

Bern

Berner Widerstand nach Bieler Vorbild

Autobahnausbau In der Region Bern bildet sich eine Bürgerbewegung gegen die Autobahnpläne des Bundes. Die Einflussmöglichkeiten der Stadt seien aber beschränkt, sagt der Berner Gemeinderat.

Bernhard Ott

«Verkehr ist wie Wasser», sagte Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamtes für Strassen (Astra), jüngst in einem Interview. Auf dem Flyer des Vereins Spurwechsel türmt sich dieses «Wasser» als gigantische Meereswoge aus Autos über der beinahe leeren Rasenfläche der Grossen Allmend in Bern. Wenn wir uns nicht wehren, so die implizite Botschaft der Fotomontage, wird die idyllische Wiese endgültig zerstört. Der Verein Spurwechsel will nun den Widerstand organisieren und hat für heute Abend zu einem Informationsanlass eingeladen. Der Verein ist aus der Mobilitätskonferenz entstanden, einem verkehrspolitischen Zusammenschluss rot-grüner Parteien und Organisationen sowie der GLP.

Kritik an «Spaghettiteller»

Im Vordergrund des Widerstands steht im Moment die Erweiterung des Anschlusses Wankdorf, der von Kritikern als «Spaghettiteller» bezeichnet wird. Das Grossprojekt ist der erste Schritt einer Reihe von Ausbauprojekten (siehe Text unten rechts). «Die Ausbaupläne des Astra haben grosse Auswirkungen für die Bevölkerung im Nordquartier», sagt Benjamin Zumbühl, Geschäftsführer des Vereins Spurwechsel. So fielen dem Projekt im Wankdorf etwa die Hälfte der Baumallee an der Bolligenstrasse sowie grosse Teile des Wäldchens zwischen Grosser Allmend und Schermenweg zum Opfer.

Zumbühl ist überzeugt, dass die Bewohner des Nordquartiers diese Ausbaupläne nicht einfach hinnehmen wollen. Der neue Verein soll ihnen als «Gefäss» zur Bildung einer Bürgerbewegung nach Bieler Vorbild dienen. Das Bieler Komitee «Westast so nicht» hat vor einigen Monaten eine vorläufige Sistierung des Autobahnausbaus in der Seeländer Metropole erreicht. «Der Widerstand in Biel ist beispielhaft für die ganze Schweiz», sagt Zumbühl.

Ist Ausbau noch nötig?

Die Ausbaupläne des Astra basieren auf den Wachstumsprognosen des Bundesamtes für Raumentwicklung. Dieses geht bis 2040 von einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs um 18 Prozent aus. Von solchen Prognosen lässt man sich beim Verein Spurwechsel aber nicht abschrecken. Momentan weise der Trend zwar nach oben, sagt Zumbühl. «Das Verkehrswachstum ist aber nicht einfach naturgegeben.» In der Stadt Bern hätten 57 Prozent der Haushalte kein Auto. Zudem seien knapp 46 Prozent aller Autofahrten kürzer als fünf Kilometer und könnten auch mit umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln bewältigt werden. «Wir setzen auf Verhaltensänderungen und die Digitalisierung», sagt Zumbühl. Letztere werde in den Verkehrsprognosen des Astra kaum berücksichtigt. Dabei gehe es nicht nur um selbstfahrende Autos, sondern auch um neue Arbeitsformen wie flexible Arbeitszeitmodelle oder Home-Office, die zu einer Reduzierung



Die autobahnseitigen Alleebäume der Bolligenstrasse sollen gefällt und neu angepflanzt werden. Foto: Franziska Rothenbühler

«Das Wachstum des Verkehrs ist nicht einfach naturgegeben.»

Benjamin Zumbühl
Geschäftsführer Spurwechsel und
Geschäftsleiter VCS-Sektion
Bern.

des Pendlerverkehrs führen würden. «Wenn man einfach neue Strassen baut, um den Wachstumsprognosen zu begegnen, wird man auch mehr Verkehr ernten», sagt Zumbühl.

Astra-Sprecher Thomas Rohrbach betont, dass die Erweiterung des Anschlusses Wankdorf «in enger Abstimmung mit Stadt und Kanton» ausgearbeitet worden sei. Dabei sei etwa eine Verbesserung für den Langsamver-

Bypass Bern-Ost und «Stadtreparatur»

In den Augen des Vereins Spurwechsel könnte allenfalls eines der Autobahnprojekte im Raum Bern Bestand haben: der Bypass Bern Ost. Es handelt sich um einen 2,7 Kilometer langen Tunnel zwischen Bern-Schosshalde und Saali. Der Bau des Tunnels würde einen Rückbau des heutigen Autobahn-Trassees durch die Wohnquartiere am Ostring und eine Neugestaltung des Freudenbergerplatzes ermöglichen. Der Verein Spurwechsel begrüsst diese «Stadtreparatur». Er geht dabei aber davon aus, dass der Bypass Ost auch ohne einen Kapazitätsausbau möglich ist. «Der Bypass Ost muss

kehr durch die Planung einer entsprechenden Brücke zwischen Grosser Allmend und Hinterem Schermen erreicht werden.

Zu den Auswirkungen der Digitalisierung will er sich nicht äussern. Er verweist aber auf eine vom Astra unterstützte ETH-Studie. Diese kommt unter anderem zum Schluss, dass beim Aufkommen automatisierter Fahrzeuge der Autobesitz pro Haushalt nur dann abnimmt, wenn diese für gepoolte Taxidienste eingesetzt werden. Kann man selbstfahrende Autos ab Stange kaufen, dürfte der Autobesitz aber kaum zurückgehen.

Einsprachen bald möglich

Wie eng die Abstimmung zwischen Astra und Stadt Bern bei der Erweiterung des Anschlusses Wankdorf tatsächlich ist, bleibt offen. Der Gemeinderat werde seine Haltung erst nächstes Jahr im Plangenehmigungsverfahren festlegen, sagt Gemeinderätin Ursula Wyss (SP)

so geplant werden, dass er ohne die Erweiterung des Anschlusses Wankdorf funktioniert», sagt Benjamin Zumbühl vom Verein Spurwechsel.

Astra-Sprecher Thomas Rohrbach widerspricht dieser Sichtweise: «Um die volle Wirkung des Bypass Ost zu ermöglichen, ist eine Anpassung im Wankdorf zentral.» Die Anpassung ans bestehende Strassennetz sei notwendig, weil der Autobahnausbau in Agglomerationen nie dem Transitverkehr diene, sondern «immer» dem hausgemachten Verkehr mit Start- und Zielort in der Region, sagt Rohrbach. (bob)

auf Anfrage. Er setze sich zwar für den Erhalt der Grossen Allmend und der «historischen Bolligenallee» ein, sagt Wyss. Sie hält zugleich aber auch fest, dass die Einflussmöglichkeiten der Stadt grundsätzlich beschränkt seien. Im Hinblick auf die Verbesserungen für den Langsamverkehr sei der Gemeinderat auch bereit, «gewisse Eingriffe in Kauf zu nehmen».

Schutz vor der Verkehrswelle

Wyss ist trotzdem zuversichtlich, dass die Stadt der anbrausenden Verkehrswelle nicht ungeschützt ausgeliefert sein wird. Sie weist in diesem Zusammenhang auf die Dosierung des Verkehrs durch Ampelsteuerung und die Planung von sogenannten «Mobilitäts-Hubs» hin. Die Regional-konferenz Bern-Mittelland will nächstes Jahr eine entsprechende Studie in Auftrag geben, die das Potenzial für solche Hubs aufzeigen soll, sagt Martin Moser, Bereichsleiter Verkehr. Mög-

Der Autobahnausbau im Norden Berns

Im Rahmen der «Engpassbeseitigung» plant das Astra im Norden Berns diverse Autobahnausbauten:

— Das Plangenehmigungsverfahren für die Erweiterung des Anschlusses Wankdorf (siehe Haupttext) startet nächstes Jahr. Das Astra rechnet mit ersten Bauarbeiten im Jahr 2024.

— Kernstück der «Engpassbeseitigung Bern-Nord» ist der Ausbau der Grauholzautobahn von heute sechs auf acht Spuren. Die Realisierung könnte ab 2027 erfolgen. In einer späteren Phase ab 2030 soll der Abschnitt zwischen Schönbühl und Kirchberg von vier

«Der Gemeinderat ist jedoch bereit, gewisse Eingriffe in Kauf zu nehmen.»

Ursula Wyss (SP)
Bernere Gemeinderätin und
Vorsteherin der Direktion für
Verkehr, Tiefbau und Stadtgrün.

liche Orte für einen Hub seien etwa das Neufeld oder eben das Wankdorf, wo vom Auto auf ein anderes Verkehrsmittel umgestiegen werden könne. Wie viele Hubs im Raum Bern es künftig geben könnte, wird erst die Studie zeigen, sagt Moser. Für Wyss liegen Mobilitäts-Hubs möglichst nahe bei den Autobahnan-schlüssen. «Sie ermöglichen eine ideale Verknüpfung von Strasse und Schiene», sagt Wyss.

Die Formel E hat ein politisches Nachspiel

Grossanlass Das Rennen vom vergangenen Wochenende wird im Berner Stadtrat erneut zum Thema.

Die Formel-E-Boliden lassen zwar keine Abgaswolke hinter sich zurück. Dafür hat die Wettfahrt ein politisches Nachspiel: Im Berner Stadtrat wurden dazu gestern zwei Interpellationen eingereicht.

Das Formel-E-Rennen habe zum Teil Wut, Verunsicherung und viele Fragen ausgelöst, schreibt Luzius Theiler (GaP), einer der Interpellanten. Theiler will etwa wissen, ob es bei der Bewilligung des Rennens mit rechten Dingen zugegangen sei und ob der Quartierverein früher hätte miteinbezogen werden können.

«Uns ist wichtig, dass man die Sache aufarbeitet und sich die Öffentlichkeit eine Meinung bilden kann», sagt SP-Fraktionschefin Marieke Kruit. Die zweite Interpellation stammt von ihrer Partei und stellt unter anderem die Frage nach den Abmachungen, welche die Organisatoren nicht eingehalten hätten. Stadtpräsident Alec von Graffenried (GFL) hatte bereits vor dem Rennen seine Enttäuschung darüber ausgedrückt, dass die Veranstalter nicht alle Auflagen erfüllt hätten.

Ebenfalls vor dem Event forderten mehrere linke Politiker, dass die Erstaustragung der Formel E auch die letzte werde. Eine Wiederholung hat der Gemeinderat nicht ausgeschlossen. Gestern wurde jedoch bekannt, dass der Gemeindevorstand von St. Moritz dem Rennen «Asyl bieten» wolle.

Die Interpellanten hatten ihre Vorstösse für dringlich erklären wollen, diesem Antrag wurde jedoch nicht stattgegeben. Ohne Dringlichkeit bestehe die Gefahr, dass in einem Jahr einmal ein Bericht komme, wenn es keinen mehr interessiere, befürchtete Luzius Theiler.

Stadtpräsident von Graffenried bereitet sich unterdessen auf eine Aussprache mit den Direktbetroffenen vor. Per Mail sind Bewohner des Obstbergs zu einem «Debriefing» im Erlacherhof geladen worden, das am Montag stattfinden soll. Anliegen der Veranstaltung sei ein offener Austausch und das Entgegennehmen von Rückmeldungen zum Event, teilt die Stadt auf Anfrage mit. (mck)

Zustimmung zu «Lex Hess»

Stadt Bern Der Berner Stadtrat erwägt, eine «Lex Hess» ins Geschäftsreglement einzubauen. Sie soll sicherstellen, dass nur Stadtratsmitglieder mit breiter Akzeptanz ins Ratspräsidium gewählt werden. Mit 39 zu 7 Stimmen stellte sich der Stadtrat gestern hinter einen Antrag der SP/Juso- und der GB/JA-Fraktion. Die SVP-Fraktion hatte Erich Hess im Januar als zweiten Vizepräsidenten vorgeschlagen. Das Parlament wählte stattdessen den gemässigten SVP-Mann Kurt Rüeeggger. Die Ratsmehrheit konnte Hess also fürs Erste den Weg ins Präsidium versperren. SP/Juso und GB/JA gehen das Thema nun aber grundsätzlich an Für die Wahl des Präsidiums soll das qualifizierte Mehr nötig sein. (sda)