

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 115 (1997)
Heft: 23

Artikel: Luftschadstoffbelastungen bei Autobahnüberdeckungen:
Untersuchungen an der A6 in Bern
Autor: Attinger, Robert / Frick, Martin / Petermann, Urs
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-79253>

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: 09.01.2026

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

Robert Attinger, Martin Frick, Urs Petermann, Bern

Luftschadstoffbelastungen bei Autobahnüberdeckungen

Untersuchungen an der A 6 in Bern

Autobahnüberdeckungen bieten einen optimalen Lärmschutz. Anwohner in den Portalbereichen fürchten hingegen oft die übermässigen Luftschadstoffimmissionen durch die Portalabluft. Im Bereich der Überdeckung Sonnenhof der A 6 in Bern sind Messungen vor und nach der Realisierung der Überdeckung durchgeführt worden. Die Ergebnisse der Messungen sind auch für die Beurteilung anderer ähnlicher Bauvorhaben von Interesse.

Die Autobahn A6 führt im Bereich des Sonnenhofquartiers in Bern durch ein dicht bebautes Wohngebiet. Neben der übermässigen Lärmbelastung werden auch zu hohe Luftschadstoffbelastungen registriert. Die Region Bern ist ein Massnahmenplangebiet gemäss Art. 31 der Luftreinhalteverordnung. Die entsprechenden Massnahmenpläne zur Reduktion der Luftschadstoffbelastung liegen vor. Entlang der Autobahnen sind die Überschreitungen für den Schadstoff NO_x auch in der Region Bern besonders hoch. Mit Werten zwischen 40 und 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ wurde der Immissionsgrenzwert für das Jahresmittel ($30 \mu\text{g}/\text{m}^3$) 1989 klar überschritten. Den Fragen der Luftschadstoffbelastung musste deshalb grosse Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Das Projekt Überdeckung Sonnenhof

Die Tieflage der Autobahn und die hohen, mit Lärmschutzwänden kaum ausreichend schützbaren Liegenschaften im Bereich des Sonnenhofspitals führten nach einer langen Vorgeschichte zum Projekt einer Überdeckung der A6 als Lärmschutzmassnahme, deren Ausführung im SI+A Nr. 26 vom 23. Juni 1994 ausführlich beschrieben und dargestellt wurde. Der Bau der richtungsgetrennten Überdeckung südlich des Autobahnanschlusses Bern-Ostring erfolgte in den Jahren 1990-92. Die Situation ist aus der Luftbildaufnahme (Bild 1) ersichtlich. Die Überdeckung wird über die Portale entlüftet, sie verfügt über keine



Ventilatoren. Auf beiden Seiten wurden zum Schutze weiterer Liegenschaften im Portalbereich Lärmschutzwände erstellt.

Im Rahmen der Projektierung der Überdeckung wurde die Frage der Luftschadstoffbelastung für die Anwohner ein zentrales Problem. Es galt den Schutz vor Lärmmissionen gegen die zu erwartenden zusätzlichen Luftschadstoffimmissionen bei den Portalen abzuwägen.

Messungen der Luftschadstoffimmissionen

Das tatsächliche Ausmass der Luftschadstoffbelastung wurde durch Messungen erhoben. Die gewählten Messstandorte sind

1
Luftbildaufnahme der Überdeckung Sonnenhof (Technische Fotomontage: Ingenieurbüro S. Mesaric, Spiegel b. Bern)

aus Bild 2 ersichtlich. Untersucht wurden die Immissionen von Stickstoffdioxid (NO_x), dem Problemschadstoff des Strassenverkehrs, der mit Passivsammeln kostengünstig erfasst werden kann. Die Messresultate erlauben eine Beurteilung der Immissionssituation aufgrund der Immissionsgrenzwerte für das Jahresmittel der Luftreinhalteverordnung.

Vor Baubeginn war aus zeitlichen Gründen nur eine fünfmonatige Messkampagne möglich. Die Messungen nach dem Bau der Überdeckung zeigten, dass im Zusammenhang mit den Portalemissionen auch der Jahresgang von Interesse ist. Deshalb wurde nach einer ersten Messkampagne zusätzlich eine zweite ganzjährige Messkampagne durchgeführt.

Allgemeine NO_x-Immissionsentwicklung

Aufgrund des zunehmenden Anteils von Katalysatorfahrzeugen sind die Emissionen von NO_x der A6 im Bereich Sonnenhof um rund 30% zurückgegangen. Der Rückgang der Emissionen führt zu einem Rückgang der Immissionen bei allen Messstandorten, von denen Messresultate vor dem Bau der Überdeckung vorliegen. Da überall im Bereich der exponierten Liegenschaften gemessen wurde, kann somit davon ausgegangen werden, dass keine Anwohner nach dem Bau der Überdeckung von höheren Immissionen betroffen sind. Auch für die Anwohner in den Portalbereichen ist somit durch die Zunahme der Katalysatorfahrzeuge eine Verbesserung um rund 9 bis 14 µg/m³ (Jahresmittel) gegenüber dem Zustand 1989 eingetreten.

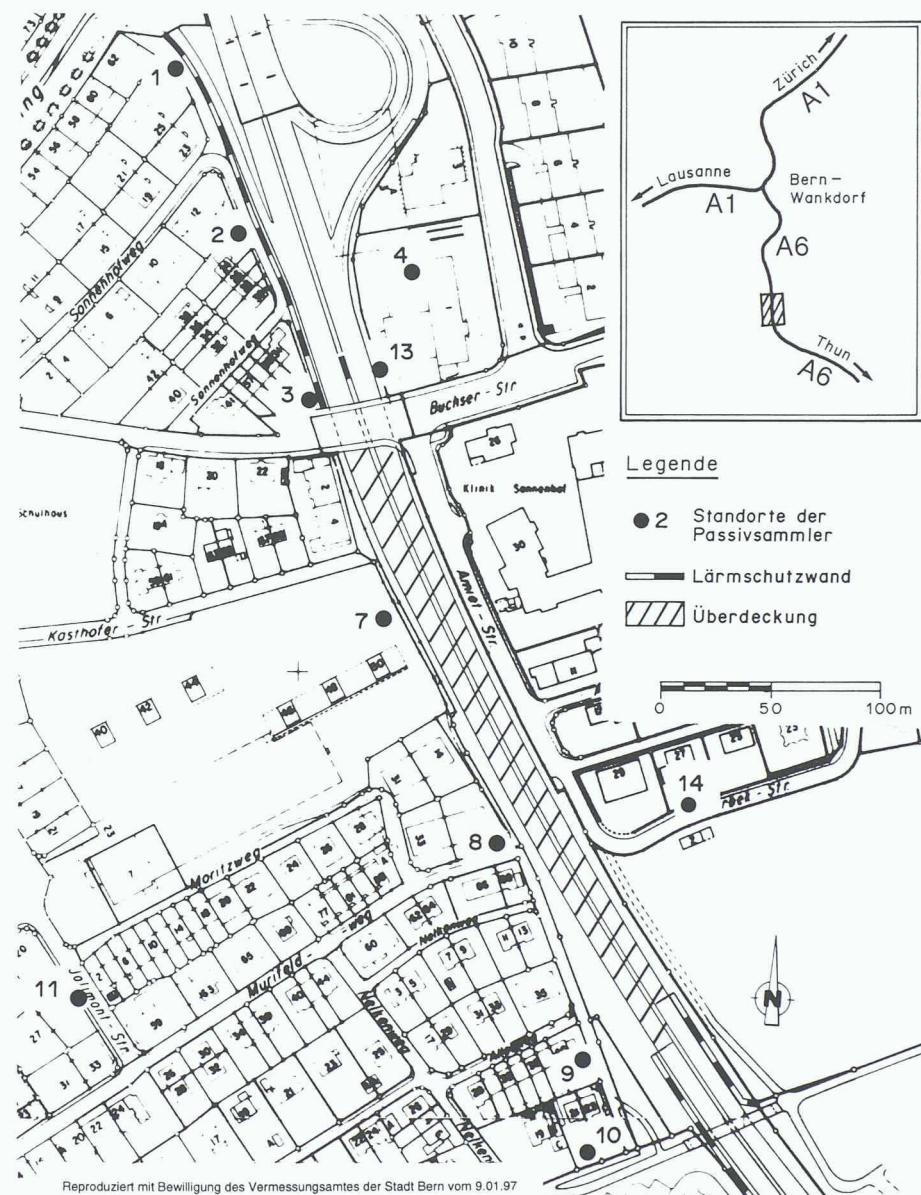
Immissionen im Portalbereich und im Überdeckungsbereich

Gemäss Immissionsprognose waren im Portalbereich deutlich höhere Immissionen zu erwarten als im überdeckten Bereich. Diese Prognosen wurden durch die Messresultate nicht bestätigt. Die erste Messkampagne nach dem Bau der Überdeckung mit Messstandorten bei exponierten Liegenschaften liess keine klar erhöhten NO_x-Immissionen im Bereich der Portale erkennen. Ausserhalb des direkten Abluftstroms beträgt die zusätzliche Belastung höchstens 2 bis 3 µg/m³. Die entsprechenden Mittelwerte der Messperioden können Bild 3 entnommen werden.

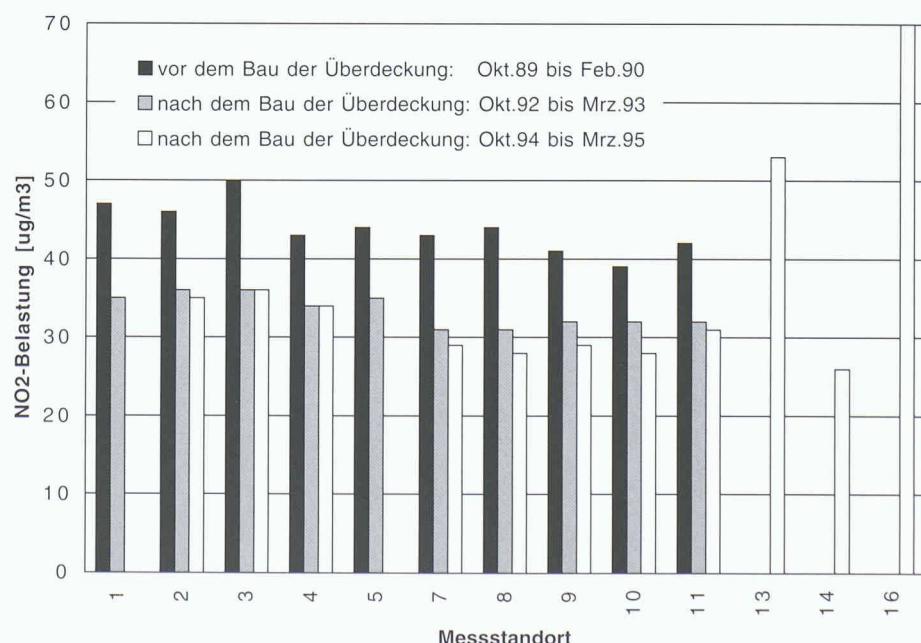
Bei der zweiten, ganzjährigen Messkampagne nach dem Bau der Überdeckung sind deshalb Messstandorte gewählt worden, die direkt im Abluftstrom der Ausfahrtspartale liegen (Distanz zum Portal 20 bzw. 45 m). An diesen Standorten wurden stark erhöhte Immissionen von NO_x festgestellt. Im Gegensatz zum üblichen Jahresgang von NO_x treten hier die Spitzenbelastungen in den Sommermonaten auf. Im Bereich des Anschlusses Ostring sind als Mischform Messreihen ohne Jahresgang zu finden. Die verschiedenen Jahresganglinientypen sind in Bild 4 dargestellt.

NO_x-Umwandlung

Diese Spitzenbelastungen im Sommer bei den Portalstandorten und der ausgeglichene Jahresgang bei den Standorten 2, 3



2
Überdeckung A6 Sonnenhof – Lage der Messstandorte

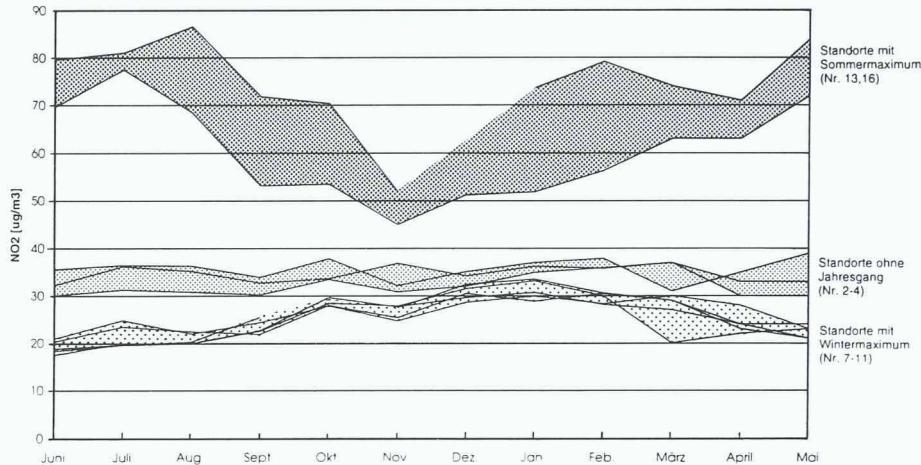


3
Überdeckung A6 Sonnenhof – Mittelwerte der NO_x-Belastung (Lage der Messstandorte: Bild 2)

und 4 im Bereich Ostring stehen im Zusammenhang mit den besonderen Eigenschaften der Stickoxide. Beim Auspuff werden rund 95% der Stickoxide NO_x als Stickstoffmonoxid (NO) ausgestossen. Der Schadstoff Stickstoffdioxid (NO_2) entsteht erst als Reaktionsprodukt in der freien Atmosphäre. Die massgebende Reaktion im Nahbereich der Quelle ist:



Das erhöhte Angebot von Ozon (O_3) im Sommer führt zu einer raschen Umwandlung von Stickstoffmonoxid in Stickstoffdioxid und entsprechend hohen Immissionen im Nahbereich der Quelle.



4
Überdeckung A6 Sonnenhof – NO_2 -Jahresganglinie 1994/95 (Lage der Messstandorte: Bild 1)

Schadstofftransport

Das begrenzende Ozondangebot ist nur der eine Faktor für das Fehlen erhöhter Immissionen im weiteren Umfeld des Portals. Ein weiterer massgebender Faktor ist der Schadstofftransport durch die fahrzeuginduzierte Luftströmung im Überdeckungsbereich. Im überdeckten, richtungsgrenzen trennten Autobahnabschnitt entsteht eine Luftströmung von einigen Metern pro Sekunde Geschwindigkeit in Fahrtrichtung. Diese Strömung führt insbesondere bei windschwachen Lagen zu einer raschen Ausbreitung der Schadstoffe. Die Erwärmung im überdeckten Bereich begünstigt zudem die Ausbreitung der austretenden Portalluft nach oben, was auch die höheren Messwerte auf der Autobahnbrücke (Distanz zum Portal 45 m) als am Autobahnrand (Distanz zum Portal 20 m) als plausibel erscheinen lässt. Die an die Überdeckung anschliessenden Lärmschutzwände reduzieren ebenfalls die Ausbreitung in die seitlich gelegenen Wohngebiete.

Geringere Emissionen in der Überdeckung

Untersuchungen in Autobahntunnels (z.B. Gubristtunnel) lassen vermuten, dass

die Luftsadstoffemissionen in überdeckten Bereichen geringer sind als auf offener Strecke. Diese Tatsache kann auf ein anderes Fahrverhalten und den geringeren Energiebedarf durch die fahrzeuginduzierte Luftströmung zurückgeführt werden.

Fazit

In regionaler Betrachtungsweise ist der Bau von Strassenüberdeckungen lufthygienisch nicht relevant. Eine Überdeckung führt nur zu einer kleinräumigen Verlagerung der Emissionen. Die Messungen an der A6 im Bereich Sonnenhof lassen den Schluss zu, dass der Bereich mit klar erhöhten NO_2 -Belastungen relativ klein und nur im unmittelbaren Bereich des Abluftstroms zu suchen ist. Die Messungen zeigten deutlich, dass die Liegenschaften in den Portalbereichen keinen nachweisbar erhöhten NO_2 -Immissionen ausgesetzt sind.

Die Untersuchungen zeigten ferner, dass die mikroklimatischen Effekte durch den Abluftstrom und die dem Überdeckungsbereich anschliessenden Lärmschutzwände von den eingesetzten Prognosemodellen noch unzureichend erfasst werden. Die quantitativen Aussagen im Rahmen der Projektierung sind mit relativ grosser Unsicherheit behaftet. Die lufthygienische Beurteilung ähnlicher Projekte wird deshalb oft vorwiegend aufgrund qualitativer Kriterien erfolgen müssen. Gesicherte Aussagen werden auch in Zukunft noch Messungen am realisierten Bauwerk erfordern.

Adresse der Verfasser:
Robert Attinger, Dr. phil.nat., Urs Petermann
dipl. Ing. ETH/SIA, Grolimund & Petermann
AG, Thunstrasse 101a, 3006 Bern, Martin Frick,
dipl. Ing. ETH, Tiefbauamt Kt. Bern, Reiterstrasse 11, 3011 Bern