

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 252-2017
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion:
Geschäftsnummer: 2017.RRGR.682

Eingereicht am: 20.11.2017

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Moser (Biel/Bienne, FDP) (Sprecher/in)
Grivel (Biel/Bienne, FDP)
Guggisberg (Kirchlindach, SVP)
Bachmann (Nidau, SP)
Etter (Treiten, BDP)
Messerli (Nidau, EVP)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Nein 23.11.2017



RRB-Nr.: vom
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Punktweise beschlossen:**
Ziffer 1: Annahme und gleichzeitiger Abschreibung
Ziffer 2: Ablehnung

Autobahnumfahrung Biel/Westast: Fakten-Check für den Vorschlag «Westast so besser»

Der Regierungsrat wird beauftragt, zusammen mit den betroffenen Gemeinden und dem ASTRA den Vorschlag «Westast so besser»

1. einem Fakten-Check zu unterziehen und
2. die Resultate in geeigneter Form der Öffentlichkeit zu präsentieren.

Der Fakten-Check soll in einem Vergleich (Gegenüberstellung) mit dem offiziellen Ausführungsprojekt wie folgt vorgehen:

1. In einem ersten Schritt soll der Vorschlag grob und ohne grosse Kostenfolgen auf ihre grundsätzliche Machbarkeit hin geprüft werden, insbesondere:
 - a) verkehrliche Auswirkungen auf die Stadt Biel und die Region (u. a. Gesamtmobilität, regionaler Verkehr, Quartierentlastung usw.)
 - b) grundsätzliche bauliche und technische Machbarkeit, Kostenfolgen, Auswirkungen auf Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft (Nachhaltigkeit)

2. Sofern der Vorschlag vergleichbare verkehrliche Ergebnisse bringt und die grundsätzliche Machbarkeit als gegeben beurteilt wird, soll in einem zweiten Schritt die technische Machbarkeit im Detail geprüft werden, insbesondere:
 - a) technische Machbarkeit nach geltenden Vorschriften (Geologie, Sicherheit, Umweltverträglichkeit, Kosten usw.)
 - b) Zeitachse (zeitliche Verzögerung bei einer allfälligen Änderung des bewilligten Generalen Projekts)

Begründung:

Die öffentliche Planaufgabe zum Ausführungsprojekt «Westumfahrung Biel» ist abgeschlossen. Dazu sind rund 600 Einsprachen eingegangen – dazu gehören die Anliegen der ungefähr 400 betroffenen Grundeigentümer. Das UVEK prüft nun alle Einsprachen. Letzte Woche wurde von einem Bürgerkomitee mit grossem publizistischem Aufwand unter dem Titel «Westast so besser» ein Vorschlag für eine Westumfahrung ohne Anschlüsse Bienne-Centre und Seedorstadt der Öffentlichkeit vorgestellt. Der «Zubringer rechtes Bielerseeufer» bleibt Bestandteil des vorgestellten Vorschlags.

Der vorgestellte neue Vorschlag «Westast so besser» verspricht eine kürzere Bauzeit bei massiv tieferen Kosten und praktisch keine Eingriffe ins Stadtbild von Biel und Nidau. Verlockende Aussagen, die aber einer genaueren Überprüfung bedürfen.

Begründung der Dringlichkeit: Der soeben eröffnete Ostast zeigt eindrücklich, welche Entlastung eine Autobahnumfahrung bringen kann. Die ganze Schweiz wartet auf die Netzvollendung – und die Region auf noch mehr Verkehrsentslastung. Damit der neu ins Spiel gebrachte Vorschlag «Westast so besser» nicht zu einer unnötigen Zeitverzögerung führt, ist rasches Handeln verlangt.

Antwort des Regierungsrates

Einleitende Ausführungen

Die Planung der Westumfahrung von Biel ist das Ergebnis eines jahrelangen partizipativen Prozesses, der in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden, Organisationen, Firmen und Verbänden erfolgte und in dem sehr unterschiedliche Varianten entwickelt, geprüft und wieder verworfen wurden. Untersucht aber verworfen wurden insbesondere auch Lösungen mit einem Langtunnel, wie ihn der Alternativvorschlag "Westast so besser" vorsieht.

Zielsetzung war stets eine wirksame Verkehrsentslastung im Raum Biel. Ein erstes Generelles Projekt (GP) wurde bereits 1999 genehmigt. Die Region forderte danach eine Optimierung der Anschlüsse. Gleichzeitig traten neue Sicherheitsvorschriften für Strassentunnels in Kraft, die eine Gesamtüberarbeitung des Projekts erforderlich machten. Nach einer aufwändigen Projektierung genehmigte der Bundesrat im Jahr 2014 schliesslich das neue GP, das einen Vollanschluss in Bienne Centre und einen Halbanschluss in der Seedorstadt vorsieht. Das GP entspricht der Wunschlösung einer damals vom Kanton eingesetzten, breit abgestützten regionalen Arbeitsgruppe, unter der Leitung des seinerzeitigen Stadtpräsidenten von Biel/Bienne und heutigen Ständerats Hans Stöckli.

In der Folge hat der Kanton unter Einbezug der betroffenen Gemeinden und Organisationen das Ausführungsprojekt (AP) erarbeitet und im März 2017 beim Bund zur Genehmigung eingereicht.

Das Projekt umfasst die Projektteile Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel), die Umfahrung Vingelz und den eigentlichen Westast mit den neuen Tunnels City und Weidteile sowie den neuen Anschlüssen Seevorstadt und Bienne Centre. Die öffentliche Planaufgabe fand 2017 statt. Gegen das Projekt gingen rund 600 Einsprachen ein, was angesichts der Dimension des Projekts nicht aussergewöhnlich ist. Erste Auswertungen der Einsprachen zeigen, dass rund zwei Drittel von nicht Einspracheberechtigten eingereicht wurden oder individuelle Anliegen von Eigentümern betreffen (wie Entschädigungs- und Ersatzforderungen). Rund ein Drittel der Einsprachen beinhalten grundsätzliche Kritik am Projekt. Zuständig für die Plangenehmigung ist das UVEK, das zurzeit beim Kanton und den betroffenen Bundesämtern Stellungnahmen einholt. Das Verfahren wird voraussichtlich noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Im November 2017 hat das Komitee "Westast so nicht" einen Alternativvorschlag "Westast so besser" präsentiert. Es fordert die Sistierung des laufenden Verfahrens und verlangt, dass Bund und Kanton im Rahmen eines partizipativen Prozesses den Alternativvorschlag prüfen und weiterentwickeln.

Zu den Motionsforderungen im Einzelnen

1. Die Motion verlangt einen Faktencheck zum Alternativvorschlag, der in zwei Schritten erfolgen soll:
 - Erstens mit einer groben Prüfung der grundsätzlichen Machbarkeit anhand der verkehrlichen Auswirkungen und der baulichen, technischen und finanziellen Aspekte sowie der Auswirkungen im Lichte der Nachhaltigen Entwicklung und
 - zweitens mit einer detaillierten Prüfung der technischen Machbarkeit, sofern die Ergebnisse der ersten, grundsätzlichen Prüfung eine solche rechtfertigen.

Die als erster Schritt geforderte, grobe Prüfung der grundsätzlichen Machbarkeit ist erfolgt. Bezüglich der verkehrlichen Auswirkungen kommen die Fachleute des Tiefbauamts und des ASTRA klar zum Schluss, dass der Alternativvorschlag eine viel geringere verkehrliche Entlastung der heute vom Verkehr stark betroffenen Quartiere brächte als das offizielle Ausführungsprojekt. Insbesondere auf der Ländtestrasse und auf der Bernstrasse wäre das Verkehrsaufkommen wegen der fehlenden, zentrumsnahen neuen Autobahnanschlüsse Seevorstadt und Bienne Centre immer noch gross, mit entsprechend negativen Auswirkungen (Lärm, Luft, Staus). Die angegebenen Entlastungswirkungen des Alternativvorschlags sind nicht plausibel.

Wie die grobe Prüfung weiter ergab, dürfte die bauliche und technische Machbarkeit des Alternativvorschlags wohl grundsätzlich gegeben sein, aber es zeigten sich wesentliche Nachteile: Der vom Komitee vorgeschlagene 5 km lange, einröhrige Tunnel – anstelle der beiden Tunnels City und Weidteile mit je zwei richtungsgetrenten Röhren – wäre betrieblich aufwändiger und störungsanfälliger. Auch sicherheitstechnisch bestehen offene Fragen, denn der Alternativvorschlag beruht auf einem (nicht behindertengerechten) Fluchtwegkonzept mit so genannten Multifunktionsstellen, das aus dem Eisenbahnbau übernommen wurde. Ob sich dieses Konzept auch bei Strassentunnels eignet, müsste erst noch geklärt werden. Fest steht jedoch, dass die Realisierung der Multifunktionsstellen aufwändig wäre, mit mehreren grossen Baugruben an der Oberfläche.

Auch die Kostenfolgen sind weit unsicherer, als bisher kommuniziert. Das Komitee selbst hat die Kostenschätzung des Alternativvorschlags mittlerweile deutlich nach oben korrigiert und geht nun von rund CHF 1,6 Mrd. aus. Dies bei einer Kostengenauigkeit von bestenfalls rund +/- 30 %. Demgegenüber werden die Kosten für das offizielle Ausführungsprojekt auf rund

CHF 2,2 Mrd. veranschlagt, bei einer Kostengenauigkeit von +/- 10 %. Für den Kanton von zentraler Bedeutung ist auch der Kostenanteil des Bundes. Beim offiziellen Ausführungsprojekt trägt der Bund rund 87 % der Kosten. Beim Alternativprojekt wäre der Bundesanteil deutlich tiefer, weil sich der Bund voraussichtlich nur an den Kosten der Tunnelumfahrung und nicht an denjenigen der Umgestaltung der heutigen Verkehrsachsen zu städtischen Boulevards für den Lokalverkehr beteiligen würde. Das ASTRA hat im Weiteren bereits mitgeteilt, es halte das Kosten-Wirkungs-Verhältnis des Alternativvorschlags für ungenügend.

Zusammenfassend kommt der Regierungsrat aufgrund der vorgenommenen groben Prüfung gemäss dem ersten Schritt von Ziffer 1 zu folgenden Schlüssen:

- Der Alternativvorschlag dürfte grundsätzlich machbar sein.
- Er würde die Quartiere deutlich schlechter vom Verkehr entlasten als das AP, da nur maximal 50 % der verkehrlichen Wirkung des AP erreicht werden könnte.
- Die Bruttokosten des Alternativvorschlags würden unter Berücksichtigung der Kostengenauigkeit und der Risiken rund 85 % der Kosten des offiziellen Ausführungsprojekts betragen.
- Der Bundesbeitrag würde deutlich tiefer ausfallen, womit dem Kanton und den Gemeinden letztlich kaum tiefere Nettokosten verbleiben würden.
- Das ASTRA hat sich bereits negativ zum Alternativvorschlag geäußert.

In einem zweiten Schritt verlangt Ziffer 1 eine detaillierte Prüfung des Alternativvorschlags, sofern aufgrund der groben Prüfung gemäss Ziffer 1 von vergleichbaren, verkehrlichen Ergebnissen ausgegangen werden kann und sich der Alternativvorschlag als grundsätzlich machbar erweist. Wie bereits ausgeführt, sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, denn die verkehrlichen Auswirkungen wären deutlich schlechter als beim AP. Der Motion folgend ist demnach keine detaillierte Prüfung angezeigt und Ziffer 1 kann als erledigt abgeschrieben werden.

Hinzu kommt, dass der präsentierte Alternativvorschlag "Westast so besser" nur in sehr rudimentärer Form vorliegt. Für einen seriösen Vergleich nach den Grundsätzen der Nachhaltigkeit müsste der Alternativvorschlag auf dasselbe planerische Niveau gebracht werden wie das AP. Dies wäre mit massiven Kosten im zweistelligen Millionenbereich verbunden. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat mehrfach mitgeteilt, dass es nicht mehr bereit ist, weitere Planungskosten für die A5 Westumfahrung mitzufinanzieren. Sämtliche Kosten für die zusätzlichen Planungsstudien und -arbeiten müssten der Kanton und die Gemeinden demnach allein tragen. Und zwar mit ungewissem Ausgang, denn für den Alternativvorschlag müsste beim Bund erneut die Erarbeitung eines Generellen Projekts beantragt werden, weil es nicht mit dem genehmigten Projekt kompatibel wäre. Denn das GP legt verbindlich die Anschlüsse, die Anzahl Fahrspuren sowie die Linienführung fest. Ebenso wenig lässt sich voraussagen, ob der Alternativvorschlag in der Bevölkerung tatsächlich mehrheitlich besser akzeptiert würde.

2. Da die Voraussetzungen für einen umfassenden Faktencheck nicht gegeben sind, erübrigt sich die Forderung, die Resultate in geeigneter Form der Öffentlichkeit zu präsentieren. Der Regierungsrat lehnt daher Ziffer 2 ab.

Verteiler

- Grosser Rat