



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 140-2022
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion:
Geschäftsnummer: 2022.RRGR.234

Eingereicht am: 15.06.2022

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Vanoni (Zollikofen, Grüne) (Sprecher/in)
Hässig Vinzens (Zollikofen, SP)
Steiner (Boll, EVP)
Ryser (Seftigen, glp)

Weitere Unterschriften: 4

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 1049/2022 vom 19. Oktober 2022
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Vom Grauholz bis Kirchberg und via Felsenau-Viadukt bis Weyermannshaus: Autobahn-Ausbau in der Region Bern ohne Ende?

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat Anfang Mai die Behördenvertreter der betroffenen Gemeinden (und mehrere kantonale Ämter) über das Ausführungsprojekt für die Kapazitätserweiterung der Nationalstrasse A1 auf dem Teilstück Wankdorf-Schönbühl vorinformiert. Dabei wurden dem Vernehmen nach auch Informationen präsentiert, die auch für die breite Öffentlichkeit interessant wären, aber erst im Rahmen oder im Vorfeld der öffentlichen Auflage im 4. Quartal 2022 publik gemacht werden sollen. Bereits Ende März hat der Regierungsrat im Rahmen der Vernehmlassung des Bundes zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024–2027 und zum Nationalstrassen-Ausbau 2023 vorbehaltlos positiv Stellung genommen zum 8-Spur-Ausbau der Grauholz-Autobahn mit Kosten von (je nach Quelle) 253 bis 419 Mio. Franken (vgl. Frage 3).

Und nicht nur das: Der Regierungsrat hat gleichzeitig auch den geplanten 6-Spur-Ausbau der A1 zwischen Schönbühl und Kirchberg begrüsst (gleicher Realisierungshorizont 2030, Kosten 239 Mio. Franken) und bereits auch die Notwendigkeit eines Ausbaus des Teilstücks Wankdorf-Weyermannshaus (was wohl den früher schon diskutierten zweiten Felsenau-Viadukt erfordern würde) anerkannt (Realisierungshorizont 2040, Kosten 246 Mio. Franken). Zu weiteren Ausbau-Projekten in der Region Bern hat der Regierungsrat «hohe Priorität» für die Projektierungsarbeiten gefordert (Wankdorf-Muri, 2040, 1694 Mio. Franken) bzw. sich mit der (tiefen) Priorisierung durch den Bundesrat einverstanden erklärt (Muri-Rubigen, nach 2040, Kosten 137 Mio. Franken).

Mit anderen Worten: Der Regierungsrat unterstützt einen massiven Kapazitätsausbau der Autobahnen in der Region Bern in den nächsten 20 Jahren mit Kosten in der Grössenordnung von 3 Milliarden Franken (Kostengenauigkeit +/- 30 Prozent).

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat auf der Basis seines Informationsvorsprungs die geplante Kapazitätserweiterung der Grauholz-Autobahn von zwei auf drei Fahrspuren, also plus 50 Prozent:
 - a) nach Massgabe der Kantonsverfassung, die seit ihrem Erlass im Jahr 1993 den Schutz des Kulturlandes gebietet, was 2016 aufgrund der Kulturland-Initiative auf Gesetzes-ebene bekräftigt wurde?
 - b) im Licht der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie aus dem Jahr 2008, die eine Verschiebung des Modal-Splits vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Verkehr und zum so genannten Langsamverkehr vorsieht?
 - c) angesichts des konkreten Verfassungsauftrags, den das Berner Volk im September 2021 dem Kanton und den Gemeinden mit dem Klimaschutz-Artikel erteilt hat (aktiver Einsatz «für die Begrenzung des Klimawandels und seiner nachteiligen Auswirkungen»)?
 - d) mit vorausschauendem Blick auf die «Verkehrsperspektiven 2050» des Bundes, die ein geringeres Verkehrswachstum als bisher angenommen erwarten lassen und im Szenario einer (auch vom Kanton Bern propagierten!) «Nachhaltigen Entwicklung» sogar eine Entlastung der Nationalstrassen vorhersagen?
2. Ist der Regierungsrat bereit, in künftigen Stellungnahmen gegenüber dem Bund (namentlich zum angekündigten Ausführungsprojekt) auch auf nachteilige Auswirkungen des 8-Spur-Ausbaus aufmerksam zu machen und auf eine Minimierung insbesondere des Kulturland-Verlustes, der Waldrodungen und der Schmälerung bestehender Öko-Flächen der Landwirtschaft hinzuwirken?
3. Wie beurteilt der Regierungsrat die Tatsache, dass die Kosten des 8-Spurausbaus in der Vernehmlassung des Bundes zum Zahlungsrahmen 2023 auf 253 Mio. Franken beziffert wurden, aber zur gleichen Zeit in der ASTRA-Vorinformation der Gemeindebehörden mit 419 Mio. Franken ausgewiesen worden sind?
4. Wie lauten die Antworten des Regierungsrates auf die Fragen 1 und 2 in Bezug auf den 6-Spur-Ausbau Schönbühl-Kirchberg?
5. Wie muss man sich die vom Regierungsrat befürwortete «Engpassbeseitigung» auf dem Teilstück Wankdorf-Weyermannshaus (einschliesslich seines in der eingangs erwähnten Vernehmlassung gestellten «Antrags», eine «dauerhafte Verbesserung der Veloinfrastruktur entlang des Felsenauviadukts» zu prüfen) in den baulichen Grundzügen vorstellen?
6. Seine grundsätzliche Zustimmung zur sogenannten Engpassbeseitigung zwischen Wankdorf und Weyermannshaus hat der Regierungsrat mit dem «Antrag» verknüpft, dass bereits vor dem Ausbau «alle Möglichkeiten des Verkehrsmanagements ausgeschöpft werden, um die Staubildung zu reduzieren.» Weshalb hat der Regierungsrat seine Zustimmung zum Ausbau der Grauholz-Autobahn nicht auch davon abhängig gemacht, dass alle Möglichkeiten des Verkehrsmanagements ausgeschöpft werden bzw. dass die Erfahrungen mit dem jahrelang hinausgezögerten, zurzeit immer noch nicht gestarteten Verkehrsmanagements Bern-Nord abgewartet werden, bevor grünes Licht für den 8-Spur-Ausbau gegeben wird? Die Frage stellt sich umso mehr, als nach Darstellung des ASTRA in seiner Vorinformation die Grauholz-Autobahn «in erster Linie» der Mobilität in der Agglomeration Bern diene und 65 Prozent des Verkehrs nicht Durchgangsverkehr, sondern Ziel-, Quell- und Binnenverkehr dieser Agglomeration sei.

7. Welchen Kulturland-Verlust (Fruchtfolgeflächen und weitere landwirtschaftliche Nutzflächen) und welchen Rodungsbedarf nimmt der Regierungsrat während des Autobahn-Ausbaus vorübergehend und anschliessend auf Dauer in Kauf: a) für den 8-Spur-Ausbau zwischen Wankdorf und Schönbühl sowie b) für den 6-Spur-Ausbau zwischen Schönbühl und Kirchberg?
8. Wie viele Tonnen CO₂ und allenfalls weiterer Treibhausgase werden während der Bauarbeiten und anschliessend durch die Nutzung der erhöhten Strassenkapazität auf den beiden Teilstücken freigesetzt?
9. Ist aufgrund der erforderlichen Lärmschutzmassnahmen (Neubau und Versetzung von Lärmschutzwänden), Um- und Neubauten für Brücken und Unterführungen, Verlegung von Strom- und Gasleitungen usw. mit Folgekosten und Arbeitsaufwand für den Kanton, betroffene Gemeinden und allenfalls Dritte zu rechnen? Ist gegebenenfalls eine vollständige Finanzierung bzw. Abgeltung aus der Nationalstrassenfinanzierung des Bundes sichergestellt?
10. Wie beurteilt der Regierungsrat die Absicht, Rodungersatz und Kompensationsmassnahmen in entfernten Gemeinden (wie Wohlen und Krauchtal) zu leisten und für Ersatzmassnahmen zugunsten von Flora und Fauna auch bisherige Öko-Flächen der Landwirtschaft zu beanspruchen und allenfalls gar zu enteignen?

Antwort des Regierungsrates

Lösungen für das steigende Mobilitätsbedürfnis können nur dann sinnvoll und nachhaltig umgesetzt werden, wenn die Mobilität aus einer ganzheitlichen Perspektive betrachtet und den systembedingten Abhängigkeiten Rechnung getragen wird. Weil das Verkehrsnetz nicht nur Orte, sondern auch die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden und Fortbewegungsmittel miteinander vernetzt, ist die Gesamtsicht entscheidend. Ein Ausbau der Autobahn ist deshalb in der Praxis nicht einfach gleichzusetzen mit mehr Platz für mehr Autos. Im Gegenteil ist ein funktionierendes Nationalstrassennetz in der Region Bern für den Kanton und die Gemeinden von grosser Bedeutung, weil es massgeblich dazu beiträgt, Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz (Kantons- und Gemeindestrassen) zu vermeiden. Bereits heute leiden die Gemeinden im Norden Berns stark unter solchem Ausweichverkehr. Die Konsequenzen sind Staus in den Ortszentren, Busse, die die Anschlüsse auf die S-Bahn nicht einhalten können oder gefährliche Situationen für Zufussgehende und Velofahrende. Eine Entlastung des untergeordneten Strassennetzes wirkt sich auch auf die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs, der Veloinfrastrukturen, die Siedlungsqualität und die Sicherheit aus.

Aus den genannten Gründen erachtet der Regierungsrat die vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) geplanten Engpassbeseitigungsprojekte in der Region Bern als ausgewiesen und dringlich. Er hat dies entsprechend in seiner Stellungnahme zur bundesrätlichen Botschaft zum Ausbausritt 2030 und Zahlungsrahmen 2023 der Nationalstrassen zum Ausdruck gebracht. Es sind insbesondere folgende Projekte: Umbau Autobahnschluss Wankdorf, Bypass Bern Ost, Spurerweiterung A1 Wankdorf-Schönbühl und Spurerweiterung A1 Schönbühl – Kirchberg. Das ASTRA plant diese Projekte in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden und dem Kanton. Die kantonalen Interessen können auf mehreren Stufen eingebracht werden. Die Verantwortung, dass die Nationalstrassenprojekte den entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen entsprechen liegt in der Kompetenz des Bundes. Massgebend ist die nationale Gesetzgebung. Die vorliegenden Fragen beantwortet der Regierungsrat zusammenfassend auf der Basis des aktuellen Wissensstands und verweist darauf, dass der Kanton bei Bundesprojekten nicht in sämtliche Projektdetails involviert ist.

Zu den Fragen 1, 2 und 4:

Wie jede Bauherrschaft hat sich auch der Bund bei seinen Bauvorhaben an die einschlägigen rechtlichen Bestimmungen zu halten. Entsprechend durchlaufen die Engpassbeseitigungsprojekte des ASTRA verschiedene umfassende Beurteilungsverfahren, in denen die Auswirkungen in den Dimensionen Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt geprüft werden. Daneben basieren die Projekte auf nationalen Verkehrsmodellen. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass der Bund auch im Fall der beiden Projekte zur Spurerweiterung auf der A1 zwischen Wankdorf und Schönbühl sowie zwischen Schönbühl und Kirchberg diese Abklärungen gemacht hat bzw. machen wird und die Projekte sämtlichen gesetzlichen Bestimmungen entsprechen.

Im Rahmen der kantonalen Stellungnahmen wird der Regierungsrat die beiden Projekte detailliert prüfen und die kantonalen Interessen einbringen. Dazu gehören insbesondere auch Anliegen zur grösstmöglichen Schonung von landwirtschaftlichen Flächen und der Minimierung von Rodungen. Im Juni 2022 hat der Regierungsrat die aktualisierte Gesamtmobilitätsstrategie (GSM) verabschiedet. Die Strategie bezieht sich explizit auf den Klimawandel und den Klimaschutz-Artikel. Ebenso hält die Strategie fest, dass den Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen und der Engpassbeseitigung des Nationalstrassennetzes eine hohe Priorität zukommt, weil das lokale Strassennetz und damit die Siedlungsqualität und die Verkehrssicherheit eng mit den Kapazitäten auf dem übergeordneten Strassennetz verknüpft sind (vgl. Gesamtmobilitätsstrategie Kanton Bern 2022, S. 16). In Bezug auf die Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes verweist der Regierungsrat darauf, dass diese zwar von einem geringeren Verkehrswachstum als bisher angenommen ausgehen, jedoch gegenüber der aktuellen Situation ein Wachstum bestehen bleibt.

3. Die Projektkosten der Fahrstreifenergänzung von CHF 253 Mio. verantwortet der Bund als Bauherr. Sie sind im Strategischen Entwicklungsprogramm STEP in dieser Höhe ausgewiesen und wurden vom ASTRA gegenüber dem Kanton so kommuniziert: Die genannte Zahl von CH 419 Mio. beinhaltet neben diesem Betrag auch die Kosten für die allgemeine Instandsetzung des Abschnitts, die auch ohne Fahrstreifenergänzung ausgeführt werden müsste. Sie ist mit CHF 166 Mio. budgetiert. Der Regierungsrat geht davon aus, dass die in der bundesrätlichen Botschaft zum Zahlungsrahmen 2023 genannten Zahlen sowie die Kosten der ohnehin fälligen Instandsetzung ihre Richtigkeit haben.
5. Der Regierungsrat hat in seiner Stellungnahme die Engpassbeseitigung auf dem Abschnitt A1 Weyermannshaus-Wankdorf grundsätzlich befürwortet. Er hat darin aber auch gefordert, dass vor einem Ausbau zuerst Verkehrsmanagementmassnahmen zu prüfen seien. Weiter hat er gefordert, dass der Bund im Rahmen des Projekts eine Verbesserung der Veloinfrastruktur entlang des Viadukts prüft. Eine solche Massnahme könnte z. B. eine neue Velobrücke über die Aare darstellen, die parallel zum Felsenauviadukt geführt würde. Es ist festzuhalten, dass die Planungsarbeiten erst ganz am Anfang stehen und daher noch keine konkreteren Angaben zur Ausgestaltung des Projektes möglich sind.
6. Das ASTRA hat auf dem Abschnitt auf der A1 zwischen Wankdorf und Schönbühl bereits verschiedene Verkehrsmanagementmassnahmen umgesetzt, unter anderem ein variables Tempolimit oder Optimierungen an den Anschlussknoten. Der Regierungsrat hat daher darauf verzichtet, gegenüber dem Bund weitergehende Verkehrsmanagementmassnahmen auf diesem Abschnitt zu fordern. Das kantonale Projekt «Verkehrsmanagement Bern Nord», das im Laufe des Jahres 2022 den Probetrieb aufnehmen wird, betrifft weitgehend Kantons- und Gemeindestrassen, ist aber auch auf die Nationalstrasse abgestimmt. Die wechselseitigen Auswirkungen zwischen der Nationalstrasse und dem untergeordneten Netz sind bekannt und in den Projekten berücksichtigt. Das Verkehrsmanagement Bern-

Nord zielt unter anderem auf eine Entlastung der Ortszentren ab. Der Ausbau der A1 verfolgt dasselbe Ziel.

7. Der Flächenbedarf wird in den Umweltverträglichkeitsberichten vorschriftsgemäss nachgewiesen. Ermittelt werden Gesamtflächen, Fruchtfolge- und Waldflächen sowie die Flächen der betroffenen geschützten und schützenswerten Lebensräume. Gemäss den Angaben des ASTRA beträgt der definitive zusätzliche Flächenbedarf 133'900 m² für den Abschnitt Wankdorf-Schönbühl und 95'500 m² für den Abschnitt Schönbühl-Kirchberg. Dabei handelt es sich aber um sämtliche – auch nicht landwirtschaftlich genutzte – Zusatzflächen, also beispielsweise auch Anteile von Industriearealen und dergleichen. Von den genannten Flächen handelt es sich im Abschnitt Wankdorf-Schönbühl bei 32'700 m² und im Abschnitt Schönbühl-Kirchberg bei 24'100 m² um Fruchtfolgeflächen.
8. Laut ASTRA wurden diese Fragen unter anderem mithilfe der NISTRA-Analyse (Nachhaltigkeits-Indikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte) untersucht. Diese zeigt, dass auf den Abschnitten Wankdorf-Schönbühl und Schönbühl-Kirchberg aufgrund der höheren Kapazität jährlich zusätzlich 5'500 Tonnen CO₂ ausgestossen werden. Diese Emissionen sind jedoch zum grössten Teil auf Verlagerungen des Verkehrs von anderen Verkehrsachsen auf die A1 zurückzuführen, sie werden also anderswo entfallen. Weiter berücksichtigen die Werte die anstehende weitere Verlagerung weg von fossilen Treibstoffen hin zu erneuerbaren Energiequellen noch nicht. Die effektive Mehrbelastung dürfte daher deutlich tiefer ausfallen als die obgenannten Zahlen.
9. Das ASTRA hat gegenüber dem Kanton bestätigt, dass der Bund vollumfänglich für die Kosten der beiden Engpassbeseitigungsprojekte aufkommt. Dies betrifft auch die Verbreiterung der Unterführung Länggasse zugunsten des Langsamverkehrs. Allerdings werden im Zuge der Arbeiten auch Leitungsumlegungen notwendig, wodurch Kosten für Dritte (Gasverbund Mittelland AG sowie BKW Energie AG) anfallen.
10. Bei der gemeinsamen Suche nach geeigneten Flächen für den Rodungsersatz hatten der Kanton und das ASTRA darauf zu achten, dass diese in derselben Gegend liegen wie die zu rodenden Flächen, wobei hier ein Radius von zehn Kilometern als Standard gilt. Sowohl bei der Fläche in Wohlen wie auch in Krauchtal wird dieser Perimeter eingehalten. Bereits bestehende ökologische Ausgleichsflächen werden teilweise für Aufforstungen genutzt, wobei die Flächen laut Kartierungen nicht als artenreich gelten und somit keine Naturwerte vorliegen, die ersetzt werden müssten.

Für Ersatzmassnahmen zugunsten von Flora und Fauna werden im Perimeter Wankdorf-Schönbühl keine ökologischen Ausgleichsflächen oder landwirtschaftliche Flächen beansprucht. Im Abschnitt Schönbühl-Kirchberg beanspruchen zwei Ersatzmassnahmen für Flora und Fauna gewisse Landwirtschaftsflächen (Renaturierung Dorfbach bei Kernenried/Hindelbank und Flachwassertümpel Chrummacher in Gemeinde Kernenried).

Verteiler
– Grosser Rat