

ZMB Autobahnzubringer Oberaargau

Medienkonferenz
22. Februar 2007

Autobahnzubringer Oberaargau - Vorgeschichte

Erste Studien Autobahnzubringer

Projekt „Wirtschaftsstrasse“

Agglomerationsstudien

Motion Sutter/Grunder

Was ist eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB)?

- Eine ZMB ist ein **standardisiertes Verfahren**,
- mit dem **Entscheidungsgrundlagen** erarbeitet werden, die es erlauben,
- eine **sachlich begründete Variantenwahl** für ein Verkehrsinfrastrukturvorhaben zu treffen und
- anschliessend die **Realisierung** an die Hand zu nehmen.

Was ist eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB)?

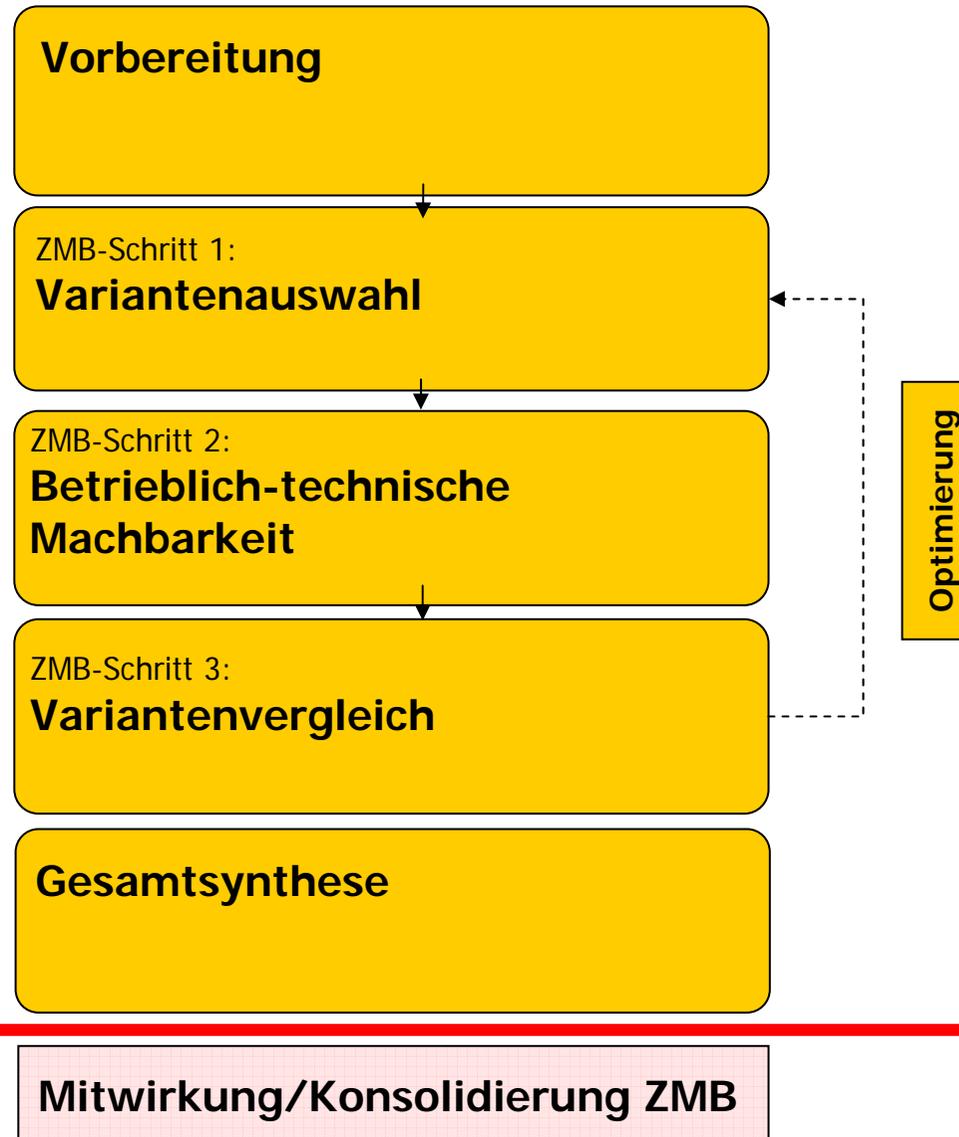
Die ZMB Autobahnzubringer Oberaargau

- gibt Auskunft über
 - Bedarf
 - Wirtschaftlichkeit
 - Umwelteinwirkungen
 - Realisierungs- / Etappierungsmöglichkeiten
- der Verkehrsvorhaben im Raum Langenthal / Aarwangen

Die ZMB Autobahnzubringer Oberaargau

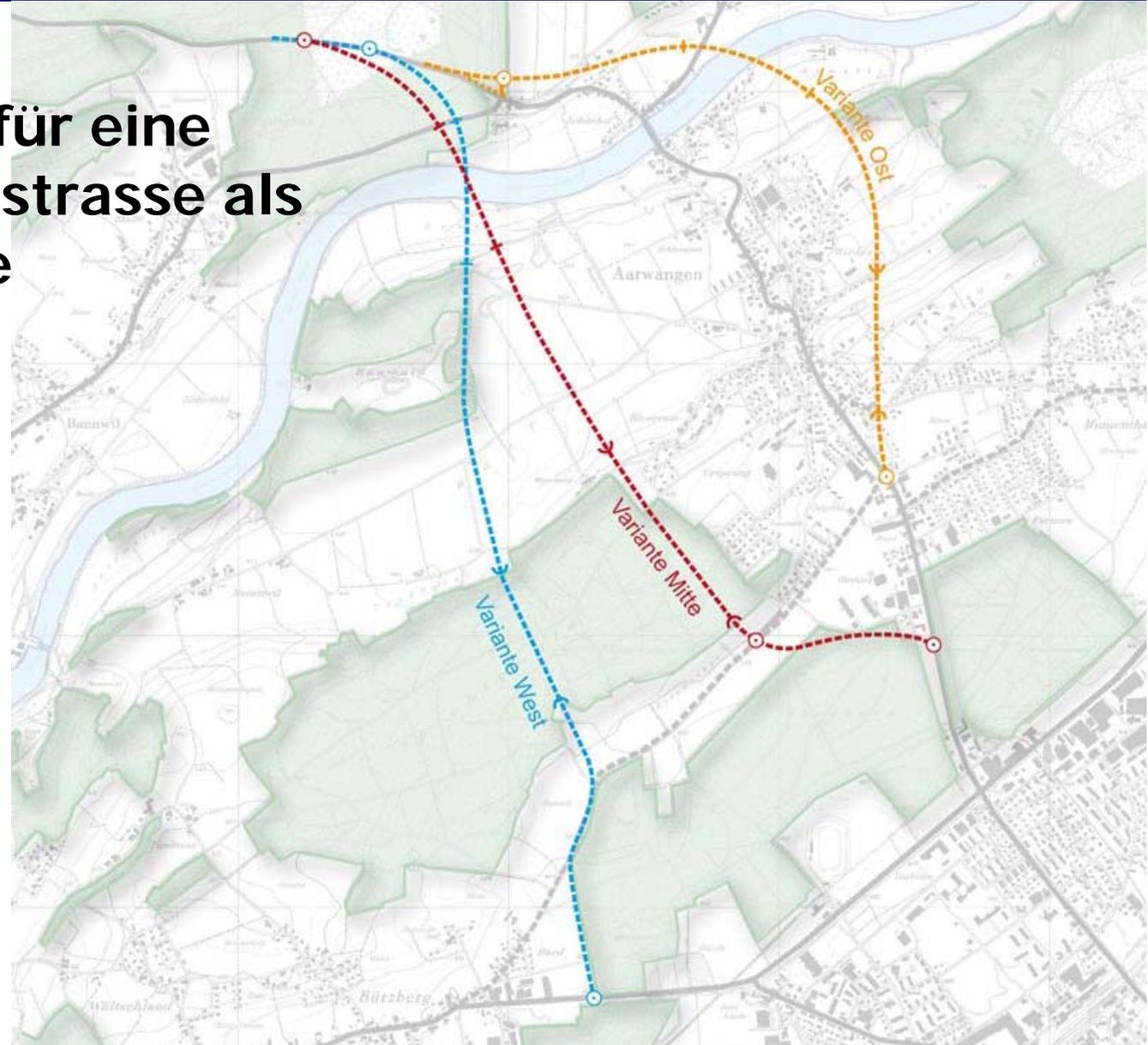
- ist Diskussions- und Entscheidungsgrundlage
- soll mit ihren Ergebnissen ein Beitrag zur Versachlichung der Diskussion sein
- legt ein öffentlichkeitstaugliches Argumentarium vor
- dient der notwendigen politischen Auseinandersetzung
- stellt einen Beitrag zur Ausgestaltung einer zukunftsorientierten Gesamtverkehrs-Politik dar

Vorgehen Projektbearbeitung



Projektvarianten (Ergebnis der ZMB-Phase 2)

**3 Korridore für eine
Umfahrungsstrasse als
Input für die
Bewertung**



Kostenschätzungen

	Null+	West	Mitte	Ost
Total Bauarbeiten	Fr. 10 Mio	Fr. 102 Mio	Fr. 123 Mio	Fr. 129 Mio
Flank. Massnahmen	Fr. 28 Mio	Fr. 18 Mio	Fr. 21 Mio	Fr. 19 Mio
Diverses	Fr. 8 Mio	Fr. 24 Mio	Fr. 29 Mio	Fr. 30 Mio
Honorare	Fr. 6 Mio	Fr. 14 Mio	Fr. 17 Mio	Fr. 17 Mio
MWSt	Fr. 4 Mio	Fr. 12 Mio	Fr. 15 Mio	Fr. 15 Mio
Total	Fr. 56 Mio	Fr. 170 Mio	Fr. 205 Mio	Fr. 210 Mio

Kostenvergleich mit Generellem Projekt

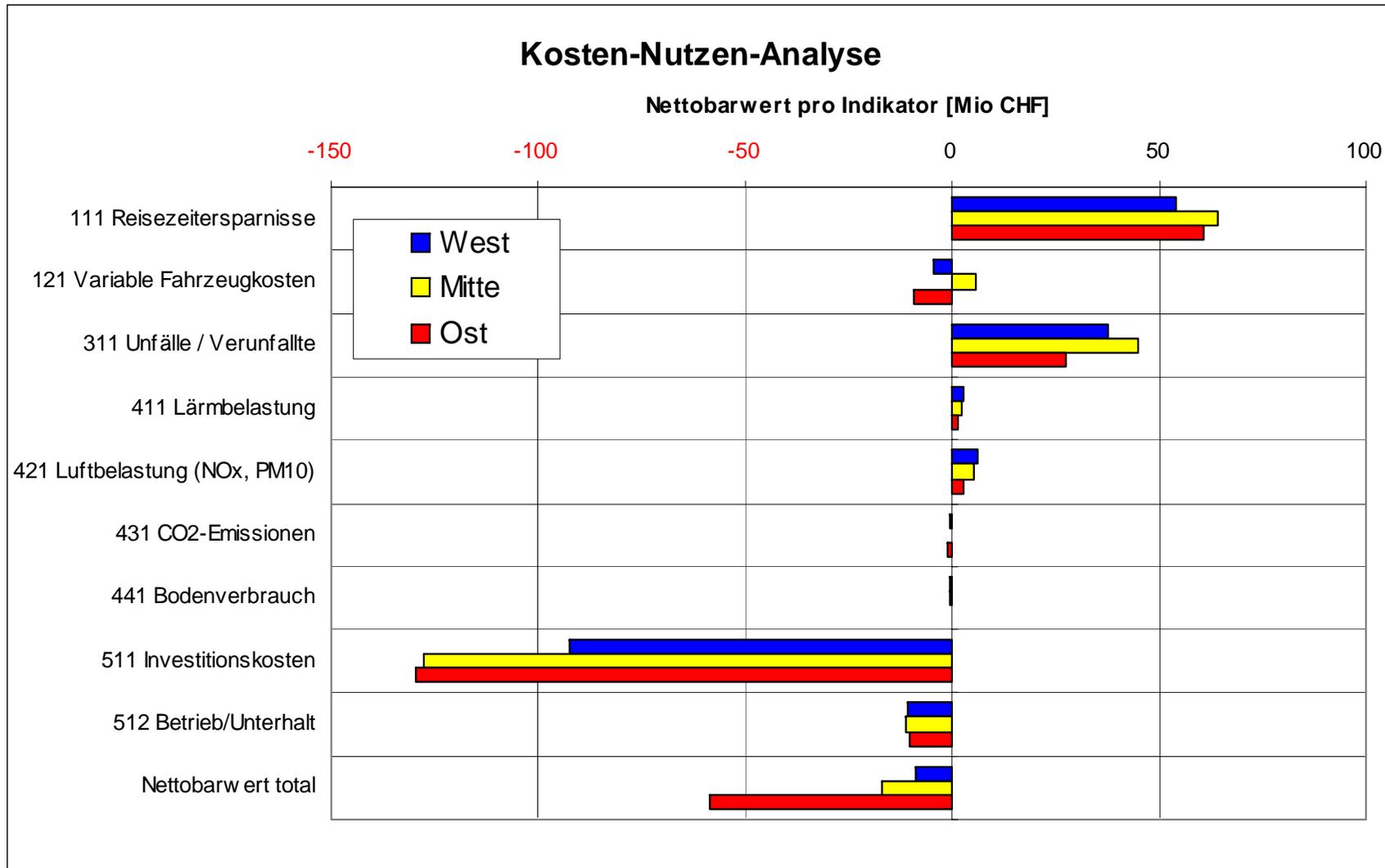
	GP	Variante West
Baukosten Generelles Projekt (Stand 1998)	75'000'000	
Teuerung Tiefbau 1998 bis 2006:	30%	
Baukosten GP Stand 2006	97'500'000	101'100'000
Unvorhergesehenes, Honorare, MWSt. (Betrag wie ZMB)	40'000'000	42'200'000
Total GP (Teuerungsstand 2006)	137'500'000	143'300'000
Flankierende Massnahmen (Betrag wie ZMB)	26'000'000	25'900'000
Gesamttotal	163'500'000	169'200'000

Bewertung - Grundlagen

Vorgehen

- In der Bewertung werden drei Teilergebnisse erzeugt:
 - Eine **Kosten-Nutzen-Analyse** (monetarisierbare Kriterien),
 - Eine **Nutzwertanalyse** (quantifizierbare Kriterien),
 - **Zusatzindikatoren** (weitere wichtige Kriterien).
- Die Bewertung erfolgt immer im Vergleich zur Referenzvariante „Null+“, einem wahrscheinlichen Zukunftsszenario ohne Umfahrung.
- Unter den Neubauvarianten wird eine Bestvariante ermittelt.
- Die Zweckmässigkeit der Neubauvarianten allgemein wird beurteilt.

Bewertung – Ergebnisse im Vergleich zur Variante 0+

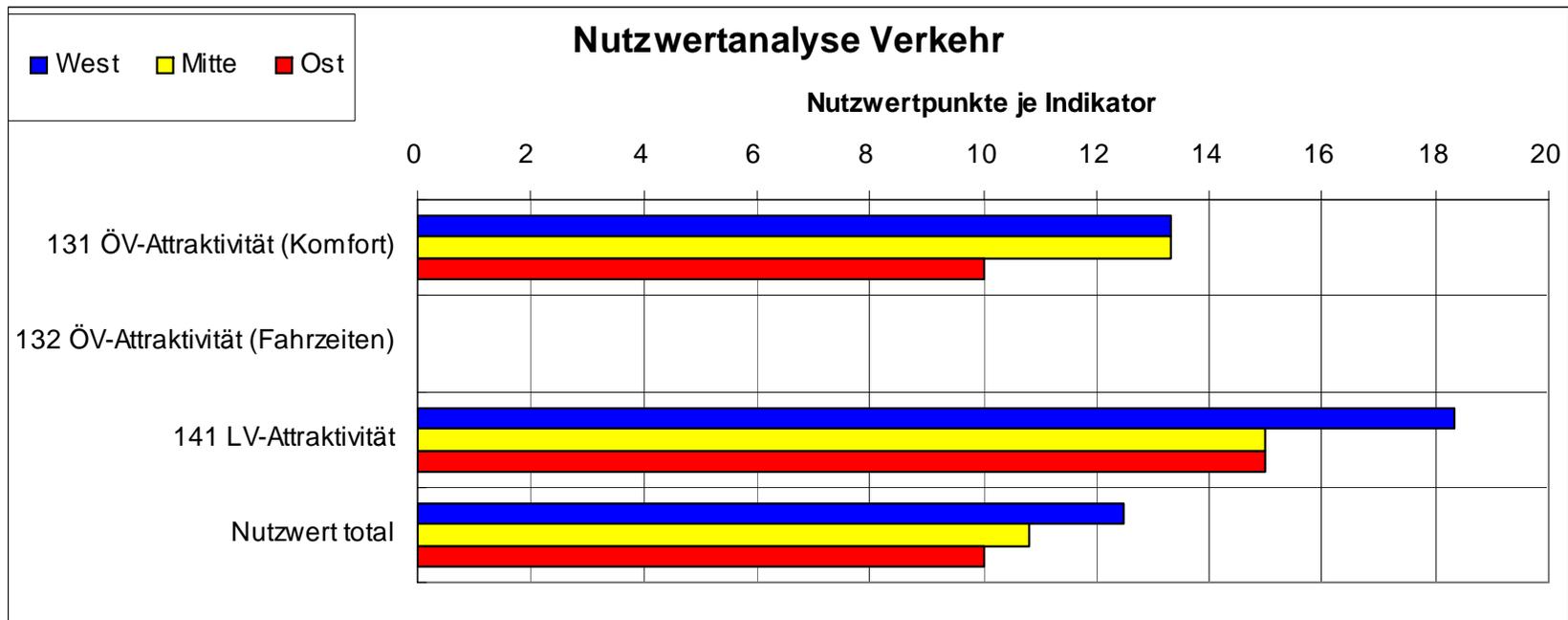


Bewertung - Ergebnisse

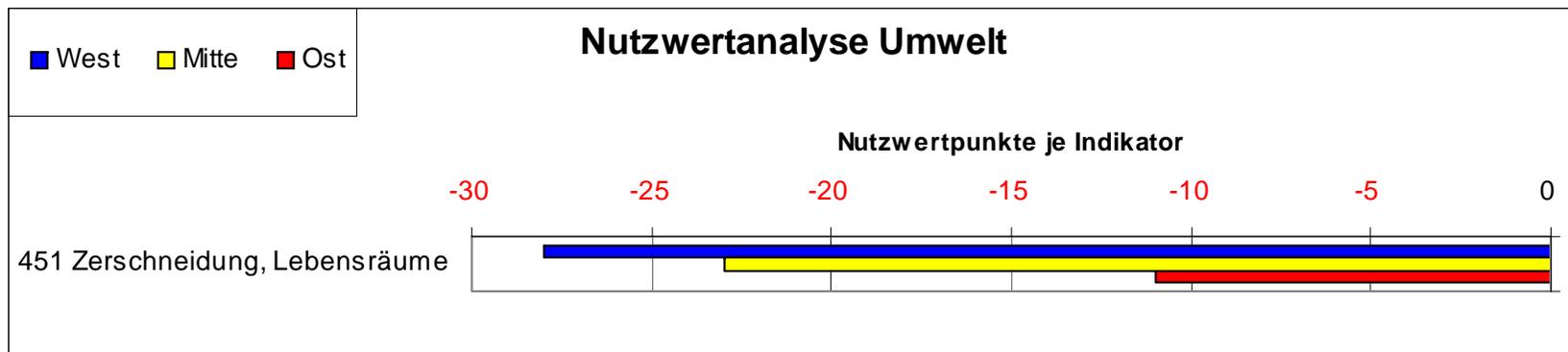
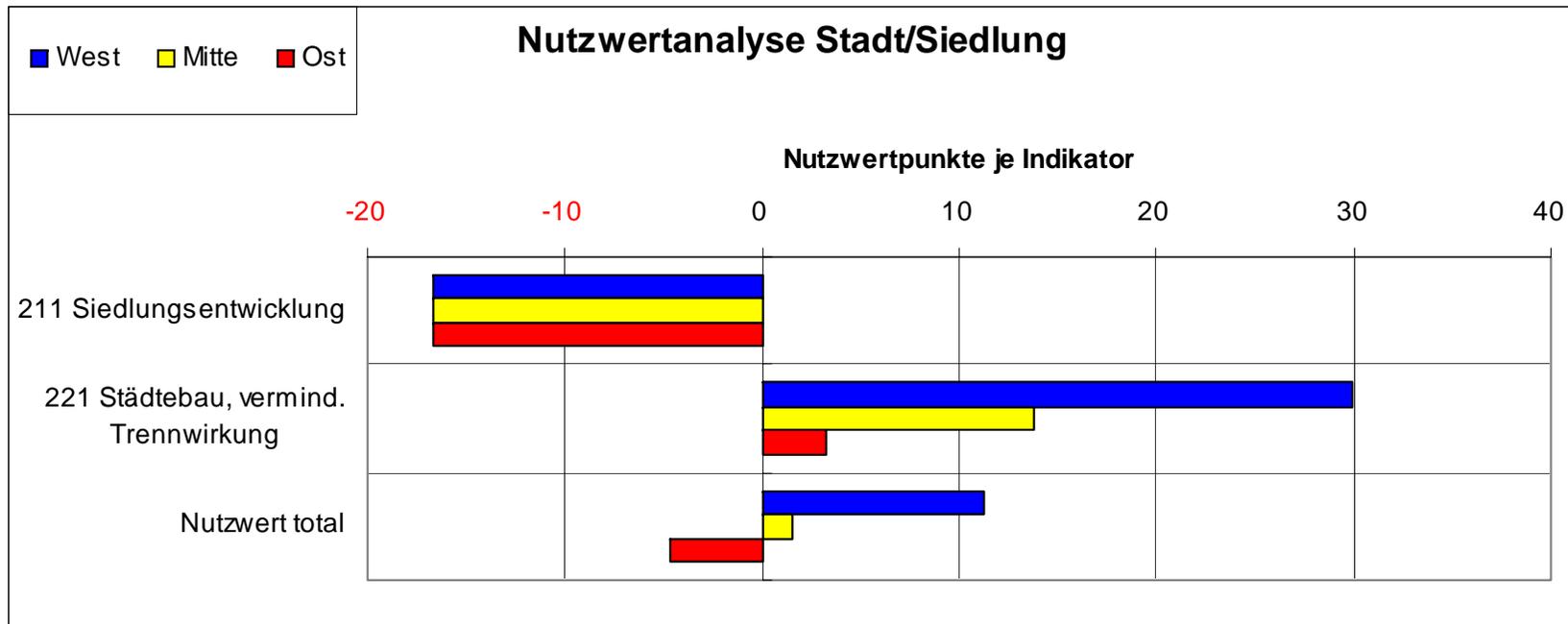
Die Kosten-Nutzen-Analyse zeigt:

- Keine der Varianten erzielt im Vergleich zur Variante 0+ ein Nutzen-Kosten-Verhältnis über 1.
- Als "Bestvariante" erweist sich die Variante West, vor allem aufgrund des geringeren Investitionsvolumens, gefolgt von Variante Mitte.
- Die Variante West ist sowohl bezüglich Nettobarwert als auch bezüglich Nutzen-Kosten-Verhältnis am günstigsten. Sie schneidet aber immer noch schlechter ab als die Variante 0+.

Bewertung – Ergebnisse im Vergleich zur Variante 0+



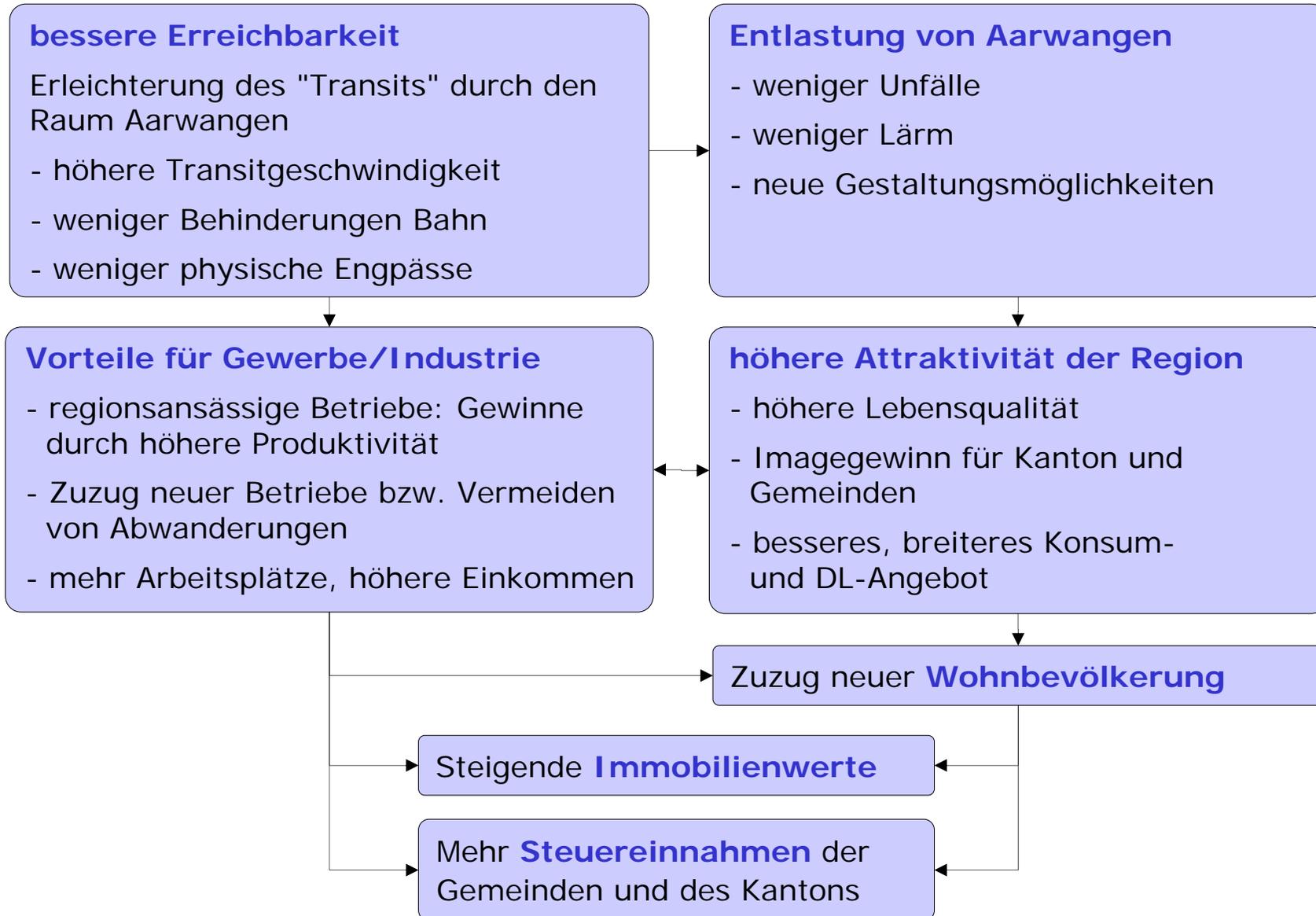
Bewertung – Ergebnisse im Vergleich zur Variante 0+



Bewertung - Ergebnisse

- Die Kosten-Nutzen-Analyse ergibt für alle Varianten ein Nutzen-Kosten-Verhältnis unter 1, bei der Variante West aber nur knapp. Das heisst, dass sämtliche Neubauvarianten schlechter abschneiden als die Variante 0+.
- In der ergänzenden Nutzwertanalyse zeigt ebenfalls die Variante West als beste Neubauvariante. Es gibt keine Zusatzindikatoren, die dieses Ergebnis entscheidend beeinflussen.
- Die Bewertung zeigt die **Variante West als beste Neubauvariante**, gefolgt von der Variante Mitte.
- Die beste Neubauvariante weist **keine klaren Vorteile gegenüber der Referenzvariante** auf.

Auswirkungen eines Autobahnzubringers



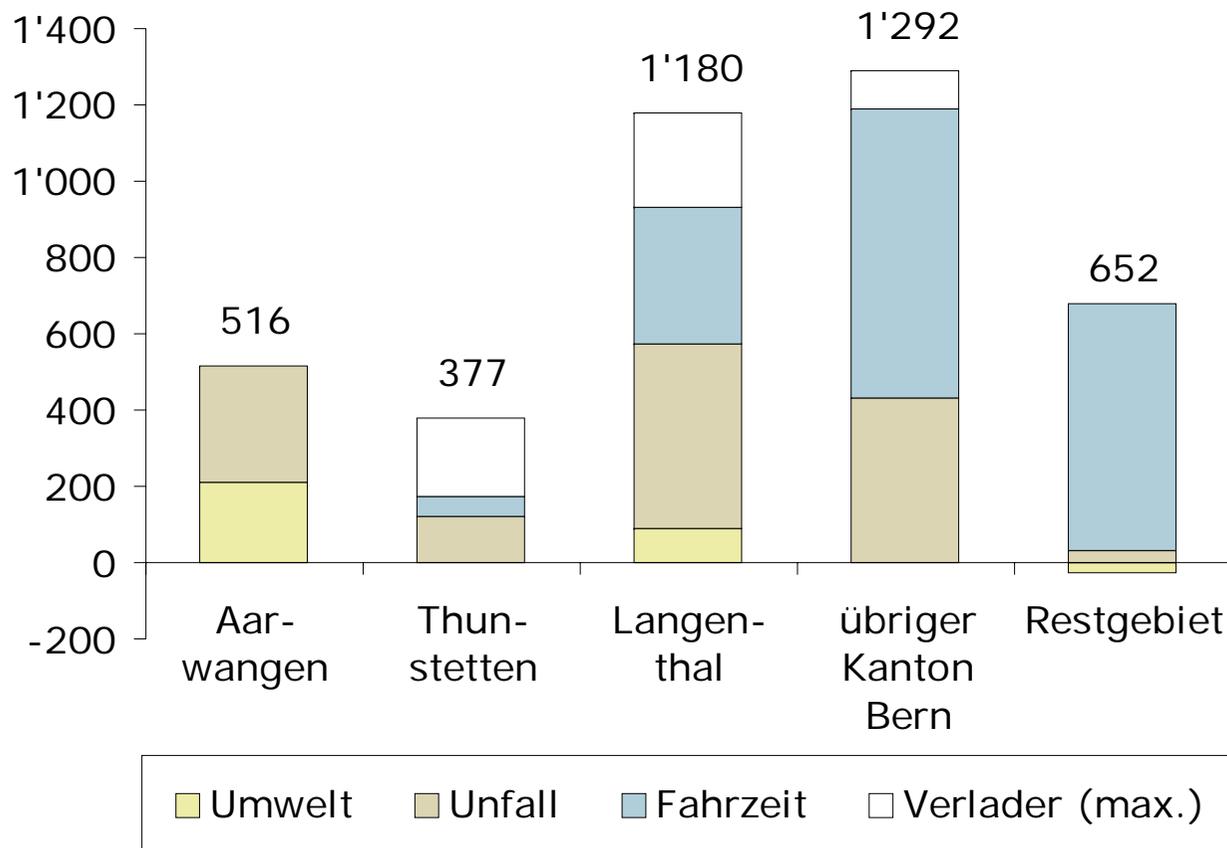
Auswirkungen des Autobahnzubringers

Risiken für die Region

- Kostenbelastung der Region
- evtl. attraktivitäts- und kostenbedingte Steuer- und Preissteigerungen in der Region
- Umweltbelastungen an neuen Strassenabschnitten oder durch Verkehrsverlagerungen können Immobilienwerte vermindern
- Konkurrenz und Kaufkraftverlust

Projektnutzen

jährlicher geldwerter Projektnutzen
im Vergleich mit dem "0+"-Fall, Tsd. CHF



Fazit und Empfehlungen

- Ein Neubauprojekt liegt **knapp unterhalb der Schwelle zur Wirtschaftlichkeit**. Mit zusätzlich unterstützenden wirtschaftsfördernden Massnahmen sowie mit der nötigen politischen Unterstützung aus der Region könnte aber ein Zusatznutzen generiert werden.
- Dies erfordert aber das **Engagement der Region und der regionalen Wirtschaft**.
- Die **Kosten** und die **Etappierbarkeit** stellen wichtige Kriterien dar im Hinblick auf die Realisierung.

Fazit und Empfehlungen

- Basierend auf den Ergebnissen der ZMB sieht das weitere Vorgehen wie folgt aus:
 - Politische Diskussion
 - Abklärungen des regionalen Engagements sowie zur Mittelbeschaffung bei Gemeinden, Kanton und Bund
 - Verkehrliche flankierende Massnahmen vertieft planen und realisieren
 - Können die Mittel nicht beschafft werden, ist schrittweise die Variante „0+“ mit punktuellen Verbesserungen im Netz umzusetzen.

Varia / Weiteres Vorgehen

Nächste Schritte

- Öffentliche Mitwirkung Mitte Mai bis Ende Juli 2007
- Anschliessend Kommunikation der Resultate der öffentlichen Mitwirkung

Ausblick

- Variantenentscheid durch den Regierungsrat
- Projektierungskredit durch den Grossen Rat