

Interpellation Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün PVS (Ursula Stöckli, FDP): Umgestaltung Anschluss Wankdorf: Welche Auswirkungen hat der Autobahnausbau auf Klimaschutz, Lebensqualität und Naturschutz?

Der Bund plant eine Verbreiterung der Autobahn zwischen Muri und Kirchberg um durchgehend zwei Spuren. Ein Teil davon wird bereits umgesetzt (PUN Wankdorf-Muri), am 26. Januar 2022 beginnt die öffentliche Auflage des Projekts "Umgestaltung Anschluss Wankdorf". Dieses sieht einen massiven Ausbau der Strassenfläche im Raum der Allmenden vor, einem der wichtigsten Naherholungsgebiete der Stadt Bern. Trotz der mit mehr als zwei Drittel Ja-Stimmen überwiesenen Richtlinienmotion «Nein zum massiven Kapazitätsausbau des Autobahnanschlusses Wankdorf und zu neuen Strassenflächen auf der Allmend» (2018.SR.00016) spricht sich der Gemeinderat für das Projekt "Umgestaltung Anschluss Wankdorf" aus.

Die Kommission PVS fordert den Gemeinderat auf, folgende Fragen zu beantworten:

1. Erhebungen zeigen, dass 80% des Autobahnverkehrs in die Stadt hineinfährt und aus der Stadt herausfährt (Quell- und Zielverkehr). Gemäss der Klimastrategie sollte bis ins Jahr 2025 "der durchschnittliche Energieverbrauch der Stadtbernerinnen und Stadtberner für die Mobilität(...) um 45% gegenüber 2010 reduziert werden." Wie garantiert der Gemeinderat, dass die geplanten Ausbauten der Autobahn - mit denen gemäss dem Auftrag des ASTRA wachsende Verkehrsströme bewältigt und ermöglicht werden sollen - die Klimaziele der Stadt Bern nicht torpedieren?
2. Der Gemeinderat hat mit dem ASTRA eine Planungsvereinbarung abgeschlossen, in der Leitlinien für das Realisierungsprojekt vereinbart wurden. Einzelne Leitlinien dieser Planungsvereinbarung sind bekannt. Welche Punkte wurden in dieser Planungsvereinbarung festgehalten?
3. Wie schätzt er die Chancen ein, dass diese Leitlinien eingehalten werden können?
4. Was unternimmt der Gemeinderat, um die Folgen zu mindern, falls eine oder mehrere Leitlinien der Planungsvereinbarung nicht eingehalten werden können?
5. Zu einzelnen, bekannten Leitlinien der Planungsvereinbarung: Der Gemeinderat hat als Leitlinie in der Planungsvereinbarung mit dem ASTRA das Ziel formuliert, dass der neue Autobahnanschluss das städtische Netz entlasten muss, dass insbesondere keine Mehrbelastung der Quartiere entsteht und der Verkehr weiterhin stadtvträglich abgewickelt werden kann. Vor dem Hintergrund, dass 80% des Autobahnverkehrs Quell- und Zielverkehr ist: Wie stellt der Gemeinderat die Entlastung des Netzes sicher? Wie bezieht er die betroffenen Quartiere mit ein? Wie setzt er sich gegenüber dem ASTRA dafür ein, dass diese Entlastung nicht ein leeres Versprechen wird?
6. Wie will der Gemeinderat gewährleisten, dass der Eventstandort BEA Expo mit der neuen "Eventstrasse" zukünftig nicht attraktiver wird für Besucher, die mit MIV anreisen? Wie gedenkt er, den Autoverkehr zu monitoren? Wie gewährleistet er, dass die "Eventstrasse" ebenfalls von stadtvträglichem Verkehr geprägt ist (Priorisierung öV und Velo, gemäss STEK 2016)?

Begründung der Dringlichkeit: Am 26. Januar 2022 startet die öffentliche Auflage des ASTRA-Projekts "Umgestaltung Anschluss Wankdorf", die 30 Tage dauert. Der Gemeinderat ist aufgefordert, die Interpellation so rasch als möglich zu beantworten, damit sie möglichst vor Ende der Auflagefrist im Stadtrat traktandiert werden kann.

Die Dringlichkeit wird vom Büro des Stadtrats abgelehnt.

Bern, 03. Februar 2022

Erstunterzeichnende: Ursula Stöckli

Mitunterzeichnende: -

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat ist sich bewusst, dass in der Stadt Bern eine weit verbreitete Skepsis gegenüber Bauvorhaben an Autobahnen besteht. Es ist für ihn daher selbstverständlich, bei solchen Projekten eine kritische Grundhaltung einzunehmen. Aus diesem Grund hat er sich beispielsweise aktuell gegen den geplanten Spurausbau auf der A1 im Norden von Bern (Abschnitte Wankdorf – Schönbühl sowie Schönbühl – Kirchberg)¹ ausgesprochen. Aus dem gleichen Grund hat er sich kürzlich nochmals intensiv mit dem vorliegend angesprochenen ASTRA-Projekt «Umgestaltung Anschluss Wankdorf (BUGAW)»² auseinandergesetzt. Anders als beim Spurausbau Bern Nord kommt der Gemeinderat hier zum Schluss, dass unter dem Strich die Vorteile des Projekts für die Stadt Bern überwiegen und die Umgestaltung insgesamt Sinn macht. Die Vorteile sieht der Gemeinderat dabei insbesondere in der Entflechtung der Verkehrsströme am heutigen Unfallschwerpunkt beim Anschluss Wankdorf und der Schaffung von sicheren Fuss- und Veloverbindungen. Weiter wird mit dem Projekt die Voraussetzung für die Steuerung und Dosierung des Verkehrs geschaffen. Ohne diese Möglichkeit droht bei der erwarteten Zunahme des Verkehrsvolumens Stau auf der Autobahn und dadurch eine Mehrbelastung der Quartiere durch Ausweichverkehr. Seine Haltung zum BUGAW-Projekt hat der Gemeinderat im Detail in seinem aktuellen Begründungsbericht zur Dringlichen Interfraktionellen Motion SP/JUSO, GB/JA!, AL/GaP/PdA, GLP/ JGLP (Michael Sutter/Timur Akçasayar, SP/Franziska Grossenbacher, GB/JA!/Zora Schneider, PdA/Christa Ammann, AL/Luzius Theiler, GaP/Melanie Mettler, GLP): NEIN zum massiven Kapazitätsausbau des Autobahnanschlusses Wankdorf und zu neuen Strassenflächen auf der Allmend!³ dargelegt.

Der Gemeinderat ist überzeugt, dass die Interessen der Stadt im BUGAW-Projekt durch eine konstruktiv kritische Zusammenarbeit mit dem ASTRA am besten geschützt werden können, auch weil es sich um ein Bundesprojekt mit entsprechend limitierten Einflussmöglichkeiten der Standortgemeinden handelt. Fundamentalopposition erachtet er in diesem Fall als nicht zielführend.

Vor diesem Hintergrund beantwortet der Gemeinderat die Fragen der Kommission PVS wie folgt:

Zu Frage 1:

Um die gesetzten Klimaziele zu erreichen, braucht es Massnahmen zur Verkehrsreduktion, Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsformen und zur Dekarbonisierung des Verkehrs auf allen staatlichen Ebenen. Die Stadt Bern verfolgt dazu unter anderem eine Verkehrspolitik, welche auf eine Senkung des motorisierten Individualverkehrs und eine Stärkung des ÖV sowie des Fuss- und Veloverkehrs zielt (STEK 2016, Energie- und Klimastrategie, Legislaturziele 2021 – 2025). Der Gemeinderat ist nicht der Ansicht, dass die Umgestaltung des Anschlusses Wankdorf seine politischen Ziele torpediert. Vielmehr geht er davon aus, dass eine Nichtrealisierung des Projekts den heute unbefriedigenden Zustand im besten Fall zu zementieren, wahrscheinlich jedoch weiter zu verschlechtern drohen würde. Würde der Umbau des Anschlusses Wankdorf aus einer dogmatischen Position verhindert, wonach Bauvorhaben an Autobahnen per se Tabu sind, so könnten dadurch im vorliegenden Fall reale Verkehrsprobleme – insbesondere auch solche des Fuss- und Veloverkehrs – nicht gelöst und der Schutz der Quartiere vor Mehrverkehr langfristig nicht gewährleistet werden.

¹ <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/baustellen/bern-wallis/A1-bern-nord.html>

² <http://www.anschluss-wankdorf.ch>

³ 2018.SR.000016

Zu Frage 2:

Die Planungsvereinbarung regelt einerseits Grundsätzliches zum Projekt:

- So wird das Ziel des Vorhabens «Umbau Anschluss Wankdorf» benannt und vereinbart. Dieses soll die komplexen Verkehrsbeziehungen entflechten und damit die Verkehrssicherheit verbessern. Das städtische Netz und die betroffenen Quartiere sollen gegenüber dem heutigen Zustand vom Verkehr entlastet werden, indem die Voraussetzung für die Dosierung und Steuerung bei den Autobahnauffahrten und -abfahrten geschaffen werden.
- Die Planungsvereinbarung spricht die Projektphasen an, indem sie die vorliegende Vereinbarung als Instrument zur SIA-Phase 3 «Projektierung» benennt und weitere Vereinbarungen für die SIA-Phasen 4 bis 6, «Ausschreibung», «Realisierung» und «Bewirtschaftung» in Aussicht stellt.
- Sie hält die vereinbarte Form der Zusammenarbeit fest und nennt dabei auch das Mitspracherecht der Stadt in den weiteren Prozessschritten.

Die Planungsvereinbarung geht sodann im Einzelnen auf die in der Projektphase «Projektierung» speziell relevanten Aspekte ein:

- Sie spricht die Gestaltung des Raums an und behaftet die Projektpartner dabei auf einen sorgfältigen Umgang mit der Umgebung. Die offene Fläche der Grossen Allmend soll in der heutigen Form erhalten bleiben. Dabei wird eine durchgehende Baumkulisse analog zu heute als Zielzustand festgehalten. Auch die Kleine Allmend muss in ihrer heutigen Grösse und in ihrer Charakteristik erhalten bleiben. Auf der Bolligenstrasse Süd wird im Rahmen des Auflageverfahrens eine Lösung angestrebt, welche die Baumallee bestmöglich erhält.
- Weiter führt die Vereinbarung die Rahmenbedingungen zum Fuss- und Veloverkehr aus, zu denen sich die Projektpartner bekennen. Dabei wird etwa der Grundsatz der Hindernisfreiheit festgehalten, die künftige Verkehrsführungen auf der Bolligenstrasse Süd sowie der künftigen Velohauptroute Bern-Ostermundigen benannt. Weiter soll geprüft werden, ob die Fuss- und Veloverbindung über den Schermenweg («Sinus-Brücke») verbreitert werden kann.

Zu Frage 3:

Der Gemeinderat nimmt die Zusammenarbeit mit dem ASTRA als vertrauensvoll wahr und geht davon aus, dass dieses bestrebt ist, die getroffene Vereinbarung bestmöglich einzuhalten.

Zu Frage 4:

In der Planungsvereinbarung haben die Projektpartner festgehalten, wie Differenzen geregelt werden sollen und sehen dabei eine Eskalation in Richtung politisch-strategische Stufe vor, sollten die Differenzen nicht ausgeräumt werden können. Zudem hat der Gemeinderat – wie in Grossprojekten üblich – im Auflageverfahren trotz der Planungsvereinbarung Einsprache erhoben, damit die Stadt im Bewilligungsprozess des Bundes involviert bleibt. Dies gibt ihm auch die Möglichkeiten, den Interessen der Stadt im weiteren Verfahren Nachdruck zu verleihen.

Zu Frage 5:

Die Projektpartner bekennen sich in der Planungsvereinbarung zum Grundsatz, dass das städtische Netz und die betroffenen Quartiere entlastet werden sollen und stützen sich dazu auf die im Richtplan ESP Wankdorf festgehaltenen Zielsetzungen. Wie in der Antwort auf Frage 2 erwähnt, wird die detaillierte Bewirtschaftung des Anschlusses mit den verlängerten Rampen (Rückstauräume) in einer weiteren Vereinbarung zu regeln sein. Das im Richtplan ESP Wankdorf verankerte Verkehrsmonitoring im Raum Wankdorf stellt sicher, dass auch nach Inbetriebnahme laufend detaillierte Verkehrsdaten erhoben werden, die mit vorherigen Zuständen verglichen werden. Dadurch können uner-

wünschte Entwicklungen auf dem Kantons- und Stadtstrassennetz frühzeitig erkannt und mit Anpassungen im Verkehrsmanagement korrigiert werden. Gemeinsames Ziel ist dabei gemäss der abgeschlossenen Planungsvereinbarung der Schutz der Quartiere vor Mehrverkehr. Die Quartierkommissionen der Stadtteile 4 und 5 sind in der Begleitgruppe zum Monitoring vertreten und können dort Einfluss nehmen.

Zu Frage 6:

Die «Eventstrasse» wird die via Autobahn anreisenden Besuchenden direkter und besser dosierbar als heute auf die Veranstaltungsparkplätze leiten. Das Monitoring zum Veranstaltungsverkehr ist Bestandteil des in der Antwort auf Frage 5 beschriebenen Monitorings zum Richtplan ESP Wankdorf. Die Eventstrasse wird jedoch nicht von stadtverträglichem Verkehr geprägt sein, denn auf der Autobahn-Ausfahrtsrampe werden weder der ÖV noch Velos verkehren. Die verlängerten Rampen des neuen Anschlusses Wankdorf werden zudem das Dosieren des Motorfahrzeugverkehrs ab Autobahn ermöglichen (Verkehrsmanagement); dies als Voraussetzung für die angestrebte Priorisierung von ÖV und Velo im sogenannten «Wankdorf-Viereck» (Papiermühlestrasse – Mingerstrasse – Bolligenstrasse – Schermenweg) und auf dem angrenzenden Stadtnetz. Die Eventstrasse dient damit im Ergebnis der Sicherung der verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt.

Bern, 6. April 2022

Der Gemeinderat