

Motion

1625 FDP (Sommer, Wynigen,
Moser, Biel, Haas, Bern)

Weitere Unterschriften: 19

Eingereicht am: 07.04.2009

Ausbau Nordtangente Bern: Kooperation statt Opposition

Der Regierungsrat wird aufgefordert, sich im Zusammenhang mit dem Ausbau der Nordtangente Bern beim Bund für die Variante Felsenauviadukt einzusetzen und nicht mehr am Projekt des Bypass-West-Tunnels festzuhalten.

Begründung:

Das Autobahnnetz um Bern ist überlastet und im schweizerischen Vergleich sind die Engpässe gravierend. Würde das Autobahnnetz nicht ausgebaut, wäre in 10 bis 20 Jahren täglich mit mehrstündigen Staus zu rechnen.

Der von der Regierung favorisierte Bypass-West, bestehend aus einem acht Kilometer langen Tunnel unter der Aare hindurch, soll ca. 2,4 Milliarden kosten. Demgegenüber stehen sechsmal tiefere Kosten von ca. 400 Millionen für eine Viadukt-Lösung.

Der Bypass West basiert im ZMB-Bericht auf einem Durchgangsverkehrsanteil von rund 50 Prozent (61'000 Fahrzeuge sollen ihn offenbar einst benützen). Diese hohe Zahl ist zu bezweifeln, wird doch das Felsenauviadukt heute zu rund 70 Prozent durch den Binnen-/Ziel und Quellverkehr (Entlastung des Stadtnetzes) in Anspruch genommen. Daraus folgt, dass primär eine Variante zu favorisieren ist, welche die bestehenden Anschlüsse nach wie vor bedient und im Wankdorfdreieck eine tatsächliche Entlastung bringt. Ein nota bene technisch möglicher Ausbau des Felsenauviaduktes oder allenfalls der Bau eines neuen Viaduktes (als Ersatz- oder Zusatzbau) ist daher unumgänglich.

Das Bundesamt für Strassen (Astra) hat dem Bau des Autobahntunnels vom Grauholz ins Weyermannshaus eine klare Absage erteilt. Es ist daher an der Zeit, dass sich der Kanton Bern zwischen Wünschbarem und Machbarem entscheidet und nicht mehr auf einer Tunnellösung beharrt, welche in mittlerer Zukunft nicht realisierbar sein wird, sondern sich für eine realistische Felsenauviadukt-Lösung einsetzt.

Antwort des Regierungsrats

Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung Bern (ZMB) sind in den Jahren 2007 und 2008 Lösungen für die Kapazitätserweiterung des Hochleistungsstrassennetzes im Raum Bern geprüft worden. Die in der ZMB breit konsolidierte Bestvariante sieht im Bereich der

A6 den Bypass Ost und eine Umwidmung der bestehenden Nationalstrasse sowie im Bereich der A1 einen unterirdischen Bypass aus dem Raum Schönbühl in den Raum Weyermannshaus vor.

Ein oberirdischer Ausbau von Nationalstrassen in der Agglomeration Bern ist aus verschiedenen Gründen nicht vertretbar. Dicht besiedelte Gebiete würden zusätzlichen Belastungen ausgesetzt, Entwicklungsgebiete abgewertet, Erholungsgebiete (unter anderem geschützter Aareraum) beeinträchtigt und städtebauliche Qualitäten zerstört. Die ZMB Bern hat gezeigt, dass in dicht bebauten urbanen Räumen einzig weitgehend unterirdische Lösungen politisch machbar und umwelt- und bevölkerungsverträglich umsetzbar sind. So wurde etwa auch in Biel, Basel, Neuenburg, Luzern oder St. Gallen sowie der kürzlich eröffneten Westumfahrung von Zürich, unterirdischen Ausbaulösungen den Vorzug gegeben.

Die Bedenken des Bundes bezüglich der Realisierbarkeit des Bypasses Nordwest konnten im Rahmen der Untersuchungen zur ZMB Bern klar entkräftet werden. Der Bypass würde 2030 von gut 60'000 Fahrzeugen täglich benutzt und der Verkehr auf der heutigen A1 um knapp 40'000 Fahrzeuge auf gut 80'000 Fahrzeuge pro Tag reduziert. Damit bestehen genügend Kapazitäten für den regionalen Ziel- und Quellverkehr, so dass das untergeordnete Strassennetz wirksam entlastet werden kann. Gleichzeitig bestehen mit dem Bypass genügend Kapazitäten für den überregionalen und nationalen Durchgangsverkehr, welcher gemäss den vom Bund vorgegebenen Prognosen in den nächsten zwanzig bis dreissig Jahren überproportional zunehmen wird und nicht durch lokale und regionale Massnahmen beeinflusst werden kann.

Der Regierungsrat stellt sich deshalb auf den Standpunkt, sich bei der weiteren Planung der Ausbauprojekte auf dem Hochleistungsstrassennetz auf die Ergebnisse der ZMB Bern abzustützen. Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses müssen die betroffenen Gemeinden, die Region und der Kanton eingebunden werden. Der Kanton ist bereit, mit dem Bund bei der Lösungssuche eng zusammenzuarbeiten.

Antrag: Ablehnung der Motion

An den Grossen Rat