



Erlacherhof, Junkerngasse 47
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16
stadtkanzlei@bern.ch
www.bern.ch

Schweizerischer Städteverband
Herr Direktor Martin Flügel
Monbijoustrasse 8
Postfach
3001 Bern

Bern, 6. April 2022

Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 – 2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Direktor

Der Gemeinderat der Stadt Bern dankt Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme zur Vorlage zum Zahlungsrahmen Nationalstrassen 2024 – 2027, zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, zum Verpflichtungskredit und zur Anpassung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz.

Der Gemeinderat fokussiert sich vorliegend auf eine Rückmeldung zum Ausbauschnitt 2023 für die Nationalstrassen, da hiervon der Grossraum Bern mit zwei Vorhaben betroffen ist.

Einerseits ist im Rahmen der Engpassbeseitigung Bern-Nord auf dem *A1-Abschnitt Wankdorf – Schönbühl* die Ergänzung von beidseitig je einem Fahrstreifen vorgesehen. Gleichzeitig wird das kurze A6-Teilstück zwischen der Verzweigung Schönbühl und dem Anschluss Schönbühl ausgebaut. So stehen künftig auf der A1 Wankdorf – Schönbühl 4 Spuren pro Richtung zur Verfügung, und auf der A6 bis zum Anschluss Schönbühl 3 Spuren. Andererseits soll die A6 auf dem *Abschnitt Schönbühl – Kirchberg* von heute 4 auf künftig 6 Fahrstreifen ausgebaut werden.

Den beiden Erweiterungsprojekten im Grossraum Bern und auch den übrigen drei Projekten des Ausbauschnitts 2023 ist gemein, dass sie allesamt einen massiven Kapazitätsausbau vorsehen. Dieser würde neben der Verbesserung der verkehrlichen Situation viele Nachteile mit sich bringen, die aus Sicht des Gemeinderats in der vom Bundesrat vorgenommenen Kosten-Nutzen-Analyse zu wenig berücksichtigt worden sind. Die enorme Flächenbeanspruchung durch zusätzliche Fahrspuren führt zu mehr Bodenversiegelung und hat negative Auswirkungen auf das Grundwasser sowie auf die Landschaft. Die höhere Verkehrsleistung wiederum führt zu stärkeren Emissionen von Luft-

schadstoffen und Klimagasen sowie grundsätzlich zu einem höheren Energieverbrauch. Kapazitätsausbauten dieser Dimension scheinen zudem schwierig vereinbar mit der Klimastrategie 2050, in der sich der Bundesrat zum Ziel gesetzt hat, die Treibhausgasemissionen bis 2050 auf Netto-Null zu senken. Angesichts der Tatsache, dass im Jahr 2019 der Strassenverkehr für rund 32 % der CO₂-Emissionen in der Schweiz verantwortlich war, zielen derartige Infrastrukturvorhaben, die zweifelsfrei mehr Verkehr zur Folge haben werden, in die falsche Richtung. Der Gemeinderat spricht sich allein aus diesem Grund gegen diese beiden Vorhaben aus.

Folgendes kommt hinzu: Aus Sicht des Gemeinderats müssten vor der Realisierung solch grosser Infrastrukturvorhaben, welche die Landschaft und das Mobilitätsverhalten für Generationen prägen werden, wenn schon erst deren Auswirkungen auf den Gesamtverkehr besser untersucht werden. Ein Entscheid zu den vorliegend diskutierten Autobahnausbauten darf insbesondere nicht losgelöst von den Erkenntnissen aus den anstehenden Untersuchungen zur Funktion und zur Wirkung multimodaler Verkehrsdrehscheiben erfolgen. Die Förderung multimodaler Verkehrsdrehscheiben ist ein Bestandteil der Richtlinien für die Agglomerationsprogramme. Der Bund hat Anfang 2021 ein Aktionsprogramm zur gemeinsamen Förderung der Planung und Umsetzung von multimodalen Drehscheiben erarbeitet. Im Weiteren stellt die Förderung von attraktiven multimodalen Drehscheiben, dank denen ein effizienter Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Netzhierarchien angestrebt wird, ein aktueller Schwerpunkt des Sachplans Verkehr (Bund) dar.

Die Ende 2021 durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) gestartete Studie zu Verkehrsdrehscheiben und Mobilitätshubs in der Region Bern-Mittelland berücksichtigt die erwähnten Vorgaben des Bundes, leistet einen Beitrag zum Aktionsprogramm und bietet eine Grundlage für das Agglomerationsprogramm der 5. Generation der Region Bern-Mittelland. Sie ist als Zielsetzung bereits im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK 2021) und im Agglomerationsprogramm 4. Generation enthalten (Massnahme BM.KM-Mu 1.1). Die Mobilitätsstrategie 2040 der RKBM bildet dazu die strategische Grundlage. Es gilt im Rahmen dieser Studie konkret zu prüfen, welches die relevanten Verkehrsdrehscheiben sind und welchen Beitrag sie zur Vernetzung und Verlagerung von Verkehr gemäss der 4V-Strategie (Verkehr vernetzen, Verkehr verlagern, Verkehr verträglich gestalten, Verkehr vermeiden) leisten können. Diese wichtige Gesamtverkehrsbetrachtung für den Raum Bern-Mittelland wird bis Mitte 2023 erarbeitet. Die 2021 unter dem Lead der ASTRA-Filiale Thun erarbeitete Machbarkeitsstudie Mobility Hub Wankdorf war ein erster Anstoss für ein konkretes Hub-Projekt, losgelöst von einer Gesamtverkehrsbetrachtung. Die Begleitgruppe der ASTRA-Studie hält im Synthesebericht vom 5. Januar 2022 fest, dass insbesondere der Nachweis der Zweckmässigkeit noch zu erbringen sei, so müssten in einem nächsten Schritt die verkehrlichen und raumplanerischen Wirkungen vertieft untersucht werden:

- Vertiefte Analyse der Verkehrsströme, generelles Verkehrsverhalten und Gesamtübersicht der multimodalen Verkehrsströme;
- Auswirkungen auf den lokalen und regionalen Modal Split;
- Auswirkungen auf den bahnseitigen Personenverkehr;
- Abschätzung der Reboundeffekte;
- Abhängigkeiten zu anderen Hubs;
- Konkretisierung von Begleitmassnahmen, die zur Benutzung des Hubs beitragen.

Der Gemeinderat stellt sich aufgrund des Gesagten gegen einen weiteren Kapazitätsausbau des Nationalstrassennetzes in Bern-Nord. Die beiden Erweiterungsprojekte Wankdorf-Schönbühl und Schönbühl-Kirchberg sollen im Ausbauschnitt 2023 nicht freigegeben werden. Stattdessen soll eingefordert werden, dass der Bund zuerst die Frage der Zweckmässigkeit einer Engpassbeseitigung im Raum Bern-Nord auf die Resultate einer Gesamtverkehrsbetrachtung in der Region Bern-Mittelland abstützt und damit auch seine eigenen Priorisierungsvorgaben für Erweiterungsprojekte berücksichtigt. Im Erläuternden Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens zum Ausbauschnitt 2023 ist auf Seite 48 als Kriterium zur Priorisierung unter anderem Folgendes erwähnt: *«Abstimmung mit nachgelagertem Verkehrsnetz: Höher eingestuft werden Erweiterungsprojekte mit guten Lösungen für die Überbrückung der Schnittstelle zwischen der Nationalstrasse und dem nachgelagerten Verkehrsnetz. In Frage kommen dafür beispielsweise Verkehrsdrehscheiben.»*

Nur der Vollständigkeit und Information halber verweist der Gemeinderat in diesem Zusammenhang auf seine kürzlich beschlossene Haltung zum Projekt «Umgestaltung Anschluss Wankdorf (BUGAW)», welches Ende Januar 2022 öffentlich aufgelegt wurde. Zwar sieht der Gemeinderat auch in diesem Projekt Nachteile (v.a. zusätzliche Entsiegelung, punktuelle Eingriffe in die Allmenden). Anders als die vorliegend angesprochenen Projekte bringt das BUGAW-Projekt jedoch für die Stadt Bern auch handfeste Vorteile mit sich (Beseitigung Unfallschwerpunkt, Verbesserung Dosierung/Verkehrsmanagement zum Schutz der Quartiere vor Mehrverkehr, Verbesserung für Fuss- und Veloverkehr). Aus diesen Gründen hat sich der Gemeinderat nicht grundsätzlich gegen das BUGAW-Projekt ausgesprochen, jedoch mittels einer Planungsvereinbarung und einer vorsorglichen Einsprache die Interessen der Stadt gewahrt.

Der Gemeinderat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Alec von Graffenried
Stadtpräsident



Dr. Claudia Mannhart
Stadtschreiberin