

Sitzung 1

Runder Tisch «N5 Westumfahrung Biel/Bienne»

Protokoll vom 08.02.2019

Zeit 15.15 – 18.30 Uhr
Ort Aula des Schulhauses Weidteile, Lyss-Strasse 34, 2560 Nidau

Präsidium	Werder, Hans	
Anwesend	Arnold, Niels (Pro Natura) Bachmann, Christian (Arbeitsgruppe «A5 Westast» Bohnenblust, Peter (TCS Sektion Biel-Seeland) Briehle, Dennis (Verein «Gruppe S») Bucher, Jean Christian (TCS Sektion Biel-Seeland) Conconi, Sandro (Komitee «Jetzt A5-Westast») Deckert, Madeleine (Verein seeland.biel/bienne) Duttweiler, Catherine (Komitee «Westast so nicht!») Fehr, Erich (Stadtpräsident Biel/Bienne) Firer, Leslie (Gemeinderätin Ipsach) Fuhrmann, Sarah (Verein «Biel wird laut») Gebel, Matthias (Komitee «Pro A5-Westast») Guggisberg, Lars (HIV Bern) Gurtner, Roland (Komitee «Jetzt A5-Westast») Haas, Adrian (HIV Bern) Helbling, Beatrice (LQV Biel/Bienne) Herzig, David (ACS Bern, Sektion Bern) Hess, Sandra (Stadtpräsidentin Nidau) Hürsch, Gilbert (Wirtschaftskammer Biel-Seeland) König, André (Pro Velo) Kronenberg, Sabine (Verein «Biel wird laut») Lenz, Toni (Berner KMU) Loderer, Benedikt (Komitee «Westast so nicht!»)	Meier, Mélanie (Komitee «Biel notre Amour») Messerli, Philippe (Gemeinderat Nidau) Moser, Peter (Komitee «Pro A5-Westast») Mühlethaler, Beat (Gemeindepräsident Port) Preiswerk, Catherine (Berner Heimatschutz) Räber, Jürg (Verein seeland.biel/bienne) Rodewald, Raimund (Stiftung Landschaftsschutz Schweiz) Rossel, Denis (LQV Biel/Bienne) Scheuss, Urs (VCS Bern) Schlegel, Hanspeter (Pro Velo) Schwickert, Barbara (Gemeinderätin Biel/Bienne) Steinmann, Alfred (Verein «Gruppe S») Stöckenius, Susanne (Gemeindepräsidentin Ipsach) Stocker, Julien (Pro Natura) Thalman, Ivo (Berner Heimatschutz) Vogt, Beatrice (Komitee «Westast so nicht!») Wiederkehr, Martin (Arbeitsgruppe «A5 Westast») Wild, Ruedi (IG «Häb Sorg zur Stadt») Zimmermann, Jacqueline (IG «Häb Sorg zur Stadt») Zosso, Nina (Berner KMU) Zryd, Andrea (Fussverkehr Kanton Bern) Zumbühl, Benjamin (VCS Bern)
Entschuldigt	Fontana, Marc (ASTRA, vertreten durch Thierry Kreienbühl) Ünal, Claudia (Komitee «Biel notre Amour») Hänsenberger, Ulrich (ACS Bern, Sektion Bern, vertreten durch David Herzig) Mentha, Luc (Berner Heimatschutz)	
Abwesend	Nyffenegger, Thomas (ACS Bern, Sektion Bern) Roch, Andrea (Wirtschaftskammer Biel-Seeland)	
Gäste	Albrecht, Christian (BVE) Graf, Stefan (TBA) Kreienbühl, Thierry (ASTRA) Studer, Stefan (TBA)	
Sekretariat	Jürg Abbühl (Infrakom) Daniel Stegmann (Infrakom)	

Der Berner Regierungspräsident und Direktor der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Christoph Neuhaus, begrüsst die Teilnehmenden des ersten Runden Tisches. Er stellt in Aussicht, dass der Kanton bei Zustandekommen des Dialogprozesses per 31.03.19 beim Bund die Sistierung des Plangenehmigungsverfahrens beantragen wird. Er übergibt den Stab an Hans Werder, der den Runden Tisch leitet. Anschliessend verabschiedet sich Christoph Neuhaus.

Traktanden

	WAS	WER	WANN
--	-----	-----	------

1 Einleitung

Hans Werder eröffnet die Sitzung und stellt sich kurz vor. Er erachtet den Partizipationsprozess als letzte Chance. Er betont, dass der Prozess unabhängig von Kanton und Bund geführt wird und führt anhand von Folie 2 / dem Schreiben des TBA aus, dass die Sistierung Ende März 2019 beantragt wird, sofern das Dialogverfahren zustandekommt. Der Kanton gehe davon aus, dass das Plangenehmigungsverfahren bis dahin ruhe. Das Sekretariat und die Kommunikation für den Partizipationsprozess werden durch die Agentur Infrakom AG geführt.

	WAS	WER	WANN
2	<p>Vorstellen aller teilnehmenden Organisationen mit ihren Erwartungen an den Dialogprozess</p> <p>Die Position und Erwartung der teilnehmenden Organisationen sind in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt.</p> <p>1. ACS Bern, Sektion Bern Der ACS stellt sich hinter das offizielle Ausführungsprojekt, ist aber offen für ein Alternativprojekt, das diesen Namen verdient. Erwartet wird eine offene, transparente Diskussion ohne Scheuklappen und die Einsicht, dass es ein Umfahrungsprojekt braucht.</p> <p>2. Arbeitsgruppe «A5 Westast» Nach Ansicht der Arbeitsgruppe «A5 Westast» überwiegen die Vorteile des Ausführungsprojekts die Nachteile deutlich.</p> <p>3. Berner Heimatschutz Der Berner Heimatschutz hat die vorgängig publizierten fünf Punkte «So gelingt der Dialog zum Westast!» (Ziffer 13) mitunterzeichnet. Er fordert die Schonung von verschiedenen, nationalen Inventarobjekten ein, die bei der heutigen Planung leiden. Insbesondere das Stadtbild mit dem Seefels (Schutzgebiet von nationaler Bedeutung oberhalb des Halb-Anschlusses Seedorf).</p> <p>4. Berner KMU Der Verband engagiert sich im ganzen Kanton für eine auch für das Gewerbe geeignete Verkehrsplanung. Er stellt sich hinter das offizielle Ausführungsprojekt, sieht aber ein, dass Anpassungen und Kompromisse nötig sind, um es zu realisieren. Dies soll so rasch wie möglich passieren.</p> <p>5. Fussverkehr Kanton Bern Die Organisation Fussverkehr Kanton Bern hat die vorgängig publizierten fünf Punkte «So gelingt der Dialog zum Westast!» (Ziffer 13) mitunterzeichnet. Zentrales Anliegen ist, dass der Langsamverkehr eine geeignete Rolle spielt in der Diskussion. Erwartet wird ein fairer und transparenter Dialog.</p> <p>6. Gemeinde Ipsach Die Gemeinde Ipsach stellt sich hinter das Ausführungsprojekt und hofft auf einen offenen Dialog.</p> <p>7. Gemeinde Port Die Gemeinde Port stellt sich hinter das Ausführungsprojekt und ist auch während der Bauzeit bereit, zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Sie ist aber nicht bereit, wieder bei null zu beginnen. Das Wünschbare und das Machbare soll im Rahmen des Prozesses gegenübergestellt werden und nur das Mögliche, Machbare vertieft diskutiert werden.</p> <p>8. HIV Bern Der HIV Bern ist klar der Auffassung, dass eine gute Verkehrsinfrastruktur für die wirtschaftliche Entwicklung zentral ist. Dazu gehört auch ein funktionierendes Nationalstrassennetz und die Schliessung von Engpässen und Lücken. Er befürwortet eine verkehrstechnisch sinnvolle Lösung im Rahmen des heutigen Projekts, so dass es möglichst zu keiner Verzögerung mehr kommt.</p>		

9. IG «Hüb Sorg zur Stadt»

Die IG stützt sich auf das kantonale Modell der verkehrspolitischen Grundsätze der drei V's: Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich abwickeln. Partizipation wird als Robustheitscheck verstanden; das heisst, auch Jahrzehnte nach der Inbetriebnahme eines Projekts muss es stimmig bleiben. Das erreicht man nur durch die Mitwirkung aller Betroffenen. Die IG will folgende Grundfragen geklärt haben: Braucht es einen Westast für die Region, für die Schweiz? Was sagen die aktuellen Verkehrszahlen und Prognosen? Falls es den Westast braucht, in welcher Form? Falls nein, was sind die Alternativen? Was sagen innovative Verkehrslösungen?

10. Komitee «Biel notre Amour»

Das Komitee «Biel notre Amour» kämpft für die Lebensqualität in Biel. 2017 hat die Organisation eine Petition gegen das Ausführungsprojekt lanciert und diese mit mehr als 10'000 Unterschriften beim UVEK und der damaligen Bundesrätin Doris Leuthard eingereicht. Das Komitee hat die vorgängig publizierten fünf Punkte «So gelingt der Dialog zum Westast!» (Ziffer 13) mitunterzeichnet. Es fordert die konsequente Zweisprachigkeit während des Prozesses.

11. Komitee «Jetzt A5-Westast»

Das Komitee «Jetzt A5-Westast» versteht sich als Bürgerbewegung, die mit objektiver Information die rasche Umsetzung des offiziellen Ausführungsprojekts anstrebt. Dieses Projekt ist gemäss Komitee das einzige realistische, und dieses zu verwerfen hätte fatale Konsequenzen für die Stadt in Bezug auf Verkehr, Umwelt und Wirtschaft. Erwartet wird ein offener Dialog, der Missverständnisse und Ängste aus dem Weg räumt. Vor- und Nachteile des Projekts sollen gleichermassen beleuchtet werden. Ausserdem soll darüber diskutiert werden, was allenfalls optimiert werden kann. Erhofft wird, dass der überwiegende Teil der Gruppe das offizielle Projekt als Chance für die Stadt Biel betrachtet.

12. Komitee «Pro A5-Westast»

Das Komitee «Pro A5-Westast» setzt sich ein für eine konstruktive und sachliche Meinungsbildung und stellt sich hinter das offizielle Ausführungsprojekt, da es am besten den Erwartungen entspricht. Das Komitee ist offen für noch bessere Lösungen. Vom Prozess wird eine effiziente, sachliche und konstruktive Arbeitsweise ohne rote Linien und ohne ideologisch motivierten Grabenkämpfe erwartet, so dass eine rasche Realisierung einer wirkungsvollen Westumfahrung möglich wird.

13. Komitee «Westast so nicht!»

Das Komitee «Westast so nicht!» ist mit über 2100 Mitgliedern grösser als jede politische Partei der Region und beeinflusst als relevante Kraft Wahlen und Abstimmungen. Als Bürgerbewegung ist es seinen Mitgliedern verpflichtet und wird daher vor wichtigen Entscheiden immer wieder Rücksprache nehmen. Das Komitee und der VCS haben ihre Redezeit zusammengelegt, um die vorgängig publizierten fünf Punkte «So gelingt der Dialog zum Westast!» darzulegen.

- Marschhalt: Um einen offenen Prozess durchführen zu können, sind Planungsarbeiten am Ausführungsprojekt und Beschwerdebehandlungen zu sistieren.
- Öffentlichkeitsprinzip. Der Dialogprozess braucht ein öffentliches und zweisprachiges Verfahren nach den Grundsätzen des Öffentlichkeitsprinzips.
- Ganzheitlicher Ansatz: Der Dialogprozess muss eine ganzheitliche Sicht umfassen (motorisierter Individualverkehr, Entwicklung des öffentlichen Verkehrs, Fuss- und Veloverkehr, Zukunft der Mobilität, Veränderungen Modalsplit).

- Städtebau: Jede Lösung muss stadtverträglich sein.
- Keine Anschlüsse im Stadtzentrum: Der Netzbeschluss wird akzeptiert. Es braucht neue Überlegungen, die ohne Anschlüsse im Zentrum auskommen.

14. LQV Biel/Bienne

LQV Biel/Bienne hat die vorgängig publizierten fünf Punkte «So gelingt der Dialog zum Westast!» (Ziffer 13) mitunterzeichnet. Der Verein erwartet, dass alle Anwesenden bereit sind, Kompromisse einzugehen. Aus seiner Sicht ist der Vorschlag des Komitees «Westast so nicht» ein Kompromiss zwischen einer Nullvariante und dem offiziellen Ausführungsprojekt und die einzige valable Variante, da es keine zusätzlichen Anschlüsse braucht. Die gesamte Dokumentation soll zweisprachig sein und gleichzeitig verfügbar sein.

15. Pro Natura

Pro Natura versteht sich als Vertreter von Natur- und Umweltinteressen und bemängelt beim offiziellen Ausführungsprojekt die schwachen ökologischen Ersatzmassnahmen, die vorgesehen sind. Das Projekt ist zu gross und Pro Natura erwartet eine Redimensionierung. Erwartet wird ein konstruktiver Dialog.

16. Pro Velo

Pro Velo hat die vorgängig publizierten fünf Punkte «So gelingt der Dialog zum Westast!» (Ziffer 13) mitunterzeichnet. Der Verband wünscht sich für den Prozess einen permanenten Dialograum (Foren, Web), auch für Junge.

17. Stadt Biel/Bienne

Der Stadt Biel bzw. dem Gemeinderat ist es generell ein Anliegen, Verkehr von Wohnquartieren fernzuhalten und Raum für den Langsamverkehr und für die Menschen zu schaffen. Das Konzept mit den vielen Autobahnanschlüssen zielt in diese Richtung: so sollen die Autos möglichst nahe an den Zielort geführt werden. Aus diesem Grund hat die Stadt das offizielle Ausführungsprojekt unterstützt. Die Diskussion hat sich von einer reinen Verkehrsdiskussion zu einer gesellschaftspolitischen Diskussion verlagert. Das macht die Diskussion komplexer, zumal der Widerstand aus der Bevölkerung wächst. In dieser Situation ist es für die Stadt wichtig, keinen Keil in die Bevölkerung zu schlagen, sondern an einen Tisch zu sitzen und eine Lösung zu finden. Der Dialog muss echt und ernsthaft geführt werden mit dem Ziel, einen breiten Konsens zu finden.

18. Stadt Nidau

Die Stadt Nidau hat sich zusammen mit der Stadt Biel an der Erarbeitung des aktuellen Ausführungsprojekts beteiligt. Sie hat sich hinter das Ausführungsprojekt gestellt, sieht aber noch Optimierungsbedarf und vertritt klar die Meinung, dass ein intensiverer Austausch mit der Bevölkerung und den Direktbetroffenen nötig ist. Erwartet wird ein offener, ehrlicher und transparenter Dialog, der zu einer Lösungsfindung innert nützlicher Frist beitragen kann. Es soll kein weiteres Jahrzehnt verloren werden.

19. Stiftung Landschaftsschutz Schweiz

Die Stiftung SLS hat die vorgängig publizierten fünf Punkte «So gelingt der Dialog zum Westast!» (Ziffer 13) mitunterzeichnet. Auch als nationale Organisation engagiert sich die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz bei weitem nicht bei jedem Bauvorhaben des Nationalstrassennetzes. Beim vorliegenden Ausführungsprojekt ist es gemäss SLS angebracht, da das Projekt weit davon entfernt ist, Bewilligungsreife zu erlangen. Die Eingriffe in den Naturraum, in das kulturelle Erbe und in den Erholungsraum See sind

viel zu gross. Wichtig für den Prozess ist es, den Schwächen des Projekts neutral zu begegnen und offen darüber zu diskutieren. Vorbild für den kooperativen Prozess soll der Twann-Tunnel sein, wo sich die verschiedenen Parteien auf Augenhöhe begegnet sind und zu einem befriedigenden Schluss gekommen sind.

20. TCS Sektion Biel-Seeland

Für den TCS als Mobilitätsklub ist das Gesamtbild wichtig, nicht nur der Autoverkehr. Erwartungen an den Dialogprozess: keine roten Linien, Grundlage für den Dialog soll das Ausführungsprojekt sein, der Prozess soll nicht länger als ein Jahr dauern und alle Anwesenden sollen die erarbeiteten Empfehlungen mittragen können, so dass endlich eine Lösung für Biel gefunden wird.

21. VCS Sektion Bern

Die Sektion hat die vorgängig publizierten fünf Punkte «So gelingt der Dialog zum Westast!» (Ziffer 13) mitunterzeichnet.

22. Verein «Biel wird laut»

Der Verein hat die vorgängig publizierten fünf Punkte «So gelingt der Dialog zum Westast!» (Ziffer 13) mitunterzeichnet. Der Verein hat auch die Demonstrationen mit 4000 – 5000 Teilnehmenden organisiert. Jetzt braucht es Ruhe für einen offenen und fairen Prozess, der die Ängste und Sorgen der Bevölkerung ernst nimmt.

23. Verein «Gruppe S»

Die «Gruppe S» hat die vorgängig publizierten fünf Punkte «So gelingt der Dialog zum Westast!» (Ziffer 13) mitunterzeichnet. Das S steht für stadtverträglicher A5-Westast. Die Gruppe S wurde 2011 gegründet. Anliegen: Klarer Marschhalt des Ausführungsprojekts, aus den Fehlern der Arbeitsgruppe Stöckli lernen: Seriöses Aufnehmen der geäusserten Ideen ist wichtig, Bedenken und Lösungsvorschläge sollen von allen akzeptiert werden, offene Kommunikation nach aussen und innen muss gelebt werden, zweisprachig kommunizieren.

24. Verein seeland.biel/bienne

Der Verein seeland.biel/bienne ist ein Verbund von über 60 Seeländer Gemeinden mit Biel und hat sich noch nicht positioniert. Wichtig für den Verein ist ein offener Dialog.

25. Wirtschaftskammer Biel-Seeland

Die Wirtschaftskammer Biel-Seeland nimmt Bezug auf die Ausführungen des Komitees «Jetzt A5 Westast» (Ziffer 11.) und ergänzt die Erwartungen an den Dialogprozess: es soll ein respektvoller und anständiger Umgang gepflegt werden und man soll sich über die brennenden Fragen und die Wahl der Experten einig sein.

Hans Werder dankt allen Organisationen / Behörden für ihre Stellungnahme und stellt grosse Differenzen aber auch viele Gemeinsamkeiten fest. Er greift drei Punkte heraus:

- Es soll ein offener Dialog sein, bei dem man auch Rücksprache mit der Bevölkerung und mit weiteren Organisationen nehmen kann.
- Es wird gemeinsam in dieser Runde entscheiden, welche Fragen angegangen und welche Experten eingeladen werden.
- Der Prozess sollte angesichts der Vorgeschichte nicht zu lange dauern, eine zeitnahe Lösung wird von verschiedener Seite angestrebt.

	WAS	WER	WANN
--	-----	-----	------

3 Ziele des Dialogprozesses

Hans Werder unterbreitet einen **Vorschlag** zu den Zielen des Dialogprozesses, nämlich:

Auftraggeber

Die Behördendelegation zur A5-Umfahrung Biel hat am 21.12.2018 entschieden, einen partizipativen Prozess einzuleiten. Ziel ist es, eine Dialoggruppe unter externer Leitung einzusetzen.

Ziel

Die Dialoggruppe hat den Auftrag, eine breit abgestützte und machbare Lösung für die Kontroverse, um den Westast A5 zu erarbeiten. Die Lösung soll:

- a) *die Verkehrsbelastung von Biel und Nidau sowie der angrenzenden Gemeinden auf ein verträgliches Niveau reduzieren;*
- b) *die Erreichbarkeit im Raum Biel sicherstellen;*
- c) *die nationale Vorgabe des Netzbeschlusses von 1960 erfüllen und die Autobahnen von Solothurn, Bern, Delémont und Neuchâtel verbinden;*
- d) *attraktive Voraussetzungen für den Langsamverkehr und den Öffentlichen Verkehr schaffen;*
- e) *eine hohe urbane Lebensqualität begünstigen und Eingriffe in den Stadtraum minimieren;*
- f) *die Beeinträchtigung der Lebensqualität während der Bauzeit minimieren;*
- g) *die Umweltbelastungen minimieren.*

Grundlagen der Arbeiten sind das Ausführungsprojekt des Kantons und die Alternatividee des Komitees «Westast so nicht!». Sie sollen miteinander verglichen und ergebnisoffen optimiert werden.

Während der Arbeit der Dialoggruppe wird das Plangenehmigungsverfahren des Ausführungsprojekts sistiert.

Hans Werder beabsichtigt, in einem Kurzbericht zuhanden der Behördendelegation bis im Juni 2020 eine Empfehlung abzugeben.

Der Vorschlag wird breit diskutiert wie auch kritisch angeschaut.

Anmerkungen in der Diskussion:

- Es braucht eine von der Bevölkerung akzeptierte und getragene Lösung.
- Die zu suchende Lösung muss allen Quartieren und involvierten Gemeinden einen Nutzen bringen.
- Der Fächer der Varianten ist zu öffnen.
- Es braucht genügend ökologische Ausgleichsflächen.
- Die aufgelisteten Ziele dürfen keiner Prioritäten-Rangfolge entsprechen.
- Auch wirtschaftliche, gesellschaftliche und soziale Aspekte jeder Lösung sind zu berücksichtigen.
- Die Zielsetzungen müssen konkret und präzise formuliert werden, sie sind zu schwammig und können zu Missverständnissen führen. Beispiele: Was heisst «breit abgestützt», «machbar» «minimieren», «optimieren»?
- Vergleich mit anderen Städten sind nötig.

WAS	WER	WANN
<ul style="list-style-type: none"> – Praktisch alle Anwesenden erwarten eine offene, ganzheitliche Herangehensweise und keine Denkverbote wie während der Arbeiten der Arbeitsgruppe Stöckli. Neben dem Ausführungsprojekt und dem Stadttunnel ohne Anschlüsse soll der Fächer geöffnet werden. Zusätzlich genannt werden insbesondere die Südvarianten mit kleiner und grosser Seelandtangente, der Juratunnel, sowie eine optimierte Nulllösung mit verkehrlich flankierenden Massnahmen. Eine komplette, ganzheitliche Auslegeordnung zur Gegenüberstellung und Bewertung ist nötig. – Grossrat Jakob Etter hat im Kantonsparlament Vorstösse für die Seelandtangente eingereicht. – Alle wirtschaftlichen Kosten sind zu berücksichtigen: insbesondere die Baukosten, aber auch die Unterhalts-, Betriebs- und Opportunitätskosten. – Es braucht eine übergeordnete, ganzheitliche Perspektive. Dazu sollen u.a. die neue Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel, die Chancen der Digitalisierung der Mobilität sowie das sistierte Regiotram miteinbezogen werden. – Punkt c) ist überflüssig. Selbstverständlich werden Gesetze und Verordnungen wie der Netzbeschluss generell respektiert. Daher sollte man unter Punkt c) von Netzvollendung sprechen. – Die Risiken fürs Grundwasser müssen berücksichtigt werden. <p>Die Frage der Seelandtangente wird intensiv diskutiert. Hans Werder sagt, dass diese Variante einen neuen Beschluss des eidgenössischen Parlaments benötigen würde, was viel Zeit beanspruchen und vermutlich sehr schwierig sein dürfte. Die Diskussion zur Seelandtangente soll geführt werden, wobei die Haltung des Bundes eine entscheidende Rolle spielen wird.</p> <p>Varianten sollen auch geprüft werden, falls sie Anpassungen am «Generellen Projekt» bedingen.</p> <p>Für die nächste Sitzung wird der Fächer geöffnet und eine Auslegeordnung zu allen Varianten (inkl. Seelandtangente) gemacht und ein neuer Zielvorschlag unterbreitet. Die Kerngruppe soll einen Vorgehensvorschlag für eine umfassende Auslegeordnung zuhanden der Dialoggruppe machen. Ob die Kerngruppe bereits mit der Arbeit beginnen soll, obwohl es noch keine gültigen Zielsetzungen und Spielregeln gibt, wird kritisch hinterfragt.</p>	<p>Werder Kerngruppe</p>	<p>bis zum 27.05.19</p>

WAS	WER	WANN
<p>4 Organisation des Dialogprozesses</p> <p>Hans Werder schlägt ein zweistufiges Verfahren mit einer Dialoggruppe und einer Kerngruppe vor. Die Kerngruppe bereitet die Geschäfte für die Dialoggruppe vor. Die Dialoggruppe entscheidet. Beide Gruppierungen können Aufträge an Dritte erteilen. In der Kerngruppe sollen je 3 Vertreter der Befürworter und Gegner des Ausführungsprojekts vertreten sein, zudem mit je 1 Person die Städte Biel und Nidau sowie ein Verkehrsexperte der regionalen Verkehrskonferenz. Die Dialoggruppe würde aus den Organisationen / Behörden des Runden Tisches bestehen. Für die Personen in der Kerngruppe ist eine Entschädigung vorgesehen, nicht aber für die Personen in der Dialoggruppe. Der gesamte Partizipationsprozess soll bis Juni 2020 dauern.</p>		

WAS	WER	WANN
<p>Als Sparringpartner möchte Hans Werder je eine/n Expertin/en für Verkehr und Städteplanung beiziehen. Er schlägt Fritz Kobi (Verkehr, bürokobi GmbH, Münsingen) – ein Vorschlag des Kantons Bern – und Han van de Wetering (Atelier für Städtebau GmbH, Zürich) – ein Vorschlag der Stadt Biel – vor.</p> <p>Zudem hat ihm Jürg Abbühl vorgeschlagen, die Beteiligung der Stadtratsfraktionen von Biel und Nidau in der Dialoggruppe zur Diskussion zu stellen.</p>		

Diskussion

- Seit dem Versand der ersten Einladung zum runden Tisch sind auf Befürworterseite drei neue Organisationen dazugestossen. Damit hat sich das Gleichgewicht zugunsten der Befürworter verschoben. Es darf nicht sein, dass man sich wie in der Arbeitsgruppe Stöckli selber anmelden darf und neue Komitees gegründet werden, die bisher nie in Erscheinung getreten sind, nur um am Prozess teilhaben zu können.
- Die vorgeschlagene paritätische Zusammensetzung steht im Widerspruch zu den effektiven Mehrheitsverhältnissen in der Bevölkerung: 49% WASN, 16% gegen einen weiteren Ausbau der Autobahn, 21% pro AP.
- Der Vorschlag, je 3 Pro und Kontra in die Kerngruppe aufzunehmen, wird kritisch diskutiert. Die gegnerischen Gruppen sehen bei einer Parität eher 5 Teilnehmende pro Seite; als Kompromiss werden 4 und 4 vorgeschlagen.
- Pro Organisation sollen sich 2 statt wie vorgeschlagen 1 Person in der Dialoggruppe beteiligen, wobei eine Person als SprecherIn auftreten soll.
- Die gegnerischen Gruppen weisen erneut darauf hin, dass hier am Runden Tisch keine Entscheide gefällt werden können, da viele Gruppen zuerst Rücksprache mit Vorstand und Mitgliedern halten müssen.
- Die Jugend sollte vermehrt einbezogen werden.
- Einsetzen eines physischen wie eines virtuellen Dialograums, in dem Vorschläge und Varianten öffentlich gezeigt/diskutiert werden können.
- Einsetzen von Fachgruppen zu thematischen Schwerpunkten.
- WWF und die beiden Gemeinden Brügg und Twann-Tüscherz fehlen, ev. fehlen noch weitere Gruppen. Es besteht Konsens, dass die Fraktionen nicht in die Dialoggruppe gehören, da die Parteien schon gut am Tisch vertreten sind. Die Beteiligung der Fraktionen hat bei den «BLS Werkstätten» die Mehrheitsverhältnisse massgeblich verschoben.
- Für das Sekretariat und die Kommunikation braucht es ein Pflichtenheft.
- Expertenerfahrungen aus anderen Städten einbauen.
- Für den gesamten Prozess sind klare Spielregeln nötig. Spielregeln sind ein dehnbare Begriff. Gibt es Vorstellungen und Erfahrungen von Seiten des Moderators?
- Alle Unterlagen sind rechtzeitig vor den Sitzungen zu verschicken (2-3 Wochen vorher, nicht bloss eine Woche).
- Unterlagen sollten gleichzeitig deutsch und französisch vorliegen.

WAS	WER	WANN
<ul style="list-style-type: none"> - Das Komitee «Westast so nicht!» weist daraufhin, dass die Rolle von Infrakom, welches Sekretariat, Kommunikation und Website betreuen soll, schon bei den BLS-Werkstätten umstritten war. Infrakom übernimmt gemäss eigenen Angaben auf der Homepage regelmässig Kampagnen des HIV, betreut Webseiten von HIV und Berner KMU, aktuell etwa gegen das Berner Energiegesetz, und arbeitet für die BVE. Das ist heikel, weil alle diese Gruppen am Runden Tisch Partei sind. Wie will der Moderator die Unabhängigkeit des Prozesses sicherstellen, so dass der Dialog unabhängig, transparent und fair geführt wird? Pflichtenheft, Zuständigkeiten und Aufgabenteilung zwischen Infrakom und Moderator werfen Fragen auf. Wie hoch ist das Budget für Infrakom? Wer ist für Konzept, Inhalt und Gestaltung der Website zuständig und wie laufen die Freigabeprozesse? Mit anderen Worten: Wie wird die Unabhängigkeit des Sekretariats sichergestellt? <p>Jürg Abbühl stellt u.a. fest, dass Infrakom nicht die Abstimmungskampagne gegen das Energiegesetz führt. Er ermuntert die Anwesenden, bis zum 1. März mitzuteilen, ob sie mit der Übertragung von Kommunikation und Sekretariat an Infrakom einverstanden sind. Gemäss Hans Werder sollen auch die hier aufgeworfenen Fragen in den Spielregeln definiert werden.</p> <p>Weiteres Vorgehen</p> <p>Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass verschiedene Organisationen keine Entscheide treffen können, bevor sie nicht Rücksprache mit ihrem Vorstand / ihren Mitgliedern genommen haben. Entscheide können erst in Absprache mit den jeweiligen Organisations- und Verbandsleitungen getroffen werden (Zeitdauer 2-3 Wochen).</p> <p>Hans Werder hält die Ergebnisse der Diskussion wie folgt fest:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zweistufiges Verfahren mit Dialoggruppe und Kerngruppe. - Zusammensetzung Dialoggruppe: Alle Organisationen / Behörden wie Runder Tisch vom 08.02.19 plus zusätzlich: WWF, Gemeinde Brugg, Gemeinde Twann-Tüscherz. Jede Organisation/Behörde ist mit einer ständigen Hauptansprechperson vertreten. Je nach Themen kann diese Hauptansprechperson durch eine weitere, wechselnde Person begleitet werden. Fraktionen von Biel und Nidau werden nicht zusätzlich eingeladen. Damit ist die Zusammensetzung der Dialoggruppe definitiv. Allfällige Erweiterungen sind durch die Dialoggruppe zu beschliessen. - Zusammensetzung Kerngruppe: <ul style="list-style-type: none"> o 4 Vertreter der AP-Gegner o 4 Vertreter der AP-Befürworter o 1 Vertretung Stadt Biel o 1 Vertretung Stadt Nidau o Thomas Berz von der regionalen Verkehrskonferenz (RVK) Biel - Seeland - Berner Jura. - Zweisprachige Unterlagen. 		
<p>Den Teilnehmenden werden die Lebensläufe von Fritz Kobi und Han van de Wetering zugestellt.</p>	Sekretariat	15.02.19
<p>Die Kerngruppe wird zuhanden der Dialoggruppe Vorschläge zur genaueren Ausgestaltung der Organisation des Dialogprozesses, zu den Spielregeln und zur Kommunikation.</p>		

	WAS	WER	WANN
5	Nächste Schritte		
	Hans Werder stellt fest, dass alle Organisationen bereit sind, weiterzumachen. Folgende Schritte stehen an:		
	– Konstituierung der Kerngruppe.		
	– Erarbeiten von Spielregeln (inkl. Rollen und Pflichten) sowie einer Roadmap für die weiteren Arbeiten durch die Kerngruppe und Freigabe durch die Dialoggruppe	Kerngruppe	bis zum 27.05.19
	– Erarbeiten der Ziele/Zielsetzung durch die Kerngruppe und Freigabe durch die Dialoggruppe.		
	Bis zum 01.03.19		
	– melden die Befürworter und die Gegner des AP-Projekts ihre je 4 Vertreter/innen für die Kerngruppe. Befürworter wie Gegner organisieren sich selbst.	Befürworter/Gegner	01.03.19
	– melden die Städte Biel und Nidau je eine Vertretung für die Kerngruppe.	Biel/Nidau	01.03.19
	– melden alle Organisationen / Behörden ihre ständige Vertretung in der Dialoggruppe	Organisationen	01.03.19
	– Die Organisationen teilen auch mit, ob sie mit der Übertragung von Sekretariat und Kommunikation an die Infrakom AG einverstanden sind oder nicht.		
	Nächste Termine für die Dialoggruppe		
	– Montag, 27.05.19		
	– Mittwoch, 18.09.19		
	– Dienstag, 03.12.19		
	Ort: Residenz Au Lac, Aarbergstrasse 54, Biel		
	Zeit: 16.00 - 20.00 Uhr		
6	Kommunikation		
	Um 19.00 Uhr orientiert Hans Werder die Medien an einem Point de presse zum ersten Runden Tisch. Die Ausführungen werden per Audiodatei an die Medien und die Teilnehmenden des Runden Tisches verschickt.		
	Die Kommunikation umfasst folgende Elemente:		
	– Stabsübergabe vom Kanton an den runden Tisch resp. die Dialoggruppe.		
	– Ankündigung des Kantons, die Sistierung des Plangenehmigungsverfahrens zu beantragen.		
	– 25 anwesende Organisationen / Behörden.		
	– Offener, engagierter, konstruktiver Dialog, aber Misstrauen vorhanden.		
	– Über Ziele gesprochen, aber noch keine Ziele definiert.		
	– Fächer öffnen.		
	– Zweistufiges Verfahren mit Dialoggruppe und einer Kerngruppe.		
	– Dialog- und Kerngruppe können externe Experten beauftragen.		
	– Finanzierung ist gesichert. Keine Einflussnahme der finanzierenden Institutionen.		
	Das vorliegende Protokoll vom 08.02.19 kann erst dann veröffentlicht werden (z.B. auf Webseiten der Beteiligten), wenn es durch die Dialoggruppe am 27.05.19 freigegeben wurde.		