

## Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 085-2018  
Vorstossart: Motion  
Richtlinienmotion:   
Geschäftsnummer: 2018.RRGR.275

Eingereicht am: 26.04.2018

Fraktionsvorstoss: Nein  
Kommissionsvorstoss: Nein  
Eingereicht von: Zimmermann (Frutigen) (Sprecher/in)  
Knutti (Weissenburg, SVP)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja  
Dringlichkeit gewährt: Nein 07.06.2018

RRB-Nr.: 1044/2018 vom 17. Oktober 2018  
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion  
Klassifizierung: Nicht klassifiziert  
Antrag Regierungsrat: **Ablehnung**



### Planungskredit für die Umfahrungsstrasse Frutigen Richtung Adelboden

---

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. für die Umfahrungsstrasse Frutigen Richtung Adelboden im Finanzplan 2019 einen Planungskredit aufzunehmen
2. das Bauprojekt im Strassenbauprogramm 2021-2024 aufzunehmen und raschmöglichst zu realisieren

Begründung:

Der Autoverkehr in Frutigen Richtung Adelboden sowie der eigene Gemeindeverkehr nehmen jährlich zu, und die Durchfahrt durch Frutigen wird durch diese Mehrbelastung immer prekärer.

Die Pendlerströme und der Touristikverkehr sind in den letzten 10 Jahren um rund 20 Prozent angestiegen, vermehrtes Verkehrsaufkommen wird auch in Zukunft erwartet.

In der Korridorstudie «Verkehrsentlastung Kandertal» von 1999 wird von einer möglichen Realisierung einer Umfahrung Frutigen in Richtung Adelboden bis 2014 ausgegangen.

Drei mögliche Korridore sind in der Ortsplanung Frutigen für die Umfahrung in Richtung Adelboden ausgeschieden.

Auf die Motion vom 31. März 2008 durch die beiden Grossräte Hans Röstli und Hans Schmid hin hat der Regierungsrat am 3. April 2008 in Aussicht gestellt, das Vorprojekt in das Strassenbau-

programm 2009-2012 aufzunehmen mit Projektbeginn 2012 und die dazu nötigen finanziellen Mittel von rund 500 000 Franken im Finanzplan ab 2012 einzustellen. Ein Baubeginn wird nicht vor 2018 in Aussicht gestellt.

Das Jahr 2018 ist inzwischen da. Im aktuellen Finanzplan ist noch immer kein Planungskredit vorgesehen, und der Baubeginn ist in weiter Ferne.

Frutigen mit fast 7000 Einwohnern Hauptbezirksort im Frutigtal sowie Adelboden als wichtige Tourismusdestination warten seit 20 Jahren auf eine Verkehrsentslastung durch das Dorfzentrum. Um den Verkehr zu beruhigen, wird derzeit vom Kanton auf der Kantonsstrasse auf einer Länge von ca. 800 Metern eine 30er-Zone geplant. Dies ist definitiv keine Lösung für die Erschliessung einer wichtigen Tourismusdestination im Berner Oberland.

Begründung der Dringlichkeit: Aufgrund der in Frutigen derzeit laufenden Diskussionen zu Tempo 30 wird Dringlichkeit verlangt.

### **Antwort des Regierungsrates**

Die Motionäre verlangen die sofortige Anhandnahme der Planungsarbeiten für eine neue Umfahrungsstrasse Frutigen Richtung Adelboden. Der Regierungsrat lehnt dies ab, weil die Umfahrungsstrasse nicht nötig ist, heute nochmals deutlich mehr als die 1999 in einer Studie grob errechneten 70 Mio. Franken kosten würde und wertvolles Kulturland verloren ginge.

Heute besteht östlich von Frutigen eine Umfahrung, auf der täglich im Durchschnitt rund 14'500 Fahrzeuge (DTV) verkehren. Die von dieser Umfahrung nach Adelboden abzweigende Hauptstrasse weist im Zentrum von Frutigen einen DTV von ca. 9'300 Fahrzeugen auf. Oberhalb von Frutigen beträgt der DTV auf der Hauptstrasse Richtung Adelboden noch 4'000 Fahrzeuge. Da ein Teil dieser 4'000 Fahrzeuge von Frutigen kommt oder dorthin fährt, würde eine zusätzliche Umfahrung in Richtung Adelboden täglich im Durchschnitt lediglich von deutlich weniger als 4'000 Fahrzeugen benutzt. Das Verkehrsaufkommen auf der Hauptstrasse im Zentrum von Frutigen könnte demnach mit einer neuen Umfahrung nur um etwa ein Drittel reduziert werden.

Obwohl der touristische Verkehr von und nach Adelboden an den Spitzenwochenenden die Umfahrung nutzen und das Dorf nicht zusätzlich belasten würde, blieben die auch im Alltag auftretenden Verkehrssicherheits- und Verträglichkeitsprobleme auf der Hauptstrasse wegen der vergleichsweise geringen Entlastung durch die Umfahrung bestehen. Deshalb ist es zielführender, diese Defizite durch eine weitreichende, bauliche Sanierung und Umgestaltung der Hauptstrasse zu beheben. Dafür wurde bereits ein Projekt erarbeitet, das im Frühjahr 2018 öffentlich auflag. Die Kosten zulasten Kanton werden auf über 8 Mio. Franken veranschlagt. Das Erscheinungsbild des ganzen Strassenraums wird nach Abschluss des Projekts zeitgemäss und dem Dorf angepasst sein.

Eine weitere Umfahrung Frutigen hätte hingegen ein sehr ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis. Kostenmässig vergleichbare Grossprojekte, wie die Umfahrung Wilderswil oder der Bypass Thun Nord, haben eine deutlich grössere Wirkung. So dürfte die Umfahrung Wilderswil täglich von ca. 7'000 Fahrzeugen benutzt werden. Der Bypass Thun Nord weist selbst ohne flankierende Massnahmen bereits ein Aufkommen von über 10'000 Fahrzeugen auf. Zudem erschliessen beide Projekte wichtige Gewerbezone (Wilderswil, Bypass) und kantonale Entwicklungsschwerpunkte (Bypass). Die in den nächsten Jahren für den Kantonsstrassenbau verfügbaren finanziellen Mittel

sollen in Projekte mit einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis und in die Substanzerhaltung investiert werden. Deshalb ist die Umfahrung Frutigen im geltenden Strassennetzplan, der die geplanten, strategisch bedeutenden Veränderungen der Kantonsstrassen bis ins Jahr 2029 aufzeigt, nicht enthalten.

Zu den Ziffern im Einzelnen

1. Weil aus heutiger Sicht die Verhältnismässigkeit einer neuen Umfahrungsstrasse Frutigen Richtung Adelboden nicht gegeben ist, braucht dafür kein Planungskredit in den Finanzplan 2019 eingestellt zu werden. Gegenüber den Gegebenheiten im Zeitpunkt der Beantwortung der zitierten Motion Röstli 081-2008 hat sich die Situation im Übrigen insofern geändert, als im Zonenplan von Frutigen 2011 verbindliche Freihaltezonen für die grundsätzlich noch in Frage kommenden Varianten einer Umfahrung in Richtung Adelboden ausgeschieden wurden. Damit wurde dem Anliegen der als Postulat überwiesenen Motion, mögliche Linienführungen zu sichern, entsprochen, ohne dass ein Vorprojekt für die Umfahrung ausgearbeitet werden musste.
2. Seit Inkrafttreten des aktuellen Strassengesetzes per 2009 werden anstelle der früheren Strassenbauprogramme jeweils alle acht Jahre Strassennetzpläne verabschiedet, die als Grundlage für die vierjährigen Investitionsrahmenkredite Strasse (aktuell 2018–2021) gelten. Während der Regierungsrat für den Erlass der Strassennetzpläne zuständig ist, obliegt die Bewilligung der Investitionsrahmenkredite dem Grossen Rat. Im geltenden Strassennetzplan 2014–2029, ist die Umfahrung Frutigen nicht enthalten. Der Regierungsrat wird die Bedürfnisse nach Projekten von strategischer Bedeutung bei der Vorbereitung des neuen Strassennetzplans 2022–2037 erneut beurteilen und seinen Beschluss dem Grossen Rat zur Kenntnis bringen. Unabhängig vom nächsten Strassennetzplan kann allerdings eine Aufnahme des Umfahrungsprojekts Frutigen in den Investitionsrahmenkredit Strasse 2022–2025 nicht in Frage kommen, weil das Strassengesetz für so grosse Projekte mit einer wesentlichen Kapazitätssteigerung Objektkredite vorschreibt.

Verteiler

- Grosser Rat