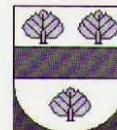


Schliessung Halenstrasse: Ein letzter Rettungsversuch ist leider gescheitert



Ende 2008 reichten die Grossrätinnen Geissbühler-Strupler (Herrenschwanden) und Bommeli (Bremgarten) sowie Grossrat Gränicher (Bern) eine dringliche Motion für die Kantonalisierung der Halenstrasse ein mit folgendem Wortlaut:

1. Die Halenstrasse ist eine sehr wichtige Ortsverbindung zwischen den Gemeinden im Norden der Stadt Bern und dem Zentrum. Entsprechend dieser Funktion ist diese Ortsverbindung ins kantonale Strassennetz aufzunehmen.
2. Sie muss als Verkehrsachse für alle Verkehrsteilnehmenden offen bleiben.
3. Der Entscheid der Stadt Bern, die Halenstrasse zu entwiden und aufzuheben, ist rückgängig zu machen.

Letztlich wurde die Motion in der Aprilsession des Grossen Rats mit 89 zu 52 abgelehnt. Ein letzter Versuch zur Rettung der Halenstrasse für die Bevölkerung aus den Gemeinden im Norden von Bern ist damit leider gescheitert. Und dies, obwohl die Argumente der drei Motionäre stichhaltig und überzeugend waren:

Sehr viele Bewohnende der Region Bern Nord fahren täglich mit dem öffentlichen Verkehr und dem Privatfahrzeug über diese direkte Route in die Stadt Bern. Die Sperrung der Halenstrasse wird zu grossem Umwegverkehr und zu Staus auf der Neubrücke- und Bremgartenstrasse führen und letztlich auch den Erfordernissen des Umweltschutzes widersprechen. Auch für öV-Benutzer wird die direkte Verbindung in die Länggasse entfallen. Mehrere Gemeinden äusserten entsprechende Bedenken und wehren sich gegen die Schliessung der Halenstrasse. Der sich noch im Bau befindende Neufeldtunnel wird zwar die geplante Verkehrsentslastung und Umlagerung für das Brückfeld- und Länggassquartier bringen, aber die Zufahrtsachsen aus Berns Norden werden keine signifikanten Verkehrsabnahmen erfahren. Im Gegenteil, der neue Anschlussknoten zur Tiefenastrasse dürfte mit der Inbetriebnahme des Neufeldtunnels während der Hauptverkehrszeiten oft überlastet sein, was sich zusätzlich staufördernd auf die Achse Bruggbodenstrasse – Neubrückestrasse – Neufeldtunnel auswirken wird.

Während sämtliche SVP-Grossrätinnen und -Grossräte der Motion zustimmten und damit auch die SVP-Volksvertreter aus dem Oberland und dem Seeland den betroffenen Bewohnern ihre Solidarität zum Ausdruck brachten, beantragten der links-grün dominierte Regierungsrat sowie die Fraktionen der FDP, der SP und der Grünen deren Ablehnung. Dabei verwiesen die Gegner insbesondere auf einen Volksentscheid der Stadt Bern aus dem Jahr 2002 und wiesen zudem darauf hin, der Halenstrasse komme keine kantonale Funktion zu. Die Erschliessung der Gemeinden im Norden von Bern werde über die Bruggboden- und Neubrückestrasse sichergestellt. Über diese Route werde in Zukunft auch der Postautoverkehr geführt. Zudem sei die Schliessung der Halenstrasse im Rahmen der gesamtheitlichen Planung der Verkehrsführung Voraussetzung gewesen für den Neufeldtunnel. Der Regierungsrat argumentierte schliesslich auch mit Unterhaltskosten, die der Kanton bei der Übernahme der ca. 2,5 km langen Halenstrasse zu gewärtigen hätte.

Dass die Halenstrasse nun definitiv gesperrt und vollständig zurückgebaut wird, ist für die Bewohnerinnen und Bewohner von Kirchwindach, Herrenschwanden, Meikirch, Wohlen, Uetligen, Zollikofen und Bremgarten äusserst bedauerlich und wird zudem auch negative ökonomische und ökologische Nachteile mit sich bringen. So wird der Verkehr – insbesondere auch der öffentliche Verkehr – nach der Schliessung der Halenstrasse grosse Umwegfahrten in Kauf nehmen müssen. Zudem wird die Konzentration des Verkehrs auf die Bruggboden- und Neubrückestrasse auch nach der Öffnung des Neufeldtunnels unweigerlich zu Staus und damit zu mehr Abgasen führen. Dies zeigte sich bereits im Jahr 1994, als die Halenstrasse versuchsweise vorübergehend geschlossen wurde, was zu grossem Rückstau und zu einer unnötigen Umweltbelastung geführt hatte. Dank dem grossen Engagement der Bewohner, Gewerbetreibenden und Lokalpolitiker der Gemeinden im Norden von Bern sowie der Einsprache des Lindenhospitals konnte die Schliessung damals rückgängig gemacht werden. Da ein Teil des Verkehrs

von der Halenbrücke her durch den Neufeldtunnel geführt werden wird, wird es auch auf der bereits heute stark frequentierten Tiefenastrasse insbesondere in den Stosszeiten zu langen Staus kommen. Die Schliessung der Halenstrasse wird auch für den öffentlichen Verkehr gravierende Folgen haben. Es müssen längere Fahrzeiten in Kauf genommen werden, weil Umwege gefahren werden müssen. Aufgrund der zu erwartenden Staus wird es im öffentlichen Verkehr zu grossen Verspätungen kommen, was nicht im Sinn einer Attraktivitätssteigerung des öV liegt. Und wenn – um dem entgegenzuwirken – die Bruggbodenstrasse um eine zusätzliche Busspur ausgebaut werden muss, hätte dies für die Steuerzahlenden nicht nachvollziehbare Konsequenzen. Zunächst hätte man dann über eine Million Franken eingesetzt für den Rückbau der einen Strasse (Halenstrasse) und würde alsdann noch über eine Million Franken einsetzen für den Ausbau der anderen Strasse (Bruggbodenstrasse).

So oder so. Die Würfel scheinen nun zum Nachteil der Agglomerationsgemeinden im Norden von Bern gefallen zu sein. Dies ist umso stossender, da die Bevölkerung dieser Gemeinden zwar hauptsächlich von der Schliessung betroffen ist, sich aber nicht einmal dazu äussern konnte. Die Gemeinden bezahlen zwar bei den Zentrumslasten kräftig mit, müssen sich aber dann letztendlich einem Volksentscheid der Stadt Bern fügen. Uns bleibt, den Motionären für ihren Einsatz insbesondere zugunsten der Bewohnerinnen und Bewohner von Kirchwindach und Herrenschwanden zu danken. Das Abstimmungsergebnis erstaunt am Ende nicht, weil der Vorstoss sogar von einer grünen Grossrätin aus Kirchwindach abgelehnt wurde.

Lars Guggisberg
Vorstand SVP Kirchwindach