Markus Heinzer (Präsident Verein Spurwechsel) und Michael Sutter (Präsident Pro Velo Bern) besichtigen die heutige Strassenwüste im Wankdorf.

# AUTOS FIRST, VELOS LAST: SO NICHT!

**Rund um Bern will der Bund die Autobahn bis 2040 durchgehend auf sechs, im Grauholz sogar auf acht Spuren verbreitern! Der Wankdorf-Anschluss ist ein perfektes Beispiel für verkehrte Prioritäten in der Strassenplanung: Zuerst mehr Platz fürs Auto, und am Schluss ein Velo-Designerbrüggli hoch über alles drüber zeichnen. Der Verein Spurwechsel baut eine breite Bewegung gegen diese aus der Zeit gefallene Autobahn-Verbreiterung auf.**

Die durchgehende Autobahn-Verbreiterung (Faktor 1.5) wird uns statt als Mega-Gesamtprojekt in Häppchen serviert: Am 1. Juli gab der Bundesrat grünes Licht für den Ausbau des Wankdorf-Anschlusses und für die sechs statt vier Spuren zwischen Schönbühl und Kirchberg. Der Acht-Spur-Ausbau im Grauholz wird bereits detailliert geplant. Der Bypass-Ost – ein sechs-spuriger Tunnel zur Umfahrung des Ostrings – ist in der Pipeline.

Dieses Autobahn-Ausbau-Festival rund um Bern fühlt sich an wie aus einer anderen Zeit: Bis 2040 muss die Schweiz bereits über 60 % ihres $CO_2$-Ausstosses reduziert haben. Dazu hat sie sich im Pariser Klima-Abkommen verpflichtet. Dass dies nur mit weniger Autoverkehr geht, liegt auf der Hand. Mehr Strasse bewirkt aber das Gegenteil. Mit dem Autobahn-Ausbau und der Beseitigung sogenannter Engpässe würden wir den Autos den roten Teppich auslegen. Nur wenn jene, die mehr $CO_2$ produzieren, künftig auch mehr eingeschränkt werden, sprechen wir von Klimagerechtigkeit. Aber sicher nicht, wenn öffentliche Milliarden-Investitionen klimaschädigendes Verhalten animieren und belohnen. Dass heute zu Stosszeiten Stau entsteht, heisst: die maximale Kapazität ist erreicht. Sucht Alternativen!

Bevölkerungswachstum führe automatisch zu mehr Autoverkehr. Dies wollen uns die Modell-Theoretiker_innen im Bundesamt für Strassen (ASTRA) und bei der kantonalen Verkehrsdirektion weismachen. Dabei sollten uns doch solche Prognosen hellhörig machen und motivieren, durch geeignete politische Massnahmen diesen Automatismus zu verhindern. Der Autoverkehr darf ganz einfach nicht mehr wachsen! Auch nicht in einer fiktiven Elektro-Variante.

Raumplanung muss dafür sorgen, dass die Menschen nicht zu weit von ihrem Arbeitsplatz entfernt wohnen und den Arbeitsweg mit dem Velo zurücklegen können. Und Firmen sollen mehr Home-Office zulassen. Es ist eine komplexe Aufgabe, das prognostizierte Verkehrswachstum zu stoppen. Ihm mit breiteren Strassen einfach mehr Platz zu schaffen, können wir uns nicht mehr leisten. Wahrscheinlich braucht es auch eine Umstrukturierung beim Bund. Denn das Bundesamt für Strassen ASTRA sieht sich als Türöffner für den «individuellen Strassenverkehr». Nötig wäre ein umfassendes Mobilitätsverständnis und der Wille, die Mobilität zu steuern.

## VELO-BRÜGGLI ALS FEIGENBLATT

Der Autobahn-Anschluss im Wankdorf ist als Herzstück dieser Verbreiterungs-Fantasie konzipiert. Er soll zu einer veritablen Auto-Drehscheibe ausgebaut werden. Unter dem Vorwand der «Entflechtung» will das ASTRA eine neue Strasse bauen, die direkt von der Autobahn ins Expo-Gelände führt. Um die ab der Autobahn fahrenden Autos zu «dosieren», also gezielt zu stauen, will man mehr Strassenraum und längere Abfahrts-Rampen mit Lichtsignalen bauen. Denn die Horrorvorstellung der Autobahn-Schutzpatrone ist ein «Rückstau» auf die Autobahn. Aber auch die neuen Stauräume werden einmal voll sein, und dann müssen wir

FOTO: BEN ZUMBÜHL

damit rechnen, dass die Schleusen Richtung Stadt geöffnet werden.
Das Wankdorf-Anschluss-Projekt ist ein perfektes Beispiel für verkehrte Prioritäten in der Strassenplanung: Auf der attraktiven Fläche im Erdgeschoss sind neue runde Strassenbrücken und Abfahrten geplant. Und weil auch die ASTRA-Planer_innen gemerkt haben, dass sich heute Strassenprojekte ohne Velo-Lösung nur noch schlecht verkaufen, erhielten diverse Planungsbüros den Auftrag, über all den Schlamassel hinweg eine «Langsamverkehrsbrücke» zu entwerfen. Unsere Analyse hat ergeben: Diese Brücke wird den Velo-Verkehr tatsächlich verlangsamen! Um den geplanten Autobahn-Anschluss zu überwinden, müssten wir mit dem Velo über zehn Höhenmeter bergauf fahren. Das ist wie die Höhe von vier Stockwerken eines Wohnhauses. Dazu soll ein Teil der Brücke wie ein «Kehrtunnel» im Kreis verlaufen. Immerhin könnten wir später das Brüggli mit Kindern besuchen, um in luftiger Höhe ein gigantisches Beton-Bauwerk und eine Verkehrsform aus einer vergangenen Epoche zu bestaunen.

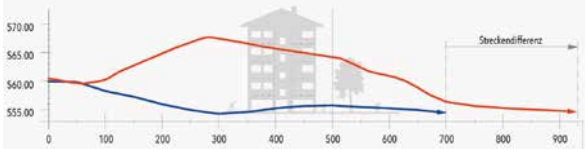
### GRÜNE WELLE FÜR VELOS: SCHÖN WÄRS!

Die Autobahn-Planer_innen haben uns versichert: Velos könnten jederzeit auch «untendurch» entlang des Schermenwegs fahren. Einmal haben sie uns dort gar eine grüne Welle für die Velos versprochen. Wie oft müsste die grüne Welle für Velos ausgesetzt werden, weil ein Rückstau auf die Autobahn droht? Denn es ist leider bis heute undenkbar, dies um der Velos willen zu riskieren. Die Prioritäten sind klar und verkehrt. Weiterhin hat leider mehr Rechte, wer schwerer, teurer und klimaschädlicher unterwegs ist. Michael Sutter, Präsident von Pro Velo Bern, sagt dazu: «Wir sehen hier exemplarisch, wie Verkehr immer noch geplant wird: Autos first, Velos last. Aber das können wir als Gesellschaft heute nicht mehr akzeptieren.»

### ES IST ZEIT, DIE SPUR ZU WECHSELN!

Das Aufkommen von E-Bikes macht auch längere Pendlerstrecken attraktiv. Diesen Umstieg sollten wir fördern. Dazu muss jeder Kreuzungsknoten zuerst aus Velo-Sicht optimiert und entknotet werden. Erst an zweiter Stelle sollen die Verbesserungen für den restlichen, unvermeidlichen Wirtschafts- und Autoverkehr stehen.
Parteien von links bis in die Mitte haben zusammen mit Pro Velo, VCS, Fussverkehr Schweiz und weiteren Organisationen unseren Verein «Spurwechsel» gegründet. Wir schauen genau hin und wollen aufklären, aufrütteln und den schädlichen Autobahn-Ausbau verhindern. Wir engagieren uns auf allen Ebenen. Je mehr wir sind, umso mehr Gewicht wird unsere Sicht bekommen. Informiere dich auf spurwechselbern.ch und werde noch heute Mitglied in unserer Bewegung! ■

Markus Heinzer, Präsident Verein Spurwechsel, Vorstand Pro Velo Bern




Kein Wunder, dass keine Velos zu sehen sind: Wer auf dem geplanten Velo-Brüggli den Autobahn-Schlamassel queren will, braucht stramme Waden.

FOTO: ZVG

# VELOANLIEGEN AUF DIE VORRANGROUTE

**Der Regierungsrat hat im Mai den Sachplan Veloverkehr von 2014 angepasst. Eine wesentliche Neuerung ist die Idee der Vorrangrouten. In Sachen Verbindlichkeit und Verve gibt es noch Luft nach oben.**

rmü. Die Anpassung des Sachplans geschah nach einer breiten Mitwirkung, bei der Pro Velo Kanton Bern in Zusammenarbeit mit den Regionalverbänden zahlreiche Eingaben gemacht hat.
Freudig begrüsst hat Pro Velo die Idee der Vorrangrouten und die dafür definierten Korridore. Diese Vorrangrouten sollen schnell, sicher und direkt von der Agglomeration ins Zentrum führen.

### GEBAUTES WIRD AUCH GEBRAUCHT

Noch besser wäre es, wenn ein Netz von Vorrangrouten von Zentrum zu Zentrum den Kanton überspannen würde. Pro Velo blitzte bei Versuchen ab, diese Korridore zu verlängern oder zu vermehren. Oder – wie im Fall zwischen Münchenbuchsee und Lyss – die Lücke zu schliessen und eine durchgehende Vorrangroute von Bern nach Biel ins Auge zu fassen. Der Kanton argumentiert mit seinen sicherlich sehr sorgfältig gemachten Potenzialanalysen. Die Erfahrung zeigt aber auch, dass Veloverkehr-Potenziale immer wieder unterschätzt werden. Die Autobahnen zeigen schliesslich: Was gebaut wird, wird auch gebraucht. Aber wichtiger als ein lückenloses Netz, das sich nicht konkretisiert, ist ohnehin der Wille, mit der Umsetzung vorwärts zu machen. Wenn auch diesbezüglich von Pro Velo vergeblich Termine und Ziele gefordert wurden, so geben erste Signale Hoffnung: Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland ist dran.

### NETZLÜCKEN HALTEN «EXTREM STARK» VOM VELOFAHREN AB!

Pro Velo führte beispielsweise an, dass die Veloinfrastruktur auf der Strecke Münsingen – Trimstein ungenügend ist: Die Fahrbahn ist schmal, weist eine Steigung und eine unübersichtliche Bahnunterführung auf. Da es keine Alternativ-Route gibt, wird die Strecke als Pendelverbindung Münsingen – Worb und intensiv als Schulweg benutzt. Diese Eingabe wurde nicht berücksichtigt: «Das Ausweisen von qualitativen Netzlücken ist nur für Streckenabschnitte vorgesehen, welche extrem stark von der Velonutzung abhalten.» Was bedeutet wohl extrem stark? Solche Angstorte sind ein wichtiger Grund dafür, das Velo zuhause zu lassen. Deswegen müssen sie inventarisiert und angepackt werden.
Zu dieser zögerlichen Haltung passt, dass die verwendete Terminologie «soweit technisch machbar», «verhältnismässig», etc. entgegen den Forderungen von Pro Velo nur teilweise angepasst wurde und nach wie vor grossen Handlungsspielraum offen lässt.
Zu den guten Neuigkeiten gehört, dass das Tiefbauamt des Kantons die Signalisation der lokalen Velolandrouten übernimmt, und so eine hohe Qualität und Einheitlichkeit garantiert.
Auch freut sich Pro Velo zum Beispiel über die Anpassung der Route 94 zwischen Zäziwil und Bowil. Diese wird von der Kantonsstrasse (11 800 Fahrzeuge pro Tag) ins grüne Idyll auf der anderen Seite der Bahnlinie verlegt.
Fazit: Wenn der Sachplan auch wichtige Schritte macht, so sind die Veloanliegen noch nicht auf der Vorrangroute unterwegs. Lasst uns das mit Enthusiasmus, klaren Bekenntnissen und Biss schnell ändern! ■