

Zeitschrift: Geomatik Schweiz : Geoinformation und Landmanagement =
Géomatique Suisse : géoinformation et gestion du territoire =
Geomatica Svizzera : geoinformazione e gestione del territorio

Herausgeber: geosuisse : Schweizerischer Verband für Geomatik und
Landmanagement

Band: 102 (2004)

Heft: 8

Artikel: Umfahrungsstrasse T10 Gals-Gampelen-Ins-Müntschemier : nach 30
Jahren Projektstudien im Schnellzug an die Expo 02

Autor: Hauck, Hans P.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-236150>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 20.02.2025

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

Umfahrungsstrasse T10 Gals-Gampelen-Ins-Müntschemier

Nach 30 Jahren Projektstudien im Schnellzug an die Expo 02

Die vier Gemeinden Gals, Gampelen, Ins und Müntschemier im Berner Seeland wurden durch den Durchgangsverkehr auf der T10 zunehmend in Mitleidenschaft gezogen. Vor der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse – pünktlich vor der Eröffnung der Expo 02 – quälten sich täglich knapp 15 000 Fahrzeuge, mit einem Schwerverkehrsanteil von über 10%, durch das Zentrum von Ins. Seit über 30 Jahren wurde die Umfahrungsstrasse immer wieder zum Gesprächsthema in den verkehrsgeplagten Gemeinden. Nach einem Variantenvergleich fand die «Bündelungsvariante» (mit dem Bahntrasse der BN) im Seeland eine breite Zustimmung. Das Projekt wurde aber vom Kanton als «nicht finanzierbares Grossprojekt» 1995 schubladisiert. Der Entscheid, die Expo in der Drei-Seen-Region durchzuführen und eine Sonderfinanzierung durch den Bund und den Kanton Bern schafften den Durchbruch: 1996 Projektierung und Auflageverfahren, 28. Juni 1998 Spatenstich und pünktlich vor der Expo 02 konnte die bernische Baudirektorin Dori Schaer-Born nach dreieinhalb Jahren Bauzeit das 100-Millionen-Bauwerk T10 eröffnen.

Les répercussions du trafic de transit de la T10 à travers les communes de Gals, Gampelen, Ins et Müntschemier étaient devenues insupportables. Avant la mise en service de la route de contournement – pour l'inauguration de l'Expo.02 – 15 000 véhicules, dont plus de 10% de poids lourds traversaient chaque jour avec peine le centre de Ins (Anet). Pendant plus de 30 ans, le projet d'une route de contournement a été discuté dans les communes exposées aux nuisances de ce trafic. Suite à une comparaison de variantes, celle comportant le tracé parallèle à la voie de chemin de fer BN a trouvé un large soutien. Par contre, le canton a été contraint en 1995 de mettre le «projet d'envergure ne pouvant pas être financé» au plus profond des tiroirs. La décision d'organiser l'Expo.02 dans la région des trois lacs, et le financement spécial par la Confédération et le Canton de Berne ont permis de mettre en route la réalisation: établissement du projet et mise à l'enquête en 1996, premier coup de pioche par Dori Schaer-Born, directrice des Travaux publics du canton de Berne, le 28 juin 1998, permettant la mise en service de l'ouvrage (d'environ 100 millions de francs) ponctuellement pour l'inauguration de l'Expo.02, après une durée de construction de trois années et demi.

I quattro comuni di Gals, Gampelen, Ins e Müntschemier nella regione dei laghi bernesi risultavano sempre più colpiti dal traffico di passaggio. Prima dell'apertura della circonvallazione – avvenuta puntualmente prima dell'Expo.02 – 15 000 veicoli transitavano quotidianamente attraverso il centro di Ins, con una componente di traffico pesante che superava il 10%. Da oltre 30 anni, la circonvallazione è sempre stata al centro dei dibattiti di questi comuni intasati dal traffico. Dopo un confronto tra le varianti, la «variante con raccordo» (cioè con il tracciato ferroviario Berna-Neuchâtel) è quella che ha trovato maggiori consensi. Tuttavia nel 1995 questo progetto è stato rimesso nel cassetto dal Cantone che lo ha definito un «grande progetto non finanziabile». La decisione di tenere l'Expo nella regione dei tre laghi e il finanziamento speciale della Confederazione e del Canton Berna hanno portato ad una svolta: nel 1996 la progettazione e la procedura pubblicazione, il 28 giugno 1998 il primo colpo di piccone e puntualmente prima dell'Expo.02 la Direttrice della Divisione delle costruzioni di Berna, Dori Schaer-Born, ha inaugurato, dopo tre anni e mezzo di costruzione, l'opera edile T10, costata 100 milioni di franchi.

H.P. Hauck

Die Verordnung über die Hauptstrassen definiert die T10 als Verbindung zwischen den Autobahnen A5 und A1 im Seeland (Anschluss Thielle-Ins bis Anschluss Kerzers). Die T10 verbindet den Kanton Neuenburg mit den Agglomerationen Bern und Freiburg sowie dem weiteren Schweizer Mittelland. Sie hat damit eine grosse wirtschaftliche und kulturelle Bedeutung.

Verkehrssituation vor der Eröffnung der Umfahrungsstrasse

Als ursprüngliche Strassendörfer wurden die vier Gemeinden Gals, Gampelen, Ins und Müntschemier durch den Durchgangsverkehr zunehmend in Mitleidenschaft gezogen:

- Vor der Eröffnung der Umfahrungsstrasse betrug die Verkehrsbelastung im Zentrum von Ins knapp 15 000 Fahrzeuge pro Tag.
- Der Schwerverkehrsanteil machte über 10% aus.
- Etwa 400 Tankfahrzeuge durchquerten täglich die Dörfer, praktisch auf ihrer gesamten Länge.

Die Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität durch Lärm, Erschütterungen und Luftschadstoffe, aber auch die Gefährdung durch den Verkehr und der Zerschneidungseffekt hatten für die Bevölkerung und die Landwirtschaft ein Ausmass angenommen, das die Behörden zum Handeln zwang.

Wird der Bau einer Umfahrungsstrasse in Betracht gezogen, müssen neben den Auswirkungen des Verkehrs auf die Menschen und die Siedlungen auch die Landschaftsstrukturen und Lebensräume beachtet werden.

Entstehungsgeschichte und Projektentwicklungsphase

Auf Grund der geschilderten Ausgangslage kann es nicht erstaunen, dass die Umfahrungsstrasse T10 eine lange Vorgeschichte hat:

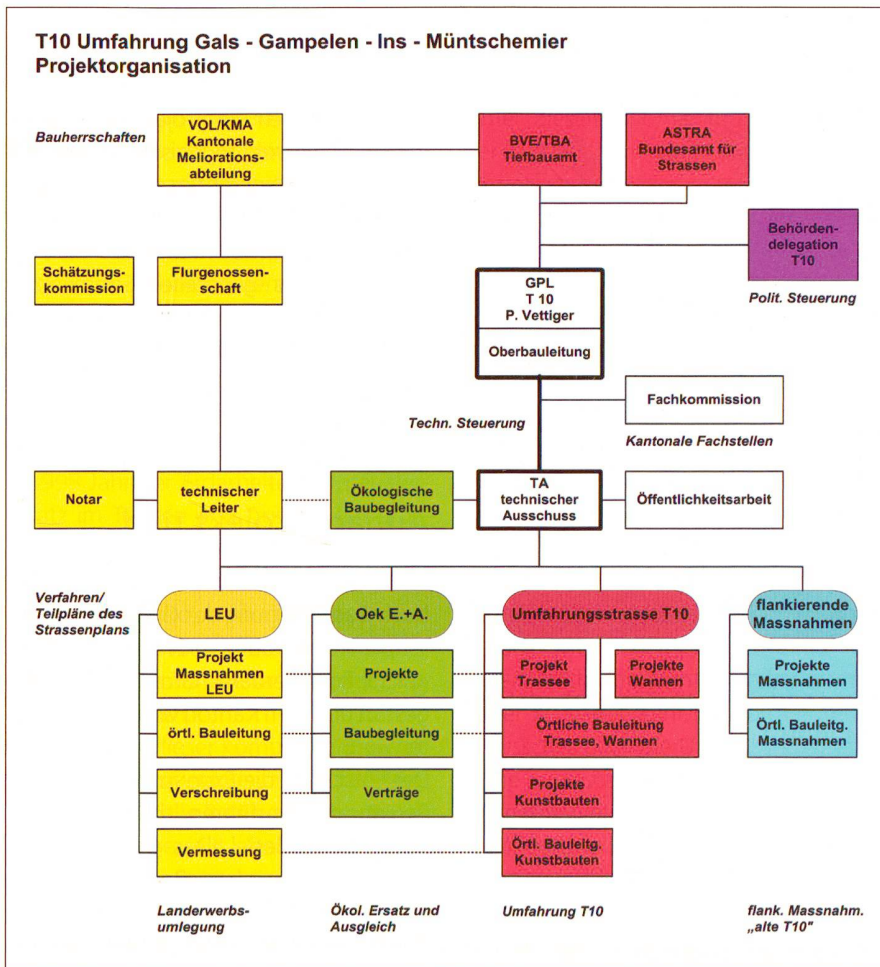


Abb. 1: Projektorganisation T10 (Quelle: Planungsgemeinschaft T10).

- und zudem kostengünstig ist.
Keine leichte Aufgabe!

Zu diesem Zweck wurde eine *Projektorganisation T10* geschaffen (Abb. 1). Die politische Delegation unter der Leitung des Kreisoberingenieurs Kreis III setzte sich aus den Gemeindepräsidenten, den Grossräten, den Kantonsoberingenieuren BE und FR und dem Vertreter der Regionalplanung EOS zusammen. Aufgabe dieser Delegation war es, die Variantenwahl zu treffen und das Projekt auf der politischen Ebene zu fördern. Sie wurde durch die Projektkommission (Ebene Fachstellen der Kantone BE und FR) und einen technischen Ausschuss in ihrer Arbeit unterstützt. Diese Projektorganisation hatte bis zur Eröffnung der Umfahrungsstrasse – also beinahe zehn Jahre – Bestand. Die Mitglieder der drei Gremien haben eine engagierte und hervorragende Arbeit geleistet und massgeblich zur Realisierung der Umfahrungsstrasse beigetragen. Die Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit wurde vom Verein Pro T10 wirksam unterstützt. Er hat neben der Durchführung von Orientierungsversammlungen und Promotionsveranstaltungen in periodischen Abständen am Orientierungsblatt für die Bevölkerung, das «T10-Info», mitgewirkt und sich u.a. mit einer Petition bei der kantonalen Baudirektion mit beinahe 4000 Unterschriften für eine rasche Realisierung der T10-Umfahrung eingesetzt.

Der *Variantevergleich* erfolgte mit Hilfe einer Nutzwertanalyse. Die politische Delegation hat das Zielsystem definiert und die Kriterien gewichtet. Die Projektkommission hat mit Unterstützung externer Fachleute die Auswirkungen der Varianten beurteilt.

Bei der neuen Umfahrung standen zunächst eine Süd- und eine Nordvariante zur Diskussion. Die Südvariante hätte die drei Dörfer Gals, Gampelen und Ins südlich umfahren und mitten durch das Grosse Moos geführt (Abb. 2). Die nachhaltige Beeinträchtigung von hochwertigen Lebensräumen und von ertragreichem Kulturland, die mit der grossräumigen Zerschneidung des Grossen Moos

Ab 1967

Eine Arbeitsgruppe «Hauptstrassenplanung 1969» liefert fünf Jahre später ihre Empfehlungen für den Bau einer vierstreifigen, richtungstrennten Autobahn ab. In der Gesamtmelioration Ins-Gampelen-Gals wird das vorgeschlagene Trasse übernommen und das benötigte Land dem Kanton Bern zugeteilt.

1987

Der Vorschlag einer Arbeitsgruppe T10 der Baudirektionen Bern, Neuenburg und Freiburg, eine vierstreifige, richtungstrennte Autobahn von der Zihlbrücke bis Löwenberg zu führen und in das Nationalstrassennetz aufzunehmen, wird vom Bundesrat abgelehnt. Der 1987 realisierte Anschluss Kerzers der A1 entspricht der Absicht, im Seeland ein Autobahnkreuz zu bauen.

1988/90

Eine Arbeitsgruppe des Regionalplanungsverbandes sucht eine «umweltfreundlichere» Linienführung (Variante Nord).

1991

Der Grosse Rat beschliesst einen Projektierungskredit bis zur Strassenplanreife mit der Auflage, dass vorgängig neben der «Variante Süd» (das bisherige Projekt) auch andere Varianten, allenfalls eine modifizierte «Variante Nord», geprüft werden.

Ziel dieses Variantenvergleiches war es, zu einer politisch tragfähigen Lösung zu kommen, die

- die Ortschaften vom Durchgangsverkehr maximal entlastet,
- umweltverträglich, möglichst landschaftsschonend

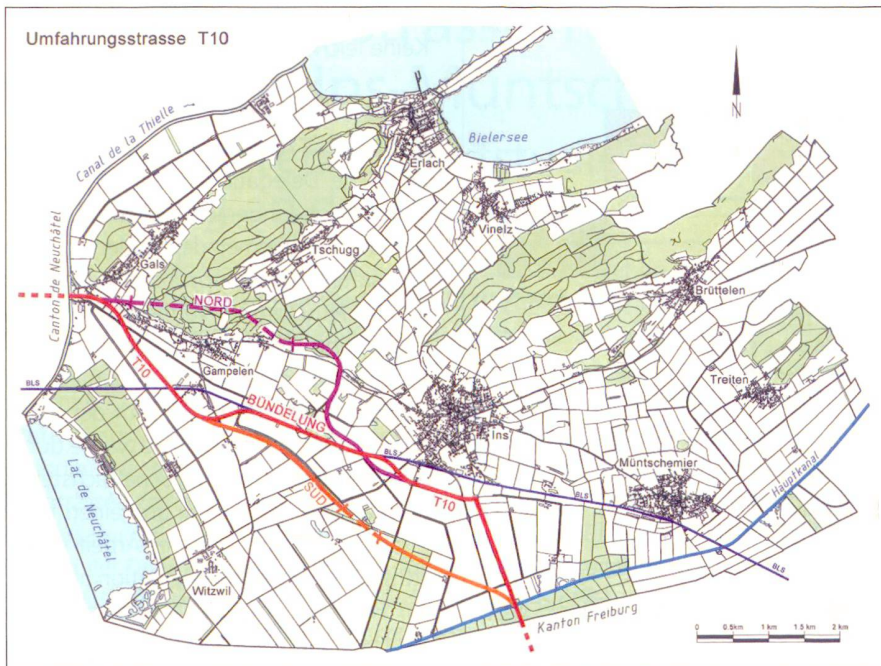


Abb. 2: Linienführung der Varianten Nord und Süd sowie Variante Bündelung (Quelle: Planungsgemeinschaft, IC Infraconsult AG).

verbunden gewesen wäre, sprachen schliesslich gegen diese Variante. Die Nordvariante hätte Gampelen in einem über zwei Kilometer langen Tunnel nördlich und Ins anschliessend südlich umfahren. Diese Variante hatte sowohl wegen ökologischer Nachteile (grosser Energieverbrauch des Tunnels) als auch infolge der hohen Bau- und Betriebskosten keine Realisierungschance. Zudem erwies sich die Verkehrsbelastung der Dörfer als nicht ausreichend.

Die Resultate aus dem Variantenvergleich dienten als Grundlage für eine systematische Optimierung der Linienführung. Es entstand die so genannte «Bündelungsvariante». Diese sah vor, die neue Strasse über weite Strecken an die Bahnlinie Bern-Neuenburg zu binden (Bündelung). Die Umfahrung tangiert das Grosse Moos somit nur im nördlichen Teil, ist dadurch wesentlich umweltverträglicher und erst noch kostengünstiger als die untersuchten Varianten.

Die Vorteile der Bündelungsvariante können wie folgt zusammengefasst werden:

- Sie grenzt die Siedlungsräume der Gemeinden Gampelen und Ins gegenüber dem Grossen Moos klar ab.

- Die Zerschneidungseffekte werden auf das unbedingt Notwendige beschränkt.
- Vier Wildquerungen und ausgedehnte Leitstrukturen «von der Tiefe in die Tiefe» erhöhen die Wirksamkeit der Vernetzungselemente.
- Mit Hilfe der grossräumigen Landumlegung können die Auswirkungen für die Landwirtschaft gering gehalten und die ökologischen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen realisiert und langfristig gesichert werden.

T10: ein kostengünstiges Bauwerk

Variatenvergleiche und Projektoptimierungen haben sehr oft Kostensteigerungen von Projekten bei der Realisierung und im Betrieb zur Folge. Bei der T10-Umfahrung ist dies erfreulicherweise nicht der Fall, wie die folgenden Zahlen beweisen:

Kostenschätzung 1995:	
Variante Nord	ca. 200 Mio. Franken
Variante Süd	ca. 125 Mio. Franken
Bündelungsvariante	ca. 113 Mio. Franken

Baubrechung 2003/04 (inkl. ökologischer Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen sowie LEU) ca. 105 Mio. Franken.

In allen Gremien der Projektorganisation gelang es, sowohl technisch-fachlich wie auch politisch einen Konsens für die Ausgestaltung der T10-Umfahrung zu erreichen. Im April 1995 wurde die Variante Bündelung als genereller Strassenplan aufgelegt. Die kantonalen Amtsstellen wurden bereits zu diesem Zeitpunkt um eine Stellungnahme zum Projekt gebeten die Öffentlichkeit sowie der Grosse Rat wurden orientiert.

Auflageprojekt und Realisierung

Nach Genehmigung des Generellen Strassenplanes wurde das Projekt 1995 als «nicht finanzierbares Grossprojekt» eingestuft und vom Kanton vorerst nicht weiter verfolgt.

Der Entscheid, die Expo in der Drei-Seen-Region durchzuführen, brachte neuen Wind in die Segel. Das Grossvorhaben machte den raschen Bau der Umfahrungsstrasse wünschbar. Auf Druck der betroffenen Gemeinden und der Region prüfte der Kanton mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA eine Sonderfinanzierung, und im September 1996 wurde das Strassenplanverfahren ausgelöst. Ab sofort standen die Planungs- und Projektierungsarbeiten unter einem enormen Zeitdruck:

- Die Planergemeinschaft erarbeitete ein Bauprogramm, das eine zumindest provisorische Inbetriebnahme vor der Eröffnung der Expo 01 gewährleisten sollte.
- Für die Erarbeitung des Strassenplanes, des UVB und des Konzeptes für die Landerwerbsumlegung (LEU) standen bloss zehn Monate zur Verfügung.

Im Mai 1997 verfügte der Regierungsrat die Landerwerbsumlegung.

Der Strassenplan mit den drei Teilplänen Neuanlage, flankierende Massnahmen in den Dörfern sowie ökologischer Ersatz und Ausgleich wurde im Oktober 1997 öffentlich aufgelegt. Im November des gleichen Jahres wurde das Kreditgeschäft

vom Grossen Rat ohne Gegenstimme (!) genehmigt.

Das Ledischiff «IRIS», das später das Aushubmaterial von der A5-Baustelle am Nordufer des Neuenburgersees zum Umschlagplatz bei der Zihlbrücke befördert hat, fuhr am 28. Juni 1998 die Gäste, bestehend aus VertreterInnen des Bundes, der Kantone Bern, Neuenburg und Freiburg, der Gemeinden und weiteren Beteiligten, zur Baustellen-Eröffnungsfeier. Das Bauprogramm, auf das hier nicht näher eingegangen werden kann, kann grob wie folgt beschrieben werden:

- 1998 Jahr der Erdarbeiten (Materialersatz im Trassee und Aushub der grossen Grundwasserwannen)
- 1999 Jahr der Kunstbauten (Querungsbauwerke, neun Brücken sowie drei Anschlussbauwerke)
- 2000 Jahr des Trasseebaus und der Abschlussarbeiten.

Die Erstellung dieser komplexen Bauwerke mit einer Bausumme von ca. 100 Mio. Franken hat an alle Beteiligte höchste Anforderungen gestellt. Dabei stellte die Bauaufgabe im engeren Sinn weniger Probleme als die äusserst komplexen Verfahren im Zusammenhang mit der Landwerbsumlegung (LEU), der Scherbenlandsanierung und der Planung und Realisierung der ökologischen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen. Diese erforderten unzählige und zum Teil zermürende Verhandlungen mit allen Beteiligten.

Umfahrungsstrasse? «Der Zweck hat selbigen erreicht»

Der Bau von Umfahrungsstrassen wird heute (und oft zu Recht) kritisiert und als untaugliches Mittel zur Lösung von Verkehrsproblemen dargestellt. Dafür werden zwei Gründe angeführt:

- Die neue Verkehrsanlage wird vom Strassenverkehr zu wenig angenommen, und

- die Verkehrsentlastungen in den umfahrenden Siedlungsgebieten entsprechen nicht den Erwartungen.

Unter diesem Blickwinkel kann der Bau der T10-Umfahrungsstrasse als Erfolg gewertet werden:

- Zwischen Gampelen und Ins hat der Verkehr um mehr als zwei Drittel abgenommen. Nur noch gerade 3300 Motorfahrzeuge zirkulieren pro Tag zwischen den zwei Dörfern.
- In Ins ist die Verkehrsentlastung unterschiedlich. Sie beträgt je nach Ortsteil 30% bis 70%.
- Da die attraktivere und schnellste Verbindung zwischen der Kantonsgrenze und Bern/Mittelland heute über den A1-Anschluss Löwenberg (und nicht mehr über Kerzers) führt, profitiert auch Müntschemier von einer Verkehrsentlastung um etwa ein Drittel.
- Der Schwerverkehr benützt heute fast ausschliesslich die Umfahrungsstrasse.
- Die neuesten Verkehrszählungen des kantonalen Tiefbauamtes zeigen auf dem westlichen Abschnitt der Umfahrungsstrasse eine tägliche Belastung von rund 10 000 Motorfahrzeuge auf; im östlichen Abschnitt sind es ca. 7200 Motorfahrzeuge. Damit liegen die Entlastungseffekte der Ortsdurchfahrten ziemlich genau in den Grössenordnungen, die 1995 im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) prognostiziert wurden.

schneller (zwei bis drei Minuten) wäre.

Die erzielten Verkehrsentlastungen sind vor allem dank der flankierenden Massnahme, wie sie der entsprechende Teilplan des Strassenplanes vorgeschrieben hat, möglich geworden: Die Fahrstreifen sind teilweise und zu Gunsten des Langsamverkehrs verengt worden. Geänderte Vortrittsregelungen verlangsamten den Verkehr auf der alten Kantonsstrasse. Es wurden mehrere Kreisel an den Ortseinfahrten und in den Dorfzentren gebaut, die den Verkehr beruhigen und die Verkehrssicherheit erhöhen. Auf einzelnen Teilabschnitten wurde die Höchstgeschwindigkeit reduziert. Durch diese Massnahmen wurde nicht nur die Reisezeit über die alte Route erhöht, sondern auch der Fahrkomfort für den Durchgangsverkehr – insbesondere für den Schwerverkehr – erheblich reduziert. Die getroffenen Massnahmen dürften zu einem Rückgang der Strassenverkehrsunfälle führen, ein Effekt, der heute noch nicht beurteilt werden kann.

Aus diesen Gründen hat die Umfahrungsstrasse T10 zu einer markanten Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität der früher vom Durchgangsverkehr schwer betroffenen Bevölkerung in den vier Dörfern des Seelandes geführt. Dies hat schon heute zu einer erheblichen Erhöhung der Qualität der öffentlichen Räume, insbesondere in den Ortszentren beigetragen.

Wie ist das möglich?

Die Fahrdistanz zwischen der Kantonsgrenze NE (Zihlbrücke) und dem Anschluss Kerzers auf der A1 ist über die alte Staatsstrasse ca. vier Kilometer kürzer als bei der Benützung der Umfahrungsstrasse über Sugiez und den Anschluss Löwenberg. Fahrversuche zeigten auf, dass ohne flankierende Massnahmen auf der alten Strasse und insbesondere in den Dörfern die alte Route auch zeitlich etwas

Hans Peter Hauck
dipl. Kulturingenieur ETH/SIA
Planungsgemeinschaft T10/IC Infraconsult AG
Bitziusstrasse 40
CH-3006 Bern
hanspeter.hauck@infraconsult.ch