HANDELS- UND INDUSTRIEVEREIN
DES KANTONS BERN
Sektion Bern

Kramgasse 2, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 388 87 87, Telefax 031 388 87 88
E-Mail: hiv-bern@bern-cci.ch

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Bern, 31. Januar 2024

HIV Sektion Bern Mitwirkung zum regionalen Basisstrassennetz

Sehr geehrte Damen und Herren

Herzlichen Dank für die Möglichkeit beim regionalen Basisstrassennetz mitzuwirken.
Die HIV Sektion Bern ist im Interesse ihrer Mitglieder an Verkehrslösungen interessiert, mit denen diese ihre Mobilitätsbedürfnisse optimal entfalten können. Wir haben uns deshalb in den letzten Jahren insbesondere zu lokalen Verkehrsprojekten und -konzepten geäussert und möchten dies mit einer Stellungnahme zum regionalen Basisstrassennetz erneut tun. Dies insbesondere im Lichte davon, dass der Wirtschaftsverkehr im Bericht mit keinem Wort erwähnt wird, was befremdlich ist und die Erwartung besteht, diesen zu priorisieren.

Folgend unsere Bemerkungen dazu:

Allgemein
Die Region Bern-Mittelland und insbesondere die umliegenden Gemeinden im Perimeter des regionalen Basisstrassennetzes sind durch das seit Jahren zunehmende Verkehrsaufkommen entlang den stark belasteten Verkehrsachsen in ihrer Verkehrs- und Aufenthaltsqualität beeinflusst. Deshalb sind nicht nur die Stadt Bern, sondern vielmehr auch die umliegenden Gemeinden auf ein funktionierendes Basisstrassennetz angewiesen. Zumal der Verkehr aus den Agglomerationen in die Stadt fliesst – und umgekehrt.

Im Detail zu den wichtigsten Resultaten des Schlussberichts:

- *Die RKBM zeigt sich offen gegenüber einer Sperrung des **Bahnhofplatzes in Bern** für den MIV, sofern Erreichbarkeit und Durchfahrt des Bahnhofgebiets über eine alternative Linienführung gewährleistet sind.*

Die Nutzung der umliegenden Ausweichrouten rund um den Bahnhofplatz überschreiten bereits heute ihre Kapazitätsgrenzen. Eine Sperrung des Bahnhofplatzes erachten wir deshalb nur mit einer echten Verkehrsalternative für sinnvoll und realisierbar. Insbesondere muss die Querung für den Wirtschaftsverkehr auch weiterhin offenbleiben, zumal diese die einzige Verbindung der beiden Stadtteile ist, da kein “echter” Ring um Bern herum besteht.

Weiter könnte auch die Lösung des Schanzentunnels erneut geprüft werden.

Wir lehnen eine Sperrung des Bahnhofplatzes in Bern für den Wirtschaftsverkehr (MIV) und die gleichzeitig vorgesehene Entlassung des Strassenabschnitts Inselplatz bis Bollwerk aus dem Basisstrassennetz ab.

- *Die Entlassung des* **Viktoriarains in Bern** *aus dem regionalen Basisstrassennetz steht dann im Vordergrund, wenn dieser Strassenraum mit einer Traminfrastruktur ergänzt würde.*

Im Rahmen der Mitwirkung ZMB Zweite Tramachse Innenstadt haben wir uns klar für die Variante über die Bundesgasse ausgesprochen, mit Doppelgelenkbussen und ohne Verlegung von Schienen – daran halten wir fest. Deshalb erachten wir die Entlassung des Viktoriarains in Bern aus dem regionalen Basisstrassennetz als nicht realistisch und lehnen diese ab. Dies vor allem auch deshalb, weil der motorisierte Individualverkehr nicht vollumfänglich mit dem öffentlichen Verkehr ersetzt werden kann. Zudem müssten zwingend und vorgängig Lösungen für den Wirtschaftsverkehr geschaffen werden. Die Ergebnisse des Vorprojekts Zweite Tramachse Innenstadt sind abzuwarten.

- *Die Sperrung der* ***Riedmoosstrasse in Niederwangen*** *ist möglich, da sie gegenwärtig eine unnötige Parallelführung und Redundanz im Netz darstellt.*

Die Redundanz im Netz und die Parallelführung erachten wir für eine Verkehrsentflechtung als zwingend und lehnen deshalb eine Sperrung der Riedmoosstrasse in Niederwangen ab. Die Empfehlung im Bericht lässt viele Fragen offen, welche zu einem späteren Zeitpunkt beantwortet werden sollen. Die notwendigen Entscheidungsgrundlagen müssen jedoch vorgängig erarbeitet werden.

- *Die RKBM strebt mittel- bis langfristig die Realisierung eines* ***Halbanschlusses Grauholz*** *an, um insbesondere Zollikofen und Ittigen nachhaltig vom übergeordneten Durchgangsverkehr zu entlasten und in beiden Gemeinden eine Siedlungsentwicklung nach innen zu ermöglichen. Mit einem Halbanschluss Grauholz ist die Länggasse zwischen Ittigen und Zollikofen in das regionale Basisstrassennetz aufzunehmen.*

Die Realisierung eines Halbanschlusses Grauholz begrüssen wir.

- *Die RKBM untersuchte ferner die Aufnahme der* ***Grauholzstrasse zwischen Urtenen-Schönbühl und Ittigen*** *ins Basisnetz sowie die Sperrung der* ***Kornhausbrücke in Bern****. Beide Optionen wurden aus fachlicher Sicht jedoch verworfen.*

Die Aufnahme der Grauholzstrasse zwischen Urtenen-Schönbühl und Ittigen ins Basisnetz begrüssen wir. Hingegen lehnen wir die Sperrung der Kornhausbrücke in Bern strikte ab. Wir erachten eine Sperrung der Kornhausbrücke als weiteren unnötigen Spurabbau. Alle Verkehrsteilnehmende sollen die Kornhausbrücke weiterhin nutzen können und dürfen – unabhängig ihrer Wahl des Verkehrsträgers. Als Randbemerkung: Diese Sperrung wurde vom Stadtrat verlangt, eine Umsetzung dieser Idee ist glücklicherweise unrealistisch.

Schliesslich ist noch auf folgende Punkte hinzuweisen:

- Die prognostizierten Verkehrszahlen bis 2040 sind nicht nachvollziehbar abgebildet. Zumindest für die Stadt Bern ist auf die Verkehrsentwicklung der Verkehrserhebungen der Stadt Bern (2022, S. 19/31) abzustellen. Daraus wird ersichtlich, dass der

Verkehr im Grunde genommen abnimmt. Dies wird bei den einzelnen Projekten zu wenig berücksichtigt.

- Mit der Prüfung von Schwachstellen geht grundsätzlich auch eine Analyse von möglichen Lösungen Hand in Hand. Diese wurde jedoch teils vollständig unterlassen. Als Beispiele seien insbesondere die folgenden aufgeführt: Die Querung des Bahnhofs Bern, als einzige städtische Nord-Süd-Verbindung wurde nicht genügend thematisiert resp. Alternativen unzureichend geprüft. Die Querung ist entsprechend zu erhalten, dies auch im Lichte des Wirtschaftsverkehrs, welcher im vorliegenden Papier schlicht unberücksichtigt geblieben ist. Aus dem Bericht resp. der Empfehlung Sperrung Bahnhof Bern geht hervor, dass eine Sperrung erst erfolgen kann, wenn «zuvor» anderweitig sichergestellt ist, dass der Bahnhof angemessen erreichbar bleibt. Alternativen wie der Schanzentunnel wurden überhaupt nicht geprüft, entsprechend sind die Vorschläge unvollständig. Weiter sind die Anpassungen Viktoriarain und Kornhausbrücke zu streichen, da diese als völlig unrealistisch bewertet werden. Die Anpassungen betr. Riedmoos sind ebenso zu erhalten, zumal diese Verbindung als entlastend beurteilt wird.

- Die Anpassungen erscheinen unvollständig. Im Bericht wird thematisiert, dass die Verbindung Bern-Wabern-Kehrsatz-Belp als grosse Schwachstelle qualifiziert wird, jedoch ist kein Lösungsvorschlag aus dem Bericht erkennbar. Dies ist enttäuschend, zumal eine Südumfahrung-light prüfenswert wäre und auch weitere Lösungsvorschläge unberücksichtigt blieben. Hingegen positiv beurteilt wird die Umnutzung des Pannenstreifens als Entlastungsmassnahme.

- Die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes muss gewährleistet sein. Die Wirtschaft muss möglichst ohne Einschränkungen die Strasse nutzen können (Wirtschaftsverkehr). Querungen des Bahnhofs müssen für den Wirtschaftsverkehr möglich sein und blieben, zumal keine sinnvollen Alternativen bestehen (kein «echter» Ring um die Stadt vorhanden). Weiter ist eine Südumfahrung «light» zu ergänzen, damit die Achse Bern-Belp entlastet werden kann. Schliesslich blieb der Wirtschaftsverkehr unberücksichtigt. Es ist eine Definition festzuhalten, immerhin ist im STEK 16 der Stadt Bern eine solche enthalten. Weswegen dies hier nicht möglich sein soll, leuchtet nicht ein.

Wir danken Ihnen für die Prüfung unserer Anliegen bei vorliegender Mitwirkung. Gerne stehen wir Ihnen für weitere Auskünfte oder einen persönlichen Austausch zur Verfügung. Wir bitten Sie zu gegebener Zeit um Zustellung der Ergebnisse aus der vorliegenden Mitwirkung.

Freundliche Güsse
Handels- und Industrieverein Sektion Bern

Philip Kohli
Geschäftsführer

Giorgio Albisetti
Präsident