

Botschaft an den Grossen Gemeinderat für die 3. Sitzung vom 24. Juni 2021

Traktandum Nr. 36

Registratur Nr. 10.3.74

Axioma Nr. 5730

Ostermundigen, 26.03.2021/EggPet, GauYve



## Dringliche Interpellation SP / Grüne / Gewerkschaften: 12 Fragen zur Verkehrssituation in Ostermundigen; schriftliche Beantwortung

### Wortlaut

Im Januar 2009 verabschiedete der Grosse Gemeinderat mit 17 zu 7 Stimmen eine breit abgestützte Motion zum Veloverkehr in Ostermundigen. Diese Motion war Teil einer Serie von Motionen, die sich um die Verbesserung der Verkehrssituation in Ostermundigen drehten. Sie war begleitet von Motionen, die ein neues Verkehrskonzept mit verkehrsberuhigten Zonen anregten, zusätzliche Geräte zur Messung der Geschwindigkeitsübertretungen und den Anschluss an die Veloschnellstrassen in der Hauptstadt der Region forderten. Ausserdem wurden im Grossen Gemeinderat Gedanken für die bessere Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr gewälzt.

Gut zehn Jahre später ist von diesen zum Teil mit sehr guten Mehrheiten verabschiedeten Motionen wenig bis gar nichts umgesetzt. Auf Verkehrsberuhigungsmassnahmen verzichtet die Gemeinde nach wie vor; die anachronistischen 40 km/h Zonen – weder Fisch noch Vogel – bleiben bestehen und die, in einem für teures Geld bestellten, guten Bericht dargestellten, Gefahrenstellen für den Veloverkehr sind nicht ausgemerzt.

Ein integriertes Verkehrskonzept, gute Angebote für den öffentlichen Verkehr und für den Langsamverkehr und verkehrsberuhigte Strassen sind aus vielen Gründen für eine Gemeinde wertvoll. Sie reduzieren die Lärm- und Luftbelastung – das Bundesamt für Umwelt weist pro Jahr 2'300 unnötige Tote aufgrund der Luftverschmutzung aus – fördern die Gesundheit durch mehr Bewegung, erhöhen die Lebensqualität und tragen nicht zuletzt zu einem sorgsamem Umgang mit Energie und zu geringeren Emissionen des Klimagases CO<sub>2</sub> bei.

Gute Luft, Verkehrsberuhigung, wenig Lärm und gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, machen einen Standort attraktiv – insbesondere für zahlungskräftige Menschen aus dem Mittelstand. Es ist deshalb umso unverständlicher warum ein Gemeinderat, der immer darüber jammert, dass Ostermundigen für guten Steuerzahler nicht attraktiv sei, in diesem Bereich derart passiv unterwegs ist.

Wir sind uns im Klaren, dass die Gemeinde finanziell nicht besonders gut dasteht. Wir haben deshalb auch ja gesagt, dass die teureren Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs zurückgestellt werden. Wir haben aber damals vom Gemeinderat das Versprechen bekommen, dass die kleineren kostengünstigen Massnahmen beschleunigt umgesetzt würden und dass man

### Gemeinderat

Schiessplatzweg 1  
Postfach 101  
3072 Ostermundigen

Telefon +41 31 930 14 14  
Telefax +41 31 930 14 70  
[www.ostermundigen.ch](http://www.ostermundigen.ch)

auch grössere Massnahmen im Rahmen vorgenommener Sanierungen von Strassenabschnitten umsetzen würde. Wurde dieses Versprechen eingehalten?

Wer heute mit dem Velo durch die Gemeinde fährt, stellt fest, dass verschiedene gefährliche Stellen nach wie vor nicht bereinigt sind. Beispielsweise ist es als Velofahrer/in immer noch nicht möglich, vom Dammweg herkommend, Richtung Bern einzuspuren ohne gleichzeitig mehrere Gesetze zu brechen und sein Leben zu riskieren. Kostengünstige Massnahmen, diese Situation zu bereinigen wären vorhanden. Scheinbar hat jedoch niemand ein Interesse daran, für die Sicherheit der Velofahrer/innen aktiv zu werden. Obwohl – gerade jetzt – immer breitere Kreise sich für den Veloverkehr interessieren, bleibt der Gemeinderat merkwürdig passiv.

Stattdessen stauen sich die Autos in den Stosszeiten, während der Gemeinderat durch den grossen Gemeinderat immer wieder motiviert werden muss, bei Überbauungsordnungen Mobilitätskonzepte einzufordern.

Als Folge von Covid 19 besteht die Möglichkeit, dass sich die Situation nach akzentuiert. Befürchtungen um die Gesundheit können dafür sorgen, das – ob temporär oder auf lange Sicht der öffentliche Verkehr als wenig attraktiv wahrgenommen wird. Eine Verschiebung Richtung motorisierter Individualverkehr würde die bereits virulente Stauproblematik noch verschärfen. Gute Angebote für den Langsamverkehr schaffen hier Abhilfe und sind deshalb auch im Interesse motorisierten Individualverkehrs. Proaktive Politik ist daher essentiell.

Wir wollen die zu Ende gehende Legislaturperiode zum Anlass nehmen, dem Gemeinderat folgende Fragen zu unterbreiten:

### **Fragen**

1. Welche Massnahmen aus dem 2010 verfassten Bericht zur Gefahrensituation im Veloverkehr in Ostermundigen wurden umgesetzt?
2. Welche dieser Massnahmen waren kleine Massnahmen die zusätzlich zum normalen Strassenunterhalt umgesetzt wurden?
3. Welche Massnahmen wurden im Rahmen grösserer Sanierungen umgesetzt?
4. Welche Massnahmen wurden bis jetzt nicht umgesetzt und bis wann ist deren Umsetzung geplant?
5. Wie weit ist die Gemeinde bezüglich dem Anschluss an die Velo Schnellstrassen der Hauptstadtregion?
6. Wann wird das versprochene Konzept zur Verkehrsberuhigung endlich geliefert und bis wann soll es umgesetzt werden?
7. Welches Grundkonzept in der Gestaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen strebt der Gemeinderat an?
8. Wann werden die zusätzlichen Messstellen zur Messung von Geschwindigkeitsüberschreitungen endlich realisiert?
9. Wie ist der Stand zur Verbesserung der Erschliessung der eher abgelegenen Quartiere durch den öffentlichen Verkehr?
10. Was gedenkt der Gemeinderat zu unternehmen, um Mobilitätsketten, d.h. die optimale Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln zum Transport von A nach B zu unterstützen?

11. Welche Massnahmen hat der Gemeinderat geplant, um die Staus in den Stosszeiten zu reduzieren?
12. Wie stellt der Gemeinderat sicher, dass in Zukunft bei Erlass von Überbauungsordnungen das Thema Mobilität adäquat abgehandelt wird?

Eingereicht am: 25. Juni 2020

Unterzeichnende: Christian Zeyer, Judith Hangartner, Stefanie Dähler, Colette Nova, Bettina Fredrich, Priska Zeyer, Matthias Kuert, Saibaven Rajaratnam, Adrian Tanner, Emsale Selmani

---

## BEANTWORTUNG DES GEMEINDERATES VOM 25. MAI 2021

### 1. Ausgangslage

Ostermundigen wächst und verändert sich. Die neue Räumliche Entwicklungsstrategie (RES) wurde vom Grossen Gemeinderat verabschiedet, um die Siedlungsentwicklung und die Mobilität nachhaltiger zu planen.

Mit dem Projekt Tram Bern-Ostermundigen, der Einführung einer weiteren S-Bahnlinie und dem Aus- und Umbau des Bahnhofs stehen wichtige Vorhaben als zentraler Pfeiler vor der Umsetzung. Der Velo- und Langsamverkehr wird künftig parallel zum öffentlichen Verkehr weiter an Bedeutung zunehmen und wird u.a. mit den übergeordneten Planungen der regionalen Planungen gefördert. Aufgrund der finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde sowie der langfristigen Planungshorizonten im Bereich Verkehr wurden verschiedene Massnahmen im Velobereich in den letzten Jahren nicht prioritär behandelt.

Bezüglich Quantität kann festgehalten werden: Die im 2019 durchgeführte Verkehrserhebung (Link zum Bericht = <https://data.ostermundigen.ch/sharing/DuA18J4gf>) hat aufgezeigt, dass Ostermundigen über ein leistungsfähiges Verkehrsnetz verfügt, welches die anfallende Verkehrslast aufzunehmen vermag bzw. über genügend Reserve verfügt, um zukünftige Hochbauentwicklungen zu realisieren. Stausituationen beim motorisierten Verkehr auf der Bernstrasse sind meist von kurzer Dauer. Die Gemeinde berücksichtigt bei allen übergeordneten Konzepten und Planungen immer sämtliche Mobilitätsträger so wie es im Leitsatz 5 in der Räumlichen Entwicklungsstrategie (RES) festgehalten ist. Im RES sind auch die übergeordneten kantonalen Planungen sowie die Planungen der Regionalkonferenz (RKBM) berücksichtigt.

Gestützt auf die Erkenntnisse der Verkehrserhebung wurden weitere Planungen wie beispielsweise an der Poststrasse, der Unteren Zollgasse und dem Dennigkofenweg aufgenommen. Unter anderem sollen die Bedingungen für die Velofahrenden und Zufussgehenden verbessert werden. Im Zusammenhang mit dem Projekt Tram Bern - Ostermundigen und dem Ausbau der Bolligenstrasse werden konkrete Massnahmen umgesetzt um die Veloverbindungen zu verbessern.

## 2. Beantwortung der Fragen

### Frage 1:

Welche Massnahmen aus dem 2010 verfassten Bericht zur Gefahrensituation im Veloverkehr in Ostermundigen wurden umgesetzt?

Antwort:

Auf der Basis der Analyse aus dem Jahr 2010 wurde eine Inventarisierung vorgenommen. Die Inventarisierung von Lücken und Schwachstellen im Velonetz und das Konzept zur Verbesserung der Veloinfrastruktur wurden am 11. November 2014 vom Grossen Gemeinderat zur Kenntnis genommen. Im Bericht wurde über den Koordinationsbedarf dieser Velo-Massnahmen, auf die Rahmenbedingungen „Raumentwicklungs-Wegweiser 2025, Überarbeitung Richtplan Verkehr 2015-2016“, „Temporegime 30/50 Ostermundigen“ und „Ausbau Bolligenstrasse“ informiert. Da diese Planungen mit der Ausnahme „Ausbau Bolligenstrasse“ und Tram Bern - Ostermundigen im Rahmen der Ortplanungsrevision neu überdacht werden, wurde weitgehend auf die Umsetzung von Velo-Massnahmen verzichtet. Wie im Verwaltungsbericht 2019 informiert wurde, wurden infolge fehlender Personalressourcen keine Velo-Sofortmassnahmen umgesetzt.

### Frage 2:

Welche dieser Massnahmen waren kleine Massnahmen die zusätzlich zum normalen Strassenunterhalt umgesetzt wurden?

Antwort:

Sofern aus Sicht der Fachplaner eine Verbesserung sinnvoll ist, werden diese zusammen mit den Unterhaltsmassnahmen umgesetzt. Aufgrund des knappen Unterhaltsbudgets können aber nur die notwendigsten Unterhaltsarbeiten durchgeführt werden. Entlang der Unterdorfstrasse, Dammweg und Dennigkofenweg wurden kleine Massnahmen, unter anderem Markierungsarbeiten, für den Veloverkehr umgesetzt.

### Frage 3:

Welche Massnahmen wurden im Rahmen grösserer Sanierungen umgesetzt?

Antwort:

Bei grösseren Sanierungen / Umgestaltungen ist es zwingend notwendig, dass ein Projekt erarbeitet wird. In diesem wird unter anderem ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet, in dem mögliche Verbesserungsmassnahmen, auch für den Langsamverkehr aufzeigt werden. Aktuell sind solche Planungen an der Bernstrasse, beim Dennigkofenweg (ab Kreuzung Waldheimstrasse), der Poststrasse, dem Schwandiweg und der Unteren Zollgasse vorgesehen bzw. in Erarbeitung.

### Frage 4:

Welche Massnahmen wurden bis jetzt nicht umgesetzt und bis wann ist deren Umsetzung geplant?

Antwort:

Die im Bericht vom 11.11.2014 aufgeführten Lücken und Schwachstellen werden bei Projekten und bei Unterhaltsarbeiten berücksichtigt und sofern möglich verbessert. Ziel ist es, die Velorouten auf dem Gemeindegebiet auszuscheiden und mit den Haupttrouten der Stadt Bern, sowie den Planungen und Projekten der Regionalkonferenz zu verknüpfen. Im Jahr 2021 sind Planungen auf der Forelstrasse, dem Moosweg, der Unterdorfstrasse, der Obere Zollgasse bis Gemeindegrenze und der Waldheimstrasse vorgesehen.

**Frage 5:**

Wie weit ist die Gemeinde bezüglich dem Anschluss an die Velo Schnellstrassen der Hauptstadtregion?

Antwort:

Infolge fehlender Personalressourcen wurde das Projekt Velorouten in der letzten Legislatur nicht konkretisiert. Ziel ist es jedoch, dass die Planungen in Abstimmung mit der Regionalkonferenz und den Nachbargemeinden im 2021 abgeschlossen und anschliessend etappenweise umgesetzt wird.

**Frage 6:**

Wann wird das versprochene Konzept zur Verkehrsberuhigung endlich geliefert und bis wann soll es umgesetzt werden?

Antwort:

Das Projekt «Temporegime 30/50» wurde vom GGR am 07. Mai 2015 verabschiedet, aber nicht zur öffentlichen Mitwirkung freigegeben. Um einen haushälterischen Umgang mit materiellen und finanziellen Ressourcen zu gewährleisten, soll es in Koordination zum Tramprojekt realisiert werden. Die Verkehrszählungen und die Unfallstatistik der letzten Jahre zeigen keinen gesteigerten Handlungsbedarf. Die Verzögerung ist deshalb zwar nicht wünsch- aber verantwortbar.

**Frage 7:**

Welches Grundkonzept in der Gestaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen strebt der Gemeinderat an?

Antwort:

Für die Planungsarbeiten des Projekts „Temporegime 30/50“ sind im Finanzplan für das Jahr 2021 CHF 100'000.00 vorgesehen. Damit sollen flächendeckend die gesetzlich vorgeschriebenen Verkehrsingenieurgutachten der 30iger Zonen in Auftrag gegeben werden. Ab dem Jahr 2022 sind jährlich CHF 200'000.00 für die etappierten Umsetzungen aller definierten Zonen vorgesehen.

**Frage 8:**

Wann werden die zusätzlichen Messstellen zur Messung von Geschwindigkeitsüberschreitungen endlich realisiert?

Antwort:

Das Polizeiinspektorat führt neben den stationären Standorten regelmässige sogenannte „semistationäre Messungen“ durch. Dank diesen semistationären Geschwindigkeitskontrollen kann flexibler reagiert werden. Sämtliche Messstellen weisen keine erhöhten Werte auf und der Bau einer zusätzlichen stationären Hülle würde das inzwischen tiefe Tempo bei der Messstelle Rüti nicht weiter senken. Messungen haben gezeigt, dass auf dem Gemeindegebiet 85% der Autofahrer und Autofahrerinnen die signalisierte Geschwindigkeit einhalten.

**Frage 9:**

Wie ist der Stand zur Verbesserung der Erschliessung der eher abgelegenen Quartiere durch den öffentlichen Verkehr?

Antwort:

Im Leitsatz 5 der räumlichen Entwicklungsstrategie (RES) wurde dieses Anliegen aufgenommen. Der Leitsatz 5 hält fest, dass die Mobilität nachhaltig und ortsverträglich zu gestalten sei. Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung unter Einbezug aller Verkehrsmittel und der verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse aus Bevölkerung und Gewerbe ist zentral. Bahn und Tram stellen als Rückgrat der Mobilität und Siedlungsentwicklung dar. Das Busnetz soll die Fläche erschliessen und somit die Quartiere stärken. Dabei steht in einem ersten Schritt die Einführung der so genannten Buslinie „N“ (Breitenrain–Guisanplatz–Waldeck–Bahnhof Ostermundigen–Oberfeld) gemäss kantonaler Planungen im Vordergrund. Bei dieser Linie wird sich der Gemeinderat auch weiterhin dafür einsetzen, dass eine Anbindung an Deisswil vom Kanton ungesetzt wird.

Auf Grund des verzögerten Baubeginns des Trams und den dadurch umfangreichen Bauarbeiten beim Bahnhof, kann das Angebot aus betrieblichen Gründen allerdings erst nach Abschluss der Arbeiten den Betrieb aufnehmen. Im Hinblick auf dem Regionalen Angebotsbeschluss 2026 bis 2029 wird der Gemeinderat weitere Vorschläge zur Prüfung eingeben. Dabei steht unter anderem die Prüfung einer neuen Verbindung von Ostermundigen nach Ittigen/Papiermühle im Vordergrund (siehe Ausführungen im RES).

**Frage 10:**

Was gedenkt der Gemeinderat zu unternehmen, um Mobilitätsketten, d.h. die optimale Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln zum Transport von A nach B zu unterstützen?

Antwort:

Die verschiedenen Um- und Ausbauprojekte beim Bahnhof Ostermundigen, sowie die Zielsetzungen der RES sind die Grundlage, dass der heutige Bahnhof zu einer so genannten multimodalen Verkehrsdrehscheibe weiterentwickelt werden kann. Dabei kann sich Ostermundigen u.a. auf die Massnahmen des nationalen Agglomerationsprogramms abstützen (Bsp.: Mitfinanzierung für den Bau einer Velostation) oder die aktive Zusammenarbeit mit der SBB bei der Umsetzung des Ausbaus des Bahnhofs und der Realisierung einer zusätzlichen S-Bahnlinie. Gleichzeitig wird sich der Gemeinderat dafür einsetzen, dass das im RES festgehaltene Handlungsfeld von Fernverkehrshalten in Ostermundigen (Bsp.: Schnelle Berner Bahntangente) umgesetzt wird.

Auf der Basis dieses Verkehrsknotenpunktes, das auch zur Entlastung des Zentrums in Bern beitragen wird, sind Sharing-Angebote (Bsp.: Velo) vorgesehen, zusätzliche Buslinie (siehe Frage 9) und Kapazitätsausbauten von Abstellplätze für zweirädrige Mobilität beim Bahnhof, Bus- und Tramhaltestellen.

Für den Gemeinderat ist es zudem wichtig, dass die Umsteigebeziehungen am Bahnhof und wichtigen Bus- und Tramhaltestellen für alle Reisenden möglichst einfach und effizient sichergestellt werden kann.

In der Praxis zeigt sich, dass die Verbesserung der Mobilitätsketten und die unterschiedlichen Bedürfnisse an die Mobilität interkommunal betrachtet werden müssen. Nebst dem Leitsatz 5 der RES sind die Massnahmen mit den übergeordneten Planungen der Region und des Kantons abgestimmt. Dies erfolgt, wie bereits ausgeführt, über die Massnahmen des nationalen

Agglomerationsprogramms. Darin sind alle Verkehrsträger berücksichtigt, auch die Bedürfnisse für den Strassenverkehr.

**Frage 11:**

Welche Massnahmen hat der Gemeinderat geplant, um die Staus in den Stosszeiten zu reduzieren?

Antwort:

Die Verkehrserhebung im 2019 haben aufgezeigt, dass der durchschnittliche tägliche Verkehr im Vergleich zu 1996 abgenommen hat. Die Verkehrsmenge in den Spitzenstunden befindet sich auf dem Niveau von 1996 oder leicht darüber. Die Strasseninfrastruktur verfügt grundsätzlich über genügend Kapazität um diese Verkehrsmenge zu bewältigen. Bei konzentriertem Fussgängerverkehr aber auch aufgrund von Baustellen (Bärenhochhaus, TCS Gebäude usw.) kann es temporär zu Stausituationen kommen. Wenn das Tram realisiert ist, bekommt der Individualverkehr aufgrund des höheren Taktes des Trams mehr Kapazität. Mit dem Bau des Trams wird ein Verkehrsmanagement (Verkehrssteuerung mittels Lichtsignalanlagen) entlang der Bernstrasse eingeführt. Das Verkehrsmanagement hilft, den Individualverkehr stetiger und somit verträglicher abzuwickeln.

**Frage 12:**

Wie stellt der Gemeinderat sicher, dass in Zukunft bei Erlass von Überbauungsordnungen das Thema Mobilität adäquat abgehandelt wird?

Antwort:

Basis für die Mobilitätsplanung bei Überbauungsordnungen ist die RES, die auf die regionalen und kantonalen Verkehrsmodelle abstützt und sich an der Förderung der nachhaltigen Mobilität ausrichtet. Bei neuen Überbauungsordnungen sind das Nutzungsmass und die Nutzungsart des jeweiligen Vorhabens zu berücksichtigen. So gilt es zu differenzieren, ob es sich um Gewerbeflächen für Produktionsbetriebe (Bsp.: Möslis), Dienstleistungsbetriebe (Bsp.: Bahnhof) oder Wohnüberbauungen (Bsp.: zukünftige Wendeschleife) handelt. Zudem wird bei der Festsetzung der Anzahl Parkplätze pro Wohneinheit in Überbauungsordnungen immer die untersten Werte der Bandbreite der kantonalen Bauverordnung gewählt, oder – sofern möglich – noch tiefere Werte.


Grundsätzlich ist bei neuen ÜOs und für grosse Vorhaben (Bsp.: „Bären Tower“) ein Mobilitätskonzept zu erstellen.

Nebst den Fragestellungen zum zusätzlichen Verkehrsaufkommen der verschiedenen Mobilitätsträger, werden bei künftigen Planungen weitere für die Mobilität relevante Punkte, wie beispielsweise Ladestationen etc. berücksichtigt.

Gemeinderat Ostermundigen



Thomas Iten  
Präsident



Barbara Steudler  
Gemeindeschreiberin