



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 248-2022
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2022.RRGR.388

Eingereicht am: 28.11.2022

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Rüeeggsegger (Riggisberg, SVP) (Sprecher/in)
Mühlemann (Grasswil, Die Mitte)
Stotzer-Wyss (Büren an der Aare, EVP)
Buri (Konolfingen, GLP)
Grädel (Schwarzenbach BE/Huttwil, EDU)
Riem (Kiesen, SVP)
Martin (Gerolfingen-Täuffelen, Grüne)
Gerber (Reconvilier, EVP)
Bühler (Romont BE, Die Mitte)
Fischer (Bätterkinden, SVP)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Ja 01.12.2022

RRB-Nr.: 158/2023 vom 15. Februar 2023
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Punktweise beschlossen:**
Ziffer 1: Annahme
Ziffer 2: Ablehnung

Weniger Fruchtfolgefläche für den A1-Ausbau Wankdorf-Grauholz auf 8 Spuren

Der Regierungsrat wird wie folgt beauftragt:

1. Er trifft im Rahmen seiner Kompetenzen (u. a. auf politischer Ebene und in Vertretung des Kantons Bern als Verfahrensbeteiligter im Plangenehmigungsverfahren) die nötigen Anstrengungen, um bei Autobahnausbau A1 zwischen Wankdorf und Schönbühl (Ausbau auf acht Spuren) auf eine Reduktion des temporären und dauerhaften Landerwerbs von Fruchtfolgeflächen hinzuwirken.
2. Varianten zur Untertunnelung oder zum Ausbau in die Höhe/Überdeckung sind intensiver zu prüfen.

Begründung:

Das geplante Nationalstrassenprojekt ist überdimensioniert und bringt keine Verbesserung der Verkehrssituation mit sich. Die Stauprobleme werden nur verlagert. Studien belegen, dass ohne den Ausbau Anschluss Bern Wankdorf die übrigen Ausbauschritte auf der A1 bis zur Kantons-grenze Solothurn/Bern überflüssig und somit unnötig sind. Aus landwirtschaftlichen und ökologi-schen Gründen ist das Projekt somit abzulehnen. Das Schweizer Stimmvolk hat 2013 über ein

verschärftes Raumplanungsgesetz abgestimmt und darin den Schutz des Kulturlands stark gewichtet. Unter diesem Aspekt sind ein Ausbau der A1 und die damit zusammenhängenden weiteren Flächenverluste nicht mehr erträglich. Sollte das vorliegende Projekt so bewilligt werden, würde der viel erwähnte Schutz des Kulturlandes zum toten Buchstaben verkommen und der Verlust von wertvollem Kulturland würde ungebremselt weitergehen.

Zumindest wäre eine umfassende Interessenabwägung notwendig gewesen, die den massiven Verlust von FFF behandelt und Alternativen aufzeigt. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb eine Kompensation nicht möglich sein soll. Im UVB3 steht einzig, dass gemäss Kanton Bern *kaum Aufwertungsflächen ausserhalb bestehender FFF in dieser Grössenordnung vorhanden seien, weshalb mit Zustimmung des ARE, des LANAT, des AGR und des ASTRA auf eine formale FFF-Kompensation verzichtet* werde. Wenn wir bedenken, um welch massiven Verlust an FFF es sich handelt, kann hier von einer Interessenabwägung nicht die Rede sein bzw. ist eine solche aus den Unterlagen nicht ersichtlich. Beispielsweise können auch an vielen verschiedenen Orten FFF kompensiert werden, die Verluste von FFF sind ja auch an verschiedenen Orten.

Es hätten zwingend auch noch andere Alternativen geprüft werden sollen, die den Verlust von FFF verhindern. Durch eine Untertunnelung oder Überdachung könnten FFF effektiv geschützt, bzw. kompensiert werden. Solche Alternativen können nicht einzig mit dem Grund abgewiesen werden, dass es zu teuer ist. Die Planung ist ungenügend, wenn solche Alternativen gar nie ernsthaft geprüft wurden.

Begründung der Dringlichkeit: Die öffentliche Auflage dauerte bis Ende Oktober. Das ASTRA muss nun Einspracheverhandlungen führen und Lösungen finden und aufzeigen. Der Kanton Bern wird ein wichtiger Partner dazu sein.

Antwort des Regierungsrates

Dem Schutz von Kulturland und insbesondere FFF kommt im Kanton Bern eine hohe Bedeutung zu. Der Regierungsrat anerkennt die Forderung der Motion, Kulturland zu schonen und möglichst wenig Fruchtfolgefläche für den Ausbau der A1 zu beanspruchen. Er setzt sich diesbezüglich gegenüber dem Bund dafür ein, dass der Flächenverbrauch möglichst gering bleibt. Zudem wird der Regierungsrat beim Bund auch darauf hinwirken, dass das Potenzial von Solaranlagen entlang der Ausbaustrecke im Rahmen des Projekts detailliert geprüft wird.

Für den Regierungsrat ist aber der Handlungsbedarf auf dem neuralgischen Abschnitt der A1 zwischen Wankdorf und Schönbühl ausgewiesen. Ein funktionierendes Nationalstrassennetz ist aus verschiedenen Gründen zentral. Es stellt den Anschluss des Kantons an das nationale und internationale Verkehrsnetz sicher. In den Agglomerationen trägt es dazu bei, Ausweichverkehr auf die untergeordneten Kantons- und Gemeindestrassen zu vermeiden und diese zu entlasten. Das erhöht die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr sowie die Leistungsfähigkeit des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs. Die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes trägt dazu bei, die Funktionsfähigkeit der heute hoch ausgelasteten Nationalstrassen zu erhalten.

Als Folge der wiederkehrenden Überlastung der A1 zwischen Wankdorf und Schönbühl sieht der Bund deren Ausbau von heute sechs auf acht Spuren vor. Dadurch soll der Engpass beseitigt und der Verkehrsfluss verbessert werden. Das Projekt ist im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrasse (STEP 2030) wie auch im kantonalen Richtplan enthalten, zusammen mit weiteren Projekten, die zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses auf der Nationalstrasse A1 führen (insbesondere der Ausbau des Anschlusses Wankdorf und die Spurer Ergänzung Kirchberg – Schönbühl).

1. Die Raumplanung des Kantons Bern sieht einen sorgsamen Umgang mit dem Boden vor. Sie steht dabei regelmässig im Spannungsfeld divergierender Interessen, so auch im vorliegenden Fall. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist bestrebt, den Flächenbedarf für den Ausbau der A1, insbesondere von Fruchtfolgeflächen, möglichst gering zu halten. Es hat das Projekt unter diesem Gesichtspunkt optimiert. Zudem können die Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen für beeinträchtigte und zerstörte Lebensräume alle innerhalb des künftigen A1-Perimeters umgesetzt werden. Zum Beispiel wird im Rahmen der Umsetzung des Bauvorhabens überschüssiger Ober- und Unterboden im Umfang von 15'000 m³ in Lyssach im Sinne einer Fruchtfolgeflächenkompensation für die Aufwertung einer schlecht rekultivierten Kiesabbaustelle wiederverwertet.
Der Regierungsrat hat die Forderung nach einem möglichst geringen Verbrauch von Fruchtfolgefläche für den Ausbau der A1 im Sinn der Motionäre bereits im Plangenehmigungsverfahren eingebracht. Er wird sich auch im weiteren Verlauf des Projekts gegenüber dem Bund dafür einsetzen.
2. Der Ausbau der Nationalstrassen ist in der Kompetenz des Bundes. Abklärungen wie die Motionäre sie fordern, müssten entsprechend durch den Bund in Auftrag gegeben werden. Im Rahmen einer Vertiefungsstudie von Bund, Kanton und Gemeinden wurde bereits im Jahr 2012 nebst dem Spurausbau auch ein Bypassstunnel vom Weyermannshaus ins Grauholz untersucht. Aufgrund des ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnisses wurde diese Lösung nicht zur Umsetzung empfohlen. Der Kanton, die Region wie auch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hatten damals entsprechend entschieden, auf den Bypassstunnel zu verzichten und den oberirdischen Ausbau der Strecke zu planen. Weitere Abklärungen zu einer Untertunnelung des Abschnitts oder zu einem Ausbau in die Höhe müsste in erster Linie durch das ASTRA entschieden werden. Aufgrund der bereits erfolgten Abklärungen erachtet der Regierungsrat eine nochmalige Prüfung als nicht zielführend. Solche Abklärungen würden im Widerspruch zum genehmigten generellen Projekt stehen und damit womöglich jahrelange Verzögerungen zur Folge haben. Der Bau einer Untertunnelung wäre zudem mit massiven Mehrkosten verbunden, an denen sich der Kanton gestützt auf das Mineralölsteuergesetz wesentlich beteiligen müsste, was vor dem finanzpolitischen Hintergrund keine Option darstellt.

Verteiler

– Grosser Rat