

Aktualisierung des regionalen Basisstrassennetzes MIV der RKBM

Schlussbericht (29.9.2023) – [für öffentliche Mitwirkung \(bis 31.1.2024\)](#)

Auszug 1 aus: Kurzfassung (S. 10ff) betreffend:

Halbanschluss Grauholz:

Mit dem Halbanschluss Grauholz würde vor allem die Bernstrasse in Zollikofen deutlich (bis zu -25%), aber auch bedeutend die Länggasse und die Grauholzstrasse in Ittigen (bis zu -20%) und die Untere Zollgasse in Ittigen und Ostermundigen (bis zu -20%) vom Verkehr entlastet werden. Diese Gebiete sind heute dicht besiedelt und mit vielfältigen Nutzungen strukturiert, deren Erreichbarkeiten sich mit der mangelhaften Verkehrssituation verschlechtern. Die Entlastung führt folgerichtig zu einer Mehrbelastung der heute hoch belasteten Nationalstrasse zwischen Weyermannshaus resp. Ostring, Wankdorf und Grauholz (+7% von Wankdorf bis zum Halbanschluss, danach leichte Abnahme um ca. -2%). Diese Mehrbelastung wird sich auch bei einem 8-Spur-Ausbau zeigen resp. so verstärken, dass der Abschnitt dann bereits wieder hoch ausgelastet wird.

Kommentar:

Die angegebene Prozentzahl für die Entlastung der Bernstrasse in Zollikofen ist deutlich höher als die Entlastungswirkung, die in der (viel detaillierteren) verkehrlichen Machbarkeitsstudie des ASTRA zum Halbanschluss Grauholz aus dem Jahr 2020 viel detaillierter aufgezeigt wird. Das gleiche gilt auch für die bezüglich Ittigen genannten Prozentzahlen. Kommt hinzu, dass die ASTRA-Studie auf dem nördlichen Teil der Bernstrasse (ab Kreuzkreisel) keine Verkehrsreduktion ergeben hat, sondern im Gegenteil eine Zunahme – wie auf anderen Strassenstücken in Zollikofen (namentlich Kreuzstrasse, je nach Spitzenstunde auch Kirchlindachstrasse und Teile von Quartierstrassen). M.a.W: So deutlich und generell, wie in der RKBM-Studie angegeben, ist die Entlastung nicht.

Der Hinweis auf die dereinst wieder erhöhte Belastung der Grauholz-Autobahn nach erfolgtem 8-Spur-Ausbau zeigt, dass erzielte Entlastungswirkungen nur vorübergehend sind und durch die prognostizierte ungebremste Verkehrszunahme wieder vermindert oder ganz zunichte gemacht werden. Analog ist davon auszugehen, dass auch die Entlastung der Durchfahrtsstrassen in Zollikofen und Münchenbuchsee nur vorübergehend wäre.

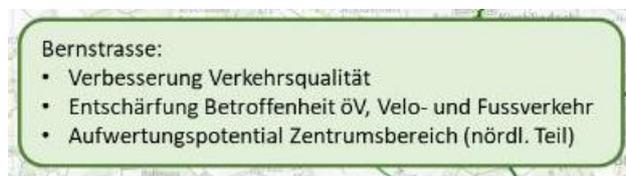
Auszug 2 aus:

5.5.4 Zusammenfassung und Fazit aus verkehrsplanerisch-fachlicher Sicht (S. 89f.)

Die Auswirkungen eines neuen Halbanschlusses Grauholz sind für die zentralen Kriterien in folgender Abbildung 39 und in der Tabelle 5 zusammengefasst:

Texte aus Abbildung 39:

betr. Bernstrasse:



Kommentar:

Laut detaillierter Studie des ASTRA wird die Bernstrasse nördlich des Kreuzkreisels eben gerade nicht entlastet. Weshalb soll es da Aufwertungspotenzial geben?

betr. Länggasse und weitere Strassen Richtung Zollikofen/Münchenbuchsee:

Mehrbelastung:

- Beeinträchtigung Verkehrsqualität, vermehrte Stausituationen, Belastung der Knoten
- Beeinträchtigung öV und Veloverkehr

betr. Autobahn N1 (Halbanschluss – Bern-Wankdorf):

Mehrbelastung:

- Beeinträchtigung Verkehrsqualität, vermehrte Stausituationen, LOS: C → D

Tabelle 5: Zusammenfassung Bewertung Halbanschluss Grauholz

Kriterium	Zusammengefasste Bewertung
Verkehrsfluss/ Stau	Bernstrasse: Eher positiv Länggasse (in Zollikofen): N1/N6: eher negativ
Ausweichverkehr	Keine Veränderung
Betroffenheit öV	Länggasse: eher negativ
Konfliktpotential Velo	Bernstrasse: eher positiv Länggasse: eher negativ
Nutzungskonflikte Umfeld	Keine Veränderung
Fahrleistungsbilanz	Keine Veränderung

Der Halbanschluss Grauholz würde eine klare Entlastung der Hauptstrasse 1/6/12 (Bernstrasse) bringen, dazu auch eine Entlastung der Worblaufenstrasse bis nach Wankdorf. Diese Entlastungen würde dort die Situation auch für Rettungs- und Einsatzfahrzeuge verbessern. Die Länggasse zwischen Ittigen und Zollikofen würde hingegen eine Mehrbelastung erfahren, die Ausbauten nötig machen würde und zudem Konflikte mit dem ÖV sowie mit Rettungs- und Einsatzfahrzeugen nach sich ziehen würde. Aus Sicht Nationalstrasse ist ein geringer Entlastungseffekt «hinter» dem Halbanschluss zu erwarten, also weiter Richtung Verzweigung Schönbühl bis zum Anschluss Schönbühl N6. Hingegen klar negativ zu werten ist die zu erwartende Mehrbelastung im dann allenfalls ausgebauten Bereich bis zum Halbanschluss, ausgehend vom Anschluss Wankdorf aus.

Kommentar:

Es fällt auf, dass die Studienverfasser aus verkehrsplanerisch-fachlicher Sicht keine abschliessende Beurteilung abgeben. Die abschliessende positive Beurteilung wird ohne zusätzliche Erläuterung von der «Begleitgruppe» abgegeben, in der Exekutivmitglieder von fünf Gemeinden (darunter Ittigen) vertreten waren.

Die viel detailliertere «verkehrliche Machbarkeitsstudie» des ASTRA von 2020, deren Ergebnisse mit zum Abbruch der Projektierungsarbeiten für den Halbanschluss (HAS) Grauholz geführt haben, zeigen klar auf, dass...

... nicht die ganze Bernstrasse entlastet würde (ab Kreuzkreisel wäre nordwärts Richtung Münchenbuchsee mit Zusatzverkehr zu rechnen, ebenso auf dem angrenzenden Teil der Kirchlindachstrasse, auf der Kreuzstrasse und auf Quartierstrassen)

... dass Ausbauten und/oder flankierende (verkehrsbeschränkende) Massnahmen nötig wären, um den Verkehr möglichst konsequent auf den HAS Grauholz zu lenken, bewältigen zu können und Nachteile für öV und Veloverkehr zu vermindern

... dass der auf entlasteten Strassen verbleibende Verkehr immer noch sehr gross wäre, so dass die nötigen flankierenden Massnahmen gar nicht umgesetzt werden könnten.

Auszug 3 aus:

6. Empfehlungen zu Netzanpassungen (von der Begleitgruppe mehrheitlich beschlossen)

S. 77: Halbanschluss Grauholz

Die Region strebt mittel- bis langfristig die Ergänzung eines Halbanschlusses Grauholz an, um insbesondere Zollikofen und Ittigen nachhaltig vom Verkehr zu entlasten und eine Siedlungsentwicklung nach innen zu ermöglichen. Dem Bund (ASTRA) ist der Antrag (via Kanton) zu stellen, die Planung wieder aufzunehmen. Diese hat koordiniert und abgestimmt mit den betroffenen Körperschaften (Kanton, Gemeinden) zu erfolgen. Mit einem Halbanschluss Grauholz ist die Länggasse zwischen Ittigen und Zollikofen in das regionale Basisstrassennetz aufzunehmen. Die Massnahmen zur Umsetzung des HA Grauholz inklusive flankierende Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz und weitere Massnahmen sind ebenfalls in das RGSK 2025 / AP5 aufzunehmen.

Kommentar:

Von einer «nachhaltigen» Entlastung von Zollikofen kann keine Rede sein. Die Verkehrsmenge auf der Bernstrasse ist seit den frühen 80er Jahren relativ stabil (Durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV schwankend in der Grössenordnung von 18'000 bis 20'000 Fahrzeugen). Aufgrund von Erfahrungen an anderen Orten kann davon ausgegangen werden, dass eine Verkehrsreduktion nur vorübergehend feststellbar wäre und im Lauf der Zeit wieder Mehrverkehr bis zur gewissermassen natürlichen Kapazitätsgrenze von 20'000 Fahrzeugen eintreffen würde. Dafür spricht auch, dass sowohl die RKBM-Studie als auch die ASTRA-Studie davon ausgehen, dass es auch auf einer auf 8 Fahrspuren ausgebauten Autobahn N1 zwischen Bern und dem HAS Grauholz bald wieder zu Kapazitätsproblemen und Staus kommen würde, u.a. auch wegen des Mehrverkehrs, den der HAS Grauholz auf diesem Abschnitt verursacht. Ein Zurück-Ausweichen auf die Ortsdurchfahrt Zollikofen wäre somit vorprogrammiert.

S. 76: Sperrung Bahnhofplatz Bern

(...) Zur Bewältigung der Mehrbelastung der bereits heute kritischen Nationalstrassenabschnitte zwischen Wankdorf und Weyermannshaus unterstützt die Region das ASTRA im Rahmen der Engpassbeseitigung N1 Weyermannshaus - Wankdorf und bei der Optimierung der Schnittstellenbewirtschaftung an den betroffenen Autobahnanschlüssen.

Kommentar:

Es sind keine konkreten Pläne bekannt, wie der vielbeklagte Engpass Wankdorf – Weyermannshaus behoben werden könnte. Insbesondere ist nicht ersichtlich, wie dies im Bereich des Felsenauviadukts geschehen könnte. Ein Bekenntnis zur Unterstützung der Bemühungen des ASTRA ist zumindest verfrüht.

Weitere Angaben zum Inhalt der erwähnten ASTRA-Machbarkeitsstudie zum Halbanschluss Grauholz, insbesondere zu den örtlichen Auswirkungen, sind erhältlich via info@gfl-zollikofen.ch

Ausserdem hat der [VCS Region Bern](#) eine detaillierte Empfehlung für Stellungnahmen zum RKBM-Vorhaben «Aktualisierung des Basisstrassennetzes» verfasst.