

Was kosten die Varianten und wie werden sie finanziert?

Kosten der ZMB Bern Süd

Die Investitionskosten der Varianten der ZMB Bern Süd liegen zwischen CHF 659 Mio. für die Variante S und CHF 2'200 Mio. für die Variante N. Die Kosten der ÖV-Elemente im Umsetzungsvorschlag werden auf CHF 389 Mio. geschätzt.

Kosten der ZMB Bern HLS

Die Kosten der Varianten des Teilprojekts ZMB Bern HLS liegen zwischen CHF 1.4 Mia. für die Variante 5a/6 und CHF

6.7 Mia. für die Variante 10b. Die Elemente des Umsetzungsvorschlags führen bei den Hochleistungsstrassen zu Kosten von ca. CHF 3.9 Mia.

Finanzierung

Die Analysen haben gezeigt, dass die Finanzierung der Investitionen in den öffentlichen Verkehr gemäss des Umsetzungsvorschlags ZMB Bern mit Bundesbeteiligung möglich ist, sofern diese wie vorgesehen zur Verfügung stehen.

Zusammen mit der Finanzierung weiterer ÖV-Vorhaben aus den Agglomerationsprogrammen muss die Finanzierung als Herausforderung bezeichnet werden.

Erforderlich ist eine Langfrist-Planung der anstehenden ÖV-Vorhaben, zudem muss nach Möglichkeiten gesucht werden, wie die kantonalen Investitionen in die ÖV-Infrastrukturen erhöht werden können.

ZMB Bern Süd	Var. S	Var. M	Var. N	Var. T	Var. T+Z	Var. S+T
Total (inkl. MwSt.)	659	1'244	2'254	748	1'230	750

ZMB Bern HLS	Var. 1c	Var. 2	Var. 5a/6	Var. 7	Var. 9	Var. 10b	Var. 13+
Total (inkl. MwSt.)	1'884	2'582	1'417	3'140	4875	6'768	3942

Übersicht Investitionskosten der Varianten der ZMB Bern Süd und ZMB Bern HLS, Kostengenauigkeit +/-30%



Wie wirken die Massnahmen auf Umwelt, Siedlung und Verkehr?

Die vorgeschlagenen Massnahmen erfüllen die Anforderungen aus dem Agglomerationsprogramm betreffend Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

ZMB Bern Süd

Die baulichen Massnahmen finden in weitgehend überbauten Gebieten und in bestehenden Verkehrskorridoren statt. Betreffend Luft- und Lärmbelastungen oder einer zusätzlichen Trennwirkung ist keine relevante Verschlechterung zu erwarten. Die Bodenbeanspruchung ist moderat und betrifft vor allem den Doppelspurausbau Wabern - Kehrsatz, inkl. S-Bahnhaltestelle Kleinwabern.

Die vorgeschlagenen Massnahmen berücksichtigen die angestrebte Raumentwicklung der betroffenen Gemeinden. Sie lassen aber Spielraum für eine allfällige spätere Entwicklung des Raumes.

Mit den Massnahmen gemäss Umsetzungsvorschlag werden im Jahr 2030 auf der Linie 10 täglich ca. 18'000 Passagiere verkehren, d.h. 50% mehr als heute. Auch auf der S2 wird ein deutlicher Zuwachs erwartet. Täglich werden dann ca. 14'000 Passagiere die S2 benutzen. Damit werden die Kapazitätsprobleme im ÖV im Raum Bern Süd gelöst.

ZMB Bern HLS

Aufgrund der Tunnelführung der beiden Bypasslösungen, konzentrieren sich die Auswirkungen in vielen Umweltbereichen auf die Tunnelportale und die Bauwerke für die Tunnellüftung und Rauchgasableitung. Gerodete Waldflächen sind durch Aufforstungen zu ersetzen. Bei Projektierung und Bau ist der Gewässerschutz besonders zu berücksichtigen. Die Portalbereiche und offene Strassenabschnitte im Siedlungsgebiet sind hinsichtlich Immissions- und Landschaftsschutz sowie städtebaulicher Einpassung zu optimieren.

Der vorgeschlagene Nord-West-Bypass wird im Jahr 2030 von ca. 60'000 Fahrzeugen belastet und kann dadurch den Felsenauviadukt und das angrenzende Strassennetz deutlich entlasten. Der Bypass Ost, der im Jahr 2030 mit ca. 70'000 Fahrzeugen pro Tag belastet sein wird, entlastet die A6 im Bereich Ostring gegenüber heute um ca. 75% und schafft damit die Voraussetzung für eine stadtverträgliche Umwidmung.

Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern



Kurzfassung der Gesamtsynthese

Mai 2008

Um das Verkehrssystem in der Region Bern weiterzuentwickeln, schlägt die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern im öffentlichen Verkehr die rasche Umstellung der Buslinie 10 nach Köniz auf Trambetrieb vor. Das Tram 9 wird bis Kleinwabern verlängert. Die S2 soll zwischen Bern und Köniz auf einen Viertelstundentakt umgestellt werden. Neue S-Bahnhaltestellen in Waldegg und Kleinwabern erweitern den Zugang zum ÖV-System. Zur Lösung der Probleme im Bereich der Autobahnen wird der Bau von zwei unterirdischen Bypässen vorgeschlagen. Mit der starken Entlastung der A6 im Abschnitt Ostring wird das Potenzial für eine Umwidmung der A6 und für eine Stadtrepatur geschaffen. Um die Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sicherzustellen, sind neben diesen Infrastrukturmassnahmen auch flankierende Massnahmen umzusetzen.

Beteiligte:

Wie geht es weiter?

Lenkungs Ausschuss

Leitung durch Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (BVE) mit Vertretern des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), für Verkehr (BAV), des Amtes für Gemeinden und Raumordnung (AGR), des Vereins Region Bern (VRB), der regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK4) und der Stadt Bern

Begleitgruppe

Leitung durch BVE mit Vertretern von Fachstellen von Bund und Kanton, RVK4 und VRB, der Gemeinden, Planungsgruppen/Regionen, Verbänden, politischen Parteien und Sportunternehmungen

Erweiterte Projektleitung

Vertreter von BVE, AGR und der Region Bern

Stab

R+R Burger und Partner, Baden
Teilprojekt Grundlagen (TP 0)
 Methodik: Infrac, Bern
 Finanzierung: Ecoplan, Bern
 Verkehrsdaten: Rapp, Basel
 Siedlungsprognose: Hornung/Metron, Bern
 Nachfragelenkende Massnahmen: Metron, Bern
 Umwelt: CSD, Bern
 Gesamtsynthese: Infrac / R+R
Teilprojekt ZMB Bern Süd
 ARGE Bern Transit, Bern
 (B+S, Emch+Berger, Ecoplan, Metron)
Teilprojekt ZMB Bern HLS
 IG Gruner/Rapp, Basel

Beim Bund

Die laufenden Arbeiten auf Bundesebene bestimmen die weitere Konkretisierung der Elemente des Umsetzungsvorschlags der ZMB Bern und anderer geplanter Verkehrsinfrastrukturen im Raum Bern. Der Infrastrukturfonds des Bundes stellt Mittel bereit, um das Autobahnnetz fertigzustellen und um die Engpässe im bestehenden Netz zu beseitigen. Zudem werden damit Infrastrukturen für den öffentlichen und privaten Agglomerationsverkehr und die Substanzerhaltung der Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen finanziert. Der Kanton Bern hat dem Bund seinen Bedarf an Mitfinanzierung von Massnahmen kommuniziert. Aussagen des Bundes zu einer möglichen finanziellen Beteiligung sind ab Anfang 2009 zu erwarten. Die eidgenössischen Räte werden 2010 beschliessen, welche Projekte aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert werden. Der Bund (ASTRA) ist allein für die weitere Projektierung und Umsetzung der HLS-Projekte zuständig.

Beim Kanton

Unter der Leitung der BVE wird die Umsetzung der verschiedenen Tramvorhaben in Bern im Rahmen eines Gesamtprojektes vorangetrieben. Die Massnahmen betreffend S-Bahn fliessen

in die laufenden Planungen zur zweiten Teilergänzung S-Bahn Bern und in das Projekt „Zukunft Bahnhof Bern“ ein. Der Kanton Bern wird sich unter anderem an weiteren Planungen zur Optimierung des Strassennetzes und des Verkehrsmanagements im Raum Bern Süd/Köniz beteiligen sowie die Anstrengungen des Bundes zur Lösung der Kapazitätsprobleme auf dem HLS-Netz aktiv unterstützen.

Bei Gemeinden

Auch auf kommunaler Ebene sind die entsprechenden Planungen aufzunehmen und die Finanzierungen sicherzustellen.

Übergeordnete Planungen

Die Infrastrukturmassnahmen des Umsetzungsvorschlags der ZMB Bern sind ein wesentlicher Baustein, um die im Agglomerationsprogramm angestrebte Konzentration der Siedlungsentwicklung zu erreichen. Neben Infrastrukturausbauten sind flankierende Massnahmen im Verkehr sowie siedlungspolitische Massnahmen nötig. Die Umsetzung der Massnahmen aus der ZMB Bern werden mit Vorhaben und Planungsverfahren auf Ebene Bund, Kanton und Gemeinden koordiniert.



Ihre Meinung ist gefragt

Vor den nächsten Schritten sollen die von den Behörden und Fachleuten ausgearbeiteten Vorschläge öffentlich diskutiert werden. Sie sind daher eingeladen, die Planungsgrundlagen einzusehen und Ihre Anregungen, Vorschläge und Hinweise, aber auch Ihre Kritik schriftlich mitzuteilen. Sie können sich vom 9. Juni bis zum 18. August 2008 zu den Ergebnissen der ZMB Bern äussern.

Der Bericht Gesamtsynthese ZMB Bern liegt bei den Gemeinden auf, die in der Begleitgruppe vertreten waren. Die Gesamtsynthese, die vorliegende Zusammenfassung, der Fragebogen und weitere Projektberichte können auch unter www.bve.be.ch (Publikationen)

eingesehen werden. Ergänzende Unterlagen sind bei der BVE nach Voranmeldung (Tel. 031 633 31 17) einsehbar.

Fragebogen
 Der beiliegende Fragebogen soll Ihnen helfen, Ihre Anliegen zu Papier zu bringen. Es steht Ihnen selbstverständlich frei, Ihre Beiträge frei zu formulieren.

Was geschieht mit ihrer Stellungnahme?
 Die Rückmeldungen werden ausgewertet und in einem Mitwirkungsbericht dokumentiert. Der Mitwirkungsbericht wird Bestandteil des Projektdossiers und damit eine wichtige Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen sein.

Zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems in der Region Bern

Aufgabe

Das Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung der Region Bern zeigt, wie sich das Verkehrssystem und die Siedlung in den nächsten 20 Jahren entwickeln sollen. Es sieht vor, Infrastrukturmassnahmen nur dann umzusetzen, wenn alle übrigen Massnahmen keine Wirkung zeigen. Entsprechend haben nachfragelenkende und raumplanerische Massnahmen sowie die Förderung des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs den höchsten Stellenwert. Im Agglomerationsprogramm wurde vorgeschlagen, als Grundlage für die weitere Entscheidungsfindung eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zu zwei Fragen durchzuführen.

Die ZMB Bern Süd untersucht Lösungen, um den Raum Bern Süd/Köniz besser mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) zu erschliessen.

Die ZMB Bern Hochleistungsstrassen (HLS) sucht Massnahmen, um Kapazitätsengpässe im Autobahnnetz der Region Bern zu beseitigen.

Die Aussagen der ZMB Bern, bestehend aus der ZMB Bern Süd und ZMB Bern HLS beziehen sich auf einen Zeitraum bis 2030.

Zeitlicher Ablauf der ZMB



Prozess und Methodik

In der Variantenauswahl wurden Stossrichtungen für mögliche Lösungen bestimmt und ein breiter Fächer von Varianten entwickelt. Mittels einer groben Beurteilung wurden die weiter zu untersuchenden Varianten ausgewählt. Nicht weiter zu betrachtende Varianten wie z.B. eine reine Busvariante in der ZMB Bern Süd wurden verworfen.

Nachfolgend wurden für die ausgewählten Massnahmen die technische Machbarkeit untersucht, die Kosten geschätzt sowie die Vorgaben zur Umwelt und Siedlungsentwicklung geprüft. Anschliessend wurden die Varianten bewertet und je eine Bestvariante bezeichnet. Die Bewertung erfolgte mit vom Bund vorgegebenen Nachhaltigkeitsindikatoren für die Bereiche Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft sowie anhand bewährter Methoden. Für die beiden Teilprojekte galten die gleichen methodischen Vorgaben.

In der Gesamtsynthese werden die Ergebnisse der ZMB Bern Süd und der ZMB Bern HLS zusammengeführt und in einer Gesamtsicht gewürdigt.

Auf den nächsten Seiten werden die in den ZMB Bern Süd sowie ZMB Bern HLS untersuchten Varianten vorgestellt und die wichtigsten Bewertungsergebnisse hervorgehoben.

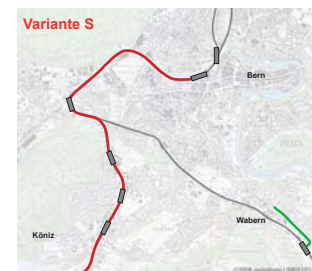
Der Verkehr im Jahr 2030

Auf der Basis einer Bevölkerungs- und Strukturprognose wird im Perimeter der ZMB Bern bis 2030 ein Zuwachs der Einwohner von ca. 6% und der Arbeitsplätze von ca. 10% angenommen. Dies führt gegenüber heute zu einer Verkehrszunahme von 16% im motorisierten Individualverkehr (MIV) und von 42% im ÖV (Personenkilometer). Das heutige Verkehrssystem kann diese prognostizierte Verkehrszunahme nicht bewältigen. Unter der Bezeichnung Referenzvariante werden die verkehrlichen Massnahmen zusammengefasst, die heute bereits beschlossen resp. in Planung sind.

Neben Infrastrukturmassnahmen im ÖV und MIV sind in der Referenzvariante nachfragelenkende Massnahmen vorgesehen. Für einige dieser Massnahmen ist die Finanzierung noch offen. Auch die Massnahmen der Referenzvariante werden nicht ausreichen, um im Jahr 2030 ein funktionierendes Verkehrssystem zu garantieren. Der Handlungsspielraum von Kanton und Gemeinden ist beschränkt, da sie nur das Wachstum des Regionalverkehrs beeinflussen können. Massnahmen im Bereich der Autobahnen fallen in die Kompetenz des Bundes.

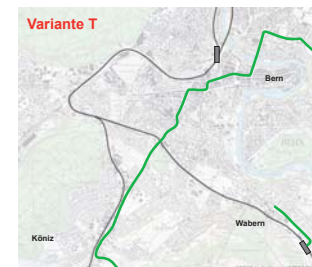


ZMB Bern Süd (TP 1): Sechs untersuchte Varianten um den öffentlichen Verkehr zu verbessern



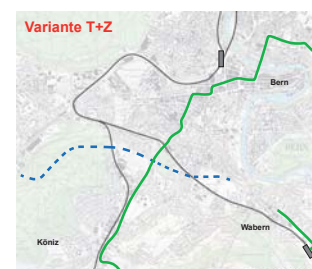
Variante S

Die Variante S sieht vor die bestehende S-Bahnlinie 2 hinsichtlich zeitlicher und örtlicher Verfügbarkeit aufzuwerten. Zwischen Bern und Köniz wird der Viertelstundentakt eingeführt, zwischen Köniz und Schwarzenburg der 30-Minuten-Takt. Im Raum Waldegg wird eine neue S-Bahn-Haltestelle eingerichtet. Mit der Verlängerung von Tram 9 bis Kleinwabern wird hier eine zusätzliche Verknüpfungsstelle zwischen S-Bahn und Tramnetz angeboten. Die Variante S weist die tiefsten Investitionskosten und das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. Diese Massnahme erhöht zwar die Kapazität der S-Bahn deutlich, löst aber die Probleme der Linie 10 nicht und wird deshalb nicht weiterverfolgt.



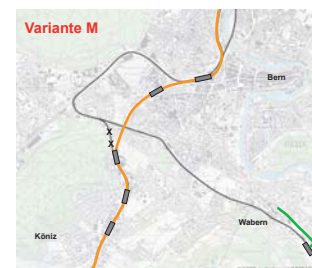
Variante T

Zur Steigerung der Beförderungskapazität wird vorgeschlagen, Linie 10 auf Trambetrieb umzustellen. Wie bei Variante S soll das Tram 9 verlängert werden. Die verkehrlichen Effekte der Variante T sind vergleichsweise gering, da es sich primär um eine Umstellung der bestehenden Buslinie 10 auf der gleichen Achse handelt. Die Variante T weist ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf und entlang der Tramlinie wird die Attraktivität des Stadtgebiets gesteigert. Da die Variante T keine Verbesserung im Bereich der S-Bahn bringt, kommt sie als Lösung nicht in Frage.



Variante T+Z

Hier wurde zusätzlich zu einer Variante T der Nutzen eines neuen Strassenzubringers Richtung Westen zur A12 untersucht. Der neue Zubringer würde als Tunnel mit 2x1 Fahrstreifen von der A12 nach Köniz und Bern Süd führen. Vorgesehen sind ein Anschluss in Morillon und ein Anschluss in Liebefeld mit Anbindungen an die Schwarzenburgstrasse und die Könizstrasse. Der verkehrliche Nutzen dieser Variante ist trotz hoher Kosten insgesamt gering und bedingt grosse Eingriffe ins Siedlungsgefüge. Mit Ausnahme der Weissensteinstrasse wird das Strassenetz in Köniz zu wenig entlastet bzw. der Zubringer bewirkt auf Teilschnitten sogar Mehrverkehr. Gegenüber den anderen Varianten in TP1 weist die Variante T+Z ein schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis auf.



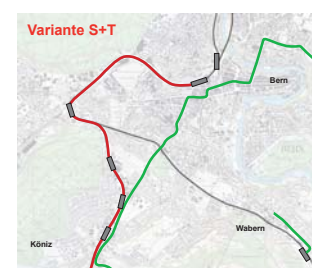
Variante M

Die Variante M verfolgt den Ansatz der Verbindung des Meterspur-S-Bahnsystems von Norden über die Insel in den Süden. Sie bedingt einen neuen Durchgangs-Tiefbahnhof und eine unterirdische Verbindung nach Süden. Die neue S-Bahn soll zwischen Bern und Köniz im 7.5-Minuten-Takt, zwischen Köniz und Schwarzenburg im 30-Minuten-Takt verkehren. Die Buslinie 17 wird verkürzt und als Ortsbus bis zur neuen Haltestelle Waldegg geführt. Dafür soll die Tramlinie G/5 bis zur Haltestelle Waldegg und die Tramlinie 9 bis Kleinwabern verlängert werden. Aufgrund deutlicher Reisezeitgewinne gegenüber der Referenzvariante, gleichen sich bei der Variante M die hohen Kosten und die Nutzen nahezu aus. Die Variante M führt bis 2030 jedoch zu einem Überangebot. Längerfristig empfiehlt die ZMB Bern Süd, die Option „Nord-Süd-Bahnverbindung“ offen zu halten.



Variante N

Die Variante N sieht vor, in der Region Bern in zwei Schritten ein durchgehend normalspuriges S-Bahn-System zu installieren: eine Verbindung zwischen dem Worblental und Köniz-Schwarzenburg sowie zwischen Solothurn und Belp-Thun. Zur Umsetzung wären ein neuer Tiefbahnhof in Ost-West-Lage, ein unterirdisches Verzweigungsbauwerk Waldegg und Anpassungen im Norden von Bern nötig. Die Variante N bedingt sehr hohe Investitionskosten und weist das schlechteste Nutzen-Kosten-Verhältnis auf. Die Nutzen liegen in erhöhten Reisezeitgewinnen auf der Nord-Süd-Achse sowie in der gesteigerten betrieblichen Flexibilität des ÖV-Systems. Wie bei Variante M ist die Option „Nord-Süd-Verbindung“ offen zu halten.



Variante S+T

Mit der Kombination der Massnahmen der Varianten S und T wird eine optimale Erschliessung des Siedlungsraumes Bern Süd entlang von zwei ÖV-Achsen erreicht. Gleichzeitig wird der Entwicklungsschwerpunkt Ausserholligen weiterhin bedient. Die Massnahmen von S+T können unabhängig von einander realisiert werden. Die Kosten der Variante sind nur geringfügig höher als bei Variante T. Die Variante S+T weist das zweitbeste Nutzen-Kosten-Verhältnis auf, der Strassenverkehr nimmt dank flankierender Massnahmen nicht zu und die Barrierenschliesszeiten erhöhen sich aufgrund neuer Sicherungstechniken gegenüber heute nicht.

Legende	
Rot:	S-Bahn oberirdisch
Grün:	Tram
Blau:	Hochleistungsstrassen (HLS)
Orange:	S-Bahn unterirdisch

Umsetzungsvorschlag ZMB Bern:

Der Umsetzungsvorschlag der ZMB Bern setzt sich aus den Elementen der Bestvarianten zusammen. Die Varianten S+T resp. 13+ bestehen aus Modulen mit Abhängigkeiten untereinander sowie hinsichtlich übergeordneter Planungen. Abgestützt auf Überlegungen zur Finanzierung werden die Elemente der Umsetzungsvariante in einer Gesamtbetrachtung zeitlich priorisiert. Im Raum Bern Süd/Köniz hat sich gezeigt, dass nur kombinierte Lösungen, die aus einem Ausbau des Feinverteilers (Tram) und des Mittelverteilers (S-Bahn) bestehen, zielführend sind.

Tramumstellung Linie 10

Für die Linie 10 ist die Kapazitätserhöhung möglichst kurzfristig voranzutreiben. Es wird empfohlen die Buslinie 10 vom Bahnhof Bern nach Köniz auf Trambetrieb umzustellen. Das Tram wertet den Korridor städtebaulich auf. Die Einwirkungen auf die Umwelt sind gering.

Tramverlängerung Linie 9

Die Verlängerung der heutigen Tramlinie 9 von Wabern bis Kleinwabern und die Anbindung an die neue S-Bahn-Station Kleinwabern ermöglichen einen zusätzlichen Zugang zum ÖV-System im Süden von Bern. Dies bringt grosse Vorteile für die Siedlungsentwicklung in diesem Gebiet. Für den Betrieb einer neuen S-Bahn-Station Kleinwabern ist der Bau des Doppelspurabschnitts Wabern - Kehrsatz Nord erforderlich.

Neue Haltestelle Waldegg

Eine S-Bahn-Haltestelle Waldegg ermöglicht die Erschliessung des Perimeters Liebefeld-Waldegg bei vergleichsweise tiefen Kosten. Rund 3'000 Personen profitieren täglich von der schnelleren Verbindung ins Stadtzentrum. Sie soll möglichst bis 2012 in Betrieb genommen werden. Die Ausgestaltung der Haltestelle Waldegg und die Lage des notwendigen Doppelspurabschnitts Liebefeld-Köniz werden in einem nächsten Schritt konkretisiert.

S-Bahn-Taktverdichtung Bern-Köniz

Die Einführung des Viertelstundentakts zwischen dem Bahnhof Bern und Köniz wird empfohlen. Dies bedingt neben einem Doppelspurabschnitt auf der S-Bahn-Strecke Bern - Köniz auch das Entflechtungsbauwerk Ausserholligen. Ein weiteres wichtiges Element ist die Einführung der neuen Sicherungstechnik zwischen Bern und Schwarzenburg.

Lösungen für den Bahnhof Bern

Die Ergebnisse der ZMB Bern bestätigen die Dringlichkeit für Massnahmen im RBS-Bahnhof. Im Rahmen des Projektes Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) werden Lösungen für die Kapazitätsprobleme des bestehenden RBS-Bahnhofs, für die Personenströme und für die Anbindung an die Stadt erarbeitet. Ergebnisse sollen bis Ende 2008 vorliegen.

Langfristige Entwicklung

Die Massnahmen gemäss Umsetzungsvorschlag berücksichtigen Abhängigkeiten mit dem Knoten Bahnhof Bern und dem gesamten ÖV-System der Region Bern. Insbesondere lassen die Massnahmen des Umsetzungsplans alle Entwicklungsoptionen für den Knoten Bern offen wie auch die Option einer allfälligen später realisierten unterirdischen Nord-Süd-Eisenbahnverbindung. Dies setzt allerdings einen Ost-West-Tiefbahnhof voraus.

Bypass Ost

Ein neuer Tunnel in Nord-Süd-Richtung der A6 zwischen Bern/Allmend und Muri/Melchenbühl sowie die Umwidmung des entsprechenden HLS-Abschnittes zu einer zweispurigen städtischen Hauptverkehrsstrasse wird empfohlen. Diese Lösung birgt ein grosses städtebauliches Potenzial. Die A6 muss zwischen Melchenbühl und der Verzweigung Muri auf 2x3 Fahrstreifen ausgebaut werden. In diesem Bereich soll die Autobahn weitgehend überdeckt werden. Eine Tunnelösung ist zu prüfen. In den kommenden Planungsphasen ist Folgendes zu präzisieren:

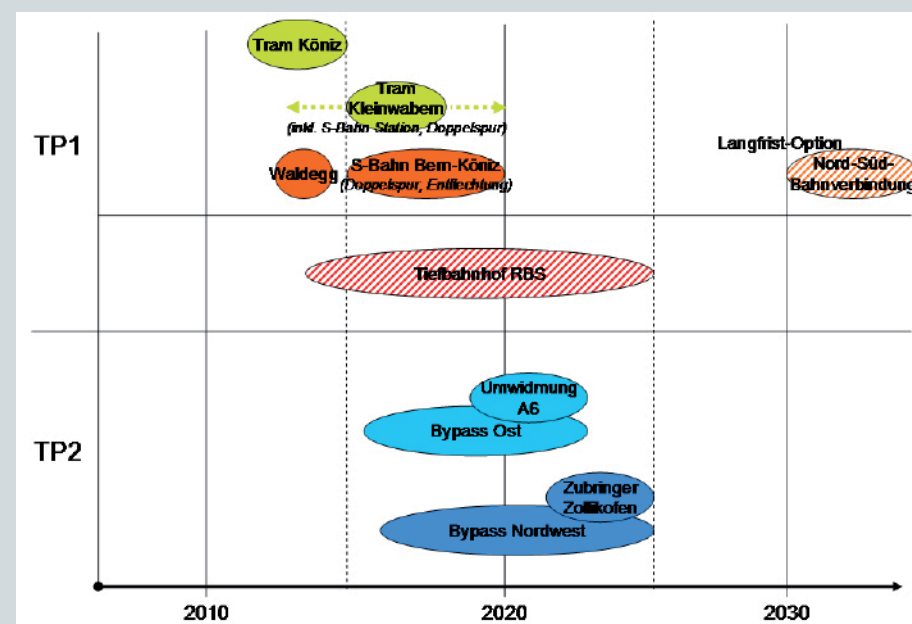
- Im Norden:
 - Abstimmung des Halbschlusses Ostermündigenstrasse mit den laufenden Planungen zur 2. Etappe
 - Anschluss Wankdorf
 - Anpassung Bolligenstrasse

Im Süden:

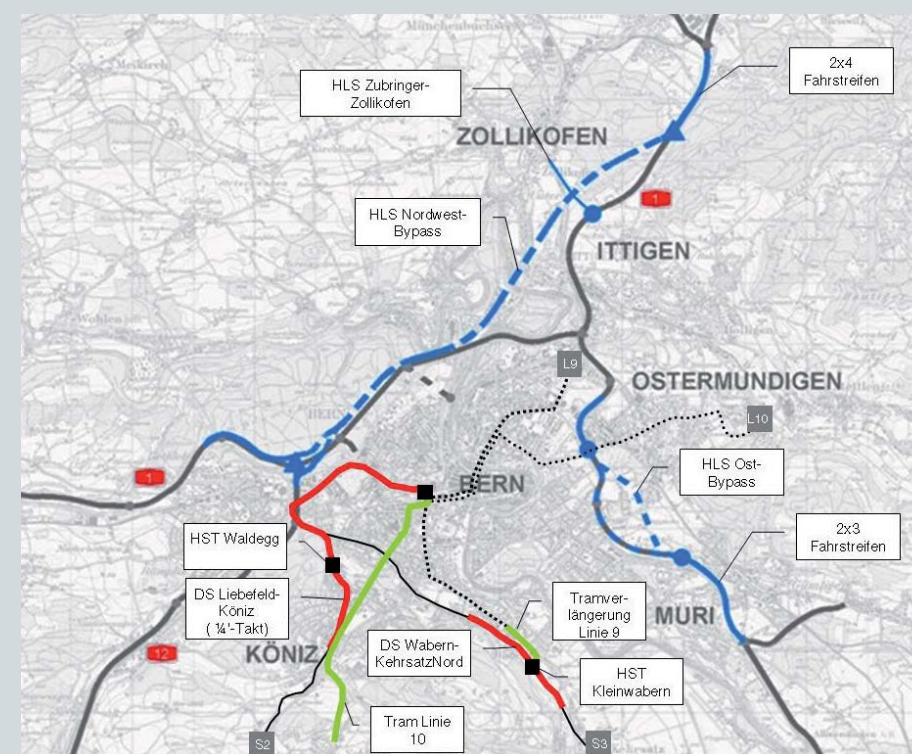
- Entlastung und siedlungsverträgliche Gestaltung des Abschnittes Südportal Bypass Ost bis zum Anschluss Muri

Bypass Nordwest

Zur Kapazitätssteigerung der A1 zwischen Grauholz und Weyermanshaus wird ein langer, unterirdischer Bypass erstellt. Dazu wird die Autobahn zwischen Schönbühl und Grauholz auf 2x4 Fahrstreifen plus Standstreifen erweitert. Der Raum Bern Zollikofen wird durch die Realisierung des Zubringers Zollikofen besser an die Autobahn angebunden.



Einzelelemente von TP 1 und TP 2 auf der Zeitachse (Schraffierte Flächen = Massnahmen ausserhalb Umsetzungsvorschlag)



Umsetzungsvorschlag ZMB Bern, Elemente der Teilprojekte

ZMB Bern HLS (TP2): Sieben untersuchte Varianten um die Kapazität auf der Autobahn zu erhöhen

Variante 1c (Ausbau Bestand)

In der Variante 1c werden die A1 und A6 im Raum Bern um einen Fahrstreifen erweitert. Kernstück im Norden bildet ein zusätzlicher, vierstreifiger Felsenauviadukt inkl. Standstreifen. Im Bereich des Ostrings wird die Variante 1c mit 2x3 Fahrstreifen inkl. Standstreifen konzipiert. Die Variante 1c löst die wichtigsten Kapazitätsprobleme und weist die tiefsten Kosten auf. Die oberirdische Führung bewirkt eine zusätzliche Zerschneidung des Stadtraumes. Kanton und Gemeinden stufen das Realisierungsrisiko als zu gross ein (Städtebau, politische Machbarkeit).

Variante 2 (Osttangente)

Variante 2 besteht aus einer neuen, mittelnahen 2x2 streifigen HLS-Verbindung im Osten von Bern. Diese führt von einer neuen Verzweigung im Ittigenfeld, mehrheitlich unterirdisch bis südöstlich von Gümligen und schliesst dort bei der Verzweigung Muri an die A6 an. Die neue Anlage kann durch zwei neue oberirdisch geführte Anschlüsse in Ostermündigen und Gümligen an das lokale Strassenetz angebunden werden. Mit der Variante 2 sind die Kapazitätsprobleme auf der A6 bereinigt, für die Nord-West-Verbindung bringt sie aber keine Verbesserung. Zudem ist die Umwidmung des Ostrings nur beschränkt möglich.

Variante 5a/6 (Südtangente HVS)

Die Variante 5a/6 umfasst eine neue stadtnahe Strassenverbindung zwischen der A12 bei Niederwangen und der A6 bei Rubigen, mit mehreren Anschlüssen an das lokale Netz. Die Variante entspricht mit 2x1 Fahrstreifen einer Hauptverkehrsstrasse (HVS). Aus Gründen des Immissionsschutzes und der städtebaulichen Verträglichkeit, verläuft die Variante mehrheitlich unterirdisch. Die Kapazitätsprobleme des städtischen Autobahnnetzes werden durch die Variante 5a/6 nicht wesentlich entschärft.

Variante 7 (Südfahrtung HLS)

Eine neue, stadtfremde Südfahrtung zwischen der A12 bei Oberwangen und der A6 bei Rubigen, mit 2x2 Fahrstreifen ist Inhalt der Variante 7. Die Umfahrung soll mehrheitlich unterirdisch geführt werden. Die Kapazitätsprobleme auf dem HLS-Netz um Bern werden durch diese Variante nicht gelöst. Die Lage und Ausgestaltung von Anschlüssen werden aus Sicht des Landschaftsschutzes und der Siedlungsverträglichkeit als sehr schwierig beurteilt.

Variante 9 (Umfahrungring)

Die Variante 9 sieht einen Umfahrungring vor, der aus Neubauten und aus Ausbauten von vorhandenen Autobahnen besteht. Im Osten umfasst die Variante die Ausbauelemente gemäss Variante 2, im Süden die der stadtnahen Tangente gemäss Variante 5a/6. Durch diese Variante könnten die Kapazitätsprobleme auf dem HLS-Netz der Stadt Bern weitgehend gelöst werden. Eine Ringvariante ist sehr teuer, da verschiedene Ausbauelemente gekoppelt werden. Der Nutzen ist unwesentlich höher als bei den anderen Lösungen. Eine bedeutende städtebauliche Aufwertung im Osten ist wie bei Variante 2 nicht möglich.

Variante 10b (Autobahnring)

Die Variante 10b besteht aus einem HLS-Umfahrungring aus Neubauten in den Korridoren Nord-Süd und West-Süd. Im Osten werden die Elemente der Variante 2, im Süden die der Variante 7 aufgegriffen. Mit einer unterirdischen Verbindung der beiden HLS-Äste wird das Problem des Aareübergangs gelöst. Durch die neugeschaffenen Kapazitäten erübrigt sich ein Ausbau der A1 zwischen den Verzweigungen Wankdorf und Weyermanshaus. Bei dieser Ringvariante stehen sehr hohe Kosten einem unwesentlich höheren Nutzen als bei den anderen Lösungen gegenüber.

Variante 13+ (Bypass Nord-West und Bypass Ost kurz)

Ein neuer unterirdischer Bypass in Richtung Nord-West übernimmt den Durchgangsverkehr zwischen Schönbühl und Weyermanshaus; ein neuer Bypass Ost entlastet unterirdisch den heutigen Ostring. Die beiden Bypässe sind echte Abkürzungen. Die Variante 13+ löst die zentralen Probleme auf dem HLS-Netz der Region Bern und ermöglicht als einzige Variante eine städtebauliche Aufwertung im Bereich Ostring. Die Variante hat die dritthöchsten Kosten, die Reisezeitgewinne sind jedoch im Vergleich zu den anderen Varianten am höchsten. Auf dem HLS-Netz werden bedeutende Verbesserungen geschaffen. Die Auswirkungen auf die Umwelt werden aufgrund der unterirdischen Linienführung als eher gering eingestuft.

