

Oberingenieurkreis II
Herrn Ueli Weber
Schermenweg 11
Postfach
3001 Bern

Bern, 1. April 2015 / schärrer

Stellungnahme der Quartiervertretung QUAV4 zum Projekt Korrektur Bolligenstrasse Nord

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme und die vorgängige Information zum Projekt am 24. März durch Kreisoberingenieur Ueli Weber.

Einleitend ist festzustellen, dass die uns zur Verfügung gestellte Zeit von 4 Wochen (ab Medienmitteilung) nicht genügt, um eine unserer Dachverbandsstruktur gerechte gut abgestützte Stellungnahme abzugeben. Wir haben an der DV vom 24. März eine kurze Diskussion über wesentliche Punkte geführt und die im näheren Perimeter beheimateten Quartiervereine um eine Beurteilung gebeten, die wir Ihnen hiermit übermitteln.

1. Allgemeine Aspekte / Gesamtrahmen Kanton und ASTRA

Das Projekt Bolligenstrasse Nord ist Teil eines Gesamtpakets wie es in der Testplanung von 2009/11 erarbeitet wurde. Die Beseitigung verkehrlicher Defizite wurde damals in einen weit gefassten siedlungsplanerischen Zusammenhang gestellt und breit diskutiert. Die Resultate gelten nach wie vor als Leitidee. Allerdings ist mit dem vorläufigen Wegfall des Bypasses A6 ein ganz wesentlicher Baustein weggebrochen, der - quasi als Preis für die riesigen Verkehrsbauten - die so genannte Stadtreparatur im Osten Berns ermöglicht hätte. Trotz Wegfall dieses pièce de résistance scheinen die Teilprojekte (‚Spaghettiteller‘, PUN, Bolligenstrasse Nord) unverändert geblieben zu sein, die siedlungspolitischen Aspekte wurden in den Hintergrund gedrängt und es geht nur noch um die vordergründige Beseitigung verkehrlicher Defizite. Kritische Stimmen monieren deshalb einen überdimensionierten verkehrstechnischen Selbstläufer mit wenig Nutzen - oder gar Schaden durch Mehrverkehr - für die Anwohner. Die zuständigen Organe von Bund und Kanton sind dringend aufgefordert das Möglichste zu unternehmen, um mit den riesigen Investitionen für Verkehrsanlagen zumindest einen Teil der Stadtreparatur zu realisieren / zu ermöglichen und konkreten Mehrwert für die Wohnqualität der Quartiere zu generieren.

Die Schnittstellenkoordination zu den ASTRA- Projekten (PUN und ‚Spaghettiteller‘) ist aus unserer Sicht nicht optimal; zumindest ist sie beim gewählten Vorgehen mit einzelnen Teilprojekten für Ausenstehende nicht nachvollziehbar. Wir haben bereits im letzten Forum der Testplanung am 23.11.2011 gefordert, dass die Koordination zu den Quartieren in der Hand des Kantons bleibe. Aus Sicht der Quartiere und Verkehrsteilnehmenden bestehen keine Planungsgrenzen sondern zusammenhängende Lebens- und Verkehrsräume, die auch in Zusammenhängen diskutiert werden müssen! Es sind gemeinsame Diskussions- und Partizipationsgefässe zu schaffen.

2. Aktuelle Ausgangslage - Erfahrung Wankdorfkreisel und Weiterführung

2008 -12 wurde der Wankdorfkreisel gebaut. Erfreulich sind die positiven Resultate bezüglich Verkehrsreduktion (-6%), Verschiebung des Modalsplits zum ÖV und LV, Verflüssigung des Verkehrs und die hohe Zufriedenheit von Anwohnern und Verkehrsteilnehmern aller Sparten. Der direkt anschlies-

sende Schermenweg und die Bolligenstrasse wurden dagegen zur Problemzone, die das Funktionieren des Gesamtsystems vermindert und deshalb saniert werden soll. Schermenweg und Bolligenstrasse bilden eine wichtige Einfallsachse aus grossen Siedlungsräumen zu rasch wachsenden Entwicklungszonen in Ostermundigen und Bern Nord und -Ost und dienen als Autobahnzubringer A6 / A1. Im Abschnitt Bolligenstrasse Nord sollen hauptsächlich die folgenden Defizite behoben werden:

- genereller Kapazitätsengpass in Spitzenzeiten
- RBS Bus 40 bleibt stecken, keine Dosiermöglichkeit wegen Kreiseln
- Lücken und Schwachstellen im Langsamverkehrsnetz
- Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität für Velo- und Fussverkehr

Die 4 Kreisel vom Schermenweg bis zum Rothuskreisel werden alle in LSA gesteuerte Kreuzungen umgebaut. Mit diesem Ausbau wird der Bus deblockiert, werden Veloverbindungen sicherer, der MIV wird einerseits verflüssigt und andererseits bei Bedarf dosierbar.

3. konkrete Rückmeldungen zum Projekt Bolligenstrasse Nord

Die Diskussion ergibt generell eher Zufriedenheit mit der Stossrichtung, da alle Verkehrsteilnehmer profitieren; aber es stellen sich auch Fragen:

- Der Landverbrauch für das vorliegende Konzept ist unverhältnismässig gross und die Kosten hoch (rund 20 Mio, wovon ein Teil durch das Aggloprojekt 2 vom Bund übernommen wird.) Gäbe es nicht günstigere Alternativen?
- Für den Verlust von 12'000 m2 Bodenflächen sind zwingend ökologische Ersatzmassnahmen vorzusehen.
- Weshalb wurde nicht ein Konzept basierend auf Lichtsignal gestütztem Kreisverkehrsbetrieb (Pfortneranlage, Bewirtschaftung der Kreisverkehrszufahrten) bei wesentlich kürzer gehaltenem Busstreifen gewählt?
- Aus Quartiersicht ist der Abschnitt Bolligenstrasse Süd mindestens ebenso problematisch. Es darf mit einer Sanierung nicht zugewartet werden bis allenfalls in 10-15 Jahren der Transformer / ‚Spaghettiteller‘ realisiert wird. Die Absicht des ASTRA die Bolligenstrasse-Süd dereinst (bis Transformer gebaut wird?) auf je eine Richtung Nord und Richtung Süd führende Einbahnstrasse zu splitten, darf nicht zum Anlass genommen werden, den heute vordringlichen Ausbau dieses Strassenabschnittes zu verzögern.
- Vertreter der angrenzenden Wohnquartiere verlangen, dass die Abflussprobleme bei Grossanlässen in Richtung Auffahrten zu den Nationalstrassen N6 und N1 zu lösen sind bevor auf dem Abschnitt Bolligenstrasse Nord neue Kapazitäten geschaffen werden, welche die heute bestehenden Probleme weiter verstärken. Folgende Events verursachen heute regelmässig grosse Staus im Umfeld der BEA bis auf die Ostermundigenstrasse:
 - BEA, Morgen und Abend
 - Sportanlässe und Konzerte im Stade de Suisse oder in der Bern Arena, eine Entleerung der Kleinen Allmend kann bis zu 1 1/2 Stunden dauern.
 - dramatisch ist die Situation jeweils am Schlußtag der "Agrama". Dann kommen die Wegfahrt der Besucher, die Hinfahrt der Aussteller und der tägliche Abendspitzenverkehr zusammen.
 - auch bei einzelnen Grossanlässen können solche Situationen entstehen.
- Sie befürchten zudem, dass höhere Kapazitäten zu mehr motorisiertem Verkehr und mit Blick auf die angestrebte Verflüssigung zu höheren Geschwindigkeiten und demzufolge zu mehr Lärm führen. Sie verlangen daher dass parallel unbedingt auch Lärmschutzmassnahmen geprüft werden.
- Der Veloweg Rothus-Schermenweg stadteinwärts ist gut ausgebildet. In der Gegenrichtung ist die Abzweigung zur UPD oder Richtung Wölflistrasse jedoch schlecht gelöst. Die heute bestehende mickrige Fussgänger-Unterführung zur UPD sollte deshalb statt aufgehoben zu einer kombinierten Velo- und Fussgängerunterführung ausgebaut und ausgeschildert werden.
- Der Fussgängerübergang über die Wölflistrasse, und der Anschluss in die Allee zur UPD ist ungenügend. Es gilt zu bedenken, dass sich dort viele und oft wenig gewandte Spaziergänger und Patienten der UPD aufhalten, zusätzlich werden nun die Bushaltstellen auch in diesen Strassenabschnitt verlegt. Deshalb müssen auf dieser platzartigen Einmündung unbedingt die Fussverkehrsangelegenheiten priorisiert werden, am besten mit einer Aufschriftung des gesamten Kreuzungsbereichs und Unterstellung der UPD-Allee unter ein Fussweg - Regime mit Zusatz "Zufahrt zum Parkplatz UPD gestattet".

- Es ist unbedingt auf eine genügende Breite der Fuss-Veloverkehrsbrücke zu achten. Das problemlose Kreuzen zweier Velos mit z.B. einer Mutter mit Kind plus Kinderwagen muss möglich sein! Es ist an dieser Stelle in Zukunft mit mehr Fuss- und Veloverkehr zu rechnen.
- Der Nachweis wie dereinst Fussgänger und Velofahrer vom Wankdorfplatz via "Transformerüberführung" zum Schermenweg-Ost, Ostermundigen, gelangen sollen, bleibt ungelöst. Velo- und Fussverkehr aus dem Gebiet Wölflistrasse, Schermen würde gemäss vorliegendem Vorschlag an "unmöglicher" Stelle mit der Bolligenstrasse-Süd verknüpft. Es ist der Nachweis zu erbringen, wie diese beiden Verbindungen des Langsamverkehrs zu lösen sind
 - in der Zwischenzeit bis der Transformer dereinst in Betrieb geht
 - in der Zeit nachdem der Transformer gebaut sein wird
 - während der Zeit in der der Abschnitt Bolligenstrasse-Süd wie heute im Gegenverkehrsregime betrieben wird

Im Rundmailverfahren verabschiedet am 31.März 2015