

Grüne Freie Liste Zollikofen
c/o Bruno Vanoni
Aarestrasse 60
3052 Zollikofen

BVE
Leiter Fachstelle Gesamtmobilität
Herrn Dr. Ulrich Seewer
Reiterstrasse 11
3011 Bern

Zollikofen, 12. August 2008 / cmm/BV

Öffentliche Mitwirkung zur Zweckmässigkeitsbeurteilung Bern Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Seewer,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum oben erwähnten Geschäft. Als Ortspartei von Zollikofen beschränken wir uns auf grundsätzliche Bemerkungen sowie auf Äusserungen zu Vorschlägen, welche unsere Gemeinde betreffen.

Grundsätzliches

Der Bericht geht davon aus, dass die Belastungen der Verkehrsinfrastruktur in Zukunft zunehmen werden und dadurch vermehrt motorisierter Individualverkehr auf die Kantons- und Gemeindestrassen der Agglomeration ausweichen wird. Mit stadtnahen Linienführungen von neuen Hochleistungsstrassen soll eine Verlagerung auf das HLS-Netz erreicht werden. Nachfragelenkende Massnahmen sollen sicherstellen, dass dies tatsächlich eintritt.

Diesem Ansatz stehen wir sehr kritisch gegenüber. Die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr stellt eine Verbesserung des Angebotes "Strasse" dar und signalisiert den Verkehrsteilnehmenden, es auch zu benützen. (Der Bericht, S. 67, räumt denn auch ein, dass bei einer Realisierung der favorisierten Variante 13+ mit dem Bypass Nord-West mit zusätzlichem Autoverkehr und einem Rückgang im öffentlichen Verkehr zu rechnen ist – eine verkehrte Entwicklung, die es unbedingt zu verhindern gilt!) Mit flankierenden Massnahmen wird versucht, die "gerufenen Geister" in die richtigen Bahnen zu lenken.

Unseres Erachtens müsste ein Ansatz gewählt werden, der in der Priorität den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr stärkt. Für die Erschliessung Zollikofens mit öffentlichem Verkehr ist längerfristig namentlich die Realisierung des neuen Tiefbahnhof RBS in Bern von grosser Bedeutung. Die dafür nötigen finanziellen Mittel sind prioritär bereitzustellen – notfalls durch Einsparungen bei den für den Strassenbau vorgesehenen Investitionen. Mit verkehrslenkenden Massnahmen sind die Wohnquartiere und Ortszentren vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Das sich wegen der steigenden Verkehrsdichte verschlechternde Angebot für den motorisierten Individualverkehr auf den Hauptverkehrsachsen wirkt grundsätzlich nachfragedämpfend – eine Wirkung, die nicht durch einen Ausbau der Strasseninfrastruktur durchkreuzt werden darf.

Wir vermissen in den Erörterungen zur Verkehrsentwicklung bis zum Jahr 2030 jegliche Hinweise auf die Notwendigkeit, den CO₂-Ausstoss durch fossile Treibstoffe massiv zu verringern, auf die sich bereits abzeichnende Verknappung des Erdöls und in der Folge markant steigende Preise von Benzin und Diesel. Bei der Planung einer Verkehrsinfrastruktur für die Zeit nach 2030 dürfen diese Faktoren nicht übergangen werden. Die prognostizierte Verkehrszunahme beim motorisierten Individualverkehr ist angesichts dieser Faktoren weder realistisch noch klimapolitisch verantwortbar.

Wir erwarten, dass die Verkehrsprognosen vor diesem Hintergrund überprüft und korrigiert werden. Dem vorgeschlagenen Bypass Nord-West stehen wir ablehnend gegenüber, da er – wie der Bericht einräumt – erheblichen Mehrverkehr insbesondere auf den Zubringerstrassen (so auch in Zollikofen) auslösen wird und den öffentlichen Verkehr zwischen Zollikofen und Bern um bis zu 500 Personen pro Tag und Querschnitt verringern wird (S. 75) Auch das ausgewiesene schlechte Nutzen-Kosten-

Verhältnis (0,6) sowie die hohen Investitionskosten (über 2,4 Mia Fr.) sprechen gegen dieses neue Autobahn-Teilstück.

Zubringer Zollikofen

Dem untersuchten Autobahn-Zubringer Zollikofen im Raum Grauholz wird im Bericht ein „sehr gutes“ Nutzen-Kosten-Verhältnis attestiert, indem "das nachgeordnete Strassennetz zwischen der Stadt Bern und Zollikofen sowie der Zubringer Wankdorf (...) massgeblich entlastet werden" kann. Gemäss Bericht sind über die bereits geplanten Verkehrsbeeinflussungsmassnahmen hinaus noch zusätzliche flankierende Massnahmen insbesondere im Raum Zollikofen erforderlich (S. 117)

Wir gehen davon aus, dass die Achse Bernstrasse-Tiefenastrasse auch ohne den Zubringer Zollikofen entlastet werden kann, wenn der Verkehr aus der Region nördlich von Zollikofen (Kirchlindach, Münchenbuchsee, Moosseedorf...) auf den bestehenden Zubringer Schönbühl gelenkt wird. Dies kann mit den vorgeschlagenen "weiteren Massnahmen" erreicht werden, namentlich mit Pfortneranlagen.

Der Ziel- und Quellverkehr nach und aus Zollikofen dürfte trotz eines Zubringers Zollikofen weiterhin zu einem grossen Teil die bestehenden Achsen benützen:

- a) In Richtung Norden bietet sich trotz eines Zubringers zum Grauholz der Weg zum Autobahnanschluss Schönbühl an.
- b) In Richtung Bern und Südwest bietet sich der Weg über die Achse Bernstrasse-Tiefenastrasse und der Neufeldtunnel zur A1/A12 an.

Einzig für Fahrten in Richtung Südosten und Berner Oberland (A6) bildet der geplante Zubringer eine attraktive Variante.

Fazit

Wir zweifeln am "sehr hohen" Nutzenverhältnis des Zubringers Zollikofen, da uns einerseits der Nutzen nicht allzu gross erscheint und andererseits die Kosten hoch erscheinen, nebst den Investitionskosten vor allem die Tatsache, dass weitere MIV-Kapazitäten geschaffen und Kulturland verbraucht werden. Dies umso mehr, als ein Teil der durch den Zubringer prognostizierten Wirkung auch ohne diesen erreicht werden kann.

Wir fordern daher die prioritäre Umsetzung der flankierenden Massnahmen im Raum Zollikofen. Im Vordergrund stehen für uns die bereits in der Korridorstudie Nord geforderten Pfortneranlagen. Damit soll der Widerstand auf der bisherigen Achse Bernstrasse-Tiefenastrasse erhöht werden.

Grundsätzlich ist es aus klimapolitischer Sicht nicht verantwortbar, bis zum Jahr 2030 weitere 3,5 Milliarden Franken mit schlechtem Nutzen-Kosten-Verhältnis ins Hochleistungsstrassennetz der Region Bern zu investieren – und mit der gleichen Planung nur gerade 0,39 Milliarden Franken mit mehrfach besserem Nutzen-Kosten-Verhältnis für den öffentlichen Verkehr bereitzustellen. Dies gilt umso mehr, als die Finanzierung der Investitionen in den öffentlichen Verkehr gemäss Bericht nicht gesichert ist. Für die künftige Diskussion erwarten wir klarere Angaben über die Finanzierung (insbesondere auch eine allfällige Mitfinanzierung durch Gemeinden und Benutzende) sowie eine Veröffentlichung der offensichtlich bereits vorliegenden Variantenskizzen für den Zubringer Zollikofen.

Freundliche Grüsse

Grüne Freie Liste Zollikofen



Bruno Vanoni
Präsident



Dr. Christoph Merkli
Mitglied PK / GGR

Kopie: Bauverwaltung, Wahlackerstrasse 25, 3052 Zollikofen