

Interfraktionelle Interpellation SP/JUSO, GLP/JGLP, GB/JA, GFL/EVP, AL/PdA (Michael Sutter, SP/Claude Grosjean, GLP/Séraphine Iseli, GB/Tanja Miljanovic, GFL/David B hner, AL): Mehr Verkehr und mehr Unfälle durch den Autobahnausbau im Wankdorf?

Für den geplanten Ausbau des Autobahnanschlusses Wankdorf (BUGAW) hat das Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) erstellen lassen, über deren Inhalt auch das Onlinemedium «Hauptstadt» berichtete.¹ Die Analyse widerspricht bisherigen Beteuerungen des Gemeinderats, wonach der Ausbau keinen Mehrverkehr verursache und ein Unfallschwerpunkt behoben werden könne, fundamental.² Die KNA hält fest: «Das Projekt ist jedoch so attraktiv, dass es Mehrverkehr anzieht.(...) Die zusätzlichen Fahrzeugkilometer führen zu mehr Unfällen und höheren Kosten in den Bereichen Luft- und Klimabelastung(...). Schliesslich f hrt BUGAW auch zu einem Umsteigen vom  V auf den MIV und damit zu Einnahmenverlusten im  V.» In der KNA wird deshalb vorgeschlagen, den Mehrverkehr „einzudämmen“; gleichzeitig wird festgehalten, dass dies nicht gehe, ohne den Stammverkehr zu beeinträchtigen – was das ASTRA dezidiert ablehnt (Die Verhinderung von Rückstau auf die Stammstrecke ist sogar das wichtigste Argument für das Projekt BUGAW).

Gemäss KNA handelt es sich beim Anschluss Wankdorf zudem weder um einen Unfallschwerpunkt für den Fussverkehr («Die Unfalldaten lassen darauf schliessen, dass es sich aus Sicht der Fussgänger nicht um einen Unfallschwerpunkt handelt») noch für den Veloverkehr («Aufgrund der Unfalldaten kann im Perimeter kein Unfallschwerpunkt festgestellt werden»). BUGAW führt somit insgesamt nicht zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Weil der Ausbau «die Kapazität der Ein- und Ausfahrten erhöht», f hrt er auch zu einer Veränderung der Verkehrsmittelwahl vom  V, Fuss- und Veloverkehr auf das Auto: «Insgesamt nimmt der DWV (durchschnittlicher Werktagerverkehr) aufgrund von Verkehrsmittelwahlverlagerungen um ca. 4'000 Personenwagenfahrten zu. In den Morgenspitzenstunden beträgt die Verkehrsmittelwahlverlagerung ca. 800 Personenwagenfahrten und in den Abendspitzenstunden ca. 900 Personenwagenfahrten.» Diese Verkehrsverlagerung auf den MIV steht in totalem Widerspruch zu sämtlichen verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt Bern sowie dem Stadtentwicklungskonzept, dem Klimareglement und den Legislaturrichtlinien.

Vor diesem Hintergrund bitten wir den Gemeinderat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie stellt sich der Gemeinderat zu den Haupteckdaten der KNA, dass der Ausbau des Anschlusses Wankdorf mehr Unfälle, Mehrverkehr und sogar eine Verlagerung von  V, Fuss- und Veloverkehr auf den MIV mit sich bringt? War dies dem Gemeinderat bekannt?
2. Verändern die Erkenntnisse der KNA die bisherige zustimmende Haltung des Gemeinderates gegenüber dem Projekt?
3. Gelten die verkehrspolitischen Zielsetzungen der Stadt Bern und das Klimareglement in Bezug auf die Folgen von BUGAW für das städtische Strassennetz nicht oder weshalb werden sie nicht angewendet?
4. Von wie viel Mehrverkehr auf den Hauptverkehrsachsen in den Stadtteilen IV und V ist aufgrund von BUGAW auszugehen (ohne allfällige nachgelagerte Massnahmen)? Auf welche Grundlagen stützen sich diese Annahmen?

Bern, 11. Mai 2023

¹ <https://www.hauptstadt.be/a/kosten-n-utzen-spaghetti?articleId-clfwfxyzoy71408854d3jg866j28>

² <https://ris.bern.ch/Dokument.ashx?dId=3ce44277118f41a7a7eafc3f2b65a5dd-332&dVersion=1&dView=Dokument>

Erstunterzeichnende: Michael Sutter, Claude Grosjean, Seraphine Iseli, Tanja Miljanovic, David Böhner

Mitunterzeichnende: Nicole Silvestri, Bernadette Häfliger, Barbara Nyffeler, Vanessa Salamanca, Lena Allenspach, Timur Akçasayar, Szabolcs Mihalyi, Barbara Keller, Sarah Rubin, Mahir Sancar, Anna Jegher, Nora Joos, Paula Zysset, Sofia Fisch, Raffael Joggi, Eva Chen, Matteo Micieli, Lukas Wegmüller, Dominic Nellen, Matthias Humbel, Marcel Wüthrich, Bettina Jans-Troxler, Therese Streit-Ramseier, Francesca Chukwunyere, Judith Schenk, Gabriela Blatter, Irina Straubhaar, Valentina Achermann

Antwort des Gemeinderats

Die Unterstützung für das ASTRA-Projekt «Umgestaltung Anschluss Wankdorf (BUGAW)» hat der Gemeinderat in einer kritischen Abwägung beschlossen.³ Er ist zum Schluss gekommen, dass das Projekt für die Stadt Bern letztlich mehr Vor- als Nachteile bringt und insbesondere mithilfe, dringende Verkehrs- und Verkehrssicherheitsprobleme zu lösen. Ohne Umgestaltung bliebe der Unfallschwerpunkt bestehen und wäre die Situation insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr weiterhin äusserst unattraktiv. Zudem wäre auf Dauer kein wirkungsvolles Verkehrsmanagement zum Schutz der Quartiere vor Mehrverkehr mehr möglich. Der Weg des Gemeinderats war und ist es deshalb, die Interessen der Bevölkerung und der Stadt in das Projekt einzubringen. Dies hat er getan, indem er mit dem ASTRA eine Planungsvereinbarung abgeschlossen und zwecks Sicherung dieser Interessen Einsprache gegen das Projekt erhoben hat. Zudem werden die städtischen Stellen – so ist es in der Planungsvereinbarung geregelt – auch weiterhin eng in das Projekt einbezogen.

Zu Frage 1 und 2:

Bei der Kosten-Nutzen-Analyse KNA handelt es sich um eine Modellbetrachtung, wie sich der umgebaute Anschluss Wankdorf in die Ausbauvorhaben des ASTRA insgesamt einfügt. Für die Berechnungen zum Mehrverkehr und damit zur Zunahme der Fahrzeugkilometer und des Unfallpotenzials wurden in der Analyse seitens ASTRA folgende Annahmen getroffen: Der Ausbau der Autobahn nach Schönbühl auf acht Spuren, die Pannestreifenumnutzung (PUN) Wankdorf-Muri sowie die Korrektur Bolligenstrasse Nord sind bereits realisiert. Nicht berücksichtigt wurden in der Analyse hingegen die mit der Stadt Bern später vereinbarten flankierenden Massnahmen zum Schutz der Quartiere vor genau diesem Mehrverkehr. Auf dieser Basis gründen denn auch die Berechnungen zum in der Analyse ausgewiesenen Mehrverkehr, welcher mehr Fahrzeugkilometer und damit rechnerisch mehr Unfallpotenzial generiert. Dass der Spurausbau Grauholz als reiner Kapazitätsausbau nicht im Interesse der Stadt Bern ist, hat der Gemeinderat klar kommuniziert und er hat sich deshalb im Rahmen seiner Einsprache auch gegen das Projekt ausgesprochen.⁴

Das ASTRA hat die Kosten-Nutzen-Analyse im Rahmen des Generellen Projekts durchgeführt; sie war nicht Grundlage für die Positionierung des Gemeinderats. Für die Haltung des Gemeinderats waren und sind vielmehr die dargelegten Überlegungen hinsichtlich des Schutzes der Quartiere vor Mehrverkehr und der Verbesserung der Verkehrssicherheit entscheidend. Mit dem Projekt können die komplexen Verkehrsbeziehungen entflochten und für den Fussverkehr und Veloverkehr sichere und attraktive Verbindungen geschaffen und die Verkehrssicherheit insgesamt verbessert werden.

³ Interpellation Kommission für Planung, Verkehr und Stadtgrün PVS (Ursula Stöckli, FDP): Umgestaltung Anschluss Wankdorf: Welche Auswirkungen hat der Autobahnausbau auf Klimaschutz, Lebensqualität und Naturschutz? (2022.SR.000016) https://ris.bern.ch/Geschaeft.aspx?obj_guid=a947efc00cb746bfa3dadcaee8da01bc

Dringliche Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, AL/GaP/PdA, GLP/ JGLP (Michael Sutter/Timur Akçasayar, SP/Franziska Grossenbacher, GB/JA!/Zora Schneider, PdA/Christa Ammann, AL/Luzius Theiler, GaP/Melanie Mettler, GLP): *NEIN zum massiven Kapazitätsausbau des Autobahnanschlusses Wankdorf und zu neuen Strassenflächen auf der Allmend!* (2018.SR.000016) https://ris.bern.ch/Geschaeft.aspx?obj_guid=f5259986c25f4605be34215df9eca004

⁴ www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/stadt-bern-erhebt-einsprache-gegen-spurausbau-grauholz

Das städtische Netz und die betroffenen Quartiere sollen vor Mehrverkehr geschützt werden, indem mit dem BUGAW bessere Voraussetzungen für die Dosierung und Steuerung bei den Autobahnauffahrten und -abfahrten geschaffen werden. Ohne diese Möglichkeit bleiben die Dosierstrecken kurz und, um Stau auf der Autobahn zu vermeiden, würde das ASTRA mehr Verkehr auf das Stadt- und Kantonsnetz leiten (müssen). Von solchem Mehrverkehr auf dem untergeordneten Strassennetz wären auch der ÖV sowie der Fuss- und Veloverkehr negativ betroffen.

Zur Frage 3:

Der Gemeinderat steht Bauvorhaben an Autobahnen grundsätzlich kritisch gegenüber, insbesondere wenn es sich um reinen Kapazitätsausbau handelt. So stellt beispielsweise der Spurausbau Grauholz die Ziele der städtischen Energie- und Klimastrategie in Frage und ist nach Auffassung des Gemeinderats auch nicht vereinbar mit der Klimastrategie 2050 des Bundes, mit dem Ziel, die Treibhausgasemissionen bis 2050 auf Netto-Null zu senken. Er hat sich entsprechend ablehnend zum Achtspurausbau zwischen Wankdorf und Schönbühl geäußert und Einsprache dagegen erhoben. Bei der Umgestaltung des Anschlusses Wankdorf ist er hingegen zum Schluss gekommen, dass das ASTRA-Projekt unter dem Strich eine Verbesserung für die Stadt darstellt.

Die vom Gemeinderat mit der Bauherrin ASTRA abgeschlossene Planungsvereinbarung zielt auf die Begrenzung der negativen Auswirkungen des Projekts für die Stadt Bern. Eines der gemeinsamen Ziele ist dabei der Schutz der Quartiere vor Mehrverkehr mittels Verkehrsmanagement und Dosierung.

Um die Klimaziele zu erreichen, müssen die Alternativen zum Strassenausbau vorangetrieben werden: So müssen die Infrastruktur für den Fussverkehr und Veloverkehr weiter ausgebaut, das ÖV-Angebot attraktiv gehalten und auch Verkehrsdrehscheiben geschaffen werden, welche den Umstieg vom Privatauto auf den ÖV oder Shared Mobility-Angebote ermöglichen. Solche regional verteilten Mobilitäts-Hubs plant die Region derzeit in Zusammenarbeit mit den Gemeinden in der Erwartung, dass das Privatauto bei Fahrten nach Bern künftig möglichst nur noch auf der ersten Strecke bis zum nächsten Bahnhof zum Einsatz kommen soll und nicht mehr bis in die Stadt hinein.

Zur Frage 4:

Die mit dem ASTRA vereinbarten flankierenden Massnahmen zum Schutz vor Mehrverkehr waren für den Gemeinderat die Voraussetzung für die Unterstützung des Projekts BUGAW. Die Planungsgrundsätze halten deshalb u.a. fest, dass BUGAW zu keiner Mehrbelastung der angrenzenden Wohnquartiere führen darf. Zentral dabei ist, dass der Verkehrsfluss auf dem «Allmend-Ring» (Papiermühlestrasse Mitte – Schermenweg – Bolligenstrasse – Mingerstrasse) stets funktioniert. Besonders kritisch ist diesbezüglich im heutigen Zustand die Papiermühlestrasse. Mittels Verkehrsmanagement und -lenkung wird deshalb mit dem neuen Autobahnanschluss Wankdorf ein Teil des MIV von der Papiermühlestrasse auf die Achsen Minger-/Bolligenstrasse Süd zum Anschluss Wankdorf verlagert. Ein wichtiges Element hierbei ist die doppelte Ausfahrtsspur ab Autobahn entlang der Grossen Allmend zur Tschäppätstrasse/Autobahnbrücke. Die zwei Spuren dieser sogenannten «Eventstrasse» dienen dazu, bei Veranstaltungen die Zufahrten zu den Parkplätzen auf dem Messeplatz, entlang der Papiermühlestrasse und auf dem Zirkusplatz (rechte Spur) sowie in das Expo-Parking (linke Spur) gezielt zu lenken und zu dosieren, um Suchverkehr im Quartier zu vermeiden. Da der «Allmend-Ring» bereits heute an seiner Kapazitätsgrenze ist und keinen Mehrverkehr aufnehmen kann, ist die im Projekt BUGAW enthaltene Dosierung zentral.

Die detaillierte Bewirtschaftung des Anschlusses mit den verlängerten Rampen (Rückstauräume) wird gemäss Planungsvereinbarung in einer weiteren Vereinbarung zu regeln sein. Das im Richtplan ESP Wankdorf verankerte Verkehrsmonitoring im Raum Wankdorf stellt sicher, dass auch nach

Inbetriebnahme laufend detaillierte Verkehrsdaten erhoben werden, die mit vorherigen Zuständen verglichen werden. Dadurch können unerwünschte Entwicklungen auf dem Kantons- und Stadtstrassennetz frühzeitig erkannt und mit Anpassungen im Verkehrsmanagement korrigiert werden; dies gilt insbesondere auch hinsichtlich des für den Gemeinderat elementaren Schutzes der Quartiere vor Mehrverkehr.

Unlängst hat der Kanton Bern die Ergebnisse des dritten Monitorings zum Richtplan Entwicklungsschwerpunkt ESP Wankdorf von 2022 veröffentlicht⁵. Trotz der immer intensiveren Nutzung durch Wohnraum und Arbeitsplätze hat der Autoverkehr im Perimeter um ca. 5 Prozent abgenommen. Demgegenüber steht die deutliche Zunahme des Fuss- und Veloverkehrs und der S-Bahn-Fahrgastzahlen. Die Nutzung von Bus und Tram bleibt auf hohem Niveau. Innerhalb der Abnahme am Verkehrsvolumen hat sich die Anzahl Zufahrten ab Autobahn erhöht. Die damit erreichte Verlagerung des Autoverkehrs von den Stadtstrassen auf die Autobahn gehört zu den für den Raum Wankdorf angestrebten Zielen der Stadt Bern. Dazu sind allerdings Verkehrsmanagement-Massnahmen notwendig. Dies zeigt die Bedeutung der Umgestaltung des Anschlusses Wankdorf: Die in der Umgestaltung des Anschlusses Wankdorf enthaltenen längeren Ausfahrtsrampen werden künftig benötigt, um die im Raum Wankdorf angestrebte MIV-Verlagerung von den Stadtstrassen auf die Autobahn fortsetzen zu können.

Bern, 6. September 2023

Der Gemeinderat

⁵ Vgl. Medienmitteilung der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern vom 16. August 2023 (www.be.ch/de/start/dienstleistungen/medien/medienmitteilungen.html?newsID=69774538-c001-40fd-b200-54b288950acf)