



Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 140-2022
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2022.RRGR.234

Eingereicht am: 15.06.2022

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Vanoni (Zollikofen, Grüne) (Sprecher/in)
Hässig Vinzens (Zollikofen, SP)
Steiner (Boll, EVP)
Ryser (Seftigen, glp)

Weitere Unterschriften: 4

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: vom
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Vom Grauholz bis Kirchberg und via Felsenau-Viadukt bis Weyermannshaus: Autobahn-Ausbau in der Region Bern ohne Ende?

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat Anfang Mai die Behördenvertreter der betroffenen Gemeinden (und mehrere kantonale Ämter) über das Ausführungsprojekt für die Kapazitätserweiterung der Nationalstrasse A1 auf dem Teilstück Wankdorf-Schönbühl vorinformiert. Dabei wurden dem Vernehmen nach auch Informationen präsentiert, die auch für die breite Öffentlichkeit interessant wären, aber erst im Rahmen oder im Vorfeld der öffentlichen Auflage im 4. Quartal 2022 publik gemacht werden sollen. Bereits Ende März hat der Regierungsrat im Rahmen der Vernehmlassung des Bundes zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 und zum Nationalstrassen-Ausbau 2023 vorbehaltlos positiv Stellung genommen zum 8-Spur-Ausbau der Grauholz-Autobahn mit Kosten von (je nach Quelle) 253 bis 419 Mio. Franken (vgl. Frage 3).

Und nicht nur das: Der Regierungsrat hat gleichzeitig auch den geplanten 6-Spur-Ausbau der A1 zwischen Schönbühl und Kirchberg begrüsst (gleicher Realisierungshorizont 2030, Kosten 239 Mio. Franken) und bereits auch die Notwendigkeit eines Ausbaus des Teilstücks Wankdorf-Weyermannshaus (was wohl den früher schon diskutierten zweiten Felsenau-Viadukt erfordern würde) anerkannt (Realisierungshorizont 2040, Kosten 246 Mio. Franken). Zu weiteren Ausbau-Projekten in der Region Bern hat der Regierungsrat «hohe Priorität» für die Projektierungsarbeiten gefordert (Wankdorf-Muri, 2040, 1694 Mio. Franken) bzw. sich mit der (tiefen) Priorisierung durch den Bundesrat einverstanden erklärt (Muri-Rubigen, nach 2040, Kosten 137 Mio. Franken).

Mit anderen Worten: Der Regierungsrat unterstützt einen massiven Kapazitätsausbau der Autobahnen in der Region Bern in den nächsten 20 Jahren mit Kosten in der Grössenordnung von 3 Milliarden Franken (Kostengenauigkeit +/- 30 Prozent).

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat auf der Basis seines Informationsvorsprungs die geplante Kapazitätserweiterung der Grauholz-Autobahn von zwei auf drei Fahrspuren, also plus 50 Prozent:
 - a) nach Massgabe der Kantonsverfassung, die seit ihrem Erlass im Jahr 1993 den Schutz des Kulturlandes gebietet, was 2016 aufgrund der Kulturland-Initiative auf Gesetzes-ebene bekräftigt wurde?
 - b) im Licht der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie aus dem Jahr 2008, die eine Verschiebung des Modal-Splits vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr und zum so genannten Langsamverkehr vorsieht?
 - c) angesichts des konkreten Verfassungsauftrags, den das Berner Volk im September 2021 dem Kanton und den Gemeinden mit dem Klimaschutz-Artikel erteilt hat (aktiver Einsatz «für die Begrenzung des Klimawandels und seiner nachteiligen Auswirkungen»)?
 - d) mit vorausschauendem Blick auf die «Verkehrsperspektiven 2050» des Bundes, die ein geringeres Verkehrswachstum als bisher angenommen erwarten lassen und im Szenario einer (auch vom Kanton Bern propagierten!) «Nachhaltigen Entwicklung» sogar eine Entlastung der Nationalstrassen vorhersagen?
2. Ist der Regierungsrat bereit, in künftigen Stellungnahmen gegenüber dem Bund (namentlich zum angekündigten Ausführungsprojekt) auch auf nachteilige Auswirkungen des 8-Spur-Ausbaus aufmerksam zu machen und auf eine Minimierung insbesondere des Kulturland-Verlustes, der Waldrodungen und der Schmälerung bestehender Öko-Flächen der Landwirtschaft hinzuwirken?
3. Wie beurteilt der Regierungsrat die Tatsache, dass die Kosten des 8-Spurausbaus in der Vernehmlassung des Bundes zum Zahlungsrahmen 2023 auf 253 Mio. Franken beziffert wurden, aber zur gleichen Zeit in der ASTRA-Vorinformation der Gemeindebehörden mit 419 Mio. Franken ausgewiesen worden sind?
4. Wie lauten die Antworten des Regierungsrates auf die Fragen 1 und 2 in Bezug auf den 6-Spur-Ausbau Schönbühl-Kirchberg?
5. Wie muss man sich die vom Regierungsrat befürwortete «Engpassbeseitigung» auf dem Teilstück Wankdorf-Weyermannshaus (einschliesslich seines in der eingangs erwähnten Vernehmlassung gestellten «Antrags», eine «dauerhafte Verbesserung der Veloinfrastruktur entlang des Felsenauviadukts» zu prüfen) in den baulichen Grundzügen vorstellen?
6. Seine grundsätzliche Zustimmung zur sogenannten Engpassbeseitigung zwischen Wankdorf und Weyermannshaus hat der Regierungsrat mit dem «Antrag» verknüpft, dass bereits vor dem Ausbau «alle Möglichkeiten des Verkehrsmanagements ausgeschöpft werden, um die Staubildung zu reduzieren.» Weshalb hat der Regierungsrat seine Zustimmung zum Ausbau der Grauholz-Autobahn nicht auch davon abhängig gemacht, dass alle Möglichkeiten des Verkehrsmanagements ausgeschöpft werden bzw. dass die Erfahrungen mit dem jahrelang hinausgezögerten, zurzeit immer noch nicht gestarteten Verkehrsmanagements Bern-Nord abgewartet werden, bevor grünes Licht für den 8-Spur-Ausbau gegeben wird? Die Frage stellt sich umso mehr, als nach Darstellung des ASTRA in seiner Vorinformation die Grauholz-Autobahn «in erster Linie» der Mobilität in der Agglomeration Bern diene und 65 Prozent des Verkehrs nicht Durchgangsverkehr, sondern Ziel-, Quell- und Binnenverkehr dieser Agglomeration sei.

7. Welchen Kulturland-Verlust (Fruchtfolgeflächen und weitere landwirtschaftliche Nutzflächen) und welchen Rodungsbedarf nimmt der Regierungsrat während des Autobahn-Ausbaus vorübergehend und anschliessend auf Dauer in Kauf: a) für den 8-Spur-Ausbau zwischen Wankdorf und Schönbühl sowie b) für den 6-Spur-Ausbau zwischen Schönbühl und Kirchberg?
8. Wie viele Tonnen CO₂ und allenfalls weiterer Treibhausgase werden während der Bauarbeiten und anschliessend durch die Nutzung der erhöhten Strassenkapazität auf den beiden Teilstücken freigesetzt?
9. Ist aufgrund der erforderlichen Lärmschutzmassnahmen (Neubau und Versetzung von Lärmschutzwänden), Um- und Neubauten für Brücken und Unterführungen, Verlegung von Strom- und Gasleitungen usw. mit Folgekosten und Arbeitsaufwand für den Kanton, betroffene Gemeinden und allenfalls Dritte zu rechnen? Ist gegebenenfalls eine vollständige Finanzierung bzw. Abgeltung aus der Nationalstrassenfinanzierung des Bundes sichergestellt?
10. Wie beurteilt der Regierungsrat die Absicht, Rodungersatz und Kompensationsmassnahmen in entfernten Gemeinden (wie Wohlen und Krauchtal) zu leisten und für Ersatzmassnahmen zugunsten von Flora und Fauna auch bisherige Öko-Flächen der Landwirtschaft zu beanspruchen und allenfalls gar zu enteignen?

Verteiler

– Grosser Rat