

Einsprache

Die **Grüne Freie Liste Stadt Bern** GFL

erhebt Einsprache betreffend dem Projekt

N06.32, Umgestaltung Anschluss Wankdorf

A. Rechtsbegehren

1. Das Projekt sei in der vorliegenden Form nicht zu genehmigen.
2. Vor einer Genehmigung seien die in diese Einsprache formulierten Begehren der Einsprecherin in das definitive Projekt zu integrieren.

B. Verfahrensanträge

- a) Es sei ein Augenschein vor Ort durchzuführen.
- b) Es sei eine gegenüber der heutigen Markierung verbesserte, wesentlich aussagekräftigere Aussteckung der geplanten Strassenführung zu erstellen.

C. Begründung

Legitimation und Frist

Die Grüne Freie Liste Stadt Bern (GFL) ist eine politische Partei in Rechtsform des Vereins und Mitglied der Grünen Kanton Bern. Gemäss Statuten bezweckt GFL die Mitarbeit in sämtlichen öffentlichen Angelegenheiten, insbesondere auch in Belangen des Natur-, Heimat-, Landschafts- und Umweltschutzes, in Planungs-, Verkehrs- und Baufragen sowie in den Bereichen Integration, Kultur und Sicherheit. Die GFL vertritt diese Ziele durch Ausübung der politischen Rechte und Ergreifung von Rechtsmitteln.

Als politische Partei ist die GFL demnach berechtigt, gegen ein Projekt wie das vorliegende, welches die Lebensumstände der von ihr vertretenen Stadtbevölkerung wesentlich beeinträchtigt, Einsprache zu erheben.

b) Die vorliegende Einsprache stützt sich auf einen Beschluss der Mitgliederversammlung der Grünen Freien Liste Stadt Bern vom 15. Februar 2022.

c) Die Einsprachefrist ist eingehalten.

Grundlagen

1. Die vorliegende Einsprache stützt sich inhaltlich auf die folgenden öffentlich verfügbaren Informationen: a) die öffentliche Auflage, b) der durch das ASTRA auf ihrer Webseite publizierten Projektbroschüre und c) einer Besichtigung des Modells in mobilitycity.

Die GFL bemängelt, dass die öffentlich aufliegenden Unterlagen zu wenig aussagekräftig sind. Beispielsweise sind die zu fällenden Bäume auf den Plänen nicht eingetragen. Ferner sind die geplanten Ausweitungen des Strassenraums im Gelände ungenügend markiert: Der Wirrwarr von roten, orangen, blauen und grünen Pflöcken, zudem ohne jede Höhenangabe, mag für Autobahnbauer:innen verständlich sein, für die Öffentlichkeit ist er es nicht. Eine korrekte Wahrnehmung des Projekts wird auch dadurch erschwert, dass auf nahezu allen Plänen der heutige Bestand der Autobahn nicht eingezeichnet ist.

2. Die GFL ist orientiert über zusätzliche Absprachen, die das ASTRA mit der Stadt Bern getroffen hat, namentlich über die neue vorgesehene Gestaltung der Bolligenallee (Einbahnstrasse unter Beibehaltung der nördlichen Baumreihe).

Gegen die oben genannten formellen Punkte müsste Einsprache erhoben werden; die GFL verzichtet darauf, um die Verfahren zu erleichtern und im Vertrauen auf die Einhaltung der getroffenen Absprachen.

Anträge

1. Reparatur vs. Ausbau

Die GFL unterstützt die Idee, durch verlängerte Staustrecken den Verkehr, der in die städtischen Gebiete geleitet wird, besser dosieren zu können. Sie stellt jedoch fest, dass mit dem geplanten Projekt vornehmlich das Ziel verfolgt wird, den Durchfahrtsverkehr auf der Autobahn möglichst flüssig, d.h. ohne Behinderung durch Staus von abbiegenden Fahrzeugen zu gestalten.

Die Aussage auf der Webseite des ASTRA «Der Knoten gerät an seine Grenzen, und er gilt auch als Unfallschwerpunkt», ist zu hinterfragen. Sie gilt bloss für die Spitzenstunden und gemäss der Karte der Strassenunfälle, verfügbar auf dem Geoportal der Eidgenossenschaft,¹ ist im Bereich des Anschlusses Wankdorf keine Häufung der Unfälle mit Personenschaden zu erkennen.

Die GFL stuft das Projekt nicht als Reparatur oder Instandsetzung, sondern als Ausbau ein, der vor allem dazu dienen soll, den Durchfahrtsverkehr flüssiger abzuwickeln. Dies führt nach Auffassung der GFL zwangsläufig zu einer Attraktivierung für Autofahrende, zu weniger Anreiz für das Benutzen öffentlicher Verkehrsmittel und damit zu mehr Verkehr. Es ist bekannt, dass 80% des Autobahnverkehrs auf der Autobahn im Bereich Wankdorf als Quell- und Zielverkehr zu betrachten ist. Entsprechend bringt der Ausbau der Autobahn zwangsläufig eine Zunahme der in die Stadt hinein- und aus der Stadt herausfahrenden Autos. Folgerichtig verlangt der Direktor des ASTRA ausdrücklich, die Städte sollten die Hauptachsen in ihren Zentren öffnen, um den Verkehr von den Autobahnen aufzunehmen.²

Die GFL beantragt, dass auf Kapazitätserweiterungen verzichtet wird. Sie verlangt, dass sichergestellt wird, dass die Funktion der Dosieranlagen auch dann unverändert aufrechterhalten wird, wenn diese zu Rückstau auf den Autobahnen führt.

Diese Bedingung ist auch für zukünftige Zeiten verbindlich festzuhalten.

¹ https://map.geo.admin.ch/?topic=vu&lang=de&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-grau&layers=ch.astra.unfaelle-personenschaeden_alle&layers_timestamp=99990101&catalogNodes=1318&E=2602585.82&N=1201457.19&zoom=7.6662854060892

² Neue Zürcher Zeitung, 29. November 2018

2. Prüfung einer Autobahnüberdeckung

Wird auf die vorgesehene Kapazitätserweiterung des Knotens Wankdorf verzichtet, sollen die freiwerdenden finanziellen Mittel für eine Überdeckung der Autobahn zwischen den beiden Teilen der Allmend, die seinerzeit durch die Anlage der Autobahn entzweigeschnitten wurde, eingesetzt werden.

Die GFL beantragt, dass eine Autobahnüberdeckung zwischen den beiden Teilen der Allmend vertieft überprüft wird.

3. Vereinbarkeit mit den Klimazielen und dem Umweltschutz

Zum jetzigen Zeitpunkt ist es unklar, wie die prognostizierte und durch den neuen Anschluss ermöglichte und geförderte Verkehrszunahme mit dem Klimaabkommen von Paris und den nationalen, kantonalen³ und städtischen Klimazielen übereinstimmen kann.

Die GFL beantragt nachprüfbar Angaben über die Vereinbarkeit der Umgestaltung des Verkehrsknotens Wankdorf mit den Klimazielen der Schweiz, des Kantons und der Stadt Bern.

An dieser Stelle erinnert die GFL eindringlich, dass ein umweltgerechtes Projekt nicht allein den CO₂-Ausstoss, welches dank der Zunahme von Elektroautos abnehmen wird, misst. Zudem ist auch der Energieverbrauch in seiner Gesamtheit und über alle Energieträger hinweg zu messen. Weitere Faktoren wie zum Beispiel Lärmbelastung, Belastung der Natur durch Schadstoffe, durch Reifenabrieb freigesetztes Mikroplastik, oder auch mikroklimatische Auswirkungen durch zusätzliche Versiegelung müssen berücksichtigt werden. für die GFL ist nicht ersichtlich, dass entsprechende Messungen getätigt worden sind und erst recht nicht, dass Bemühungen vorgesehen sind, die genannten Beeinträchtigungen zu vermeiden.

³ Verfassung des Kantons Bern vom 06.06.1993 (Stand 26.09.2021):

Art. 31 *Umweltschutz*

¹ Die natürliche Umwelt ist für die gegenwärtigen und künftigen Generationen gesund zu erhalten. Sie soll durch staatliche und private Tätigkeiten so wenig wie möglich belastet werden.

Art. 31a *Klimaschutz*

¹ Kanton und Gemeinden setzen sich aktiv für die Begrenzung der Klimaveränderung und deren nachteiliger Auswirkungen ein.

4. Vereinbarkeit mit dem Baum- und Denkmalschutz

Die Bolligenallee gehört zu den historischen Hochalleen der Stadt Bern. Die Bauordnung der Stadt Bern unterstellt die wichtigen Alleen dem besonderen Landschaftsschutz des kantonalen Rechts.⁴ Ferner sind die genannten Bäume in dem für das ASTRA verbindlichen Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ISOS⁵ im Rahmen einer Umgebungszone erfasst.

Eine Hochallee erhält ihre Wirkung nur dann, wenn die Alleebäume grosse Kronen ausbilden können. Nach Ansicht von durch die GFL befragten Baumexperten ist der Abstand, der zwischen der Oberkante der nach Projekt Richtung Süden verlegten Autobahnböschung und dem Wurzelbereich der Alleebäume der Bolligenstrasse übrig bleibt, wesentlich zu klein, um ein kräftiges Wachstum der Bäume sicherzustellen. Erforderlich ist grundsätzlich ein Wurzelbereich, der dem Kronenbereich des ausgewachsenen Baums entspricht. Der Umstand, dass unmittelbar neben den Stämmen eine befestigte Fläche liegt, ist ebenfalls zu beanstanden.

Die GFL beantragt, dass die Abstände der Böschungskante und der befestigten Flächen von den Stämmen erheblich vergrössert werden.

5. Eventstrasse

5a. Allmendwäldchen

Wegen der "Eventstrasse" soll gemäss Projektbeschreibung ein grosser Teil des Allmendwäldchens abgeholzt werden. Angaben für eine Wiederaufforstung fehlen in den Projektangaben.

Die GFL beantragt, dass allfällig nötige Aufforstungen im Umfeld der Stadt Bern realisiert wird.

5b. Zubringer Breitenrain

Ebenfalls wegen der Eventstrasse wird die Autobahn in diesem Bereich nicht unerheblich gegen Süden verschoben.

⁴ Bauordnung der Stadt Bern vom 24. September 2006 (stand 19. August 2021)
Art. 75 Schutz von öffentlichen Alleen und Baumpflanzungen, Abs. 1.

⁵ Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz, Bern, Umgebungszone XXV, Erhaltungsziel A.

Laut Projektangaben soll die Eventstrasse primär dazu dienen, Autofahrende direkt von der Autobahn zu den Parkplätzen im Bereich der Mingerstrasse zu führen. Diese Investition in eine noch bequemere Zufahrt mit dem MIV widerspricht diametral den Bestrebungen der Stadt, Besucherinnen und Besucher von Grossanlässen mit dem öffentlichen Verkehr anreisen zu lassen.

Aus den heute vorliegenden Plänen und Visualisierungen wird ohne Weiteres ersichtlich, dass die Eventstrasse nicht bloss als Zubringer für das Gebiet von bern expo konzipiert ist, sondern gleichzeitig als neuer und leistungsstarker Autobahnzubringer zum Gebiet Mingerkreisel und damit zum Breitenrain dienen soll.

Die GFL beantragt, dass die Eventstrasse ganz weggelassen, oder zumindest auf eine Spur reduziert und so verlegt wird, dass die Verschiebung der Autobahn nach Süden nicht nötig wird und das Allmendwäldchen höchstens marginal beeinträchtigt wird.

6. Fuss- und Veloverkehr über Autobahnbrücken

Die GFL ist eine politische Partei, die sich stark für Personen, die zu Fuss gehen oder mit dem Velo unterwegs sind, einsetzt. Die GFL hält die vorgesehenen Brücken in mehreren Punkten für ungenügend. Erstens ist der mit den Brücken zu überwindende Höhenunterschied, der gegen 10 Meter beträgt, gross und für Velofahrende nicht attraktiv. Zweitens werden die Wege für Fussgängerinnen und Fussgänger durch die Form der Sinusbrücke um einen Drittel verlängert. Drittens hält die GFL die vorgesehene Breite der Brücken für ungenügend. Viertens haben wir Bedenken bezüglich der Sicherheit von Personen, die sich beispielsweise nachts allein auf der Brücke befinden und keine Fluchtmöglichkeiten haben.

Die im Projekt vorhandenen Verbindungen à niveau hält die GFL für nicht ausgereift. Zudem ist anzumerken, dass der Fussweg entlang der Bolligenallee wegen der hohen Lärmbelastung äusserst unattraktiv ist. Sowohl die Langsamverkehrsverbindungen über die Brücken als auch à Niveau müssen auch nachts attraktiv und sicher sein.

Die GFL beantragt, dass eine attraktive und sichere Alternative für eine rasche Überquerung des Autobahnanschlussgebiets angeboten wird.

7. Kompensation der neu versiegelten Flächen

Das Geographische Institut in Bern hat aufgezeigt, dass die Wetterprognosen von Meteoschweiz für Bern 2050 in Tat und Wahrheit nicht erst in 30 Jahren eintreffen werden, sondern schon heute gelebte Realität sind. Gleichzeitig sind stark versiegelte Flächen bereits heute als Hitzeinseln 5 bis 10 Grad wärmer als ein unbelastetes und wenig versiegeltes Gebiet in der Stadt Bern. Dieser Entwicklung müssen wir auf allen Ebenen entgegenwirken und möglichst wenig Fläche neu versiegeln. Wird dennoch neu versiegelt, ist die versiegelte Fläche auf dem Gebiet der Stadt Bern zu kompensieren.

Wird das Projekt trotz aller Einsprachen umgesetzt, beantragt die GFL, dass die durch das Projekt entstandene Verkleinerung der Grünfläche innerhalb des Stadtgebiets wieder kompensiert wird.

8. Aufhebung der Parkplätze auf den Allmenden

Die Parkplätze auf den Allmenden sind aufzuheben. Der Bund muss ein Parkhaus finanzieren, das genügend Parkplätze für Grossanlässe aufweist. Ein Teil der Parkplätze muss in Fussdistanz zum Messeplatz sein, ein Teil kann auch weiter entfernt und mit Pendelbussen erreichbar sein, z.B. durch eine Erweiterung des Parkhauses Neufeld.

Die GFL beantragt, dass alle ständigen und temporären Parkplätze auf der kleinen und grossen Allmend aufgehoben werden.

D. Zusammenfassung

Für alle oben genannten Punkte/Forderungen verlangt die GFL eine grundsätzliche Überprüfung des Projekts.

Für die GFL ist massgebend, dass folgende Punkte nachgewiesen bzw. sichergestellt sind:

1. Eine befriedigende Lösungen für Personen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind
2. Die Vereinbarkeit des Projekts mit den Klimazielen der Stadt Bern als auch dem Umwelt- und Denkmalschutz.

3. Der Umbau darf keine Kapazitätserweiterung nach sich ziehen und der Verkehr muss weiterhin dosiert werden, auch wenn dies zu Rückstau auf der Autobahn führt.

Die GFL lehnt das vorliegende Projekt der Umgestaltung Anschluss Wankdorf in dieser Form insgesamt ab und verlangt eine entsprechende Überarbeitung. Zwar anerkennt sie die Bestrebungen, den Verkehr besser zu dosieren, sie sieht aber erhebliche Nachteile für die städtische Nahumgebung, namentlich die für die Stadtbevölkerung wichtigen Allmenden, für das Klima und für die Personen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind.

Die GFL ist bereit, mit den zuständigen planenden Stellen in direktem Gespräch Lösungen für die von ihr kritisierten und mit dieser Einsprache bestrittenen Punkte zu finden.

Mit freundlichen Grüssen

Co-Präsidium Grüne Freie Liste Stadt Bern



Tanja Miljanović



Matthias Humbel