

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 184-2016
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2016.RRGR.885

Eingereicht am: 13.09.2016

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Blank (Aarberg, SVP) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Nein 24.11.2016

RRB-Nr.: 1409/2016 vom 14. Dezember 2016
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert



Kreiselprojekt Chartreuse Hünibach: Viele offene Fragen

Vorgeschichte: Bereits früher gab es Bestrebungen, am fraglichen Ort einen Kreisel zu erstellen. Die zuständigen Behörden des Kantons hatten dies jedoch immer abgelehnt. Deshalb war es erstaunlich, dass in einem späteren Zeitpunkt der Kanton plötzlich doch bereit war, ein entsprechendes Kreiselprojekt zu unterstützen. An der Gemeindeversammlung vom 3.12.2014 kam das erste Kreiselprojekt Chartreuse vor die Gemeindeversammlung. Nebst dem eigentlichen Kreiselprojekt wurde die Schliessung der Personenunterführung inkl. Abbruchs der beidseitigen Lifts und Treppen beantragt. Dies führte an der Versammlung zu grosser Opposition, und die Vorlage wäre zweifellos abgelehnt worden, wenn nicht aus der Versammlung ein Antrag gestellt worden wäre, dass als Bedingung für dieses Projekt die Unterführung erhalten werden muss.

Anlässlich derselben Gemeindeversammlung vom 3.12.2014 hat der Gemeinderat die Umzonung und den Kauf des bisherigen Wendeplatzes der Verkehrsbetriebe STI als Gewerbepark-Areal absegnen lassen. Datum Kaufvorvertrag Gemeinde/STI vom 16.06.2014.

Am 29.04.2015 informiert der zuständige Kreisoberingenieur über das geänderte Projekt mit Beibehaltung der Unterführung und den beiden Lifts, jedoch Totalabbruch der 6 Aussentreppe und Neubau von fünf viel steileren, nicht den BfU-Richtlinien entsprechenden Treppen. Dies alles, um auf Biegen und Brechen den Kreisel dennoch bauen zu können.

Nirgends erwähnt wird, dass die STI bei Realisierung des Kreiselprojekts gratis verlängerte Bushaltebuchten in beiden Fahrrichtungen sowie eine privilegierte Wendeschleife rund um den geplanten Gewerbebau erhält und die Projekte Gewerbepark und Kreisel klar miteinander verknüpft sind. Es bestehen personelle Verflechtungen, d. h. es gibt Gemeindepolitiker, die ein direktes Interesse haben, dass die vorerwähnte Umzonung und der Kauf des bisherigen Wendeplatzes der Verkehrsbetriebe STI zustande kommen. Auch der zuständige Kreisoberingenieur war sowohl in das Kreiselprojekt als auch in die Geschäfte rund um den Gewerbepark direkt involviert.

Bei näherer Analyse des projektierten Vorhabens kommen viele offene Fragen und Ungereimtheiten zum Vorschein: Vorab einmal ist festzuhalten, dass keine Strassenkreuzung Chartreuse existiert. Zwei Quartierstrassen münden dort seitlich versetzt in die Staatsstrasse (Kantonsstrasse) ein. Es hat auf der Staatsstrasse im Projektbereich Kreisel noch nie einen Fussgänger- oder Velounfall gegeben. Seit Februar 2009 sind zwei Auffahrunfälle mit Sachschaden polizeilich registriert. Es gibt keine Staus, und es braucht auch bei Spitzenverkehr nie eine Verkehrsregelung.

Gemeindepolitiker hatten schon früher die Idee, man könnte doch bei der Chartreuse auch einen Kreisel bauen. Der Verkehrsfluss ist extrem einseitig, 91 Prozent Geradeausfahrende auf der Kantonsstrasse, 1 Prozent über die Hauptstrasse querend. Das Tiefbauamt lehnte den Bau eines Kreisels früher stets ab. Im letzten TBA-Update wird bestätigt, was in Fachkreisen seit langem unbestritten ist, nämlich dass der Kreisel bei stark einseitigem Verkehrsfluss nicht geeignet ist. Im vorliegenden Fall dürfte somit kein Kreisel erstellt werden.

Die Kosten von ca. 1,7 Millionen Franken erscheinen völlig unverhältnismässig im Vergleich zum angeblichen Nutzen, der aus diesem Vorhaben entstehen würde. Der fragliche Strassenabschnitt ist nicht sanierungsbedürftig, er ist in einem guten Zustand. Der technische Bericht weist nachweislich diverse Fehler und Falschaussagen auf. Die Realisierung des Kreisels hätte negative Auswirkungen auf den heute im fraglichen Bereich problemlos verlaufenden Verkehr. Die Vorgaben von Art. 3 lit. a sowie lit. d des Strassengesetzes des Kantons Bern werden mit diesem Vorhaben nicht eingehalten. Zudem wird offenbar erstmalig im Kanton Bern ein Kleinkreisel realisiert, der nicht kreisrund, sondern oval ist. Dies verletzt die massgeblichen VSS-Normen. Auch die Stellungnahme der Kantonspolizei zu solchen ovalen Kreiseln ist negativ. Alles in allem erhält man den Eindruck, dass dieses Kreiselprojekt objektiv gesehen nicht nötig, jedoch politisch gewollt ist, damit ein anderes Bauvorhaben, das primär privaten Interessen dient, realisiert werden kann.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Ist dieses Projekt dem Regierungsrat bekannt?
2. Haben sich die Tiefbauämter bei Kreisverkehrsprojekten an Kantonsstrassen (wie Ortsdurchfahrt Hünibach) an die VSS-Normen SN 640 263 und SN 640 024a sowie an die Standards Kantonsstrassen des BVE zu halten?
3. Darf das Tiefbauamt als Auftraggeber an ein Ingenieurbüro bei den Projektgrundlagen «Technischer Bericht» im Sinne des gewünschten Ergebnisses Einfluss nehmen, wie im Projekt Chartreuse geschehen?
4. Kann das Tiefbauamt Warnungen der Sicherheitsabteilung der Kantonspolizei betreffend stark elliptische Kreiselfahrbahn und das Verbot solcher Konstruktionen in EU-Ländern einfach ignorieren? Die VSS-Normen kennen nur die runde Insel mit kreisrunder Fahrbahn.

5. Weshalb hat die zuständige kantonale Behörde früher ein Kreiselprojekt an der fraglichen Stelle immer abgelehnt? Was hat sich seither geändert?
6. Bestätigt der Regierungsrat, dass die Angaben im Technischen Bericht in allen Kriterien nachweisbar wahr sein müssen? Was sind die Folgen, wenn solche Angaben nachweislich nicht stimmen und sogar vom Tiefbauamt beeinflusst wurden? Was hat das verwaltungsin-tern für Konsequenzen?
7. Hat der Regierungsrat Kenntnis von der Verknüpfung des Kreiselprojekts mit dem Projekt Gewerbepark? Hat der Regierungsrat Kenntnis von den möglicherweise bestehenden Inte-ressenskollisionen von Personen, die bei beiden Projekten involviert sind?

Begründung der Dringlichkeit: Das Baubewilligungsverfahren läuft. Die Öffentlichkeit hat ein Inte-resse daran, dass die Fragen geklärt werden, bevor eine Baubewilligung erteilt wird.

Antwort des Regierungsrates

Vor rund 15 Jahren forderte die Gemeinde Hilterfingen erstmals den Bau eines Kreisels bei der Chartreuse-Kreuzung. Obwohl auch der Kanton Defizite bei der Kreuzung festgestellt hatte, lehnte er damals den Bau eines Kreisels aus Kostengründen ab, weil der Handlungsbedarf zu wenig dringend war. Seitdem hat sich die Situation wesentlich verschärft, denn der Verkehr an dieser Stelle hat um rund 25% zugenommen. Entsprechend stärker wirken sich heute die Sicherheitsdefizite aus. Den Standards für Kantonsstrassen entspricht die Chartreuse-Kreuzung daher nicht mehr. Auch wenn dies glücklicherweise bisher zu keinem schlimmen Unfall geführt hat, wäre es fatal, daraus schliessen zu wollen, das Kreiselprojekt sei unnötig.

Die Gesamtkosten von CHF 1,7 Mio. beinhalten nebst den eigentlichen Kreiselkosten auch die Kosten der Sanierung der gemeindeeigenen Personenunterführung und des behindertengerechten Ausbaus der Bushaldebuchten des STI im Sinne der Behindertengesetzgebung des Bundes. Während der Kanton für die Kosten der Massnahmen auf der Kantonsstrasse aufzukommen hat, ist die Personenunterführung in der alleinigen Zuständigkeit und Verantwortung der Standortgemeinde Hilterfingen. Sie trägt denn auch sämtliche damit zusammenhängenden Kosten.

Das Kreiselprojekt steht im Einklang mit allen massgeblichen gesetzlichen Vorgaben. Umfangreiche Abklärungen haben klar ergeben, dass die nachgewiesenen Sicherheitsmängel nur mit einem Kreisel behoben werden können. Im Übrigen wird es nicht die erste Kreiselösung auf einer bernischen Kantonsstrasse sein, bei der die untergeordneten Äste massiv weniger Verkehr aufweisen als die Hauptstrasse. Gut funktionierende Beispiele finden sich bereits in Aarberg und Studen. Auch das Bundesamt für Strassen ASTRA betreibt beim Autobahnanschluss Murten Richtung Lausanne einen Kreisel mit ungleichen Knotenstromverhältnissen.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Ja. Das Projekt ist in der Liste der grösseren Investitionen im Anhang des Vortrags zum Investitionsrahmenkredit Strasse 2014–2017 enthalten und demnach auch dem Grossen Rat bekannt.

2. Im Regelfall ja, aber es können in besonderen Fällen, beispielsweise bei ausserordentlichen topographischen oder räumlichen Verhältnissen, auch begründete Abweichungen nötig sein. Beim Chartreuse-Kreisel sind die massgebenden Normen eingehalten.
3. Das Tiefbauamt muss bei jedem Projekt als Auftraggeber und Bauherr verschiedenste qualitätssichernde Kontrollaufgaben wahrnehmen und dabei auch die Qualität und Vollständigkeit der Technischen Berichte überprüfen. In diesem Sinn muss das Tiefbauamt durchaus "Einfluss nehmen", um die Qualität der schliesslich gewählten technischen Lösungen sicherzustellen.
4. Warnungen der Sicherheitsabteilung der Kantonspolizei zum Kreiselprojekt sind dem Regierungsrat nicht bekannt. Es trifft zu, dass sich die zuständige Stelle der Kantonspolizei in ihrer Stellungnahme vom 23. Juli 2015 nach der Befahrbarkeit des Kreisels mit einem Anhängerzug erkundigt hat. In der Folge konnte aufgezeigt werden, dass die Befahrbarkeit gewährleistet ist. Sonst äusserte die Kantonspolizei keinerlei Bedenken zum geplanten Kreisel.

Der Kreisel und insbesondere seine ovale Form entsprechen im Übrigen in allen Belangen den Vorgaben der VSS-Normen: Das Verhältnis von grösserem zu kleinerem Aussendurchmesser soll maximal 1.15 betragen. Bei den vorgesehenen Durchmessern von 28 und 25 m für den neuen Kreisel ergibt sich ein zulässiges Verhältnis von 1.12. Es liegt eine schriftliche Bestätigung von Herrn Prof. em. Hans Peter Lindenmann, ETH Zürich und Mitglied des Wissenschaftsrats des VSS, vor, dass die ovale Form des projektierten Kreisels und seines Zentrums den VSS-Normen entspricht.

5. Bereits im Verkehrsrichtplan von 1996 hat die Gemeinde die Kreuzung als ungenügend beschrieben. Vor rund 15 Jahren forderte die Gemeinde erstmals den Bau eines Kreisels. Damals wurde dies abgelehnt weil die festgestellten Defizite einen Umbau der Kreuzung unter dem Gebot des haushälterischen Umgangs mit staatlichen Geldern nicht rechtfertigten. Seitdem hat der Verkehr auf der Chartreuse-Kreuzung bis heute um rund 25 % zugenommen. Entsprechend haben sich die Auswirkungen der Defizite an dieser Kreuzung verschärft. Deshalb besteht heute ein ausgewiesener Handlungsbedarf, der sich am besten mit der geplanten Kreiselösung beheben lässt.
6. Messbare Grössen müssen in Technischen Berichten selbstverständlich korrekt wiedergegeben werden, denn falsche Zahlenangaben können negative Folgen für Projekte haben. Beurteilungen, Schlussfolgerungen oder Lösungskonzepte sind jedoch nicht "wahr" oder falsch, sondern hängen von der Erfahrung und dem Können der beauftragten Ingenieure ab. Der Regierungsrat hat keinen Anlass, daran zu zweifeln, dass die beauftragten Ingenieure den Technischen Bericht nach bestem Wissen und Gewissen erstellt und die Fachleute des Tiefbauamts ihre Kontrollaufgaben korrekt wahrgenommen haben.
7. Die Entscheide, die Wendeschlaufe der STI einzuzonen und in das Areal des so vergrösserten Gewerbeparks zu integrieren, haben allein die Gemeinde und der STI gefällt. Der Kanton war über den Oberingenieurkreis I nur insofern involviert, als er während des Bewilligungsverfahrens für die Gewerbeparkerweiterung prüfen musste, ob die Erschliessung des Gewerbeparks, bzw. dessen Anbindung an die Kantonsstrasse, den strassen- und verkehrsrechtlichen Bestimmungen entspricht. Ein Zusammenhang mit dem Kreiselprojekt oder gar eine Interessenkollision sind nicht erkennbar.

Verteiler

- Grosser Rat