

**Von:** Catherine Duttweiler catherine.duttweiler@bluewin.ch  
**Betreff:** Fwd: Kurzstellungnahme des Komitees zum Variantenbeschrieb Transitec  
**Datum:** 24. Januar 2020 um 07:56

**An:** Fritz Kobi kobi.fritz@bluewin.ch, Werder Hans hanswerder@bluewin.ch, van de wetering han han@wetering.ch, Fehr Erich Erich.Fehr@biel-bienne.ch, info.beu@biel-bienne.ch, Sandra Hess sandra.hess@nidau.ch, philippe.messerli@nidau.ch, Thomas Berz - RVK/CRT thomas.berz@rvk-crt.ch, b.gerber@raumplan.ch, Ivo Thalmann thalmann@0815architekten.ch, Mélanie Meier melanie.meier@biberli.com, Duttweiler Catherine catherine.duttweiler@bluewin.ch, André koa@hispeed.ch, Urs Scheuss urs.scheuss@gmx.ch, lulu@enuu.ch, c.wendling@advokatur-wendling.ch, roland@gurtner.net, Gilbert Hürsch huersch@wibs.ch, Bohnenblust Peter p.bohnenblust@gmail.com, Andreas Schneider a.schneider@fwcom.ch

**Kopie:** info@westast-dialog.ch

DC

Liebe Mitglieder der Kerngruppe

Der Vorstand des Komitees „Westast so nicht!“ begrüsst es, dass nun ein erster Entwurf für einen Variantenvergleich für die ganze Region Biel/Seeland/Berner Jura vorliegt. Er teilt aber die bereits am letzten Sonntag deponierten Kritikpunkte von André König am ungenügenden Variantenbeschrieb von Transitec und möchte festhalten, dass dieser stark überarbeitet werden muss. Er enthält zahlreiche inhaltliche Fehler, nicht nachvollziehbare Wertungen und entspricht nicht dem Auftrag eines strukturierten, neutralen Beschriebs. Im Einzelnen:

#### **Sachliche Fehler bezüglich „Westast so besser!“ (Seite 6)**

- Falsche Zahlen: Die Variante „Westast so besser!“ sieht **nur eine Röhre statt zwei Röhren vor - mit zwei statt vier Spuren**
- Der totale **Landbedarf** bei WASB beträgt nicht wie behauptet 34ha, sondern bei Einbezug von Vingelz- und Porttunnel **mehr als 3x weniger**, d.h. weniger als 10ha: Porttunnel 7.2 ha, Vingelztunnel 2,7 ha, Platzbedarf für zwei Notein- und Ausstiege für den Langtunnel inkl. Zufahrt max. 1500m<sup>2</sup>
- Die im Beschrieb genannten **fünf Kreisel sind kein fester Bestandteil** des Projekts „Westast so besser!“, sie sind Teil eines separaten Papiers zum Thema verkehrliche Wirkung, in welchem diverse mögliche Vorschläge für flankierende Massnahmen aufgelistet werden; diese müssen selbstverständlich bei jeder Variante geprüft und ausgehandelt werden; **flankierende Massnahmen aber kommen bei allen anderen Varianten nicht vor**
- Aus den Quellenangaben geht hervor, dass Transitec den in vielen Punkten **grob fehlerhaften und überholten "Technischen Bericht"** vom 31.8.2018 als Grundlage für seinen Variantenbeschrieb verwendete; nicht zu den Quellen gehörte dagegen der umfassende ergänzende Bericht des führenden Tunnelbauingenieurs Dr. Martin Gysel vom 3.4.2019, in welchem nicht nur Fehler und Missverständnisse korrigiert, sondern auch weitere Optimierungen am Projekt sowie Kostensenkungen aufgeführt werden

#### **Willkürliche Angaben und politische Wertungen**

- Transitec äussert sich ohne Begründung und **nicht nachvollziehbar zur Netzkonformität**: Diese sei bei der Variante Seelandtangente nicht gegeben; bei der Juravariante dagegen fehlt ein entsprechender Vermerk, obwohl dieser logischerweise auch genannt werden müsste; wie in der Kerngruppe besprochen ist es umstritten, bei welcher Variante eine Anpassung des Netzbeschlusses nötig ist. Dies ist ein **letztlich politischer Entscheid**, der nicht technischen Experten zusteht.
- Die Angaben zur **Entlastungspotenzial** sind nicht seriös und teilweise falsch, wohl weil sie teils die bisherige Verkehrsentwicklung extrapolieren. Bevor Prognosen zum künftigen Verkehrsverhalten und zum Entlastungspotenzial gemacht werden, muss ein Konsens über das „Bild der Verkehrssituation in der Region“ und die regionale Mobilitätsstrategie ausgehandelt werden (sind die Strategie Städteverband/Städteinitiative verbindlich? Schliessen wir uns der 4-V-Strategie der benachbarten Regionalkonferenz Bern Mittelland an? etc.  
([https://www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/medienmitteilungen/2019/191212\\_MM\\_Regionalversammlung.pdf](https://www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/medienmitteilungen/2019/191212_MM_Regionalversammlung.pdf))
- Beim Beschrieb des Ausführungsprojekts (Seite 2) wird **nur eine der beiden offenen Anschlussbauten erwähnt** und umfangmässig definiert (Bienne-Centre; 275m lang, 45m tief); der Halbanschluss Seedorf (280m Länge, 11 Meter tief plus Anschlussbauten) wird weggelassen

#### **Fehlende Kriterien**

- Zahlreiche im von der Dialoggruppe verabschiedeten Arbeitsprogramm und weiteren Grundlagen fest gehaltene Punkte wurden beim Variantenvergleich nicht einbezogen, die wichtigsten:
- **Kosten**: Es wurden nur die Investitionskosten berücksichtigt. Wie mehrfach erwähnt, sind auch die **Unterhalts- und Betriebskosten** sowie auch die Opportunitätskosten und Potenziale ausgewählter Gebiete als Kriterien einzubeziehen
  - **Umwelt**: Die **Risiken für Umwelt und Grundwasser** sind zu vergleichen
  - **Bauzeit**: Die **Nachteile während der Bauzeit (Umwege, Stau, Lärm)** sind zu berücksichtigen
  - **Generell fehlt die im Arbeitsprogramm geforderte „gesamtheitliche Betrachtung Städtebau / Umwelt / Wirtschaft / Mobilität und Verkehr“**

Nicht zuletzt fehlt im Variantenvergleich eine **Variante Null+, beispielsweise mit einem modernisierten Berner Modell**. Hier droht man dieselben Fehler zu wiederholen, die schon in der Ära Stöckli gemacht wurden: Schon damals forderten die Westastkritiker die Prüfung einer mit verkehrlich flankierenden Massnahmen optimierten Nulllösung. Stattdessen prüfte man nur den

Status quo ohne jegliche Massnahmen. Dieses Versäumnis rächt sich bis heute und muss korrigiert werden. Es ist daher auch wie schon früher vermerkt inhaltlich wie sprachlich nicht zeitgemäss, von **Korridoren** für die Autobahn zu sprechen.

Wir wünschen den Befürworterinnen und Befürwortern eine aufschlussreiche heutige Sitzung mit Hans Werder!

Freundliche Grüsse  
Catherine Duttweiler

Catherine Duttweiler  
+41 79 370 13 26  
[www.catherineduttweiler.ch](http://www.catherineduttweiler.ch)