Pro Velo Bern
Birkenweg 61
3013 Bern

Tel 031 318 54 10
info@provelobern.ch

www.provelobern.ch
PC 30-19027-6

Kanton Bern
Gemeinden
Ostermundigen und
Bolligen
info@fussballcampus.ch
planung@ostermundigen.ch
bauverwaltung@bolligen.ch

Bern, 26.2.2025

Mitwirkungseingabe zum Fussballcampus Rörswil

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir die Mitwirkmöglichkeit wahr.

Unsere Gesichtspunke der Mitwirkung erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.
Weitere Eingaben oder Einsprachen zu einer Überbauungsordnung oder Ausführungsprojekten behalten wir uns ausdrücklich vor.

Wir sehen viele offene Fragen im ganzen ökologischen Kontext. „Natur"gemäss äussern wir uns primär zu verkehrlichen Aspekten.

Verkehr allgemein

Unser Eindruck ist, dass hier ein grosses **verkehrsintensives** Bauprojekt umgesetzt werden soll. Aber der Fachbericht Verkehr erscheint uns noch sehr unausgereift und stark aus Sicht des Projekts erstellt; übergeordnete öffentliche Interessen scheinen da noch zuwenig eine Rolle zu spielen.
Ist es Zufall, dass der Fachbericht Verkehr (wie auch der Bericht Entwässerung und Werkerschliessung) den Dokumenttitel *BSB-Bericht* ***Marginalien*** tragen?

Auch die Überbauungsvorschriften zum Bereich Verkehr/Erschliessung sind ungenau und ungenügend.

Zusammenhang zum Tramprojekt Ostermundigen:

Pro Velo hat bekanntlich noch diverse Einsprachepunkte hängig im Verfahren zum Tram Ostermundigen. Ein Hauptpunkt ist die völlig ungelöste und gefährliche Situation für das Linksabbiegen von der Bernstrasse in Ostermundigen in das Wegmühlegässli bei der Haltestelle. Mit dem stark erhöhten Verkehrsbedarf für Autos und Velos durch den Fussballcampus würde sich diese Situation noch weiter stark verschärfen!
Pro Velo wird in diesem Punkt erst recht nicht nachgeben, zumal offenbar auch ein Grossteil der Erschliessung Tell-Areal über ein Linksabbiegen beim T-Knoten Wegmühlegässli (mit Haltestelle!) angedacht ist. Hier muss die Planung TBO fundamental über die Bücher.

PRO VELO BERN

MIV-Aufkommen

Die Anlage wird gemäss Planung durchschnittlich deutlich über 1000 neuer MIV-Fahrten pro Tag generieren. Dies steht im Widerspruch zum Klimaschutzartikel des Kantons Bern sowie diverser übergeordneter Planungsinstrumente (gem. kantonaler Richtplanung soll der Verkehr 2050 klimaneutral sein). Es fehlen Aussagen bzw. Massnahmen dazu, wie die MIV-Fahrten im Sinne von «vermeiden / verlagen / verträglich gestalten / vernetzen» tief gehalten werden könnten https://www.raumplanung.dij.be.ch/content/dam/raumplanung_dij/dokumente/de/Kantonaler-Richtplan/Inhalt-des-Richtplans/b%20verkehrs-und%20siedlungsentwicklung%20aufeinander%20abstimmen-de.pdf.
Die (eingeplante) Verkehrszunahme wird praktisch kommentarlos als Projektbestandteil angenommen; es werden fast nur die „Wünsche" seitens Projekt und die Aspekte der verkehrstechnischen Machbarkeit beleuchtet. Wir fordern hingegen ein Mobilitätskonzept, welches aufzeigt, wie dieses Vorhaben nur mit geringen Verkehrsemissionen auskommen kann.

Die Zufahrt zur Einstellhalle ab Wegmühlegässli finden wir falsch.
Besser und konfliktärmer wäre die Erschliessung via die bereits gewerblich geprägte Sackgasse Rörswilstrasse.

Parkierung

Im oben genannten Kontext sind die 280 (!) geplanten Parkplätze einerseits eine Fehlinvestition - anderseits ein falscher Anreiz und ein unnötiger Platzverschleiss.

Velo

Die Veloparkierung ist noch viel zu zentralistisch angelegt. Das dürfte kaum funktionieren. Da ist noch viel Feinarbeit nötig.

Einbettung ins übergeordnete Radwegnetz und Veloplanungen

Abstimmungen zu allen regionalen Velonetzplanungen, Sachplänen, Velobahnen, Velokorridoren scheinen noch weitgehend zu fehlen.
Beispiel:

Zusammenhang mit Veloroute Worblental

Im Fachbericht Verkehr fehlen für die Zufahrt zum Campus aus dem Worblental und Ostermundigen wesentliche Verbesserungen am bestehenden Radweg.

- Unnötige und gefährliche zickzack Schlaufe bei der Unterführung zur Rörswilstrasse
- Anschluss Radweg an das Wegmühlegässli
- Unnötige und heikle Schlaufe bei der Querung Lötschenbach, hier ist eine Velobahn angedacht, eine Velobrücke könnte dieses Hindernis entschärfen

Erschliessung Perimeter per Velo

Von Bolligen her:
Hier ist zwar vieles möglich, aber auch noch vieles unklar. Es ist unsicher, ob für das Linksabbiegen in die Rörswilstrasse in der Rechts-Kurve die kleine Aufstell-/Querungshilfe ausreichen kann.

PRO VELO BERN

Von Bern her ist die Erschliessung via Bolligenstrasse möglich. Für die südlichen Fussballfelder wäre ein besserer Zugang über den Veloweg entlang der Umfahrung zu prüfen. Dies ebenfalls für die Erschliessung von Stettlen her.

Von Ostermundigen her ist die Velo-Erschliessung nicht wirklich gelöst mit den Vorschlägen. Das mit den Velos auf dem Trottoir ist eine schlechtere Notlösung. Auch im Hinblick auf die Wiedereröffnung vom Schulhaus Rothus als Ostermundiger Oberstufen-Schule; da gibt es dann sicher auch viele Schüler auf dem Weg.
Und eine durchgängige Lösung von der Bernstrasse her fehlt komplett. Ev. bietet sich für den östlichen Teil von Ostermundigen die Dr.-Zuber-Strasse mit allfälligen Direktanbindung des Perimenters mit Querung Umfahrung an (notfalls via Wiesenstrasse ost oder west)
Für die westliche Erschliessung ev. der Pappelweg. Beides ist aber nicht durchgängig.

Ab Bolligen Richtung Mundigen besteht heute ab der Trottoir-Führung bei der Einmündung Wiesenstrasse die beliebte "Ostermundiger-Sackgasse“ mit Kein Vortritt für die Velos. Solche unbeholfenen Netzelemente machen die bestgemeinten Velowege wieder zunichte, gerade für die Nutzung durch Kinder (Bsp. untere Zollgasse von der Bolligenstrasse her, Bernstrasse beim Lidl, ...).

Verkehrsführung Wegmühlgässli

Die Rolle des MIV muss hier absolut untergeordnet werden.
Die Planung beinhaltet beidseitig des Wegmühlgässlis kombinierte Fuss-/Velowege. Es ist seit langem in den Fachkreisen anerkannt, dass solche Mischverkehrsflächen konfliktbehaftet sind (das Aufkommen von E-Bikes hat das Konfliktpotenzial seither noch verstärkt). Gemäss der Arbeitshilfe des Kantons Bern sind kombinierte Geh-/Velowege nur für kurze Ausserortsabschnitte – jedoch nicht im urbanen Raum bzw. bei hohen Zufussgehenden-Frequenzen geeignet.
https://www.bvd.be.ch/content/dam/bvd/dokumente/de/tba/mobilitaet/velo-und-fussverkehr/mb-vf-ah-anlagen-fuer-den-veloverkehr.pdf.
Bei einem Tempo-30-Regime ist sind die Velofahrenden tempomässig viel näher beim MIV als beim Fussverkehr. Eine geeignete Verkehrsführungsform wäre deshalb z.B. eine Kernfahrbahn mit separaten (reinem) Gehweg.
Alle Varianten sind sorgfältig zu evaluieren und zu bewerten.

Der Knoten Wegmühlegässli-Bolligenstrasse ist schon heute schwierig für die Velos. Hier muss alle in der weitere Umgebung unternommen werden, dass insb. Linksabbiegemanöver durch Velos entweder geschützt oder vermieden werden können.

ÖV

Der Bericht macht Aussagen zu MIV und Fuss- und Veloverkehr, geht aber abgsehen vom S-Bahnhof kaum oder eher überhaupt nicht auf die nähere ÖV-Erschliessung ein. Auch dies ein klarer fachlicher Mangel. Hier wäre zumindest eine zusätzliche Haltestelle vom Bus 44 auf der Bolligenstrasse zu diskutieren. Auch dies im Zusammenhang mit der Wiedereröffnung vom Schulhaus Rothus.

Zur weiteren Mitarbeit sind wir bereit.

Freundliche Grüsse

Pro Velo Bern
Thomas Schneeberger
Beauftragter für Velomassnahmen