

Jeudi matin, 22 mars 2018

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie**35 2018.RRGR.2 Affaire de crédit GC****Berne / Ostermundigen, route cantonale no 234, Berne - Worb 10271 / Correction de la partie nord de la Bolligenstrasse (tronçon pont CFF – giratoire du Rothus). Crédit d'objet**

La présidente. Wir kommen zum Traktandum 35: «Bern/Ostermundigen, Kantonstrasse Nr. 234, Bern–Worb, Korrektur Bolligenstrasse Nord». Es geht um einen Objektkredit. Das Geschäft wurde von der BaK vorberaten. Wir führen eine freie Debatte. Der Sprecher der Kommission ist Grossrat Kropf. Es hat mir heute Morgen bereits eine Entschuldigung geschickt, aber jetzt ist er da. Wunderbar. Grossrat Kropf, Sie haben das Wort.

Blaise Kropf, Berne (Les Verts), rapporteur de la CIAT. Es geht um die Korrektur Bolligenstrasse Nord. Vorausschicken muss man auf jeden Fall, dass sich die Strasse in einem Gebiet mit relativ grosser Entwicklungsdynamik befindet. Es ist eine Strasse, die direkt an den Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf angrenzt. Dort wird ohnehin viel gebaut. Damit ist auch klar, dass die Strasse in einem Bereich liegt, in dem auch andere Strassenbauvorhaben realisiert wurden oder zur Realisierung anstehen. Auf der einen Seite haben wir den Umbau des Wankdorfkreisels, der bereits vor einiger Zeit abgeschlossen wurde. Ein Projekt, das demnächst ansteht beziehungsweise heute schon viel zu diskutieren gibt, ist das Projekt «Anschluss Wankdorf» des Bundesamtes für Strassen (ASTRA). Es ist allerdings wichtig, darauf hinzuweisen, dass das Projekt, über das wir heute diskutieren, die Korrektur Bolligenstrasse Nord, weder mit dem einen noch mit dem anderen Projekt direkt verbunden ist. Es ist ein eigenständiges Projekt. Insgesamt wird ein Kredit von 18,9 Mio. Franken beantragt. Die Kosten des Projekts liegen insgesamt bei 24,2 Mio. Franken. Zu erwarten ist ein Bundesbeitrag in der Höhe von 5,25 Mio. Franken. Dazu sind die entsprechenden Gespräche am Laufen. Es gibt überhaupt keine Anzeichen, die darauf hinweisen würden, dass es betreffend den Bundesbeitrag zu Schwierigkeiten kommen sollte. Daher können wir mit guten Gründen davon ausgehen, dass der Bundesbeitrag auch ausgerichtet werden wird.

Zum Projekt an und für sich: Die Bolligenstrasse Nord liegt mitten auf der Zufahrtsachse aus dem Worblental in Richtung Stadt Bern. Das ist eine Verkehrsachse, die bereits heute mit hohen Verkehrsfrequenzen belastet ist. Wir haben Verkehrsspitzen mit bis zu 23 000 Fahrzeugen. Es ist eine Strasse, die über mehrere Kreisel führt. In diesen Kreiseln kommt es immer wieder zu Rückstaus. Daher bestehen einerseits Probleme mit dem Verkehrsfluss. Andererseits muss man auch darauf hinweisen, dass es eine Strasse ist, die heute sehr unfallträchtig ist. Es kommt immer wieder zu Verkehrsunfällen.

Das Projekt selber sieht verschiedene Elemente respektive Eingriffe vor. Ich möchte diese kurz schildern. Als erstes Element werden die heute bestehenden Kreisel durch lichtsignalgesteuerte Kreuzungen ersetzt. Zweitens wird ein dynamisches Betriebskonzept für den gesamten Strassenraum angestrebt, das eine bedarfsgerechte Steuerung des Verkehrs je nach Verkehrslage ermöglichen soll. Weiter gibt es einen Ausbau des Strassenraums und zwar auf je zwei Spuren in beide Richtungen. Auch realisiert wird ein durchgehender Velostreifen in beide Richtungen. Was ebenfalls erstellt werden muss – und das ist sicher ein Element, das zu den eher hohen Kosten beiträgt –, ist die Realisierung einer Strassenentwässerung inklusive einer Strassenentwässerungsbehandlungsanlage. Das ist sicher ein Element, das einen wesentlichen Anteil zu den Kosten beiträgt. Und «last but not least» braucht es die Beleuchtung. Auch hier wird man auf eine zukunftsträgliche Technologie umstellen und eine intelligente LED-Beleuchtung einrichten.

Die BaK hat das Geschäft vorberaten, diskutiert und hat von der Verwaltung auch diverse Fragen beantwortet erhalten. Nach gewalteter Diskussion hat die BaK über das Geschäft abgestimmt und empfiehlt Ihnen mit 13 Ja- gegen 0 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen, die Vorlage anzunehmen.

La présidente. Das Wort ist frei für die Fraktionen. Genauso gefällt es mir, wenn wir in etwa diesen Pegel der Hintergrundgeräusche haben. Das Wort hat Grossrat Vanoni für die grüne Fraktion.

Bruno Vanoni, Zollikofen (Les Verts). Zum Projekt Korrektur Bolligenstrasse Nord gehören gemäss dem Vortrag des Regierungsrats unter anderem sichere Fuss- und Veloverbindungen, eine umweltgerechte Strassenentwässerung inklusive Strassenabwasserbehandlungsanlage und intelligent gesteuerte LED-Beleuchtungen. Aus der Sicht der Grünen ist das alles eigentlich super. Und wenn man im Vortrag auch noch den Schlusssatz über die Auswirkungen auf Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft liest, dann tönt es noch besser: «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.» Aber, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, stimmt das wirklich? – Das Projekt basiert auf einer Prognose, der zufolge der Verkehr in diesem Raum bis 2030 um 25 bis 30 Prozent zunehmen wird.

Das Projekt ist Teil eines umfassenden Gesamtkonzepts, mittels dem die Kapazität des Autobahnnetzes und seiner Zubringer im Osten und Norden der Stadt Bern massiv ausgebaut wird. Bereits umgesetzt wurde – der Kommissionssprecher hat es betont – der Umbau des Wankdorfplatzes. Ich werde darauf zurückkommen. Das nächststehende Ausbauprojekt betrifft die hochumstrittenen Pläne des ASTRA für die Umgestaltung des Autobahnanschlusses Wankdorf. Die Krönung des Gesamtprojekts wird der Ausbau der Grauholzautobahn auf acht Spuren bis Schönbühl und weiter auf sechs Spuren bis Kirchberg mit Kosten von fast 0,5 Mrd. Franken und schmerzlichem Kulturlandverlust sein. Kulturland geht auch bei der sogenannten Korrektur der Bolligenstrasse verloren und zwar nicht nur im Rahmen des Strassenausbaus. Die erwähnte Verkehrsprognose beruht auf Annahmen zur künftigen Siedlungsentwicklung im Einzugsgebiet dieser Strasse, bei der auch die Einzonung von bestem Kulturland mit Fruchtfolgeflächen vorgesehen ist. Ob solche Zukunftsideen realistisch und realisierbar sind, ist eine andere Frage. Aber sicher sind sie kein Zeichen dafür, dass die Zersiedelung reduziert und die Gesamtumweltbilanz verbessert wird.

Im Mitwirkungsverfahren zu diesem Projekt wurden die erwähnten Wachstumsprognosen in Zweifel gezogen. Und zwar geschah dies nicht einfach aus dem hohlen Bauch heraus, sondern aufgrund der Erfahrungen mit dem ersten Projekt des Gesamtprojekts, dem Umbau des Wankdorfplatzes mit dem unterirdischen Kreisel. Dort gelang es – und jetzt müssen Sie genau herhören –, die Gesamtverkehrsbelastung des Wankdorfplatzes innert fünf Jahren um 6 Prozent zu reduzieren, obwohl der Verkehr verflüssigt werden konnte und im Einzugsgebiet mehr Arbeits- und Wohnnutzungen ermöglicht wurden. Das Beispiel zeigt, dass die Behauptung, die man im Vortrag mehrfach lesen kann, zumindest so pauschal nicht stimmt: «Wo mehr Menschen arbeiten und wohnen, entsteht auch mehr Verkehr.» Das ist kein Naturgesetz. Es ist im konkreten Fall auch nicht wahr. Das Beispiel zeigt, dass es auch anders geht, wenn der politische Wille dafür besteht, und wenn die Verkehrsinfrastruktur entsprechend ausgestaltet und betrieben wird. Im Mitwirkungsverfahren haben die Region Bern des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS), Pro Velo, Fussverkehr Kanton Bern und weitere Teilnehmer konkrete Vorschläge gemacht, wie die Situation auf der Bolligenstrasse verbessert und insbesondere auch für die schwächeren Verkehrsteilnehmer sicherer gemacht werden könnte, ohne die Strassenverkehrskapazität auszubauen und mehr privaten Autoverkehr anzuziehen. Diese Kritik wurde in der Auswertung zur Seite geschoben mit dem Hinweis, dass das Projekt einem politischen Auftrag entspreche, und um zusätzliche politische Legitimation zu schaffen, werde man das Geschäft dem Grossen Rat als separaten Objektkredit vorlegen.

Wir Grünen sind nicht bereit, dem Projekt zu dieser zusätzlichen politischen Legitimation zu verhelfen. Wir anerkennen durchaus, dass im Rahmen der Projektierung verschiedene Anregungen zur Verbesserung aufgenommen wurden, aber diese Projektverbesserungen ändern nichts am Grundproblem: Es geht nicht einfach um eine Strassenkorrektur zur Verbesserung der Attraktivität oder der Sicherheit für Fussgänger, Velos und den öffentlichen Verkehr, sondern es geht um einen Ausbau der Strassenkapazität mit einer zusätzlichen Fahrspur in beide Richtungen. Letztlich geht es um einen neuen, vierspurigen Autobahnzubringer.

Hans Jörg Rügsegger, Riggisberg (UDC). Die SVP-Fraktion hat eine intensive Diskussion geführt und zwar nicht über den Bedarf; dieser ist ausgewiesen. Wenn man als Verkehrsteilnehmer

täglich am Morgen oder am Abend unterwegs ist, sieht man, dass auf dieser Achse etwas geschehen muss. Auch die Busbevorzugung, wie sie im Projekt beschrieben wird, kann man nachvollziehen. Wir haben uns aber über den Ausbau der bestehenden Kreisel unterhalten. Jetzt hat es etwa vier Kreisel nacheinander, die durch Lichtsignalanlagen ersetzt werden sollen. Ebenso hat uns der im Vortrag ausgewiesene Punkt zum verkehrstechnischen Betriebskonzept mit dynamischen Massnahmen zu wenig überzeugt. Vielleicht habe ich als Kommissionsmitglied auch zu wenig aufgepasst. Regierungsrätin Egger hat es ausgeführt. Ich wäre froh, wenn die Frau Baudirektorin vielleicht noch einmal ausführen könnte, was vorgesehen ist. In den letzten zwanzig Jahren haben wir überall immer gehört, dass Kreisel für den Kanton Bern das A und O zur Verflüssigung des Verkehrs seien. Auf einmal schwenken wir wieder um: Man baut Ampeln ein. Für Fussgänger und Verkehrsteilnehmer, die langsam unterwegs sind, ist das sicher ideal. Aber wir sind uns absolut nicht sicher, ob das den Verkehr flüssiger macht. Diesbezüglich wäre ich über weitere Ausführungen der Baudirektorin hier im Plenum froh. Die SVP wird dem Kredit grossmehrheitlich zustimmen; es wird aber auch Nein-Stimmen und vor allem Enthaltungen geben.

Bernhard Riem, Iffwil (PBD). Die BDP unterstützt das Projekt vollumfänglich. Es ist letztlich ein Teil der Gesamtanierung zwischen dem Wankdorfkreisel und dem Worblental. Der heutige Zustand des Verkehrs durch das Worblental ist unzumutbar, vor allem im Hinblick auf die Zukunft. Die Sanierung ist absolut nötig für den Individualverkehr, aber auch für den Velo- und Fussgängerverkehr und den ÖV. Die Bautätigkeit in diesem Gebiet ist enorm. Ich bitte Sie, dem Projekt in dieser Form zuzustimmen.

La présidente. Es haben sich keine weiteren Fraktionssprecher gemeldet. Ich sehe auch keine Einzelsprecherinnen oder Einzelsprecher. Somit erteile ich gerne Regierungsrätin Barbara Egger das Wort.

Barbara Egger-Jenzer, directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie. Ich möchte etwas zu den Voten der Grossräte Vanoni und Rüegsegger sagen. Zuerst zu Herrn Grossrat Vanoni: Herr Grossrat Vanoni, ich glaube, Sie haben das Projekt verwechselt. Es gibt nämlich noch ein Projekt Bolligenstrasse Süd, und dort trifft alles zu, was Sie aufgezählt haben. Das ist aber ein Projekt des ASTRA, das ist kein Kantonsprojekt. Beim vorliegenden Projekt braucht es fast kein Kulturland, weil wir dort bereits einen Streifen Land haben. Das Projekt Bolligenstrasse Süd war sehr umstritten – auch vonseiten der Stadt Bern. Dem Projekt Bolligenstrasse Nord stimmten die Stadt Bern und auch alle Verbände zu. Ich bitte Sie doch, diesem Kredit zuzustimmen.

Zu Herrn Grossrat Rüegsegger: Ihre Frage habe ich tatsächlich meinen Fachleuten auch gestellt. Es ist wirklich so, dass wir im Kanton Bern – und nicht nur im Kanton Bern, sondern auch in der Schweiz und im Ausland – sehr viele Kreisel haben. Es gibt einfach Orte – und das ist insbesondere dort der Fall, wo man kein Land überbauen sollte –, an denen es einfacher ist, Lichtsignalanlagen anstelle eines Kreisels zu bauen. Um die Kapazität des Verkehrs zu schlucken, die bereits jetzt vorhanden ist, bräuchte es riesige Kreiselanlagen. Dazu hätten wir sehr viel Land gebraucht. Das ist der eine Grund. Es ist also kein Wechsel von Kreiseln zu Ampeln generell, sondern man beurteilt die Situation vor Ort und entscheidet anschliessend.

Zum zweiten Grund: Es besteht an diesem Ort ein sehr hohes Verkehrsaufkommen. Ich erinnere Sie daran, dass wir bereits heute 23 000 Fahrzeuge pro Tag auf dieser Strasse haben – 23 000 Fahrzeuge jeden Tag! Die Stausituation ist dort wirklich sehr schwierig. Davon betroffen ist insbesondere der ÖV. Dieser kommt nicht mehr vorwärts. Man hat eine visuelle Simulation (Vissim) gemacht. Man kann das heute sehr gut visualisieren und hat festgestellt, dass man mit einem so hohen und dichten Verkehrsaufkommen und zusätzlich dem ÖV, der durchgeschleust werden muss, mit Ampeln besser bedient ist als mit einem Kreisel. Man hätte wie gesagt keinen einfachen Kreisel machen können. Es hätte einen grossen Kreisel und damit sehr viel Land gebraucht. Das ist der Grund. Ich bitte Sie, dem Kredit zuzustimmen.

La présidente. Grossrat Vanoni hat sich noch einmal gemeldet. Er hat das Wort.

Bruno Vanoni, Zollikofen (Les Verts). Geschätzte Frau Verkehrs- und Baudirektorin, ich bin schon ein bisschen perplex, dass man mich beziehungsweise die von mir vorgebrachten Argumente so quasi unter dem Motto abspeist, ich würde zum falschen Projekt reden und hätte etwas verwechselt. Meine Informationen habe ich weitgehend aus Berichten des ASTRA und des Tiefbauam-

tes des Kantons Bern (TBA) bezogen, die zu diesem Projekt gehören und offenbar der Kommission nicht einmal vorlagen oder die niemanden in der Kommission interessiert hatten. Es geht dabei um die Auswertung der Mitberichte zur Bolligenstrasse Nord. Wenn ich mich zur Kulturlandproblematik geäussert habe, dann tat ich dies einmal deutlich im Zusammenhang mit dem Ausbau der Grauholzautobahn geäussert. Ein zweites Mal erwähnte ich den Kulturlandverlust im Zusammenhang mit Siedlungserweiterungen auf Fruchtfolgeflächen, die den Prognosen für das gesamte Verkehrswachstum in diesem Raum zugrunde liegen. Ich habe den Kulturlandverlust für das Projekt Bolligen Nord nur am Rand angesprochen. Dort gibt es einen gewissen Kulturlandverlust. Ich konnte leider aus Zeitgründen nicht darauf hinweisen, dass es zum Glück gelungen ist, den Kulturlandverlust für die Strassenabwasserreinigungsanlage um zwei Drittel zu reduzieren – auch dank der Kritik, die durch die Mitwirkung eingebracht wurde. Aber es gibt bei diesem Projekt einen gewissen Kulturlandverlust.

Ich wäre dankbar, wenn die Frau Regierungsrätin ihr Missverständnis, das ich in der Hitze der Diskussion verstehen kann, korrigieren und die Verwechslung von Argumenten, die in der Kommission vielleicht nicht so sehr zur Sprache gekommen sind, zurücknehmen könnte.

Barbara Egger-Jenzer, directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie. Herr Grossrat Vanoni, ich habe die Grösse zu sagen, wenn ich falsch liege. Ich kann es im Moment nicht beurteilen. Es ist einfach eine Tatsache, dass die beiden Projekte – das ASTRA-Projekt und das Kantonsprojekt – bis anhin immer verwechselt wurden. Wir mussten auch einen entsprechenden Vorstoss beantworten. Sollte ich jetzt etwas Falsches gesagt haben, dann muss ich Ihnen sagen, dass es mir leidtut.

La présidente. Wir kommen zur Abstimmung zu Traktandum 35: «Bern/Ostermundigen, Kantonstrasse Nr. 234, Bern–Worb 10271 / Korrektion Bolligenstrasse Nord». Wer den Kreditantrag annimmt, stimmt Ja, wer diesen ablehnt, stimmt Nein.

Vote

Décision du Grand Conseil:

Adoption

Oui 102

Non 25

Abstentions 20

La présidente. Sie haben den Kredit angenommen mit 102 Ja- gegen 25 Nein-Stimmen bei 20 Enthaltungen.