

AUTOBAHNSCHNEISEN ZU PAUSENPLÄTZEN!

BEITRAG DER JUNGEN ALTERNATIVE JA! ZUM IDEENWETTBEWERB ANSCHLUSS WANKDORF

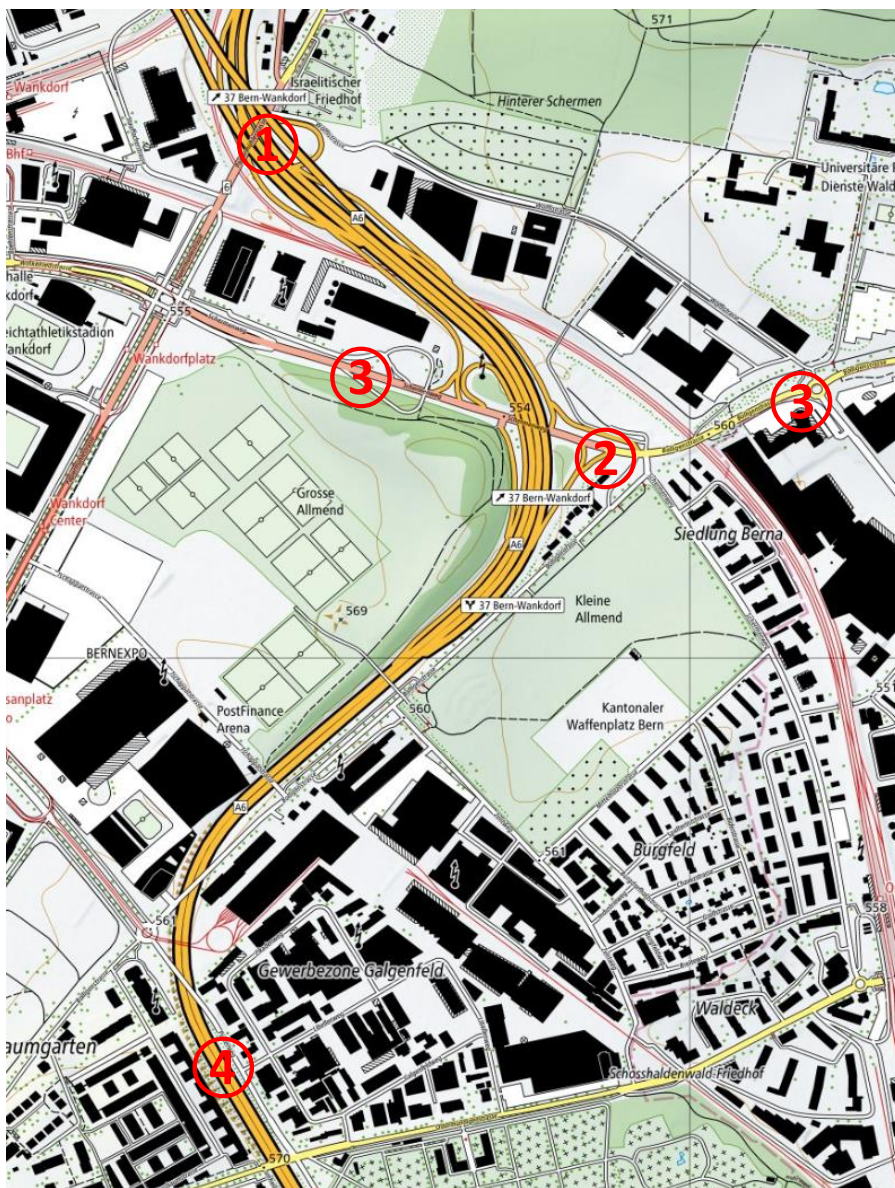
Wie zu erwarten war ist das mit viel Geld erarbeitete Ausführungsprojekt des Astra für den Anschlusses Wankdorf ein MIV-Projekt aus den Tiefen des letzten Jahrhunderts, welches den heutigen Anforderungen – seien es jenen an den Verkehr im urbanen Raum oder an die Nachhaltigkeit im übergeordneten Sinne – in keiner Weise gerecht wird. Die vorprogrammierte Generierung von Mehrverkehr und die Rodung zahlreicher Bäume, denen im städtischen Raum eine besonders wichtige Rolle zukommt, zeugen von einer bemerkenswerten Ignoranz gegenüber der Klima- und Biodiversitätskrise, die umso stossender ist, als dass das Astra als Bundesbehörde eigentlich den Nachhaltigkeitszielen der Schweiz verpflichtet wäre. Doch selbst aus der komplett unkritischen nachfrageorientierten Sicht, welche das Astra ebenso konsequent wie gedankenlos verfolgt, muss die Sinnhaftigkeit des Projektes infrage gestellt werden: So weisen die jüngst veröffentlichten „Verkehrsperspektiven 2050“ des Bundes auf ein deutlich geringeres Wachstum des MIV hin, als es der Erarbeitung des Wankdorf-Projektes zugrunde lag. Auch die städtebaulichen Möglichkeiten, die sich mit dem Projekt unmittelbar südlich des Anschlusses eröffnen würden (insbesondere die Schliessung der Schneise zwischen Bern und Ostermundigen und die Verbindung der Allmenden durch eine Überdachung der Autobahn), bleiben gänzlich ungenutzt.

Der vorliegende Beitrag der JA! zum Ideenwettbewerb des Vereins Spurwechsel soll ein Input sein, wie das Projekt Anschluss Wankdorf den Bedürfnissen der Stadt gerecht werden könnte. Hinsichtlich der Tatsache, dass laut Zahlen des Astra 81% des Verkehrs auf dem betreffenden Autobahnabschnitt Quellverkehr aus bzw. Zielverkehr nach Bern und der unmittelbaren Agglomeration sind, ist diese Perspektive mehr als gerechtfertigt.

Anders als das Ausführungsprojekt des Astra verfolgt unser Input eine zeitgemässe nachfrageorientierte Verkehrspolitik. Somit hat er nicht den Anspruch, die Wartezeiten des MIV zu den Spitzenzeiten zu verkürzen; solange die externen Kosten des MIV – auch und insbesondere jene, die der Pendelverkehr in den städtischen Gebieten verursacht – nicht in vollem Umfang internalisiert sind, ist Stau grundsätzlich als zu begrüssende verkehrslenkende Massnahme zu verstehen.

Entsprechend den beschriebenen Grundsätzen sieht unser Vorschlag im Kern eine Massnahme vor, die eigentlich gar keine ist, nämlich den Verzicht auf jeglichen Ausbau des Anschlusses Wankdorf, seien es zusätzliche Spuren oder Aus- und Einfahrtsrampen. Im Gegenteil soll der bestehende Halbanchluss an der Papiermühlestrasse aufgehoben werden, da dieser ein Einfallstor für den MIV aus dem Norden und Osten nach Bern darstellt und zu den Stosszeiten Linien des öffentlichen Verkehrs behindert (1). Der Schermenweg ist unterhalb der Autobahn mit grosszügigen Velospuren und Trottoirs auszustatten (letzteres besonders allmendseitig als wichtige Fussverkehrsverbindung zwischen Wankdorf und Ostermundigen). Die Grünphasen für den Fuss- und Veloverkehr sind grosszügig zu bemessen. Die Querungsmöglichkeiten an der Kreuzung Schermenweg/Bolligenstrasse sind für den Veloverkehr deutlich zu verbessern, die Grünen Wellen auf dem Schermenweg auf ihn abzustimmen (2).

Die ausgebauten Zufahrtsstrecken im Westen (Wankdorfkreisel) und im Osten (Bolligenstrasse Nord) können dank ihrer grosszügigen Dimensionierung zu den Stosszeiten problemlos als Stauraum für den MIV dienen, bis sich das Stauproblem durch die hoffentlich baldige Einführung eines dynamischen Roadpricings entschärft hat. Allerdings sind auf der Bolligenstrasse und auf dem Schermenweg zusätzliche Massnahmen zu treffen, damit der ÖV und der Veloverkehr nicht durch im Stau stehende Autos behindert werden. Dazu ist besonders die Busspur, die im Rahmen des Ausbauprojekts Bolligenstrasse Nord stadteinwärts realisiert wird, bis zur Kreuzung Schermenweg zu verlängern (3). Südlich des Anschlusses sieht unser Vorschlag mit der Überdeckung der Autobahn eine primär städtebauliche Massnahme vor. Sie soll mindestens bis zur Ostermundigenstrasse realisiert werden, damit dort vor dem Schulprovisorium Nussbaumstrasse der dringend benötigte Pausenraum geschaffen werden kann (4). Die gesamte Überdeckung ist zu begrünen und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.



- ① Aufhebung Halbanschluss Papiermühlestrasse
- ② Velo- und fussverkehrsfreundliche Unterführung Schermenweg und Kreuzung mit Bolligenstrasse
- ③ Flankierende Massnahmen auf Zufahrtsstrassen für Veloverkehr und ÖV
- ④ Überdeckung mit Pausenplatz und Begrünung