

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 341-2013
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion:
Geschäftsnummer: 2013.1583

Eingereicht am: 28.11.2013

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Müller (Langenthal, SP) (Sprecher/in)
Steiner-Brütsch (Langenthal, EVP)
Grimm (Burgdorf, glp)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 605/2014 vom 07. Mai 2014
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert



Autobahnzubringer

Seit Jahren wird versucht, die Zufahrt Oberaargau zu verbessern und auszubauen. Die eidgenössischen Räte haben im vergangenen Jahr klar Stellung bezogen und die Vorlagen Oberaargau und auch diejenige für das Emmental nicht ins Nationalstrassennetz aufgenommen. Durch diesen Entscheid ist es wohl kaum mehr möglich, die vorgesehenen Projekte in ihrer ursprünglichen Form zu realisieren.

Nun stellt sich die Frage, wie die Verkehrssituation hauptsächlich in der Gemeinde Aarwangen trotzdem und innert nützlicher Frist verbessert werden kann.

Der Regierungsrat wird deshalb gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

1. Nach welchen Prioritäten wird die Verkehrssanierung Oberaargau nun weiter geplant?
2. Welche Massnahmen werden angegangen, damit der Verkehr in Aarwangen optimal verstetigt und beruhigt werden kann?
3. Wie sieht der Zeitplan der Projekte aus?
4. Warum wurden im Raum Oberaargau Sondierbohrungen für den Autobahnzubringer West vorgenommen, obwohl der Bund die Mitfinanzierung dieser Variante durch die Aufnahme ins Nationalstrassennetz klar ablehnte?
5. Kann damit gerechnet werden, dass sowohl für die Anwohnerinnen und Anwohner als auch für die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer des verkehrsgeplagten Aarwangen in absehbarer Zeit eine tragbare Lösung gefunden wird?

Antwort des Regierungsrates

Am 5. September 2012 hat der Grosse Rat einen Kredit von Fr. 2,1 Mio. bewilligt, für die Erarbeitung eines Vorprojekts zur Lösung der massiven Verkehrsprobleme in der Region Oberaargau. Die Region ist schlecht an das Autobahnnetz angeschlossen und in Aarwangen quält sich der Verkehrsstrom durch die Ortsdurchfahrt. Mit der angestrebten Siedlungserweiterung bzw. Siedlungsverdichtung nach innen und dem prognostizierten Verkehrswachstum wird sich die Situation, trotz des guten Angebots im öffentlichen Verkehr, weiter verschärfen.

Nachdem die eidgenössischen Räte die Aufnahme des Projekts "Autobahnzubringer Oberaargau" ins Nationalstrassennetz abgelehnt haben, müssen andere Finanzierungsmöglichkeiten geprüft werden. Im Vordergrund steht eine Finanzierung durch den Bund über den geplanten Ausbau der Nationalstrasse N1 zwischen Luterbach und Härkingen auf sechs Fahrspuren. Der Ausbau generiert Mehrverkehr auf der zum Nationalstrassenanschluss in Niederbipp führenden Strasse durch Aarwangen. Der Kanton verlangt, dass der Bund auf diese Entwicklung mit geeigneten flankierenden Massnahmen reagiert. Er erachtet die Umfahrung Aarwangen als integralen Bestandteil der flankierenden Massnahmen. Parallel dazu wird eine Integration des Projekts ins Agglomerationsprogramm Langenthal (Siedlung und Verkehr) mit einer Mitfinanzierung durch den Bund geprüft.

Zu den Fragen:

1. und 2. Als Grundlagen für die Arbeiten an der Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal dienen die Zweckmässigkeitsbeurteilung aus dem Jahr 2007 und das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau. In der laufenden Vorprojektphase werden sowohl die Umfahrungsstrasse Aarwangen mit den notwendigen flankierenden Massnahmen als auch konkrete Verbesserungsmassnahmen des bestehenden Strassennetzes ohne Umfahrung ausgearbeitet. Die beiden Lösungsansätze werden einander gegenübergestellt und in mögliche Etappen und Teilprojekte eingeteilt. Als Sofortmassnahme sind bereits neue Querungshilfen und ein neuer Gehweg im Bereich der Jurastrasse in Aarwangen in der Bauausführung.
3. Die Planungsarbeiten für das Vorprojekt "Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal Nord" laufen bis ins 4. Quartal 2015. Zeitgleich wird eine detaillierte Variantenbewertung der unterschiedlichen Lösungsansätze vorliegen. Voraussichtlich im Winter 2015/2016 wird das Vorprojekt der Öffentlichkeit zur Mitwirkung vorgelegt. Erst nach Abschluss der öffentlichen Mitwirkung wird, in Abhängigkeit von den Finanzierungsmöglichkeiten, die Weiterbearbeitung bis hin zu einem möglichen Baubeginn terminiert werden können.
4. Die vier Sondierbohrungen im Bereich des geplanten Tunnels Spichigwald und der geplanten Aarebrücke sind erforderlich, um die für die planungsnotwendigen Aussagen zu den Baugrundverhältnissen zu erhalten. Der vorhandene Baugrund hat grosse Auswirkungen auf die Tragkonstruktionen, die Realisierungskosten und somit auch auf die Bewertung und Gegenüberstellung der beiden Lösungsansätze.
5. Wann welche Massnahmen werden realisiert werden können, hängt massgeblich von den zu Verfügung stehenden Finanzmitteln und dem angestrebten finanziellen Engagement des Bundes ab. Es ist nach wie vor das klare Ziel, eine möglichst rasche Verbesserung der Verkehrssituation auf der Kantonsstrasse im Raum Aarwangen – Langenthal Nord herbeizuführen. Die Vorprojektarbeiten werden prioritär vorangetrieben und verlaufen planmässig. Erste Sofortmassnahmen werden bereits baulich umgesetzt.

An den Grossen Rat