



FORUM Ostermundigen

Präsident: Walter Bruderer, Rütliweg 67, 3072 Ostermundigen
☎ 031 / 931 5429 Mail: forum.ostermundigen@freesurf.ch

B V E
Fachstelle Gesamtmobilität
Reiterstr. 11
3011 Bern

Dr. ulrich.seewer@bve.be.ch

Ostermundigen, 17.6.08 Br

Verkehrsinfrastruktur der Zukunft für die Region Bern: **Öffentliche Mitwirkung zur Zweckmässigkeitsbeurteilung Bern (ZMB):** **FORUM-Stellungnahme**

Sehr geehrter Herr Dr. Seewer, sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Gelegenheit, zu den Dokumenten vom 9. Juni 2008 Stellung nehmen zu können.

1. ZMB Bern Süd = Öffentlicher Verkehr

Primär ist es die Aufgabe der Stadt Bern, von Köniz und anderen davon betroffenen Gemeinden, zu den ÖV-Verbindungen in Berns Süden Stellung zu nehmen. Wir beschränken uns darum auf jene Aspekte, die für Berns Osten bzw. für Ostermundigen relevant sind.

Nachdem wir die ZMB betreffend Tram mit Alternativvorschlägen hinterfragt haben, kommen wir zwangsläufig zu ähnlichen Schlüssen betr. Tram nach Köniz wie für die analog geplante Erschliessung von Ostermundigen. Wie in der ZMB erwähnt, ist primär für leistungsfähigen Verkehr auf den S-Bahnen (S2, S3) Richtung Schwarzenburg und Belp sorgen. Wir stellen darum mit Genugtuung fest, dass der Umbau des Berner RBS-Bahnhofs zum Durchgangs-Bahnhof hohe Priorität genießt, was letztlich auch dem Verkehr in Berns Norden und Osten (S7, S8, S9, Solothurn) zugute kommt und unsere Forderungen zu Gunsten der prioritären Bahn-Förderung erfreulicherweise stützt.

Demzufolge dürfte logischerweise eine Tram10-Durchmesserlinie Ostermundigen-Bern-Köniz nur dann in Frage kommen, wenn sie auf der GANZEN Tram-Strecke nirgendwo im Fahrplan-mässigen Vorwärtskommen – zudem bei optimal kurzen Fahrzeiten und Passagier-freundlichen Fahrtakt – behindert wird. Auch für Berns Süden wäre es unverantwortlich, der Einfachheit halber bzw. den „geschenkten“ Bundes-Millionen zuliebe die Busse (= verlängerbar) durch das Tram zu ersetzen. Falls der Wille zum Freihalten der Bus-Strecke zu Gunsten des ÖV fehlt, ist es schade für jeden investierten Franken.

2. ZMB Bern-Ost = Motorisierter Individual-Verkehr (MiV) = Autobahn-Osttangente

- Wir sehen keinen Sinn, den Transitverkehr von der A1 (Olten, Biel) Richtung Aare- und Gürbetal derart nahe sowie nahezu parallel zur heutigen Autobahn vom Grauholz nach Gümligen/Muri zu führen. Eine solche Entlastungs-Autobahn müsste die A1 spätestens vor dem Grauholz-Anstieg, verlassen und via Grauholz-Tunnel zweckmässiger nach Rubigen oder Wichtrach zur A6 führen.

Konkret bedeutet dies:

- Die heutige A6 vom Wankdorf nach Muri sollte an Immissions-neuralgischen Orten überdeckt werden. Um Problemen auf der Entlastungsstrasse vorzubeugen, sollte sie weiterhin den Status „Autobahn“ beibehalten.
- Agglomerations-/Regionalverkehr ist vom Fern-/Transitverkehr Distanz-bezogen soweit wie möglich zu trennen.
- Die grossen regionalen Verkehrsströme sind vorab wegen der Pendler möglichst getrennt vom grossräumigen Transitverkehr zu führen. Aare- und Gürbetaler, die Richtung Schönbühl (Biel, Basel, Zürich) wollen, sollten die heutige A6 gar nicht benützen müssen. Die analoge Zielsetzung müsste für Autofahrer gelten, die aus Berns Nordosten in Berns Süden wollen (Aare-/Gürbetal, Längenberg, Berner Oberland).

Zu einer Autobahn, die Ostermundigen queren würde:

- Prima vista wäre es angenehm, wenn Ostermundigen einen eigenen Autobahnanschluss hätte. Zu bedenken sind jedoch auch die Folgen davon:

Ostermundiger Autofahrern müsste es genügen, wenn die heutige A1 dank der ebenfalls geplanten Ein-/Ausfahrt ab Kreuzung „Schermenweg/Umfahrungsstrasse“, ohne Umweg übers Wankdorf, erreicht werden kann.

- Eine denkbare Sperrung der A-Teilstrecke „Umfahrungsstrasse – Muri hätte für OM unangenehme Auswirkungen. Beim Schermenweg bräuchte es auch eine Ein-/Ausfahrmöglichkeit zur/von der heutigen A6.
- Der A-Anschluss im Gebiet der Umfahrungsstrasse brächte OM Zusatzverkehr. Wie die bei ALDI geplante Dosierungsstelle zeigt, wäre die Umfahrungsstrasse „dank“ dem Wankdorf-Doppelstock-Kreisel nicht mehr in der Lage, zusätzlichen Verkehr aufzunehmen. Auch aus diesem Grund ist es zweckmässiger, eine Entlastungs-Autobahn zwischen der A1 und der A6 weit östlicher zu planen, z.B. auf der Höhe Boll. Die Autofahrer aus dem Mittelland würden es bestimmt schätzen, wenn sie das Berner Oberland und das Wallis auf kürzerem Weg erreichen könnten, ohne mit dem Regional- und Pendlerverkehr stark konfrontiert zu werden.
- Um zu vermeiden, dass Verkehr nur für kurze Strecken eine andere Autobahn benützen muss, ist die geplante Entlastungs-Autobahn auf vorhandene, stark befahrene Verkehrsknoten auszurichten: Norden: z.B. Höhe Shoppyland // Süden: z.B. Höhe Hunzigenbrücke.
- Eine Entlastungs-Autobahn via **Ostermundigen** müsste allenfalls - wie früher gefordert -, auch:
 - a) das unterirdische Kreuzen der Bernstrasse ermöglichen (Entlasten von Bernstrasse sowie Oberer und Unterer Zollgasse)
sowie
 - b) die Ostermundiger Süd- bzw. Berner Ost-Quartiere problemlos und direkt auf den Muri-/Gümliger-Anschluss ausrichten.

Wir hoffen, Ihnen mit diesen Infos zu dienen.

Freundliche Grüsse

sig. Walter Bruderer

Kopien an die HH. Zahler und den OM-Ortsplaner