der Abschreibung der Motion Mentha zugestimmt worden ist. Ich habe langsam fast das Gefühl, dass es der Ratsmehrheit tatsächlich darum geht, das Projekt auf Biegen und Brechen noch durchziehen zu wollen und zumindest – wenn dies nicht sofort gelingen sollte – als Erstes den Tunnel bei Port zu realisieren.

Die SP-JUSO-PSA-Fraktion ist bereit, beide Vorstösse als Postulat zu überweisen. Wir halten es hier genau gleich wie der mehrheitlich bürgerliche Regierungsrat und auch wie der bürgerliche Verkehrsdirektor: Wir sind überzeugt, dass es zum jetzigen Zeitpunkt, wo der Prozess läuft, wo die Gespräche stattfinden, ungeschickt wäre, einfach schon zu sagen: «Wir bauen den Porttunnel ganz sicher.» Wir wollen nun schauen, was bei diesen Gesprächen herauskommt, dann kann man weiterschauen. Alles, was jetzt beschlossen wird, würde die Gespräche beeinflussen, es würde den Leuten das Vertrauen nehmen. Sie verstünden nicht, was das jetzt bedeuten würde. Es ist unbestritten, dass es eine Verkehrslösung braucht, und wir sind auch überzeugt, dass es den Tunnel dort wahrscheinlich braucht. Wir möchten nun aber zuwarten können, damit die Gespräche in Ruhe stattfinden können.

Vielleicht noch etwas: Es wird immer wieder bedauert, wie viel Verkehr es dort hat, wie viele Leute dort im Stau sehen müssen. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, das liegt auch daran, dass viel zu viel Leute in der Region Biel nicht den ÖV nutzen, sondern mit dem Auto unterwegs sind. Deshalb gibt es Staus. Da kann man noch so viele Strassen und Tunnel bauen: Wenn das Verhalten im Verkehr nicht geändert wird, wird sich auch daran nichts ändern. Wie gesagt, wir unterstützen beide Vorstösse als Postulat.

Luca Alberucci, Ostermundigen (glp). Es ist schon sehr viel gesagt worden. Ich werde mich auch entsprechend kurzhalten. Wir stellen fest: Wir haben eigentlich Einigkeit in zwei grundsätzlichen Punkten, die sehr wichtig sind. Zum einen braucht es eine Lösung im Bereich rechtes Bielerseeufer-Nidau, und diese Lösung soll den motorisierten Individualverkehr (MIV), aber auch den ÖV betreffen. Selbstverständlich war der Porttunnel, wie er ursprünglich vorgeschlagen war, auch eine Lösung. Wie gesagt, die Einigkeit, dass es eine Lösung braucht, ist unbestritten, auch von unserer Seite.

Zum anderen – und das ist das Novum, das wir heute im Vergleich zum Zeitpunkt haben, als ich die Motion miteingereicht habe – wurde ein Dialog gestartet, und dieser Dialog hat eine gesamtheitliche Sicht. Er soll konstruktiv weitergeführt werden und nicht gestört werden, wie es der Vorredner gesagt hat.

Ich persönlich – das ist meine Einschätzung nicht als Techniker, sondern einfach als aufmerksamer Beobachter – gehe davon aus, dass der Porttunnel auch nach dem Dialog als Lösung weiterhin Bestand haben wird, vielleicht nicht genau in dieser Form, wie wir ihn jetzt haben, sondern in einer leicht abgeänderten Form. Ich gehe nicht davon aus, dass man dort eine grundsätzlich neue Lösung aus dem Hut zaubert. Es wäre jetzt aber falsch, es wäre auch das falsche Signal, wenn man zum jetzigen Zeitpunkt sagen würde: «Wir fordern den Porttunnel in der Form wie er momentan vorliegt.» Hingegen ist das absolut richtige Signal: «Prüfen Sie das!» Ich sage dies hier nochmals am Rednerpult: Es besteht kein Zweifel, auch seitens der glp nicht, dass es im Bereich Nidau und rechtes Bielerseeufer eine Lösung braucht.

Präsident. Ich frage nach: Christoph Grupp, Sie haben sich ausgeloggt? – Gut. Somit kommen wir zu den Einzelsprechenden. Zuerst spricht Christian Bachmann, SP.

Christian Bachmann, Nidau (SP). Pierre-Yves Grivel hat vorhin gesagt, er möchte gerne das Wurststück essen. Wenn wir beim Bild bleiben: Den Befürwortern des jetzigen Westasts wird ein wenig vorgeworfen, es sei Salamtaktik, wenn man den Porttunnel jetzt forcieren wolle, damit man nachher den Westast durchbringen könne. Ich möchte mich gegen den Vorwurf wehren: Das stimmt so nicht. Tatsache ist, dass der Anschluss des Ostasts und der Anschluss von Lyss, von Bern her mit dem Porttunnel in Vereinbarung stehen. Das heisst, der Verkehr des Ostasts von Bern her kann mit dem Porttunnel um Nidau geleitet werden, und das Projekt Westast ist nicht so präjudiziert. Diesen Vorwurf kann man dort nicht machen. Hinzu kommt noch, dass die Brücke zwischen Brugg und Port in einem so schlechten Zustand ist – das haben Sie gehört –, dass man dort handeln muss. Ich möchte Sandra Hess unterstützen. Dort ein anderes Provisorium zu machen oder überhaupt etwas zu machen und den Porttunnel ausser Acht zu lassen, wäre ein allzu teurer Spass. Bitte favorisieren Sie auch, dass der Porttunnel in Angriff genommen werden kann.

Martin Schlup, Schüpfen (SVP). Kollege Stampfli: Wenn man Sie hört, könnte man manchmal fast meinen, es brauche nur Verkehr für jene mit dem Aktenkoffer oder mit dem Schulsack. Es gibt aber noch Leute, die Material führen müssen oder Material holen gehen, das man nicht einfach so mit in die Bahn oder in den ÖV nehmen kann. Ich spreche einmal von den Lastwagen. Vielleicht muss man Ihnen das wieder in Erinnerung rufen: Ein Drittel aller Güter, die wir im täglichen Leben brauchen, in der Industrie, im Bau, als Nahrungsmittel, für die Gesundheit, sind irgendwo auf einem Lastwagen; immer, zu jeder Zeit. Und diese Güter führt man nicht einfach so herum, um sie spazieren zu führen, sondern sie müssen von A nach B gelangen. Dazu brauchen wir Verkehrsachsen. Ich will hier aber mehr meinen Unmut zur Wehrbrücke kundtun: Ich finde es komplett verantwortungslos, wenn unser Tiefbauamt (TBA) mit der Sanierung einer achtzigjährigen Brücke zuwartet, bis sie «abgelastet» werden muss. «Abgelastet» heisst, man nimmt sie von einem normalen Gewicht, das Lastwagen die Durchfahrt ermöglicht, auf eine 3,5-Tonnen-Brücke herunter. Das geht in meinen Augen gar nicht. Zudem mutet man einem Städtlein wie Nidau den Mehrverkehr fast von einem Tag auf den anderen zu. Es gibt für mich auch keine Ausreden wie «Wem hat die Brücke gehört?». Da hätte man achtzig Jahre Zeit gehabt, darüber zu sprechen. Das ist für mich eine eigentlich blöde Ausrede. Zudem verfügt das TBA über sehr teure und gute Strassenmanagementsysteme. Ich weiss nicht, ob sie diese nicht benützen oder nicht bedienen können; vielleicht müssten sie dafür einen Kurs besuchen. Wir müssen die Projekte jetzt unbedingt weiterziehen, weil es sonst eine Zumutung für die ganze Region ist.

Christoph Grupp, Biel/Bienne (Grüne). Ich wollte hier doch noch reagieren, nach all den Lobeshymnen für den Porttunnel, wofür ich auch Mitunterzeichner zusammen mit Luc Mentha war. Ich möchte auf eine Gefahr hinweisen: Natürlich begreife ich die Nidauer, es ist im Moment eine sehr schwierige Situation. Ich kann mir vorstellen: Wenn der Porttunnel realisiert ist – quasi vorweg auf der Überholspur realisiert worden ist –, wird es dann wahrscheinlich viele Stimmen geben, die sich zu überlegen beginnen: Braucht es diesen Westast am Schluss wirklich noch? Jetzt haben wir das rechte Bielerseeufer erschlossen, und das klappt wunderbar, diese Entlastung ist gemacht. Die vielleicht 10 000 Autos, die man im Maximum in Richtung Neuenburg hätte: Brauchen wir das noch? Daher könnte man auch davon ausgehen, dass dort nun ein Eigentor geschossen wird, wenn man dies vorzieht. Dies noch so als taktische Überlegung.

Präsident. Ich gebe dem Motionär nochmals das Wort. Peter Moser, Sie haben das Wort.

Peter Moser, Biel/Bienne (FDP). Ich möchte nicht auf alle Argumente eingehen, Sie aber zu dem zurückführen, was wir eigentlich wollen. Der Auftrag lautet klar: Der Regierungsrat wird beauftragt, sich beim Bund für ein zeitliches Vorziehen des Zubringers rechtes Bielerseeufer einzusetzen. Wir haben nicht gesagt, sie sollen morgen mit Bauen beginnen. Zum Stören des Dialogprozesses: Eben nicht! Deshalb habe ich gesagt: Der Zubringer rechtes Bielerseeufer ist nicht Bestandteil des umstrittenen Westasts. Er kann alleine und ohne Präjudiz gebaut oder vorgezogen werden.

Noch zur Zeitachse der Motion: Der Regierungsrat hat zwei Jahre Zeit, um die Motion zu erfüllen, und der Dialogprozess dauert eineinhalb Jahre. Wenn wir die Motion überweisen, kann der Regierungsrat – wenn der Dialogprozess beendet ist – sagen: «Jetzt erfülle ich den Auftrag, den ich erhalten habe.» Wir hoffen, er macht es früher.

Das Postulat wäre ein reiner Prüfauftrag. Aber wir haben hier schon gehört: Wir haben ein pfannenfertiges Projekt, das aufgelegt ist. Das Baugesuch ist in dem Sinn erfolgt, wir müssen dort nicht neu beginnen. Prüfen sollen in meinen Augen die Fachleute des TBA oder Statiker, Planer, Ingenieure oder Architekten. Von uns, meine lieben Leute, erwartet das Volk, dass wir als Politiker ganz klare Aufträge erteilen. Der Auftrag hier ist in dem Sinn klar, und er erfüllt das Bestreben der Gemeinden und auch jenes der Anwohner, die das von uns so erwarten. Ganz klar: eine Motion. Danke.

Präsident. Ich gebe das Wort Regierungsrat Neuhaus.

Christoph Neuhaus, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektor. Ich lade vorweg Grossrat Martin Schlup ein. Die Vorwürfe hier im Grossratssaal zur Wehrbrücke Port sind ziemlich aus der Hüfte geschossen. Es geht um eine Gemeindestrasse, aber das erkläre ich sonst gerne, damit man nicht faktenfrei Vorwürfe in den Raum stellen kann.

Damit komme ich zurück zum Hauptthema: Der Dialogprozess läuft, und deshalb findet der Regierungsrat, man solle erst entscheiden, sobald wir Fakten haben; zuerst prüfen und dann entscheiden.

Das ist wichtig. Der Entschluss, dass man den Dialogprozess in Biel startete, löste nicht nur vollstes Verständnis und Freude aus. Jetzt wollen wir nicht schon wieder zum ASTRA, zum Bund klagen gehen. Das verstünde man dort nämlich kaum.

Wenn Sie eine Wurst anschneiden und Rädchen schneiden, ist das nicht nur Salamtaktik, sondern die Wurst ist dann entsprechend auch kaputt. Ich gehe auch nicht davon aus, dass – wenn man seit Ende der Sechzigerjahre in Biel diskutiert – dort gerade ein dringender Verkehrsnotstand herrscht. Was täten wir, wenn Sie mir sagten, «Gehen Sie zum ASTRA», und dieses sagt Nein? Was mache ich nachher? – Das wollen wir nicht, das will der Regierungsrat nicht. Aber wir wollen uns Möglichkeiten offenhalten. Sagen Sie deshalb Ja zum Postulat. Danke.

Präsident. Wir kommen zu den Abstimmungen. Ich lasse vorher noch die Leute hereinkommen. Es ging gerade etwas schnell.

Zum Traktandum 38: Die Motion ist in ein Postulat gewandelt. Wer das Postulat «Porttunnel rasch realisieren», annehmen will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (Geschäft 2018.RRGR.707; als Postulat)

Vote (Affaire 2018.RRGR.707 ; adoption sous forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 134

Nein / Non 3

Enthalten / Abstentions 3

Präsident. Sie haben das Postulat angenommen, mit 134 Ja- zu 3 Nein-Stimmen bei 3 Enthaltungen. Zum Traktandum 39: Diese Motion ist nicht gewandelt worden. Wer die Motion annimmt, stimmt Ja, wer diese ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (Geschäft 2018.RRGR.717)

Vote (Affaire 2018.RRGR.717)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 80

Nein / Non 61

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie haben auch diese Motion angenommen, mit 80 Ja- zu 61 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Da wir noch Verabschiedungen vorzunehmen haben, können wir kein weiteres Traktandum mehr in Angriff nehmen. Ich darf Regierungsrat Neuhaus und seine Mitarbeitenden verabschieden und komme noch zu einer Mitteilung sowie zu zwei Verabschiedungen.

Die Mitteilung ist folgende: Wir waren vorhin bei den Würsten, und nun komme ich noch zur letzten Tranche der vergangenen Geburtstage. Einer ist eigentlich heute, aber der Betreffende war bis und mit heute Abend nicht anwesend. Ich beginne zuerst bei den Vorangegangenen: Am 18. Mai war es Daniel Wyrsh, am 20. Mai Andrea Gschwend, am 21. Mai Fritz Wyss, am 24. Mai Bruno Vanoni, am 26. Mai Béatrice Stucki, am 27. Mai Madeleine Graf; am 30. Mai waren es Marianne Burkhard, Martin Egger und Corinne Schmidhauser. Heute hat Carlo Schlatter Geburtstag, aber er ist – wie gesagt – nicht da. Deshalb gratulieren wir den quasi Verflassenen und dem Abwesenden gemeinsam: Alles Gute zum Geburtstag. (*Applaus / Applaudissements*)

Verabschiedung von Mitgliedern des Grossen Rates Hommages à des membres du Grand Conseil démissionnaires

Präsident. Wir kommen zur Verabschiedung von zwei Grossratskollegen.

Martin Boss, Saxeten (Grüne)

Anfang Juni hat uns das Demissionsschreiben von Martin Boss aus Saxeten erreicht. Er schreibt, dass er per 23. August 2019 den Grossen Rat verlassen werde und auch sein Amt als Gemeinderat und Gemeindepräsident von Saxeten per Mitte Jahr abgeben werde. Er zieht sich also vollständig aus der aktiven Politik zurück. Er schreibt dazu in seinem Brief: «Während der letzten vier Jahre kam ich als Milizparlamentarier immer wieder an die Grenzen der Vereinbarkeit von Politik, Beruf und Familie. Ich nehme an, dass dies nicht nur mir so ergeht. Manchmal wäre ich froh um eine Entlastung in irgendeiner Form gewesen und ja, vielleicht wäre so ein grösseres Engagement von mir im Grossen Rat möglich gewesen. Wer weiss?» Martin Boss schreibt weiter, dass er die vielen persönlichen Begegnungen geschätzt habe und die Momente, wo es eine echte Debatte gegeben habe, und damit auch eine Auseinandersetzung zugunsten von Bevölkerung und Staat. Schon mehr Mühe habe ihm die manchmal fehlende Kompromissbereitschaft bereitet. Wenn nur noch polarisiert werde, sei es schwierig, die Schnittstelle von möglichen Lösungsansätzen parlamentarisch zu erarbeiten. Er empfiehlt uns deshalb mit einem kleinen Augenzwinkern die Gründung einer parlamentarischen Findungskommission, die nur eine einzige Fragestellung habe: Wie können wir das Wohlergehen der gesamten Bevölkerung wahrnehmen und die Lebensqualität über alle Lebensbereiche verbessern? Am meisten Freude habe ihm die Arbeit in der GPK gemacht, sagt er. Dort habe man über alle Parteigrenzen hinweg spannende und intensive Auseinandersetzungen pflegen können. Die Kommission ist auch der Grund für das eher ungerade Rücktrittsdatum 23. August. Im August sind nämlich noch GPK-Sitzungen angesagt, und dieses Mandat möchte Martin Boss noch beenden. Er schliesst seinen Brief mit Worten des Langnauer Schriftstellers, dem ehemaligen grünen Grossrat Ernst Eggimann: «Henusode, es chunnt wies muess, es chunnt wies chunnt, so sigs eso». Lieber Martin Boss, Ihre ruhige Art und markante Stimme wird hier im Rat fehlen. Aber es schleckt keine Geiss weg, dass es tatsächlich schwierig ist, in unserem System manchmal alles unter einen Hut zu bringen. Sie haben sich nun für den Hut der Familie und Ihrem Beruf entschieden. Das ist sicher auch gut so. Wir wünschen Ihnen auf Ihrem weiteren Weg und bei all Ihren Plänen für die Zukunft alles Gute und hoffentlich eine etwas ruhigere Zeit. Danke für Ihren Einsatz für den Kanton Bern.

(Die Anwesenden erheben sich zu anhaltendem Applaus. / L'assemblée se lève pour une longue ovation.)

Christoph Grimm, Burgdorf (glp)

Der zweite Zurücktretende hat etwas eher begonnen als Martin Boss und will eine Woche später aufhören als dieser, nämlich unser Mitglied Christoph Grimm aus Burgdorf. Er sass in der Junisession 2006 zum ersten Mal hier im Saal. Dannzumal noch etwas weniger liberal, aber auch schon grün. Er schreibt in seinem Demissionsschreiben, das sei seine 65. Session, im Herbst bekomme er das erste Mal die AHV und deshalb sei dies der richtige Zeitpunkt. Christoph Grimm, ich habe zwar nicht gewusst, dass 65 Sessionen für den Erhalt der AHV genügen, aber in diesem Fall werde ich das dann auch versuchen. *(Heiterkeit / Hilarité)* Er betont als Erstes, die Leute, die er durch dieses Mandat habe kennenlernen dürfen. Auch wenn man nicht immer gleicher Meinung war, seien die Begegnungen doch bereichernd gewesen. Er will sich auch nicht ganz aus der Politik verabschieden, sondern sich noch vermehrt auf die Gemeindepolitik von Burgdorf konzentrieren. Christoph Grimm hat in seinem Abschiedsschreiben drei Wünsche für die Zukunft des Grossen Rates aufgeschrieben. Lieber Christoph Grimm, nehmen Sie es mir bitte nicht übel, dass ich den ersten zweimal lesen musste. Er wünscht sich nämlich etwas weniger Nur-die-eigene-Region-in-den-Vordergrundstellen. Das sagt einer, der immer wie ein Löwe für sein Burgdorf gekämpft hat! *(Heiterkeit / Hilarité)* Nicht nur, auch für viel anderes, zugegeben, auch für sehr viel anderes. Aber gut, Ihr Schloss haben Sie ja nun im Trockenen, und der Wunsch sei Ihnen deshalb gewährt. Als Zweites wünscht er uns, wir sollen etwa gleich viel gute und zielgerichtete Diskussionen führen wie bisher. Der dritte Wunsch ist: Wir sollen viel, viel mehr Mut für neue und unkonventionelle und innovative Lösungen für all das entwickeln, das in Zukunft noch auf unseren Kanton zukommen wird.

Lieber Christoph Grimm, Sie waren lange in diesem Rat und gehörten vielen Gremien an, von Spezialkommissionen über die GPK bis zur SiK und zur BiK. Sie haben sich insbesondere als profilierter Bildungspolitiker hier einen Namen machen können. Sie haben zahlreiche Vorstösse eingereicht. In Ihrer Demission haben Sie geschrieben, man sei trotz allem immer etwas weitergekommen, trotz aller Unterschiede. Wenn ich mir Ihren ersten Vorstoss (M 189-2006) anschau, den Sie vor 13 Jahren eingereicht haben, könnte man das nicht meinen. Dieser hatte den Titel «Schluss dem Antennenwildwuchs». Das hatten Sie gefordert. Damals ging es wahrscheinlich noch um G1. (Heiterkeit / Hilarité) Die Forderung steht auch heute, 13 Jahre später, noch im Raum. Danach zeigten Sie Ihre ganze Breite, vom «Tram Emmental» bis zu Ihrem letzten Vorstoss, den Sie noch Anfang der Session eingereicht haben und mit dem Sie «Mehr Trauungen in externen Zeremonielokalen» (M 155-2019) fordern. Sie werden uns demnach noch nach Ihrem Abgang etwas beschäftigen, und das ist gut so. Sie konnten gut vernetzen und unterschiedliche Leute zusammenbringen, so dass sicher nicht nur wir von der glp Sie vermissen werden. Wir wünschen Ihnen für Ihre persönliche und politische Zukunft alles Gute, freuen uns auf die Einladung, sobald das Schloss fertig ist. Danke für alles, was Sie für den Kanton Bern gemacht haben.

(Die Anwesenden erheben sich zu anhaltendem Applaus. / L'assemblée se lève pour une longue ovation.)

Präsident. Sie sehen, die glp weiss noch nicht, was sich gehört: Es ist kein Blumenstraus bereitet. Das holen wir aber noch nach.

Ich wünsche Ihnen allen einen wunderschönen Sommer. Danke für das engagierte Mitmachen. Wir sehen uns allerspätstens im September wieder. Besten Dank. *(Applaus / Applaudissements)*

Schluss der Sitzung und der Session um 15.45 Uhr. /

Fin de la séance et de la session à 15 heures 45.

Die Redaktorinnen / Les rédactrices

Eva Schmid (d)

Ruth Spahr (d)

Sara Ferraro (f)