



Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 121-2026
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2026.GRPARL.358

Eingereicht am: 04.06.2026

Fraktionsvorstoss: Nein
Vorstoss Ratsorgan: Nein
Eingereicht von: Grosjean (Bern, GLP) (Sprecher/in)
Rüfenacht (Burgdorf, SP)
Berger-Sturm (Grosshöchstetten, SP)
von Arx (Spiegel b. Bern, GLP)
Vanoni (Zollikofen, GRÜNE)
Lindegger (Roggwil, GRÜNE)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: vom
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Rückverlagerung auf die Strasse durch den «Spaghetti-Teller» Wankdorf: Was tut der Regierungsrat?

Mit der geplanten Umgestaltung des Nationalstrassenanschlusses Wankdorf (BUGAW) sollen die Verkehrsabläufe verbessert und Staus reduziert werden. Die dem generellen Projekt zugrunde liegende Kosten-Nutzen-Analyse zeigt jedoch, dass die zusätzlichen Kapazitäten auch zu Mehrverkehr führen werden (Ecoplan AG, NISTRA-Bewertung Umgestaltung Gebiet Anschluss Wankdorf vom 21.3.2019 im Auftrag des ASTRA). Gemäss den Modellrechnungen sind dabei nicht nur Verlagerungen innerhalb des Strassennetzes zu erwarten, sondern auch Verkehrsmittelwechsel vom öffentlichen Verkehr und vom Langsamverkehr hin zum motorisierten Individualverkehr. Der Wegfall von öV-Ticket-Einnahmen, verursacht durch die Projektrealisierung, wird mit 1,97 Mio. Franken jährlich beziffert.

Der Bericht hält ausdrücklich fest, dass dieser Mehrverkehr den Nutzen des Projekts deutlich reduziert und deshalb mit flankierenden Massnahmen eingedämmt werden sollte. Vor diesem Hintergrund stellen sich Fragen zu den Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr sowie zur Vereinbarkeit des Projekts mit der Gesamtmobilitätsstrategie 2022 des Kantons Bern.

Der Regierungsrat wird um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Ist die dem Projekt zugrunde liegende Kosten-Nutzen-Analyse öffentlich zugänglich? Falls nein, weshalb nicht? Und erachtet der Regierungsrat eine Veröffentlichung angesichts der erheblichen verkehrs-, finanz- und klimapolitischen Bedeutung des Projekts als angezeigt?

2. Wie beurteilt der Regierungsrat den in dieser Analyse prognostizierten Mehrverkehr und die damit einhergehende Verlagerung vom öffentlichen Verkehr auf den motorisierten Individualverkehr vor dem Hintergrund der 4V-Strategie (vermeiden, verlagern, verträglich gestalten, vernetzen) der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie 2022, die ausdrücklich das Vermeiden von Mehrverkehr sowie eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen und den Fuss- und Veloverkehr vorsieht?
3. Auf welchen Linien ist eine Reduktion der öV-Nachfrage zu erwarten?
4. Was bedeutet ein Rückgang der öV-Ticket-Einnahmen von 1,97 Mio. Franken jährlich in Fahrgastzahlen? Werden die betroffenen Linien die kantonalen Vorgaben betreffend Auslastung und Kosteneigendeckungsgrad noch erfüllen?
5. Wird eine tiefere Nachfrage zu einer Ausdünnung des Angebots und somit zu einer Reduktion der Attraktivität des öV führen und kann dadurch der der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie 2022 zuwiderlaufende Umsteige-Effekt vom öV auf den motorisierten Individualverkehr sogar noch verstärkt werden?
6. Welche Massnahmen gestützt auf seine 4V-Strategie ergreift der Regierungsrat, damit weder der prognostizierte Mehrverkehr noch die prognostizierte Rückverlagerung auf die Strasse eintritt?

Verteiler

– Grosser Rat