

Faktenblatt zum Autobahnzubringer Oberaargau

Stand: März 2012

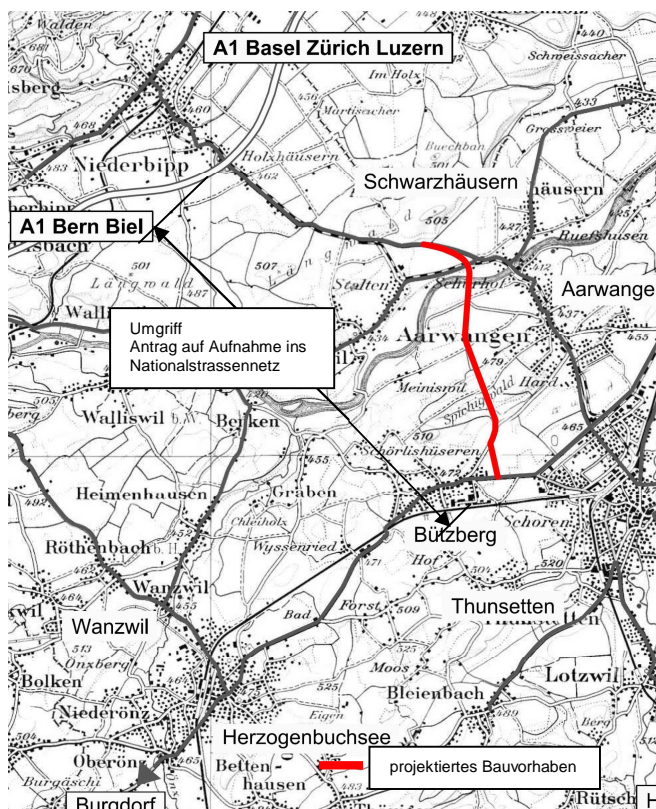
1. Ausgangslage

Im Oberaargau verlor die Stadt Langenthal ihre zentrale Verkehrslage an der alten Bern-Zürich-Strasse mit der Eröffnung der A1. Die direkte Anbindung an die Autobahn in Niederbipp führt durch den Ort Aarwangen. Dort teilen sich auf engstem Raum der lokale Verkehr mit vielen Fussgängern und Velofahrern, die Bahn und der Durchgangsverkehr mit vielen Lastwagen die Strasse. Die zahlreichen Industrie- und Gewerbebetriebe im Raum Langenthal bis nach Huttwil sind deshalb nur ungenügend mit wichtigen Zentren verbunden. Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden ist zudem nur schlecht gewährleistet. Die Bevölkerung leidet unter den Lärmemissionen. Die hohe Verkehrsmenge (bis 14'000 Fahrzeuge pro Tag, Schwerverkehrsanteil bis 17 %) und die zwei Bahnübergänge, die wegen dem Mehrverkehr auf der Bahn immer länger geschlossen sind, führen dazu, dass sich der Verkehr tagtäglich in den Spitzenstunden staut.

Für den Oberaargau müssen Lösungen gesucht werden, welche die Erreichbarkeit sichern und verbessern, sowie die Ortsdurchfahrt Aarwangen entlastet. Gleichzeitig müssen sie den wichtigen Anliegen des Umwelt- und des Landschaftsschutzes Rechnung tragen.

2. Projektbeschreibung

Projektübersicht:



Die Strasse führt von der Jurastrasse (Aarwangen – Niederbipp) nördlich von Aarwangen in einem Tunnel - unter dem Strassen- und Bahntrasse nach Bannwil - bis zur Aarequerung. Anschliessend führt sie entlang dem Bannwald bis an den Spichigwald, wo wieder ein Tunnel folgt. Weiter führt die Strasse entlang dem Waldrand Mittelhardwald direkt an die Zürich-/Bernstrasse zwischen Bützberg und Langenthal. Zu dieser Umfahrungsvariante gehören funktional auch die verkehrlich flankierenden Massnahmen, insbesondere in Aarwangen.

Streckendaten Umfahrung:

- **Streckenlänge:** 4000 m
- freie Strecke: 2850 m
- Tunnel: 690 m (offene Bauweise 180 m; bergmännisch 510 m)
- Brücke: 460 m
- Anschlüsse: 3 Knoten
- Fahrstreifenbreite: 3.75 m (pro Richtung)

Grobe Kostenschätzung (gerundet, +/- 30%; Stand 2007):

- Freie Strecken (inkl. Knoten): ca. CHF 22 Mio
- Bauwerke (Tunnel, Brücke): ca. CHF 91 Mio
- Verkehrl. flank. Massnahmen: ca. CHF 18 Mio
- Landerwerb: ca. CHF 13 Mio
- Planungskosten: ca. CHF 14 Mio
- MwSt. 8% ca. CHF 13 Mio

Total grobe Kostenschätzung: **ca. CHF 170 Mio**

3. Historie (ab 2001)

- 2001 Projekt Wirtschaftstrasse Oberaargau der Region Oberaargau
- 2004 Grobbeurteilung Wirtschaftstrasse Oberaargau
- 2005 Motion 350/2005 Hans Grunder SVP / Robert Sutter FDP; Voraussetzung für Trasseesicherung
- 2007 Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) definiert Bestvariante (neue Umfahrung und verkehrliche flankierende Massnahmen (vfM) Ortsdurchfahrt)
- 2007 Grundsatzbeschluss des Regierungsrat zur Umsetzung des Autobahnzubringers; Umsetzung nur mit finanzieller Unterstützung durch Bund möglich.
- 2008 Standesinitiative zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz
- 2010 Planungszone für Umfahrung genehmigt
- 2012 Vorarbeiten zur Vergabe Projektierung

4. Phasenziel und weiteres Vorgehen

Der Autobahnzubringer ist als Gesamtprojekt (Umfahrung inkl. vfM) soweit zu konkretisieren, dass

- a) genauere Projektkosten resultieren,
- b) Etappierungsmöglichkeiten aufgezeigt werden können,
- c) einzelne Elemente der vfM auf dem vorhandenen Strassennetz unabhängig von der Umfahrungslösung vorzeitig und **ohne Widerspruch zum Gesamtprojekt** realisiert werden können.

Die nächsten Meilensteine:

- | | |
|-------------------------------|--|
| • Winter 2012 / 2013 | Vorarbeitungsarbeiten für das Vorprojekt |
| • Sept. 2012 - Jan. 2013 | Grossratskredit Projektierung Vorprojekt |
| • Winter 2012 / Frühjahr 2013 | Start Vorprojekt |
| • 2012 / 2013 | Netzbeschluss Bund |
| • 2013 / 2014 | Abschluss Vorprojekt |
| • 2014 / 2015 | Kreditbeschluss Projektierung Bauprojekt und Start Bauprojekt (Strassenplan) |

5. Fazit

- Der Kanton will den Autobahnzubringer realisieren.
- Für den Kanton ist der Autobahnzubringer alleine nicht finanzierbar.
- Trotz offener Finanzierung wird Planung bis zu einem baureifen Projekt fortgesetzt.
- Wichtige anstehende Meilensteine:
 - Projektierungskredit Vorprojekt
 - Netzbeschluss Bund
- Nach Möglichkeit weitere verkehrliche Massnahmen kurzfristig umsetzen.

Oberingenieurkreis IV, 29.3.2012