

REFERAT: Medienorientierung

Referentin	Frau Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer
Thema/Anlass	A5; Umfahrung Biel-Bienne, Westast: Resultate der Zweckmässigkeitsbeurteilung
Datum	Montag, 19. April 2010, 13.30 Uhr
Ort	Biel-Bienne; A5 Pavillon Bözingenfeld, Längfeldweg 105, Biel-Bienne, <i>Es gilt das gesprochene Wort!</i>

Sehr geehrte Damen und Herren

Vor etwas mehr als einem Jahr hat die Behördendelegation A5 eine Arbeitsgruppe unter der Leitung des Stadtpräsidenten von Biel eingesetzt. Diese Gruppe setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Region zusammen. Sie hat den Auftrag erhalten, bis im Sommer 2010 zu bestimmen, welche Lösung die Region für den Westast der A5-Umfahrung von Biel bevorzugt.

Der Kanton hat damals zugesichert, dass er die erforderlichen Entscheidungsgrundlagen zuhanden dieser Arbeitsgruppe erarbeiten wird. Wir haben bis heute sämtliche zur Diskussion stehenden Varianten so aufbereitet, dass die Arbeitsgruppe diese prüfen, diskutieren und letztlich gegeneinander abwägen kann.

Der Kanton hat einen Bericht in Auftrag gegeben, in welchem die Varianten nach einer standardisierten Methodik auf ihre Zweckmässigkeit hin beurteilt werden.

Zur Erinnerung ganz kurz: Von welchen Varianten ist die Rede? Sie werden in den vier folgenden Stossrichtungen zusammengefasst:

- Stossrichtung 1 bildet das heute gültige, vom Bundesrat genehmigte Generelle Projekt, also der Westast mit dem Anschluss Bienne Centre und dem Zubringer Nidau.
- Stossrichtung 2 basiert ebenfalls auf dem Generellen Projekt. Anstelle des Zubringers Nidau wird hier aber der Porttunnel unterstellt.
- In einem Zwischenschritt Mitte letzten Jahres hat die Arbeitsgruppe Stöckli entschieden, eine dritte Stossrichtung zu prüfen: Diese sieht je einen Halbanschluss in Bienne Centre und in der Seevorstadt vor sowie ebenfalls den Porttunnel (statt des Zubringers Nidau).
- Damit die Arbeitsgruppe den ganzen Variantenfächer diskutieren kann, steht auch die Stossrichtung 0 zur Diskussion. Diese würde bedeuten, dass gänzlich auf den Westast verzichtet bzw. zumindest für einige Jahre ein Planungsstopp beschlossen wird.

Herr Graf wird Ihnen anschliessend die einzelnen Stossrichtungen noch detailliert vorstellen.

Ergebnisse

Die technischen Grundlagen zu den verschiedenen Varianten stehen seit einigen Monaten der Arbeitsgruppe Stöckli zur Verfügung. Neu liegt nun auch der Bericht zur Zweckmässigkeit vor.

Was sind die zentralen Resultate?

Von zentraler Bedeutung ist für uns das Resultat der **Raumwirkungsanalyse**. Diese zeigt klar auf:



Der Bau eines Westastes führt zu einer Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Agglomeration Biel.

Als positive Wirkungen sind namentlich zu nennen:

- Der Verkehr nimmt auf vielen wichtigen Strassen um 30 Prozent und mehr ab. Die Bernstrasse wird verkehrsfreier Raum.
- Die Luft- und Lärmbelastung nehmen ab.
- Die Verkehrssicherheit nimmt zu. Die Verhältnisse für Fussgängerinnen und Velofahrende verbessern sich.
- Die Städte Biel und Nidau und der Seeuferbereich wachsen zusammen.

Diese positiven Ergebnisse finden sich in allen Varianten für einen Westast. Stossrichtungen 1,2 und 3 sind also besser als die Nullvariante mit keinem Westast. Diese Aussage - ich möchte das hier nochmals wiederholen - erscheint mir doch zentral und wichtig!

Dennoch zeigt die Studie selbstverständlich auch Unterschiede in den Varianten auf. So kommt die Studie unter anderem klar zum Schluss, dass ein Anschluss des rechten Ufers des Bielersees an die A5 besser über einen Porttunnel realisiert wird. Eine Zihlunterquerung und ein Anschluss in Bienne Centre wären gewaltige Eingriffe in das Stadtbild, welche sich mit dem Porttunnel vermeiden lassen.

Nicht so eindeutig sind die Ergebnisse der Studie bei der **Kosten-Nutzen-Analyse**: Hier ist es aber wichtig, dass die Ergebnisse richtig bewertet werden. Lassen Sie mich das kurz erklären: Bei einer Kosten-Nutzen-Analyse werden die Kosten eines Projektes dem verkehrlichen Nutzen gegenübergestellt. Kostenseitig, darüber sind wir uns wohl alle einig, handelt es sich beim Westast, um ein komplexes und deshalb teures Bauwerk. Teuer vor allem wegen der Tunneln und den Anschlüssen. Wir gehen von Investitionskosten von 1,5 bis 2 Milliarden aus. Diese Kosten stellt die Kosten-Nutzen-Analyse dem verkehrlichen Nutzen gegenüber, also den positiven Elementen wie weniger Unfälle und geringere Reisezeit. Bei dieser einfachen Gegenüberstellung fallen die Ergebnisse nicht eindeutig zugunsten des Westastes aus. Würde also einzig die Rentabilitätsfrage im Vordergrund stehen, dann wäre wohl Stossrichtung 0 - also nichts tun - die logische Lösung.

Die Kosten-Nutzen-Analyse ist aber immer eine unvollständige Betrachtung. Nicht berücksichtigt werden die räumlichen und städtebaulichen Vorteile des Westastes, welche eben auch in einer Gesamtbetrachtung einfließen müssen. Und genau deshalb werden bei einer Zweckmässigkeitsbeurteilung immer beide Elemente also Raumwirkung und Kosten-Nutzen-Verhältnis einander gegenübergestellt. Nur so entsteht die notwendige Gesamtsicht. Und genau da muss dann auch die Politik eingreifen und beurteilen, was sie stärker gewichten will:

Die „simple“ Kosten-Nutzen-Betrachtung oder aber die Gesamtsicht unter Berücksichtigung der Raumwirkung und den städtebaulichen Effekten. Für mich als Politikerin ist hier die Antwort klar. Es braucht immer die Gesamtsicht.

Erlauben Sie mir dazu folgenden Vergleich: Wenn die Wirtschaftlichkeit bei den bisher rund 1'700 Kilometern Autobahnen in der Schweiz konsequent als Hauptkriterium herangezogen worden wäre, dann wären zweifellos viele hundert Kilometer weniger verbaut worden. Vor allem auf die Kunstbauten zur Durchquerung der Ortschaften hätte verzichtet werden müssen.

Auf die Resultate der Zweckmässigkeitsbeurteilung wird Herr Graf noch näher eingehen.

Wie geht es nun weiter?

Die ausgearbeiteten Variantenpläne und die Zweckmässigkeitsbeurteilung liegen der Arbeitsgruppe jetzt vor. Diese hat bis im Sommer Zeit, um der Behördendelegation einen konsolidier-

ten Vorschlag zu unterbreiten. Bis zu diesem Zeitpunkt bleibt Hans Stöckli der Ansprechpartner aller Interessengruppen.

Ich danke dem Stadtpräsidenten und seiner Arbeitsgruppe an dieser Stelle für die gute Arbeit, die sie bisher geleistet haben. Ich wünsche der Arbeitsgruppe anregende Diskussionen und die erforderliche Weitsicht bei ihrer Entscheidung. Ich wiederhole nochmals meine Aufforderung an die Arbeitsgruppe und damit an die Region Biel: **Ergreift diese Chance! Hier und jetzt kann die Region sagen, was sie möchte!**

Wir befinden uns mitten im entscheidenden Stadium des partizipativen Prozesses, der mir am Herzen liegt. Ich habe immer wieder gesagt, dass ich nicht Hand bieten werde zu einer Lösung, welche die Region nicht will. Nun hat die Region die Entscheidungsgrundlagen und die Möglichkeit sich für eine Variante des Westastes der Umfahrung Biel zu entscheiden.

Ich bin gespannt und freue mich auf die Entscheidung im Sommer.