

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 090-2014
Vorstossart: Interpellation
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2014.RRGR.328

Eingereicht am: 20.03.2014

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Graber (La Neuveville, SVP) (Sprecher/in)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 1048/2014 vom 27. August 2014
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert



Massnahmen gegen die Pendlerstaus im Kanton Bern

Im «Monitor Schweiz» vom März 2014 hat die Credit Suisse eine Kurzstudie über die Staustunden in der Schweiz publiziert. Laut dieser Studie haben sich die Staustunden zwischen 2008 und 2012 verdoppelt. Viele Agglomerationen unseres Landes sind täglich von Staus betroffen.

Die Ergebnisse der Studie werden auf einer Karte und im sogenannten «Pendlerstau-Index – Top 20» zusammengefasst. Wenig überraschend ist, dass Pendler in den Agglomerationen Zürich und Genf am meisten vom Stau betroffen sind.

Interessanter ist, dass im Pendlerstau-Index drei Agglomerationen des Kantons Bern aufgelistet sind: Bern auf Rang 4, Burgdorf auf Rang 11 und Biel auf Rang 12! Der Karte ist weiter zu entnehmen, dass Belp und die Agglomeration Thun schweizweit zu den Regionen mit einem hohen Stauaufkommen gehören.

Laut Bundesamt für Strassen (ASTRA) sind Staus ein echtes politisches Problem für unser Land, denn Autofahrer verbringen jährlich rund 33 Mio. Stunden in Staus, womit der Wirtschaft Verluste von jährlich 1,2 Mrd. Franken entstehen. Staus gehen somit zu Lasten der Wirtschaft und verschlechtern die Lebensqualität eines grossen Teils der Bevölkerung.

Der Bund hat bereits einige nicht sehr erfolgreiche Massnahmen ergriffen, um zu versuchen, die Staus auf den Autobahnen zu verringern. So darf in einigen Regionen beispielsweise der Pannenstreifen benutzt werden. In der Agglomeration Biel dürfte sich die Situation ab 2017 mit der

Eröffnung des A5-Ost-Astes zwischen dem Bözingenfeld und dem Brüggmoos leicht bessern. Eine wesentliche Verbesserung ist ab 2030 mit der Eröffnung des West-Astes zwischen dem Brüggmoos und Vingelz zu erwarten.

Der Regierungsrat wird in diesem Zusammenhang um die Beantwortung folgender Frage gebeten:

- Welche Massnahmen wird er kurz-, mittel- und langfristig treffen, um die Staus in den stark betroffenen Agglomerationen des Kantons Bern zu reduzieren?

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat setzt sich auf verschiedenen Ebenen dafür ein, dass das Verkehrsaufkommen auf Strasse und Schiene verträglicher und flüssiger abgewickelt werden kann. Im Rahmen der Gesamtmobilitätsstrategie 2008 wurde grundsätzlich aufgezeigt, wie mit dem prognostizierten Verkehrswachstum umgegangen und das Verkehrssystem weiter ausgebaut werden soll. Die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte sorgen nun auf der regionalen Ebene dafür, dass die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt werden und legen die notwendigen Verkehrsmassnahmen fest.

Kurz-, mittel- und langfristige Massnahmen werden in den folgenden Bereichen getroffen:

- In den Agglomerationen setzt der Regierungsrat auf eine wirkungsvolle Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr. So soll beispielsweise die S-Bahn Bern bis 2025 in ihrem inneren Ring durchgehend im Viertelstundentakt verkehren und auf den übrigen Linien im Halbstundentakt. Zudem sind verschiedene grosse Infrastrukturausbauten vorgesehen, wie beispielsweise der Ausbau des Bahnhofs Bern. Durch Verbesserungen im Angebot aber auch durch die Umstellung von Bus auf Tram (z.B. Tram Region Bern) sollen die zusätzlich notwendigen ÖV-Kapazitäten bereitgestellt werden. Die Gesamtheit der Massnahmen soll den Druck auf das Verkehrswachstum auf dem Strassennetz und damit die Stauentwicklung bremsen.
- Auf den bestehenden Strassen soll der Verkehr mittels Verkehrsmanagement flüssiger abgewickelt werden. So hat das Bundesamt für Strassen im Raum Bern vor kurzem ein leistungsfähiges Verkehrsbeeinflussungssystem auf den Nationalstrassen in Betrieb genommen, das mittels dynamischer Signalisation für eine möglichst optimale Verteilung der Fahrzeuge auf die verfügbare Infrastruktur sorgt. Auch auf dem untergeordneten Strassennetz baut der Kanton schrittweise ein solches Verkehrsmanagementsystem auf.
- Mit der Sanierung stark belasteter Ortsdurchfahrten soll der Verkehr flüssig und dennoch mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden sowie Anwohnerinnen und Anwohner abgewickelt werden. Wo nötig, wird das Strassennetz gezielt ausgebaut, wie zum Beispiel mit dem Bypass Thun Nord, dem Wankdorfplatz Bern oder der Verkehrssanierung Worb. Weitere Ausbauten im Raum Burgdorf – Oberburg – Hasle, im Raum Aarwangen – Langenthal Nord und auf der Bolligenstrasse im Raum Bern Nord sind in Planung.
- Von zentraler Bedeutung sind schliesslich die Fertigstellung des Nationalstrassennetzes im Raum Biel und im Jura sowie die gezielte Engpassbeseitigung auf den Autobahnen rund um

Bern. Hier setzt sich der Regierungsrat auf Bundesebene für die rasche Planung und Umsetzung verschiedener wichtiger Vorhaben ein.

Trotz der genannten Massnahmen wird es allerdings auch in Zukunft nicht möglich sein, ein Verkehrssystem ohne Überlastungen anzubieten. Der Regierungsrat verfolgt daher aufmerksam die laufenden politischen Diskussionen rund um eine Erhöhung der Nutzerfinanzierung im Verkehr (Mobility Pricing). Damit könnten Anreize zur Vermeidung unnötiger Fahrten und zur effizienteren Nutzung des Verkehrssystems geschaffen werden. Zudem liesse sich mit einem effizienteren Umgang mit dem Gut Mobilität auch der Energieverbrauch massiv senken.

An den Grossen Rat