

«Mehr Beton und mehr Spuren können nicht die Lösung sein»

Streit um Autobahnen bei Bern Die Stadt Bern ist gegen den A1-Ausbau am Grauholz, aber für das Projekt im Wankdorf. Ein Widerspruch? Verkehrsdirektorin Marieke Kruit nimmt Stellung.

Simon Wälti

Frau Kruit, der Gemeinderat der Stadt Bern stellt sich gegen den Ausbau der Autobahn A1 auf acht Spuren. Das Projekt liegt aber gar nicht auf Stadtboden. Inwiefern sind die Interessen der Stadt überhaupt tangiert?

Angesichts des spürbaren Klimawandels müssen wir bei allen Autobahnprojekten sehr kritisch sein und genau und differenziert hinschauen. Beim Spurausbau Grauholz handelt es sich um eine reine Kapazitätserweiterung, die den ganzen Grossraum Bern und damit auch die Stadt Bern belastet – sowohl durch mehr Verkehr wie auch durch mehr Emissionen.

Das Bundesamt für Strassen (Astra) argumentiert: Wenn es Staus gibt auf der Autobahn, führt dies zu Ausweichverkehr, der auch zu CO₂ und Lärm führt.

Die Vergangenheit zeigt, dass bei einem Ausbau auch mehr Verkehr entsteht. Das Problem der Staus wird vielleicht kurzfristig gelöst, es kommt aber wieder. Oder der Stau entsteht an einem anderen Ort. Ich bin überzeugt, dass wir den Teufelskreis Kapazitätserweiterung gleich Verkehrswachstum durchbrechen müssen. Wir müssen uns wegen des Klimawandels Gedanken über die Alternativen machen. Stichwörter sind Verkehrsmanagement, Temporeduktionen oder Dosierungssysteme.

Das Auto ist für viele Pendlerinnen und Pendler das Fortbewegungsmittel ihrer Wahl. Wie wollen Sie erreichen, dass diese in Zukunft auf das Auto verzichten?

Das Auto ist für viele ein bequemes Verkehrsmittel, weil sie vor der Haustür einsteigen und direkt bis zum Zielort fahren können. Wir müssen beim ÖV deshalb primär Lösungen für die erste und letzte Meile finden. Wir müssen das ÖV-Angebot mit anderen Verkehrsmitteln, zum Beispiel Sharing-Angeboten, vernetzen und so attraktiver machen. Dann werden auch mehr Menschen freiwillig umsteigen.



Für Gemeinderätin Marieke Kruit (SP) wird ein Ausbau der A1 am Grauholz nur mehr Verkehr generieren. Foto: Adrian Moser

Von bürgerlicher Seite heisst es, der Widerstand der Stadt Bern gegen den Autoverkehr sei reine Ideologie. Was antworten Sie auf diesen Vorwurf?

Die gegenseitigen Ideologievorwürfe bringen uns nicht wirklich weiter. Man könnte ja umgekehrt auch sagen, dass es ideologisch ist, wenn man glaubt, mit einem dauerhaften Ausbau die Verkehrsprobleme längerfristig lösen zu können. Wir müssen die

«Grundsätzlich muss in der heutigen Zeit jedes Bauprojekt bei Autobahnen kritisch hinterfragt werden.»

Alternativen vorantreiben, den Verkehr möglichst vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich machen. Dafür müssen wir in der Region gemeinsam vorgehen.

Als Verkehrsministerin ist SP-Bundesrätin Simonetta Sommaruga die oberste «Strassenbauerin». Haben Sie schon bei Ihrer Parteikollegin angeklopft?

Wir sind in Kontakt mit dem Bundesamt für Strassen (Astra). Wir tauschen uns auf dieser Ebene aus, sind uns aber der zum Teil unterschiedlichen Sichtweisen bewusst.

Sie könnten eine Stufe höher gehen, weil Sie dort vielleicht mehr Verständnis für die Anliegen der Stadt Bern erwarten. Im Moment sind wir mit dem Astra in einem konstruktiv-kritischen Dialog.

Sie haben sich aber darüber beklagt, dass das Baugesuch für die Grauholz-Autobahn zu Beginn der Herbstferien publiziert wurde.

Es handelt sich um ein komplexes Infrastrukturprojekt mit sehr vielen Unterlagen. Für die Stadt Bern mit ihrer professionellen

Verwaltung war es kein Problem, während der Ferienzeit eine gut begründete Einsprache einzureichen. Das haben wir auch getan. Aber gerade Nichtregierungsorganisationen und Private verfügen nicht über solche Ressourcen wie die Stadt. Ein anderer Zeitpunkt wäre darum wünschenswert gewesen.

Bei einem anderen Strassenbauprojekt, dem Anschluss Wankdorf, hat die Stadt Bern nicht grundsätzlich opponiert. Das ist doch ein Widerspruch?

Grundsätzlich muss in der heutigen Zeit jedes Bauprojekt bei Autobahnen kritisch hinterfragt werden. Das Projekt Wankdorf hat allerdings einen anderen Charakter. Es ist kein reiner Kapazitätserweiterung wie beim Grauholz. Wir können den Autoverkehr damit überhaupt erst dosieren und schaffen mehr Sicherheit für Velofahrer und Fussgängerinnen. Für den Langsamverkehr besteht dort dringender Handlungsbedarf. Es kommt immer wieder zu Unfällen.

Von privater Seite kam die Idee einer Überdachung zwischen der Grossen und der Kleinen Allmend auf. Was sagen Sie dazu?

Überdachungen bieten Potenzial im städtischen Umfeld. Beim Bypass Bern Ost ist das ja auch geplant. Ob das beim Wankdorf auch machbar wäre, muss aber das Astra beurteilen. Man darf einfach nicht ausser Acht lassen, dass es sich auch bei einer Überdachung um einen massiven Eingriff in die Landschaft handeln würde.

Wäre eine breitere Verbindung als nur eine Brücke für Fussgänger und Velofahrende für die Stadt nicht wünschenswert? Das Astra müsste prüfen, welche positiven oder auch negativen Effekte eine solche Überdachung hätte.

Das Bundesamt hat weitere Autobahnprojekte in der Pipeline. Etwa den Bypass, einen Tunnel für die A6.

Der Bypass Bern Ost bietet für die Stadt Bern die Chance, eine

Bausünde von früher endlich zu korrigieren, und ist darum in unserem Sinn. Das Quartier ist zerschnitten von der Autobahn, eine Stadtreparatur bringt auch viel in Sachen Verkehrsberuhigung im Ostring. Der Gemeinderat begleitet das Projekt konstruktiv.

Beim Autobahnabschnitt Weyermannshaus-Wankdorf tritt der Kanton die Auffassung, man solle es vor einem Ausbau mit einem Verkehrsmanagement versuchen. Ist das auch die Haltung der Stadt?

Bevor man vom Ausbau spricht, ist es wichtig, dass Alternativen geprüft werden. Mehr Beton und mehr Spuren können nicht die Lösung sein.

Der Regierungsrat bringt die Idee ins Spiel, eine «Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur» entlang des Felsenauviadukts zu prüfen, mit anderen Worten: eine neue Velobrücke über die Aare.

Zusätzliche Veloinfrastruktur ist nie falsch und das A und O, wenn Leute zum Umsteigen bewegt werden sollen. Aber wenn man vom Breitenrain in die Länggasse fahren möchte, so ist der Weg über die Lorrainebrücke natürlich kürzer.

Die Stadt Bern hat ja eigene Pläne für eine Velobrücke zwischen Innerer Enge und Wyler. Wie lautet dort die korrekte Bezeichnung? Sistiert oder beerdigt?

(lacht) Beerdigt ist das Projekt sicher nicht. Wir mussten aber aufgrund finanzieller Überlegungen Priorisierungen vornehmen. Am besten trifft es: zurückgestellt. Wir treiben aber den Ausbau der Veloinfrastruktur weiter voran. Letzten Donnerstag etwa hat der Stadtrat den Kredit für die neue Veloroute Bern-Brünnen bewilligt. Manchmal kann mit kleinen Massnahmen wie Markierungen sehr viel erreicht werden, auch für die Sicherheit. Ein Beispiel ist die Verbreiterung des Velostreifens auf der Kirchenfeldstrasse. Zusätzlich wollen wir bei den Veloparkplätzen stark ausbauen. Ende November wird über die Velostation Welle 7 abgestimmt.

Bund bietet Velobrücke entlang des Autobahnviadukts an

Stadt Bern Eine Verbindung entlang des Viadukts könne «keine Ersatzlösung» für die geplante Velobrücke sein, sagt die Stadt Bern.

Das Projekt einer Velobrücke zwischen dem Berner Nordquartier und der Länggasse ist eine Art Untoter der Berner Stadtpolitik. Seit der ersten Machbarkeitsstudie sind mit Variantenstudien und Abklärungen gegen zwanzig Jahre vergangen. Zurzeit ist eine Realisierung aufgrund der klammen Stadtfinanzen «auf die Zeit nach 2028 verschoben», wie die städtische Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün auf Anfrage mitteilt. Die Brücke sei aber «nicht grundsätzlich infrage gestellt».

Nun bringt das Bundesamt für Strassen (Astra) eine überraschende Variante ins Spiel. Es hat Stadt und Kanton Bern «verbindlich angeboten», im Rahmen der Engpassbeseitigung im Abschnitt Wankdorf-Weyermannshaus ab 2040 eine Veloverbindung «umfassend zu prüfen», wie Astra-Sprecher Thomas Rohrbach auf Anfrage sagt.

Wo diese genau durchzuführen wird und wie sie baulich ausgestaltet sein könnte, sei heute aber noch «völlig offen», hält Rohrbach fest. So ist zurzeit ungeklärt, ob die Brücke unter oder

So ist zurzeit ungeklärt, ob die Brücke unter oder neben dem Viadukt errichtet werden könnte.

neben dem Viadukt errichtet werden könnte. Auch geht Rohrbach nicht weiter auf die Frage ein, ob dabei der Bau eines zweiten Viadukts nötig sein wird, wie er bereits vor Jahren einmal diskutiert wurde.

Kanton zeigt Interesse

Zumindest beim Kanton Bern stösst das Angebot auf Interesse. Der Regierungsrat hat in seiner befürwortenden Stellungnahme zur Engpassbeseitigung auf dem Autobahnabschnitt sogar gefordert, dass der Bund dereinst eine «Verbesserung der Veloinfras-

struktur» prüfe, wie aus der Antwort auf einen Vorstoss von Grossrat Bruno Vanoni (Grüne) hervorgeht. Dies könnte zum Beispiel eine neue Velobrücke über die Aare sein, «die parallel zum Felsenauviadukt geführt würde», wie der Regierungsrat schreibt.

Bei der Stadt hält sich die Begeisterung ob des Angebots der Autobahnplaner in Grenzen. Grundsätzlich spreche nichts gegen zusätzliche Veloinfrastruktur, hält ein Sprecher der Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün (TVS). Eine Veloverbindung entlang des Felsenau-

viadukts könne aber «sicher keine Ersatzlösung» für das Brückenprojekt zwischen Breitenrain und Viererfeld sein. Denn für eine Velofahrt vom Breitenrainplatz zur Mittelstrasse in der Länggasse sei auch die bestehende Route über die Lorrainebrücke kürzer. Dies sei auch der Grund dafür gewesen, dass die Variante Felsenauviadukt bereits in einem frühen Projektstadium der Fuss- und Velobrücke «als ungeeignet bewertet wurde», schreibt der TVS-Sprecher.

Bernhard Ott