



Parlamentarischer Vorstoss

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

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 Sorgfaltspflicht 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.

Verteiler

– Grosser Rat