

INTERPELLATION

## Westast A5 Biel

Eingereicht von: ALLEMANN EVI am 16.12.2016

*Stellungnahme des Bundesrates vom 15.02.2017*

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 anfangs 2017 aufgelegt. Das Projekt ist teuer und sowohl verkehrspolitisch wie auch städtebaulich umstritten. Ich bitte den Bundesrat daher um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie sieht der Zeitplan für die weiteren Planungs- und Realisierungsschritte betreffend Westast aus?

*BUNDESRAT: Nach rund 40 Jahren Vorarbeit befindet sich das Projekt "Biel West" - als Teil der Netzvollendung - zurzeit in der Phase "Ausführungsprojekt". Das Plangenehmigungsgesuch soll 2017 beim UVEK eingereicht werden. **Der Zeitbedarf für das Plangenehmigungsverfahren hängt in der Folge von der Anzahl Einsprachen, der Komplexität usw. ab und kann mehrere Jahre in Anspruch nehmen.***

2. In Biel wächst der Widerstand gegen die beiden innerstädtischen, offen geführten Autobahnanschlüsse. Unter welchen Bedingungen ist der Bundesrat bereit, Alternativen zum aktuellen Projekt zu prüfen?

*Die Linienführung der Umfahrung Biel war seit ihrer Aufnahme in das Nationalstrassennetz Gegenstand zahlreicher Studien. 1999 wurde ein erstes generelles Projekt durch den Bundesrat genehmigt. Änderungen und neue Studien führten anschliessend zu derjenigen Lösung, die im generellen Projekt von 2014 vorgeschlagen und genehmigt wurde. Das heutige Projekt ist das Ergebnis eines partizipativen Prozesses, an dem die Vertreterinnen und Vertreter des Bundes, des Kantons, der Region und der betroffenen Gemeinden beteiligt waren. Der Bund hat bis heute bereits Beiträge von rund 50 Millionen Franken an die Planung und Projektierung geleistet. Vor diesem Hintergrund ist er **nicht mehr bereit**, die Ausarbeitung von alternativen Varianten finanziell zu unterstützen.*

3. Wie hoch ist der Anteil Transitverkehr, der auf der Autobahnumfahrung verkehren würde; welcher Anteil Ziel- und Quellverkehr wird erwartet?  
*Gemäss Verkehrsmodell des Kantons Bern betrug der Binnenverkehr in Biel im Jahr 2012 32%, der Ziel- und Quellverkehr je 27% und der Transitverkehr 14%. Mit der Umfahrung Biel wird der Binnenverkehr im Jahr 2030 rund 26%, der Ziel- und Quellverkehr je rund 28% und der Transitverkehr rund 18% betragen.*

4. Wie sehen die Kosten-Nutzen-Berechnungen zum Projekt Westast aus?

*Das Projekt bringt der Region Biel eine markante Verkehrsentslastung, führt zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem untergeordneten Strassennetz und zu einer Senkung der Lärmbelastung der Bevölkerung. Trotz der beträchtlichen Kosten des Projektes ist deshalb die Kosten-Nutzen-Analyse gesamthaft eher positiv zu werten. Auch die Wirksamkeitsanalyse des Projekts fällt unter Berücksichtigung raumplanerischer Aspekte grundsätzlich positiv aus, denn es vermag zur Verbesserung der Lebensqualität und der urbanen Raumverhältnisse in der gesamten Region Biel beizutragen.*

5. Wie hoch ist der aktuelle Preisstand des Projektes aus Sicht des Bundes?

*Gemäss dem Dossier des Ausführungsprojekts beläuft sich der Kostenvoranschlag für das Projekt auf ca. 2200 Mio. Franken. In diesem Betrag sind die MWST von 8% und 10% für Diverses und Unvorhergesehenes enthalten. Ebenfalls inbegriffen sind die Kosten der flankierenden Massnahmen, der Ersatzmassnahmen, des Landerwerbs, der archäologischen Grabungen sowie der Honorare.*

6. Mit welchen Kosten ist seitens Stadt Biel bzw. Kanton Bern zu rechnen?

*Die Finanzierung erfolgt unter Berücksichtigung einer finanziellen Aufteilung zwischen Bund und Kanton Bern im Verhältnis 87% / 13% für die Projektbestandteile "Vingelztunnel" und "Westast" sowie im Verhältnis 74% / 26% für den Projektbestandteil "Zubringer rechtes Seeufer". Was die verkehrlichen flankierenden Massnahmen angeht, so findet eine finanzielle Aufteilung zwischen dem Bund und Dritten (Kanton, Gemeinden) gemäss den in der Richtlinie des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) erlassenen Grundsätzen statt. Laut dem aktuellen Kostenvoranschlag des Ausführungsprojekts verteilen sich die finanziellen Beiträge wie folgt: Bund: 1852 Mio. Franken (Projekt inkl. Beteiligung an flankierenden Massnahmen). Kanton Bern: 320 Mio. Franken (Projekt inkl. Beteiligung an flankierenden Massnahmen). Stadt Biel: 13 Mio. Franken (Beteiligung an flankierenden Massnahmen Westast). Gemeinde Nidau: 800 000 Franken (Beteiligung an flankierenden Massnahmen Westast). Gemeinde Port: 80 000 Franken (Beteiligung an flankierenden Massnahmen Westast).*

7. Wie gross ist die Kosteneinsparung mit Verzicht auf die beiden innerstädtischen Autobahnanschlüsse Bienne Centre und Seevorstadt?

*Beim aktuellen Stand der Planung dieser Autobahnanschlüsse können die potenziellen Einsparungen je nach gewählten Varianten nur grob geschätzt werden. Sie belaufen sich für die beiden Anschlüsse auf etwa **400 Mio. Franken**.*

8. Ist der Bund bereit, sich an flankierenden Massnahmen zu beteiligen, welche die negativen verkehrlichen Auswirkungen dämpfen sollen?

*Im vorgelegten Projekt sind flankierende Massnahmen in Höhe von insgesamt 33 Mio. Franken vorgesehen. Davon gehen etwa 15 Mio. Franken zu Lasten des Bundes. Der definitive Beitrag des Bundes erfolgt auf der Basis der Detailprojekte gemäss den in der ASTRA-Richtlinie definierten Grundsätzen.*

9. Wie verhält sich der Bund, wenn die geplanten flankierenden Massnahmen seitens Stadt Biel und Kanton Bern nicht oder nur teilweise realisiert werden?

*Die Durchführung der flankierenden Massnahmen, die im Rahmen des Ausführungsprojekts bewilligt wurden, ist verbindlich und fällt in die Zuständigkeit des Kantons. Diese flankierenden Massnahmen müssen realisiert werden, damit das untergeordnete Strassennetz entlastet werden kann. Der Bund leistet nur dann finanzielle Beiträge, wenn die flankierenden Massnahmen auch realisiert werden. Er verfügt diesbezüglich allerdings **über keinerlei Zwangsmittel gegenüber dem Kanton.***

10. Ist der Bund bereit, für die verkehrlich flankierenden Massnahmen zusätzliches Geld aufzuwenden?

*Die finanzielle Beteiligung des Bundes an den verkehrlich flankierenden Massnahmen wird durch die in der ASTRA-Richtlinie erlassenen Grundsätze festgelegt. Dadurch wird gewährleistet, dass die finanzielle Beteiligung des Bundes schweizweit einheitlich erfolgt. Von diesen Grundsätzen soll auch beim Westast Biel nicht abgewichen werden.*

11. 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?

***Nein.***

12. Für den Autobahnanschluss Seevorstadt sowie den Bau und Betrieb des Vingeltunnels muss in die seit 1956 unter Naturschutz stehende "Felseck" eingegriffen werden. Wie beurteilt der Bundesrat diesen Eingriff?

*Das Projekt wurde unter Einbezug der Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) sowie der kantonalen und eidgenössischen Naturschutzämter hinsichtlich der grösstmöglichen Schonung erarbeitet.*