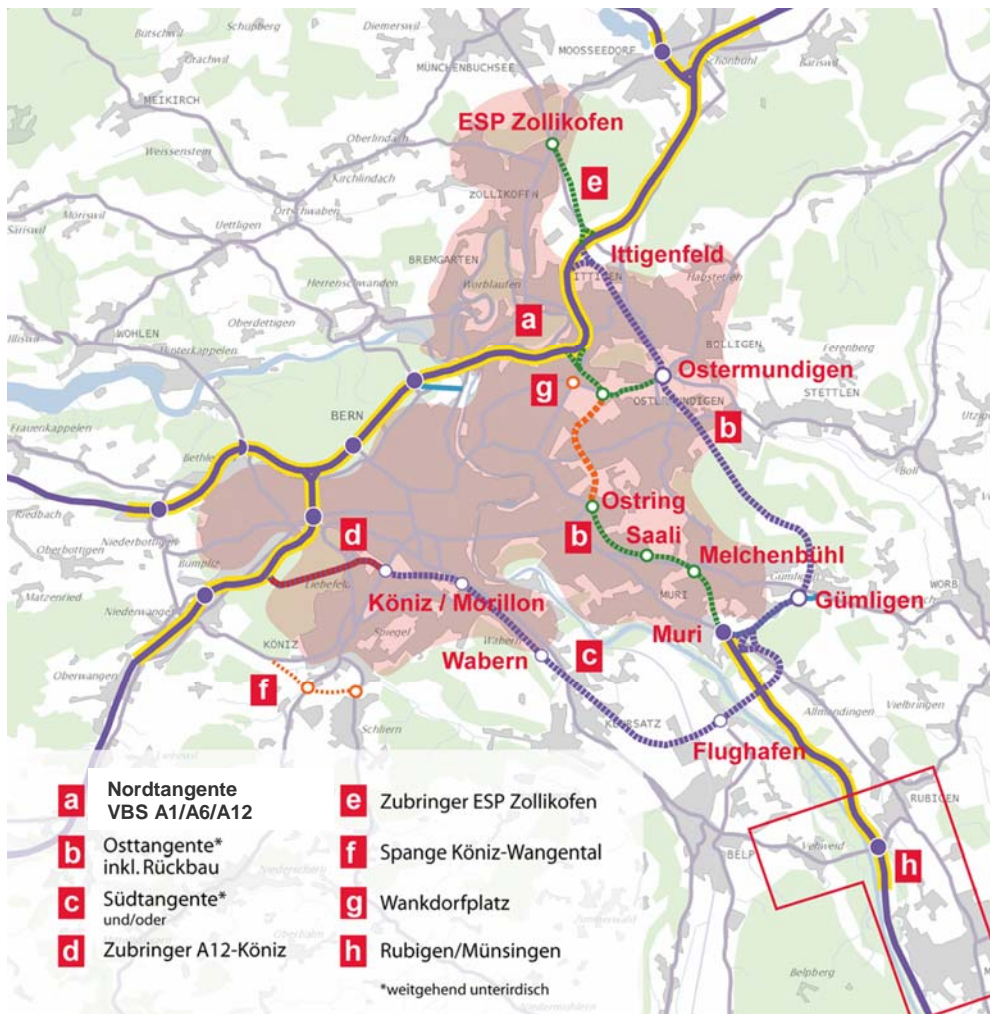


## Agglomeration Bern

### Die Südumfahrung der Stadt: Entscheidend für Erschliessung, Standortqualität und Autobahn-Netzsicherheit ab 2020



Die Studie „Mobilitätsstrategie Agglomeration Bern“ bietet ein Füllhorn von Lösungsmöglichkeiten und Ideen.

#### Langfristige Verkehrspolitik: Ein zentrales Anliegen der Entente Bernoise!

##### Unsere Ziele:

Gemäss den Statuten und den Zielsetzungen der Entente Bernoise befassen wir uns nachhaltig mit der Gestaltung der Standortqualitäten der Stadt, der Agglomeration bis hinaus in die Region und den Kanton.

Die Entente mit ihren zahlreichen Spitzenvertretern der bernischen Wirtschaft hat seit

längerem die neuen Entwicklungen und Meinungsbildung um ein raumgreifendes Agglo-Verkehrssystem aufmerksam verfolgt.

Unser frühzeitiges Engagement: Die Entente begrüsst, dass bereits jetzt alles rechtzeitig vorbereitet wird, die künftigen Verkehrslösungen zu planen, um dann rechtzeitig die möglichen Bundesbeiträge auslösen zu können. – Das ist für die schlussendliche Finanzierung natürlich entscheidend!

Zürich hat sich auf diese Weise ein ganzes S-Bahn-System konzipiert und finanzieren lassen – Bern steht nach dem Volksentscheid 'Tram Bern West' mit leeren Taschen da. - - Na, nun ergeben sich hier vielleicht neue Hoffnungen auf Bundesunterstützung die wahrzunehmen wären.

Die Mitwirkung der Wirtschaft fehlt! Die EB will hier mit dieser Recherche frühzeitig zur Projektentwicklung und Entscheidungsfindung beitragen. Die bisher mitarbeitenden Gruppen sind Behörden, politische Instanzen und Verkehrsexperten. – Es fehlen die Vertreter der Wirtschaft! Das entspricht leider dem allgemeinen Vorgehen der Behörden und der Fachexperten in derartigen strategischen Entwicklungsprojekten.

Die EB ist der Überzeugung, dass die Wirtschaft frühzeitig in diese Entscheidungsprozesse mit einbezogen werden muss. Das Verkehrssystem soll sich so entwickeln, wie die Bedürfnisse der Gesellschaft und der Wirtschaft es fordern. Seine Ausgestaltung unter Berücksichtigung eines sinnvollen Umweltschutzes ist für uns akzeptabel und soll zu wegweisenden Lösungen führen.

Mitwirkung der Wirtschaft heisst vor allem:

- Pflege der Standortqualitäten sowie
- Schaffung und Aktivierung von Entwicklungspotenzialen.

Bern und seine Agglo müssen als Wirtschaftsmotor der Region und des Kantons ihre Kräfte ausbauen und fit halten!

### **Die Qualitäten unseres Verkehrssystems sind gut – und ausbaubar**

Eine gute Ausgangslage: Verkehrsfachleute bescheinigen der Stadt und Agglo Bern gute Qualitäten des Verkehrssystems in Bezug auf die Strukturen und den Split ÖV:IV

In der Bedienung mit dem ÖV – weist Bern einen schweizerischen Spitzenwert auf. Im Individualverkehr IV profitiert Bern besonders beim Autobahnnetz von seiner "Weichenposition" ZH/BE und Westschweiz/Berner Oberland. Diese Vorgabe hat bei der seinerzeitigen Planung des Autobahnnetzes zu einer 2/3-Umfahrung der Stadt geführt. Die 'luxuriöse' zusätzliche Erschliessung der Westschweiz mit einem zweiten Autobahnast hat diese Umfahrung von Bern gefestigt.

Zukunft: Die Konzepte sind fundiert

Den zentralen Leitsatz der im letzten Jahr vorgestellten Agglomerations-, Verkehrs- und Siedlungsstudie "Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten" kann die EB mit dem Zusatz "die erforderlichen Strukturen bauen" ohne Vorbehalte unterstützen.

Die EB unterstützt insbesondere die Stossrichtung des "Wachstums nach innen" und der "konzentrierten Siedlungsweise", welche die

Zersiedelung der Landschaft bremsen und die Nutzung der verkehrsmässig bereits erschlossenen Gebiete mit ihren Infrastrukturen fördern.

### **Prognosen zur Verkehrsentwicklung**

Die getroffenen Verkehrsprognosen stützen sich auf:

- die laufende Siedlungsentwicklungen;
- den fortschreitenden Ausbau der Entwicklungsschwerpunkte ESP;
- das konstant hohe Mobilitätsbedürfnis
- und evtl. den verstärkten Trend zum Wohnen in der Stadt
- aber auch auf das Verkehrsaufkommen um die Sport-, Freizeit-, und Ausstellungszene (Wankdorf, SCB Arena, BEA expo).

Die Prognosen kommen zum Schluss, dass die verfügbaren Verkehrsstrukturen in kurzer



2x täglich Stau. Hier die Seftigenstrasse – Teil der Innerort-Südtangente.

Zeit an ihre Kapazitätsgrenzen stossen werden oder es zum Teil bereits tun. Das bedeutet, dass vermehrte Staus, Verspätungen, Unterbrüche usw. das Leben und das Arbeiten in unserer Stadt und Agglo immer stärker behindern würde.

Ausgangslage und Prognosen machen es klar, dass Massnahmen nötig und gute Lösungen möglich sind: Das bestehende Verkehrssystem muss nicht komplett umgebaut werden.

Gerade deshalb ist es wichtig, dass die Wirtschaft sich frühzeitig in diese Überlegungen einschaltet – statt am Ende ihre Meinung mit teuren Abstimmungskampagnen finanzieren zu müssen.

### **Zu den Vorschlägen der „Mobilitätsstrategie Region Bern“**

In Zusammenarbeit mit der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland RVK4, dem Verein Region Bern VRB und der Stadt Bern hat der Kanton eine breit angelegte Studie zu diesem Thema erstellt. Obwohl der Aspekt 'Verkehr' sicher im Vordergrund steht, ist der Fokus 'Siedlung' als verursachender Faktor (zB Stadtfucht) usw. in die Konzeptarbeit mit einbezogen worden. Die Erarbeitung zog weite

Kreise von Betroffenen und Fachleuten mit ein und passierte August bis Dezember 2003 eine öffentliche Mitwirkung unter dem Titel "Mobilitätsstrategie Region Bern". Man kann also wohl von einer soliden Grundlage für die künftige Meinungs- und Entscheidungsfindung sprechen. Darin sind Massnahmenpakete für die Bereiche:

- Strassen, Autobahnen,
- öffentlicher Verkehr,
- Fussgänger- und Veloverkehr,
- Raum- und Siedlungsplanung behandelt.



90'000 Fahrzeuge passieren täglich den 2x3-spurigen Felsenauviadukt.

In Bezug auf den Verkehrsträger "Autobahn" orten die Fachleute drei zentrale Problem-bereiche:

- Nordtangente mit dem Felsenauviadukt
- Osttangente, Freudenberg-Wankdorf und
- eine Südtangente von Köniz nach Flughafen Belp-Rubigen.

Innerhalb der Nordtangente erscheint den Planern der Felsenauviadukt als das brennende Problem. Seine Kapazität ist mit rund 90'000 Passagen pro Tag ausgeschöpft. Die Folgen der regelmässigen Staus sind auf den Quartierstrassen feststellbar – eine erhebliche Zahl von Autobahnbenutzern weichen via die angrenzenden Quartiere und den Stadtkern aus.

Im Zuge der notwendigen Renovation des Viadukts wird ein Ausbau um einen Pannestreifen angestrebt. Die Entscheide dürften innerhalb eines Jahres fallen.

Aus der Sicht der EB ist klar, dass der Viadukt ein zentrales Probleme darstellt: Der Felsenauviadukt ist der Flaschenhals der Nordtangente. Er lässt sich aber durch einen Abstellstreifen strukturell nicht beheben – ausser man begreife diesen Streifen als 4. Fahrbahn! Dagegen sprechen sich aber namhafte Fachleute, darunter auch der damals entwerfende Ingenieur und ETH-Professor Menn aus. Die Konstruktion des Viadukts ist nicht gerade filigran, aber eine derartige Erweiterung würde

doch zu statischen und dynamischen Unwägbarkeiten führen.

Wenn ein Ausbau auf 4 Spuren aber nicht verantwortbar und unmöglich ist, bleibt nur noch die Möglichkeit, mit den 3 verfügbaren Spuren effizienter zu wirtschaften.

Einen Ansatz dazu liefert die schlechte Ausnutzung der dritten Spur: Links fahren 50 %, in der Mitte 35 % und rechts lediglich 15 % der langsamer fahrenden PWs. Hier liegt eine beträchtliche Kapazität brach. Das Verhalten der Autofahrer müsste durch Verkehrsmanagement, Verkehrserziehung und der Änderung der Bundesgerichts-Praxis bezüglich "Rechtsüberholen auf der Autobahn" beeinflusst werden.



Teure Idee: Die bisherige Osttangente Freudenbergplatz-Wankdorf soll auf eine Innerort-Strasse rückgebaut werden.

Die Osttangente ist für die Planer ein grundsätzliches, strukturelles Problem: Die Autobahntrasse liegt zu stark ‚innen‘ im Siedlungsgebiet. In der Tat ist diese – zur Umgebung tiefer gelegte – Strecke gerade ab Freudenberg bis zum Eisstadion mit Paul Klee-Zentrum und der Industrie-Überbauung linkes Galgenfeld intensiv ‚umbaut‘ worden. Die Planer sehen das Heil im Rückbau des Abschnitts auf eine Hauptverkehrsstrasse HVS. Dieser radikale Lösungsvorschlag beinhaltet den Bau einer neuen ca 10 km langen Autobahn ab Muri via Gümligen und Ostermundigen zu einer neuen Autobahnauffahrt 'Ittigenfeld' welche dort die Erschliessung des ESP Zollikofen wesentlich verbessern würde. Eine Milliarden-Investition! Abschliessend wird das Thema Südumfahrung in der Konzeptstudie angedacht: Sie soll fast durchgehend als Tunnel ab Bereich ‚Bodenweid‘ unter Köniz und Wabern zum Flughafen zur A6 führen.

**Die Südtangente: Nur sie bringt neue Kapazitäten und den vollständigen Autobahnring**

Nach intensiver Diskussion der Lösungsvorschläge engagiert sich die Entente Bernoise EB in diesen Punkt:



Während Felsenuviadukt und Osttangente Autobahn-Ausbaideen oder -Probleme sind, ist die Südtangente etwas anderes: Sie fehlt einfach! Sie existiert weder als Autobahn noch als HLS – sie fehlt als die zwingende funktionale Ergänzung oder Fertigstellung des Autobahnringes um die Stadt Bern!

Ihr Fehlen drückt sich in vielfältiger und manchmal verdeckter Form aus:

So fahren Mattenhof-Bewohner von Thun herkommend ab Freudenberg durch die ganze Stadt; die Seftigenstrasse ist täglich von der Einfahrt der Monbijoustrasse bis mindestens Station ‚Gurtenbahnstation‘ über ca 1,5 km und weit über die eigentlichen Stosszeiten ein Stau-Szenario. Es ist zu vermuten, dass zu den prognostizierten rund 15'000 Transitpassagen der Südtangente noch eine beträchtliche Zahl von solchen ‚versteckten‘ Nutzern hinzu kommen werden. Damit stiege die Frequenz dieses Verkehrsastes immerhin deutlich über jene der Autobahn A1 Bern-Lausanne via Yverdon ...

Autobahnen haben aus (neuerer) nationaler Sicht zwei Hauptaufgaben:

- Die nationale Netzaufgabe: Hier ist jenes Autobahnstück wichtig, das die Funktion des Gesamt-Netzes stützt. Die Südtangente hätte hier primär zur Aufgabe, den Verkehr aus der Westschweiz nach dem Berner Oberland und umgekehrt aufzunehmen. Daneben sichert sie bei Überlastung oder Störung der Nord-Tangente die Umfahrung der Stadt.
- Die Agglo-Aufgabe: Der Autobahnabschnitt stützt die regionale Verkehrsfunktion. Die Stadt will zumindest den Quellverkehr der Stadtperipherie auf die „Stadtautobahn“ leiten und ihn abhalten, das Stadtzentrum zu queren und zu belasten; gerade für den ÖV im Stadtkern eine gewichtige Massnahme.



Auf dem Weg zu einem neuen ESP Belp-Kehrsatz-Flughafen dank der neuen Südtangente...

### **Zu Nord- und Osttangente ist die Südtangente ist ein echter Joker!**

Aus der Sicht des nationalen Autobahnnetzes und der zunehmend wichtigeren Agglomerationsaufgabe gewinnt die Südtangente ein immer stärkeres Eigenprofil: Nur sie nämlich bringt unserer Stadt neue Standort- und Erschliessungsqualitäten!

Als Laien wollen wir uns nicht weiter in die konkrete Planung und die Linienführung einmischen. Nur eine Anregung standortpolitischer Natur sei uns erlaubt: Neben den dargestellten Entlastungen und Netzergänzungen soll die Linienführung der Südtangente 2 zusätzliche ESPs für Wohnen oder Arbeiten schaffen: Der eine in Belp-Kehrsatz und der andere in Köniz- Wangental. Ein substanzieller wirtschaftspolitischer Gewinn für unsere Agglomeration!

#### **Die Bilanz der Entente Bernoise:**

- Die EB begrüsst die eingeschlagene breite Konzeptarbeit am Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung.
- Einige Lösungsansätze zB im Bereiche der Osttangente sind eher dem Wunsch- denn dem Muss-Programm zuzuordnen.
- Von Berner Seite ist alles zu unternehmen, die Verkehrs- und Erschliessungsqualität Berns zu fördern.
- Die Finanzierungsthematik ist bisher ausgeklammert. Sie sollte konkret formuliert werden.

#### **Die Entente Bernoise fordert deshalb:**

- Die Wirtschaft ist in die nun folgende Konzeptarbeit verstärkt mit ein zu beziehen; die anstehenden Arbeits- und Entscheidungsphasen bieten dazu gute Gelegenheit.
- Die skizzierten Lösungsvarianten sind baldmöglichst – vor den fälligen Vor-Entscheiden - paketweise einer Kosten-Nutzen- und Zeitaufwands- Bewertung zu unterziehen.
- Die Südtangente erweist sich in mancher Hinsicht als wichtigste Variante. Sie ist deshalb ernsthaft zu prüfen. Insbesondere ist ihre Auslegung in Verkehrsqualität/-kapazität und Linienführung vertieft nach den Gesichtspunkten des Standort-Marketings zu entwickeln.

01/2006