

Bern

«Haus der Vereine»
Christa Ammann will Ringhof der
Polizei künftig anders nutzen. 23



Kein Rost und eine rosige Zukunft

Heute wird die Radwegbrücke Wankdorf zwanzigjährig. Peter Schmied ist der Ingenieur, der sie konstruiert hat. Er kann zufrieden sein. Die Brücke ist in einem Top-Zustand - und dürfte künftig noch stärker befahren werden.

Dölf Barben

Die Jubilarin ist gut im Schuss. Dieser Eindruck drängt sich auf, wenn man Peter Schmied und Peter Bähler zuhört. Die Radwegbrücke Wankdorf ist heute vor genau 20 Jahren eröffnet worden. Die Tragpfeiler, die Seile, die knallroten Verankerungen, die Stahlkonstruktion, der Belag, die Geländer, die Beleuchtung - alles okay. Einzig die Fugen sehen nicht besonders gut aus. Auf der Westseite, dort, wo die Brückenplatte mit der Zufahrtsrampe verbunden ist, sind die Risse recht gross. «Nächstes Jahr bessern wir das aus», sagt Bähler. Er ist Projektleiter im Tiefbauamt des Kantons Bern; vor zwanzig Jahren war er Vertreter der Bauherrschaft. Schmied ist Bauingenieur, er hat die Brücke konstruiert und ist Partner beim Berner Ingenieurbüro Hartenbach und Wenger AG.

Brücke hält Dehnung aus

Heute würde er vielleicht bei den Fugen eine etwas andere Lösung suchen, sagt Schmied. Zudem stehe dafür mittlerweile deutlich besseres Material zur Verfügung. Die Verbindungen sind starken Belastungen ausgesetzt, weil die Brücke sich bei Kälte zusammenzieht und bei Hitze ausdehnt. «Das macht plus minus zwei Zentimeter aus», sagt er. Auch das Geländer ist so konstruiert, dass es die Bewegungen mitmachen kann. «Es würde sonst zerreißen.»

In den ersten zwanzig Jahren wurden rund 100 000 Franken in den Unterhalt der Brücke gesteckt, deren Bau inklusive Zufahrtsrampe rund drei Millionen Franken gekostet hatte. Ein Teil ging in den Korrosionsschutz. Die Stahlkonstruktion befindet sich im Sprühnebelbereich der Autobahn. Das heisst: Wenn im Winter die Fahrbahn gesalzen wird und es feucht ist, werden salzhaltige Tröpfchen bis zur Brücke hochgeschleudert. Salz wirkt aggressiv. Weiter gab es Ausbesserungen am Belag, an den Fugen und neue Lampen: Sie sind nun besser geschützt gegen Vandalismus. Nach einem Sturm musste zudem das Schirmdach der Plattform auf der Westseite ersetzt werden.

Ein Seil wäre stark genug

Der Unterhalt könnte in den nächsten Jahren tendenziell etwas teurer werden, sagt Peter Schmied. Nach zirka 25 Jahren ist es erfahrungsgemäss angezeigt, den Fahrbahnbelag komplett zu erneuern. Insgesamt aber sieht der Bauingenieur keinen Grund zur Besorgnis. Die Seile seien in einem sehr guten Zustand, ausgelegt seien sie auf 30 Jahre. Möglicherweise brauche man sie aber 50 oder gar 80 Jahre lang nicht zu ersetzen. Für die

Brücke als Ganzes rechne man mit einer Lebensdauer von 80 Jahren. Die Seile der Brücke seien übrigens «ziemlich überdimensioniert», sagt Schmied. Jedes trage eine Last von rund 50 Tonnen, tausche man ein Seil aus, vermöge das andere die volle Last alleine zu tragen. Der Zug überträgt sich auf die Stahlplatten, die jeweils über vier dicke Schrauben mit den Haltevorrichtungen verbunden sind. Bevor diese Schrauben gelöst werden können, müssen sie mit Spezialpressen entlastet werden. Mit normalem Werkzeug liessen sie sich nicht bewegen, sagt Schmied und beantwortet damit die Frage nach möglichen Sabotageakten. Der Vorteil der Konstruktion besteht darin, dass bei Bedarf einzelne Teile ersetzt werden können.

Schon beim Bau der Brücke waren gute Ideen gefragt. Wie Bähler und Schmied erklären, sollte der Verkehr auf der Autobahn möglichst wenig tangiert werden. Mit einer Schrägseilbrücke gelang dies gut. Es waren bloss wenige Verkehrsunterbrechungen nötig. Die Konstruktionsweise hat zudem die Eigenschaft, dass die Fahrbahnplatte relativ dünn ausgelegt werden kann. Hätte man sich für eine normale Betonbrücke entschieden, müssten Velofahrerinnen und Velofahrer einen zusätzlichen Meter erklimmen, um auf die Brücke zu gelangen.

Spezieller Blick auf das Bauwerk

Peter Bähler nutzt die Brücke als Velopendler regelmässig. Für ihn sei es auch ein wenig «seine» Brücke, meint er. Und natürlich habe er einen speziellen Blick auf dieses Bauwerk. Peter Schmied geht es gleich. Wenn er auf der Autobahn unter der Radwegbrücke hindurchfähre, werde ihm stets bewusst, dass es seine Konstruktion sei. Und ja, er sei stolz darauf. Schliesslich erstelle man als Bauingenieur meist Unikate. «Wenn man sieht, dass sie ihren Zweck erfüllen und wie geplant funktionieren, ist das sehr befriedigend», sagt er.

Tatsächlich erfüllte die Brücke ihren Zweck von Anfang an. Laut Peter Bähler wurden kurz nach der Eröffnung im Durchschnitt 385 Zweiräder pro Tag gezählt. Vor zwei Jahren, als die letzte Zählung durchgeführt wurde, waren es täglich bereits 798 - also mehr als doppelt so viele. Wie es aussieht, dürften es künftig noch mehr werden. Denn die Entwicklungsschwerpunkte Wankdorf und Zollikofen, welche die Brücke verbindet, sind noch nicht voll entwickelt.

Bilder und Videos Die Schrägseilbrücke und Testfahrten über die beiden Radwege:

www.radweg.derbund.ch



Wenn Peter Schmied im Auto unter «seiner» Brücke hindurchfährt, ist er immer ein bisschen stolz auf seine Konstruktion.



Die Seilkonstruktion ermöglichte den Bau einer relativ leichten Fahrbahn.



Die beiden Fahrspuren sind richtungstrennt. Heute werden auf der Radwegbrücke täglich rund 800 Velofahrende gezählt. Bilder: Adrian Moser

Die Vorgeschichte

«Dieser Radweg ist Zukunft»

Am Anfang der Radverbindung Bern-Zollikofen steht der Ausbau der Autobahn.

Die Idee für den Radweg Bern-Zollikofen hatte Oskar Balsiger. Der erste Leiter der kantonalen Velofachstelle (von 1987 bis 2004) dachte schon sehr früh aus der Velofahrerperspektive - 1985 war er Mitbegründer von Pro Velo Schweiz. Als bei der Grauholzautobahn der Ausbau von vier auf sechs Fahrspuren und damit der Bau einer zusätzlichen Brücke übers Worblental zur Diskussion stand, hatte Balsiger den entscheidenden Einfall.

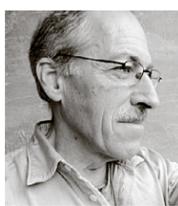
Anfänglich war geplant, eine Spur auf der bestehenden Brücke in eine Unterhaltspur zu verwandeln. «Aus meiner Sicht war das absurd», sagt der mittlerweile 73-jährige Berner. Damit wäre eine komplette Spur reserviert worden für gelegentliche Einsätze. Seine Idee war, diese Fläche für einen Radweg zu reservieren, der die Entwicklungsschwer-

punkte (ESP) Wankdorf und Zollikofen verbinden würde. Balsiger überzeugte Margret Kiener Nellen, die heutige SP-Nationalrätin, von seiner Idee; sie reichte im Grossen Rat eine entsprechende Motion ein, die schliesslich zum Erfolg führte.

«Noch nicht richtig gebissen»

Der Radweg Bern-Zollikofen hat laut Balsiger zwei grosse Vorteile: Der Worblentalgraben, der rund 40 Meter tief ist, kann auf einer Brücke überquert werden. Und: Die Velofahrenden können die viel befahrene und gefährliche Worblentalstrasse meiden. Dass die bestehende Autobahnbrücke benutzt werden konnte, ist aus Balsigers Sicht ein Glücksfall. Hätte für die Velos eine eigene Brücke gebaut werden müssen, wäre der Radweg «mindestens doppelt so teuer» zu stehen gekommen, sagt er.

Für Balsiger ist das Potenzial des Radwegs nach zwanzig Jahren noch nicht ausgeschöpft. Der ESP Wohnen beim



Oskar Balsiger.

Bahnhof Zollikofen habe «noch nicht richtig gebissen» und der ESP Wankdorf sei noch im Entstehen begriffen. Ausserdem führe der Trend bei den Elektrovelos dazu, dass immer mehr Leute mit Velos pendelten und dabei auch grössere Strecken zurücklegten. Das Einzugsgebiet des ESP-Wankdorf in Bezug auf die «Velodistanz» vergrössere sich somit nach wie vor. Der Radweg Zollikofen-Bern entspreche daher dem Zeitgeist, sagt er: «Dieser Radweg ist Zukunft.»

Projekt für 100 000 Menschen

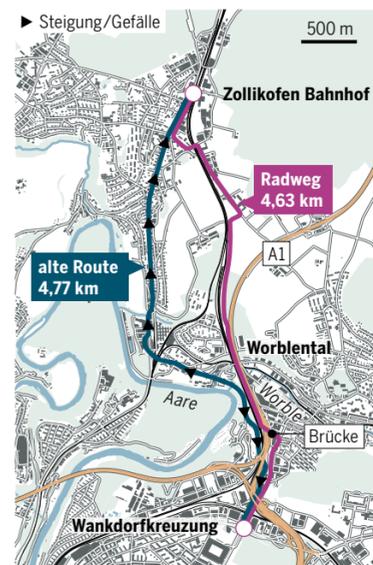
Verkehrsplaner Balsiger war auch zuvor erst dabei, als es um die Planung der Fuss- und Velobrücke ging, die dereinst die Berner Quartiere Breitenrain und Länggasse verbinden soll. Im Gegensatz

zum Radweg Bern-Zollikofen, bei dem in die Zukunft gedacht werden musste, sei dies bei der Berner Panoramabrücke nicht nötig, sagt Balsiger. «Die Leute, die sie brauchen werden, sind bereits da.» Weil um die 100 000 Personen in Velodistanz zur Brücke lebten, würde sie vom ersten Tag an stark genutzt, sagt er.

Was noch fehlt: Brücke nach Belp

Als Leiter der kantonalen Velofachstelle hatte Balsiger über ein Dutzend Orte identifiziert, bei denen sich Investitionen in die Veloinfrastruktur besonders stark auszahlen würden. Gebaut wurde bisher lediglich der Veloweg, der von Hasle-Rüegsau nach Lützelflüh führt. Begrüssen würde er eine Veloverbindung bei der Eisenbahnbrücke in Uttigen - «es würde vielen Leuten sehr viel bringen», ebenso wie eine Velobrücke, welche die Aare zwischen Muri und Belp überspannt. «Dann wäre man mit dem Velo in zwanzig Minuten von Belp am Burgernziel in Bern», sagt Balsiger.

Radweg Bern-Zollikofen



Bund-Grafik mt