

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 222-2018
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2018.RRGR.640

Eingereicht am: 28.10.2018

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Etter (Treiten, BDP) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Nein 22.11.2018

RRB-Nr.: 301/2019 vom 27. März 2019
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert



Seeland-Tangente als Alternative zum Westast Biel

Der geplante Westast Biel ist in der Bevölkerung sehr umstritten. Ausserdem entstehen mit der geplanten Variante sehr hohe Kosten. Mit einem allfälligen Bau des Westastes sind die Verkehrsprobleme im Raum Bielersee-Nord noch keineswegs gelöst. Eine mögliche Verbindung bis zum Anschluss La Neuveville muss später auch noch realisiert werden.

Eine sehr gute und wahrscheinlich auch kostengünstigere Variante wäre, die Verbindung über die A6 nach Lyss auszubauen und eine neue Variante der Seeland-Tangente von Lyss bis Kerzers zu realisieren. Damit können die Verkehrsprobleme nachhaltig und langfristig in der Region besser und vermutlich auch kostengünstiger gelöst werden. Ausserdem hat der Kanton Freiburg die Umfahrung Kerzers-Fräschels bereits in die 1. Priorität gesetzt.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie haben sich die Verkehrsflüsse im Grossraum Seeland seit der Eröffnung des Ost-Astes Biel verändert?
2. Liegen seit der Eröffnung des Ost-Astes in Biel Ergebnisse von Verkehrszählungen auf der Achse Lyss-Kerzers vor, insbesondere solche des Schwerverkehrs?
3. Ist der Regierungsrat bereit, eine Variante «A6 – Seeland-Tangente» zu prüfen?

4. Nimmt der Regierungsrat wieder Gespräche mit dem Kanton Freiburg betreffend mögliche Linienführungen einer erneuten Auflage der Seeland-Tangente auf?
5. Ist die Seeland-Tangente im ÖREB-Kataster des Bundes unter Nationalstrassen enthalten?
6. Wie hoch schätzt der Regierungsrat aus heutiger Sicht die Kosten für den Ausbau der A6 Biel–Lyss und für den Bau einer Seeland-Tangente wie sie früher angedacht worden ist?
7. Ist der Regierungsrat bereit, Finanzierungsmöglichkeiten mit dem Bund für eine solche Variante zu prüfen (die A6 hat bekanntlich der Bund übernommen, und dieser plant einen Ausbau auf vier Spuren)?
8. Wo sieht der Regierungsrat Vorteile bzw. Nachteile für eine solche Variante als Alternative zum Westast in Biel?

Begründung der Dringlichkeit: Die Diskussionen um den Westast Biel sind in vollem Gange. Die Prüfung einer Variante «Seeland-Tangente» muss sehr rasch erfolgen, ehe noch mehr Geld in die Planung in Biel investiert wird.

Antwort des Regierungsrates

In Anbetracht des grossen und breiten Widerstands gegen das Ausführungsprojekt (AP) für die A5-Westumfahrung Biel hat der Kanton mit Befürwortern und Gegnern einen Dialogprozess gestartet, aus dem bis zum Sommer 2020 eine konsolidierte Empfehlung für das weitere Vorgehen hervorgehen soll. Unter der Leitung von Hans Werder, dem ehemaligen Generalsekretär von alt Bundesrat Moritz Leuenberger, fand am 8. Februar 2019 in der Aula der Schule Weidteile in Nidau ein erster runder Tisch statt mit 50 Vertreterinnen und Vertretern von 25 Organisationen. Der Start ist gelungen und hat gezeigt, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eine offene Auseinandersetzung mit den thematisierten Varianten wünschen. Dazu gehört auch die Option einer Seeland-Tangente als Alternative zur bisher vorgesehenen Streckenführung.

Zu den Fragen im Einzelnen:

1. In den Jahren 2015 bis 2017, vor der Eröffnung des Ostasts, wurden die Verkehrsflüsse auf dem Kantonsstrassennetz im Seeland an acht Zählstellen beobachtet, auch auf der Achse Lyss–Kerzers. Der Ostast ist nun ein Jahr in Betrieb und es können keine messbaren Auswirkungen auf die Verkehrsflüsse im Seeland nachgewiesen werden. Zwar wurden an fünf Zählstellen Verkehrszunahmen registriert, doch liegen diese im Rahmen der Vorjahre. An drei Zählstellen ist der Verkehr in etwa gleich geblieben.
2. Der Anteil des Schwerverkehrs hat sich an den meisten Zählstellen nur geringfügig verändert. Eine Schwerverkehrszunahme ist nur an der Zählstelle Kallnach erkennbar und in Brugg gab es im Jahr 2016 – vor der Eröffnung des Ostasts – einen Sprung. Es ist allerdings noch nicht klar, ob es sich um einmalige Ausreisser oder um einen Trend handelt. Das Verkehrsmonitoring im Seeland wird in den nächsten Jahren fortgesetzt und Klarheit schaffen.

- 3./4. Wie eingangs erwähnt, wird sich die Dialoggruppe auch mit der Variante Seelandtangente befassen. Es gilt nun vorerst abzuwarten, welchen Stellenwert dieser Variante im Rahmen des Dialogprozesses eingeräumt wird, bevor weitere Schritte in Erwägung gezogen werden.
5. Nein. Im ÖREB-Kataster sind nur kantonale Baulinien für eine Seeland-Tangente, basierend auf einem Generellen Projekt des Kantons aus dem Jahr 1978, verzeichnet.
6. Die vorhandenen Grundlagen erlauben keine zuverlässigen Kostenprognosen, weder für einen Ausbau der A6 zwischen Biel und Lyss, noch für eine Seelandtangente.
7. Wie in der Antwort zu den Fragen 3 und 4 erwähnt, sind nun vorerst die Ergebnisse des Dialogprozesses abzuwarten.
8. Um den laufenden Dialogprozess nicht zu beeinträchtigen, äussert sich der Regierungsrat im jetzigen Zeitpunkt nicht zu einzelnen Varianten.

Verteiler

- Grosser Rat