Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2022)

Heft: 5

Artikel: Planung grosser Nationalstrassenprojekte im Wandel der Zeit : Erkenntnisse eines erfahrenen Planers

Autor: Bertini, Clelia / Weber, Ueli

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1033271

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Planung grosser Nationalstrassenprojekte im Wandel der Zeit

Erkenntnisse eines erfahrenen Planers

CLELIA BERTINI
Redaktion COLLAGE im Gespräch mit
UELI WEBER
ehemaliger Kreisoberingenieur
Oberingenieurkreis II, Kanton Bern

[ABB.1]

Ueli Weber hat als Mitarbeiter der Metron AG die Planungsarbeiten für den Westast Biel mitverfolgt, als Kreisoberingenieur die Planung Anschluss Bern-Wankdorf zusammen mit dem ASTRA geleitet und steht nun dem ASTRA und dem Kanton beim Bypass Bern Ost als erfahrener Berater zur Seite. Der folgende Artikel fasst seine wichtigsten Erkenntnisse und Empfehlungen für solch grosse Infrastrukturprojekte zusammen und beleuchtet die Veränderungen der durchgeführten Planungsprozesse.

[ABB.1] Protestaktion gegen den neuen Westast in Biel, September 2018 / Manifestation populaire contre le nouvel axe routier ouest à Bienne, septembre 2018 / Manifestazione popolare a Bienne contro il nuovo asse stradale ovest, settembre 2018 (Foto: Stefan Hofmann, ph7)

Westast Biel

Mit der A5 Biel sollte eine Lücke im schweizerischen Nationalstrassennetz zwischen Neuenburg–Solothurn geschlossen werden. Das Projekt für den Westast ist wegen einer Bürgerbewegung gescheitert, ein Novum in der Schweiz. Nach dieser Ablehnung wurden Dialogprozesse durchgeführt und ein neues Projekt gestartet, um die Lücke zu schliessen.

In den 90er-Jahren wurde im National- und Ständerat der Planungsauftrag für den Westast als Nationalstrasse 1. Klasse verbindlich geregelt. Verantwortlich für das Projekt waren die damalige Abteilung Nationalstrassen des Tiefbauamtes des Kantons Bern. In einer frühen Phase wurde eine Testplanung mit drei Teams von Ingenieuren und Verkehrsplanern durchgeführt. Damals wurden Testplanungsverfahren noch nicht gemäss SIA-Wegleitung und mit interdisziplinären Teams durchgeführt. Dabei wurde nach Verbesserungen gesucht, wie diese Nationalstrasse 1. Klasse möglichst siedlungsverträglich gestaltet werden kann.

Im Rahmen dieser Testplanung gab es auch nicht finalisierte Entwürfe für eine Nationalstrasse 3. Klasse, die im Vergleich zu einer Nationalstrasse 1. Klasse eine siedlungsverträglichere Lösung und niveaugleiche Anschlüsse ermöglicht hätten. Im Anschluss an die Testplanung wurden nur Lösungen weiterentwickelt, welche mit dem Bundesratsentscheid konform waren und die Kriterien für eine Nationalstrasse 1. Klasse einhielten. Unter der Leitung des Kantons wurde ein reduziertes partizipatives Verfahren mit der Bevölkerung gewählt, aber die lokalen politischen Entscheidungsträger:innen eng in den Entscheidungsprozess einbezogen. Die kritischen Voten aus der Bevölkerung wegen der starken lokalen Auswirkungen wurden im Rahmen der partizipativen Prozesse bereits früh geäussert und im Entscheidungsprozess der lokalen politischen Entscheidungsträger:innen zur Kenntnis genommen, aber in der finalen Interessenabwägung zu wenig gewichtet. Im Auflageprojekt wurden die starken lokalen Auswirkungen des Projektes offensichtlich, was schlussendlich zu grossen Widerständen geführt hat.

Gemäss Ueli Weber gab es zwei fürs Scheitern entscheidende Faktoren. Einerseits der nicht so ausgeprägte partizipative Ansatz, der eher ein Informationsprozess war mit einem schwachen Einbezug der Bevölkerung. Andererseits der fehlende Mut, den Planungsprozess grundsätzlich nochmals zu hinterfragen, als in der öffentlichen Meinung feststand, dass die gewählte Lösung als nicht siedlungsverträglich empfunden wurde. Für zukünftige Planungen ist es also wichtig – wird bei heutigen Projekten teils bereits beachtet –, dass vorhandene Planungsgrundsätzen und Randbedingungen unter die Lupe genommen und allenfalls angepasst werden, wenn keine siedlungsverträgliche Lösung gefunden werden kann. Und entscheidet man sich für eine Partizipation, so gilt es, die Widerstände ernst zu nehmen und mutig zu sein, um Projektziele zu hinterfragen.

Anschluss Bern-Wankdorf

Der heutige Anschluss Wankdorf ist hinsichtlich Leistungsfähigkeit am Limit und gilt als Unfallschwerpunkt mit nicht optimalen Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr.

Wie beim Westast Biel war in der Planungsphase der Kanton zuständig. Klar war, dass nach der Projektphase das ASTRA übernehmen wird. Ebenfalls waren die Stadt Bern und die umliegenden Gemeinden involviert. Von 2010 bis 2013 wurde eine vierstufige Testplanung mit interdisziplinären Teams durchgeführt (Präqualifikation, Lösungsansätze, Konkretisierung und Projekt). Von Anfang an wurde ein partizipativer Ansatz mit einer Begleitkommission bestehend aus Vertreter:innen der Quartiere und Direktbetroffenen gewählt.

Neben der Optimierung der Verkehrsabläufe im bestehenden Anschluss, der verbesserten Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr und der Verknüpfung der Naherholungsgebiete können mit dem vorliegenden Projekt auch der öffentliche Verkehr besser priorisiert und ein besseres Staumanagement gewährleistet werden. Der Anschluss Bern-Wankdorf ist in diesem Sinne kein klassisches Ausbauprojekt, weil die Kapazitätserhöhung am Anschluss selbst nur ein kleiner Teil im Vergleich zum besseren Verkehrsmanagement und zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs ist.

Während der Kanton bereits seine Projekte umsetzt und die Bolligenstrasse Nord momentan in Bau ist, ist das Projekt des ASTRA in Auflage. Diese zeitliche Differenz ist gemäss Ueli Weber ein massgeblicher Faktor für die heutige Opposition, welche aus seiner Sicht teilweise mit unsachlichen Argumenten agiert. Der partizipative Ansatz hat zu einem damals breit akzeptierten Projekt geführt, der anschliessend auch im Auflageprojekt umgesetzt wurde. Leider ist seit dem Einbezug der Bevölkerung viel Zeit vergangen und die gesellschaftlichen Wertvorstellungen haben sich zwischenzeitlich verändert.

Eine funktionierende leistungsfähige Autobahn und ein seit Jahren gut funktionierendes Verkehrsmanagement bei den Stadtzufahrten war für die Stadt Bern immer ein sehr wichtiger Erfolgsfaktor für die stetige Abnahme des motorisierten Verkehrs in der Stadt selber. Diese Zusammenhänge sind komplex und deshalb nur schwer der Bevölkerung zu erklären. Dies ist seiner Meinung nach ein weiterer Aspekt für die vorhandene Opposition.

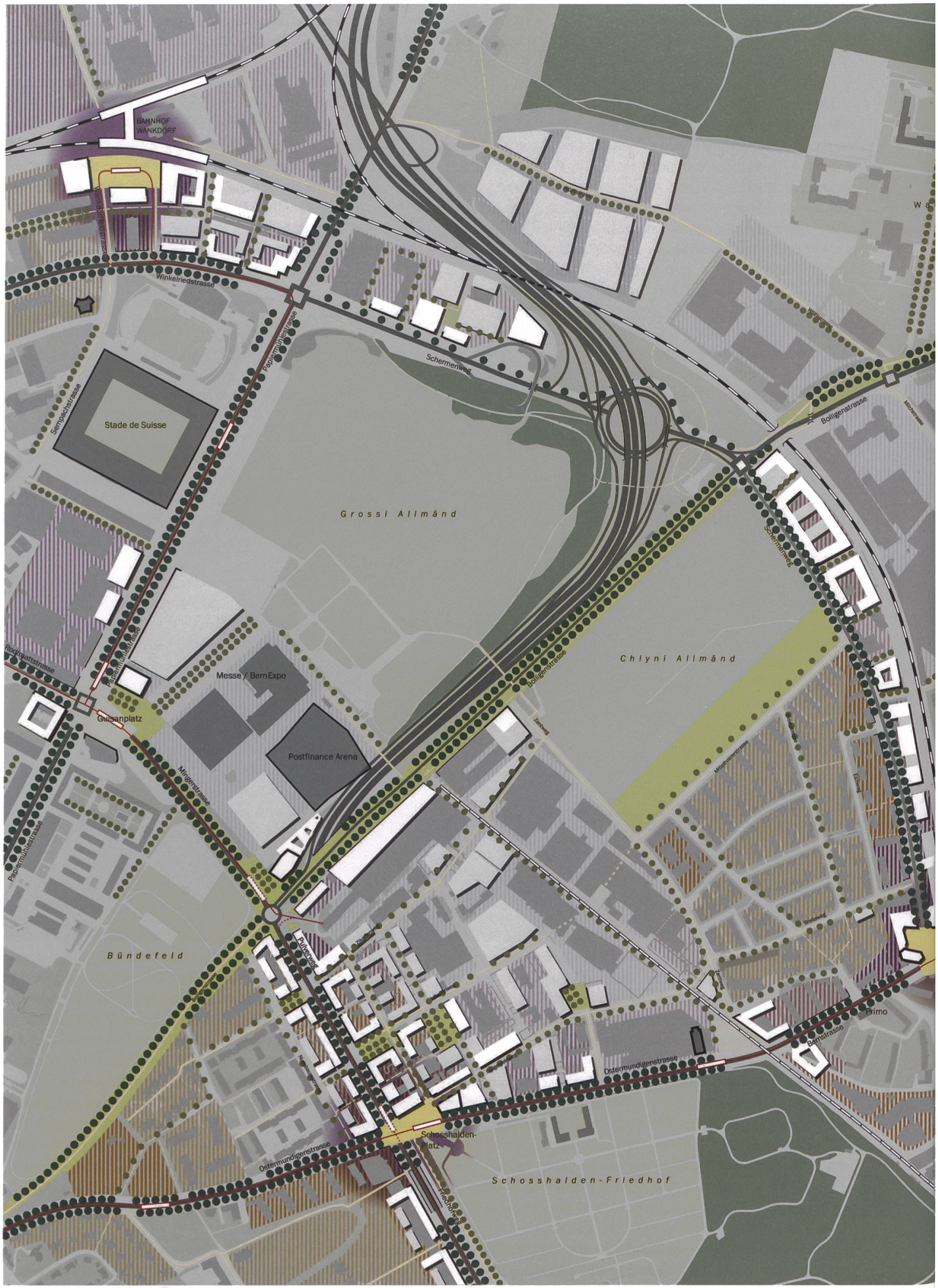
Bypass Bern Ost

Die heutige Autobahn verläuft mitten durch das Siedlungsgebiet der Stadt Bern und der Gemeinde Muri. Zu den Hauptverkehrszeiten kommt es häufig zu Staus und damit verbunden zu Unfällen oder Ausweichverkehr, der die angrenzenden Quartiere belastet. Mit dem Projekt Bypass Bern Ost soll der Autobahnverkehr zwischen Muri und Schosshalde zukünftig in einem Umfahrungstunnel verlaufen. Ziel ist es, die Autobahninfrastruktur sicherer und siedlungsverträglicher zu gestalten. Das freiwerdende Autobahntrassee wird für das Nationalstrassennetz nicht mehr benötigt und erhält eine neue, noch zu definierende verkehrliche, sozialräumliche und städtebauliche Funktion.

Der Bypass Bern Ost befindet sich noch in der Planung. Neben dem ASTRA sind auch der Kanton, die Stadt Bern und die Gemeinden Ostermundigen und Muri beteiligt. Finanziert wird der Prozess vom ASTRA. Das ASTRA bearbeitet beim Bypass Bern Ost eine für sie eher seltenere Fragestellung. Neben dem Ausbauprojekt für die Engpassbeseitigung haben sie einen Nationalstrassenrückbau und eine Stadtreparatur zu planen. Neben der Engpassbeseitigung ist ein neues Gesamtverkehrskonzept für den betroffenen Raum nötig und vordergründig die Aufwertung der öffentlichen Räume und die Anpassung der Stadtplanung. Der Neuorganisation der Anschlüsse in diesem wird eine entscheidende Rolle zukommen. Die Region Bern hat diesbezüglich den Vorteil, dass es bereits viele Anschlüsse gibt, um den Verkehr möglichst direkt auf das übergeordnete Nationalstrassennetz zu leiten und umgekehrt den Zufluss in den Stadtraum zu steuern. Konkret muss bei den Anschlüssen genügend Stauraum vorhanden sein. Gleichzeitig müssen die Auswirkungen auf die angrenzenden Gebiete beachtet und so wenig Verkehr wie möglich auf das untergeordnete Netz geleitet werden. Mit der Verlegung eines grossen Teils des motorisierten Verkehrs in den Tunnel und den veränderten Anschlüssen wird es andere Verkehrsflüsse geben, womit auch eine gewisse Siedlungsentwicklung und das Schaffen neuer Quartierzentren möglich sind.

Das ASTRA ist sich der Bedeutung und Auswirkungen des Gesamtprojektes bewusst und finanziert deshalb den relativ aufwändigen Prozess. Zwischen den Projektbeteiligten gibt es verständlicherweise gewisse Zielkonflikte. Insbesondere hinsichtlich der zukünftigen Funktion des heutigen Autobahntrassees gibt es im Moment verschiedene Vorstellungen.

Zurzeit wird gerade die Planungsstudie abgeschlossen, in welcher eine Testplanung mit drei interdisziplinären Teams durchgeführt und nun ein Leitbild erstellt wird. Eine Vertretung der Bevölkerung wurde dabei stets informiert und miteinbezogen. Im weiteren Prozess wird zusammen mit der betroffenen Bevölkerung das Leitbild konkretisiert und die Auswirkungen der verschiedenen Massnahmen auf die Fahrwege, die


BAHNHOF WANKDORF
Wankdorfstrasse
Winkelriedstrasse
Papiermühlestrasse
Schermenweg
Sempachstrasse
Stade de Suisse
Grossi Allmänd
Bolligenstrasse
Chlyni Allmänd
Rotkreuzstrasse
Papiermühlestrasse
Messe / BernExpo
Guisanplatz
Postfinance Arena
Mingerstrasse
Papiermühlestrasse
Bündefeld
Ostermundigenstrasse
Schosshalden-Platz
Schosshalden-Friedhof
Primo
Bernstrasse

Testplanung Wankdorf - Bolligenstrasse

Gesamtkonzept

1:5'000

Bebauungsstruktur

- Wichtiges Gebäude
- Markantes Gebäude, Hochhaus
- Historisches oder wertvolles Gebäude
- Übrige Bauten
- Neubauten, Schlüsselprojekte
- Neubauten, Ergänzungen
- Bauliche Fassung öffentlicher Raum / Strassenraum

Transformations- / Verdichtungsgebiete

- Fokus auf Mischnutzungen, hohe Dichte (mittel- / langfristig)
- Fokus auf Mischnutzungen, moderate Dichte (mittel- / langfristig)
- Fokus auf Dienstleistungen / Büros (mittel- / langfristig)
- Fokus auf Industrie / Gewerbe / spezielle Arbeitsplatznutzungen (mittel- / langfristig)
- Fokus auf Wohnen (mittel- / langfristig)

Freiraum, Landschaft

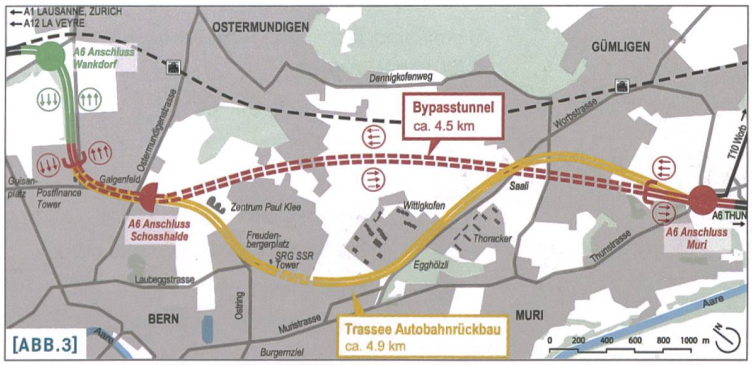
- Urbaner Platz, wichtiger Brennpunkt
- Urbaner Platz, lokaler Brennpunkt
- Park
- Grüner Freiraum mit spezieller Nutzung
- Privater Grünraum
- Landwirtschaftsgebiet
- Wald
- Attraktiver urbaner Strassenraum
- Markante Baumreihe
- Baumreihe

Verkehr

- Hauptstrasse
- Nebenstrasse
- Lokale Verbindung, wichtige LV-Verbindung
- LV-Verbindung
- LV-Verbindung, Option
- Bahnlinie mit Bahnhof
- Anschlussgleis
- Tramlinie mit Haltestelle
- Tramlinie mit Haltestelle, Option

0 200 m

[ABB.2] Wankdorf, Testplanung Wankdorf-Bolligenstrasse, Gesamtkonzept / Wankdorf, planification test Wankdorf-Bolligenstrasse, concept général / Wankdorf, pianificazione di prova Wankdorf-Bolligenstrasse, piano generale (Quelle: Van de Wetering, Atelier für Städtebau GmbH)



[ABB.3]

[ABB.3] Grundvariante Bypass Bern Ost 2022 / Variante du bypass autoroutier Bern-Ost 2022 / Variante di base: passante Berna ovest 2022 (Quelle: FPREISIG AG)

- Nationalstrasse A6
- Umgestaltung Anschluss Wankdorf
- Bypass Bern Ost
- Trassee Autobahnrückbau A6
- Fahrstreifen/Fahrtrichtung mit Freigabe Pannenstreifen in Haupt-Verkehrszeit

Schulwegachsen etc. aufgezeigt und diskutiert. Gleichzeitig sollen die Zielkonflikte der verschiedenen Projektbeteiligten abgeklärt und Kompromisse gefunden werden.

Gemäss Ueli Weber besteht mit diesem Projekt die einmalige Chance, den öffentlichen Raum grundsätzlich neu zu denken. Dafür sind aber stark ideologische Interessen zurückzustellen. Aus klimatechnischen Gründen ist der Wunsch der Stadt Bern, den motorisierten Verkehr weiter zu reduzieren, nachvollziehbar. Allerdings braucht die Umsetzung Zeit, insbesondere bei den angrenzenden Regionen. Daher macht es Sinn, sich auf realistische Ziele zu konzentrieren und die bereits jetzt vorhandenen Chancen zu nutzen.

Fazit

Die dargelegten Beispiele zeigen, dass das ASTRA einen enormen Lernprozess hinter sich hat und sich bewusst ist, dass dem gewählten Planungsprozess und einem stetigen und «richtigen» Einbezug der Bevölkerung eine enorme Bedeutung zukommt. Sie zeigen aber auch, dass es trotzdem zu Oppositionen und Zielkonflikten kommen kann und wird. Einerseits wird es bei solchen Projekten immer kontroverse Diskussionen geben und andererseits bestehen bei einer solchen Grösse auch immer verschiedene Interessen. Deshalb ist es wichtig, dass die Planungsbeteiligten offen für Kompromisse sind, damit ein inhaltlicher Konsens gefunden werden kann und dieser auch «mit einer Stimme» öffentlich kommuniziert wird.

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

http://www.anschluss-wankdorf.ch
https://www.bypass-bern-ost.ch

LINK

www.srf.ch/news/schweiz/autobahn-a5-in-biel-kein-westast-wie-eine-buergerbewegung-eine-autobahn-versenkte

RÉSUMÉ

Planifier de grands projets de routes nationales à travers le temps

Avec différentes casquettes, Ueli Weber a suivi la planification de trois projets d'envergure. Aujourd'hui, il exerce la fonction de conseiller sur le projet de bypass autoroutier Bern-Ost. Les points les plus importants dans la planification sont pour lui les suivants:

1. Participation de la population en amont: dans des projets aussi controversés, il est indispensable d'intégrer la population le plus tôt possible et de la solliciter régulièrement. La procédure de planification doit être choisie en conséquence.
2. Transparence de la communication: il est indispensable de toujours communiquer les étapes de planification envisagées, les résultats ainsi que les contraintes et les compromis que cela nécessite.
3. Pas de pauses trop longues dans la planification: il ne doit pas s'écouler trop de temps entre les étapes pour que la population garde à l'esprit le chemin parcouru et les compromis qui ont été faits.
4. Opter pour un processus participatif implique d'être réellement disposé à écouter et à tenir compte des exigences de la population.
5. Il faut souvent faire preuve de flexibilité pour ce qui est des principes de planification et des contraintes: si aucune solution compatible avec l'urbanisation ne peut être trouvée, il faut les revoir et, le cas échéant, les adapter.

RIASSUNTO

Pianificazione di grandi progetti stradali nazionali nel corso del tempo

Ueli Weber ha accompagnato a vario titolo la pianificazione di tre grandi progetti ed è a tutt'oggi consulente per il progetto della variante Berna ovest. È dell'opinione che nella pianificazione sono cruciali i seguenti fattori:

1. Coinvolgimento precoce della popolazione: nel caso di progetti così controversi, è imprescindibile coinvolgere quanto prima e in modo duraturo la popolazione. Occorre quindi scegliere una procedura di pianificazione adeguata.
2. Comunicazione trasparente: è indispensabile una comunicazione continua sulle fasi previste della pianificazione, sugli esiti, sulle condizioni quadro esistenti e sui compromessi a cui si è giunti.
3. Evitare pause pianificatorie troppo lunghe: tra una fase di progettazione e l'altra non deve passare troppo tempo, altrimenti la popolazione tende a dimenticare i processi intrapresi e i compromessi trovati.
4. Se si opta per un processo partecipativo, significa anche che si è preparati ad ascoltare davvero e a prendere sul serio le preoccupazioni della popolazione.
5. Ci vuole quindi flessibilità sui principi di pianificazione e sui relativi vincoli. Se queste condizioni non consentono di trovare una soluzione accettabile per l'abitato, occorre ristudiarle ed eventualmente adeguarle.