

---

Vorstoss-Nr: 086-2011  
Vorstossart: **Interpellation**  
Eingereicht am: 28.03.2011  
Eingereicht von: Guggisberg (Kirchlindach, SVP) (Sprecher/ -in)  
Weitere Unterschriften: 7  
Dringlichkeit: Nein 31.03.2011  
Datum Beantwortung: 07.09.2011  
RRB-Nr: 1507/2011  
Direktion: BVE

---

### **Erfolgskontrolle Zubringer Neufeld**

Die Eröffnung des Zubringers Neufeld und die Schliessung der Halenstrasse wurden immer unter den Aspekt der Umweltverträglichkeit gestellt. Mit Entscheid vom 29. Mai 2002 hat der Regierungsrat des Kantons Bern (RRB 1943) das Projekt «Städtische Nationalstrasse SN1 Zubringer Neufeld» (Teilprojekte TP1 und TP2) mit der Schliessung der Halenstrasse zwar gutgeheissen. Er hat darin zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit jedoch mehrere Auflagen und Bedingungen verfügt. So hätte so rasch als möglich ein Konzept für eine Vorher-/Nachheruntersuchung mit Wirkungskontrolle erstellt werden müssen. Vor der Schliessung der Halenstrasse und vor der Öffnung des Neufeldtunnels hätte eine umfassende Vorheruntersuchung durchgeführt werden müssen. Spätestens ein Jahr nach Inbetriebnahme des Zubringers Neufeld hätte eine umfassende Nachheruntersuchung mit Wirkungskontrolle bezüglich der verkehrlichen und der damit verbundenen lufthygienischen und lärmtechnischen Auswirkungen vorgenommen werden müssen. Seit der Eröffnung des Neufeldtunnels sind nun mehr als anderthalb Jahre vergangen.

Der Regierungsrat wird um die Beantwortung der folgenden Fragen gebeten:

1. Wurde ein Konzept für eine Vorher-/Nachheruntersuchung mit Wirkungskontrolle bezüglich verkehrlicher und der damit verbundenen lufthygienischen und lärmtechnischen Auswirkungen des Neufeldzubringers erarbeitet und umgesetzt?

Wenn ja:

2. Wie lauten die Ergebnisse?
3. Kann anhand von Zahlen belegt werden, dass das Projekt die Verkehrsemissionen reduziert oder mindestens emissionsneutral ist, wie von der Koordinationsstelle für Umweltschutz (KUS) ausdrücklich verlangt (Ziff. 4.1.2 Umweltverträglichkeitsbericht)?

Wenn nein:

4. Warum nicht?
5. Wie viele Motorfahrzeuge fahren heute über die Brüggbodenstrasse, die Neubrückstrasse und die Bremgartenstrasse mindestens bis zum Länggasskreisel ausgangs Bremgartenwald?



6. Wie gross ist der Umweg für Motorfahrzeuge, die anstatt durch die gesperrte Halenstrasse über die Brüggbodenstrasse, die Neubrückestrasse und die Bremgartenstrasse in die Länggasse fahren müssen?
7. Wie viele Ampeln müssen diese Fahrzeuge mehr passieren?
8. Zu wie viel mehr CO<sub>2</sub>-Ausstoss führt dies jährlich, unter Berücksichtigung der Verkehrszusammensetzung?
9. Wie viele Postautos passieren heute die Halenstrasse täglich, wöchentlich, monatlich, jährlich (in beide Richtungen)?
10. Mit wie viel zusätzlichen Abgasemissionen ist jährlich zu rechnen, wenn die Postautos nicht mehr durch die Halenstrasse, sondern über die Brüggbodenstrasse, die Neubrückestrasse und die Bremgartenstrasse in die Länggasse gelangen müssen?
11. Was würde eine zusätzliche Busspur auf der Brüggbodenstrasse, der Neubrückestrasse und der Bremgartenstrasse kosten? Wie wäre der Kostenteiler für Bund, Kanton Bern, Stadt Bern, weitere Gemeinden?
12. Wie viel Land/Wald würde für eine Busspur auf der Brüggbodenstrasse, der Neubrückestrasse und der Bremgartenstrasse zusätzlich benötigt?
13. Wie würde die Halenstrasse nach einem «Rückbau» aussehen (Breite, Belag)?

*Es wird Dringlichkeit verlangt.*

### **Antwort des Regierungsrates**

Im Rahmen der Planung des SN1 Zubringers Neufeld und der Beurteilung der Umweltverträglichkeit wurden verschiedene verkehrsflankierende Massnahmen mit Auswirkungen auf die Luft- und Lärmemissionen, aber auch Auflagen in den Fachbereichen Boden, Fauna und Flora festgelegt. Dazu gehört insbesondere die genannte Verpflichtung, eine umfassende Nachuntersuchung mit einer Wirkungskontrolle bezüglich der verkehrlichen und der damit verbundenen lufthygienischen und lärmtechnischen Auswirkungen vorzunehmen.

#### Zu den Fragen 1 bis 4

Die Erarbeitung des Konzepts für die Nachuntersuchung ist im Gang und soll im Herbst 2011 fertig gestellt werden. Die zeitliche Verzögerung ergab sich aus folgenden Gründen: Seit der Eröffnung des Neufeldzubringers sind im Raum Bern grosse Strassenbauprojekte in Ausführung, die das Verkehrsverhalten im Bereich des Zubringers Neufeld massgeblich beeinflussen. Es sind dies insbesondere die Sanierung der Stadttangente Bern und der Umbau des Wankdorfplatzes mit der Verlängerung der Tramlinie 9. Mit der Nachuntersuchung muss daher zugewartet werden bis wiederum ausreichend stabile und repräsentative Ergebnisse möglich sind, die sich mit der Voruntersuchung vergleichen lassen. Dies wird erst nach Abschluss der Sanierung der Stadttangente, im Jahr 2013, der Fall sein. Entsprechend liegen zurzeit noch keine Ergebnisse vor.

#### Zu Frage 5:

Da die Verkehrsdaten erst im Rahmen der Nachheruntersuchung erhoben werden, können zum heutigen Zeitpunkt noch keine Angaben gemacht werden. Aus den in der Antwort zu den Fragen 1 bis 4 genannten Gründen wären heute erhobene Verkehrszahlen nicht repräsentativ.

#### Zu Frage 6:

Die Strecke über das Neufeld ist 600 m länger.

#### Zu Frage 7:

Auf der Strecke über das Neufeld müssen zwei Lichtsignalanlagen passiert werden, während auf dem Weg durch die Halenstrasse keine Lichtsignalanlagen vorhanden sind.

#### Zu Frage 8:

Dazu sind keine Angaben möglich, weil noch keine repräsentativen Verkehrszahlen zu den Fahrten zwischen der Halenbrücke und der Länggasse vorliegen. Die Verkehrsdaten werden erst im Rahmen der Nachuntersuchung erhoben. Sie werden auch eine verlässliche Berechnung des CO<sub>2</sub>-Ausstosses ermöglichen.

#### Zu Frage 9:

Gestützt auf den aktuellen Fahrplan 2011 können die folgenden Angaben zur Gesamtanzahl passierender Postautos gemacht werden:

- täglich (Werktage): 221
- wöchentlich: 1'400
- monatlich: 6'028
- jährlich: 72'340

#### Zu Frage 10:

Rechnerisch ergeben sich rund 43'400 zusätzliche Postautokilometer pro Jahr. Verlässliche Angaben zu den damit verbundenen Abgasemissionen können nicht gemacht werden, weil der Kanton nicht über die dafür erforderlichen Daten zu den eingesetzten Fahrzeugtypen und dem jeweiligen Treibstoffverbrauch verfügt.

Mit den neuen Haltestellen "Neufeld" und "Lindenhofspital" werden das Liniennetz und die Umsteigemöglichkeiten verbessert. Dies erhöht die Attraktivität und es darf erwartet werden, dass der öffentliche Verkehr mehr benutzt und der Schadstoffausstoss gesamthaft reduziert wird.

#### Zu Frage 11:

Für eine zusätzliche Busspur ist mit Kosten von rund 450'000 Franken zu rechnen. Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, sind diese Kosten durch den Kanton zu tragen.

#### Zu Frage 12:

Der zusätzliche Landbedarf für eine Busspur beträgt 550 m<sup>2</sup>.

#### Zu Frage 13:

Als Strasseneigentümer wird die Stadt Bern über die Einzelheiten des Rückbaus entscheiden. Vorgesehen ist eine Reduktion der Fahrbahnbreite auf 4.5 Meter. Das vorhandene Trottoir soll bestehen bleiben.

### **An den Grossen Rat**