



Sozialdemokratische Partei
Ittigen

Worblaufen, 15. Oktober 2022

SP Ittigen
Postfach 96
3063 Ittigen
b.jurt@bluewin.ch

An den Gemeinderat Ittigen
Ausbau A1
Rain 7
3063 Ittigen

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation / UVEK
Kochergasse 10
3003 Bern

Einsprache gegen den Ausbau A1 auf acht Spuren

An den Gemeinderat Ittigen

Die SP Ittigen spricht sich gegen den Ausbau der A1 auf acht Spuren aus.

Antrag zur Einsprache gegen das Nationalstrassenprojekt N01.22 PEB Wankdorf / Grauholz / Schönbühl, Ausbau von 6 auf 8-Spur Spuren

Geschätzter Herr Gemeindepräsident, geschätzte Mitglieder des Gemeinderats

Wie man den Medien und dem Anzeiger vom 30.09.22 entnehmen konnte, liegt das oben erwähnt Autobahnausbau-Projekt, von dem die Gemeinde Ittigen direkt und erheblich betroffen sein wird, öffentlich auf.

Vom 26. September bis 25. Oktober 2022 liegen die Akten zur öffentlichen Einsichtnahme auf und können auch online eingesehen werden. Innerhalb dieser Frist können betroffene Parteien / Gemeinden (gemäss Anzeiger) beim UVEK / Astra schriftlich mit Antrag und Begründung Einsprache erheben. «Wer keine Einsprache erhebt, ist vom weiteren Verfahren ausgeschlossen. Die Gemeinden wahren ihre Interessen mit einer Einsprache».

Wie bereits von verschiedenen Stellen moniert wurde, ist das Projekt nicht nur aus Sicht der regionalen und nationalen Klima-, Bodenschutz- und Biodiversitätsziele problematisch, sondern auch vom Zeitpunkt der Auflage her, welche genau in die Herbstferien zu liegen kommt. Für die betroffenen Grundeigentümer und Anwohner

wird so die Herausforderung, die ohnehin kaum zu bewältigende Menge an Dokumenten zu studieren (17 Online-Ordner à bis zu 17 Dokumenten, der Umweltverträglichkeitsbericht allein umfasst über 700 Seiten) und eine fundierte Einsprache zu machen, praktisch zur Unmöglichkeit.

Wir beantragen, dass die Gemeinde Ittigen im Interesse ihrer Einwohner/innen gestützt auf Art. 27d Abs. 1 NSG Einsprache gegen das Ausführungsprojekt erhebt. Und zwar nicht nur als Grundeigentümerin, sondern auch als einspracheberechtigte und betroffene Gemeinde. Dies vor allem auch um ihre Interessen im weiteren Verfahren zu wahren und den *Fuss in der Tür zu halten* (ähnlich wie es die Gemeinde Bern beim Ausbau des Anschluss Wankdorf gemacht hat mit dem Ziel, mit dem Uvek / Astra im Gespräch zu bleiben).

In der Einsprache kann argumentiert werden

- dass das Projekt veraltete Lösungsansätze verfolgt, welche die Verkehrsprobleme am Grauholz nicht lösen, sondern allenfalls verlagern. Es gibt inzwischen modernere Instrumente zur Verkehrsentflechtung (intelligentes Verkehrsmanagement, Nutzung des Pannestreifens zu Stosszeiten und weiteres mehr).
- dass für die Gemeinde eine bedeutende Mehrbelastung durch Lärm und Abgase zu erwarten ist, einerseits während der Bauphase und andererseits dauerhaft durch den entstehenden Mehrverkehr als Folge des Ausbaus (Strassenausbau führt unstrittig zu Mehrverkehr, s.h. zum Beispiel *die Studien des wissenschaftlichen Dienstes).
- dass der Rück-, Um- und Neubau von Strassen, Brücken etc. enorme Mengen an grauer Energie benötigen und Treibhaus-Emissionen verursachen wird, die den Energiesparbemühungen und den Klimaschutzzielen von Bund, Kanton und Gemeinde diametral entgegenstehen und dass die Klimaziele der Schweiz im Umweltverträglichkeitsbericht noch nicht einmal erwähnt werden.
- dass der Verlust von Wäldern, Hecken und wertvollen Fruchtfolgefleichen zugunsten des Nationalstrassenausbaus den Interessen und Anstrengungen der Gemeinde, betreffend des Landschaftsschutzes und der Biodiversität klar zuwiderläuft.

Die Gemeinde kann (und sollte) in der Einsprache auch konkret auf Punkte hinweisen, denen im Projekt (auch im Sinne der kantonalen ([Ökologische Infrastruktur \(be.ch\)](#)) und nationalen ([Ökologische Infrastruktur \(admin.ch\)](#)) Strategien zu der ökologischen Vernetzung hinsichtlich des Lärmschutzes und Sicherheit Langsamverkehr) zu wenig Rechnung getragen wird und entsprechende Massnahmen fordern, etwa:

- Ökologische Ausgleichsflächen 1:1 im Gemeindegebiet (Wald, Hecken, etc.) auf Kantons - und auf Bundesebene
- Gestaltung der riesigen Ausfahrtsrampe Bern-Biel

- Vernetzung Biodiversität (Grauholz, Sand)
- Infostand und Grillplatz Bottisgrab oberhalb Schiessstand Wolfacker ermöglichen. Jetzige Lösung unglücklich, wie schon beim ersten Umbau der A1
- Planung der Velobahn über das Grauholz gemäss Planung Regionalkonferenz (Schönbühl – Ittigen): Freihalten der benötigten Fläche; Realisation mit dem Ausbau der Autobahn (Weiterführung nach Papiermühle und Worblentalviadukt);

Ausbau der Autobahn

- Durch neue, bessere Lärmschutzwände (Altikofen / Grauholz)
- Errichtung von LSW mit PV Anlagen entlang der A1 (überregional)

Ergänzende Punkte zum Ausbau;

Das Projekt geht von einer Verkehrszunahme auf der Grauholz-Autobahn von 2018 bis 2045 von über 50 Prozent aus. Beim kürzlich aufgelegten Projekt für den Ausbau des Wankdorf-Knotens wurde noch von einer Zunahme des Strassenverkehrs im Kanton Bern von 2016 bis 2040 um 14.4 % ausgegangen. Gemäss den neuesten Prognosen des Bundesamts für Raumentwicklung gemäss Bericht Verkehrsperspektiven 2050» ist in dieser Zeit schweizweit nur mit einer Zunahme von rund 6.5 % zu rechnen. Nur schon diese Zahlen zeigen: der vorgeschlagene Kapazitätsausbau von 6 auf 8 Spuren (+33%) ist völlig überrissen.

Da der GR Ittigen dem Ausbau zugestimmt hat, ohne sich unserer Ansicht nach einer vertieften, kritischen Gesamtansicht zu stellen, stellt sich uns die Frage, ob dies der einzig richtige Weg war? Im Interesse der Gemeinde und ihrer Bewohner könnte der GR jetzt noch mit einer fundierten Einsprache verpasstes Nachholen.

1.) Auch Ittigen hat vor einem guten Jahr in der kantonalen Volksabstimmung ganz klar, mit 68,6 Prozent, JA gesagt zum Klimaschutz-Artikel der Kantonsverfassung. Er verpflichtet den Kanton und die Gemeinden, sich «aktiv» einzusetzen «für die Begrenzung der Klimaveränderung und deren nachteiliger Auswirkungen» und ihren «erforderlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität bis 2050» zu leisten. In den umfangreichen Auflageakten wird aber kein Wort über die Auswirkungen des Baus und des Betriebs des Projekts auf das Klima verloren. Mit einer Einsprache könnte die Gemeinde zumindest verlangen, dass entsprechende Abklärungen nachgeholt und ihre Ergebnisse ausgewiesen werden.

2.) Direkt betroffen sein wird Ittigen durch den Hauptinstallationsplatz an der Länggasse, links nach der Unterführung nach Zollikofen, zum kleineren Teil auch auf dem Boden von Zollikofen (im Besitz des Kantons Bern). In den Unterlagen wird zwar versichert, dass Materialtransporte dorthin und von dort weg grundsätzlich via Autobahn erfolgen sollen, nur das Personal werde die Länggasse für den Arbeitsweg benutzen. Mit ihrer Einsprache sollte die Gemeinde Ittigen verbindliche Garantien verlangen, dass Ittigen durch den Baustellenverkehr und den Ab- und

Zufuhrtransport von riesigen Mengen Aushub- und Baumaterial nicht übermässig belastet wird. (Details zum Hauptinstallationsplatz und zu den Transportmengen finden sich in Mappe 4, Beilage 86, Umweltverträglichkeitsbericht).

3.) Die Unterführung der Länggasse in Richtung Zollikofen soll, wie schon lange versprochen, verbreitert werden, damit auch ein sicherer Fuss- und Veloweg unter der Autobahn hindurch möglich sein wird. In den Auflageakten ist nun zu lesen, dass das Astra die versprochene Verbreiterung nur finanziert, falls zum Zeitpunkt der Auflage des Nationalstrassenausbaus beidseits der Unterführung ein normgemässer Radweg baureif vorliegt (Auflage erfolgt, Landerwerb getätigt) / Das bedeutet konkret: die entsprechende Auflage ist erfolgt und der Landerwerb getätigt. (Mappe 3, Beilage 78: "Kurzer Bericht zum Langsamverkehr", Seiten 8 / 20) Die Frage ist, ob diese Bedingung erfüllt ist, oder noch erfüllt werden kann. Und ob die im erwähnten Bericht seit 2019 diskutierten Fragen vom Astra auch schon mit Zollikofen (und nicht nur mit Ittigen) geklärt worden sind. Mit einer Einsprache sollte die Gemeinde Ittigen zumindest sicherstellen, dass das Uvek / Astra weiterhin die Kosten für die Beseitigung des Engpasses unter der Autobahn übernimmt (unabhängig davon, ob die Autobahn jetzt noch verbreitert wird oder eben besser nicht).

4) . Angesichts der Verkehrszunahme, die dem Projekt und seinen Lärmberechnungen zugrunde liegt, hat Ittigen mehr Verkehrslärm zu befürchten. In den Auflageakten wird die Belastung nur für die Quartiere Kappelisacher, Altikofen und Fischrain, sowie für das Hotel auf der Raststätte Grauholz thematisiert, aber es wird sicher auch in weiteren Wohngebieten weiter weg von der Autobahn mehr Autobahnärm zu hören sein. Im Bericht Lärmschutzkonzept (Mappe 4, Beilage 87) ist zu lesen, dass bei 42 Liegenschaften im Kappelisacker, 60 am Fischrain und 14 in Altikofen Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind und dass deswegen Lärmschutzwände neu erstellt oder erhöht werden müssen. Für das Hotel Grauholz wird eine Lärmschutzwand als unverhältnismässig abgelehnt, so dass es dort Grenzwertüberschreitungen geben wird.

5.) Punkto Veloverkehr wäre die "Planung der Velobahn über das Grauholz gemäss Planung Regionalkonferenz (Schönbühl – Ittigen): Freihalten der benötigten Fläche; Realisation mit dem Ausbau der Autobahn (Weiterführung nach Papiermühle und Worblentalviadukt)" zu priorisieren.

Die SP Ittigen hofft, dass der Gemeinderat seine eigene Sicht noch einmal zu überdenken bereit ist und um nachträglich eine fundierte Einsprache dazu zu verfassen.

PS: Wir werden als SP Ittigen (obwohl nicht Einsprache berechtigt) unsere Einwände trotzdem dem Uvek / Astra zukommen lassen!

Mit freundlichen Grüssen

Vorstand der SP Ittigen

Beat Jurt, Matthias Rinderknecht,
Donny Alberto Scheidegger, Sebastian
Stark, Ursula Wohlgefahr