

Dringliche Motion Fraktion SVPplus (Rudolf Friedli, SVP): Der Gemeinderat muss sich für eine Bypass-Tunnel-Lösung im Ostring einsetzen

Die Autobahn A6 zwingt sich in städtebaulich haarsträubender Weise durch den Ostring, mitten durch Wohnblöcke. Teilweise sind die Wohnzimmerfenster nur etwa 6 Meter von der Autobahn entfernt. Das ganze Quartier ist entzweit, eine laute Schneise macht sich breit. Gleichzeitig muss die Stadt wachsen. Sie braucht Wohnraum (und auch Gewerbe- und Industrieflächen).

In der Zeitung „Der Bund“ vom 5. März 2012 ist davon zu lesen, dass Kanton und Bund eine neue Linienführung der Autobahn A6 planen, teilweise mit Untertunnelung. Gegenwärtig sind vier Varianten im Gespräch. Kommt es zu einer Untertunnelung beider Fahrrichtungen, schafft dies im Osten der Stadt Platz für 100'000 bis 150'000 Quadratmeter Bruttogeschossfläche, ist im „Bund“ zu lesen. Solche Projekte, die Quartiere massiv aufwerten und mehr Nutzfläche für Wohnungen (eventuell auch Gewerbe) in guter Lage bringen, muss die Stadt vorantreiben.

Daher wird der Gemeinderat beauftragt, sich bei den kantonalen und eidgenössischen Behörden für die eine möglichst weitgehende, beide Fahrrichtungen umfassende Untertunnelung der Autobahn A6 im Gebiet Schosshalde-Freudenberg-Saali einzusetzen.

Begründung der Dringlichkeit

Oberingenieur Weber wurde in der Zeitung „Der Bund“ vom 3. März 2012 so zitiert, dass der Variantenentscheid in Sachen Autobahn-Bypass in absehbarer Zeit zu erwarten ist. Somit muss der der Stadtrat sofort seinem Willen zur Untertunnelung der Autobahn im Ostring Ausdruck verleihen können, damit der Gemeinderat gestärkt durch den Stadtratswillen seinen Einfluss bei den Kantons- und Bundesbehörden geltend machen kann.

Bern, 15. März

Dringliche Motion Fraktion SVPplus (Rudolf Friedli, SVP): Roland Jakob, Kurt Rügsegger, Werner Pauli, Simon Glauser, Eveline Neeracher, Robert Meyer, Manfred Blaser

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats bejaht.

Antwort des Gemeinderats

Die Motion betrifft inhaltlich einen Bereich, der in der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt. Es kommt ihr deshalb der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags, und die Entscheidungsverantwortung bleibt bei ihm.

Der Gemeinderat ist hinsichtlich der zukünftigen neuen Linienführung der Nationalstrasse A6 im Ostring bereits seit längerem in einem engen Austausch mit den zuständigen Behörden des Bundes, des Kantons, der Regionalkonferenz und der mitbetroffenen Gemeinden. Als vorläufiges Zwischenergebnis dieses Austauschs hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zwei Syntheseberichte zu den Vertiefungsstudien Bern-Nord und Bern-Ost erstellt und dem Kanton sowie den betroffenen Gemeinden Ende Januar 2012 zur Stellungnahme zugestellt. Zu diesen Berichten haben Kanton und Stadt Bern, die Region Bern-Mittelland sowie die ebenfalls betroffenen Gemeinden Zollikofen, Ittigen und Muri im März 2012 gemeinsam Stellung genommen. In ihrer Stellungnahme haben der Kanton, die Region und die betroffenen Gemeinden folgende Hauptanliegen eingebracht:

- Die Bedeutung des Nationalstrassennetzes für das Verkehrssystem des Grossraums Bern ist unbestritten. Durch die Verlagerung von Verkehr auf die Nationalstrassen kann das untergeordnete Strassennetz entlastet werden. Dies eröffnet Raum für den dringenden weiteren Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs sowie für die quaterverträgliche Ausgestaltung des untergeordneten Strassennetzes.
- Die Umsetzung und Finanzierung von Infrastrukturausbauten ist in den letzten Jahren immer schwieriger geworden. Bevor das Nationalstrassennetz ausgebaut wird, soll deshalb zur Erhöhung der Kapazität das Optimierungspotenzial auf den bestehenden Infrastrukturen ausgeschöpft werden. Gefordert wird daher eine rasche Umsetzung von Verkehrsmanagementmassnahmen auf dem ganzen Nationalstrassennetz im Raum Bern, koordiniert mit den entsprechenden Massnahmen auf dem regionalen Netz. Das ASTRA soll sich an den Verkehrsmanagementmassnahmen auf dem regionalen Netz beteiligen.
- Der Ausbau der Nationalstrassen muss auf siedlungs- und umweltverträgliche Art und Weise erfolgen. Deshalb kommen in der dicht bebauten Agglomeration nur städtebaulich tragbare, unterirdische Ausbaulösungen in Frage. Dementsprechend ist klar, dass ein oberirdischer Ausbau der Autobahn im Bereich Ostring und Muri keine akzeptable Lösung darstellt.
- Es wird zustimmend zur Kenntnis genommen, dass die Bypasslösungen auch in der Bewertung des ASTRA klar am besten abschneiden. Von zentraler Bedeutung ist dabei, dass ein Bypass Ost grosse städtebauliche Potenziale schafft bzw. die Möglichkeit eröffnet, städtebauliche Sünden der Vergangenheit zu korrigieren (Muri, Ostring).
- Bei den anzustrebenden Bypasslösungen müssen die Portalbereiche zwingend siedlungs- und umweltverträglich ausgestaltet werden. Im Bereich Schosshalde/Pulverweg ist diese Vorgabe entsprechend den Ergebnissen der Testplanung Wankdorf-Bolligenstrasse umzusetzen (vgl. dazu den vom Gemeinderat am 7. März 2012 verabschiedeten Bericht zur Abschreibung der Motion Ueli Stückelberger (GFL): Erstellen einer Fussgänger- und Velobrücke von der Grossen Allmend über die Autobahn zum Schermenwald).

Die gemeinsame Stellungnahme von Kanton, Region und den betroffenen Gemeinden soll als nächstes vertieft mit dem ASTRA diskutiert werden; anschliessend ist eine umfassende Information der Öffentlichkeit geplant.

Der Gemeinderat hat sich nach dem Dargelegten bereits im Sinne des Vorstosses für eine Bypasslösung im Osten Berns eingesetzt und er wird sich auch weiterhin für eine solche Lösung einsetzen. Er ist daher bereit, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die laufenden und anstehenden Projektierungsarbeiten von Bund und Kanton können durch die Stadt mit dem bestehenden Personal begleitet werden.

Zur Frage der Finanzierung sowie zur Festlegung der Eigentumsverhältnisse auf der neuen Stadtstrasse und den weiteren Infrastrukturen sind im Rahmen der nächsten Planungsphase vertiefte Abklärungen notwendig. Dabei gehen Kanton, Region und die betroffenen Gemeinden davon aus, dass Massnahmen, welche in Zusammenhang mit der Engpassbeseitigung stehen, grundsätzlich Sache des Bundes sind und von diesem vollumfänglich finanziert werden müssen. Eine allfällige finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden müsste auf klaren rechtlichen Grundlagen beruhen. Prüfwert könnte dabei allenfalls eine Abschöpfung von Mehrwerten sein, die durch städtebauliche Aufwertungen entstehen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.

Bern, 25. April 2012

Der Gemeinderat