



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.:	227-2022
Vorstossart:	Interpellation
Richtlinienmotion:	☐
Geschäftsnummer:	2022.RRGR.366
Eingereicht am:	18.11.2022
Fraktionsvorstoss:	Nein
Kommissionsvorstoss:	Nein
Eingereicht von:	Graber (La Neuveville, SVP) (Sprecher/in)
Weitere Unterschriften:	0
Dringlichkeit verlangt:	Nein
Dringlichkeit gewährt:	
RRB-Nr.:	299/2023 vom 15. März 2023
Direktion:	Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung:	Nicht klassifiziert

Unfallrisiken bei der Sanierung der A5 zwischen Neuenstadt und Vingelz

Seit 2021 lässt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Autobahn A5 und die dazugehörige Infrastruktur auf einer Strecke von 12,7 km zwischen dem Anschluss La Neuveville und dem Kreisel am westlichen Ortseingang der Stadt Biel umfassend erneuern. Diese umfangreiche Umstrukturierung der Autobahn A5 beinhaltet die Erneuerung der Fahrbahn, aber auch der damit verbundenen Infrastrukturen, wie insbesondere Stützmauern und Unterführungen. Die geografische Konfiguration der Autobahn, die zwischen den oft steilen Bergflanken im Norden und dem Bielersee im Süden eingezwängt ist, erschwert die Arbeiten an diesen Orten. An einigen Stellen des erneuerten Abschnitts gibt es keine Umleitungsmöglichkeiten für den Verkehr, insbesondere für Velofahrer, vor allem im östlichen Teil des betroffenen Bereichs.

Viele Arbeiten wurden bereits durchgeführt. Die Planung scheint eingehalten zu werden.

Die Kommunikation des ASTRA, insbesondere gegenüber der Bevölkerung, ist vorbildlich.

Dennoch muss man zugestehen, dass die Sanierungsarbeiten auf der A5 zwischen La Neuveville und dem Ortseingang Biel eindeutig ein erhöhtes Risiko für Zwischenfälle und Unfälle darstellen. Während der Bauarbeiten tragen die logischerweise reduzierte Breite der Fahrspuren und ihre slalomartige, sich verändernde Geometrie dazu bei, nachts noch mehr als tagsüber. Im Frühjahr 2022 führte ein Unfall zu einem dreistündigen Stau zwischen La Neuveville und Biel. Dieser Stau scheint einen Folgeunfall verursacht zu haben. Einige Abschnitte im östlichen Teil der Strecke sind für den Veloverkehr freigegeben, wodurch der Auto- und Lastwagenverkehr sehr stark verlangsamt wird. Dies führt bei den Fahrern zu Nervosität, was das Unfallrisiko erhöht.

Das ASTRA selbst ist sich dieser Unfallrisiken sehr wohl bewusst! In seiner «Info 05», die an die betroffene Bevölkerung verteilt wurde, schreibt es unter anderem, dass es die Bevölkerung

darauf aufmerksam mache, dass der Platz für Velofahrer auf der A5 aufgrund der geringen Fahrbahnbreite sehr begrenzt sei und es keine Ausweichroute gebe. Ein Überholen der Velofahrer wäre nur durch einen Spurwechsel auf die Gegenfahrbahn möglich.

Zudem können Unfälle, die sich auf der A5 zwischen La Neuveville Ost und dem Ortseingang Biel ereignen können, im Falle eines Verkehrsstaus negative Nebenwirkungen entfalten, die umso gravierender sind, als die Sanierungsarbeiten auf diesem Abschnitt häufig gleichzeitig mit dem totalen Fahrverbot auf der Berner Kantonsstrasse zwischen Lamboing und Orvin stattgefunden haben und noch stattfinden werden. Diese Strasse wird häufig von vielen Neuenburger Autofahrern benutzt, die im Bözingenfeld und im Kanton Solothurn, insbesondere in Grenchen, arbeiten.

Die für das Jahr 2022 geplanten Arbeiten auf der A5 zwischen La Neuveville und Biel gehen zu Ende. Einige Arbeiten ohne grössere Verkehrsbehinderungen werden im Winter 2022/2023 stattfinden. Die substanzielleren Sanierungsarbeiten werden im März 2023 wieder aufgenommen und aller Wahrscheinlichkeit nach 2024 abgeschlossen sein.

Die Erneuerung der Autobahn A5 zwischen La Neuveville Ost und dem Ortseingang Biel untersteht zwar dem Bund, doch die Verkehrssicherheit und die Unfälle, die sich auf diesem Abschnitt ereignen, fallen in den Zuständigkeitsbereich unseres Kantons.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie viele schwere, mittelschwere und leichte Unfälle hat die Kantonspolizei seit Beginn der Sanierungsarbeiten im Jahr 2021 registriert?
2. Ist die Häufigkeit dieser Unfälle höher oder niedriger als vor Beginn der Bauarbeiten?
3. An einigen Stellen des sanierten Abschnitts der A5 ist es physisch strikt unmöglich, von einer Fahrspur auf die andere zu wechseln. Welche spezifischen Sicherheitsmassnahmen haben der Kanton und das ASTRA ergriffen, damit Ambulanzen, Rettungsfahrzeuge und die Kantonspolizei einen Notweg auf dem sanierten Autobahnabschnitt finden können, wenn der Verkehrsfluss durch einen Velofahrer, ein sehr langsames Fahrzeug oder durch einen noch so harmlosen Unfall stark verlangsamt oder gar blockiert wird?
4. Beabsichtigt der Regierungsrat, aufgrund der Beobachtungen in den Jahren 2021 und 2022 beim ASTRA vorstellig zu werden und eine Verbesserung der Sicherheit auf dem Abschnitt der A5 zwischen La Neuveville Ost und dem Ortseingang Biel zu verlangen?
5. Während wie vieler Monate werden in den Jahren 2023 und 2024 die Arbeiten an der A5 mit der Unmöglichkeit, die Strasse zwischen Lamboing und Frinvillier zu benutzen, zusammenfallen?
6. Ist der Regierungsrat nicht der Ansicht, dass die langwierigen Strassensanierungsarbeiten in Orvin oder die vom ASTRA auf der A5 vorgenommenen Arbeiten hätten vorgezogen werden müssen, um bei einem Unfall zwischen La Neuveville und Biel einen grossen Verkehrsstau zu vermeiden?
7. Hat das ASTRA sein ursprüngliches, ab Anfang 2021 geltendes Projekt zur Sanierung der Autobahn A5 zwischen La Neuveville und dem Ortseingang Biel geändert?

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat beantwortet die aufgeworfenen Fragen wie folgt:

1. *Wie viele schwere, mittelschwere und leichte Unfälle hat die Kantonspolizei seit Beginn der Sanierungsarbeiten im Jahr 2021 registriert?*

Die Arbeiten zur Sanierung der A5 zwischen La Neuveville und Biel/Bienne wurden im Januar 2021 aufgenommen und zeitlich gestaffelt auf vier Abschnitten durchgeführt. In den zwei Jahren seit Baubeginn registrierte die Kantonspolizei auf der gesamten Strecke zwischen La Neuveville und Biel/Bienne insgesamt 32 Unfälle. Die Unfälle verteilen sich wie folgt:

2021 Insgesamt 11 Unfälle (drei Unfälle mit Sachschaden, vier Unfälle mit leichtverletzten Personen, vier Unfälle mit schwerverletzten Personen)

2022 Insgesamt 21 Unfälle (14 Unfälle mit Sachschaden, vier Unfälle mit leichtverletzten Personen, drei Unfälle mit schwerverletzten Personen)

2. *Ist die Häufigkeit dieser Unfälle höher oder niedriger als vor Beginn der Bauarbeiten?*

Im Vergleich zu den drei Jahren vor Beginn der Bauarbeiten lassen sich für das Jahr 2021 keine signifikanten Veränderungen in den Unfallzahlen feststellen. Im Jahr 2022 zeigt sich ein deutlicher Anstieg von elf auf einundzwanzig Unfällen. Die Zunahme basiert auf einer Häufung der Unfälle mit Sachschaden. Die Hauptunfallursachen waren zu nahes Aufschliessen, vorschriftswidriges Begegnen (Kreuzen in Längsrichtung) oder ungenügendes Rechtsfahren sowie Missachtung eines Signals. Der Regierungsrat hält fest, dass nach einer Auswertung der Unfallaufnahmeprotokolle der Kantonspolizei bei keinem der Unfälle in den Baustellenbereichen ein kausaler Zusammenhang mit den Sanierungsarbeiten des Bundes festgestellt wurde. Die meisten der 2022 erfassten Unfälle ereigneten sich ausserhalb des Baustellenbereichs, insbesondere auf der Neuenburgstrasse in Biel-Bienne. Insgesamt gab es während der Bauphase im letzten Jahr weniger Unfälle als während des Normalbetriebs. Die Harmonisierung der Geschwindigkeit auf 60 km/h auf der gesamten Strecke führte zu einer Beruhigung des Verkehrs. Das hat jedoch die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden beeinträchtigt und Auffahrunfälle verursacht.

3. *An einigen Stellen des sanierten Abschnitts der A5 ist es physisch strikt unmöglich, von einer Fahrspur auf die andere zu wechseln. Welche spezifischen Sicherheitsmassnahmen haben der Kanton und das ASTRA ergriffen, damit Ambulanzen, Rettungsfahrzeuge und die Kantonspolizei einen Notweg auf dem sanierten Autobahnabschnitt finden können, wenn der Verkehrsfluss durch einen Velofahrer, ein sehr langsames Fahrzeug oder durch einen noch so harmlosen Unfall stark verlangsamt oder gar blockiert wird?*

Zuständig für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf der A5 ist das ASTRA. Das Sicherheitskonzept des ASTRA sieht für den Fall eines Unfalls die Sperrung der nicht betroffenen Fahrspur vor, um den Blaulichtorganisationen den Zugang zur Unfallstelle zu gewährleisten. Neben dem während der Bauzeit präsenten Verkehrsdienst stehen dazu zusätzlich Sicherheitsverantwortliche bereit. Das Konzept hat sich nach Aussagen des ASTRA bewährt, bisher konnte bei sämtlichen Unfällen sowohl die Sicherung der Unfallstelle wie auch die Verkehrsregelung bis zum Eintreffen der Polizei durch die Sicherheitsverantwortlichen der Baustelle sichergestellt werden. Für die anstehenden Arbeiten wird

aber die Verkehrsführung weiter optimiert, insbesondere auch um die Blaulichteinsätze im Ereignisfall und die Räumung der Fahrbahn bei Unfällen zu erleichtern.

4. *Beabsichtigt der Regierungsrat, aufgrund der Beobachtungen in den Jahren 2021 und 2022 beim ASTRA vorstellig zu werden und eine Verbesserung der Sicherheit auf dem Abschnitt der A5 zwischen La Neuveville Ost und dem Ortseingang Biel zu verlangen?*

Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass das ASTRA alle notwendigen Massnahmen ergriffen hat, um die Sicherheit zu gewährleisten.

5. *Während wie vieler Monate werden in den Jahren 2023 und 2024 die Arbeiten an der A5 mit der Unmöglichkeit, die Strasse zwischen Lamboing und Frinvillier zu benutzen, zusammenfallen?*

Die Strasse zwischen Lamboing und Frinvillier wird 2023 von April bis Oktober und 2024 von April bis Juli gesperrt sein. Der Transitverkehr wird über Lamboing - Orvin West - Leu- bringen - Biel Nord und umgekehrt umgeleitet.

6. *Ist der Regierungsrat nicht der Ansicht, dass die langwierigen Strassensanierungsarbeiten in Orvin oder die vom ASTRA auf der A5 vorgenommenen Arbeiten hätten vorgezogen werden müssen, um bei einem Unfall zwischen La Neuveville und Biel einen grossen Verkehrsstau zu vermeiden?*

Der Regierungsrat verweist darauf, dass sowohl die Arbeiten des ASTRA als auch die des Kantons von unterschiedlichen Verfahren abhängen, deren Dauer erheblich variieren kann und die durch nicht planbare Faktoren verzögert werden können. So dauerte beispielsweise das Genehmigungsverfahren für die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt von Orvin sieben Jahre. Unter diesen Umständen ist es äusserst schwierig, die Arbeiten im Voraus zu planen und zu koordinieren, selbst wenn dies, wie im vorliegenden Fall, die Absicht der beteiligten Parteien ist.

7. *Hat das ASTRA sein ursprüngliches, ab Anfang 2021 geltendes Projekt zur Sanierung der Autobahn A5 zwischen La Neuveville und dem Ortseingang Biel geändert?*

Nein. Die in den Jahren 2019 bis Frühling 2021 ausgearbeiteten Massnahmenprojekte sind nach wie vor gültig. Die noch nicht ausgeführten Arbeiten werden ohne namhafte Änderungen wie geplant ausgeführt.

Verteiler

– Grosser Rat