

Zusammenfassung des Postulats

In ihrem am 27. Juni 2006 eingereichten und begründeten Postulat (*TGR S. 1543*) bitten die Grossräte Ueli Johner-Etter und Ernst Maeder den Staatsrat um einen Bericht über die strassenbaulichen Absichten und Pläne zur Lösung der Verkehrsprobleme im Seebezirk. Im Bericht sollen insbesondere die Planung der Umfahrung Kerzers, die definitive Linienführung der H10 (Verbindung A1 nach Thielle) und damit die Zukunft des Autobahnviaduktes Kerzers behandelt werden.

Antwort des Staatsrats

1. Allgemeines

Mit dem Bau (durch den Kanton Bern) der Umfahrung von Gampelen und Ins hat der Strassenverkehr im nördlichen Teil des Seebezirks tief greifende Änderungen erfahren. Diese Umfahrung ist die erste Etappe für die Strassenverbindung zwischen der A5 und der A1 in Kerzers. Der Kanton Bern hat aber immer betont, dass die Umfahrung von Müntschemier (die Verbindung zwischen Kerzers und dem Süden von Ins) viel später realisiert werden würde.

Im und um das Gebiet der drei Seen haben folgende Strassenachsen eine strukturierende Wirkung: die Autobahn A1, insbesondere der Abschnitt Murten–Bern; die Autobahn A5, Abschnitt Neuenburg–Biel; sowie die H10, die die beiden Autobahnen zwischen Thielle und Kerzers verbindet.

Betrachtet man ein grösseres Gebiet, so verbindet die H10 Les Verrières (NE) mit der A5 (Anschluss Neuchâtel-Centre), dann die A5 (Anschluss Thielle) mit Kerzers. Daraufhin wird die H10 unterbrochen, um dem Trasse der A1 und dann der A6 (Umfahrung von Bern) zu folgen, bevor sie wieder als H10 von Muri über das Entlebuch nach Emmenbrücke führt.

Das offizielle Trasse der H10 zwischen den Autobahnen A5 und A1 führt über den neuen, im Jahr 2001 in Betrieb genommenen Abschnitt zwischen Thielle und dem Süden von Ins nach Müntschemier und zur Anschlusschleife der A1 in Kerzers (gemäss Strassennetzkarte des ASTRA, Ausgabe 2006–2007).

Es stimmt, dass die Fahrzeuge, die sich nach der Umfahrung von Gampelen und Ins beim Rüblikreisel befinden, eher die Moosstrasse Richtung Löwenberg benutzen, um zur A1 zu gelangen, da die Durchfahrt von Ins und Müntschemier für die Autofahrer wenig attraktiv ist.

Der Staatsrat kennt das Phänomen und dessen Ausmass. So rechnete die Verträglichkeitsprüfung der Umfahrung von Gampelen und Ins mit einer Verkehrszunahme von rund 30% im Weiler Le Péage (Sugiez). Die Verkehrszählungen ergaben eine Verkehrszunahme von beinahe 85%. Deshalb hat der Staatsrat beschlossen, noch dieses Jahr oder Anfangs nächstes Jahr Arbeiten zu unternehmen, um die Bewohner von Le Péage vor dem Strassenlärm zu schützen.

Der Kanton Bern ist sich seiner Verantwortung bei der Erhöhung der Verkehrslast bewusst und hat deshalb zugesagt, sich in der Höhe des zusätzlichen Verkehrs an den Kosten für die

Lärmschutzmassnahmen zu beteiligen. Das heisst, der Kanton Bern zahlt 95 000 Franken an die auf 650 000 Franken veranschlagten Kosten für die Lärmschutzmassnahmen bei Le Péage.

Der Strassenverkehr muss über die Kantonsgrenzen hinweg und innerhalb von Netzwerken verwaltet werden. Deshalb wurden das Nationalstrassennetz und das schweizerische Hauptstrassennetz geschaffen. Hingegen ist es Sache der einzelnen Kantone, die Folgen von Verkehrszunahmen (z. B. Lärm) zu mindern.

Es sei an dieser Stelle daran erinnert, dass der Bund Beiträge an die schweizerischen Hauptstrassen leistet, da diese das Nationalstrassennetz ergänzen.

Für die Verbindung zwischen der A5 und der A1 sind Änderungen in Sicht. Im Programmteil des Sachplans Strassen, den der Bundesrat im März 2006 genehmigt hat, ist nämlich vorgesehen, diese Verbindung in das Grundnetz der Bundesstrassen aufzunehmen. Das bedeutet, dass Ausbau und Unterhalt dieses Abschnitts vollständig zu Lasten des Bundes gehen werden. Für das Trasse der Verbindung A1–A5 werden derzeit zwei Varianten in Betracht gezogen: Bei der einen Variante würde der Rüblikreisel mit Kerzers verbunden, bei der andern würde die Moosstrasse Richtung Löwenberg benutzt.

Bei der ersten Variante müsste eine neue Strasse gebaut werden. Diese würde voraussichtlich entlang der Eisenbahnlinie südlich von Ins verlaufen, um dann zur A1 zu führen. Bei der zweiten Variante müsste die Moosstrasse ausgebaut werden (Bau von Ausweichwegen, um den landwirtschaftlichen vom übrigen Verkehr zu trennen; Konzentration auf zwei Stellen für das Kreuzen des landwirtschaftlichen Verkehrs; Bau der Umfahrung von Le Péage; Aufhebung des Bahnübergangs von Champ-Raclé mittels einer direkten Verbindung von der Moosstrasse zum Halbinschluss der A1 in Löwenberg.

Die Verbindung A1–A5 dient hauptsächlich der Verbindung zwischen Neuenburg und Bern unter Umfahrung von Ins und Müntschemier. So begrüsst der Staatsrat denn auch den Vorschlag des Bundesrats, diese Verbindung ins Grundnetz der Bundesstrassen aufzunehmen – auch wenn er sich bewusst ist, dass damit der Bund – und nicht mehr die Kantone Freiburg und Bern – über die Planung und Realisierung des letzten Teils der Verbindung bestimmen wird.

2003 haben die beiden Tiefbauämter der Kantone Freiburg und Bern, zusammen mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), die beiden Varianten verglichen. Die Studie kam zum Schluss, dass die Verbindung Rüblikreisel–Kerzers aus technischer Sicht und gemäss Kriterien der nachhaltigen Entwicklung vorzuziehen wäre. Seither hat der Kanton Freiburg Diskussionen mit den Kantonen Bern und Neuenburg geführt, um einen gemeinsamen Standpunkt gegenüber dem Bund festlegen und einen Vorschlag für das definitive Trasse der Verbindung A5–A1 unterbreiten zu können.

Dem ist anzufügen, dass der Viadukt von Kerzers über der Anschlussschleife der A1, der wie alle Kunstbauwerke regelmässig kontrolliert wird, Schwächen offenbart hat. Um den Bestand des Viadukts sicherstellen zu können müssen dringend Reparaturarbeiten unternommen werden – noch bevor er, wenn die Variante mit der Verbindung Thielle–Kerzers gewählt würde, allenfalls vom Bund übernommen wird.

Im Übrigen haben die Kantone Bern und Freiburg in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Aarberg, Kappelen, Barga, Kallnach, Fräschels und Kerzers eine Studie zum Verkehrskorridor zwischen Aarberg und Kerzers angefertigt. In dieser Studie werden verschiedene Varianten (Ausbau des Strassenraums von Ortsdurchfahrten bzw. vollständige oder teilweise Umfahrung von Ortschaften usw.) verglichen. Die wichtigste Schlussfolgerung des Berichts, die vom Ziel der nachhaltigen Entwicklung geleitet wurde, lautet dahingehend, dass es heute und für mindestens noch eine Generation am besten wäre, die Ortsdurchfahrten auszubauen und auf neue Trassees zur Umfahrung der Ortschaften zu verzichten. Auch hier sind Änderungen möglich, da auch diese Strasse gemäss Sachplan

Strassen des Bundes als Bundesstrasse eingeordnet werden soll – allerdings als Teil des Ergänzungsnetzes, das künftig das schweizerische Hauptstrassennetz ablösen soll.

2. Stellungnahme zum Postulat

Aus dieser Darstellung wird ersichtlich, dass der Staatsrat die Entwicklungen in der Strassenplanung im Seebezirk mit grosser Aufmerksamkeit verfolgt.

Zu den beiden Hauptforderungen des Postulats nimmt der Staatsrat die folgt Stellung:

- Der Staatsrat ist bereit, einen detaillierten Bericht über die Wahl des Trassees für die H10 zwischen den Autobahnen A1 und A5 zu unterbreiten.
- Der aktuelle Stand der Studien zum Viadukt von Kerzers wird ebenfalls Gegenstand des Berichts sein.
- Der Bericht wird zudem über den aktuellen Stand der Planung für die Umfahrung von Kerzers und für die Verbindung Kerzers–Aarberg Auskunft geben.

Der Staatsrat empfiehlt Ihnen, das Postulat anzunehmen.

Freiburg, den 4. September 2006