

Schlussbericht Dialogprozess A5 Westumfahrung - Stellungnahmen der Westastbefürworter zuhanden der Behörden

Rückmeldungen von folgenden Organisationen/Personen:

- Komitee Pro Westast (Wirtschaftskammer Biel-Seeland, Handels- und Industrieverein des Kantons Bern, die Sektion Biel-Seeland / Berner Jura, Berner KMU sowie der Bieler KMU und die TCS Sektion Biel/Bienne-Seeland)
- ACS Bern, Sektion Bern
- Christian Bachmann, Grossrat Kt. Bern, Mitglied der Arbeitsgruppe A5 Westast
- Roland Gurtner, Co-Präsident Komitee Jetzt A5 Westast

Komitee Pro Westast (Wirtschaftskammer Biel-Seeland, Handels- und Industrieverein des Kantons Bern, die Sektion Biel-Seeland / Berner Jura, Berner KMU sowie der Bieler KMU und die TCS Sektion Biel/Bienne-Seeland)

Die Trägervereine des Komitees Pro A5-Westast - die Wirtschaftskammer Biel-Seeland, der Handels- und Industrieverein des Kantons Bern, die Sektion Biel-Seeland / Berner Jura, der Berner KMU sowie der Bieler KMU und die TCS Sektion Biel/Bienne-Seeland – sind weiterhin von der Wichtigkeit der A5-Westumfahrung überzeugt. Sie werden sich auch in Zukunft für eine rasche Realisierung dieses für die gesamte Region wichtige Projekt einsetzen. Das Ergebnis des Dialogprozesses werten sie als erste Zwischenetappe. Für die Trägervereine ist weiterhin unbestritten, dass Biel und die Agglomeration eine Westumfahrung benötigt. Hingegen nimmt das Komitee Pro A5-Westast zur Kenntnis, dass das aktuelle Ausführungsprojekt in seiner ursprünglichen Form so nicht umsetzbar ist. Dabei soll dieses jedoch als Referenzprojekt dienen. Eine Null-Lösung kommt nicht in Frage. Dies würde die ganze Region schwächen und die verkehrliche Situation weiter verschärfen.»

Für die Weiterbearbeitung des Dossiers sind folgende drei Punkte für die Trägervereine unerlässlich und unverhandelbar:

- die Vollendung des Netzbeschlusses
- die vorgezogene Realisierung des Porttunnels zur Entlastung der Agglomeration, namentlich der Gemeinden Nidau, Port und Ipsach
- die optimale Anbindung des Stadtzentrums an die A5-Umfahrung

Mit all diesen Massnahmen wird es gelingen, für alle Verkehrsteilnehmenden, namentlich auch für den Öffentlichen Verkehr, den Fussverkehr, die Fahrradfahrenden sowie die eFägs attraktive Verbindungen zu schaffen. Ganz nach dem Motto «Menschen an die Luft, motorisierter Privat- und Geschäftsverkehr unter die Erde!» wird Lebensqualität geschaffen, moderne Mobilität gefördert, nachhaltiges Wachstum und Wohlstand gesichert. Dabei gilt es, wie Han van de Wetering, Experte für Städtebau, ebenfalls festhält, den Verkehr im Stadtraum nicht als Problem, sondern als Chance wahrzunehmen.

Die Wirtschaftskammer Biel-Seeland, der Handels- und Industrieverein des Kantons Bern, die Sektion Biel-Seeland / Berner Jura, der Berner kmu sowie der Bieler KMU und die TCS Sektion Biel-Seeland werden sich weiterhin zielführend einbringen. Der im Dialogprozess erarbeitete Kompromiss bildet die Basis für die weitere Arbeit. Gleichzeitig sind die Trägervereine zuversichtlich, dass sich mit den kritischen aber konstruktiven Westast-Gegnern einen gangbaren Weg finden lässt. Von Bund und Kanton wird erwartet, dass sie mit Hochdruck den Prozess vorwärtstreiben und unbürokratisch die erarbeitete Stossrichtung weiterverfolgt.

ACS Bern, Sektion Bern Sandra Schneider, Grossrätin Kt. Bern, Stadträtin Biel/Bienne

Ich lehne den Schlussbericht in aller Form ab. Für den ACS und mich persönlich ist es essentiell, dass der Westast endlich realisiert wird. Ich bin überzeugt, dass auch die Bevölkerung die Notwendigkeit der verkehrlichen Entlastung im Westen sieht und als nötig einstuft. Die Gegnerschaft war zwar laut, aber repräsentiert nicht die ganze Bevölkerung! Gerade nach dem die Eröffnung des Ostasts viele positive Auswirkungen auf den Verkehr hatte und die Quartiere merklich entlastet wurden (jedenfalls bis zu den Einführungen der vfm), stieg auch die Hoffnung im Westen. Wir wollen alle einen flüssigen Verkehr mit wenig Stau – aber mit den geplanten Mobilitätsstrategien und möglichen Trämli etc. wird die Strasseninfrastruktur innerhalb der Stadt noch mehr belastet – umso wichtiger, dass der Westast realisiert wird, damit die Stadt vom Transitverkehr auch im Westen entlastet wird. Wer also weniger Autos in der Stadt will, weniger Stau, Lärm und Abgase muss demnach für den Westast sein. Inhaltlich kann ich mich voll und ganz den Ausführungen von Roland Gurtner anschliessen und teile seine Auffassung. Auf Seite 5, Punkt 2 ist ein absolutes NO-GO und kann ich in dieser Form nicht unterstützen.

Dezember 2020

Christian Bachmann, Grossrat Kt. Bern, Mitglied der Arbeitsgruppe A5 Westast

Erfreulich ist, dass man sich auf die Forderung des Porttunnels einigen konnte. Enttäuschend ist, dass es nicht gelungen ist, dem Auftrag nachzukommen und einen Lösungsweg für die Schliessung der Autobahnücke zu finden. Darüber täuschen auch all die kurz- und mittelfristigen Massnahmen nicht weg. Im Gegenteil, wenn zuerst diese Massnahmen realisiert werden sollen (wer bezahlt sie?), wenn erst die Entwicklung des Verkehrs abgewartet werden soll, so ist eine Lösung in weite Ferne gerückt. Schade, dass die Kerngruppe sich nicht einigen konnte, das mit grossem Aufwand, mit seriösen Abklärungen erarbeitete genehmigte Projekt Westast A5 als Diskussionsgrundlage nehmen konnte. Wenn nun noch der Enteignungsbann des A5 Westastes aufgehoben wird, so muss von Neuem begonnen werden, so sind Tür und Tor wieder geöffnet für alle Ideen: zurück auf Feld 1 – mit Kosten, mit einem undefinierten Zeithorizont. Anscheinend hat man sich geeinigt, dass eine irgendwelche Lösung bergmännisch sein soll. Tatsache ist, dass heute 25% des Verkehrs Durchgangsverkehr ist. Und falls kein städtischer Anschluss geplant wird, dürfte eine grössere Verkehrsverlagerung und damit eine Entlastung der Quartiere unwahrscheinlich werden. Bleibt die Frage, ob für eine solche Lösung das Kosten-Nutzen-Verhältnis in einem tragbaren Rahmen steht.

Roland Gurtner, Co-Präsident Komitee Jetzt A5 Westast

Non à un texte présenté comme un compromis

Personnellement je ne soutiens pas le texte du rapport final pour les raisons suivantes :

1) Le chapitre 2 (point 2) concernant les « Recommandations pour les mesures à court et moyen terme » contient une phrase pour moi inacceptable : « Afin de lever ce blocage, le projet d'exécution actuel, à l'exception du tunnel de Port, ne sera pas poursuivi et l'interdiction d'expropriation sera levée ». Cette phrase constitue la revendication essentielle des partisans dans ce dialogue, à savoir la réalisation rapide du projet d'exécution. A mes yeux, le maintien de cette phrase dans le texte final ne représente donc pas un compromis, mais une capitulation des partisans, à laquelle je me refuse catégoriquement. Les opposants se félicitent d'ailleurs du succès de ces négociations, et pour cause : ils ont atteint leur but !

2) Présenté de façon marginale dans un chapitre concernant une « stratégie d'urbanisation pour la zone de développement entre la gare et le lac », ce renoncement à poursuivre le projet d'exécution (sous prétexte que l'interdiction d'expropriation doit être levée), revêt cependant une importance capitale : il s'agit d'abandonner un projet mis au point et sans cesse optimisé depuis 30 ans, planifié dans tous les détails et prêt à être réalisé ! Et ceci alors qu'aucune solution de rechange n'est proposée ! Cela signifie qu'il faudra demander à la Confédération de réaliser un nouveau projet général. Or rien ni personne ne peut nous garantir que la Confédération est disposée à le faire. Le risque est alors de se retrouver sans rien du tout, c'est à dire de prolonger encore le statu quo pendant des décennies !

3) Cette recommandation de renoncement à poursuivre le projet d'exécution n'est justifiée par aucun élément concret dans le rapport. Les discussions au sein de l'Équipe centrale n'ont pas permis d'établir qu'un autre projet était meilleur que le projet officiel. Dès lors il m'apparaît que cette recommandation de ne pas poursuivre le projet d'exécution est totalement infondée et irresponsable.

4) Les autorités ne doivent pas renoncer à réaliser le projet d'exécution, car aucun argument ne le justifie. Un abandon de ce projet signifie la mise au rebut de 30 années de réflexions, de discussions, de planification et de participation de la population ainsi que le gaspillage scandaleux de plus de 74 millions que le projet a coûté jusqu'à aujourd'hui !