

Décroissance Bern
Postfach 638
3000 **Bern 9**
info@decroissance-bern.ch
www.decroissance-bern.ch



Oberingenieur-Kreis II
Schermenweg 11
Postfach
3001 Bern

Bern 1. April 2015

Mitwirkung Bauvorhaben 10271, "Korrektion Bolligenstrasse Nord"; Postion zum Anschlussprojekt Wankdorf

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne äussern wir uns im Mitwirkungsverfahren zur "Korrektion Bolligenstrasse Nord".

Zusammenfassung

Das Projekt Bolligenstrasse ist eindeutig ein Strassen-**Ausbauprojekt**.

Wir lehnen es in dieser Form ab. Bestimmte Kleinmassnahmen erachten wir jedoch als sinnvoll.

Offenbar ist auch ein Grossumbau bei der Autobahn-Ein- und -Ausfahrt Wankdorf beim Schermenweg geplant. In den Mitwirkungsunterlagen findet man nichts dazu, dafür auf der Webseite des Kantons Bern. Gemäss dem Dokument "Anschluss Wankdorf" ist vage erkennbar, dass hier ein grosser "Zirkus" geplant ist.

Fussgänger und Radfahrer sollen bei der Kreuzung mit der Autobahn keine Daseinsberechtigung mehr haben und auf einen verschlungenen Umweg abseits der öffentlichen Kontrolle geschickt werden.

Auch der erneute massive Eingriff in die grosse Allmend (Wegfall des Waldes, neue zu bauende Strasse) ist inakzeptabel.

Wir plädieren bei der Bolligenstrasse für eine Minimal-, beim Autobahnprojekt für eine Verzichtsstrategie.

"Kollateralschaden" des Wachstumsschwerpunkts Wankdorf

Wir sind uns bewusst, dass die Weichen für diesen Ausbaubedarf in beiden Projekten bereits mit dem Wachstumsschwerpunkt Wankdorf (sogenannter ESP) gestellt worden sind. Dieser "ESP" schafft nun erst mit Verzögerung die im Bericht beschriebenen "Probleme", welche man bewältigen zu müssen glaubt. Ob es tatsächlich Probleme sind, die mit technischen Massnahmen oder gar Strassenerweiterungen "gelöst" werden müssen und können, stellen wir hier grundsätzlich in Frage. Unserer Auffassung nach sind Konzentrationsstrategien wie "Entwicklungs"schwerpunkte eine **falsche** Weichenstellung. Das Fördern und erst recht das Zentralisieren von "Entwicklung" bzw. eben Wachstum ist grundfalsch. So schafft man sich erst die Probleme.

Die Umsetzung von Wankdorf City erscheint uns als als Beispiel einer "ghettoisierenden" Stadtplanung. Hier wurde ein Retorten-Quartier aus dem Boden gestampft, es ist ein Unort zu befürchten, den man mit Verkehrsverbindungen nun so anbindet, dass alle schnell hin und wieder weg kommen.

Wir brauchen nicht eine gebaute Verdichtung, sondern eine gelebte.

Kurze Wege und Quartiere mit gutem Nutzungsmix, statt monofunktionale Glas-, Beton- und Asphaltwüsten.

Zudem müssten Sie als verantwortliche Behörden auch die unliebsamen Folgen dieser "Entwicklung" bzw. dieses forcierten Wachstums klar benennen und kommunizieren. Dies ist bisher nicht geschehen. So besteht der Eindruck, das die negativen Erscheinungen verschleiert werden, um die Bevölkerung mit vollendeten Tatsachen zu konfrontieren. Dies scheint uns demokratisch nicht ganz lupenrein.

Letztlich mag das zwar der "der Wirtschaft" nützen, senkt aber die Lebensqualität im ESP-Gebiet und auch in den angrenzenden Gebieten gewaltig (mehr Verkehr, Abwertung des Stadtbildes, Emissionen verschiedenster Art).

"Bolligenstrasse Nord": Stau zulassen, Verkehr "managt" sich selbst

In den Begründungen zum Projekt findet man ähnlich fragwürdige Rahmenbedingungen wie schon im RGSK: Da steht, Ziel sei die "leistungsfähige und **bedarfsgerechte** (also nachfragebasierte) Umgestaltung der Zufahrtsachsen zur Kernagglomeration", z.B. bei der Bolligenstrasse. Solche Vorgaben kommen einem Dogma gleich; mit welchem sich zukunftsfähiges Denken selbst aussperrt. Warum "bedarfsgerecht"? Wie "leistungsfähig"?

Auch hier, wie seit Jahren allgemein in belasteten Gebieten, sollte der emissionsstärkste Verkehr **angebotsorientiert**, also **nachfragelenkend**, geplant werden (nicht nachfrageorientiert).

Worin besteht das echte Problem einer "stark ausgelasteten" oder auch kurz überlasteten Strasse?

Ein Verkehrsstau durch temporäre Überlastung kann zwar für die betroffenen Individuen lästig sein und etwas mehr Emissionen verursachen als ein fließender Verkehrsstrom, ist aber grundsätzlich ein marktwirtschaftliches Gratis-Instrument zur Verkehrsregulierung. Kein Stau wächst unbegrenzt, sondern reguliert sich sehr bald selbst, die Stauteilnehmer ändern ihr Verhalten.

Das ganze Projekt scheint auf unlogischen Vorgaben aufzubauen. Hier ein paar Beispiele, kursiv sind Zitate aus dem technischen Bericht (S.5):

- ◆ *"Für die verkehrstechnische Konzeption der Anlage sind die Belastungen in den Spitzenstunden massgebend."*
Warum sollte das gelten? Es ist doch ineffizient, Anlagen immer nur auf die Spitzenlasten auszurichten. Starke Auslastung in Spitzenzeiten bedeutet, dass die Anlage offenbar für die allermeiste übrige Zeit überdimensioniert ist.
- ◆ *"Die Strassenanlage ist so zu optimieren, dass die Dimensionierungsbelastungen während der Hauptverkehrszeiten (HVZ) in ausreichender Qualität, d.h. mindestens Qualitätsstufe D, bewältigt werden können."*
Damit ist die Anlage auch für künftige Belastungen ausreichend leistungsfähig konzipiert."
Also: Man will "optimieren", sprich ausbauen, weil eine gewünschte Qualitätsstufe nicht immer erreicht wird. So soll die Anlage auch für künftige (sprich höhere) Belastungen dann plötzlich **ausreichend** sein? Etwas, was heute nicht ausreichend sein soll, wäre also nach Ausbau und trotz höherer Belastung dann später ausreichend?
Vermutlich eben nicht, und mit der gleichen Logik wird dann der nächste Ausbauschritt begründet.
- ◆ *"Für den Abschnitt der Bolligenstrasse Nord wurden aus Zählraten 2013 sowie Modellbelastungen für 2007 und 2030 Dimensionierungsbelastungen hergeleitet, auf deren Basis die Knoten konzipiert wurden."*
Man plant also aufgrund von Szenarien, rein hypothetischen Prognosen. Kein Funke von Nachfragelenkung ist hier zu spüren. Das ist für uns nicht Verkehrsplanung, sondern einseitige Wachstumsbegünstigung.

Eine wenig umstrittene Idee scheint das Bevorteilen der Busverbindung zu sein. Aber das sollte doch auf einfachere Weise möglich sein als mit soviel Technik und Asphalt. Ob dafür tatsächlich die einfachen und eigentlich effizienten Kreisel durchwegs durch Ampeln ersetzt werden müssen, sollte noch einmal sehr genau geprüft werden.

Gesamthaft entsteht der Eindruck, dass dieser Ausbau auf Vorrat geschieht, um die "Entwicklung", sprich das Wachstum von Überbauungen im Grossraum Waldau zu fördern, um dann bald weitere Strassen bauen zu müssen.

Hier sollte eher eine Minimalstrategie angestrebt werden:

Wir möchten, dass die heutigen Kreisel beibehalten werden und auf die Verbreiterung der Bolligenstrasse verzichtet wird. Wenn ein Bus kommt, kann man an jenen Strassen, deren Verkehrsströme ihn blockieren könnten, kurz ein Rotlicht einschalten, damit die Kreuzungen nicht verstopft werden.

"Anschluss Wankdorf": Nicht stadtverträglich

In den aufliegenden Mitwirkungsunterlagen wird nicht offen über das anschliessende Grossprojekt informiert. Nur zwischen den Zeilen des Berichts und in den Dokumenten auf der Kantonswebseite sind die Absichten zu erkennen.

Der Verzicht muss im besonderen Masse für diesen anschliessenden, aufskizzierten Gross-Ausbau der Autobahnein- und -ausfahrten Wankdorf gelten. Hier ein undurchdringbares Strassendickicht zu schaffen, auf dem Fussgänger quasi verboten sind, wäre für eine Stadtstrasse skandalös. Das ist einzig bei Autobahnen denkbar. Der Schermenweg ist keine Autobahn.

Der Neubau einer zweiten Bolligenstrasse in den Wald der Allmend (dieser wurde damals eigentlich als "Entschädigung für die Spaltung der Allmenden durch die Autobahn angepflanzt) würde **beide** Allmenden weiter massiv abwerten:

Für den Bau müsste der gesamte Wald weichen. Von der kleinen Allmend her wäre kein Grün mehr zu sehen, sondern das Grau der neuen Bolligenstrasse, und auch mehr Lärm zu hören. Die Anbindung der zusätzlichen Strasse ans BEA-Gelände bei der bestehenden Brücke führt zu deutlicher Sichtbarkeit der Strasse von der grossen Allmend aus. Diese Lage und das Fehlen des Waldes führt auch zu mehr Lärm ab der Autobahn und zu allgemein vergrösserten Immissionen.

Dieser erneute massive Eingriff in die Allmenden ist schamlos und inakzeptabel. Er wird zum Sinnbild für eine Entwicklung, welche grüne Allmenden in graue, befestigte Verkehrsflächen umwandelt und damit den Lebenswert dieses Perimeters weiter massiv abwertet.

Man glaubt sich in die 60er-Jahre zurückversetzt, als dem Auto fast alles geopfert wurde. Was dieses Grossprojekt "zur **siedlungsverträglichen** Kapazitätssteigerung des HLS-Systems" (Zitat aus Bericht Abschnitt 1.1.) beitragen soll, ist schleierhaft und wird im Bericht Bolligenstrasse auch nicht weiter ausgeführt.

Ein solches Ausbauprojekt ist rücksichtslos und in keiner Weise stadttauglich. Und natürlich gänzlich unvereinbar mit Nachhaltigkeit.

Wir brauchen nicht platzfressende Verkehrsprojekte, sondern kleinräumige Versorgungsstrukturen. Als Problemlösungsprojekte getarnt, dienen die beiden Strassenprojekte einer aus ökologischer und sozialer Optik nicht weiter verantwortbaren Wachstumstrategie.

Freundliche Grüsse

Für Décroissance Bern:
Markus Flück