

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

Mittwoch (Vormittag), 4. Juni 2014

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

56 2014.0371 Motion 081-2014 Haas (Bern, FDP)

Standesinitiative: Prioritäre Berücksichtigung der Engpassbeseitigung Bern-Wankdorf-Muri (A6)

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 081-2014
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2014.0371

Eingereicht am: 17.03.2014

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Haas (Bern, FDP) (Sprecher/in)
Beutler-Hohenberger (Gwatt, EVP)
Jost (Thun, SVP)
Krähenbühl (Rubigen, BDP)
Schwarz (Adelboden, EDU)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Ja 20.03.2014

RRB-Nr.: 617/2014 vom 02. Juni 2014
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Annahme**

Standesinitiative: Prioritäre Berücksichtigung der Engpassbeseitigung Bern-Wankdorf–Muri (A6)

Gestützt auf Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung unterbreitet der Kanton Bern der Bundesversammlung folgende Standesinitiative:

Der Bund wird aufgefordert, die Engpassbeseitigung Bern–Wankdorf–Muri (A6) prioritär zu behandeln und ins Modul II des Engpassbeseitigungsprogramms aufzunehmen.

Begründung:

Täglich stauen sich die Fahrzeuge auf der Autobahn A6 zwischen Bern-Wankdorf und Muri in beiden Richtungen. Mit 70 000 Fahrzeugen pro Tag ist dieses Teilstück eines der meistbefahrenen der Schweiz. Der Engpass im Osten Berns hat weiträumige Auswirkungen auf den Verkehrsfluss Richtung Berner Oberland und Wallis (Touristen, Pendler, Berufsverkehr). Zudem wirken sich die Rückstaus auch auf die nationale West-Ost-Verbindung aus. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat zusammen mit Kanton und Region Bern sowie den betroffenen Gemeinden eine Bestvariante für die Engpassbeseitigung erarbeitet. Im Planungsprozess sind alle Beteiligten wesentliche Kompromisse eingegangen, so dass die vorliegende Lösung fachlich unbestritten und ohne gleichwertige

Alternative ist.

Das Vorhaben will die heutige Autobahn zwischen den Anschlüssen Wankdorf und Muri teilweise auf drei Spuren ausbauen und weitgehend in den Untergrund verbannen. Kernstück ist der unterirdische Bypass Ostring-Saali. Die bestehende Autobahn würde im Gegenzug zu einer Stadtstrasse rückgebaut. Das Projekt für einen unterirdischen Bypass Ostring-Saali, das 1,5 Mrd. Franken kostet, schlägt mehrere Fliegen auf einen Streich:

- Es sorgt für eine wirkungsvolle Engpassbeseitigung.
- Es verbessert die Anbindung des Berner Oberlands (200 000 Einwohner) und des Wallis ans Nationalstrassennetz.
- Es sorgt für eine Stadtreparatur und schafft im Grossraum Bern Potenzial für eine Siedlungsraumentwicklung nach innen. Damit und dank einer weitgehend unterirdischen Linienführung wird Kulturland geschont.
- Es reduziert die Belastung durch Lärm und Abgase in stark besiedeltem Gebiet.

Insgesamt ist das Vorhaben von grosser Bedeutung für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms Bern und der wirtschaftlichen Entwicklung der ganzen Hauptstadtregion Schweiz. Trotzdem hat der Bundesrat die Priorität des Projekts in seiner neuesten Botschaft auf nicht nachvollziehbare Weise zurückgestuft. In seiner Botschaft «Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel für die zweite Periode des Programms zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz» vom Februar 2014 hat er den Ausbau der Strecke von Bern-Wankdorf bis Muri gegen den Widerstand des Kantons Bern, der Region Bern-Mittelland und der betroffenen Gemeinden im Vergleich zur ersten Botschaft aus dem Jahre 2009 vom zweiten ins dritte Modul zurückgestuft. Eine Lösung des Verkehrsproblems würde damit in weite Ferne rücken – und damit auch die nachhaltige Siedlungsentwicklung in der Region.

Der Bund wird aufgefordert, diese Zurückstufung rückgängig zu machen, indem er die Engpassbeseitigung Bern-Wankdorf–Muri (A6) prioritär behandelt und ins Modul II des Engpassbeseitigungsprogramms aufnimmt.

Antwort des Regierungsrats

Die Engpassbeseitigung beim Nationalstrassenabschnitt Bern-Wankdorf – Muri ist ein Projekt, das für die künftige Entwicklung der Hauptstadtregion und damit des ganzen Kantons enorm wichtig ist. Es ist staatspolitisch problematisch, dass der Bundesrat in der Engpassbeseitigungsvorlage dem Grossraum Bern nur ein unterdurchschnittliches Bevölkerungswachstum zugestehen will. Und es ist stossend, dass der Kanton Bern bei der Mittelverteilung für die Engpassbeseitigung bis 2030 weitgehend leer ausgehen soll. Der Regierungsrat unterstützt daher die Forderung der Motionäre, beim Bund eine Standesinitiative zur prioritären Behandlung des Projekts einzureichen, voll und ganz.

Der Engpass zwischen Bern-Wankdorf und Muri ist mit täglich über 70 000 Fahrzeugen einer der bedeutendsten im ganzen Nationalstrassennetz. Er verursacht täglich jeweils am Morgen und am Abend zahlreiche Stautunden mit grossen negativen volkswirtschaftlichen Auswirkungen im ganzen Kanton. Die Erreichbarkeit in und aus Richtung Oberland und Wallis wird stark beeinträchtigt. Die Rückstaus bis zum Knoten Wankdorf wirken sich negativ auf die West-Ost-Achse (A1) aus. Gleichzeitig wird bei Überlastungssituationen vermehrt Verkehr auf das regionale Kantons- und Gemeindestrassennetz verdrängt. Darunter leiden die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner sowie der Fussgänger- und Veloverkehr und der öffentliche Verkehr bleibt im Stau stecken. Diese Problematik wird sich aufgrund des prognostizierten Verkehrswachstums noch verschärfen.

Es liegt ein von den Fachstellen von Bund, Kanton, Region und Gemeinden breit akzeptiertes und planerisch fortgeschrittenes Engpassbeseitigungsprojekt vor, das vorsieht, die Autobahn in einem Bypass zwischen dem Raum Schosshaldenfriedhof und Muri weitgehend unterirdisch zu führen und die bestehende Autobahn zu einer zweispurigen Stadtstrasse zurückzubauen. Damit könnte die Stausituation wirkungsvoll entschärft werden. Gleichzeitig würden die städtebaulichen Sünden der Vergangenheit, und deren negative Auswirkungen auf die betroffene Bevölkerung, beseitigt und ein grosses Potenzial für die raumplanerisch erwünschte Siedlungsentwicklung nach Innen geschaffen werden. Kulturland wird so optimal geschont.

Im Rahmen seiner Stellungnahme zur Vernehmlassungsvorlage zum «Bundesbeschluss über das zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz und über die Freigabe der Mittel» hat sich der Regierungsrat am 14. August 2013 gemeinsam mit der Region Bern und den betroffenen Gemeinden klar für eine Aufnahme des Projekts ins Modul II des Engpassbeseitigungsprogramms ausgesprochen. Zudem hat er sich auf Bundesebene bei verschiedenen Gele-

genheiten intensiv für das Anliegen eingesetzt. Wichtig ist in diesem Zusammenhang schliesslich, dass im Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF), der im Moment zur Diskussion steht, genügend Mittel für die Engpassbeseitigungsprojekte eingestellt werden.

Der Regierungsrat beantragt:

Annahme

Präsidentin. Nous passons à l'affaire n°56, motion de M. Haas «Elimination du goulet d'étranglement Berne-Wankdorf-Muri (A6): dépôt d'une initiative cantonale». Nous passons à un débat libre. M. Haas a la parole.

Adrian Haas, Bern (FDP). Ich hatte das Signal erhalten, dass meine Motion nicht bestritten sei. Nun diskutieren wir doch darüber. Das macht nichts, zumal diese Angelegenheit sehr wichtig ist. Es geht um ein wichtiges Signal an das Bundesparlament, damit dem Projekt Engpassbeseitigung A6 im Murifeld eine bessere Priorität zur Realisierung gegeben wird. Dies aus verschiedenen Gründen, wobei es zwei Hauptgründe gibt. Zum einen möchte man – wenn das Projekt realisiert wird – vor allem aus der Sicht der Stadt Bern eine Stadtreparatur vornehmen. Im entsprechenden Quartier besteht sehr viel Handlungsspielraum. Zum anderen ist das Projekt auch aus verkehrspolitischer Sicht sinnvoll. Es würde die Überlastung des Strassennetzes beseitigen und hätte Vorteile für den Tourismus im Berner Oberland, aber auch, wie Sie jeden Morgen im Radio hören können, für den ganzen Berufsverkehr, der im Stau stecken bleibt. Insofern erstaunt es nicht, dass es eine Reihe von Mitmotionären gibt, die alle im Aaretal wohnen oder betroffen sind, weil sie aus dem Berner Oberland kommen und dieses Strassenstück nutzen. Wir möchten, wie gesagt, dass die Prioritäten auf nationaler Ebene erhöht werden. Bisher befand sich das Projekt im Modul 3, obwohl es vorher im Modul 2 war. Konkret würde das Projekt wieder in das Modul 2 vorgezogen, mit einem Realisierungszeitpunkt in der Grössenordnung von 2030 anstatt 2040. In der Zwischenzeit wird es vermutlich noch einen so genannten NAF geben, einen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds, in den die Module in einer Prioritätenliste integriert werden. Dies nennt sich STEP – Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse. Darin werden alle Projekte aufgeführt. Es ist wichtig, dass der Kanton Druck für sein bedeutungsvolles Projekt ausübt. Möglicherweise werden einzelne Projekte anderer Kantone nicht realisiert, weil sie nicht projektreif sind oder in der Prioritätenliste zurückfallen. Wenn der Kanton Bern die Bedeutung seines Projekts hervorhebt, könnte dies zu einem Nachvorrutschen auf der Prioritätenliste führen. Ein überparteiliches Komitee hat sich als Verein konstituiert. In diesem sind von rechts bis ganz links über die Parteigrenzen hinweg alle vertreten. Um ein wichtiges Zeichen an das Bundesparlament zu senden, wäre ich dankbar, wenn diese Motion auch im Sinne dieses überparteilichen Vereins überwiesen würde. Vielen Dank.

Hannes Zaugg-Graf, Uetendorf (glp). Im Wissen darum, dass wir ziemlich einsam dastehen und wahrscheinlich gleich ein glp-Bashing losgehen wird, wie wirtschaftsfeindlich wir seien, lehnen wir die vorliegende Motion aus inhaltlichen, aber auch aus formalistischen Gründen ab. Es ist nicht nur das fehlende Geld, welches dazu geführt hat, dass das Projekt beim Bund in der Priorität zurückgestuft worden ist – im Gegensatz beispielsweise zum Tram Region Bern oder zum Ausbau des Hauptbahnhofs Bern. Es ist unbestritten, dass auf der A6, in der Gegend des wirtschaftlichen Herzens des Kantons, täglich Staus entstehen, welche für die Wirtschaft schädlich sind. Wenn Sie aus gesundheitlichen Gründen eine Bypass-Operation benötigen, müssen Sie zugleich ihre Lebensweise ändern. Deshalb müssen Sie auch die Gründe für den entstandenen Engpass an Ihrem Herzen aus der Welt schaffen, ansonsten sind Sie bald wieder gleich weit. Die Förderung von Home-Office durch Breitbandzugang bis in abgelegene Gebiete des Oberlands oder des Emmentals oder die steuerliche Entlastung von Firmen, die aktiv Arbeitszeitmodelle fördern, welche die Rushhours entlasten, wären mögliche Massnahmen. Diese stehen hier leider nicht zur Debatte.

Zudem spricht folgender formalistische Grund gegen die Motion: Wir müssen langsam aufpassen, uns nicht immer mehr als «Bonsai»-Nationalräte aufzuführen. Es ist lächerlich, wenn man das Gefühl hat, wir könnten als Grossräte mit einer Standesinitiative aus der «Ochsenscheuer» Druck aufsetzen. Erfahrungsgemäss funktioniert dies nur, wenn sich mehrere Kantone orchestriert zusammentun. Um nur einen Hauch einer Chance zu haben, müsste man die Freiburger und vor allem auch die Walliser mit einer identischen Standesinitiative an Bord holen. Hier geht es vor allem um einen «Augenwischer»-Vorstoss, mit dem Zweck, der eigenen Wählerschaft zu zeigen, dass man sich einsetzt. Dies versuchen wir seitens der glp im Grossen Rat mit Geschäften zu tun, zu welchen

wir abschliessend etwas zu sagen haben, und nicht mit solchen, die von Anfang an chancenlos sind. Aus diesen Gründen lehnen wir den vorliegenden Vorstoss ab.

Peter Sommer, Wynigen (FDP). Mein Vorredner hat eben das Thema «Sinn oder Unsinn von Standesinitiativen» angesprochen. Darüber haben wir hier bereits mehrmals diskutiert. Im vorliegenden Fall ist aber eine Standesinitiative wirklich notwendig. Auslöser ist der Beschluss des Bundesrats, welcher das Projekt «Engpassbeseitigung Bern-Muri-Wankdorf» in das nichtfinanzierte Modul 3 zurückgestuft hat. Somit ist eine Realisierung zum heutigen Zeitpunkt nicht mehr gesichert. Wollen wir die Verkehrsprobleme im Osten der Stadt Bern, deren Bestehen unbestritten sein dürfte, mittelfristig einer Lösung zuführen, haben wir keine andere Wahl, als die Standesinitiative zu unterstützen und damit beim Bund Druck auszuüben. Die Stautunden, über welche täglich im Radio berichtet wird, gehen ins Unermessliche und produzieren nebst unnötigen Umweltbelastungen auch einen erheblichen wirtschaftlichen Schaden. Über die Planung oder über technische Details müssen wir an dieser Stelle nicht mehr diskutieren. Wir haben keine andere Alternative als die Bypass-Lösung. Eine blossе Autobahnüberdeckung, über die man in den Medien lesen konnte, löst das Problem bei Weitem nicht. Also haben wir keinen Grund, den Vorstoss abzulehnen. Die Engpassbeseitigung ist nicht nur ein Verkehrs-, sondern auch ein Siedlungsthema. Der Osten der Stadt Bern ist durch die heutige Linienführung der Autobahn stark beeinträchtigt und würde mit der Bypass-Lösung deutlich verbessert. Ein weiterer Faktor ist die Anbindung des Berner Oberlands als einer wichtigen Tourismusregion. Schliesslich müssen wir im politischen Verteilungskampf, den wir im Zusammenhang mit Verkehrsprojekten alle kennen, mit dieser standespolitischen Initiative beim Bund Druck machen. Ansonsten bleibt der Kanton Bern aussen vor. Wir müssen mit unseren Projekten bereit sein. Sobald etwas zurückgestellt wird, werden zuerst diejenigen berücksichtigt, deren Projekte tatsächlich bereit sind. Die FDP wird die Standesinitiative einstimmig unterstützen.

Michael Adrian Aebersold, Bern (SP). Zuerst zu Ihnen, Adrian Haas. Ich erinnere mich, dass Sie früher im Stadtrat solche von der links-grünen Mehrheit vorgebrachten Vorstösse als «Briefträger-Vorstösse» bezeichnet haben, die nichts bringen, weil man sie irgendwo eingibt und die Sache damit erledigt ist. Ich verfüge zum vorliegenden Thema nicht nur über ein umfangreiches Dossier, sondern könnte sogar von meinen eigenen Erfahrungen berichten, weil ich zehn Jahre an dieser Strasse gewohnt habe. Das möchte ich aber nicht tun. Ich halte einleitend fest, dass die SP-JUSO-PSA-Fraktion dem Geschäft mehrheitlich zustimmen wird, jedoch ein grosser Teil der Fraktion gegen den Vorstoss ist. Deshalb bringe ich Ihnen eine Auflistung von vier Pro- und vier Kontra-Argumenten und schliesse danach mit ein paar Schlussbemerkungen. Zu den Pros: Auf dem Teilstück besteht ein Verkehrsproblem; die Autos stehen dort teilweise im Stau. Der Engpass muss mit einer solchen Lösung beseitigt werden. Das zweite Pro-Argument ist die Erschliessung des Oberlands und des Kantons Wallis. Dies ist wichtig, um den Kanton Bern wirtschaftlich weiterzubringen. Das dritte Argument ist die aktuelle Situation im Quartier, welches von der Autobahn durchtrennt wird. Für die Anwohner ist dies schlimm. Darüber, wie weit die notwendige Stadtreparatur gehen soll und ob sie ausreicht, scheiden sich die Geister. Schliesslich zählt auch das finanzielle Argument: Der Kanton Bern wäre dumm, die Bundesgelder nicht abzuholen. Diese würden sonst in einen anderen Kanton fliessen, womöglich nach Zürich. Zu den Kontra-Punkten: Neue Strassen waren noch nie die Lösung für ein Verkehrsproblem. Dies hat auch Hannes Zaugg erwähnt. Mehr Strassen und somit mehr Autos führen zu mehr Staus; der Bareggunnel lässt grüssen. Zum zweiten Punkt: Der Bau neuer Strassen ist keine sinnvolle Wirtschaftsförderung. Strassen erzeugen Lärm, Verkehr und mehr externe Kosten; sie sind also ein Argument gegen den Bypass. *(Dem Redner wird seitens einer Stimmenzählerin signalisiert, dass ihm niemand zuhört).* Wie? – Es hört niemand zu?

Zum dritten Contra-Punkt: Das Problem wird, wie ich aus eigener Erfahrung weiss, nur für kurze Zeit behoben. Man hätte nur morgens für vielleicht anderthalb Stunden einen Stau und dann am Abend wieder. Während der Randzeiten wäre kein Verkehrsproblem vorhanden. So gesehen will man 1,5 bis 2 Mrd. Franken für ein Luxusproblem ausgeben. Die 1,5 Mrd. Franken sind übrigens nicht mit der Teuerung hochgerechnet, sodass sich die Kosten am Schluss doch auf 2 Mrd. Franken belaufen dürften. Ein paar Überlegungen: Eine Stadtreparatur vorzunehmen, ist auf jeden Fall richtig. Klar ist, dass diese Lösung nicht in 10, sondern in 20 oder 30 Jahren kommen wird, wenn überhaupt. Insofern ergeht eine Aufforderung sowohl an diejenigen, die Ja stimmen, als auch an diejenigen, die Nein stimmen, dass in diesem Quartier weitere Massnahmen nötig sind, um die Probleme bereits heute lösen zu können. Vor diesem Hintergrund dürfte die Einstufung in Modul 2 oder 3

kaum eine grosse Rolle spielen – beides liegt in weiter Ferne.

So viel zur Bedeutung der vorliegenden Motion. Zu einem letzten Argument, welches bereits ange-tönt wurde: Ich prognostiziere, dass die Standesinitiative vom Parlament abgelehnt und chancenlos sein wird. Da seitens des nationalen Parlaments bereits eine Zurückstufung erfolgt ist, ist es, um eine Bestätigung zu erhalten, das Gescheiteste, eine Standesinitiative einzureichen. Dies muss man bedenken, umso mehr als ein abgelehnter Vorstoss für die Lösungsfindung nicht hilfreich ist. Zum Fazit: Man kann Ja oder Nein stimmen. Allerdings werden die Verkehrsprobleme des betroffenen Quartiers damit nicht gelöst. Es bedarf weiterer Massnahmen. Danke für die Aufmerksamkeit.

Raphael Lanz, Thun (SVP). Die SVP-Fraktion wird dieser Motion einstimmig zustimmen. Wie bereits vom Motionär erwähnt, unterstützt ein politisch breit abgestütztes Komitee dieses Projekt. Dies ist kein Zufall, weil das vorliegende Projekt im Interesse der betroffenen Bevölkerung sowie der Stadt und der Region Bern liegt. Es liegt auch im Interesse des gesamten Kantons inklusive Oberland und nicht zuletzt im Interesse des ganzen Landes. Ich erinnere an die Anbindung des Wallis oder an die Ost-West-Verbindung. Deshalb gibt es aus unserer Sicht nur Gründe, dieser Motion zuzustimmen. Die SVP-Fraktion wird einstimmig Ja stimmen.

Jakob Schwarz, Adelboden (EDU). Wir haben eigentlich fast alle Argumente gehört. Wegen der Wichtigkeit dieses Geschäfts äussere ich mich trotzdem. Es ist insbesondere für den Berufsverkehr, aber auch für den Tourismus aus dem Berner Oberland und aus dem Wallis ein wichtiges Anliegen, welches wir mittels Standesinitiative beim Bund deponieren wollen. Es geht nicht, wie vom Kollegen Zaugg angesprochen, darum, Wählerinteressen zu vertreten – dafür sind zu viele verschiedene Parteien im Spiel. Es geht darum, unseren Kanton beim Bund bemerkbar zu machen. Auch beim Bund herrscht ein Verteilungskampf um die eingesetzten Mittel. Deshalb geht es darum, uns in die beste Position zu bringen. Ich bitte Sie deshalb, ein deutliches Zeichen aus dem Grossen Rat in Richtung Bundeshaus zu senden. Die EDU-Fraktion wird dies einstimmig tun.

Blaise Kropf, Bern (Grüne). Die Fraktion der Grünen wird diesem Vorstoss mehrheitlich zustimmen – dies trotz gewisser Vorbehalte, zu welchen bereits Michael Aebersold referiert hat. Dass zusätzlicher Strassenraum in der Regel auch zusätzlichen Verkehr schafft, ist klar. Dies müssen wir uns bei der Diskussion der Engpassbeseitigung bewusst sein. So weit zur einen Seite. Die andere Seite ist unbestritten jene, dass das Gebiet im Osten von Bern wohl in verschiedener Hinsicht dringend einer Stadtreparatur bedarf. Im Zusammenhang mit den Staus war von volkswirtschaftlichen Kosten die Rede. Mit Blick auf das Entwicklungspotenzial dieser Region und des Kantons insgesamt wissen wir, dass wir ein grosses Interesse daran haben, auch in diesem Gebiet der Stadt, das sich für eine bessere, weitergehende Wohnnutzung geradezu aufdrängt, eine bauliche Entwicklung realisieren zu können. Dies setzt voraus, dass eine Stadtreparatur realisiert werden kann. Deshalb sind wir der Meinung, dass der vom Motionär vorgeschlagene Weg zu prüfen ist. Entscheidend für die Realisierung oder für die Unterstützung eines derart konkreten Projekts wird für uns sein, in welchem Ausmass eine effektive Aufwertung jenes Stadtgebiets gelingt. Uns geht es nicht primär um eine zusätzliche Strasse, sondern in erster Linie um die Aufwertung eines sensiblen, wichtigen Gebiets, damit die entsprechende bisherige Autobahn drastisch rückgebaut werden kann.

Vania Kohli, Bern (BDP). Heute war oft von Leuchttürmen und von Signalen an das Bundesparlament die Rede. Bern ist sowohl als Kanton als auch als Stadt ein Leuchtturm. Das wissen wir. Wir befinden uns im Zentrum der Schweiz, wie das Herz das zentrale Organ eines Körpers ist. Allerdings bin ich nicht der gleichen Meinung wie Hannes Zaugg: Bei einem Herzinfarkt an der Lebensweise etwas zu ändern, ist zu spät. Ich spreche daher eher von einer Herzinsuffizienz. Was mit einem Körper geschieht, wenn jemand unter einer Herzinsuffizienz leidet, ist allen bekannt. Dass sich eine Insuffizienz an dieser zentralen Stelle im Osten der Stadt Bern befindet, ist eine Tatsache. Sie wirkt sich nicht nur auf Stadt und Agglomeration Bern aus, sondern geht weit über den Kanton hinaus. Liebe Kolleginnen und Kollegen, es besteht Handlungsbedarf! Somit komme ich auf die Signalwirkung zu sprechen: Das Projekt wurde auf das Jahr 2040 zurückgestuft. Es ist an uns, den Bund darauf hinzuweisen, dass eine Insuffizienz besteht und dass diese ernst ist. Heute haben wir die Chance, ein starkes Zeichen für unseren Kanton zu setzen. Tun wir es! Tun wir es jetzt! Tun wir es für unseren Kanton! Die BDP-Fraktion stimmt dieser Motion grossmehrheitlich zu. Ich bitte Sie, dies ebenfalls zu tun. Danke für die Aufmerksamkeit.

Melanie Beutler-Hohenberger, Gwatt (EVP). Die vorliegende Motion zur Einreichung einer Standesinitiative ist, wie bereits erwähnt, seitens der Einreichenden breit abgestützt. Das Gleiche gilt auch für das Anliegen der Engpassbeseitigung, was die Parteienvertretungen sowohl auf regionaler als auch auf nationaler Ebene anbelangt. Hinzu kommt eine sehr breite Unterstützungsfrente an beteiligten Körperschaften des Kantons, von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland über die betroffenen Gemeinden bis hin zum Verein Hauptstadtregion Schweiz. Damit will ich Folgendes sagen: Das Anliegen der Engpassbeseitigung ist ein Thema, welches eigentlich allen Parteien zugutekommt. So wird hier nicht nur eine prekäre Verkehrssituation entschärft – also ein Verkehrsproblem angegangen –, sondern auch ein Gewinn für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner geschaffen. Wie von einem Vorredner erwähnt, befinden sich hier im Ratssaal – auch innerhalb meiner Fraktion – mehrere Betroffene. Diese könnten von einer Lärm- und Abgasreduktion profitieren. Es wird auch eine raumplanerische Richtungsänderung, inklusive Schonung von Kulturland, vorgenommen. Dabei erfinden wir das Rad nicht neu: Das Projekt ist vom Kanton, von den Gemeinden und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland gemeinsam mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) ausgearbeitet worden und liegt hier und jetzt als solider, guter Kompromiss vor. Wir setzen uns dafür ein, dass alle genannten Vorteile bis zum Jahr 2030 zum Gewinn des ganzen Kantons realisiert werden können, indem der Bund die vorgenommene Zurückstufung von Modul 2 in Modul 3 rückgängig machen muss. Die EVP-Fraktion stimmt dem Anliegen der Motionärinnen und Motionäre vollumfänglich zu. Wir freuen uns, dass es für einmal gelungen ist, dass fast alle Fraktionen von links bis rechts zusammengefunden haben und geeint für die Anliegen des Kantons eintreten.

Präsidentin. J'ai encore deux intervenants à titre individuel. M. Riem, vous avez la parole.

Bernhard Riem, Iffwil (BDP). Selbstverständlich unterstütze ich diese Standesinitiative. Das Projekt ist hervorragend; es wäre eine ideale Lösung. Trotzdem erlaube ich mir, mein Unverständnis über den Ausgang aller Projekte zur Engpassbeseitigung im Raum Bern zu thematisieren. Ich ärgere mich nicht über das ASTRA, sondern über unsere Vorstellungen in Bern. Landesweit stehen 5,5 Mrd. Franken zur Engpassbeseitigung zur Verfügung. Die Region Bern geht beinahe leer aus. Einzig der Abschnitt Schönbühl-Wankdorf wird für 200 Mio. Franken ausgebaut, während 5,3 Mrd. Franken in andere Landesteile gehen, wo auch Engpässe vorhanden sind. Sämtliche weiteren Projekte aus der Region sind aus verschiedenen Gründen gescheitert. Ich meine damit die Engpassbeseitigung beim Felsenau-Viadukt. Diese Lösung wäre sehr günstig, sie ist aber in Bern politisch unerwünscht. Das ASTRA wollte dieses Projekt realisieren; die Regierung und der Grosse Rat haben es abgelehnt. Die favorisierte Bypass-Lösung mit einem monströsen Tunnel vom Grauholz zum Weyermannshaus für 3,8 Mrd. Franken ist eine reine Illusion. Fazit: In Bern-West geschieht im Verlauf der nächsten 20 Jahre nichts Wesentliches. Es muss klar gesagt werden, dass es den halben Anschluss Grauholz trotz Motion und Einsatz von Regierung und Region nicht geben wird. Ich befürchte, dass es dem Projekt im Ostring genauso ergehen wird: Dieses wurde nicht grundlos in der Priorität zurückgestuft: Es beansprucht zu viele Mittel. Ein Projekt zur Engpassbeseitigung soll in erster Linie der Behebung eines Engpasses dienen. Selbstverständlich sollen auch frühere Planungsfehler behoben und die Wohnqualität der Anwohner verbessert und der verdrängte Verkehr der Stadt aufgenommen werden. Zusätzlich sollen auch grosse Überbauungen und eine positive Stadtentwicklung ermöglicht werden. Scheitert dieses Projekt im Ostring, wird die ganze Engpassbeseitigung im Raum Bern zum Fiasko im Sinne von «ausser Spesen nicht viel gewesen». Die Planungsverantwortlichen von Kanton, Region und Stadt müssten sich Vorwürfe gefallen lassen, wonach sie zu viele Wünsche gehabt und das «Fuder überladen» haben. Der Verkehr in der Region würde für Jahrzehnte seinem Stau überlassen. Während des gleichen Zeitabschnitts hat der Grosse Rat das Tram zum Westside eingeweiht und 500 Mio. Franken für ein Tram Ostermundigen–Köniz gesprochen. Zudem wird der Hauptbahnhof Bern für mehr als 800 Mio. Franken in zweiter Etappe umgebaut. Das ist gut so. Es gibt Leute, die sich das Scheitern all dieser Projekte wünschen. Das Resultat der Abstimmung über die Standesinitiative wird zeigen, ob die entsprechenden Fraktionen die Planung der mehrheitlich rot-grünen Exponenten in Kanton, Region und Stadt unterstützen werden. Ich bitte Sie, zumindest dieser Initiative zuzustimmen.

Andreas Hofmann, Bern (SP). Ich möchte etwas zur viel gelobten Stadtreparatur sagen. Diese wäre wahrscheinlich eine Chance für dieses Projekt gewesen; sie kommt aber wohl nicht zustande. Die SP der Stadt Bern, insbesondere die Sektion Bern-Ost, müsste es eigentlich am besten wissen: Von dieser Seite sagen alle klar Nein zu diesem Projekt. Diese Anlage wird mehr Verkehr produzie-

ren und mit Sicherheit zu einem neuen Ausbau führen, natürlich an anderer Stelle. Die Finanzierung des Bundes weist einen krassen Konstruktionsfehler auf. Der Ausbau wird finanziert, der sinnvolle, eigentlich dazugehörnde Rückbau hingegen nicht. Der Rückbau müsste von der Stadt allein getragen werden. Bei den Grössenordnungen, mit denen wir es zu tun haben – Sie müssen sich den Freudenbergplatz einmal ansehen; die Stadt könnte einen Rückbau niemals finanzieren –, liegt das Problem in der Finanzierung. Die ehemalige Autobahn wird dann im Wesentlichen in eine Stadtstrasse umbenannt mit noch zwei anstatt vier Spuren. Der Verkehr wird zu Beginn zwar geringer sein, wie wir es bereits überall im Kanton erlebt haben. Ich bin in Kiesen aufgewachsen. Als die Autobahn gebaut wurde, gab es auf der alten Bern–Thun-Strasse kaum mehr Verkehr. Sehen Sie, wie es heute aussieht: Es gibt noch mehr Verkehr als zu Zeiten des Autobahnbaus. Es funktioniert nicht! Es ist höchste Zeit, aus dem Teufelskreis auszubrechen. Die Investition von Milliarden in einen Ausbau von Autobahnen ist heute auch klimapolitisch ein Wahnsinn. Dennoch ist die Verkehrspolitik heute in der Regel klimapolitikfrei. Anstatt die Zeit mit der Standesinitiative zu verplempern und nie erfüllte Hoffnungen zu schüren, würde man besser zügig Alternativen prüfen. Die Leute, welche im Ostring unter der Autobahn leiden, möchten diesen Zustand nicht jahrzehntelang ertragen, sondern durch Lärmschutzmassnahmen und durch eventuelle Autobahnüberdeckungen eine rasche Lösung erhalten. Diese könnte man im Prinzip herbeiführen. Wenn die Motion überwiesen wird, vergehen aber wieder Jahre, während deren überhaupt nichts läuft – und am Schluss haben wir keine Lösung.

Präsidentin. M. Haas, aimeriez-vous encore prendre la parole? – Ce n'est pas le cas, donc je passe la parole à Mme la conseillère d'Etat Egger-Jenzer.

Barbara Egger-Jenzer, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin. Verschiedentlich wurde erwähnt, dass es bei dieser Motion darum gehe, ein Zeichen zu setzen. Es geht um ein Zeichen des Grossen Rates, der den Kanton Bern gegenüber dem Bund vertritt; es geht darum zu sagen, dass wir die Engpassbeseitigung benötigen. Die Engpassbeseitigung ist ein Bundesprojekt. Die Zuständigkeit liegt allein beim ASTRA. Somit weise ich auch die Vorwürfe von Herrn Grossrat Riem zurück: Es sind nicht die Kantonsplaner, die Regionsplaner oder die Stadtplaner, die planen, sondern einzig und alleine das ASTRA. Ich bitte Sie, Ihre Vorwürfe beim ASTRA anzubringen und nicht beim Kanton! Das Projekt ist sehr gut. Auf die Gründe komme ich noch zu sprechen. Zudem ist es sehr breit abgestützt. Es ist wichtig, dass Sie Folgendes wissen: Der Bundesrat hat die Dringlichkeit und Wichtigkeit des Projekts ursprünglich für das erste Engpassbeseitigungsprogramm anerkannt. Übrigens gab es bereits im Jahr 2009 ein Engpassbeseitigungsprogramm. Damals beschloss der Bundesrat, besagtes Projekt prioritär zu behandeln. Vier Jahre später sieht plötzlich alles anders aus, das heisst, im Jahr 2013 erfolgte eine Zurückstufung. Herr Grossrat Riem hat natürlich recht, wenn er vermutet, dass die Zurückweisung aus finanziellen Gründen erfolgt ist.

Liebe Grossrätinnen und Grossräte, ich gehe davon aus, dass Sie auch ab und zu mit dem Auto über die Autobahn durch die Schweiz fahren. Achten Sie einmal auf die Autobahnlösungen anderer Städte in anderen Kantonen. Ich denke zum Beispiel an Basel und Neuenburg: die Autobahnen verlaufen dort überall unterirdisch. Dies ist in Bern nicht der Fall. Wenn wir als Kanton und Region einer Nichtuntertunnelungs-Lösung zugestimmt hätten – nämlich einer Verbreiterung der Autobahn im Ostring –, wäre die Zurückstufung des Projekts wahrscheinlich nicht erfolgt. Liebe Grossrätinnen und Grossräte, die Autobahn verläuft aber mitten durch ein dicht besiedeltes Gebiet. Eine solche Autobahn gehört doch untertunnelt in den Untergrund! Deshalb setzt sich ein breit abgestütztes Komitee beim Bund dafür ein, dass das jetzt stehende Projekt mit der Tunnellösung realisiert werden kann. Heute quälen sich pro Tag 70 000 Fahrzeuge durch die enge Schlucht im Ostring neben den Wohnblöcken vorbei. Insofern ist klar, dass man sich für eine andere Lösung engagieren muss. Diese Chance haben wir nun. Die Engpassbeseitigungsprogramme werden während der laufenden Session im Nationalrat behandelt. Es geht – wie gesagt – um ein Zeichen, und wir hoffen sehr, dass dieses Projekt beschleunigt behandelt werden kann. Wir können doch nicht weitere 26 Jahre zuwarten! In 26 Jahren, liebe Grossrätinnen und Grossräte, wird der Verkehr noch einmal zugenommen haben. Den öffentlichen Verkehr bauen wir zwar laufend aus, sodass ein Weiterausbau bald nicht mehr möglich ist. Ich bitte Sie wirklich, ein deutliches Signal an Bundesbern zu senden, dahingehend, dass wir besagte Lösung benötigen. Danke.

Präsidentin. Nous passons donc au vote. Ceux qui acceptent cette motion votent oui, ceux qui la refusent votent non.

Abstimmung

Der Grosse Rat beschliesst:

Annahme

Ja 116

Nein 23

Enthalten 11

Präsidentin. Vous avez accepté cette motion.