

Studie zur Seelandtangente

2022

Seeland (CH/BE)

Auftraggeber-in

Espace Biel/Bienne.Nidau

Auftrag

Abklärungen zur verkehrlichen und raumplanerischen Zweckmässigkeit und Bewilligungsfähigkeit

Referenzperson

Claudia Christiani
Kreisoberingenieurin, Oberingenieurkreis III,
Tiefbauamt des Kantons Bern
031 635 96 12

Arbeitssteam

S. Claveria, Geografin-Raumplanerin (Stv. PL)
H. Brendow, Geografin-Raumplanerin

Partnerfirmen

Transitec SA, Verkehrsplanung (PL)

Factsheets zu den raumplanerischen Themen



Eine Bieler Geschichte

Die Idee einer Seelandtangente ist nicht neu. 1969 zeichnet U. Roth in seinem Bericht «Stadt und Region Biel» eine Seelandtangente auf. Die Seelandtangente wurde damals von Bund und Kanton zugunsten des Bieler Westastes verworfen (Schliessung der A5-Netzlücke). Der hohe Widerstand aus der Bevölkerung gegen den Westast hat dazu geführt, dass das Projekt 2021 abgeschrieben wurde.

In diesem Spannungsfeld werden wieder weitere Alternativen thematisiert. Transitec und urbaplan wurden beauftragt, die raumplanerische und verkehrliche Zweckmässigkeit sowie die Genehmigungsfähigkeit der Seelandtangente zu beurteilen. Urbaplan hat sich dabei mit raumplanerischen Aspekten befasst, während Transitec die Verkehrsplanung untersucht hat.

Interessenabwägung

Aufgrund der zahlreichen geschützten Objekte von nationaler Bedeutung, welche von den unterschiedlichen Strassenführungen betroffen wären (FFF, Gewässer, Grundwasser, Wald, Natur- und Landschaftsschutzgebiete), steht die Seelandtangente vor Herausforderungen. Um Umwelteingriffe in diesem Ausmass rechtfertigen zu können, müsste das öffentliche Interesse an der neuen Strassenverbindung als sehr hoch bewertet werden. Basierend auf den vorliegenden Abklärungen ist dies nicht der Fall.

Schlussfolgerungen

Die Bedeutung der Seelandtangente für den überregionalen und nationalen Verkehr ist gering, was eine Finanzierung durch den Bund oder Kanton unwahrscheinlich macht. Die Seelandtangente ist derzeit weder in übergeordneten Planungsinstrumenten noch im Netzbeschluss des Bundes verankert. Das öffentliche Interesse und die verkehrliche Zweckmässigkeit der Seelandtangente sind folgend nicht gegeben.

Darstellung der drei untersuchten Varianten der Seelandtangente, mit Anschlüssen an Hochleistungsstrassen und Kantonsstrassen

