

Text fürs Mitteilungsblatt Zollikofen – ergänzt, mit Zusatzinformationen aus ASTRA-Studie (2020)

Zum 8-Spur-Ausbau auch noch ein neuer Anschluss an die Autobahn?

((Einleitung aus aktuellem Anlass: 100'000 Unterschriften hat eine breite Referendums-Allianz unter Führung des VCS gegen den nächsten Autobahn-Ausbauschritt eingereicht: Rund 250 gültige Unterschriften stammen aus Zollikofen – wir gehören dadurch zu den Gemeinden, in denen im Verhältnis zur Zahl der Stimmberechtigten am meisten Unterschriften gesammelt worden sind! Somit wird das Schweizer Volk im Juni oder September über den 5,3-Milliarden-Kredit für den Autobahn-Ausbau abstimmen können, namentlich auch über die Verbreiterung der nahen Grauholz-Autobahn N1 Bern-Wankdorf - Schönbühl von 6 auf 8 Fahrspuren.)))

Bevor das Volk über den 8-Spur-Ausbau der Grauholz-Autobahn entschieden hat, propagiert die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) einen neuen Anschluss an diese Autobahn zwischen Zollikofen und Ittigen. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat die Projektierung dieses so genannten Halbanschlusses Grauholz schon mehrfach abgebrochen: wegen negativer Auswirkungen auf den Verkehrsfluss auf der N1. ([Siehe Bericht in der Berner Tageszeitung «Der BUND» vom 23.8.2021](#)) Doch nun will die RKBM im Rahmen der [Aktualisierung des regionalen Basisstrassennetzes](#) das umstrittene Vorhaben wieder aufs Tapet bringen. Damit könnten «insbesondere Zollikofen und Ittigen nachhaltig vom übergeordneten Durchgangsverkehr» entlastet werden, behauptet die RKBM-Begleitgruppe. Doch so einfach und klar ist es nicht.

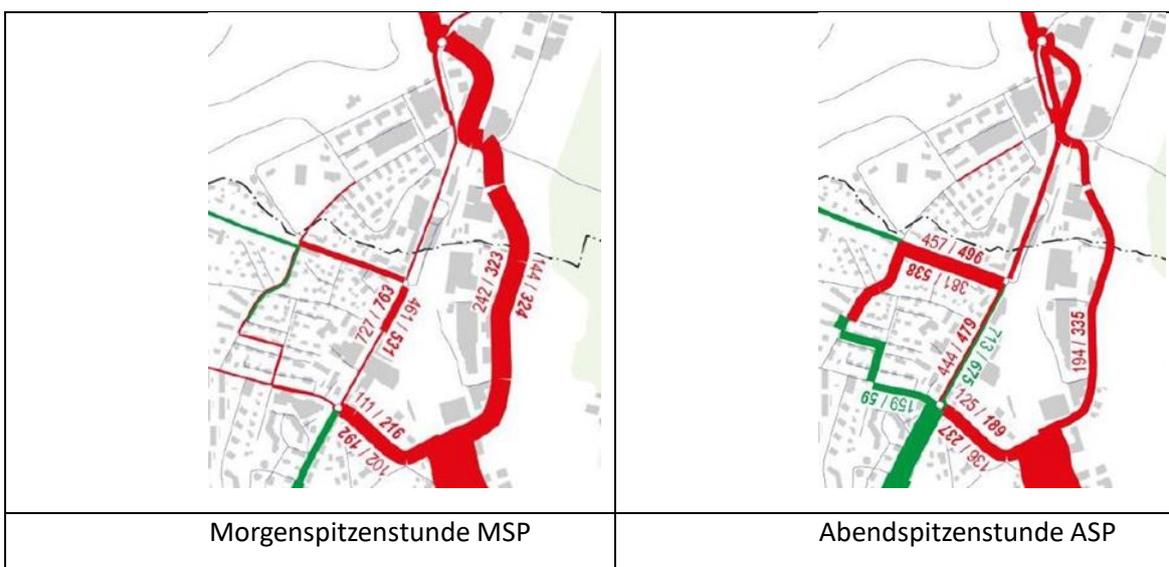
Aus der bisher unveröffentlichten verkehrlichen Machbarkeitsstudie¹ des ASTRA geht hervor, ...

- **... dass es in Zollikofen «sowohl Verkehrszunahmen als auch Verkehrsabnahmen» gäbe.** (Zitat aus der Studie, Zusammenfassung, Seite 3)
- **Stärker belastet würden insbesondere Länggasse, Eichenweg und Kreuzstrasse, was Ausbauten erfordern würde, namentlich der einspurigen Unterführung der Bahnlinie.** (Zitat aus der Studie, Seite 41: «Der HAS Grauholz würde bedingen, dass neben der Länggasse auch die weiteren zu- und wegführenden Strassen ausgebaut werden müssten. Dabei müsste insbesondere sichergestellt werden, dass der Verkehr von Münchenbuchsee her über die Industriestrasse, die Schösslistrasse und den Eichenweg durch das Industriequartier (im Nord-Osten von Zollikofen geführt würde, um das Siedlungsgebiet (Bereich Bahnhof Zollikofen und Kreuzstrasse) nicht massiv stärker zu belasten. Die Kreuzstrasse müsste dennoch als Route für den Verkehr aus Süden und Westen dienen, da ansonsten ein relativ grosser Umweg über die Industriestrasse gefahren werden müsste, was die Attraktivität des HAS schmälern würde. Damit die Kreuzstrasse als Zufahrt dienen kann, müsste zumindest die einspurige Unterführung unter der Bahnlinie ausgebaut werden.»
Mehrverkehr (berechnet aufgrund der Abbildungen in der Studie, Seite 35 und 36):
 - Länggasse: +103.6% MSP / +93,6% (d.h. faktisch Verdopplung)
 - Kreuzstrasse: +91,5% MSP / +63.2%

¹ 1918-05-100_Halbanschluss Grauholz_Verkehrliche Machbarkeitsstudie. Freigabe durch Projektverfasser und Projektleitung im Februar 2020 / (einzelne Angaben daraus erwähnt im Erläuterungsbericht zum Richtplan-Entwurf Verkehr der Gemeinde Ittigen (Mitwirkung August – Oktober 2023), aufgrund einer Rückfrage dazu an das beauftragte Planungsbüro bzw. die Gemeinde Ittigen ganze Studie auf Anfrage von der ASTRA -Filiale Thun erhalten am 8.1.2024 mit dem Hinweis: «Diese kann als Grundlage für die zwingend notwendige fachliche Vertiefung verwendet werden.»)

Die Studie wurde den Gemeinden Zollikofen und Ittigen, der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und dem Tiefbauamt des Kantons Bern zugestellt.

- **Auch auf Teilen der Bernstrasse (nördlich Kreuzkreisel), der Kirchlindachstrasse und Quartierstrassen gäbe es in Spitzenstunden Verkehrszunahmen.** (vgl. Abbildungen in der Studie, S. 35 und 36: Veränderung der Verkehrsbelastung in den Spitzenstunden morgens und abends 2045 (mit HAS, im Vergleich zu Modell ohne HAS) – rot markiert: Verkehrszunahmen, nicht nur auf Länggasse, Eichenweg (und Fortsetzung Richtung Münchenbuchsee) und Kreuzstrasse, sondern auch
 - In der Morgenspitzenstunde MSP: auf Bernstrasse (ab Kreuzkreisel, nordwärts: MSP +8,9%), Kirchlindachstrasse (bis Einmündung Wydackerstrasse) sowie Teile Fichtenweg, Blumenstrasse und Schulhausstrasse – siehe Ausschnitt im linken Teil der Box
 - In der Abendspitzenstunde ASP: auf Bernstrasse (Zunahme in Richtung Nord, Verkehr in beiden Richtungen zusammen praktisch gleich wie ohne HAS), Kirchlindachstrasse (bis Einmündung Wydackerstrasse: ASP +23.4%) Teil Wydackerstrasse (bis Abzweigung Fichtenweg) – siehe Ausschnitt im rechten Teil der Box)



- **Um den Autoverkehr auf den Halbanschluss zu lenken, bräuchte es flankierende Massnahmen auf den Strassen in Zollikofen. Doch weil dort immer noch sehr viel Verkehr verbliebe, wären solche Massnahmen kaum möglich.** (Zitat aus der Astra-Studie, Seite 41: «Um die Verkehrsreduktionen in den Siedlungsgebieten im Bereich des Wirkungsperrimeters (reicht bis Schönbühl und Stettlen, Anm. BV) zu sichern, sind Massnahmen nötig, welche die Durchfahrt durch Ortschaften und Quartiere erschweren. Temporeduktionen, Fahrbahnversmälnerungen, Verkehrsmanagement, Änderung der Signalisation und andere Massnahmen sind denkbar, um bestimmte Strecken für den Durchgangsverkehr unattraktiv zu machen und den Verkehr auf den neuen Halbanschluss Grauholz zu lenken. Allerdings scheinen die Verkehrsentlastungen an den meisten Orten zu gering und die Verkehrsmengen nach wie vor zu gross, um griffige Massnahmen umsetzen zu können.»)

Die ASTRA-Studie zeigt: Der Halbanschluss Grauholz ist keine Lösung, sondern schafft neue Probleme. Und vor allem: Er setzt den 8-Spur-Ausbau der Grauholz-Autobahn voraus. (Zitat aus der Astra-Studie, Einleitung, Seite 7: «Der 8-Spur-Ausbau Wankdorf-Schönbühl ist eine zwingende Voraussetzung für den HAS Grauholz.» / Laufende Projekte im Umfeld: Seite 10 «Fest steht, dass ein

Halbanschluss Grauholz nur realisiert werden kann, wenn der 8-Surausbau Wankdorf – Schönbühl realisiert wird («2x4»).

Bis zum 31. Januar besteht für die Gemeinden, Parteien, Vereine und Privatpersonen noch Gelegenheit, dagegen Stellung zu nehmen. Wer (wie der Gemeinderat Zollikofen) gegen den Autobahn-Ausbau ist, sollte jetzt auch gegen den Halbanschluss Grauholz antreten.

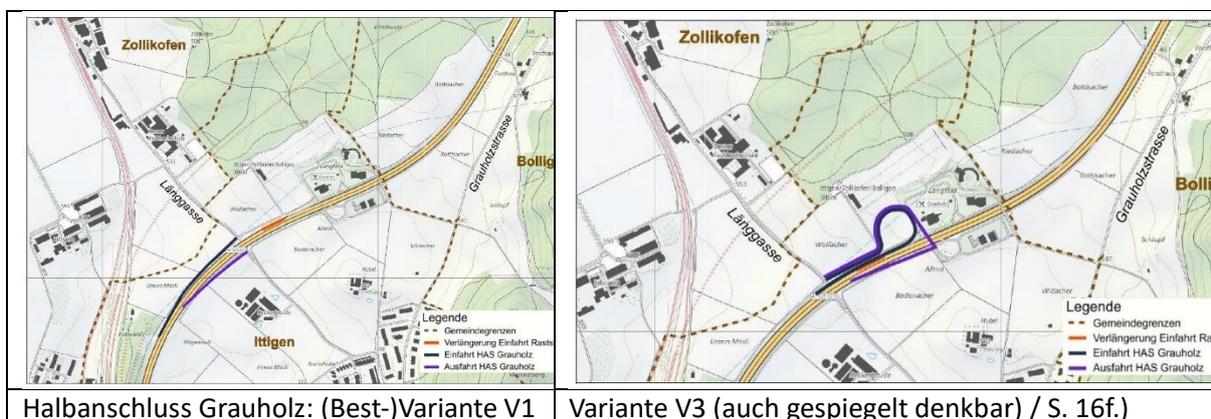
Bruno Vanoni, Grossrat, Vorstandsmitglied GFL, VCS Region Bern und Verein Spurwechsel

Detaillierte Infos: www.gfl-zollikofen.ch

Weitere interessante Informationen aus der ASTRA-Studie:

- «Der Halbanschluss Grauholz **wird fast ausschliesslich (ca. 85%) von Verkehrsteilnehmenden mit Quelle und Ziel in Münchenbuchsee und Zollikofen** benutzt. Aus der Gemeinde Ittigen ist der HAS nur für die nördlichen Gebiete von Interesse.» (Zusammenfassung, Seite 3 – ergänzende Info zu den erwähnten 85% auf Seite 49: «ca. 2/3 aus Zollikofen (...) und 1/3 aus Münchenbuchsee» / ergänzende Info zu Ittigen auf Seite 49: «für das restliche Gemeindegebiet ist eine Fahrt via AS Bern-Wankdorf meist schneller.»
Bemerkung/Anregung: Diese Angaben zeigen, dass sehr viel Verkehr, der auf der Bernstrasse beklagt wird, in Zollikofen sozusagen «hausgemacht» ist, durch Autofahrende mit Start und Ziel Zollikofen verursacht. Im Richtplan Verkehr der Gemeinde Zollikofen ist vorgesehen, das Ausmass dieses hausgemachten Verkehrs zu erfassen. Aufgrund des verfeinerten Verkehrsmodells, das für die Aktualisierung des regionalen Basisstrassennetzes entwickelt wurde, könnten genauere Angaben darüber erschlossen werden. Nach Auskunft der RKBM würde dies beim beauftragten Planungsbüro einen Arbeitsaufwand von einem halben bis einem ganzen Tag verursachen. Vielleicht könnte die Gemeinde Zollikofen einen entsprechenden Auftrag erteilen und/oder die Finanzierung dafür übernehmen.
- Es wurden fünf Varianten für die **Ausgestaltung/Platzierung des Halbanschlusses Grauholz** untersucht und bewertet. Bei allen geht es nur um eine Einfahrt in Richtung Bern-Wankdorf bzw. um eine Ausfahrt aus dieser Richtung.
 Als Bestvariante wurden die **direkte Anbindung an die Länggasse** (mit Einspurstrecken südlich der Autobahn-Unterführung) für die Berechnungen der Verkehrsmengen weiterverwendet (Variante V1). Nachteilig wäre, dass mit diesem HAS auf kurzer Strecke neben den bestehenden Ein- und Ausfahrten zur Raststätte Grauholz eine weitere (unfallträchtige) Ein- und Ausfahrt hinzukäme.
 Fast gleichwertig wäre eine **Platzierung des Halbanschlusses südlich der Raststätte Grauholz** (mit teilweiser Mitnutzung bestehender, aber wohl auszubauender oder zu ergänzender Überführung). Bei dieser Variante (V3) müsste eine Zufahrt zur Länggasse auf einer Autobahn-Seite gebaut werden (je nach Seite mit unterschiedlich grossem Kulturlandverlust). Eine Gefahr dieser Variante wäre, dass der Halbanschluss wegen der Kombination mit dem Raststätten-Anschluss als Vollanschluss genutzt werden könnte (S. 22).
- Wegen **Mehrverkehr auf der Länggasse** (zwischen Zollikofen und Ittigen) müssten flankierende Massnahmen für den öV (Buslinie 41 priorisieren) sowie für die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs getroffen werden (S. 42). Zusätzliche Dossierstelle für das Verkehrsmanagement Bern-Nord (für Zufahrt nach Zollikofen) wäre zu prüfen (Richtung Ittigen, Kappelisacker, bereits vorhanden).

- «Obwohl der HAS Grauholz gemäss Verkehrsmodell von **Ittigen** her nur wenig genutzt würde, müsste auch diese Zufahrt angepasst werden. Die verkehrsberuhigte Strasse durch das Wohnquartier (gemeint: Kappelisacker, Anm. BV) eignet sich schlecht als Zu- und Wegfahrtsstrecke zum HAS Grauholz und müsste trotz Verkehrsabnahme angepasst werden. Alternativ wäre (zumindest aus verkehrlicher Sicht) eine andere Linienführung denkbar.» (S. 41 – Anmerkung: alternative Linienführung in der Studie nicht skizziert!)
- Die Studie des ASTRA enthält im übrigen detaillierte Angaben zu den Auswirkungen eines HAS Grauholz auf den **Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit auf der Autobahn N1**. Daraus ergeben sich weitere Argumente gegen einen HAS Grauholz, die aber an dieser Stelle nicht näher erläutert werden. Laut der Astra-Studie von 2020 sind ausserdem keine Lösungen für die Engpässe auf der Autobahn **Weyermannshaus – Wankdorf** sowie auf dem Worblentalviadukt in Sicht bzw. in Planung. Auf dem **Worblentalviadukt** soll im Rahmen des 8-Spur-Ausbaus der Grauholz-Autobahn der Pannestreifen entfernt bzw. für die zusätzliche Fahrspur genutzt werden.
- Nachfolgend Illustrationen (Ausschnitte) aus der verkehrlichen Machbarkeitsstudie des ASTRA (2020)



Weitere Informationen, insbesondere auch eine Stellungnahme aus Sicht des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS), Regionalgruppe Bern, zur Aktualisierung des regionalen Basisstrassennetzes, sind erhältlich via E-Mail an: info@gfl-zollikofen.ch