



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 178-2025
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2025.GRPARL.376

Eingereicht am: 12.06.2025

Fraktionsvorstoss: Nein
Vorstoss Ratsorgan: Nein
Eingereicht von: Graber (La Neuveville, SVP) (Sprecher/in)
Müller (Orvin, SVP)
Josi (Wimmis, SVP)
Schneider (Biel/Bienne, SVP)
Schlup (Schüpfen, SVP)
Bühler (Romont BE, Die Mitte)
Martin (Täuffelen, EDU)
Ochsenbein (Bévilard, SVP)
Klopfenstein (Corgémont, SVP)
Tobler (Moutier, SVP)
Cattaruzza (Nidau, GLP)
Schori (Wiler bei Seedorf, SVP)
Amstutz (Parteilos)
Rappa (Burgdorf, Die Mitte)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 1052/2025 vom 15. Oktober 2025
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Ablehnung**

Reaktivierung des Alternativvorschlags für die A5-Westumfahrung von Biel

Der Regierungsrat wird beauftragt, alle nötigen Massnahmen zu ergreifen, um den Alternativvorschlag für die A5-Westumfahrung von Biel mit Gegenverkehr (eine einzige Fahrspur pro Fahrtrichtung) zu reaktivieren.

Begründung:

Im Januar 2021 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) das Ausführungsprojekt der A5-Westumfahrung von Biel definitiv abgeschrieben. Mit diesem Entscheid reagierte das UVEK auf das formelle Ersuchen des Regierungsrates, die Realisierung dieses wichtigen Abschnitts der Autobahn A5 einzustellen. Und dies, obwohl der Bund 2014 diesem Vorhaben endgültig grünes Licht gegeben hatte.

Dieser unglückliche Entscheid, die A5-Westumfahrung von Biel fallenzulassen, gründete auf einer falschen Vorstellung von vermeintlichen Machtverhältnissen und widersprach gleichzeitig dem Auftrag der Dialoggruppe unter dem Vorsitz von Hans Werder, dem ehemaligen Generalsekretär des UVEK, die Linienführung der A5 zu verbessern.

Ab diesem Zeitpunkt verliess die unerlässliche Schliessung dieser Autobahnlücke den institutionellen und politischen Rahmen, der für die Realisierung des Nationalstrassennetzes immer Vorrang gehabt hatte. Wir erinnern daran, dass in diesem Bereich in erster Linie der Bund zuständig ist. Subsidiär sind die Kantone verantwortlich, die Gemeinden dagegen gar nicht. Artikel 83 Absatz 2 der Bundesverfassung präzisiert, dass der Bund die Benutzbarkeit des Nationalstrassennetzes sicherstellt. Bei der Realisierung der A9 im Oberwallis käme man nie und nimmer auf die Idee, dass beispielsweise die Gemeinde Raron über den Kanton Wallis den Verzicht auf den Autobahnabschnitt zwischen Steg-Gampel und Visp-West erreichen könnte.

Die Antwort des Regierungsrates auf meine Interpellation (165-2023) «Reaktivierung des Alternativvorschlags für die A5-Westumfahrung von Biel» macht deutlich, dass der Regierungsrat seine Überlegungen im Zusammenhang mit der Schliessung der Autobahnlücke der A5 einer neuen Logik unterwirft, die nicht den Verantwortlichkeiten für das Nationalstrassennetz entspricht. Nachfolgend ein Auszug aus seiner Antwort: *«Nach der Abschreibung des Ausführungsprojekts «A5 Westumfahrung Biel», welche staatspolitisch und rechtlich korrekt erfolgte (vgl. [Antwort des Regierungsrates zur Interpellation I 012-2022](#)), haben der Kanton, die Städte Biel/Bienne und Nidau, die Gemeinden Brugg, Port und Ipsach sowie die Planungsregion seeland.biel/bienne die übergeordnete Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau» (EBBN) eingesetzt. EBBN hat unter anderem zum Ziel, die offenen Fragen zur langfristigen Schliessung der Nationalstrassennetzlücke in Biel und zu einem Porttunnel in einer Gesamtmobilitätsstudie zu klären. Im Rahmen dieser Studie wird somit auch dem genannten Alternativvorschlag Rechnung getragen. Die Ergebnisse der Studie sollen voraussichtlich Mitte 2025 vorliegen. Die Resultate werden dannzumal zeigen, ob und – falls ja – wie ein Nationalstrassenprojekt zur Schliessung der Netzlücke in Biel/Bienne weiterverfolgt werden soll.»*

Die Autorinnen und Autoren der vom Regierungsrat – der seine Meinung grundsätzlich mit den Resultaten der Studie abstimmen will, wie dies der Auszug oben zeigt – erwähnten Studie empfehlen jetzt den Verzicht auf die A5-Westumfahrung von Biel. Dies liegt nicht nur deutlich ausserhalb ihrer Kompetenzen, sondern beruht auch auf einer Einschätzung des Durchgangsverkehrs, die sich aus einer offensichtlichen, bewussten oder unbewussten, Unterlassung ergibt. Die dort erwähnten neun Prozent Durchgangsverkehr sind falsch, denn in Wirklichkeit will man die Autobahnlücke nicht schliessen, was eine Verlagerung von drei Arten Durchgangsverkehr auslöst. Wegen dieser absurden Autobahnlücke

1. fahren Hunderte von Neuenburgerinnen und Neuenburgern, die im Osten von Biel und in Grenchen arbeiten, für ihren Arbeitsweg über Orvin;
2. verschlimmern Tausende von Auto- und Lastwagenfahrerinnen und -fahrern aus Richtung Genf und Waadt, die nördlich und östlich von Luterbach SO in die Deutschschweiz fahren – insbesondere nach Basel, Zürich, Luzern, Winterthur, St. Gallen oder auch ins Tessin – täglich die Staus zwischen Bern und Oensingen auf der A1 zwischen Yverdon-Süd und Luterbach und fahren über Bern, anstatt die sieben Kilometer kürzere A5-Strecke zu benutzen (99 km statt 106 km), natürlich in beiden Richtungen;
3. wenden Hunderte von Neuenburgerinnen und Neuenburgern zur Vermeidung von Biel täglich die gleiche Strategie an und verlängern ihre Fahrtwege in die oben erwähnten Teile der Deutschschweiz via Bern um 21 Kilometer, und zwar sowohl auf dem Hin- als auch auf dem Rückweg.

Die genannten Beispiele zeigen, dass die Autorinnen und Autoren und die fanatischen Gegnerinnen und Gegner des Autoverkehrs die Bedeutung der A5 für das gesamte Autobahnnetz der Schweiz und für die Bevölkerungsteile, die sie erschliesst, überhaupt nicht berücksichtigen. Ausserdem suggeriert ihre Argumentation implizit, dass Biel für die Autobahn zuständig sei, obwohl der Bund vorrangig und die Kantone nur sehr subsidiär zuständig sind!

Auch wenn die Autorinnen und Autoren ihr Vorgehen als wissenschaftlich bezeichnen, ist die erwähnte Studie stark von ideologischen Überlegungen geprägt und schliesst jegliche Logik der Solidarität mit den umliegenden Regionen, dem Kanton und dem Rest der Schweiz vollständig aus. Ausserdem steht sie im absoluten Widerspruch mit dem institutionellen Rahmen der Problematik des Nationalstrassennetzes. So versichern die Autorinnen und Autoren explizit, man müsse den motorisierten Individualverkehr in der Bieler Agglomeration reduzieren, verschweigen dabei aber die offensichtliche Tatsache, dass die Bieler Agglomeration in der Schweiz die einzige mit über 100 000 Einwohnern ist, die weder von einer Autobahn durchquert noch umfahren wird, was die Attraktivität von Biel selbst herabmindert und gleichzeitig, wie oben erwähnt, schwerwiegende Nebenwirkungen insbesondere für den Kanton Bern zur Folge hat.

Was auch immer die Autorinnen und Autoren der Studie, auf die der Regierungsrat offenbar seine endgültige Entscheidung bezüglich der Umfahrung von Biel abstützen will, sagen, die aktuelle Situation ist für niemanden von Vorteil, nicht einmal für die Stadt Biel selbst, die trotz einer Verlagerung des Durchgangsverkehrs (wie hier ausführlich erläutert) mit ernsthaften Verkehrsproblemen zu kämpfen hat.

Nur Vertreterinnen und Vertreter einer äusserst ideologischen Haltung, die sich allen Verbesserungen des Nationalstrassennetzes und der Entlastung der überlasteten Verkehrsachsen entgegenstellen, können an einem Status quo festhalten, der sämtlichen klassischen Institutionen und dem gesunden Menschenverstand widerspricht.

Wie kommen wir aus dieser Sackgasse heraus – einer Sackgasse, die im Kanton Bern und wohl auch in der Schweiz einzigartig ist?

Unserer Meinung nach nur durch die rasche Reaktivierung des Alternativvorschlags für die Bieler Westumfahrung. Dieser wurde von den Gegnerinnen und Gegnern des Ausführungsprojekts des Bundes für die Westumfahrung von Biel ausgearbeitet und sah eine vollständig untertunnelte Autobahn mit Gegenverkehr zwischen dem Brüggmoos und Vingelz vor, ohne Verzweigung Biel-Zentrum. In den Jahren 2017 und 2018 hatten die Gegnerinnen und Gegner des Ausführungsprojekts selbst zu Recht behauptet, ihr Alternativvorschlag sei billiger als das Ausführungsprojekt mit vier Fahrspuren, schneller realisierbar und umweltfreundlicher.

Diese neue Autobahnachse würde den gesamten Verkehr in beiden Richtungen zwischen dem nördlichen Waadtland, dem Kanton Neuenburg, dem Plateau de Diesse und den Ortschaften am nördlichen Bielerseeufer in Richtung Nord- und Ostschweiz mit fast fünf Millionen Einwohnern aufnehmen. Dieser gesamte Verkehr würde die Strassen von Biel nicht mehr wie heute verstopfen. Der intensive Verkehr zwischen dem Kanton Jura, dem Berner Jura und dem Osten der Agglomeration Biel in Richtung von fast drei Vierteln der Ortschaften in der Westschweiz würde ebenfalls diese neue Autobahnachse benutzen, ohne durch die Seedorstadt zu fahren.

In Anlehnung an das schöne Sprichwort «Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach» halten wir es für äusserst sinnvoll, den Alternativvorschlag für die Bieler Westumfahrung zu reaktivieren. Man könnte natürlich auch eine Nordumfahrung in Betracht ziehen. Aber da wir die Langsamkeit unserer Verfahren und politischen Prozesse kennen, könnte diese bestenfalls erst bis 2050 realisiert werden.

Der Alternativvorschlag für eine Westumfahrung von Biel wäre in einem viel vernünftigeren Zeitrahmen realisierbar und wäre im Interesse der Stadt Biel und der umliegenden Regionen, aber auch des Kantons Bern und der Effizienz des Schweizer Nationalstrassennetzes.

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat teilt die Ansicht der Motionäre, dass zur Lösung der Verkehrsprobleme in Biel/Bienne Massnahmen nötig sind. Die Handlungsansätze dazu sind bereits im verabschiedeten Agglomerationsprogramm Biel/Lyss (5. Generation) verankert, nämlich die Plafonierung des motorisierten Verkehrs im städtischen Gebiet und die Förderung multimodaler Massnahmen wie die Verbesserung der Veloinfrastruktur, der ÖV-Attraktivität, des Verkehrsmanagements sowie der punktuellen Steigerung der Leistungsfähigkeit neuralgischer Knoten. Von diesen Massnahmen werden auch der lokale und der regionale Wirtschaftsverkehr profitieren. Denn Verkehrserhebungen belegen, dass ein Grossteil des Verkehrs in Biel/Bienne hausgemacht ist; der Durchgangsverkehr macht in der gesamten westlichen Agglomeration von Biel/Bienne lediglich ca. 9 % aus.

Der Regierungsrat hält zudem fest, dass ihm die verkehrliche Anbindung des Berner Juras an die Westschweiz wichtig ist. Er weist jedoch darauf hin, dass bereits heute über das kantonale und kommunale Strassennetz mehrere gute Strassenverbindungen zwischen diesen beiden Regionen bestehen. Diese Verbindungen werden nochmals verbessert, wenn die Ostumfahrung von La-Chaux-de-Fonds in Betrieb genommen wurde. Dadurch ist die direkte Anbindung des Berner Juras über das Vallon de St. Imier nach Neuenburg und von dort via A5 in die Westschweiz gewährleistet.

Nach einer jahrelangen Kontroverse und als Ergebnis eines breit abgestützten Dialogprozesses wurde das Projekt «A5 Westumfahrung Biel» zur Schliessung der Nationalstrassen-Netzlücke 2021 auf Antrag des Kantons Bern vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) abgeschrieben. Zur Rechtmässigkeit der Abschreibung des Projekts hat sich der Regierungsrat bereits mehrfach geäussert, er verweist dazu auf seine in der Motion zitierten Antwort auf die Interpellation I 165-2023.

Die Nationalstrassennetzlücke in Biel/Bienne besteht jedoch weiterhin und es ist gemäss der nationalstrassenrechtlichen Aufgabenteilung zwischen Bund und Kanton Sache des Kantons, das Vorgehen in Bezug auf deren Schliessung festzulegen. Entsprechende Kosten-/Nutzen-Überlegungen spielen dabei eine zentrale Rolle und werden auch vom Bund eingefordert.

Die Klärung der Frage der Schliessung der Nationalstrassennetzlücke in Biel erfolgte im Rahmen der übergeordneten Projektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau» (EBBN), an welcher der Kanton massgeblich beteiligt war. EBBN liess dazu von renommierten Fachexpertinnen und -experten eine Gesamtmobilitätsstudie (GMS) erstellen. Diese zeigt, dass Tunnelumfahrungen angesichts hoher Kosten und geringem Transitanteil nur begrenzten verkehrlichen Nutzen bringen – insbesondere ohne mehrheitsfähige innerstädtische Anschlüsse. Stattdessen empfiehlt die GMS, sich auf gesamtverkehrliche Ansätze zu konzentrieren, so wie sie auch in der Stossrichtung des verabschiedeten Agglomerationsprogramms festgesetzt wurden (vgl. oben).

Die Behördendelegation von EBBN hat im September 2025 verschiedene Handlungsempfehlungen verabschiedet und den EBBN-Prozess abgeschlossen. Die Handlungsempfehlungen sehen vor, dass an der Option einer langfristigen Schliessung der Nationalstrassennetzlücke als strategische Massnahme festgehalten werden soll.

Die Planungen zur Schliessung der Netzlücke sollen frühestens im Jahr 2040 wieder aufgenommen werden und nur dann, wenn sich zeigen sollte, dass die verkehrlichen Ziele mit den kurz- und mittelfristig umgesetzten Massnahmen aus der GMS nicht erreicht werden können. Die Ausgestaltung eines Projekts zur Schliessung der Netzlücke ist heute noch offen, wobei im Rahmen der GMS ein Juratunnel und der Alternativvorschlag «Westast so besser» des Komitees «Westast so nicht» geprüft wurden.

Der Alternativvorschlag sieht einen bidirektionalen Tunnel in Tieflage zwischen Bruggmoos und Vingelz ohne innerstädtische Anschlüsse vor. Im Jahr 2018 erarbeitete der Kanton Bern mit externer fachlicher Unterstützung einen technischen Vergleich zwischen diesem Vorschlag und dem damaligen Ausführungsprojekt «A5 Westumfahrung Biel». Dabei zeigte sich, dass der Alternativvorschlag erst auf einer groben Machbarkeitsstudie basiert und umfassende technische Abklärungen erforderlich wären, bevor ein Projekt eingeleitet werden könnte. Entgegen der Darstellung der Motionärinnen und Motionäre liesse sich der Alternativvorschlag daher nicht schneller umsetzen als andere Varianten zur Schliessung der Nationalstrassen-Netzlücke. Die Gesamtkosten des Alternativvorschlags wären zudem vergleichbar mit jenen des inzwischen abgeschriebenen Projekts.

Es ist zum heutigen Zeitpunkt somit unsicher, ob genannter Alternativvorschlag die beste Lösung zur Schliessung der Nationalstrassennetzlücke wäre und ein ausreichendes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen würde oder ob nicht andere Lösungen, allenfalls sich auch erst später ergebende, vorteilhafter wären. Der Regierungsrat kann und will sich deshalb noch nicht auf eine Umsetzungsvariante festlegen.

Verteiler

– Grosser Rat