

**Der Grosse Rat Le Grand Conseil
des Kantons Bern du canton de Berne**

Donnerstag (Vormittag), 13. Juni 2019 / Jeudi matin, 13 juin 2019

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion / Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

**37 2018.RRGR.706 Motion 250-2018 Mentha (Liebefeld, SP)
Westast Biel: Moratorium und neuer Dialog zum Westast Biel**

**37 2018.RRGR.706 Motion 250-2018 Mentha (Liebefeld, PS)
Axe Ouest à Bienne : moratoire et réouverture de la discussion**

Gemeinsame Beratung der Geschäfte 2018.RRGR.690 und 2018.RRGR.706.

Délibération groupée des affaires 2018.RRGR.690 et 2018.RRGR.706.

Präsident. Wir kommen zu den Traktanden 36 und 37. Passen Sie auf: Die Antwort wurde gleichzeitig zu vier Motionen gegeben, wir behandeln je zwei zusammen. Wir beraten die Traktanden 36 und 37 gemeinsam und nachher die Traktanden 38 und 39. Zuerst zu den Traktanden 36 und 37. Der Motionär des Vorstosses zu Traktandum 37 darf sich auch schon anmelden. Als Erster spricht Julien Stocker.

Julien Stocker, Biel/Bienne (glp). Zuerst möchte ich mich beim Regierungsrat und der Verwaltung für die Beantwortung meines Vorstosses bedanken. Eine Zeit lang war die Stimmung in Biel wegen des Westasts wirklich recht angeheizt. Der Regierungsrat hat zum Glück im letzten Augenblick noch bemerkt, dass er die Autobahn nicht einfach so gegen den Willen der lokalen Bevölkerung bauen kann. Vor diesem Hintergrund bin ich dankbar für den initiierten Dialogprozess. Das hat die Situation um den Westast in der Tat etwas beruhigt. Deshalb wollen wir Grünliberalen heute auch gar nicht gross über das Autobahnprojekt diskutieren, denn das ist nun eigentlich die Aufgabe des laufenden Dialogs. Ich hoffe, dass dieser wirklich ergebnisoffen geführt werden kann und man am Schluss zu einer zufriedenstellenden Lösung für Biel und die Region Seeland kommt. In dem Sinn habe ich meine Motion zum Postulat gewandelt. Unsere Fraktion wird den Anträgen des Regierungsrates folgen. Für die weiteren Vorstösse betreffend den Porttunnel wird sich mein Parteikollege Alberucci noch an Sie richten. Ich sage es noch einmal: Ich habe die Motion gewandelt.

Präsident. Als Zweites kommen wir zum Vorstoss 37, wobei Luc Mentha auch noch zum Abschreibungsantrag sprechen wird, der dazu vorliegt. Würden sich die Mitmotionäre des Vorstosses 37 bitte rasch bei uns melden, falls sie als Mitmotionäre sprechen möchten?

Antrag FDP (Hess, Nidau)

Geschäft 2018.RRGR.706: Annahme und gleichzeitige Abschreibung.

Proposition PLR FDP (Hess, Nidau)

Affaire 2018.RRGR.706: Adoption et classement.

Luc Mentha, Liebefeld (SP). Mit diesem Vorstoss haben ich und meine Mitunterzeichner angeregt, beziehungsweise verlangt, dass man ein Moratorium ausruft, damit man einen ergebnisoffenen, einen ernsthaften Dialog mit allen Beteiligten ermöglicht, mit welchem man eine Alternative zum Auflageprojekt entwickelt und bei diesem Dialog eine Redimensionierung des Projekts prüft, einen Verzicht auf die Anschlüsse prüft, eine Verkürzung der Bauzeit prüft, insbesondere auch tiefere Bau- und Betriebskosten, die Respektierung des Bundesinventars der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)-geschützten Areale – oder mehreren ISOS-geschützten Areale – in Biel ebenfalls beachtet, und insbesondere Experten des Städtebaus für ein Alternativprojekt beizieht.

Ich danke dem Regierungsrat und dem Baudirektor, dass er genau diesen Dialog jetzt möglich macht, und ich bin froh, dass es so gekommen ist. Ich bin aber dezidiert der Auffassung, dass eine Abschreibung heute – jetzt nehme ich Bezug auf den Abschreibungsantrag von Grossrätin Hess – falsch und verfrüht ist. Ich habe mit meinem Vorstoss – deshalb habe ich mir erlaubt, diesen nochmals in Erinnerung zu rufen – nicht nur die Sistierung des Auflageprojekts beantragt, die das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) beziehungsweise das Bundesamt für Strassen (ASTRA) inzwischen bewilligt hat, sondern ich habe einen Dialog verlangt. Es wäre aus meiner Sicht falsch, wenn man jetzt nicht zuerst den Dialog abwarten würde. Der Dialog muss abgeschlossen werden, bevor man die vorliegende Motion abschreiben kann. Sonst ist es möglich, dass einzelne Gruppierungen plötzlich aus dem Dialog ausscheren und dieser zum Scheitern verurteilt ist, weil irgendwelche Organisationen einfach aussteigen und es keinen Sinn macht, diesen weiterzuführen.

Ich glaube, dass die geschätzte Kollegin Hess überlesen hat, dass es nicht nur um die Sistierung des Auflageprojekts geht – das ist inzwischen erfolgt, das ist richtig –, sondern dass es bei unserem Vorstoss eben auch darum geht, einen ernsthaften Dialog zu führen, und dieser wird bis Mitte nächstes Jahr geführt. Geben wir diesem Dialog die Chance, dass er zu einem Erfolg werden kann, damit man sich in dieser umstrittenen Angelegenheit finden kann. Aus meiner Sicht ist die Abschreibung das Falsche. Ich bitte Sie, die Motion zu unterstützen und den Abschreibungsantrag abzulehnen.

Präsident. Ich gebe zuerst Sandra Hess das Wort. Sie spricht zugleich als Fraktionssprecherin. Anschliessend gehen wir der Reihe nach vor. Sandra Hess, Sie haben das Wort.

Sandra Hess, Nidau (FDP). Ich nehme gerne als Fraktionssprecherin Stellung zu den beiden Vorstössen. Die Fraktion hat den Abschreibungsantrag gestellt, es ist ein Abschreibungsantrag der Fraktion FDP, und ich nehme auch dazu Stellung.

Die beiden Vorstösse wurden am 19. November 2018 eingereicht. Sie verlangen einerseits den Rückzug des fertig ausgearbeiteten Ausführungsprojekts A5-Westumfahrung und die Ausarbeitung eines neuen Projekts und andererseits ein Westast-Moratorium sowie einen neuen Dialog. Beide Vorstösse berufen sich auf den Widerstand in der Region gegen den A5-Westast.

Ich erlaube mir an dieser Stelle einen kurzen Blick zurück in die Geschichte des Westasts: Seit bald siebzig Jahren wird an einer Lösung für die Verkehrsprobleme in der Region Biel gearbeitet. Im Laufe der Zeit kamen und gingen unzählige Projekte, oder sie wurden wieder verworfen. Das letzte Projekt wurde vor zehn Jahren ad acta gelegt. Damals geriet ein bestehendes Projekt unter Druck, und der damalige Bieler Stadtpräsident Hans Stöckli erhielt den Auftrag, in einem breit abgestützten Prozess eine neue und von allen Betroffenen akzeptierte Lösung für die Westumfahrung zu suchen. Das aktuelle Ausführungsprojekt ist das Resultat dieser Arbeit. Es ist vom Bundesrat genehmigt und die beiden hauptbetroffenen Städte Nidau und Biel haben eine fertig ausgearbeitete städtebauliche Begleitplanung gemacht. Diese Arbeit wurde in den letzten zehn Jahren geleistet. Das ist eine lange Zeit, darin sind wir uns sicher einig. Es verwundert sicher nicht, dass in der Zwischenzeit Fragen aufgekomen sind und dass man sich fragt, ob das immer noch das richtige Projekt ist und ob es stadtverträglichere Lösungen gäbe.

Auch die FDP-Fraktion ist der Meinung, dass der Widerstand gegen das Projekt nicht ignoriert werden darf. Wir stellen aber fest, dass seit der Einreichung der Vorstösse viel passiert ist und die Vorstösse sozusagen von den Ereignissen überholt worden sind. Sie konnten in der Antwort der Regierung lesen, dass die Behördendelegation A5 im Dezember 2018 beschlossen hat, einen Dialogprozess in Gang zu setzen. Im Februar 2019 beantragte der Regierungsrat dem UVEK die Sistierung des Genehmigungsverfahrens, und diese wurde auch umgehend erteilt. Die Motion Stocker, die nun in ein Postulat gewandelt ist, fordert, dass der Regierungsrat das Ausführungsprojekt zurückzieht und ein neues ausarbeitet. Diese Forderung wurde zu einem Zeitpunkt eingereicht, als man nicht wusste, wie jetzt mit dem Widerstand in der Region umgegangen wird. Das hat sich in der Zwischenzeit aber geklärt, und die Dialoggruppe hat ihre Arbeit aufgenommen.

Die FDP-Fraktion ist deshalb der Meinung, dass es jetzt keinen Prüfauftrag zuhanden der Regierung braucht, um das Projekt zurückzuziehen. Der Dialogprozess wird zeigen, wie eine tragfähige Lösung aussieht, was es dafür braucht. Das weitere Vorgehen wird sich daraus ergeben. Wir sind der Meinung, dass es nach so langer Zeit ein fatales Zeichen an den Bund wäre, wenn man jetzt von einem totalen Rückzug zu sprechen beginnt. Das könnte bedeuten, dass die reservierten Mittel gestrichen würden und am Schluss gar kein Geld für gar nichts mehr zur Verfügung stünde. Damit hätten wir das Kind mit dem Bade ausgeschüttet. Den Schaden hätten die Bevölkerung und die

Wirtschaft in der ganzen Region rund um die Städte Nidau und Biel. Die Fraktion FDP lehnt den Vorstoss zu Traktandum Nummer 36 ab, auch als Postulat.

Der zweite Vorstoss von Luc Mentha wird von der Fraktion unterstützt, sowohl als Postulat als auch als Motion. Der Vorstoss fordert genau das, was im letzten halben Jahr passiert ist: ein Moratorium und ein neuer Dialog zum Westast. Das Moratorium ist in Kraft, seit das UVEK das Plangenehmungsverfahren sistiert hat, und auch die Forderung nach einem ergebnisoffenen Dialog ist von der Behördendelegation in Gang gesetzt worden. Der Dialogprozess hat den Auftrag, bis Juni 2020 eine breit abgestützte Empfehlung auszuarbeiten, wie in dieser Sache weiter vorgegangen werden soll. Bund und Kanton, die beiden hauptbetroffenen Städte Nidau und Biel, haben die nötigen Mittel gesprochen; es stehen 1,2 Mio. Franken für den Prozess zur Verfügung. Die Fraktion FDP begrüsst, dass Befürworter und Gegner im Dialog stehen. Wir begrüssen, dass man gemeinsam nach Lösungen sucht. Die Forderung ist aber erfüllt, und deshalb haben wir auch den Antrag auf Abschreibung gestellt.

Präsident. Besten Dank. Damit kommen wir zu den Fraktionssprechenden. Zuerst Lars Guggisberg für die SVP.

Lars Guggisberg, Kirchlindach (SVP). Worum geht es bei der Westumfahrung Biel eigentlich? – Das geht häufig vergessen: Es geht nämlich um die Lösung eines grossen Verkehrsproblems, das seit Jahrzehnten besteht. Es ist wichtig, dass die Exportregion Biel-Seeland als wichtiger Dreh- und Angelpunkt der bernischen Wirtschaft auch in Zukunft an die Schweiz und an den internationalen Markt angebunden bleibt. Ein zentrales Puzzleteil ist dabei der A5-Westast, der gleichzeitig auch eine Brücke über den Röstigraben darstellt. Die Erfahrungen mit dem Ostast zeigen, dass die gesamte Region von einer neuen Autobahnumfahrung profitieren kann. Mir hat auf jeden Fall noch niemand gesagt, er möchte gerne in die Zeit vor dem Ostast zurückkehren. Wir sprechen nur vermeintlich über Beton, Teer, Anschlüsse und Baustellen. Wir sprechen auch nicht nur über die Stadt Biel. Wir sprechen von einer Region mit 150 000 Einwohnerinnen und Einwohnern, die endlich eine Lösung für die Verkehrsprobleme braucht. Wir sprechen über Kinder auf dem Schulweg, über Familien, über ältere Menschen. Wir sprechen allgemein auch über den Langsamverkehr, der immer mehr Durchgangsverkehr und Abgase ertragen muss, solange nicht endlich etwas geschieht.

Ein paar Worte zum Ausführungsprojekt: Man muss das Projekt nämlich kennen. Man muss auch wissen, wie es zustande gekommen ist. Es ist sehr bezeichnend, dass in der Motion Stocker kein Wort zum Inhalt des Ausführungsprojekts steht. 2010, es ist gesagt worden, hat sich unter der Leitung von Hans Stöckli eine überparteiliche Gruppe formiert. Ziele und Wünsche der Stadt Biel und damit die Basis des Ausführungsprojekts waren erstens die Entwicklung von der Stadt hin zum See, zweitens der Ausbau des ÖV, drittens die Befreiung des Stadtzentrums vom Individualverkehr, viertens die Verhinderung von Schleichverkehr zwischen den Quartieren, fünftens die Anbindung der Quartiere an die Autobahn.

Gescheite Fachleute und Personen aus allen politischen Lagern suchten jahrelang nach einer Lösung, prüften und wogen verschiedene Varianten gegeneinander ab. 140 Mio. Franken sind verplant – 140 Mio. Franken! Schliesslich hat sich das vorliegende Projekt als das effizienteste und zielführendste herausgestellt. Wir sprechen von einer insgesamt 7,2 Kilometer langen Nationalstrasse, 6,2 Kilometer von diesen 7,2 verlaufen unterirdisch. Kolleginnen und Kollegen: 86 Prozent von diesem Ausführungsprojekt verlaufen in einem Tunnel. Die zwei Anschlüsse Bienne-Centre und Seevorstadt nehmen flächenmässig 3 Promille des Bieler Stadtgebiets ein, 3 Promille. Die Gegner sprechen von einer städtebaulichen Katastrophe, ohne zu erwähnen, dass nebenan ein Gleisfeld des Bahnhofs Biel mindestens so viel Fläche in Anspruch nimmt und das erst noch ebenerdig.

Das sehr gute Projekt – ich sage es nochmals –, das nach den Wünschen der Stadt Biel entstanden ist, das Projekt von Ständerat Hans Stöckli, soll jetzt zurückgezogen werden. Haben Sie das Gefühl, ein Mann, der zwanzig Jahre lang Stadtpräsident von dieser Stadt war, wolle seiner Stadt ein Projekt aufs Auge drücken, das nicht gut ist? – Das Ausführungsprojekt jetzt zurückzuziehen, würde automatisch bedeuten zurück auf Feld eins, weitere Planungsmillionen, weitere Staus, weiterhin Abgase in den Quartieren, mehr CO₂ und am Schluss möglicherweise mit leeren Händen dastehen. Die Kantone Zürich, Basel und Genf nehmen für ihre Verkehrsprojekte die über 2 Mrd. Franken natürlich sehr gerne mit Handkuss. Der grosse Verlierer wäre einmal mehr der Kanton Bern und die Region Biel-Seeland. Ja, möglicherweise kann man noch optimieren: bei der Grösse der Anschlüsse, bei der Bauzeit, bei der Grösse der Landbeanspruchungen und bei der Grösse von Installations- und Baustellenplätzen. Dies aber ohne den Pfad des Ausführungsprojekts zu verlassen.

Fazit: Die SVP-Fraktion lehnt das Postulat Stocker einstimmig ab. Die Motion Mentha will sie annehmen und gleichzeitig abschreiben, im Sinne des Antrags der FDP-Fraktion. Wenn die Abschreibung bestritten wird, lehnt die SVP-Fraktion auch die Motion Mentha ab.

Martin Aeschlimann, Burgdorf (EVP). Ich spreche für die EVP-Fraktion und gleichzeitig als Mitmotionär. Luc Mentha hat in der Begründung der Motion präzise und nachvollziehbar erläutert, weshalb ein Moratorium und ein neuer Dialog zum Auflageprojekt Westast Biel durchaus Sinn machen. Der Kern der Begründung ist im folgenden Satz zusammengefasst: «Es darf nicht sein, dass ein Projekt, das die Innenstadt von Biel bei optimalstem Verlauf der Bauarbeiten während mindestens 15 Jahren in einen Bauplatz verwandelt, das Stadtbild schwerwiegend beschädigt und die Innenstadt mit vermehrtem motorisiertem Individualverkehr belastet, gegen den offensichtlichen Widerstand grosser Teile der Bevölkerung durchgedrückt wird.»

Eigentlich verfügt der Kanton über eine Gesamtmobilitätsstrategie, in welcher ganz hohe verkehrsplanerische Ziele definiert wurden. Sie fordern einerseits, den Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und verträglich zu gestalten. Im Weiteren enthält die Strategie auch die Maxime, wonach eine Nachfragebeeinflussung und ein Verkehrsmanagement den Aus- und Neubauten vorzuziehen seien. Wir sehen, in der Verkehrspolitik befinden wir uns eben im Spannungsfeld von achtbaren Grundsätzen, bald schon mit einem neuen Verfassungsartikel für den Klimaschutz und den politischen Zwängen als Folge der Verkehrsüberlastung in unseren Dörfern, in unseren Städten und in unseren Agglomerationen. In dieser mentalen Auseinandersetzung obsiegen dann meistens die Rezepte der Vergangenheit gegenüber neuen Denkansätzen und Strategien. Es ist klar: Das über Jahrzehnte erprobte ingenieur- und bautechnische Handwerk des Strassenbaus verspricht zwar eine begrenzte spürbare Entlastung. Die Entlastung wird jedoch meistens mit unverhältnismässig hohen Kosten erkaufte, generiert zusätzlichen Verkehr – das weiss man, das ist nachgewiesen – und beschleunigt damit auch den Verlauf, bis das Gesamtsystem des Verkehrs an seine Systemgrenzen stösst. Denn irgendwann lassen sich die Verkehrsströme auch mit dreigeschossigen Strassen oder eben mit Tunnel, wie wir vorhin gehört haben, nicht mehr stärker verflüssigen, weil der Raum nicht vermehrt werden kann und der Verkehr an anderen Stellen wieder ins Stocken gerät. Eine Erfahrung, welche die Politik und die Gesellschaft schon seit Jahrzehnten immer wieder machen.

Ich habe das Gefühl, wir stehen heute an einem Wendepunkt, der uns veranlasst, die Mobilität grundsätzlich neu zu denken. Die «Neue Zürcher Zeitung (NZZ)» hat gerade letzte Woche eine Studie der Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH) zur selbstfahrenden Mobilität thematisiert. Diese kommt nach einer aufwendigen Simulation erstmals zum Schluss, dass die selbstfahrende Mobilität zu einer starken Mehrbelastung des Verkehrssystems führen könnte. Das sind neue Überlegungen oder Erkenntnisse. Wir fragen uns: Bauen wir denn in Zukunft in unseren Städten einfach mehrgeschossige Strassen? – Ich denke, es muss uns heute gelingen, in der Verkehrspolitik, in Alternativen zu denken beginnen. Dabei sollten wir mit flexibleren, anpassbareren Modellen planen anstatt mit eindimensionalen, auf lange Sicht betonierten Korridoren.

Gerade deshalb braucht es eben das Moratorium. Es bietet die Chance der Rückbesinnung auf die Grundsätze der Mobilitätsstrategie des Kantons: Vermeiden, verlagern und – dieser Punkt wäre jetzt für das Projekt in Biel ein erheblicher Mehrwert – verträglich gestalten. In diesem Zusammenhang möchte ich auch betonen und ich erinnere dabei auch an die wirklich wichtige Forderung der Motion von Luc Mentha: «Es sind insbesondere auch Experten des Städtebaus beizuziehen.» Ich habe zwar vorhin den Äusserungen von Sandra Hess entnommen, dass dort bereits schon Leute an Bord waren. Die EVP-Fraktion wird den beiden Vorstössen zustimmen und die Planungserklärung Hess auf Abschreibung ablehnen.

Christoph Grupp, Biel/Bienne (Grüne). Wie mein Vorredner spreche ich einerseits als Fraktionssprecher zum Vorstoss von Traktandum 36 und andererseits als Mitmotionär zum Traktandum 37. Wir haben es gehört: Das Dialogverfahren ist seit diesem Frühling eingeleitet, beschlossen wurde es letzten Dezember. Ich danke dem Regierungsrat ganz herzlich, dass er der Region Biel diese Chance eröffnet hat. Auch die Sistierung des Prozesses durch das ASTRA ist eine sinnvolle Massnahme, sodass man nun wirklich breit abgestützte und anerkannte Abklärungen und Beratungen abgehalten werden können. Das Verfahren ist sehr sorgfältig aufgegleist worden. Geleitet wird das Dialogverfahren durch den ehemaligen Generalsekretär des UVEK, Hans Werder.

Es gibt einige, die sagen, es sei ein eher langweiliges Verfahren. Ich würde mich lieber an die offizielle Sprachregelung halten: Es ist ein ergebnisoffenes Verfahren, will sagen, es ist die richtige Strategie, um sich nochmals in der Region umzuhören, die verschiedenen Kräfte anzuhören und zu

schauen, ob man zu einem Kompromiss kommt. Aus meiner Sicht ist es die einzige Möglichkeit, dass man in dieser Frage die gespaltene Region wieder ein wenig einigen könnte.

Lars Guggisberg, Sie haben gesagt eine Fläche von 3 Promille des Stadtgebiets von Biel sei quasi vernachlässigbar. Erzählen Sie dem Polizisten bei der nächsten Kontrolle, falls Sie 3 Promille Blutalkohol aufweisen, das sei vernachlässigbar. (*Heiterkeit / Hilarité*) 3 Promille, das wissen wir, können einen sehr grossen Einfluss haben, und im Fall von Biel hätten sie dies auch. Die Anschlüsse sind mitten im Stadtgebiet platziert, und deshalb denke ich, ist es mehr Wert, dass man sich nochmals überlegt: Will man ein solches Monsterbauwerk mitten in der Stadt Biel bewerkstelligen, planen, umsetzen? – Ich glaube, hier ist ein Marschhalt sicher sinnvoll.

Zu Sandra Hess möchte ich sagen: Als Mitglied dieser Dialoggruppe finde ich es einigermaßen befremdlich, jetzt bereits die Abschreibung zu verlangen. Das Abschreiben dieses Prozesses bereits jetzt wäre eben auch ein Signal an all die Leute, die an diesen Prozess glauben; ich hoffe Sie gehören auch zu diesen. Ich habe entsprechende Signale aus der Region erhalten, dass nicht verstanden wird, wenn Mitglieder aus dieser Gruppe den Prozess jetzt bereits abschreiben wollen. Wie soll man glaubwürdig miteinander um Kompromisse ringen, wenn man das Verfahren jetzt bereits abschreiben, diesem keine weitere Bedeutung mehr beimessen will? – Deshalb sage ich: Der Regierung folgen, die Motion Stocker in ein Postulat wandeln, wie der Motionär zugestimmt hat. Wir von den Grünen können dies sehr gut mittragen. Die Motion zum Moratoriumsverfahren und den Dialogprozess annehmen und sicher nicht abschreiben, weil der Prozess im Gang und für die Region von grösster Bedeutung ist. Die Abschreibung wäre eindeutig verfrüht. Danke, wenn Sie dem so folgen können.

Präsident. Für die SP-JUSO-PSA, David Stampfli.

David Stampfli, Bern (SP). Vorweg: Die SP-JUSO-PSA-Fraktion wird das jetzt gewandelte Postulat Stocker unterstützen. Genauso werden wir die Motion Mentha unterstützen und nicht abschreiben.

Weshalb? – Der Westast wurde hier drin schon viel diskutiert, und es ist wahrscheinlich eher ein Spezialfall, dass die gesamte Verkehrsführung einer Stadt im ganzen Kanton und insbesondere im Kantonsparlament so viel zu reden gibt. Trotzdem ist es irgendwo berechtigt. Wer Biel etwas kennt, weiss, dass es dort durchaus gewisse Schwierigkeiten beim Verkehr gibt und dass diese vielleicht auch etwas hausgemacht sind. Dies so als Erinnerung an die Bieler und Bielerinnen.

Wir sind uns hier drin sicher einig, dass etwas geschehen muss. Die Frage ist eher, was. Die Lösung, die seit Längerem auf dem Tisch ist, ist – zumindest aus unserer Sicht – keine Lösung. Es ist eine Lösung, die ziemlich alt ist. Sie atmet den Geist des Autobahnbaus, der eigentlich aus den Sechzigerjahren kommt, und das möchten wir nicht. Es ist aber auch klar, dass es hier drin andere gibt, die finden, es sei die richtige Lösung. Momentan haben wir das Problem, dass die Fronten verhärtet sind und man nicht vorwärtskommt. Genau in dem Moment war es das Richtige, dass man sagte: Man macht einen Schritt zurück, man sitzt zusammen. Man gründete die Gruppe, mit der man herauszufinden versucht, wie man eine bessere Lösung finden könnte, eine die verträglich ist, eine mit der man möglichst viele Leute mitnehmen kann. Ob man am Schluss alle mitnehmen kann, sei dahingestellt. Aber es soll eine Lösung sein, die am Schluss breit abgestützt ist und vor allem der Bevölkerung von Biel und Umgebung nützt.

Wir sind der Überzeugung, dass der Weg, der nun eingeschlagen wurde, der richtige ist. Wir sind auch froh, dass Regierungsrat Neuhaus hier geholfen hat, dass man diesen Weg beschreiten kann. Wir glauben, dass die beiden Vorstösse genau in diese Richtung zielen. Es wäre ein sehr wichtiges Signal, dass wir die beiden Vorstösse nun unterstützen, und vor allem, dass wir sie nicht abschreiben. Hier drin wird immer sehr viel von Signalen und Signalwirkung gesprochen, und es wird häufig auch etwas belächelt. Das mag ja sein, aber seien wir ehrlich: Nebst den Gesetzen, die wir hier drin beschliessen, senden wir eben auch sehr viele Signale aus. Es hat auch viel mit Symbolik zu tun. Wenn der Grosse Rat zum Beispiel einen Vorstoss abschreibt, ist das auch ein Signal. In diesem Fall wäre das Signal fatal. Es würde für jene Leuten ein ganz schlechtes Signal senden, die jetzt in der Gruppe engagiert sind, die Vertrauen gefasst haben und fanden: «Okay, da können wir eine Lösung finden.» – Das wollen wir nicht. Wir wollen diese Gruppe nun arbeiten lassen. Wenn sie fertig sind, kann man den Vorstoss abschreiben, dann ist es auch abgeschlossen. Jetzt abschreiben wäre merkwürdig, wäre vom Prozess her nicht sinnvoll und eben ein ganz schlechtes Signal. Die SP-JUSO-PSA-Fraktion bittet Sie, beide Vorstösse zu unterstützen und die Abschreibung abzulehnen.

Jakob Etter, Treiten (BDP). Wir haben fast dieselbe Analyse gemacht wie mein Vorredner, kommen aber zu einem anderen Schluss. Zur Motion, beziehungsweise der in ein Postulat gewandelten Motion Stocker: Der Rückzug des Ausführungsprojekts wäre jetzt sicher das absolut Falscheste, das man machen könnte. Deshalb lehnen wir das Postulat klar und einstimmig ab. Hingegen unterstützen wir das Moratorium, beziehungsweise den Runden Tisch, der nun läuft, vollumfänglich. Wir wollen dieser Dialoggruppe die Chance geben, dass sie vor allem alle Optionen, alle Möglichkeiten offenhält, über alle sprechen kann und alle prüft. Dies, damit man nicht jetzt bereits eine Variante bevorzugt oder eine Variante benachteiligt, sondern, damit man sie neutral prüft. Wir haben das Vertrauen, dass der Runde Tisch, beziehungsweise die Dialoggruppe, wirklich gut und professionell arbeitet und dass sie die Varianten neutral und unabhängig prüft. Sie schreiben auch, sie seien ergebnisoffen. Wenn man aber in der Bevölkerung eine Umfrage macht und mehr als die Hälfte gegen ein Projekt ist, sind wir der Meinung, dass man ein solches Projekt sicher nochmals hinterfragen und allenfalls noch optimieren muss. Wir haben das Vertrauen in die Dialoggruppe, und wir geben ihr die Chance, dass sie dies auch macht, dass sie alle Projekte anschaut.

Ich möchte noch auf meine Interpellation (I 222-2018) hinweisen, die sich in den Unterlagen befindet, wo der Regierungsrat auf verschiedene Fragen in Bezug auf die Seeland-Tangente eine Antwort gibt. Ich hatte Anfang Mai die Gelegenheit, mit dem Leiter der Dialoggruppe, mit Dr. Werder, sprechen zu können und ihm die Seeland-Tangente vorzustellen. Ich bin sehr erfreut, dass er auch diese in die Diskussion einbezieht, dass er auch diese mit der Dialoggruppe prüft und als gleichwertige Variante betrachtet. Die Bemühungen für einen offenen Dialog konnte ich dort feststellen. Sie bemühen sich wirklich, alle Varianten anzuschauen. Deshalb sind wir von der BDP klar der Meinung, dass es falsch ist, wenn wir nun Querschüsse machen, wenn wir nun den Regierungsrat beauftragen, einzelne Projekte hier aus dem Dialog zurückzuziehen. Demgegenüber sollten wir hier wirklich die Chance geben, dass alle Möglichkeiten geprüft werden können.

Die BDP-Fraktion lehnt das Postulat, die gewandelte Motion Stocker, einstimmig ab. Sie stimmt der Motion Mentha zu, und weil der Dialogprozess läuft – das soll aber kein Moratorium gegen den Dialogprozess sein, im Gegenteil –, sind auch wir für die Abschreibung.

Luca Alberucci, Ostermundigen (glp). Ich schaue zurück: Was haben wir? – Wir haben ein einmaliges Projekt, einmalig in der Schweiz. Weshalb? Weil man ja in Biel wirklich einen Autobahnanschluss mitten in der Stadt geplant hatte und diesen wirklich so realisieren wollte. Ich wiederhole es: Wir müssen uns vorstellen, wie dies in Bern wäre. Das wäre quasi ein Autobahnanschluss am Hirschengraben. Gegen dieses Projekt hat sich zum Glück basisdemokratisch vor Ort Widerstand formiert. Es hat sich politisch Widerstand formiert, unter anderem seitens der glp, und es haben sich auch ganz viele Verbände dagegen ausgesprochen. Vielleicht ein Wort zu den Verbänden. Die Verbände haben sich nicht grundsätzlich gegen jedes Strassenprojekt ausgesprochen; sie haben sich wirklich gegen diesen Irrsinn des Autobahnanschlusses mitten in Biel – auch wenn es nur 3 Promille sind – ausgesprochen. Sie haben aber im gleichen Atemzug auch *sofort* und immer den Dialog mit den Behörden gesucht und gesagt, dass sie für eine alternative Lösung durchaus Hand bieten für einen konstruktiven Dialog. In dem Sinn – ich schaue voraus – habe auch ich als Mitmotionär die als Nächstes auf der Traktandenliste stehende Motion mit dem Vorschlag, dass man zumindest den Porttunnel vorziehen würde, unterstützt, im Sinn einer klaren Handbietung und eines klaren Signals: Die glp, aber auch die Umweltverbände sind nicht grundsätzlich gegen Strassenbau. Wir sind einfach gegen diesen Planungsirrsinn mit dem Autobahnanschluss mitten in der Stadt Biel.

In der Zwischenzeit ist recht viel passiert, und der Regierungsrat hat in wirklich verdankenswerter Weise die Zeichen der Zeit erkannt und beschlossen, das Projekt zu sistieren. Er hat einen echten Dialog initiiert und für sich entschieden – so interpretiere ich zumindest die Antwort des Regierungsrates –, dass man nun das Ganze gesamtheitlich anschauen muss, zum einen das Westast-Projekt und die Lösung, mit welcher die Stadt Biel durchquert werden soll – quasi der Abschluss des Nationalstrassennetzes, sofern es diesen wirklich braucht – und zum anderen den anderen Teil des Projekts, der den Porttunnel beschliesst. In diesem Sinn hat er auch – wieder in verdankenswerter Weise – sehr konsistent geantwortet. Er hat gesagt: Die Motion Luc Mentha – wo ich Miturheber bin – nehmen wir an, das entspricht auch der Realität. Wir sind jetzt daran, den Dialog zu führen, und das wollen wir weiterhin tun. In dem Sinn ist die Motion sicher nicht abzuschreiben, weil der Dialog läuft, und es wäre, wie gesagt, das falsche Signal, das falsche Symbol. Wir wollen diesem Dialog wirklich keine Steine in den Weg legen. Zum anderen – jetzt greife ich bereits vor –, hat er auch gesagt, dass er den Vorschlag zum Porttunnel – quasi das Handbieten – dankend als Postulat entgegennimmt. Er sagt damit: Das werde ich sehr wohl prüfen, aber ich möchte mich nicht bereits

jetzt auf einen solchen Teilaspekt des Gesamtprojekts festlegen.

Nochmals: Das ist wirklich verdankenswert. Ich danke dem Regierungsrat dafür und möchte ihm in keiner Art und Weise Steine in den Weg legen. Entsprechend wird auch die glp allen Motionen, die wir jetzt behandeln, im Sinn des Regierungsrates zustimmen. Wir werden nicht abschreiben und – ich nehme es schon vorweg, vielleicht spreche ich nachher nicht mehr – auch die zwei Vorstösse betreffend den Porttunnel als Postulat annehmen.

Mohamed Hamdaoui, Biel/Bienne (PDC). J'aimerais, en tant que Biennois, insister sur un point qui, pour moi, plaide pour l'acceptation de ces deux propositions, et surtout pas pour leur classement. Le projet d'exécution, vous le savez, prévoit notamment cette fameuse jonction au centre-ville. Cela pouvait peut-être se concevoir lorsque le projet a été imaginé, c'est-à-dire il y a 15 à 20 ans. Mais aujourd'hui, ce n'est vraiment plus d'actualité. D'ailleurs, je ne sais pas si vous êtes au courant, mais il y a de cela à peine un mois, le Conseil municipal de Bienne, sur mandat du parlement de Bienne, et donc sur mandat de la population de Bienne, a présenté un concept de mobilité pour la ville de Bienne dans lequel il est écrit noir sur blanc qu'un des buts c'est de délester le centre-ville du trafic automobile dans les plus brefs délais, en tout cas, le trafic automobile polluant et thermique. Pourquoi ? Ce n'est pas pour embêter les « méchants » automobilistes ! C'est parce que c'est une demande de la population au niveau de la sécurité, de la tranquillité et puis aussi de la santé publique. Pensez aux personnes qui ont des problèmes pulmonaires et qui attendent ce moment-là avec impatience. Et d'ailleurs, il y a une semaine, le Conseil de ville de Bienne a voté une motion pour réclamer la construction dans l'ensemble de la ville d'une immense piste cyclable pour justement favoriser la mobilité douce. On est en pleine contradiction : on veut d'un côté dans le projet d'exécution avoir une espèce d'aspirateur à voitures au centre-ville, et en même temps, on veut délester cette partie de la ville de tout trafic automobile. C'est aussi stupide et aberrant que si vous allez chez le médecin, et le médecin vous dit, « vous souffrez d'un trop fort taux de mauvais cholestérol, et comme régime, je vous demande de passer vos journées à manger des œufs au bacon ». Alors, franchement : non ! Prenons le temps de réfléchir à cette question-là aussi, et donc d'accepter les deux propositions, et surtout de ne pas classer le postulat qui propose au moins d'avoir un moratoire sur cette question-là.

Präsident. Als Einzelsprecherin Sandra Hess, FDP.

Sandra Hess, Nidau (FDP). Einmal mehr haben wir hier drin eine sehr engagierte Diskussion zur Autobahn im Raum Biel geführt. Als Mitglied der Dialoggruppe, auf die ich einige Male angesprochen worden bin, möchte ich hier für das Vertrauen danken, das man dieser Dialoggruppe entgegenbringt. Es ist ein wichtiger und richtiger Prozess, der hier in Gang gesetzt worden ist. Ich möchte hier einfach klarstellen, bei allen Emotionen, die bei diesem Thema aufkommen, und es wird von Signalen gesprochen, die gesendet werden: Es geht der FDP-Fraktion hier darum, etwas zu zurechtzurücken, das längst läuft. Es geht überhaupt nicht darum, dass wir den Prozess abschreiben wollen, überhaupt nicht. Das hiesse sonst, dass der Prozess morgen abgebrochen würde; das ist überhaupt nicht die Meinung. Wir sagen: Der Dialogprozess ist im Gang. Ich habe es gesagt, die Mittel sind gesprochen, die beteiligten Personen sind sehr intensiv dran. Das einzige, das wir mit dem Abschreibungsantrag sagen, ist, dass die Forderung nach einem Moratorium und nach einem Dialogprozess aufgenommen und in Gang gesetzt wurde. Diese Forderung ist erfüllt, und deshalb schreiben wir ab, jedoch überhaupt nicht den Dialogprozess als solchen. Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Roland Benoit, Corgémont (UDC). J'ai comme l'impression qu'on n'est pas sorti du tunnel, Mesdames et Messieurs. A Bienne, c'est peut-être un petit peu la règle qui confirme la pratique, c'est-à-dire qu'on essaie de repousser, on est contre tout. On organise des oppositions, parce que, Mesdames et Messieurs, les oppositions qui sont déposées ont été téléguidées. On dit que lors de ces manifestations, il y avait 3000 à 5000 personnes, mais il faut aussi dire – ou on ne le dit pas – que la moitié de ces personnes n'avait pas le droit de vote, puisque c'était la moitié, pratiquement, des enfants. Donc, ce sont des démarches un peu faciles pour s'opposer à un projet qui a été bien étudié. Les spécialistes nous disent que si on veut délester une localité, une ville de son trafic, on est obligé, Mesdames et Messieurs, de construire des jonctions. Les deux jonctions qui sont prévues devraient être aménagées selon le projet de base. Alors, faut-il accepter un postulat qui demande de discuter, de faire certaines adaptations ? Tout ceci est possible, mais qu'apporteront ces solutions,

si ce n'est une perte de temps ? On le sait : le temps, c'est de l'argent. Ce projet, une fois réalisé, coûtera bien plus cher que ce qui est prévu aujourd'hui. Pour ces raisons, Mesdames et Messieurs, réfléchissez bien avant de voter et de repousser tout ce projet par un moratoire. Je vous invite à soutenir le projet du gouvernement.

Präsident. Ich habe keine weiteren Namen mehr auf der Liste. Somit gebe ich gerne Regierungsrat Neuhaus das Wort.

Christoph Neuhaus, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektor. Ich danke für den kurzen Westast-Dialog. Die lange Version, man hat es gehört, sei angelaufen oder sei am Laufen, nämlich der Westast-Dialog in Biel. Bis im Sommer 2020, so ist es geplant, läuft der Dialog in Biel unter der Leitung von Hans Werder. Er ist der ehemalige Generalsekretär von Alt-Bundesrat Moritz Leuenberger. Da spricht man von zwei Leitplanken: Der Dialog soll offen und unvoreingenommen sein, quasi eine Auslegeordnung. In dem Sinn und Geist hat auch der Regierungsrat die Vorstösse beantwortet. Ich danke, dass Sie diese so annehmen, wie es Ihnen der Regierungsrat vorschlägt.

Präsident. Wir kommen zur Abstimmung von ... Ach so, entschuldigen Sie, das ist noch nicht der Fall, ich bin immer viel zu schnell. Luc Mentha, Sie haben das Wort.

Luc Mentha, Liebefeld (SP). Entschuldigung, Herr Präsident. Ich verstehe gut, dass Sie beschleunigt arbeiten wollen. Ich würde jedoch gerne noch zwei, drei Worte sagen.

Es gab Voten, ich denke vor allem an das Votum von Lars Guggisberg, der eigentlich ein Plädoyer für das Auflageprojekt gehalten hat. Ich möchte nicht im Detail auf Ihr Votum eingehen; Lars Guggisberg, ich möchte einfach sagen: Dieses Auflageprojekt ist gestorben, meine Damen und Herren, dieses ist gestorben. Das muss man einfach als Tatsache hinnehmen. Es wird nicht realisiert, es wird nie realisiert werden. Der Widerstand ist zu gross, und es ist ein Projekt aus einem anderen Jahrhundert. Mehr möchte ich dazu nicht sagen.

Nun muss man einfach eine Lösung suchen, und es muss eine sein, die namentlich auf die zwei Anschlüsse mitten in der Stadt Biel – einer davon gleich beim Bahnhof – verzichtet. Mir ist bewusst, welche Verkehrszahlen die Stadt Biel in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr auf ihren Achsen hat. Die Stadt Biel hat schon mit der bestehenden Autobahn sehr viele Anschlüsse an das nationale Autobahnnetz. Mit der ersten Etappe, mit dem Ostast, hat sich das wesentlich verbessert. Das ist jetzt bereits eine Stadt, die sehr gut angeschlossen ist. Die Anbindungen, die jetzt noch gefordert werden, muss man wirklich überdenken. Die Belastungen der Strassen sind in anderen Gemeinden auf diesem Niveau. Niemand stellt dort die Forderung, dass man Tunnel baut und Autobahnanschlüsse in dieser Dimension baut, dreistöckige Vollanschlüsse. Die durchschnittlichen Tagesverkehr(DTV)-Mengen, die Biel zu verzeichnen hat, sind vergleichbare Zahlen, die wir auch in Köniz haben, die es auch in anderen Städten gibt. Mit diesen kann man umgehen, ohne dass man Tunnelprojekte entwickelt, die 700 000 Franken pro Meter kosten und die jährlich 42 Mio. Franken an Betriebs- und Unterhaltskosten generieren. Das ist einfach Verhältnisblödsinn, was da im Rahmen des Auflageprojekts realisiert werden soll.

Man hat sich in den Voten immer wieder auf die Arbeitsgruppe Hans Stöckli bezogen. Auch ich respektiere Hans Stöckli sehr. Ich bin persönlich überzeugt, dass er – wenn er gewusst hätte, was die Auflagen nach den Tunnelbränden im Montblanc-Tunnel und in anderen Tunnels für Autobahnanschlüsse bedeutet haben, wenn er die Petition zur Kenntnis genommen hätte, wenn er die Umfragewerte zur Kenntnis genommen hätte – heute einen anderen Vorschlag machen würde.

Das wären meine Ausführungen gewesen. Ich bitte Sie, meine Motion ... (*Der Präsident bittet den Redner zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'orateur de conclure.*) Ich komme gleich zum Schluss, Herr Präsident. ... meine Motion anzunehmen und die Abschreibung abzulehnen. Mit dem Postulat von Herrn Stocker bin ich ebenfalls einverstanden.

Präsident. Moment! Der Dialog ist nicht mehr offen. Ich gebe einfach Lars Guggisberg, der sich – offenbar – persönlich angegriffen gefühlt hat – meines Erachtens wurde er nicht angegriffen –, kurz das Wort, für maximal 30 Sekunden ab jetzt.

Lars Guggisberg, Kirchlindach (SVP). Ich möchte einfach sagen, dass ich es kühn finde, hier zu behaupten, das Ausführungsprojekt sei tot. Das ist immerhin auch noch Teil des Dialogprozesses, der am Laufen ist. Ich habe gesagt, man könne an diesem Ausführungsprojekt Anpassungen vor-

nehmen, aber *tot* ist es ganz sicher nicht, Luc Mentha. Das wäre auch ein kleiner Verstoss dagegen, dass man im Dialog offen diskutiert, auch darüber. Danke.

Präsident. Genau 30 Sekunden, vielen Dank. Wir kommen ... Ach so, Regierungsrat Neuhaus fühlt sich auch noch angesprochen.

Christoph Neuhaus, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektor. Nein, er fühlt sich auch nicht angegriffen, aber er darf jederzeit sprechen, und diese Gelegenheit nehme ich wahr. (*Heiterkeit / Hilarité*) Es geht um einen offenen, unvoreingenommenen Dialog, um nicht mehr und nicht um weniger. Danke.

Präsident. Jetzt darf ich! Dann stimmen wir ab. Traktandum 36: Die Motion ist gewandelt worden. Wer die Motion als Postulat annimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (Geschäft 2018.RRGR.690; als Postulat)

Vote (Affaire 2018.RRGR.690 ; adoption sous forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui 64

Nein / Non 74

Enthalten / Abstentions 3

Präsident. Sie haben das Postulat abgelehnt, mit 74 Nein- zu 64 Ja-Stimmen bei 3 Enthaltungen. Wir kommen zum Traktandum 37. Wir stimmen zuerst über die Motion ab. Wer die Motion annimmt, stimmt Ja, wer diese ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (Geschäft 2018.RRGR.706)

Vote (Affaire 2018.RRGR.706)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 95

Nein / Non 43

Enthalten / Abstentions 4

Präsident. Sie haben die Motion angenommen, mit 95 Ja- zu 43 Nein-Stimmen bei 4 Enthaltungen. Wer der Abschreibung zustimmt, stimmt Ja, wer diese ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (Geschäft 2018.RRGR.706; Abschreibung)

Vote (Affaire 2018.RRGR.706 ; classement)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 76

Nein / Non 62

Enthalten / Abstentions 4

Präsident. Sie haben die Motion abgeschrieben, mit 76 Ja- gegen 62 Nein-Stimmen bei 4 Enthaltungen.