

Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 250-2018
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion:
Geschäftsnummer: 2018.RRGR.706

Eingereicht am: 19.11.2018

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Mentha (Liebefeld, SP) (Sprecher/in)
Grupp (Biel/Bienne, Grüne)
Alberucci (Ostermundigen, glp)
Aeschlimann (Burgdorf, EVP)
Etter (Treiten, BDP)

Weitere Unterschriften: 17

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Nein 22.11.2018

RRB-Nr.: vom
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat:



Westast Biel: Moratorium und neuer Dialog zum Westast Biel

Der Regierungsrat wird beauftragt, mit der Stadt Biel ein Moratorium zum Westast Biel (insbesondere Abschnitt Halbanschluss Seevorstadt bis Vollanschluss Brüggmoos) zu vereinbaren, und dieses gegenüber dem UVEK einzufordern. Ziel des Moratoriums muss sein, in einem ergebnisoffenen und ernsthaften Dialog mit allen Beteiligten eine Alternative zum Auflageprojekt zu entwickeln. Eine Redimensionierung des Projekts, eine Verzichtsprüfung der Anschlüsse, eine Verkürzung der Bauzeit, tiefere Bau- und Betriebskosten und die Respektierung ISOS-geschützter Areale sind neben verkehrlichen Zielen anzustreben. Es sind insbesondere auch Experten des Städtebaus beizuziehen.

Begründung:

Das offizielle Projekt, das eine kleinere Stadt und Region mit 10 (!) Autobahnanschlüssen erschliessen soll, kostet gemäss offiziellen Verlautbarungen 2,2 Milliarden Franken. Der Westast-tunnel wird mehr als 700 000 Franken pro Meter verschlingen, und das Projekt wird Unterhaltskosten von jährlich 43 Millionen Franken verursachen. Es gibt schweizweit kein Autobahnprojekt mit ähnlich hohen Kosten.

Der Widerstand aus der Bevölkerung gegen das offizielle Auflageprojekt wächst. Dem Komitee «Westast so nicht» treten laufend neue Mitglieder bei, die letzte Demonstration vom 3. November in Biel zeigte steigende Teilnehmerzahlen. Der Gemeinderat der Stadt Biel kann sich inzwischen nicht mehr für das offizielle Projekt aussprechen und verlangt zusätzliche Abklärungen und einen ernsthaften Dialog.

Eine repräsentative Umfrage der Firma Demoscope im Auftrag des Bieler Tagblatts (publiziert am 13. November 2018) ergab, dass lediglich 21 Prozent der Bevölkerung der Region Biel hinter dem Auflageprojekt stehen, während 49 Prozent der Befragten das Alternativprojekt vorziehen und 16 Prozent ganz auf die Westumfahrung verzichten möchten. Damit zeigt die Umfrage, dass zurzeit nur das Alternativprojekt mehrheitsfähig wäre, während das Auflageprojekt bei der Bevölkerung der Region Biel absolut chancenlos ist.

Es darf nicht sein, dass ein Projekt, das die Innenstadt von Biel bei optimalstem Verlauf der Bauarbeiten während mindestens 15 Jahre 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. Ein «Reset» im Sinne einer partizipativen, zukunftsorientierten Verkehrsplanung in Biel ist unumgänglich.

Die Motion Moser betreffend Faktencheck zur A5 wurde am 6. Juni 2018 vom Grossen Rat praktisch einstimmig überwiesen. Der in der Folge von der BVE neu erstellte zusammenfassende technische Bericht A5-Westumfahrung Biel vom August 2018 erweist sich bei genauer Analyse als «alter Wein in neuen Schläuchen». Es wurden nach der für den Regierungsrat vernichtenden Debatte im Grossen Rat keine neuen Abklärungen vorgenommen, vielmehr wurden die Fachberichte vom Januar/Februar 2018, die der regierungsrätlichen Motionsantwort vom Mai 2018 zugrunde lagen, mit Hilfe von Kommunikationsprofis öffentlichkeitswirksam neu dargestellt. Die Überprüfung des technischen Berichts ergab im Weiteren, dass die drei dem Bericht zugrunde liegenden externen Expertisen vom Januar/Februar 2018 von den gleichen Planungsbüros verfasst wurden, die beim Ostast und teils auch beim umstrittenen Hauptprojekt im Auftrag des Astra und der BVE massgebend mitgearbeitet haben (Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG, Pöyry Schweiz AG sowie Bächtold & Moor AG). Das Vorgehen der BVE führte somit dazu, dass diese Experten zu Richtern in eigener Sache gemacht wurden. Der Verdacht auf Befangenheit der Experten ist nicht von der Hand zu weisen. Ein unabhängiger Faktencheck und eine neutrale Expertise wurden bisher vom Regierungsrat nicht erstellt.

Es erstaunt deshalb nicht, dass der zusammenfassende Bericht der BVE vom August 2018 unvollständig ist sowie Fehler, Fehlinterpretationen und nicht plausible Feststellungen beinhaltet.

Die Prognosen im technischen Bericht sind einseitig, veraltet und fehlerhaft. Städtebauliche Aspekte wurden nur rudimentär, teilweise falsch wiedergegeben. Eine unabhängige städtebauliche Beurteilung durch Experten fehlt. Ein Dialog, der auf einer derart mangelhaften Basis aufbaut und bei dem fix vorgegeben ist, dem Auflageprojekt unverändert oder allenfalls mit kosmetischen Retuschen zum Durchbruch zu verhelfen, ist zum Scheitern verurteilt und wird von den Motionären abgelehnt.

Schliesslich zeigen auch die gerade publizierten Zahlen ein Jahr nach Eröffnung des Ostasts, dass das Gesamtverkehrsaufkommen kleiner ist als prognostiziert. Die befürchteten Staus im Bereich des künftigen Westasts sind nicht eingetreten, dafür hat, anders als von den Modellen errechnet, die T6 südlich von Biel mit Staus zu kämpfen. Dies legt nahe, dass die dem Ausfüh-

rungsprojekt zugrundeliegenden Modelle überprüft werden und die relevanten Anpassungen in die Planung müssen.

Der mit diesem Vorstoss geforderte Dialog hat den Fokus weiterzustecken, als nur bis zu den verkehrlichen Auswirkungen und zur technischen Machbarkeit. Es sind alle relevanten Aspekte, insbesondere der gesellschaftliche Wandel und die Trends im Bereich der Mobilität, miteinzubeziehen.

Begründung der Dringlichkeit: Wichtige Entscheide auf Stufe Behördendelegation werden in naher Zukunft gefällt.

Verteiler

- Grosser Rat