



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 273-2020
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2020.RRGR.364

Eingereicht am: 18.11.2020

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Graber (La Neuveville, SVP) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 295/2021 vom 10. März 2021
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Langfristige Zukunft der A16 zwischen La Heute und dem Bözingenfeld

Grossrätin Sandra Schneider (SVP) hat mit ihrer Motion 040-2020 verlangt, dass der Taubenlochkreisel auf der A16 auch nach Ende der Bauarbeiten beibehalten wird. Der Grosse Rat hat diese Motion am 9. September 2020 mit 133 gegen 3 Stimmen bei 4 Enthaltungen überwiesen.

Es stimmt, dass die Beibehaltung dieses Kreisels von Vorteil wäre: Verkehrsteilnehmende aus Richtung Tavannes oder Bözingenfeld können über die A16 nach Leubringen und Magglingen gelangen, der Kreisel ermöglicht das Wenden in die entgegengesetzte Fahrtrichtung, und der Verkehr in Frinvilier und Biel kann teilweise entlastet werden. All dies ist positiv.

Zudem ist es wünschenswert, dass gewisse Errungenschaften dieses Kreisels verstetigt werden. Dazu gehört in erster Linie, dass die Automobilistinnen und Automobilisten aus Leubringen und Magglingen ohne Umweg über Biel direkt auf die A16 fahren können.

Es wäre aber unangebracht, dass der Entscheid, diesen Kreisel beizubehalten, die heutige Stellung der A16 nach dem Bau des praktischen, aber unorthodoxen Autobahnanschlusses im Taubenloch für Jahrzehnte zementiert.

Wir müssen uns alle bewusst sein, dass die A16 auch nach einer Neugestaltung und Sanierung sowie mit einem Kreisel in der Taubenlochschlucht weiterhin eine Merkwürdigkeit im schweizerischen Nationalstrassennetz bleiben wird. Auch mit einer Neugestaltung wird die bergwärts führende Spur der Transjurane zwischen dem Bözingenfeld und La Heute nie wie eine Autobahn aussehen. Die der zerklüfteten Landschaft geschuldete wilde Linienführung und die an gewissen Stellen reduzierte Sicht entsprechen weder heute noch in Zukunft den Standards einer klassischen Autobahn.

Gemäss Terminologie des Bundesamts für Strassen (ASTRA) gehört die Nationalstrasse A16 heute zu den «Gemischtverkehrsstrassen». Dies gilt im Kanton Bern übrigens auch für die A5 zwischen Neuenstadt und Biel-Süd sowie für die A8 zwischen Faulensee und Interlaken-West und zwischen Unterbach und dem

Brünigpass an der Grenze zum Kanton Obwalden. Mittelfristig gesehen ist diese Situation zutiefst unbefriedigend.

Die Sanierungs- und Verkehrstrennungsarbeiten in der Taubenlochschlucht sind keine definitive Lösung des Verkehrsproblems im Südabschnitt der A16. Mittelfristig müssen der Kanton Bern und insbesondere der Berner Jura zwischen dem Bözingenfeld und La Heutte ganz klar über eine klassische Autobahn verfügen. Aus technischer Sicht müsste es durchaus möglich sein, parallel zum bestehenden Tunnel einen zweiten Tunnel zu bauen (talwärts zwischen La Heutte und dem Bözingenfeld) und die bergwärts führende Spur in eine Kantonsstrasse zu verwandeln. Wie der Berner Jura, Biel und das Seeland verdient es auch das östliche Oberland, dass die A8 zwischen Faulensee und Interlaken sowie zwischen Unterbach und Lungern zu einer klassischen Autobahn wird. Dasselbe gilt auch für die Bevölkerung am nördlichen Bielerseeufer.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten, die vorerst nur die A16 betreffen:

1. Hat der Regierungsrat die Absicht, die abgeschlossenen Sanierungs- und Umbauarbeiten zwischen dem Bözingenfeld und La Heutte als Lösung zu betrachten, mit der die in der betroffenen Region bestehenden Verkehrsprobleme für die nächsten 25 Jahre geregelt sind?
2. Ist er bereit, beim Bund vorstellig zu werden, um ihm seinen politischen Willen zu bekunden, dass rasch Studien eingeleitet werden, damit die A16 zwischen dem Bözingenfeld und La Heutte zu einer echten Autobahn ohne Mischverkehr umgewandelt wird, indem parallel zum bestehenden Tunnel mit der heute talwärts führenden Spur ein zweiter Tunnel zwischen La Heutte und dem Bözingenfeld gebaut und die Anbindung von Leubringen und Magglingen in beide Richtungen (Anschluss Biel-Nord) beibehalten werden?

Antwort des Regierungsrates

Dem Regierungsrat ist bewusst, dass die Autobahn A16 zwischen Biel Nord und La Heutte in vielen Bereichen nicht dem klassischen Ausbaustandard einer Nationalstrasse entspricht. Das kantonale Tiefbauamt hatte deshalb bereits ein Verkehrsentflechtungsprojekt mit einem neuen Tunnel für den bergseitigen Verkehr geplant. Im Jahr 2008 mit Inkrafttreten des Neuen Finanzausgleichs (NFA) sind die Nationalstrassen aber in die Zuständigkeit des Bundes übergegangen. Das für Ausbauprojekte auf den Nationalstrassen zuständige Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat dann entschieden, das kantonale Verkehrsentflechtungsprojekt aufgrund der hohen Kosten nicht weiterzuverfolgen. Stattdessen sollten auf der A16 zwischen Biel Nord und La Heutte lediglich die bestehenden Bauwerke saniert werden. Die Sanierungen sind im Gange und werden in einigen Jahren abgeschlossen sein. Gleichzeitig wurde entschieden, für den Veloverkehr und den landwirtschaftlichen Verkehr, der heute auf der Nationalstrasse geführt wird, eine separate Streckenführung einzurichten. Das Projekt ist weit fortgeschritten und wird in den nächsten Jahren umgesetzt.

Der Ausbau des Anschlusses Biel Nord zu einem Vollanschluss im Rahmen der Netzfertigstellung ist in Planung. Nach den erfolgten Entscheiden zur Westumfahrung Biel wird sich der Regierungsrat weiter beim Bund dafür einsetzen, dass das Projekt in Form der Kreiselösung umgesetzt werden kann (siehe Antwort des Regierungsrates auf die Motion 040-2020).

1. Seit 2008 ist der Bund für die Autobahn A16 zuständig. Die Sanierung der Strecke und die Entflechtung des Veloverkehrs und des landwirtschaftlichen Verkehrs werden die Verkehrssicherheitsprobleme aus Sicht des Regierungsrates deutlich entschärfen. Weitere Massnahmen sind aus heutiger Sicht nicht angezeigt.

2. Der Regierungsrat hat keinen Grund zur Annahme, dass das zuständige ASTRA das Kosten-Nutzenverhältnis des Tunnelprojekts heute anders beurteilt als 2008. Insbesondere, weil seither die Arbeiten zur Sanierung der bestehenden Bauwerke weit fortgeschritten und die Entflechtung des Velo- und Landwirtschaftsverkehrs angegangen worden sind. Deshalb erachtet es der Regierungsrat als nicht zielführend beim Bund vorstellig zu werden, um Studien für eine weitergehende Verkehrsentflechtung auf diesem Abschnitt zu fordern.

Verteiler

- Grosser Rat