

BVE
Leiter Fachstelle Gesamtmobilität
Dr. U. Seewer
Reiterstrasse 11
3011 Bern

Per mail: ulrich.seewer@bve.be.ch
15. August 2008

g Mitwirkung ZMB Bern, Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir im Rahmen des laufenden Mitwirkungsverfahrens zur Zweckmässigkeitsbeurteilung Bern, bestehend aus der ZMB Bern Süd und der ZMB Bern HLS, Stellung. Unsere Mitwirkung stützt sich in mehreren Punkten auf die Mitwirkung des VCS.

1. Grundsätzliches

Das Verfahren der Zweckmässigkeitsbeurteilung erachten wir grundsätzlich als taugliches Instrument zur transparenten Herleitung einer Variantenwahl. Gewisse Vorbehalte bleiben aus unserer Sicht bezüglich den Wachstumsprognosen beim motorisierten Individualverkehr.

2. Situationsanalyse

Wir teilen die Einschätzung bezüglich der Kapazitätsprobleme im öffentlichen Verkehr.

Bezüglich der HLS stellen wir fest, dass eines der zu bewältigenden Probleme die Sanierung bestehender Brücken darstellt. Als weiteres Problem wird das Abfliessen des Verkehrs bei Störungen auf der Autobahn erwähnt. Drittens wird auf die starke Auslastung der HLS im Osten und Norden der Stadt hingewiesen. Gemäss Fig. 6, S. 24 ist der Auslastungsgrad auf dem Abschnitt südlich von Muri, im Bereich Ostring und auf dem Felsenauviadukt sehr hoch. Auf S. 25 ist zu lesen, dass es sich bei „nur rund 20-30% des Verkehrs auf den HLS in der Region Bern (...) um Transitverkehr“ handle. Der überwiegende Anteil des Verkehrs von mehr als 70% auf den HLS besteht somit aus Ziel- und Quellverkehr aus dem Umland ins Regionszentrum.

Für den Referenzzeitpunkt 2030 wird eine Zunahme der Fahrten des MiV gegenüber 2005 um 13% prognostiziert, die Prognose für die Verkehrsleistung des MiV beträgt +16%.

Im öV betragen die Prognosewerte +37% bei den Fahrten bzw. +42% bei der Fahrleistung.

Insgesamt wird, aufgrund der „strukturellen“ Entwicklung in den kommenden 20 Jahren, mit einer massiven Zunahme der Mobilität gerechnet. Dank nachfrageleitender Massnahmen kann das MiV-Wachstum um 4 bis 7% reduziert werden.

Gemäss Aussage auf S. 36 führt dieses Wachstum dazu, dass vor allem auf der A6 im Bereich Wankdorf bis Muri mit regelmässigen Staus zu rechnen sei. Als „staugefährdet“ wird die Nordwest-Verbindung (Felsenauviadukt, Grauholz) auf der A1 bezeichnet.

Fazit: Aus unserer Sicht ist es fragwürdig, für das Jahr 2030 mit einem gegenüber heute rund 15% höheren MiV-Volumen zu rechnen, auch wenn sich dieser Wert aus den Modellen und den Strukturdaten ergibt. Wie ausgewiesen wird, lässt sich das Wachstum durch nachfrageleitende Massnahmen beeinflussen. Aus Umweltüberlegungen sollte dies in wesentlich grösserer Masse geschehen als heute vorgesehen. Die weiter steigenden Energiekosten könnten dazu führen, dass sich eine zusätzliche Verlagerung vom MiV zum öV ergeben könnte.

Insgesamt erachten wir die MiV-Wachstumsprognosen als eher zu hoch. Die ausgewiesenen 70-80% regionaler Verkehr müssen zwingend durch nachfrageleitende Massnahmen beeinflusst werden.

3. ZMB Bern Süd

Wir unterstützen die Bestvariante „S+T“. Sie überzeugt durch die Kompatibilität mit dem bestehenden System (Tram, S-Bahn), die Etappierungsmöglichkeit und die Lösungsneutralität bezüglich des Ausbaus des Bahnhofs Bern. Die Kosten von Fr. 750 Mio. sind sowohl im Vergleich zu andern öV-Varianten, als auch im Vergleich zu den Ausbauvarianten für das Autobahnnetz geradezu als bescheiden zu bezeichnen. Mit einem Wert von ca. 5 hat die Variante S+T auch ein ausgezeichnetes Kosten-Nutzenverhältnis.

Fazit: Die Grünen Kt. BE unterstützen die vorgeschlagene **Variante S+T**, d.h. den Ausbau der S-Bahn zwischen Bern und Köniz, die Umstellung der Buslinie 10 auf Tram, sowie die Verlängerung der Tramlinie 9 bis Kleinwabern. Angesichts der bestehenden Kapazitätsprobleme auf der Linie 10 (und zwar sowohl auf dem Ast Ostermündigen als auch auf dem Ast Köniz/Schliern) und der sehr

guten Werte der Kosten-Nutzen-Analyse erachten wir eine schnelle Umsetzung dieses Projekts als nötig.

Noch wenig konkret erscheint uns der postulierte Ausbau des Langsamverkehrsnetzes. Hier muss in den kommenden Projektphasen aufgezeigt werden, wie dieses wichtige Potential ausgeschöpft werden kann, insbesondere auch durch eine optimale Verknüpfung des Fuss- und Velonetzes mit den bestehenden und neuen Haltestellen des öV.

4. ZMB Bern HLS

Wie die Kosten-Nutzenberechnung (S. 77) zeigt, erreicht keine der dokumentierten Varianten einen Wert grösser 1. Die Schlussfolgerung müsste daher sein, auf einen Ausbau zu verzichten. Leider wird diese Variante (Nullvariante, kein Ausbau) nicht dargestellt, auch „Variante 1 c (Bestand)“ ist eine Ausbaulariante mit u.a. einem zusätzlichen Felsenuiadukt.

Variante 13+ führt (wie auch andere Varianten) sogar zu einer (leichten) „Rückverlagerung“ vom öV auf den MiV!

Bei der als Bestlösung ausgewiesenen Variante 13+ wird für den Tunnel Weyermannshaus – Grauholz eine Belastung von über 60'000 Fz/Tag prognostiziert, für den Felsenuiadukt wird mit noch rund 60'000 Fz/Tag gerechnet. Gemäss S. 102 soll es sich bei rund der Hälfte des Verkehrs im neuen Tunnel um Transitverkehr handeln, d.h. bei rund 30'000 Fahrten. Der Verlagerungseffekt des Ostring-Tunnels erscheint uns plausibel, wird durch diesen By-Pass doch der Stadtanschluss Ostring umfahren. Die Grünen attestieren, dass der By-Pass Ost im Sinne einer «Stadtrepatur» die Aufwertung eines heute massiv belasteten Quartiers erlaubt, welches heute durch die Autobahn im wahrsten Sinn des Wortes entzwei geschnitten wird. Allerdings erscheint uns die prognostizierte Restbelastung auf dem rückgebauten Abschnitt der A6 von 20'000 Fz/Tag sehr hoch für eine innerstädtische Strasse. Die Belastung sollte mit verkehrlenkenden Massnahmen noch vermindert und mit verkehrsberuhigenden Massnahmen stadt- und umweltverträglicher gestaltet werden.

Diese „Bestvariante“ 13+ kostet nahezu Fr. 4 Mrd und wird unserer Meinung nach, auch in Anbetracht des schlechten Nutzen-Kostenverhältnisses, schwierig zu realisieren sein.

Fazit: Aus unserer Sicht überzeugt keine der vorgeschlagenen Varianten als Lösung der mittel- bis langfristigen Verkehrsprobleme in der Region Bern. Keine der Lösungen zum Ausbau des Hochleistungs-Strassennetzes im Raum Bern erreicht ein vernünftiges Nutzen-Kostenverhältnis. Auch die „Bestvariante“ mit einem Tunnel zwischen Grauholz und Ausserholligen und einem „By-Pass“ Klee-Zentrum/Ostring kostet Fr. 4 Mrd und wird demzufolge schwierig zu

realisieren sein. Wir teilen aber die Beurteilung, dass es sich bei Variante 13+ um die „am wenigsten schlechte“ Variante handelt, u.a. aufgrund der Aufwertung des Bereichs Ostring. Als Alternative ist zu prüfen, ob die Überdachung der Autobahn weiterzuführen ist.

Schlussfolgerungen

Die Grünen plädieren dafür, zukunftstaugliche Lösungen für die heutigen Verkehrsprobleme zu suchen und zu finden. Dies bedeutet, dass ein weiteres Anwachsen des MiV verhindert werden muss. Ein Kapazitätsausbau bietet hier keinen Lösungsbeitrag, sondern führt im Gegenteil zu einer Attraktivitätssteigerung für den MiV und damit zu einem zusätzlichen Wachstumsschub beim Strassenverkehr.

Die Lösung der Kapazitätsprobleme im öV ist viel dringender als das Stauproblem auf den Autobahnen. Daher muss aus unserer Sicht der Ausbau des öV gegenüber dem Strassenbau klar priorisiert werden.

Dem Ausbau des Langsamverkehrsnetzes muss grössere Bedeutung zugemessen werden. Mit ausgereiften Projekten muss ein ebenbürtiges Standbein zur Lösung der zukünftigen Verkehrsprobleme geschaffen werden.

Unabhängig von allen Massnahmen ist der Lärmschutz ein wichtiges Thema, das in Zukunft ernster genommen werden soll und von Anfang an in die Planung zu integrieren ist.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und hoffen, dass Sie unsere Anregungen bei der weiteren Bearbeitung der Projekte berücksichtigen!

Mit freundlichen Grüssen
GRÜNE KANTON BERN

Rita Haudenschild
Grossrätin Grüne Kanton Bern

Sabine Zaugg
Co-Geschäftsleiterin Grüne Kanton Bern