

Zweckmässigkeits-Beurteilung Brünigverbindung



Die Brünigverbindung ist eine wichtige strassenseitige Verbindungsachse zwischen den Kantonen Obwalden und Bern. Eine Planergemeinschaft unter der Leitung von EBP untersuchte im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung, welches zukünftig die zielführendste Ausgestaltung dieser Strassenverbindung ist.

Ausgangslage

Die Nationalstrassenverordnung mit Stand von 2013 führt die Brünigverbindung in der Liste der noch nicht begonnenen Strecken als Nationalstrasse 3. Klasse, im Mischverkehr, 2-spurig, mit dem Zusatz «Brünigtunnel/Passstrasse» auf. Bis heute liegt kein konkretes Projekt zur zukünftigen Ausgestaltung der Brünigverbindung vor, z. B. in Form der Planung eines Ausbaus oder einer Passstrasse.

Auftrag

Um Klarheit zu erhalten, welche baulichen und betrieblichen Massnahmen für den Erhalt der Funktionsfähigkeit der Brünigverbindung zweckmässig sind, beantragten die beiden Kantone Bern und Obwalden Anfang 2011 beim Bund die Durchführung einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) für den Nationalstrassenabschnitt N8 Unterbach – Lungern Süd. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) unterstützte den Antrag und beauftragte die Planergemeinschaft PG Brünig, bestehend aus EBP und der Lombardi AG, Minusio, mit der Durchführung der ZMB.

Auftraggeber

Bundesamt für Strassen ASTRA

Fakten

Zeitraum	2013 - 2017
Projektland	Schweiz

Ansprechpersonen

Karin Bächli
karin.baechli@ebp.ch

Bence Tasnady
bence.tasnady@ebp.ch

Leistungen

Auf der Basis einer umfangreichen Verkehrs- und Problemanalyse und der Analyse von Raum- und Umweltdaten skizzierte die PG mögliche Varianten der zukünftigen Brünigverbindung. Die zielführenden Varianten wurden vertieft auf ihre bautechnische und umweltrechtliche Machbarkeit überprüft. Der Variantenvergleich mit Bewertung erfolgte mittels einer Nutzwertanalyse, einer Kostenwirksamkeitsanalyse und einer erweiterten Kosten-Nutzen-Analyse.

Ergebnis

Die Bewertung hat gezeigt, dass Tunnelvarianten die Verkehrssicherheit erhöhen, redundante Verbindungen schaffen und Reisezeiten reduzieren. Dieser Mehrnutzen rechtfertigt jedoch den volkswirtschaftlichen Verlust, welcher durch diese Varianten verursacht werden, nicht. Ob die Tunnelvarianten die Wirtschaft ankurbeln könnten, wurde auch untersucht: Es hat sich aber gezeigt, dass die regionalwirtschaftlichen Effekte aufgrund der neuen Tunnelinfrastruktur die dafür notwendigen Ausgaben bei Weitem nicht kompensieren können. Als Bestvariante konnte zusammen mit allen Beteiligten (ASTRA, Kantone Bern und Obwalden) eine Sanierung von lokalen Unfallstellen festgelegt werden.