

## Bern

# Viel grösser als der Wankdorfkreisel

Umgestaltung Anschluss Wankdorf nennt sich das Projekt bescheiden. Kritiker nennen den Knäuel «Spaghettiteller». Werde dieser nicht realisiert, schwappe der Verkehr in die Stadt zurück, sagt das Astra.

Markus Dütschler

Schermenweg tönt nach blumengesäumtem Trampelpfad. In Wirklichkeit hat die Strasse, an der sich das Strassenverkehrsamt befindet, schon heute Autobahncharakter. Und doch ist die Anlage dem Verkehrsaufkommen nur noch knapp gewachsen. Bald dürften sich Staus mehren, der Verkehr würde sich Schleichwege durch die Stadt suchen. «Das will niemand, zudem wäre das untergeordnete Strassennetz dem Mehrverkehr in keiner Weise gewachsen», sagt Mark Siegenthaler. Er arbeitet für das Bundesamt für Strassen (Astra), Filiale Thun, und ist für die Kommunikation zuständig. Solle der Verkehr nicht durch die Quartiere fließen, bedinge dies, dass längere Fahrten über das Autobahnnetz abgewickelt würden.

Wer etwa vom Murifeld nach Bümpliz will, fährt nicht durch die Stadt, sondern nimmt im Ostring die Autobahn. Diese ist, auch wenn sie Nationalstrasse heisst, vor allem eine Art Ortsumfahrung. Siegenthaler liefert Zahlen: 81 Prozent seien Ziel-Quell- oder Binnenverkehr, also hausgemacht. Transitfahrten machten nur 19 Prozent aus. «Das Verkehrswachstum beschränkt sich in Bern seit Jahren praktisch auf die Autobahn.»

## Zu Fuss über acht Ampeln

Kleinere Veränderungen wurden beim Anschluss Wankdorf bereits vorgenom-

## «Der Umbau löst nicht nur Probleme, sondern schafft auch neue.»

Res Hofmann, Alt-Grossrat (SP)

men. So hat man vor einigen Jahren Velostreifen rot signalisiert. Der Verkehr aus Richtung Bolligen muss heute nicht mehr bis zum Wankdorfplatz rollen, sondern fährt auf einer neuen Spur direkt auf die Autobahn. 2012 wurde der doppelstöckige Kreislauf am Wankdorf eröffnet, der den Verkehr entflochten und die Kapazität wesentlich erhöht hat.

Noch fehlt der grosse Wurf, die Umgestaltung Anschluss Wankdorf. Dies sei eines von vielen Projekten schweizweit, die zum Ziel hätten, Problemstellen und Engpässe zu beseitigen, sagt Siegenthaler. Das Sicherstellen eines flüssigen Verkehrs sei ein gesetzlicher Auftrag, den das Astra ausführe. Siegenthaler legt dem Besucher Pläne auf den Tisch. Wir befinden uns in einer Baubaracke auf einem Ödland neben der mehrspurigen Strasse, umgeben von Schuttmulden. Siegenthaler und der «Bund»-Besucher sind beide mit dem Auto hierhergefahren. Mit dem Velo wäre es unangenehm, und als Fussgänger müsste man bis zu acht Ampelanlagen überqueren, um auf die «richtige» Seite zu gelangen.

## Auch für Velos und Fussgänger

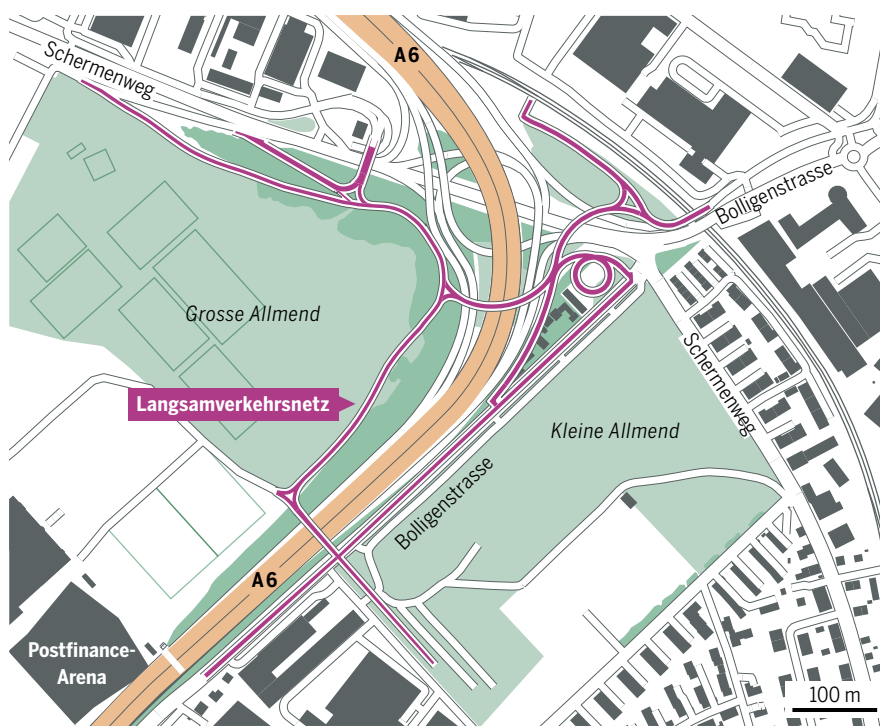
Gewiss, sagt Siegenthaler, die neue Anlage werde «ä Chutte grösser» als die jetzige. Aber sie bringe nicht nur dem Autoverkehr Vorteile, sondern auch dem Langsamverkehr (siehe Plan). Obwohl dies nicht die Kernaufgabe des Astra sei, habe das Amt die Gelegenheit genutzt, um mit der Stadt Bern eine bessere Situation für Velos und Fussgänger zu schaffen. Auf der Strasse werde es auch in Zukunft Velostreifen geben, vor allem für den Zweirad-Berufsverkehr, der zunehmend mit E-Bikes abgewickelt wird. Hinzu kommt laut den Plänen ein Netz von Fuss- und Zweiradwegen, die auf Brücken den «Spaghettiteller» überqueren. Auf ihnen werden sich eher Plauschfahrer und Spaziergänger tummeln.

Für den Autoverkehr hat das Sortieren des Verkehrs den Vorteil, dass weniger an Ampeln gewartet wird, sondern die Verkehrsströme direkt in die richtige Richtung geleitet werden. Fliesst der Verkehr kontinuierlich, erhöht dies die Kapazität – und auch die Sicherheit, sind doch komplexe Ampelkreuzungen berüchtigte Unfallschwerpunkte.



Unwirtlich und unübersichtlich: Der Anschluss Wankdorf genügt dem zukünftigen Verkehrsaufkommen nicht. Foto: Adrian Moser

## Umgestaltung Anschluss Wankdorf



Grafik mt / Quelle: Tiefbauamt Stadt Bern

Heute mutet die Tatsache seltsam an, dass die Autobahn A6 mit einem Knick in Richtung Ostring führt, sodass der Verkehr über den Freudenbergplatz hinweg braust, mitten durch ein Wohnquartier. In den 1960er-Jahren waren der Fortschrittsglaube und der Wunsch nach einem Autobahnanschluss übermächtig.

## Wer B will, muss auch A sagen

Heute überlegt man sich, wie die Situation mit einer Stadtreparatur verbessert werden könnte. Angedacht ist ein 2,7 Kilometer langer vierspuriger Tunnel zwischen Schosshalde und Saali, genannt Bypass Bern-Ost. Dort, wo heute der Ostermündiger Bus im Galgenfeld die Autobahn überquert, wäre das eine Portal. Das andere läge in der Nähe der Hochhaussiedlung Saali. Der Autobahnabschnitt zwischen Schosshalde und Saali, der den Freudenbergplatz überquert, wäre nur noch eine Zubringerstrecke mit reduzierter Kapazität. Dies würde es ermöglichen, den unwirtlichen Platz zu einem Quartierzentrum aufzuwerten.

Wer dieses B wie Bypass wolle, müsse auch A wie Anschluss Wankdorf sagen, legt Siegenthaler dar. Dies habe mit topografischen Gegebenheiten zu tun, indem die Autobahn schon etwa auf Höhe der Postfinance-Arena abwärts verlaufen müsse, damit sie in der Nähe des Zentrums Paul Klee im Untergrund verschwinden könne. Auch brauche es zwischen dem Wankdorf und dem künfti-

gen Tunnelportal eine dritte Spur, «sonst geht es nicht».

## Ein Bauwerk nach dem andern

Einer ist von der schönen neuen Anschlusswelt im Wankdorf nicht begeistert. Res Hofmann, ehemaliger SP-Grossrat, Verkehrskritiker und «Lobbyist» für das Nordquartier, glaubt nicht, dass der von ihm als «Spaghettiteller» apostrophierte Anschluss Wankdorf nur Probleme löst, sondern auch welche schafft. Das Nordquartier sei «seit 1980 der Verkehrslastesel der Stadt Bern», moniert er. Wenn auch noch die neue Eventhalle von Bern Expo in Betrieb sein werde, müsse dieses noch mehr Verkehr erdulden.

Auch missfällt Hofmann, dass an der Bolligenallee neben der Autobahn Bäume gefällt und die Grosse Allmend durch den Anschluss angeknabbert wird. Das «Nidlehübl» ist für ihn die Tatsache, dass der vor wenigen Jahren sanierte Felsenauviadukt zum nächsten Flaschenhals werde, weshalb sich der Bau einer zweiten Hochbrücke über die Aare aufdränge. Wenn die Aarelandschaft für einen solch riesigen Bau «herhalten» müsse, dann sei die geplante Velobrücke «Peanuts». Ohnehin wird dem Verkehrskritiker schwindlig ob der Beträge, die der Autoverkehr verschlingt. Rund 100 Millionen kostete der Doppelstock-Kreislauf im Wankdorf, die Umgestaltung Anschluss Wankdorf koste glatt das Zweieinhalbfache. Siegenthaler sagt, er habe «ein gewisses Verständnis

## «Ohne Umbau fließt der Verkehr wieder durch die Quartiere.»

Mark Siegenthaler, Astra

dafür, dass im Nordquartier einige neidisch sind auf den Osten, der einen Bypass bekommt». Er weist aber darauf, dass das Nordquartier mit den Fussgänger- und Velowegen auch einen verbesserten Zugang zu Naherholungsgebieten bekomme.

## Verlierer Nordquartier?

Die Umgestaltung bringe eine Aufwertung der Landschaft mit sich, sagt Siegenthaler. In Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitekten würden übersichtliche Wege entwickelt, die Spaziergänger und Velofahrern ein sichereres Gefühl gäben. Bäume würden nicht nur «fortgenommen», sondern neu gepflanzt. So müsse an der Bolligenallee in den kommenden Jahren ohnehin etwa die Hälfte der Bäume altershalber ersetzt werden. Siegenthaler gibt zu bedenken, dass Verkehr, der nicht auf der Autobahn rollt, vermehrt durch Quartiere im Norden Berns fließt. «Das würde niemandem dienen.» Dank Anschluss Wankdorf lasse sich zudem ein Verkehrsmanagement vornehmen, mit dem nur so viel Verkehr in die Stadt gelassen werde, wie das Strassennetz verkrafte. Mit der jetzigen Anlage sei dies nicht möglich.

Und der Felsenauviadukt? Es stimme, dass dieser in etwa 20 Jahren dem prognostizierten Verkehr «in keiner Weise mehr gewachsen sein wird», sagt Siegenthaler. Daran änderten selbstfahrende Autos wenig, sofern diese dann ein wesentlicher Faktor seien. Der Viadukt werde irgendwann zum Thema, «doch bis jetzt wurden noch keine konkreten Planungen ausgelöst». Auch beim Anschluss Wankdorf fahren die Bagger weder heute noch morgen auf. Laut Siegenthaler werden die Pläne im Verlauf des Jahres 2018 öffentlich aufgelegt.

**Wankdorf** So könnte der neue Autoverkehrsknotenpunkt aussehen:

www.wankdorf.derbund.ch

Anzeige

10. Schuljahr NOSS  
30 Minuten ab Bern gehen Türen auf  
Schulzentrum Spiez

## Schnegg setzt sich im Regierungsrat durch

Es ist ein Erfolg für SVP-Regierungsrat Pierre Alain Schnegg: Der Regierungsrat überlegt sich nun doch, Schneggs Gesundheits- und Fürsorgedirektion (GEF) nicht aufzuspalten. Im Rahmen der Direktionsreform wird ein zweites Modell ausgearbeitet, bei dem die Bereiche Gesundheit und Fürsorge beisammen bleiben. Dies hat der Regierungsrat beschlossen, wie er gestern mitteilte. Der «Bund» berichtete kürzlich, dass sich Schnegg gegen eine Aufspaltung der GEF wehrt.

Der Grosse Rat hatte die Regierung vor fast zwei Jahren beauftragt, die Direktionen neu zu organisieren. Im BDP-Vorstoss wurden eine Teilung der GEF sowie eine Aufhebung der Justiz-, Gemeinden- und Kirchendirektion (JGK) gefordert. Das erste Modell, das die Regierung erarbeitet hat, sieht deshalb anstelle der JGK eine neue Sozialdirektion vor. Es sei jedoch ein Fehler gewesen, sich nur auf den Auftrag aus dem Parlament zu beschränken, sagt SVP-Regierungsrat Christoph Neuhaus, der das Reformprojekt leitet. «Jetzt öffnen wir den Fächer. Dadurch erhalten wir die Möglichkeit, die gesamte Verwaltung zu optimieren.»

## Soziales bleibt bei der SVP

Für die SVP haben beide Modelle den Vorteil, dass sie den Sozialbereich behält – falls Neuhaus seine JGK nach den Wahlen nicht abgibt. Diese Woche sprach sich der Grosse Rat für eine Kürzung der Sozialhilfe aus, das Thema war von der SVP lanciert worden. Neuhaus betont, dass es bei der Reform nicht um Parteipolitik gehe. «Ich finde es sowieso besser, wenn die Direktionen von Zeit zu Zeit von anderen Parteiangehörigen geführt werden.»

Klar ist, dass die Direktionsreform nun weiter verzögert wird – was schon für Kritik aus dem Grosse Rat gesorgt hat. Ursprünglich plante die Regierung, diesen Herbst eine Vernehmlassung durchzuführen. Diese wird nun frühestens Ende 2018 gestartet, zuerst soll sich nach den Wahlen der Regierungsrat in der neuen Zusammensetzung mit dem Projekt beschäftigen. «Am Wichtigsten ist, dass die Arbeiten gemacht werden», sagt Neuhaus. Die letzte Direktionsreform habe auch vier Jahre gedauert. (ad)

## Kurz

### Münchenbuchsee SVP übernimmt Ratspräsidium

Der Grosse Gemeinderat von Münchenbuchsee hat gestern Abend Fredi Witschi von der SVP einstimmig zum Parlamentspräsidenten für das Jahr 2018 gewählt. Witschi löst Andreas Burger (SP) im Amt als «höchster Buchser» ab. Zum 1. Vizepräsidenten wurde Urs-Thomas Gerber (FDP) gewählt. Das Amt des 2. Vizepräsidenten wird der SP-Parlamentarier Manuel Kast ausüben. (wal)

## Stadt Bern

### WLAN für alle Schulen

Der Berner Gemeinderat will alle städtischen Schulen und Kindergärten mit WLAN ausrüsten. Er beantragt dafür einen Kredit von 1,576 Millionen Franken, wie er mitteilt. Die flächendeckende Ausrüstung der 88 Schul- und Kindergartenengebäude kostet eine gute Million Franken. Für den Betrieb der WLAN-Infrastruktur während fünf Jahren ist etwa eine halbe Million Franken nötig. (sda)

## Berner Rotary-Clubs

### Spenden für sichere Geburten

Fünf Berner Rotary-Clubs setzten sich in den letzten drei Jahren in einem Gemeinschaftsprojekt für sichere Geburten in Bangladesch ein. Diese Woche überreichten sie zum Abschluss des laut Mitteilung erfolgreichen Projekts dem in Bern ansässigen Hilfswerk Women's Hope International weitere 15 000 Franken. In den letzten drei Jahren waren bereits 58 000 Franken für den Aufbau von Geburtskliniken gespendet worden. (pd)