

Der Grosse Rat des Kantons Bern

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

Dienstag (Vormittag), 26. Januar 2016

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

21 2015.RRGR.836 Motion 203-2015 Graber (La Neuveville, SVP)
Bau einer echten vierspurigen Autobahn zwischen dem Bözingenfeld und La Heutte

Vorstoss-Nr.: 203-2015
Vorstossart: Motion
Eingereicht am: 31.08.2015
Eingereicht von:

Graber (La Neuveville, SVP)
(Sprecher/in)
Schnegg (Champoz, SVP)
Müller (Orvin, SVP)

Weitere Unterschriften: _____ 0
RRB-Nr.: 1400/2015 vom 25. November 2015
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

Bau einer echten vierspurigen Autobahn zwischen dem Bözingenfeld und La Heutte

Der Regierungsrat wird beauftragt, beim ASTRA und ganz allgemein beim Bund zu intervenieren, damit zwischen dem Bözingenfeld und La Heutte eine echte vierspurige Autobahn entsteht. Er greift dafür auf alle institutionellen Möglichkeiten und alle ihm zur Verfügung stehenden Kontakte zurück.

Begründung:

Die letzten Abschnitte der Nationalstrasse A16, die sich noch im Bau befinden, werden Ende 2016 eingeweiht und dem Verkehr übergeben. Dann wird die 85 km lange Strecke zwischen Boncourt und dem Bözingenfeld – dem Anschlussort zwischen der A5 und der A16 – endlich durchgehend befahrbar sein. Die vollständige Öffnung dieser Autobahn wird zur wirtschaftlichen Entwicklung der Berner Juras, Biels, des Seeland und des ganzen Jurabogens beitragen. Auf der A16 besteht aber noch eine Absurdität, denn zwischen dem Bözingenfeld und La Heutte gibt es noch Langsamverkehr, d. h. Velofahrer und landwirtschaftliche Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit von unter 60 km/h. Diese Situation kommt in der Schweiz sehr selten vor. Das ASTRA hat sich zwar verpflichtet, auf der Strecke Bözingenfeld–La Heutte Sanierungsmassnahmen vorzunehmen und Strasseninfrastrukturen zu bauen, um diesen Abschnitt vom Langsamverkehr zu entlasten. Das ASTRA wird diese Arbeiten aber voraussichtlich nicht vor 2022 einleiten. Ausserdem ist den Plänen des ASTRA zu entnehmen, dass dieser A16-Abschnitt zwischen dem Bözingenfeld und La Heutte auch nach den entsprechenden Arbeiten nicht alle technischen Eigenschaften einer klassischen vierspurigen Autobahn (Nationalstrasse 1. Klasse) oder Autostrasse (Nationalstrasse 2. Klasse) aufweisen wird.

Schon heute weist der Verkehr auf dieser Strecke gravierende Nachteile auf. Und diese werden sich mit der vollständigen Eröffnung der A16 Ende 2016 noch klar verschlechtern, vor allem, weil 2017 dann die Ost-Umfahrung Biel eröffnet wird, was sicherlich zu einer starken Verkehrszunahme auf dieser Strecke – der dritt wichtigsten zwischen Frankreich im Norden und dem Mittelland – führen wird. Die vom ASTRA vorgesehenen Sanierungsarbeiten werden hingegen nicht zu einer wesentlichen Erhöhung der Sicherheit und des Verkehrsflusses in der Taubenlochschlucht beitragen. Nur ein Umbau des heutigen A16-Abschnitts zwischen dem Bözingenfeld und La Heutte in eine echte Autobahn ohne zu enge Kurven sowie der Bau einer neuen Kantonsstrasse zwischen La Heutte und Biel wären langfristig gesehen eine wirklich befriedigende Lösung. Die A16 muss auf der ganzen Strecke eine echte Autobahn werden, die dem Vergleich mit anderen Nationalstrassen zweiter und dritter Klasse standhält. Diese Notwendigkeiten sind der Grund für diese Motion.

Antwort des Regierungsrats

Der Kanton Bern ist mehrmals beim ASTRA vorstellig geworden, um vom Bund zwischen La Heutte und dem Bieler Bözingenfeld eine echte vierspurige Autobahn ohne Langsamverkehr zu erhalten. Um die Chancen auf einen positiven Entscheid zu erhöhen, hatte der Kanton Bern dem ASTRA eine Studie zukommen lassen, in der die Verkehrssicherheitsmängel auf diesem Abschnitt aufgezeigt wurden.

Die Budgetkürzungen auf eidgenössischer Ebene haben die Weiterverfolgung des Projekts Doppelspurausbau auf der alten ansteigenden Spur durch einen neuen und grösstenteils untertunnelten Autobahnverlauf beeinträchtigt. Mit diesem Projekt wäre es möglich gewesen, zwischen La Heutte und Biel eine echte vierspurige Autobahn zu realisieren.

Der Kanton Bern hat im Gegenzug den Auftrag erhalten, ein Projekt zur Trennung von Langsamverkehr und Autobahnverkehr zu erarbeiten. Das Ausführungsprojekt wurde am 13. Dezember 2013 nach einem langen Mediationsverfahren mit den Einsprechern und einem Konsultationsverfahren mit den betroffenen Ämtern genehmigt. Gegen das Projekt des Kantons Bern gingen keine Beschwerden ein. Seit 2008 ist der Bund Eigentümer dieses Nationalstrassenabschnitts und somit für den Unterhalt, die bauliche Gestaltung und die Projektrealisierung zuständig. Die Prioritäten für die Umsetzung der genehmigten Projekte werden nach ASTRA-internen Kriterien festgelegt.

Der Kanton Bern hat nach hartem Ringen die Genehmigung des Ausführungsprojekts zur Abtrennung des Langsamverkehrs erhalten, was zu einer höheren Verkehrssicherheit führen wird. Das Projekt hängt eng mit den Unterhalts- und Sanierungsarbeiten (UPlaNS) zusammen, die kurzfristig auf diesem Abschnitt geplant sind. Die Verbesserung der Infrastruktur in diesem Sektor ist nötig, und der Kanton unterlässt es nicht, den Bund daran zu erinnern, dass es unabdingbar ist, innert nützlicher Frist und mittels bestehender Projekte die Sicherheit der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, insbesondere beim Langsamverkehr, dies vor allem auch im Hinblick auf die Verkehrszunahme nach der Inbetriebnahme der letzten Transjurane-Abschnitte und der N5-Ostumfahrung Biel.

Der Bund verfügt nicht über alle erforderlichen Kredite, um die prioritären Projekte zu realisieren, und beantragt die Einrichtung eines unbefristeten Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF). Es handelt sich hierbei um einen wegweisenden Entscheid in der schweizerischen Verkehrspolitik, für den noch nicht alle politischen Beschlüsse gefasst worden sind.

Im gegenwärtigen Kontext und vor dem Hintergrund der Realisierung des Ausführungsprojekts zur Abtrennung des Langsamverkehrs, was innerhalb einer angemessenen Frist zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und einer separaten Spur für den Langsamverkehr führen wird, ist der Regierungsrat der Auffassung, dass es sinnvoller ist, den Abschluss dieses ersten, bereits vorangeschrittenen Projekts zu begünstigen. Eine Unterstützung des erarbeiteten Projekts schliesst eine spätere Intervention über die institutionellen Mittel nicht aus. Eine derzeitige Intervention scheint nicht zielführend, da sie dem ersten Projekt schaden oder es gefährden und dessen Umsetzung verzögern könnte.

Der Regierungsrat beantragt:
Ablehnung

Präsident. Wir kommen zur Motion Graber: «Bau einer echten vierspurigen Autobahn zwischen dem Bözingenfeld und La Heutte». Der Regierungsrat lehnt diese Motion ab. Wir führen eine freie Debatte. Die Motionärin hat das Wort.

Anne-Caroline Graber, La Neuveville (SVP). Le 31 août 2015, j'ai déposé une motion intitulée «Aménagement d'une véritable autoroute à quatre voies entre les Champs-de-Boujean et La Heutte». Au moment d'élaborer cette motion, je savais parfaitement que l'OFROU, ASTRA en allemand, prévoyait d'une part d'entreprendre des travaux d'assainissement sur le tronçon de l'A16 entre La Heutte et les Champs-de-Boujean, et d'autre part d'aménager des infrastructures permettant de séparer le trafic lent du trafic ordinaire. C'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai pris connaissance de la réponse du Conseil-exécutif à ma motion. J'ai notamment pris bonne note de la crainte du gouvernement qu'une intervention à brève échéance du canton de Berne auprès de l'Office fédéral des routes visant à obtenir la construction d'une véritable autoroute à quatre voies entre les Champs-de-Boujean et La Heutte pourrait mettre en cause les travaux d'assainissement planifiés dans ce secteur dès 2022 au mieux. Consciente de cette préoccupation légitime, je tiens à informer d'emblée le

Grand Conseil et le Conseil-exécutif que je suis disposée à transformer ma motion en un postulat beaucoup moins contraignant.

Si vous acceptez ma proposition, notre canton pourrait intervenir un peu plus tard auprès de la Confédération pour rappeler aux autorités fédérales compétentes que s'il accepte volontiers les travaux d'assainissement et de séparation du trafic dans les Gorges du Taubenloch, il ne saurait considérer ces travaux, aujourd'hui absolument nécessaires, comme une solution définitive aux problèmes de circulation qui se manifestent en ces lieux. Je suis certaine que la majorité des membres de notre Conseil souhaite qu'à long terme notre canton, et le Jura bernois en particulier, puisse disposer d'une véritable autoroute entre les Champs-de-Boujean et La Heutte. Et c'est bien là que réside le problème fondamental. Même aménagé et assaini, le tronçon Champs-de-Boujean–La Heutte de la Transjurane continuera à représenter une véritable incongruité au sein du réseau des routes nationales de notre pays. Même restructurée, la voie montante de la Transjurane entre les Champs-de-Boujean et La Heutte ne ressemblera pas du tout à une autoroute: sa géométrie tourmentée, la visibilité réduite qu'elle offre en certains endroits ne répondront demain pas plus qu'aujourd'hui aux standards d'une véritable autoroute. En Suisse, il n'y a guère que le Col du Brünig et le tronçon Faulensee–Leissigen, parties intégrantes de l'autoroute A8, qui relèvent de la même incongruité. Et encore, d'après nos informations, l'OFROU serait disposé à construire un tunnel de faite de quelques trois kilomètres, sous le col du Brünig, pour que l'autoroute A8 soit une véritable autoroute entre Spiez et sa jonction avec l'autoroute A2 près de Hergiswil dans le demi-canton de Nidwald.

Selon des sources très bien informées, l'OFROU ne serait toutefois pas du tout pressé de creuser ce tunnel en raison du peu d'empressement du canton de Berne et du demi-canton d'Obwald à obtenir la réalisation de ce projet. C'est bien la preuve qu'il faut constamment insister auprès de la Confédération, et de l'OFROU en particulier, pour obtenir gain de cause dans le domaine si vital pour le développement socio-économique de l'aménagement des autoroutes. Le texte que je suis disposée à transformer en postulat n'obéit à aucune motivation idéologique. Au travers de mon intervention, je souhaite simplement défendre les intérêts légitimes de notre canton et du Jura bernois. N'oublions pas que l'ouverture de l'A16 dans son intégralité en décembre 2016, et tout autant l'ouverture du contournement Est de Bienne en 2017, vont entraîner une augmentation très importante de la circulation. À long terme, seul le percement d'un nouveau tunnel autoroutier et la restitution de l'actuelle voie montante au réseau des routes cantonales permettront d'absorber le trafic autoroutier dans les Gorges du Taubenloch de manière satisfaisante. Rappelons-le aux autorités fédérales compétentes! C'est le sens de mon postulat, je vous saurais gré de l'accepter, ce serait une vraie contribution à l'intérêt général de notre canton.

Präsident. Est-ce que j'ai bien compris, vous avez transformé en postulat? (*Frau Grossrätin Graber bestätigt dies.*) Somit wurde der Vorstoss in ein Postulat umgewandelt. Die Regierung hat sich zu dieser Vorstoss-Form nicht geäussert. Ist das Postulat im Rat bestritten? – Dies ist der Fall. Dann können sich die Fraktionen anmelden.

Francis Daetwyler, Saint-Imier (SP). J'ai bien pris note de la proposition de notre collègue Anne-Caroline Graber de transformer sa motion en postulat. Je dirai en préambule qu'un postulat est une demande d'étude, or ici ce qui est demandé, c'est d'intervenir auprès de la Confédération, je ne vois pas très bien ce que cela changerait d'avoir un postulat ou une motion, puisque le but final est une intervention auprès de la Confédération. À l'instar des motionnaires, le groupe socialiste reconnaît que la situation actuelle de l'A16 n'est pas satisfaisante et que la mixité du trafic représente des dangers. J'aime aussi rappeler qu'à ce sujet le canton est intervenu à répétées reprises auprès de la Confédération. Actuellement, comme la motionnaire l'a dit, il existe un projet d'assainissement de la route avec des mesures de séparation de trafic, donc d'amélioration de la situation. Pour des raisons financières, l'OFROU a retardé les travaux, et même si les besoins d'assainissement sont urgents, on sait que ces travaux ne commenceront pas avant 2020, mais rien ne prouve qu'ils commenceraient effectivement en 2020. Je pense qu'il y a aussi de la tactique de la part de la Confédération, où il s'agit de démontrer accessoirement que le FORTA est absolument indispensable pour financer de tels travaux. Le groupe socialiste partage l'analyse du Conseil-exécutif selon laquelle une telle intervention aurait pour principal résultat de perdre du temps et il nous apparaît ici, qu'il s'agisse d'un postulat ou d'une motion, que le résultat final serait le même, c'est-à-dire que cela donnerait avant tout l'occasion à l'OFROU de dégager en touche.

Encore une remarque sur le contexte financier. Si l'on veut que ce projet se réalise, à savoir l'assainissement du tronçon existant et le renforcement de la sécurité – il y a là un consensus entre le canton, le Grand Conseil, le Conseil du Jura bernois, mais aussi l'Assemblée interjurassienne – je crois que la première chose à faire est de déposer un frein massif au projet de deuxième trou routier ou de cinquième trou dans le Gothard, ce sera un trou qui sera non seulement inutile dans nos belles régions alpines, cœur de la Suisse selon certains, mais aussi un trou béant et nuisible dans le financement d'autres projets nettement plus urgents et en fait l'investissement le plus inutile depuis la construction de la tour de Babel. Donc en reconnaissant l'urgence de la nécessité d'améliorer la situation de la route du Taubenloch, je vous invite quand même au nom du groupe socialiste à refuser cette intervention.

Patrick Gsteiger, Eschert (EVP). C'est vrai que la situation de cette route est particulière, mais paradoxalement on y enregistre peu d'accidents et généralement la fluidité du trafic est bonne. Toutes proportions gardées, cette motion nous fait un peu penser au projet de deuxième tube au Gothard, où à grand prix on veut construire quatre voies et au final n'en utiliser que deux. En plus dans le cas qui nous occupe, l'argent nécessaire n'est pas disponible à la Confédération. Le parti évangélique rejette donc cette motion, sous quelle forme que ce soit. Nous attendons de voir l'évolution du projet cantonal de séparation du trafic.

Peter Moser, Biel/Bienne (FDP). Ich möchte eine Interessenbindung bekannt geben: Ich betreibe zwei Buslinien, die im Stundentakt auf einem Teil dieser Strasse auf- und abfahren. Wir haben eine echte Autobahn, doch sie wird von den falschen Verkehrsteilnehmern genutzt. Es wäre schön, wenn wir den Langsamverkehr endlich von dieser Strasse weg hätten. Doch wie die Regierung sagt, ist eine Lösung in Vorbereitung, wenn auch nicht jene Lösung, die man gerne gehabt hätte. Darin bin ich mit der Postulantin einig. Wir hätten lieber einen neuen Tunnel für die bergführenden Spuren gehabt, dann hätte man die alte Kantonsstrasse wieder zu dem machen können, was sie einmal war. Doch das ASTRA hat andere Prioritäten. Der Bund hat kein Geld, und seitens unseres Kantons klingt es ähnlich. Wenn man schon Prioritäten setzen muss, dann haben aus Sicht unserer Fraktion die Umfahrungen Oberaargau und Burgdorf eine weitaus höhere Priorität als die Investition in eine echte Autobahn Richtung Berner Jura, Kanton Jura und Frankreich. Wir müssen die Lösung, die heute vorliegt und umgesetzt werden soll, akzeptieren. In ihrer Antwort beschreibt die BVE klar, was der Kanton und sie selbst alles unternommen haben. Mehr kann man aus unserer Sicht nicht tun. Wichtig ist auch der letzte Satz der Antwort: «Eine derzeitige Intervention scheint nicht zielführend, da sie dem ersten Projekt schaden oder es gefährden oder dessen Umsetzung verzögern könnte.» Also wollen wir lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach. Eine Umwandlung in ein Postulat bringt aus unserer Sicht nicht viel, aber wir könnten damit leben. Doch falls der Vorstoss als Postulat angenommen würde, würden wir gleichzeitig dessen Abschreibung beantragen. Dies ist auch eine Frage der Effizienz. Schliesslich wurde der Prüfungsauftrag mit der Beantwortung dieses Vorstosses genügend erfüllt.

Hugo Kummer, Burgdorf (SVP). Auch wir von der SVP haben dieses Thema diskutiert. Ich kann gleich vorwegnehmen, dass wir diese Motion nicht unterstützen. Einem Postulat können wir hingegen zustimmen. Man verlangt eine vierspurige Autobahn vom Bözingenfeld in Richtung La Heutte. Das ist absolut vertretbar. Der Regierungsrat soll beauftragt werden, beim ASTRA in dieser Sache vorstellig zu werden und allgemein beim Bund zu intervenieren. Hier ist bereits etwas geschehen: Der Abschnitt der A16 wird Ende 2016 fertig sein. Wir empfinden es auch als problematisch, dass ein kleines Teilstück für den Langsamverkehr, also für Velos und landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge, offen ist. Dies ist sicher nicht ideal und wünschenswert. Aber das ASTRA hat sich bereits dahingehend geäussert, dass man Sanierungsmassnahmen vornehmen wolle. Voraussichtlich wird dies bis 2020 der Fall sein. Dies spricht dafür, dass man die Problematik auch beim ASTRA erkannt hat. Der Kanton hat bereits mehrmals beim ASTRA interveniert. Man hat die gewünschten Ziele bekannt gegeben und Studien in Auftrag gegeben, um auf die bestehenden Mängel hinzuweisen. Doch die Budgetkürzungen beim Bund haben hier ihre Wirkung gezeigt. Das kennen wir ja auch aus dem Kanton Bern. Im Jahr 2008 wurde dieses Teilstück dem Bund als Eigentum übergeben. Die Infrastruktur auf diesem Abschnitt wurde bis jetzt noch nicht verbessert. Doch der Kanton kann den Bund lediglich ermuntern, aber er kann ihm keine Auflagen und Vorschriften machen. Nach Aussage des Bundes ist ganz klar, dass die nötigen Mittel im Moment nicht vorhanden sind. Das sehen wir auch ein. Unsere Meinung ist klar: Es ist immer noch so, dass derjenige bestimmt, der bezahlt.

Deshalb können wir nicht gross auf die diesbezüglichen Entscheide einwirken. Unsere Fraktion kann einem Postulat jedoch grossmehrheitlich zustimmen.

Pierre Amstutz, Corgémont (Grüne). Les motionnaires demandent au Conseil-exécutif d'intervenir auprès de l'OFROU, et plus généralement auprès de la Confédération, afin d'obtenir de cette dernière l'aménagement d'une véritable autoroute à quatre voies de La Heutte aux Champs-de-Boujean. Il faut le rappeler ici, la particularité de l'A16 qui sera en principe ouverte à fin 2016, c'est que c'est la seule autoroute qui comprend, en Suisse, un tronçon sur lequel nous pouvons rencontrer du trafic lent, des cyclistes ou des véhicules agricoles. Mais les propositions du Conseil-exécutif et le projet qu'il est en train d'étudier pourraient résoudre ce problème-là. Le groupe des Verts est unanimement opposé à cette motion, même sous forme de postulat. Voici les arguments sur lesquels il s'appuie pour ne pas la soutenir. Une partie non négligeable des 85 kilomètres que compte le tracé de Boncourt aux Champs-de-Boujean ne comprend qu'une piste, ceci principalement dans le Jura bernois; plusieurs tunnels sont bidirectionnels; le nombre moyen de véhicules à l'heure ne dépasse pas 17 000, comme le Gothard actuellement d'ailleurs, contrairement à bien d'autres endroits où on dépasse 20 000 à 25 000 et à certains endroits 100 000 véhicules par jour. *(Der Präsident läutet die Glocke.)* Le nombre d'accidents graves sur le tronçon concerné, il faut le reconnaître, est faible, malgré le fait que l'on puisse y rencontrer du trafic lent. La vitesse est limitée, peut-être que cela a une incidence.

Dans l'objet qui nous préoccupe, nous devons trouver une solution pour les cyclistes et le trafic lent, mais nous sommes convaincus que le gouvernement partage cette volonté et qu'il va trouver une solution. Par manque de moyens financiers, il faut le reconnaître, plusieurs collègues l'ont déjà dit, la Confédération a abandonné la réalisation d'un tronçon à quatre voies. Le canton de Berne n'a jusqu'ici pas ménagé ses efforts et il est intervenu à plusieurs reprises déjà auprès de l'OFROU pour améliorer la situation. Nous sommes, Les Verts, sensibles aux arguments du Conseil-exécutif. Celui-ci estime en effet qu'il est plus judicieux de faire aboutir maintenant le premier projet visant à séparer le trafic lent du trafic autorisé à rouler sur l'autoroute, ceci d'autant plus qu'aucun recours n'a été présenté. Pour le gouvernement, il n'a pas été facile, il le dit d'ailleurs, d'obtenir l'approbation des plans du projet définitif. Les Verts craignent qu'en acceptant cette motion, même sous forme de postulat, nous compromettons et mettons en péril ou retardons la réalisation du projet proposé par le canton. Comme le disait un collègue, un tiens vaut mieux que deux tu l'auras. Les Verts rejettent donc unanimement le postulat et demanderont le classement.

Nathan Güntensperger, Biel/Bienne (glp). Ich weiss nicht, wer von Ihnen auf diesem Strassenabschnitt bereits unterwegs war. Die Situation ist tatsächlich ein wenig speziell und auch nicht ganz ungefährlich. Plötzlich trifft man auf einen Traktor, ein Velo oder ein Moped. Andererseits besteht diese Situation schon seit Jahrzehnten, und insgesamt läuft es recht gut. Ich bin diese Strecke selbst schon sehr oft mit dem Velo gefahren. Eigentlich ist die Strecke sicherer als manche Hauptstrasse, weil es einen breiteren Velostreifen hat als üblich, und weil die Strasse richtungsgetrennt und doppelspurig ist, was das Überholen langsamer Fahrzeuge erleichtert. Zudem ist die Höchstgeschwindigkeit auf 80 Stundenkilometer begrenzt. Grundsätzlich ist es somit nicht gefährlicher als auf jeder anderen Hauptstrasse. Trotzdem sind die Grünliberalen der Meinung, dass man diesen Streckenabschnitt vom Langsamverkehr befreien sollte. Wie der Regierungsrat ausführt, ist ein Projekt zur Abtrennung des Langsamverkehrs von diesem Strassenabschnitt in Vorbereitung. Auch wenn ich schon kritische Stimmen zu dieser Lösung gehört habe, sollte man jetzt dem ASTRA und dem Kanton nicht dazwischenfunken. Die Grünliberalen folgen somit dem Regierungsrat und werden diesen Vorstoss ablehnen. Wir werden ihn auch als Postulat ablehnen. Einen Bericht darüber zu verlangen, ob man beim Bund und beim ASTRA intervenieren soll, halten wir definitiv nicht für notwendig. Falls das Postulat überwiesen würde, würden wir uns der FDP anschliessen und das Postulat abschreiben.

Marianne Schenk-Anderegg, Schüpfen (BDP). Wie in der Antwort des Regierungsrats dargelegt wurde, liegt dieses Geschäft ganz klar in der Kompetenz des Bundes bzw. des ASTRA. Es wurde bereits sehr viel gesagt. Trotzdem möchte ich auf zwei Aussagen von Anne-Caroline Graber eingehen. Sie hat erwähnt, dass die frankophone Seite des Kantons, der Berner Jura, nicht ganz vergessen werden dürfe. Wenn die Regierung an diesem Thema arbeitet und beim ASTRA immer wieder interveniert, sehen wir den Sinn dieser Motion nicht ein. Ein Postulat können wir unterstützen, doch wir schliessen uns dem Antrag auf Abschreibung an. Weiter fahre ich jede Woche mehrmals an der

Taubenlochschlucht vorbei. Es ist nun doch etwas hoch gegriffen, das Taubenloch mit dem Gotthard zu vergleichen. Wenn man bedenkt, dass halb Europa durch den Gotthard fährt, und dies mit der Anzahl Fahrzeuge vergleicht, welche die «Bözinger-Rampe» hinauffahren, dann sieht man doch beachtliche Unterschiede. Dieser Vergleich ist nicht sehr treffend.

Präsident. Wir kommen zu den Einzelvoten.

Roland Benoit, Corgémont (SVP). J'aimerais ici vous inviter au moins à soutenir le postulat. Car dans la réponse du Conseil-exécutif, il est bien clair que des mesures seront prises et ces mesures seront prises d'ici 2022– 2024. Toutefois ce secteur où les mesures seront prises restera un secteur de route nationale. Et entre le Nord de la France jusqu'au Tessin, les gens qui passeront par là auront toujours un tronçon qui sera route nationale et non autoroute et c'est cela qui me gêne particulièrement. C'est vrai, s'il n'y a pas eu beaucoup d'accidents, cela ne veut pas dire qu'il n'y en aura pas une fois. Je doute que l'on arrive à séparer, c'est-à-dire à sortir le trafic lent de ces voies de circulation. J'ai même entendu de la part de l'OFROU que si cela devrait être le cas, finalement on fera depuis La Heutte sur les Champs-de-Boujean uniquement une voie de circulation dans la voie descendante, pour la voie montante ils n'ont pas encore de solution. Cela restera toujours une solution boiteuse et je vous rappelle que tout cela prend du temps: même si on nous dit que l'autoroute sera définitivement N16 ouverte au mois de décembre 2016, cela sera plutôt au printemps 2017. Et je vous invite à accepter le postulat et à vous opposer au classement.

Barbara Egger-Jenzer, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin. Man kann nicht behaupten, dass der Regierungsrat den Autobahnbau beziehungsweise -ausbau im Berner Jura vergessen hat. Die Problematik der Strasse bei der Taubenlochschlucht ist durchaus bekannt: Die Strasse sieht aus wie eine Autobahn, ist aber keine. Die Situation betreffend den Langsamverkehr ist wirklich unbefriedigend. Aus diesem Grund führen wir laufend Gespräche mit dem ASTRA und machen auf dieses Problem aufmerksam. Wie Sie der Antwort entnehmen konnten, arbeitet man zurzeit an einem Projekt, um den Langsamverkehr von dieser Strasse zu entfernen und diese Gefahrenquelle zu beseitigen. Wir können nicht mehr tun, als das ASTRA immer wieder darauf aufmerksam zu machen, dass wir in dieser Sache vorankommen müssen. Nun wurde diese Motion in ein Postulat umgewandelt. Liebe Grossrätinnen und Grossräte, ich möchte nicht belehrend wirken, aber ich möchte Ihnen kurz in Erinnerung rufen, was ein Postulat bedeutet: Ein Postulat ist ein Prüfungsauftrag an die Regierung. Nun bitte ich Sie, sich diesen Prüfungsauftrag anzuschauen: Der Regierungsrat wird damit beauftragt, zu prüfen, ob er beim ASTRA oder beim Bund allgemein intervenieren soll. Ich bitte Sie, im Sinne der Effizienz des Verwaltungs- und des Ratsbetriebs, auch ein Postulat abzulehnen.

Anne-Caroline Graber, La Neuveville (SVP). Merci de ces débats intéressants, même si je suis déçue qu'il n'y ait pas davantage de soutien au postulat. Cela traduit selon moi un peu un manque de courage politique. Pour ne pas compromettre la réalisation des nécessaires mesures d'assainissement de ce tronçon de l'A16, j'ai accepté, dans un sens tout à fait constructif, de transformer ma motion en un postulat qui a valeur de signal politique et qui vise à maintenir une certaine pression sur la Confédération et en particulier sur l'OFROU. Vous avez entendu mes arguments, je voudrais simplement répéter quatre choses. Premièrement, les mesures d'assainissement qui sont nécessaires ne sont absolument pas suffisantes à moyen-long terme. Deuxièmement, à Patrick Gsteiger je voudrais répéter que la situation actuelle est déjà très insatisfaisante, mais qu'elle va encore empirer avec l'ouverture totale de l'A16 et celle du contournement Est de Bienne. Troisièmement, sans une certaine pression, l'OFROU n'intervient pas et avec ce postulat, vous donneriez un signal politique qui demande de trouver une véritable solution. Quatrièmement, à l'intention des Libéraux-radicaux je voudrais insister sur le fait qu'il ne faut pas jouer une région contre une autre, mais être solidaire dans le canton de Berne. Je soutiendrai sans réserve tous les projets autoroutiers dans l'Emmental et l'Oberaargau, absolument sans réserve. Ne jouons pas la carte de l'opposition mais celle de la solidarité dans le canton de Berne! En conclusion, je sais que je n'ai quasiment aucune chance, mais s'il vous plaît, soutenez un postulat pour que l'on examine des mesures véritablement définitives pour cette autoroute. Les mesures actuelles ne sont pas suffisantes, il faut continuer à s'occuper de ce dossier et à maintenir la pression sur l'OFROU. Merci, même si j'ai peu de chance.

Präsident. Damit kommen wir zur Abstimmung über dieses Postulat, und danach allenfalls über

dessen Abschreibung. Wer das Postulat Graber annehmen will, stimmt ja, wer dies ablehnt, stimmt nein.

Abstimmung (Als Postulat)

Der Grosse Rat beschliesst
Ablehnung als Postulat

Ja	50
Nein	86
Enthalten	7

Präsident. Sie haben das Postulat abgelehnt.