

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Mercredi après-midi, 6 juin 2018

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

56 2017.RRGR.682 Motion 252-2017 Moser (Biel/Bienne, PLR)
Autoroute de contournement Bienne/axe ouest : vérification des faits pour la proposition
« Mieux comme ça »

Suite

Le président. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, ich begrüsse Sie zur Nachmittagssitzung. Ich bitte Sie, Platz zu nehmen. Wir sind beim Traktandum 56 verblieben, «Autobahnumfahrung Biel/Westast». Wir sind bei den Fraktionssprechern. Sie sehen, dass die Sprecherliste relativ voll ist. Ich schliesse in fünf Minuten die Sprecherliste. Der Herr Regierungspräsident ist mittlerweile auch eingetroffen. Dann können wir starten. Ich gebe zuerst dem Fraktionssprecher der EDU, Grossrat Tanner, das Wort. Ich bitte Sie, Ihre Gesprächslautstärke entweder herunterzufahren oder hinaus in die Wandelhalle zu gehen. Danke.

Ernst Tanner, Ranflüh (UDF). Das abgeschlossene Ausführungsprojekt Westumfahrung Biel mit den zwei zusätzlichen Autobahnanschlüssen soll einem Fakten-Check unterzogen werden. Die zwei geplanten Bauwerke, die die Stadt mit der Autobahn im Tunnel erschliesst, ist für die EDU-Fraktion eine übertriebene Lösung. Dafür sollen in der Stadt zwei offene Schlitzte von je 175 Meter Länge gebaut werden, die sehr viel Platz benötigen und für die viele Häuser abgerissen werden müssten. Das stört uns. Wir sind für den Fakten-Check und stimmen Punkt 1 der Motion zu und schreiben nicht ab. Punkt 2, die Resultate in geeigneter Form der Öffentlichkeit vorzustellen, unterstützen wir auch als Motion.

Christine Schnegg, Lyss (PEV). Ich wünsche Ihnen allen einen guten Nachmittag. Die Fakten, die dieser Motion zugrunde liegen, haben wir heute Vormittag mehrmals gehört. Nur sind sie jetzt noch nicht geprüft. Man kann getrost von einer Never-ending-Story sprechen, wenn es um die Vervollständigung des Autobahnnetzes in der Region Biel geht: Eine enorm lange Planung, viele Diskussionen, grosse Hoffnung auf die ersehnte Entlastung und riesige, jahrelange Baustellen haben die Geschichte geprägt. Und jetzt schreiben wir das letzte Kapitel in dieser Sache. Das letzte Stück, der Westast, soll jetzt gebaut werden. Dass das Projekt, das 2,2 Mrd. Franken kostet, eine riesige Schneise in die Stadt Biel reisst und unzählige Häuser und Bäume einfach verschluckt, nicht nur auf Gegenliebe stösst, ist doch absolut verständlich. Die Opposition ist unterdessen so stark angewachsen, dass man sie nicht einfach in den Wind schlagen kann. Seit der Projektierung haben sich die Verkehrszahlen geändert. Das Mobilitätsverhalten und die Ansprüche haben sich gewandelt. Die EVP-Fraktion findet auch, dass die Argumente der Baudirektion gegen eine Prüfung des Alternativprojekts des Komitees wenig einleuchten. Wir bitten den neuen Baudirektor, die Forderung nach einem Fakten-Check entgegenzunehmen und das Projekt gemäss Punkt 1 und 2 der Forderung noch einmal genau zu prüfen und eben auch die Fakten zur Alternative auf den Tisch zu legen. Man kann die Alternative gut finden oder nicht. Aber man kann sie nicht einfach vom Tisch wischen. Das Projekt «Westast so nicht» hat eine seriöse Grundlage und eine nicht zu unterschätzende Anzahl von Sympathisanten. Die EVP-Fraktion stimmt der Motion in beiden Punkten ohne abzuschreiben zu.

Jan Gnägi, Walperswil (PBD). Die ganze Westast-Thematik erhitze die Gemüter in Biel und im Seeland. Es ist ein Thema, bei dem die Meinungen teilweise sehr weit auseinandergehen. Bezeichnend dafür ist die Anzahl der eingegangenen Einsprachen und stattgefundenen Demonstrationen, die eingereichte Petition, die emotionalen Diskussionen und natürlich auch der Gegenvorschlag des Bürgerkomitees «Westast so besser». Man kann beim Westast getrost von einem Riesenprojekt reden. Die Dimension und die Auswirkungen auf die Stadt Biel und ihre Bewohner sind gross.

Es wäre meiner Meinung nach unklug, die Sorgen und Bedenken der Bevölkerung nicht ernst zu nehmen. Das Westast-Umfahrungsprojekt muss breiter in der Bevölkerung abgestützt werden. Es erscheint mir schwierig, weiterzufahren, solange der Vorwurf im Raum steht, dass es günstigere und bessere Alternativen gegeben hätte. Die Politik muss darauf hören, was draussen passiert. Wir müssen die Leute mitnehmen. Das Projekt braucht eine breitere Akzeptanz. Die BDP-Fraktion wird aus diesem Grund der Motion in beiden Punkten zustimmen.

Sandra Hess, Nidau (PLR). Ich nehme es gerade vorweg. Auch ich empfehle Ihnen, die Motion anzunehmen und insbesondere den Punkt 1 nicht abzuschreiben. Ich stelle den Antrag als Grossrätin aus der Region Biel/Seeland und als Stadtpräsidentin von Nidau. Die Entwicklung unserer Region und unserer Stadt ist eng mit dem Projekt Westast verknüpft. Seit Jahrzehnten warten wir auf eine nachhaltige Verkehrsentslastung – seit mehr als fünfzig Jahren, um genau zu sein. Ja, es stimmt; das Autobahnteilstück entsteht mitten im dicht besiedelten Raum, mitten in der Stadt vor der eigenen Haustür oder sogar im eigenen Garten. Das schürt Emotionen; das weckt Widerstände; das überrascht nicht. Wenn jetzt eine Gruppe engagierter Bürger kommt und einen Weg zeigt, wie man die Autobahn günstiger, schneller und stadtverträglicher bauen könnte, dann weckt das natürlich Hoffnungen. Die Öffentlichkeit fragt sich allerdings, ob der Vorschlag Hand und Fuss hat, ob er realisierbar ist und ob er wirklich besser als das Ausführungsprojekt ist. Entsprechend breit wurde die Motion unterstützt, und entsprechend gespannt war man auf die Antwort des Regierungsrats. Entsprechend enttäuscht war man, als die Antwort vorlag. Statt eine transparente Faktenlage zu bekommen, wurden weiter Emotionen geschürt. Statt Antworten zu geben, sind neue Fragen aufgetaucht. Und die zentrale Frage, ob das Alternativprojekt die dringend nötige verkehrliche Entlastung im gleichen Mass wie das Ausführungsprojekt bringt, ist mit zwei, drei knappen Sätzen abgehandelt worden. Obwohl zweifellos die entsprechenden Berichte, die entsprechenden Grundlagen vorliegen, werden sie nicht der Öffentlichkeit – oder zumindest dem Grossen Rat – zugänglich gemacht. Und das ist sehr schade, weil es genau um die Frage nach der verkehrlichen Entlastung geht. Es ist einer der drei Angelpunkte dieser Motion.

Neue Fragen wirft auch das Bundesamt für Strassen (Astra) auf. Wie kann es sein, dass es in der Motionsantwort zitiert wird, aber dass es auf Presseanfragen zumindest im ersten Anlauf sagt, es sei nicht involviert gewesen? Die Antwort, meine Damen und Herren, die jetzt vorliegt, wird der Arbeit, die auf allen Seiten geleistet worden ist, nicht gerecht. Statt Fakten und Sicherheit zu vermitteln, wurden neue Zweifel geweckt. Dem müssen wir als Grosser Rat entgegenreten. Schliesslich geht es bei diesem Riesenprojekt nicht ums gute oder schlechte Bauchgefühl; es geht auch nicht um ein Nice-to-have-Projekt. Es geht um das wichtigste Verkehrsinfrastrukturprojekt der Region Biel/Seeland. Ich bitte Sie daher, die Motion anzunehmen und sicherzustellen, dass wir die Diskussion auf der Grundlage von Fakten und nicht von Emotionen führen können.

Le président. Ich muss kurz unterbrechen. Ich gebe Ihnen noch die Resultate der Wahlen von heute Morgen bekannt. Da bereits die ersten Vorbereitungen für Kommissionssitzungen laufen, sollte man die Präsidien kennen. Bei allen Wahlgeschäften wurden 155 Wahlzettel ausgeteilt. Im Folgenden gebe ich nur die in Betracht fallenden Wahlzettel sowie das absolute Mehr allfälliger Resultate bekannt.

Résultat de l'affaire 2018.RRGR.271 – élection du président ou de la présidente de la Commission de la formation (CFor)

Bulletins distribués: 155, bulletins rentrés: 155, dont 16 blancs et 5 nuls, bulletins entrant en ligne de compte: 132, majorité absolue: 67, est élu:

Roland Näf par 130 voix.

Voix éparses: 2.

(Applaudissements)

Résultat de l'affaire 2018.RRGR.272 – élection du président ou de la présidente de la Commission de la santé et des affaires sociales (CSoc).

Bulletins distribués: 155, bulletins rentrés: 155, dont 13 blancs et 0 nul, bulletins entrant en ligne de compte: 141, majorité absolue: 71, est élu:

Hans-Peter Kohler avec 140 voix.

Voix éparses: 1

(Applaudissements)

Résultat de l'affaire 2018.RRGR.153 – élection du président ou de la présidente de la Commission de la sécurité (CSéc).

Bulletins distribués: 155, bulletins rentrés: 155, dont 8 blancs et 3 nuls, bulletins entrant en ligne de compte: 144, majorité absolue: 73, est élu:

Werner Moser par 103 voix.

Thomas Brönnimann a reçu 41 voix.

(Applaudissements)

Résultat de l'affaire 2018.RRGR.266 – élection des membres suppléants de la Commission de la sécurité (CSéc)

Sont élus:

Bösiger Beat, UDC, par 157 voix
Salzmann Peter, UDC, par 157 voix
Hamdaoui Mohamed, PS-JS-PSA, par 154 voix
Siegenthaler Peter, PS-JS-PSA, par 155 voix
Teuscher-Abts Marianne, PLR, par 157 voix
Vogt Hans Rudolf, PLR, par 157 voix
Ammann Christa, Les Verts, par 156 voix
Leuenberger Samuel, PBD, par 157 voix
Grimm Christoph, pvl, par 157 voix
Wenger Markus, PEV, par 157 voix
Tanner Ernst, UDF, par 156 voix

(Applaudissements)

Résultat de l'affaire 2018.RRGR.269 – élection du président ou de la présidente de la Commission de justice (CJus).

Bulletins distribués: 157, bulletins rentrés: 157, dont 3 blancs et 0 nul, bulletins entrant en ligne de compte: 154, majorité absolue: 78, est élue:

Monika Gygax-Böninger avec 154 voix

(Applaudissements)

Le président. Ich gratuliere allen gewählten Kommissionspräsidenten und -mitgliedern und wünsche ihnen in ihrem Amt viel Befriedigung. Die Wahl des SAK-Präsidenten wird am Montagnachmittag nächster Woche stattfinden.

Jetzt fahren wir weiter. Als weiterer Einzelsprecherin gebe ich Grossrätin Zryd von der SP das Wort.

Andrea Zryd, Macolin (PS). Meine Interessenbindung – ich bin Seeland-Oberländerin, in der Zwischenzeit in Biel und in Magglingen. Aber ich rede hier auch als Präsidentin von Fussverkehr Kanton Bern. Wir sind einspracheberechtigt und haben auch davon Gebrauch gemacht. Ich finde, das vorliegende Projekt ist ein Schandfleck für die Stadt Biel. Es ist wenig attraktiv. Es fördert sicher auch nicht den Fussverkehr. Das ist aber auch nicht das Ziel des Projekts. Das ist mir klar. Aber jetzt geht es nicht darum, die Projekte gegeneinander auszuspielen. Es geht lediglich um eine Abklärung. Das finde ich ganz wichtig. Die Bevölkerung hat sich zur Wehr gesetzt – endlich. Sie hat wahrscheinlich relativ spät gemerkt, worum es geht. Aber sie hat es jetzt gemacht – mit Vehemenz. Darum, liebe Kolleginnen und Kollegen, denke ich, dass es wichtig ist, dass man das überprüft. Es kann sein, dass das neue Projekt auch nicht ganz stimmig ist. Aber dann wissen wir wenigstens, warum, und dann kann man immer noch das Nötige machen. Ich zitiere ganz gern unsere ehemalige Regierungsrätin, die ich persönlich sehr schätze, obwohl mich ihre Antwort auf die Motion sehr irritiert. Sie sagte 2010: «Heute würde man ganz anders planen.» und auch: «In einem so dicht besiedelten Gebiet nach unterirdischen Lösungen zu suchen [...] Ob man heute durch Biel überhaupt eine Autobahn planen würde, bezweifle ich.» Im Jahr 2010, Kolleginnen und Kollegen!

Jetzt sind wieder einige Jahre vergangen. Also ist das Projekt wahrscheinlich noch veralteter. Ich setze grosse Hoffnung in Regierungsrat Neuhaus. Er hat Tür und Tor geöffnet, um das sauber abzuklären. Und ich habe das Gefühl – so wie es jetzt hier im Rat klingt –, dass wir uns einig sind. Wir geben der Motion eine Chance. Man wird das noch einmal überprüfen. Wir wissen, was Sache ist. Wir wollen etwas für die Bevölkerung tun und nicht ein Projekt durchboxen, das eventuell gar keinen Sinn macht. Ich muss nur gerade meinen Kolleginnen und Kollegen von der SP sagen: Wie die Fraktion abstimmen soll, ist vorhin nicht ganz klar gewesen. (*rit*) Wir stimmen der Motion zu und lehnen die Abschreibung ab.

Christa Ammann, Berne (LG). Dass jede neue Strasse mehr Verkehr generiert und nicht zu einer Entlastung führt, ist ein Fakt, der schon länger bekannt ist. Dass unendliches Wachstum in einer endlichen Welt nicht möglich ist, ist eigentlich logisch. Darum ist die Gretchenfrage bei allen neuen Strassenprojekten, ob noch mehr Verkehr und damit eine noch höhere Belastung der Umwelt überhaupt tragbar ist. Die AL ist der Ansicht, dass das nicht der Fall ist. Die vorliegende Motion bietet bei der Überweisung verschiedene Chancen. Ein vertiefter Fakten-Check vom zweiten Vorschlag bietet die Chance, noch eine Alternative zu prüfen und das Westast-Projekt noch einmal grundsätzlich zu überdenken. Ein Fakten-Check bietet auch die Gelegenheit zu überprüfen, ob es Varianten gibt, die den Lebensraum der Bielerinnen und Bieler weniger zerstören und nicht nur dem Verkehr mehr Raum geben. Der Fakten-Check bietet Gelegenheit zu überprüfen, ob es denkbar wäre, ein weniger teures Projekt zu realisieren.

Mit ein bisschen Glück und mit einer Portion Optimismus wäre der Fakten-Check auch eine Chance, nicht nur einen Schritt zurück zum kleineren Übel zu gehen, sondern sogar zwei Schritte zurück zu machen und das Projekt gänzlich fallen zu lassen. Die AL wird beide Punkte dieser Motion unterstützen und die gleichzeitige Abschreibung von Punkt 1 ablehnen.

Mohamed Hamdaoui, Biel/Bienne (PS). Je crois que personne n'a envie que Bienne devienne un deuxième Kaiseraugst. Pour moi, cela fait 50 ans et dix mois que je vis à Bienne, et je n'ai jamais senti un tel sentiment, non pas forcément d'hostilité, mais d'incompréhension face à un projet urbain d'envergure. J'aimerais préciser une chose: L'immense majorité des biennoises et des biennois souhaitent le contournement autoroutier de Bienne pour une raison simple, et j'ai presque envie de dire «vitale»: c'est pour enfin délester complètement le centre-ville du trafic de transit qui pourrit la vie des gens, et aussi parfois leurs poumons. Mais lorsqu'ils ont découvert le projet d'axe ouest, ils sont tombés des nues, et ils se sont rendus compte qu'une partie de leur ville sera totalement transformée, sans parler des problèmes que cela va poser pendant la durée des travaux, pendant dix ou quinze ans.

Les gens qui se sont opposés, j'insiste pour dire que ce ne sont pas des agitateurs professionnels comme j'ai pu entendre, ce sont des simples citoyens qui se posent des questions et qui se disent, est-ce qu'on ne pourrait pas faire mieux pour atteindre le même objectif, qui est de nous rendre la

vie meilleure? Et voilà qu'une alternative est proposée. Cette alternative n'est pas parfaite. Elle soulève des questions, que ce soit d'un point de vue juridique ou d'un point de vue technique ou technologique, mais il y a une alternative, et les gens ont envie d'en savoir davantage. Et nous sommes complètement consternés par la réponse du Conseil-exécutif, qui laisse entendre que «cette alternative, pourquoi pas? Mais finalement, non». Ce n'est pas une réponse digne des attentes de la population biennoise, raison pour laquelle je vous invite à accepter cette motion dans tous les points. Sinon, on ira droit dans le mur, et en matière de politique des transports, je le déconseille vivement.

Luc Mentha, Liebefeld (PS). Meine Interessenbindung ist die, dass ich der Geschäftsleitung des Berner Heimatschutzes angehöre. Wir haben gegen das Projekt Beschwerde geführt. Ich will hier offenlegen, wie wir die Situation einschätzen. Bitte verstehen Sie das nicht als Drohung. Das generelle Bauprojekt Westast/Biel im Abschnitt Westast ist nach unserer Auffassung bundesrechtswidrig. Es widerspricht klar den Grundsätzen von der Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit und wird der jetzt laufenden rechtlichen Überprüfung nicht standhalten. Ich kann mindestens für den Heimatschutz sagen, – aber wahrscheinlich auch für die anderen zwei Organisationen – dass wir bereit sind, bis zur höchsten Instanz zu gehen. Es scheint mir wichtig, dass Sie das wissen.

Der geplante Westast mit einer Länge von 2310 Metern generiert wegen Bauens im Baugrund und wegen der kostspieligen Anschlussbauwerke Kosten von über 700 000 Franken pro Meter – pro Meter, meine Damen und Herren! Das sind dreimal höhere Kosten, als sie der Gotthardbasistunnel generiert hat. Im Gesamten kostet das Projekt 2,16 Mrd. Franken. Der Unterhalt wird uns zudem jährlich, wenn man einen defensiven Unterhaltungsansatz von 2 Prozent annimmt, 43 Mio. Franken kosten. In diesem Abschnitt wird das Projekt Westast der Anforderung nach einer wirtschaftlichen Abwicklung des Nationalstrassenbaus nicht entsprechen. Die beiden ummauerten und sehr tiefen Öffnungen der Anschlussbauwerke benötigen wie bereits gesagt unwahrscheinlich viel Platz. Sie werden vom Jura-Südfuss aus weit herum und deutlich zu sehen sein. Das Auflageprojekt verstösst nach unserer Auffassung gegen das Naturschutz-, das Nationalstrassen- und das Natur- und Heimatschutzgesetz sowie gegen das Umweltschutz- und das Gewässerschutzgesetz. Zudem widerspricht es den fundamentalen Grundsätzen des Raumplanungsrechts. Wenn jetzt eine mildere Variante ins Spiel gebracht wird, ist es ein Gebot der Vernunft – schlicht und einfach ein Gebot der Vernunft –, dass man diese prüft und sich nicht versteift. Ich will darauf hinweisen, dass wir vonseiten der Verbände anerkennen, dass es die Umfahrung Richtung Westen braucht. Aus unserer Sicht ist der südliche Teil der Umfahrung bei Nidau im Süden des Bielersees unbestritten. Diesen kann man von uns aus sofort bis hin zum Brückmoos bauen. Aber das Auflageprojekt vom Brückmoos an den Bielersee ist aus unserer Sicht ein absolutes No-Go, das wir bekämpfen werden. Und das werden wir durchziehen. Ich will einfach, dass Sie das wissen und vor allem Regierungspräsident Neuhaus, der die Sache noch einmal anschauen muss.

Fritz Ruchti, Seewil (UDC). Rapperswil ist zwar am Rand des Seelands, gehört aber auch dazu. Und alle hier im Rat, die im Seeland wohnen, fühlen sich auch als Seeländer. Wir haben im Seeland mehrere Wirtschaftszentren wie Lyss und Aarberg im oberen Teil und die Stadt Biel als starkes Wirtschaftszentrum. Sie ist Standort der Uhrenindustrie, einer der wichtigsten Exportindustrien. Die Stadt kann nur florieren, wenn sich Industrie- und Wohngelände nahe beieinander befinden.

Wir wollen keinen Transitverkehr mitten durch die Stadt. Die Stadt Biel liegt an einem schönen Ort, dort am Bielersee. Gehen Sie doch mal hin und schauen vom Jura auf die Stadt hinunter. Deswegen muss man auch etwas zum Stadtbild Sorge tragen. Ich gehöre zu jenen, die sagen, dass es an Orten, an denen man wohnt, eine hohe Wohnqualität braucht.

Angesichts der breiten Unterstützung durch die meisten Parteien denke ich auch, dass man das Anliegen ernst nehmen muss. Wer 2 Mrd. Franken in ein solches Strassenprojekt investieren will, kann die über 600 Einsprachen nicht einfach beiseite legen. Man muss der Motion Folge leisten und das noch einmal prüfen. Wer schon einmal selber ein Haus gebaut hat, kennt das: Beim ersten Blick auf die Pläne sind Sie überzeugt, dass es das Richtige ist. Wenn Sie sich aber mit der Familie ein Bild machen – heute kann man sich ja am Computer das Haus von innen in 3D anschauen –, merkt man, dass es an den einen Stellen nicht stimmt. Und genau in diesem Sinn möchte ich Ihnen empfehlen, die Motion zu unterstützen. Denn wenn nicht wir, so werden unsere Nachfolger womöglich dankbar sein, weil es sich gelohnt hat, an diesem Punkt des Projekts innezuhalten. Wir haben heute eine gute Lebensqualität, und die Motion steht, glaube ich, für die Lebensqualität. Das muss man hier bedenken. Ich danke den Motionären für ihre Initiative und hoffe, dass sie die Mehrheit bekommen.

Martin Aeschlimann, Berthoud (PEV). Ich habe mich in diesem Raum schon mehrmals kritisch zu Strassenprojekten geäussert. Die Massnahmen und Projekte im Strassenverkehr folgen immer dem gleichen Prinzip: Die hausgemachten Blechlawinen wachsen an, stauen sich und mit ihnen verbunden wachsen auch die Belastungen der betroffenen Bevölkerung. Das Problem wird mit neuen Abflusskanälen um oder durch das Siedlungsgebiet gelöst. Auch die Randbedingungen gleichen sich: Der Anteil des Aggloverkehrs beträgt bei den Strassenprojekten meistens 80 Prozent. Das können Sie nachlesen. Auch die milliardenschwere Investition in Biel wird der grundsätzlichen Frage, wie wir zu intelligenteren Formen finden, unsere Mobilitätsbedürfnisse abzudecken, nicht gerecht. Sie stellt sich also auch nicht der Frage, mit welchen Anreizen der Anteil des hausgemachten Verkehrsaufkommens verringert werden kann und wo das Potenzial von neuen Mobilitätsmodellen liegt. Im städtischen Raum gibt es solche Potenziale.

Ich habe mich an den letzten Abenden in die Unterlagen eingesehen. Sie sind sehr gut auf der Internetseite des Projekts dokumentiert. Bauverkehrstechnisch haben die Leute von der BVE, vom Astra und die beauftragten Ingenieure solide Arbeit geleistet. Das musste ich auch als erklärter Gegner des Umfahrungsprojekts im Oberaargau der BVE zugestehen. Doch das Ausführungsprojekt in Biel erinnert an längst überwunden geglaubte Strassenbaufantasien aus den 1960er-Jahren. Da wird im grossen Massstab umgepflügt und massiv in den Stadtkörper eingegriffen. Als Beispiel erwähne ich die dreigeschossigen Infrastrukturbauwerke des Abschnitts Westast. Die geplanten Bauwerke erinnern an die Maxime der funktionalistischen Moderne, an die Epochen von Le Corbusier, an die internationalen Kongresse Moderner Architektur (CIAM) und an die Charta von Athen. Die städtebaulichen Implikationen oder anders gesagt die Langzeitfolgen, mit denen die Gemeinden zu leben haben, können heute nicht abgeschätzt werden. Auch wenn für die Planung bereits viele Jahre und Millionen aufgewendet worden sind, drängt sich ein Marschhalt, ein Fakten-Check dringend auf und damit die Chance, das Projekt stadtverträglicher zu gestalten. Die beteiligten Planerinnen und Planer, alle Ingenieure und alle Leute hier im Raum müssen eins bedenken: Die gebauten Tatsachen werden viele Jahrzehnte, gar Jahrhunderte die Struktur einer Stadt und ihre Bewohnerinnen und Bewohner prägen. Oder wie uns ein Dozent für Städtebau einmal gesagt hat: Häuser kommen und verschwinden wieder, die Strassen einer Stadt überdauern Generationen.

Roland Benoit, Corgémont (UDC). Habitants du Jura bernois, nous sommes également directement ou indirectement concernés par le contournement de la ville de Bienne. Je ne veux pas répéter ici à la tribune tout ce qui a été dit, mais il y a quelques éléments qui doivent être également relevés. En 1999, le projet général de contournement de l'axe ouest a été déposé au niveau de la Confédération. En 2014, le projet définitif a été accepté par la Confédération, c'est-à-dire quinze ans plus tard. Et durant ces quinze ans, il y eu x amendements ou modifications qui ont été demandés surtout par la ville de Bienne, et également par les communes alentours. Le projet définitif, contrairement à ce qui a été dit ici à la tribune, a été accepté par les communes environnantes et concernées par ce projet. Donc, toutes les communes étaient d'accord. Ensuite, il y a eu une levée de boucliers, notamment de groupes qui sont contre la construction en général d'autoroutes. En fonction de l'ampleur de cette opposition, je constate également qu'il est certainement utile et nécessaire d'accepter la motion telle qu'elle a été déposée, afin de pouvoir donner une réponse claire à ceux qui s'opposent à cette construction.

Ce n'est pas moi qui dit ceci, mais des spécialistes de la construction des autoroutes et des routes de contournement: vous ne pouvez pas construire une autoroute qui contourne une ville sans inclure des raccordements, afin de délester le trafic local. Or ici, il y a deux jonctions qui sont prévues: C'est une demi-jonction au faubourg du Lac, et une jonction complète derrière la gare. Sans ces deux jonctions, vous n'avez pas un délestage du trafic dans le cadre de la ville de Bienne. Ainsi, pour donner la possibilité à ce projet d'avancer et d'éviter qu'il soit bloqué par des oppositions, je vous invite également ici d'accepter la motion telle qu'elle a été déposée par M. Moser et consorts.

Le président. Der Motionär, Grossrat Moser, wünscht das Wort vor dem Regierungsrat.

Peter Moser, Biel/Bienne (PLR). Ich spreche ganz bewusst vor dem Baudirektor. So lasse ich ihm nachher das letzte Wort. Die Diskussion hat für mich und die Mitunterzeichner erwartungsgemäss keine neuen Fakten gebracht. Aber sie hat die Unzufriedenheit über die Art und Weise, wie der Vorstoss beantwortet worden ist, deutlich gezeigt. Wir reden hier nicht darüber, welche Variante die Beste ist. Wir öffnen auch nicht den Fächer der Varianten. Vielmehr reden wir einzig darüber, wie der Fakten-Check gemacht werden sollte: transparent, aber auch ergebnisoffen. Wenn wir die Motion in

beiden Punkten überweisen, dann hat es der neue Baudirektor in der Hand zu entscheiden, wie er vorgehen will. Er hat es auch in der Hand, den Dialog mit allen Parteien aufzunehmen und für grösstmögliche Transparenz zu sorgen. Die Überweisung der Motion in beiden Punkten ist nicht nur eine Chance für Christoph Neuhaus als neuer Baudirektor, sondern auch für das Westast-Projekt, damit es damit weitergeht. Gesprächsverweigerung provoziert Eskalation und hinterlässt nur Verlierer. Gegner und Befürworter sind sich im Prinzip in vielen Punkten einig. Der grösste Knackpunkt – und das ist auch der grösste Streitpunkt, wie wir heute gehört haben – ist natürlich die Anzahl der Anschlüsse.

Und noch eine ganz persönliche Schlussbemerkung: Mein Votum ist wie viele andere vorher keine Kritik an der abgetretenen Baudirektorin. Barbara Egger hat viel und fast alles gut gemacht. Wir haben ihr viel zu verdanken. Einzig mit der Beantwortung des Vorstosses sind wir wirklich nicht zufrieden. Also: Westast verhindern: Nein, Westast optimieren: Ja. Potenzial ist vorhanden.

Le président. Das Wort hat der Baudirektor.

Christoph Neuhaus, directeur des travaux publics, des transports et de l'énergie. Lassen Sie mich ein bisschen länger reden. Es geht nämlich um mehr als 2 Mrd. Franken. Deshalb habe ich, glaube ich, ein bisschen länger Zeit. Ich gliedere meine Ausführungen in drei Abschnitte.

Erstens zum Westast und zur Vorgeschichte. Peter Moser und seine Mitunterzeichner verlangen einen Fakten-Check zum Vorschlag «Westast so besser». Liebe Grossrätinnen, liebe Grossräte, am Anfang meines Votums erlaube ich mir kurz die Fakten zur Westumfahrung Biel aufzulisten. Das ist eines der letzten noch fehlenden Puzzleteile im Nationalstrassennetz. Wie wir gehört haben, ist es für die Verkehrsentslastung von Biel wichtig, da die Stadt seit Langem unter dem Verkehr leidet. Dieses Bauprojekt soll mit der Umfahrung hier Entlastung bringen. Das Zwillingsprojekt, der Ostast der Umfahrung Biel, hat man im vergangenen Jahr erfolgreich eröffnet. Was jetzt noch fehlt, ist die zugehörige Westumfahrung. Der Kanton Bern ist bei diesem Vorhaben von Gesetzes wegen Bauherr im Auftrag des Bundes. Der Bundesrat hat im September 2014 die Planung des generellen Projekts genehmigt. Gestützt darauf hat das kantonale Tiefbauamt das Bauausführungsprojekt erarbeitet und im letzten Jahr beim Bund zur Genehmigung eingereicht. Die Baukosten sind auf knapp 2,2 Mrd. Franken beziffert worden. Der Bund wird den Löwenanteil bezahlen; der Kanton trägt gut 13 Prozent dazu bei.

Das vorliegende Bauprojekt entspricht der Wunschlösung der Regionalen Arbeitsgruppe, die unter der Leitung von Hans Stöckli, dem damaligen Stadtpräsidenten von Biel, jetzt Ständerat, in einem langen und umfangreichen Partizipationsprozess dieses Projekt unter vielen Varianten auserkoren hat. Dennoch und etwas überraschend nach der intensiven Partizipation gibt es jetzt in Biel breiten Widerstand. Im Jahr 2016 formierte sich das Komitee «Westast so nicht». Mittlerweile hat es über 1900 Mitglieder. Das Komitee stört sich vor allem an den geplanten Autobahnanschlüssen mitten in der Stadt. Es ist auch gesagt worden, dass man Angst vor negativen Auswirkungen auf das Stadtbild habe. Es entstehen eben zwei Schlitzte, die einige Redner vorhin gegeisselt haben. Aber die zwei Schlitzte sind nicht von der BVE erfunden worden! Die Anschlüsse hat die Begleitgruppe unter der Leitung von Hans Stöckli ausdrücklich verlangt. Das Problem ist, dass ohne die Anschlüsse die Verkehrsentslastung für die Stadt nur gering bleibt, weil man den Lokalverkehr nicht auf die Umfahrung lenken kann. Die Stadt Bern ist eine ÖV-/Velo-Stadt, Biel tendenziell eher eine Autostadt. Im vergangenen November hat das Komitee den grob skizzierten Alternativvorschlag «Westast so besser» präsentiert. In diesem will man auf die zwei umstrittenen Stadtanschlüsse verzichten und diese durch einen nur zweispurigen Tunnel für den Durchgangsverkehr unter der Stadt ersetzen.

Damit kommen wir zweitens zur Motion und zur Abklärung des Regierungsrats. Die Motion Moser verlangt vom Regierungsrat einen Fakten-Check zum Alternativvorschlag in zwei Schritten. Erstens die grobe technische Machbarkeit und eine Abschätzung von den verkehrlichen Auswirkungen und nachher die technische Machbarkeit. Diese muss gegeben sein, die verkehrliche Entlastung für Biel muss man vergleichbar machen mit dem vorliegenden Bauprojekt, und gemäss Motionsauftrag sollen wir in zwei Schritten die technische Machbarkeit prüfen. So weit der Auftrag der Motion, geschätzte Damen und Herren.

Der Regierungsrat hat genau diesen Auftrag ausgeführt. Das Tiefbauamt hat die grobe Machbarkeit und die verkehrlichen Auswirkungen geprüft. Die Abklärung hat ergeben, dass das Alternativprojekt grundsätzlich technisch machbar ist, aber dass die verkehrliche Entlastung für Biel wesentlich geringer wäre. Weil die grobe Prüfung ergeben hat, dass der Alternativvorschlag bezüglich der verkehrlichen Entlastung schlechter ist als beim Bauprojekt, das wir jetzt haben, hat der Regierungsrat

– wie in der Motion gefordert – auf eine detaillierte, technische Prüfung verzichtet. Sie sehen, dass der Regierungsrat den Auftrag haargenau ausgeführt hat – nicht mehr und nicht weniger. Ich glaube, dass es falsch ist, wenn jetzt von verschiedenen Seiten der Vorwurf kommt, der Regierungsrat sei renitent sei, er verweigere den Dialog oder kommuniziere schlecht. Mehr als den Auftrag der Motion zu erfüllen kann der Regierungsrat beim besten Willen bei diesem Geschäft nicht. Aber ich gebe zu, dass es durch den Wechsel in der Direktion ein bisschen schnell gegangen ist. Meine Vorgängerin hat mir ein aufgeräumtes Pult hinterlassen wollen. So viel zur Motion, zur Motionsantwort des Regierungsrats und zur Vorgeschichte.

Nun komme ich zur Haltung des Baudirektors des Kantons Bern sowie zum aktuellen und weiteren Vorgehen. Unabhängig von der Geschichte ist der Regierungsrat im Allgemeinen und ich als frisch gebackener Bau-, Verkehrs- und Energiedirektor im Speziellen gern und immer gesprächsbereit und dies – was wichtig ist – mit allen Betroffenen und allen Seiten. Ich werde mir selber kommende Woche ein detailliertes Bild über das Dossier machen. Ich will Gespräche mit Behörden und Delegationen der lokalen und regionalen Gemeinde- und Stadtpräsidenten führen, die bisher immer voll und ganz hinter dem Bauprojekt standen, und mit Befürwortern und Gegnern des Bauprojekts reden. Wir wollen Medien und Öffentlichkeit offen und transparent informieren. Wir werden auch publizieren, was die BVE abgeklärt und berechnet hat. Das kann und darf man publizieren. Ganz wichtig ist mir aber auch das Gespräch mit dem Astra, dem Hauptfinancier des Bauwerks, der langsam, aber sicher die Geduld zu verlieren droht. Ich habe Verständnis dafür. Denn wir müssen eines wissen: Bis heute haben die Projektarbeiten rund 65 Mio. Franken gekostet, obwohl wir noch keinen Spatenstich gemacht haben. Wie selten bei einem Bauprojekt hat man eine umfangreiche Partizipation betrieben – seit Jahren oder sogar seit Jahrzehnten, nicht wahr Herr Grossrat Grivel? Er war ein bisschen früher in die Schule als ich. Aber ich bin auch ein Seeländer und mag mich auch noch an die Schule erinnern. Das sind mehr als fünfzig Jahre. Man hat immer neue Varianten untersucht, sie mit der Region besprochen, vorbereitet, und am Schluss sagt man nachher: Ja, schon, aber das nicht. Das, was man vorgelegt, führt zu einer vehementen Opposition, einer Ablehnung aus der Region. Für mich ist es nachvollziehbar, wenn dem Astra langsam der Geduldsfaden reisst. Da verstehen Sie mich hoffentlich auch.

Ich schaue aber wie versprochen das Bauprojekt und vor allem den Alternativvorschlag an, werde Gespräche führen und nach Lösungsmöglichkeiten suchen. Hier braucht es etwas Arbeit. Denn man kann nicht einfach leichtfertig sagen, dass man das vorliegende Bauprojekt abbricht und alles neu macht. Das möchte ich hier gesagt haben. 65 Mio. Franken sind verplant. Wenn man die Alternative wählt, heisst das, dass wir zurück auf Feld null gehen. Darin müssen wir uns im Klaren sein. Denn es bräuchte ein neues generelles Projekt, das der Bundesrat genehmigen müsste, ein neues Ausführungsprojekt, das man in einem zeitaufwendigen Baugenehmigungsverfahren durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) genehmigen lassen müsste, und den erneuten Nachweis der Umweltverträglichkeit. Die Umweltverträglichkeit ist beim jetzigen Ausführungsprojekt bereits bestätigt. Danach müsste der Bundesrat wieder dem Projekt zustimmen. All das bisher investierte Geld von Bund und Kanton müsste man dann abschreiben. Eine Garantie für ein besseres oder breiter akzeptiertes Projekt gibt mir heute und in Zukunft wahrscheinlich niemand. Das muss uns allen klar sein.

Ich muss Ihnen auch noch die eine oder andere Illusion nehmen. Wenn man baut, gibt es Dreck, Verkehr und Lärm. Ich lade Sie zu mir ein. Auf einem benachbarten Grundstück wird ein längst nicht so grosses Bauprojekt realisiert. Aber die negativen Auswirkungen haben wir auch.

Le projet optimal n'existe pas. Es gibt kein optimales Projekt. Und auch ich werde es nicht schaffen, alle zu überzeugen. Klar ist aber auch, dass beim vorliegenden Ausführungsprojekt das letzte Detail noch nicht sakrosankt ist. Es gibt innerhalb des genehmigten Rahmens des generellen Projekts gewisse Gestaltungsspielräume, beispielsweise bei der Führung des Langsamverkehrs und bei der baulichen Ausgestaltung des Anschlussbereichs. Letztendlich wird es darum gehen, die Autobahnumfahrung von Biel durch zur Verfügung stehende Bundesgelder zu sichern und den Bund nicht zu frustrieren, sodass er die Prioritäten in andere Regionen verlegt. Ich werde das Gespräch aufnehmen. Sie werden von mir hören und umgekehrt – das ist wahrscheinlich auch die Gefahr – ich von Ihnen.

Le président. Wir kommen zur Abstimmung. Wir stimmen punktweise ab, zuerst über Punkt 1. Wer Punkt 1 als Motion zustimmt, stimmt Ja, wer diesen ablehnt, stimmt Nein.

Vote (ch. 1)

Décision du Grand Conseil:

Adoption

Oui	144
Non	1
Abstentions	1

Le président. Sie haben die Motion in Punkt 1 mit 144 Ja-Stimmen angenommen, bei 1 Nein-Stimme und 1 Enthaltung.

Wir kommen zur Abschreibung von Punkt 1. Wer der Abschreibung von Punkt 1 zustimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Vote (classement du ch. 1)

Décision du Grand Conseil:

Rejet

Oui	2
Non	142
Abstentions	2

Le président. Sie haben die Abschreibung mit 142 Nein-Stimmen abgelehnt, bei 2 Ja-Stimmen und 2 Enthaltungen.

Wer den Punkt 2 der Motion annimmt, stimmt Ja, wer diesen ablehnt, stimmt Nein.

Vote (ch. 2)

Décision du Grand Conseil:

Adoption

Oui	148
Non	0
Abstentions	0

Le président. Sie haben Punkt 2 der Motion mit 148 Ja-Stimmen angenommen. Es hat keine Nein-Stimmen und Enthaltungen gegeben.

Bevor wir zum nächsten Traktandum kommen, möchte die Fraktionspräsidentin der glp kurz eine persönliche Erklärung abgeben. Frau Schöni, Sie haben das Wort.

Franziska Schöni-Affolter, Bremgarten (pvl). Ich möchte kurz eine persönliche Erklärung zu den vorherigen Abstimmungen über die Präsidien abgeben. Die Würfel bei BiK, GSoK und SiK sind gefallen. Ich möchte allen Gewählten herzlich gratulieren, speziell natürlich Werner Moser, SVP. Herzliche Gratulation. Die SVP hat unter anderem ihr Wunschpräsidium bekommen. Das können wir akzeptieren. Die Polparteien sind sich da offensichtlich einig gewesen. Das ist für uns okay.

Für die SAK ist die Lösung noch nicht auf dem Tisch. Dabei hat die Mitte, unter anderem wir, immer noch ein Präsidium zugute. Ich möchte Ihnen schnell noch in Erinnerung rufen, was die SAK in den nächsten Jahren zu tun hat. Es sind alles Querschnittsthemen: E-Voting, Gemeindefusion, die Motion Müller «Wie könnte der Kanton Bern in nächster Zeit weiterkommen?», zu der der Bericht vorliegt, die Jurafrage. Sehr interessante Themen, die nicht zu unterschätzen sind. Wir können das Präsidium jetzt nicht in Anspruch nehmen. Wir haben sehr gute Leute, die das sicher perfekt könnten, wie zum Beispiel Hannes Zaugg-Graf. Aber aus verständlichen Gründen ist das im Moment nicht möglich. Wir bieten jetzt eine konstruktive Mitte-Lösung an. Dabei möchte ich betonen: eine Mitte-Lösung. Denn das Präsidium gehört den Mitte-Parteien. Wir wissen, wie wichtig es ist, der

Sache verpflichtet zu sein. Daher haben wir zusammen mit der EVP in kurzer Zeit eine gute Lösung, so glaube ich, aus dem Hut gezaubert. In Absprache mit der EVP – dies möchte ich betonen – mache ich Ihnen einen konstruktiven Vorschlag für die wichtige Kommission SAK. Marc Jost hat sich für zwei Jahre zur Verfügung gestellt, das Präsidium zu übernehmen. Ich weiss, dass er das sehr gut machen wird. Sie kennen ihn alle. Er hat schon andere Probleme lösen müssen. Ebenfalls in Absprache mit der EVP wird die glp die anderen zwei Jahre abdecken. Unter dem Strich haben die Mitte-Parteien diesen Anspruch, und von diesem werden wir auch Gebrauch machen.

In diesem Sinn möchte ich Sie bitten, diesen konstruktiven Lösungsvorschlag für eine nicht zu unterschätzende Sache, nämlich die SAK, zu unterstützen. Ich hoffe, dass wir – zusammen mit der EVP – Ihre Unterstützung erhalten.

Le président. Danke, Frau Grossrätin Schöni. Fraktionspräsidien, Fraktionen und Grossräte haben diese Erklärung gehört und werden sie aufnehmen. Wie gesagt wird die Wahl am Montagnachmittag zu Beginn der zweiten Sessionswoche stattfinden.