



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 140-2025
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2025.GRPARL.335

Eingereicht am: 10.06.2025

Fraktionsvorstoss: Nein
Vorstoss Ratsorgan: Nein
Eingereicht von: Widmer (Bern, GRÜNE) (Sprecher/in)
Vanoni (Zollikofen, GRÜNE)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 1058/2025 vom 15. Oktober 2025
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Das Ausbauprojekt Autobahnanschluss Wankdorf redimensionieren?

Mit der klaren Ablehnung des Autobahn-Ausbaupakets STEP 2023 am 24. November 2024 (Kanton Bern: 57,03 Prozent NEIN, Stadt Bern: 74,74 Prozent NEIN, viele Gemeinden in der Region Bern: 57 bis 60 Prozent NEIN) ist davon auszugehen, dass die Grauholz-Autobahn (Teilstück Wankdorf-Schönbühl) nicht auf 8 Spuren und das anschliessende Teilstück Schönbühl-Kirchberg nicht auf 6 Spuren ausgebaut wird. Auch für mehrere umliegende Ausbauprojekte bedeutet dieses NEIN das zumindest vorläufige Aus (Ausbau Weyermannshaus-Wankdorf mit dem Felsenauviadukt, 6-Spur-Ausbau Rubigen-Muri).

Der vom Bund immer noch geplante Ausbau des Autobahnanschlusses Wankdorf (Projekt BUGAW) wurde seit langem auf die zusätzlichen Kapazitäten der umliegenden Autobahnen A1 und A6 ausgelegt und auch damit begründet. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zeigt diesen Zusammenhang in der Kosten-Nutzen-Analyse¹ aus dem Generellen Projekt (GEP) klar auf: «Für die hier vorgesehene NISTRA-Bewertung² werden einerseits der Referenzfall (ohne BUGAW) und andererseits der Projektfall (mit BUGAW) modelliert. Bewertungsrelevant ist jeweils die Differenz zwischen diesen beiden Fällen. Sowohl im Referenz- als auch im Projektfall wird die Pannestreifenumnutzung (PUN) Wankdorf-Muri, der 8-Spur-Ausbau nach Schönbühl und die Korrektur Bolligenstrasse als umgesetzt betrachtet.» (Seite 18).

Ohne den (nun verworfenen) 8-Spur-Ausbau nach Schönbühl wird der im erwähnten ASTRA-Dokument bezeichnete «Nutzen» des BUGAW-Projekts für den Autobahn-Anschluss Wankdorf massiv kleiner ausfallen, weil er so überdimensioniert und damit zu teuer wäre. Dies wird auch durch das folgende Zitat aus dem gleichen Dokument untermauert: «Aufwärtskompatibilität: Das

¹ <https://spurwechsel-bern.ch/wp-content/uploads/20190321-N06-BUGAW-06-d-Kosten-Nutzen-Analysen.pdf>

² NISTRA: "Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte"

Projekt ist aufwärtskompatibel in Bezug auf den Bypass Bern-Ost sowie die Ausbauprojekte Wankdorf-Schönbühl und Schönbühl-Kirchberg.» (Seite 36)

Angesichts des wachsenden Widerstands gegen das BUGAW-Projekt im Raum Bern-Wankdorf änderte das ASTRA seine Begründung und ergänzte sie mit der Aussage, dass der Anschluss Wankdorf auch heute bereits überlastet sei und es den Ausbau ohnehin brauche. Dies gründet offenbar auf einer Prognose aus einer älteren Verkehrsstudie, die ebenfalls in der Kosten-Nutzen-Analyse als Begründung für das BUGAW-Projekt erwähnt wurde: «Eine gross angelegte Verkehrsstudie im Auftrag des ASTRA hat zudem aufgezeigt, dass der Nationalstrassen-Anschluss Wankdorf im Jahr 2022 überlastet sein wird.» (Seite 7) Wie sich bis heute gezeigt hat, stimmt diese Prognose nicht. Der Anschluss Wankdorf kann heute – im Jahr 2025 – nicht als überlastet bezeichnet werden. Auf jeden Fall wäre der Anschluss, der ja auf den ausgebauten Zustand der angrenzenden Autobahnabschnitte dimensioniert würde, in Zukunft massiv überproportioniert.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie rechtfertigt der Regierungsrat seine bisherige Unterstützung des stark überdimensionierten Ausbauprojekts Anschluss Wankdorf angesichts der vorliegenden Erkenntnisse und speziell vor dem Hintergrund des klaren Volks-Neins zum Autobahn-Ausbau (auch im Kanton Bern und vor allem in der stark betroffenen Region Bern)?
2. Könnte aus Sicht des Regierungsrates ein kleiner dimensioniertes, neues Projekt nicht ziel-führender und vor allem kostensparender sein?
3. Ist der Regierungsrat bereit, sich gegebenenfalls zusammen mit der Stadt Bern und weiteren Gemeinden für eine Redimensionierung des Wankdorf-Projekts einzusetzen?

Antwort des Regierungsrates

Der Abschnitt der A1 zwischen Bern-Wankdorf und Schönbühl zählt mit rund 110 000 Fahrzeugen pro Tag zu den meistbefahrenen Strassen der Schweiz. Auch die A6 zwischen Wankdorf und Muri ist stark belastet. Beide Abschnitte sind regelmässig überlastet. Rückstaus treten insbesondere zu Spitzenzeiten auf und reichen teilweise bis in angrenzende Wohnquartiere, der Ausweichverkehr gefährdet die Sicherheit im Fuss- und Langsamverkehr. Der Regierungsrat stuft den Anschluss Wankdorf daher als überlastet ein und unterstützt das Projekt «Umgestaltung Anschluss Wankdorf» (BUGAW) weiterhin.

1. *Wie rechtfertigt der Regierungsrat seine bisherige Unterstützung des stark überdimensionierten Ausbauprojekts Anschluss Wankdorf angesichts der vorliegenden Erkenntnisse und speziell vor dem Hintergrund des klaren Volks-Neins zum Autobahn-Ausbau (auch im Kanton Bern und vor allem in der stark betroffenen Region Bern)?*

Der Regierungsrat ist nicht der Ansicht, dass das Projekt überdimensioniert ist und er hat sich in der Vergangenheit aufgrund der bestehenden Verkehrssituation mehrfach für die Umsetzung des Projekts BUGAW ausgesprochen. Er beurteilt die Realisierung des Projekts als zwingend erforderlich und bekräftigt daher seine Unterstützung. Selbstverständlich anerkennt der Regierungsrat das klare Volks-Nein zum Autobahn-Ausbau. Es handelt sich bei BUGAW indes nicht um ein eigentliches Ausbauprojekt, entsprechend war dieses Projekt auch nicht Gegenstand der Abstimmung vom 24. November 2024.

Der Regierungsrat erachtet das Projekt BUGAW als ein Schlüsselement des Gesamtverkehrssystems Wankdorf. Es schafft zusätzliche Stauräume, verbessert die Dosierung und entflechtet Verkehrsströme. Damit werden Betriebsstabilität und Kapazität im Knoten Wankdorf und auch auf dem städtischen Allmend-Ring (Papiermühlestrasse Mitte – Schermenweg – Bolligenstrasse – Mingerstrasse) gesichert. Ein funktionierender Verkehrsfluss auf dem Allmend-Ring ist ein zentraler Beitrag zum Schutz der angrenzenden Wohnquartiere. Zahlreiche wichtige Folgeprojekte sind auf BUGAW angewiesen; darunter der Bypass Bern Ost, die Haltestelle Guisanplatz, die Parkieranlage Zirkus-/Hysaplatz sowie die Velohauptroute Worblental. Auch Tram- und Busbetriebe profitieren von den Verbesserungen im Verkehrsfluss.

BUGAW ist zudem zentral für den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf. Alle im kantonalen Richtplan verankerten Entwicklungsgebiete – einschliesslich bereits realisierter Vorhaben wie die Festhalle oder Wankdorf City – sind auf eine vollständige Umsetzung angewiesen. Für die Entwicklungsgebiete gelten strenge Vorgaben zu den maximal zulässigen Anteilen des motorisierten Individualverkehrs. Ohne BUGAW fehlen die minimal notwendigen Verkehrskapazitäten. Dadurch wäre die Bewilligungsfähigkeit mehrerer Projekte nicht gegeben.

2. Könnte aus Sicht des Regierungsrates ein kleiner dimensioniertes, neues Projekt nicht zielführender und vor allem kostensparender sein?

Der Regierungsrat erachtet eine Verkleinerung des Projekts nicht als zielführend. Damit BUGAW die geplanten Verbesserungen voll entfalten kann und aufgrund der engen Verknüpfung mit anderen Projekten, ist seine vollständige Umsetzung erforderlich. Der Verzicht auf einzelne Elemente oder eine Redimensionierung würde die gewünschte Wirkung erheblich mindern oder gar verunmöglichen. Zudem würde aufgrund der langen Planungszeiten von Nationalstrassenprojekten die jetzige, ungenügende verkehrliche Situation im Raum Wankdorf mit einem neuen Projekt auf Jahre oder gar Jahrzehnte hinaus unbefriedigend bleiben, was insbesondere für den Veloverkehr gilt.

3. Ist der Regierungsrat bereit, sich gegebenenfalls zusammen mit der Stadt Bern und weiteren Gemeinden für eine Redimensionierung des Wankdorf-Projekts einzusetzen?

Wie vorgängig ausgeführt, erachtet der Regierungsrat die vollständige Umsetzung von BUGAW als notwendig und lehnt eine Redimensionierung folglich ab. Er wird sich jedoch, gemeinsam mit der Stadt Bern und weiteren Gemeinden über mögliche Optimierungen austauschen.

Verteiler

– Grosser Rat