

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 020-2018
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2018.RRGR.64

Eingereicht am: 06.02.2018

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Rüeeggsegger (Riggisberg, SVP) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Ja 22.03.2018

RRB-Nr.: 454/2018 vom 02. Mai 2018
Direktion: Polizei- und Militärdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Punktweise beschlossen**
Ziffer 1: Annahme und gleichzeitige Abschreibung
Ziffer 2: Ablehnung
Ziffer 3: Annahme und gleichzeitige Abschreibung



Wird das Berner Oberland Ost für Schwertransporte abgeschnitten? A8 am Thuner- und Brienzersee weiterhin als Zubringer für künftige Grossprojekte nutzen

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zu intervenieren, damit im Bundesamt für Strassen (ASTRA) Lösungen gefunden werden, um für Ausnahme- und Schwertransporte via A8 am Thuner- und Brienzersee auch weiterhin Bewilligungen ausstellen zu können (was bis Ende 2017 gültige Praxis war)
2. beim Bundesrat aktiv einzubringen, dass der Regierungsrat des Kantons Bern im östlichen Berner Oberland keine Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der einheimischen, ortsansässigen Transportunternehmungen duldet
3. die Polizei- und Militärdirektion bzw. das zuständige Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (SVSA) mit den notwendigen Kompetenzen und mit dem Auftrag auszustatten, dass Aus-

nahme- und Schwertransporte für das lokale Gewerbe und für regionale Unternehmungen auch in Zukunft schnell und unkompliziert erteilt werden können

Begründung:

Bis Ende 2017 wurden Transporte von über 44 Tonnen, Ausnahme- und Schwertransporte via A8 am Thuner- und Brienersee durch das ASTRA genehmigt bzw. durch das SVSA bewilligt. Entsprechende Sonderbewilligungen werden 2018 vom ASTRA nicht erteilt bzw. das SVSA konnte keine Bewilligung ausstellen. Aus diesem Grund konnte ein einheimisches Transportunternehmen aus dem BeO Ost sein leeres Spezialfahrzeug für Schwertransporte nicht mehr an seinen Firmenstandort zurückführen. Es ist daraus zu schliessen, dass künftig Schwer- und Ausnahmetransporte nur noch via Brünig oder evtl. via Thunersee (rechte Seeseite) durchgeführt werden können.

Dies führt zu einer wirtschaftlichen Benachteiligung der ortsansässigen und einheimischen Unternehmen und somit zu klaren Nachteilen und Wettbewerbsverzerrungen von Berner Unternehmen – oder aufgrund dieser Ausnahmetransporte zu mehr Verkehr mit entsprechenden Emissionen und Behinderungen in den Ortschaften auf der rechten Seeseite.

Volkswirtschaftlich sind diverse grössere Projekte durch einige grössere Unternehmungen im BeO Ost geplant. Einige Beispiele: V-Bahn Grindelwald, KWO Trift Projekt, Umfahrung Wilderswil, Energieversorgungsanlagen.

Begründung der Dringlichkeit: Seit dem 1.1.2018 stellen weder das ASTRA noch das SVSA Bewilligungen für Sondertransporte über die A8 im Kanton Bern aus. Dies führt zu Unsicherheiten, Mehrkosten und Wettbewerbsverzerrungen sowie Planungsunsicherheiten.

Antwort des Regierungsrates

Fahrzeuge, die wegen der Ladung den Vorschriften über Masse und Gewichte nicht entsprechen, sowie Ausnahmefahrzeuge nach Artikel 25 der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) dürfen auf öffentlichen Strassen nur auf Grund einer schriftlichen Bewilligung verkehren (Art. 78 Abs. 1 Verkehrsregelnverordnung, VRV; SR 741.11). Die Zuständigkeiten von Bund (Bundesamt für Strassen, ASTRA) und Kanton (Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt, SVSA) richten sich nach Art. 79 VRV.

Bei der zur Diskussion stehenden A8 handelt es sich um eine Nationalstrasse 2. und 3. Klasse (s. Anhang zum Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960 über das Nationalstrassennetz; SR 725.113.11). Diese stehen unter der Strassenhoheit und im Eigentum des Bundes (Art. 8 Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen; SR 725.11). Das ASTRA legt die Bewilligungsvoraussetzungen auf diesen Strassen fest und erteilt die Zustimmung zu kantonalen Bewilligungen.

Ab 1. Januar 2012 bis 2016 hatte das SVSA die Kompetenz, auf der fraglichen Strecke Bewilligungen für innerkantonale Fahrten bis zu einem Betriebsgewicht von 72 Tonnen zu erteilen. Was

darüber lag, musste dem ASTRA zur Beurteilung und Zustimmung vorgelegt werden. Vor 2012 lag die Grenze zeitweise bei 50 Tonnen bzw. bei 60 Tonnen. Gesuche für Fahrten mit höheren Gewichten wurden durch das ASTRA in der Regel mittels Fahrstreckenabklärungen mit Auflagen zur Bewilligung freigegeben.

2017 wurde die Kompetenz zur Erteilung von Bewilligungen für innerkantonale Fahrten auf 50 Tonnen reduziert, wobei ab 44 Tonnen Gesamt(zug)gewicht Polizeibegleitung angeordnet werden musste. Alle Gesuche mit höheren Gewichten wurden durch das ASTRA berechnet und mittels Fahrstreckenabklärung mit entsprechenden Auflagen zur Bewilligung freigegeben.

Gegen Ende Januar 2018 wurde vom ASTRA mitgeteilt, dass auf der fraglichen Route keine Transporte mit einem Gewicht von über 44 Tonnen mehr bewilligt werden könnten. Entsprechend mussten in der Folge einige Transportgesuche abgelehnt werden. Die A8 zwischen Faulensee und Leissigen durfte nur noch mit einem Betriebsgewicht von höchstens 44 Tonnen befahren werden. Es wurde kommuniziert, dass Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte mit höheren Gewichten aufgrund des baulichen Zustandes der Kunstbauten nicht mehr zugelassen werden könnten.

Die Sperrung der A8 für Fahrten mit einem Gewicht von mehr als 44 Tonnen hatte zur Konsequenz, dass das Oberland Ost mit schwereren Transporten nur noch über das rechte Thunerseeufer oder über den Brünig erreicht werden konnte. Die Kompetenz des SVSA liegt auf der Strecke am rechten Thunerseeufer bei 56 Tonnen. Bewilligungen durch das Tiefbauamt (TBA Oberingenieurkreis I) sind bis 60 Tonnen möglich. Mehr als 60 Tonnen können auf dieser Strecke nicht bewilligt werden. Transporte ab Thun oder Spiez oder auch Bern über den Brünig bieten keine echte Alternative, da diese kaum zumutbar wären. Anders sieht es für Unternehmer aus der Innerschweiz aus, die über den Brünig rasch im Oberland Ost sind. Eine langfristige Einschränkung der Bewilligungspraxis hätte also Wettbewerbsverzerrungen zur Folge.

Zu Ziffer 1 der Motion

Aufgrund der unbefriedigenden Situation hat das SVSA beim ASTRA die erforderlichen Auskünfte zeitnah eingeholt und interveniert. Wie sich dabei zeigte, handelte es sich – entgegen den ersten Mitteilungen – um rein temporäre Einschränkungen zwischen dem 1. und 14. Februar 2018, welche inzwischen aufgehoben wurden. Aufgrund des baulichen Zustandes der Strecke im Bereich Gipsfabrik (Strassenabsenkungen) mussten die vorhandenen Brücken zwischen Faulensee und Leissigen während dieser Zeit durch spezialisierte Ingenieurunternehmungen geprüft werden. Die Untersuchungsergebnisse mussten anschliessend für zukünftige statische Berechnungen der Transporte im Infrastrukturberechnungsprogramm des ASTRA (KUBA-ST) aktualisiert werden. Weitere Arbeiten sind gemäss Auskunft des ASTRA weder am Laufen noch geplant. Von Seiten ASTRA wurde nie in Erwägung gezogen, keine Transporte mit einem Gewicht von über 44 Tonnen mehr zu bewilligen. Der seit 2017 bestehende Zustand wurde wieder hergestellt. Dieser Punkt der Motion kann somit als erfüllt betrachtet werden.

Zu Ziffer 2 der Motion

Eine Intervention beim Bundesrat erübrigt sich, da mögliche, auf der kurzfristigen Einschränkung beruhende Wettbewerbsnachteile nicht mehr bestehen. Die Umsetzung der Motion in dieser Frage macht keinen Sinn, da aufgrund der gegenwärtigen Situation kein Handlungsbedarf besteht.

Zu Ziffer 3 der Motion

Die heutige Kompetenzaufteilung zwischen den Kantonen und dem Bund bei der Erteilung von Sonderbewilligungen für Ausnahmetransporte basiert auf eidgenössischen strassenverkehrsrechtlichen Vorschriften. Diese hat sich seit Jahren bewährt. Das SVSA besitzt aktuell alle nötigen Kompetenzen, um die Gesuche im Rahmen der gesetzlichen Regelungen und der faktischen Gegebenheiten zeitnah zu beurteilen und zu bewilligen. Änderungen an der Kompetenzordnung müssten innerhalb der eidgenössischen Gesetzgebung erfolgen.

Der Regierungsrat betont zugleich, dass kein absoluter Anspruch auf eine Bewilligungserteilung besteht, wenn die Abklärungen zeigen, dass ein Transport nicht gefahrlos möglich ist. Für die Bewilligungsbehörden (ASTRA, Kantone) steht die Sicherheit im Rahmen der Bewilligungserteilung an oberster Stelle.

Regelmässig ist bei Planung, Bau und Sanierung - namentlich auch von Kantonsstrassen - darauf zu achten, dass geeignete Ersatzrouten für die Ausnahmetransporte zur Verfügung stehen. Nur so kann verhindert werden, dass die Versorgung einer ganzen Region mit landesweit wichtigen Infrastrukturobjekten vom Ausfall eines einzigen Streckenabschnitts abhängt.

Der Regierungsrat erachtet Anpassungen an den gesetzlichen Regelungen als nicht notwendig. Die schnelle und unkomplizierte Bewilligungserteilung ist unter heutigen Gegebenheiten gewährleistet. Dieser Punkt kann somit angenommen und abgeschrieben werden.

Verteiler

- Grosser Rat