

Region

Autos sollen im Boden verschwinden

Milliarden-Tunnel durch Bern-Ost Ein Tunnel soll Berns Ostquartiere dereinst entlasten. Was sind die Knacknüsse des Grossprojekts? Und was passiert mit der heutigen Autobahn?

Christoph Albrecht

Für die Bewohnerinnen und Bewohner des Ostrings in Bern ist es der ganz normale Wahnsinn. Zehntausende Autos fahren hier jeden Tag mitten durch das Quartier. Manche haben die A6 direkt vor dem Schlafzimmer.

Das soll sich ändern. Das Bundesamt für Strassen (Astra) will die Autobahn in Zukunft teilweise in den Untergrund verlegen. Geplant ist ein Tunnel zwischen dem Wankdorf und Muri.

Am Mittwoch haben die Astra-Verantwortlichen Details zum «Bypass Bern-Ost» bekannt gegeben. Hier finden Sie die wichtigsten Fragen und Antworten zum Grossprojekt.

— Wie lang wird der Tunnel?

Der Tunnel soll 4,5 Kilometer lang werden und vom Wankdorf bis nach Muri verlaufen. Es sind zwei Tunnelröhren mit je zwei Spuren geplant. Zusätzlich soll zwischen dem Postfinance-Tower im Wankdorf und der Schosshalde die heutige Autobahn künftig überdacht werden.

Bei der Schosshalde entsteht im Zusammenhang mit dem Tunnel ein neuer sogenannter Autobahn-Halbanschluss. Diesen wird man künftig vom Wankdorf her kommend als Ausfahrt nutzen können. Umgekehrt lässt sich der Halbanschluss als Autobahneinfahrt nehmen, dies allerdings nur in Richtung Wankdorf, nicht aber in Richtung Thun. Wer von Thun her kommt, kann die Autobahn beim Halbanschluss Schosshalde nicht verlassen, sondern erst beim Wankdorf. Beim geplanten Vollanschluss in Muri wiederum lässt sich die Autobahn von überall her erreichen und in alle Richtungen verlassen.

— Wie viel kostet der Tunnel?

Aktuell gehen die Verantwortlichen von Gesamtkosten in Höhe von rund 2,5 Milliarden Franken aus. Das Verkehrsprojekt wird über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds finanziert. Der Fonds wird unter anderem mit den Einnahmen der Mineralölsteuer, der Autobahnvignette oder der Automobilsteuern gespeist.

— Wann ist der Tunnel fertig?

Die Astra-Verantwortlichen sprechen von einem Generationenprojekt, das nicht morgen, sondern übermorgen fertig sein wird. Noch befindet sich das Vorhaben in einer Phase, in der erst die Eckwerte festgelegt werden. 2026 soll das generelle Projekt dem Bundesrat vorgelegt und erst danach fertig ausgearbeitet werden. Gebaut wird voraussichtlich kaum vor 2034. Läuft alles nach Plan, ist der neue Tunnel 2045 fertig.

— Warum braucht es den Tunnel überhaupt?

Die A6 verläuft mitten durch das Siedlungsgebiet der Stadt Bern und der Gemeinde Muri. Sie zerschneidet nicht nur ganze Quartiere und belastet die Anwohnerinnen und Anwohner mit Lärm und Abgasen. Auf dem Autobahnabschnitt kommt es auch häufig zu Staus und Unfällen. In der Folge weichen Autofahrer in die Quartiere aus und belasten die Bewohnerinnen und



Die Autobahn im Ostring soll zurückgebaut und bis ins Jahr 2045 durch einen Tunnel ersetzt werden. Foto: Adrian Moser

Stadtpräsident Alec von Graffenried spricht von einer «grossen Chance zur Stadtreparatur».

Bewohner zusätzlich. «Der Tunnel wäre ein Befreiungsschlag», sagt Projektleiter Andri Sinzig. Die durchschnittlich rund 70'000 Autos, die heute tagtäglich auf diesem Autobahnabschnitt unterwegs sind, würden künftig durch den Untergrund geleitet und die Quartierbewohnerinnen und -bewohner demnach entlastet.

— Was passiert mit der bisherigen Autobahn?

Die heutige Autobahn soll auf einer Länge von knapp 5 Kilometern zurückgebaut werden. Das heisst: Die Lärmschutzwände

verschwinden, die Leitplanken ebenso. Aus einer teils mehrspurigen Autobahn wird eine maximal zweispurige Strasse. Die Astra-Verantwortlichen sprechen von einer «stadtverträglichen Mobilitätsachse», wo eine 30er-Zone gelten könnte, die auch für Velofahrerinnen und Velofahrer befahrbar ist. Die redimensionierte Strasse sollen Bäume säumen. Diese ist gemäss Astra noch nötig als Verbindung zu den Autobahnanschlüssen und damit es nicht zu Mehrverkehr in den Quartieren kommt.

— Was sagt die Stadt Bern?

Berns Stadtpräsident Alec von Graffenried (GFL) spricht von einer «grossen Chance zur Stadtreparatur und für die Entwicklung der Stadt». Die Autobahn mitten durchs Siedlungsgebiet zu bauen, sei damals eine der grössten Fehlplanungen gewesen. «Jetzt können wir das Gebiet neu denken.»

Weil durch den Rückbau der Autobahn die Strasse künftig deutlich schmaler wird, gewinnen man viel Raum. Diesen kön-

ne man nutzen, um die einzelnen Quartiere besser zu verbinden. Auch der Bau neuer Wohnungen und Plätze soll vorangetrieben werden.

Am Mittwoch hat der Berner Gemeinderat angekündigt, dass die Stadt ihre Interessen aktiv in die Planung einbringen wolle. Für die Gebietsentwicklung beantragt er dem Stadtparlament einen Kredit von knapp 3,5 Millionen Franken.

— Gibt es auch Verlierer beim Projekt?

Die Quartiere vom Verkehr befreien und die vielen Autos in den Untergrund leiten, wo sie niemanden mehr stören: Der neue Milliarden-Tunnel klingt nach einem Plan, bei dem es nur Gewinner gibt. Tatsächlich würde das Projekt gegenüber der heutigen Situation für viele Bewohnende entlang der heutigen Autobahn eine grosse Entlastung bedeuten.

Dennoch dürfte es auch Verlierer geben. Der Grund ist nicht der neue Tunnel selber, der laut den Astra-Verantwortlichen für Anwohner nicht spürbar sein werde. Eine Knacknuss sei vielmehr der neue Autobahn-Halbanschluss, der in der Schosshalde entstehen wird. Es sei ein «rechtes Bauwerk mit einem gewissen Einfluss auf das Stadtbild», sagt David Wetter, Chef Astra-Filiale Thun.

Will heissen: Anwohnerinnen und Anwohner im Gebiet Schosshalde dürften nicht unbedingt Freude daran haben. Die Gestaltung des Anschlusses ist im Detail jedoch noch nicht bekannt. Deshalb hält es der Leist der Quartiere Schosshalde, Ostring und Murifeld auf Anfrage auch für zu früh, sich zum Vorhaben zu äussern.

— Welche Knacknüsse warten beim Tunnelbau?

Eine der grössten Knacknüsse ist der Untergrund. Das Astra spricht

von einem «geologisch heiklen Boden». Rund 80 Prozent besteht offenbar aus Lehm, was den Tunnelbau zur Herausforderung macht. Dank modernen Maschinen sollen die Arbeiten, die rund zehn Jahre dauern werden, aber gelingen.

Nicht zu unterschätzen ist zudem die Koordination der Bauarbeiten. Denn: Während der Bauphase wird der Autobahnverkehr weiterhin laufen.

— Warum wird der Autobahnabschnitt jetzt noch saniert?

Seit geraumer Zeit ist der Autobahnabschnitt zwischen dem Wankdorf und Muri eine einzige Baustelle. Die Frage drängt sich auf: Warum wird die Strecke saniert, wenn sie doch dereinst durch einen Tunnel ersetzt werden soll?

Das Astra verweist auf den langen Zeithorizont. Der Tunnel werde frühestens 2045 fertig sein, in der Zwischenzeit könne man nicht einfach nichts machen. Dies, zumal es in diesem Perimeter schon heute regelmässig zu Überlastungen komme und der Verkehr in den nächsten Jahrzehnten noch zunehmen dürfte.

Seit 2021 arbeitet das Astra deshalb an der sogenannten Pannestreifen-Umnutzung. So sollen je nach Verkehrsaufkommen bald die Pannestreifen als dritte Fahrspur freigegeben werden. Gleichzeitig werden auf dem Abschnitt derzeit auch Stützmauern und Brücken saniert sowie im Ostring die Lärmschutzwände erneuert. Laut Astra sind diese Arbeiten im nächsten Frühling abgeschlossen.

Ausstellung: Aktuell kann sich die Bevölkerung in einer Ausstellung im Freudenbergzentrum in Bern (17. bis 26. August) und auf der Gemeindeverwaltung Muri (30. August bis 9 September) einen Überblick über das Projekt verschaffen.

Der Autoverkehr nimmt im Wankdorf ab

Verkehrsentwicklung Das dritte Monitoring zum Richtplan Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf hat eine Abnahme des Autoverkehrs um fünf Prozent festgestellt. Gleichzeitig nahm der Velo- und S-Bahn-Verkehr zu, während die Nutzung von Bus und Tram auf hohem Niveau blieb.

Der Raum Wankdorf in der Stadt Bern werde seit 2013 wegen der Qualität des Standorts immer intensiver genutzt, teilte die kantonale Bau- und Verkehrsdirektion am Mittwoch mit. Aufgrund von neuen Büroarbeitsplätzen in der Wankdorf City, dem Bundesverwaltungszentrum und dem Postfinance Tower habe die Anzahl Arbeitsplätze zugenommen.

Die Anzahl Beschäftigte nahm zwischen 2011 (20'350) und 2020 (29'690) um knapp 50 Prozent zu, wie dem Monitoring- und Controllingbericht 2022 zu entnehmen war. Auch die Wohnbevölkerung stieg zwischen 2013 (2'910) und 2022 (4'380) um knapp einen Drittel.

50 Prozent mehr Fahrgäste im Bahnhof Wankdorf

Insbesondere das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten prägte das Gesamtbild der verkehrlichen Entwicklung. So sei das Volumen des motorisierten Individualverkehrs gesunken. Damit sind gemäss Communiqué die Lärm- und Luftbelastung deutlich rückläufig und die Grenzwerte werden mehrheitlich eingehalten.

Die zusätzliche Verkehrslast trage in erster Linie die S-Bahn und der S-Bahnhof Wankdorf. Dieser verzeichne eine Zunahme bei den Fahrgästen von rund 50 Prozent. Mit einem Plus von vier Prozent stagniere die Fahrgastzahl bei Tram und Bus auf hohem Niveau, hiess es weiter.

Der Richtplan, welcher seit 2010 in Kraft ist, zeige Wirkung. So würden die Verkehrssteuerung des motorisierten Individualverkehrs und der zielgerichtete Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie der Veloinfrastruktur einen wichtigen Anteil an der Entwicklung beitragen. (SDA)

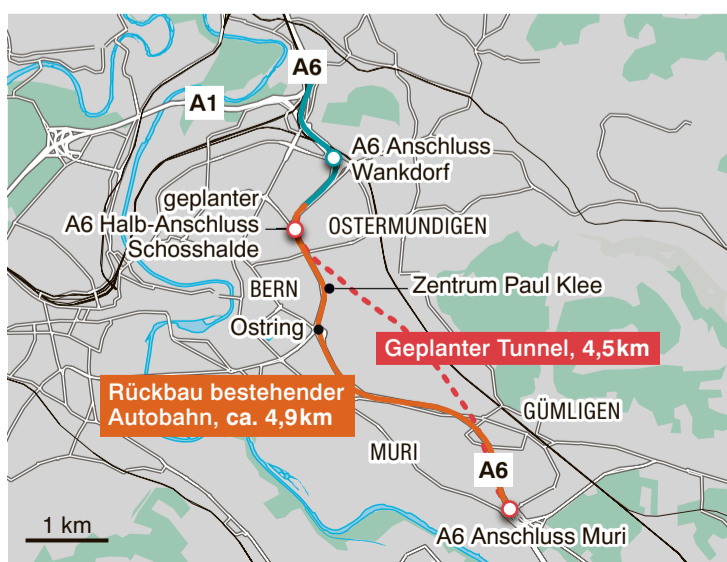
Karin Künti wird Gemeinderätin

Muri-Gümligen Die Pfarrerin und SP-Politikerin Karin Künti ersetzt ab 1. Januar 2024 im Gemeinderat Muri-Gümligen ihren Parteikollegen Beat Wegmüller. Dies gab die SP Muri-Gümligen am Mittwoch bekannt. Letzte Woche hatte Beat Wegmüller seinen Rücktritt per Ende Jahr angekündigt.

Auf dem ersten Ersatzplatz sei die ehemalige langjährige Parlamentarierin und Fraktionspräsidentin Eva Schmid, schreibt die SP Muri-Gümligen in einer Mitteilung. Sie verzichte jedoch auf das Amt, weil ihr Lebensmittelpunkt mittelfristig in Bern sein werde. Karin Künti ist auf dem nächsten Ersatzplatz.

Die SP-Politikerin dürfte vielen als ehemalige Pfarrerin von Gümligen und als Präsidentin des Familien- und Weiterbildungszentrums MüZe bekannt sein. Aktuell arbeitet Karin Künti als Pfarrerin der Heiliggeistkirche und ist Präsidentin des Grossen Gemeinderats von Muri-Gümligen. (PD)

Der geplante Tunnel zwischen Bern Wankdorf und Muri



Grafik: vif / Quelle: ASTRA