

Entwurf - Medienmitteilung zum Bericht Seelandtangente vom 30.8.2022

Zu geringe Entlastungswirkung einer Seelandtangente

Die Entlastungswirkung einer Seelandtangente zur Schliessung der Nationalstrassennetzlücke in der Region Biel ist zu gering und könnte gar zu einem weiteren Verkehrswachstum führen. Die Umweltbeeinträchtigungen fallen im Verhältnis zum Nutzen so hoch aus, dass diese Streckenführung als nicht bewilligungsfähig beurteilt wird. Zu diesen Erkenntnissen kommt eine vertiefte Abklärung durch die Experten von Transitec und urbaplan im Auftrag von espace Biel/Bienne.Nidau.

Für die langfristige Lösung zur Schliessung der Nationalstrassenlücke in der Region Biel ist unter anderem die Variante einer Seelandtangente wieder ins Spiel gekommen, nachdem das Plangenehmigungsverfahren für den Westast Biel abgebrochen wurde. Aufgrund der Empfehlung der Reflexionsgruppe hat die Behördendelegation von espace Biel/Bienne.Nidau eine Abklärung zur Zweckmässigkeit einer solchen Streckenführung südlich des Bielersees in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse der durch das Verkehrsplanungsbüro Transitec zusammen mit den raumplanungs- und umweltrechtlichen Experten der Beratungsfirma urbaplan erstellten Studie liegen nun vor. Es ist die erste derartige Studie zu einer Nationalstrassenführung durch das Seeland.

Analysiert wird in der Studie die verkehrliche und raumplanerische Zweckmässigkeit. Sodann wird die Genehmigungsfähigkeit beurteilt. Die technische Machbarkeit wird hingegen nicht untersucht. Die verschiedenen Varianten, welche seit den 60-er Jahren ins Spiel gebracht wurden, sind in drei Hauptvarianten im Betrachtungsperimeter zwischen Biel, Lyss und Aarberg, Kerzers, Ins bis zum südlichen Bielerseeufer zusammengefasst. Die Studie geht davon aus, dass die zweispurige Nationalstrasse hauptsächlich unterirdisch geführt würde, wobei die Arbeiten wegen des schlechten Baugrunds mehrheitlich im Tagbau, also oberirdisch, erfolgen müssten.

Siedlungsdruck entlang der Seelandtangente steigt

Bei allen drei untersuchten Varianten führt eine Seelandtangente auf den heutigen Verkehrsachsen am linken und am rechten Bielerseeufer sowie auf der Kantonsstrasse Kerzers - Aarberg gesamthaft lediglich zu einer Entlastung von rund 5'000 bis 6'000 Fahrzeugen pro Tag. Die Entlastung ist je nach Streckenführung vor allem lokal relevant, etwa in Aarberg durch eine Umfahrung. Selbst mit verkehrlich flankierenden Massnahmen wie Temporeduktionen oder Verkehrsdosierungen verbleiben hingegen mit einer Seelandtangente auf der A5 am linken Bielerseeufer bei Twann mehr als 6000 Fahrzeuge pro Tag. Die Verkehrsentslastung beim Fernverkehr über Grenchen oder Neunburg hinaus fällt insgesamt gering aus. Die N5 am linken Bielerseeufer würde weiterhin eine Hauptverkehrsachse bleiben, da der Verkehr vor allem lokalen und regionalen Ursprungs ist, wie die Analysen der Daten aus dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern von 2019 zeigen. Es ist davon auszugehen, dass die Realisierung einer Seelandtangente zu einer Rückstufung der N5 zur Kantonsstrasse führen würde, was für den Kanton Bern erhebliche Mehrkosten für Unterhalt und Betrieb dieser Strasse zur Folge hätte. Andererseits würden die Gemeinden entlang der Seelandtangente verkehrstechnisch besser erschlossen. Damit dürfte dort der Siedlungsdruck weiter steigen, was zu einer unerwünschten Zunahme des Strassenverkehrs durch neue Pendler führt.

Im gesamten Betrachtungsperimeter hätte eine Seelandtangente massive Auswirkungen auf die Umwelt. Besonders stark betroffen wären die Fruchtfolgefleichen. Allfällige Bodenverbesserungen könnten den Verlust an solchen Flächen nicht kompensieren. Vor allem die Variante «Umfahrung Aarberg – Kerzers» hat zudem erhebliche Auswirkungen auf die Grundwasserschutzgebiete. Und in allen Varianten wären Natur- und Landschaftsschutzgebiete, teils von nationaler Bedeutung, unmittelbar betroffen. Damit Umwelteingriffe in diesem Ausmass begründet werden können, müsste das nationale Interesse an einer Seelandtangente im Rahmen einer Interessenabwägung sehr hoch bewertet werden.

Die Bedeutung der Seelandtangente für den überregionalen und nationalen Verkehr ist nach den Abschätzungen der Studie jedoch als gering einzustufen. Es erscheint deshalb eher unwahrscheinlich, dass der Bund ein solches Vorhaben ins Nationalstrassennetz aufnehmen und finanzieren würde. Allein für die

Projektierungsphase wäre mit einem Zeitrahmen von 20 bis 30 Jahren zu rechnen. Der Bau würde weitere zehn bis 15 Jahre in Anspruch nehmen.

Kein Präjudiz für Juratunnel

Nachdem die Studie zuerst der Reflexionsgruppe vorgestellt wurde, ist sie nun von der Behördendelegation am 30. August 2022 zuhanden der Öffentlichkeit verabschiedet worden. «Wir stimmen mit dem Fazit der Studie überein, dass die Seelandtangente nicht weiterverfolgt werden soll», erklärt Erich Fehr, Stadtpräsident von Biel und Präsident der Behördendelegation. Die Studie ist für die Behörden von grosser Bedeutung bei der Beurteilung und den weiteren Diskussionen für eine langfristige Lösung zur Schliessung der Nationalstrassenlücke der A5 in der Region Biel. Andere Varianten wie ein Juratunnel sollen nun eigenständig ebenfalls auf Nutzen und Wirkung im Verhältnis zu den Umweltbeeinträchtigungen untersucht werden. «Die Studie stellt kein Präjudiz für eine solche Variante dar», betont Erich Fehr.

Empfehlungen aus Dialogprozess Westast umsetzen

Die übergeordnete Projektorganisation espace Biel/Bienne.Nidau hat die Aufgabe, die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung im Raum Biel West (Biel, Nidau, Brügg, Ipsach und Port) abzustimmen. Sie koordiniert die Umsetzung der Empfehlungen aus dem Dialogprozess Westast Biel, baut ein Monitoring und Controlling zur Verkehrsentwicklung in der betreffenden Region auf und stellt eine übergeordnete Kommunikation und Partizipation sicher. Die Leitung obliegt der Behördendelegation, welcher als politisches Steuerungsorgan die politischen Vertreter der beteiligten Gemeinden, des Kantons und des Vereins seeland.biel/bienne angehören. Die Reflexionsgruppe besteht aus Vertreterinnen und Vertretern von Fachverbänden und Interessengruppierungen aus der Region. Sie trifft sich regelmässig zum Informationsaustausch mit den Behörden und den Projektverantwortlichen von espace Biel/Bienne.Nidau.

Weitere Informationen

Thomas Berz, Geschäftsleiter Verein seeland.biel/bienne, Mitglied der Projektkommission EBBN,
Tel: 031 388 60 65 | Mail: t.berz@seeland-biel-bienne.ch

Andreas Schneider, Medienstelle espace Biel/Bienne.Nidau
Tel: 076 410 09 67 | Mail: admin@espace-bbn.ch

Die Studie, eine Zusammenfassung auf Deutsch und Französisch sowie weitere Informationen zu espace Biel/Bienne.Nidau sind unter www.espace-bbn.ch zu finden.