

Vortrag

Datum RR-Sitzung: 20. Dezember 2017
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Geschäftsnummer: 700235
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Kantonsstrasse Nr. 221 Interlaken – Grindelwald; Gemeinde Wilderswil; Umfahrung Wilderswil; Verpflichtungskredit für die Ausführung

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	2
2	Rechtsgrundlagen	3
2.1	Gesetzliche Grundlagen	3
2.2	Programme und Pläne	3
3	Beschreibung des Geschäfts.....	3
3.1	Ausgangslage und Bedürfnis	3
3.2	Projektziele	4
3.3	Projektbeschreibung	5
3.4	Landbedarf	6
3.5	Termine	6
4	Verhältnis zu wichtigen Planungen	6
5	Kosten und Finanzierung	7
5.1	Kosten, neue Ausgaben	7
5.2	Kreditart/Finanzplan	7
5.3	Angaben zu den werterhaltenden und wertvermehrenden Investitionen, zur Nutzungsdauer und zu den Abschreibungen	8
5.4	Folgekosten	8
6	Auswirkungen auf die Gemeinden	8
7	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft.....	8
8	Ergebnisse des Vernehmlassungs- und Auflageverfahrens	9
9	Antrag	9



1 Zusammenfassung

In Wilderswil, das zwischen Interlaken und den Tourismusdestinationen Grindelwald und Lauterbrunnental, mit Wengen und Mürren, liegt, staut sich an Wochenenden und in den Hauptreisezeiten regelmässig der Verkehr. Das ist sehr belastend für die Anwohnerinnen und Anwohner, gefährdet den Fussgänger- und Veloverkehr und behindert den öffentlichen Verkehr. Zudem werden die Lärm- und Schadstoffemissionsgrenzen häufig überschritten. Eine nachhaltige Lösung dieser seit Jahren erkannten Probleme kann nur mit einer Umfahrung des Siedlungsgebiets erreicht werden.

Die grosse touristische Attraktivität der gesamten Region, mit den Destinationen Grindelwald, Wengen, Lauterbrunnen, Mürren und vor allem der Jungfrauregion als Unesco-Weltnaturerbe, ist ein ganzjähriger, starker Magnet für Besucherinnen und Besucher aus der ganzen Welt. Eine bessere Erschliessung der Region ist für die Erhaltung und Weiterentwicklung des Tourismus von grosser Bedeutung. Zusammen mit dem geplanten Ausbau des Bahnangebots in der Region soll die Umfahrung Wilderswil zu einer attraktiven Gesamterschliessung beitragen und die Region im Wettbewerb mit den anderen vergleichbaren Tourismusdestinationen in der Schweiz stärken.

Der für die Umfahrung zu erstellende Strassentunnel soll gleichzeitig als Abflusskorridor für den Hochwasserschutz in Wilderswil dienen. Bei einem seltenen Extremereignis kann das Wasser durch ein Ausleitbauwerk an der Lutschine in den Umfahrungstunnel abgeleitet werden. Das Umfahrungs- und das Wasserbauvorhaben werden dem Grossen Rat daher gleichzeitig zum Entscheid unterbreitet. Dabei ist über das vorliegende Umfahrungsprojekt zuerst zu entscheiden, weil es zwingende Voraussetzung für das Wasserbauprojekt ist. Es wird auch dann unverändert ausgeführt, wenn der Beitragsantrag an das Hochwasserschutzprojekt abgelehnt würde.

Mit Beschluss vom 18. November 2009 hat der Grosse Rat den Projektierungskredit zur Ausarbeitung des Strassenplans genehmigt und damit den Bedarf grundsätzlich anerkannt. Das erarbeitete Umfahrungsprojekt und das Hochwasserschutzprojekt Lutschine Bödeli mussten danach, in den Jahren 2013 bis 2016, an das neu hinzugekommene Gemeindeprojekt für einen Direktanschluss an die Gewerbezone Flugplatz Interlaken angepasst werden. Dadurch hat sich die ursprünglich für das Jahr 2014 vorgesehene Realisierung der Umfahrung verzögert. Das nun vorliegende Ausführungsprojekt sieht eine ca. 2 km lange Umfahrung vor, mit einem Tunnel unter dem Ortskern und zwei Brücken über die Lutschine.

Mit der Umfahrung und den damit verbundenen Änderungen (vgl. Ziffer 3.3.3) wird das Kantonsstrassennetz um ca. 300 m verlängert.

Der Kreditantrag beläuft sich auf **CHF 70'346'493.--** (Gesamtkosten von CHF 73'694'722.-- abzüglich Beiträge Dritter von CHF 10'700.-- sowie bereits bewilligter Projektierungskosten von CHF 3'337'529.--). Das Geschäft ist im Strassennetzplan 2014–2029 aufgeführt. Als Einzelvorhaben im Sinne von Art. 55 Abs. 1 SG erfordert es einen Objektkredit und kann daher nicht über den Investitionsrahmenkredit Strasse finanziert werden.

Der Beschluss unterliegt der fakultativen Volksabstimmung.

2 Rechtsgrundlagen

2.1 Gesetzliche Grundlagen

- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11), Art. 3, 38, 39, 49, 52, 55
- Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV; BSG 732.111.1), Art 17 ff.
- Gesetz vom 26. März 2002 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLG; BSG 620.0), Art. 42 ff.
- Verordnung vom 3. Dezember 2003 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLV; BSG 621.1), Art. 136 ff.

2.2 Programme und Pläne

- Strassennetzplan 2014-2029: RRB 761/2013; Ziffer 3.2
- Sachplan Veloverkehr des Kantons Bern, BVE Kt. Bern, Dezember 2014
- Regionaler Verkehrs- und Siedlungsrichtplan Oberland Ost, Regionalkonferenz Oberland Ost, Oktober 2016
- Strassenplan vom 6. September 2017

3 Beschreibung des Geschäfts

3.1 Ausgangslage und Bedürfnis

Die Ortsdurchfahrt Wilderswil ist ein kritischer Abschnitt in der Verbindung zwischen Interlaken und den Tourismusdestinationen Grindelwald und Lauterbrunnental mit Wengen und Mürren. Im Bereich des Bahnhofs verkehren durchschnittlich 12'200 Fahrzeuge pro Tag; an Spitzentagen an den Wochenenden im Sommer, Herbst und Winter sind es bis zu 15'000 Fahrzeuge pro Tag. Dies führt zu entsprechenden Immissionen und Verkehrsproblemen. So kommt es regelmässig morgens taleinwärts und nachmittags bis abends talauswärts zu langanhaltenden Staus, die den Fuss- und Veloverkehr gefährden und die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner beeinträchtigen.

Auch der öffentliche Verkehr wird massiv behindert, weil der Verkehrsknotenpunkt Bahnhof Wilderswil mit den Linien der Berner Oberland-Bahnen (BOB) und der Schynige-Platte-Bahn (SPB) von mehreren Postautolinien nicht zuverlässig erreicht werden kann. An verkehrsstarken Wochenenden und auch an Wochentagen in der Ferienzeit ist die Fahrplanstabilität der Postautolinien gefährdet, weil die Postautos regelmässig, auch im Herbst, in Staus von der Autobahnausfahrt bis zur Abzweigung Gsteigwiler stecken bleiben. Verschiedene Kurse müssen deshalb vorzeitig wenden und die Fahrgäste können die Anschlusszüge der BOB nicht erreichen. Bis ins Jahr 2030 ist mit einer Verkehrszunahme von jährlich ca. 1 % zu rechnen, sodass sich das tägliche Verkehrsaufkommen auf 14'000 Fahrzeuge pro Tag erhöhen dürfte.

Auf der Ortsdurchfahrt Wilderswil werden die kantonalen Strassenstandards gleich mehrfach nicht erfüllt. Es besteht deshalb beträchtlicher Handlungsbedarf. Vor allem in den Bereichen Langsamverkehr und Verkehrssicherheit bestehen grosse Defizite. In den letzten zehn Jahren ereigneten sich in Wilderswil 91 registrierte Unfälle, bei denen sechs Menschen schwer und 31 leicht verletzt wurden. Nebst dem menschlichen Leid wird die Schadenssumme gesamthaft auf CHF 788'000 geschätzt. Die vom Kanton bereits in früheren Jahren realisierten Massnahmen und die nun laufende Umgestaltung der Ortsdurchfahrt genügen erwartungsgemäss noch nicht, um die Sicherheit der Anwohner und der schwächeren Verkehrsteilnehmer ausreichend zu verbessern und die Behinderungen des öffentlichen Verkehrs zu beheben. Eine umfassende, nachhaltige Lösung der Verkehrsprobleme ist nur mit einer Umfahrung möglich.

In Kenntnis der festgestellten Defizite hat der Grosse Rat am 18. November 2009 den Projektierungskredit zur Ausarbeitung des Strassenplans für eine Umfahrung genehmigt.

Im Interesse der regionalen Entwicklung und in Kenntnis der verheerenden Schäden des Hochwasserereignisses im Jahr 2005 verfolgen Bund, Kanton und die involvierten Gemeinden weitere wichtige Bauprojekte im Gebiet Wilderswil, mit denen die Projektierung der Umfahrung Wilderswil auch zeitlich abzustimmen war:

- Die Umfahrung wird an die Erschliessung der Gewerbezone Flugplatz (Bauherrschaft der Gemeinden Wilderswil und Matten) und die "Anpassung des Autobahnanschlusses Wilderswil Süd" (Bauherrschaft Bundesamt für Strassen, ASTRA) anschliessen. Die fertiggestellte Strasse zwischen Autobahnanschluss und Einmündung der Erschliessungsstrasse in die Umfahrung wird nach Fertigstellung in das Eigentum des Kantons übergehen und ein Teil der Umfahrung Wilderswil sein.
- Der Tunnel der Umfahrungsstrasse wird auch Bestandteil des Hochwasserschutzprojekts Lutschine Bödeli sein. Er ist als unterirdischer Entlastungskorridor für den Fall eines seltenen Hochwasser-Extremereignisses vorgesehen.

Weil sich wegen der Abstimmung mit diesen Projekten die ursprünglich ab dem Jahr 2014 geplante Realisierung der Umfahrung verzögert hat, wurde die dringende Umgestaltung der Ortsdurchfahrt rund um den Bahnhof – ein Kernanliegen der gesetzlich vorgeschriebenen flankierenden Massnahmen zur Umfahrung – vorgezogen. Der Regierungsrat hat den entsprechenden Kredit mit RRB 1354/2015 bewilligt. Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt hat im Jahr 2016 begonnen und soll im Jahr 2018 abgeschlossen werden.

Grindelwald, Wengen, Mürren, Lauterbrunnen und die Jungfrauregion als UNESCO-Weltnaturerbe sind ganzjährig Attraktionen für Besucher aus der ganzen Welt. Die Verbesserung der Verkehrsführung in Wilderswil als Tor zu den Lütchinentälern ist für die Erhaltung und Weiterentwicklung des Tourismus in diesen Destinationen von grosser Bedeutung. Im Regionalen Verkehrs- und Siedlungsrichtplan Oberland Ost (Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, RGSK) ist die Umfahrung Wilderswil als prioritäre Massnahme MIV-U-1-1 enthalten.

3.2 Projektziele

Die wichtigsten Ziele der Umfahrungsstrasse sind:

- Verbesserung der Verkehrssituation in Wilderswil (Entlastung vom Durchgangsverkehr, Eliminierung von langanhaltenden Staus im Siedlungsgebiet, Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs (insbesondere für Fussgänger, Radfahrer und die Busse des ÖV),
- Erhöhung der Sicherheit für Fussgänger und Radfahrer,
- Reduktion der Unfälle,
- Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität (auch durch Reduktion der Luftschadstoff- und Lärmemissionen während der Staustunden) entlang der heutigen Ortsdurchfahrt,
- Verbesserung der Erreichbarkeit der Tourismusdestinationen in den Lütchinentälern (UNESCO-Weltnaturerbe), ohne den Ausbau der Bahnerschliessung zu konkurrenzieren,
- gutes Kosten-/Nutzenverhältnis.

Dank der Zusammenführung der Umfahrung und der kommunalen Erschliessungsstrasse Gewerbezone Flugplatz wird der grösste Teil des Schwerverkehrs Wilderswil künftig umfahren können.

3.3 Projektbeschreibung

3.3.1 Die Umfahrungstrasse

Die neu zu erstellende Strasse wird über eine Länge von 2 km als zweispurige Hauptverkehrsstrasse mit einer Breite von 6.5 bis 7.0 m gebaut. Der Verkehr wird mittels einer Mittellinie richtungsgetrennt im Gegenverkehr geführt. Sie wird nordöstlich der Gewerbezone Ägerti, im Areal des ehemaligen Flugplatzes Interlaken, an den von der Gemeinde geplanten "Direktanschluss Gewerbezone Flugplatz" anschliessen und von dort über eine ca. 230 m lange offene Strecke in einen 568 m langen Dorftunnel führen, der im Tagbau erstellt werden soll. Der Tunnel wird den Ortskern im Bereich des Bahnhofs sowie die beiden Bahntrassen der Schynige-Platte-Bahn und der Berner Oberland-Bahnen unterqueren.

Im Bereich der Werrenkurve, südlich des Bahnhofs, wird die Strasse nach dem Tunnel auf einen Damm westlich und unmittelbar neben dem Bahntrasse der BOB weitergeführt. Sie quert dabei zweimal die Lutschine. Dafür sind zwei Brücken mit Spannweiten von 64 m und 73 m zu erstellen.

Im Bereich der Tschingelmatte schliesst die Umfahrungsstrasse dann über einen Kreisel an die Grenchenstrasse (Kantonsstrasse) an.

3.3.2 Anpassungen an der bestehenden Kantonsstrasse

Die Gsteigstrasse wird ab dem Autobahnanschluss bis zum Ortseingang von Wilderswil als Kernfahrbahn (mit beidseitigen Radstreifen ohne Mittellinie) ausgebildet. Dazu muss die Strasse nicht verbreitert werden, was den Kulturlandverbrauch minimiert.

Die Grenchenstrasse wird ab dem Kreisel in Richtung Zweilütschinen mit beidseitigen Radstreifen ausgebaut. Dafür muss die heute zu schmale Strasse um drei Meter verbreitert werden.

3.3.3 Änderungen am Kantonsstrassennetz

Mit der Inbetriebnahme der Umfahrung werden sich folgende Änderungen am Kantonsstrassennetz ergeben: Der Abschnitt Autobahnanschluss Wilderswil bis zur Obereigasse (Abzweigung Saxetenstrasse) der Kantonsstrasse Nr. 221 wird zur Gemeindestrasse (ca. 1'600 m). Die Kantonsstrassenanbindung von Saxeten erfolgt ab dem Kreisel von Süden über die Grenchenstrasse (Kantonsstrasse Nr. 221) und die Kantonsstrasse Nr. 1123, Wilderswil – Saxeten. Das Teilstück zwischen Autobahnanschluss und Einmündung der Erschliessungsstrasse der Gewerbezone Flugplatz wird nach Fertigstellung in das Eigentum des Kantons übergehen. Mit diesen Änderungen wird das Kantonsstrassennetz um ca. 300 m verlängert.

3.3.4 Tunnel als Abflusskorridor des Hochwasserschutzprojekts Lutschine Bödeli

Der Tunnel unter dem Ortskern dient gleichzeitig als unterirdischer Teil des Abflusskorridors des Hochwasserschutzes Lutschine. Ein Ausleitbauwerk an der Lutschine wird bei einem seltenen Extremereignis das Wasser gezielt über ein separates Bauwerk in den Umfahrungstunnel zum Abflusskorridor auf dem Flugplatz weiterleiten. Im Eintretensfall wären die Kosten für die Reinigung und Instandsetzung des Tunnels durch die Schwellenkorporation zu tragen.

3.4 Landbedarf

Im Hinblick auf eine künftige Umfahrungsstrasse wurden bereits seit längerem Vereinbarungen mit betroffenen Grundeigentümern resp. Baurechtnehmern abgeschlossen. Im Abschnitt Flisou hat das Tiefbauamt des Kantons Bern bereits für ein früheres Umfahrungsprojekt in den Achtzigerjahren vorsorglich ein Grossteil des notwendigen Landes erworben.

Zusammen mit den Projektträgern der Drittprojekte und des Hochwasserschutzprojekts wurde eine Landplanung durchgeführt. Deren Ergebnis ist den betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümern bekannt. Sobald der Strassenplan rechtskräftig ist, wird mit den betroffenen Grundeigentümerinnen und -eigentümern primär eine einvernehmliche Umsetzung der Landplanung anzustreben sein. Soweit dies nicht möglich ist, wird die Enteignungsschätzungskommission über die streitigen Ansprüche entscheiden müssen. Für die Realisierung des vorliegenden Umfahrungsprojekts sind Flächen und Dienstbarkeiten im folgenden Umfang zu erwerben:

- Total zu erwerbende Flächen: ca. 22'900 m²
- Totalflächen mit Unterbaurecht für Tunnel / Trafo / Sonderbauwerke: ca. 7'300 m²
- Total während der Bauzeit vorübergehend beanspruchte Flächen: 112'000 m²

Es sind keine Fruchtfolgeflächen betroffen. Der Kulturlandverbrauch wird durch die möglichst weitgehende Parallelführung von Strasse und Bahn minimiert.

3.5 Termine

Der Baubeginn ist für 2020 vorgesehen. Die Realisierung wird 4 bis 5 Jahre in Anspruch nehmen.

4 Verhältnis zu wichtigen Planungen

Die wesentlichen übergeordneten Planungen mit Bezug zur Umfahrung Wilderswil sind:

- Richtplan 2030 Kanton Bern, September 2015, genehmigt vom Bundesrat am 4. Mai 2016, Strategiekapitel B, Massnahmen B 07 und B 09:
Das Projekt "Umfahrung Wilderswil, inkl. flankierende Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt (221) und inkl. Anschluss Flugplatzareal an A8 (Gemeindeprojekt), ist als "strategisches Projekt mit Koordinationsstand Festsetzung" aufgeführt und Teil eines Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts.
- Regionaler Verkehrs- und Siedlungsrichtplan Oberland Ost, Regionalkonferenz Oberland Ost, Oktober 2016 (RGSK): Die Umfahrung Wilderswil ist als prioritäre Massnahme MIV-U-1-1 enthalten.
- RGSK: Synthesebericht 2012:
Auswertung und Beurteilung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte sowie der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung aus Sicht des Kantons. Die Umfahrung Wilderswil ist auf der B-Liste der MIV-Massnahmen (Realisierungsbeginn zwischen 2019 und 2022) aufgeführt.

5 Kosten und Finanzierung

5.1 Kosten, neue Ausgaben

Preisbasis September 2016; Produktionskostenindex (PKI) des Schweizerischen Baumeisterverbandes – Vertragsteuerung; Schweizerischer Baupreisindex des Bundesamtes für Statistik – Indexteuerung.

Gesamtkosten und Kosten zulasten Kanton **CHF 73'694'722.00**

davon:

- Projektierung (inkl. Teuerung bis Ende 2016) und Bauleitung CHF 15'427'000.00
- Landerwerb CHF 1'962'300.00
- Ausbau CHF 56'305'422.00

./.. Beiträge Dritter – CHF 10'700.00

Für die Ausgabenbefugnis massgebende Kreditsumme **CHF 73'684'022.00**
gemäss Art. 143 FLV

abzüglich:

- bewilligte Projektierungskosten – CHF 2'900'000.00
(GRB vom 18. November 2009)
- aufgelaufene Teuerung zum Projektierungskredit – CHF 37'529.00
- bewilligter Zusatzkredit für die Projektänderung im – CHF 400'000.00
Zusammenhang mit dem Direktanschluss Flugplatz
(Ausgabenbewilligung BVE vom 26. August 2015)

Zu bewilligender Kredit **CHF 70'346'493.00**

Die ausgewiesenen Kosten entsprechen dem Kostenvoranschlag, der eine Genauigkeit von +/- 10% (exkl. Risikokosten) aufweist. Die Risikokosten von CHF 7'152'000.-- sind in den Gesamtkosten enthalten.

Es handelt sich um einmalige, neue Ausgaben gemäss Art. 46 und 48 Abs. 1 FLG.

Das Projekt ist im Strassennetzplan 2014–2029 aufgeführt. Es handelt sich um ein Einzelvorhaben im Sinne von Art. 55 Abs. 1 SG, das einen Objektkredit erfordert und daher nicht über den Investitionsrahmenkredit Strasse finanziert werden kann.

Teuerungsbedingte Mehrkosten werden mit diesem Beschluss bewilligt.

5.2 Kreditart/Finanzplan

Es handelt sich um einen Verpflichtungskredit, der mit den in Ziffer 4 des Beschlussentwurfs erwähnten, voraussichtlichen Zahlungen abgelöst werden soll. Diese sind im Voranschlag und Finanzplan enthalten.

5.3 Angaben zu den werterhaltenden und wertvermehrenden Investitionen, zur Nutzungsdauer und zu den Abschreibungen

Die Gesamtkosten von CHF 73'694'722.-- betreffen ausschliesslich wertvermehrende Investitionen.

Investitionen von CHF 71'235'755.-- fallen in die Anlagekomponente 'Ober-/Unterbau' mit einer Nutzungsdauer von 40 Jahren, was einen jährlichen ordentlichen Abschreibungsaufwand von CHF 1'780'894.-- ergibt.

Investitionen von CHF 2'458'967.-- fallen in die Anlagekomponente 'Deckbelag' mit einer Nutzungsdauer von 12 Jahren, was einen jährlichen Abschreibungsaufwand von CHF 204'914.-- ergibt.

5.4 Folgekosten

Ab Inbetriebnahme der Umfahrung ist mit folgenden zusätzlichen Kosten zu rechnen:

- **Strassenunterhalt**

Mit der Umfahrung und den damit verbundenen Änderungen am Kantonsstrassennetz wird dieses um ca. 300 m verlängert. Ausgehend von den Kosten, die im Strasseninspektorat Oberland Ost im langjährigen Durchschnitt für den Strassenunterhalt aufgewendet werden (CHF 30'000 / km / Jahr), ergeben sich Folgekosten von CHF 9'000 pro Jahr.

- **Tunnelunterhalt**

Mit der Inbetriebnahme des Tunnels ergeben sich Mehrkosten für Betrieb und Unterhalt. Erfahrungswerte des vergleichbaren Tunnels Spiezwiler zeigen, dass dafür durchschnittlich CHF 61'000 / km / Jahr aufgewendet werden müssen. Für den ca. 570 m langen Tunnel ergeben sich Folgekosten von ca. CHF 35'000 pro Jahr.

Insgesamt belaufen sich die Folgekosten für den Betrieb und Unterhalt der neuen Strassenanlage auf rund CHF 44'000 pro Jahr.

6 Auswirkungen auf die Gemeinden

Die markante Entlastung des Dorfs Wilderswil wird die Aufenthaltsqualität wesentlich erhöhen und die Immissionen reduzieren. Der Verkehrsknotenpunkt Wilderswil wird an Attraktivität gewinnen.

7 Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

Im Vortrag zum Strassenbauprogramm 2009–2012 wurden die Ergebnisse der Nachhaltigkeitsprüfung der Grossprojekte (Schicht 5) dargelegt. Dabei zeigte sich, dass die Umfahrung Wilderswil die grösste Wirkung in Bezug auf die nachhaltige Entwicklung im Wirkungssperimeter hat. Daher wurde sie seinerzeit den prioritären Projekten der Kategorie 1 zugeteilt.

Für die touristische Entwicklung von Wilderswil und der Lüscherntäler mit den bekannten Destinationen Grindelwald, Wengen, Lauterbrunnen und Mürren sind positive Effekte zu erwarten. Während der Bauzeit wird sich das Vorhaben zudem positiv auf die Bauwirtschaft und die damit verbundenen Arbeitsplätze auswirken. Die Auswirkungen können jedoch nicht quantifiziert werden.

Obwohl die Umfahrung Wilderswil insgesamt nicht zu einer Reduktion des MIV führen und landwirtschaftlich genutztes Land beanspruchen wird, sind sehr positive Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten: Die markante Entlastung des Dorfkerns wird wesentlich zur Verkehrs-

sicherheit und zur Aufrechterhaltung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs beitragen und die Emissionen zulasten der Umwelt reduzieren.

8 Ergebnisse des Vernehmlassungs- und Auflageverfahrens

Sämtliche zuständigen Fachstellen befürworten das Bauvorhaben, teilweise mit Auflagen und Bedingungen, die berücksichtigt werden. Die Umweltverträglichkeit wurde geprüft und ist gegeben.

Die Planakten lagen in den Einwohnergemeinden Wilderswil und Gsteigwiler in der Zeit vom 5. November bis zum 7. Dezember 2012 öffentlich auf. Es gingen 17 Einsprachen und 12 Rechtsverwahrungen ein. Die Einspracheverhandlungen fanden im Jahr 2013 statt.

Die späteren Projektanpassungen (aus dem Zusammenschluss mit dem "Direktanschluss Gewerbezone Flugplatz", inklusive der geplanten Massnahmen an der Gsteigstrasse, und aus der Verschiebung des Kreisels Süd) wurden als Planänderung zum Strassenplan aus dem Jahr 2012 separat öffentlich aufgelegt, in der Zeit vom 30. Januar bis zum 28. Februar 2017. Es gingen keine neuen Einsprachen, aber drei Rechtsverwahrungen ein.

Sämtliche Einsprachen wurden – soweit sie nicht zurückgezogen worden waren – als unbegründet abgewiesen. Dagegen wurden keine Beschwerden eingereicht. Der Strassenplan vom 6. September 2017 ist damit rechtskräftig geworden.

Die BOB hat dem Projekt im Sinne von Art. 18m EBG zugestimmt.

9 Antrag

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Beilagen

- Beschlussentwurf
- Übersichtsplan 1:12'000
- Querschnitte 1:300

Zusätzliche Beilage für die Bau-, Energie-, Verkehrs- und Raumplanungskommission

- Projektdossier (mit Kostenvoranschlag und Strassenplan vom 6. September 2017)