



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 036-2022
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2022.RRGR.49

Eingereicht am: 07.03.2022

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Feuz (Bern, SVP) (Sprecher/in)
Schori (Bern, SVP)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Nein 10.03.2022

RRB-Nr.: 671/2022 vom 22. Juni 2022
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Ablehnung**

Neue, ökologisch sinnvolle Südumfahrung zur Entlastung der stark frequentierten Hauptstrasse Freudenbergerplatz-Ostring-Burgernziel-Thunstrasse-Kirchenfeldstrasse-Monbijoubücke-Eigerplatz

Der Regierungsrat wird wie folgt beauftragt:

1. Der Regierungsrat hat mit den Verantwortlichen des ASTRA die nötigen Schritte in die Wege zu leiten, damit die Planung einer Südumfahrung rasch an die Hand genommen werden kann.
2. Der Regierungsrat hat sich bei den zuständigen Gremien dafür einzusetzen, damit betreffend Südumfahrung rechtzeitig ein Partizipationsprozess für die betroffene Region gestartet werden kann.

Begründung:

Heute ist die Verkehrsachse Freudenbergerplatz-Ostring-Burgernziel-Thunstrasse-Kirchenfeldstrasse-Monbijoubücke-Eigerplatz oft stark überlastet. Tägliche Staus mit ihren negativen Auswirkungen sind eine Tatsache. An dieser Situation wird sich auch mit der E-Mobilität nichts ändern. Das ASTRA plant einen Bypass im Norden der Stadt Bern und hofft, dass dies auch die Realisierung von Staustrecken ermöglichen würde. Dieses Vorhaben ist komplex und planerisch sehr anspruchsvoll. Insbesondere im Gebiet Zentrum Paul Klee dürfen sich diverse planerische und rechtlich heikle Fragen stellen.

Unabhängig vom Ausgang dieser Planungen und Entscheidungen muss auch im Süden der Stadt Bern für die kommenden Generationen eine planerisch und ökologisch sinnvolle Umfahrung geplant werden (Südumfahrung) bzw. es müssen die früheren Überlegungen aufgenommen werden, damit diese Umfahrung mittel-/langfristig realisiert und das Kirchenfeldquartier

vom Durchgangsverkehr entlastet werden können. Das vorgeschlagene Projekt beeinflusst die künftige Lebensqualität der ortsansässigen Bevölkerung. Deshalb wird der Regierungsrat aufgefordert, sich gemeinsam mit den zuständigen Gremien dafür einzusetzen, dass parallel zur Planung der Südumfahrung ein Partizipationsprozess in der Region gestartet wird.

Begründung der Dringlichkeit: Angesichts der laufenden Planung des ASTRA muss dieses Anliegen rasch bei den verantwortlichen Stellen eingebracht werden. Ein rasches Handeln ist zwingend, damit die Forderungen frühzeitig eingebracht werden können. Durch ein Zuwarten riskiert der Kanton, dass dieses wichtige Anliegen nicht mehr berücksichtigt werden kann.

Antwort des Regierungsrates

Dem Regierungsrat ist die Funktionsfähigkeit des Strassensystems und des öffentlichen Verkehrs im Raum Bern ein wichtiges Anliegen. Im Jahr 2008 wurde in einer umfassenden Zweckmässigkeitsbeurteilung¹ (ZMB) das Gesamtverkehrssystem in der Region Bern analysiert und verschiedene Varianten für die Weiterentwicklung des Verkehrssystems umfassend geprüft. Dabei wurden auch verschiedene Varianten für Südumfahrungen geprüft, um den Grossraum Bern zu entlasten. Eine Südumfahrung zur Verbindung der A12 und der A6 müsste wegen der schwierigen Topografie grösstenteils unterirdisch verlaufen, mit Anschlüssen in Köniz, Belp Flughafen und Belp Süd und wäre entsprechend teuer. Kostenschätzungen aus dem Jahr 2008 gehen von CHF 3.1 Mia. aus. Dieser Betrag dürfte im heutigen Umfeld (höhere gesetzliche und technische Anforderungen, Teuerung, etc.) noch deutlich höher ausfallen. Demgegenüber steht ein deutlich ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Die vom Bund in der Zwischenzeit neu definierten Kriterien zur Finanzierung von Nationalstrassen im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP NS) dürften sich zusätzlich ungünstig auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis auswirken und dieses weiter belasten.

Verkehrlich würde eine Südumfahrung kaum die erwarteten Entlastungen zwischen Freudenberger- und Eigerplatz bringen, da auf dieser Achse ein hoher Anteil von lokalem bzw. Quell-/Zielverkehr besteht. Auch die Kapazitätsprobleme im Osten und Norden des Hochleistungsstrassen-Netz (HLS) würden damit kaum entschärft. Zudem schneidet eine Südumfahrung in den beiden Bereichen Siedlung und Umwelt sehr schlecht ab und die Unter- bzw. Überquerung der Aare im Raum Rubigen – Belp stellt ein ungelöstes Hindernis dar. Die ZMB kam zum Schluss, dass es unsicher sei, ob sich hier überhaupt eine machbare Lösung finden liesse.

Aus den genannten Gründen wurde im Rahmen der Auswertung der ZMB eine Südumfahrung verworfen. Das dafür definierte Ausbaukonzept der Nationalstrasse im Raum Bern ist die Grundlage für die nun geplanten Um- und Ausbauten der Nationalstrassen im Raum Bern (Ausbau Wankdorf – Schönbühl, Bypass Bern Ost und Umgestaltung Anschluss Wankdorf). Eine Südumfahrung würde das gesamte damals beschlossene Ausbaukonstrukt im Raum Bern infrage stellen. Viele Projekte sind aber bereits weit fortgeschritten in der Planung und der Projektierung und müssten unter der Prämisse einer Südtangente grundsätzlich hinterfragt werden, die Realisierung würde erheblich verzögert. Dies betrifft insbesondere den Bypass Bern Ost. Bereits getätigte Planungsaufwendungen würden teilweise obsolet. Schliesslich ist festzuhalten, dass eine Südumfahrung weder im Netzbeschluss des Bundes zu den Nationalstrassen, noch in einer nationalen, kantonalen oder regionalen Planung enthalten ist.

Den von den Motionären angesprochenen Verkehrsproblemen auf der Achse Freudenbergerplatz-Ostring-Burgernziel-Thunstrasse-Kirchenfeldstrasse-Monbijoubücke-Eigerplatz begegnen

¹ ZMB Bern Gesamtsynthese, Schlussbericht, 28. Mai 2008

die Behörden von Bund, Kanton und Stadt bereits heute mit verschiedenen Massnahmen (Bypass Bern Ost, Pannestreifenumnutzung Wankdorf – Muri, Korrektion Thunstrasse Muri, Verbesserungen auf der Achse Eigerplatz – Thunplatz – Ostring). Die Massnahmen bringen bereits eine deutliche Entschärfung der Verkehrssituation in diesem Raum.

Aus den genannten Gründen lehnt der Regierungsrat die Motion ab und hält am damals beschlossenen, sich in Planung und Realisierung befindlichen Ausbaukonzept der Nationalstrassen im Raum Bern fest. Der Regierungsrat setzt sich weiterhin beim Bund dafür ein, dass im Rahmen dieser Projekte eine angemessene Partizipation gewährleistet ist. Ein gutes Beispiel ist für den Regierungsrat dabei das Projekt Bypass Bern Ost.

Verteiler

– Grosser Rat