

# Kanton hält «besseren Westast» für schlechte Lösung

**Biel** Der Regierungsrat des Kantons Bern hält die Umfahrungs-Alternative «Westast – so besser!» für technisch machbar, lehnt eine vertiefte Prüfung aber ab. Das Projekt verbessere die Bieler Verkehrssituation nicht. Unklar bleibt, wie die Kantonsregierung zu diesem Schluss kommt.

Lino Scharen

Der Regierungsrat des Kantons Bern hält nichts vom Umfahrungs-Alternativvorschlag «Westast – so besser!». Das macht er in einem gestern versendeten Communiqué deutlich. Die Mitteilung wurde gleichzeitig mit der Antwort auf eine Motion veröffentlicht, die im Kantonsparlament einen Fakten-Check für das vom Komitee «Westast – so nicht!» ausgearbeiteten Projekt fordert. Der parlamentarische Vorstoss wird in der Juni-Session behandelt.

Der Regierungsrat attestiert der Alternative zwar, dass sie technisch wohl machbar wäre. Eine «grobe Prüfung» des Vorschlags habe aber gezeigt: Die verkehrliche Entlastung der Stadt Biel wäre deutlich kleiner als beim vorliegenden offiziellen Ausführungsprojekt, zudem müssten Gemeinden und Kanton laut Regierungsrat bei der Alternative einen deutlich höheren Kostenanteil tragen.

Das Projekt «Westast – so besser!» sieht eine Westumfahrung Biels ohne die Anschlüsse Bienne-Centre und Seevorstadt vor, die Autobahn soll in einem einspurigen Tunnel durchgehend unterirdisch geführt werden. Das dahinterstehende Komitee kämpft damit für «einen stadtverträglichen A5-Westast».

## Astra will nicht geprüft haben

Die Kantonsregierung macht mit dem Alternativprojekt nun aber kurzen Prozess. Kurz auch deshalb, weil der Regierungsrat zwar sowohl in Communiqué als auch in seiner Antwort auf die Motion festhält, dass er einer weiteren Prüfung negativ gegenüberstehe, weil der Alternativvorschlag die Verkehrssituation der Stadt Biel «kaum verbessern würde». Er liefert dazu auch eine Zahl: Insbesondere auf der Ländte- und der Bernstrasse würde bei einer Umsetzung des Alternativprojekts das Verkehrsaufkommen wegen der fehlenden Anschlüsse immer noch gross sein, «da nur rund 50 Prozent der verkehrlichen Wirkung des Ausführungsprojektes erreicht werden könnte».

Einen Prüfbericht zum Projekt «Westast – so besser!», und damit die Grundlage, die zur Schlussfolgerung «nicht weiter prüfenswert» führte, veröffentlichte der Kanton bisher allerdings nicht.



Mit dem Velo gegen die Autobahn: «Westast – so nicht!» mobilisiert gegen das geplante Ausführungsprojekt. mk/a

Beim Kanton wird bei Fragen auf die zuständige Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer (SP) verwiesen, die gestern für eine Stellungnahme aber nicht erreichbar war. In seiner Mitteilung schreibt der Regierungsrat immerhin, dass eine Überprüfung des Alternativvorschlags «durch Fachleute von Bund und Kanton» zum Ergebnis geführt hätten. Nur: Beim Bundesamt für Strassen (Astra) will man davon nichts wissen. «Das Astra legt Wert auf die Feststellung, dass das Amt keinen Prüfbericht in dieser Sache erstellt hat», schreibt Thomas Rohrbach, Sprecher des Astra, in einer Stellungnahme.

Auf Nachfrage präzisiert er, dass man beim Astra den Alternativvorschlag tatsächlich nicht für die Berner geprüft habe. «Die Aussage des Regierungsrats hat inhaltlich zwar Hand und Fuss, die verkehrlichen Auswirkungen der beiden Anschlüsse wurden schon in der offiziellen Projektierung geprüft. Wir haben aber nicht noch einmal zur Schlussfolgerung der Kantonsregierung beigetragen», sagt Rohrbach.

Wie der Kanton dennoch dazu kommt, in seiner Stellungnahme

zu schreiben, dass das Astra «das Verhältnis von Kosten und Wirkung des Alternativvorschlags als ungenügend» erachte und «sich negativ zum Alternativvorschlag geäußert» habe, bleibt vorerst unbeantwortet. Klar ist: Das Astra teilt zwar die negative Sicht des Kantons Bern auf «Westast – so besser!» – dass man nun aber vorgeschoben werden soll als aktiver Mitarbeiter bei der Überprüfung der Alternative, stösst beim Bund sauer auf.

## «Widerstand ignoriert»

Durch die Antwort des Regierungsrats auf die Fakten-Check-Motion bestätigt fühlt sich das Komitee «Pro A5-Westast». Die Überprüfung durch den Kanton und die aufgedeckten Schwächen der Alternative bestätigten, dass das heutige Ausführungsprojekt «die bestmögliche Variante für die Westumfahrung» darstelle. Das Pro-Komitee fordert deshalb in einer Mitteilung, dass es nun gelte, das Bewilligungsverfahren des Ausführungsprojekts ohne zusätzliche Verzögerung voranzutreiben. Das Komitee «Pro A5-Westast» hatte die Stellungnahme der Kantonsregierung

überhaupt erst erwirkt – Peter Moser (FDP), der die Motion eingereicht hat, fungiert als Co-Präsident der Vereinigung.

Alles andere als glücklich über die ablehnende Haltung des Regierungsrats ist man selbstredend beim Urheber des Alternativprojekts: Der Kanton ignoriere damit den wachsenden Widerstand in der Bevölkerung gegen den A5-Westast, schreibt das Komitee «Westast – so nicht!» als Reaktion auf die Vorstoss-Antwort. Zudem mache sich der Kanton mit seiner Ablehnung «vom Täter zum Richter über sein eigenes Projekt».

Zwar forderte auch das Komitee eine Gegenüberstellung der beiden Varianten, «Westast – so nicht!» verlange allerdings, dass das Alternativprojekt durch ein unabhängiges Expertengremium überprüft werde und nicht durch jene Behörden, die Urheber des offiziellen Ausführungsprojekts seien. An dieser Forderung, sagt Daniel Sigrist vom Komitee-Vorstand, halte man weiter fest; zudem erwarte «Westast – so nicht!», in die weitere Ausarbeitung aktiv miteinbezogen zu werden. «Ein Projekt, das im Frondienst erarbeitet wurde und hin-

ter dem Tausende stehen, soll korrekt angeschaut anstatt mit oberflächlichen Argumenten abgeschmettert werden», so Sigrist.

## Kosten nach oben korrigiert

Das Komitee hat seine Alternative in den vergangenen Monaten nicht nur mit den Anschlüssen, die als Einschnitte in den Städtebau wegfallen würden, angepriesen. Man «lockte» bei der Präsentation im vergangenen November auch mit halber Bauzeit und halbierten Kosten von «nur» noch 1,1 statt 2,2 Milliarden Franken. Zumindest beim Kostenpunkt musste das Komitee inzwischen aber nach oben korrigieren, neu soll die Alternative rund 1,6 Milliarden kosten, so die Schätzung.

Dieser Punkt wird denn vom Regierungsrat auch prompt aufgenommen, «die Kostenfolgen sind weit unsicherer als bisher kommuniziert», schreibt er. Der Kostenanstieg ist tatsächlich massiv; hat sich das Komitee um ganze 500 Millionen verrechnet? Nein, verteidigt Sigrist, man habe schlicht einzelne Teile des Projekts nicht miteingerechnet, etwa den Porttunnel, der alleine mit rund 250 Millionen zu Buche schlägt. Das sei nun korrigiert worden, das Projekt sei aber nach wie vor günstiger als das Ausführungsprojekt, das seinerseits noch teurer werde durch all die eingegangenen Einsparungen, so Sigrist. Auf seiner Website wirbt «Westast – so nicht!» weiterhin mit der Kostenangabe von 1,1 Milliarden Franken für sein Projekt.

## Stadtrat diskutiert morgen

Während der Vorstoss von Peter Moser erst im Juni im Grossen Rat behandelt wird, beschäftigt sich der Bieler Stadtrat bereits morgen wieder mit dem Thema Variantenvergleich – diesmal steht das Postulat von Urs Scheuss (Grüne) auf dem Programm, seinerseits Vorstandsmitglied bei «Westast – so nicht!». Der Vorstoss fordert vom Bieler Gemeinderat, sicherzustellen, dass das Alternativprojekt von unabhängiger Seite mit dem aktuellen Ausführungsprojekt auf gleicher Stufe verglichen werde. Und der Gemeinderat zeigt sich in seiner Antwort durchaus offen, zusammen mit anderen Akteuren, inklusive Komitee, auszuloten, «welche Themen mit welchen Grundan-

nahmen überprüft und verglichen werden könnten». Stadtpräsident Erich Fehr (SP) sagt deshalb nach Lektüre der Haltung des Regierungsrats: «Wir haben uns offener gezeigt als die Kantonsregierung.»

Fehr sagt, der Widerstand, der durch «Westast – so nicht!» gebündelt werde, sei inzwischen so gross, dass man ihn nicht ignorieren könne. «Das ist substanziell.» Man müsse nun aber erst einmal abwarten, wie sich der Grosse Rat zur Motion von Moser äussern werde. «Die Städte Biel und Nidau werden sich nach dem Entscheid des Grossen Rates, welcher in gewisser Hinsicht die Ausgangslage klären wird, unter Einbezug von Kanton und Bund vertieft über das weitere Vorgehen Gedanken machen», sagt Fehr.

Dabei werde auch das Komitee miteinbezogen, «denn der Dialog ist uns wichtig». Auch Nidaus Stadtpräsidentin Sandra Hess (FDP) hält fest, dass nun die Haltung des Regierungsrats bekannt sei, nicht aber die entscheidende des Grossen Rates. Hess wird dem Kantonsparlament ab kommenden Monat selber angehören, sie wurde im März neu in den Grossen Rat gewählt. Vertreten wird die Motion indes für die Regierung nicht mehr von Barbara Egger-Jenzer, die aus dem Regierungsrat ausscheidet, sondern durch ihren Nachfolger auf der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, Christoph Neuhaus (SVP).

Sollte das Kantonsparlament eine vertiefte Überprüfung des Alternativvorschlags tatsächlich wie von der Regierung beantragt ablehnen, sei das Problem damit nicht einfach gelöst, betont Fehr. Er weist zudem darauf hin, dass der Bieler Gemeinderat zwar die Haltung vertrete, dass eine Alternative dieselbe verkehrliche Auswirkung wie das Ausführungsprojekt haben müsse. Es gebe aber auch Gemeinsamkeiten mit «Westast – so nicht!», die der Gemeinderat im Rahmen seiner Einsprache zum Ausführungsprojekt geltend gemacht habe. Etwa bei der Minimierung der Belastung während der Bauzeit oder der Forderung, dass möglichst wenige Bäume gefällt werden dürften.

Mehr zum Westast im Dossier unter [www.bielertagblatt.ch/a5](http://www.bielertagblatt.ch/a5)