



**Stadt Bern**  
Direktion für Tiefbau,  
Verkehr und Stadtgrün

## **Medienkonferenz neuer Wankdorfplatz vom 12. Januar 2007**

### **Referat von Gemeinderätin Regula Rytz, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern**

*Es gilt das gesprochene Wort*

#### **Das Projekt aus Sicht der Stadt Bern**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Sanierung der Wankdorfkreuzung ist ein kantonales Projekt, weil es sich um einen kantonalen Strassenabschnitt handelt. Gemäss geltendem Strassenbaugesetz ist der Kanton für die Projektierung und den Bau kantonalen Strassen zuständig. Die Gemeinden haben aber dem Kanton 40 Prozent an die Kosten der Kantonsstrassen zu vergüten, wenn es sich um Strassen im Siedlungsbereich handelt.

Selbstverständlich war die Stadt Bern im Falle der Wankdorfkreuzung von Anfang an auch in die Planung einbezogen. Die Stadt war in den Phasen Ideenwettbewerb (2001/2002) und Studienauftrag (2003) mit dem damaligen Stadtpräsidenten, dem Baudirektor (und heutigen Stadtpräsidenten) sowie Fachleuten in der Jury vertreten. Nach der Mitwirkung im Jahr 2004 hat der Gemeinderat im März 2005 einen gebundenen Projektierungskredit von 2,5 Millionen Franken ausgelöst. In der Folge hat die Stadt die Weiterentwicklung zum Auflageprojekt fachtechnisch begleitet und die Auflagen und Anliegen der städtischen Stellen eingebracht.

Wir können heute also aus Behördensicht ein konsolidiertes, zwischen Kanton und Stadt abgestimmtes Projekt präsentieren.

Dass die Sanierung der Wankdorfkreuzung nötig ist, wird niemand bestreiten. Die heutige Situation ist aus städtebaulicher, aber auch aus verkehrstechnischer Sicht unbefriedigend. Die Anordnung der Autobahnzufahrten bewirkt eine unnötige Zusatzbelastung der Kreuzung, der öffentliche Verkehr bleibt immer öfter im Stau stecken und auch für den Langsamverkehr ist die Wankdorfkreuzung unattraktiv: Lange Wartezeiten und un-

übersichtliche Querungen können einem das Velofahren zwischen Stadt und Region gründlich verleiden, und für Flanierende gilt immer noch die Beobachtung aus Kurt Martis Fussgängerbuch, wo er den Weg zum jüdischen Friedhof so beschreibt: „Lieber halte ich mich ans Trottoir der Ausfallstrasse, eine Ahornallee immerhin und wenigstens bis zur Kreuzung, wo eine sekundenkurze Grünlichtphase mich über die Querstrasse hetzt: Renn Alter, renn! Was will der Zweibeiner hier im Vierräderreich?“ (S. 29, Högerland).

Ein Vierräderreich wird die Wankdorfkreuzung auch nach der Sanierung bleiben. Allerdings ein sehr viel besser organisiertes Vierräderreich: Es nimmt besser Rücksicht auf die Bedürfnisse des öffentlichen und des Langsamverkehrs, und es eröffnet die Möglichkeit, an diesem neuralgischen Punkt zwei verkehrspolitische Ziele des Agglomerationsprogramms Verkehr und Siedlung zu verfolgen – nämlich den Verkehr zu verlagern (auf den öffentlichen und den Langsamverkehr) und ihn verträglich zu gestalten.

Beide Ziele müssen mit dem Projekt zwingend erfüllt werden, damit es für die lokale Bevölkerung akzeptierbar wird. In der Mitwirkung hat sich klar gezeigt, dass es in der Stadt Bern viele kritische Stimmen gibt. Vor allem das Nordquartier fürchtet den durch den Ausbau verursachten Mehrverkehr. Das ist sehr verständlich, denn die Belastung mit Arbeits-, Freizeit- und Eventverkehr ist schon heute sehr stark. Das Gebiet rund um die Wankdorfkreuzung ist Teil eines Stadtquartiers mit 24'000 Einwohner/innen. Es umfasst sowohl wichtige Grün- und Freiräume für die Stadt- und die Regionsbevölkerung als auch dichten Wohnraum mit starker Umweltbelastung. Nimmt der motorisierte Individualverkehr weiter zu, dann werden neben der Lebens- und Luftqualität auch die Grün- und Freiräume – die Allmenden und die historischen Alleen - immer mehr unter Druck geraten. Umso wichtiger ist der Schutz der Grünflächen durch den revidierten Richtplan ESP Wankdorf, der parallel zum Projekt Wankdorfkreuzung in die öffentliche Auflage geht. Hier werden wichtige Verbindlichkeiten und Zusammenhänge hergestellt.

Stadt und Kanton haben bei der Erarbeitung des Auflageprojekts die Befürchtungen des Nordquartiers ernst genommen und Schutzmassnahmen für die Bevölkerung eingebaut. Wichtige Bausteine für eine umweltverträglichere Erschliessung des ESP Wankdorf sind aus Sicht der Stadt Bern:

- Modalsplit mit 30-40% MIV und 60-70% öV/LV im Richtplan des gesamten ESP. Muss unbedingt eingehalten werden.
- Die S-Bahnstation Wankdorf, vom ersten Tag an eine Erfolgsgeschichte.
- Die Verlängerung der Tramlinie 9, welche nur mit der Sanierung der Wankdorfkreuzung möglich ist und auch den Bahnhof Bern entlasten wird.

- Die Neuorganisation der Autobahnanschlüsse: Dazu braucht es die Sanierung der Wankdorfkreuzung und des Knotens Bolligenstrasse/Schermenweg.
- Die Dosierung des Verkehrs in Richtung Zentrum: Die Quartierstrassen müssen vor Durchgangsverkehr geschützt werden, und auf der Achse Lorrainebrücke – Bahnhof – City-West darf es zu keinem Mehrverkehr kommen, da dieser gar nicht bewältigt werden könnte. Der Kanton wird die nötigen Dosierungseinrichtungen installieren und mit den städtischen Achsen abstimmen. Auf dem städtischen Strassennetz soll mit Ausnahme der Bolligenstrasse keine Zunahme des MIV erfolgen.
- Gute Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr: Hier hat die Stadt Projektanpassungen (genügend breite Trottoirs, Fussgänger- und Veloquerungen usw.) bewirkt.
- Schutz der Alleen und Allmenden.
- Strenges Fahrten- und Modalsplit-Controlling im Rahmen der Richtplanumsetzung, aber auch in Bezug auf die Umweltschutzgesetzgebung: Der Bevölkerung kann keine Zunahme der lokalen Lärm- und Luftbelastung und keine Verschlechterung des Wohnumfeldes zugemutet werden.

Die Stadtbehörden sind froh, dass der Kanton für diese Anliegen offene Ohren hatte. Der Gemeinderat hat dem Auflageprojekt deshalb Ende September zugestimmt. Aus Verfahrensgründen hat er zudem beschlossen, einen Teil der vom Projekt betroffenen kommunalen Strassen dem Kanton abzutreten. Dies war von Anfang an so vorgesehen, soll nun aber so rasch als möglich vollzogen werden. Unabhängig davon kommen nach geltendem Strassenbaugesetz Kosten von rund 14 Millionen Franken auf die Stadt zu. Daneben schlagen auch die laufenden Ausgaben stark zu Buche: Die Tramverlängerung wird die Stadt jährlich rund 400'000 Franken kosten.

Wir sind nun gespannt zu erfahren, was die Bevölkerung zum Projekt zu sagen hat. Den kantonalen Behörden danke ich für die partnerschaftliche Zusammenarbeit auf allen Ebenen – und Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.