

Mardi matin, 20 novembre 2018

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

16 2018.RRGR.548 Motion 184-2018 PS-JS-PSA (Zryd, Magglingen) « Axe ouest : mieux comme ça » : vérification des faits insuffisante

Präsident. Wir kommen zum Traktandum 16: «Mangelhafter Faktencheck zum «Westast so besser»». Es handelt sich um eine Motion. Ich erteile Grossrätin Zryd als Sprecherin das Wort, sobald sie angemeldet ist.

Andrea Zryd, Magglingen (SP). Dies ist ein schwieriges Thema, wie wir alle auch den Medien entnehmen konnten. Der Vorstoss entstand nach der letzten Session. Als der Faktencheck der Motion Moser und Kollegen (*M 252-2017*) eingereicht wurde, haben wir darauf reagiert. Mir ist klar, dass es gewisse Punkte gibt, die jetzt vielleicht ein wenig quer in der Landschaft stehen, weil inzwischen wieder gewisse Dinge geschehen sind. Nichtsdestotrotz ist es ein sehr wichtiges Thema, und ich bin froh, dass frische Vorstösse eingereicht wurden, die allenfalls einen Marschhalt möchten, damit man diese Sache nochmals gründlich klären kann.

Was den ersten Punkt betrifft, sind wir mit der Regierung einverstanden, dass man diesen annehmen und abschreiben kann. Ich möchte es jedoch nicht unterlassen, auf Folgendes hinzuweisen: Wenn man von einem guten, partizipativen Prozess spricht, gibt es dazu zweierlei Meinungen. Das konnte man auch von verschiedenen Seiten hören. Im Vorfeld, mit der Behördendelegation von Hans Stöckli, war es eher etwas einseitig. Dies sage ich als SP-Frau. Zu dem, was jetzt geschehen ist: Herr Regierungsrat, man kann sagen, es sei schwierig, jemanden einzubeziehen, der Einsprache erhebt, aber man kann auch das Gespräch suchen. Dies wäre politisch um einiges sensibler gewesen und hätte nicht so hohe Wellen geworfen.

Zu Punkt 2 möchten wir Folgendes festhalten: Die Daten des Ostasts sind sehr wichtig. Sie liegen inzwischen vor. Doch wir möchten sie hier gerne klar schriftlich festgehalten haben, damit man die neue Ausgangslage besser abschätzen kann. Dies ist für uns ein klarer Fall. Dies ist nicht erfüllt. Die Regierung möchte dies überprüfen. Man muss es jedoch nicht überprüfen, sondern man muss es noch auf den Punkt bringen.

Beim dritten Punkt geht es darum, ob man gegen die Bestimmungen betreffend das Beschaffungswesen verstossen hat oder ob man bei der Gleichbehandlung der Ingenieurbüros nicht sehr sensibel vorgegangen ist. Ich denke, der Herr Regierungsrat hat in seiner Antwort gesagt, gegen die Bestimmungen betreffend das Beschaffungswesen sei nicht verstossen worden. Dies nehmen wir so zur Kenntnis und sind sehr froh darüber. Auf den zweiten Punkt geht er jedoch überhaupt nicht ein. Es ist halt wirklich so, dass der Faktencheck sehr rasch und oberflächlich abgehandelt wurde. Wenn man so viel Geld «verlochen» will, muss man meiner Meinung nach wirklich wissen, was Sache ist. Für mich heisst ein neutraler Faktencheck nicht, dass man ehemals involvierte Ingenieurbüros einbezieht. Natürlich ist es eine technische Frage, aber diese können auch andere beantworten. Ich erwarte, dass man etwas mehr Feingefühl mitbringt und sich mehr Zeit nimmt. Natürlich kostet dies etwas, aber wenn man so viel Geld ausgeben will, kann man sich diese Zeit auch noch nehmen. Ich denke, aufgrund des Drucks der Bevölkerung, egal von welcher Seite er kommt, ist man dies den Leuten schuldig. Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich hoffe, dass Sie in dem Sinn vorgehen werden, wie ich es vorgeschlagen habe. Meine Mitmotionäre werden sicher noch ein paar Kriterien einbringen.

Präsident. Ich erteile Grossrat Stocker als Mitmotionär das Wort.

Julien Stocker, Biel/Bienne (glp). Beim Lesen der Antwort auf die Motion merkt man rasch, dass der Regierungsrat die Situation in Biel massiv verkannt hat. Anstatt die Bedenken der beschwerdeführenden Verbände ernst zu nehmen, dachte man, die Kritik am Westast diskreditieren zu können, indem man den Bericht, der die verschiedenen Varianten vergleichen sollte, einfach von

den Planern des Ausführungsprojekts selbst erstellen lasse. Damit sind die Probleme des Westasts jedoch nicht aus der Welt geschafft. Nein, sie bestehen weiter, und der Widerstand dagegen wächst. Durch dieses Vorgehen hat die Regierung jedoch das Vertrauen der Bevölkerung verloren. Die Menschen werden nicht mehr vom offiziellen Ausführungsprojekt zu überzeugen sein. Laut einer repräsentativen Umfrage stehen nur noch 21 Prozent der Bevölkerung der Region Biel hinter dem Ausführungsprojekt. Deshalb habe ich bereits eine dringliche Motion eingereicht, die den Regierungsrat beauftragt, das Ausführungsprojekt A5 Westast zurückzuziehen und zusammen mit dem Bund und der Stadt Biel ein neues Projekt auszuarbeiten, welches in der Bieler Bevölkerung für weniger Unmut sorgt.

Präsident. Ich gebe zuerst dem Mitmotionär und Fraktionssprecher der Grünen, Grossrat Grupp, das Wort.

Christoph Grupp, Biel/Bienne (Grüne). Ich kann mich im Wesentlichen der Stossrichtung meiner Vorrednerinnen und Vorredner anschliessen. Auch aus meiner Sicht als Mitmotionär darf es nicht sein, dass wir diese Motion entweder gar nicht annehmen oder schon jetzt abschreiben. Wir sind noch nicht so weit. Daher soll man die Punkte 2 und 3 sicher aufrechterhalten und diese auch nicht abschreiben.

Bei Punkt 1 können wir darüber diskutieren, ob wir diesen abschreiben wollen. Dazu einige Erklärungen: Wir können am Anfang der Antwort etwas lesen, das fast wie ein Loblied auf einen einzigartigen partizipativen Prozess aussieht, welcher stattgefunden habe. Dass dieser etwas besonders war, will ich nicht bestreiten. Wenn man aber glauben machen will, es sei ein besonders demokratischer, basisnaher Prozess gewesen, in den weite Teile der Bevölkerung einbezogen waren, dann muss man dies ein wenig korrigieren. Als die Gruppe Stöckli einmal auf dem Dampfer war und diesen Vorschlag so ausarbeitete, kannte man noch nicht die ganze Wahrheit. Diese erfuhr man erst infolge des Brands im Mont-Blanc-Tunnel. Die Anschlüsse, die man in der Gruppe Stöckli zuvor beschlossen hatte, waren so nicht mehr realisierbar. Man muss die Anschlüsse, die Ein- und Ausfahrten, halb oder ganz oberirdisch führen. Dies führt dazu, dass jetzt mit dem Ausführungsprojekt viel grössere Löcher, man kann auch sagen Wunden, mitten im Stadtkörper Biels entstehen werden. Dies ist aufgrund technischer Vorgaben der Fall, da das Bundesamt für Strassen (ASTRA) immer wieder Verschärfungen eingeführt hat. Deshalb hat es auch viele kritische Stimmen gegeben, als dieses Ausführungsprojekt auflag, beziehungsweise schon während der vorangehenden Mitwirkung. Erst dort konnte man tatsächlich sehen, dass diese Eingriffe viel stärker sind. Dies wurde von weiten Kreisen wahrgenommen. Diese Stimmen flossen nun nicht in diesen Bericht ein, obwohl man von ihnen gewusst hat, auch aufgrund der vielen kritischen Eingaben, die auch juristisch relevant sind. Man ging bei der Erstellung dieses Berichts nicht auf diese Milieus zu. Ich denke, dass man hier eine Chance verpasst hat. Inzwischen wurde diese Umfrage publiziert, wie Sie gehört haben. Diese führt dazu, dass erstens der Punkt 1 überholt ist, und zweitens ist es so, dass wir in einem Dilemma stecken. Man kann diese Umfrage verschieden interpretieren. Einerseits haben wir die Aussage, dass drei Viertel der Bevölkerung, beziehungsweise derjenigen, die an der Umfrage teilgenommen haben, sagen, dass es irgendeine Verbindung in den Westen brauche. Aber die Hälfte sagt, sie sei gegen das Ausführungsprojekt. Was tun wir damit? Ich sage, dass die einzige Möglichkeit darin besteht, einen Marschhalt einzulegen und sich nochmals Zeit zu nehmen, um das Ganze genau anzuschauen, auch wenn uns die Sprecher des Bundesamts etwas anderes glauben machen wollen und schon fast unverhohlene Drohungen aussprechen.

Zu Punkt 2: Die Zahlen des Ostasts wurden erst gerade jetzt publiziert. Sie zeigen, dass man bei den Modellen teilweise massiv danebenlag. Niemand sprach von einer grossen Stauwirkung rund um Lyss, beziehungsweise, wenn solche Stimmen auftauchten, wurden sie unter den Tisch gewischt. Wenn man die Zahlen, die sich heute präsentieren, anschaut, muss man sagen, dass man auch dort nicht einfach zum courant normal übergehen kann. Man muss anschauen, warum es zu diesen teilweise massiven Abweichungen kam. Dies muss in die weitere Planung einfließen. Dies ist mit dem aktuellen Ausführungsprojekt so nicht möglich.

Schliesslich noch zu Punkt 3. Da kann ich mich kurz fassen. Ich habe es vorhin schon gesagt: Man hat es verpasst, die kritischen Kräfte, die breite Mitwirkung und Bewegung, die in der Bevölkerung entstanden sind, rechtzeitig wahrzunehmen. Dadurch hat man quasi diejenigen, die das Problem mitverursacht haben, dazu eingeladen, das Ganze bitte nochmals zu überprüfen. Albert Einstein hat einmal gesagt, man könne ein Problem nicht mit denselben Ansätzen lösen, mit denen man in das Problem hineingeraten sei. Deshalb das Plädoyer an dieser Stelle: Suchen wir nach neuen Wegen,

und suchen wir diese mit neuen Leuten, nicht nochmals mit denselben Planern, die weder Raumplaner noch Umweltspezialisten sind und die diesen Bericht nochmal geschrieben haben. Man muss den Kreis vielmehr erweitern: Es waren bisher ausschliesslich Verkehrsplaner beteiligt. Deshalb ist der Punkt 3 noch nicht erfüllt, und man sollte ihn aufrechterhalten. Ich danke Ihnen, wenn Sie dem folgen können und bei diesem Geschäft nicht einfach zum Alltag übergehen.

Martin Aeschlimann, Burgdorf (EVP). Bei den verschiedenen Fragen der Motionärin geht es um das grosse Strassenprojekt in Biel, welches durch den wachsenden Widerstand immer häufiger auf die politische Agenda gespült wird. Ich bitte die Motionärin um Verständnis, wenn ich mich nicht im Detail mit ihren Fragen auseinandersetze, sondern den Bogen etwas weiterspanne. Die EVP-Fraktion wird diese Motion im Grundsatz unterstützen. Die in der Junisession behandelte Motion, die einen Faktencheck verlangte (*M 252-2017*), gab der Regierung zwei Möglichkeiten: Entweder bestellt sie einen Alibi-Check, der den aufkeimenden Widerstand vom Tisch wischen und dem Projekt den Rücken stärken soll, oder sie wird dem Auftrag gerecht und sucht eine fachliche Abklärung und Auseinandersetzung mit neutralen Experten, um die Schwachstellen des Projekts sowie alternative Lösungen zu untersuchen. Die Regierung hat sich für die erste Möglichkeit entschieden. In einem Schnellverfahren wurde mit den bereits ins Projekt involvierten Ingenieuren lediglich eine oberflächliche Beurteilung vorgenommen. Die 70 Seiten des technischen Berichts erwecken jedenfalls diesen Eindruck. Man hat den Eindruck, dass die grafische Bearbeitung die mangelnde fachliche Substanz kaschieren sollte. Die Regierung will am vorhandenen Projekt festhalten. Der Baudirektor bewertet den Ton, nicht die Musik, und will gemäss eigener Aussage in einen substanziellen Dialog mit der Bevölkerung treten. Dabei handelt es sich nur um eine Art Gesprächstherapie. An den baulichen Massnahmen soll sich eigentlich nichts ändern.

Die Reaktion der Regierung ist irgendwie auch verständlich: Nach jahrzehntelangem Planen und Würgen ist das Projekt in Griffnähe, und die Projektierungskosten von 65 Mio. Franken sind ein starkes, widerstrebendes Argument. Doch sollten diese Kosten in Relation zu den veranschlagten 2,2 Mrd. Franken, und vielmehr noch in Relation zu den massiven, nicht wiedergutzumachenden Eingriffen in den Stadtkörper und in die Stadtstruktur gesehen werden. Die Verkehrslinien einer Stadt bestimmen und prägen das Siedlungsgebiet. Anders ausgedrückt: Man kann die Verkehrs- und die Siedlungsentwicklung nicht getrennt betrachten. Führen Sie sich in einer ruhigen Minute die Visualisierung der BVE und nicht diejenige der Gegner zu Gemüte. Sie dokumentiert die städtebaulichen Entgleisungen eindrücklich. Die Bilder verdeutlichen das eigentliche Problem dieses Projekts auf dem Stadtgebiet von Biel: Es trägt die Handschrift einer Art von ingenieurtechnischem Brutalismus. Doch jetzt wächst der Widerstand in der Bevölkerung.

Offenbar wächst auch eine neue Generation heran, die den Betonlösungen vergangener Zeiten skeptischer gegenübersteht und die den städtischen Raum für urbane Bedürfnisse nutzen möchte. Eine Generation, der Skateboards, Kinderwagen und Flanierzonen wichtiger sind als der High-speed-Anschluss an ein Nationalstrassennetz. Gerade auch angesichts dieser wachsenden Unsicherheit, wie unsere Mobilität in zehn oder zwanzig Jahren aussehen soll oder wird, sollte dieses Projekt nicht in der heutigen Form realisiert werden. Das Komitee «Westast – so nicht!» verlangt eine Alternative und bringt es mit einem Slogan auf den Punkt: «Was nicht gebaut ist, kann man ändern!». Der Grosse Rat und die Regierung sollten unbedingt den Mut zu einem Marschhalt aufbringen. Wir haben es vorhin schon gehört. Sie sollen den Bedenken auf den Grund gehen. Der Puls der Bevölkerung verweist auf einen wunden Punkt in dieser Planung. Das Projekt braucht keine Vorstösse mit Fragen, sondern es benötigt dringend eine Denkpause. Diese soll erlauben, den Fragen nach der Verträglichkeit, den Nebenwirkungen und den Alternativen gerecht zu werden. In einem gestern eingereichten Vorstoss (*M 250-2018*) wird eine genau solche Denkpause verlangt. Wir hoffen natürlich auf Unterstützung.

Sandra Schneider, Biel/Bienne (SVP). Der Autobahn-Westast ist aktuell eines der heissesten Themen in Biel, aber auch im Seeland. Die Gegner des Westasts sind laut und aktiv, aber bei aller Kritik: Langsam läuft es aus dem Ruder. Es gibt vermehrte Demonstrationen mit Velos, blockierte Strassen und jetzt noch die Verschreieung des Prüfungsberichts des Regierungsrates. Die Regierung hat das Alternativprojekt sauber und ausführlich geprüft und mit dem Ursprungsprojekt verglichen. Sie ist dabei zum Schluss gekommen, dass das Alternativprojekt nicht so viel taugt wie versprochen wurde. Die SVP-Fraktion steht hinter dem Westast, denn die Stadt Biel braucht die verkehrsmässige Entlastung dringend. Der Ostast wurde bereits letztes Jahr eröffnet und führte zu einer markanten Entlastung. Es ist nur logisch, dass jetzt auch der Westen mit der

Autobahnumfahrung vom Durchgangsverkehr entlastet werden soll. Wir folgen deshalb der Empfehlung des Regierungsrates, das heisst, wir nehmen die Ziffern 1 und 3 an und schreiben sie ab, und die Ziffer 2 unterstützen wir als Postulat.

Peter Moser, Biel/Bienne (FDP). Im Juni haben wir lange über meine Motion betreffend den Faktencheck Westast diskutiert. In der Septembersession konnten Sie draussen das Büchlein mit dem technischen Vergleich behändigen und diesen auch studieren. Ich hoffe, dass Sie ihn auch studiert haben, denn ich stelle anhand der Aussagen gewisser Redner fest, dass nicht alle diesen Bericht gelesen haben. Mit dem vorliegenden Vorstoss, der ein Sammelsurium aus verschiedenen Fragen ist und somit eher eine Interpellation als eine Motion ist, möchten die Motionäre die aktuellsten Verkehrszahlen des neusten Betriebsjahrs des Ostasts ergänzend in einen Bericht einbauen. Ich halte mich hier an den Motionstext, das heisst, an die drei Punkte, und spreche nicht über den Faktencheck, denn dieser ist nicht direkt das Thema hier. Vielmehr behandeln wir nur die drei aufgeworfenen Fragen. Grundsätzlich geht unsere Fraktion mit der Regierung einig. Sie folgt ihren Anträgen. Wenn jetzt die Motionäre bei den Punkten 2 und 3 an einer Motion festhalten, gehe ich, ohne dass wir darüber diskutiert haben, davon aus, dass wir wohl diese beiden Punkte ablehnen werden. Wir sind wie die Regierung für die Wandlung in ein Postulat und für dessen Abschreibung. Zu Punkt 1 muss ich nichts mehr sagen, dies ist eine Interpellation. Diese Fragen wurden beantwortet.

Bei Punkt 2 gibt es einen grossen Teil unserer Fraktion, der sagt: «Hören Sie jetzt auf zu reden, fangen Sie an zu bauen! Es liegt alles auf dem Tisch. Wir können vorwärtsgehen.» Ein anderer Teil sagt: «Wenn die Regierung schon sagt, sie wolle diesen Bericht noch machen, dann machen wir ihn eben. Herr Neuhaus kann dann sagen, was er mit diesem Papier tun will.» Seit letztem Freitag haben wir den Bericht über das erste Jahr der Ostumfahrung erhalten. Die Resultate sind so, wie man sie eigentlich erwartet hat. In gewissen Gebieten wie Mett, Madretsch oder Bözingen hat der Verkehr abgenommen, aber wir haben in Port mit der Wehrbrücke und in Ipsach eine Zunahme des Verkehrs, die nach Massnahmen verlangt. Aber wie gesagt, handelt es sich um einen Zwischenbericht. Es ist auch beim Öffentlichen Verkehr so: Ein Versuchsbetrieb dauert drei Jahre. Der Mensch ist ein Gewohnheitstier, und der Mensch braucht eine gewisse Zeit, bis er merkt, dass dieser Ostast offen ist. Mir geht es auch so. Wenn ich nach Bözingen fahren muss, fahre ich nicht direkt nach Osten, sondern ich muss zuerst in Richtung Süden fahren, damit ich dann nach Osten fahren kann. Dies braucht im Kopf noch eine Änderung. Die Navigationsgeräte sind offenbar auch noch nicht alle auf dem neusten Stand, sonst würden die Lastwagen nicht immer noch den falschen Weg nehmen. An der Signalisation liegt es ja nicht mehr. Diese ist ein Jahr später auch in Betrieb. Der Punkt 3 wäre eigentlich ein Postulat. Die Überprüfung hat aus unserer Sicht stattgefunden. Die Regierung hat eine Antwort gegeben. Deshalb sind wir für die Annahme und gleichzeitige Abschreibung. Wenn man noch mehr will, stimmen wir gegen die Motion und drücken auf den Nein-Knopf. Der Faktencheck mit der Variante der Westast-Gegner – ich kann es nicht anders ausdrücken – hat stattgefunden. Es war nicht der Sprecher des ASTRA, sondern dessen Direktor, der klar gesagt hat, der Vorschlag «Westast – so besser» komme nicht in den Bundesrat. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis stimme nicht, und die Entlastung vom Verkehr stimme auch nicht. Reden wir nicht über etwas, das im Bundesrat keine Chance hat! Fazit: Die Fraktion wäre wie die Regierung bei Punkt 2 und 3 für eine Annahme als Postulat. Wenn die Motion aufrechterhalten wird, gehe ich davon aus, dass wir sie ablehnen werden.

Luca Alberucci, Ostermundigen (glp). Wir sprechen hier über die Form. Aber bevor ich zur Form Stellung nehme, möchte ich über den Inhalt sprechen. Worum geht es bei diesem Westast? Es geht um eine Autobahn, die nicht etwa tangential Biel berührt, sondern quer durchs Zentrum führt, unterirdisch, mit einem Autobahnanschluss im Zentrum der Stadt Biel. Dazu kommen noch ein paar weitere Autobahnanschlüsse. Wegen dieses sich im Zentrum Biels befindenden Anschlusses müssten etwa 100 Gebäude abgerissen werden. Bei diesem Projekt werden die Kosten auf über 2 Mrd. Franken veranschlagt. Es ist zudem allen bekannt, dass die Bodenverhältnisse in Biel auch wegen des Sees sehr heikel sind. Wahrscheinlich wäre niemand erstaunt, wenn die 2 Mrd. Franken nicht ausreichen. Wenn man sich dies vor Augen führt, ist es nicht verwunderlich, dass die Bevölkerung gegenüber diesem Projekt zunehmend skeptisch bis ablehnend eingestellt ist, weil sich die Bevölkerung zunehmend informiert. Sie sieht, was für einen Einschnitt, was für eine Wunde dieser Westast Biel in der aktuellen Projektierung für die Stadt Biel darstellt. Es ist eine Bevölkerung, die am Ende sagen muss, dass das, was wir hier haben, ein Projekt aus dem letzten

Jahrhundert ist, aber ein Projekt, welches in diesem Jahrhundert gebaut und im nächsten Jahrhundert noch bestehen wird.

Wir müssen nun vorwärtsschauen und nicht solche alten Zöpfe wieder auf den Tisch bringen. In diesem Kontext, liebe Kolleginnen und Kollegen, ist es wichtig, dass man nochmals prüft, dass man seriös prüft und verschiedene Varianten anschaut. Vor allem soll diese Prüfung nicht von denselben Ingenieurbüros gemacht werden, die letztlich dieses Projekt vertreten. Es bestehen Zweifel daran, dass diese Prüfung wirklich so stattgefunden hat. Nun komme ich zur Form: In diesem Sinne sind wir auch klar für die Motion, und wir unterstützen die Motionärin und die Motionäre bei Punkt 2 und Punkt 3.

Präsident. Für die SP-JUSO-PSA-Fraktion spricht Grossrat Mentha.

Luc Mentha, Liebefeld (SP). Seit fünfzig Jahren plant man an dieser Autobahnumfahrung von Biel. Das Auflageprojekt sieht auch dementsprechend aus: Es ist ein Projekt aus der Vergangenheit. Es ist ein Projekt, welches mit Rezepten aus dem letzten Jahrhundert arbeitet. Der Regierungsrat beruft sich ständig auf die Arbeitsgruppe Stöckli. Der Abschluss ihrer Arbeit liegt inzwischen sechs Jahre zurück. Das Resultat dieser Arbeit wird heute vom Volk klar abgelehnt, weil man erst heute, wo das Auflageprojekt vorliegt, die Dimension dieses Projekts richtig erkannt hat. Man hat damals unter der Arbeitsgruppe Stöckli noch nicht gewusst, welche strengen Auflagen das ASTRA macht. Jetzt sieht man es anhand des Auflageprojekts und der vorliegenden Visualisierungen. Der Widerstand der Bevölkerung der Stadt und auch der Region – dies ist sehr interessant – wächst von Tag zu Tag. Die beiden bisher durchgeführten Demonstrationen weisen steigende Teilnehmerzahlen auf. Es wurde schon gesagt, aber ich wiederhole es hier: Die Firma Demoscope hat eine Umfrage durchgeführt. Darin sieht man, dass von der Bevölkerung aus der Region und der Stadt lediglich 21 Prozent hinter diesem Ausführungsprojekt stehen. 49 Prozent – also fast die Hälfte – ziehen das Alternativprojekt vor, und 16 Prozent möchten ganz darauf verzichten.

Das Auflageprojekt verwandelt das Zentrum von Biel während fünfzehn bis zwanzig Jahren in einen Bauplatz. Es beschädigt das Stadtbild schwerwiegend und belastet die Innenstadt mit vermehrtem motorisiertem Individualverkehr. Dies sind die wichtigsten negativen Konsequenzen. Ich erwähne gleichwohl noch die Kosten. Die Kosten sind exorbitant. Die 2,2 Mrd. Franken werden nie und nimmer ausreichen. Da werden wir uns noch wundern. Es geht um 700 000 Franken pro Meter für diese Untertunnelung, um 43 Mio. Franken Unterhaltskosten pro Jahr und umgerechnet 115 000 Franken Unterhaltskosten pro Tag! Ein solches Projekt kann man nicht gegen den Willen der Bevölkerung durchdrücken, meine Damen und Herren! Vielleicht kann man dies in anderen Ländern tun, aber nicht in der Schweiz.

Wir unterstützen diese Motion. Der sogenannte Faktencheck ist nicht neutral und nicht unabhängig erstellt worden, obwohl man einen neutralen und unabhängigen Faktencheck verlangt hat. Dies tat auch der Motionär. Man hat hier alten Wein in neue Schläuche gegossen. Ich habe nicht nur den Bericht sorgfältig gelesen, Peter Moser, sondern auch die zugrunde liegenden Untersuchungen, die durchgeführt wurden. Man sieht dort eindeutig, dass man vorbefasste Ingenieurbüros beigezogen hat. Die BVE hat diese Ingenieurbüros mit ihrem Vorgehen praktisch zu Richtern in eigener Sache gemacht, während man die Verbände gar nicht begrüsst hat, weil diese es sich erlaubt haben, Einsprache zu erheben und sich zu wehren. Meine Damen und Herren, so geht es nicht! Die SP-JUSO-PSA-Fraktion unterstützt die Ziffer 1. Wir können mit der Abschreibung derselben leben. Wir unterstützen die Ziffer 2 auch als Motion, und die Ziffer 3 nehmen wir an und bestreiten die Abschreibung. Die Antwort des Regierungsrates ist nichtssagend. Es ist im Wesentlichen eine Behauptung. Eine nachvollziehbare Begründung für diese Behauptung fehlt.

Jakob Etter, Treiten (BDP). Über den vorliegenden Faktencheck kann man lange diskutieren. Ist er objektiv und neutral verfasst? Ist ein solcher Bericht glaubwürdig, wenn die Verfasser des Ausführungsprojekts mitgearbeitet haben? Jeder einzelne Punkt dieses Vergleichs kann hinterfragt werden. Zum Projekt selbst könnte ich meine Ausführungen zur Motion Moser (*M 252-2017*), die ich im Juni hier vorne vorgebracht habe, wiederholen: Wie würden die Berner reagieren, wenn man ihnen ein Loch vom Bubenbergrplatz bis zum Loebege, 50 Meter breit und 30 Meter tief, aufs Auge drückte? – Ich kenne keine andere Stadtautobahn, bei welcher auf einer Strecke von 5,6 Kilometern Länge vier Ein- und Ausfahrten vorgesehen sind. Besteht die Aufgabe einer Stadtautobahn primär darin, Quartiere zu entlasten? Wenn im Ausführungsprojekt von einer vierspurigen Westumfahrung gesprochen wird, ist dies nicht ganz präzise. Das Ausführungsprojekt sieht zwei Fahrspuren und je

eine Ein- und Ausfahrtspur vor. Weil die Ein- und Ausfahrten so nahe beieinanderliegen, ist es erforderlich, dass eine durchgehende Ein- und Ausfahrtspur vorhanden ist. Macht es Sinn, ein Zwei-Milliarden-Projekt gegen den Willen des Grossteils der Bevölkerung durchzudrücken? Wenn die Westumfahrung einmal gebaut sein wird, wird immer noch eine Lücke zwischen Tüscherz und La Neuveville zur Verbindung mit der A5 bestehen, die dann auch noch geschlossen werden muss, was auch eine Menge Geld kosten wird. Vielleicht wäre ein Marschhalt in dieser Angelegenheit angebracht.

In den letzten Tagen habe ich eine dringliche Interpellation (*I 222-2018*) eingereicht. Damit möchte ich erreichen, dass die Verkehrssituation ein wenig grosszügiger betrachtet wird. Mit einer Variante der Seeland-Tangente kann die Autobahnlücke zwischen dem Mittelland und der Westschweiz ebenso gut und vermutlich mit wesentlich weniger Geld geschlossen werden. Ich finde es ein wenig voreilig, wenn der Baudirektor an einer Veranstaltung sagt, er wolle diese Variante mit dem Hinweis auf die «Kulturland-Initiative» erschlagen. Erstens hat der Grosse Rat den Gegenvorschlag der Regierung gutgeheissen, und zweitens gibt es heute auch Varianten, die umweltverträglicher und kulturlandschonender gebaut werden können. Gerne möchte ich diese Möglichkeiten mit den Fachleuten der BVE besprechen. Die Mehrheit der BDP-Fraktion stimmt dem Punkt 1 zu, inklusive der Abschreibung, gemäss Antrag Regierung. Den Punkt 2 nehmen wir als Motion an, und bei Punkt 3 sind wir für die Annahme ohne Abschreibung.

Präsident. Es kann ja sein, dass man sich nach einem Tag nicht mehr an die Worte des Grossratspräsidenten erinnert. Aber momentan werden hier drin wieder in normaler Lautstärke interne Absprachen getroffen. Es ist einfach so: Hinter dem Sprecher hört man nichts mehr, da hört man nur noch, wie Sie reden. Ich bitte Sie, Ihre Gespräche in die Wandelhalle zu verlegen. Dort können Sie laut genug miteinander sprechen, und hier drin hört es niemand. So können wir die Debatte hier drin mit einem anständigen Lärmpegel weiterführen.

Jakob Schwarz, Adelboden (EDU). Als Nicht-Bieler und Nicht-Seeländer verfolgen wir diese Diskussionen um die Westumfahrung aus einer gewissen Distanz. Wir massen uns nicht an, hier die richtige Lösung zu kennen. Die Situation macht uns trotzdem Sorgen. Liebe Vertreter der Region Biel-Seeland, seit fünfzig Jahren wird geplant. Es wurden 65 Mio. Franken ausgegeben, und Ihre Region ist in dieser Frage zerstritten wie noch nie. Sie kann sich nicht auf ein Projekt, auf eine Variante einigen. Wenn das Ganze so weitergeht, sehen wir die Gefahr, dass Sie das Risiko eingehen, am Schluss überhaupt nichts zu erhalten. Es gibt ähnliche Beispiele, die zwar vielleicht eine andere Thematik betreffen und wo man genau wegen einer solchen Uneinigkeit am Ende vor einem Scherbenhaufen oder vor dem Nichts stand. Ob dies für Ihre Region insgesamt förderlich ist, wagen wir zu bezweifeln. Die EDU-Fraktion steht weiteren Berichten kritisch gegenüber und wird gemäss Antrag Regierungsrat abstimmen.

Präsident. Wir kommen zu den Einzelsprechern. Zuerst hat Grossrat Guggisberg das Wort.

Lars Guggisberg, Kirchlindach (SVP). Seit fünfzig Jahren findet ein Dialog über die Autobahnumfahrung von Biel statt. Dieser Dialog findet weiterhin statt. Aktuell sind Verhandlungen aufgrund von Einsprachen am Laufen. Dort findet dieser Dialog, der geführt werden muss, statt. Ich bitte Sie, einige Punkte zur Kenntnis zu nehmen. Erstens: Das offizielle Ausführungsprojekt ist ein ASTRA-Projekt. Die Alternatividee – man kann nicht einmal von einem Alternativprojekt sprechen, weil es längst nicht auf dem Planungsstand ist, um es als Projekt bezeichnen zu können – gelangt laut ASTRA niemals in den Bundesrat, weil sie das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht erzielt, welches sie erzielen müsste. Zweitens: Der Gemeinderat der Stadt Biel ist grundsätzlich für das Projekt, welches jetzt beim ASTRA liegt. Der Gemeinderat ist für das Projekt. Es wird jedoch eine städtebauliche Begleitplanung durchgeführt. Dies ist richtig so. Auch im Rahmen dieser Begleitplanung wird ein Dialog geführt. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen: Hier geht es auch um die Solidarität. Es geht um die Solidarität mit all den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern kleiner und mittlerer Unternehmen, die tagtäglich stundenlang im Stau stehen und wollen, dass dieses Problem endlich angegangen wird. Es geht um die Solidarität mit den umliegenden Gemeinden von Biel. Es geht nicht nur um die Stadt Biel, sondern um die Region Biel-Seeland, es geht um den ganzen Kanton Bern. Es gibt mehrere Gemeinden rund um Biel, die für das offizielle Projekt sind, zum Beispiel Port und Ipsach, aber auch Nidau und Lyss. Sie können die entsprechende Gemeindepräsidentin, respektive Stadtpräsidentin, sowie den Gemeindepräsidenten von Lyss

fragen. Es geht jedoch auch um die Solidarität gegenüber den kommenden Generationen. Wenn frühere Generationen Projekte jahrzehntelang hin- und hergeschoben hätten, dann wären wir heute kaum eines der wettbewerbsstärksten Länder der Welt und auch nicht so innovativ.

Noch ein Wort zu den Anschlüssen: Diese werden immer kritisiert. Das Problem ist, dass es diese Anschlüsse braucht. Wir haben 80 Prozent Binnenverkehr. 80 Prozent! Nur 20 Prozent sind Durchgangsverkehr. Zum Schluss noch ein Wort zum Dialog: Wahrscheinlich will man nun nochmals während sechs Jahren einen Dialog führen und im Nachhinein sagen, es sei inzwischen alles veraltet, so wie es Luc Mentha gesagt hat. Wir möchten endlich vorwärtskommen.

Julien Stocker, Biel/Bienne (glp). Ich muss dem Herrn Grossrat aus Kirchlindach schon widersprechen. Dass der Bieler Gemeinderat hinter diesem Projekt steht, wäre mir neu. So weit hinausgelehnt hat sich dieser noch nicht. Ich frage mich schon, wie man sich als Vertreter der Bevölkerung bezeichnen kann, wenn man ein Projekt durchdrücken will, hinter welchem die lokale Bevölkerung nicht steht. Dies schockiert mich schon ein wenig.

Präsident. Es gibt keine weiteren Einzelsprecher, aber Grossrat Guggisberg fühlt sich angesprochen.

Lars Guggisberg, Kirchlindach (SVP). Ich muss nach diesem Votum schon noch etwas loswerden. Man spricht von einer repräsentativen Umfrage. Vielleicht sollte man sich diesen Fragebogen etwas genauer anschauen. Dann kann sich jeder hier drin selbst ein Bild davon machen, ob dies repräsentativ war, oder ob vielleicht die eine oder andere Suggestivfrage dabei war.

Präsident. Ich gebe dem Regierungspräsidenten das Wort.

Christoph Neuhaus, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektor. Wir haben viel Neues und viel Gutes gehört. Das Gute war nicht immer neu, und das Neue nicht immer gut. (*Heiterkeit*) Aber die Westumfahrung von Biel gibt viel zu reden. Es ist gut, dass man entsprechend darüber diskutiert. Sie gingen ja im vergangenen Juni ziemlich hart mit uns ins Gericht. Dies haben wir zum Anlass genommen, um damit anzufangen, Gespräche zu führen. Was die dahinterliegende Geschichte betrifft: Diese kann ich nicht beurteilen, aber wir sind auf die verschiedenen Anspruchsgruppen zugegangen. Die Diskussionen gehen weiter. Ich bin zuversichtlich, dass wir letztlich eine gute Lösung finden werden.

Der vorliegenden Motion stimmt der Regierungsrat zu. Die Fragen der Ziffern 1 und 3 werden mit der Motionsantwort bereits beantwortet. Ich bitte Sie, die Abschreibung der beiden Ziffern gutzuheissen. Die Frage 2 nach den Auswirkungen des Ostasts nehme ich gerne mit. Ich möchte sie beantworten, sobald wir gefestigte Daten haben. Man hat eine erste Auswertung gemacht, aber das Datenmaterial, das wir heute haben, ist zu wenig aussagekräftig. Dies werden Sie sicher verstehen. Die flankierenden Massnahmen sind teilweise noch nicht fertig. Ich möchte Sie um etwas Geduld bitten. Deshalb lautet der Antrag auf Annahme der Ziffer 2 als Postulat. Der eine oder andere weiss noch gar nicht, dass es einen Ostast gibt, auch wenn dieser schon einiges an Wirkung erzielt hat.

Wie geht es in Biel weiter? Wir haben nach dem Juni einen Faktencheck vorgenommen. Weshalb einen Faktencheck? Eine Handvoll Leute haben mit einem Ingenieur ein Projekt entwickelt. Ich würde es eine süffige Alternatividee nennen. Es ist kein Projekt, auch wenn es immer als Projekt bezeichnet wird. Wenn Sie es mit dem Ausführungsprojekt vergleichen, in welches man 65 Mio. Franken gesteckt hat, sehen Sie, dass dieses einen anderen Planungsstand hat. Da muss man ehrlich sein. Das Projekt, welches hier vorliegt, stammt nicht aus dem letzten Jahrhundert. Die Grundlagen sind aus dem letzten Jahrhundert, sie sind von 1967. Entsprechend ist der Netzbeschluss. Aber die Grundlage stammt, wie zwischen den Zeilen gesagt wurde, aus dem Jahr 2011. Es ist nicht einfach aus dem letzten Jahrhundert. Man kann das Ganze immer diskreditieren, aber man muss ehrlich sein. Um eine seriöse Prüfung vorzunehmen, braucht es Grundlagen, über die wir diskutieren können. Es wurde richtig gesagt: Die Alternatividee, diesen Schlauch unter der Stadt Biel, würde 20 Prozent des Durchgangsverkehrs rausnehmen. Ich muss Ihnen sagen, dass es für ein solches Ergebnis keinen derart teuren Schlauch braucht. Das Projekt ist zwar teuer, es kostet 2,2 Mrd. Franken, aber der Schlauch kostet 1,6 Mrd. Franken plus/minus

10–20 Prozent. Dann kommt man langsam in den interessanten Bereich hinein. Es gibt niemanden hier drin, der sich an die Umfahrung Moutier erinnert. Die «Tunnelbohrmaschine Moutier» war mehrmals ein Thema hier drin, weil sie steckengeblieben ist.

Zurück zur unabhängigen Umfrage, welche das «Bieler Tagblatt» durchführen liess: Diese Umfrage hat klar gezeigt, dass die Mehrheit der Menschen in und um Biel eine Westumfahrung will. Herr Grossrat Stocker hat es richtig gesagt: Der Gemeinderat von Biel hat sich nicht geäussert. Er hat sich nicht geäussert. Ich staune immer wieder, wenn man mit Mehrheiten argumentiert. Wenn es um Mehrheiten geht, müssten Sie an der einen Demonstration eine Person wegrechnen. Ich war in Biel, um mich umzuschauen. Ich war schlecht rasiert, wofür ich mich entschuldige, und trug eine Sonnenbrille und einen Hut. Man hat mich nicht erkannt. Aber ich habe nicht nur mit Bielerinnen und Bieler gesprochen, und von Bern her kommend bin ich auch nicht nur mit Bielerinnen und Bieler gereist. Aber es ist eine Tatsache, dass eine Minderheit das Ausführungsprojekt befürwortet, welches sich jetzt im Planungs- und Genehmigungsverfahren des Bundes befindet. Kritisiert werden vor allem die beiden Anschlüsse Bienne Centre und Seedorf. Dort werden wir unter anderem ansetzen müssen.

Die Krux des Ganzen hat Grossrat Grupp ganz gut erklärt. Ich sage es nochmals: Es ist keine Erfindung des Herrn Neuhaus, sondern Biel wollte es so haben. Dieses Projekt hat man in diesem Jahrhundert geplant, deshalb sind die Anschlüsse so gross geworden. Die Erfahrungen vom Mont Blanc wurden erwähnt. Wir werden mit dem ASTRA klären müssen, ob man diese Anschlüsse verkleinern kann, oder was man sonst machen kann, aber es gibt gewisse Vorschriften. Andere Teile des Ausführungsprojekts, wie zum Beispiel der Port-Tunnel oder der Vingelz-Tunnel, sind nach unserer Wahrnehmung kaum bestritten. Auch den Guido-Müller- und den Veresiusplatz muss man genauer anschauen. Ich bin selber im Seeland aufgewachsen und kenne zwar nicht mehr alles so gut, aber ich weiss, dass man dort den Veloverkehr genauer anschauen muss.

Wissen Sie, woran ich unglaublich Freude hatte? – An der Idylle, die man von Biel zeichnet: ein Bijou, welches man kaputtmachen will. Als Privatperson würde ich sagen: «zur Sau machen». Man will 75 Gebäude abreißen. Aber dies wollte man so haben. Nidau und Biel haben eine Stadtentwicklung geplant und wollten gewisse Dinge tun. Nun macht man dies dem Kanton zum Vorwurf. Ich muss Ihnen auch sagen, dass Biel wirtschaftlich vorwärtsgehen muss. Schauen Sie die Buchhaltung an: Die Stadt Biel gibt fast so viel für die Fürsorge aus, wie sie an Steuern von den natürlichen Personen einnimmt. Wie soll der Kanton Bern wirtschaftlich vorwärtskommen, wenn man sagt, dort sei alles super, und vor diesem Hintergrund wolle man gar nichts tun? Ich habe es schon mehrmals gesagt und wiederhole mich nochmals: Wir bauen keine Westumfahrung gegen den Willen der Bevölkerung. Die Zeiten der grenzenlosen Strasseneuphorie sind auch bei den Strassenfachleuten längst vorbei. Die Städte haben sich nicht neuen Strassen unterzuordnen, sondern neue Strassen müssen den Städten dienen. Ich sage Ihnen aber auch ganz klar, dass ein Marschhalt nichts nützt. Wir haben Rückstellungen von 300 Mio. Franken in den Büchern des Kantons Bern. Der Bund hat ebenfalls Geld zurückgestellt. Der Bund kann dieses Geld auch für etwas anderes gebrauchen. Deshalb ist es relativ schwierig, mit den Leuten von «Westast so nicht!» zu diskutieren, denn dort finden Sie alles: Sie finden Leute, die absolut nichts wollen, Leute, die die Autobahn bekämpfen wollen, und Leute, die eine Diskussion führen wollen. Ich bin davon überzeugt, dass wir dranbleiben und eine Lösung finden müssen, die man in Biel sowie rund um Biel akzeptiert. Ich habe bereits angetönt, dass wir uns vorstellen können, auf den Grundlagen, die wir jetzt haben, Fragen vertieft zu analysieren und zu diskutieren. Ich komme zum Schluss: Ich bitte Sie, dem punktuellen Antrag des Regierungsrates zu folgen und die Ziffern 1 und 3 anzunehmen und bitte abzuschreiben. Bei Ziffer 2 liefern wir die Zahlen nach. Ich bitte Sie, diese Ziffer als Postulat zu überweisen.

Präsident. Ich erteile das Wort nochmals der Urheberin der Motion. Die Mitmotionäre haben kein zweites Votum zugute.

Andrea Zryd, Magglingen (SP). Vielen Dank für diese angeregte Diskussion. Ich bin bereit, den Punkt 2 in ein Postulat zu wandeln, auch aufgrund des Votums von Herrn Regierungsrat Neuhaus. Ich konnte auch noch mit der Verwaltung sprechen. Ich gehe davon aus, dass wir diese Zahlen zu sehen bekommen, inklusive der flankierenden Massnahmen, die jetzt nach und nach folgen und wirken werden. Es ist eben ein Prozess, und in diesem Sinne gleichwohl eine Art Marschhalt. Man muss den Ostast mit den flankierenden Massnahmen miteinbeziehen. Nur so kann man abschätzen, was noch Sinn macht und was nicht. Herr Neuhaus hat zwar gesagt, er wolle keinen

Marschhalt, aber aus seinem Votum höre ich auch Folgendes heraus: Wenn man einen Prozess durchführen will, heisst dies auch, dass man nicht etwas mit der Brechstange durchsetzen will, sondern man will mit Vernunft vorgehen und die Sache im politischen Sinn mit der Bevölkerung gemeinsam angehen. Es ist eben nicht eine ausschliesslich neutrale, sondern auch eine emotionale Sache.

Lars Guggisberg hat das Stichwort «Vertreter der Bevölkerung» genannt. Die Stadt Biel gehört hier ebenfalls dazu, und gerade auch die jüngere Generation. Es ist nicht so cool, wenn ein Seeufer und eine Innenstadt dermassen mit einem Graben verschandelt werden. Auch daran muss man denken. Ich habe ein gewisses Verständnis für die Nachbargemeinden, die mit Verkehr belastet sind. Hier muss man eine Lösung finden. Ich hoffe im Sinne aller, dass man jetzt etwas herunterfahren und eine vernünftige, sachliche Lösung finden kann, mit welcher man allen dient.

Präsident. Wir kommen zur punktweisen Abstimmung über diese Motion. Die Punkte 1 und 3 werden als Motion aufrechterhalten. Der Punkt 2 wurde in ein Postulat gewandelt. Wir stimmen über den Punkt 1 ab.

Abstimmung (Ziff. 1 als Motion)

Der Grosse Rat beschliesst:

Annahme

Ja	124
Nein	29
Enthalten	1

Präsident. Sie haben den Punkt 1 mit 124 Ja- zu 29 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung angenommen. Wir kommen zur Abschreibung des Punkts 1. Wer den Punkt 1 abschreiben will, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (Ziff. 1; Abschreibung)

Der Grosse Rat beschliesst:

Annahme

Ja	134
Nein	14
Enthalten	6

Präsident. Sie haben den Punkt 1 mit 134 Ja- zu 14 Nein-Stimmen bei 6 Enthaltungen abgeschrieben.

Wir kommen zu Punkt 2 als Postulat. Wer den Punkt 2 als Postulat annehmen will, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (Ziff. 2 als Postulat)

Der Grosse Rat beschliesst:

Annahme

Ja	151
Nein	3
Enthalten	0

Präsident. Sie haben den Punkt 2 mit 151 Ja- zu 3 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen als Postulat angenommen.

Wir kommen zu Punkt 3. Wer Punkt 3 als Motion annehmen will, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (Ziff. 3)

Der Grosse Rat beschliesst:

Annahme

Ja	134
Nein	20
Enthalten	0

Präsident. Sie haben den Punkt 3 mit 134 Ja- zu 20 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen als Motion angenommen.

Wir kommen zur Abschreibung. Wer den Punkt 3 abschreiben will, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (Ziff. 3; Abschreibung)

Der Grosse Rat beschliesst:

Annahme

Ja	87
Nein	66
Enthalten	1

Präsident. Sie haben den Punkt 3 mit 87 Ja- zu 66 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung abgeschrieben. Ich darf noch eine Gruppe auf der Tribüne begrüßen. Es ist die SVP-Sektion aus Krauchthal. Sie wurde von Alfred Bärtschi eingeladen und wird von Patrick Trees noch eine Führung durch das Rathaus erhalten. Ich hoffe, Sie können heute Morgen erfahren, wie das Parlament tagt. Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen. Herzlich willkommen! (*Applaus*) Eine Mitteilung: Die SiK wird um 10.30 Uhr in der Wandelhalle erwartet.