



Sozialdemokratische Partei Stadt Bern

Monbijoustr. 61, Postfach 1096, 3001 Bern, Tel. 031 370 07 90, Fax 031 370 07 81, sekretariat@sp-bern.ch, www.spbern.ch

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Dr. U. Seewer
Reiterstrasse 11
3011 Bern

Bern, 21. August 2008

Mitwirkung zur Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens Stellung zur Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern. Vielen Dank für die Fristverlängerung, die der SP Stadt Bern erstattet wurde. Da sich der Fragebogen „Ihre Meinung interessiert uns!“ für eine komplexe Materie wie die ZMB unserer Meinung nach nicht eignet, verzichten wir auf das Ausfüllen des Fragebogens und verweisen auf die vorliegende Stellungnahme, die sich wie folgt gliedert:

Kapitel 1 Allgemeine Bemerkungen

Kapitel 2 Lösungsvarianten TP1

Kapitel 3 Lösungsvarianten TP2

Kapitel 4 Flankierende Massnahmen

Kapitel 5 Umweltaspekte

Kapitel 6 Finanzierung

Kapitel 7 Projekt „Zukunft Bahnhof Bern“ (ZBB)

1. Allgemeine Bemerkungen

Die vorliegenden Unterlagen basieren auf umfangreichen Studien und Unterlagen sowie Expertengesprächen auf verschiedenen Ebenen. Auch ist das schrittweise Vorgehen mit der Mobilitätsstrategie Region Bern (2003), dem darauf basierenden Agglomerationsprogramm „Verkehr und Siedlung“ (2005) und der vorliegenden Zweckmässigkeitsbeurteilung der daraus abgeleiteten Massnahmen nachvollziehbar. Im Rahmen einer zweimonatigen Anhörung, welche einmal mehr während der Sommerferien stattfindet, kann sich unsere Mitwirkungseingabe lediglich auf die wichtigsten Aspekte der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern beschränken. Wir anerkennen dabei die fundierte Arbeit und den politischen Willen, die Probleme im Agglomerationsverkehr angehen zu wollen.

Nicht identifizieren können wir uns aber – einmal mehr – mit den Verkehrsprognosen, welche die Basis für die Massnahmen bilden und unreflektiert strassengebundenen Neuverkehr als nicht beeinflussbare Entwicklung über alles stellen. Dies haben wir bereits in früheren Mitwirkungen kritisiert. Es wird zwar auf die kantonale Strategie „Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern und (erst 3.) Verkehr verträglich gestalten“ hingewiesen. Bei den vorgeschlagenen MIV-Massnahmen (insbesondere auch bei der Finanzierung) wird jedoch auf das dritte und letzte Standbein gesetzt. Wir fordern eine Mobilitätspolitik, welche primär auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr, LV) setzt und ein Umsteigen vom MIV auf diese Mobilitätsformen bewirkt. Dies muss sich auch bei den zur Verfügung gestellten finanziellen Mitteln manifestieren. Den vorgesehenen Mitteleinsatz (vgl. Kapitel Finanzierung) halten wir deshalb für grundlegend falsch.¹

2. Lösungsvarianten TP1

Die Fokussierung auf die Variante S+T ist nachvollziehbar. Wir unterstützen die vorgeschlagenen Massnahmen und deren Priorisierung. Erste Priorität hat die Umstellung der Buslinie 10 auf den Trambetrieb. Wir erachten es jedoch als unabdingbar, die Linie 10 als Durchmesserlinie zu betrachten. Die Umstellung auf den Trambetrieb darf nicht auf den Ast nach Köniz beschränkt werden; sie ist mit dem Tram nach Ostermundigen zu koordinieren, wie dies in der Gesamtsynthese auch ange-regt wird.

3. Lösungsvarianten TP2

Einleitend halten wir fest, dass der Ausbau des HLS-Netzes im Kompetenzbereich des Bundes liegt und daher letztendlich das Parlament auf Bundesebene entscheidet. Zu Recht wird in der Gesamtsynthese festgehalten, dass der MIV bereits heute gewisse Abschnitte so stark belastet, dass eine befriedigende Verkehrsqualität zeitweise nicht mehr sichergestellt werden kann. Auf die durch den MIV verursachten Schädigungen der Umwelt und des Klimas sowie auf damit zusammenhängende externe Kosten (z.B. Gesundheitskosten) wird jedoch nicht eingegangen. Wichtiger als die Verhinderung eines MIV-Verkehrskollapses ist die Verhinderung des Klimakollapses. Schon heute werden Luft- und Lärmgrenzwerte oft, zum Teil konstant, überschritten². Neue Verkehrsachsen, welche zusätzlich Neuverkehr generieren, sind kein geeignetes Mittel zur Lösung der zukünftigen Mobilitätsprobleme. Im Gegenteil wird damit die Umweltproblematik akzentuiert.

Es wird in der Gesamtsynthese darauf hingewiesen, dass sich der überwiegende Anteil des Verkehrs auf den HLS in der Region Bern aus Ziel-Quellverkehr aus dem Umland betreffend dem Zentrum Bern zusammen setzt. Gerade im Ziel-Quellverkehr gilt es, den Durchbruch zugunsten des ÖV im Modalsplit zu schaffen. Es wird als ambitiös bezeichnet, den Modalsplit von 40–46% im Referenzzustand anzustreben. Für die SP der Stadt Bern ist dies alles andere als ambitiös, vor allem in der Region Bern, wo durch gezielte Förderung von ÖV und Langsamverkehr sicher mehr erreicht werden kann (Modalsplit von 60-70/40-30).³

Nur rund 20–30% des Verkehrs auf den HLS in der Region Bern sind bezüglich der Region Bern dem Transitverkehr zuzurechnen. Im Widerspruch dazu hält der Bericht fest, dass die Stossrichtung von TP2 in erster Linie aus überregionaler Sicht erfolge. Widersprüchlich ist auch die Aussage, wonach Variante (9) die Kapazitätsprobleme „auf dem HLS-Netz der Stadt Bern“ weitgehend löse. Die Stadt Bern besitzt zwar immer noch ein Stück Autobahn, welches längstens dem Bund übertragen werden müsste. Das HLS-Netz ist aber eine nationale Aufgabe und nicht eine Angelegenheit von Kanton und Gemeinden.

¹ Wir anerkennen, dass die Gelder von unterschiedlichen Quellen kommen. Es muss alles daran gesetzt werden, damit der Bund mehr Gelder in ÖV und LV investiert.

² Siehe z.B. Umweltbericht zum Projekt „Neuer Wankdorfplatz“.

³ Siehe dazu auch unsere Mitwirkung zum ESP Wankdorf.

Die sogenannte Bestvariante orientiert sich an Argumenten, wie „Reisezeitgewinne“ und „echte Abkürzungen“. Gestärkt wird damit die Konkurrenzfähigkeit des Motorfahrzeugverkehrs gegenüber andern Fortbewegungsarten. Im Endeffekt fördert sie die Entstehung von Neuverkehr auf der Strasse. Die durch TP 1 theoretisch erzielbaren Verlagerungen des Modalsplits zugunsten des ÖV werden so durch die mittels Bypässen erzeugten Kapazitätssteigerungen zunichte gemacht. Wir vermissen ein TP „flankierende Massnahmen“, welches hier Gegensteuer geben könnte. Aufgefallen ist uns, dass die aus der ZMB als Bestvariante hervorgegangene Variante 13+ auf eine Führung von Hochleistungsstrassen in Tunnels setzt. Weil der freie Abfluss der Motorfahrzeuge aus Tunnels jederzeit gewährleistet sein muss (Brandschutz/Sicherheit), wird damit der Spielraum für flankierende Massnahmen zusätzlich stark eingeschränkt. Eine in Tunnels geführte Osttangente könnte beispielsweise den Druck auf die angrenzenden Ausfahrten „Schermenweg“, „Papiermühlestrasse“ und „Muri-Süd“ erhöhen, so dass im Stadtteil Bern-Ost und in umliegenden Gemeinden anzustrebende Verkehrsreduktionen gar nicht umsetzbar wären.

Die betrachteten Varianten kosten zwischen 1.4 und unvorstellbaren 6.8 Milliarden Franken (+/- 30%!). Mit solchen Rieseninvestitionen soll ein unnötiger Ausbau der Strassen betrieben werden, anstatt zusätzliche finanzielle Mittel für den ÖV und den LV einzusetzen. Dies, obschon alle Varianten mehr Verkehr generieren und zu einer Verschiebung des Modalsplits hin zum MIV führen. Finanzpolitische wie auch umweltpolitische Gründe sprechen für eine grundsätzliche Ablehnung aller Massnahmen, welche zu einer Erhöhung der MIV-Kapazitäten führen. Dies umso mehr, als neben dem Bypass Ost resp. Nord-West gleichzeitig auch noch die Fahrstrecken zwischen Schönbühl und Grauholz auf 2x4 resp. zwischen Melchenbühl und Muri auf 2x3 erweitert werden sollen.

Einmal mehr nicht betrachtet wird die Möglichkeit, die bestehende A6 zu überdecken (einzuhausen). Diese belastet seit über 30 Jahren die Wohnquartiere im Bereich Ostring/Freudenbergerplatz massiv und in zunehmendem Masse. Die SP der Stadt Bern hat schon im Dezember 2003 in ihrem Mitwirkungsbeitrag zur Mobilitätsstrategie Region Bern gefordert, es sei zu prüfen, welche Kosten eine vollständige resp. teilweise Einhausung der bestehenden Autobahn verursachen würde. Dieses Anliegen wird von breiten Teilen der betroffenen Bevölkerung unterstützt. Weit über tausend Personen haben eine Petition unterschrieben, welche eine Überdeckung der Autobahn im Bereich Ostring/Freudenbergerplatz fordert. Im März 2008 überwies der Stadtrat von Bern ein entsprechendes SP-Postulat einstimmig.

Der Bau eines Bypasses Ost kommt als Variante zur Überdeckung nur in Frage, wenn damit keine Kapazitätserhöhung verbunden ist und die Wohngebiete im Osten Berns sowie in umliegenden Gemeinden durch flankierende Massnahmen vom Motorfahrzeugverkehr entlastet werden können. Die bestehende Autobahn müsste so zurückgebaut werden, dass kein Mehrverkehr generiert wird. Aus den Unterlagen kann man jedoch schliessen, dass die ehemalige HLS in diesem Abschnitt weiterhin als Strasse im Basisnetz fungieren soll, d.h. mit ca. 18'000 Fz/T. Dieser Wert ist inakzeptabel und würde für die akut belasteten Wohnquartiere weiterhin und auf lange Sicht eine starke Einschränkung in ihrer Lebensqualität bedeuten. Vorgängig ist deshalb in jedem Fall die Überdeckung der bestehenden A6 im Detail zu prüfen und mit einer allfälligen Bypass-Lösung zu vergleichen.

Zusammenfassend fordern wir, die grossen Strasseninfrastrukturprojekte zugunsten der ÖV- und LV-Projekte zurück zu stellen.

4. Flankierende Massnahmen

Bei den flankierenden Massnahmen bleibt es bei einer Aufzählung. Anstatt Milliarden in neue Strassen und Tunnel zu investieren, müssen die vorgeschlagenen Massnahmen mit Ausnahme „Ausbau Park&Ride-Anlagen an ÖV-Knoten ausserhalb von Bern und erstem Agglomerationsgürtel“ umgesetzt werden.⁴ Der Ausbau und Bau von neuen Park&Ride-Anlagen müsste hingegen vertieft untersucht werden; so sind nur P&R-Anlagen in grösseren Entfernungen zu Agglomerationszentren energieeffizient (Verhältnis ÖV-MIV-Strecke 3:1)⁵.

Als prioritär betrachten wir die Parkplatzbewirtschaftung. Damit soll einerseits der Verkehr gelenkt werden, andererseits entsprechen Parkgebühren dem Verursacherprinzip. Parkieren auf öffentlichem Grund muss immer und überall gebührenpflichtig sein. Der Kanton muss die Erstellungspflicht für Parkplätze rigoros herunter setzen und für verkehrsintensive Nutzungen eine gebührenpflichtige Parkplatzbewirtschaftung ab der ersten Stunde vorschreiben.

Obschon der Veloverkehr grosses Potential aufweist – er könnte bis 2010 bei entsprechender Förderung um 50%, über die nächsten 20 Jahre sogar um 100% wachsen – überlässt der Kanton die Federführung für die Erarbeitung eines Programms zur Umsetzung von Massnahmen für die Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrsnetzes dem Verein Region Bern. Die SP Stadt Bern fordert, dass Bund und Kanton den Fuss- und Veloverkehr mit beträchtlichen finanziellen Beiträgen unterstützen. Die Umsetzung des Massnahmenkatalogs im Rahmen der Agglomerationsstrategie hat ebenfalls hohe Priorität und muss in den nächsten Jahren angepasst werden. Dass dies in der Gesamtbeurteilung nur rudimentär abgehandelt wird, lässt befürchten, dass es der Kanton mit der zügigen Umsetzung dieser Massnahmen nicht allzu ernst meint.

Entscheidend für die Bewältigung von zukünftigem Verkehr ist schliesslich die Siedlungspolitik des Kantons. Deshalb ist eine restriktive Einzonungspolitik umzusetzen. Auf eine Flexibilisierung des Bauens ausserhalb der Bauzonen ist zu verzichten, siehe dazu auch unsere Mitwirkung zum Agglomerationsprogramm „Verkehr und Siedlung“.

5. Umweltaspekte

Die Betrachtung der Umweltaspekte führt ebenfalls zu einer eindeutigen Bevorzugung des ÖV. TP1 bringt leichte Verbesserungen bei der Lärmbelastung, führt zu einer Reduktion der Umweltbelastungen, ist bezüglich Gewässerschutz unproblematisch. Natur- und Landschaftsschutzgebiete sind nicht betroffen. Beim Landverbrauch wird von lediglich 12'500 m² ausgegangen.

TP2 führt zu Mehrverkehr, dies ist bei der heutigen Klima- und Umweltsituation unverantwortlich. Zudem stellen sich z.B. Fragen bezüglich Gewässerschutz und Quellen. Es wäre auch Wald betroffen, z.B. für Bauwerke für Tunnellüftungen. Angaben zum benötigten Landverbrauch fehlen in der Gesamtsynthese.

⁴ Förderung des Langsamverkehrs, Netzwidestände im MIV, Parkplatzangebot/Parkplatzbewirtschaftung, Mobilitätsmanagement in Unternehmen, Mobilitätszentralen, -beratung, -kampagnen

⁵ vgl. Studie „Energieeffizienz von P+R-Anlagen“ (BFE 2004)

6. Finanzierung

Investitionen in den ÖV und den LV sind nachhaltig und aus umweltpolitischen Gründen zu forcieren. Es ist unverständlich, wenn für die vorgeschlagenen Massnahmen 389 Millionen Franken in den ÖV fliessen sollen, während für den Ausbau von zusätzlichen MIV-Kapazitäten 3.5 Milliarden Franken ausgegeben werden sollen. Zudem werden Investitionen in flankierende Massnahmen (z.B. Förderung des LV) gänzlich ausgelassen.⁶

Die Gesamtsynthese weist auch klar aus, dass die Kosten-Nutzen-Verhältnisse im TP2 deutlich tiefer sind als im TP1 und für alle MIV-Projekte unter 1 liegen. Zudem nehmen die Betriebskosten für TP1 um rund 5.5 Millionen Franken pro Jahr ab, während TP2 zu einer Zunahme von rund 3.5 Millionen Franken jährlich führt.

Auch aus Gründen der Finanzierbarkeit sind die Prioritäten klar beim ÖV zu setzen. Ob Varianten aus TP2 weiter verfolgt werden sollen und überhaupt finanziert werden können, ist ungewiss. Deshalb sollten keine weiteren Kantons- und Gemeindegelder in neue MIV- und Autobahnstudien fliessen.

Bezüglich zusätzlicher alternativen Finanzierungsoptionen, werden drei Stossrichtungen als vertiefenswert betrachtet:

- K2 Umlagerung von Kantonsmitteln auf den Agglomerationsverkehr finanziert durch Budgetüberschüsse;
- K3 Public Private Partnership-Lösungen für Verkehrsinfrastrukturvorhaben;
- K8 Road Pricing-Lösungen.

Wir unterstützen die Stossrichtung gemäss K2 und K8. Eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen Staat und Privaten gemäss K3 lehnen wir ab.

Ebenfalls abzulehnen sind die Stossrichtungen „K4 Höhere ÖV-Tarife“ und „K9 neue Pendlersteuer“ oder ähnliches (die Steuerproblematik ist zwar anzugehen, aber nicht ausschliesslich im Zusammenhang mit der Finanzierung des ÖV). Zu begrüssen sind alle Stossrichtungen, die zu zusätzlichen Bundes- und Kantonsgeldern für den ÖV führen oder verursachergerechte Abgaben wie Parkplatzgebühren oder höhere kantonale Motorfahrzeugsteuern beinhalten. Interessant ist der Ansatz gemäss „K10 Stärkere Limitierung, Reduktion oder Abschaffung der Steuerabzüge für Pendler sowie Behandlung von Gratisleistungen der Arbeitgeber“, insbesondere für MIV-Pendler. Diese Frage ist auch auf nationaler Ebene anzugehen.

Unklar bleiben der Kostenteiler und insbesondere die Auswirkungen auf die betroffenen Gemeinden. Für TP1 wird von einem Finanzbedarf von rund 55 Millionen Franken für die Gemeinden ausgegangen. Welche Gemeinden wie viel bezahlen müssten, wird nicht geklärt. Generell gibt es zwischen Bund, Kanton und Gemeinden unzählige und verwirrende Kostenteiler für den öffentlichen Verkehr und für Strassenprojekte. Der Kostenteiler sowie die finanziellen Auswirkungen für die Gemeinden müssen deshalb transparent ausgewiesen werden.

⁶ In der Mobilitätsstrategie Region Bern – Synthese waren 250 Millionen Franken beim Fuss- und Veloverkehr sowie der kombinierten Mobilität vorgesehen.

7. Projekt „Zukunft Bahnhof Bern“ (ZBB)

An verschiedener Stelle wird auf das Projekt „Zukunft Bahnhof Bern“ (ZBB) verwiesen. Es wird darauf hingewiesen, dass die im Rahmen von TP1 zu realisierenden Massnahmen keine allzu grosse Abhängigkeit mit der Planung des Tiefbahnhofes RBS haben und diese in einem separaten Planungsprozess ablaufen. Allerdings muss sichergestellt sein, dass beide Prozesse (ZMB und ZBB) eng koordiniert ablaufen. Auch muss die Planung Tiefbahnhof RBS zügig fortschreiten, da die Kapazitätsprobleme akut sind.

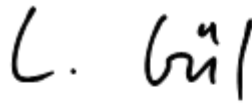
Der Ausbau des Hauptbahnhofs Bern für SBB und S-Bahn ist ein vordringliches Projekt. Dieser stösst heute an seine Grenzen. In den nächsten Jahren müssen Bund, Kanton, SBB, BLS, RBS und die RVK 4 dieses Projekt mit Nachdruck und grosser Priorität vorantreiben.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Mitwirkung und verbleiben mit freundlichen Grüssen.



Thomas Göttin

Co-Präsident SP Stadt Bern



Leyla Gül

Parteisekretärin SP Stadt Bern