

Kritik an Autobahnausbau «Spurwechsel» auf Überholspur

Der Berner Verein Spurwechsel schaltet in seinem Kampf gegen Mehrverkehr einen Gang höher: Er vernetzt sich mit Widerstandsgruppen im ganzen Land.

Jürg Steiner

Publiziert: 12.11.2020, 14:43



Hartnäckiger Kritiker: Markus Heinzer, Präsident des Vereins Spurwechsel, findet, die Zeit für Strassenausbauten sei abgelaufen.

Foto: Raphael Moser

Gegnerinnen und Gegner von Autobahnausbauten in der Schweiz sind eine spezielle Spezies und könnten der biblischen Legende von David und Goliath entsprungen sein: Sie sind typischerweise in lokal verankerten Kleingruppchen organisiert und verausgaben sich in oft jahrzehntelangen zähen Kämpfen gegen die gut dotierten Verwaltungen von Bund und Kantonen sowie die Strassenverkehrslobby. Mitunter trotzdem mit Erfolg: In Biel wird die erbitterte Auseinandersetzung um den umstrittenen Westast der A5 nun wohl in einem Kompromiss enden, was einem Sieg der Gegner gleichkommt.

«Als Kritiker hat man immer das Gefühl, zum falschen Zeitpunkt zu kommen.»

Markus Heinzer, Präsident Verein Spurwechsel

In Bern hat sich der Verein Spurwechsel, dem Gruppierungen von linksgrün bis zu den Grünliberalen in der Mitte angehören, gegen die geplante Ausbauskaskade bei den Autobahnen in der Region aufgestellt – derzeit [vor allem gegen den Ausbau des spaghettiartigen Autobahnzubringers Wankdorf](#). Sein Präsident, der Stadtberner Politiker Markus Heinzer (Grünes Bündnis), hat nun die Initiative ergriffen, zwölf bestehende lokale Widerstandsgruppen in der Schweiz zu einem nationalen Netzwerk zusammenzubinden.

Die Autobahn-Ausbauskaskade

In mehreren Schritten werden in den nächsten Jahren um Bern die Autobahnen ausgebaut:

Ausbau zwischen Kirchberg und Schönbühl von vier auf sechs Spuren. Bau voraussichtlich ab 2030. Geschätzte Kosten: 400 Millionen Franken.

Ausbau der Autobahn im Abschnitt Grauholz auf acht Spuren. Baubeginn voraussichtlich 2027. Geschätzte Kosten: 475 Millionen Franken.

[Ausbau des Anschlusses Wankdorf mit zusätzlichen Auf- und Abfahrrampen](#). Derzeit läuft das Plangenehmigungsverfahren des Bundesrats, in dessen Rahmen auch die Stadtregierung einspracheberechtigt ist. Bau frühestens ab 2024. Geschätzte Kosten: 250 Millionen Franken.

Ausbau der Pannestreifen zwischen Bern-Wankdorf und Muri zur Benutzung als Sofortmassnahme während Stauphasen. Einsprachen aus der Stadt Bern wurden abgewiesen. Umbau zwischen 2021 und 2023. Geschätzte Kosten: 145 Millionen Franken.

Ausbau des Abschnitts zwischen Wankdorf und Muri auf sechs oder acht Spuren, [inklusive Verlegung in einen neuen Tunnel zwischen Schosshalde und Muri \(Bypass Bern-Ost\)](#). Bau frühestens ab 2029. Geschätzte Kosten: 2,7 Milliarden Franken. (jsz)

«Wir wollen der Tatsache Ausdruck verleihen, dass die Kritik am weiteren Nationalstrassenausbau eine breitere Bewegung ist, als die verstreuten lokalen Gruppen auf den ersten Blick vermuten lassen», sagt Heinzer. Das neue Netzwerk, das am Donnerstag erstmals an die Öffentlichkeit trat, richtet sich in einer Resolution an Bund, Kantone und Gemeinden und fordert angesichts des Klimawandels einen Verzicht auf den weiteren Strassenausbau. «Staus signalisieren», so das Credo des Netzwerks, «dass der Plafond des motorisierten Individualverkehrs erreicht ist.»

Vor allem für Austausch

Das neue Netzwerk müsse man sich nicht als durchgestylte Organisation mit bezahlten Funktionären vorstellen, sagt Heinzer. Aber als schlanken, unbürokratischen Verbund zum «Austausch von Know-how, Energie und Support». Wenn man den Widerstand aufzubauen beginne wie jetzt in Bern, sei es sehr hilfreich, sich die Erfahrungen erfolgreicher Lokalinitiativen wie in Biel, in der Stadt Zürich beim Ausbauprojekt Rosengarten oder in Luzern gegen die «Spange Nord», die sich dem neuen Netzwerk angeschlossen haben, zunutze zu machen.

«Als Kritiker hat man immer das Gefühl, zu unbedeutend zu sein und zum falschen Zeitpunkt zu kommen», sagt Heinzer: «Man steht im Nationalstrassenbau einem professionellen Verwaltungsapparat und extrem langwierigen, verschachtelten Bewilligungsverfahren

gegenüber.» Die Erfolgsbeispiele anderer Widerstandsbewegungen zeigten aber, so Heinzer, dass man diesen Komplex überwinden und mit Ausdauer zum Durchbruch kommen könne.

Konflikt innerhalb von Rot-Grün

In Bern läuft die Debatte um den Ausbau der stadtnahen Nationalstrassen zwischen Ostring und Grauholz auch auf eine Auseinandersetzung innerhalb der regierenden rot-grünen Mehrheit hinaus. Vier von fünf Fahrten auf der Autobahn rund um Bern starteten oder endeten in der Stadt, weshalb ein Autobahnausbau «grossen Mehrverkehr für die Stadtquartiere bedeutet», sagt Heinzer.

Die Stadtregierung versuche zwar, den Autoverkehr zurückzudrängen, etwa durch die Aufhebung von Parkplätzen. «Auf der anderen Seite nimmt sie immer noch nicht ernst, dass auch die Autobahnen rund um Bern nicht mehr weiter wachsen dürfen», kritisiert Heinzer. [Stadtpräsident Alec von Graffenried \(GFL\) etwa sprach sich klar für den Ausbau des Autobahnzubringers Wankdorf aus](#), weil er das als Vorbedingung sieht, um den motorisierten Verkehr besser zu kanalisieren und damit die Quartiere zu entlasten.

Publiziert: 12.11.2020, 14:43