



**DIALOG
NORD
QUARTIER**

QUARTIERKOMMISSION
STADTTEIL 5

Quartierkommission Stadtteil V
DIALOG Nordquartier
Postfach 143
3000 Bern 22
www.dialognord.ch
info@dialognord.ch

Bern, den 24.02.2022

Einschreiben
Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation (UVEK)
Kochergasse 10
3003 Bern

(im Doppel)

EINSPRACHE

für

Quartierkommission DIALOG Nordquartier,

und handelnd durch den Vorstand,

zeichnend durch

NÄF Verena (Präsidentin) und

JOST Urs (Vorstand)

gegen

Bundesamt für Strassen ASTRA, Filiale Thun

Uttigenstrasse 54, 3600 Thun

betreffend

Ausführungsprojekt N06.32 Bern

Umgestaltung Gebiet Anschluss Wankdorf BUGAW

(Auflage 26.1. – 24.2.2022)

Rechtsbegehren:

1. Bauabschlag

- 1.1 Verzicht auf Kapazitätsausbau (Verzicht Spurausbau), Verkehrsmanagement
- 1.2 Verzicht auf die Eventstrasse
- 1.3 Bessere Berücksichtigung Langsamverkehr
- 1.4 Schutz des Naherholungsraums, Stadtreparatur
- 1.5 Erreichen der Klimaziele
- 1.6 Fehlende Unterlagen für Gesamtbeurteilung

Wird dem Hauptantrag nicht stattgegeben, stellen wir folgende Eventualanträge:

2. Eventualanträge

- 2.1 Überdeckung der N6 ab UEF Zentweg T 04 Richtung Schermenweg und Verzicht auf UEF Zentweg T 04
- 2.2 Teilbegrünte, breite Langsamverkehrsbrücke anstelle UEF Langsamverkehrsrampe Schermenweg T 03
- 2.3 Sämtliche Wald- und Baumeratzpflanzungen sind in der Nähe des Bauperimeters zu pflanzen
- 2.4 Erhalt der Allee Bolligenstrasse
- 2.5 Sperrung Verkehrsbeziehungen Tschäppätstrasse-Papiermühestrasse für MIV (Strasse Kunsteisbahn)
- 2.6 Verkehrsmanagement zwischen Eventstrasse und Mingerkreisel
- 2.7 Anpassung Überführung Kunsteisbahn T 05
- 2.8 Ergänzung der Allee Bolligenstrasse zwischen Überführung Kunsteisbahn T 05 und Mingerkreisel
- 2.9 Langsamverkehrspasserelle über N01 bei Wankdorfcity
- 2.10 Lärmschutzmassnahmen Wankdorfcity
- 2.11 Standort Strassenabwasserbehandlungsanlage SABA
- 2.12 Fussgänger-Direktverbindung Areal Strassenverkehrsamt – Bananenbrücke
- 2.13 Alle temporären und ständigen Parkfelder auf der Kleinen und Grossen Allmend sind aufzuheben
- 2.14 Finanzierung durch Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)

Formelles

Der DIALOG Nordquartier ist ein Verein nach Art. 60 ff. ZGB und setzt sich zusammen aus den im Nordquartier – im Raumplanungswesen und in der weiteren Mitsprache – aktiven politischen Parteien, Quartiervereinen und Leisten. Der DIALOG Nordquartier ist von der Stadt Bern als repräsentative Quartierorganisation des Stadtteils V, Breitenrain-Lorraine anerkannt – zu dem das Gebiet Wankdorf gehört. Die Quartierkommission ist demnach das offiziell legitimierte Ansprechorgan in politischen Mitwirkungsprozessen, das planerische Mitwirkungsorgan der Quartierbevölkerung in jeglichen Belangen, die den Stadtteil V – in vorliegendem Fall das Gebiet Wankdorf – betreffen. Seine statutarischen Zweckbestimmungen (Statuten vorliegend) lauten wie folgt:

Er fördert die Mitwirkung der Bevölkerung in quartierbezogenen Sachfragen, insbesondere in Bau-, Planungs- und Verkehrsfragen im Stadtteil V (statistische Bezirke Altenberg, Spitalacker, Breitfeld, Breitenrain, Lorraine).

1. Er befasst sich mit Fragen der Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums, mit Bau-, Planungs- und Verkehrsfragen sowie mit Fragen von Kultur, Freizeit und sozialem sowie wirtschaftlichem Quartierleben im Stadtteil V.
2. Er kann die Mitwirkungsrechte gemäss Raumplanungsgesetz, Baugesetz und ähnlichen kommunalen, kantonalen und bundesrechtlichen Gesetzen wahrnehmen und nimmt an Vernehmlassungs- und Mitwirkungsverfahren betreffend Stadtteil V teil.
3. Er kann in wichtigen Fragen bezogen auf Bau-, Planungs- und Verkehrsfragen im Interesse seiner Mitglieder Rechtsmittel ergreifen und im Rahmen der Zwecksetzung gerichtliche Verfahren führen bzw. sich daran beteiligen.
4. Er versteht sich als Bindeglied zwischen Behörden und der Bevölkerung des Stadtteils V.

Die Bevölkerung des Nordquartiers ist durch das vorliegende Projekt in seinen wesentlichen Interessen tangiert. Zum einen wird durch den Autobahnausbau Wankdorf massiv in ein wichtiges Naherholungsgebiet eingegriffen, dieses wird zu seinem grossen Nachteil verändert und die Schneisen zwischen den zwei Allmenden – Grosse und Kleine Allmend – verstärkt, zum anderen nehmen die Lärm- und Verkehrslast weiter zu.

In der Presse konnten wir erstaunt lesen: «Das Projekt entwickelt hat das Bundesamt für Strassen ASTRA gemeinsam mit Partnern wie der Stadt Bern *und den Quartieren*». Diese Formulierung widerspricht allerdings der Realität. Vertreter*innen der Quartierkommissionen der Stadtteile IV und V wurden einige Mal vom ASTRA eingeladen und es wurde über den Planungsstand informiert. Wir konnten maximal Vorschläge einbringen, die lapidare Details betrafen. Weitergehende Anregungen, konkrete Verbesserungsvorschläge wie eine breitere Brücke zwischen den Allmenden, wurden nicht in die Überlegungen einbezogen und direkt abgelehnt. Wir waren von Anfang an gegen das vorliegende Projekt, die Informationen hingegen waren für uns wertvoll. Von einer eigentlichen Mitwirkung darf jedoch keine Rede sein.

Sämtliche Mitgliederorganisationen des DIALOG Nordquartier sind als Bewohnervertretende

überdurchschnittlich von diesem Projekt betroffen. Der Verein ist nach bernischem Baugesetz zur Einsprache legitimiert.

Die Planaufgabe läuft vom 26. Januar bis 24. Februar 2022. Die Einsprachefrist endet am 24. Februar 2022. Die Frist ist mit der heutigen Postaufgabe eingehalten. Die Vereinsversammlung hat als oberstes Exekutivorgan des Vereins die Einsprache – mit einem Dreiviertels-Mehr gemäss Statuten – am 26. Januar 2022 beschlossen.

Materielles

1. Bauabschlag

Grundsätzliches:

Die Informationsbroschüren vom ASTRA erwecken den Eindruck, dass durch das Projekt der Fussgänger- und Veloverkehr gefördert und die Biodiversität gestärkt wird.

Das Gegenteil ist der Fall.

Die Gräben zwischen den Stadtteilen IV und V werden vertieft und die Schneise, der seit dem Autobahnbau in den 1960iger Jahren schon getrennten Erholungsräume, wird noch mehr vergrössert. Es lassen sich keinerlei Verbesserungen feststellen. Das Projekt scheint einzig dazu zu dienen, den Autoverkehr zu fördern und die Stadt Bern für den MIV zugänglicher zu machen. Deshalb wird der Bauabschlag gefordert, damit das Projekt – diesmal in einem partizipativen Prozess – umfassend überarbeitet werden kann.

1.1 Verzicht auf Kapazitätsausbau (Verzicht Spurausbau), Verkehrsmanagement

Das Projekt scheint nicht die nötige Beseitigung von Engstellen zu bezwecken, sondern auf einen massiven Kapazitätsausbau abzielen. Dabei ist seit langem unbestritten:

Mehr Fahrbahnen führen zu einer Verkehrszunahme.

Die geplanten Fahrspuren sind einzig auf Spitzenzeiten ausgelegt. In der übrigen und überwiegenden Zeit des Tages sind die Fahrspuren vorwiegend leer. Zudem zweifeln wir stark an den Prognosen des ASTRA hinsichtlich Verkehrszunahme 2040 - 50. Für das Jahr 2022 wurde von selber Stelle bereits ein „Verkehrskollaps“ prognostiziert. Dieses Szenario ist bisher ausgeblieben.

Wir fordern ein wirksames Verkehrsmanagement zur Glättung der Spitzenwerte anstelle dieses massiven Ausbaus.

Die Lastspitzen sind so gut wie möglich zu glätten und mit einem geeigneten, regionalen und weiträumig ausgelegten Verkehrslastmanagement zu regeln und zu steuern. In Zeiten von Lastspitzen und drohender Überlastungen auf dem städtischen und stadtnahen Autobahnnetz

muss der Verkehr grossräumig, also bereits in der weiteren Region, beispielsweise durch Temporeduktion und frühzeitige Information, nurmehr dosiert Richtung Stadt gelenkt werden. Bald wird die Pannestreifenumnutzung (PUN) auf der N06 zwischen Wankdorf und Muri in Betrieb gehen. Diese Massnahme wird der Staubildung in Spitzenzeiten entgegenwirken. Ähnliche Massnahmen wie PUN könnten auch andernorts in der Region dazu beitragen, Stau bei Lastspitzen auf dem Netz zu vermindern. Leider wird auch durch die Berner Stadtbehörde suggeriert, dass durch den Umbau des Anschlusses Wankdorf die Innenstadt entlastet werden würde. Um dieses Ziel allerdings zu erreichen, müssten gleichzeitig sämtliche Anschlussknoten umgebaut werden (Bümpliz mit Anschluss Weissensteinstrasse, Forsthaus, Neufeld, Ostring), was in Anbetracht der Verkehrsziele der Stadt irrsinnig wäre und weitere massive, negative Eingriffe in den Stadtkörper bewirken würde.

Weiter wird vom ASTRA aufgeführt, dass der Ausbau des Knotens Wankdorf notwendig sei, damit später der Bypass-Tunnel Bern Ost gebaut werden könne. Zu dieser Behauptung können wir keine stichhaltigen Anhaltspunkte finden. Schon jetzt wird durch die Pannestreifen-Umnutzung (PUN) die Kapazität auf sechs Spuren erhöht. Unserer Ansicht nach müsste ein Bypass-Tunnel Bern Ost auch ohne BUGAW umgesetzt werden können.

Im Gebiet Schosshalde / Galgenfeld ist in diesem Zusammenhang der Anschluss der neuen Stadtstrasse ab Freudenbergplatz an die Autobahn N6 geplant. Offen ist, wie dieser Anschluss ausgestaltet werden soll. Uns sind keine Pläne dazu bekannt. Es wird ein grosses Geheimnis daraus gemacht, wie umfassend die Eingriffe am Pulverweg und beim Schosshaldenfriedhof effektiv ausfallen werden. Die erforderliche Absenkung der Autobahn kann auch ohne BUGAW erfolgen.

Auf einen weiteren Kapazitätsausbau ist zu verzichten.

1.2 Verzicht auf die Eventstrasse

Die Eventstrasse dient einzig der Eventbranche und geht zulasten des Quartiers. Die Schneise zwischen den Allmenden würde erheblich verstärkt und es müsste viel zu viel Wald geopfert werden. Der Eingriff in die Topografie ist zu gross. Es entsteht ein zusätzliches Einfallstor für den Verkehr in die Quartiere.

Auf einer langen Strecke von über 2 km sollen sich Ein- und Ausfahrten aneinanderreihen. Das landschaftlich sensible Gebiet wird weiter zerstückelt und zunehmend unattraktiv. Es handelt sich bei dieser Eventstrasse um eine zusätzliche erhebliche und zu grosse Belastung des Gebietes Wankdorf.

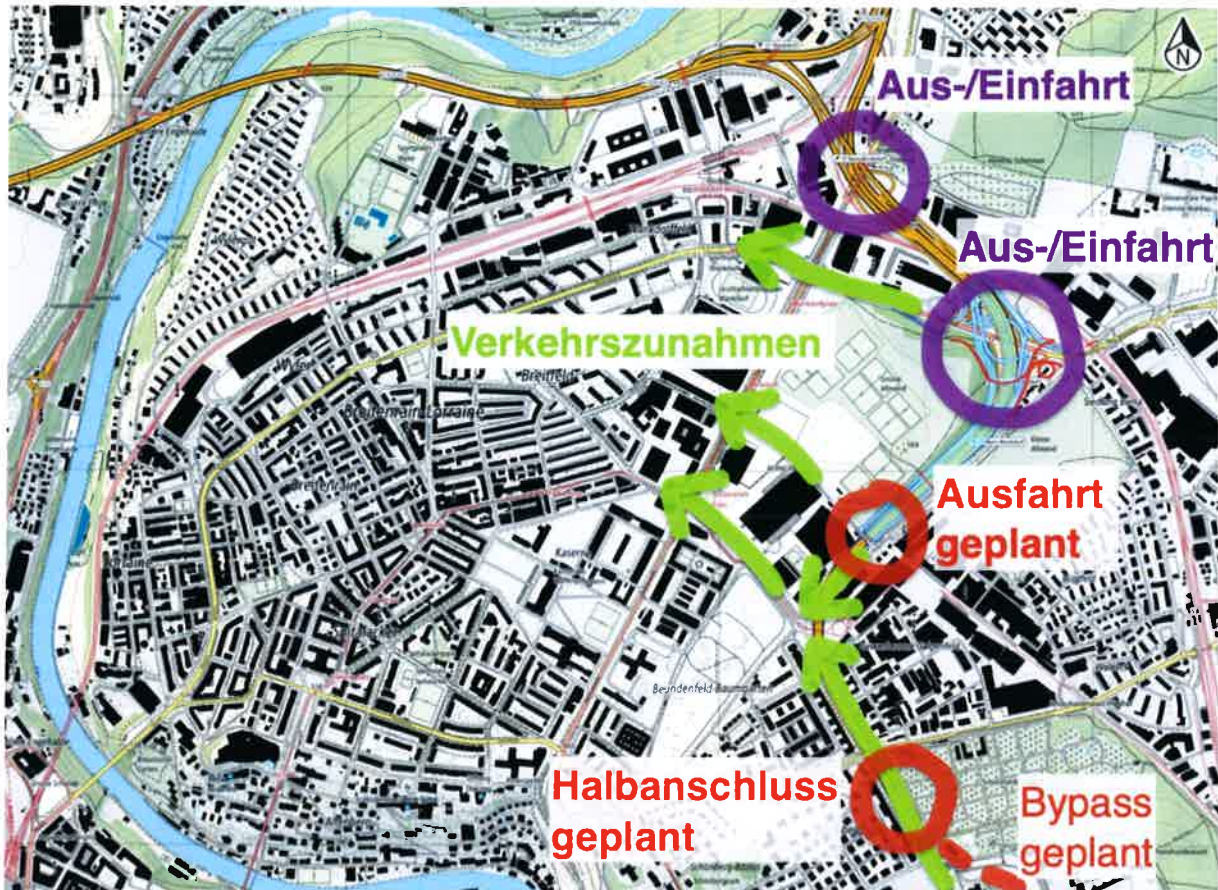


Abbildung 1: Anhäufung von Ein-/Ausfahrten
 Es ist mit einer starken Verkehrszunahme zu rechnen, das sensible Gebiet wird durch neue Anschlüsse weiter zerstückelt und entstellt.

Für die kurze Nutzungsdauer während einiger Events sind die Eingriffe völlig unverhältnismässig. Es ist mehr als fragwürdig, dass der Bund plant, einen Anschluss einzig für eine einzige Branche zu errichten.

Ungeklärt ist das Verkehrsregime am Ende dieser geplanten, zweispurigen Eventstrasse. Entweder fährt der MIV über die Brücke und dann rechts Richtung Müngerkreisel bzw. Bernexpo-Einstellhalle in einen einspurigen Flaschenhals oder dann links Richtung Zentweg. Berechtigterweise ist zu befürchten, dass einerseits durch die zusätzliche Ausfahrt mehr Verkehr ins Quartier geleitet wird, was zu einer Mehrlast führt, und dass andererseits durch den Flaschenhals an der Bolligenstrasse ein Verkehrschaos entsteht.

Wir fordern darum den Verzicht auf diese Eventstrasse.

1.3 Bessere Berücksichtigung Langsamverkehr

Der Schermenweg ab Wankdorfplatz verbindet zwei Stadtteile: das Wankdorf mit der weitläufigen Klinik Waldau und der Siedlung Berna. Die dort bisher einzig geplante Fussgängererschliessung soll über ein schmales „Brüggli“ in windiger Höhe erfolgen, Schnee und Sturm ausgesetzt. Auch die Personensicherheit im öffentlichen Raum ist nicht gewährleistet, es entstehen viele Möglichkeiten für Übergriffe. Für die Überwindung der Autobahn müssen grosse Höhenunterschiede überwunden werden. Bereits für Ortsunkundige erscheint diese Führung

wie ein Labyrinth. Und auch für den Veloverkehr sind die Einschränkungen zu gross.

Seit Jahrzehnten wird im Stadtraum das Modell Mischverkehr erfolgreich umgesetzt. Beim vorliegenden Projekt ist es anders. Man fühlt sich Jahrzehnte zurückversetzt. Veraltete, überholte Rezepte werden aufgetaut und ausgegraben. Die einzelnen Verkehrsteilnehmenden werden in einem Trennsystem separiert. Rücksichtsloses Verhalten der einzelnen Verkehrsteilnehmenden ist die Folge.

Wir erachten dieses Vorhaben als absolut ungenügend und verlangen eine Überarbeitung der Verkehrsbeziehungen für den Fuss- und Veloverkehr. Die Brücke muss verbreitert und begrünt werden. Auch müssen direkte Verbindungen angeboten werden und die Sicherheit im öffentlichen Raum muss verstärkt werden.

1.4 Schutz des Naherholungsraums, Stadtreparatur

Ein intakter Naherholungsraum ist für alle Quartierbewohnenden und Berufstätigen von zentraler Bedeutung. Dieser Raum ist im Nordquartier – schon heute – enorm eingeschränkt, insbesondere durch die Autobahn.

Ein wichtiger Naherholungsraum bilden die Grosse Allmend und die Kleine Allmend. Dieses zusammenhängende Erholungsgebiet wird durch das Projekt nachhaltig gestört; durch Vernichtung von Grünraum und durch die Zunahme von Verkehrsemissionen. Zur Kaschierung dieses erheblichen Verlustes wird subtile Kosmetik betrieben. Es genügt aber nicht, einen marginalen Teil wieder aufzuforsten, damit die Kulisse auf der Grossen Allmend vermeintlich wieder stimmig ist. Die Allmenden-BesucherInnen bewegen sich auf den Allmenden. Die Aufenthaltsqualität wird eingeschränkt, der Erlebniswert stark gemindert resp. der gesamte Bewegungs- und Erholungsraum wird gestört.

Ganze 3 ha (30'000 m²) Wald sollen für das vorliegende Projekt gerodet werden. Ein Vorhaben im Gegensatz stehend zu erreichenden Klimazielen. Bildlich gesprochen handelt es sich um eine Baumrodung in der Grössenordnung von 4 Fussballfeldern, überwiegend absolut gesunde und klimanotwendige Bäume. Eine Wiederaufforstung weit ab vom Perimeter und die daraus resultierende Negativ-Baumbilanz von -1.55 ha im Quartier kann der DIALOG Nordquartier nicht akzeptieren.

Wir verlangen deshalb eine Stadt- und Landschaftsreparatur statt blosser Kosmetik. Es genügt nicht, vielleicht in 25 Jahren Stadtreparatur im Osten der Stadt zuzu betreiben (Bypass Bern Ost). Es muss heute damit begonnen werden. Im Moment geschieht das Gegenteil: es erwartet uns eine nennenswerte Verschlechterung.

1.5 Erreichen der Klimaziele

Der Bund hat sich zur Erreichung des Klimaschutzziels «Netto-Null-Emissionen» bis ins Jahr 2050 verpflichtet. Zudem soll bis 2030 der CO₂-Ausstoss um die Hälfte verringert werden.

Das Projekt ist ein sehr teurer Beitrag zum Nicht-Erreichen der Klimaziele. Der Verkehr ist der

einzig grosser Sektor unter den Energieverbrauchern, der 2019 eine grössere CO₂-Produktion aufweist als 1990. Er ist mit einem 40 %-Anteil heute der grösste CO₂-Emittent. Ausgerechnet in diesen Sektor soll für den «Spaghettiteller» rund CHF 250 Mio. investiert werden.

Dazu kommt, dass der Anschluss Wankdorf eine Voraussetzung zu weiteren riesigen Autobahnausbauten ist, wie die achtspurige Grauholzautobahn. Das ASTRA behauptet, das Projekt würde für die Stadt Bern keinen Mehrverkehr bedeuten. Sogar wenn das stimmen würde, klimapolitisch wäre das unerheblich. Es wird nämlich unbestritten, dass das Projekt die grossen Mengen Mehrverkehr aufnehmen soll, welchen gewisse Prognosen voraussagen.

Heute müssten Projekte finanziert werden, die gewährleisten, dass das prognostizierte Verkehrswachstum gerade nicht stattfindet. Mehr noch: dass der MIV der Zukunft abnimmt. Als das Projekt startete, war die klimapolitische Sensibilität klein. Wenn der Anschluss Wankdorf gebaut wird, wird das Jahr 2050 aber nahe sein. Dannzumal müsste auch der MIV klimaneutral abgewickelt werden. Die dermassen lange Zeit zwischen Projektanfang und Baubeginn verunmöglicht es, die Klimapolitik nun angemessen zu berücksichtigen. Es handelt sich daher um eine Investition, die zum Nicht-Erreichen der Klimaziele beiträgt; eine krasse Fehlinvestition.

Wir fordern deshalb eine Verzichtsplannung.

1.6 Fehlende Unterlagen

Aus unserer Sicht fehlen wichtige Grundlagedaten, namentlich zu Verkehrsregime, Ampelanlagen und deren Steuerung. Es können keine Schlüsse über das tatsächliche Verkehrsaufkommen und über die Auswirkungen auf das Nordquartier gezogen werden. Es wird zwar mündlich versprochen, dass der Verkehr ab der Ausfahrt nur dosiert ins Quartier weitergegeben wird, verbindliche Aussagen dazu sind aber ausstehend. Wir vermissen ein Konzept, wie das Nordquartier vor Mehrverkehr geschützt werden soll.

Auch ein Beleuchtungskonzept fehlt. Die Grosse und Kleine Allmend sind abends dunkel und somit ein wichtiger Kontrast zur Lichtverschmutzung ringsum. Das soll so bleiben. Zudem ist unklar, wie die Fussgängerübergänge beleuchtet werden sollen. Auch Aussagen zur Strassenbeleuchtung fehlen. Eine Beurteilung kann nicht erfolgen.

Die Unterlagen sind unvollständig und mangelhaft, nur schon deshalb muss das Ausführungsprojekt zurückgewiesen werden.

2. Eventualanträge

Grundsätzliches:

Der Stadtteil V wird durch den Autobahnausbau noch mehr von seinen Erholungsräumen abgeschnitten. Wir fordern Kompensationsmassnahmen, um diesen Verlust auszugleichen.

Der ganze Gewinn für das Nordquartier ist nach Aussage der Behörde eine Verbesserung der Verkehrssicherheit am Schermenweg. Die Verkehrssicherheit könnte aber durch diverse andere Massnahmen sofort erhöht werden, dazu braucht es keinen Autobahnausbau.

Einige Kompensationen wie der Verlust von Waldfläche sollen weit weg vom Nordquartier stattfinden. Dies bringt den Quartierbewohner*innen herzlich wenig. Sollte trotz der vielen Einwänden am Autobahnausbau festgehalten werden, verlangen wir griffige Kompensationsmassnahmen, die ohne Umweg direkt dem Quartier zugutekommen. Ein „Brüggli“ beim Spaghettiteller ist keine Kompensation, sondern eine Minimalvariante, damit Fussgänger*innen und Velofahrende nicht gänzlich als Verlierer dastehen.

2.1 Überdeckung der N6 ab UEF Zentweg T 04 Richtung Schermenweg und Verzicht auf UEF Zentweg T 04

Die Grosse und die Kleine Allmend sind seit dem Bau der N06 in den 1960iger-Jahren getrennt. Diese Trennung des Naherholungsraums ist seither störend und vermindert die Aufenthaltsqualität. Mit einer Überdeckung der N06 würde diese seit Jahrzehnten bestehende Trennung der beiden Grünflächen heilen und wäre eine echte Stadtreparatur.

Mit der Tieferlegung der N06 und der Eventstrasse ab Überführung UEF Zentweg T 04 Richtung Schermenweg, können die Fahrbahnen mit einem ca. 200 Meter breiten Deckel überdeckt werden, was einer echten Stadtreparatur entsprechen würde. Dieser Deckel kann grossflächig begrünt und gleichzeitig mit einem Weg für den Langsamverkehr von der Grossen zur Kleinen Allmend versehen werden.



Abbildung 2: Überdeckung der N6

dem Höhenniveau der Bolligenstrasse anstossen. Gleichzeitig kann auf die Fussgängerbrücke Zentweg (T 04) verzichtet werden.

In den Plänen haben wir festgestellt, dass im Hinblick auf den Bypass Ost bei der Kunsteisbahn bereits eine Absenkung um 1.5 m vorgesehen ist:

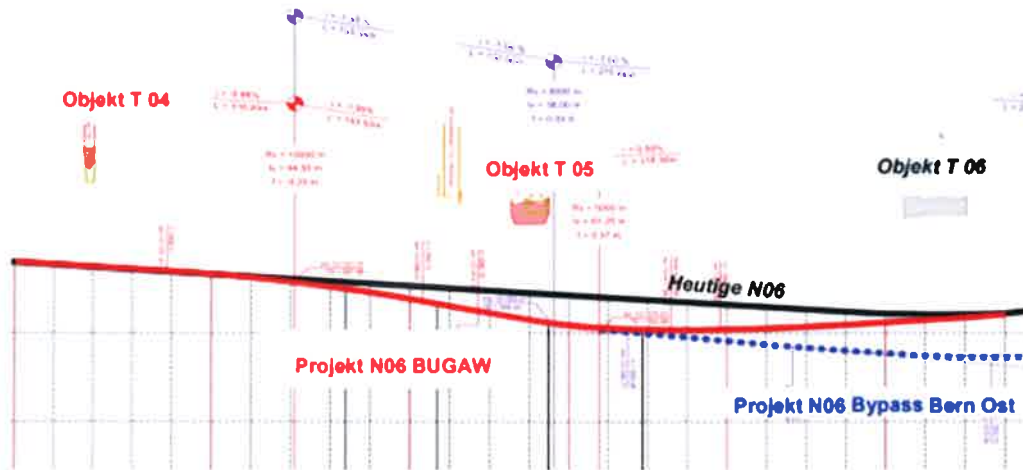


Abbildung 11: Ausschnitt Längenprofil Bereich UEF Zentweg T 04 bis UEF Bolligenstrasse T 06 (Bestvariante rot)

Abbildung 3: Skizze aus «N06 Technischer Bericht einschliesslich flankierender Massnahmen», S 21

Die Fahrbahn könnte ab diesem Punkt abgesenkt weitergeführt und dann ab Objekt T 04 auf dem abgesenkten Niveau überdeckt werden.

2.2 Teilbegrünte, breite Langsamverkehrsbrücke anstelle UEF Langsamverkehrsrampe Schermenweg T 03

Im Gegensatz zur projektierten Velo-/Fussverkehrsbrücke verlangen wir eine breite «Grünbrücke» von der Grossen Allmend zur Bananenparzelle. Die Aussichtsplattform (Viewpoint) würde einen Ausblick auf die Verkehrsanlage in ihrer ganzen Dimension und einen kleinen Schattenplatz für eine Verschnaufpause ermöglichen.

Die projektierte Brücke ist für Fussgänger*innen und Velofahrende ungeeignet. Sie ist zu schmal. Bei den Abfahrten kommt es zu gefährlichen Konfliktsituationen.

Die Langsamverkehrsbrücke ist kein Ersatz für die vielen einschneidenden Massnahmen. Und die idyllischen Visualisierungsbilder widerspiegeln eine völlig realitätsfremde Situation – viel zu lärmbelastet ist der Standort.

Wichtig ist eine Beleuchtung der Brücke, die dem Sicherheitsbedürfnis in der Nacht Rechnung trägt (Sicherheit im öffentlichen Raum). Bei den Zugangswegen durch lauschige Gebüsche kann dieses wahrscheinlich nicht gewährleistet werden. Die Brücke als Verbindung zwischen zwei Quartieren ist somit in Frage zu stellen.



Abbildung 4: Aussichtspunkt und breite, begrünte Brücke

2.3 Sämtliche Wald- und Bausersatzpflanzungen sind in der Nähe des Bauperimeters zu pflanzen

Die Waldrodungen im Bereich der Grossen Allmend bedeuten, trotz der vorgesehenen teilweisen Wiederaufforstungen, einen Verlust der Aufenthaltsqualität. Bis die wiederaufgeforsteten Bäume die heutige Höhe und die Baumkronen des heutigen Volumens erreichen, wird es 20 bis 30 Jahre dauern. Zudem sieht die Planung vor, dass ein beachtlicher Teil der Wiederaufforstungen an Standorten passiert, die weit abseits des Projektperimeters liegen. Von der bestehenden Waldfläche von 3.6 ha werden fast 3.0 ha für die Baustelle gerodet. Zwar werden nach Abschluss der Bauarbeiten rund 1.5 ha wieder aufgeforstet, sodass letztlich ca. 2.1 ha Wald auf der Grossen Allmend stehen werden. Das werden etwa 57% der heutigen Waldfläche sein, wobei der grösste Teil aus Jungbäumen bestehen wird. Es wird Jahrzehnte dauern, bis diese Bäume wieder hochgewachsen sind. Rund 28% werden weit abseits der Stadt aufgeforstet, 15% werden dem bereits aufgeforsteten «Überschuss» an der Autobahn- Stadttangente angerechnet. Insgesamt wird der Substanzverlust auf den Allmenden enorm sein.

Wir verlangen deshalb zur Kompensation eine vollständige Wiederaufforstung bzw. Ersatzpflanzungen aller gefälltten Baume in den Naherholungsräumen der Stadtteile IV und V. Art. 7 Abs. 1 WaG verlangt, dass für jede Rodung in derselben Gegend mit standortgerechten Arten Realersatz zu leisten sei.

2.4 Erhalt der Allee Bolligenstrasse

Die Allee an der Bolligenstrasse ist ein wichtiger Bestandteil für die Landschaftsbildung und ist

im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) verzeichnet (IVS-Objekt BE 4.3.1., Substanzgrad: Nationale Bedeutung, historischer Verlauf mit Substanz).

Die Hälfte der Bäume sollen abgeholzt werden und die Strasse soll verbreitert werden. Auch wenn die abgeholzte Baumreihe wiederhergestellt werden soll, ist der Substanzverlust erheblich. Bis der Jungwuchs den Einschnitt wieder geheilt, hat dauert es Jahrzehnte. Durch die Abholzung würde eine weitere Wunde geschlagen, welche den Interessen der Quartierbevölkerung widerspricht.

Gemäss Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG) sind heimatliche Landschaft- und Ortsbilder ungeschmälert zu erhalten (Art. 3, Abs. 1 NHG). Durch den Inventareintrag ist belegt, dass das öffentliche Interesse überwiegend ist. Nebst der Erhaltung des Landschaftsbildes ist es auch klimapolitisch ein Unding in der heutigen Zeit etwa 80 grosskronige Bäume für den Ausbau einer Autobahninfrastruktur zu opfern.

Wir verlangen deshalb die integrale Erhaltung der Allee ohne Abholzung von Baumreihen. Die Verkehrsbauten müssen den Alleebäumen angepasst werden.

2.5 Sperrung Verkehrsbeziehungen Tschäppätstrasse- Papiermühlestrasse für MIV (Strasse Kunsteisbahn)

Die Tschäppätstrasse wird durch die Eventstrasse neu erschlossen. Für den MIV wird eine bequeme und attraktive Möglichkeit angeboten, die Parkierungsangebote auf dem Gelände von Bernexpo zu erreichen. Bei der Postfinance-Arena endet die Eventstrasse. Der Verkehr splittet sich einerseits nach links über die neue und gegenüber heute breiteren Brücke UEF Kunsteisbahn T 05 auf die Bolligenstrasse und dann Richtung Einfahrt in die unterirdische Einstellhalle Wankdorf, bzw. zum Mingerkreisel. Der andere Teil des Verkehrs wird nach rechts in die Tschäppätstrasse auf die oberirdischen Parkplätze auf der vorderen Allmend gelenkt.

Die Tschäppätstrasse mündet gemäss ÜO Mingerstrasse-Papiermühlestrasse mit einem Rechtsabbiegegebot in die Papiermühlestrasse. Es zeichnet sich ab, dass insbesondere in Spitzenzeiten, wenn die Parkplätze auf der vorderen Allmend belegt sind, Autos über den Rechtsabbieger in die Papiermühlestrasse und von dort via Wankdorfplatz in die angrenzenden Wohnquartiere gelangen werden. Umgekehrt droht ebenfalls während Spitzenzeiten Verkehr von der Papiermühlestrasse via Tschäppätstrasse und Bolligenstrasse Richtung Autobahneinfahrt zu fahren.

Wir fordern deshalb die Beziehung Tschäppätstrasse-Papiermühlestrasse in beiden Richtungen zu sperren. Wir verweisen darauf, dass die Stadt seit 1995 andauernd verspricht, dass der Verkehr zwischen dem Areal von Bernexpo und den Quartierstrassen abtrennt werden sollen, damit kein quartierfremder Verkehr in die Quartiere fließen kann.

Es muss verhindert werden, dass die Tschäppätstrasse zu einer Verbindungs- und Umfahungsstrasse zwischen Event-, bzw. Bolligen- und Papiermühlestrasse umfunktioniert wird.

2.6 Verkehrsmanagement zwischen Eventstrasse und Mingerkreisel

Die neue Eventstrasse führt, als bequem und attraktiv zu befahrende Achse, bis zur UEF Kunsteisbahn T 05 und endet dort. Ein Teil des Verkehrs zweigt dort rechts in die Tschäpätstrasse ab. Der übrige Verkehr führt links über die neue und zur heute breiteren UEF T 05. Wir verstehen die Eventstrasse als direkte Zubringerstrasse zu den Parkierungsanlagen auf dem Areal Bernexpo. Über die Bolligenstrasse führt der linksabbiegende Verkehr über die Bolligenstrasse direkt zur Einfahrt der Einstellhalle Wankdorf. Die Achse über die Eventstrasse dürfte jedoch wegen der Fahrkomfortverbesserung vermehrt Verkehr an der Einstellhalleneinfahrt vorbei zum Mingerkreisel. Von dort droht zusätzlicher Verkehr einerseits Richtung die Wohnquartiere Baumgarten, Schönberg-Bitzius und Laubegg und andererseits Richtung Guisanplatz, Rodtmattstrasse, Wankdorf und Breiffeld zu fliessen. Zumindest bei Grossanlässen sind diese Beziehungen durch geeignete Pfortner- und Dosierungsanlagen zu drosseln. Ggf. sind zusätzlich geeignete Schutzmassnahmen bei den Einfahrten in die oben erwähnten Wohnquartiere zu realisieren.

Nach unseren Informationen ist eine grössere Parkierungsanlage bei Grossanlässen auf dem ehemaligen Zentareal im Visier der Planung. In diesem Fall ist zumindest bei Grossanlässen bei Vollbelastung der Parkplätze auf dem Bernexpo-Areal eine U-Turn-Signalisierung vorzusehen. Damit kann der auflaufende Verkehr über die Bolligenstrasse und den Zentweg ins ehemalige Zentareal gelenkt werden.

2.7 Anpassung Überführung Kunsteisbahn T 05

Geplant ist eine etwas breitere Brücke zugunsten des Autoverkehrs. Ein Gehweg für Fussgänger wird abgebaut. Nur eine schmale Fahrspur für linksabbiegende Velofahrer kommt dazu. Unklar ist, ob durch eine Ampelanlage der Verkehr geregelt wird und wer Priorität hat, Velofahrer*innen oder Autofahrer*innen.

Bei grossen Anlässen (z. B. BEA) wird die Brücke von Fussgängern rege genutzt und ist deshalb jeweils gesperrt. Im Projekt sind weder Ankunftsart noch Warteraum vorgesehen.

Wir fordern eine breitere, begrünte Brücke mit beidseitigen Gehwegen und eine Priorisierung der Fussgänger*innen und Velofahrer*innen.

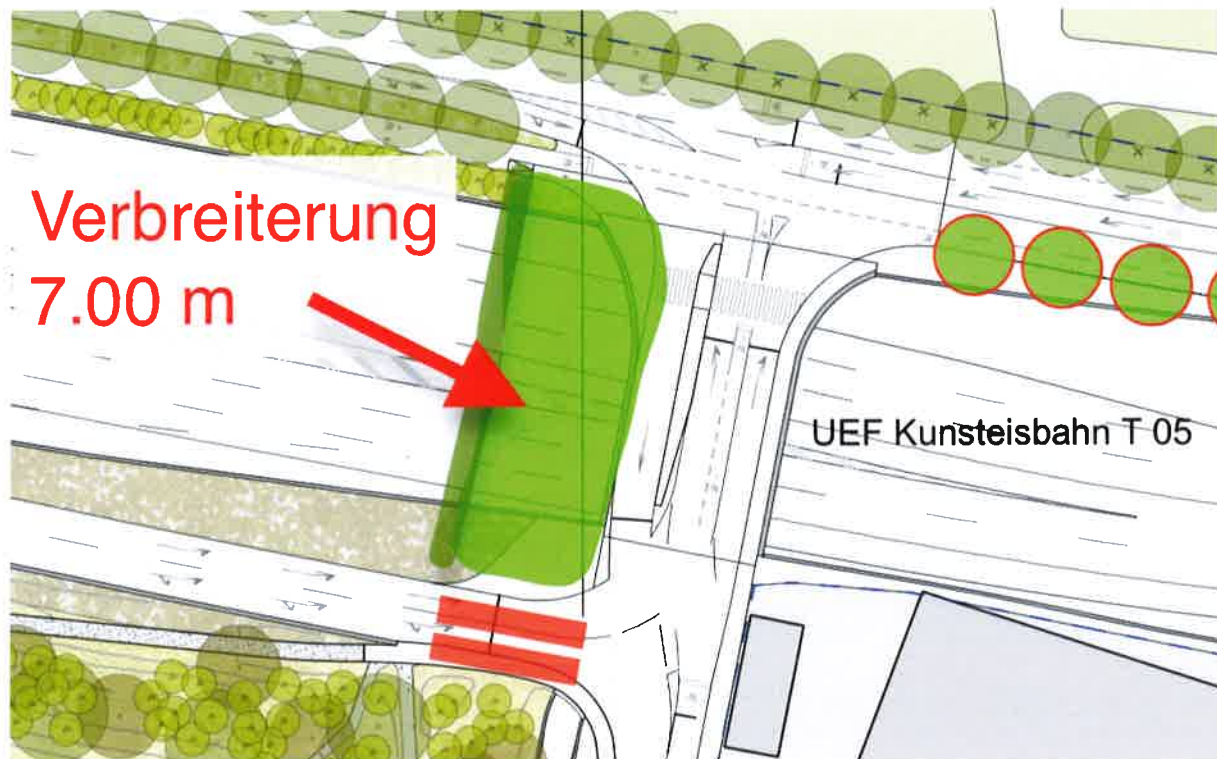


Abbildung 5: Breitere Brücke mit Grünzone

2.8 Ergänzung der Allee Bolligenstrasse zwischen Überführung Kunsteisbahn T 05 und Mingerkreisel

Die Allee an der Bolligenstrasse weist etliche Lücken auf. Diese Wunden aus dem früheren Autobahnbau sind möglichst zu heilen. Wir fordern eine Ergänzung der Alleelücke zwischen Überführung Kunsteisbahn T 05 und Mingerkreisel.

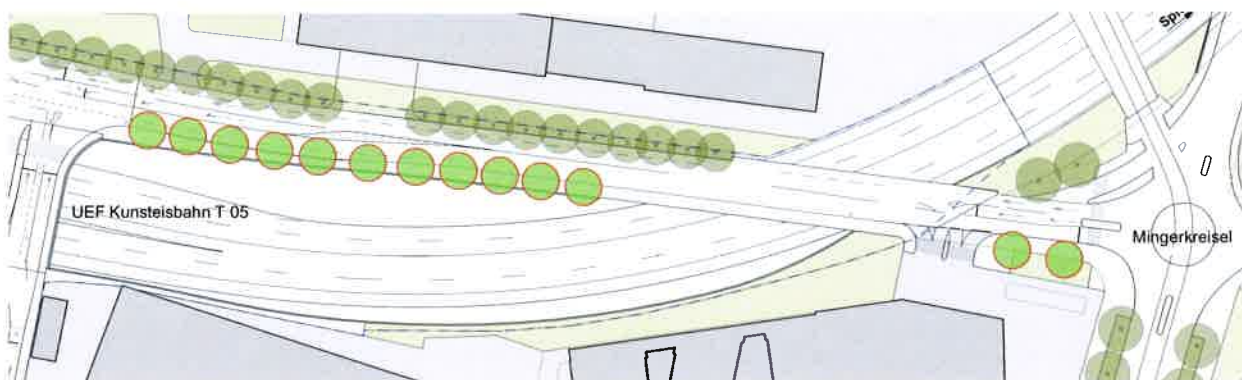


Abbildung 6: Ergänzung Allee

2.9 Langsamverkehrspasserelle über N01 bei Wankdorfcity

Generelles:

Auf eine weite Strecke bildet die Autobahn eine Barriere vom Nordquartier zu den angrenzenden Naherholungsgebieten. Das Autobahnband ist nur an wenigen Stellen durchlässig. Die weite Quartierbevölkerung hat das Nachsehen. Um Naherholungsgebiete zu erreichen, müssen lärmige, lange Korridore durchquert werden.

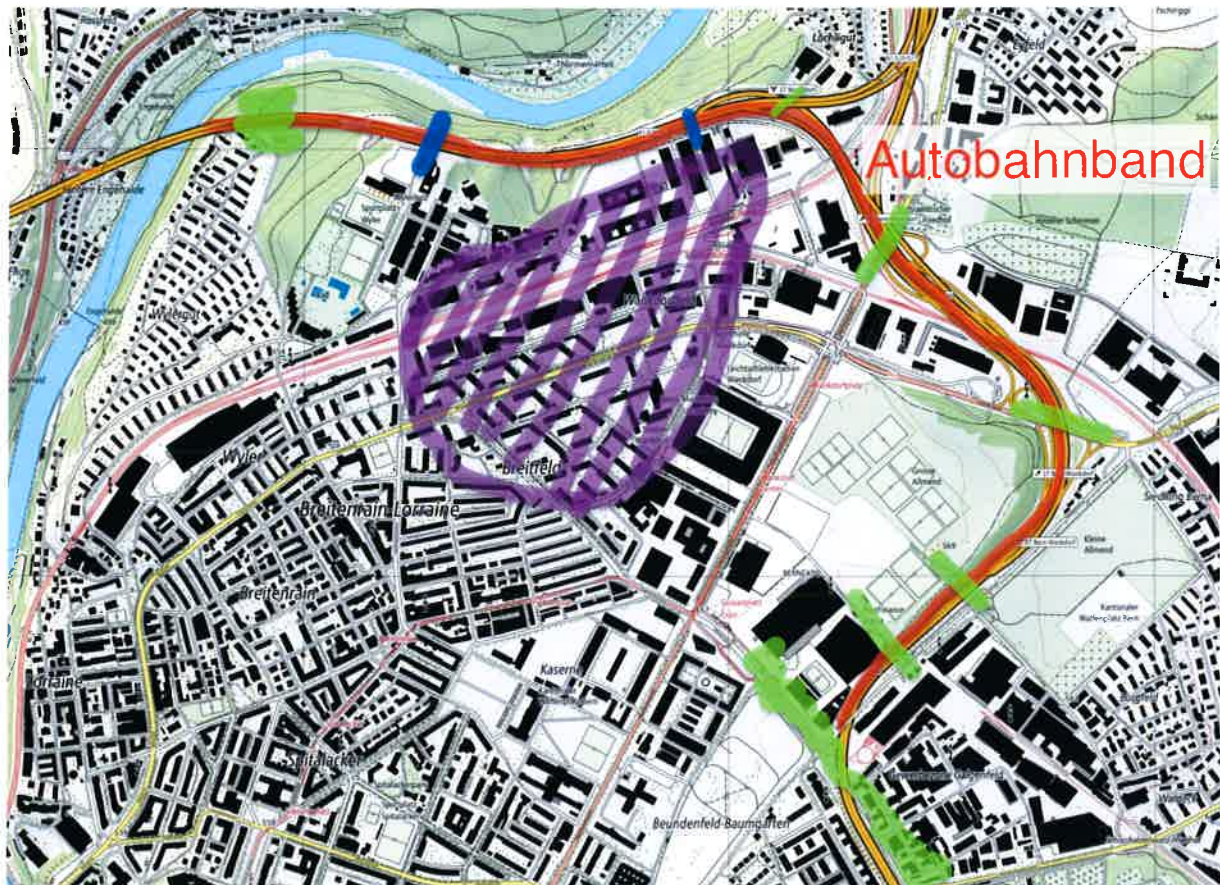


Abbildung 7
Zerschneidung durch Autobahn, bestehende und zusätzliche Korridore

Der Raum Wankdorfcity liegt am Autobahnknotenpunkt Wankdorf und wird durch Überwerfungsbauwerke stark in Mitleidenschaft gezogen. Durch den Ausbau des Anschlusses Wankdorf wird der Verkehr weiter zunehmen und damit einhergehend auch die Einschränkungen. Schon jetzt ist der Standort stark belastet.

Als Kompensation für die Eingriffe auf den Allmenden fordern wir eine Passerelle über die Autobahn, welche den Naherholungsraum Aare in idealer Weise erschliesst. Dies kommt weiten Bevölkerungskreisen im Raum Wankdorf auf beiden Seiten der Bahngeleise zugute. In Wankdorfcity 3 entsteht in nächster Zeit weiterer Wohnraum. Für die Passerelle liegt eine Idee vom Architekten Rolf Mühlethaler aus Bern vor, siehe Abbildung 8.

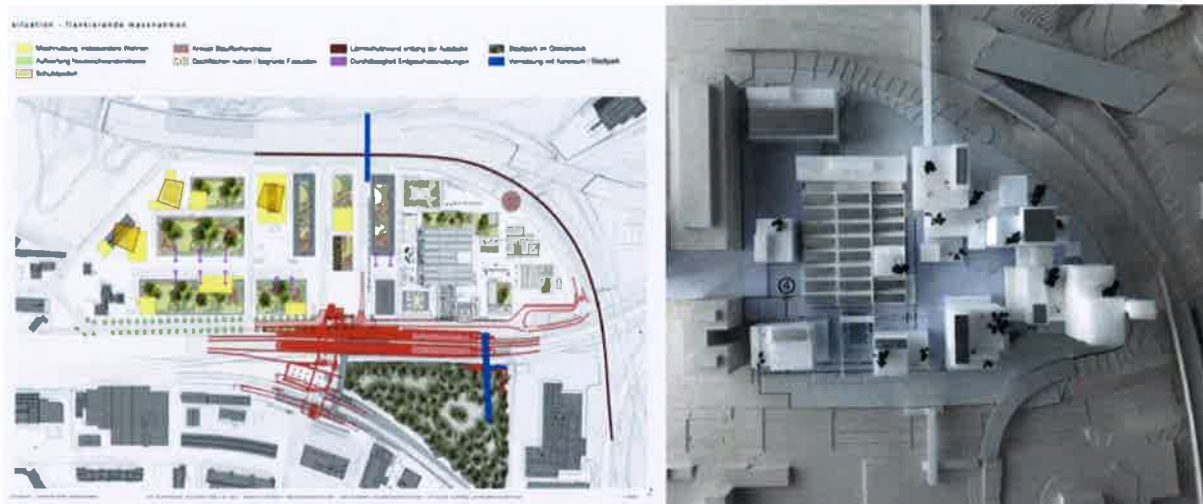


Abbildung 8: Vorprojekt Wankdorfcity 3, Rolf Mühlethaler, Architekt BSA SIA, Bern
 Passerelle über die Autobahn und gekrümmte Lärmschutzwand entlang Autobahn

Es sind weitere Autobahnüberquerungen zu prüfen.

2.10 Lärmschutzmassnahmen Wankdorfcity

Durch den Ausbau des Anschlusses Wankdorf wird der Verkehr und damit der Verkehrslärm weiter zunehmen. Schon jetzt ist der Lärm unzumutbar.

Als Kompensation für die zusätzliche Lärmbelastung verlangen wir Lärmschutzwände bei Wankdorfcity (Abbildung 8) und anderen lärmbelasteten Standorten im Raum Wankdorf.

2.11 Standort Strassenabwasserbehandlungsanlage SABA

Die Strassenabwasserbehandlungsanlage (SABA) darf nicht auf der «Bananenparzelle» gebaut werden.

Vorbemerkung: Durch den Bau der Autobahn und ihrer Auf- und Abfahrtsrampen entstanden in den 60er/70er Jahren viele Restflächen wie die «Bananenparzelle» oder die «Barackenparzelle», die 1976 im NZP allesamt der «Grünfläche» zugeteilt wurden. Bei einer Revision der Bauordnung wurden im Bereich Wankdorf alle bisherigen Grünflächen neu der Schutzzone A (SZA) zugeteilt, allerdings mit einer Ausnahme: Die «Bananenparzelle» befindet sich heute in der Freifläche A (FA). Das haben wir erst vor Kurzem festgestellt, beim Studium der Akten des ASTRA.

Antragsbegründung: Die Bananenparzelle ist die grösste und (relativ) schönste der erwähnten Restflächen. Beim Blick gegen Norden sieht man nur eine grüne Fläche. Die Bahn, die nördlich verbeiführt, ist nicht sichtbar, weil sie in Tieflage verläuft.

Die SABA würde etwa 2000 m² versiegelte Fläche umfassen. Grundsätzlich ruft eine solche Belastung nach ökologischen Kompensationsmassnahmen, von welchen in den ASTRA-Unterlagen nichts zu finden ist.

Die SABA käme etwa in der Mitte der Bananenparzelle zu liegen und würde den dort noch

vorhandenen Landschaftswert der Parzelle weitgehend zerstören. Der wichtigste Ast der Langsamverkehrsbrücke verläuft von der Grossen Allmend auf die Bananenparzelle und von dort weiter Richtung Schermenwald oder Richtung Bolligenstrasse Nord.

Die Velofahrer*innen und die Fussgänger*innen hätten beim Passieren der Brücke einen eindrücklichen Ausblick auf ein Verkehrsgeschwür und würden wohl mindestens gerne auf einer begrünten Bananenparzelle ankommen. Stattdessen kommen sie bei der SABA an.

Die SABA verhindert bessere Lösungen einer Umsetzung der Brücke im Bereich Bananenparzelle. So verhindert sie z.B. den Endpunkt einer wesentlich breiteren Grünbrücke auf der Parzelle, die in einem der Eventualanträge verlangt wird.

2.12 Fussgänger-Direktverbindung Areal Strassenverkehrsamt – Bananenbrücke

Ab Wankdorfplatz sind die Bananenbrücke und der Schermenwald nur mit weiten Umwegen erreichbar. Zudem liegt auf dem Areal vom Strassenverkehrsamt ein wichtiger Entwicklungsschwerpunkt. Es ist also mit einer Verdichtung von Arbeitsplätzen und Wohnraum zu rechnen. Kaum zu glauben aber wahr: Auf diesem Areal sind bereits jetzt Wohnungen vorhanden. Ausserdem, mit dem Wegfall des Gehweges entlang des Schermenwegs entfällt eine wichtige, direkte Verbindung Richtung Klinik Waldau und Bolligen.

Als Ersatz dieses Gehweges verlangen wir eine direkte Verbindung zwischen dem Areal Strassenverkehrsamt zur Bananenbrücke. Alternativ kann der Gehweg entlang des Schermenwegs erhalten bleiben.



Abbildung 9: Direktverbindung für Fussgänger
DIALOG Nordquartier |
Einsprache Autobahnanschluss Wankdorf BUGAW

2.13 Alle temporären und ständigen Parkfelder auf der Kleinen und Grossen Allmend sind aufzuheben

Auf den beiden Allmenden stehen noch immer rund 1'600 Parkplätze, die ständig oder temporär genutzt werden. Zur Kompensation der durch den Ausbau des Autobahnanschlusses Wankdorf verlorenen Grünflächen, fordern wir die Aufhebung von sämtlichen Parkplätzen auf beiden Allmenden. Ein Teil dieser «benötigten» Parkplätze kann gut etwas ausserhalb einer Fussdistanz zu Bernexpo, Postfinance-Arena und Wankdorfstadion liegen. Bei Veranstaltungen können Pendelbusse eingesetzt werden.

2.14 Finanzierung durch Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)

Die vorgeschlagenen Massnahmen gemäss den Anträgen 2.1 bis 2.12 sind zulasten dieses Projektes durch den NAF zu finanzieren.

Gemäss Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG) basiert der Einsatz der Mittel auf einer Gesamtschau des Verkehrs und es ist der Schutz der Umwelt und die Koordination mit der Siedlungsentwicklung zu beachten (Art. 2 NAFG). Wir verstehen darunter, dass sämtliche flankierenden Kompensationsmassnahmen, die im Rahmen von Ausbauprojekten zu realisieren sind, durch den Fonds zu tragen sind. Insbesondere sind auch Kompensationsmassnahmen in den Bereichen Umwelt und Siedlungsentwicklung, inklusive Parkhäuser zur Kompensation der wegfallenden Parkplätze auf den Allmenden zulasten des Fonds, bzw. des Bauprojektes abzurechnen.

Damit ist das eingangs gestellte Rechtsbegehren ausreichend begründet. Gerne erwarten wir Ihre Einladung zu einer Einigungsverhandlung.

Freundliche Grüsse

Bern, 24. Februar 2022



Verena Näf
Präsidentin



Urs Jost
Vorstand, Leitung AG Verkehr