

Amt für Gemeinden und Raumordnung
Nydegggasse 11/13
3011 Bern

Bern, 08. Dezember 2003/kwl-st-ah

Mobilitätsstrategie Region Bern

Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die mit Brief vom 25. August 2003 zugestellten Unterlagen danken wir Ihnen bestens. Gerne benützen wir die von Ihnen angebotene Gelegenheit zur Stellungnahme.

Generelle Bemerkungen

Als positiv würdigen an dieser umfangreichen Arbeit die Zielsetzung einer gesamtheitlichen, interdisziplinären Betrachtungsweise, die vollständige Auslegung und Dokumentation von Handlungsbedarf und den möglichen Massnahmen, die Denkweise in langen Zeiträumen, sowie den Miteinbezug von ambitionösen, langfristigen, teilweise sogar visionären Vorschlägen.

1. Übereinstimmungsgrad mit unseren Zukunfts-Vorstellungen zum Verkehr

Die vorgeschlagene Verkehrsstrategie weicht in vielen und wesentlichen Teilen von unseren Vorstellungen der bernischen Verkehrs-Zukunft ab oder läuft diesen sogar zuwider.

Weltweit immer wieder leidvoll gemachte Erfahrungen belegen, dass eine gleichzeitige Verbesserungen der Infrastruktur sowohl beim öffentlichen als auch beim Individualverkehr wenig Nutzen und zu viele Nebenwirkungen bringt: Dazu gehören die gegenseitige Konkurrenzierung der Verkehrsträger, weitere Anheizung der Mobilität, Verringerung des öV-Anteils, mehr statt weniger Staus, Zersiedelung der Landschaft, Umweltbeeinträchtigung und letztendlich eine verschlechterte statt verbesserte Lebensqualität. Die Region Bern wäre die erste der Welt, in welcher eine solche Strategie den erhofften Erfolg brächte.

Eine erfolgreiche und nachhaltige Verkehrs- und Raumplanungspolitik, müsste u.E. folgende Punkte enthalten:

1. Verhinderung einer allzu grossen Mobilitätszunahme, idealerweise deren Plafonierung;
2. Trendumkehr beim Modal-Split aufgrund der Folgeschäden unserer Mobilität;
3. Konsequente Ausrichtung der Siedlungsplanung auf die vorhandene Verkehrsinfrastruktur;
4. Massiver Ausbau Schieneninfrastruktur mit Entflechtung von Regional-, Fern- und Güterverkehr;
5. Förderungsmassnahmen für den Velo- und Fussgängerverkehr;
6. bauliche und betriebliche Massnahmen für kombinierte Verkehre (Park and Ride, Bike and Ride, Kiss and Ride, RoLa, Huckepack-Verkehr, Wechselbehälter-Verkehr, usw.);
7. Anpassungen der Strassen und deren Freihaltung für die zwingend auf das eigene Motorfahrzeug angewiesenen Verkehrsteilnehmenden sowie für Busse und Taxis.

Wir sind uns vollauf bewusst, dass vor allem Punkt 2 visionäre Züge aufweist. Unserer Ansicht nach darf aber die zurzeit im Land weit verbreitete "Avanti"-Stimmung nicht überbewertet werden. Die negativen Auswirkungen unseres gegenwärtigen Verkehrsverhaltens

werden sich nicht mehr lange verdrängen lassen, und sobald das Ausmass der Folgen der-einst offensichtlich, also handfest spürbar werden, einen Gesinnungswandel nach sich ziehen. Dieser Wandel wird die Voraussetzung dafür schaffen, dass von dem für jeden Verkehrsträger stark unterschiedlichen Finanzierungssystem Abschied genommen werden muss.

2. Behandlung der uns interessierenden Verkehrsfragen

Bezüglich der Massnahmen im Strassennetz stehen wir in Konsequenz aus dem oben gesagten sehr kritisch gegenüber. U.E. diskutabel sind Sicht höchstens Massnahmen zur Verminderung der schädlichen Auswirkungen an den bestehenden Autobahnen, beispielsweise eine Überdeckung der A1, A6 und A12 in heiklen Abschnitten oder ggf. punktuelle Massnahmen zur Staubehebung in unmittelbarer Umgebung der Autobahn-Anschlusspunkte. Die in der Synthese zur Mobilitätsstrategie, S. 13, Bst. a bis h als zur vertieften Ueberprüfung vorgeschlagenen Ausbauoptionen im Strassenverkehr lehnen wir, weil zu weitgehend, ab. Die schon fast zur täglicher Gewohnheit gewordene Staumeldung im MIV (z.B. Rubigen → Muri/Ostermündigen) sollten nicht wieder dazu verleiten, einseitig auf den Ausbau von der Strassen zu setzen. *Nach unserer Auffassung ist von der „Pflasterlipolitik“ wie sie bisher beim Ausbau der S-Bahn Bern betrieben wurde, Abstand zu nehmen und auf endlich auf grosszügige öV-Ausbauten zu setzen.*

3. Beurteilung Massnahmen-Kombination “öV-Ausbau, mIV-Ausbau, Verkehrslenkung“

Dass die zu wählende Berner Verkehrsstrategie auf verschiedenen Ebenen (Verminderung der Mobilitätsbedürfnisse, Veränderung des Modal-Splits, Förderung des kombinierten Verkehrs, Kanalisierung des Privatverkehrs) ansetzen muss, ist nach unserem Dafürhalten selbstverständlich. Allerdings können wir Ihrem diesbezüglichen Vorschlag nicht zustimmen, sondern plädieren für die unter Punkt 2 aufgeführte Alternative.

Daraus ergeben sich folgende Forderungen
zu den konkreten Massnahmen beim öV:

Die Ausbaustufe „Midi“ für den öV betrachten wir als absolutes Minimum, die zusätzlich durch folgende Ausbauschritte bezüglich Infrastruktur und/oder Angebote zu ergänzen ist:

- Ausbau des zusätzlichen normalspurigen Bahnhofs Bern: Dieser Ausbau, in der Lage „hinter“ oder „unter RBS“ ist auf einen wesentlich früheren Zeitpunkt (ca. 2010 bis 2015) zu realisieren und hat in aller erster Linie dem S-Bahn-Verkehr zu dienen (analog zu „Zürich-Museumsstrasse“). Gemäss Teilbericht 3 (Pt. 5.2.4) werden für den Fern- und RX-Verkehr bei den vollen Verkehrsspinnen 12 Perronkanten resp. Geleise – d.h. alle zur Zeit verfügbaren Geleise belegt. Ohne Zusatzgeleise und ohne dass die ab 2005 zur Einführung gelangende S-Bahnspinne zur Minute 15 resp. 45 bereits wieder aufgelöst würde, können die vorgesehenen Verdichtungen mangels Perronkanten in Bern HB nicht oder nur mit betrieblichen Einschränkungen (Einfahrt auf besetztes Geleise mit $V_{\max} = 40$ km/h) realisiert werden.
- Ausbau RBS: Eine Verlängerung bis Köniz (mit Schlaufe über die „Insel“ [zwecks Entlastung des Buslinie 11 im Westabschnitt und anstelle einer S-Bahnhaltestelle „Bern-Insel“]) betrachten wir als durchaus als sinnvoll (= Variante 4/6). Hingegen haben wir gewisse Zweifel am Sinn einer Weiterführung bis Schwarzenburg. Was geschähe nach einer allfälligen „Umnagelung“ mit dem „Westast“ der jetzigen S2-Linie? Folgende Aspekte sollten u.E. geprüft werden:
 - Unter Beibehaltung der Normalspur ist auf dem Abschnitt Fischermätteli – Schwarzenburg die Schaffung von Doppelspurabschnitten in Betracht zu ziehen. Der jetzige Zustand, dass vor allen in den HVZ die Verspätungen auf die Gegenzüge in den Kreuzungs-Bahnhöfen resp. –haltestellen übertragen werden, wird je länger je weniger tragbar. Ferner ist auch hier, zumindest in HVZ, eine Verdichtung bis und ab Niederscherli zu prüfen.
 - Kombination von Dreischiengleis (zur Aufrechterhaltung des sicher dereinst wieder zunehmenden Güterverkehrs auf der Schiene [die fossilen Brennstoffe zur Be-

wältigung des Lastwagen-Strassenverkehrs reichen endlos!]) und Mehrsystemfahrzeugen (vgl. Strassenbahn Karlsruhe).

- Aaretal: Nach unserer Auffassung ist der vorgeschlagene 15'-Takt bis Thun, in HVZ jeder zweite Zug bis und ab Spiez zu führen. Damit werden gleichzeitig Pendlerbedürfnisse in der Region Thun abgedeckt. Während den HVZ sind Schnellzugs- oder RX-Halte in Münsingen vorzusehen.
- Gürbetal: Hier schlagen wir einen weitgehenden Ausbau auf Doppelspur vor, d.h. bis Kaufdorf: Dies als Alternative zum nach wie vor in Diskussion stehenden „Gurtentunnel“ zur Entlastung der Strasse. Die vorgesehene Verdichtung auf den 15'-Takt ist bis Kaufdorf, evtl. bis Burgistein/Station weiter zu ziehen. Des weiteren könnten nach unserer Auffassung RX-Züge aus dem Jurafussbogen (Neuenburg, Biel, Olten) über Bern mit Zieldestination Oberland/Wallis zur Entlastung des Abschnittes Bern HB – Wyler übers Gürbetal mit Halt in Belp geführt werden. Mit einem durchgehenden Ausbau auf Doppelspur und Kurvenstreckungen liessen sich sogar Schnell- und IC-Züge durchs Gürbetal führen und angedachte, kostenträchtige Fernverkehrsschleife (Pt. 5.5.2. im Teilbereich 3) einsparen. Als zusätzliche Massnahme sollte die bestehende Tramlinie nach Wabern so bald wie möglich bis Kehrsatz verlängert werden.
- S3-Line/Nordast: Für den Abschnitt bis Münchenbuchsee wird eine Verdichtung zum 15'-Minuten-Takt bis Münchenbuchsee vorgeschlagen. Wir empfehlen jedoch, diese Verdichtung bis Lyss weiter zu ziehen, damit Pendlerströme von und nach der Subregion Lyss besser abgedeckt werden können.
- Bern-Neuenburg: Obwohl noch vor wenigen Jahren noch dem durchgehenden Doppelspurausbau das Wort geredet wurde (anfänglich „unverzichtbar für Expo '01“!) werden hier nur Teilausbauschnitte vorgeschlagen. Wir meinen, dass auch hier ein mutiger Schritt in Form eines durchgehenden DS-Ausbaus Bümpliz Nord-Kerzers (ggf. kurz-/mittelfristig exkl. Saanebrücke) erforderlich ist, damit attraktive Verbindungen von und nach Neuenburg und ins Broyetal geschaffen werden können. Von der Möglichkeit der Bildung von Flügelzügen und nachfragegerechter Zuglängen durch An- oder Abkoppelung in Kerzers wird trotz NINA's u.E. zuwenig Gebrauch gemacht.
- S2/Ostast (Gümligen – Konolfingen): abgesehen von eher punktuellen Strecken-Ausbauten ist keine wesentliche Verbesserung im öV-Angebot vorgesehen, was wir bemängeln. Zumindest für HVZ sollte in Konolfingen eine Flügelung der Züge von und nach Langnau und Biglen eingeführt werden.

Ferner:

Sollte die Umstellung der „bern mobil“-Buslinie 20 auf Trambetrieb Tatsache werden, so sollte die Linie bei dieser Gelegenheit bis zur S-Bahn-Haltestelle „Bern-Wankdorf-Süd“ verlängert und mit der künftigen Endhaltestelle „Wankdorf“ der Tramlinie 9 vereint werden.

4. Prioritäten-Setzung

Diese Fragen haben wir im Prinzip unter Pt. 2 beantwortet. Hier fügen wir an, dass Massnahmen zur Leistungssteigerung zuallererst *in* Bern HB *und* auf den Zufahrtslinien in der Kernagglomeration gelegt werden müssen.

Wir hoffen, Ihnen mit dieser Stellungnahme gedient zu haben. Wir bitten Sie darum, uns über das weitere Vorgehen in dieser Sache auf dem Laufenden zu halten

Mit freundlichen Grüssen

Pro Bahn Schweiz - Sektion Espace Mittelland
Der Präsident a.i.:
Hans Schärer