

Stopp dem Autowahn

Als Resolution erstmals publiziert am 12.2.2018, erneuert 3.9.2022

Medienmittelung

Wir stellen fest:

- Der Bund, der Kanton und die Stadt Bern fädeln offenbar **gemeinsam** massive Ausbauten für die Autobahnen um Bern ein, unterstützt von der wenig transparenten Regionalkonferenz.
- Der Bund (Bundesamt für Strassen) handelt angeblich „im Auftrag des Nationalrats“, und nennt das Ganze „Engpassbeseitigungsprogramm“.
- Erste Etappe soll die **Vergrösserung des Autobahnanschlusses Wankdorf** sein.
- Danach folgen: 8-Spur-Ausbau am Grauholz, 6-Spur-Ausbau Wankdorf-Muri, später fast sicher die Verbreiterung Felsenauviadukt und Autobahn im Bremgartenwald bis Forsthaus/Weyermannshaus.
- Die Stadt macht offenbar schon beim Wankdorf willfährig mit. Sie war gemäss eigenen Angaben „eng bei der Projektentwicklung dabei“, und stellt nun pro forma noch ein paar „Bedingungen“ für die Stadtverträglichkeit. Diese sind aber reine Feigenblätter.
- Bisher verhielten sich Parteien, Quartiervereine und Umweltorganisationen lethargisch. Viele waren seit Jahren in „geheimen“ Foren mit Schweigepflicht „einbezogen“ (sprich eingeseift) worden, was das bisherige Stillhalten erklären könnte.
- Mit Lockvögeln wie „Hochwertige Planung“, „Engpassbeseitigung“, „Bypass Ost“ oder gar „Stadtreparatur“ hat der Bund schon früh Quartiervereine und sogar grüne Politiker geködert, um nachträglich dann die Vorbedingung stellen zu können, im Klartext:
Ohne Erweiterung im Wankdorf bekommt ihr keine „Stadtreparatur“, keine „Engpassbeseitigung“ und auch keine Cookies für den Langsamverkehr. Er „droht“ sogar mit Stau in den Quartieren,
- Deshalb ist die rot-grüne Stadtregierung offenbar sogar bereit, eine **weitere Allee** (700m der Bolligen-Allee) sowie den **Wald** entlang der Grossen Allmend zu **opfern** (Jargon: „Versetzen der Allee / Erhaltung der Grossen Allmend **soweit möglich**“).
- Der Gemeinderat der Stadt Bern hatte und hat **keine demokratische Legitimation** zu solchen „Verhandlungen“, um darin Verkehrsachsen gegen Naturräume aufzuwiegen.
- Der Bund sagt, dieser Ausbau sei primär für die 81% hausgemachten Autobahnverkehr, also jenen, der Quelle oder Ziel in der Agglo Bern hat. Hauptziel ist aber, dem Transitverkehr (19%) freie Fahrt zu verschaffen. Freie Fahrt um Ballungszentren wird zum Menschenrecht emporstilisiert.
- Wenn der Bund behauptet, er „saugt Verkehr aus dem Stadtnetz ab“, so ist das nur eine Seite: Der Verkehr fliesst immer in beide Richtungen. Die Autobahn spuckt auch Verkehr ins Stadtnetz, und sie diktiert sogar noch, wieviel!
- Wer „Stauraum“ auf der Autobahn schafft, verschafft auch dem **lokalen** „Transit“-verkehr freie Fahrt (4/5 von 81% für die 4 weiteren Autobahnanschlüsse in Bern), und erhöht so den Druck auf die weiteren Ausfahrten. Das Spiel führt zwingend zu Mehrverkehr für die Stadt.
- Leider behaupten sogar linke Politiker fast unisono, Stadt und Region Bern wollten und müssten wachsen. Ursula Wyss wörtlich im Regionaljournal 26.11.2017:
„Dieser Kanton muss investieren in seine Infrastruktur, wenn wir als Standort in Zukunft bestehen wollen, wenn wir wachsen können wollen. Die Region Bern ist der Wirtschaftsmotor.“
Gemünzt war das auf die Tramräume nach Ostermündigen, aber passen tut es genauso für den **Autobahnbau**, und es könnte von jedem **Bürgerlichen** kommen.
Ist rot-grüne Politik nur profillos oder inexistent?

Endlich radikal STOPP sagen!

- Jede Agglo dieser Welt hat Gedränge im ÖV und Staus auf den Einfallsachsen.
- Wer Kapazitäten ausbaut, erntet Mehrverkehr und ist in wenigen Jahren wieder gleich „weit“.
- Das Bisschen Überlastung ist völlig normal und erst noch gesund: nur so kann Selbstregulierung greifen! Es kommt nie zum „Dauerkollaps“, kein Stau wächst unendlich, kein Gedränge wird immer dichter. Denn der Mensch passt sich vorher an.
- Stau ist nicht Schicksal und kein System-Mangel; die Teilnehmer **sind** der Stau.
- Mit unseriösen und manipulativen Begriffen wie „23'000 Staustunden pro Jahr“ wird schädlicher Aktionismus gerechtfertigt. Aus sinnlosen Angaben wie „2,7 Jahre Stau pro Jahr“ (!) ergeben sich 10 Sekunden Stau pro Einwohner und Jahr... Oder eine halbe Minute pro Autofahrer und Tag...
- Der Verkehrsplaner Hermann Knoflacher sagt: **Stau ist eine Therapie, die den Menschen hilft, auf andere Verkehrsmittel umzusteigen.** Für qualifizierte Verkehrsplaner ist Stau nicht ein Problem, sondern ein Werkzeug.
- Anders gesagt: **Das beste Mittel gegen Stau ist Stau.**
- Es ist ineffizient und kontraproduktiv, jedes System auf kurzzeitige Spitzenlasten auszurichten, denn so ist es für die meiste Zeit überdimensioniert und erzeugt zusätzlichen Verkehr.

- Auch der Ökonom Beat Kappeler sieht die Begrenzung der nicht-nachhaltige Mobilität als marktwirtschaftliches Instrument zur Regulierung des Verkehrs.
Also Stau zulassen, statt Kapazitäten ausbauen.

Wir fordern...

...von der Stadtpolitik (Gemeinderat, Stadtrat, Parteien):

- Von der Stadtregierung fordern wir eine Abkehr vom Wachstumsdogma und ein Bekenntnis zum lebenswerten Status Quo. Dies betrifft nicht nur den Verkehr, sondern auch den Siedlungsbereich.
- Dem Gemeinderat muss bewusst werden, dass „sein“ Wachstum nur auf Kosten von Randregionen und der Landbevölkerung erfolgen kann.
- Die Stadt soll sich bei Kanton und Bund dafür einsetzen, dass die massiven Ausbauten aus dem Nationalstrassenprogramm gestrichen werden.
- Die Parteien sollen endlich Farbe bekennen: Stopp mit Lavieren, und sich entschieden wehren gegen Verkehrswachstum und die Abnahme der Lebensqualität.
- Und auch wer **für** diese Betonstrategie ist, soll hinstehen und die Maske endlich fallen lassen. Aber dann sollen sie wenigstens dafür sorgen, dass die Autobahn in die **Vertikale** geht und nicht in die Breite auf Kosten von Allmenden und Alleen.
- Für den „Berner“-Verkehr spielt es keine Rolle, ob er auf der Autobahn oder vor Quartierrampen im Stau steht. Für die Quartiere ist Stau auf der zuführenden Autobahn eher ein Segen, eine natürliche Filtrierung, eine marktwirtschaftliche Regulierung. Allfälligem Ausweichverkehr durch Quartiere und Dörfer kann mit dem kantonalen Verkehrsmanagement begegnet werden.
- Wenn schon der ÖV gefördert werden soll, muss er eine **Substitution** nicht-nachhaltiger Mobilität bewirken. Dies bedeutet eine aktive Begrenzung, und nicht vorausseilende Kapazitätserweiterungen.

...von den Quartiervereinen:

- Dass sie aufdecken, welche Interessen sie vertreten, oder welche Hoffnungen sie hegen.
- Sie dürfen nicht auf rhetorische Tricks der Autobahnbauer hereinfallen.
Bezüglich einer angeblichen „Stadtreparatur“ im Ostring ist noch alles völlig undefiniert. Die Autobahn-Ein- und Ausfahrt im Quartier wird bleiben, auch eine Strasse quer durch die Häuser, vermutlich weiterhin als Teil der Autobahn mit sogar einem neuen Anschluss an die Ostermundigenstrasse.
- Für solch bisher völlig leere Versprechungen darf sicher nicht schon jetzt, über 10 Jahre vorher, der weitere Raubbau und die Natur-Verschandelung bei den Allmenden zugelassen werden.

...von den Umweltverbänden:

- Von den Umweltorganisationen erwarten wir den radikalen Einsatz für die Umwelt und gegen solchen Frevel im Namen von Leistungsmaximierungsprojekten. Es kann doch nicht sein, dass Umweltverbände zu Mittätern werden, nur weil ihre ehemaligen Mitkämpfenden teils im nationalen Parlament, in Amtsstuben oder in regionalen Exekutiven sitzen.
- Wir hoffen, dass sie sich nicht mehr auf Nebenschauplätzen wie Bussen auf Velobrücken oder neuen Tramlinien verlieren, sondern sich auf das Kerngeschäft besinnen, die Umwelt schützen und sich gegen den Autowahn wehren, der Bern erzittern lassen wird.

- Dieser Vorstoss fusst auf der Infoveranstaltung vom 23. Nov. 2017 im Rest. Jardin Bern; und auf dem Artikel der „Hauptstadt“ vom 2.9.2022;
- Décroissance Bern hat keinen direkten politischen Einfluss bei politischen Behörden, deshalb richten Sie Fragen bitte primär an die genannten verantwortlichen und einflussreichen Player in Bern!
- Sollten Sie dennoch Fragen an **uns** haben, beantworten wir sie gerne, am liebsten **schriftlich**, da wir weder eine Präsidentin noch einen Pressesprecher haben, und nicht gerne verzerrbare Instant-Antworten am Telefon geben.

Koordinationsgruppe und Arbeitsgruppe Energie und Mobiltät, Décroissance Bern

Rückantwort bitte per Email anfordern, gerne auch auf schriftliche Fragen: info@decroissance-bern.ch

Informationen aus der Veranstaltung vom 23.11.2017: <https://www.decroissance-bern.ch/autobahn/>