

Bern

Architekt schlägt ein Dach über die Autobahn vor

Bern-Wankdorf Der geplante Ausbau des Autobahnanschlusses Bern-Wankdorf führt zu Widerstand. Der Stadtberner Kurt Vetter zeigt auf, dass ein Dach zwischen den Allmenden realisierbar ist.

Damaris Hohler

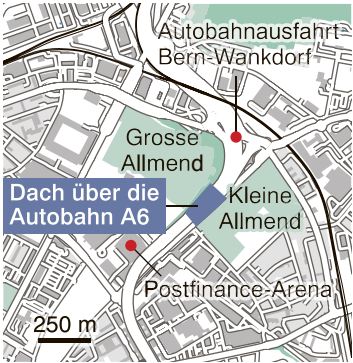
«Mir wei äs Dach» – das ist die Forderung von Kurt Veters Plänen. Der Stadtberner Architekt spricht allerdings nicht über ein Dach für ein Eisstadion wie 1970 der damalige Stadtpräsident Reynold Tschäppät, sondern er fordert ein solches über die Autobahn. Seine Idee: Er möchte die Nationalstrasse zwischen der Grossen und der Kleinen Allmend unterirdisch führen. Er versteht seinen Vorschlag als Ergänzung zum Projekt «Umgestaltung Anschluss Wankdorf», das das Bundesamt für Strassen (Astra) Anfang dieses Jahres öffentlich aufgelegt hat. Das Budget für das gesamte Ausbauprojekt beträgt 250 Millionen Franken.

Auf 230 Metern Länge soll die Fahrbahn neben der Bolligenstrasse tiefergelegt und überdacht werden. Die Idee ist nicht neu; viele Quartierbewohnende plädieren bereits seit Jahren für eine Überdachung. «Mit unseren Plänen liegt nun endlich eine seriöse Grundlage vor, die aufzeigt: Es funktioniert», sagt Vetter.

Er will eine Bausünde korrigieren

Die Allmend in Bern-Wankdorf ist seit dem Bau der Autobahn in die Grosse und die Kleine Allmend zweigeteilt. Die Strassenfläche zwischen den beiden Grünflächen soll mit dem Ausbau des Autobahnanschlusses Wankdorf noch weiter vergrößert werden. Für den Langsamverkehr ist eine neue Brücke über die Autobahn geplant.

Dach über Autobahn soll beide Allmenden verbinden



Wenn es nach dem Berner Architekten Kurt Vetter geht, sollen hier die Autos künftig unterirdisch fahren. Foto: Christian Pfander

Laut Vetter hat das Astra in den letzten zehn Jahren stets daran festgehalten, dass eine Überdachung dieses Abschnitts nicht machbar sei. Dabei habe sich das Bundesamt jedoch auf eine Skizze gestützt, bei der die Autobahn zwar überdacht sei, aber weiterhin oberirdisch geführt werde.

Die Voraussetzung für den Bau eines Dachs über der Autobahn sei jedoch, die Fahrbahn tieferzulegen, erklärt Vetter seinen Ansatz. Der Architekt sieht seinen Vorschlag als Chance für das Nordquartier: «Dadurch könnten wir endlich eine Bausünde korrigieren.»

Hunderte Stunden in die Planung investiert

Vetter und die Angestellten seines Architekturbüros haben sich an den Planungsgrundlagen des Astra zum Baugesuch orientiert. Über 300 Stunden haben sie in die Arbeit investiert – freiwillig

und ohne Auftragsbasis. Vetter ist Quartierbewohner und hofft, mit seiner Idee die Allmenden als Naherholungsgebiet aufzuwerten. Zudem habe ihn der architektonische Ehrgeiz gepackt: «Ich wollte aufzeigen, dass eine Überdachung möglich ist.»

Wald und Baumallee in Gefahr?

Das Astra räumt bei einer Begutachtung von Veters Planungsskizze ein, dass sein Vorschlag technisch möglich wäre. Allerdings hätte er gegenüber der geplanten Lösung «gravierende Nachteile», wie der Kommunikationsbeauftragte Mark Siegenthaler sagt. Um die Autobahn tieferzulegen und zu überdecken, wäre ein starker Eingriff in die Allmenden nötig. Dabei müsste der Wald entlang der Grossen Allmend zu einem Teil gerodet werden. Auch die Allee an der Bolligenstrasse könnte auf der

einen Seite nicht erhalten werden. Ein Ersatz wäre unabdingbar.

Architekt Kurt Vetter widerspricht den Argumenten der

Aktionstag gegen Autobahnausbau

Im Rahmen eines nationalen Aktionstags haben am Samstag in Bern Veranstaltungen gegen die Ausbauten der Autobahn stattgefunden. Der Verein Spurwechsel lud Interessierte zu Führungen zum Autobahnanschluss Bern-Wankdorf ein. Am frühen Abend versammelten sich einige Dutzend Klimaaktivisten zu einer Velodemonstration von der Schützenmatte ins Wankdorf. Auf der Kornhausbrücke kam es kurzzeitig zu Verkehrsbehinderungen.

Das Bundesamt für Verkehr will den Anschluss Wankdorf für 250 Millionen Franken entflechten. Im Kern soll der Langsamverkehr auf

Strassenplaner des Departements von Bundesrätin Simonetta Sommaruga (SP): «Mit entsprechenden Vorkehrungen kann die Allee bei beiden Varianten

eine höhere Ebene gehoben werden mit dem Bau dreier Rampenbrücken. Auf der Bolligenstrasse ist ein Einbahnregime geplant. Der Langsamverkehr soll auf neuen Verbindungen geführt werden. Ausserdem ist eine direkte Zufahrt von der Autobahn aufs Bernexpo-Gelände geplant. Der Bundesrat genehmigte im Juli 2020 das Projekt. Die Gegner sehen darin einen ökologischen Sündenfall. Laufe der Verkehr flüssiger und staufreier, generiere das noch mehr Verkehr. Doch das Gegenteil müsse das Ziel sein, nämlich weniger Verkehr. Nur so könnten die Klimaziele erreicht werden. (sda/red)

ten erhalten werden. Für den gerodeten Waldteil kann zudem an einem anderen Standort ein Ersatz gepflanzt werden.»

Unterschiedliche Kostenschätzungen

Während Vetter die Mehrkosten für die Überdachung auf 25 Millionen schätzt, rechnet Siegenthaler mit einem Budget von 50 Millionen Franken. Neben den Baukosten an sich gehören dazu auch Mehrkosten für die Projektanpassung und für die Bauverzögerung.

Astra-Sprecher Mark Siegenthaler macht zudem deutlich, dass der Vorschlag zu einem späten Zeitpunkt im Verfahren komme. «Eine solche Überdeckung wäre derart weit weg vom ursprünglichen Projekt, dass das Astra diese aufgrund der Genehmigung gar nicht bauen dürfte. Man müsste also faktisch von vorne beginnen», betont er. Nur kleine Anpassungen seien noch möglich. Momentan werden die eingegangenen Einsprachen behandelt. Der Baustart ist auf Anfang 2026 geplant.

Spaghettiteller als Preis

Motiviert wurde Kurt Vetter durch einen Wettbewerb des Vereins Spurwechsel, der sich gegen einen Autobahnausbau wehrt. Die Bevölkerung solle in diesem Rahmen ihre Visionen und Ideen für die Gestaltung des Ausbaus Wankdorf einbringen können.

Der Verein kritisiert, dass Bund und Kanton die Bevölkerung während der Projektplanung ungenügend eingebunden hätten. Eingereicht wurden 23 Ideen – von Kinderzeichnungen, literarischen Beiträgen bis hin zu detaillierten Plänen wie demjenigen von Vetter.

Bei der Rangverkündigung vom Samstag konnte Kurt Vetter als Gewinner des Publikumspreises einen Spaghettiteller entgegennehmen. Der Preis nimmt den Titel eines Artikels in der «Berner Zeitung» auf. «Die Spaghettischlacht im Wankdorf» lautete dieser. Dies in Anspielung auf die vielen Kurven der Autobahnzubringer sowie die geschwungene Form der geplanten Brücke für den Veloverkehr.

Wer zahlt die Zeche für den SC Bern?

Explodierende Energiekosten Der Strompreis steigt auch für die Postfinance-Arena-Betreiber massiv. Trotzdem zahlt der SCB nicht mehr.

Es ist wieder so weit: Jubelnde Fans füllen die Berner Postfinance-Arena. Die Eishockeysaison hat begonnen. Eine gelöste Stimmung dürfte aber zumindest in den Chefetagen des grössten Schweizer Eisstadions kaum herrschen. Die Strompreise für den Betrieb der gesamten Anlage verteuern sich um rund 60 Prozent, wie die Stadionbetreiberin auf Anfrage bekannt gibt.

Der SCB ist fein raus

Grund für die massive Kostensteigerung ist, dass die Stadionbetreiberin den Strom wie die meisten Grossverbraucher am freien Markt bezieht. Dort sind die Kosten seit dem Ukraine-Krieg bekanntlich explodiert.

Das schürt Ängste: Die NZZ berichtete vergangene Woche, dass die Betreiberin des neuen Eisstadions aufgrund höherer Strompreise statt 400'000 Franken rund 4 Millionen Franken zahlen müsste. Sollte der Staat nicht einspringen, droht der Betreiberin die Insolvenz.

Doch beim Berner Schlittschuh-Club ist die Situation eine andere – er ist vertraglich abgesichert. Im komplexen Besitz- und Mietverhältnis in der Postfinance-Arena zahlt der SCB als Untermieter an die Stadionbetreiberin Bern Arena Stadion AG (Basag) einen Fixbetrag für die Energiekosten.

In diesem Vertrag mit dem SCB wurden von der Bern Arena

Stadion AG auch die Kosten für den Strom auf Jahre hinaus festgelegt. Dies bestätigt Basag-Geschäftsleiter Thomas Schmid auf Anfrage. Dieser Vertrag läuft noch bis Ende 2029, womit der SC Bern also noch lange vom bisherigen Strompreis profitiert.

Zahlt letztlich die Stadt?

Des einen Freud ist des anderen Leid: Während der SCB fein raus ist, könnte ein Teil der Mehrkosten für den Strom auf die Stadt zurückfallen. Denn die Mieterin und Betreiberin der Eishalle, die Basag, gehört zu 72 Prozent der Stadt. Wie viel Mehrkosten nun bei der Bern Arena Stadion AG hängen bleiben, will Geschäfts-

leiter Schmid auf Anfrage nicht sagen.

Die Kostensteigerung von 60 Prozent sei jedoch nicht existenzbedrohend für die Aktiengesellschaft, sagt Schmid. Der Betrieb der Eisanlagen sei somit im Gegensatz zu Zug nicht gefährdet. Möglichkeiten, Strom zu sparen, werden derzeit laut dem Mediensprecher des SCB geprüft. Ähnlich wie der SCB hat auch der EHC Biel in der Tissot-Arena einen fixen Mietvertrag und ist kaum betroffen. Die SCL Tigers konnten aufgrund des Saisonstarts aus Zeitgründen keine Auskunft geben.

Anders als der SCB betreiben die Young Boys das Stadion selbst und müssten deshalb die

höheren Energiepreise selber bezahlen. Da der Fussballverein allerdings einen noch laufenden Stromvertrag hat, ist hier die Situation entspannter. Der Vertrag mit dem städtischen Energieversorger laufe weiter, weshalb man derzeit von den höheren Preisen «nicht betroffen» sei.

Allerdings sind auch die Flutlichtanlagen für Fussballspiele energieintensiv. Deshalb hat der Schweizerische Fussballverband reagiert und fordert die Clubs auf, Strom zu sparen. Konkret gibt der Fussballverband Tipps für die Stadionbeleuchtung. So sollen die Verantwortlichen die Dauer der Beleuchtung reduzieren, insbesondere bei Nachmittagspielen. Weiter soll die Stär-

ke der Spielfeldbeleuchtung nach unten korrigiert werden, auf das jeweils vom Verband erlaubte Minimum.

YB spart bereits länger

Laut einem Mediensprecher von YB hat man die Dauer und die Lichtstärke bereits vor der Auforderung des Fussballverbands reduziert. Zusätzlich profitiere man nun davon, dass man dieses Jahr die ganze Flutlichtanlage mit LED-Lampen ersetze. Diese sparten bis zu 60 Prozent Energie. Und das Wankdorfstadion verzichtet dieses Jahr, wie auch viele Berner Geschäfte, auf die Weihnachtsbeleuchtung.

Carlo Senn