

**Le Grand Conseil  
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat  
des Kantons Bern**

Mercredi (matin) 4 juin 2014

---

**Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie**

**56 2014.0371 Motion 081-2014 Haas (Berne, PLR)**

**Élimination du goulet d'étranglement Berne-Wankdorf-Muri (A6): dépôt d'une initiative cantonale**

N° de l'intervention: 081-2014

Type d'intervention: Motion

Déposée le: 17.03.2014

Déposée par: Haas (Berne, PLR) (porte-parole)

Beutler-Hohenberger (Gwatt, PEV)

Jost (Thoune, UDC)

Krähenbühl (Rubigen, PBD)

Schwarz (Adelboden, UDF)

Cosignataires: 0

Urgence accordée: le 20.03.2014

N° d'ACE: 617/2014 du 14 mai 2014

Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

**Élimination du goulet d'étranglement Berne-Wankdorf-Muri (A6): dépôt d'une initiative cantonale**

Conformément à l'article 160, alinéa 1 de la Constitution fédérale, le canton de Berne adresse l'initiative cantonale suivante à l'Assemblée fédérale :

La Confédération est chargée d'accorder la priorité à l'élimination du goulet d'étranglement Berne-Wankdorf-Muri (A6) et de l'intégrer au module II du programme de suppression des goulets d'étranglement.

Développement :

Tous les jours sur l'autoroute A6 entre Berne-Wankdorf et Muri, des embouteillages bloquent la circulation dans les deux sens. Avec 70 000 véhicules par jour, cette section est l'une des plus fréquentées de Suisse. Ce goulet à l'est de Berne a des répercussions sur le flux du trafic dans un vaste périmètre en direction de l'Oberland bernois et du Valais (touristes, pendulaires). Par ailleurs, les bouchons se répercutent aussi sur la liaison nationale est-ouest. En collaboration avec le canton et la région de Berne ainsi qu'avec les communes concernées, l'Office fédéral des routes (OFROU) a élaboré une solution optimale pour supprimer ce goulet d'étranglement. Tous les participants et participantes ayant fait des compromis de taille durant la phase de planification, la solution proposée est reconnue par les spécialistes et aucune alternative ne lui fait concurrence.

Le projet prévoit d'enterrer une grande partie de l'autoroute entre les jonctions de Wankdorf et de Muri et de construire une troisième voie sur certaines portions. La clé de voûte du projet est le contournement souterrain entre Ostring et Saali. En compensation, l'autoroute existante redeviendrait un axe routier normal. Le projet de contournement souterrain entre Ostring et Saali, pour un montant de 1,5 milliard de francs, permet de résoudre plusieurs problèmes en même temps :

- il supprime efficacement le goulet d'étranglement ;
- il améliore le raccordement de l'Oberland (200 000 habitants et habitantes) et du Valais au réseau de routes nationales ;
- il permet de réparer le paysage urbain et crée du potentiel pour le renouvellement urbain dans l'agglomération bernoise. Le tracé souterrain permet d'épargner des terres cultivables ;
- il réduit la pollution sonore et atmosphérique dans une zone fortement peuplée.

Dans l'ensemble, ce projet est très important pour la mise en œuvre du projet d'agglomération de Berne et le développement économique de toute la Région capitale Suisse. Dans son dernier message, le Conseil fédéral a pourtant baissé le niveau de priorité du projet, d'une manière tout à fait incompréhensible. Dans son « message relatif à l'arrêté fédéral concernant l'allocation des moyens financiers nécessaires pour la deuxième période du programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales » de février 2014, il a décidé de faire passer l'aménagement du tronçon Berne-Wankdorf jusqu'à Muri du 2<sup>e</sup> au 3<sup>e</sup> module par rapport au premier message de 2009, et ce malgré la résistance du canton de Berne, de la région Berne-Mittelland et des communes concernées. La résolution du problème est donc remise à bien plus tard, et avec elle l'urbanisation durable de la région.

La Confédération est donc chargée de revenir sur cette décision et d'accorder la priorité à la suppression du goulet d'étranglement Berne-Wankdorf–Muri (A6) et de l'intégrer au module II du programme de suppression des goulets d'étranglement.

### Réponse du Conseil-exécutif

L'élimination du goulet d'étranglement sur le tronçon de route nationale Berne-Wankdorf – Muri est un projet de très grande importance pour le développement futur de la Région capitale Suisse et donc pour l'ensemble du canton. Du point de vue de la politique relative aux cantons, il est problématique que le Conseil fédéral, dans son programme de suppression des goulets d'étranglement, ne veuille consentir à l'agglomération bernoise qu'une croissance démographique inférieure à la moyenne. En outre, il est choquant que le canton de Berne soit pratiquement exclu jusqu'en 2030 de la répartition des moyens financiers destinés à l'élimination des goulets d'étranglement. Le Conseil-exécutif soutient donc pleinement la demande exprimée dans la motion, à savoir le dépôt auprès de la Confédération d'une initiative cantonale pour que le projet soit traité en priorité.

Le goulet d'étranglement entre Berne-Wankdorf et Muri, tronçon emprunté par plus de 70 000 véhicules par jour, est l'un des plus importants de tout le réseau de routes nationales. Il est quotidiennement, matin et soir, la cause de nombreux embouteillages qui durent des heures, avec tous les effets négatifs que cela entraîne sur l'économie de l'ensemble du canton. Les flux de trafic en provenance et en direction de l'Oberland et du Valais pénalisent fortement l'accessibilité. Ces engorgements jusqu'au nœud du Wankdorf ont en outre des conséquences sur l'axe est-ouest (A1). Par ailleurs, dans les situations de surcharge, le trafic a de plus en plus tendance à être refoulé vers le réseau régional de routes cantonales et communales. Non seulement les riverains et les riveraines en subissent les conséquences mais aussi le trafic cycliste et piétonnier ainsi que les transports publics, qui restent bloqués dans ces nouveaux embouteillages. Cette problématique ne va cesser de s'amplifier compte tenu des prévisions de croissance du trafic.

Il existe un projet d'élimination du goulet d'étranglement largement accepté par les services spécialisés de la Confédération, du canton, de la région et des communes et dont la planification est déjà bien avancée. Ce projet prévoit de faire passer sous terre une grande partie de l'autoroute entre le secteur de Schosshalde et Muri et de transformer l'autoroute actuelle en axe routier urbain à deux voies, une solution efficace pour combattre les embouteillages. Cela permettrait par ailleurs de gommer les erreurs du passé en termes d'urbanisation et, partant, leurs répercussions négatives sur la population et de créer un important potentiel pour le renouvellement urbain souhaité, sans oublier que les terres cultivables seraient préservées de manière optimale.

Le 14 août 2013, dans le cadre de sa prise de position sur le projet mis en consultation concernant le deuxième programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales, le Conseil-exécutif s'est clairement exprimé, avec la région de Berne et les communes concernées, en faveur de l'intégration du projet dans le module II du programme de suppression des goulets d'étranglement. En outre, il s'est à différentes reprises fortement impliqué au niveau fédéral pour ce projet. A cet égard, il est important que, dans le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA), lequel fait actuellement débat, des moyens suffisants soient mobilisés pour les projets d'élimination du goulet d'étranglement.

Proposition du Conseil-exécutif :

Adoption

**La présidente.** Nous passons à l'affaire n°56, motion de M. Haas «Elimination du goulet d'étranglement Berne-Wankdorf-Muri (A6): dépôt d'une initiative cantonale». Nous passons à un débat libre. M. Haas a la parole.

**Adrian Haas, Berne (PLR).** Ich hatte das Signal erhalten, dass meine Motion nicht bestritten sei. Nun diskutieren wir doch darüber. Das macht nichts, zumal diese Angelegenheit sehr wichtig ist. Es geht um ein wichtiges Signal an das Bundesparlament, damit dem Projekt Engpassbeseitigung A6 im Murifeld eine bessere Priorität zur Realisierung gegeben wird. Dies aus verschiedenen Gründen, wobei es zwei Hauptgründe gibt. Zum einen möchte man – wenn das Projekt realisiert wird – vor allem aus der Sicht der Stadt Bern eine Stadtreparatur vornehmen. Im entsprechenden Quartier besteht sehr viel Handlungsspielraum. Zum anderen ist das Projekt auch aus verkehrspolitischer Sicht sinnvoll. Es würde die Überlastung des Strassennetzes beseitigen und hätte Vorteile für den Tourismus im Berner Oberland, aber auch, wie Sie jeden Morgen im Radio hören können, für den ganzen Berufsverkehr, der im Stau stecken bleibt. Insofern erstaunt es nicht, dass es eine Reihe von Mitmotionären gibt, die alle im Aaretal wohnen oder betroffen sind, weil sie aus dem Berner Oberland kommen und dieses Strassenstück nutzen. Wir möchten, wie gesagt, dass die Prioritäten auf nationaler Ebene erhöht werden. Bisher befand sich das Projekt im Modul 3, obwohl es vorher im Modul 2 war. Konkret würde das Projekt wieder in das Modul 2 vorgezogen, mit einem Realisierungszeitpunkt in der Grössenordnung von 2030 anstatt 2040. In der Zwischenzeit wird es vermutlich noch einen sogenannten NAF geben, einen Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds, in den die Module in einer Prioritätenliste integriert werden. Dies nennt sich STEP – Strategisches Entwicklungsprogramm Nationalstrasse. Darin werden alle Projekte aufgeführt. Es ist wichtig, dass der Kanton Druck für sein bedeutungsvolles Projekt ausübt. Möglicherweise werden einzelne Projekte anderer Kantone nicht realisiert, weil sie nicht projektreif sind oder in der Prioritätenliste zurückfallen. Wenn der Kanton Bern die Bedeutung seines Projekts hervorhebt, könnte dies zu einem Nachvorrutschen auf der Prioritätenliste führen. Ein überparteiliches Komitee hat sich als Verein konstituiert. In diesem sind von rechts bis ganz links über die Parteigrenzen hinweg alle vertreten. Um ein wichtiges Zeichen an das Bundesparlament zu senden, wäre ich dankbar, wenn diese Motion auch im Sinne dieses überparteilichen Vereins überwiesen würde. Vielen Dank.

**Hannes Zaugg-Graf, Uetendorf (pvl).** Im Wissen darum, dass wir ziemlich einsam dastehen und wahrscheinlich gleich ein glp-Bashing losgehen wird, wie wirtschaftsfeindlich wir seien, lehnen wir die vorliegende Motion aus inhaltlichen, aber auch aus formalistischen Gründen ab. Es ist nicht nur das fehlende Geld, welches dazu geführt hat, dass das Projekt beim Bund in der Priorität zurückgestuft worden ist – im Gegensatz beispielsweise zum Tram Region Bern oder zum Ausbau des Hauptbahnhofs Bern. Es ist unbestritten, dass auf der A6, in der Gegend des wirtschaftlichen Herzens des Kantons, täglich Staus entstehen, welche für die Wirtschaft schädlich sind. Wenn Sie aus gesundheitlichen Gründen eine Bypass-Operation benötigen, müssen Sie zugleich ihre Lebensweise ändern. Deshalb müssen Sie auch die Gründe für den entstandenen Engpass an Ihrem Herzen aus der Welt schaffen, ansonsten sind Sie bald wieder gleich weit. Die Förderung von Home-Office durch Breitbandzugang bis in abgelegene Gebiete des Oberlands oder des Emmentals oder die steuerliche Entlastung von Firmen, die aktiv Arbeitszeitmodelle fördern, welche die Rushhours entlasten, wären mögliche Massnahmen. Diese stehen hier leider nicht zur Debatte. Zudem spricht folgender formalistische Grund gegen die Motion: Wir müssen langsam aufpassen, uns nicht immer mehr als «Bonsai»-Nationalräte aufzuführen. Es ist lächerlich, wenn man das Gefühl hat, wir könnten als Grossräte mit einer Standesinitiative aus der «Ochsenscheuer» Druck aufsetzen. Erfahrungsgemäss funktioniert dies nur, wenn sich mehrere Kantone orchestriert zusammentun. Um nur einen Hauch einer Chance zu haben, müsste man die Freiburger und vor allem auch die Walliser mit einer identischen Standesinitiative an Bord holen. Hier geht es vor allem um einen «Augenwischer»-Vorstoss, mit dem Zweck, der eigenen Wählerschaft zu zeigen, dass man sich einsetzt. Dies versuchen wir seitens der glp im Grossen Rat mit Geschäften zu tun, zu welchen wir abschliessend etwas zu sagen haben, und nicht mit solchen, die von Anfang an chancenlos sind. Aus diesen Gründen lehnen wir den vorliegenden Vorstoss ab.

**Peter Sommer, Wynigen (PLR).** Mein Vorredner hat eben das Thema «Sinn oder Unsinn von Standesinitiativen» angesprochen. Darüber haben wir hier bereits mehrmals diskutiert. Im vorliegenden Fall ist aber eine Standesinitiative wirklich notwendig. Auslöser ist der Beschluss des

Bundesrats, welcher das Projekt «Engpassbeseitigung Bern-Muri-Wankdorf» in das nichtfinanzierte Modul 3 zurückgestuft hat. Somit ist eine Realisierung zum heutigen Zeitpunkt nicht mehr gesichert. Wollen wir die Verkehrsprobleme im Osten der Stadt Bern, deren Bestehen unbestritten sein dürfte, mittelfristig einer Lösung zuführen, haben wir keine andere Wahl, als die Standesinitiative zu unterstützen und damit beim Bund Druck auszuüben. Die Stautunden, über welche täglich im Radio berichtet wird, gehen ins Unermessliche und produzieren nebst unnötigen Umweltbelastungen auch einen erheblichen wirtschaftlichen Schaden. Über die Planung oder über technische Details müssen wir an dieser Stelle nicht mehr diskutieren. Wir haben keine andere Alternative als die Bypass-Lösung. Eine blossе Autobahnüberdeckung, über die man in den Medien lesen konnte, löst das Problem bei Weitem nicht. Also haben wir keinen Grund, den Vorstoss abzulehnen. Die Engpassbeseitigung ist nicht nur ein Verkehrs-, sondern auch ein Siedlungsthema. Der Osten der Stadt Bern ist durch die heutige Linienführung der Autobahn stark beeinträchtigt und würde mit der Bypass-Lösung deutlich verbessert. Ein weiterer Faktor ist die Anbindung des Berner Oberlands als einer wichtigen Tourismusregion. Schliesslich müssen wir im politischen Verteilungskampf, den wir im Zusammenhang mit Verkehrsprojekten alle kennen, mit dieser standespolitischen Initiative beim Bund Druck machen. Ansonsten bleibt der Kanton Bern aussen vor. Wir müssen mit unseren Projekten bereit sein. Sobald etwas zurückgestellt wird, werden zuerst diejenigen berücksichtigt, deren Projekte tatsächlich bereit sind. Die FDP wird die Standesinitiative einstimmig unterstützen.

**Michael Adrian Aebersold, Berne (PS).** Zuerst zu Ihnen, Adrian Haas. Ich erinnere mich, dass Sie früher im Stadtrat solche von der links-grünen Mehrheit vorgebrachten Vorstösse als «Briefträger-Vorstösse» bezeichnet haben, die nichts bringen, weil man sie irgendwo eingibt und die Sache damit erledigt ist. Ich verfüge zum vorliegenden Thema nicht nur über ein umfangreiches Dossier, sondern könnte sogar von meinen eigenen Erfahrungen berichten, weil ich zehn Jahre an dieser Strasse gewohnt habe. Das möchte ich aber nicht tun. Ich halte einleitend fest, dass die SP-JUSO-PSA-Fraktion dem Geschäft mehrheitlich zustimmen wird, jedoch ein grosser Teil der Fraktion gegen den Vorstoss ist. Deshalb bringe ich Ihnen eine Auflistung von vier Pro- und vier Kontra-Argumenten und schliesse danach mit ein paar Schlussbemerkungen. Zu den Pros: Auf dem Teilstück besteht ein Verkehrsproblem; die Autos stehen dort teilweise im Stau. Der Engpass muss mit einer solchen Lösung beseitigt werden. Das zweite Pro-Argument ist die Erschliessung des Oberlands und des Kantons Wallis. Dies ist wichtig, um den Kanton Bern wirtschaftlich weiterzubringen. Das dritte Argument ist die aktuelle Situation im Quartier, welches von der Autobahn durchtrennt wird. Für die Anwohner ist dies schlimm. Darüber, wie weit die notwendige Stadtreparatur gehen soll und ob sie ausreicht, scheiden sich die Geister. Schliesslich zählt auch das finanzielle Argument: Der Kanton Bern wäre dumm, die Bundesgelder nicht abzuholen. Diese würden sonst in einen anderen Kanton fliessen, womöglich nach Zürich. Zu den Kontra-Punkten: Neue Strassen waren noch nie die Lösung für ein Verkehrsproblem. Dies hat auch Hannes Zaugg erwähnt. Mehr Strassen und somit mehr Autos führen zu mehr Staus; der Bareggstunnel lässt grüssen. Zum zweiten Punkt: Der Bau neuer Strassen ist keine sinnvolle Wirtschaftsförderung. Strassen erzeugen Lärm, Verkehr und mehr externe Kosten; sie sind also ein Argument gegen den Bypass. (*Une scrutatrice signale à l'orateur que personne ne l'écoute.*) Wie? Es hört niemand zu? Zum dritten Contra-Punkt: Das Problem wird, wie ich aus eigener Erfahrung weiss, nur für kurze Zeit behoben. Man hätte nur morgens für vielleicht anderthalb Stunden einen Stau und dann am Abend wieder. Während der Randzeiten wäre kein Verkehrsproblem vorhanden. So gesehen will man 1,5 bis 2 Mrd. Franken für ein Luxusproblem ausgeben. Die 1,5 Mrd. Franken sind übrigens nicht mit der Teuerung hochgerechnet, sodass sich die Kosten am Schluss doch auf 2 Mrd. Franken belaufen dürften. Ein paar Überlegungen: Eine Stadtreparatur vorzunehmen, ist auf jeden Fall richtig. Klar ist, dass diese Lösung nicht in 10, sondern in 20 oder 30 Jahren kommen wird, wenn überhaupt. Insofern ergeht eine Aufforderung sowohl an diejenigen, die Ja stimmen, als auch an diejenigen, die Nein stimmen, dass in diesem Quartier weitere Massnahmen nötig sind, um die Probleme bereits heute lösen zu können. Vor diesem Hintergrund dürfte die Einstufung in Modul 2 oder 3 kaum eine grosse Rolle spielen – beides liegt in weiter Ferne. So viel zur Bedeutung der vorliegenden Motion. Zu einem letzten Argument, welches bereits angetönt wurde: Ich prognostiziere, dass die Standesinitiative vom Parlament abgelehnt und chancenlos sein wird. Da seitens des nationalen Parlaments bereits eine Zurückstufung erfolgt ist, ist es, um eine Bestätigung zu erhalten, das Gescheiteste, eine Standesinitiative einzureichen. Dies muss man bedenken, umso mehr als ein abgelehnter Vorstoss für die Lösungsfindung nicht hilfreich ist. Zum Fazit: Man kann Ja

oder Nein stimmen. Allerdings werden die Verkehrsprobleme des betroffenen Quartiers damit nicht gelöst. Es bedarf weiterer Massnahmen. Danke für die Aufmerksamkeit.

**Raphael Lanz, Thoune (UDC).** Die SVP-Fraktion wird dieser Motion einstimmig zustimmen. Wie bereits vom Motionär erwähnt, unterstützt ein politisch breit abgestütztes Komitee dieses Projekt. Dies ist kein Zufall, weil das vorliegende Projekt im Interesse der betroffenen Bevölkerung sowie der Stadt und der Region Bern liegt. Es liegt auch im Interesse des gesamten Kantons inklusive Oberland und nicht zuletzt im Interesse des ganzen Landes. Ich erinnere an die Anbindung des Wallis oder an die Ost-West-Verbindung. Deshalb gibt es aus unserer Sicht nur Gründe, dieser Motion zuzustimmen. Die SVP-Fraktion wird einstimmig Ja stimmen.

**Jakob Schwarz, Adelboden (UDF).** Wir haben eigentlich fast alle Argumente gehört. Wegen der Wichtigkeit dieses Geschäfts äussere ich mich trotzdem. Es ist insbesondere für den Berufsverkehr, aber auch für den Tourismus aus dem Berner Oberland und aus dem Wallis ein wichtiges Anliegen, welches wir mittels Standesinitiative beim Bund deponieren wollen. Es geht nicht, wie vom Kollegen Zaugg angesprochen, darum, Wählerinteressen zu vertreten – dafür sind zu viele verschiedene Parteien im Spiel. Es geht darum, unseren Kanton beim Bund bemerkbar zu machen. Auch beim Bund herrscht ein Verteilungskampf um die eingesetzten Mittel. Deshalb geht es darum, uns in die beste Position zu bringen. Ich bitte Sie deshalb, ein deutliches Zeichen aus dem Grossen Rat in Richtung Bundeshaus zu senden. Die EDU-Fraktion wird dies einstimmig tun.

**Blaise Kropf, Berne (Les Verts).** Die Fraktion der Grünen wird diesem Vorstoss mehrheitlich zustimmen – dies trotz gewisser Vorbehalte, zu welchen bereits Michael Aebersold referiert hat. Dass zusätzlicher Strassenraum in der Regel auch zusätzlichen Verkehr schafft, ist klar. Dies müssen wir uns bei der Diskussion der Engpassbeseitigung bewusst sein. So weit zur einen Seite. Die andere Seite ist unbestritten jene, dass das Gebiet im Osten von Bern wohl in verschiedener Hinsicht dringend einer Stadtreparatur bedarf. Im Zusammenhang mit den Staus war von volkswirtschaftlichen Kosten die Rede. Mit Blick auf das Entwicklungspotenzial dieser Region und des Kantons insgesamt wissen wir, dass wir ein grosses Interesse daran haben, auch in diesem Gebiet der Stadt, das sich für eine bessere, weitergehende Wohnnutzung geradezu aufdrängt, eine bauliche Entwicklung realisieren zu können. Dies setzt voraus, dass eine Stadtreparatur realisiert werden kann. Deshalb sind wir der Meinung, dass der vom Motionär vorgeschlagene Weg zu prüfen ist. Entscheidend für die Realisierung oder für die Unterstützung eines derart konkreten Projekts wird für uns sein, in welchem Ausmass eine effektive Aufwertung jenes Stadtgebiets gelingt. Uns geht es nicht primär um eine zusätzliche Strasse, sondern in erster Linie um die Aufwertung eines sensiblen, wichtigen Gebiets, damit die entsprechende bisherige Autobahn drastisch rückgebaut werden kann.

**Vania Kohli, Berne (PBD).** Heute war oft von Leuchttürmen und von Signalen an das Bundesparlament die Rede. Bern ist sowohl als Kanton als auch als Stadt ein Leuchtturm. Das wissen wir. Wir befinden uns im Zentrum der Schweiz, wie das Herz das zentrale Organ eines Körpers ist. Allerdings bin ich nicht der gleichen Meinung wie Hannes Zaugg: Bei einem Herzinfarkt an der Lebensweise etwas zu ändern, ist zu spät. Ich spreche daher eher von einer Herzinsuffizienz. Was mit einem Körper geschieht, wenn jemand unter einer Herzinsuffizienz leidet, ist allen bekannt. Dass sich eine Insuffizienz an dieser zentralen Stelle im Osten der Stadt Bern befindet, ist eine Tatsache. Sie wirkt sich nicht nur auf Stadt und Agglomeration Bern aus, sondern geht weit über den Kanton hinaus. Liebe Kolleginnen und Kollegen, es besteht Handlungsbedarf! Somit komme ich auf die Signalwirkung zu sprechen: Das Projekt wurde auf das Jahr 2040 zurückgestuft. Es ist an uns, den Bund darauf hinzuweisen, dass eine Insuffizienz besteht und dass diese ernst ist. Heute haben wir die Chance, ein starkes Zeichen für unseren Kanton zu setzen. Tun wir es! Tun wir es jetzt! Tun wir es für unseren Kanton! Die BDP-Fraktion stimmt dieser Motion grossmehrheitlich zu. Ich bitte Sie, dies ebenfalls zu tun. Danke für die Aufmerksamkeit.

**Melanie Beutler-Hohenberger, Gwatt (PEV).** Die vorliegende Motion zur Einreichung einer Standesinitiative ist, wie bereits erwähnt, seitens der Einreichenden breit abgestützt. Das Gleiche gilt auch für das Anliegen der Engpassbeseitigung, was die Parteienvertretungen sowohl auf regionaler als auch auf nationaler Ebene anbelangt. Hinzu kommt eine sehr breite Unterstützungsfront an beteiligten Körperschaften des Kantons, von der Regionalkonferenz Bern-

Mittelland über die betroffenen Gemeinden bis hin zum Verein Hauptstadtregion Schweiz. Damit will ich Folgendes sagen: Das Anliegen der Engpassbeseitigung ist ein Thema, welches eigentlich allen Parteien zugutekommt. So wird hier nicht nur eine prekäre Verkehrssituation entschärft – also ein Verkehrsproblem angegangen –, sondern auch ein Gewinn für die betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner geschaffen. Wie von einem Vorredner erwähnt, befinden sich hier im Ratssaal – auch innerhalb meiner Fraktion – mehrere Betroffene. Diese könnten von einer Lärm- und Abgasreduktion profitieren. Es wird auch eine raumplanerische Richtungsänderung, inklusive Schonung von Kulturland, vorgenommen. Dabei erfinden wir das Rad nicht neu: Das Projekt ist vom Kanton, von den Gemeinden und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland gemeinsam mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) ausgearbeitet worden und liegt hier und jetzt als solider, guter Kompromiss vor. Wir setzen uns dafür ein, dass alle genannten Vorteile bis zum Jahr 2030 zum Gewinn des ganzen Kantons realisiert werden können, indem der Bund die vorgenommene Zurückstufung von Modul 2 in Modul 3 rückgängig machen muss. Die EVP-Fraktion stimmt dem Anliegen der Motionärinnen und Motionäre vollumfänglich zu. Wir freuen uns, dass es für einmal gelungen ist, dass fast alle Fraktionen von links bis rechts zusammengefunden haben und geeint für die Anliegen des Kantons eintreten.

**La présidente.** J'ai encore deux intervenants à titre individuel. M. Riem, vous avez la parole.

**Bernhard Riem, Iffwil (PBD).** Selbstverständlich unterstütze ich diese Standesinitiative. Das Projekt ist hervorragend; es wäre eine ideale Lösung. Trotzdem erlaube ich mir, mein Unverständnis über den Ausgang aller Projekte zur Engpassbeseitigung im Raum Bern zu thematisieren. Ich ärgere mich nicht über das ASTRA, sondern über unsere Vorstellungen in Bern. Landesweit stehen 5,5 Mrd. Franken zur Engpassbeseitigung zur Verfügung. Die Region Bern geht beinahe leer aus. Einzig der Abschnitt Schönbühl-Wankdorf wird für 200 Mio. Franken ausgebaut, während 5,3 Mrd. Franken in andere Landesteile gehen, wo auch Engpässe vorhanden sind. Sämtliche weiteren Projekte aus der Region sind aus verschiedenen Gründen gescheitert. Ich meine damit die Engpassbeseitigung beim Felsenau-Viadukt. Diese Lösung wäre sehr günstig, sie ist aber in Bern politisch unerwünscht. Das ASTRA wollte dieses Projekt realisieren; die Regierung und der Grosse Rat haben es abgelehnt. Die favorisierte Bypass-Lösung mit einem monströsen Tunnel vom Grauholz zum Weyermannshaus für 3,8 Mrd. Franken ist eine reine Illusion. Fazit: In Bern-West geschieht im Verlauf der nächsten 20 Jahre nichts Wesentliches. Es muss klar gesagt werden, dass es den halben Anschluss Grauholz trotz Motion und Einsatz von Regierung und Region nicht geben wird. Ich befürchte, dass es dem Projekt im Ostring genauso ergehen wird: Dieses wurde nicht grundlos in der Priorität zurückgestuft: Es beansprucht zu viele Mittel. Ein Projekt zur Engpassbeseitigung soll in erster Linie der Behebung eines Engpasses dienen. Selbstverständlich sollen auch frühere Planungsfehler behoben und die Wohnqualität der Anwohner verbessert und der verdrängte Verkehr der Stadt aufgenommen werden. Zusätzlich sollen auch grosse Überbauungen und eine positive Stadtentwicklung ermöglicht werden. Scheitert dieses Projekt im Ostring, wird die ganze Engpassbeseitigung im Raum Bern zum Fiasko im Sinne von «ausser Spesen nicht viel gewesen». Die Planungsverantwortlichen von Kanton, Region und Stadt müssten sich Vorwürfe gefallen lassen, wonach sie zu viele Wünsche gehabt und das «Fuder überladen» haben. Der Verkehr in der Region würde für Jahrzehnte seinem Stau überlassen. Während des gleichen Zeitabschnitts hat der Grosse Rat das Tram zum Westside eingeweiht und 500 Mio. Franken für ein Tram Ostermundigen–Köniz gesprochen. Zudem wird der Hauptbahnhof Bern für mehr als 800 Mio. Franken in zweiter Etappe umgebaut. Das ist gut so. Es gibt Leute, die sich das Scheitern all dieser Projekte wünschen. Das Resultat der Abstimmung über die Standesinitiative wird zeigen, ob die entsprechenden Fraktionen die Planung der mehrheitlich rot-grünen Exponenten in Kanton, Region und Stadt unterstützen werden. Ich bitte Sie, zumindest dieser Initiative zuzustimmen.

**Andreas Hofmann, Berne (PS).** Ich möchte etwas zur viel gelobten Stadtreparatur sagen. Diese wäre wahrscheinlich eine Chance für dieses Projekt gewesen; sie kommt aber wohl nicht zustande. Die SP der Stadt Bern, insbesondere die Sektion Bern-Ost, müsste es eigentlich am besten wissen: Von dieser Seite sagen alle klar Nein zu diesem Projekt. Diese Anlage wird mehr Verkehr produzieren und mit Sicherheit zu einem neuen Ausbau führen, natürlich an anderer Stelle. Die Finanzierung des Bundes weist einen krassen Konstruktionsfehler auf. Der Ausbau wird finanziert, der sinnvolle, eigentlich dazugehörige Rückbau hingegen nicht. Der Rückbau müsste von der

Stadt allein getragen werden. Bei den Grössenordnungen, mit denen wir es zu tun haben – Sie müssen sich den Freudenbergplatz einmal ansehen; die Stadt könnte einen Rückbau niemals finanzieren –, liegt das Problem in der Finanzierung. Die ehemalige Autobahn wird dann im Wesentlichen in eine Stadtstrasse umbenannt mit noch zwei anstatt vier Spuren. Der Verkehr wird zu Beginn zwar geringer sein, wie wir es bereits überall im Kanton erlebt haben. Ich bin in Kiesen aufgewachsen. Als die Autobahn gebaut wurde, gab es auf der alten Bern-Thun-Strasse kaum mehr Verkehr. Sehen Sie, wie es heute aussieht: Es gibt noch mehr Verkehr als zu Zeiten des Autobahnbaus. Es funktioniert nicht! Es ist höchste Zeit, aus dem Teufelskreis auszubrechen. Die Investition von Milliarden in einen Ausbau von Autobahnen ist heute auch klimapolitisch ein Wahnsinn. Dennoch ist die Verkehrspolitik heute in der Regel klimapolitikfrei. Anstatt die Zeit mit der Standesinitiative zu verplempern und nie erfüllte Hoffnungen zu schüren, würde man besser zügig Alternativen prüfen. Die Leute, welche im Ostring unter der Autobahn leiden, möchten diesen Zustand nicht jahrzehntelang ertragen, sondern durch Lärmschutzmassnahmen und durch eventuelle Autobahnüberdeckungen eine rasche Lösung erhalten. Diese könnte man im Prinzip herbeiführen. Wenn die Motion überwiesen wird, vergehen aber wieder Jahre, während deren überhaupt nichts läuft – und am Schluss haben wir keine Lösung.

**La présidente.** M. Haas, aimeriez-vous encore prendre la parole? Ce n'est pas le cas, donc je passe la parole à Mme la conseillère d'Etat Egger-Jenzer.

**Barbara Egger-Jenzer, directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie.** Verschiedentlich wurde erwähnt, dass es bei dieser Motion darum gehe, ein Zeichen zu setzen. Es geht um ein Zeichen des Grossen Rates, der den Kanton Bern gegenüber dem Bund vertritt; es geht darum zu sagen, dass wir die Engpassbeseitigung benötigen. Die Engpassbeseitigung ist ein Bundesprojekt. Die Zuständigkeit liegt allein beim ASTRA. Somit weise ich auch die Vorwürfe von Herrn Grossrat Riem zurück: Es sind nicht die Kantonsplaner, die Regionsplaner oder die Stadtplaner, die planen, sondern einzig und alleine das ASTRA. Ich bitte Sie, Ihre Vorwürfe beim ASTRA anzubringen und nicht beim Kanton! Das Projekt ist sehr gut. Auf die Gründe komme ich noch zu sprechen. Zudem ist es sehr breit abgestützt. Es ist wichtig, dass Sie Folgendes wissen: Der Bundesrat hat die Dringlichkeit und Wichtigkeit des Projekts ursprünglich für das erste Engpassbeseitigungsprogramm anerkannt. Übrigens gab es bereits im Jahr 2009 ein Engpassbeseitigungsprogramm. Damals beschloss der Bundesrat, besagtes Projekt prioritär zu behandeln. Vier Jahre später sieht plötzlich alles anders aus, das heisst, im Jahr 2013 erfolgte eine Zurückstufung. Herr Grossrat Riem hat natürlich recht, wenn er vermutet, dass die Zurückweisung aus finanziellen Gründen erfolgt ist. Liebe Grossrätinnen und Grossräte, ich gehe davon aus, dass Sie auch ab und zu mit dem Auto über die Autobahn durch die Schweiz fahren. Achten Sie einmal auf die Autobahnlösungen anderer Städte in anderen Kantonen. Ich denke zum Beispiel an Basel und Neuenburg: die Autobahnen verlaufen dort überall unterirdisch. Dies ist in Bern nicht der Fall. Wenn wir als Kanton und Region einer Nichtuntertunnelungs-Lösung zugestimmt hätten – nämlich einer Verbreiterung der Autobahn im Ostring –, wäre die Zurückstufung des Projekts wahrscheinlich nicht erfolgt. Liebe Grossrätinnen und Grossräte, die Autobahn verläuft aber mitten durch ein dicht besiedeltes Gebiet. Eine solche Autobahn gehört doch untertunnelt in den Untergrund! Deshalb setzt sich ein breit abgestütztes Komitee beim Bund dafür ein, dass das jetzt stehende Projekt mit der Tunnellösung realisiert werden kann. Heute quälen sich pro Tag 70 000 Fahrzeuge durch die enge Schlucht im Ostring neben den Wohnblöcken vorbei. Insofern ist klar, dass man sich für eine andere Lösung engagieren muss. Diese Chance haben wir nun. Die Engpassbeseitigungsprogramme werden während der laufenden Session im Nationalrat behandelt. Es geht – wie gesagt – um ein Zeichen, und wir hoffen sehr, dass dieses Projekt beschleunigt behandelt werden kann. Wir können doch nicht weitere 26 Jahre zuwarten! In 26 Jahren, liebe Grossrätinnen und Grossräte, wird der Verkehr noch einmal zugenommen haben. Den öffentlichen Verkehr bauen wir zwar laufend aus, sodass ein Weiterausbau bald nicht mehr möglich ist. Ich bitte Sie wirklich, ein deutliches Signal an Bundesbern zu senden, dahingehend, dass wir besagte Lösung benötigen. Danke.

**La présidente.** Nous passons donc au vote. Ceux qui acceptent cette motion votent oui, ceux qui la refusent votent non.

Vote

Décision du Grand Conseil :

Adoption

Oui 116

Non 23

Abstentions 11

**La présidente.** Vous avez accepté cette motion.