



Oberingenieurkreis II
Schermenweg 11
Postfach
3001 Bern

30. März 2015

Mitwirkung Bolligenstrasse Nord

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum Strassenausbauprojekt „Bolligenstrasse Nord“ Stellung zu nehmen.

Das Grüne Bündnis schliesst sich vollumfänglich der Stellungnahme der VCS Regionalgruppe Bern an.

Mit dem vorliegenden Strassenbauprojekt wird ein Element aus einer relativ visionären Planung herausgebrochen. Die „vollständige“ Vision besteht beispielsweise auch aus einer weitgehenden Umnutzung des unteren Galgenfeldes, einer Überdeckung der Autobahn zwischen Minger-Kreisel und Ostermundigenstrasse und damit einhergehend einer weitgehenden Umgestaltung dieses Stadtraumes.

Sofern alle diese Elemente des Vorschlags des Planerteams „WankdorfPlus“ umgesetzt würden, d.h. die Stadt wirklich in diesem Raum massiv umgebaut und verdichtet würde, könnten wir uns eine dazu passende Umgestaltung des Strassennetzes vorstellen. Mit dem vorliegenden Projekt verbleibt von der Vision leider nur ein „normales“ Strassenbauprojekt, dem wir so nicht zustimmen können.

Es handelt sich gemäss Unterlagen dabei um einen ersten Baustein einer noch weit umfassenderen Kapazitätssteigerung für den Motorfahrzeugverkehr im quasi innerstädtischen Bereich, die wir – unter den gegebenen Voraussetzungen – ebenfalls nicht guthessen können.

Aus unserer Sicht ist der Bedarf für den Ausbau der Bolligenstrasse zwischen Schermenweg und Rothaus-Kreuzung nicht erbracht:

- Ausgangspunkt für den Bedarfsnachweis bildet die Hypothese einer „sehr dynamischen Siedlungsentwicklung“ im ESP Wankdorf, im ESP Ostermundigen sowie im Worblental (z.B. Stetteln-Deisswil). Ob eine solche wirklich eintritt, ist zu hinterfragen. So liegt beispielsweise das „langfristige Potential“ im Möslli für 110'000 – 150'000m² BGF Arbeitsnutzung gemäss Richtplan ESP Wankdorf auf Fruchtfolgeflächen ausserhalb der Bauzone. Deren Einzonung ist unter den aktuellen planungsrechtlichen Vorgaben des Bundes sehr unwahrscheinlich.
- Wie weit ein Ausbau im Bereich ESP Ostermundigen zu einer Verkehrszunahme auf der Bolligenstrasse führt, ist nicht offensichtlich erkennbar und z.B. massgeblich davon abhängig, ob der Schermenweg in beide Fahrrichtungen geöffnet wird.
- Sehr aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang folgende Aussage im Monitoringbericht 2013 zum Richtplan ESP Wankdorf¹:

¹ Monitoring und Controlling ESP Wankdorf – Monitoring Bericht 2013, Seite 16



„... Eine Weiterentwicklung des ESP Wankdorf, mit zusätzlichen Nutzflächen gemäss Richtplan, ist möglich. Mit verkehrlichen Problemen ist deswegen nicht zu rechnen. Die letzten fünf Jahre haben sogar gezeigt, dass eine entsprechende Entwicklung nicht gezwungenermassen mit höheren Verkehrsbelastungen einhergehen muss. Das Verkehrsaufkommen hat trotz Nutzungserweiterungen um ca. 6 % abgenommen.“

Der Kanton Bern bestätigt demzufolge, dass eine Nutzungsverdichtung (im ESP Wankdorf) erfolgen kann und gleichzeitig der MiV nicht nur nicht um 25-30% zunimmt, sondern sogar ganz im Gegenteil um 6% in 5 Jahren abnimmt!

Wir stellen daher die Notwendigkeit einer Kapazitätserhöhung für den MiV auf der Bolligenstrasse grundsätzlich in Frage.

Der Bedarfsnachweis basiert primär auf einer angenommenen Verkehrszunahme von 25-30%. Deren Herleitung ist nicht plausibel:

- Wie im technischen Bericht erwähnt, musste festgestellt werden, dass "die Modellzahlen 2007 spürbar von den gezählten Werten 2012 abweichen"?
In welche Richtung geht die Abweichung?
Was sagt das über das Modell aus?
Beweist dies die Tauglichkeit des Modells für eine Prognose bis 2030?

Der geplante Ausbau basiert auf weiteren, sehr unsicheren Annahmen: „Massgebende infrastruktureitige Anpassung ist die angenommene Engpassbeseitigung auf der N6 zwischen Wankdorfdreieck und Muri mittels Bypassstunnel Bern Ost sowie die Umsetzung des Projektes Tram Region Bern in Ostermundigen.“ Beide Projekte stehen keineswegs kurz vor der Realisierung, im Gegenteil! Wenn es sich bei diesen beiden Projekten um „massgebende“ Annahmen handelt, was hat dann deren Nicht-Realisierung für Auswirkungen auf das Projekt?

Die Notwendigkeit des Strassenausbaus wird mittels einer „Analyse des Ist-Zustandes“ hergeleitet. Die darin aufgezeigten Defizite lassen sich grösstenteils mit relativ kleinen und günstigen Massnahmen beheben und können kaum den vorgeschlagenen Ausbau der Strasse rechtfertigen:

- Der Strassenzustand kann durch eine einfache Reparatur der Strasse verbessert werden.
- Trottoirzustand dito, allenfalls sind lokale Ergänzungen erforderlich.
- Behindertengerechtigkeit: Das Problem kann mit dem Bau von normalen Bushaltestellen gelöst werden.
- Unfallgeschehen: Es braucht mehr Platz für Velos, Markierungen, ...
- Der öffentlicher Verkehr kann durch passende Ampeln (auch an den bestehenden Kreiseln) wo erforderlich bevorzugt werden. Dazu gibt es interessante Ideen in Rapperswil und Luzern mit einer „virtuellen“ Busspur².

Insgesamt verbleiben die „Strategie“ und die „Verkehrsqualität MiV“, die scheinbar „nur“ mit einem Strassenausbau gelöst werden können.

Nicht (oder zu wenig) beachtet werden hingegen die Nachteile des vorgeschlagenen Strassenausbaus:

- Gemäss technischem Bericht beansprucht der Strassenausbau 11'500m², mehrheitlich Fruchtpflanzflächen. Gemäss „Flyer³“ beträgt der Flächenverbrauch 12'300m². Unklar ist, ob bei dieser

² Siehe z.B. http://www.vbl.ch/fileadmin/customer/Aktuell/Neuralgische_Punkte_II_2012/VBL_Neuralgische_Punkte_red.pdf



Flächenberechnung der Landbedarf für die Versickerungsanlage mitgerechnet ist.

Welches Gewicht hat dieser Verlust an Fruchtfolgeflächen bei der Beurteilung des Projektes?

- Gemäss UVB Kp. 5.I.3 überschreitet die prognostizierte Verkehrszunahme „die im Kapitel 5.I.1 ermittelten Zusatzfahrten um ein Vielfaches. Gemäss der Tabelle des beco können die Luftreinhalteziele des Kantons Bern nicht eingehalten werden.“

Dies bedeutet also, dass das Projekt, das diese Verkehrszunahme erst ermöglicht (wenn nicht „mitverursacht“) den Luftreinhaltezielen des Kantons klar widerspricht. Welche Konsequenz zieht der Kanton aus dieser Situation?

Im Übrigen beanstanden wir, dass die Möglichkeit einer Variante „Null+“, d.h. der Lösung der anstehenden Probleme mit Kleinmassnahmen bei einem Verzicht auf einen Kapazitätsausbau für den Motorfahrzeugverkehr, nicht ernsthaft geprüft wurde. Daher fehlt auch ein nachvollziehbarer Vergleich von Kosten und Nutzen unterschiedlicher Varianten (mit Ausnahme der „Veloüberführung“ bei der Rothuskreuzung).

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Vorschläge und verbleiben mit freundlichen Grüssen

Sandra Julius

Geschäftsführerin Grünes Bündnis Bern