



Waeber Emanuel, Flechtner Olivier

Zukunft der Autobahn A12 zwischen Düdingen und Thörishaus

Mitunterzeichner: 0

Eingang SGR: 22.06.18

Weitergeleitet SR: *27.06.18

Begehren und Begründung

Mit vorliegendem Postulat wird der Staatsrat eingeladen, dem Grossen Rat einen detaillierten Bericht über die Zukunft des Autobahnstückes A12 zwischen Düdingen und Thörishaus vorzulegen und gegebenenfalls entsprechende Anträge zu formulieren.

Am 27. September 1973 wurde der 14,3 Kilometer lange Autobahnabschnitt zwischen Düdingen und Flamatt mit Gesamtkosten in der Höhe von 84,7 Millionen Franken eröffnet. Bereits in den Jahren 1993 bis 1997 wurde die Autobahnbrücke Flamatt für rund 19 Millionen Franken saniert. Dreissig Jahre nach der Eröffnung wurde das Teilstück ab 2003 für 86,5 Millionen Franken saniert. Mit seiner Anfrage (QA 3417.11) vom 28. Oktober 2011 gelangte der damalige Grossrat Daniel Brunner an den Staatsrat und erkundigte sich über die Zukunft der Autobahnbrücke Flamatt. In seiner Antwort führte der Staatsrat aus, dass es nicht Sache des Staatsrats sei, den Zustand des Bauwerks zu beurteilen, da dieses im Eigentum des Bundes sei. Gleichzeitig schloss er Gespräche mit dem ASTRA über ein neues Trasse zu einem späteren Zeitpunkt nicht aus.

Mit dieser Antwort blendete der Staatsrat aus, dass es bei dieser Frage nicht nur um den baulichen Zustand des Viadukts und die Kosten einer Sanierung oder neuen Streckenführung geht. Vielmehr ist damit auch die Frage verbunden, welche anderen verkehrspolitischen Strategien je nach Variante auf kantonaler Ebene ermöglicht oder eben verunmöglicht werden. Die Frage der Streckenführung ist somit nicht nur unter dem Blickwinkel der Zuständigkeit des Bundes zu betrachten, sondern vielmehr anhand der Auswirkungen auf die langfristige Entwicklung des Kantons und insbesondere des Sensebezirks. Und zu guter Letzt darf nicht unterschätzt werden, welche Einflüsse dies auf die Lebensqualität der Bevölkerung in Düdingen, Flamatt und auf dem Gebiet des unteren Sensebezirks hat.

Nicht zuletzt vor diesem Hintergrund hatte der Generalrat von Wünnewil-Flamatt im Dezember 2012 eine Resolution an den Staatsrat überreicht – ohne dass dies jedoch zu einem wesentlich anderen Ergebnis geführt hätte.

Im Vergleich hierzu erstaunt es, dass ein Halbkanton wie Obwalden es schafft, die Orte Sarnen, Sachseln und Giswil dank dem Autobahnstück der A8 zu umfahren. Auch wenn es sich zum Teil um Autostrassen handelt, gebührt den zuständigen Volksvertretern in Bern Respekt, und es stellt sich die Frage, weshalb der Staatsrat nicht schon früher über unsere Vertreterinnen und Vertreter in den eidgenössischen Räten vergleichbare Abklärungen veranlasst hat.

Wenn tatsächlich im Jahr 2025 erste Sanierungen vorgenommen werden, dann steht die Planung mittlerweile unmittelbar bevor. Es ist also dringend, sich die Frage zu stellen, ob diese Variante tatsächlich die sinnvollste ist. Mit dem bevorstehenden Bevölkerungswachstum ist davon auszugehen, dass selbst bei einer Verlagerung eines Grossteils der Pendlerströme auf den öffentlichen Verkehr der Individualverkehr entlang der Verkehrsachse Bern-Freiburg weiter zunehmen wird. Damit wird auch die Verkehrsbelastung in Düdingen und Flamatt sowie den weiteren Ortschaften entlang dieser Achse weiter zunehmen. Hinzu kommt, dass sich mit dem

*Beginn der Frist für die Antwort des Staatsrats (5 Monate).

überarbeiteten kantonalen Richtplan verschiedene Möglichkeiten ergeben, diese Problematik proaktiv und nachhaltig anzugehen, insbesondere im Zusammenhang mit der Variante einer neuen Ausfahrt in Fillistorf/Frieseneit.

Unabhängig der Frage, welche Variante bevorzugt wird, ist somit eine Ausgangslage geschaffen worden, in welcher es sinnvoll erscheint, alle Varianten sachlich miteinander vergleichen zu können. Nur so verfügt der Kanton über eine gute und vollständige Grundlage, um zu entscheiden, welches Projekt auch gegenüber dem ASTRA langfristig vorangetrieben werden soll. Dies bedingt aber auch, dass abgeschätzt werden kann, welche Kosten mit den verschiedenen Varianten verbunden wären – und letztlich muss auch die Frage beantwortet werden können, ob es für den Kanton tatsächlich interessanter ist, wenn das ASTRA in der zweiten Hälfte des nächsten Jahrzehnt das Viadukt saniert, anstatt eine neue Streckenführung anzustreben.

Mit vorliegendem parlamentarischen Vorstoss wird der Staatsrat eingeladen, für nachfolgende Punkte eine Machbarkeitsstudie mit Kostenkalkulation in Zusammenarbeit mit dem Bund und dem Kanton Bern, der für die Region Thörishaus eine Autobahnüberdeckung plant, vorzunehmen:

1. Ausbau des bestehenden Rastplatzes der Autobahn A12 in Fillistorf zu einer Ein- und Ausfahrt (Ableitung des Verkehrs nach Norden und Süden).
2. Unterirdische Führung der Autobahn A12 ab Fuchslochrain (596 m ü. M.) bis Oberflamatt (550 m ü. M.) und Rückbau des derzeit bestehenden oberirdischen Teilstücks in eine Landwirtschaftszone.
3. Untertunnelung der bestehenden Ein- und Ausfahrt der Autobahn in Flamatt.
4. Erstellung eines Zubringertunnels für den Strassenverkehr aus dem Sense-Oberland über einen Tunnel zwischen Ried und Fillistorf mit einer Länge von ca. 3 Kilometern zwecks Entlastung des Durchgangsverkehrs in Düdingen und Schmitten.
5. Abschätzung der Auswirkungen der möglichen Varianten auf die Verkehrsflüsse in Flamatt, Schmitten und Düdingen und soweit möglich auch in Neueneegg.

—