

Mobilitätskonferenz Region Bern
Rot-grüne Parteien und Umweltverbände für eine nachhaltige regionale
Mobilitätspolitik

Medienmitteilung der Mobilitätskonferenz Region Bern vom 20. März 2006

"Wankdorf light": Die Mobilitätskonferenz Region Bern fordert Diskussion über einen etappierten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur Wankdorf

Neben der vom Kanton vorgesehenen Maximalvariante mit Megakreisel für insgesamt 100 Mio. Franken fordern Umweltverbände, SP, GFL und GB der Region Bern die Prüfung einer Etappierung des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur im Berner Wankdorf. Das vom Kanton bis heute vorangetriebene Projekt ist überdimensioniert, extrem teuer und bringt erschliessungsmässig nicht den gewünschten Nutzen. Heute wird im Grossen Rat eine dringliche Motion eingereicht, die den Regierungsrat auffordert, tragbare und flexible Alternativen vorzulegen.

Im August 2006 sollen die Pläne für den massiven Ausbau der Strasseninfrastruktur im Raum Wankdorf (doppelstöckiger Kreisel) und die Verlängerung der Tramlinie 9 zur S-Bahnhaltestelle Wankdorf öffentlich aufgelegt werden. 2007 wird der Grosse Rat für die Realisierung dieses **Riesenprojektes einen Kredit von um 100 Mio. Franken** genehmigen müssen.

Für die Mobilitätskonferenz der Region Bern (VCS Regionalgruppe Bern, IG Velo Bern, Läubigi Stadt, WWF Bern, SP Stadt Bern, JUSO Bern, GFL Bern, GB Bern, und JA!) **führt dieses Mega-Projekt in eine Sackgasse.** Daher unterstützt die Mobilitätskonferenz die von SP, GBJA und GFL heute im Grossen Rat des Kantons Bern eingereichte Motion.

Die Motion fordert vom Regierungsrat folgendes:

- Die einzelnen Elemente des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur im Raum Wankdorf sollen bezüglich **Kosten und Nutzen** und **Etappierungsmöglichkeiten** überprüft werden.
- Dem Grossen Rat soll neben dem Antrag für die Finanzierung eines Vollausbaus („Maximalvariante“) auch einen Antrag für die Finanzierung eines **Teilausbaus ohne Bau des doppelstöckigen Kreisels („Wankdorf light“)** vorgelegt werden.

Damit wäre es möglich, Sinn und Zweck dieses massiven Ausbaus der Strassenkapazität nochmals eingehend zu prüfen und **der „Maximallösung“ eine vernünftige Variante „Wankdorf light“ gegenüberzustellen. Der Ausbau der Wankdorfkreuzung hat gegenüber anderen Projektteilen keine Priorität!**

Die Mobilitätskonferenz ist der Überzeugung, dass mit der heute eingereichten Motion ein **wichtiger Schritt hin zu einer flexiblen und tragbaren Lösung der Umwelt- und Verkehrsprobleme im Raum Wankdorf** erfolgt ist.

Es ist nun in der Verantwortung aller Grossrätinnen und Grossräte, den Prozess hin zu einer tragbaren Lösung für eine zukunftsfähige Verkehrserschliessung im Raum Wankdorf mitzutragen.

Mobilitätskonferenz Region Bern
Rot-grüne Parteien und Umweltverbände für eine nachhaltige regionale
Mobilitätspolitik

Präsident Mobilitätskonferenz Region
Bern



Erik Mosza, Stadtrat GFL

Tel.: 078 792 35 36

Leiter der Arbeitsgruppe Wankdorf der
Mobilitätskonferenz



Hannes Meuli, Co-Präsident VCS RG Bern

Tel.: 076 558 72 87

Auskunft erteilen die MotionärInnen:

Sabine Gresch, Grossrätin GB, Tel.: 079 370 35 26

Lilo Lauterburg, Grossrätin GFL, Tel.: 079 727 29 59

Res Hofmann, Grossrat SP, Tel.:

Beilagen:

- **Darum fordern wir, dass Alternativen auf den Tisch gelegt werden**
- **Worum geht es beim Projekt des Kantons?**
- **Dringliche Motion SP/GFL/SP: "Wankdorf light": Für einen etappierten und kostentransparenten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur Wankdorf**

Mobilitätskonferenz Region Bern
Rot-grüne Parteien und Umweltverbände für eine nachhaltige regionale
Mobilitätspolitik

Darum fordern wir, dass Alternativen auf den Tisch gelegt werden:

Das vom Kanton bis heute vorangetriebene Projekt ist verkehrs- und umweltpolitisch falsch, extrem teuer und bringt erschliessungsmässig nicht den gewünschten Nutzen. Mit anderen Massnahmen kann bei viel geringeren Kosten ein wesentlich grösserer Nutzen bezogen auf den Gesamtverkehr erreicht werden. Der geplante Kreisel öffnet das Tor in den Norden der Stadt für noch mehr Autoverkehr und bringt damit der Stadtbevölkerung nicht die versprochene Entlastung sondern im Gegenteil zusätzlichen Lärm und mehr Luftbelastung.

Zu dieser Maximallösung bestehen durchaus Alternativen! Dabei stehen nicht prestigeträchtige Grossprojekte im Fordergrund, sondern ein möglichst optimale Mix von Massnahmen, welche insbesondere die öV-Anbindung des Raums Wankdorf verbessern. Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr sollen sich nicht an der Spitzennachfrage von Grossveranstaltungen oder dem morgendlichen „Pendler-Run“ orientieren, sondern an der Umwelt- und Stadtverträglichkeit.

Die Mobilitätskonferenz Region Bern kann sich folgende Elemente als Teil eines vernünftigen Projektes „Wankdorf light“ vorstellen:

öV:

- Tramverlängerung vom Guisanplatz zur S-Bahnhaltestelle Wankdorf mit einer (einspurigen) Umfahrung der Wankdorfkreuzung gemäss dem vom Kanton geplanten Provisorium. Als Alternative wäre auch eine Ergänzung des Busnetzes zu prüfen.
- Zusätzliche Busverbindungen insbesondere von/nach Worblaufen/Zollikofen/Papiermühle zur S-Bahnhaltestelle Wankdorf ohne die Wankdorfkreuzung zu befahren (Zufahrt Seite Stauffacherstrasse/ Schlachthofareal)
- Zusätzlich Busspuren, insbesondere auf der Papiermühlestrasse zwischen Wankdorfkreuzung und Ey.

Velo/FussgängerInnen:

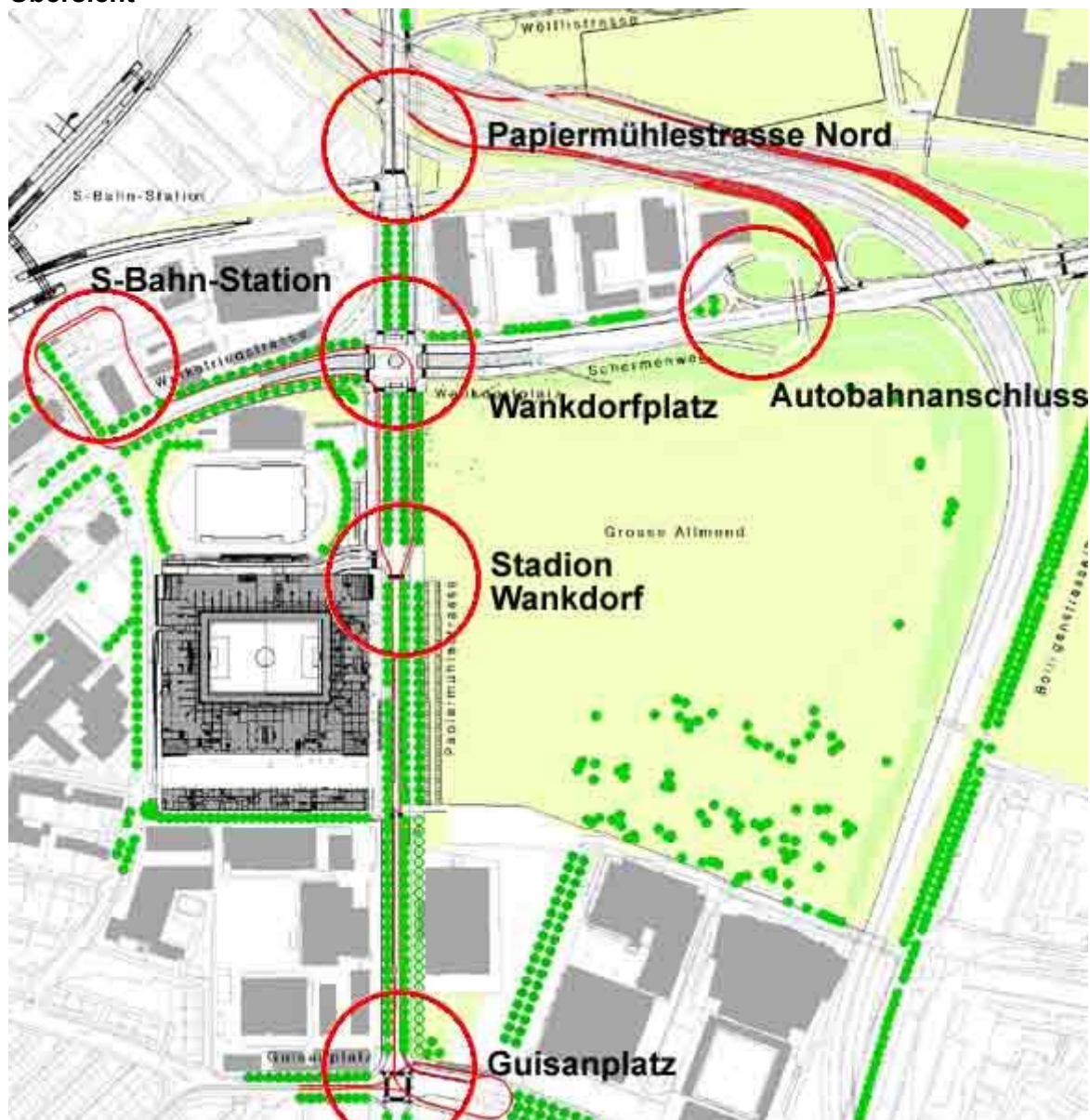
- Attraktive Veloverbindung zwischen Worblental und Stadt (Umfahrung der Wankdorfkreuzung)
- Brücke für Fussgänger und Velos zwischen Allmend und Schermenareal

MiV:

- Verlegung der Autobahnanschlüsse von der Papiermühlestrasse an den Schermenweg (Nationalstrassenprojekt)
- Umbau/Neugestaltung Knoten Schermenweg/Bolligenstrasse
- Massnahmen zum Schutz der Wohngebiete vor steigender Verkehrsbelastung, u.a. Dosierungsanlagen Winkelriedstrasse und Guisanplatz/Rodtmattstrasse

Worum geht es beim Projekt des Kantons?

Übersicht



Quelle: www.wankdorfplatz.ch

Das Projekt

Der geplante Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Raum Wankdorf umfasst im Wesentlichen folgende Elemente:

- Doppelstöckiger Kreislauf „Wankdorfplatz“ (Kosten Fr. 60 Mio.)
- Verlegung der Autobahnanschlüsse aus Norden (Biel/Zürich/Grauholz) von der Papiermühlestrasse an den Schermenweg (Fr. 30 Mio., Anteil Bund 86% - Nationalstrassenbauprojekt)
- Ausbau des Knotens Schermenweg/Bolligenstrasse (Kosten offen)

Mobilitätskonferenz Region Bern

Rot-grüne Parteien und Umweltverbände für eine nachhaltige regionale Mobilitätspolitik

- Ausbau des Knotens Papiermühlestrasse/Stauffacherstrasse, Zu- und Wegfahrt vom „Schlachthofareal“ (Kosten offen)
- Tramverlängerung vom Guisanplatz zur S-Bahnhaltestelle Wankdorf (Kosten Fr. 20 Mio.)
- Erneuerung der Brücke (Papiermühlestrasse) über die SBB-Gleise (u.a. Platz für weitere Gleise, Anheben der Brücke) (Kosten offen)
- Verlegung von Werkleitungen für den doppelstöckigen Kreisel (Kosten Fr. 15 Mio.)
- Busspuren/Umweltspuren zwischen Wankdorfkreuzung und Einmündung der Worblaufenstrasse in die Papiermühlestrasse (Kosten offen)

- Flankierende/kompensierende Massnahmen im Nordquartier sind nicht Projektbestandteil. Dafür ist alleine die Stadt Bern verantwortlich. (Kosten offen)

Die Auswirkungen

Diese Massnahmen haben zum Ziel, die neuen Nutzungen in diesem Raum möglichst „staufrei“ an das Autobahnnetz anzuschliessen. Damit soll auch das strassengebundene öV-Angebot (Tram, Bus) verbessert werden.

Konkret gelten (gemäss aktuellem Informationsstand) folgende Verkehrszahlen:

- Die Kapazität Wankdorfkreuzung soll von 60'000 Fahrten/Tag auf 85'000 Fahrten/Tag gesteigert werden. (ab 2010 rund 75'000 Fahrten/Tag bzw. 65'000 F/T, wenn die Autobahnanschlüsse verlegt werden, ab 2020 ca. 85'000 F/Tag)
- Die Verlegung der Autobahnanschlüsse von der Papiermühlestrasse an den Schermeweg entlastet die Wankdorfkreuzung um rund 15'000 Fahrten/Tag
- Die Belastung der Wankdorfkreuzung beträgt heute rund 70'000 Fz/Tag

Dies bedeutet, dass die **Kapazität insgesamt von 60'000 Fahrten/Tag** (Ausgangszustand Wankdorfkreuzung, Autobahnanschluss an der Papiermühlestrasse) **auf 100'000 Fahrten/Tag ausgebaut werden soll!** (Wankdorfkreuzung 85'000 Fahrten plus 15'000 Fahrten via verlegte Autobahnanschlüsse)

Die Beurteilung

Der Ausbau der Wankdorfkreuzung hat gegenüber anderen Projektteilen keine Priorität!

- Die durch Neunutzungen im Raum Wankdorf (mindestens im Nahbereich der S-Bahnhaltestelle) verursachten Fahrten sollen gemäss Richtplan ESP Wankdorf zu 70% mit dem öV erfolgen. Nur so können minimale Umweltstandards eingehalten werden. Eine effektive Einhaltung der Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung ist auch bei diesem guten Modalsplit erst in Jahren zu erwarten. Der öV-Anteil in den /aus dem Raum ESP Wankdorf beträgt heute nur rund 20%! Der massive Ausbau der Strassenkapazität widerspricht dem angestrebten ModalSplit!

Mobilitätskonferenz Region Bern

**Rot-grüne Parteien und Umweltverbände für eine nachhaltige regionale
Mobilitätspolitik**

- Daher hat der Ausbau des öV-Angebotes absolute Priorität. Nur so kann der angestrebte ModalSplit erreicht werden und nur so kann der ESP Wankdorf umwelt- und quertierverträglich weiterentwickelt werden.
- Die als 2. Bauphase vorgesehene Tramführung (einspurige „Umfahrung“ der Wankdorfkreuzung) ermöglicht eine wesentliche Verbesserung für den öV auch ohne Umbau der Wankdorfkreuzung. Damit entfällt ein wichtiges Argument für die vom Kanton vorgesehene Maximalvariante.
- Gleichzeitig soll die Verbindung für Fussgänger und VelofahrerInnen von Berns Nordquartier in die nördlich angrenzenden Gemeinden verbessert werden. Dazu muss eine Alternative zu den Routen Papiermühlestrasse und Schermenweg geschaffen werden. Diese Achsen werden auch nach einem allfälligen Umbau der Wankdorfkreuzung MiV-dominierte Strassen bleiben und kaum zur Attraktivierung des Langsamverkehrs beitragen.
- 2. Priorität hat die Verlegung der Autobahnanschlüsse von der Papiermühlestrasse an den Schermenweg. Damit kann die Belastung der Wankdorfkreuzung um 15'000 Fahrten pro Tag reduziert werden. Die schlecht mit dem öV erschliessbaren Arbeitsplazzonen Schermenareal und Möösli können möglichst direkt an das Autobahnnetz angeschlossen werden.
- Als letzte Option kann allenfalls später eine redimensionierte Umgestaltung der Wankdorfkreuzung in Betracht gezogen werden.
- Ein redimensioniertes Projekt könnte mit bedeuten weniger Kosten realisiert werden. Insbesondere kann auf die sehr aufwändige Verlegung aller Werkleitungen im Bereich der „Strassenversenkung“ (Kreisel inkl. vier Rampen) verzichtet werden (Kosten alleine für Verlegung von Werkleitungen Fr. 15 Mio.).

Dringliche Motion

SP (Andreas Hofmann)
GBJA (Sabine Gresch)
GFL (Lilo Lauterburg)

"Wankdorf light": Für einen etappierten und kostentransparenten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur Wankdorf

Der Regierungsrat wird aufgefordert, im Rahmen der Umsetzung des Projektierungsauftrags gemäss Beschluss vom 14.2.2005 folgende Schritte vorzunehmen:

1. Aufzuzeigen, welche Kosten und welchen Nutzen die einzelnen Elemente des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur im Raum Wankdorf aufweisen.
2. Aufzuzeigen, wie die Realisierung des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur im Raum Wankdorf etappiert werden kann.
3. Für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Raum Wankdorf ist, neben dem Antrag für die Finanzierung eines Vollausbaus, auch ein Antrag für die Finanzierung eines Teilausbaus (ohne Bau des doppelstöckigen Kreisels) vorzulegen.

Begründung:

Am 14.2.2005 hat der Grosse Rat einen Projektierungskredit von insgesamt Fr. 8.2 Mio. zugestimmt (Kantonsanteil netto knapp Fr. 5 Mio.), um für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Raum Wankdorf ein Projekt zu erarbeiten. Dieses soll im Sommer 2006 öffentlich aufgelegt werden. 2007 wird der Grosse Rat über den Baukredit von brutto mehr als Fr. 100 Mio. entscheiden müssen. Welchen Anteil allenfalls der Bund davon übernehmen wird, ist zurzeit nicht klar.

Gemäss Angaben des Tiefbauamtes des Kantons sollen für den Umbau der Wankdorfkreuzung bereits vor der EURO 08 die Werkleitungen verlegt werden. Anschliessend soll die Tramlinie 9 vom Guisanplatz zur S-Bahnhaltestelle Wankdorf verlängert und der doppelstöckige Kreisell gebaut werden.

Unabhängig davon soll als Nationalstrassenbauprojekt die Verlegung der Autobahnrampen von der Papiermühlestrasse an den Schermenweg erfolgen und weitere Anpassungen, wie der Neubau der Brücke über die Bahngleise und der Umbau des Knotens Bolligenstrasse/Schermenweg vorgenommen werden.

Die finanzielle Belastung durch all diese Bauten wird für den Kanton und die Gemeinden (Bern, Ittigen, Ostermündigen) sehr hoch sein. Deshalb sind alle Projektelemente bezüglich Kosten und Nutzen sowie hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit zu überprüfen. Auf der Grundlage dieser Analysen ist eine Priorisierung und eine kostentransparente Etappierung des Ausbaus vorzunehmen.

Eine Etappierung ist aus wirtschaftlicher Sicht aber auch aus Gründen einer flexiblen und nachhaltigen Verkehrsplanung angezeigt. Zudem ermöglicht ein klar etappiertes Vorgehen eine bessere Berücksichtigung von künftigen Entwicklungen sowohl für die Nutzungen wie auch für die Verkehrsinfrastruktur im Raum ESP Wankdorf.

Begründung der Dringlichkeit:

Die öffentliche Auflage der Strassenpläne soll im August 2006 erfolgen. Dabei muss eine mögliche Etappierung aufgezeigt und berücksichtigt werden können. Daher muss der Grosse Rat spätestens in der Juni-Session über diese Motion diskutieren und entscheiden können.