



Beantwortung

der dringlichen überparteilichen Interpellation 20160208, Sandra Gurtner-Oesch, GLP, Urs Känzig, Grüne, Leonhard Cadetg, FDP, "Planung Westast"

Die Autoren der dringlichen Interpellation betreffend den geplanten Westast verlangen vom Gemeinderat eine Stellungnahme zu den Argumenten des Komitees "Westast – so nicht!", welches die Debatte über die Stichhaltigkeit einer Realisierung des Westastes der A5 und deren Auswirkung auf die Stadtstruktur neu lanciert.

Vorbemerkungen

1. Die Stellungnahme des Komitees "Westast so nicht!" nimmt Bezug auf die frühestens Ende 2016 vorgesehene öffentliche Auflage des Ausführungsprojektes (AP) der vorerwähnten Teilstrecke der Bieler A5-Umfahrung. Die diesbezüglichen Arbeiten sind jedoch noch nicht in allen Teilen abgeschlossen und wesentliche Elemente der Projektierungsgrundlagen sind noch ausstehend. Eine Beurteilung der vom genannten Komitee formulierten Einwände ist erst möglich, wenn das Ausführungsprojekt und die städtebauliche Begleitplanung in bereinigtem Zustand vorliegen sowie die Verkehrszahlen aktualisiert worden sind und der Gemeinderat die diesbezüglichen Diskussionen geführt hat. Die nachfolgende Beantwortung behält sich dementsprechend eine Stellungnahme bezüglich dem Ausführungsprojekt auf den Zeitpunkt des Vorliegens des vollständigen Projektdossiers vor und beschränkt sich in seinen nachfolgenden Ausführungen auf eine Darlegung der von der Stadt Biel in Bezug auf den Westast bisher vertretenen Haltung.
2. Wenn auch den Städten Biel und Nidau die Möglichkeit für eine kontinuierliche Beteiligung an der Projektentwicklung des Westastes eingeräumt worden ist, so ändert dies nichts daran, dass dessen Planung im Verantwortungsbereich des Bundes und der von ihm mit der Durchführung der Arbeiten beauftragten Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) liegt. Diese entscheiden sowohl über den Zeitpunkt der öffentlichen Auflage als auch über den Inhalt des aufzulegenden Ausführungsprojektes. Damit steht es dem Gemeinderat frei im Zeitpunkt der öffentlichen Auflage aufgrund aus seiner Sicht bestehenden Mängeln gegen das Ausführungsprojekt Einsprache zu erheben und sich für dessen Überarbeitung einzubringen.
3. Die 2010 unter der Federführung von Biel und Nidau in Angriff genommene städtebauliche Begleitplanung dient – gestützt auf die im Hinblick auf den Erlass neuer baurechtlicher Vorgaben ausgerichteten Arbeiten – als Grundlage zur Bestimmung der aus Sicht der beiden Gemeinden im Zuge der Westast-Projektierung zu berücksichtigenden Anliegen und bezeichnet den sich daraus ergebenden Abstimmungsbedarf. Ergebnis der die im Einzugsbereich des Westastes liegenden Gebiete umfassenden städtebaulichen Begleitplanung sind die Neufassung des 2014 genehmigten städtebaulichen Richtplanes und die aus Teilzonenplänen, Baulinienplänen und Überbauungsordnungen bestehenden baurechtlichen Vorschriften. Diese werden spätestens gleichzeitig mit der Auflage des Ausführungsprojektes für den Westast der öffentlichen Mitwirkung unterbreitet. Diese Begleitplanung hat zum Ziel eine möglichst gute Integration des Westastes der A5 in das Stadtbild zu erreichen.

Hintergrundinformationen zur Projektentwicklung

Eine erste, für das Verständnis des aktuellen Projektierungsstandes wesentliche Weichenstellung bildet die vom Bundesrat 1999 – nach der Prüfung einer alternativen A5-Linienführung südlich des Bielersees – vorgenommene Genehmigung des Generellen Projektes (GP) des Westastes. Festgelegt wurde dabei ein Strassen-System mit einem Halbanschluss See (in Richtung Solothurn), einem Vollanschluss Bienne-Centre und einem Zubringer rechtes Bielerseeufer (ZRU) zwischen dem Anschluss Bienne-Centre und dem Verkehrsknoten Kreuzweg (in der damaligen Planung via Keltenstrasse).

Die anschliessend im Hinblick auf die Erarbeitung des Ausführungsprojektes durchgeführten Studien führten zum Schluss, dass infolge der zwischenzeitlich verschärften Anforderungen hinsichtlich der Tunnelentlüftung und der Verkehrssicherheit eine den im genehmigten Generellen Projekt vorausgesetzten Umweltstandards genügende Ausführung des Anschlusses Bienne-Centre nicht zu bewerkstelligen ist.

Diese im Sommer 2007 seitens des Tiefbauamtes des Kantons Bern aufgezeigte Problematik bewog im Herbst 2007 die Gemeinderäte von Biel und Nidau dazu, diesem eine Eingabe einzureichen mit der Anregung zum Studium einer alternativen Linienführung des ZRU zwischen dem Anschluss Brüggsmoos und der Hauptstrasse Nidau-Ipsach (sog. Porttunnel). Ausgelöst wurde mit der erreichten Zustimmung durch Bund und Kanton eine erneute Überprüfung des dem genehmigten Generellen Projekt zugrunde gelegten Anschluss-Systems und der Anbindung des rechten Bielerseeufers an die A5-Umfahrung. Die 2009 durch die BVE mit der Aufgabe betraute regionale Arbeitsgruppe unter Vorsitz des damaligen Bieler Stadtpräsidenten Hans Stöckli hatte dabei insbesondere eine vergleichende Beurteilung folgender Stossrichtungen durchzuführen:

- Stossrichtung 0 (SR 0) mit einem Verzicht auf die Realisierung von Westast und ZRU;
- Stossrichtung 1 (SR 1) bestehend aus Westast mit Halbanschluss See (Richtung Solothurn), Vollanschluss Bienne-Centre und einer dortigen Anbindung des ZRU;
- Stossrichtung 2 (SR 2) bestehend aus Westast, Halbanschluss See (Richtung Solothurn), Vollanschluss Bienne-Centre und Anbindung ZRU im Brüggsmoos;
- Stossrichtung 3 (SR 3) bestehend aus Westast, Voll- oder Halbanschluss See und Anbindung ZRU im Brüggsmoos.

Die in Bezug auf die SR 3 unternommenen Abklärungen veranlassten die Arbeitsgruppe zur Untersuchung weiterer Anschlussuntervarianten. Entsprechend diverser Begehren einbezogener Organisationen oder politischer Gremien (Stadtrat Biel) wurden dabei insbesondere Optionen geprüft bei welchen der Westast

- über keinerlei Anschlüsse verfügt;
- mit einem Halbanschluss See (in Richtung Neuenburg) und einem Halbanschluss Bienne-Centre (in Richtung Solothurn) ausgestattet wird;
- mit einem Halbanschluss See (in Richtung Solothurn) und einem Halbanschluss Bienne-Centre (Richtung Neuenburg) versehen wird.

Als vorteilhafteste Untervariante für die SR 3 beurteilt wurde dabei entgegen der Basisvariante durch den Verzicht auf den Anschluss Bienne-Centre der Vorschlag mit einem Halbanschluss See (Richtung Neuenburg) und einem Halbanschluss Bienne-Centre (in Richtung Solothurn). Gegenstand des anschliessenden Variantenvergleichs bildeten demnach die der Aufgabenstellung der BVE entsprechenden SR 0, SR 1, SR 2 und die verändert konzipierte SR 3.

Wesentliche Grundlage für die durch die regionale Arbeitsgruppe vorzunehmende Beschlussfassung bildete die vom Büro Metron verfasste Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB). Diese kommt zum Ergebnis, dass mit einer Realisierung des Westastes inkl. ZRU gegenüber einem Verzicht auf den Westast eine insgesamt vorteilhaftere Situation geschaffen wird. Namentlich bezeichnet werden dabei:

- eine durch die Realisierung verkehrlich flankierender Massnahmen unterstützte Verkehrsverlagerung vom städtischen Strassennetz auf A5 und ZRU und die dadurch bewirkte Verkehrsentslastung innerhalb des Siedlungsgebietes von Biel, Nidau und Port;
- eine spürbare Verminderung der Lärm- und Luftbelastung längs verschiedener, durch Wohngebiete führender Verkehrsachsen;
- eine erhöhte Verkehrssicherheit, verbesserte Bedingungen für den Langsamverkehr und insgesamt eine verbesserte Aufenthaltsqualität an wesentlichen Orten des öffentlichen Raumgefüges;
- die verbesserte Lebensqualität im Westteil der Stadt Biel, in Nidau und Port und der dabei durch die Aufhebung der Bernstrasse geschaffenen Möglichkeit zur Aufwertung des dicht bebauten Weidteilequartiers;
- der Abbau der durch die Bernstrasse, Ländtestrasse und Aarbergsstrasse verursachten Trennwirkung;
- die durch den Westast bewirkte Impulswirkung für eine städtebauliche Erneuerung überalterter oder unternutzter Areale von heute noch stark befahrenen, mit der vollständigen A5-Umfahrung von übermässigem Verkehr entlasteter Verkehrsachsen.

Demgegenüber wurde bereits damals erkannt, dass der Bau des Westastes auch Nachteile mit sich bringt, welche im Rahmen der weiteren Projektierungsarbeiten möglichst zu beseitigen resp. zu reduzieren sind:

- Die aus Gründen der Tunnelbelüftung und der Verkehrssicherheit notwendige Öffnung der beiden Anschlussbereiche verursachen jeweils einen wesentlichen Eingriff in das städtische Raumgefüge. Als wesentliche Handlungsansätze für eine bestmögliche Eingliederung des Westastes erkannt werden eine im Rahmen der städtebaulichen Begleitplanung zu treffende Festlegung einer mit der neuen Infrastruktur korrespondierenden Überbauung sowie eine weitergehende Optimierung des Westastprojektes.
- Die innerhalb des Weidteilequartiers in Halbtiefelage verlaufende Autobahn und der dadurch hervorgerufen Eingriff bedürfen einer gesamtheitlich ausgerichteten, der Entstehung eines attraktiven Freiraumes unterstützenden Gestaltung.
- In verkehrlicher Hinsicht ist für einzelne Streckenabschnitte des städtischen Strassennetzes, insbesondere im Nahbereich der Anschlüsse, von einer Erhöhung der Verkehrsbelastung auszugehen. Die diesbezüglich primär zu verfolgenden Handlungsansätze beziehen sich auf einen unter Einbezug der Agglomeration voranzutreibenden Strategie für eine Wahrung der durch die A5-Umfahrung bewirkte Abnahme des MIV auf dem lokalen Strassennetz.

Bezogen auf die Bewertung der SR 1, SR 2 und SR 3 wird in der ZMB aufgezeigt, dass eine Linienführung des ZRU gemäss des im 1999 genehmigten Generellen Projektes sowohl in städtebaulicher als auch in verkehrlicher Hinsicht gegenüber einem durch den Porttunnel verlaufenden ZRU zu einem Überhang von Nachteilen führt. In der verbleibenden Abwägung zwischen SR 2 und SR 3 fällt die Bewertung zu Gunsten der SR 2 aus. Auch wenn der von ihr verursachte stadträumliche Eingriff in Bereich Bienne-Centre grösser ist als bei SR 3, liegen deren Vorteile insbesondere in einer geringeren Beanspruchung des Strandbodens, einer geringeren Verkehrskonzentration im Anschlussbereich See und einer erhöhte

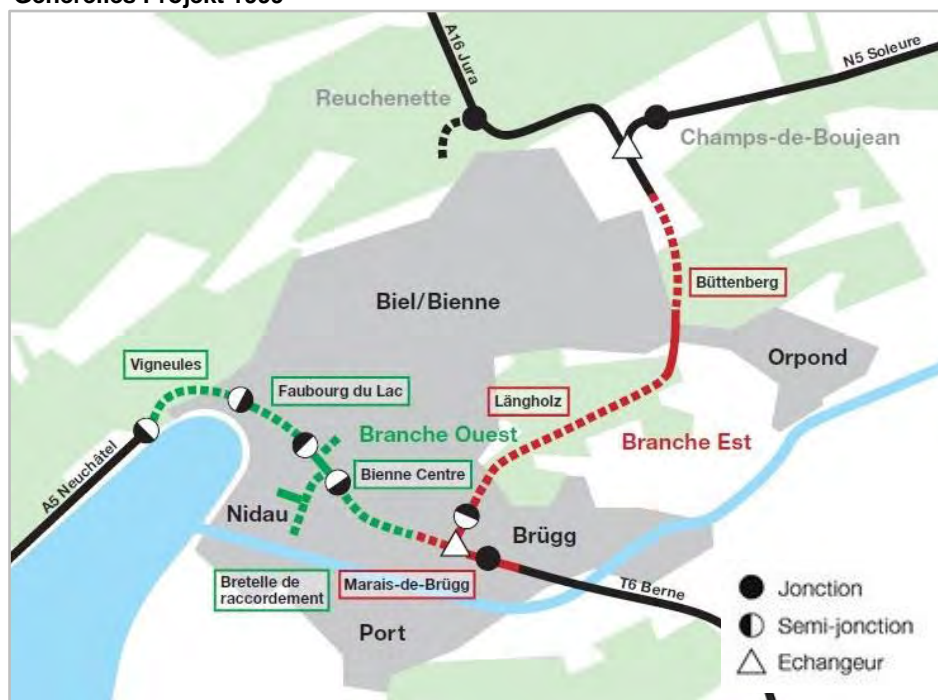
Verkehrswirksamkeit des Westastes mit einer dementsprechend erhöhten Entlastungswirkung.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Zweckmässigkeitsberichts (ZMB), der Stellungnahmen der Gemeinden und der Anhörung interessierter Organisationen fällt der Leitungsausschuss der regionalen Arbeitsgruppe am 30. Juni 2010 den Entscheid für eine auf Basis der Stossrichtung 2 weiterzuführende Projektierung des Westastes. Teil der Empfehlungen bildet die Forderung für die Einrichtung einer Rauchgasentlüftung zwecks Reduktion der nicht überdecktem Streckenführung im Bereich Bienne-Centre für den Fall dass keine überzeugende städtebauliche Einordnung des Anschlusses herbeigeführt werden kann. An die Städte Biel und Nidau übertragen wurde zudem die Durchführung einer in interkommunalen Planung, mit welcher die für die künftige Gebietsentwicklung massgebenden städtebaulichen Festlegungen bestimmt und der in Bezug auf die Autobahnprojektierung Abstimmungsbedarf umrissen werden.

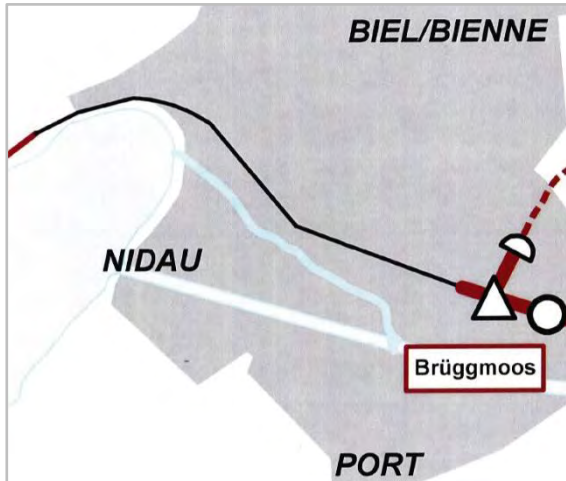
Nach positiver Aufnahme der seitens der regionalen Arbeitsgruppe unterbreiteten Empfehlungen durch die BVE erteilte der Bund am 15. September 2010 seine Zustimmung für die Erarbeitung eines neuen Generellen Projekt für den Westast. Dieses wurde im Verlauf der Monate Mai-Juni 2012 öffentlich aufgelegt. Die Stadt Biel unterstützte dabei die vorgeschlagene Linienführung (entsprechend SR 2) mit einem Vollanschluss Bienne-Centre, einem Halbanschluss See und einem ZRU über den Porttunnel.

Einwände vorgebracht wurden gegenüber der gewählten Anordnung des Anschlusses Seedorstadt, der Belegung eines Teils des Strandbodens und der Sportplätze im Mühlefeld während der Bauphase. Im Hinblick auf das Ausführungsprojekt eingefordert wurden eine den städtebaulichen Vorstellungen entgegenkommende Ausdehnung des Enteignungsperimeters, eine Redimensionierung der offenen Streckenteile im Bereich Bienne-Centre, eine den Bedürfnissen des Bus- und Veloverkehrs entsprechende Ausgestaltung des Verresiusplatzes und dessen Zufahrt über die Murtenstrasse, eine Aufwertung der Fuss- und Veloverbindungen im Umfeld des Anschlusses Bienne-Centre einschliesslich einer neuen Geleiseunterführung für den Langsamverkehr beim Bahnhof.

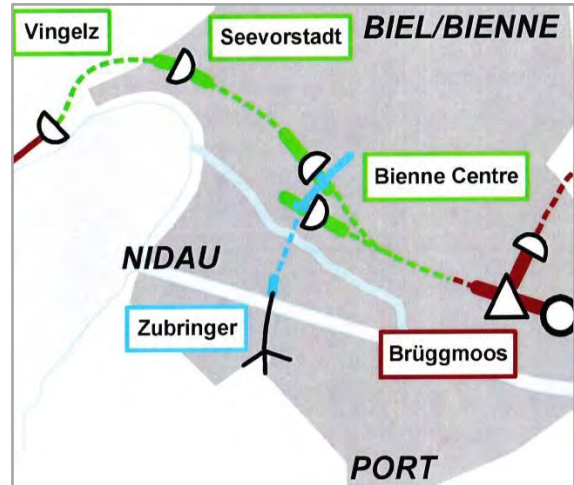
Generelles Projekt 1999



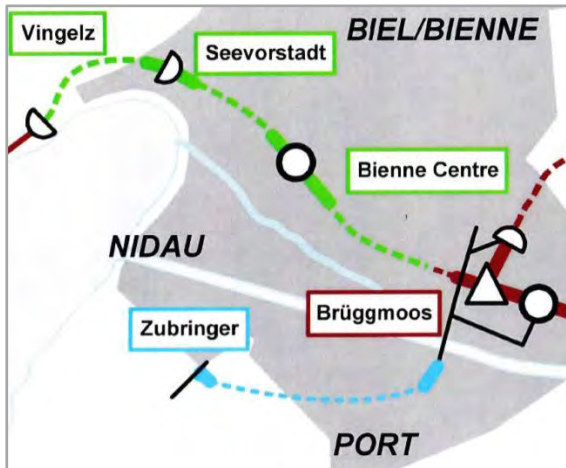
SR 0



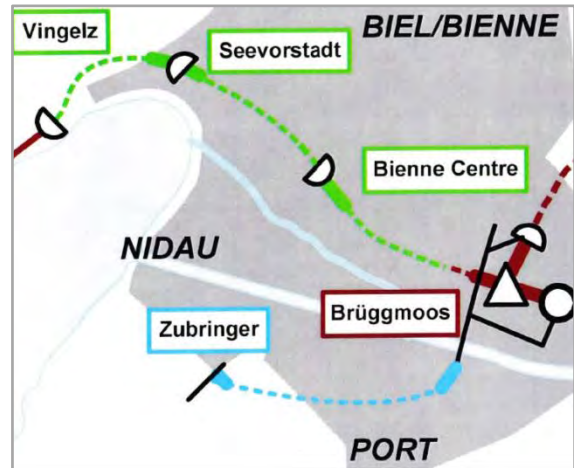
SR 1



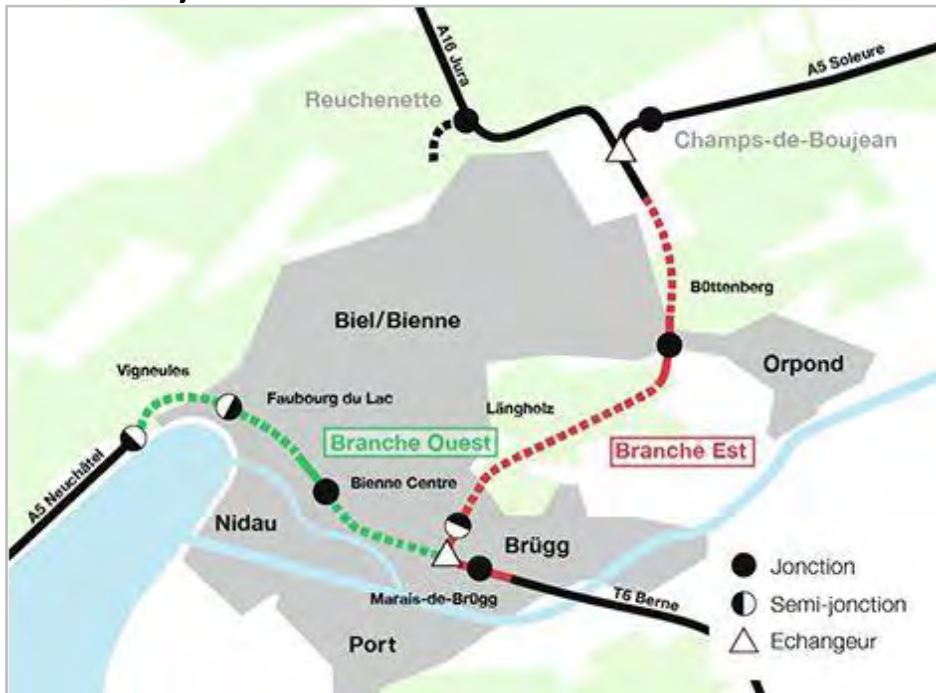
SR 2



SR 3+



Generelles Projekt 2014



Zu den verkehrlichen Auswirkungen des Westastes

Da zum Zeitpunkt der Bearbeitung der dringlichen Interpellation die Auswertung des aktuellen Verkehrsmodells für eine Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen der jeweiligen Verkehrszustände (A5 mit Westast, A5 ohne Westast, Westast ohne Anschlüsse) nur z.T. vorliegt, beziehen sich die nachfolgenden Aussagen auf frühere, im Vorfeld der Erarbeitung des Generellen Projektes für den Westast erstellten Verkehrsanalysen.

Während mit der für den Spätsommer 2017 vorgesehenen Inbetriebnahme des Ostastes eine massgebende durch die vfM unterstützte Entlastung in den Ost-West-Beziehungen auf dem städtischen Strassensystem bewirkt wird, führt der damit geschaffene Verkehrszustand zu einer beträchtlichen verkehrlichen Mehrbelastung auf der Verbindung Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse sowie auf der Allmendstrasse Port und auf der Orpundstrasse. Mit dem Bau des Westastes und dem Zubringer rechts Bielerseeufer (Porttunnel) und der Realisierung der verkehrlichen flankierenden Massnahmen wird die Verkehrswirkung des Ostastes erhöht, die Entlastungswirkung im Osten der Stadt ausgedehnt und die auf der Verbindung Solothurnstrasse-Bözingenstrasse, bzw. auf der Reuchenettestrasse anfallende Verkehrsmenge reduziert. Wesentliche Auswirkungen des Westastes und des Porttunnels sind eine wirksame Verminderung der Verkehrsaufkommen auf der Allmendstrasse, der Aarbergstrasse, der Hauptstrasse Nidau, eine weitgehende Verkehrsreduktion auf der Ländtestrasse sowie die Aufhebung der das Weidteilequartier durchquerenden Bernstrasse.

Mit dem Westast, den beiden Anschlüssen See und Bienne-Centre und der Realisierung der verkehrlichen flankierenden Massnahmen werden nicht etwa zusätzliche Autos in die Stadt gepumpt, vielmehr wird das städtische Strassennetz vom Durchgangsverkehr und Teilen des Ziel- und Quellverkehrs entlastet. Auf dem lokalen Strassennetz zirkulieren nach der Inbetriebnahme eindeutig weniger Motorfahrzeuge als dies bei einem Verzicht auf den Anschluss Bienne-Centre, einem Verzicht auf die beiden Anschlüsse oder einem Verzicht auf der Westast der Fall wäre.

Die vor der Genehmigung des 2014 genehmigten Generellen Projektes durchgeführten Untersuchungen des für den Westast bestgeeigneten Anschluss-Systems haben aufgezeigt, dass mit einem Verzicht auf den Anschluss Bienne-Centre die Verkehrswirksamkeit des Westastes auf der Teilstrecke Weidteile um rund 35% oder um über 10'500 Fahrten reduziert wird. Als Folge davon erfährt der an den Anschlüssen Brüggmoos bzw. See ein- und ausfahrende sowie der über die Allmendstrasse und die Brüggstrasse bzw. die Seevorstadt und die Neuenburgstrasse zirkulierende Verkehr beträchtliche Zunahmen.

Noch ausgeprägtere Mankos bzgl. der Entlastungswirkung des Westastes stehen im Fall eines zusätzlichen Verzichtes auf den Anschluss See in Aussicht. Dessen Verkehrswirksamkeit reduziert sich auf der Teilstrecke Weidteile um 60% oder um ca. 15'000 Fahrten, auf der Teilstrecke City um annähernd 50% oder um gegen 10'000 Fahrten. Verkehrszunahmen erfahren demgegenüber die Brüggstrasse und die Zentralstrasse Süd mit einer annähernden Verdoppelung auf 22'000 und auf 19'000 Fahrten bzw. die Neuenburgstrasse auf 13'000 Fahrten (Vergleich zum Generellen Projekt mit Halbanchluss See und Vollanschluss Bienne-Centre).

Generell gilt, dass je geringer die Anzahl der verfügbaren Zu- und Wegfahrten auf den Westast sind, desto weniger trägt die A5 zur Entlastung des lokalen Strassennetzes bei und desto höher beansprucht werden die Zu- und Wegfahrtsrouten der verbleibenden Anschlüsse.

Bei einem Verzicht auf den Westast und der vom Komitee "Westast so nicht!" vorgeschlagenen Klassierung der Verkehrsachse Bernstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse als Nationalstrasse 3. Klasse entsprechend der A5 am linken Bielerseeufer bleibt unberücksichtigt, dass die Beanspruchung der Verbindung zwischen Bruggmoos und Seevorstadt mit rund 30'000 Fahrten um mehr als 50% höher liegt als dies bei der bestehenden A5 längs dem Bielersee der Fall ist. Zu berücksichtigen wäre zudem die sich aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung gegenüber dem schon heute kritischen Zustand zunehmende Mehrbeanspruchung der Verkehrsknoten Seevorstadt, Guido-Müller-Platz und Bernstrasse-Keltenstrasse, sowie die sich aufgrund des Bahnüberganges der BTI/asm ergebenden Einschränkungen auf den Verkehrsfluss.

Weiteres

Bezüglich der in der dringlichen Interpellation angesprochenen, vom Komitee "Westast so nicht!" vorgebrachten Rückständigkeit des Westastprojektes und der dabei festgehalten Gleichsetzung mit anderorts realisierten Autobahnsünden vertritt der Gemeinderat die Auffassung, dass zwischen der weitgehendst unterirdisch oder überdeckverlaufenden A5-Umfahrung und den vom Komitee angesprochenen Autobahnsünden mit inmitten städtischer Siedlungsgebiete oder Erholungsräumen verlaufender Autobahnschneisen (z.B. Zürich-Schwammendingen, Bern Murifeld, Morges, Bern Bremgartenwald) wesentliche Unterschiede bestehen. Dies zeigt zudem ein Rückgriff auf das 1975 aufgelegte Generelle Projekt für eine Südumfahrung, bei welchem für die meisten Abschnitte der A5-Umfahrung eine oberirdische, z.T. über Viadukte führende Querung von Wohnquartieren oder Erholungsräume vorgesehen wurde, während mit dem sich im Bau befindlichen Ostast und dem geplanten Westast sowohl die Wohngebiete Bischofkänel, Löhre, Weidteile und das Seequartier wie auch das Längholz unterirdisch oder abgesenkt mit Überdeckung durchquert werden und zwischen Stadt und See gegenüber dem im Generellen Projekt 1975 vorgesehenen Autobahnviadukt der Verlauf des Westastes unterirdisch erfolgt.

In Bezug auf die seitens der Interpellanten erwähnte Kappung wichtiger Bus- und Langsamverkehrsverbindungen ist der Gemeinderat der Auffassung, dass der Bau des Westastes zu attraktiveren Zirkulationbedingungen für die vorgenannten Verkehrsträger führen muss. Insgesamt ermöglicht die durch den Westast bewirkte Verkehrsentlastung eine Reorganisation des städtischen Strassennetzes im Sinne der Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs. Für den Fall von durch den Bau des Westastes verursachte Verschlechterungen besteht Anspruch auf eine Behebung der allfälligen Schwachstellen, indem das Autobahnprojekt diesbezüglich verbessert wird oder geeignete Alternativen verfügbar gemacht werden.

In Bezug auf die während der Bauphase eintretenden Beeinträchtigungen stehen dem Gemeinderat momentan keine verlässlichen, deren Ausmass und deren zeitliche Erstreckung bemessbaren Grundlagen zur Verfügung. Wesentliche, gegenüber Bund und Kanton zu vertretende Interessen betreffen insbesondere die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit des Strandbodens, die Verkehrsführung zwischen dem Bruggmoos und der Innenstadt, bzw. der Seevorstadt während der Realisierung der A5-Teilstrecke Weidteile, sowie die Linienführung des Bus- und Verloverkehrs beim Bau des Anschlusses Bienne-Centre.

Der Gemeinderat kann heute noch keine Aussagen dazu machen, wie die Information zum Zeitpunkt der Auflage des Ausführungsprojektes, bzw. der Mitwirkung zum interkommunalen Richtplan und zur Nutzungszonenplanung erfolgen werden, da die dazu notwendigen Absprachen mit den beteiligten Instanzen erst stattfinden können, wenn auch die terminlichen Eckdaten bekannt sind.

Biel, 14. September 2016

Namens des Gemeinderates

Der Stadtpräsident:

Der Vize-Stadtschreiber:

Erich Fehr

Julien Steiner

Beilage:

- Dringliche überparteiliche Interpellation 20160208

Vorstoss Nr./Interv. no: 160208Termin GR/Délai CM: 14.9.16Direktion/Direction: FPAMitbericht/Corapport: BEU**Dringliche Interpellation zum geplanten Westast**

Stadtkanzlei/Chancellerie municipale

Um den Bau des Westastes ist kurz vor der Präsentation des Ausführungsprojektes eine starke Kontroverse entstanden. Das Komitee „Westast – so nicht!“ setzt sich dafür ein, den geplanten Westast der Autobahnumfahrung A5 in seiner heute geplanten Art zu verhindern. Der Westast drohe, so das Komitee, unsere Stadt zu zerstören. Insbesondere die offenen Anschlüsse am Bahnhof und Höhe Seedorf sind dem Komitee ein Dorn im Auge.

- Folgende Aussagen sind aus dem Informationsmaterial des Komitees. Wie beurteilt der Gemeinderat diese Aussagen (Quelle: www.westastsonicht.ch)
 - a. Die zentralen Autobahnanschlüsse pumpen Verkehr in die Stadt
 - b. Der Westast ist ein rückständiges Autobahnprojekt. Autobahnsünden der 60er und 70er Jahre werden in Biel wiederholt
 - c. Der Westast ist auch deshalb überflüssig, da er bereits ab Tüscherz wieder zu einer zweispurigen Strassen wird.
 - d. Wegen dem Westast werden wichtige Verbindungen für öV, Fuss- und Veloverkehr gekappt.
 - e. Weder die aktuelle Verkehrslage noch die prognostizierten Verkehrsmodelle berechtigen zu einem Bau des Westastes in seiner heutigen Dimension mit den 5 Autobahnanschlüssen.
 - f. Der Bau des Westastes läuft unseren lokalen Zielsetzungen wie der Städteinitiative, dem Energiestadtlabel, dem Richtplan RGSK zuwider.
 - g. Die vertraglich zugesicherten flankierenden Massnahmen bzw. die darin enthaltenen Projekte und deren Finanzierung sind noch nicht gesichert.
 - h. Der Bieler Strandboden ist während 10-15 Jahren unbrauchbar
 - i. Während der Bauzeit sind weitere Verkehrstaus unausweichlich
- Im Herbst legt der Kanton das Ausführungsprojekt zum Westast öffentlich auf. Welche Mittel ausser einer generellen Einsprache hat die Stadt Biel an diesem Ausführungsprojekt Änderungen anzubringen?
- Wie beurteilt der Gemeinderat die Auswirkungen auf die Verkehrssituation in den einzelnen städtischen Quartieren und Agglomerationsgemeinden im Falle eines Verzichtes auf die beiden Anschlüsse Bahnhof und Seedorf?
- Wie beurteilt der Gemeinderat die Auswirkungen auf die Verkehrssituation in den einzelnen städtischen Quartieren und Agglomerationsgemeinden im Falle eines Verzichtes des gesamten Westastes?
- Sollte der Westast in seiner heute geplanten Form gebaut werden, welche Massnahmen wird die Bauherrschaft treffen, um die Bauzeit für die Bewohner der Stadt so verträglich wie möglich zu gestalten? Welchen Einfluss kann die Stadt diesbezüglich geltend machen?
- Wie gedenkt der Gemeinderat die Bieler Bevölkerung vor bzw. während der öffentlichen Auflage über Auswirkungen der Autobahnanschlüsse Bahnhof und Seedorf (Bau- und Betriebsphase) zu informieren, um die Meinungsbildung aktiv zu unterstützen?

29.6.2016

Sandra Gurtner-Oesch

glp



Urs Käzig

Grüne



Leonhard Cadetg

FDP

