

Pannestreifen-Umnutzung A6 Wankdorf-Muri

Grundsätze Pannestreifen-Umnutzung (PUN)

PUN ist eine von verschiedenen Massnahmen, die der Bund ergreifen will, um den Verkehrsfluss auf den Nationalstrassen zu verstetigen. Diese Massnahmen sind nötig, um das rapid wachsende Verkehrsaufkommen mittelfristig bewältigen zu können, und um Staus und deren volkswirtschaftliche Folgen zu reduzieren. PUN bedeutet, dass der Pannestreifen in Spitzenzeiten als Verkehrsstreifen freigegeben wird. Ausserhalb der Spitzenzeiten fährt der Verkehr auf den normalen Fahrspuren.

Ein Pilotversuch des Bundes auf der A1 zwischen Morges und Ecublens zeigt gemäss dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) nach einem Jahr positive Resultate:

- Verkehrsfluss wesentlich verbessert; keine Staus mehr bei frei gegebenen Pannestreifen
- Unfallrate generell um 15 Prozent und lokal um bis zu 80 Prozent tiefer
- Schadstoffausstoss in unmittelbarer Strassennähe um rund 20 Prozent reduziert (CO, CO₂ und NO_x)

Bis 2020 sollen Pannestreifenumnutzungen deshalb auf weiteren Abschnitten realisiert werden.

Durch PUN wird die Sicherheit auf den betroffenen Abschnitten verbessert: durch einen gleichmässigen Verkehrsfluss, durch eine permanente Überwachung der umgenutzten Pannestreifen, durch eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit während der Umnutzung sowie durch den Bau von Nothaltebuchten auf längeren, umgenutzten Abschnitten. Gleichzeitig kann auch die Umweltbelastung gesenkt werden.

Im Fall Wankdorf – Muri stellt PUN auch eine Chance dar, den Lärmschutz für die betroffenen Quartiere zu verbessern, bis der Bypass Bern-Ost gebaut werden kann.

PUN ist kein 6-Spur-Ausbau

PUN dient der "Reisezeit-Stabilisierung" und der Verstetigung des Verkehrsflusses. PUN ist eine temporäre Verkehrsmanagement-Massnahme und nicht vergleichbar mit einem Ausbau der Nationalstrasse auf sechs Spuren.

PUN ist keine Kapazitätserhöhung im Sinne eines Ausbaus auf sechs Spuren. PUN ist als Verkehrsmanagement-Massnahme nur zu den Spitzenzeiten in Betrieb. Die Kapazität der A6 zwischen Wankdorf und Muri wird durch den Abschnitt beim Freudenbergerplatz beschränkt, der stets nur je zweispurig befahrbar ist. Zudem wird die Verkehrsmenge in erster Linie durch die Regelung des Zu- und Abflusses bei den Anschlüssen bestimmt. In Bern-Ostring kann und soll kein zusätzlicher Verkehr ins städtische Netz abgegeben werden. Dank PUN kann aber verhindert werden, dass der Rückstau vor dem Anschluss Bern-Ostring zu Staubildung auf den Normalspuren führt.

Der Fokus darf nicht nur auf einen bestimmten Punkt auf der Nationalstrasse gelegt werden, das ganze Verkehrssystem inkl. Kantons- und Gemeindestrassen ist gesamthaft zu betrachten. Indem

PUN der Staubildung entgegenwirkt, kann durch sie ein Ausweichen auf das untergeordnete Strassennetz vermieden werden.

Auswirkungen auf städtisches Strassennetz

Da das städtische Strassennetz im Bereich Ostring bereits weitgehend ausgelastet ist, kann in den Spitzenzeiten beim Anschluss Bern-Ostring kein zusätzlicher Verkehr in dieses abgegeben werden. PUN wird das städtische Netz also nicht zusätzlich belasten. Im Gegenzug kann PUN in der Abendspitze die Verkehrsachsen im Raum Ostring entlasten, weil der Verkehr auf die Autobahn Richtung Thun besser abfliessen kann. Ohne PUN würde in einigen Jahren der Verkehr auf der Nationalstrasse zu den Spitzenzeiten noch bedeutend öfter und länger stillstehen als heute, was zur Staubildung über die Anschlussknoten hinaus und schliesslich zu einem Verkehrskollaps auf dem städtischen Netz führen würde. PUN verbessert damit auch die Situation und die Sicherheit für den öffentlichen Verkehr, sowie für den Fuss- und Veloverkehr. So wird auch die städtische Verkehrspolitik unterstützt, welche darauf abzielt, das Stadtzentrum und die Wohnquartiere vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten.

Vorteile für die Anwohnenden, Lärmschutz

PUN ist eine Chance, die Situation der Anwohnerinnen und Anwohner der A6 in den Jahren bis zur Realisierung des Bypass Bern-Ost zu verbessern. Im Zuge der Installation von PUN werden diverse Lärmschutzmassnahmen ergriffen. Dank einer teilweisen Geschwindigkeitsreduktion und eines neuen Strassenbelags wird der Lärm bereits an der Quelle reduziert. Zusätzlich werden bestehende Lärmschutzwände erneuert und verbessert, und es werden diverse neue Lärmschutzwände gebaut. Insbesondere im Bereich Freudenbergerplatz und am Pulverweg wird so der Lärmschutz markant verbessert. Ein weiterer positiver Effekt ist, dass der Schleich- und Ausweichverkehr auf das untergeordnete Strassennetz reduziert werden kann.

Kein Ersatz für die Engpassbeseitigung

PUN ist kein Ersatz für die geplante Engpassbeseitigung Bern-Ost. PUN ist eine relativ rasch umsetzbare Übergangsmassnahme zur Verflüssigung des Verkehrs und zur Verbesserung des Lärmschutzes bis zur Realisierung des Engpassbeseitigungs-Projekts. Mit den aktuellen Verkehrsmodellen kann gemäss ASTRA die Zweckmässigkeit einer PUN nur bis ca. 2030 nachgewiesen werden. Dann gerät der A6-Abschnitt trotz PUN bereits wieder an seine Grenzen. PUN kann auch keine dauerhafte Lösung sein, da aus Platzmangel keine weiteren Sanierungen mehr stattfinden und so der Unterhalt erschwert wird. Der Abschnitt könnte also mit PUN ohnehin nur über eine beschränkte Zeitdauer in Betrieb bleiben. Danach braucht es zwingend andere Lösungen, sprich die Realisierung des Engpassbeseitigungs-Projekts Bern-Ost und - vorgängig - den Umbau des Anschlusses Wankdorf sowie die Sanierung der Bolligenstrasse.

PUN und die erwähnten Ausbauprojekte können und dürfen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Alle Projekte sind von grosser Bedeutung, um die Situation für die vom heutigen Zustand Betroffenen zu verbessern.
