

Dringliche Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GB/JA!, AL/GaP/PdA, GLP/JGLP (Michael Sutter/Timur Akçasayar, SP/Franziska Grossenbacher, GB/JA!/Zora Schneider, PdA/Christa Ammann, AL/Luzius Theiler, GaP/Melanie Mettler, GLP): NEIN zum massiven Kapazitätsausbau des Autobahnanschlusses Wankdorf und zu neuen Strassenflächen auf der Allmend!

Das Projekt «Umgestaltung Anschluss Wankdorf» des ASTRA sieht eine massive Kapazitätserhöhung dieses Autobahnanschlusses vor. Damit sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, um den geplanten Ausbau der A1 (Wankdorf-Schönbühl) auf acht Spuren und der A6 (Wankdorf-Muri) auf sechs bis acht Spuren zu bewältigen. Um Platz für die zusätzlichen Autobahnspuren, Rampenbrücken und Zufahrten rund um den Anschluss Wankdorf zu schaffen, sollen die grosse und die kleine Allmend mit weiteren Strassenflächen zugestraftet werden. Das einzigartige und stark genutzte Naherholungsgebiet würde damit noch weiter verkleinert, mit zusätzlichen Lärmemissionen belastet und die beiden Allmenden würden durch eine Ausdehnung der Strassenfläche noch stärker als bisher voneinander getrennt. Der heutige Wald auf dem Aushub der bereits bestehenden Autobahn – vom ASTRA wiederholt als «Autobahndreck» bezeichnet – soll zu einem erheblichen Teil gerodet werden. Die dafür nötigen Wiederaufforstungen würden mehrheitlich an anderen Orten erfolgen.

Eine solche Kapazitätserhöhung des Anschlusses Wankdorf und später auch der Autobahnen A1 und A6 hätte unweigerlich zur Folge, dass zumindest mittelfristig mehr Verkehr auf das städtische Strassennetz abfliessen würde. Dies widerspricht klar den verkehrspolitischen Grundsätzen der Stadt Bern und dem neuen Stadtentwicklungskonzept STEK 16, welches eine weitere Reduktion des motorisierten Verkehrs auf dem städtischen Strassennetz zum Ziel hat.

Als Zückerchen für die Stadt Bern soll über alle Fahrbahnen hinweg eine Brücke für den Fuss- und Veloverkehr erstellt werden. Die geplante Brücke, die drei übereinanderliegende Strassenebenen überwinden muss, ist jedoch nur über lange und steile Rampen zu erreichen und für den Alltagsgebrauch daher absolut untauglich. Die Schaffung einer Verbindung für den Langsamverkehr abseits der viel befahrenen Strassen in diesem Perimeter ist zwar sinnvoll und notwendig. Anstelle eines Übergangs in schwindelerregender Höhe braucht es aber eine sichere und attraktive Verbindung mit einer erheblich geringeren Höhendifferenz.

Vor diesem Hintergrund wird der Gemeinderat beauftragt:

1. Sich gegenüber dem ASTRA dezidiert gegen den massiven Kapazitätsausbau des Anschlusses Wankdorf zu wehren und im Rahmen der öffentlichen Auflage eine Einsprache gegen das Projekt zu machen.
2. Die Allmenden als Raum für Naherholung und Sport für die Bevölkerung integral zu bewahren und vor einer weiteren Verkleinerung durch den Bau von neuen Autobahnspuren, -rampen und Zufahrten zu schützen.
3. Die Stadtquartiere an der Autobahn wirkungsvoll vor Mehrverkehr durch Autobahnausbauten zu schützen.
4. Eine vom sonstigen Verkehr abgetrennte, sichere und attraktive Fuss- und Velowegverbindung zwischen den Allmenden und dem Schermenwald mit möglichst geringer Höhendifferenz und ohne steile Rampen zu schaffen.

Begründung der Dringlichkeit

Die öffentliche Auflage des Projekts durch das ASTRA erfolgt bereits in der ersten Hälfte 2018. Damit sich der Stadtrat vorgängig zu diesem Projekt, das massive Auswirkungen auf die Stadt Bern haben wird, äussern kann und der Gemeinderat die Meinung des Stadtrats in den weiteren Verfahrensschritten angemessen berücksichtigen kann, muss die Motion vorher behandelt werden.

Bern, 01. Februar 2018

Erstunterzeichnende: Michael Sutter, Timur Akçasayar, Franziska Grossenbacher, Zora Schneider, Christa Ammann, Luzius Theiler, Melanie Mettler

Mitunterzeichnende: Tabea Rai, Marieke Kruit, Patrizia Mordini, Ladina Kirchen Abegg, Bettina Stüssi, Leena Schmitter, Johannes Wartenweiler, Fuat Köçer, Halua Pinto de Magalhães, Peter Marbet, Mohamed Abdirahim, Nadja Kehrl-Feldmann, Katharina Altas, Edith Siegenthaler, Ingrid Kissling-Näf, Regula Tschanz, Ursina Anderegg, Katharina Gallizzi, Lea Bill, Rahel Ruch, Seraina Patzen, Eva Krattiger, Stéphanie Penher, Sandra Ryser, Brigitte Hilty Haller, Janine Wicki, Lukas Gutzwiller, Barbara Nyffeler

Antwort des Gemeinderats

Die vorliegende Motion betrifft Wahl und Ausgestaltung verkehrsplanerischer und strassenbautechnischer Massnahmen und damit inhaltlich einen Bereich, der in der gemeinderätlichen Zuständigkeit liegt. Es kommt ihr daher der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags, und die Entscheidverantwortung bleibt bei ihm.

Verkehrsstudien des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zeigen, dass der Autobahnanschluss Wankdorf zirka ab dem Jahr 2022 in den Hauptverkehrszeiten überlastet sein wird: Der Rückstau auf den Ausfahrten wird dannzumal bis auf die sogenannte «Stammlinie» der Nationalstrasse A6 reichen, was zu Behinderungen des Verkehrsflusses und somit zu Stau führt. Der heutige Anschluss hat weitere gewichtige Nachteile: Es bestehen Unfallschwerpunkte, es fehlen attraktive Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr, zudem ist ein Verkehrsmanagement unmöglich. Mit dem ASTRA-Projekt «Umgestaltung Anschluss Wankdorf»¹ soll die Situation in all diesen Bereichen verbessert werden. Es beinhaltet nebst dem Umbau des Anschlusses auch den Bau einer zusätzlichen Fuss- und Velobrücke über den Verkehrsknoten, die Umgestaltung der Bolligenstrasse Süd, den Ersatz der bestehenden Fuss- und Velobrücke zwischen der Grossen und der Kleinen Allmend sowie den Neubau der bestehenden Brücke beim Eisstadion.

Wie die Motionärinnen und Motionäre richtig anmerken, hat die Umgestaltung des Anschlusses Wankdorf grossen Einfluss auf das Verkehrsnetz im Raum Grosse Allmend/Kleine Allmend sowie auf den Hügelzug der Grossen Allmend selbst. Da es sich dabei um ein Nationalstrassenprojekt des Bundes handelt, sind die Einflussmöglichkeiten der Stadt Bern grundsätzlich beschränkt. Die Stadt kann aber Einfluss nehmen auf die Gestaltung der Umgebung des eigentlichen Autobahnanschlusses und hat von dieser Möglichkeit auch Gebrauch gemacht bzw. wird es auch weiterhin tun: Konkret sind bereits diverse Anliegen in die Projektierungsarbeiten eingeflossen und ist insbesondere eine Planungsvereinbarung mit dem ASTRA in Vorbereitung, die es erlauben soll, die Interessen der Stadt Bern zu sichern. Die Planungsvereinbarung muss nach dem Willen des Gemeinderats folgende Grundsätze zur Umgestaltung des Knotens Wankdorf gewährleisten:

¹ Projektbeschrieb unter www.anschluss-wankdorf.ch/projekt

a) Entlastung der Quartiere

Es muss sichergestellt sein, dass die geplanten baulichen Anpassungen am Knoten Wankdorf zu keiner Mehrbelastung, sondern zu einer Entlastung des städtischen Verkehrsnetzes sowie der angrenzenden Wohnquartiere führen. Der Verkehr soll weiterhin stadtverträglich abgewickelt werden (Priorisierung von öV und Veloverkehr). Nur so können der Schutz der Quartiere vor Schleich- bzw. Ausweichverkehr sowie eine hohe Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr gewährleistet werden. Um diese Ziele zu erreichen, muss ein effizientes Verkehrsmanagement etabliert werden, das mit dem nationalen, dem kantonalen und dem städtischen Verkehrsmanagement abgestimmt ist; unerwünschte Auswirkungen müssen mittels geeigneten Dosierungsmassnahmen verhindert werden. Die Umgestaltung des Anschlusses macht ein Verkehrsmanagement, welches den obgenannten Kriterien entspricht, überhaupt erst möglich.

b) Erhalt der öffentlich genutzten Fläche auf der Grossen Allmend

Die offene Fläche der Grossen Allmend mit den angrenzenden Hügeln muss in der heutigen Form bestehen bleiben und die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung darf nicht eingeschränkt werden. Zudem müssen die vorhandenen Sportanlagen weiterhin jederzeit uneingeschränkt benutzt werden können.

c) Erhalt der Kleinen Allmend in der heutigen Grösse

Die Kleine Allmend ist in ihrer heutigen Grösse zu erhalten, weshalb keine weiteren Wege in die Allmend verlegt werden sollen. Da auch inskünftig Aktivitäten unterschiedlichster Art möglich sein sollen, strebt der Gemeinderat an, dass die Baracken als Clublokale im Bereich der Kreuzung Schermenweg/Bolligenstrasse bestehen bleiben können.

d) Zeitgemässe Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr

Die Verkehrsbeziehungen für den Fuss- und Veloverkehr sind möglichst direkt und attraktiv zu gestalten und die Anschlusspunkte zwischen den Wegnetzen zu optimieren. Dabei gilt es, den Anforderungen des «hindernisfreien Bauens» Rechnung zu tragen.

Vor diesem Hintergrund beantwortet der Gemeinderat die Forderungen der Motion wie folgt:

Zu Punkt 1:

Unter der Voraussetzung, dass damit eine Entlastung des städtischen Strassennetzes vom Durchgangsverkehr und teilweise von innerstädtischen Fahrten ermöglicht wird, erachtet der Gemeinderat einen punktuellen Ausbau der Autobahninfrastruktur im Umfeld der Stadt als vertretbar. Grundsätzlich sollen aber Massnahmen des Verkehrsmanagements gegenüber einem Ausbau der Kapazität Priorität haben.

Vor diesem Hintergrund ist der Gemeinderat der Auffassung, dass ein punktueller Ausbau des Autobahnanschlusses Wankdorf gepaart mit flankierenden Massnahmen zum Schutz der Stadtinteressen vertretbar ist. Damit die Interessen der Stadt gesichert werden können, ist die bereits erwähnte Planungsvereinbarung in Vorbereitung. Sie muss die aus Sicht des Gemeinderats wichtigen – erwähnten – Grundsätze gewährleisten und darüber hinaus weitere Punkte regeln (beispielsweise Einrichtung und Betrieb der Bauinstallationsflächen und dergleichen). Damit können die Interessen der Stadt Bern sowohl für die Bauphase wie auch für den Betriebszustand gewahrt werden. Eine grundlegende Opposition gegen die Umgestaltung des Autobahnanschlusses Wankdorf, wie in Punkt 1 der Motion gefordert, erachtet der Gemeinderat demgegenüber nicht als opportun. Er lehnt deshalb die Motion in diesem Punkt ab.

Wie in Grossprojekten üblich, wird der Gemeinderat aber im kommenden Auflageverfahren trotz Planungsvereinbarung Einsprache erheben, damit die Stadt im Bewilligungsprozess des Bundes involviert bleibt. Dies wird ihm auch die Möglichkeiten geben, die oben dargelegten Hauptinteressen der

Stadt in das Verfahren einzubringen, sollte die Planungsvereinbarung wider Erwarten nicht in der angestrebten Form zustande kommen.

Zu Punkt 2:

Der Gemeinderat stützt dieses Anliegen der Motion. Zwar ist richtig, dass durch den Ausbau des Autobahnanschlusses mehr Strassenflächen entstehen werden. Die Kleine Allmend wird aber durch den Ausbau ebenso wenig verkleinert wie die nutzbare Fläche der Grossen Allmend. Einzig im Wald auf Seite des Schermenwegs, durch welchen heute ein eher unattraktiver Fussweg verläuft, erfordert der Autobahnausbau gewisse Rodungen, die auch von der Allmend her ersichtlich sein werden. Im Zuge der geplanten Aufforstung wird sich das ursprüngliche Bild aber mit der Zeit wiedereinstellen. Zudem betrifft der Eingriff nicht die von der Öffentlichkeit genutzten Flächen. In diesem Sinne wird das Anliegen von Punkt 2 der Motion nach heutigem Kenntnisstand erfüllt werden können. Der Gemeinderat beantragt daher, die Motion in diesem Punkt erheblich zu erklären.

Zu Punkt 3:

Der Gemeinderat stützt auch dieses Anliegen der Motion. Er wird deshalb bei der in Vorbereitung befindlichen Planungsvereinbarung grosses Gewicht darauflegen, dass die Stadtquartiere nicht mit Mehrverkehr belastet, sondern davon entlastet werden. Dies entspricht auch der öffentlich geäusserten Absicht des ASTRA. Der Gemeinderat beantragt daher, Punkt 3 der Motion erheblich zu erklären.

Zu Punkt 4:

Die heutige Situation ist für den Fuss- und Veloverkehr im Gebiet des geplanten Ausbaus des Autobahnanschlusses äusserst unattraktiv: Es fehlen sichere und leistungsfähige Verbindungen und es bestehen zahlreiche Konfliktpunkte. Insbesondere für Velos ist es schwierig und gefährlich, sich auf dem Verkehrsknoten mit seinen vielfältigen Verkehrsbewegungen fortzubewegen. Fussgängerinnen und Fussgänger sind in diesem Bereich kaum unterwegs. Das ASTRA-Projekt sieht demgegenüber deutliche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr vor. So sollen der Fuss – und Veloverkehr auf der einen und der motorisierte Verkehr auf der anderen Seite konsequent entflochten werden. Dazu ist – als Resultat eines Wettbewerbs mit einer breit aufgestellten Jury – insbesondere eine separate und sichere Brücke zwischen den Allmenden und dem Schermenareal geplant, welche an die überregionalen Velorouten angebunden wird. Weiter vorgesehen sind die Umgestaltung der Boligenstrasse Süd mit klaren Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr, der Ersatz der bestehenden Fuss- und Velobrücke zwischen der Grossen und der Kleinen Allmend sowie der Neubau der bestehenden Brücke beim Eisstadion. Insgesamt wird der Raum Wankdorf mit diesen Massnahmen für den Langsamverkehr deutlich aufgewertet und für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie für Velofahrende können neue und attraktive Verbindungen geschaffen werden.

Die Motion verweist kritisch auf die Rampen der neuen Brücke zum Schermenareal, welche eine Steigung von maximal 4,5 Prozent aufweisen und daher tatsächlich nicht einem Idealzustand entsprechen. Sie bewegen sich aber innerhalb der Normen: Die SIA-Norm betreffend hindernisfreies Bauen sieht im Blick auf die Befahrbarkeit mit einem Rollstuhl Maximalsteigungen von 6 Prozent vor. Von daher erachtet der Gemeinderat die geplanten Rampen als vertretbar. Aus einer Gesamtsicht würdigt er zudem die mit dem ASTRA-Projekt geplanten deutlichen Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr. Aus diesem Grund lehnt er die Motion – trotz grundsätzlichem Verständnis für das Anliegen – in diesem Punkt ab.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, Punkt 2 und 3 als Richtlinie erheblich zu erklären und Punkt 1 und 4 abzulehnen.

Bern, 14. März 2018

Der Gemeinderat