



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 165-2023
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2023.RRGR.230

Eingereicht am: 15.08.2023

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

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 1246/2023 vom 15. November 2023
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Reaktivierung des Alternativvorschlags für die A5-Westumfahrung von Biel

Im Januar 2021 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das Ausführungsprojekt der A5-Westumfahrung von Biel definitiv abgeschrieben. Mit diesem Entscheid reagierte das Departement auf das formelle Ersuchen des Regierungsrates, die Realisierung dieses wichtigen Abschnitts der Autobahn A5 einzustellen.

In Kenntnis dieses Entscheids und nach eingehenden Überlegungen hat das Stadtlabor Biel/Bienne im Juli 2023 seine Vision für die Gestaltung der Strassenachse zwischen dem Brüggmoos und Vingelz präsentiert. Es schlägt vor, die heutige Strasse, die hauptsächlich vom Autoverkehr und von zahlreichen Lastwagen befahren wird, in einen belebten Raum umzuwandeln, der eine friedliche und harmonische Koexistenz zwischen allen Verkehrsteilnehmern sowie den Langsamverkehr fördert, ohne den Strassenverkehr ganz zu verbieten. Das Stadtlabor möchte sein Projekt einem Prozess der partizipativen Demokratie unterziehen.

Die Ideen des Stadtlabors Biel/Bienne sind an sich interessant. Sie können sich jedoch nur dann als relevant erweisen und die aktuelle Situation des Strassenverkehrs in der Agglomeration Biel nicht weiter verschlechtern, wenn sie von der Einrichtung einer Transitautobahn im Westen der Stadt Biel begleitet werden. Diese neue Autobahnachse würde den gesamten Verkehr in beiden Richtungen zwischen dem nördlichen Waadtland, dem Kanton Neuenburg, dem Plateau de Diesse und den Ortschaften am nördlichen Bielerseeufer in Richtung Nord- und Ostschweiz mit fast fünf Millionen Einwohnern aufnehmen. Dieser gesamte Verkehr würde die Strassen von Biel nicht mehr wie heute verstopfen. Der intensive Verkehr zwischen dem Kanton Jura, dem Berner Jura und dem Osten der Agglomeration Biel in Richtung von fast drei Vierteln der Ortschaften in der Westschweiz würde ebenfalls diese neue Autobahnachse benutzen, ohne durch die Seevorstadt zu fahren.

An dieser Stelle sei daran erinnert, dass die Aufgabe der Autobahn-Westumfahrung von Biel aus drei offensichtlichen Gründen zutiefst bedauerlich war:

Erstens basierte dieser unglückliche Entscheid auf einer falschen Vorstellung von vermeintlichen Machtverhältnissen und widersprach gleichzeitig dem Auftrag der Dialoggruppe unter dem Vorsitz von Hans Werder, dem ehemaligen Generalsekretär des UVEK, die Linienführung der A5 zu verbessern.

Zweitens wurde er unter Verletzung rechtsstaatlicher Grundsätze getroffen.

Drittens macht er – ohne einen festen politischen Willen, der nicht einmal ansatzweise erkennbar ist – die Agglomeration Biel zur einzigen in der Schweiz mit mehr als 100 000 Einwohnern, die nicht von einer Autobahn durchquert oder umfahren wird, und trägt so dazu bei, die Attraktivität von Biel zu verschlechtern.

Wie kommt man aus dieser Sackgasse heraus? Wie können die guten Ideen des Stadtlabors Biel/Bienne sinnvoll ergänzt werden?

Unserer Meinung nach durch die rasche Reaktivierung des Alternativvorschlags für die Bieler Westumfahrung. Dieser wurde von den Gegnerinnen und Gegnern des Ausführungsprojekts des Bundes für die Westumfahrung von Biel ausgearbeitet und sah eine vollständig untertunnelte Autobahn mit Gegenverkehr zwischen dem Brüggmoos und Vingelz vor, ohne Verzweigung Biel-Zentrum. In den Jahren 2017 und 2018 hatten die Gegnerinnen und Gegner des Ausführungsprojekts selbst zu Recht behauptet, ihr Alternativvorschlag sei billiger als das Ausführungsprojekt mit vier Fahrspuren, schneller realisierbar und umweltfreundlicher.

Diese Ansicht kann geteilt werden, auch wenn das Ausführungsprojekt zweifellos geeigneter war, die Strassenverkehrsprobleme in der Bieler Agglomeration zu lösen.

In Anlehnung an das schöne Sprichwort «Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach» halten wir es für äusserst sinnvoll, den Alternativvorschlag für die Bieler Westumfahrung zu reaktivieren. Es ist natürlich legitim zu denken, dass auch eine Nordumfahrung in Betracht gezogen werden könnte. Aber da wir die Langsamkeit unserer Verfahren und der politischen Prozesse kennen, könnte diese bestenfalls erst bis 2050 realisiert werden.

Der Alternativvorschlag für eine Westumfahrung von Biel wäre in einem viel vernünftigeren Zeitrahmen realisierbar.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Ist auch er der Ansicht, dass es zweckmässig und vernünftig wäre, den Alternativvorschlag für die Bieler Autobahn-Westumfahrung mit Gegenverkehr (nur zwei Fahrspuren) zu reaktivieren, um die Ideen des Stadtlabors Biel/Bienne zu ergänzen?
2. Ist er bereit, demnächst mit allen Reflexionsgruppen und politischen Instanzen, welche die Ideen des Stadtlabors Biel/Bienne analysieren, Kontakt aufzunehmen, um die Zweckmässigkeit zu evaluieren, die langsamverkehrsfreundliche Umgestaltung der heutigen Strasse zwischen dem Brüggmoos und Vingelz mit einer untertunnelten Autobahn mit Gegenverkehr im Westen von Biel, ohne Verzweigung Biel-Zentrum, zu begleiten?
3. Ist er bereit, diese Sicht der Dinge für eine substantielle Verbesserung des Strassenverkehrs in der Agglomeration Biel mit dem ASTRA zu besprechen?

Antwort des Regierungsrates

1. *Ist auch er der Ansicht, dass es zweckmässig und vernünftig wäre, den Alternativvorschlag für die Bieler Autobahn-Westumfahrung mit Gegenverkehr (nur zwei Fahrspuren) zu reaktivieren, um die Ideen des Stadtlabors Biel/Bienne zu ergänzen?*

Der Regierungsrat kann zu dieser Frage heute noch nicht abschliessend Stellung nehmen. Nach der Abschreibung des Ausführungsprojekts «A5 Westumfahrung Biel», welche staatspolitisch und rechtlich korrekt erfolgte (vgl. Antwort des Regierungsrats zur Interpellation I 012-2022), haben der Kanton, die Städte Biel/Bienne und Nidau, die Gemeinden Brugg, Port und Ipsach sowie die Planungsregion seeland.biel/bienne die übergeordnete Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau» (EBBN) eingesetzt. EBBN hat unter anderem zum Ziel, die offenen Fragen zur langfristigen Schliessung der Nationalstrassennetzlücke in Biel und zu einem Porttunnel in einer Gesamtmobilitätsstudie zu klären. Im Rahmen dieser Studie wird somit auch dem genannten Alternativvorschlag Rechnung getragen.

Die Ergebnisse der Studie sollen voraussichtlich Mitte 2025 vorliegen. Die Resultate werden dannzumal zeigen, ob und - falls ja - wie ein Nationalstrassenprojekt zur Schliessung der Netzlücke in Biel/Bienne weiterverfolgt werden soll.

2. *Ist er bereit, demnächst mit allen Reflexionsgruppen und politischen Instanzen, welche die Ideen des Stadtlabors Biel/Bienne analysieren, Kontakt aufzunehmen, um die Zweckmässigkeit zu evaluieren, die langsamverkehrsfreundliche Umgestaltung der heutigen Strasse zwischen dem Bruggmoos und Vingelz mit einer untertunnelten Autobahn mit Gegenverkehr im Westen von Biel, ohne Verzweigung Biel-Zentrum, zu begleiten?*

EBBN zieht die verschiedenen Interessengruppen in Form des EBBN-Forums (vormals Reflexionsgruppe) sowie die Bevölkerung bereits heute in die Arbeiten ein. Das Forum wird bei allen zu erstellenden Studien – sowohl bei der Studie zur Weiterentwicklung der Achse Bruggmoos-Seevorstadt wie auch bei der Gesamtmobilitätsstudie – konsultiert und informiert. Das Stadtlabor stellt eine eigenständige Organisation dar, welche nicht Teil von EBBN ist. Es besteht jedoch ein fachlicher Austausch, der auch bei der Erarbeitung der beiden Studien sichergestellt ist.

3. *Ist er bereit, diese Sicht der Dinge für eine substantielle Verbesserung des Strassenverkehrs in der Agglomeration Biel mit dem ASTRA zu besprechen?*

Die Bau- und Verkehrsdirektion orientiert das Bundesamt für Strassen (ASTRA) regelmässig über die Arbeiten der übergeordneten Projektorganisation und insbesondere auch über den Stand der Studie auf der Achse Bruggmoos-Seevorstadt sowie inskünftig der Gesamtmobilitätsstudie. Sobald die Resultate der beiden Studien vorliegen, werden diese mit dem ASTRA besprochen.

Verteiler
– Grosser Rat