



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.:	270-2024
Vorstossart:	Motion
Richtlinienmotion:	Nein
Geschäftsnummer:	2024.GRPARTL.89
Eingereicht am:	04.12.2024
Fraktionsvorstoss:	Nein
Vorstoss Ratsorgan:	Nein
Eingereicht von:	Vanoni (Zollikofen, GRÜNE) (Sprecher/in) Marti (Scheunen, Die Mitte) Hügli (Münchenbuchsee, SP) Lüthi (Moosseedorf, GLP) Steiner (Boll, EVP) Grosjean (Bern, GLP) Müller (Innerberg, SP) Dubler (Bern, GRÜNE)
Weitere Unterschriften:	0
Dringlichkeit verlangt:	Nein
Dringlichkeit gewährt:	
RRB-Nr.:	425/2025 vom 30. April 2025
Direktion:	Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung:	Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat:	Annahme als Postulat

Nach dem Ausbaustopp für Berner Autobahnen: Massnahmen zum Schutz der umliegenden Dörfer und Wohnquartiere

Der Regierungsrat wird beauftragt, geeignete Massnahmen zu treffen oder dem Grossen Rat zu beantragen, um die Verkehrsbelastung der Gemeinden entlang der Berner Autobahnen zu vermindern. Er wird insbesondere wie folgt beauftragt:

1. Das Verkehrsmanagement Region Bern-Nord und künftige Verkehrsmanagementprojekte werden verstärkt darauf ausgerichtet, störenden Durchgangs- und Ausweichverkehr durch Dörfer und Wohnquartiere entlang der Autobahnen zu vermindern. Stehende oder stockende Autokolonnen sind von den Siedlungsgebieten möglichst fernzuhalten.
2. Der Auf- und Ausbau einer sicheren und attraktiven Infrastruktur für den Veloverkehr wird zusätzlich gefördert und beschleunigt vorangetrieben, damit das grosse Potenzial der E-Bikes besser ausgeschöpft werden kann. In Planung befindliche Velobahnen sind zeitnah zu realisieren.
3. Das Angebot im öffentlichen Verkehr wird weiterentwickelt und unter Ausnutzung neuer digitaler Möglichkeiten mit innovativen Lösungen ergänzt, damit auch der Bevölkerung im ländlichen Raum bessere Alternativen zur Nutzung eigener Autos zur Verfügung stehen. Umsteige-, Vernetzungs-, Sharing- und Pooling-Angebote sind zu fördern.

4. Beim Bund und insbesondere beim federführenden Bundesamt für Strassen (Astra) wirkt der Kanton Bern darauf hin, dass – statt weiter auf Autobahnausbauten zu setzen – alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, dass die vorhandenen Kapazitäten der Berner Autobahnen längerfristig ausreichen. Dazu sind insbesondere tiefere Tempolimiten, bessere Fahrzeugauslastungen und eine zeitliche Glättung der Verkehrsbelastungsspitzenstunden anzustreben und zu fördern.

Begründung:

Der Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen ist in der Volksabstimmung vom 24. November 2024 auf Bundes- und Kantonsebene verworfen worden. Im Kanton Bern hat das Stimmvolk deutlicher als im Landesschnitt Nein gestimmt, obwohl ihm wegen der beiden Berner Ausbauprojekte (Wankdorf-Schönbühl und Schönbühl-Kirchberg) grosse Vorteile versprochen worden waren, namentlich die Entlastung von Dörfern und Wohnquartieren von Ausweichverkehr – und damit mehr Sicherheit und Lebensqualität. Unbeeindruckt von diesen zweifelhaften Versprechungen haben sämtliche Gemeinden entlang der Grauholz-Autobahn, die als erstes Teilstück der Schweiz auf acht Fahrspuren ausgebaut worden wäre, den Kapazitätsausbau abgelehnt – und zwar entgegen bundesrätlichen Abstimmungskommentaren mit überdurchschnittlich hohen Nein-Anteilen.

Nach dem Volks-Nein hat Bundesrat Albert Rösti noch am Abstimmungsabend verkündet: «Die Arbeiten an diesen Projekten werden rasch eingestellt.» Damit steht fest, dass es auf den bestehenden Berner Autobahnen auf absehbare Zeit zu keinem Kapazitätsausbau kommen wird. Der Regierungsrat hat in seinem Aufruf zum Ja-Stimmen die schon heute bestehende Problematik von «Ausweichverkehr auf die untergeordneten Kantons- und Gemeindestrassen» anerkannt. Diesem Problem gilt es nun auch ohne Autobahnausbau zu begegnen – und zwar aktiver und konsequenter als bisher. Die Motion beschränkt sich bewusst auf Forderungen, die der Regierungsrat selbst erfüllen oder dem Grossen Rat zum Beschluss unterbreiten kann. Sie werden in der Gesamtmobilitätsstrategie 2022 des Regierungsrates denn auch bereits angesprochen, aber bisher noch ungenügend angepackt und umgesetzt.

Zu Ziffer 1

Ein Mittel zur geforderten Verkehrsentslastung von Dörfern und Wohnquartieren ist das digital gesteuerte Verkehrsmanagement, wie es im Gebiet der Gemeinden entlang der Grauholz-Autobahn (Region Bern-Nord) bereits in Betrieb genommen worden ist. Zum Abschluss des Pilotbetriebs stellte der federführende Kanton Bern im November 2023 in einer Medienmitteilung fest: «Das Verkehrsmanagement Region Bern-Nord funktioniert. (...) Anstatt Strassen auszubauen, sorgt beim Verkehrsmanagement moderne Technologie für flüssigeren und sichereren Verkehr in den Ortszentren.» Die vom Kanton gezogene positive Zwischenbilanz wird von der Bevölkerung und den Behörden der einbezogenen Gemeinden allerdings nicht geteilt.

Auf stark befahrenen Durchgangsstrassen wie beispielsweise der Bernstrasse in Zollikofen zeigen sich in den Belastungsspitzenstunden weiterhin stockende und zeitweise gar stehende Autokolonnen – deshalb hat sogar die Regionalkonferenz Bern-Mittelland vom Kanton spürbare Verbesserungen der Lenkungswirkung gefordert. Allerdings deuten neueste Verkehrszählungen auf der erwähnten Kantonsstrasse auch auf eine neuerdings abnehmende Verkehrsbelastung hin. Statt 19 000 bis 20 000 Fahrzeuge pro Tag wie während Jahrzehnten haben die jüngsten kantonalen Zählungen noch einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von knapp 15 000 bis 16 000 Motorfahrzeugen ergeben. Möglicherweise zeigt das Verkehrsmanagement also doch entlastende Wirkung – zusammen mit abnehmendem Autobesitz, vermehrter Homeoffice-Arbeit sowie zunehmender E-Bike-Nutzung durch Pendlerinnen und Pendler. So oder so zeigt das Beispiel der «berücktigten» Bernstrasse in Zollikofen, dass eine Verkehrsentslastung möglich ist –

sogar bei gleichzeitig zunehmendem Verkehr auf der nahen Autobahn! So oder so gilt es, das Verkehrsmanagement Region Bern-Nord und die anderen Verkehrsmanagementsysteme, die der Kanton Bern plant, stärker auf das Ziel der Verkehrsentslastung von Dörfern und Wohnquartieren sowie auf die Priorisierung von öffentlichem Verkehr und sanfter Mobilität (Fuss- und Veloverkehr) auszurichten.

Zu Ziffer 2

Als weiteres Mittel zum gleichen Zweck ist der Veloverkehr verstärkt zu fördern, indem die dafür benötigte sichere und attraktive Infrastruktur beschleunigt auf- und ausgebaut wird. Der Kanton Bern kann dazu an die Aufträge der beiden Vorstösse für kantonale Velo-Offensiven I und II (Motion 225-2017, Motion 162-2020) und weitere unterstützende Grossratsbeschlüsse anknüpfen. Damit insbesondere die fortgeschrittenen Planungen von Velobahnen bzw. Velovorrangrouten endlich vorangetrieben und seit Jahren diskutierte und immer wieder verzögerte Projekte (wie z. B. die Velobahn durch das Worblental oder auch die regionalen Vorrangrouten von Bern z. B. nach Münchenbuchsee und Urtenen-Schönbühl) zeitnah realisiert werden können, sind beim Kanton und den betroffenen Gemeinden die erforderlichen Prioritäten zu setzen und die nötigen finanziellen und personellen Mittel bereitzustellen.

Zu Ziffer 3

Zur Verkehrsentslastung von Dörfern und Wohnquartieren in Autobahnnähe muss auch das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausgebaut und weiterentwickelt werden. Es gilt insbesondere, im ländlichen Raum unter Ausnutzung digitaler Neuerungen innovativ attraktive Möglichkeiten zu schaffen, damit Mobilitätsbedürfnisse auch ohne eigenes Auto abgedeckt werden können. Zur Ablehnung des Autobahnausbaus haben auch ländliche Gemeinden mit vielen Nein-Stimmen beigetragen. So haben auch Gemeinden, die zwar nicht an die Grauholz-Autobahn grenzen, aber doch von ihr erschlossen sind, deutlicher als im Landesmittel Nein gestimmt: namentlich Münchenbuchsee, Jegenstorf, Fraubrunnen, Iffwil, Kirchlindach, Meikirch, Mattstetten und Zuzwil. Automobilistinnen und Automobilisten aus diesen und weiteren Regionsgemeinden nutzen auf dem Weg zur Grauholz-Autobahn kantonale und kommunale Zufahrtsstrassen und tragen so zur Verkehrsbelastung der Gemeinden in Autobahnnähe bei. Mit ausgebauten und weiterentwickelten Angeboten zum Umsteigen aufs Velo und den öffentlichen Verkehr, insbesondere auch mit verbesserten Möglichkeiten zum Umsteigen und zur Vernetzung im Sinne der kombinierten Mobilität sowie mit zusätzlichen Sharing- und Pooling-Lösungen, können die unter Durchgangs- und Ausweichverkehr leidenden Autobahn-Anrainergemeinden von gleichsam kleinräumig verursachtem, sozusagen «hausgemachtem» Autoverkehr entlastet werden.

Zu Ziffer 4

Schliesslich gilt es der Tatsache Rechnung zu tragen, dass die Kapazität der Berner Autobahnen bei einer besseren zeitlichen Verteilung der Verkehrsflüsse ausreichend gross ist. Zudem hat das Bundesamt für Strassen (Astra) selbst angekündigt, durch flexible, digital gesteuerte Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeiten in Spitzenbelastungsstunden die Durchfahrtskapazität auf Autobahnen noch zu vergrössern. Der zeitweisen Überlastung von Autobahnteilstücken könnte auch entgegengewirkt werden, wenn Autos vermehrt mit mehreren Personen besetzt wären und der Andrang insbesondere im Freizeitverkehr zeitlich besser verteilt würde. Deshalb soll der Regierungsrat beauftragt werden, durch geeignete Interventionen beim Bund und namentlich beim Astra geeignete Massnahmen in dieser Richtung einzufordern und aktiv zu unterstützen.

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat geht mit den Motionärinnen und Motionären einig, dass einzelne Gemeinden entlang der Berner Autobahnen, namentlich im Perimeter Bern Nord, von einem hohen Verkehrsaufkommen betroffen sind. Er bedauert die Ablehnung des Ausbaus der Nationalstrasse im Raum Zollikofen – Wankdorf und wird selbstverständlich möglichst alles unternehmen, um die Dörfer vor übermässigem Verkehr zu schützen. Bei der Lösungssuche müssen die betroffenen Strassenabschnitte als Teil des gesamten Verkehrsnetzes von Bund, Kanton und Gemeinden betrachtet werden. Eine isolierte Betrachtung einzelner Abschnitte führt nicht zu nachhaltigen Lösungen, sondern verstärkt möglicherweise bestehende Probleme an anderen Stellen.

Daher unterstreicht der Regierungsrat die Notwendigkeit, Mobilität aus einer ganzheitlichen Perspektive zu betrachten, um sinnvolle und nachhaltige Lösungen für das steigende Mobilitätsbedürfnis zu finden. Dies erfordert nicht nur die Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden, sondern auch die Prüfung der Potentiale sämtlicher Verkehrsmittel. Weiter ist davon auszugehen, dass punktuelle Autobahnausbauten notwendig sein werden, um die Ziele der Motion zu erreichen. Die beschränkten finanziellen Mittel des Kantons werden zudem auch in Zukunft eine Massnahmenpriorisierung nötig machen.

Bereits auf die genannten Ziele ausgerichtet wurde das Verkehrsmanagement (VM) Region Bern Nord. Es dient primär dazu, den Verkehr in den Ortszentren zu verflüssigen, den strassengebundenen öffentlichen Verkehr zu bevorzugen und die Fahrplanstabilität zu fördern. Gleichzeitig verbessert es die Verkehrssicherheit, insbesondere auch für den Langsamverkehr. Das komplexe System soll weiterentwickelt werden und sich der verändernden Mobilität anpassen. Die entsprechenden Arbeiten wurden aufgenommen.

Der Ausbau der kantonalen Veloinfrastruktur, insbesondere auch in der Region Bern, ist im Gang und wird durch den Regierungsrat weiter vorangetrieben. Zahlreiche Massnahmen wurden bereits umgesetzt, sind in Planung oder im Bau. Der Ausbau der kantonalen Veloinfrastruktur wird im Rahmen der verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen und gestützt auf die vom Regierungsrat vorgenommene Priorisierung der Investitionen im Tiefbau weitergeführt.

Bei der Entwicklung des Angebots des öffentlichen Verkehrs ist nach dem Ausbaustopp für Berner Autobahnen insbesondere die Regionalkonferenz Bern Mittelland gefordert, im Rahmen der regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) die Angebote im Sinne der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie weiterzuentwickeln und im Hinblick auf die Angebotsbeschlüsse des Grossen Rates einzugeben. Auf dem Schienennetz in und um Bern besteht indes aufgrund der mehrjährigen Bauarbeiten in den nächsten Jahren kaum Spielraum für Angebotsausbauten.

Zudem werden Infrastrukturmassnahmen zur Stärkung von Verkehrsdrehscheiben aktuell in den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) und den Agglomerationsprogrammen (AP) von den Regionen gemeinsam mit dem Kanton und den Standortgemeinden geplant. Der Kanton Bern bringt sich aktiv in die Erarbeitung der RGSK und AP ein und treibt notwendige Infrastrukturprojekte (dazu zählen auch Verkehrsmanagementprojekte) gemeinsam und abgestimmt mit den Regionen und Gemeinden voran.

Der Regierungsrat wird sich auch weiterhin beim Bund für die Ausschöpfung aller Möglichkeiten für eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten der Berner Autobahnen einsetzen und auf Verbesserungspotentiale hinweisen. Insgesamt sieht der Regierungsrat wenig Potenzial für weitere Optimierungsmöglichkeiten und erachtet deshalb einen punktuellen Ausbau des Nationalstrassennetzes weiterhin als gerechtfertigt, aktuell die Umgestaltung des Anschlusses Wankdorf sowie der Bypass Bern-Ost.

Der Regierungsrat wird die bereits laufenden Bestrebungen und Arbeiten weiterführen und ist bereit zu prüfen, wo zusätzliche Schwerpunkte gelegt werden können.

Er beantragt, die Motion im Sinne der obigen Ausführungen als Postulat anzunehmen.

Verteiler

– Grosser Rat