

Der Verkehr wächst und wächst – was tun?

Alle Trends weisen in die gleiche Richtung: Der Verkehr wird weiter anwachsen – vor allem auch in der Agglomeration. Die «Mobilitätsstrategie Region Bern» zeigt auf, was es braucht, damit der Verkehr in und um Bern auch in Zukunft fliesst. Die Studie wurde vom Kanton Bern, der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland, des Vereins Region Bern und der Stadt Bern gemeinsam erarbeitet. Kantonsplaner Peter Rytz, Gesamtprojektleiter der Mobilitätsstrategie, und Kantonsoberingenieur Walter Dinkel, nehmen im folgenden Interview Stellung zu den Lösungsideen der Mobilitätsstrategie.



Sind Gedankenspiele über Ausbauprojekte im Verkehr heute überhaupt noch angebracht angesichts der immer rigoroseren Sparrunden bei Bund und Kanton?

P. Rytz: Gerade weil die Mittel knapper werden, gilt es frühzeitig und fundiert abzuklären, wo die Verkehrsinfrastruktur sinnvoll verbessert oder allenfalls ausgebaut werden soll. Das hilft Fehlplanungen und damit spätere Kosten zu sparen. Die Mobilitätsstrategie ortet die Schwachstellen im Verkehrssystem der Region Bern für die nächsten rund 20 Jahre und zeigt Massnahmen auf, wie diese behoben werden könnten; sei es auf der Seite der Siedlungsplanung, der Nachfragesteuerung oder der Verkehrsinfrastruktur.

W. Dinkel: Die Mobilitätsstrategie verfolgt nicht nur teure Ausbauprojekte, sondern auch Massnahmen in der Siedlungsplanung und in der Nachfragesteuerung. Gedankenspiele sind notwendig, weil sich daraus Ideen entwickeln – auch unkonventionelle! Nur so kommen wir zu brauchbaren (und finanzierbaren) Lösungsvorschlägen.

Fortsetzung auf Seite 2



Peter Rytz
Kantonsplaner,
Gesamtprojektleiter
Mobilitätsstrategie



Walter Dinkel
Kantons-
oberingenieur



Siedlungsentwicklung entlang bestehender Verkehrsachsen: Die neue Überbauung Brünnen im Westen von Bern liegt direkt an der S-Bahn (künftige Haltestelle Brünnen), an der Autobahn und an der Kantonsstrasse.

Editorial

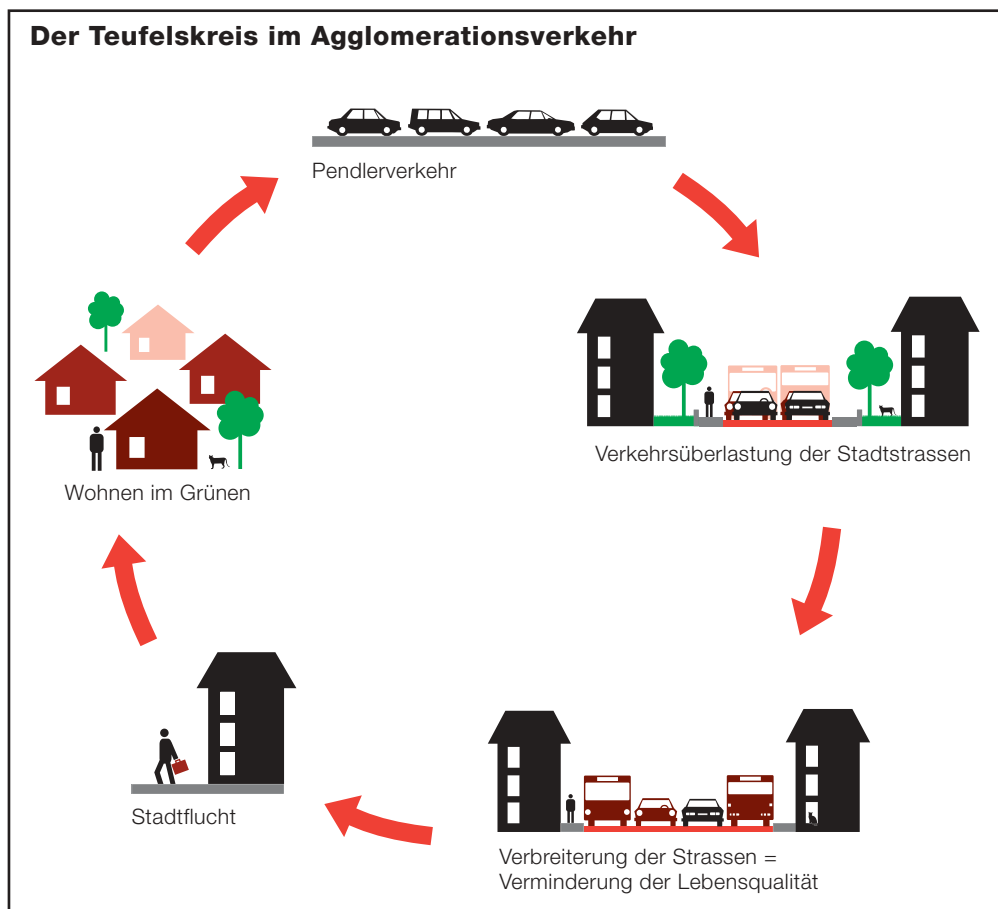
Drei von vier Schweizerinnen und Schweizern leben heute in einer städtischen Agglomeration. Das Pendeln vom Wohnort zum Arbeitsort über die Gemeindegrenze hinweg gehört zum Alltag von 60% der Erwerbstätigen. Inzwischen benützt jeder Zweite für den Arbeitsweg das Auto, rund 7% mehr als 1990 und mehr als doppelt so viele wie im Jahre 1970. Die Anzahl Motorfahrzeuge hat sich seit 1970 mehr als verdoppelt. Dies die Fakten aus der Volkszählung 2000. Die Folgen dieser Entwicklung: Verkehrsüberlastungen gehören zum Alltag in den Agglomerationen. Wollen wir, dass diese Entwicklung so weitergeht?

Die Mobilitätsstrategie will dazu beitragen, einen Trendbruch einzuleiten. «Verkehr vermeiden – Verkehr verlagern – Verkehr verträglich gestalten», dies die Lösung der Mobilitätsstrategie Region Bern. Einfach gesagt, schwierig umzusetzen. Es fängt bei der Siedlungsplanung und der Siedlungsstruktur an und hört beim Verhalten jedes und jeder Einzelnen auf (wo arbeite ich, wo wohne ich, welches Verkehrsmittel wähle ich?). Dazwischen gibt es Fragen rund um Betrieb und Organisation der Verkehrsinfrastrukturen und der Verkehrsmittel. Auch marktwirtschaftliche Instrumente zur Nachfragebeeinflussung werden in Zukunft

näher in Betracht zu ziehen sein. Mit der Mobilitätsstrategie Region Bern ist ein Weg für eine nachhaltige Entwicklung dieser Region aufgezeigt. Die politische Diskussion wird zeigen, ob und wie der Weg auch beschritten werden kann.

Mit dieser Ausgabe der TBA-dimension hat auch das Tiefbauamt gewissermassen einen neuen Weg beschritten: Für einmal berichtet das Tiefbauamt nicht allein, sondern gemeinsam mit weiteren am Verkehrsgeschehen interessierten Organisationen und Personen. Das Tiefbauamt hat zusammen mit diesen an der Mobilitätsstrategie Region Bern mitwirken dürfen. So wie die Erarbeitung, soll auch die Fortsetzung sein: Breit abgestützt und gleichwohl oder gerade deshalb kontrovers.

Walter Dinkel
Kantonsoberingenieur



Fortsetzung von Seite 1

Welches sind aus Ihrer persönlichen Sicht die Kernpunkte der Mobilitätsstrategie?

P. Rytz: Zentral ist die Grundstrategie der drei V: Verkehr vermeiden – Verkehr auf umweltverträgliche Verkehrsmittel verlagern – Verkehr verträglich gestalten. Es gilt zu erkennen, dass mit guter Siedlungsplanung das Verkehrswachstum gebremst und teure Investitionen vermieden werden können. Vielleicht das Wichtigste aber ist der Prozess, der in Gang gekommen ist: nämlich die Mobilitätsproblematik aus der Gesamtschau über alle Verkehrsträger anzugehen.

W. Dinkel: Im Dreiklang der drei V nimmt die Siedlungsplanung eine Schlüsselrolle ein. Mobilitätsbedürfnisse entstehen hauptsächlich aus der räumlichen Distanz zwischen wohnen, arbeiten und Freizeitgestaltung. Verkehr vermeiden heisst, dass diese drei Bereiche näher zusammenrücken müssen.

Kernpunkt der Mobilitätsstrategie sind die drei V: Verkehr vermeiden – Verkehr verlagern – Verkehr verträglich gestalten

Herr Rytz, die Mobilitätsstrategie wurde von gewissen Kreisen als zu «strassenlastig» kritisiert. Ein berechtigter Vorwurf?

P. Rytz: Vorerst gilt es festzuhalten, dass in den letzten 20 Jahren in der Region Bern keine neue Strasse in Betrieb genommen wurde – vom Spurausbau der A1 im Grauholz abgesehen. Die Mobilitätsstrategie schlägt verschiedene Massnahmen in ausgewogener Mischung vor. Strassenausbauten machen nur einen kleinen, aber halt spektakulären Teil aus. Klar ist, dass wir für Massnahmen wie eine Osttangente die Zweckmässigkeit detailliert abklären wollen, bevor wir weiter darüber diskutieren.

Wo man wohnt, wo man arbeitet und wo man die Freizeit verbringt, ist für das Mobilitätsverhalten und damit für das Verkehrsaufkommen entscheidend. Die Mobilitätsstrategie fordert, Siedlungen möglichst entlang der ÖV-Achsen zu erweitern. Welche Instrumente dienen dazu?

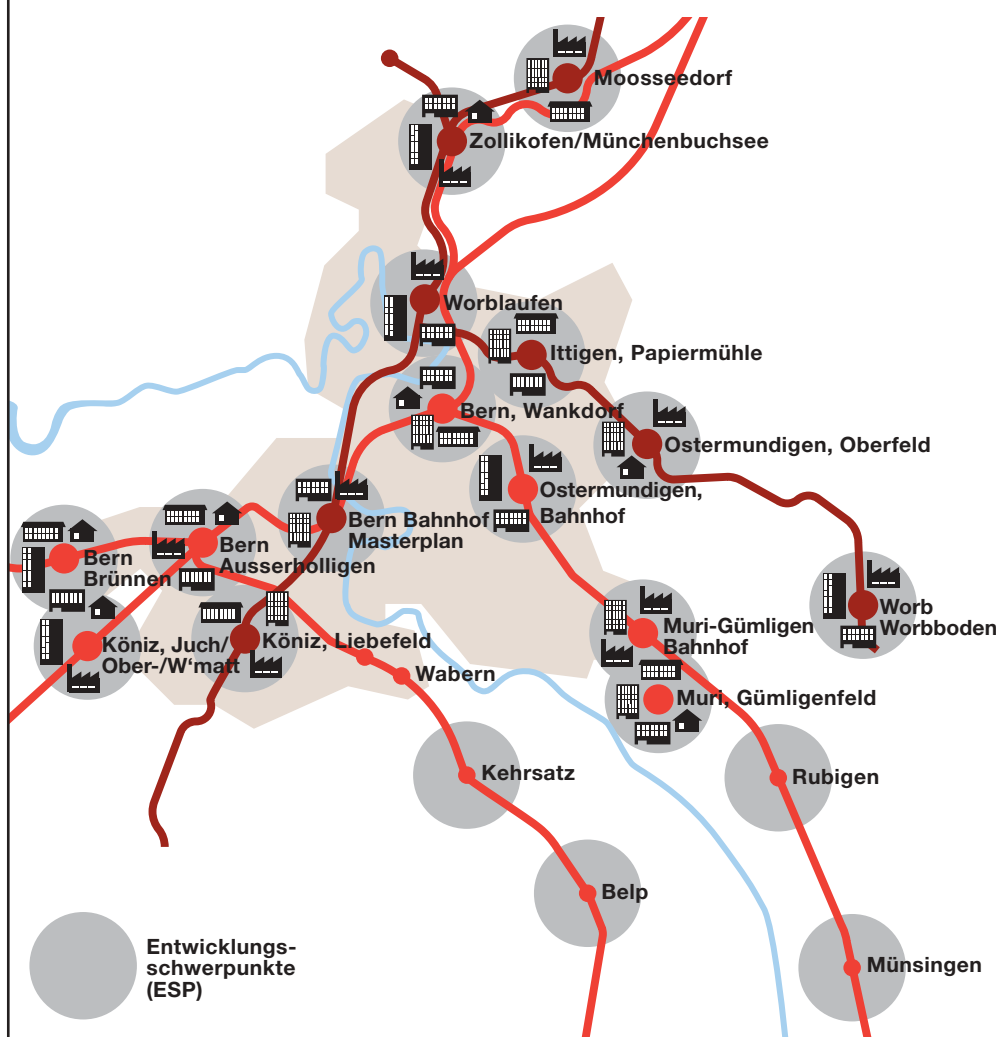
P. Rytz: Diese Frage liegt mir als Kantonsplaner besonders am Herzen. Erstens müssen wir das klare raumplanerische Ziel einer konzentrierten Siedlungsentwicklung verfolgen.

Zweitens sind alle grösseren Verkehrsinfrastrukturprojekte auch darauf zu prüfen, welche Auswirkungen sie auf die Siedlungsentwicklung haben – und umgekehrt. Ein wichtiger Baustein ist das Programm der wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte (ESP), das weitergeführt und verstärkt werden soll. Künftig wird es auch ein ESP-Projekt «Wohnen» geben, welches das Wohnen an zentralen, gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossenen Lagen fördern will.

W. Dinkel: Der Ansatz ist richtig. Mir scheint wichtig, dass zu grosse Bauzonen abseits der öv-Achsen reduziert und dafür Neueinzonungen in der Nähe von Haltestellen leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel vorgenommen werden. Es liegt letztlich aber an jeder und jedem Einzelnen, den Wohn- oder Arbeitsort so zu wählen, dass diese zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr möglichst kostengünstig, umweltfreundlich und schnell zu erreichen sind.

In den letzten 20 Jahren wurde in der Region Bern keine neue Strasse in Betrieb genommen.

**Verkehr verlagern:
Siedlungsentwicklung in der Nähe der leistungsfähigen ÖV-Achsen**



Moderne Mobilitätslösungen setzen auf das Zusammenwirken von Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr: mit- statt gegeneinander. Wo sehen Sie hier derzeit die grössten Defizite und wie lassen sie sich verringern?

P. Rytz: Die kombinierte Mobilität hat ein riesiges, noch unausgeschöpftes Potenzial: Park & Ride, Bike & Ride, Tarifverbund, Mietangebote an Bahnhöfen usw. werden in Zukunft grosse Bedeutung erlangen, auch weil sie individuell anpassbare und kostengünstige Mobilitätslösungen anbieten.

W. Dinkel: Verbesserungen sind bei den Transportketten nötig, vor allem beim Umsteigen von einem Verkehrsmittel auf das andere, wie das Beispiel der Veloabstellplätze am Bahnhof Bern zeigt. Klar, dass die Wahl des Verkehrsmittels auch von der individuellen Wohn- und Arbeitssituation abhängig ist. Womit wir wieder beim Postulat wären, neue Siedlungen nur noch im Bereich leistungsstarker öffentlicher Verkehrsmittel zu realisieren.

Herr Dinkel, der Autoverkehr soll gemäss Mobilitätsstrategie so weit als möglich auf die Hauptverkehrsachsen, sprich Autobahnen, gelenkt werden, um das übrige Strassennetz zu entlasten. Was bedeutet das für den Ausbau und Unterhalt der Berner Autobahnen?

W. Dinkel: Die Berner Autobahnen stossen nur während der Spitzenzeiten morgens und abends an ihre Kapazitätsgrenzen. Unterhaltsarbeiten werden deshalb in den verkehrsschwächeren Stunden tagsüber – künftig vermehrt auch nachts – durchgeführt. Eine Verlagerung von bloss 10 % des durchschnittlichen täglichen Verkehrs von den Spitzenstunden in die verkehrsschwächeren Zeiten würde den Verkehrsfluss markant verbessern. Stichworte dazu sind: Verkehrslenkung, Verkehrsbeeinflussung, Nachfragebeeinflussung. Ohne die Attraktivität der Agglomeration zu schmälern, könnten so teure Ausbauten auf Jahre hinaus umgangen werden.

Herr Rytz, was erwarten Sie vom Tiefbauamt bei der Umsetzung der Mobilitätsstrategie?

P. Rytz: Ich wünsche mir weiterhin den Willen und die Offenheit für gemeinsame Lösungen, so wie ich sie bisher erfahren habe. Wichtig scheint mir, die bestehende Strasseninfrastruktur besser zu nutzen, nach dem Motto «Weiche Massnahmen vor Beton». Das Tiefbauamt sollte deshalb seine weit über den Kanton hinaus anerkannten Anstrengungen in Richtung integriertes Verkehrsmanagement verstärken. Stichworte dazu sind das «Bern Modell» bei der Sanierung von Ortsdurchfahrten, ein Verkehrsbeeinflussungssystem auf Hochleistungsstrassen (z.B. belastungsabhängige Tempolimiten, variable Fahrstreifenbewirtschaftung).

Die Berner Autobahnen stossen nur während der Spitzenzeiten morgens und abends an ihre Kapazitätsgrenzen.

Die nächsten Schritte

Parallel zur Mobilitätsstrategie Region Bern sind in den Agglomerationen Biel, Thun und Burgdorf Gesamtverkehrsstudien erarbeitet worden. Aus den Erkenntnissen all dieser Studien erarbeiten Kanton und Regionen jetzt als nächsten Schritt die «Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung», die im Frühling 2005 beim Bund eingereicht werden sollen. Für neue Infrastrukturvorhaben werden Zweckmässigkeitsprüfungen durchgeführt: So z.B. für die Entlastung des SBB-Bahnhofs Bern, für die Verkehrserschliessung südlich von Bern und für die Idee der Osttangente. Eine Autobahn-Südtangente wird vorläufig nicht weiterverfolgt.



Die Strasse – ein knapper und begehrter Raum

Der künftige Mehrverkehr droht unsere Autobahnen mit chronischen Überlastungen und Staus zu blockieren. Als fatale Folge davon würde der Autoverkehr vermehrt dorthin ausweichen, wo gewohnt wird, wo Bus- und Tramlinien fahren und wo Kinder die Strasse benützen. Die Mobilitätsstrategie will dieser Entwicklung entgegen wirken. Im Teilprojekt «Strasseninfrastruktur» wurden drei Ziele formuliert:

1. Es gilt zu verhindern, dass der Überlaufverkehr von der Autobahn auf das übrige Strassennetz ausweicht.
2. Siedlungsgebiete sollen möglichst direkt ab der Autobahn erschlossen werden ohne Wohnquartiere zu beeinträchtigen.
3. Auf dem Hauptstrassennetz sind für den öffentlichen Verkehr, den Fuss- und den Veloverkehr gute Voraussetzungen zu schaffen.

Es liegt auf der Hand, dass zuerst die bestehende Strasseninfrastruktur optimal genutzt werden soll. Neben baulichen

Nur wenn Autoverkehr über die Autobahnen abfliessen kann, gibt's Platz für den öffentlichen und den Langsamverkehr.

Anpassungen stehen vor allem betriebliche Massnahmen im Vordergrund, wie beispielsweise ein Verkehrsleitsystem oder Verkehrssystem-Management. Es dient dazu, den Verkehrsfluss über die Gemeindegrenzen hinaus in der ganzen Region aufeinander abzustimmen. Ein Beispiel: Bei Stau auf der Autobahn können die Fahrzeuglenker/innen

mit elektronischen Anzeigen über Park+Ride-Möglichkeiten an der nächsten Bahnstation orientiert werden. Ein elektronisches Verkehrsbeeinflussungssystem erlaubt es, die Kapazitäten noch besser zu nutzen. Mit Tempolimiten, die entsprechend der Belastung variieren (wie schon heute auf der A1 im Grauholz) oder variabler Fahrstreifenbewirtschaftung können Störungen auf der Autobahn verringert werden.

Ein anderes Beispiel für eine solche Verkehrslenkung ist die Dosierung: Die Lichtsignalanlagen der Region werden aufeinander abgestimmt und – ständig oder nur bei hohem Verkehrsaufkommen – so gesteuert, dass jeweils nur so viele Fahrzeuge passieren können, wie der nachfolgende Engpass im Stadtstrassennetz zu schlucken vermag. Die Dosierung wird dort platziert, wo Bus oder Tram den stauenden Auto-Kolonnen noch ausweichen können (realisiertes Beispiel: Wabern).

Das so genannte «Drainage»-Prinzip veranschaulicht die Hauptstossrichtung der Mobilitätsstrategie beim Strassenverkehr: Wie beim Wasserabfluss soll die Drainage (die Autobahn und ausgewählte Hauptachsen) die Überschwemmung des



übrigen Landes (Zentrums- und Quartierstrassen) verhindern. Nur wenn der Grossteil des Autoverkehrs über die Hochleistungsstrassen abfliessen kann, gibt's auf dem Basisstrassennetz Platz für den öffentlichen und den Langsamverkehr. Deshalb sind gezielte Ausbauten der Strasseninfrastruktur unumgänglich. Handlungsbedarf sieht die Mobilitätsstrategie vor allem auf der A6 zwischen Muri und Wankdorf (vgl. Artikel zur Osttangente), im Süden der Stadt (zwischen Wabern und Köniz), im Raum Liebefeld/Köniz sowie in Zollikofen.

In der Region Bern zirkuliert der öffentliche Verkehr zu 70% auf der Strasse (Tram, Bus, Postauto). Diese eindruckliche Zahl belegt, wie sehr er direkt von den Auswirkungen des Autoverkehrs betroffen ist. Seine Stärken – Pünktlichkeit, zuverlässige Anschlüsse, gute Verbindungen und ein dichter Fahrplan – sind durch die überlasteten Strassen teilweise heute schon gefährdet. Ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist unter diesen Voraussetzungen nur schwer zu realisieren und bringt nicht den vollen «Umsteige-Effekt». Für die Förderung des öV braucht es eine Strasseninfrastruktur, die einen stau- und störungsfreien Betrieb gewährleistet. Deshalb lautet die Devise: Die Strasse vom Autoverkehr entlasten und den öV bevorzugt behandeln. Konkret:

1. Bus und Tram verfügen über eigene Spuren. Vor Lichtsignalanlagen müssen sie nur kurz warten.
2. Wo aus Platzgründen keine separaten Spuren für Tram und Bus möglich sind, wird der Autoverkehr nur dosiert in die Engstelle geleitet (realisiertes Beispiel: Wabern).

In der Region Bern zirkuliert der öffentliche Verkehr zu 70% auf der Strasse.

Chancen für den Velo- und Fussverkehr

Gemäss dem Postulat «Verkehr verlagern» sollen der Fuss- und Veloverkehr sowie die kombinierte Mobilität stark gefördert werden. Das Potenzial für die anteilmässige Erhöhung dieser Fortbewegungsarten ist längst nicht ausgeschöpft. Im Zentrum steht eine Verkehrsplanung der «kurzen Wege»: Netz, Routen und Einzelanlagen sollen kohärent (überschaubar, logisch), direkt, komfortabel und sicher sein. Ist nur eine dieser vier Eigenschaften nicht erfüllt, mindert das die Attraktivität der Gesamtanlage beträchtlich. Wichtig ist, dass im Strassen- und Wegnetz der Region gefährliche Stellen ausgemerzt werden, die den Langsamverkehr heute unattraktiv machen. In diese Richtung zielt z.B. die fuss- und velofreundliche Umgestaltung des Wankdorfplatzes. Einen grossen Beitrag leisten zudem Massnahmen, die den Zugang zum öffentlichen Verkehr erleichtern und verbessern (z.B.: Velostationen im Bahnhof Bern).

Besonders wirksam sind beim Fuss- und Veloverkehr Massnahmen, welche die Wegstrecke verkürzen oder diese mit weniger Energieaufwand bewältigen lassen. Ein Beispiel hier-

zu ist die Idee eines neuen Fuss- und Velostegs zwischen Nordquartier und Länggasse. Mit der vorgeschlagenen leichten Brückenkonstruktion zwischen den Stadtteilen Breitenrain/Lorraine und der Länggasse/Tiefenau sollen zu Fuss Gehende und Velofahrende dereinst weder den lärmigen und gefährlichen Umweg via Schützenmatte (Abkürzung ca. ein Kilometer) noch die lästige Höhendifferenz (40 bis 60 Meter) hinunter zur Wehrbrücke Felsenau und wieder hinauf auf das besiedelte Plateau in Kauf nehmen müssen.



Velofahrende im Verkehrsgewühl der Schützenmattestrasse: Ein Fuss- und Velosteg würde die Velofahrt zwischen Lorraine und Länggasse kürzer, sicherer und müheloser machen.

Die Osttangente – ein Gewinn für viele

Bei der Osttangente handelt es sich um die Idee einer neuen unterirdischen Strassenverbindung zwischen dem Autobahnanschluss Muri und Ittigenfeld (Nähe Autobahnraststätte Grauholz). Im Gegenzug könnte die heutige A6 rückgebaut, d.h. in eine multifunktionale Stadtstrasse umgewandelt werden, die es erlauben würde, das angrenzende Stadtgebiet direkt zu erschliessen.

An der Osttangente scheiden sich die Geister: Ist sie ein überrissenes Neubauprojekt oder eine Notwendigkeit, von der alle profitieren? Verursacht der Tunnel zwischen Grauholz und Muri nur gigantische Kosten oder kann er die Wohn- und Lebensqualität im Osten Berns nachhaltig steigern? «Der Osttangente kommt innerhalb der Mobilitätsstrategie grosse Bedeutung zu», sagt Fritz Kobi, Kreisoberingenieur II und Leiter des Teilprojekts Strasseninfrastruktur, «denn sie veranschaulicht in exemplarischer Weise den ganzheitlichen Denkansatz – und die drei Eckpfeiler: Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten. Zudem korrigiert sie im Ostring (Freudenbergerplatz) städtebauliche Sünden aus den 60er Jahren».

Die heutige A6 zwischen Muri und Wankdorf ist regelmässig überlastet. Als Folge davon weicht der Verkehr auf die Haupt- und Quartierstrassen aus. Anwohner/innen und Velofahrende leiden unter Lärm und Abgasen, im Ostring bleiben die Busse von Bern Mobil und RBS regelmässig im Stau stecken. Immer mehr Autofahrer weichen dem Autobahnstau ab Muri auf die Hauptstrasse durch Muri-Egghölzli-Burgernziel aus, wo sie Velo, Tram und Bus behindern und die Lebensqualität entlang dieser Strasse beeinträchtigen. Ein Ausbau der A6 auf diesem Abschnitt ist wegen der engen räumlichen Verhältnisse nur mit Schwierigkeiten möglich. Andere Mittel, d.h. Verkehrsbeeinflussungsmassnahmen genügen nicht, um die notwendigen Kapazitätssteigerungen zu erzielen. Ein Neubau dieses Autobahnabschnitts ist deshalb nahe liegend. Gleichzeitig könnte die heutige A6 zu einer Hauptverkehrsachse rückgebaut werden.

Verkehr vermeiden

Mit der Osttangente entstünden entlang der rückgebauten A6 neue Freiräume für städtebauliche Entwicklungen: So könnten nahe der Stadt attraktive neue Siedlungen gebaut und Zonen für Dienstleistungsbetriebe angeboten werden, was dem raumplanerischen Ziel einer konzentrierten Siedlungsentwicklung entsprechen würde. Der aktuelle Trend zum Wohnen auf dem Lande soll gebremst werden. Dank der guten Erschliessung dieser neuen Wohn- und Arbeitszonen durch den öffentlichen Verkehr und dank der kurzen Distanzen zum Zentrum würde zusätzlicher motorisierter Pendlerverkehr weitgehend vermieden.

Verkehr verlagern

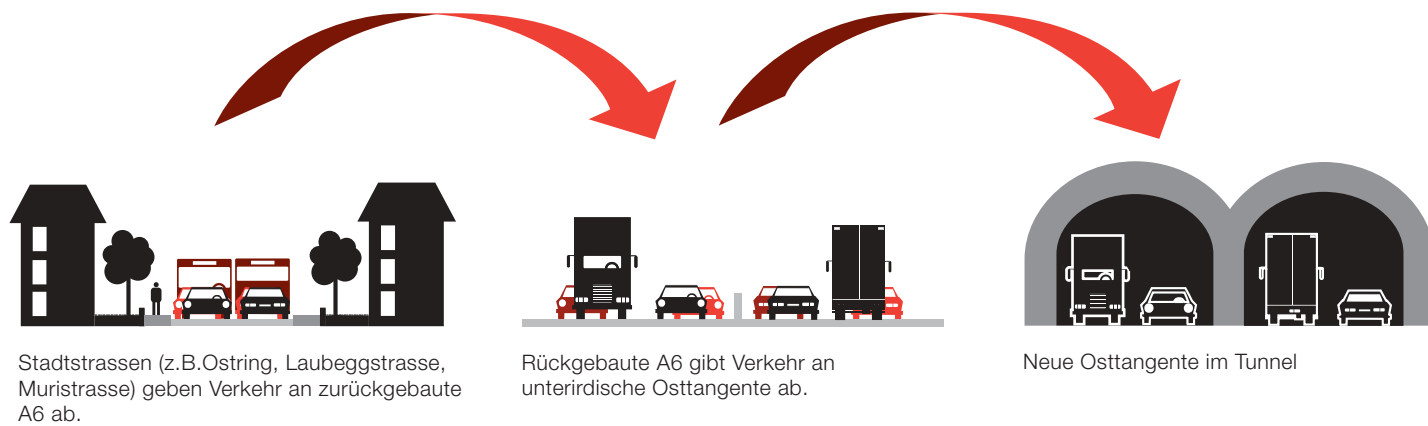
Im Osten von Bern bietet sich heute fast jeden Morgen dasselbe Bild: Stau auf der A6, verstopfte Strassen auch vom Ostring bis in die Stadt. Insbesondere auf der Thun- und Worbstrasse in Muri/Gümligen, der Muriallee, Laubeggstrasse und am Ostring/Burgernziel herrschen für Tram (Linien 3 und 5), Bahn (RBS-Linie G) und Bus (Linie 28, sowie RBS-Linie A) unzumutbare Zustände. Davon kann Peter Scheidegger, ehemaliger Direktor des Regionalverkehrs Bern-Solothurn und heute als Berater in öV-Fragen tätig, ein Lied singen: «Tram und Bus bleiben schon heute regelmässig im Stau stecken. Im Fall der neuen Buslinie A, die als Alternative zur Fahrt via Stadtzentrum ins Entwicklungsgebiet Wankdorf gedacht ist, ist dies besonders schlimm, weil sie dann in der Papiermühle

Fortsetzung auf Seite 6

**A6 im Ostring – eine Autobahn inmitten
von städtischem Wohngebiet**



Die Osttangente entlastet das städtische Strassennetz



Fortsetzung von Seite 5

die Bahnanschlüsse ins Worblental verpasst. Wir können die Pendler nur mit einem guten Busservice aus dem Auto locken!» Viele Leute schrecken deshalb vor der Benutzung der platzsparenden und umweltfreundlichen Verkehrsmittel zurück und benutzen stattdessen das Auto, was die Situation noch verschärft. Doch nicht nur der öffentliche Verkehr leidet. Wer mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs ist (darunter viele Schulkinder), ist erheblichen Gefahren und einer grossen Lärm- und Abgasbelastung ausgesetzt. Die neue Osttangente und die rückgebaute A6 könnten einen Grossteil des Autoverkehrs aufnehmen, was auf den Stadtstrassen Platz für Bus, Tram, Velo und den Fussverkehr schaffen würde.

Verträglich gestalten

Vom Autoverkehr entlastete Zentrums- und Quartierstrassen gewinnen an Wohn- und Lebensqualität. Lärm und Abgase werden reduziert und die Sicherheit der Fussgänger/innen und Velofahrenden verbessert. Zudem ist der Autoverkehr verträglicher, wenn er, wie im Fall der Osttangente vorgeschlagen, vorwiegend unter dem Boden verläuft. Nötig sind überdies kurze und direkte Zufahrtswege zur Autobahn. Diese Forderung könnte mit der rückgebauten A6 erfüllt werden. Sie erschliesst die bevölkerungsreichen Siedlungen (z.B. das Saalquartier) sowie den Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf mit seinen zahlreichen Freizeiteinrichtungen: Das Zentrum Paul Klee, das Eisstadion, das BEA-Ausstellungsgelände und das neue Fussballstadion hätten einen direkten Anschluss an die Autobahn. Vom grossen Verkehrsaufkommen, das diese Nutzungen mit sich bringen, würden die Stadt- und Quartierstrassen somit kaum betroffen und der gesamte Raum Wankdorf würde durch die Osttangente entlastet.

Fritz Kobi und mit ihm alle Fachleute, die an der Mobilitätsstrategie mitgewirkt haben, sind überzeugt, dass die Osttangente ein Gewinn wäre: «Sie würde schon heute sehr viel bringen – und erst recht beim prognostizierten zukünftigen Mehrverkehr in 20 bis 40 Jahren! Sie ist ein Generationenbauwerk!»

Die neue Osttangente würde einen Grossteil des Autoverkehrs bewältigen und damit die heutige A6 entlasten. Die rückgebaute A6 ihrerseits nimmt als Zubringer zur Osttangente Verkehr von den Stadt- und Quartierstrassen auf. Dort steigt die Wohn- und Lebensqualität und es gibt Platz für Bus, Tram, Velo und Fussgänger/innen.

Und die Südtangente?

Im Rahmen der Mobilitätsstrategie wurde auch die an sich alte Idee einer Südtangente wieder aufgegriffen. Von mehreren untersuchten Varianten ist eine vollständig unterirdische Verbindung vom Anschluss Muri bis an den Rand des Könizbergwaldes mit drei bis vier Anschlüssen in Köniz/Liebefeld, Morillon/Wabern und Kehrsatz/Flughafen als die beste, aber auch die weitaus teuerste beurteilt worden. Eine Autobahn, welche die Stadt Bern südlich umfährt, könnte nicht nur die Hauptstrassen am südlichen Stadtrand, sondern auch die bestehende Autobahn im Norden entlasten. Störungen auf der Stadttangente Nord (Felsenauviadukt) haben heute unweigerlich ein Verkehrschaos in ganz Bern zur Folge. Die Idee der Südtangente und damit die Schaffung eines Autobahnringes rund um Bern liegt deshalb nahe. Das Bundesamt für Strassen strebt die Südumfahrung an, um die Netzredundanz (Ausweichmöglichkeit bei Störungen) zu erhalten. Aus Sicht der Region ist die Südtangente allerdings weniger dringlich als die Osttangente, weil der Transitverkehr Süd-West (und umgekehrt) nur 5000 von total 65000 Fahrten im Agglomerationskern ausmacht. Der Netzgedanke der Südtangente ist zwar bestechend, der Aufwand für den Bau und den Betrieb des unterirdisch geplanten Ringes um Bern aber enorm (geschätzte Baukosten: 2,1 Milliarden Franken). Aus diesen Gründen steht dieses Projekt momentan nicht im Vordergrund. In der Mobilitätsstrategie wird empfohlen, Linienführung und Anschlüsse konzeptionell zu überprüfen und insbesondere auch die Effekte auf die Siedlungsentwicklung näher zu untersuchen. Die Realisierung einer Südtangente wird im Falle einer Annahme der Vorlage zum «Neuen Finanzausgleich NFA» im November 2004 zur Bundessache – wie jene der Osttangente übrigens auch.

Stausituation vor dem Felsenauviadukt



Eine Etage tiefer – und bescheidener

Noch 1971 sah die Verkehrsplanung in der Region Bern ein dichtes Netz von vierspurigen Hochleistungsstrassen vor. Was ist davon übrig geblieben? Ein Bauingenieur erinnert sich.

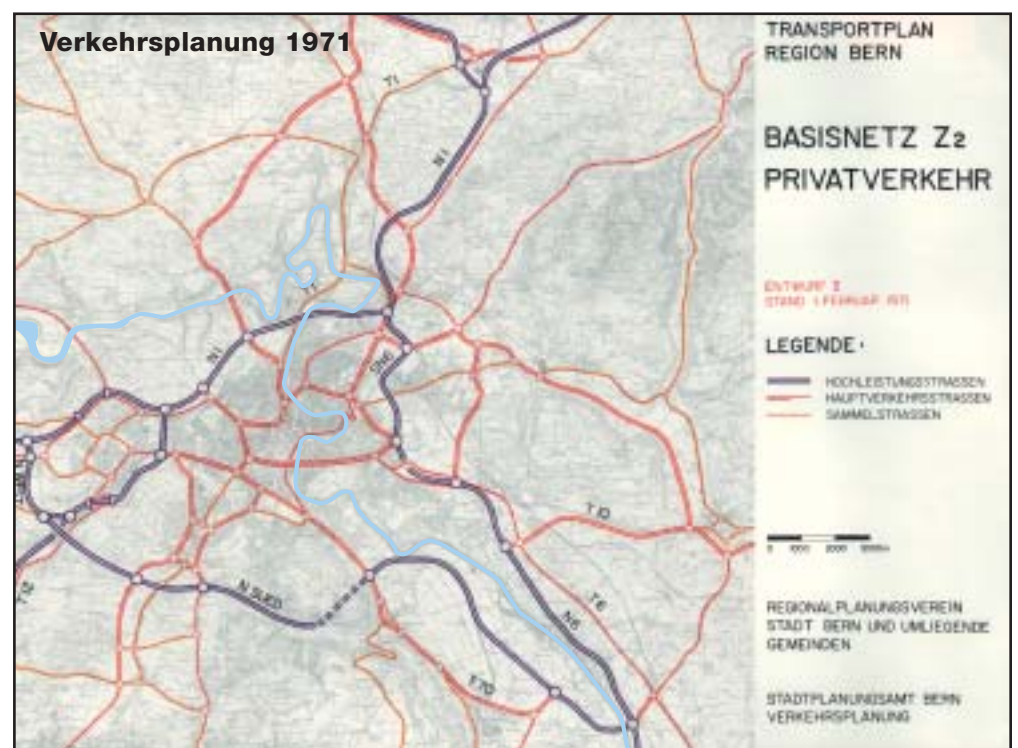
Die Idee einer Südtangente ist nicht neu. Als ich 1971 als frischgebackener Bauingenieur den Posten als Projektleiter und Sekretär der Berner Nationalstrassenkonferenz antrat, herrschte Pioniergeist im Autobahnbau. Eine spätere Ergänzung des Netzes war programmiert, spätere Anschlüsse wurden in Plan und Wirklichkeit vorbereitet. Spannend zu beobachten, wie sich die Ideen der Verkehrsplaner im Laufe der Jahrzehnte verändert haben. Erstaunlich aber auch, wie frühere Pläne in Vergessenheit geraten! Die Verkehrsprobleme, die es heute zu lösen gilt, sind nicht grundsätzlich anders als damals. Verändert aber hat sich der Umgang damit, wie die Ansätze der Mobilitätsstrategie zeigen. Und was den Strassenbau betrifft, fällt uns Bauingenieuren vor allem eines auf: Wir planen heute generell eine «Etage» tiefer als noch vor 30 Jahren, denn im Sinne des haushälterischen Umgangs mit dem knappen Boden und des Umweltschutzes kommen oft nur noch (teure) unterirdische Lösungen in Frage.

Die Südtangente und auch eine Westtangente waren schon Anfang der 70er Jahre als Vorhaben der Zukunft in den Köpfen und in den Plänen der Verkehrsingenieure. Im Transportplan der Region von 1971 ist die «N West» und die «N Süd» mit offener Linienführung eingetragen. Die einzige Strecke, die unterirdisch geplant war, betraf den Gurten-Durchstich. Die damals geplante Südtangente sollte quer durchs Belpmoos bis zur Hunzikenbrücke verlaufen, wo beim Anschluss Rubigen die Verknüpfung mit der A6 vorgesehen war. Heute sieht die Planung der neuen Autobahnen durchwegs unterirdische Linienführungen vor. So auch im Belpmoos, wo die Autobahn unter der Aare durch in einem steilen Anstieg zum Anschluss Muri geführt würde. Klar, dass mit der Verlegung der vierspurigen Hochleistungsstrassen unter den Boden ein enormer Anstieg von Bau- und Betriebskosten verbunden ist!

Auf dem Plan von 1971 sind aber auch andere, meist vierspurige Hochleistungsstrassen eingezeichnet. So die autobahnähnliche Talstrasse T10 nach Luzern und eine neue «Regionalstrasse Ost» durch das Worblental zum Anschluss A1/6 im Wankdorf. Eine weitere Verbindung führt von Ostermundigen Richtung Muri zum nie realisierten Anschluss Thoracher/Saali, wo ein riesiges Kongresszentrum mit Direktzufahrt von der Autobahn und grossen Parkhäusern geplant war.

Vom Wankdorf weg war die «Regionalstrasse Nord» geplant, die mit einer Brücke über das Worblental Zollikofen und Münchenbuchsee erschlossen hätte. Die Verknüpfungen im Wankdorfgebiet waren also schon damals ein Thema!

Eine weitere Verbindung, die «Regionalstrasse West», war ebenfalls als Hochbrücke über die Aare konzipiert und hätte vom Anschluss Bern-Neufeld in die Gebiete von Ort-

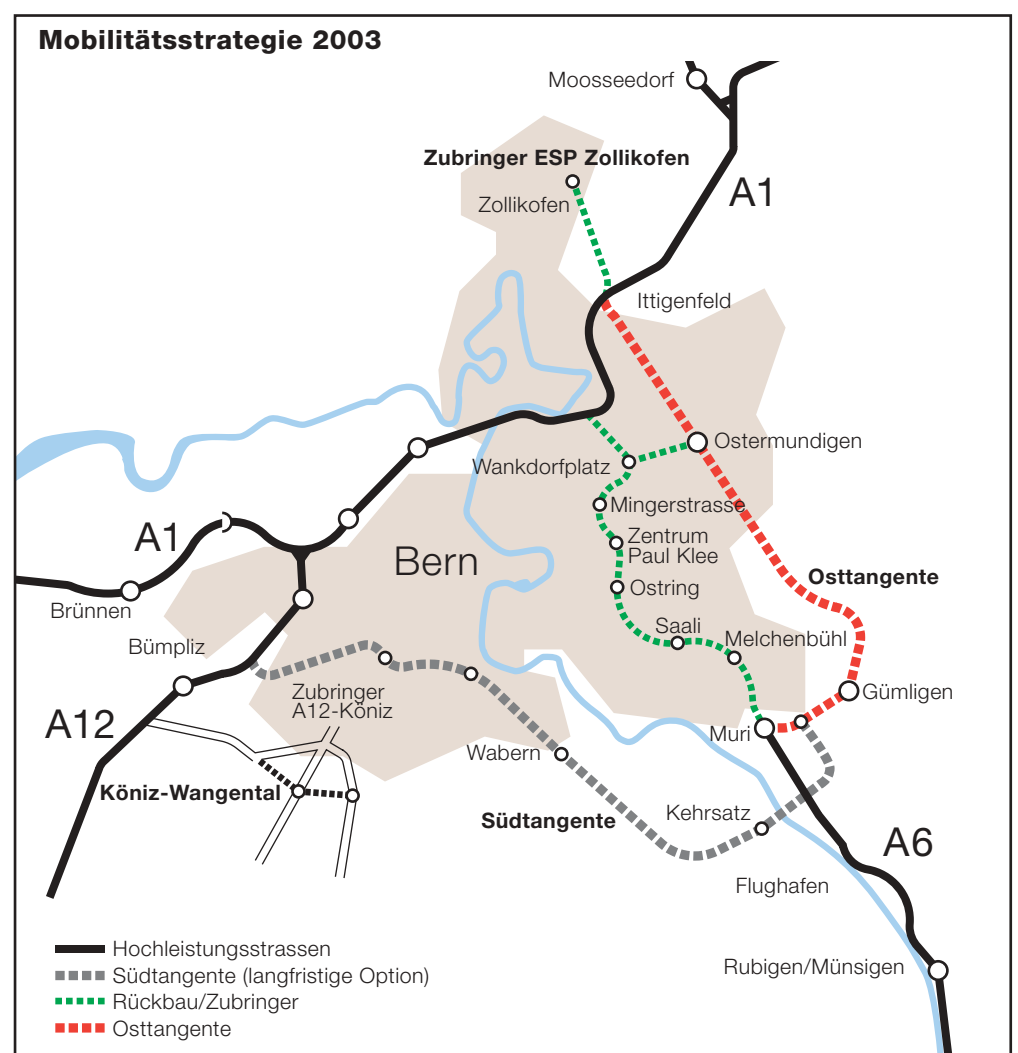


schwaben und Meikirch geführt. Wer heute von der Halenbrücke zum Anschluss Bern-Neufeld fährt, kann dort, wo sich die Fahrbahn trennt, die geplante Linienführung als Schneise im Unterholz erkennen. Diese Rampe hätte zum so genannten «Flyover» geführt, einer Hochbrücke über den ganzen Anschluss hinweg mit Landepunkt beim Portal des künftigen Neufeldtunnels. Der Plan für den Vollausbau des komplizierten Anschlusses Neufeld hatte amerikanische Dimensionen. Einige aus den USA zurückgekehrte Ingenieure brachten die Begeisterung für Highways nach Bern!

Westwärts wurden die Strassenbauwerke der A1 dann wieder etwas einfacher geplant und realisiert: Die Anschlüsse Bern-Brünnen und Bern-Bethlehem, zuerst als mehrspurige «Spaghettiverflechtungen» nach amerikanischem Vorbild konzipiert, wurden auf einfache Rauten redimensioniert.

Die heutige Verkehrsplanung hat ihre Wurzeln in der Vergangenheit und viele früheren Ideen sind immer noch aktuell, mit zwei grossen Unterschieden: Heutige Pläne sehen ein weniger dichtes Netz von Hochleistungsstrassen vor und vor allem: die heutigen Autobahnbauer mausern sich immer mehr zu Maulwürfen.

Martin Frick, dipl. Bauingenieur ETHZ, Projektleiter im Tiefbauamt Kt. Bern seit 1971



Was erwarten unsere Partner vom Tiefbauamt?



Vortritt für Tram und Bus

Das ehrgeizige Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik kann nur erreicht werden, wenn die verschiedenen Verkehrsträger sinnvoll eingesetzt werden und der öffentliche Verkehr in den Agglomerationen gestärkt und weiter ausgebaut wird. Es ist unausweichlich, dass ein grosser Teil des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse abgewickelt werden muss. Von der Infrastruktur Strasse und damit auch vom Tiefbauamt erwarten wir im Interesse der Fahrgäste, dass der öffentliche Verkehr auf der Strasse reibungslos zirkulieren kann. Konkret heisst das, dass Tram und Bus absolute Priorität geniessen, keine Staus auftreten und Separatstrassen zur Verfügung stehen. Investitionen in die Strasseninfrastruktur und ins Verkehrsmanagement zur Stauvermeidung sind deshalb auch für den öV von entscheidender Bedeutung.

Jürg von Känel,
Vorsteher Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons Bern



Teampay

In der Projektorganisation der Mobilitätsstrategie Region Bern wurden alle wichtigen Akteure im Bereich Raumordnung und Verkehr einbezogen. Ihre Anliegen und ihre Sichtweise haben angemessen Platz gefunden. Jetzt wird es darum gehen, die Anliegen der einzelnen Gemeinden im weiteren Prozess gebührend zu berücksichtigen, ohne dabei die gesamtregionale Sichtweise aus den Augen zu verlieren. Dies erfordert weiterhin ein «Teampay». Das Tiefbauamt hat bisher gut mitgespielt. Um den zukünftigen Anforderungen und den komplexen Aufgabenstellungen unserer Region gerecht werden zu können, braucht es innovative Denkansätze. Ich wünsche mir, dass die Region Bern zusammen mit dem Tiefbauamt die Idee eines Angebotskonzepts «Strasse» weiterverfolgt, analog zum bereits bestehenden Angebotskonzept «öffentlicher Verkehr»!

Isabelle Meyer,
Geschäftsführerin Verein Region Bern VRB

funden. Jetzt wird es darum gehen, die Anliegen der einzelnen Gemeinden im weiteren Prozess gebührend zu berücksichtigen, ohne dabei die gesamtregionale Sichtweise aus den Augen zu verlieren. Dies erfordert weiterhin ein «Teampay». Das Tiefbauamt hat bisher gut mitgespielt. Um den zukünftigen Anforderungen und den komplexen Aufgabenstellungen unserer Region gerecht werden zu können, braucht es innovative Denkansätze. Ich wünsche mir, dass die Region Bern zusammen mit dem Tiefbauamt die Idee eines Angebotskonzepts «Strasse» weiterverfolgt, analog zum bereits bestehenden Angebotskonzept «öffentlicher Verkehr»!



Region gefordert

Für die RVK4 ist das Tiefbauamt ein kompetenter und starker Partner. Die bisherigen Erfahrungen in der Zusammenarbeit, sei es bei Korridorstudien, bei Grundlagenstudien oder bei konkreten Anliegen wie Bushaltestellen oder ESP-Planungen, sind erfreulich.

Marco Rupp,
Geschäftsführer Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland, RVK4

Das Tiefbauamt hat sich vom Strassenbauer zum Mobilitätsbewältiger entwickelt. Die Zusammenarbeit zwischen Gemeinden, Region und Kanton einerseits und zwischen öffentlichem Verkehr und anderen Verkehrsarten andererseits, wird sich in Zukunft noch verstärken. Die Region muss die Angebotsplanung für den öffentlichen Verkehr in Zukunft mit einer Angebotsplanung für den Individualverkehr ergänzen. Die Schnittstellen mit dem Tiefbauamt sind vorprogrammiert. Wir freuen uns auf eine gute Zusammenarbeit!



Neue Regelungen

Ich erwarte vom Tiefbauamt, dass es sich bei der Umsetzung der Mobilitätsstrategie weiterhin nicht nur für «seine» Strassen, sondern für einen stadt- und umweltverträglichen Verkehr und dafür einsetzt,

Alexander Tschäppät,
Direktor Planung, Verkehr, Tiefbau der Stadt Bern

dass die gestalterische Qualität der Strassen nicht dem Spardruck zum Opfer fällt. Nicht alle Gemeinden profitieren gleichermassen vom Engagement des Kantons zur Sicherstellung der wichtigsten Verkehrsverbindungen. In der Stadt Bern ist der Anteil der Kantonsstrassen am Hauptstrassennetz im Vergleich zu anderen Städten des Kantons Bern sehr klein. Richtigerweise soll dies mit der Mobilitätsstrategie geändert werden. Damit verbunden muss auch die Verantwortung für den Bau, Betrieb und Unterhalt eines Gemeinde überschreitenden Basisnetzes neu geregelt werden. Diese Absicht kann nur unter engagierten, sachorientierten und pragmatischen Partnern umgesetzt werden. Wir rechnen mit dem Tiefbauamt!



Auf engstem Raum

Über-, unter-, neben- und vor allem miteinander: Seit jeher sind das Tiefbauamt und der RBS Verkehrssystem-Partner auf engstem Raum. Der RBS zählt deshalb auch im Rahmen der Mobilitätsstrategie auf die bewährte und aus-

Hans Amacker,
Direktor Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS

gesprochen gute Zusammenarbeit. Denn die Strassen dienen nicht nur dem Privatverkehr: Auf den Strassen der Region Bern verkehren heute täglich über 250 000 Fahrgäste mit Tram, Bus und Trolleybus. Gut so: der öV soll weiterhin eine clevere Alternative zum Auto darstellen. Dazu braucht es Kompetenz und aktiven Gestaltungswillen. Beides bringt das Tiefbauamt in grossem Masse ein, beides soll auch künftig bei der Umsetzung der Mobilitätsstrategie den Takt angeben!



Wichtiger Partner

Für BERNMOBIL ist das Tiefbauamt ein wichtiger Partner, der ähnliche Anliegen hat, allem voran einen verträglichen Verkehr. Ob Benutzer und Benutzerinnen des öffentlichen

Hans-Rudolf Kamber,
Direktor BERNMOBIL

Verkehrs im Stau stehen oder nicht, hängt wesentlich davon ab, wie der gesamte Verkehr organisiert wird. Separate Bus- und Velospuren und die öV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen tragen zu einem flüssigen Verkehr bei. Davon profitieren alle.



Hoppla, das Velo

Die IG Velo Bern vertritt seit über 25 Jahren die Bedürfnisse ihrer heute rund 3000 Mitglieder. Uns ist es ein grosses Anliegen, dass das Tiefbauamt die Probleme der

Christian Maurer,
Co-Vizepräsident IG Velo Bern

Zweiradfahrenden erkennt und konsequent danach handelt. Obschon die Flughöhe bei der Mobilitätsstrategie etwas hoch angesetzt war, scheint es uns zentral, dass das Velo nicht erst in der «Hoppla, da hat es ja noch etwas anderes als Auto»-Phase im Projekt erkannt wird. Vielleicht würde es auch helfen, wenn sowohl die politische Entscheidungsträger/innen als auch die Planer/innen einmal eine Strecke ganz bewusst mit dem Velo befahren. Unter diesem Aspekt wünschen wir dem Tiefbauamt bei der Umsetzung der Mobilitätsstrategie viel Durchhaltewille.

Signalisation und Markierung neu beim Tiefbauamt

Das Tiefbauamt übernimmt auf den 1. Januar 2005 zwei Aufgabenbereiche des Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamtes (SVSA): «Signalisation und Markierung» sowie die «Unfallanalyse». Die Aufgaben umfassen die Planung, Projektierung und den Unterhalt von Signalisationen, Markierungen und Lichtsignalanlagen auf Kantonsstrassen und die verkehrstechnische Beratung von Gemeinden. Sieben Vollzeitstellen werden ins Tiefbauamt verschoben, wobei die betroffenen Mitarbeitenden des SVSA bis auf eine Ausnahme ebenfalls ins Tiefbauamt integriert werden. Dieser Aufgabentransfer ist eine vom Regierungsrat beschlossene Massnahme im Rahmen der SAR-Beratung.

Impressum
Herausgeber
Tiefbauamt des Kantons Bern
Redaktion
Egger Kommunikation, Bern
Gestaltung
Scarton+Stingelin SGD, Liebefeld
Bilder
Hansueli Trachsel, Bremgarten
Franz. Übersetzung
Übersetzungsdienst BVE
Druck
Ott Verlag+Druck AG, Thun
Auflage
3200 deutsch, 400 französisch
Nachdruck mit Quellenangabe