

**1702 Motion (Hansueli Pestalozzi, Grüne und Toni Eder, CVP) "Autobahnüberbauung Wangental"**

Beantwortung und Abschreibung; Direktion Planung und Verkehr

**Vorstosstext**

**Antrag**

1. Bei den weiteren Planungsschritten im Rahmen der Zentrumsplanung Niederwangen ist sicherzustellen, dass eine Autobahn- bzw. Eisenbahnüberbauung oder -Überdeckung in Zukunft nicht verunmöglicht wird.
2. Weitere mögliche Autobahn- bzw. Eisenbahnüberbauungen im Wangental sind zu prüfen und deren Machbarkeit abzuklären.

**Begründung:**

Im revidierten Baugesetz des Kantons Bern wird - als Gegenvorschlag zur "Kulturlandinitiative" - der Schutz des Kulturlandes und der Fruchtfolgefleichen deutlich verstärkt (Art. 8a ff rev.BauG)<sup>1</sup>. Es wird also schwieriger werden auf der "grünen Wiese" zu bauen; der Druck zur inneren Verdichtung nimmt zu. Der Bau von Wohnungen und Gewerberäumen wird sich in Zukunft deutlich stärker auf bereits überbaute und versiegelte Flächen konzentrieren müssen.

Autobahnen und Eisenbahnen stellen flächenmässig grosse Areale dar, die durch eine Überbauung doppelt genutzt werden können. Mit einer Überbauung von Verkehrsflächen in Zentrumsnähe wird gleichzeitig das Lärmproblem entschärft und die Zerschneidung der Siedlungsstruktur kann rückgängig gemacht werden. Wenn es ausserdem gelingt, auf den Autobahn- bzw. Eisenbahnflächen eine dichte Wohn- oder Gewerbenutzung zu etablieren, können die Mehrkosten der Überdeckung teilweise oder ganz finanziert werden. Anstatt Landkosten fallen die Kosten für die Überdeckung der Verkehrsinfrastruktur an.

Im Rahmen der Testplanung "Neues Zentrum Niederwangen" war für die Planerteams eine Autobahnüberbauung kein Thema. Eine solche wurde bei der Aufgabenstellung auch nicht explizit verlangt, obwohl im gültigen Richtplan ausdrücklich gefordert wird: "Bahn- und Autobahnüberdeckung(en) sind sorgfältig zu prüfen" (Massnahmeblatt S1/S3-07-03). Diese Prüfung ist nicht erfolgt.

Im Moment sind zusätzliche Wohnungen und Gewerberäume auf der Auto- bzw. Eisenbahn in Niederwangen nicht vordringlich, da aktuell im Ried und in naher Zukunft auch im Zentrum eine genügend starke Siedlungsentwicklung stattfindet. Wichtig ist aber, dass eine mögliche Autobahn- bzw. Eisenbahnüberbauung mittel- und langfristig nicht durch die aktuelle Zentrumsentwicklung verunmöglicht wird, sondern als Option für die Zukunft planerisch offen gehalten wird. Die entsprechenden raumplanerischen Massnahmen sind im Rahmen der weiteren Planungsschritte vorzusehen, aber ohne den Gesamtprozess zu behindern.

Im gleichen Sinn sollen mögliche Autobahn- bzw. Eisenbahnüberbauungen in Oberwangen und in Thörishaus geprüft werden und deren Machbarkeit abgeschätzt werden, damit diese Flächen bei weiterem Baulandbedarf im Wangental als Alternative zur Verfügung stehen.

---

<sup>1</sup> Das revidierte Baugesetzes wird im ersten Quartal 2017 in Kraft gesetzt.

## **Eingereicht**

16. Januar 2017

## **Unterschrieben von 24 Parlamentsmitgliedern**

Hansueli Pestalozzi, Toni Eder, Iris Widmer, Elena Ackermann, Casimir von Arx, Barbara Thür, Christian Roth, Vanda Descombes, Hansueli Kropf, Christina Aebischer, Anita Moser, Mathias Rickli, Katja Niederhauser, Erica Kobel-Ippen, Thomas Marti, Bernhard Zaugg, Arlette Stauffer, Thomas Frey, Andreas Lanz, Bruno Ineichen, Ueli Witschi, Heinz Nacht, Werner Thut, Bruno Schmucki

## **Antwort des Gemeinderates**

### *Situation in Niederwangen*

Im Programm zur Testplanung „Neues Zentrum Niederwangen“ wurde darauf hingewiesen, dass eine Überdeckung der Autobahn zu prüfen sei. Während dem Workshop–Verfahren wurde eine Überbauung der Verkehrsachsen frühzeitig thematisiert und eingehend erörtert. Dabei haben sämtliche Projektteams sowie das gesamte Begleitgremium, inklusive der externen Experten, aufgrund der außerordentlich hohen Kosten und des heute nicht lösbaren Planungskonflikts (Ausbaureserven ASTRA und SBB) die Idee deutlich verworfen. Der einstimmige Entscheid des Begleitgremiums zur Testplanung wie auch die positiven Rückmeldungen der lokalen Interessenvertreter verdeutlichen die hohe Akzeptanz der Bestvariante aus der Testplanung. Das nun vorliegende städtebauliche Konzept soll in einem nächsten Schritt zur öffentlichen Mitwirkung gebracht werden.

### *Prüfung weiterer Standorte*

Das Potenzial zur Steigerung der Wohn- und Aufenthaltsqualität, durch Überbauungen der Autobahn in dicht besiedelten Abschnitten, wurde bereits im Richtplan Raumentwicklung (RP REGG) aufgegriffen. Die Inhalte der Motion entsprechen daher generell der planerischen Grundhaltung der Gemeinde. Bei der Prüfung der Machbarkeit (nach ersten Abklärungen zur Motion Autobahnüberbauung 1990) wurde bestätigt, dass die Gemeinde nur über begrenzte Einflussmöglichkeiten verfügt. Die Nationalstrassen befinden sich im Eigentum des Bundes, der mit den gesetzlichen Bestimmungen über Betrieb, Unterhalt und Finanzierung bestimmt. Nebst hochanspruchsvollen bautechnischen Herausforderungen müssen auch die zukünftige Raumsicherung für den Streckenausbau von SBB und ASTRA berücksichtigt werden. Die daraus resultierenden Realisierungs- und Unterhaltskosten und die damit verbundenen Risiken sind für Investoren in den Lageklassen des Wangentals noch nicht tragbar.

## **Rechtliche Situation**

«Der Eigentümer (die Schweizerische Eidgenossenschaft) ist vollumfänglich schadlos zu halten», so die grundlegende Aussage des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen. Konkret bedeutet dies, dass mögliche Bauträgerschaften sämtliche Kosten einer Mehrfachnutzung übernehmen müssen. Zudem ist genügend Raum für den Weiterausbau der Autobahn offen lassen (in Kombination mit den Ausbauoptionen der Bahn eine fast unlösbare Aufgabe!). Weiter darf der Verkehr auch während der Bauphase nicht gross beeinträchtigt werden. Zudem sind sämtliche Betriebs- und Unterhaltskosten der Überdeckung, welche die Erneuerungskosten mit einschliessen, über die gesamte Lebens-/Nutzungsdauer durch die Projektverursacher zu tragen. Diese Sachlage hat sich in der Besprechung mit dem ASTRA zur Testplanung bestätigt. Die Lärmschutzverordnung LSV des Bundes besagt, dass die bei der Erstellung der Verkehrsanlagen betroffenen Gebiete vor Lärmbeeinträchtigung zu schützen sind. Sowohl die Nationalstrasse -als Hauptimmissionsquelle- wie auch die Bahn werden durch die Sachpläne des Bundes vorgegeben.

Auf kommunaler Stufe besteht daher nur eine beschränkte Möglichkeit zur Einflussnahme auf die Ausgestaltung der durch den Bund und den Kanton vorgegebenen Infrastrukturanlagen.

### **Bauliche und finanzielle Aspekte**

Erhöhen sich aufgrund von raumplanerischen Massnahmen nachfolgend die Anforderungen an den Lärmschutz, sind die projektverursachenden Instanzen die Kostenträger für allfällige Massnahmen. Im Zusammenhang mit den hohen technischen Anforderungen an Bauten entlang/ über diesen Verkehrsachsen, erwachsen selbst bei idealen Bedingungen hohe Kosten: Gemäss Erfahrungswerte des Bundes (ASTRA/ BWO) liegen die Kosten für eine 6-spurige Überdeckung bei rund Fr. 100'000.- pro Laufmeter. Bei einer Korridorbreite von insgesamt 30 bis 35 Meter liegen die Realisierungskosten bei mindestens 3000.- pro Quadratmeter. Vergleicht man diese Kosten mit in diesen Lagen üblichen Landpreisen stellt man unschwer fest, dass die Tragbarkeit mit einer Differenz von rund drei bis vier Mal höheren Kosten pro Quadratmeter, kaum zu erreichen ist. Realistisch betrachtet muss zudem davon ausgegangen werden, dass aufgrund der unmittelbar angrenzenden Bahnanlage sowie der anspruchsvollen Situation durch Baugrund und Topografie nicht von idealen Bedingungen auszugehen ist und die Erstellungskosten mit einem entsprechenden Faktor zu multiplizieren wären. Zu den hohen Realisierungskosten kommt hinzu, dass die aktuelle Gesetzgebung des Bundes besagt, dass der Unterhalt einer durch Drittnutzer bedingten Überbauung sicherzustellen ist.

Von einer Überdeckung der Eisenbahn ist aufgrund des im Vergleich zur Nationalstrasse noch grösseren baulichen Aufwandes abzusehen. Die Berücksichtigung des langfristigen Ausbaus auf eine 3. Geleisachse müsste mitberücksichtigt werden. Damit dürfte es kaum möglich sein, Aufwand und Ertrag in Einklang zu bringen. Die Lärmbelastung durch die Bahn ist im Vergleich zur Nationalstrasse von untergeordneter Bedeutung.

### **Ortsbauliche Betrachtung**

Im Zusammenhang mit den hohen Investitionskosten stellt sich unmittelbar die Frage, wie diese amortisiert werden könnten. Wie verschiedene Studien zeigen, bestehen hierzu bereits Beispiele. Diese gehen fast ausnahmslos davon aus, die Kosten durch ein utopisch hohes Nutzungsmass wieder einzuspielen. Betrachtet man die Ortsbaulichen Auswirkungen, wird auch unter dem Aspekt der Innenentwicklung rasch klar, dass die heute durch die Infrastrukturanlagen verursachte Zäsur nicht reduziert würde, sondern diese mit einem Hochbau räumlich noch verstärkt würde. Die einschlägigen Bilder von gebirgeartigen Bebauungsbändern über der Autobahn würden als völlig fremde Eingriffe in die (Siedlungs-) Landschaft wahrgenommen, würden dem RP REGG widersprechen und kaum zur Akzeptanz solcher - im Grundsatz sinnvoller - Ideen beitragen. Eine Überdeckung der Nationalstrasse kann nur zielführend sein, wenn Realisierungs- und Folgekosten minimiert und möglichst auf mehrere Trägerschaften aufgeteilt werden können. Das Ziel, bestehende Narben zu schliessen und getrennte Ortsteile wieder mit einander zu verbinden, lässt sich nur mit einem differenzierten Bebauungsmuster erreichen, das auf den Ort Rücksicht nimmt.

### **Vergleichbare Situationen und Studien**

#### *Studie Bundesamtes für Wohnungswesen (BWO, 2014)*

Das BWO liess das mehr als 1800 km lange Nationalstrassennetz durch ein renommiertes Projektteam, auf raumplanerische, topografische, wohnungsmarktspezifische sowie bau- und verkehrstechnische Kriterien untersuchen. Die Studie zeigt, dass die Überdeckung von Autobahn-teilstücken in Einzelfällen zweckmässig sein kann. Das gesamtschweizerische Potenzial ist jedoch bescheiden, und Probleme des Wohnungsmarktes können damit nicht behoben werden. Die Untersuchung identifiziert 98 Streckenabschnitte von jeweils 500 m Länge, die sich grundsätzlich für eine Überdeckung und Mehrfachnutzung für Wohnzwecke anbieten. In wirtschaftlicher Hinsicht ist dabei allerdings mit sehr hohen Fixkosten zu rechnen. Diese resultieren aus dem Bau der Überdeckung bei uneingeschränktem Betrieb des jeweiligen Autobahnabschnitts und aus Abgeltungen an den Bund.

Kostentreibend wirken zudem die überdurchschnittlich langen Planungs- und Ausführungsfristen, mit denen bei solch komplexen Bauvorhaben zu rechnen ist. Bei rund der Hälfte der identifizierten Standorte müsste daher eine unrealistisch hohe Dichte realisiert werden, um die Kosten der Überdeckung und der Wohnungen über die Mieterträge zu finanzieren. Untersucht wurde auch der Teilabschnitt Niederwangen, welcher jedoch aufgrund der äusseren Rahmenbedingungen nur mit tiefem Potenzial eingestuft und daher als nicht tragfähig erachtet wird.

### **Empfehlungen für das weitere Vorgehen**

Aus Sicht des Gemeinderates ist eine Überbauung mit Wohn- und Arbeitsnutzung heute nicht realistisch. Die umfassenden bautechnischen Vorgaben betreffend Sicherheit und lebenslangem Unterhalt, der durch die Projektverursacher zu tragen ist, kann kaum in Wert gesetzt werden. Um dennoch in Sachen Wohn- und Lebensqualität einen Schritt weiter zu kommen, sollte der Fokus im weiteren Prozess der Raumentwicklung im Wangental primär beim Lärmschutz liegen. Es gilt Lösungen zu finden, die bezahlbar und damit realisierbar sind, wie beispielsweise eine Überdeckung mit einer Leichtkonstruktion, mit solarem Energiegewinn und begrünter Aussenhaut.

Mit den städtebaulichen Vorgaben der neuen Zone mit Planungspflicht ZPP 7/2 „Station Niederwangen“ wird eine spätere Überbauung der Autobahn nicht verunmöglicht. Um eine räumlich und funktional ansprechende Lösung ermöglichen zu können, ist das angrenzende Terrain der SBB ohne Überdeckung zu planen. Dadurch bleibt genügend Spielraum für den Ausbau der S-Bahnhaltestelle und der Terrainsprung von Niederwangen Dorf zum Bahnhofplatz kann räumlich abgestuft werden. Auch der langfristig geplante Ausbau der Gleisachsen bleibt so weiterhin möglich, da die Interessenlinie der SBB aus Seite Stadtbach liegt.

### **Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Die Motion wird als Postulat erheblich erklärt.
2. Das Postulat wird abgeschrieben.

Köniz, 5. Juli 2017

Der Gemeinderat

Beilage

1702 Motion "Autobahnüberbauung Wangental": Formelle Prüfung



Gemeinde  
**Köniz**

Der Gemeindeschreiber

Landorfstrasse 1  
3098 Köniz

T 031 970 91 11  
www.koeniz.ch

Cornelia Rauch  
Stv. Gemeindeschreiberin

T 031 970 92 02  
cornelia.rauch@koeniz.ch

Köniz, 31. Januar 2017 rc

**1702 Motion (Hansueli Pestalozzi, Grüne und Toni Eder, CVP) "Autobahnüberbauung Wangental"**

**Formelle Prüfung der Motion**

Gemäss der gemeinderätlichen Weisung HA 11 prüft der Gemeindeschreiber, ob der Gegenstand von eingereichten Motionen im ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates liegt. In diesem Fall käme einer Motion der Charakter einer Richtlinie zu.

Die reglementarische Grundlage in Art. 53 Abs. 1 des Geschäftsreglements des Parlamentes:

Eine Motion verpflichtet den Gemeinderat, einen bestimmten Beschlusses- oder Reglementsentwurf vorzulegen oder eine Massnahme zu treffen. Soweit der Gegenstand der Motion in der ausschliesslichen Kompetenz des Gemeinderates liegt, kommt ihr der Charakter einer Richtlinie zu.

Mit der vorliegenden Motion wird der Gemeinderat beauftragt:

1. bei den weiteren Planungsschritten im Rahmen der Zentrumsplanung Niederwangen sicherzustellen, dass eine Autobahn- bzw. Eisenbahnüberbauung oder -überdeckung in Zukunft nicht verunmöglicht wird.
2. weitere mögliche Autobahn- bzw. Eisenbahnüberbauungen im Wangental zu prüfen und deren Machbarkeit abzuklären.

Gemäss Art. 48 lit. a GO beschliesst das Parlament einmalige Ausgaben über CHF 200'000 bis 2 Millionen Franken und gemäss Art. 48 lit. b GO jährlich wiederkehrende Ausgaben über CHF 60'000 bis 1 Million Franken.

Für die umfassenden Abklärungen und die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie müsste gemäss der zuständigen Fachabteilung ein interdisziplinäres Planungsteam eingesetzt werden. Die Ausgaben sind nicht genau abschätzbar, lösen aber voraussichtlich Kosten in der Höhe aus, welche in die Zuständigkeit des Parlamentes fallen.

Fazit: Mit der Erheblicherklärung dieser Motion erteilt das Parlament dem Gemeinderat einen verpflichtenden Auftrag.

Cornelia Rauch  
Stv. Gemeindeschreiberin