

Vortrag

Datum RR-Sitzung: 9. Januar 2018
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Geschäftsnummer: 723295
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Bern / Ostermundigen, Kantonstrasse Nr. 234, Bern – Worb 10271 / Korrektur Bolligenstrasse Nord (Abschnitt SBB-Brücke bis Kreisel Rothus); Objektkredit

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	2
2	Rechtsgrundlagen	3
3	Beschreibung des Vorhabens	3
3.1	Ausgangslage und Bedarf.....	3
3.2	Ziele und Projektbeschreibung	3
3.3	Schnittstelle zum Vorhaben der SBB AS 2025 Ausbau Aaretal Wankdorf Süd –Münsingen.....	5
3.4	Keine Abhängigkeiten mit dem ASTRA-Projekt Umgestaltung Anschluss Wankdorf / Bolligenstrasse Süd	6
3.5	Termine	6
3.6	Auswirkungen, wenn das Projekt nicht realisiert würde.....	7
4	Auswirkungen auf Finanzen und Personal	7
4.1	Kosten und Finanzierung des Projekts (inkl. 8 % MWST)	7
4.2	Art der Ausgabe/Finanzkompetenz.....	8
4.3	Angaben zu den werterhaltenden und wertvermehrenden Investitionen, zur Nutzungsdauer und zu den Abschreibungen	8
4.4	Personelle Auswirkungen	8
4.5	Folgekosten	8
5	Auswirkungen auf die Gemeinden	9
6	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft.....	9
6.1	Wirtschaft	9
6.2	Umwelt	9
6.3	Gesellschaft.....	9
7	Antrag.....	9



1 Zusammenfassung

Das Siedlungsgebiet im Norden Berns, mit den Entwicklungsschwerpunkten Wankdorf und Bahnhof Ostermundigen wächst. Wo mehr Menschen arbeiten und wohnen, entsteht auch mehr Verkehr. Deshalb wurde ein weiträumiges Gesamtkonzept nötig, um den Mehrverkehr menschen- und umweltgerecht zu bewältigen. Das Gesamtkonzept haben Bund, Kanton, Stadt Bern und die angrenzenden Gemeinden im Rahmen einer Testplanung (2011/2012) gemeinsam entwickelt und aufeinander abgestimmt. Ziel ist es, eine bestmögliche Gesamtverkehrslösung zu erreichen. Bereits umgesetzt ist der Umbau des Wankdorfplatzes (seit Ende 2012 eröffnet). Ein noch durch den Kanton zu realisierendes Element ist nun die Korrektur der Bolligenstrasse Nord im Abschnitt SBB-Brücke bis Kreisel Rothus. Das Projekt hat keine Berührungspunkte mit dem Projekt des ASTRA zur Umgestaltung des Anschlusses Wankdorf und zur Bolligenstrasse Süd und beeinflusst dieses demnach nicht.

Die Bolligenstrasse Nord ist ein wichtiger Autobahnzubringer für Ostermundigen und das Worblental. Die Fachleute gehen davon aus, dass heute rund 80 % des Verkehrs auf der Bolligenstrasse Nord von der Autobahn (Anschluss Wankdorf) kommt bzw. dorthin fährt. Die Kreisel auf der Bolligenstrasse Nord haben die Kapazitätsgrenze erreicht oder sind dem heutigen Verkehrsaufkommen schon nicht mehr gewachsen. Der Verkehrsfluss stockt in allen Richtungen. Lange Autokolonnen, Staus und verspätete Busse gehören zur Tagesordnung. Aus den Hauptverkehrsrichtungen können die Fahrzeuge nicht mehr geordnet durchgeleitet werden. Die Bolligenstrasse Nord ist zudem unfallträchtig und besonders für die wachsende Zahl Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende gefährlich.

Mit dem Ausbau der Bolligenstrasse Nord sollen die Voraussetzungen für einen möglichst störungsarmen und geordneten Verkehrsfluss auf dem lokalen Netz im Raum Wankdorf geschaffen werden. Heutige Schwach- und Gefahrenstellen sowie Mängel, namentlich in den Bereichen Leistungsfähigkeit, Langsamverkehr, hindernisfreies Bauen und Stand der Technik, sollen behoben werden. Zudem wird die mittels behördenverbindlichem Richtplan angestrebte Weiterentwicklung des ESP Wankdorf langfristig gesichert und es werden nachhaltige Voraussetzungen für eine mögliche Nutzungsplanung in diesem Gebiet geschaffen.

Das Projekt beinhaltet folgende Elemente:

- Umbau der bestehenden Kreisel in lichtsignalgeregelte Kreuzungen
- zwei Fahrstreifen pro Richtung
- sichere Fuss- und Veloverbindungen
- umweltgerechte Strassenentwässerung inkl. Strassenabwasserbehandlungsanlage
- intelligent gesteuerte LED-Beleuchtung
- verkehrliches Betriebskonzept mit dynamischen Massnahmen.

Mit dem beantragten Kredit von **brutto CHF 18'943'520.--** (Gesamtkredit CHF 24'293'520.--, abzüglich der rechtlich verbindlich zugesicherten Beiträge Dritter von CHF 400'000.-- und abzüglich bewilligter Ausgaben von CHF 2'760'000.-- für den baulichen Unterhalt und von CHF 2'190'000.-- für die Planung und Projektierung) soll das Projekt realisiert werden. Es sind Bundesbeiträge in der Höhe von max. CHF 5.25 Mio. exkl. MWST zu erwarten, die noch nicht in Abzug gebracht wurden.

Die Ausführungskosten für das Projekt sind im Investitionsrahmenkredit Strasse 2018–2021 nicht enthalten und als Einzelkredit gemäss Art. 55 Abs. 2 SG zu bewilligen. Der Kreditabschluss unterliegt der fakultativen Volksabstimmung.

2 Rechtsgrundlagen

- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11), Art. 38–40, 49 und 52–56
- 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.
- Strassennetzplan, RRB 761/2013 vom 12. Juni 2013
- Investitionsrahmenkredit Strasse 2014–2017, GRB vom 4. September 2013
- Strassenplan vom 18. Oktober 2017

3 Beschreibung des Vorhabens

3.1 Ausgangslage und Bedarf

Das Siedlungsgebiet im Norden Berns, mit den Entwicklungsschwerpunkten Wankdorf und Bahnhof Ostermundigen wächst. Wo mehr Menschen arbeiten und wohnen, entsteht auch mehr Verkehr. Deshalb wurde ein weiträumiges Gesamtkonzept nötig, um den Mehrverkehr menschen- und umweltgerecht zu bewältigen. Das Gesamtkonzept haben Bund, Kanton, Stadt Bern und die angrenzenden Gemeinden im Rahmen einer Testplanung (2011/2012) gemeinsam entwickelt und aufeinander abgestimmt. Ziel ist es, eine bestmögliche Gesamtverkehrslösung zu erreichen. Die Bausteine des Gesamtkonzepts sind sowohl im Richtplan ESP Wankdorf von 2010 als auch im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK 2012/2017) definiert. Bereits umgesetzt ist der Umbau des Wankdorfplatzes, der Ende 2012 eröffnet wurde. Durch den Kanton noch zu realisieren ist nun die Korrektur der Bolligenstrasse Nord im Abschnitt SBB-Brücke bis Kreisel Rothus.

Die Bolligenstrasse Nord ist ein wichtiger Autobahnzubringer für Ostermundigen und das Worblental. Die Fachleute gehen davon aus, dass heute rund 80 % des Verkehrs auf der Bolligenstrasse Nord von der Autobahn (Anschluss Wankdorf) kommt bzw. dorthin fährt. An Werktagen benutzen bis zu 23'000 Fahrzeuge diesen Abschnitt. Die Kreisel auf der Bolligenstrasse Nord sind dem heutigen Verkehrsaufkommen nicht mehr gewachsen oder haben die Kapazitätsgrenze erreicht. Die Autos blockieren sich im Kreisel gegenseitig und legen oft den Verkehrsfluss in allen Richtungen lahm. Lange Autokolonnen, Staus und verspätete Busse gehören zur Tagesordnung. Ein geordnetes Durchleiten der Fahrzeuge aus den Hauptverkehrsrichtungen ist nicht mehr möglich. Die Bolligenstrasse Nord ist zudem unfallträchtig (in den letzten 5 Jahren ereigneten sich 32 registrierte Unfälle) und besonders für die wachsende Zahl an Fussgängern und Velofahrenden gefährlich.

Zusätzlich besteht ein Strassenunterhaltsbedarf (Belagssanierung) und auch die Strassenentwässerung entspricht nicht mehr dem heutigen Stand der Technik, weil das Abwasser heute grösstenteils ungereinigt in den Lötchenbach fliesst.

3.2 Ziele und Projektbeschreibung

Für das Projekt wurden die folgenden Ziele definiert:

- Voraussetzungen schaffen für einen möglichst störungsarmen, geordneten und koordinierten Verkehrsfluss auf dem lokalen Netz im Raum Wankdorf

- heutige Schwach- und Gefahrenstellen sowie Mängel, namentlich in den Bereichen Leistungsfähigkeit, öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr, hindernisfreies Bauen und Stand der Technik, beheben
- die mittels behördenverbindlichem Richtplan angestrebte Weiterentwicklung des ESP Wankdorf langfristig sichern und nachhaltige Voraussetzungen schaffen für eine mögliche Nutzungsplanung in diesem Gebiet.

Mit den folgenden Projektelementen sollen die Ziele erreicht werden:

- Ausbau der Bolligenstrasse Nord mit je zwei Fahrstreifen und durchgehendem Radstreifen (Breite 1.75m bis 2.0m) in beiden Richtungen
- Umbau der bestehenden Kreisel in lichtsignalgeregelte Kreuzungen mit zusätzlichen Linksabbiegestreifen
- Ausbau und Ergänzung des südlichen Gehwegs parallel zur Bolligenstrasse Nord, im Bereich Strassenüberführung bis zu den Liegenschaften der Emil Frey AG
- Fussgängerstreifen mit Ampeln und Mittelinseln, die ein sicheres und behindertengerechtes Überqueren der Strassen bei den Kreuzungen erlauben
- Aufhebung der heute bestehenden, nicht normgerechten Personenunterführung östlich der Strassenüberführung
- neue Strassenentwässerung inkl. Strassenabwasserbehandlungsanlage gemäss Stand der Technik, die aus einer Vorklärstufe (Absetzbecken), einer Entlastung und einem Retentionsfilterbecken besteht
- neue und "intelligente" LED-Strassenbeleuchtung
- verkehrliches Betriebskonzept mit dynamischen Massnahmen.

Die Bolligenstrasse Nord erhält im Projektperimeter in beiden Richtungen zwei Fahrstreifen. In den Knotenbereichen werden mit dem Umbau der bestehenden Kreisel in lichtsignalgeregelte Kreuzungen zusätzliche Linksabbiegestreifen geschaffen. Die Kreuzungen werden dadurch leistungsfähiger. Mit den "intelligenten" Lichtsignalanlagen kann der Verkehr bedarfsgerecht dosiert werden. Besonders zu den Stosszeiten erlauben abgestimmte Grünphasen ein geordnetes Durchleiten der Fahrzeuge aus den Hauptverkehrsrichtungen. Umgekehrt kann der Verkehr mit Hilfe der Dosierfunktion bei Bedarf schon auf der Bolligenstrasse Nord zurückgehalten werden. Das verbesserte Verkehrsmanagement und die aktive Stauraumbewirtschaftung werden auf das bestehende und bewährte Betriebskonzept Wankdorfplatz abgestimmt. So wird gewährleistet, dass der Verkehrsfluss rund um den Wankdorfplatz auch weiterhin funktioniert.

Eine separate Busspur stadteinwärts und Priorisierungen an den Lichtsignalanlagen ermöglichen einen fahrplangerechten Betrieb des öffentlichen Verkehrs. Verbesserungen sind auch bei den Haltestellen vorgesehen: Sie werden vergrössert, besser zugänglich gemacht und behindertengerecht gestaltet.

Auf der Bolligenstrasse Nord verläuft eine kantonale Veloroute. Das Teilstück im Projektperimeter gilt gemäss kantonalem Sachplan Veloverkehr als Netzlücke, die nun geschlossen wird.

Die Velofahrenden erhalten einen durchgehenden, zwischen 1.75 m und 2.00 m breiten Radstreifen beidseits der Bolligenstrasse Nord sowie Vorrichtungen für ein gesichertes indirektes Abbiegen. Als Alternativroute kann in beiden Richtungen weiterhin die parallel liegende alte Bolligenstrasse benutzt werden, die gleichzeitig auch als Fussweg dient.

Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten Fussgängerstreifen mit Ampeln und Mittelinseln, die ein sicheres und behindertengerechtes Überqueren der Strassen bei den Kreuzungen erlauben. Zudem wird der südliche Gehweg parallel zur Bolligenstrasse, im Bereich Strassenüberführung bis zum Areal der Emil Frey AG, ausgebaut und ergänzt. Die bestehende, wenig genutzte Personenunterführung östlich der Strassenüberführung wird ersatzlos aufgehoben, weil sie nicht mehr den Normen entspricht. Ein behindertengerechter Ersatzzugang auf der Südseite wäre nur mit einer aufwändigen Stützkonstruktion und Einhausung machbar. Zudem werden künftig deutlich verbesserte oberirdische Querungsmöglichkeiten bestehen.

Auf einer kantonseigenen Landwirtschaftsfläche beim Rothus-Kreisel wird eine Strassenabwasserbehandlungsanlage erstellt. Sie setzt sich zusammen aus einer Vorklärstufe (Absetzbecken), einer Entlastung und einem Retentionsfilterbecken.

3.3 Schnittstelle zum Vorhaben der SBB AS 2025 Ausbau Aaretal Wankdorf Süd – Münsingen

Die nördliche Langsamverkehrsverbindung zwischen dem Knoten Schermenweg und der alten Bolligenstrasse, die auch von Velofahrenden benutzt wird, führt heute über eine Brücke (Strassenüberführung) über die Gleise der Aaretallinie. Wegen der im Rahmen des vorliegenden Projekts geplanten, zusätzlichen Fahrbahn auf der bestehenden Brücke wird der nordseitige Gehweg wegfallen. Als vorübergehender Ersatz war ursprünglich der Neubau eines separaten Fussgänger- und Velostegs über die SBB-Gleise nördlich der bestehenden Strassenüberführung vorgesehen. Der Steg war als günstige Holzbrückenkonstruktion mit beschränkter Nutzlast auf eine Nutzungsdauer von max. 40 Jahren ausgerichtet. Dies im Sinne einer Übergangslösung bis zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Strassenüberführung über die erweiterten Gleise der Aaretallinie durch die SBB.

Die SBB haben nun beschlossen, die Gleisanlage im Bereich der Bolligenstrasse Nord deutlich früher auszubauen und die Gleisachsen von heute drei auf fünf (statt nur auf vier) zu erweitern. Dabei werden sie, bevor sie mit dem Bahnausbau beginnen können, als erste Massnahme die Strassenüberführung über die Bolligenstrasse neu bauen müssen, damit genügend Platz für die Gleise vorhanden ist. Dieser Brückenneubau ist nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts. Die SBB gehen heute davon aus, dass der Neubau bereits ab dem Jahr 2022 möglich sein wird. Sie rechnen mit einer Bauzeit von zwei bis drei Jahren.

Im Interesse einer schlanken und mit den Plänen der SBB kompatiblen Lösung kann die Langsamverkehrsverbindung zwischen dem Knoten Schermenweg und der alten Bolligenstrasse daher direkt und ohne Übergangslösung in die neue Strassenüberführung der SBB integriert werden. Ein separater Fuss- und Velosteg (mit einer nur vorübergehenden Nutzung) ist nicht mehr erforderlich. Die SBB beabsichtigen, den Neubau der Strassenüberführung im Anschluss an die Fertigstellung der Korrektur Bolligenstrasse Nord in Angriff zu nehmen. Der in ihrer Verantwortung liegende Neubau der Strassenüberführung soll so möglichst verkehrsträchtig und wirtschaftlich erstellt werden können.

Sollte es zu Verzögerungen beim Bauprojekt der SBB kommen, besteht die Möglichkeit, die Langsamverkehrsverbindung zwischen dem Knoten Schermenweg und der alten Bolligenstrasse auf der "alten" Brücke provisorisch aufrecht zu erhalten.

Der Kanton hat ein starkes Interesse daran, dass die SBB den Neubau der Strassenüberführung möglichst rasch realisieren, damit der Bahnausbau Aaretal Wankdorf Süd – Münsingen

mit den dadurch möglichen Taktverdichtungen bei der S-Bahn schneller in Angriff genommen werden kann.

Im Kreditantrag wurden die Gesamtkosten um den im KV vorgesehenen Betrag für den nun wegfallenden Fuss- und Velosteg gekürzt.

3.4 Keine Abhängigkeiten mit dem ASTRA-Projekt Umgestaltung Anschluss Wankdorf / Bolligenstrasse Süd

Das Projekt Bolligenstrasse Nord ist zwar ein Baustein des Gesamtkonzepts, das Bund, Kanton, Stadt Bern und die angrenzenden Gemeinden gemeinsam für das Gebiet entwickelt haben, aber es bestehen keine Abhängigkeiten zu Projekten des ASTRA in diesem Gebiet, namentlich zu der Umgestaltung des Anschlusses Wankdorf / Bolligenstrasse Süd. Das vorliegende Projekt betrifft ausschliesslich die Kantonsstrasse zwischen der SBB-Brücke und dem Kreisel Rothus und hat keine Auswirkungen auf das ASTRA-Projekt. Sollte der Knoten Schermenweg/Bolligenstrasse Süd dereinst umgestaltet werden, sind keine baulichen Anpassung auf der Bolligenstrasse Nord nötig.

3.5 Termine

	2018	2019	2020	2021	2022
Finanzierungsentscheid Kanton Bern	★				
Finanzierungsentscheid Stadt Bern	★				
Finanzierungsentscheid Ostermundigen	★				
Referendumsfrist	★				
Einreichung Beitragsgesuch ASTRA / Entscheid	★				
Ausschreibung und Vergabe Planer					
Ausführungsprojekt / Ausschreibung Baumeister					
Realisierung Korrektur Bolligenstrasse Nord			★		
Voraussichtlicher Baubeginn neue Strassenüberführung durch SBB					★

Abbildung 1: Grobterminprogramm

Gegen den Strassenplan wurde in einem nebensächlichen Punkt (Lage des Zauns bei der Strassenabwasserbehandlungsanlage) eine Beschwerde eingereicht. Die Beschwerde tangiert die Zeitplanung nicht.

Die Finanzierungsentscheide der involvierten Gemeinden werden bis im Frühjahr 2018 erwartet. Die Termine sind mit der Stadt Bern und der Gemeinde Ostermundigen abgestimmt.

Nach dem vorliegenden Kreditentscheid wird das Beitragsgesuch beim ASTRA eingereicht. Sobald die Referendumsfrist abgelaufen ist und der Entscheid des ASTRA vorliegt, wird anschliessend die Ausschreibung für die Planerleistungen (Phase Ausschreibung/Realisierung/Bewirtschaftung) vorbereitet. Die Realisierung erfolgt ab 2020. Die Bauzeit beträgt voraussichtlich zwei Jahre. Die definitive Inbetriebnahme der Lichtsignalanlagen ist auf den Sommer 2022 vorgesehen.

Nach Abschluss der Bauarbeiten an der Bolligenstrasse folgt die Realisierung der neuen Strassenüberführung durch die SBB.

3.6 Auswirkungen, wenn das Projekt nicht realisiert würde

Kann das Projekt nicht realisiert werden, bleiben die erkannten Schwach- und Gefahrenstellen und die Mängel auf der Bolligenstrasse Nord bestehen. Ein störungsarmer Verkehrsfluss wäre für die Zukunft nicht gewährleistet. Regelmässig und über längere Zeiträume des Tages könnten wegen der fehlenden Leistungsfähigkeit an den Knoten Verkehrsüberlastungen auftreten. Die Folge wären Rückstaus auf der Zubringerachse zum Autobahnanschluss Wankdorf. Die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs liesse sich immer weniger garantieren. Auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr wäre nicht möglich. Synergien mit den ohnedies notwendigen Belagssanierungsmassnahmen und technischen Anpassungen der Strassenanlage könnten nicht genutzt werden. Die Ziele der Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung, die im Richtplan ESP Wankdorf behördenverbindlich festgehalten und im regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK 2012/2017) formuliert sind, würden nicht erreicht.

4 Auswirkungen auf Finanzen und Personal

Mit dem vorliegenden Kredit entscheidet der Kanton Bern über seinen Kostenanteil an die Realisierung des Projekts Korrektur Bolligenstrasse Nord. Vor dem kantonalen Entscheid werden die Stadt Bern (Stadtrat) und die Gemeinde Ostermundigen (Grosser Gemeinderat) über ihre Anteile an den Realisierungskosten befinden. Der Kreditbeschluss der Stadt Bern unterliegt keiner Volksabstimmung.

Das Geschäft wird mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds des Bundes in der Höhe von max. CHF 5.25 Mio. (exkl. MWST) mitfinanziert (Agglomerationsprogramm der 2. Generation). Die Massnahme ist Bestandteil der entsprechenden Leistungsvereinbarung vom Juli 2015 zwischen dem UVEK und dem Kanton Bern.

4.1 Kosten und Finanzierung des Projekts (inkl. 8 % MWST)

Preisbasis Juli 2017; Produktionskostenindex (PKI) des Schweizerischen Baumeisterverbandes – Vertragsteuerung; Schweizerischer Baupreisindex des Bundesamtes für Statistik – Indexteuerung

Gesamtkosten und Kosten zulasten Kanton	CHF	24'293'520.00
./. Kosten zulasten Dritter (Zusatzbestellung der Gemeinde)	– CHF	400'000.00
Kosten zulasten Kanton	CHF	23'893'520.00
davon		
• baulicher Unterhalt gemäss Art. 56 SG (Belagssanierung sowie Anteile an neuer Entwässerung und Beleuchtung) durch die BVE bewilligt am 7. November 2017	CHF	2'760'000.00
• Neuinvestitionen gemäss Art. 52 SG (Verbreiterung der Strassenfläche, neue Entwässerung inkl. Strassenabwasserbehandlungsanlage und eine Lichtsignalanlage)	CHF	21'133'520.00
./. bereits bewilligte Planungskosten (Vorstudien und Vorarbeiten) –	CHF	1'000'000.00
- mit Strassenbauprogramm 2008–2010	CHF	100'000.00
- Planungskredit BVE vom 24. November 2009	CHF	800'000.00
- Zusatzkredite OIK II 2013/2014	CHF	100'000.00

Für die Ausgabenbefugnis massgebende Ausgaben gemäss Art. 143 FLV	CHF	20'133'520.00
./. bereits bewilligte Projektierungskosten	– CHF	1'190'000.00
- RRB 1196/2014	CHF	775'000.00
- 3 Zusatzkredite TBA + OIK II 2015/2016/2017	CHF	415'000.00
Total zu bewilligende Ausgaben	CHF	18'943'520.00

Teuerungsbedingte Mehrkosten werden mit diesem Beschluss bewilligt.

Das Projekt wurde mehrmals aktualisiert und optimiert, um den laufenden Entwicklungen Rechnung zu tragen. Deshalb wurden Zusatzkredite erforderlich. Sämtliche Projektierungskosten wurden über den Investitionsrahmenkredit Strasse 2014–2017 finanziert.

Es sind Bundesbeiträge von max. CHF 5,25 Mio. (exkl. MWST) zu erwarten.

4.2 Art der Ausgabe/Finanzkompetenz

Es handelt sich um einmalige, neue Ausgaben gemäss Art. 46 und 48 Abs. 1 FLG. Soweit die Ausgaben für den baulichen Unterhalt anfallen, werden sie über den Rahmenkredit für den baulichen Unterhalt der Kantonsstrassen finanziert und fallen in die Ausgabenkompetenz der BVE. Das vorliegende Projekt ist ein Einzelvorhaben, das dem Grossen Rat gemäss Art. 55 Abs. 2 SG unterbreitet wird. Der Kreditbeschluss des Grossen Rates unterliegt der fakultativen Volksabstimmung.

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

Die Gesamtkosten von CHF 24'293'520.-- betreffen zu CHF 2'017'000.-- werterhaltende und zu CHF 22'276'520.-- wertvermehrende Investitionen.

Investitionen von CHF 22'276'520.-- Mio. fallen in die Anlagekomponente 'Ober-/Unterbau' mit einer Nutzungsdauer von 40 Jahren, was einen jährlichen ordentlichen Abschreibungsaufwand von CHF 556'913.-- ergibt.

Investitionen von CHF 2'017'000.-- Mio. fallen in die Anlagekomponente 'Deckbelag' mit einer Nutzungsdauer von 12 Jahren, was eine jährliche Abschreibung von CHF 168'083.-- auslöst.

Der zu ersetzende Ober- und Unterbau hat einen Restbuchwert von CHF 450'982.--. Dafür ist eine ausserordentliche Abschreibung in dieser Höhe nötig.

4.4 Personelle Auswirkungen

Die Massnahmen haben keine Auswirkungen auf Personalbestand.

4.5 Folgekosten

Die jährlichen Folgekosten betragen für den Kanton rund CHF 50'000.--. Grund sind höhere Unterhaltskosten infolge zusätzlicher Strassenfläche sowie Betriebs- und Unterhaltskosten für die Strassenabwasserbehandlungsanlage.

5 Auswirkungen auf die Gemeinden

Ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem Raum Wankdorf ist das gemeinsame Ziel von Bund, Kanton, der Stadt Bern und den umliegenden Gemeinden. Um die Funktionalität heute und in Zukunft gewährleisten zu können, ist ein umfassendes Verkehrsmanagementsystem nötig. Mit der Korrektur Bolligenstrasse Nord wird ein weiteres Element realisiert, das insbesondere mittels Verkehrsmanagement den Verkehrszufluss vom Worblental in den Grossraum Wankdorfplatz steuern kann – nicht zuletzt zum Schutz der Wohnquartiere. Zudem dient das Projekt dem fahrplangerechten Betrieb des ÖV. Die Verbesserung der Infrastrukturen für den Fuss- und Veloverkehr trägt dem Verlagerungspotenzial vom Autoverkehr auf den Velo- und öffentlichen Verkehr besser Rechnung.

6 Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

6.1 Wirtschaft

Der Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf ist der grösste und erfolgreichste im Kanton Bern. Er ist wichtiger Bestandteil des Wirtschaftsraums Bern. In den letzten Jahren wurden hier bedeutende private und öffentliche Bauten realisiert: Mobilcity, ASTAG und ALPABERN sowie der Hauptsitz der Schweizerischen Bundesbahnen SBB und der schweizerischen Post. Weitere Vorhaben sind in Planung. Mit dem Projekt wird die Funktionsfähigkeit des Systems Wankdorf für alle Verkehrsteilnehmer gestärkt. Das sichert die gemäss Richtplan angestrebte Weiterentwicklung des ESP Wankdorf langfristig und schafft nachhaltige Voraussetzungen für zukünftige Nutzungen in diesem Gebiet.

6.2 Umwelt

Im Bewilligungsverfahren mussten alle umweltrelevanten Aspekte im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung nachgewiesen werden. Die entsprechenden Nachweise wurden erbracht.

6.3 Gesellschaft

Das Projekt ist im Gesamtkonzept des Agglomerationsprogramms Region Bern der 2. Generation als so genanntes A-Projekt aufgeführt, das heisst als Projekt der höchsten Wirkungsstufe. Die Priorisierung entspricht der Strategie des kantonalen ESP-Programms, die Entwicklung an raumplanerisch geeigneten Standorten zu fördern. Damit kann der Privatverkehr generell auf das notwendige Mass beschränkt, und die Umweltbelastung möglichst tief gehalten werden. Dies reduziert die Zersiedelung und verbessert die Gesamtumweltbilanz.

7 Antrag

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

Beilagen

- Beschlussentwurf
- Übersichtsplan

Zusätzliche Beilagen für die BaK

- Genehmigungsdossier in Papierform (mit Kostenvoranschlag im technischen Bericht)
- Kostenzusammenstellung