

IG Schönberg-Ost

c/o Fritz Ritter
Von-Gunten-Strasse 3
3006 Bern
fdritter@gmail.com
Tel. 079 101 35 24



Einschreiben

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Filiale Thun
Uttigenstrasse 54
3600 Thun

Bern, 10. November 2023

Stellungnahme zu Variantenvorschlägen A6 Bypass Bern; Halbanschluss Schosshalde "oben" oder "unten"

Sehr geehrte Damen und Herren

Vorab möchten wir uns ganz herzlich bedanken für die umfangreiche Planungsarbeiten, welche bereits geleistet wurden und sich nun in den sehr gut dokumentierten Variantenvorschlägen äussern. Sehr gerne profitieren wir als Quartierverein von der Möglichkeit, uns im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens einzubringen.

Anlässlich der letzten Sitzungen der Arbeitsgruppe Verkehr sowie auch des Vorstandes der IG Schönberg-Ost wurden die beiden vorgelegten Variantenvorschläge intensiv diskutiert. Beide Gremien haben sich unisono dafür ausgesprochen, die Variante "Unten" zu favorisieren. Diese Variante muss aber gemäss den Vorschlägen der Planerteams BUUR sowie Güller Güller weiterentwickelt werden. Wir schlagen deshalb eine Variante "**Unten erweitert**" vor. Diese erläutern wir im zweiten Teil unserer Stellungnahme.

Beurteilung der Grundlagen

Aus unserer Sicht besteht bezüglich der Verkehrsstrategie eine **Diskrepanz der Zielsetzungen** zwischen dem Bund und der Stadt Bern. Mit dem Ausbau der A6 verfolgt der Bund zwar auch das Ziel, den Durchgangsverkehr rund um Bern zu verflüssigen, aber natürlich wird damit vor allem die Zufahrt des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zur Stadt Bern gefördert. Demgegenüber verfolgt die Stadt Bern das Ziel, eben diesen MIV möglichst aus der Stadt fernzuhalten. Darin sehen wir ein grundlegendes Problem des ganzen Projektes, welches noch grossen Zündstoff bietet und die Chancen für die Realisierung sicher nicht verbessert.

Bezüglich der **Auswirkungen der vorgeschlagenen Varianten** befürchten wir, dass aufgrund der eingesetzten Dosiersysteme und des grossen Verkehrsvolumens, Stau auf den Fahrspuren des Autobahn-Halbanschlusses häufig vorkommen wird. Dazu kommt die neue Stadtstrasse, die Verbindung Freudenbergerplatz-Guisanplatz. Diese wird in der Breite grosszügig dimensioniert sein, um alle Fahrspuren für Velo, MIV und ÖV aufnehmen zu können. Somit wird die Schneise, welche die A6 in unseren Stadtteil geschlagen hat, leider nicht aufgehoben.

Für die Bewohner unseres Quartiers ist es sehr wichtig, die Möglichkeit, zu Fuss freien Zugang zum Naherholungsgebiet zu haben (Schosshaldenwald und zum Zentrum Paul Klee ZPK mit seinen Grünanlagen). Viele nutzen diese Gelegenheit für einen Spaziergang nach

Feierabend, zum Joggen oder eine Rast im Schatten der Bäume. Während Hitzeperioden ist es sehr wertvoll, sich im Wald etwas abkühlen zu können. Es kann als sicher gelten, dass, durch die fortschreitende Klimaerwärmung, die Erreichbarkeit eines Parks oder eines Waldes für alle Stadtbewohner stets noch wichtiger wird. Dies folgt auch aus den Empfehlungen der letztthin erstellten Klimakarte der Stadt Bern, in welcher unser Quartier als Hitzeinsel erfasst wurde:



In Bezug auf dieses Kriterium schneidet die Variante "Unten" wesentlich besser ab, denn die Erreichbarkeit des Naherholungsgebiets ist durch die niveaufreie Querung der Stadtstrasse und des Halbanschlusses via Schosshaldenbrücke, wahrscheinlich ähnlich gut wie heute. Im Gegensatz dazu wird die Variante "Oben" für die Querung aller Fahrbahnen für Fussgänger zu langen Wartezeiten führen. Dies ist besonders für ältere Menschen, Eltern mit kleineren Kindern oder Menschen mit Beeinträchtigung nicht zumutbar.

Hinsichtlich Lärmemissionen schneidet die Variante "Unten" besser ab. Der längere unterirdische Verlauf der Trassen isoliert den Lärm. Die Variante «Unten erweitert» ist in dieser Hinsicht jedoch nochmals wesentlich besser.

Variante "Unten erweitert"

Die Studien der Planerteams "Güller Güller" und "BUUR" (siehe Abbildung unten) bilden eine gute Grundlage zur Entwicklung der Variante «Unten erweitert».

Nach Verlagerung des Durchgangsverkehrs in die beiden Bypassstunnels kann die heutige, störend trennende Schneise der A6 im Abhang des wichtigen Grünraums Wyssloch beseitigt und als offene, naturnahe, durchgehende Wieslandfläche zu einem Park gestaltet werden. Wir erinnern daran, dass der international anerkannte Museumsbau des ZPK nur unter der Bedingung an diesem Ort gebaut worden ist, dass der Grünraum des Wysslochs auf Dauer ungeschmälert erhalten bleibt, und dass LKWs auf der A6 weder vom Vorgelände des ZPK, noch aus dem Wyssloch, noch von der Promenade Schosshalde aus betrachtet, gesehen und möglichst auch nicht gehört werden. Entsprechend sind die Sicht- und Lärmschutzwälle beidseits der A6 bewusst aufgeschüttet worden. Anzustreben sei aber eine Einhausung, die naturnah überschüttet werden kann. Diese Auflagen gelten weiterhin. Sie sind somit auch für den neuen Zubringer zur A6 gültig, der auf der Trasse der ehemaligen A6 verbleibt, also auch unter der Schosshaldenbrücke hindurch und unter dem Pulverweg zur Einfahrt in die neue A6 geführt wird. Nach oben offene Betontröge für die Fahrbahnen des MIV, wie in Ihren Unterlagen dargestellt, wären in diesem exponierten, heiklen und bereits von weitem einseharen Hanggelände völlig verfehlt, Tunnellösungen hingegen angebracht.

Ein gestärkter Landschaftsraum Wyssloch



Urbaner Park Wyssloch (Güller Güller, 2021)



Freiraumnetz Zentrum Paul Klee (BUUR, 2021)

Die Planerteams zeigen das Weiterentwicklungspotenzial und Vernetzungspotenzial des Landschaftsraums Wyssloch auf. Durch die Verlegung der Autobahn wird eine neue Grünraumverbindung vom Egelsee bis zum Zentrum Paul Klee möglich. Das Begleitgremium empfiehlt, diese Verbindung unbedingt zu stärken und die querende Verkehrsachse entsprechend raumsparend und gut querbar auszubilden.

Die vorgenannten Auflagen zur Umgebungsgestaltung erfüllt man am besten, wenn der Zubringertunnel ab Freudenbergplatz und der Grünraum Wyssloch auf seiner ganzen Breite eingehaust wird und diese zwei fahrbahnbreiten Tunnels im Wyssloch gemäss der Geländetopografie natürlich wirkend überschüttet und als Wiesland begrünt werden. Dasselbe gilt auch für den parallel zu den beiden Zubringern aber nicht auf gleicher Höhe mit diesem verlaufenden neuen Teil des Ostrings, der hier wohl auch zwei Fahrbahnen mit Standspuren haben soll, und auf dem zukünftig auch das Tram fahren wird, das ab Freudenbergplatz in Richtung Guisanplatz verlängert werden soll und ein höheres Lichtraumprofil als der MIV beansprucht. Diese beiden Fahrbahngruppen könnten wegen den beiden nach Norden abbiegenden und in Richtung Merzenacher / Wittigkofen abfallenden Bypassstunnels und bescheidenen Platzverhältnissen erst nach der Schosshaldenbrücke je zusammengeführt werden, was in Ihren Varianten aber je grosse ebene Flächen im offenen grünen Abhang vor dem ZPK beanspruchen würde. Dies kann in diesem exponierten und abfallenden Geländeraum gestalterisch nicht vertretbar bewältigt werden. Diese Fahrbahnen für MIV im Stadtverkehr des Ostrings und solche als Zubringer von und zur A6 kompakt nebeneinander in Tunnels und Einhausungen bis nahe zum Freudenbergplatz zu führen ist daher unumgänglich. Zu ergänzen und ins übergeordnete Netz einzubinden sind die Fuss- und Fahrradwege.

Aus unserer Sicht muss leider festgestellt werden, dass weder die Variante «unten» noch die Variante «oben» zur Zielerreichung des Leitbildes Fokusraum Bern-Ost beitragen. Auf der Website des Fokusraum Bern-Ost ist zuoberst zu lesen: "...steht im Vordergrund, die Lebensqualität der im Raum lebenden Bevölkerung zu verbessern". Aus unserer Sicht muss leider festgehalten werden, dass weder Variante "Unten" noch Variante "Oben" zur Erreichung dieses

Zieles beitragen. Variante "Unten" ist für unser Quartier ein blosser Erhalt des Status Quo, während Variante "Oben" gar eine klare Verschlechterung darstellt.

Ergänzend zum Hauptziel sind auf Seite 9 des Leitbildes sieben Leitsätze zur Entwicklung festgeschrieben. Der Leitsatz zum Thema "Raum für die Natur" lautet wie folgt:

"Zusammenhängende Grünräume sind zentrale Elemente der übergeordneten Freiraumstrukturen. Sie dienen der ökologischen Vernetzung, der Freizeit und Erholung sowie der Landwirtschaft. Wertvolle Lebensräume werden erhalten und neue geschaffen, um die Biodiversität zu steigern. Ökologische Trittsteine im Siedlungsgebiet sind wichtig für die Vernetzung"

Keine der Varianten, weder "Oben" noch "Unten" erfüllt aus unserer Sicht dieses Ziel. Nur mit der von uns vorgeschlagenen Variante «Unten erweitert» könnte eine Verbindung zwischen Egelsee, Wyssloch, Park des ZPK bis zum Schosshaldenwald realisiert werden. Es würde ein neuer Park entstehen und dadurch eine echte Bereicherung für die Lebensqualität in den angrenzenden Quartieren, ganz im Sinne der Zielsetzungen. Wir sind zuversichtlich, dass mit dieser Variante die Unterstützung der Einwohner unseres Quartiers für das Projekt gewonnen werden könnte.

Wir danken Ihnen für Ihre Kenntnisnahme und erwarten gerne eine Stellungnahme ihrerseits.

Freundliche Grüsse

Roland Gempeler
Präsident a.I. IG Schönberg-Ost

Fritz Ritter
Mitglied Vorstand IG Schönberg-Ost
Mitglied Verkehrsgruppe

Kopien an:
Verkehrsplanung der Stadt Bern, Herrn Karl Vogel, Effingerstrasse 19, Postfach, 3001 Bern
Stadtplanungsamt, Frau Jeanette Beck, Zieglerstrasse 62, 3007 Bern