

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 203-2015
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2015.RRGR.836

Eingereicht am: 31.08.2015

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

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt: Nein

RRB-Nr.: 1400/2015 vom 25. November 2015
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Ablehnung**



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. Ausser-

dem 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 Regierungsrates

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 Transjura-
ne-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 Ver-
kehrspolitik, 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 Erhö-
hung 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 Inter-
vention scheint nicht zielführend, da sie dem ersten Projekt schaden oder es gefährden und des-
sen Umsetzung verzögern könnte.

Verteiler

- Grosser Rat