

Mercredi matin, 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 »**

Le président. Wir kommen zum Traktandum 56: «Autobahnumfahrung Biel/Westast: Fakten-Check für den Vorschlag «Westast so besser»». Es handelt sich um eine Motion von Peter Moser, FDP, die von der Regierung punktwiese beantwortet worden ist. Der Motionär hat das Wort.

Peter Moser, Biel/Bienne (PLR). Im Prinzip ist alles klar. Es geht um die Netzzollendung. Darum ist der Kanton Bern Bauherr und führt dies im Auftrag vom Bund durch. Das generelle Projekt ist vom Bundesrat genehmigt worden, und das Ausführungsprojekt wurde letztes Jahr im Mai aufgelegt. Danach hagelte es Einsprachen. Nun ist man daran, diese Einsprachen zu behandeln. Im Prinzip sollte es nachher weitergehen, man sollte bauen; die Finanzierung ist gesichert, das Geld ist vorhanden, es gibt keine Volksabstimmung. Weshalb kommt nun dieser Vorstoss? – Der Teufel steckt bekanntlich im Detail. Das heisst, mit dem Ausführungsprojekt ist den Leuten oder vielen Leuten erst bekannt oder bewusst geworden, worum es hier geht: ein Projekt oder ein Bauwerk von 2,2 Mrd. Franken mit 15–20 Jahren Bauzeit. Nun kommen für mich etwas spät die Befürchtungen der Leute. Man hatte schon lange über den Westast gesprochen. Die Opponenten bewirtschaften die Emotionen sehr gut und professionell, hier kann man ihnen nur ein Kompliment machen. Die Anzahl der Einsprachen macht mir nicht Angst. Ein grosser Teil von den zwei Dritteln – das steht auch in der Antwort – ist gar nicht einspracheberechtigt, sondern einfach fotokopiert. Aber immerhin muss jeder direkt betroffene Hausbesitzer Einsprache erheben, damit er seine Rechte für die Zukunft wahren kann. Bei den Opponenten gibt es zwei Lager. Einerseits die Fundamentalisten; sie wollen einfach keine Autos, keinen Verkehr, aber sie haben gerne den heutigen Komfort, und sie glauben, man könne alles mit dem Velo machen, auch wenn sie mit ihren Cargovelos heute schon mehr transportieren können. Aber das sind Leute, die wir nicht abholen können. Andererseits gibt es auch in unserem Lager eine grosse Anzahl Leute, die angesichts der Grösse des Bauvorhabens Angst oder zumindest Befürchtungen haben.

Nun hat ein Teil dieser Opponenten ein Alternativprojekt ausgearbeitet. Sie haben sich dahintergeklemt, sie haben Ideen gehabt, diese sind zwar nicht unbedingt so neu, aber sie haben immerhin das Projekt «Westast so besser» vorgestellt. Sie haben sicher Geld hineingesteckt oder zumindest viel Zeit. Man hat das Projekt in der Anfangsphase mit vielen guten, emotionalen Schlagwörtern verkauft. Dabei hat man es mit der Wahrheit nicht unbedingt ganz genau genommen. Wenn man sagt, man könne einen 2 Kilometer langen Tunnel ohne Lastwagenverkehr bohren, dann stimmt etwas nicht. Oder wenn man Löcher in den Boden machen will, sei es für Notausgänge oder Anschlüsse, und behauptet, es müssten keine Häuser abgerissen und keine Bäume abgeholzt werden, dann stimmt das schlichtweg nicht. Aber das sind Argumente, die sich in den Köpfen der Leute festgesetzt haben und es immer noch sind. Man bringt diese fast nicht mehr aus den Köpfen, auch wenn in der Zwischenzeit das Projekt der Opponenten, nicht mehr halb so teuer, sondern nur noch einen Viertel billiger ist, uns dafür aber auch keinen Verkehr wegnimmt. Mit unserem Vorstoss haben wir einen Fakten-Check verlangt, der die beiden Varianten möglichst gut und neutral vergleicht, und dass dieser Vergleich anschliessend entsprechend kommuniziert wird.

Wir haben die Antwort vor uns. Das Resultat überrascht mich nicht. Zwei Anschlüsse saugen in Gottes Namen mehr Verkehr ab oder führen diesen wieder zu. Uns alle hätte jedoch interessiert, wie man zu diesen Resultaten gelangt ist, wie man zu diesen Aussagen kommt und wie man das Projekt geprüft hat – aber das steht nicht in der Antwort. Leider, leider hilft uns hier die Regierung nicht mit ihrem Prosatext. Wir wollten mit diesem Vorstoss die Lage beruhigen, aber die Antwort der Regierung hat das Gegenteil bewirkt, und mit der Art der Kommunikation hat man sogar Öl ins Feuer gegossen. Das ist fast eine Art Brandbeschleuniger. Der Zeitpunkt der Publikation, zwei Tage vor einer Debatte zum selben Thema im Bieler Stadtrat, war suboptimal. Mehr kann man hier nicht dazu sagen. Sie nimmt die Antwort der Opponenten nicht ernst, nach dem Motto «der Landvogt spricht». Eine Bieler Zeitung hat es sogar als arrogant bezeichnet. Dann publiziert man ein Mediencommuniqué, was man auch nicht zu jedem Vorstoss tut, danach ist aber die Auskunftsperson nicht erreichbar. Dann schreibt man in der Antwort von Überprüfung des Vorschlags durch Fachleute des Kantons und des Bundes. Laut den Medien – ich habe es auch über diese erfahren – wusste das Bundesamt für Strassen (ASTRA) nichts davon. Danach wurde relativiert und gesagt, man habe keine neuen Argumente. Mit anderen Worten: Viel Prosa, viel Gesagtes, aber unter Transparenz haben wir uns etwas anderes vorgestellt. Das Lämpchen blinkt bereits, ich spreche dann noch ein zweites Mal. Wir halten an der Motion fest: Punkt 1 nicht abschreiben und Punkt 2 als Motion überweisen. Dann werden wir sehen, was die Diskussion ergibt.

Le président. Als Mitmotionär hat Grossrat Bachmann von der SP-JUSO-PSA-Fraktion das Wort.

Christian Bachmann, Nidau (PS). Ich kann mich Peter Moser weitgehend anschliessen. Seit sehr langer Zeit wird diese Autobahnumfahrung von Biel geplant. Alle möglichen und unmöglichen Varianten sind geprüft und wieder verworfen worden. Mit dem vom Bundesrat 2014 genehmigten generellen Projekt haben alle Beteiligten gehofft, es würde endlich ein Durchbruch erzielt. Gegen das Ausführungsprojekt, das daraufhin vorgelegt wurde, hat sich nun Widerstand aufgebaut, nicht nur in Form von 600 Einsprachen, sondern auch Form von verschiedenen Protestaktionen. Im November 2017 hat ein Komitee einen recht fundierten Gegenvorschlag zum vorhandenen Projekt präsentiert. Er sei billiger, ortsverträglicher; kurz, er soll besser sein. Ich habe mich selber als Gemeinderat von Nidau immer wieder mit dieser Planung des Westasts und der Begleitmassnahmen befassen dürfen oder müssen.

Die Antwort, die die Regierung hier auf diese Motion gibt, erachte ich als richtig, allerdings geht sie viel zu wenig in die Tiefe. Die Motion verlangt einen Fakten-Check. Das ist bei einem ausgearbeiteten Projekt gegenüber einem Projektentwurf nicht einfach. Aber es muss trotzdem gelingen, anhand von Fakten aufzuzeigen, was mit diesen beiden Varianten verändert wird. Aus diesem Grund ist die Motion anzunehmen und nicht abzuschreiben.

Le président. Als Mitmotionär spricht Pierre-Yves Grivel.

Pierre-Yves Grivel, Biel/Bienne (PLR). C'est comme comotionnaire et citoyen biennois depuis plus de 50 ans que je m'adresse à vous ce matin. J'allais encore à l'école lorsqu'on parlait déjà d'une autoroute à Bienne. Le temps a passé, et enfin, une première étape a été franchie en octobre 2017... à l'est. Une deuxième étape à venir est prévue à l'ouest au bord du lac en direction de Vigneules (Vingelz). Je veux que cette deuxième étape du contournement se réalise. Le projet actuel est accepté par les différentes instances, les plans sont prêts, le financement est assuré. Seulement, voilà! Le projet est dans une impasse sérieuse. La contestation populaire grandit.

Une autre variante, «Axe ouest: mieux comme ça!», propose de renoncer aux deux sorties «Bienne centre» et «Faubourg du Lac», et de construire un tunnel bidirectionnel sous la nappe phréatique des marais de Brügg jusqu'au faubourg du Lac pour poursuivre par le tunnel de Vigneules (Vingelz) comme prévu dans le projet initial. C'est pour cette raison, chers collègues, que nous avons déposé cette motion qui demande deux choses: la vérification factuelle des nouvelles propositions, et communiquer publiquement les résultats de cette vérification. Un réexamen en toute transparence, une prise en considération de nouveaux arguments pour créer un dialogue constructif comme dans toute démocratie qui se respecte, un nouveau projet digne d'être analysé et comparé.

Mais voilà – patatras! La réponse, très vite – trop vite – est tombée, et sans surprise: «A l'ouest, rien de nouveau». Le fait accompli, en quelque sorte. Et de plus sans les formes usuelles: réponse laconique, incomplète, insuffisante dans son argumentation. Même un peu irrespectueuse. Un

courrier retour à l'expéditeur, empreint d'une arrogance certaine. La réponse de la direction des travaux publics, au lieu d'apaiser les émotions déjà vives, a déclenché un tollé dans la population, qui s'est concrétisé par l'acceptation d'un postulat urgent au conseil de ville biennois. La réponse du gouvernement est choquante: «Cette variante est techniquement réalisable et serait moins coûteuse. Par contre, elle ne réduirait pas le trafic à la route de Berne ou au faubourg du Lac. En conséquence, l'étude ne doit pas être poursuivie», Punkt, Schluss! Monsieur le Conseiller d'état, nouveau responsable des travaux publics, je vous prie de nous donner une réponse à nos interrogations, d'accepter le dialogue qui permettra de vaincre l'incompréhension engendrée par cette réponse incomplète et bâclée, comme pour finir le joli mois de mai de la dernière législature. Non, c'est définitivement «pas comme ça». Prenez le temps qu'il faudra pour nous donner des réponses complètes à notre motion. Il n'y a pas péril en la demeure, on sait attendre. Et vous, chers collègues, soutenez notre motion, et n'acceptez pas le classement.

Le président. Als weiterer Mitmotionär spricht Grossrat Etter.

Jakob Etter, Treiten (PBD). Stellen Sie sich vor, Sie stehen am Bubenbergplatz und blicken Richtung Loeb-Ecke. Dazwischen ist ein 18 Meter tiefer Graben ausgehoben worden. Auf einer Länge von 275 Metern und einer Breite von 45 Metern entsteht eine dreistöckige Autobahn mit Ein- und Ausfahrten und insgesamt 10 Fahrspuren. Die Gebäude von der BEKB bis zur UBS müssen alle abgerissen werden. Das wäre in etwa die Situation, die in Biel vor dem Bahnhof mit dem geplanten Westast entstehen soll. Ein ähnlich grosses Loch ist nochmals am See geplant. Mir ist keine andere Schweizer Stadt bekannt, die auf dem Stadtgebiet insgesamt 10 Autobahn Ein- und Ausfahrten hat. Dafür sollen Quartierstrassen, Durchgangsstrassen gesperrt und rückgebaut werden. Da soll mir jemand sagen, das sei das einzig machbare und gangbare Konzept. Wir sind der Meinung, dass es sich lohnt, bei einem Bauwerk von 2 Mrd. Franken nochmals genau hinzuschauen. Einen objektiven, neutralen Vergleich zwischen der Regierungs- und der Alternativvariante – oder man kann sagen der Oppositionsvariante – bringt Klarheit. Natürlich kostet dieser Fakten-Check etwas. Er bietet aber auch eine grosse Chance – die Chance, dass nachher Fakten vorhanden sind und diese objektiv miteinander verglichen werden können. Deshalb heisst es auch Fakten-Check.

Es geht uns Motionären in keiner Art und Weise darum, die Variante der Regierung zu verhindern oder gar abzuschliessen. Aber wenn mehr als 600 Einsprachen eingehen und die Bevölkerung auf die Strasse geht, um dagegen zu demonstrieren, lohnt es sich, nochmals eine Schlaufe zu machen und die Situation neutral beurteilen zu lassen. Stellen Sie sich vor, es müssen 74 Häuser abgebrochen, Grundstücke enteignet, Prozesse geführt werden. – Es sind jetzt schon Prozesse abgekündigt, die bis vor das Bundesgericht gehen. Das kostet auch Geld und gibt unangenehme Verzögerungen. Diese Chance für diesen Fakten-Check dürfen wir uns nicht entgehen lassen. Sonst haben wir unsere Hausaufgaben nicht gemacht. Die Politik darf nicht zum Selbstzweck werden. Wir Politikerinnen und Politiker sind dem Volk verpflichtet, und wir müssen die Stimme des Volkes ernst nehmen. Aus diesem und vielen weiteren Gründen bitten wir Sie, die Motion in beiden Punkten anzunehmen und nicht abzuschreiben.

Le président. Wir kommen zu den Fraktionssprechern. Ich ziehe den Fraktionssprecher der FDP vor, weil er dem Wahlbüro angehört und nachher wieder an die Arbeit muss.

Peter Sommer, Wynigen (PLR). Vielen Dank, dass Sie mir hier den Vorrang lassen. Um es vorneweg zu nehmen, die FDP-Fraktion nimmt die Motion in beiden Punkten an und lehnt die Abschreibung ab. Kollege Moser hat vorhin gut dargelegt, worum es in diesem Vorstoss geht: Die Motionäre verlangen, dass der Vorschlag «Westast so besser» einem Fakten-Check unterzogen wird und die Resultate in geeigneter Form, für jedermann lesbar, einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. In ihrer Antwort schreibt die Regierung, der Alternativvorschlag sei zwar grundsätzlich machbar, aber die Auswirkungen auf den Verkehr wären deutlich schlechter. Für den Rest bleibt die Regierung sehr unverbindlich, und die Antwort gibt leider nicht mehr her. Für die FDP sind qualitativ gute Verkehrsinfrastrukturen von grösster Bedeutung. Im Kanton Bern hinken wir vielerorts mit der Erschliessung noch hinterher.

Ähnlich wie bei den Verkehrsprojekten in Aarwangen und Burgdorf oder in Wilderswil sind wir der Meinung, dass auch in der Region Biel Nachholbedarf besteht, und wir nicht länger zuwarten können. Der Leidensdruck ist hoch, die Bevölkerung der Stadt Biel erwartet vom Kanton jetzt

endlich eine Lösung. Gerade vor diesem Hintergrund ist es unverständlich, dass die Regierung die Öffentlichkeit anhand der vorliegenden Zahlen und Fakten nicht transparent informiert. Sie läuft somit Gefahr, noch mehr Gegner auf den Plan zu rufen und noch mehr Brandbeschleuniger ins Feuer zu gießen, wie es Peter Moser vorhin treffend gesagt hat. Wenn der Regierungsrat der Meinung ist, das offizielle Ausführungsprojekt (AP) weise aus verschiedenen Gründen gegenüber dem Alternativvorschlag deutliche Vorteile auf, soll sie dies kundtun und sie der Öffentlichkeit vorlegen. Sonst muss sie sich den Vorwurf gefallen lassen, sie wolle sich nicht in die Karten blicken lassen. Das ist nicht die Art, wie wir uns eine konstruktive Zusammenarbeit mit der Bevölkerung von Biel vorstellen. Wir sind überzeugt, dass sich eine solche Politik auf allen Ebenen eher kontraproduktiv auswirkt. Fazit: Die FDP unterstützt die Motion in beiden Punkten und wird die Abschreibung bestreiten.

Julien Stocker, Biel/Bienne (pvl). Wir Grünliberalen sind von der Antwort des Regierungsrats zutiefst enttäuscht. Sie ist viel zu rudimentär, es fehlen sämtliche Zahlen zur Verkehrsentslastung, und auf Themen wie zum Beispiel die Umwelt geht der Regierungsrat nicht einmal ein. Ausserdem wurden bei der groben Prüfung lediglich Gründe gegen den Alternativvorschlag aufgezählt. Dieser bringt aber auch viele Vorteile mit sich, die in keinsten Weise erwähnt wurden. Unserer Meinung nach sieht ein Fakten-Check anders aus. Auch der Widerstand in der Bevölkerung wird immer grösser. 4000 Teilnehmer an der grössten Demonstration in Biel und eine Petition mit über 10 000 Unterschriften sind für ein kommunales Anliegen ziemlich beachtlich. Jetzt ist es an der Zeit, dass die Regierung ihre Bevölkerung endlich ernst nimmt. Mit dieser Begründung verlangen wir Grünliberalen vom Regierungsrat, dass der Alternativvorschlag im Detail geprüft wird, auch wenn er nicht die gleiche verkehrliche Entlastung mit sich bringen würde.

Samantha Dunning, Biel/Bienne (PS). Le groupe socialiste PS-JS-PSA soutient l'adoption des deux points de cette motion, sans classer le premier point. Le projet de réalisation du contournement ouest de Bienne, tel qu'il est prévu, soulève un certain nombre de questions, et une partie considérable de la population de l'agglomération biennoise se mobilise depuis plus de deux ans contre le projet dit «officiel».

Le président. Entschuldigung, bitte warten Sie einen Moment, die Dolmetscherin hat keinen Ton. Auf irgendeinem Platz ist ein Kopfhörer eingesteckt, wo niemand registriert ist, das ist das Problem. Ich schalte das Mikrofon des Rednerpults direkt ein, und dann schauen wir, ob es funktioniert. Können Sie bitte weiterfahren?

Samantha Dunning, Biel/Bienne (PS). On continue? – Le groupe socialiste considère que cette opposition grandissante n'est pas un simple caprice de résidentes et résidents des quartiers touchés, mais au contraire, qu'elle doit nous amener à réfléchir sur la meilleure solution possible, prenant en compte non seulement la réduction et la fluidité du trafic, mais aussi les aspects environnementaux, économiques et sociaux. Construire une autoroute autour d'une ville doit se faire avec précaution. Avec ces jonctions à ciel ouvert dans le quartier de la gare et au bord du lac, l'espace urbain sera fortement bouleversé. Des maisons seront rasées, et les travaux qui prendront selon les estimations dix ans, restreindront l'accès au lac et dénatureront son aspect actuel, alors qu'il s'agit d'un lieu de promenade par excellence. Les problèmes de trafic au faubourg du Lac ne seront pas résolus, et les jonctions risquent d'augmenter la circulation à l'endroit où elles sont implantées – donc au quartier de la gare et au faubourg du Lac – ce qui aurait l'effet contraire de celui recherché. Bien que la connexion autoroutière entre le Seeland, Bienne et la Suisse romande, et entre Soleure, Bienne et la Suisse romande pourrait être effectuée – d'ailleurs, ce serait aussi le cas avec le projet alternatif – et certains quartiers et routes délestés du trafic, le projet actuel n'est pas optimal. Ce projet me fait curieusement penser au tronçon autoroutier à Morges, qui coupe la ville en deux. En 2018, ne pouvons-nous pas faire mieux? N'avons-nous pas les moyens techniques permettant d'améliorer la circulation, tout en préservant la qualité de vie en ville? Nous ne pouvons pas nous permettre d'imposer un tel projet à l'agglomération de Bienne sans prendre la peine d'étudier un projet alternatif qui pourrait mener à des améliorations. Wir können kein Projekt durchsetzen, das in Bezug auf die Lebensqualität in der Agglomeration Biel nicht optimal ist, ohne ein alternatives Projekt zu prüfen, das zu Verbesserungen führen könnte. Le projet élaboré de manière volontaire par le comité «Axe ouest – pas comme ça» mérite d'être étudié scrupuleusement, tout d'abord par respect envers le groupe de citoyennes et citoyens qui s'est

engagé de manière proactive, mais aussi car la ville de Bienne, par le biais d'une large acceptation d'un postulat au conseil de ville, soutient un examen approfondi de cette alternative, afin d'assurer la meilleure solution possible pour notre ville.

La réponse du Conseil-exécutif pour le premier point nous laisse dubitatif. En effet, il nous répond que le projet alternatif est faisable, mais qu'il aurait de moins bons effets sur la circulation dans les quartiers, que l'exploitation du tunnel serait plus compliquée, et que le financement devrait être revu à la hausse. Cependant, il ne nous soumet aucune comparaison pour nous faire notre propre avis. Un examen sommaire devrait tout de même être agrémenté d'éléments quantifiables. De plus, le Conseil-exécutif nous annonce que l'Office fédéral des routes (OFROU) considère le rapport coût/utilité de la proposition alternative comme insuffisant, mais là aussi, nous n'avons aucun document exposant ses conclusions. Dans ces conditions, le groupe socialiste ne peut pas accepter cette réponse comme un examen sommaire et donc le classer. Il nous en faut plus. Ne serait-ce que par respect pour une grande partie de la population de l'agglomération biennoise, qui n'est actuellement pas convaincue du projet officiel. Sans oublier que dans leur demande, les motionnaires avaient précisé que le Conseil-exécutif devait travailler conjointement avec les communes concernées et l'OFROU et qu'il devait rendre les résultats de cette étude publique, ce qui visiblement n'a pas été fait. Imposer ce projet sans même inclure les communes concernées et les opposants, l'amènera forcément à sa perte.

Quant au second point, le groupe PS-JS-PSA est contre son rejet car nous n'avons actuellement aucune donnée qui nous démontre objectivement que le projet alternatif ne vaut pas la peine d'être étudié. Nous vous invitons donc à l'accepter comme motion. D'ailleurs, ce serait l'occasion pour le Conseil-exécutif de proposer d'éventuelles améliorations aux projets officiel et alternatif. Ce projet est d'envergure nationale, et il doit avancer afin d'améliorer l'état de la circulation dans et autour de l'agglomération. Mais ce projet se situe au cœur de la ville, et il est absolument nécessaire de mesurer les paramètres inhérents à l'espace urbain. *(Le président demande l'oratrice de conclure.)* Et je vous prie de prendre en compte avant tout la qualité de vie de la population et des résidents. Die Lebensqualität muss Priorität haben.

Le président. Je m'excuse, mais j'ai donné cinq minutes en plus quand vous avez commencé. Wir machen einen kurzen Unterbruch. Ich gebe gerne vor der Mittagspause noch die Resultate der Richterwahlen bekannt, und anschliessend schauen wir, welche zeitlichen Ressourcen wir noch haben. Wir haben die Resultate der Richterwahlen.

Résultat de l'affaire 2018.RRGR.76 – Election d'un ou d'une juge germanophone du Tribunal cantonal des mesures de contrainte 100 % pour la période jusqu'au 31.12.2022

Bulletins distribués: 154, bulletins rentrés: 154, dont 2 blancs et 0 nul, bulletins entrant en ligne de compte: 152, majorité absolue : 77, est élu:

Marc-Oliver Nuspliger avec 112 voix.

Markus D'Angelo a reçu 38 voix.

Karin Marti a reçu 2 voix.

(Applaudissements)

Résultat de l'affaire 2018.RRGR.138 – Election d'un ou d'une juge francophone de tribunal régional à 100 % pour la période de fonction jusqu'au 31.12.2022

Bulletins distribués: 154, bulletins rentrés: 154, dont 1 blanc et 0 nul, bulletins entrant en ligne de compte: 153, majorité absolue: 77, est élue:

Isabelle Miescher avec 150 voix

Daniel Bäumlin a reçu 3 voix

(Applaudissements)

Résultat de l'affaire 2018.RRGR.159 – Election d'un ou d'une juge germanophone de tribunal régional à 100 % pour la période jusqu'au 31.12.2022.

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

Denise Weingart-Schneider avec 95 voix

Michael Erismann a reçu 58 voix.

Voix éparses: 1

(Applaudissements)

Résultat de l'affaire 2018.RRGR.141 – Election d'un juge spécialisé ou d'une juge spécialisée germanophone de tribunal régional dans les litiges relevant du droit du travail pour la période jusqu'au 31.12.2022

Bulletins distribués: 154, bulletins rentrés: 154, dont 0 blanc et 0 nul, rentrant en ligne de compte: 154, majorité absolue: 78, est élu:

Christoph Wyss avec 154 voix.

(Applaudissements)

Le président. Ich gratuliere allen gewählten Richterinnen und Richtern und wünsche ihnen in ihrem Amt viel Erfüllung.

Wir fahren weiter mit den Fraktionen. Für die SVP-Fraktion Grossrat Marti.

Willy Marti, Kallnach (UDC). Wir von der SVP sind grundsätzlich der Meinung, nach dieser jahrzehntelangen Planung solle möglichst bald auch die Verbindung zur Westschweiz entlang des Jura-Südfuss und dem Seeland gestartet werden können. Wir sind eigentlich auch der Meinung, nach den durchgeführten Konsultationen der direktbetroffenen Gemeinden könne ein gemeinsam erarbeitetes Ausführungsprojekt in den Grundsätzen akzeptiert werden. Wenn jetzt die Opposition – die ich aus dem Lager der meist grundsätzlich gegen das Auto politisierenden Ecken sehe – ein anderes Projekt präsentiert, ein Projekt, das, davon bin ich überzeugt, in Kürze aus der gleichen Ecke auch wieder torpediert wird, dann muss man das trotzdem ernst nehmen. Aber die PR dieses Komitees läuft. Sie haben Argumente gegen das offizielle Projekt und arbeiten sicher auch ein Stück weit mit der Angst. Zweifellos wird der Bau des Ausführungsprojekts, das wir jetzt eigentlich vor uns hätten, grosse Einschnitte in die Landschaft erfordern. Die Verkehrsbelastung wird während der Bauphase gross sein. Es geht mir nicht um die zu fällenden Bäume. Diese Bäume fallen wie alle anderen Bäume auch, die können wieder gesetzt werden. Aber die Eingriffe werden erheblich sein. Das Resultat mit der besseren Erschliessung vom offiziellen Projekt kann man natürlich auch als Nachteil sehen, wenn man es denn so will.

Wie jede Fraktion haben auch wir Mitglieder aus dem Berner Oberland und dem Emmental. Für sie kann Biel ziemlich weit weg sein. Sie kennen das Projekt weniger, nämlich ungefähr so, wie es viele Bieler bis zu dieser professionell geführten Kampagne auch gekannt haben. Aber das hat sich geändert. Wir sehen es eigentlich wie die Motionäre. Im Keim ersticken können wir diese Opposition nicht mehr, es brodelt. Wenn der Regierungsrat geltend macht, alle Varianten verglichen zu haben, dann müssen doch eigentlich Unterlagen vorhanden sein, die man noch ausarbeiten kann, und die Forderungen der Motionäre könnte man eigentlich ohne einen Riesenaufwand zu betreiben erfüllen. Die zusätzlich benötigte Zeit können wir von unserer Seite in Anbetracht der 40 Jahre Planung akzeptieren. Wenn dann die Unterlagen vorliegen, dann haben auch wir Grossräte Unterlagen,

gestützt auf welche wir viel besser entscheiden können, in welche Richtung es gehen soll. Die SVP stimmt beiden Ziffern einstimmig zu, die Abschreibung wird abgelehnt.

Christoph Grupp, Biel/Bienne (Les Verts). Ich darf hier für die Grünen reden, ich möchte aber vorneweg noch eine Interessenbindung bekannt geben: Ich bin Bieler. Der Regierungsrat hat mit seiner Information vom 16. Mai 2018 tatsächlich eine Pandora-Büchse geöffnet. Zusammen mit der Publikation der Antwort hat er gleichzeitig signalisiert, dass er am Ausführungsprojekt fix festhalten will. Die Überprüfung zum Fakten-Check, die die Motion fordert, ist in sehr kurzer Zeit und nur sehr oberflächlich erfolgt. Damit wird die Tragweite dieses anstehenden Bauwerks missachtet, und dies trägt paradoxerweise dazu bei, dass weder dem Anliegen der Motionäre noch dem der grossen und stetig wachsenden Opposition Rechnung getragen wird, nämlich so, dass man endlich Klarheit hätte. Weshalb nicht? – Die Überprüfung und Berichterstattung an den Grossen Rat liefert keine stichhaltigen Grundlagen, keine klaren Zahlen, zum Beispiel zum Umlagerungspotenzial, sondern falsche Angaben zu den Kosten und keinerlei Angaben zu den Auswirkungen auf Umwelt und Städtebau. Eine Prüfung durch das ASTRA, wie der Bericht stipuliert, hat so niemals stattgefunden. Apropos Kosten: Auch die Überprüfung würde nicht einen zweistelligen Millionenbetrag kosten, sondern auf dem Niveau, das die Motionäre fordern, etwa eine halbe Million. Somit ist das Ziel der Motion verfehlt worden, Klarheit für die Region, für alle Beteiligten zu schaffen, und das sind nicht wenige. Allein auf der Seite der Gegnerschaft gibt es 2000 eingetragene Mitglieder. An einer Demonstration letzten Sommer haben 4000 Leute friedlich, aber dezidiert ihre Meinung kundgetan. Heute entscheiden wir darüber, ob man dem Regierungsrat folgen und Häuser, Bäume, ein Naherholungsgebiet für eine ganze Generation, opfern und nicht mehr zugänglich haben soll, oder ob man auf der anderen Seite eine seriöse, idealerweise unabhängige Prüfung ermöglicht, die die Sorgen der regionalen Bevölkerung ernst nimmt und der Alternative eine Tür öffnet. Ich habe mehrere Stimmen aus dieser Runde gehört, denen zufolge wir jetzt endlich vorwärts müssen, nicht noch weiter verzögern. Bis letzten Herbst habe ich auch gedacht, dieser Zug sei abgefahren. Jetzt müssen wir vorwärts machen und dafür sorgen, dass man das möglichst stadtverträglich gestalten und das Umlagerungsziel erreichen kann.

Dann kam dieses Alternativprojekt «Westast – so nicht!». Es schlägt vor, auf zwei Anschlüsse zu verzichten, notabene Nummer 9 und 10, für eine Stadt von nicht einmal 60 000 Einwohnern. Der Westast würde mit diesem neuen Projekt gänzlich unter dem Boden verschwinden. Auf diese zwei Schneisen von riesiger Tragweite, ungefähr ab hier, vom Rathaus, bis runter zur Nydeggbücke und etwa die Breite der Altstadt, können wir verzichten. Die Auswirkungen auf Biel, auf die Verbindung zum See, zu Nidau, wären beim offiziellen Projekt während rund 15 Jahren schwierig bis unmöglich. Mit der Alternative müsste man auch nicht im Grundwasser baggern, man müsste das lose Material nicht eingefrieren, wie das sonst gemacht wird, sondern man könnte alles viel einfacher machen. Wenn weniger Bäume und vor allem weniger Häuser abgerissen werden, dann gibt es auch sicher niemals diese Einsparungen, und man könnte damit auch die Bauzeit massiv reduzieren. Man könnte ungefähr mit der halben Bauzeit rechnen. «Westast [Biel] so besser» bietet also eine interessante und darum sehr ernst zu nehmende Alternative. Sie wäre etwa eine halbe Mrd. Franken günstiger, und somit wäre sie auch nicht mehr die teuerste Autobahn, die in der Schweiz gebaut würde. Der Kilometer kostet mehr als viermal so viel wie die Gotthardautobahn pro Kilometer. So frage ich Sie: Kann man denn einen solchen Vorschlag einfach vom Tisch wischen, ihn mit einem Schulterzucken ablehnen, wie das in der Antwort vom Regierungsrat der Fall ist? – Im Bieler Stadtparlament haben wir vor drei Wochen darüber debattiert. Mit 43 zu 10 Stimmen war man der Meinung, man solle es nochmals ausführlich prüfen, bei der Regierung vorstellig werden, und die neutrale Prüfung vornehmen. Man kann sich natürlich schon fragen, weshalb das bis jetzt nicht erfolgt ist. Einer meiner Stadtratskollegen, Alfred Steinmann, hat gesagt, es sei halt so, dass jeder Bäcker seine Brötchen am liebsten habe. Wenn das Tiefbauamt diesen Bericht prüfen muss, dann kommt am Schluss das eben nicht wahnsinnig erstaunliche Resultat heraus, dass die eigene Variante halt doch viel besser ist. Ich fordere Sie auf und lade Sie ein, diese Motion nicht abzuschreiben, sie in beiden Punkten aufrechtzuerhalten und dieser Prüfung eine reelle Chance zu geben.

Le président. Hiermit sind wir bei der Mittagspause angelangt. Ich wünsche allen einen guten Appetit.

Les délibérations sont interrompues à ce stade.

La séance est levée à um 11 heures 45.

Les rédactrices:

Tanja Steiger (d)

Sara Ferraro (f)