

## Interpellation Luzius Theiler (GPB-DA): Kapazitätsausweitung der A6 durch Umnutzung der Pannestreifen zwischen Wankdorf und Muri

Klammheimlich plante das ASTRA, offenbar mit Unterstützung der Stadt Bern, am Projekt Pannestreifen-Umnutzung (PUN) mit offiziellen Kosten von 80 Mio., „mit allen Nebenprojekten“ gegen 100 Mio. Franken, wie an der DV der QUAV 4 mitgeteilt wurde. Der Baubeginn hätte schon in diesen Tagen erfolgen sollen. Der Quartiervertretung Stadtteil IV (QUAV 4) wurde im Dezember das Projekt als „unumstössliche Tatsache, die sich auf höherer politischer Ebene abspielt“ präsentiert. Faktisch geht es klar um eine Kapazitätserweiterung der Autobahn.

Nun wird durch einen Bericht in der BZ bekannt, dass „dank gewissen Vorbehalten gegenüber dem Projekt in Teilen der Anwohnerschaft“ das Projekt zuerst ordnungsgemäss aufgelegt werden muss, was eine Verzögerung von 2-3 Jahre bedeute. Schon heute sind die Verkehrsflächen im Gebiet Burgernziel-Ostring-Thunstrasse völlig überlastet. Busse bleiben an der Thunstrasse im Stau stecken, Velofahrer werden immer mehr auf die Trottoirs zu Lasten der Fussgänger verwiesen. Mit der A6-Kapazitätserweiterung wird dieser Zustand noch dramatisch verschärft.

1. Wann wurde der Gemeinderat erstmals in die „Pannestreifenumnutzung“ einbezogen?
2. Wie nahm der Gemeinderat zu den Plänen des ASTRA Stellung?
3. Machte der Gemeinderat das ASTRA auf die Notwendigkeit einer öffentlichen Planaufgabe gemäss Art. 26ff des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen (NSG) aufmerksam?
4. Wieviel muss die Stadt voraussichtlich an die „Nebenkosten“ bezahlen? Werden diese in Form eines Verpflichtungskredites dem Stadtrat unterbreitet?
5. Behält die Stadt die Kontrolle darüber, wieviel Verkehr ab der Autobahn in das Stadtnetz aufgenommen werden kann?
6. Warum wurde die QUA 4 nicht frühzeitig offiziell informiert und zur Meinung im Quartier konsultiert?
7. Wie hinlänglich bekannt ist, bedeuten breitere Strassen mehr Verkehr. Diese Auffassung wird auch vom VCS bestätigt. Durch Mehrverkehr werden Gesundheit und Lebensqualität in den betroffenen Gebieten geschmälert. Wie verträgt sich diese Förderung des MIV mit den Zielen des Gemeinderates in den Legislaturrichtlinien, z.B. der Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr und den öV und die Attraktivierung des Wohnumfeldes?

Bern, 30. Januar 2014

*Erstunterzeichnende: Luzius Theiler*

*Mitunterzeichnende: Franziska Grossenbacher, Leena Schmitter, Stéphanie Penher, Lea Bill, Rolf Zbinden, Esther Oester, Cristina Anliker-Mansour, Mess Barry, Regula Tschanz, Daniel Klauser, Michael Steiner, Lukas Gutzwiller, Lilian Tobler, Sandra Ryser, Bettina Stüssi, Michael Sutter, David Stampfli, Nadja Kehrli-Feldmann, Yasemin Cevik, Katharina Altas, Daniel Imthurn, Janine Wicki*

### Antwort des Gemeinderats

Das Bundesamt für Strassen ASTRA plant unter dem Titel Pannestreifenumnutzung (PUN) eine zeitweise Nutzung des Pannestreifens auf der Autobahn A6 in Bern Ost als zusätzliche Fahrspur. Dazu schreibt das ASTRA auf seiner Homepage:

*„Im Abschnitt Bern-Wankdorf - Muri gehören Staus und Kolonnenverkehr in den Spitzenzeiten zur Tagesordnung. Morgens stockt der Verkehr in Richtung Bern, abends in Richtung Muri. Die Stauzeiten nehmen stetig zu. Dadurch entsteht immer mehr Ausweichverkehr auf den umliegenden Kantons- und Gemeindestrassen, was die Lebensqualität senkt und den öffentlichen Verkehr behindert. Die Pannestreifen-Umnutzung (PUN) ist eine Verkehrsmanagement-Massnahme und bedeutet, dass zwischen Wankdorf und Muri die Pannestreifen in den Spitzenzeiten als Verkehrsstreifen freigegeben werden (zwischen Wankdorf und Ostring nur in Fahrtrichtung Thun, zwischen Ostring und Muri in beiden Richtungen). PUN lindert von Wankdorf bis Rubigen kurz- und mittelfristig die Stauprobleme und entlastet das untergeordnete Strassennetz. Zudem wird dank PUN die Sicherheit verbessert und die Umweltbelastung reduziert.“* (Quelle: <http://www.astra.admin.ch>).

Bei Autobahnprojekten unterscheidet das ASTRA zwischen Ausbauprojekten und Unterhaltsprojekten. In der Praxis ist die Sachlage bisweilen nicht ganz eindeutig, denn viele Projekte enthalten sowohl Unterhalts- als auch Ausbaukomponenten. Weil die Unterscheidung für Verfahrens- und Zuständigkeitsfragen sehr relevant ist, wird sie möglichst früh in der Projektierung gefällt, und zwar durch die ASTRA-Zentrale in Ittigen. Diese hat die Pannestreifenumnutzung auf der A6 im Raum Bern von Beginn weg den Unterhaltsprojekten zugewiesen. Damit ist für das Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich, und es durchläuft ein vereinfachtes Bewilligungsverfahren ohne Auflage.

In der Interpellation ist davon die Rede, dass das ASTRA „klammheimlich“ eine Kapazitätserweiterung der Autobahn plane. Mit anderen Worten: Der Interpellant bezweifelt, dass es sich bei PUN um ein Unterhaltsprojekt handelt. Der Gemeinderat kann diese Zweifel gut nachvollziehen. Er hat sich in seiner Stellungnahme an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zum Programm Engpassbeseitigung vom 15. August 2013 denn auch kritisch dazu geäußert, und zwar wie folgt:

*„Zur provisorischen Entschärfung der Verkehrssituation in Spitzenzeiten auf der A6 ist eine Pannestreifenumnutzung (PUN) vorgesehen. Sollte das Bauprojekt [gemeint ist die Engpassbeseitigung/der Bypass Ost] tatsächlich vom Modul II ins Modul III verschoben werden, könnte das Provisorium lange andauern. Deshalb ist auch die PUN sorgfältig zu planen und mit flankierenden Massnahmen in der Umsetzungs- und Betriebsphase für die betroffene Bevölkerung verträglich auszugestalten. Das Ziel von PUN darf zudem nicht sein, mehr Kapazitäten auf der Autobahn zu schaffen, um den Engpass zu beseitigen. PUN muss vielmehr in erster Linie dazu dienen, die negativen Auswirkungen des bestehenden Engpasses zu reduzieren (Reduktion der Behinderungen des Transitverkehrs, Erhöhung der Verkehrssicherheit). Hätte das Projekt zum Ziel, die Kapazitäten zu steigern, würden insbesondere die Lärm-, aber auch die Schadstoffbelastung zunehmen. In diesem Fall müsste für die Umsetzung von PUN ein für den Ausbau der Nationalstrasse übliches Verfahren gewählt werden, in dem die Umweltverträglichkeit umfassend nachzuweisen wäre. Der Gemeinderat geht davon aus, dass dieser Nachweis ohne weit gehende flankierende Massnahmen nicht zu erbringen ist, selbst wenn die Kapazitäten mit PUN deutlich weniger ausgebaut würden als dies zur vollständigen Beseitigung des Engpasses erforderlich wäre. Aus der Sicht des Gemeinderats ist deshalb klar, dass einer Kapazitätserhöhung - auch einer im Rahmen von PUN - nur in Verbindung mit einer Stadtreparatur zugestimmt werden kann.“*

Offenbar hat das ASTRA Anfang 2014 die Lage neu beurteilt und ist zum Schluss gekommen, dass bei der PUN die Ausbaukomponenten stärker zu gewichten sind. Entsprechend wird für das Vorhaben nun das Auflageverfahren vorbereitet.

Der Gemeinderat ist an der Umsetzung von PUN interessiert. Gerade deshalb begrüsst er den jüngsten Entscheid des ASTRA, für das Vorhaben ein Auflageverfahren durchzuführen.

Zu den in der Interpellation gestellten Fragen nimmt der Gemeinderat wie folgt Stellung:

*Zu Frage 1:*

Einzelne städtische Verwaltungsstellen wurden bereits im Frühjahr 2012 vom ASTRA über das Vorhaben informiert. Das ASTRA hat sich bei der Entwicklung der Projektorganisation für eine technische Begleitkommission mit Vertretungen der Gemeinden, des Kantons Bern, der Region und der Polizei entschieden. Die Stadt Bern ist durch den Stadtgenieur vertreten. Die erste Sitzung fand am 3. März 2013 statt, die zweite am 17. Dezember 2013. Der Gemeinderat wurde durch die Verwaltung über das Vorhaben informiert, u.a. im Zusammenhang mit der eingangs erwähnten Stellungnahme zum Programm Engpassbeseitigung. Zudem wurde die Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün am 26. Juni 2013 anlässlich der Projektpräsentation bei der Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) durch den Chef der ASTRA-Filiale Thun direkt über PUN informiert. Schliesslich wurde der Gemeinderat im Sommer 2013 vom ASTRA kontaktiert, als feststand, dass die Brücke über die Autobahn beim Egghölzli (sogenanntes Objekt T13) im Rahmen von PUN saniert werden soll. Im Schreiben des ASTRA ging es um Fragen zur Kostenbeteiligung der Stadt Bern an der Sanierung des Objekts T13.

*Zu Frage 2:*

Siehe einleitende Bemerkungen.

*Zu Frage 3:*

Zur Haltung des Gemeinderats siehe einleitende Bemerkungen. Das ASTRA hat zur Frage der Planaufgabe am 18. März 2014 seine Haltung wie folgt formuliert:

*„Das Projekt PUN Wankdorf Muri besteht primär aus Signalen, Signalbrücken und einer neuen Spureinteilung mittels Markierung. Diese Elemente sind sicherheitsrelevant und werden damit nicht öffentlich aufgelegt. Das weitaus grössere Projektvolumen besteht aus reinen Unterhaltsarbeiten, die sowieso nicht aufgelegt werden müssen. Da es sich beim Projekt um eine Pannestreifenumnutzung zwischen Anschlüssen handelt - im Bereich des Anschlusses Ostring wird die PUN nicht durchgezogen -, entspricht das Projekt keinem Kapazitätsausbau, der allenfalls eine öffentliche Auflage bedingen würde. Der Verkehr wird lediglich in etwas kürzerer Zeit abgewickelt. Die Anschlüsse, die allesamt mit Lichtsignalen ausgerüstet sind, beschränken den Zu- und Abfluss. Die Grünzeiten der Anlagen werden dabei nicht angepasst. Die Verkehrsmenge, welche auf die Autobahn zu- oder abfliessen kann, bleibt damit ungefähr gleich. Durch die Befahrbarkeit des Pannestreifens werden die Verflechtungslängen bei den Ein- und Ausfahrten massiv verlängert. Der Verkehrsfluss auf der Stammachse wird damit möglichst lange aufrecht gehalten. Dies führt zu weniger Staus. Wie an der Pilotstrecke zwischen Morges und Ecublens aufgezeigt werden konnte, sinkt die Unfallrate um 15 %, und der Schadstoffausstoss reduziert sich um 20 %. Obwohl das Projekt PUN Wankdorf Muri aus rein rechtlicher Betrachtung nicht aufgelegt werden müsste, hat sich das ASTRA Anfang 2014 zur Durchführung eines Auflageverfahrens entschieden. Das ASTRA bezweckt damit, sämtlichen interessierten Kreisen das volle Mitspracherecht zu gewähren und das Projekt damit breiter abzustützen.“*

*Zu Frage 4:*

Projekte der Nationalstrasse gehen zu 100 Prozent zu Lasten des Bundes. Dies gilt nach Auffassung des Gemeinderats auch für flankierende Massnahmen zur Sicherung der Umweltverträglichkeit. Sollten darüber hinaus flankierende Massnahmen umgesetzt werden, ist es denkbar, dass sich die Stadt je nach Interessenlage daran beteiligt. Bisher sind der Stadt einzig Personalkosten im Zusammenhang mit der Interessenvertretung in der Projektorganisation des ASTRA entstanden. An den Kosten für die unabhängig von PUN ohnehin nötige Sanierung des Objekts T13 wird sich die Stadt im Rahmen ihrer vertraglichen Verpflichtungen beteiligen müssen. Die geschätzten

Kosten für die Stadt und für BERNMOBIL betragen 2,3 Mio. Franken. Dieser Kostenanteil wird von beiden Partnern je hälftig getragen.

*Zu Frage 5:*

Seit der Neuregelung des Nationalen Finanzausgleichs (NFA) per 1. Januar 2008 ist die Schweizerische Eidgenossenschaft alleinige Eigentümerin des Nationalstrassennetzes. Zu diesem gehören auch die Ein- und Ausfahrten inklusive dem ersten Knoten beim Übergang auf das untergeordnete Netz der Kantons- und Gemeindestrasse. Folglich ist das ASTRA auch zuständig für die Steuerung dieser Knoten. Faktisch lässt sich aber der Verkehrsfluss von und zur Autobahn nicht über einen einzelnen Knoten steuern. Vielmehr handelt es sich dabei um eine Aufgabe, in der die Strasseneigentümer eng zusammenarbeiten. Da die Stadt mit wenigen Ausnahmen Eigentümerin des autobahnnahe Strassennetzes ist, spielt sie im Verkehrsmanagement auf diesem Netz trotz NFA eine Schlüsselrolle.

Zum Verkehrsfluss am Übergang Autobahn - Stadtnetz hat sich das ASTRA am 18. März 2014 wie folgt geäußert: *„In der Projektentwicklung wurde durch die Verwaltungsstellen festgehalten, dass kein zusätzlicher Verkehr in Richtung der Stadt abgelassen werden darf. Die im Rahmen des Projekts entwickelte Verkehrsstudie hat eindeutig gezeigt, dass dies nicht möglich und auch nicht nötig ist. Die Strecke Ostring-Burgernziel-Thunplatz kann keine zusätzlichen Kapazitäten aufnehmen...“*.

*Zu Frage 6:*

Die Öffentlichkeit wurde unter anderem anlässlich der Pressekonferenz vom 31. Mai 2013 vom ASTRA über das Vorhaben PUN orientiert. Was die direkt betroffenen Quartiere anbelangt, so hat das ASTRA entschieden, diese erst dann direkt zu informieren, wenn die Auswirkungen der Bauarbeiten und der Pannestreifen-Umnutzung vollumfänglich bekannt waren; dies mit der Absicht, den direkt betroffenen Kreisen verlässliche Informationen mit einem höheren Detaillierungsgrad geben zu können. Dies war im Herbst 2013 der Fall. Folgerichtig wurde am 21. Oktober 2013 die durch die Baustelle direkt betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer im Ostring informiert. Bei der nächstmöglichen Gelegenheit - am 3. Dezember 2013 - hat das ASTRA an einer Versammlung der QUAV4 über das Projekt PUN informiert.

*Zu Frage 7:*

Siehe einleitende Bemerkungen. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass in Bern Ost PUN und die Engpassbeseitigung zur Stadtreparatur beitragen und dass eine funktionierende Autobahn eine hohe Verkehrsqualität auf dem städtischen Basisnetz unterstützt. Davon profitieren sowohl der Fuss- und Veloverkehr, der öffentliche Verkehr wie auch das Wohnumfeld. Die gemäss ASTRA zu erwartende Reduktion der Umweltbelastung infolge des Rückgangs der Stautunden und der vorgesehene Einbau eines lärmarmen Belags würden der Anwohnerschaft direkt zu gute kommen.

Bern, 21. Mai 2014

Der Gemeinderat