

---

Vorstoss-Nr: 235-2011  
Vorstossart: **Interpellation**

Eingereicht am: 11.07.2011

Eingereicht von: Etter (Treiten, BDP) (Sprecher/ -in)  
Marti (Kallnach, SVP)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit: Nein 12.09.2011

Datum Beantwortung: 21.12.2011  
RRB-Nr: 2179/2011  
Direktion: BVE

---

### Verkehrskorridor Aarberg-Kerzers

Seit vielen Jahren ist dieser Verkehrskorridor Aarberg-Kerzers im Gespräch. Der grösste Teil des Landes ist für das Trassee bereits ausgespart, und Kunstbauten wie Brücken wurden bereits so ausgelegt, dass die Umfahrungsstrasse problemlos gebaut werden könnte.

Die Verkehrssituation hat sich in den letzten Jahren in diesem Gebiet verändert und wird sich in den nächsten Jahren nochmals sehr drastisch verändern.

- Mit den ausgedehnten Bauarbeiten am Felsenau-Viadukt in Bern bevorzugen viele Verkehrsteilnehmer – namentlich der Schwerverkehr – die Route über die A6 bis Lyss durch die Ortschaften Aarberg, Kallnach bis Kerzers, um auf der A1 Richtung Westschweiz zu gelangen.
- Im Kanton Freiburg ist eine Petition mit 400 Unterschriften eingereicht worden, die verlangt, dass die Umfahrung von Kerzers in die Strassenbauplanung aufgenommen werde. Wenn das der Fall ist, müssen Gespräche geführt werden, damit die Umfahrungsstrasse Kerzers nicht an der Kantongrenze im „Grünen“ aufhört, sondern bis zum Anschluss Lyss weitergeführt wird.
- Mit der Weiterführung der A5 in Biel bis zum Brügmoos erfolgt der Zusammenschluss mit der A6 Richtung Lyss. Dadurch wird der Anreiz für den Schwerverkehr noch akzentuierter, die Route von Solothurn über Biel–Lyss–Kerzers Richtung Westschweiz zu wählen. Dadurch wird das Verkehrsaufkommen in den oben erwähnten Dörfern nochmals ansteigen.

Fragen:

1. Ist der Verkehrskorridor Aarberg-Kerzers im Kanton Bern noch in einem Planungsprozess enthalten?
2. Bestehen diesbezüglich Kontakte mit dem Kanton Freiburg? Ist die Baudirektion bereit, die Koordination mit dem Kanton Freiburg aufzunehmen, wenn die Umfahrung Kerzers ins freiburgische Strassenbauprogramm aufgenommen wird?

3. Teilt die Verkehrsdirektion die oben geschilderten Ausführungen bezüglich der Verkehrsführungen in diesem Gebiet mit den Interpellanten?
4. Was plant die Verkehrsdirektion des Kantons Bern, um zu verhindern, dass die Dörfer Aarberg, Barga, Kallnach nicht noch stärker vom Durchgangsverkehr – namentlich vom Schwerverkehr – belastet werden?
5. Sind verkehrstechnische Massnahmen vorgesehen nach dem Zusammenschluss der A5 und der A6 im Gebiet Brüggmoos, damit die Verkehrsströme nicht durch die oben erwähnten Dörfer Richtung Westschweiz oder umgekehrt fliessen?

*Es wird Dringlichkeit verlangt.*

### **Antwort des Regierungsrates**

Der Kanton Bern verfolgt die Situation im Verkehrskorridor Aarberg–Kerzers seit Jahren aufmerksam. Zurzeit besteht kein unmittelbarer Handlungsbedarf und auch kein Anlass zur Annahme, die Situation werde sich markant verschlechtern.

Um die Situation vertieft zu überprüfen, wurden gemeinsam mit dem Kanton Freiburg planerische Grundlagen erarbeitet und im Januar 2003 mit Berichten abgeschlossen.

Diese Berichte zeigten die folgenden Ergebnisse auf:

1. Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudie für Ortsumfahrungen und durchgehende Entlastungsstrasse; Bericht der Projektkommission vom Januar 2003
  - Die Verkehrsbelastungen sind ein Störfaktor für die betroffene Bevölkerung auf dieser Strecke. Andere Verkehrskorridore in den Agglomerationen der beiden Kantone sind allerdings wesentlich stärker belastet.
  - Der Anteil des grossräumigen Durchgangsverkehrs ist relativ gering und die Entlastungseffekte durch Ortsumfahrungen würden entsprechend bescheiden ausfallen.
  - Die Finanzlage der beiden Kantone bietet in absehbarer Zeit keinen Spielraum für die Realisierung dieser grossen Bauvorhaben.

Die Ortsumfahrungen und die durchgehende Entlastungsstrasse wurden in der Folge nicht weiter geplant und projektiert.
2. Betrieb und Gestaltung der Ortsdurchfahrten (Korridorstudie), Bericht der Projektkommission vom Januar 2003
  - Auf den Ortsdurchfahrten in den Korridor Gemeinden gibt es Möglichkeiten, die Verkehrssituation zu verbessern.
  - Die beiden Endgemeinden im Korridor: Aarberg und Kerzers, haben mit wesentlich grösseren Schwierigkeiten zu kämpfen als die drei Gemeinden auf dem Zwischenstück: Barga, Kallnach und Fräschels.

Bei allen Tätigkeiten des kantonalen Tiefbauamtes wird die Korridorstudie zu Rate gezogen.

Zurzeit werden im Kanton Bern die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) erarbeitet. Dazu fand in den Teilregionen des Seelandes im Herbst 2010 die Mitwirkung mit Workshops statt. Die RGSK wurden im November 2011 vorgeprüft und werden voraussichtlich Anfang Juli 2012 durch den Regierungsrat beschlossen.

Das RGSK Biel/Bienne-Seeland stützt sich auf die beiden vorerwähnten Grundlagen ab:

- Die Verbesserungen in Form von Umgestaltungen auf den Ortsdurchfahrten in Aarberg, Barga und Kallnach werden im RGSK explizit erwähnt und im Planwerk zum RGSK dargestellt.

- Die Ortsumfahrung von Aarberg, Barga und Kallnach wird als langfristige Massnahme im Sinne einer Option ins RGSK aufgenommen, jedoch nicht im Planwerk des RGSK festgehalten.

#### Zu Frage 1

Die planerischen Grundgearbeiten in den beiden Kantonen wurden im Jahr 2003 abgeschlossen. Sie sind nach wie vor gültig. In den bernischen Gemeinden Aarberg, Barga und Kallnach werden die Strassenbauvorhaben nach den *Standards Kantonsstrassen* entwickelt und dabei wird die Korridorstudie als Grundlage beigezogen. Eine Umgestaltung ganzer Ortsdurchfahrten ist zurzeit in keiner der drei Gemeinden in Arbeit. Der Arbeitsschwerpunkt des kantonalen Tiefbauamtes liegt in diesem Korridor in den nächsten Jahren beim gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutz.

#### Zu Frage 2

Mit dem Kanton Freiburg bestehen zurzeit keine diesbezüglichen Kontakte, weil keine konkreten Projekte zu koordinieren sind. Selbstverständlich soll die Zusammenarbeit wieder aufgenommen werden, wenn auf freiburgischer Seite eine Entwicklung in Gang kommt, die mit den Bedürfnissen des Kantons Bern in Einklang zu bringen ist. Wichtig wird dabei insbesondere sein, dass die im Kanton Bern angewendeten Planungsprozesse wie RGSK und Strassennetzplan berücksichtigt werden.

#### Zu Frage 3

Wie bereits eingangs erwähnt, wird die Situation seit Jahren aufmerksam verfolgt. Die zuständigen Fachleute gehen nicht von einer drastischen Verschlechterung aus. So hat sich gezeigt, dass der im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau der Stadttangente befürchtete Ausweichverkehr auf das untergeordnete Kantons- und Gemeindestrassennetz wesentlich geringer ausgefallen ist als befürchtet.

#### Zu Frage 4

Bei der Messstelle des Bundes bei Kallnach wird ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von rund 5'000 Fahrzeugen (DTV) gemessen. Dieses Verkehrsaufkommen ist zu klein, um die Notwendigkeit einer Umfahrungsstrasse zu begründen. Nur im Raum Lyss–Aarberg sind die Verkehrsbelastungen wesentlich höher. Mit einer Umfahrungsstrasse könnte dort jedoch nur wenig bewirkt werden, weil der Anteil des eigenen Verkehrs (Ziel-, Quell- und Binnenverkehr) hoch ist. Auch ein Teil des Schwerverkehrs wird im Korridor selbst durch die heimischen Transportfirmen generiert.

#### Zu Frage 5

Die Eröffnung des Ostastes der Umfahrung von Biel wird sich nach den Einschätzungen der Fachleute kaum auf den Korridor Aarberg–Kerzers auswirken. So weist das RGSK Biel/Bienne-Seeland keine entsprechende Zunahme des Verkehrs aus und sieht demzufolge keine zusätzlich einzuleitenden Massnahmen vor.

### **An den Grossen Rat**