

An die Teilnehmenden der öffentlichen Mitwirkung (gemäss online-Fragebogen sind eingeladen):

- Gemeinden
- Parteien
- Vereine/Verbände
- Transport-Unternehmen
- Privatpersonen

«Aktualisierung des regionalen Basisstrassennetzes MIV»

vom 7. November 2023 bis 31. Januar 2024

Bern, 5. Januar 2024

Sehr geehrte Damen und Herren

Der VCS-Verkehrsclub der Schweiz ist die grösste Umweltorganisation der Schweiz mit Schwerpunkt Mobilität. Wir verfügen über jahrzehntelange Erfahrung im Bereich Umwelt und Mobilität und das nötige Fachwissen, um die momentan öffentlich aufliegende «Aktualisierung des regionalen Basisstrassennetzes MIV» aus Umweltsicht beurteilen zu können.

Um Sie bei Ihrer Stellungnahme zu unterstützen, erlauben wir uns, die geplanten Anpassungen am regionalen Basisstrassennetz zu kommentieren und einzuordnen. Wir hoffen, Ihnen den Einstieg in dieses relativ komplexe Thema und somit die Arbeit erleichtern zu können.

Was grundsätzlich zu beachten ist:

Die Anpassungen am regionalen Basisstrassennetzes MIV führen zu Veränderungen der Verkehrsströme. Der vorliegende Schlussbericht untersucht primär die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von einer Anpassung am Basisstrassennetz auf umliegende Strassen. Dabei wird weitgehend angenommen, dass sich der MIV zu 100% einen neuen Weg sucht. Das ist aber nur die halbe Wahrheit: Jede Veränderung des Strassennetzes führt immer auch zu einer Veränderung der Opportunitätskosten der Mobilität und beeinflusst so das Mobilitätsverhalten (Verkehrsmittelwahl, Reisezeitpunkt etc.).

Das bedeutet konkret: Wird eine Strasse aus dem Basisstrassennetz entlassen (und anschliessend tatsächlich gesperrt), verlagert sich der MIV nicht zu 100% auf die umliegenden Strassen. Falls der Widerstand der neuen Route höher ist als vorher (längere Fahrzeit, umständlichere Route, Staugefahr etc.), wird ein Teil der Menschen auf andere Verkehrsmittel ausweichen oder einen anderen Zeitpunkt für die Reise wählen. Das Gegenteil trifft zu, wenn der Widerstand der neuen Route kleiner wird: Mehr Menschen werden das Auto anstatt des Velos oder des öV nehmen. Der Anreiz sinkt, Staustunden zu vermeiden. Das Phänomen nennt sich «induzierte Nachfrage» und ist hinlänglich erforscht, dokumentiert und in Fachkreisen anerkannt. Aus unserer Sicht werden im vorliegenden Bericht die Verlagerungen zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln und das Mobilitätsverhalten insgesamt ungenügend berücksichtigt.

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

Für die Anpassungen am Basisstrassennetz bedeutet dies:

- Aufhebungen von Strassen für den MIV führen generell zu weniger Ausweichverkehr als im Bericht angenommen.
- Der Halbanschluss Grauholz führt unweigerlich zu mehr Verkehr als im Bericht angenommen.

Was weiter zu beachten ist:

- Im vorliegenden Schlussbericht werden u.A. die Morgen- und Abendspitzenstunden untersucht. Diese sind relevant für Kapazitätsbetrachtungen, weil dann das Verkehrsaufkommen und die Staufahrt am grössten sind. Dabei ist aber zu beachten:
- **In der Abendspitzenstunde sind fast gleich viele Menschen im Auto mit dem Mobilitätszweck «Freizeit» wie «Arbeit» unterwegs.¹** Der VCS fordert schon lange, dass Möglichkeiten gesucht werden müssen, um die Verkehrsspitzen zu glätten und so das Strassennetz im Tagesverlauf gleichmässiger auszulasten. **Gerade der Freizeitverkehr, welcher beim Auto immer noch 43% der Tagesdistanz ausmacht** (gegenüber 27% Arbeit, 17% Einkauf, 7% Service und Begleitung)², hat eine höhere zeitliche Flexibilität als der Arbeitsverkehr und sollte darum auf diesen Rücksicht nehmen können.
- Wir empfehlen darum, mögliche Staufahrten in den Spitzenstunden nicht überzubewerten und zum Anlass zu nehmen, teure Strassenbauprojekte zu unterstützen. Vielmehr empfehlen wir (betriebliche) Massnahmen, die zu einer Glättung der Stauspitzen und/oder zu einer Änderung der Verkehrsmittelwahl im Freizeitverkehr beitragen.
- Generell stellt der Schlussbericht die Problematik bezüglich Verkehrsfluss/Stau/Ausweichverkehr, Beeinträchtigung des öV und Konflikte mit dem Veloverkehr zu pessimistisch dar: Der MIV-Stau wird nur für die beiden extremsten Stunden berechnet (Morgen- und Abendspitzenstunde), der Ausweichverkehr «im Sinne einer Maximalbetrachtung» nur für die Abendspitzenstunde analysiert. Bei der Kartendarstellung der öV-Betroffenheit durch MIV-Stau werden allfällige separate Busspuren und Tramtrassen nicht berücksichtigt; beim Veloverkehr fehlt der Einbezug von separaten Velostreifen und Velowegen in die Darstellung. Dies hat zur Folge, dass die jeweilige Problematik und der daraus resultierende Handlungsbedarf tendenziell überbewertet wird.
- In der fachlichen Analyse werden Wirkungen von Verkehrsmassnahmen vorweggenommen, die noch gar nicht abgeschlossen sind (z.B. Pannestreifenumnutzung Wankdorf-Muri – wird gemäss Astra-Projektwebsite erst im zweiten Quartal 2024 in Betrieb genommen) bzw. deren effektive Wirkung fraglich ist (z.B. Verkehrsmanagement Bern-Nord – erste Datenauswertung wurde nach Abschluss des Mitwirkungsberichts publiziert; positive Beurteilung widerspricht Beobachtungen vor Ort.)
- Der Mitwirkungsbericht betont zwar, dass in die Schwachstellenanalyse auch Umweltfaktoren einbezogen worden sind. Zur Lärm- und Schadstoffsituation finden sich jedoch nur spärliche Hinweise im Bericht, zu den Treibhausgasen praktisch keine. Vor allem fehlt eine Auseinandersetzung mit der Frage, wie die Lärm-, die Luft- und vor allem die Klimabelastung durch die Ausgestaltung des Basisstrassennetzes (verbunden natürlich mit flankierenden Massnahmen zu Gunsten des öV, des Velo- und Fussverkehrs) reduziert werden könnte.

- Die selektive, einseitige Optik, Stau- und Reisezeiten zu vermindern und zu vermeiden, ignoriert die gesetzliche Vorgabe und verfassungsmässige Verpflichtung, Lärm, Luftschadstoffe und Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren. Es fehlt eine ganzheitliche Sicht und Beurteilung, die dem 2021 beschlossenen Klimaschutz-Artikel der Kantonsverfassung Rechnung trägt. Statt einer blossen Anpassung des Basisstrassennetzes an geänderte und absehbare Änderungen und hochgerechnete Verkehrszunahmen wären innovative Ansätze zu suchen und zu entwickeln, um dem neuen Verfassungsauftrag wenigstens ansatzweise gerecht zu werden.

Zu einzelnen Änderungen:

- Der VCS unterstützt die Entlassung der Achse Bubenbergrplatz-Bollwerk aus dem Basisnetz. Es besteht ein grosses, allgemeines Interesse daran, den Bahnhofplatz als Durchgangsrouten zu sperren und neu zu gestalten. Die Vorteile davon überwiegen klar: Neue Qualitäten des Bahnhof-Umfelds können erschlossen werden, ohne den MIV übermässig einzuschränken. Die Achse ist schon heute keine wichtige Durchfahrtsroute, und der Bahnhof bleibt weiterhin für den MIV via Grosse Schanze erreichbar.
- Wir unterstützen die Empfehlung der RKBM, die Grauholzstrasse Ittigen – Urtenen **nicht** in das Basisstrassennetz aufzunehmen.
- Zu der Bereinigung von parallel geführten Strassen äussern wir uns nicht. Die Auswirkungen davon sind mehr finanzieller als umweltrelevanter Natur.

Zum Halbanschluss Grauholz:

Der VCS lehnt den Halbanschluss Grauholz vehement ab. Die Gründe dagegen sind vielfältig:

- 1) **Wunsch einzelner Gemeinden:** Der Halbanschluss wurde mehrfach geprüft und jedes Mal verworfen. Es besteht schlicht keine hinreichende Notwendigkeit, die die Eingriffe in die Umwelt (Kulturland, Klima, Biodiversität) rechtfertigen würden. Dass diese Idee jetzt wieder auftaucht, ist einzig auf das Drängen einzelner Gemeinden zurückzuführen. Im Mitwirkungsbericht werden die negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, den öV und den Veloverkehr auf der Länggasse (Zollikofen – Ittigen) aufgezeigt; diese würde eine Mehrbelastung erfahren und müsste ausgebaut werden.
- 2) **Gemeinden sollen Hausaufgaben machen anstatt Autobahnen fordern:** Es ist verständlich, dass Gemeinden ihre Gemeindestrassen beruhigen und vor Durchgangsverkehr schützen wollen. Der Halbanschluss Grauholz ist dafür aber keine taugliche Lösung (siehe Vor- und Nachteile, Bericht Seite 90). Vielmehr wäre jetzt angezeigt, dass diese Gemeinden endlich ihre Hausaufgaben machen. Mit Fördermassnahmen für Langsamverkehr und öV kann der Verkehr in den Gemeinden verträglicher gemacht werden. Mit Verkehrslenkungsmassnahmen (Dosieranlagen, Verkehrsberuhigungen etc.) kann der Durchgangsverkehr gelenkt und reduziert werden (zbs. von Münchenbuchsee oder Oberzollikofen zum nahen Anschluss Schönbühl). Und nicht zuletzt kann beim Bau von neuen Siedlungen auf ein reduziertes Angebot an Parkplätzen geachtet werden. Das

sind alles taugliche Massnahmen. Das Einzige, was es zu ihrer Umsetzung braucht, ist der politische Wille.

- 3) Die angenommene Entlastung durch Ortsdurchfahrten von Zollikofen (Bernstrasse, um bis zu -25%) und Ittigen (Grauholzstrasse-Länggasse und Worblaufenstrasse (um bis zu -20%) wird nicht näher belegt und ist nicht plausibel. Vor allem kann keine Rede sein von einer «nachhaltigen» Entlastung, wie in den Empfehlungen der Begleitgruppe formuliert wurde. Denn der Mitwirkungsbericht geht davon aus, dass die Aufnahmefähigkeit der Autobahn von Bern-Wankdorf bis zum Halbanschluss Grauholz begrenzt ist und durch den vom Halbanschluss verursachten Mehrverkehr zunehmend belastet würde. (Denkwürdiges Zitat aus der Zusammenfassung, S. 11, unten: «Diese Mehrbelastung wird sich auch bei einem 8-Spur-Ausbau zeigen resp. so verstärken, dass der Abschnitt dann bereits wieder hoch ausgelastet sein wird.») Dies hätte zur Folge, dass MIV von der überlasteten Autobahn wieder auf die vorübergehende Ortsdurchfahrt Zollikofen zurückverlagert würde. Die prognostizierte Entlastung wäre also nur von vorübergehender Dauer. Kommt hinzu, dass die Bernstrasse in Zollikofen seit Jahrzehnten – trotz allgemeiner Verkehrszunahme – keine Zunahme des MIV aufweist (bereits Ende der 80er Jahre gab es bis zu 20'000 Fahrzeuge pro Tag – nicht mehr als heute) und dass die versprochenen Wirkungen des Verkehrsmanagements Bern-Nord bisher kaum wahrgenommen werden können.
- 4) In den Empfehlungen der Begleitgruppe (nicht aber in der detaillierten Beurteilung aus verkehrsplanerisch-fachlicher Sicht!) wird die Aufnahme der Länggasse zwischen Ittigen und Zollikofen in das regionale Basisstrassennetz propagiert. Diese Empfehlung steht im Widerspruch zum Verkehrsrichtplan-Entwurf der Gemeinde Ittigen, der als flankierende Massnahme zur allfälligen Realisierung des Halbanschlusses Grauholz eine Umgestaltung der Länggasse durch Verkehrsbeschränkung auf öV, Fuss- und Veloverkehr vorsieht. Der Mitwirkungsbericht sieht den Halbanschluss Grauholz etwas südlich der Raststätte Grauholz vor und postuliert einen Anschluss an die Länggasse. Dies würde einen Ausbau und eine leistungsfähigere Ausgestaltung der «Anschlussknoten in Zollikofen» erfordern. Solange keine genauen Pläne und insbesondere keine Angaben über den Kulturland-Bedarf für diese Strassenbauten transparent gemacht sind, geht es nicht an, die Aufnahme dieser Vorhaben bzw. flankierender Massnahmen ins RGSK 2025 / AP 5 zu fordern.
- 5) **Umweltschutz-Gesetzgebung missachtet:** Aus der Gesetzgebung des Bundes (USG, NHG, RPG, weitere) geht klar hervor, dass Eingriffe in die Umwelt nur zulässig sind, wenn sie eine **genügend hohe Notwendigkeit und Alternativlosigkeit** aufweisen. Das ist beim Halbanschluss Grauholz klar zu verneinen. Erstens ist die Notwendigkeit höchst fragwürdig. In Schönbühl besteht bereits ein naher Vollanschluss der Autobahn, ausserdem sind die Anrainergemeinden alle hervorragend mit dem öV erschlossen. Zweitens wurden keine Alternativen untersucht: Welche anderen Massnahmen könnten zum selben Ziel führen (nämlich die Gemeindestrassen zu entlasten), dabei aber weniger Eingriffe in die Umwelt nötig machen?
Zudem bedarf es einer umfassenden Interessenabwägung. **Für den VCS ist schon jetzt klar: In Anbetracht des geringen verkehrstechnischen Nutzens, der ein Halbanschluss Grauholz bringen würde, sind die Eingriffe in die Umwelt nicht zu rechtfertigen.**

Aus den obengenannten Gründen empfehlen wir Ihnen und Ihrer Organisation, den Halbbanschluss Grauholz entschieden abzulehnen. Jetzt ist der ideale Moment für eine kritische Stellungnahme. Jetzt, bevor dieses umweltschädliche und unnötige Vorhaben Einzug in die Planungsinstrumente (RGSK 2025, AP5, Strassennetz-Planung des Kantons) findet.

Wir empfehlen Ihnen auch, sich auch klar gegen die beiläufig im Mitwirkungsbericht formulierte Unterstützung der Region für die «Engpassbeseitigung N1 Weyermannshaus – Wankdorf» auszusprechen (S. 10, Zusammenfassung, und S. 97, Empfehlungen zu den Netzanpassungen). In amtlichen Dokumenten ist bisher nie aufgezeigt worden, wie auf der N 1 Weyermannshaus – Wankdorf, also auch über den Felsenau-Viadukt, der beklagte Engpass beseitigt werden soll. Es ist deshalb verfrüht, dem ASTRA für dieses Projekt die Unterstützung «der Region» zuzusichern.

Wir danken Ihnen, wenn Sie unsere Einwände in Ihrer Stellungnahme berücksichtigen können und uns darüber möglichst auch direkt informieren. Für allfällige Auskünfte und ergänzende Informationen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'B. Zumbühl', written in a cursive style.

Benjamin Zumbühl
Geschäftsleiter VCS Region & Kanton Bern

- 1) <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/verkehrsverhalten.assetdetail.24165261.html>
Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021, Bundesamt für Statistik BFS, Grafik G3.4.1.6, Seite 44
- 2) <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/personenverkehr/verkehrsverhalten.assetdetail.24165261.html>
Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021, Bundesamt für Statistik BFS, Grafik G3.4.1.4, Seite 43