

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 001-2017
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2017.RRGR.21

Eingereicht am: 06.01.2017

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Rüfenacht (Biel/Bienne, Grüne) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Ja 26.01.2017

RRB-Nr.: 218/2017 vom 01. März 2017
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert



Westast A5 Biel

Die geplante Autobahnumfahrung von Biel soll eine der letzten Lücken im Schweizer Nationalstrassennetz schliessen. Der Ostast ist derzeit im Bau; der Westast ist in Planung und wird Anfang 2017 aufgelegt.

In der Schweiz werden offene Autobahnbereiche im Siedlungsgebiet teuer saniert – in Biel werden mit dem Westast neue, offene Autobahnanschlüsse mitten in der Stadt geplant.

Das Projekt ist teuer und sowohl verkehrspolitisch als auch städtebaulich umstritten.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie sieht der Zeitplan für die weiteren Planungs- und Realisierungsschritte betreffend Westast aus?
2. Wie hoch ist der Anteil Transitverkehr, der auf der Autobahnumfahrung verkehren würde; welcher Anteil Ziel- und Quellverkehr wird erwartet?
3. In Biel wächst der Widerstand gegen die beiden innerstädtischen, offen geführten Autobahnanschlüsse. Unter welchen Bedingungen ist der Regierungsrat bereit, Alternativen zum aktuellen Projekt zu prüfen?

4. Wie sehen die Kosten-Nutzen-Berechnungen zum Projekt Westast aus?
5. Wie hoch ist der aktuelle Preisstand des Projekts aus Sicht des Kantons?
6. Mit welchen Kosten ist seitens der Stadt Biel bzw. des Bundes zu rechnen?
7. Wie gross wäre die Kosteneinsparung bei einem Verzicht auf die beiden innerstädtischen Autobahnanschlüsse Bienne Centre und Seevorstadt?
8. Ist der Kanton bereit, sich an flankierenden Massnahmen zu beteiligen, die die negativen verkehrlichen Auswirkungen dämpfen sollen? Wenn ja, in welcher Höhe?
9. Wie verhält sich der Kanton, wenn die geplanten flankierenden Massnahmen seitens der Stadt Biel nicht oder nur teilweise realisiert werden?
10. Hat es einen Einfluss auf die Planung des Westasts, wenn die flankierenden Massnahmen zum Ostast, der 2017 eröffnet wird, nicht oder nur unzureichend realisiert werden?
11. Für den Autobahnanschluss Strandboden/Seevorstadt sowie für den Bau und Betrieb des Vinkelztunnels muss in das seit 1956 unter Schutz stehende Naturschutzgebiet «Felseck» eingegriffen werden. Wie beurteilt der Regierungsrat diesen Eingriff?

Begründung der Dringlichkeit: Der Kanton geht heute davon aus, dass die öffentliche Planaufgabe im ersten Halbjahr 2017 stattfinden wird. Die Antworten der gestellten Fragen stellen eine wichtige Grundlage für die Meinungsbildung dar. Aus diesem Grund müssten die Antworten vor der öffentlichen Auflage vorliegen.

Antwort des Regierungsrates

1. Im Frühling 2017 wird der Kanton das Ausführungsprojekt beim Bund zur Plangenehmigung einreichen. Während der anschliessenden, dreissigtägigen öffentlichen Planaufgabe haben Betroffene die Möglichkeit, beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) Einsprache gegen das Projekt zu erheben. Das Plangenehmigungsverfahren wird mindestens ein bis zwei Jahre in Anspruch nehmen. Nach der Plangenehmigung wird der Kanton die Detailprojekte ausarbeiten und die öffentlichen Beschaffungsverfahren durchführen. Mit dem eigentlichen Baubeginn ist frühestens im Jahr 2020 zu rechnen, ein beschwerdefreies Verfahren vorausgesetzt.
2. Gemäss Verkehrsmodell des Kantons Bern sieht die Aufteilung der Fahrten auf der Autobahnumfahrung Biel an einem Werktag im Jahr 2030 (nach Inbetriebnahme der Westumfahrung) wie folgt aus:

Transitverkehr	18 %
Binnenverkehr	26 %
Quellverkehr	28 %
Zielverkehr	28 %
3. Bei der A5 Westumfahrung handelt es sich um ein Projekt zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, das der Kanton im Auftrag des Bundes plant und realisiert. Die nun vorliegende Lösung mit den offengeführten Autobahnanschlüssen ist das Ergebnis eines langwie-

- rigen Prozesses, bei dem verschiedene Varianten geprüft wurden und die betroffenen Städte und Gemeinden eng eingebunden waren. Auf dieser Basis hat der Bundesrat das generelle Projekt genehmigt und den Kanton Bern mit der Ausarbeitung des Ausführungsprojekts beauftragt. Es ist beim jetzigen Stand des Verfahrens nicht in der Zuständigkeit des Regierungsrats, in Abweichung vom genehmigten generellen Projekt, erneut Alternativen prüfen zu lassen. Der Bund müsste einen entsprechenden Auftrag erteilen.
4. Im Jahr 2010 wurde gemäss der anerkannten Methodik "NISTRA" eine Zweckmässigkeitsbeurteilung für das Projekt Westast durchgeführt. Verschiedene Projektvarianten wurden anhand von über 40 Indikatoren aus den Bereichen Wirtschaftlichkeit, Umwelt und Gesellschaft beurteilt und verglichen. Die heute vorliegende Lösung schnitt eindeutig am besten ab. Für jede der geprüften Varianten resultierte indes – erwartungsgemäss – ein negatives Kosten-Nutzen Verhältnis. Dies erklärt sich primär dadurch, dass im Nationalstrassenbau die technisch schwierigsten Abschnitte jeweils zuletzt gebaut werden. Bei solchen aufwändigen, aber vergleichsweise kurzen Strecken ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis praktisch nie positiv. Die Zweckmässigkeitsstudie zeigte auf, dass die Vorteile des Westasts in der Verbesserung der Stadt- und Lebensqualität liegen.
 5. Die Investitionskosten für die Westumfahrung werden mit 2.2 Mrd. Franken veranschlagt. Darin sind die Mehrwertsteuer und 10 % für Unvorhergesehenes enthalten. Die Kostenteiler sind gesetzlich geregelt: Der Bund finanziert 87 % der Kosten, beim Zubringer rechts Seeufer (265 Mio. Franken) beträgt der Bundesanteil 74 %. Den Rest übernimmt der Kanton. Der Kantonsanteil macht nach heutigen Berechnungen 320 Mio. Franken aus.
 6. Die Stadt Biel/Bienne beteiligt sich ausschliesslich an den Kosten der verkehrlichen flankierenden Massnahmen. Laut dem genehmigten Richtplan verkehrliche flankierende Massnahmen beträgt der Gemeindeanteil 13 Mio. Franken. Der Bund wird voraussichtlich rund 1,9 Mrd. Franken in die Westumfahrung investieren (inklusive Beiträge an die flankierenden Massnahmen).
 7. Die Kosteneinsparung bei einem Verzicht auf den Anschluss Bienne Centre und den Halbanschluss Seevorstadt wird auf rund 400 Mio. Franken geschätzt.
 8. Der Kanton beteiligt sich an den flankierenden Massnahmen im Umfang von insgesamt rund 5 Mio. Franken. Der bereits genannte, massgebliche Richtplan sieht Massnahmen zum Westast im Umfang von 33 Mio. Franken vor. Die Nationalstrasse leistet dazu einen Kostenbeitrag von 15 Mio., den der Bund zu 87 % und der Kanton zu 13 % übernehmen. Für Massnahmen auf den Kantonsstrassen leistet der Kanton rund 3 Mio. Franken. Die restlichen 15 Mio. Franken gehen zu Lasten der Gemeinden. Erweisen sich später weitere Massnahmen für notwendig, wird der Kostenteiler fallweise bestimmt. Dabei gelten die gesetzlichen Bestimmungen und die Richtlinien des ASTRA.
 9. Der Regierungsrat geht davon aus, dass die geplanten Massnahmen umgesetzt werden. Von den verkehrlichen flankierenden Massnahmen profitieren in erster Linie die Gemeinden. Ein behördenverbindlicher Richtplan wurde von allen Partnern unterzeichnet und ist rechtskräftig genehmigt. Setzen die Gemeinden trotz dieser Verpflichtung einzelne Massnahmen nicht um, verlieren sie die entsprechenden Bundes- und Kantonsbeiträge.
 10. Nein, davon ist zurzeit nicht auszugehen.

11. Die eidgenössischen und kantonalen Fachstellen haben zum generellen Projekt und zum Eingriff ins Naturschutzgebiet Stellung genommen. Der Bundesrat hat das generelle Projekt in Kenntnis der Stellungnahmen und der darin vorgeschlagenen Massnahmen genehmigt. Im Ausführungsprojekt haben die Planer die Geometrie des Anschlusses so optimiert, dass er ausserhalb des Schutzgebiets zu liegen kommt. Nur noch während der Bauphase wird ein minimaler Eingriff ins Schutzgebiet nötig sein, weil ein Steinschlagschutznetz innerhalb des Schutzgebiets erstellt werden muss.

Verteiler

- Grosser Rat