

Medieninfo «Komitee Westast so nicht!» vom 4. Juli 2019:

Die Dialoggruppe hat heute das Arbeitsprogramm zur Lösungssuche in der Kontroverse um den Westast verabschiedet. Der Zeitplan bleibt ambitioniert. Erneut forderten Befürworter wie Kritiker einen strafferen Sitzungsrhythmus. Die Dialoggruppe hat sich erst zweimal getroffen.

Ein Dialog ist kein Diktat - daher braucht die gerechte Aushandlung einer breit abgestützten Lösung viel Zeit, Engagement und auch Offenheit für Neues: Dies habe Gegner, Befürworter und Behörden gestern erneut betont. Sie hatten zuvor das „Arbeitsprogramm - in vier Schritten zu den Empfehlungen“ sowie einen Zeitplan verabschiedet. Demnach sollen in einem ersten Schritt bis Anfang Dezember eine gemeinsame Standortbestimmung vorgenommen, alle Grundlagen zusammen getragen und bei Bedarf durch neue Analysen, etwa zu den Auswirkungen des Ostasts, ergänzt werden. Anschliessend will man bis im Januar die Zukunftsvision für die Region entwickeln und die Werthaltungen abgleichen. Erst ab Frühling 2020 werden auf dieser Basis dann die einzelnen Varianten verglichen. Noch ist offen, ob dies auf diesem Weg gelingt - bezüglich Inhalt und Termin.

Die westastkritischen Organisationen haben zudem erneut ein Reporting zu den Kosten des Dialogprozesses sowie Einblick in den schriftlichen Auftrag für den Dialogprozess verlangt. Schliesslich wurde ein neues Sekretariat gewählt, welches sich laut Weisung strikte auf die Administration beschränken muss und alle Parteien gleich behandelt.

Statusmeldung zum Dialog: Was bisher geschah und wie es weiter geht

Der partizipative Dialogprozess zum Bieler Westast wurde von der A5-Behördendelegation am 21. Dezember 2018 angestossen und am „**Runden Tisch**“ vom **8. Februar 2019** lanciert, nachdem die Autobahn-Pläne von Bund und Kanton in der Region auf wachsenden Widerstand gestossen waren. Jetzt soll eine **Dialoggruppe** mit Vertreterinnen und Vertretern aus 30 Institutionen – Befürworter, Gegner und Behörden – **bis Ende Juni 2020 eine breit akzeptierte Lösung** in der Kontroverse um den Westast finden.

Moderiert wird die Gruppe von Hans Werder, dem ehemaligen Generalsekretär des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation. Eine 11-köpfige **Kerngruppe** leistet die nötigen Vorarbeiten, hat sich im April, Mai und Juni zu je einer Sitzung versammelt, trifft aber selber keine Entscheide. Als **Basis für eine konstruktive Lösungsfindung** hat die Kerngruppe in den letzten fünf Wochen verbindliche Spielregeln in einem Statut zuhanden der Dialoggruppe vorgeschlagen und das weitere Vorgehen für die Evaluation verschiedener Varianten beantragt. Die nächste Sitzung der Kerngruppe findet am 15. August statt. Dann sollen erste Expertenaufträge erteilt werden.

Der Bieler Dialogprozess wird landesweit beachtet, da in den letzten 60 Jahren die Vorschläge von Behörden und Expertenkommissionen immer wieder an Geografie und regionalem Widerstand scheiterten – auch weil Kritikerinnen und Kritiker nicht ernst genommen wurden. Inzwischen engagieren sich 13 Organisationen für eine eine stadtverträgliche Verkehrsführung ohne Anschlüsse im Stadtzentrum: Berner Heimatschutz, Fussverkehr Schweiz, „IG Hüb Sorg zur Stadt“, Komitee „Biel notre amour“, Komitee „Westast so nicht!“, LQV Biel/Bienne, Pro Natura, Pro Velo, Stiftung Landschaftschutz Schweiz, VCS, Verein „Biel wird laut“, „Gruppe S“ sowie WWF.

Die bisherigen Pläne von Bund und Kanton sehen rund um Biel zehn Halb- und Vollanschlüsse vor – gleich viele wie in Zürich. Da die Autobahn mitten durchs Grundwasser führen soll, würde der 7,2 Kilometer lange Westast **die teuerste Nationalstrasse der Schweiz mit Kosten von mindestens 2,2 Milliarden Franken**; damit würde der Bau des Bieler Westasts teurer als die 16,9 Kilometer lange zweite Gotthardröhre.

Die A5-Behördendelegation – bestehend aus den Gemeinden der Region sowie Vertretern von Bund und Kanton – hatte erst nach grossem öffentlichen Druck entschieden, einen Dialogprozess einzuleiten. Anfang November 2018 hatten rund 5000 Personen gegen das Ausführungsprojekt mit zwei offenen Autobahnanschlüssen mitten in der Stadt demonstriert; eine repräsentative Umfrage der Gassmann-Medien zeigte wenige Tage später, dass nur gerade 21 Prozent der Bevölkerung das bereits beschlossene offizielle Projekt unterstützen; **49 Prozent unterstützen** die vom Komitee „Westast so nicht!“ in Fronarbeit entwickelte Alternative „**Westast so besser!**“, **16 Prozent wollen gar keine Stadtautobahn**.

Communiqué de presse

Le groupe de dialogue a approuvé aujourd'hui le programme de travail élaboré dans le but de trouver une solution à la controverse autour de l'axe Ouest. Le calendrier reste ambitieux. Les partisans et les opposants au projet ont en outre réitéré leur souhait de voir la fréquence des réunions augmenter, le groupe de dialogue ne s'étant en effet réuni que deux fois jusqu'ici.

Un dialogue n'est pas une dictature! Pour arriver de manière équitable à une solution bénéficiant d'un large soutien, il faut du temps, de l'engagement et également un esprit d'ouverture à la nouveauté. C'est ce qu'ont réaffirmé hier les opposants, les partisans et les autorités, qui avaient auparavant approuvé le « programme de travail en quatre étapes pour les recommandations » ainsi que le calendrier correspondant. Au cours de la première étape, jusqu'à début décembre, un état des lieux devra donc être réalisé en commun, l'ensemble des informations de base devront être rassemblées et, si besoin, complétées par de nouvelles analyses, par exemple sur les impacts de l'axe Est. On aura ensuite jusqu'à janvier pour développer une vision de l'avenir de la région et s'accorder sur les valeurs à suivre. C'est seulement à partir du printemps 2020 que les différentes variantes seront comparées, sur cette base. La question de savoir si cela fonctionne de cette manière est néanmoins encore ouverte - en particulier en ce qui concerne le contenu et les délais.

Les organisations critiques envers l'axe Ouest ont à nouveau réclamé un compte-rendu des coûts du processus de dialogue ainsi qu'un aperçu du mandat écrit le concernant. Enfin, un nouveau secrétariat a été élu, qui devra se limiter strictement aux tâches administratives et traiter tous les partis sur un pied d'égalité, conformément aux directives.

Etat des lieux de qui s'est passé jusqu'ici et ce qui suivra

Après que les projets d'autoroute de la Confédération et du canton se sont heurtés à une opposition croissante dans la région, le processus de dialogue participatif autour de l'axe Ouest biennois a été amorcé le 21 décembre 2018 par la délégation des autorités de l'A5, et a démarré lors de la « **table ronde** » du 8 février 2019. A présent, un groupe de dialogue composé des représentants et des représentantes de 30 institutions (partisans, opposants et autorités) a pour tâche de trouver **d'ici fin juin 2020 une solution largement acceptée** pour remédier à la controverse de l'axe Ouest.

Le groupe est modéré par Hans Werder, ancien secrétaire général du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication. Une **équipe centrale**, composé de 11 membres, effectue les travaux préliminaires nécessaires, s'est déjà réuni à deux reprises en avril, en mai et en juin, mais n'a aucun pouvoir décisionnel. Afin de jeter **les bases d'une recherche de solution constructive**, l'équipe centrale a soumis, au cours des dernières semaines, des règles du jeu contraignantes dans les statuts à l'intention du groupe de dialogue, et va à présent proposer une manière de procéder pour l'évaluation des différentes variantes ainsi que pour les mandats d'expertise. La prochaine réunion de l'équipe centrale aura lieu le 15 août. Les premiers mandats d'expertise seront ensuite attribués.

Le processus de dialogue biennois est suivi dans toute la Suisse étant donné que, ces 60 dernières années, les propositions des autorités et des commissions d'experts se sont toujours brisées contre les écueils géographiques et la résistance des habitants de la région - mais également parce que les opposantes et les opposants n'étaient pas pris au sérieux. Entretemps, 13 organisations se sont engagées en faveur d'un tracé compatible avec la vie urbaine, sans jonctions au centre-ville : Patrimoine Bernois, Mobilité piétonne Suisse, « IG Hüb Sorg zur Stadt », comité « Biel notre amour », comité « Axe Ouest – pas comme ça ! », LQV Biel/Bienne, Pro Natura, Pro Velo, Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage, ATE, association « Bienne debout ! », « Gruppe S » ainsi que le WWF.

Les projets actuels de la Confédération et du Canton prévoient dix jonctions complètes et demi-jonctions autour de Bienne – autant qu'à Zurich. Etant donné que le tracé de l'autoroute passe au milieu de la nappe phréatique, l'axe Ouest de 7,2 km serait **la route nationale la plus chère de Suisse, avec des coûts d'au moins 2,2 milliards de francs** ; la construction de l'axe Ouest biennois coûterait ainsi plus cher que le second tube du Gotthard long de 16,9 km.

La délégation des autorités de l'A5 – composée des communes de la région ainsi que des représentants de la Confédération et du canton – a décidé, suite à la forte pression populaire, d'entamer un processus de dialogue. Début novembre 2018, env. 5'000 personnes avaient en effet manifesté contre le projet définitif avec ses deux jonctions autoroutières ouvertes en plein centre-ville ; une enquête représentative des médias Gassmann a montré quelques jours plus tard que seulement 21 % de la population soutenait le projet officiel ; **49 % soutiennent** le projet alternatif « **Axe Ouest : mieux comme ça !** » élaboré bénévolement par le comité « Axe Ouest – pas comme ça ! » ; **16 % ne veulent carrément pas d'autoroute urbaine.**