

Die Tradition, Autobahnen zu verbreitern, müssen wir durchbrechen!

Autor(en): **Heinzer, Markus**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimat heute / Berner Heimatschutz**

Band (Jahr): - **(2023)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1048417>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Tradition, Autobahnen zu verbreitern, müssen wir durchbrechen!

Markus Heinzer



▲ 1 Visualisierung des Vereins Spurwechsel (basierend auf einem Projektbild des Bundesamts für Strassen ASTRA): So würde der «Anschluss Wankdorf» direkt nach dem geplanten Umbau aussehen.

Der Bund plant, die Autobahnen rund um Bern um je eine zusätzliche Spur in beide Richtungen zu verbreitern, und nimmt damit Schäden am Kulturland, an Naturräumen und an der Siedlungsqualität in Kauf. Dabei sollten wir die Klima- und Biodiversitätskrise jetzt ernst nehmen und damit aufhören, die Infrastruktur auszubauen und auf Spitzenzeiten auszulegen.

Falsche Tradition:

Mehr Spuren gegen Stau

Es gibt eine starke Tradition unter Verkehrsplanern, den Stau auf Autobahnen durch zusätzliche Spuren zu bekämpfen. Mit dieser Tradition müssen wir nun schleunigst brechen. Wir sollten die vorhandenen Infrastrukturen besser ausnutzen. Der Stau beschränkt sich auf wenige Stunden im Tag und nimmt nicht zu. Er reguliert sich also selber: Die Autofahrenden weichen auf andere Zeiten aus. Im Verkehrsbereich lautet das Motto deshalb «vermeiden, verlagern, verträglich gestalten». Diese «3-V-Strategie» ist heute so breit akzeptiert, dass sogar die kantonal-bernerische *Bau- und Verkehrsdirektion* darauf rhetorisch ihre Gesamtmobili-

tätsstrategie aufbaut. Aber würden die Verantwortlichen dies wirklich ernst nehmen, müssten wir uns heute nicht gegen den Kapazitätsausbau der gesamten Autobahn rund um Bern wehren.

Mehr Spuren ziehen mehr Autoverkehr an Mehr Spuren zu bauen und damit mehr Kapazität für den Autoverkehr bereitzustellen, ist das genaue Gegenteil der «3-V-Strategie»: Dem Verkehr wird Tür und Tor geöffnet und sein Wachstum beschleunigt. Je attraktiver das Autofahren wird, umso mehr Menschen werden das Auto als Verkehrsmittel wählen, und umso mehr Menschen werden im Auto längere Distanzen zurücklegen. Für die Autobahn-Ausbauprojekte rund um Bern ist dieser Mechanismus sogar

offiziell bestätigt. In der Kosten-Nutzen-Analyse des *Bundesamts für Strassen* (ASTRA) wird vorgerechnet, wie viel Mehrverkehr der ausgebauten Autobahn-Anschluss Wankdorf neu generieren wird: Mehrere Tausend zusätzliche Autofahrten pro Tag!

Bäume und Kulturland schützen

In den Projektplänen zum Ausbauprojekt «Anschluss Wankdorf», die Anfang 2022 öffentlich auflagen, war neben einem grossen Teil des Allmendwäldchens die gesamte autobahnseitige Baumreihe der historischen Bolligenallee zur Rodung vorgesehen. Und dies wurde absurderweise damit begründet, dass Platz für den Langsamverkehr geschaffen werden müsse. Nun sind also die Velos schuld. Die Baumreihe würde zwar weiter aussen neu gepflanzt, aber die Qualitäten der historischen Allee würden erst Jahrzehnte später wieder erreicht werden. Dagegen haben viele Institutionen Einsprache erhoben. Nun hört man munkeln, dass die Projektverantwortlichen einlenken. Offensichtlich wäre es schon immer möglich gewesen, auch bei diesem Projekt auf historische Substanz Rücksicht zu nehmen.

Auch beim geplanten Acht-Spuren-Ausbau der Grauholzautobahn will der Bund enorme Mengen an Fruchtflächen und Wald opfern. Dagegen wehren sich nun die Landwirte vor Ort und auch der *Berner Bauernverband*. Dieses Projekt war im Herbst 2022 in der öffentlichen Auflage.

Der Bund ignoriert eigene Wachstumsprognosen

Die Bestrebungen zur Verbreiterung der Autobahnen rund um Bern zeugen von einer ungebremsten Wachstums-Vorstellung ohne Rücksicht auf Umwelt und Landschaft. Das Wachstum des Autoverkehrs wird als naturgegeben

hingenommen. Dabei sind die neusten Prognosen des *Bundesamts für Raumentwicklung* (ARE) zurückhaltend: Der Autoverkehr wächst pro Jahr höchstens noch um weniger als ein Prozent, und zwar vor allem im Bereich Freizeitverkehr.¹ Trotzdem wiederholen die Strassenbauer mantramässig, dass es den Ausbau brauche. Das kann nur bedeuten, dass sie angesichts der enormen Geldschwemme aus dem *Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds* (NAF) der irrigen Überzeugung sind, nun auch noch die letzten Staustunden ausschliesslich mit Infrastrukturausbau bodigen zu wollen.

Engpässe werden nur verlagert

Der Autobahnanschluss Wankdorf und die Grauholzautobahn sind gute Beispiele: Wenn wir – wie das ASTRA dies plant – hier den Verkehrsfluss durch Ausbauten verbessern, zieht dies neuen Verkehr an, der sich sehr bald an den angrenzenden Abschnitten stauen wird. So geben sogar die Strassenbauer selber zu: Ohne einen Ausbau des Anschlusses Wankdorf könne der zusätzliche «Druck», sprich: die zusätzlichen Autos, die durch die Verbreiterung der Grauholzautobahn daherkommen, nicht aufgefangen werden. Das heisst im Umkehrschluss, dass ohne den Ausbau des Wankdorf-Anschlusses auch alle anderen Ausbauprojekte obsolet werden. So argumentiert auch eine fast einstimmig angenommene Motion im bernischen Grossen Rat.² Ganz abgesehen davon würden diese jahrelangen Baustellen ihrerseits sehr viel unnötigen Stau und enorme zusätzliche Emissionen (CO₂, Lärm, Umweltverschmutzung) verursachen.

«Anschluss Wankdorf» stoppen

Wenn wir also den Ausbau des «Anschlusses Wankdorf» stoppen, kann dies den Bund zum Umdenken bringen.

Deshalb fokussiert sich die Diskussion und auch die Widerstandsaktivität so stark auf das Wankdorf-Ausbauprojekt. Der Verein *Spurwechsel* erhöht nun den Druck auf die Behörden massiv, indem er zusammen mit den Stadtparteien und Verbänden eine städtische Initiative gegen dieses Projekt lanciert. Wenn sich die betroffene Stadtbevölkerung gegen solche Betonfantasien ausspricht, kann das Ausbauprojekt zu Fall bringen. Vergleichbare Projekte – der «Westast» in Biel und die «Spange Nord» in Luzern – wurden in den letzten Jahren erfolgreich abgewehrt.

Es braucht jetzt bei den Autobahnen einen Marschhalt und ein Umdenken in der Politik und in der Verwaltung. Eine zeitgemässe Verkehrsdoktrin muss ohne Ausbau planen und den Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten. Zum Schutz der Menschen und der Natur.

Markus Heinzer ist Präsident des Vereins Spurwechsel Bern.

Anmerkungen

¹ Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050. Schlussbericht, 08.04.2022.

www.are.admin.ch/verkehrsperspektiven, Stand 19.07.2023.

² Motion 248-2022, Rüeßegger (Riggisberg, SVP): Weniger Fruchtfolgefläche für den A1-Ausbau Wankdorf-Grauholz auf 8 Spuren.