

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 127-2015
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2015.RRGR.402

Eingereicht am: 14.04.2015

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Machado Rebmann (Bern, GPB-DA) (Sprecher/in)
Vanoni (Zollikofen, Grüne)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Nein 04.06.2015

RRB-Nr.: 1202/2015 vom 14. Oktober 2015
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert



Zurück auf Feld eins: Auf den Ausbau der Bolligenstrasse verzichten und die geplante Umgestaltung im Gebiet Anschluss Wankdorf (Astra-Projekt Schermenweg) überarbeiten!

Bis zum 1. April 2015 lief die Mitwirkungsfrist zum Kantonsstrassenprojekt «Korrektion Bolligenstrasse Nord»¹. Gemäss dem Bund vom 7. April 2015 trafen zahlreiche Mitwirkungsberichte von Organisationen ein, die den Verzicht oder die grundlegende Überarbeitung des Projekts forderten. Mit wenigen Ausnahmen waren die Stellungnahmen zum Projekt vorwiegend negativ.²

Unter dem harmlosen Titel «Korrektion Bolligenstrasse» versteckt sich ein Ausbauprojekt zur massiven Kapazitätssteigerung für den MIV. Wie in der Projektinformation anerkennenswert klar illustriert wird, handelt es sich bei der Planung Bolligenstrasse um einen Baustein eines gigantischen Strassenerweiterungsprogramms im Stadtgebiet von Bern und unmittelbarer Umgebung mit Milliardenkosten.

Anschliessend an die als «Zufahrt» dienende, verbreiterte Bolligenstrasse soll ein neuer dreistöckiger Autobahnkreisel Wankdorf und wieder anschliessend der im Moment zurückgestellte Bypass Wankdorf-Muri realisiert werden.

¹<http://www.be.ch/portal/de/index/mediencenter/medienmitteilungen.assetref/dam/documents/portal/Medienmitteilungen/de/2015/02/2015-02-25-flyer-korrektion-bolligenstrasse-nord.pdf>

²<http://www.derbund.ch/bern/region/Geplanter-Ausbau-der-Bolligenstrasse-stoesst-auf-Widerstand/story/21272738>
<http://www.bernerzeitung.ch/region/bern/Der-gigantische-dreistoeckige-Verkehrszirkus-erregt-Gemueter/story/19109352>

Jede Engpassbeseitigung verschiebt die Engpässe zu den fortführenden Strassen. In den Projektunterlagen ist bereits von einem Ausbau der Grauholz-Autobahn zwischen Wankdorf und Schönbühl auf 8 Spuren die Rede; nicht erwähnt wird der geplante nachfolgende Ausbau der A1 bis Kirchberg auf 6 Spuren³.

Nach Artikel 55 des Strassengesetzes des Kantons Bern erfordert ein Einzelvorhaben mit Nettokosten von mehr als zwei Millionen Franken, das eine wesentliche Kapazitätssteigerung für den motorisierten Individualverkehr bewirkt oder das einen Neubau darstellt, einen Objektkredit des Grossen Rates.

Der Regierungsrat wird um die Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Ist der Regierungsrat bereit, angesichts der negativen Stellungnahmen im Mitwirkungsverfahren auf das Ausbauprojekt Bolligenstrasse zu verzichten?
2. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass dieses Projekt – sofern es dennoch realisiert werden sollte – dem Grossen Rat gemäss Artikel 55 des Strassengesetzes des Kantons Bern als Objektkredit mit Referendumsmöglichkeit unterbreitet werden muss, da es eine wesentliche Kapazitätssteigerung für den motorisierten Individualverkehr vorsieht?
3. Ist der Regierungsrat bereit, im Rahmen der im Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG) festgelegten Zusammenarbeit mit den Kantonen (Art. 10, 13 und 19) sowie der Mitwirkung der Kantone bei den Ausführungsprojekten (Art. 21 und 27b) beim Astra eine grundlegende Redimensionierung und Überarbeitung des Projekts Schermenweg im Interesse des Langsamverkehrs zu verlangen?
4. Wie viel Kulturland und Freifläche (z. B. Allmenden) ginge verloren:
 - a) wegen des Ausbaus der Bolligenstrasse
 - b) für die nachfolgenden Strassenausbauten im Gebiet Wankdorf – Muri
 - c) für den angekündigten Ausbau der Autobahn A1 zwischen Wankdorf und Schönbühl bzw. Kirchberg?
5. Wie beurteilt der Regierungsrat diesen drohenden Kulturland- und Freiflächenverlust angesichts des erklärten Ziels der Kulturlanderhaltung?

Begründung der Dringlichkeit: Die Projektverantwortlichen haben ein rasches Vorgehen bei der Auswertung der öffentlichen Mitwirkung angekündigt und wollen am bisherigen engen Terminplan festhalten. Deshalb ist auch eine rasche Klärung erforderlich, wer für die Bewilligung des Ausbauprojekts zuständig ist. Mit der Beantwortung der Interpellation kann diese Klärung rechtzeitig erfolgen. Weiter ergibt sich die Dringlichkeit aus folgenden Zeitplänen: Gemäss der Projektdokumentation Bolligenstrasse sollen das Auflage- und Bewilligungsverfahren bereits gegen Ende dieses Jahres stattfinden und gemäss der Astra-Dokumentation Anschluss Wankdorf die Planung des Ausführungsprojekts 2015/2016 und das Plangenehmigungsverfahren 2017-2019.

³ <http://www.bernerzeitung.ch/region/bern/A1-Sechsspurig-von-Bern-bis-Kirchberg/story/20641311>

Antwort des Regierungsrates

Der genehmigte Richtplan ESP Wankdorf enthält den Auftrag, für die Bolligenstrasse Nord ein Betriebskonzept mit Um- und Ausbauten zu erarbeiten. Dies mit dem Ziel, den motorisierten Individualverkehr verträglicher abzuwickeln und für den strassengebundenen öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr attraktive Verhältnisse zu schaffen. Eine Anpassung des Verkehrssystems in diesem Bereich ist die logische Folge des neuen Wankdorfplatzes und der Sanierung der Stadttangente. Der Richtplan ESP Wankdorf wurde im Rahmen eines partizipativen Prozesses unter Einbezug aller Betroffenen erarbeitet.

Zusammen mit dem Umbau des Autobahnanschlusses Wankdorf, der unter der Federführung des ASTRA steht, stellt das nun vorliegende Projekt 'Korrektion Bolligenstrasse Nord' eine Gesamtlösung dar, um die Erschliessung des ESP Wankdorf und des Worblentals für alle Verkehrsteilnehmenden zu verbessern. Das Projekt ist in das Gesamtkonzept des Agglomerationsprogramms Region Bern der 2. Generation eingebettet und dort als A-Projekt aufgeführt, das heisst als Projekt der höchsten Wichtigkeitsstufe. Es wird vom Bund aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert. Die Priorisierung entspricht der Strategie des kantonalen ESP-Programms, die Entwicklung an raumplanerisch geeigneten Standorten zu fördern. Damit kann generell der Privatverkehr auf das notwendige Mass beschränkt und die zusätzliche Umweltbelastung möglichst tief gehalten werden, was die Zersiedelung reduziert und die Gesamt-Umweltbilanz verbessert.

1. Nein, denn das Projekt selbst schafft entgegen den Befürchtungen der Gegner keinen Mehrverkehr. Dass der Gesamtverkehr im Norden Berns zunimmt, hängt insbesondere mit den generellen Entwicklungstrends und mit der Siedlungsentwicklung im Worblental und im ESP Wankdorf zusammen. Für diesen legt der Richtplan fest, dass das Wachstum durch den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr aufgefangen werden soll. Gemäss dem kürzlich durchgeführten Monitoring kann dieses Ziel erreicht werden: Das MIV-Aufkommen und der MIV-Anteil ist zwischen 2008 und 2013 zielgemäss im ganzen ESP zurückgegangen.

Das Bundesprojekt 'Umbau des Autobahnanschlusses Wankdorf' und das Kantonsprojekt 'Korrektion Bolligenstrasse Nord' bilden zusammen eine Einheit, um die bereits heute bestehenden und künftig noch zunehmenden Verkehrsprobleme zu lösen. Dabei ist das Kantonsprojekt keineswegs nur ein MIV-Projekt, sondern der Fokus liegt ebenso auf dem öV und dem Langsamverkehr, weil für diese beiden Verkehrsarten an der Bolligenstrasse dringend bessere Lösungen nötig sind.

2. Der Ausführungskredit wird dem Grossen Rat unterbreitet werden.
3. Wie bereits erwähnt, sind für eine bessere Erschliessung des ESP Wankdorf und des Worblentals beide Projekte nötig, die Korrektion Bolligenstrasse Nord und der Umbau Autobahnanschluss Wankdorf. Die wichtigen Anliegen des Langsamverkehrs werden mit separaten Wegführungen in beiden Projekten berücksichtigt und sichergestellt. Der Regierungsrat sieht daher keinen Anlass, beim ASTRA eine grundlegende Redimensionierung und Überarbeitung des Nationalstrassenprojekts zu verlangen. Nichtsdestoweniger wird der Regierungsrat im Rahmen der kantonalen Stellungnahme zum Ausführungsprojekt selbstverständlich eingehend prüfen lassen, ob alle Anliegen des Kantons, insbesondere des Langsamverkehrs, angemessen berücksichtigt wurden. Die beiden Vorhaben sind zudem eine Voraussetzung, um zu einem späteren Zeitpunkt das für die Hauptstadtregion wichtige

Engpassbeseitigungsprojekt zwischen den Anschlüssen Wankdorf und Muri bei Bern zu realisieren, zu dem der Grosse Rat in der Junisession 2014 eine Standesinitiative überwiesen hat. Dabei sind eine weitgehend unterirdische Verkehrsführung und ein teilweiser Rückbau der bestehenden Autobahn zu einer Stadtstrasse in städtebaulich heiklen Räumen vorgesehen.

4. a) Der Flächenverbrauch für das Projekt 'Korrektion Bolligenstrasse Nord' beträgt rund 4500 m² Kulturland sowie rund 1500 m² Freiflächen (vor allem Böschungen zur Allee, Vorland bei Gebäuden). Gegenüber der heutigen Situation nimmt die Verkehrsfläche der Bolligenstrasse Nord mit der Korrektur (LSA-Anlagen, Gehweg, beidseitige Radstreifen, Busspur stadteinwärts) um rund 34 % zu. Der Grossteil des erforderlichen Kulturlandes beansprucht allerdings nicht die eigentliche Strasse, sondern das Filterbecken der Strassenabwasserbehandlungsanlage. Eine solche Anlage ist bundesgesetzlich vorgeschrieben, spätestens sobald eine Strasse erneuert wird. Auch bei einer Redimensionierung der Strasse würde die beanspruchte Fläche somit nicht wesentlich kleiner. Durch Projektoptimierungen konnte die für die Strassenabwasserbehandlungsanlage beanspruchte Fläche um rund zwei Drittel reduziert werden.

b) und c) Wieviel Kulturland für die Umgestaltung des Anschlusses Wankdorf und spätere Autobahnprojekte des Bundes im Raum Bern benötigt wird, kann gemäss dem dafür zuständigen Bundesamt für Strassen ASTRA zurzeit nicht vorhergesagt werden.
5. Das kantonale Projekt stand unter anderem unter der klaren Vorgabe, den Landverbrauch so gering wie möglich zu halten. Angesichts der hohen Bedeutung des Projekts, sowohl für die Stadt als auch die Region, hält der Regierungsrat den Kulturland- und Freiflächenverlust für vertretbar und im Interesse der Öffentlichkeit. Mit dem Projekt wird gewährleistet, dass das Verkehrssystem im Raum Wankdorf auch mit den geplanten Entwicklungen künftig noch funktionieren wird. Dies und die möglichst rasch vorzunehmenden Verbesserungen für Velofahrende, Fussgänger und den öffentlichen Verkehr rechtfertigen aus Sicht des Regierungsrates denjenigen Kultur- und Freiflächenverbrauch, der sich nachweislich nicht vermeiden lässt.

Verteiler

- Grosser Rat