

## **Regierungsratsbeschluss**

vom 20. März 2007

Nr. 2007/463

KR.Nr. I 153/2006 (BD)

### **Interpellation Kantonsräte Amtei Thal-Gäu: Schwerverkehrsbelastung im Dünnerthal nach Eröffnung der Transjurane und flankierende Massnahmen (07.11.2006)**

#### **Stellungnahme des Regierungsrates**

---

#### **1. Interpellationstext**

In wenigen Jahren wird die Autobahn A16 (Transjurane) von Moutier bis zur französischen Grenze und somit bis in die Nähe von Belfort fertig gestellt sein. Der kürzeste und somit LSVA-günstigste Weg, um aus dem Territoir de Belfort den Jura zu queren, nämlich jener durch das Thal, wird durch diese Autobahn noch attraktiver. Die Bevölkerung im Thal und im benachbarten Berner Jura befürchtet eine Zunahme an Schwerverkehr, welche durch die Lärm- und Abgasemissionen zu einem Verlust an Lebensqualität und einer Beeinflussung des Thaler Naherholungsgebiets führt. Ausserdem würde eine weitere Zunahme des Schwerverkehrs die bestehenden Verkehrsprobleme in der Klus zu Spitzenzeiten noch verschärfen.

Im Zusammenhang mit den Perspektiven bezüglich des Schwerverkehrs im Thal bitten wir die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Liegen der Regierung Studien zur aktuellen und Schätzungen zur zukünftigen Schwerverkehrsbelastung auf der Achse Moutier-Oensingen vor? Existieren als Grundlage dazu Zahlen zur Strecke Moutier-Belfort?
2. Welche flankierenden Massnahmen plant die Regierung, um einerseits den Schwerverkehr von der Thalstrasse abzuhalten, andererseits seine Auswirkungen auf Mensch und Umwelt zu minimieren (z. B. Änderung der Signalisation in Oensingen und Moutier, verkehrsberuhigende Massnahmen in den Dörfern?)
3. Ist es denkbar, dass die Thalstrasse mit einem Fahrverbot (mit «Zubringerdienst gestattet») für den Schwerverkehr belegt wird? Mit einer solchen Massnahme würde – ohne Beeinträchtigung des regionalen Gewerbes – der Schwerverkehr auf den Autobahnen (A1/A5/A16) konzentriert und die Entwicklungsstrategien der Region Thal (Regionaler Naturpark, Wohnregion) würden verkehrstechnisch unterstützt.
4. Als Alternative zu einem Lastwagenfahrverbot würde sich die Einführung eines Road-Pricing-Systems anbieten, mit welchem die Transitfahrt durch das Thal für den Schwerverkehr einer separaten Gebühr unterliegen würde. Ein solches System würde erstmalig in der Schweiz eingeführt. Entsprechend könnte das Thal hier als Pilotprojekt dienen. Ist ein solches Pilotprojekt in Zusammenarbeit mit den Bundesbehörden denkbar und realistisch?

2

2. **Begründung (Vorstosstext)**

### 3. Stellungnahme des Regierungsrates

#### 3.1 Allgemeines

Für den Bau der Transjurane mussten im Rahmen des Umweltverträglichkeitsberichtes (1988) Verkehrsprognosen gemacht werden und zwar in Abhängigkeit der Eröffnung einzelner Teilstücke. Folgende Zahlen liegen vor:

- Für Zustand 1994
- Für Zustand 2005
- Für Zustand 2015.

Nach einer weiteren Teileröffnung der A16 im Jahr 2007 (Roches-Moutier Nord) wird auf der Strecke Moutier-Delsberg mit knapp 10'000 Fahrzeugen (Fz) pro Tag gerechnet, mit einem geschätzten Lastwagenanteil zwischen 10 bis 20 %.

Bei der Eröffnung der A16 werden ab Schweizergrenze im Jahr 2015 12'500 Fz pro Tag erwartet. Der Lastwagenanteil wird sich in der gleichen Grössenordnung bewegen.

Im Besonderen interessiert uns die Verkehrsentwicklung im „Grandval“, dies als Gradmesser für mögliche Entwicklungen im Thal.

Durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) im Grandval:

1994	5'200 Fz/Tag
2005	7'000 Fz/Tag
2015	8'500 Fz/Tag (durchgehende A16).

In diesen Zahlen sind die Auswirkungen des LSWA nicht berücksichtigt, weil dies im Jahr 1988 noch kein Thema war.

Die Verkehrszählungen zwischen Welschenrohr und Gänsbrunnen ergaben folgende Werte (DTV):

1995	2'890 Fz/Tag, wovon 220 Lastwagen
2000	2'650 Fz/Tag, wovon 220 Lastwagen
2005	2'300 Fz/Tag, wovon 210 Lastwagen
2015	2'610 Fz/Tag, wovon 500 - 700 Lastwagen (geschätzt!)

In den letzten 10 Jahren hat sich der Verkehr im Thal nicht im Rahmen der üblichen Zuwachsraten entwickelt. Im Gegenteil, die Frequenzen stagnieren respektive haben sich sogar zurückentwickelt.

### 3.2 Zu Frage 1

Bei den Kantonen Bern und Jura liegen nur die unter 3.1 zitierten Unterlagen vor, neuere Verkehrszahlen sind nicht erhältlich.

Bei der durchgehenden A16 ab Schweizergrenze im Jahr 2015 muss mit einer Verdoppelung bis Verdreifachung des heutigen Lastwagenanteiles gerechnet werden.

### 3.3 Zu Frage 2

Zur Zeit sind keine flankierenden Massnahmen für die Abhaltung des Schwerverkehrs von der Thalstrasse vorgesehen. Erfahrungsgemäss lässt sich der Schwerverkehr mit flankierenden Massnahmen auch nicht vom kürzesten Weg abbringen, dazu ist der Umweg auf der A16 über Biel bei Fahrten ins Mittelland (ca. 40 km) zu lang und die Kostenersparnis zu gross.

Flankierende Massnahmen können jedoch einen grossen Beitrag zur Verkehrsberuhigung in den Dörfern und damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten. Signalisationen und Routenempfehlungen nützen in der Regel eher wenig, da die heutigen Lastwagen praktisch alle mit einem Navigationssystem ausgerüstet sind.

Wir werden jedoch die Entwicklung im Thal weiter beobachten und bei unerwartet starker Zunahme des Schwerverkehrs Massnahmen prüfen.

### 3.4 Zu Frage 3

Ein solches Fahrverbot ist rechtlich aussichtslos. Eine Publikation eines Fahrverbots (mit Zubringerdienst Thal gestattet) würde mit grösster Sicherheit angefochten und vor dem Richter nicht standhalten und dies aus verschiedenen Gründen: erstens wäre eine Kontrolle äusserst schwierig und aufwändig, zweitens müsste der Kanton Bern als Partner gewonnen werden und drittens würde die Massnahme als unverhältnismässig angesehen. In der Regel ist das übergeordnete Strassennetz (National- und Hauptstrassen) für alle Verkehrskategorien offen. So übt der Bund gemäss Art. 82 der Bundesverfassung vom 18. April 1999 (BV; SR 101) die Oberaufsicht über die Strassen von gesamtschweizerischer Bedeutung aus und er kann bestimmen, welche Durchgangsstrassen für den Verkehr offen bleiben müssen. Falls die Thalstrasse im Sachplan „Verkehr“ in das Ergänzungsnetz aufgenommen wird, erhält der Kanton für den Betrieb und Unterhalt Globalbeiträge, gleichzeitig wird die gesamtschweizerische Bedeutung dieser Strasse damit ausgedrückt.

Wir glauben auch nicht, dass der Naturpark Thal vom prognostizierten Verkehrsaufkommen – welches nach wie vor mit unter 5'000 Fz/Tag zu den kleineren gehört – in einem Umfang tangiert wird, welcher die Bedeutung des Parkes beeinträchtigen könnte.

## 3.5 Zu Frage 4

Grundsätzlich ist die Benützung der Strassen gebührenfrei (Art. 82 BV). Nur die Bundesversammlung kann Ausnahmen bewilligen. Road Pricing Systeme werden heute weltweit bei sehr hohen Verkehrsmengen angewendet (z.B. London, Stockholm, Singapur) und nicht zur „Bestrafung“ einer Fahrzeugkategorie. Aus dieser Sicht ist eine doppelte Belastung der Lastwagen (LSVA und Road Pricing) kaum vorstellbar. Eine Anfrage bei der massgebenden Bundesbehörde hat unsere Einschätzung bestätigt. Die Lösung mit einer Verbannung des Schwerverkehrs ausschliesslich auf die Nationalstrassen müsste gesamtschweizerisch angegangen werden, würde jedoch mit grosser Wahrscheinlichkeit von verschiedenen Seiten (z.B. ASTAG) vehement bekämpft!



Dr. Konrad Schwaller  
Staatsschreiber

**Verteiler**

Bau- und Justizdepartement

Bau- und Justizdepartement (br)

Amt für Verkehr und Tiefbau (Su/ks)

Amt für Raumplanung

Amt für Umwelt

Polizei Kanton Solothurn

Bundesamt für Strassen, 3003 Bern

Service des ponts et chaussées JU, Rue St-Maurice 7, 2800 Delémont

Tiefbauamt des Kantons Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

Parlamentsdienste

Traktandenliste Kantonsrat