



Biel/Bienne, den 3. Dezember 2020

Dialogprozess zum Bieler Westast: Stellungnahme der westastkritischen Organisationen zu den Schlussdokumenten

Die unterzeichnenden Organisationen sind erfreut, dass der Dialogprozess zu einem breit abgestützten Kompromiss mit zahlreichen konkreten Empfehlungen geführt hat. **Sie unterstützen das Schlussdokument samt Anhängen und Arbeitspapieren.** Sie erwarten, dass die Behördendelegation, der Regierungsrat des Kantons Bern und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation sich hinter den hart erarbeiteten Kompromiss stellen und die vorgeschlagenen Lösungen gemäss den Empfehlungen umsetzen.

Der Erfolg ist dem Einbezug aller Akteure in einem für die Öffentlichkeit transparenten Vorgehen zu verdanken, bei dem mit einem ganzheitlichen Ansatz ein gemeinsames städtebauliches Zukunftsbild erarbeitet wurde. Dieses stellt eine hohe Aufenthaltsqualität ins Zentrum: Die Schüssarme und das Seeufer werden durchgehend als attraktive Naherholungsgebiete gestaltet. Fuss- und Veloverkehr sowie die öffentlichen Verkehrsmittel werden nach dem Grundsatz «Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und die Verkehrsmittel vernetzen» (4-V-Strategie) priorisiert, der motorisierte Individualverkehr wird beschränkt. Der Rückzug des offiziellen Ausführungsprojekts für den A5-Westast und die Aufhebung des Enteignungsbanns lösen die jahrzehntelange Blockade im Gebiet zwischen Bahnhof und See: Der Verzicht auf die Anschlüsse im Stadtzentrum eröffnet neue städtebauliche Chancen und ermöglicht eine nachhaltige, stadverträgliche Entwicklung des Kernbereichs. Dabei soll ein gestaffeltes Vorgehen gewählt werden, wie dies im Ablaufplan präzisiert wird.

Die unterzeichnenden Organisationen betonen die folgenden in den Empfehlungen festgeschriebenen Punkte und Anliegen, für die sie sich im weiteren Prozess einsetzen werden:

- Sofortiger Rückzug des Ausführungsprojekts und Aufhebung des Enteignungsbanns sowie planerische Sicherung der städtebaulichen Entwicklung gemäss Zukunftsbild
- Keine neuen Autobahnanschlüsse im Siedlungsgebiet
- Priorisierte Umsetzung der Massnahmen der kurz- und mittelfristigen Lösungen mit gesamtheitlichen Entwicklungskonzepten
- Priorisierte Planung der städtebaulichen Entwicklung mit attraktiven Freiräumen insbesondere in den Bereichen Seevorstadt – Bahnhof – Nidau sowie den Weidteilen
- Realisierung von langfristigen Lösungen erst nach der Evaluation der kurz- und mittelfristigen Lösungen unter Einbezug der 4-V-Strategie (Monitoring & Controlling)
- Die Schliessung der Netzlücke kann mittels Nationalstrasse 3. Klasse erfolgen
- Für alle Massnahmen und Lösungen sind die Schutzinventare zu berücksichtigen, Eingriffe in Schutzgebiete und Schutzobjekte dürfen diese nicht schmälern oder beeinträchtigen
- Keine grossräumige Verlagerung des Ost-Westverkehrs von der A1 zur A5 sowie der Schutz der Gebiete nördlich und südlich des Bielerseeufers vor weiteren sichtbaren Eingriffen und Strassenbauprojekten
- Eine übergeordnete Projektorganisation mit Beteiligung der Fachverbände und breit abgestützten projektbezogenen partizipativen Prozessen

Wir bedanken uns bei allen beteiligten Personen und Organisationen für das grosse Engagement und die gemeinsame Lösungssuche, die zu einem erfolgreichen Abschluss des Dialogprozesses geführt haben. Wir wünschen uns, dass sich auch andere Regionen davon inspirieren lassen!

VCS Bern, Berner Heimatschutz, Stiftung Landschaftsschutz Schweiz, Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura Bernois, Fussverkehr Kanton Bern, Pro Natura Seeland, WWF Bern, Komitee «Westast so nicht», Verein «Biel wird laut», Verein «Biel notre Amour», Verein «Gruppe S», LQV Biel/Bienne, Verein «Netzwerk Bielersee»

Der VCS Kanton Bern, Fussverkehr Kanton Bern, das Komitee «Westast so nicht!», die Vereine «Biel notre Amour» und «Gruppe S» sowie LQV Biel/Bienne heben zusätzlich den folgenden Punkt hervor:

- Der Portttunnel als Teil des Ostasts soll nur aufgrund eines Gesamtmobilitätskonzepts fürs rechte Bielerseeufer und nach Erstellung einer Bedarfsanalyse mit Überprüfung des Anschlusssystems realisiert werden.

Der Verein «Gruppe S» hebt zusätzlich die folgenden Punkte hervor:

- Das Nordufer des Bielersees ist vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten und ökologisch aufzuwerten. Das linke Bielerseeufer ist als Objekt im Bundesinventar von nationaler Bedeutung vor weiteren sichtbaren Eingriffen und Strassenbauprojekten zu verschonen; dort wo diese unerlässlich sind, werden Tunnel im bergmännischen Verfahren erstellt und es ist ein Langtunnel zu prüfen.
- Die Seelandtangente ist als langfristige Lösungsvariante nicht auszuschliessen
- Der teilgenehmigte Twanntunnel ist zurückzustellen und im Rahmen der Gesamtplanung Agglomerationsverkehr Biel-Seeland zu überarbeiten.
- Der Portttunnel ist so zu planen, dass eine Integration in die Seelandtangente möglich bleibt.

Die «IG Hüb Sorg zur Stadt» sowie das Komitee «N5 – Bielersee so nicht» und Beatrice Helbling-Giss (für den LQV in der Dialoggruppe), **tragen das Schlussdokument des Dialogprozesses nicht mit** und haben es deshalb nicht mitunterzeichnet. Sie distanzieren sich aus folgenden Gründen:

- Die vorliegenden Empfehlungen sowie die Begleitpapiere sind inkohärent. So widerspricht etwa die geforderte Sofort-Realisierung des Portttunnels der im gleichen Dokument geforderten 4-V-Strategie.
- Mit der Beschränkung auf einen Teilrückzug des Ausführungsprojekts wird weiterhin an der Planung von Autobahnvarianten und -anschlüssen in der Region festgehalten. Dies steht in krassem Widerspruch zu den Interessen der Bevölkerungsgruppen, die wir vertreten.
- Die Empfehlungen fokussieren einseitig auf das Stadtgebiet Biel/Nidau. Wir fordern einen ganzheitlichen Ansatz, der die Region Seeland mitberücksichtigt; dazu gehören auch Entwicklungen, Planungsvorhaben (wie z.B. der teilgenehmigte Twanntunnel, welcher in der geplanten Ausführung zurückzustellen und zu überdenken ist) und Auswirkungen am linken und rechten Bielerseeufer.