



## Nationalstrassen

Strassen-Nr.

# N06

Unterhaltsabschnitt

## 32

Autobahnklasse

## 1

EU-Strassen-Nr.

-

Projektphase

## Machbarkeitsstudie

Berichtstitel, Projektbezeichnung, Projektuntertitel

# Schlussbericht Bern Verbindung Allmenden

Projektkurzbezeichnung

Projekt-Nr. / BKM-Nr.

## 250058

Inventarobjekt-Nr.

## 02.06.32.420.05

Unterhaltskilometer

## 2.100

RBBS

## N06 2+100

Kartenausschnitt mit Projektperimeter



Projektleitung:

**Bundesamt für Strassen ASTRA**  
Filiale Thun  
Uttigenstrasse 54, 3600 Thun

**Tiefbau Stadt Bern TSB**  
Bundesgasse 38  
3001 Bern

Version:

1.0

Erstellt:

Vaa

Datum:

05.03.2026

Freigabe ASTRA:

01.04.2026

Kurzz.:

Sin

Freigabe TSB:

01.04.2026

Kurzz.:

RZu

**Auftraggeber**

Gemeinderat Stadt Bern

**Auftragnehmer**

Andri Sinzig BL PMN ASTRA  
Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Strassen ASTRA**

Abteilung Strasseninfrastruktur West  
Filiale Thun  
Uttigenstrasse 54, 3600 Thun

Jeanette Beck, Stadtplanerin

Christoph Schärer, Leiter Stadtgrün Bern

Reto Zurbuchen, Leiter Tiefbau Stadt Bern

**Stadt Bern**

Tiefbau Stadt Bern  
Bundesgasse 38, 3001 Bern

**Allg. Informationen**

<b>Dateiname</b>	20260401_Schlussbericht_Machbarkeitsstudie Verbindung Allmenden_V1.0.docx
<b>Aktuelle Version</b>	1.0
<b>Anzahl Seiten</b>	23

**Revisionsverzeichnis**

<b>Version</b>	<b>Anpassung / Änderung</b>	<b>Verfasser</b>	<b>Datum</b>
<b>0.1</b>	1. Entwurf	M. Vatter	04.11.2025
<b>0.2</b>	Koreferat durch die Stadt Bern	R. Zurbuchen, Ch. Schärer	08.12.2025
<b>0.3</b>	Konsolidierter Entwurf des Schlussberichts	M. Vatter, A. Sinzig	11.12.2025
<b>0.4</b>	Angepasster Entwurf des Schlussberichts	M. Vatter	05.03.2026
<b>1.0</b>	Freigegebener Schlussbericht	M. Vatter	01.04.2026

## Verteiler

<b>Amt</b>	<b>Bezeichnung</b>	<b>Name</b>
<b>ASTRA Zentrale</b>	Direktor	Jürg Röthlisberger
<b>ASTRA Zentrale</b>	Vizedirektorin	Valentina Kumpusch
<b>ASTRA Filiale Thun</b>	Chef Filiale	David Wetter
<b>ASTRA Filiale Thun</b>	Bereichsleiter PM Nord	Andri Sinzig
<b>Bau- und Verkehrsdirektion Kanton Bern</b>	Direktor	Christoph Neuhaus
<b>Bau- und Verkehrsdirektion Kanton Bern</b>	Kantonsoberingenieur	Stefan Studer
<b>Präsidialdirektion Stadt Bern</b>	Stadtpräsidentin	Marieke Kruit
<b>Präsidialdirektion Stadt Bern</b>	Generalsekretär	Blaise Kropf
<b>Präsidialdirektion Stadt Bern</b>	Stadtplanerin	Jeanette Beck
<b>Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Stadt Bern</b>	Direktor	Matthias Aebischer
<b>Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Stadt Bern</b>	Generalsekretär	Stefan Schwarz
<b>Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Stadt Bern</b>	Stv. Generalsekretär	Simon Küffer
<b>Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Stadt Bern</b>	Stadttingenieur	Reto Zurbuchen
<b>Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Stadt Bern</b>	Leiter Stadtgrün Bern	Christoph Schärer
<b>Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Stadt Bern</b>	Co-Leiterin Verkehrsplanung Co-Leiter Verkehrsplanung	Manug Vogel Jurgen Mesman
<b>Regionalkonferenz Bern-Mittelland / Gemeinde Ostermundigen</b>	Präsident / Gemeindepräsident	Thomas Iten
<b>Regionalkonferenz Bern-Mittelland</b>	Leiter Fachbereich Verkehr	Timo Krebs
<b>Departement Tiefbau und Betriebe Ostermundigen</b>	Vorsteherin	Bettina Fredrich
<b>Departement Tiefbau und Betriebe Ostermundigen</b>	Abteilungsleiter	Thomas Mäusli
<b>Dienststelle Planung Ostermundigen</b>	Leiterin	Claudia Hauswirth
<b>Gemeinde Ittigen</b>	Gemeindepräsident	Thomas Stauffer
<b>Departement Planung und Umwelt Ittigen</b>	Bereichsleiterin	Regula Siegenthaler
<b>Departement Planung und Umwelt Ittigen</b>	Vorsteherin	Katharina Meyer

## Inhaltsverzeichnis

<b>0.</b>	<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>5</b>
<b>1.</b>	<b>Einführung</b>	<b>6</b>
1.1.	Ausgangslage und Ziele der Studie	6
1.2.	Projektorganisation und Mitwirkende	6
1.3.	Bearbeitungsperimeter	8
1.4.	Rahmenbedingungen	9
1.5.	Inhalte des Berichts und ergänzende Projektdokumentation	9
<b>2.</b>	<b>Gewähltes Vorgehen</b>	<b>9</b>
2.1.	Ablauf der Studie	9
2.2.	Methodik: Qualitative Würdigung	10
2.3.	Studiengrenzen / Grundannahmen	11
2.3.1.	Kostengrundlage	11
2.3.2.	Bestockung und Nutzung	11
<b>3.</b>	<b>Variantenfächer und dessen Würdigung</b>	<b>12</b>
3.1.	Beschrieb Varianten	12
3.1.1.	Variante 1 – «100 m Breite»	13
3.1.2.	Variante 2 – 100 m Breite, optimiert für Allee	14
3.1.3.	Variante 3 – Trichter	15
3.1.4.	Variante 4 – Schmal, 35 m	16
3.2.	Übersicht über die Varianten und Würdigung	17
<b>4.</b>	<b>Juristische Einschätzung</b>	<b>21</b>
<b>5.</b>	<b>Schlussfolgerungen und Empfehlung</b>	<b>21</b>
5.1.	Schlussfolgerungen	21
<b>6.</b>	<b>Ausblick und weiteres Vorgehen</b>	<b>22</b>
6.1.	Nächste Schritte	22
6.2.	Kostenteiler	22

## Beilagen

Beilage 2.3: Faktenblatt «Technische Grundannahmen der Machbarkeitsstudie»

Beilage 3.1.1: Situationsplan Variante 1 «100 m Breite» mit Querprofil

Beilage 3.1.2: Situationsplan Variante 2 «100 m; optimiert für Allee» mit Querprofil

Beilage 3.1.3: Situationsplan Variante 3 «Trichter» mit Querprofil

Beilage 3.1.4: Situationsplan Variante 4 «Schmal, 35 m» mit Querprofil

Beilage 4.0: Auslegeordnung Machbarkeit Überdeckung N06 aus rechtlicher Sicht

## 0. Abkürzungsverzeichnis

ASTRA	Bundesamt für Strassen
BHU	Bauherrenunterstützung
BUGAW	Bern Umgestaltung Gebiet Anschluss Wankdorf
ENHK	Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
GPL	Gesamtprojektleitung
ISOS	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung
IVS	Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz
NHG	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz
PMO	Projektmanagement Office ASTRA
PS	Projektsteuerung
PSS	Projektsteuerungssitzung
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
SGB	Stadtgrün Bern
SPA	Stadtplanungsamt Stadt Bern
TSB	Tiefbau Stadt Bern
TVS	Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Stadt Bern

# 1. Einführung

## 1.1. Ausgangslage und Ziele der Studie

### *Ausgangslage*

Das Auflageprojekt Bern Umgestaltung Gebiet Anschluss Wankdorf (BUGAW) wurde im 1. Quartal 2022 öffentlich aufgelegt. In mehreren Einsprachen gegen das Projekt wurde eine Überdeckung der Nationalstrasse N06 zwischen Grosser und Kleiner Allmend gefordert. Die damals vorgeschlagene 230 m breite Überdeckung der N06 wurde vom Planerteam B+B geprüft. Aufgrund diverser Risiken (Rodungsflächen, Steigung des Unfallrisikos, Mehrkosten etc.) wurde die damalige Überdeckungsvariante verworfen. Im Rahmen der Testplanung Neuordnung Allmenden, welche die verschiedenen Nutzungsansprüche für die Allmenden prüft, sowie der Gespräche rund um die Beschwerdeführung der Stadt gegen die Plangenehmigung des BUGAW wurde die Überdeckung der Nationalstrasse im Jahr 2025 von der Stadt Bern erneut thematisiert. Die Vertreter des ASTRA, der Stadt Bern, des Kantons und der betroffenen Gemeinden haben sich darauf geeinigt, die Möglichkeit einer Verbindung der Allmenden erneut in einem zum Projekt BUGAW unabhängigen Verfahren zu prüfen<sup>1</sup>.

An der Sitzung vom 29. August 2025 hat die Projektsteuerung (PS) die Weichen für das Projekt «Bern Verbindung Allmenden» gestellt und damit den offiziellen Startpunkt für die Machbarkeitsstudie markiert. Die Zuständigkeiten, Rahmenbedingungen sowie die übergeordneten Ziele der Studie wurden gemäss den Vorgaben aus der PS definiert, im Projektauftrag zusammengefasst und am 21. Oktober 2025 an alle beteiligten Stellen versandt.

### *Ziel der Machbarkeitsstudie*

Ziel der Studie ist die Prüfung verschiedener Varianten hinsichtlich ihrer technischen und rechtlichen Machbarkeit, die qualitative Würdigung dieser Varianten sowie Identifikation der optimalen Lösung. Anschliessend wird das weitere Vorgehen des Projekts aufgezeigt.

Der vorliegende Bericht dokumentiert Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur Verbindung der Allmenden im ESP Wankdorf in Bern.

## 1.2. Projektorganisation und Mitwirkende

Das ASTRA und die Stadt Bern führen die Machbarkeitsstudie gemeinsam im Rahmen einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit durch. Die Projektorganisation ist im Organigramm (s. Abbildung 1) abgebildet:

---

<sup>1</sup> Vgl Medienmitteilung vom 11. September 2025 ([https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell\\_ptk/anschluss-wankdorf-stadt-bern-beschliesst-mit-projektpartnern-weiteres-vorgehen](https://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/anschluss-wankdorf-stadt-bern-beschliesst-mit-projektpartnern-weiteres-vorgehen))

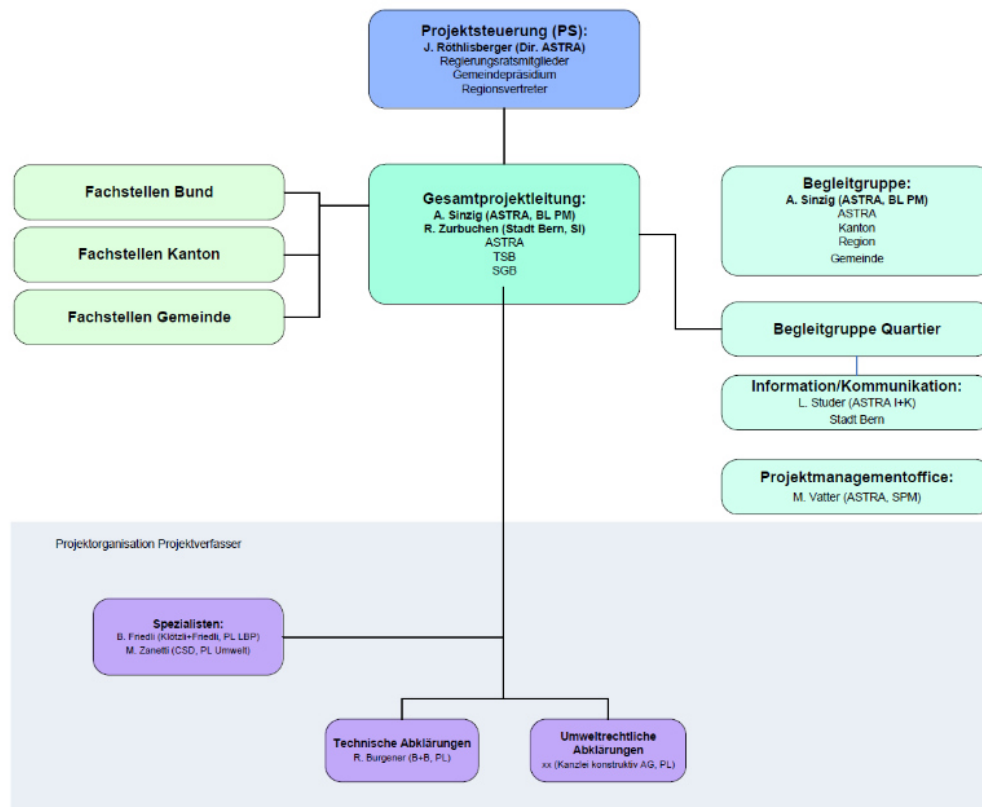


Abbildung 1: Projektorganigramm Bern Verbindung Allmenden

Die wichtigsten Organe des Projekts sind:

- **Projektsteuerung (PS)**  
Die Projektsteuerung bildet das oberste, strategisch-politische Entscheidungsorgan der Machbarkeitsstudie. Neben den Vertretern des ASTRA sind auch der Kanton Bern, die Stadt Bern, die betroffenen Gemeinden (Ostermundigen und Ittigen), die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) darin vertreten, um eine Entscheidungsfindung sicherzustellen, in der alle relevanten Interessen eingebracht und berücksichtigt werden.
- **Gesamtprojektleitung (GPL)**  
Die Gesamtprojektleitung ist das oberste Entscheidungsorgan der operativen Ebene. A. Sinzig (BL PMN, ASTRA) und R. Zurbuchen (Leiter TSB) führen die Gesamtprojektleitung. An den erweiterten Gesamtprojektleitungssitzungen wurden die Arbeiten und aktuellen Zwischenergebnisse der Machbarkeitsstudie mit Stadtgrün Bern (SGB) abgestimmt sowie das weitere Vorgehen festgelegt.
- **Projektmanagementoffice ASTRA**  
Die Machbarkeitsstudie wird über das PMO ASTRA koordiniert. Es bündelt die Beiträge der Fachstellen und Planer, integriert sie in die operativen Entscheidungen und verfasst den Schlussbericht der Machbarkeitsstudie.
- **Projektverfasser**  
Die technischen Abklärungen der einzelnen Varianten liegen in der Zuständigkeit des Planerteams B+B, welches vom ASTRA beauftragt wurde. Die Prüfung der rechtlichen Machbarkeit erfolgt im Auftrag des TSB durch die Kanzlei konstruktiv AG.

### 1.3. Bearbeitungsperimeter

Der betroffene Nationalstrassenabschnitt der N06 befindet sich in Bern, zwischen Grosser und Kleiner Allmend im Bereich des Zentwegs. Der in der Abbildung 2 dargestellte Bearbeitungsperimeter basiert auf dem Plan der heutigen Situation.



Abbildung 2: Bearbeitungsperimeter Bern Verbindung Allmenden (Ausgangslage Stand heute)

#### Veränderte Ausgangslage

Am 2. Mai 2025 erteilte das UVEK die Plangenehmigung für das Projekt BUGAW. Dieses sieht im Bereich des Bearbeitungsperimeters den Neubau einer Brücke (T04) vor (s. Abbildung 3). Gegen den Plangenehmigungsentscheid sind derzeit insgesamt vier Beschwerden beim Bundesverwaltungsgericht hängig. Sofern die Beschwerden abgewiesen werden und die Plangenehmigung bestätigt wird, wird der Beginn der Ausführung voraussichtlich im Jahr 2030 erfolgen können. Obwohl damit eine gewisse Rechtsunsicherheit besteht, rechtfertigt sich, die mit dem BUGAW angestrebte Situation als Grundlage für das Variantenstudium zu verwenden.

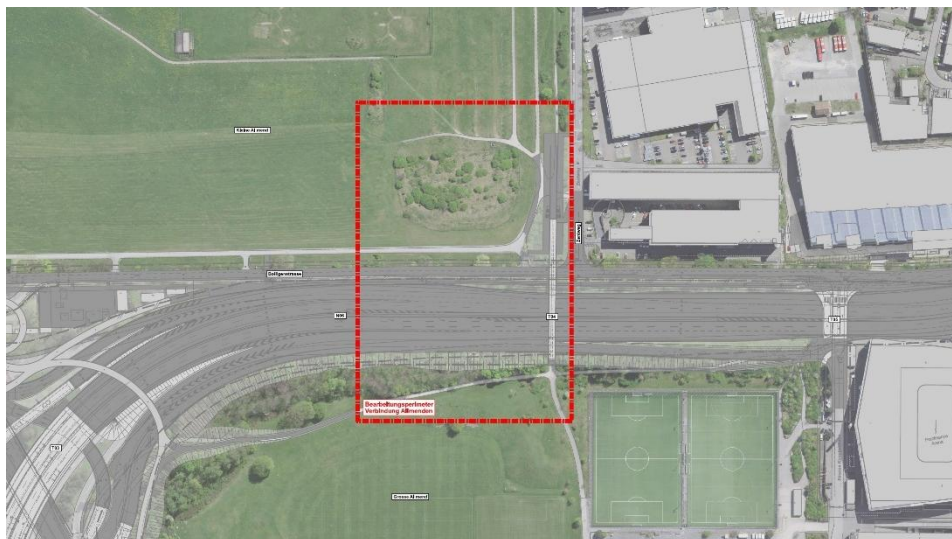


Abbildung 3: Bearbeitungsperimeter Bern Verbindung Allmenden (Ausgangslage Projekt BUGAW)

## 1.4. Rahmenbedingungen

Für die Durchführung der Machbarkeitsstudie gelten verschiedene fachliche und organisatorische Rahmenbedingungen. Diese definieren den verbindlichen Rahmen für die Bearbeitung und bilden die Grundlage für die Erarbeitung und Würdigung der Varianten:

- Die Machbarkeitsstudie wird unabhängig vom Projekt BUGAW durchgeführt. Sofern die Machbarkeitsstudie die Umsetzbarkeit bestätigt und die Projektsteuerung die nächste Projektphase freigibt, wird das Projekt «Bern Verbindung Allmenden» losgelöst vom Projekt BUGAW projektiert und realisiert;
- Die Varianten sind mit SGB abzustimmen, insbesondere im Hinblick auf die Naturschutzgebiete und Erkenntnisse aus der laufenden Testplanung Neuordnung Allmenden;
- Die im Rahmen des Projekts BUGAW vorgesehene Brücke (T04) wird im Falle der Realisierung Verbindung Allmenden hinfällig. Die Überdachung wird auf der Höhe der Brücke projektiert;
- Die SIA-Normen sowie die Bauvorschriften des ASTRA und der Stadt Bern sind einzuhalten;
- Für die Phase Machbarkeitsstudie ist vorgesehen, dass die Stadt Bern die Kosten für die juristischen Abklärungen und das ASTRA diejenigen für die technischen Abklärungen trägt. Für die weiteren Projektphasen wurde ein Vorschlag zum Kostenteiler erarbeitet (vgl. Kapitel 6.2).

## 1.5. Inhalte des Berichts und ergänzende Projektdokumentation

Der Bericht ist in fünf Kapitel gegliedert. Nach der Einführung (Kapitel 1) werden in Kapitel 2 der Ablauf der Studie, die angewandte Methodik zur Würdigung der Varianten sowie die Grundannahmen der Studie dargelegt. In Kapitel 3 werden die vertieft untersuchten Varianten detailliert beschrieben und deren Würdigung dokumentiert. Kapitel 4 fasst die rechtliche Auslegeordnung zusammen. Kapitel 5 befasst sich mit den Schlussfolgerungen aus der Würdigung, dem Variantenvergleich sowie der Abwägung von Vorteilen und Risiken, die schliesslich zur Variantenempfehlung führen. Kapitel 6 gibt einen Ausblick auf das mögliche weitere Vorgehen des Projekts und enthält einen Vorschlag zum Kostenteiler.

Für weiterführende und detailliertere Informationen zur Studie wird im Bericht an verschiedenen Stellen auf Beilagen verwiesen. Die vollständige Projektmappe umfasst folgende Unterlagen der Machbarkeitsstudie. Neben dem vorliegenden Schlussbericht gehören dazu:

- Situationspläne der untersuchten Varianten im Massstab 1:1'000, ergänzt mit Querprofilen im Massstab 1:200;
- Würdigungsmatrix zu den untersuchten Varianten (s. Kapitel 3.2);
- Juristische Machbarkeit (Auslegeordnung);
- Faktenblatt «Technische Grundannahmen der Machbarkeitsstudie».

## 2. Gewähltes Vorgehen

### 2.1. Ablauf der Studie

Die Bearbeitung der Studie erfolgte in vier Phasen. Der Ablauf ist in der folgenden Abbildung 4 dargestellt:



Anschlüsse / Verkehr / Auswir- kungen auf die Umgebung	Auswirkungen auf die Infrastruktur: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung der Bolligenstrasse</li> <li>• Anpassung des Fuss- und Veloweges</li> <li>• Anpassung Eventstrasse und Leitmauer</li> <li>• Eingriffe ins Gelände</li> </ul> Auswirkungen für die Verkehrsteilnehmenden, Anwohner: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lichtverhältnisse / Sicherheit</li> <li>• Zugänglichkeit, Begehbarkeit</li> </ul>
Ökologie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auswirkungen auf Naturschutzgebiete</li> <li>• Auswirkungen auf Bolligenallee</li> <li>• Auswirkungen auf den Grünstreifen</li> <li>• Bepflanzungsmöglichkeiten / Grünflächen (m2)</li> </ul>
Juristische Mach- barkeit	Beurteilung der grundsätzlichen Machbarkeit aus juristischer Sicht sowie Einschätzung, ob die folgenden Aspekte bei jeder Variante gleich sind oder Unterschiede bestehen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auswirkungen auf ISOS, IVS und weitere Schutzinteressen</li> <li>• Notwendige Instrumente / Verfahren</li> <li>• Risiken</li> <li>• Dauer</li> </ul>

Tabelle 1: Würdigungskriterien der Machbarkeitsstudie

### *Sicherstellung der Vergleichbarkeit der Varianten*

Auf eine Gewichtung der Würdigungskriterien wird verzichtet, da sich die Projektgrundlagen in einer frühen Phase (technische Machbarkeit) mit entsprechend hoher Unsicherheit befinden. Die Vergleichbarkeit und Objektivität werden dadurch gewährleistet, dass bei allen Varianten die gleichen Aspekte nach einheitlichen Kriterien gewürdigt werden.

## **2.3. Studiengrenzen / Grundannahmen**

Zu Beginn der Machbarkeitsstudie wurden der Geltungsbereich und die zentralen Annahmen definiert, um eine klare Grundlage für die Bearbeitung zu schaffen. Sie definieren, welche Aspekte in dieser Phase berücksichtigt werden und welche ausserhalb des Studiumfanges liegen.

### **2.3.1. Kostengrundlage**

Die Kostenschätzungen basieren auf der Preisbasis April 2025 und weisen eine Kostengenauigkeit von  $\pm 30\%$  auf, entsprechend dem Detaillierungsgrad einer Machbarkeitsstudie.

Bei den ausgewiesenen Beträgen handelt es sich um Realisierungskosten. Nicht enthalten sind die Kosten für Landerwerb, Projektierung sowie weitere Planungsleistungen. Die Projektierungskosten betragen in der Regel rund 20 % der Baukosten. Eine Projektreserve für Unvorhergesehenes wurde in dieser Phase nicht berücksichtigt.

Ebenfalls nicht enthalten sind die Kosten für allfällige Abbrüche von bereits realisierten Bauwerken aus dem Projekt BUGAW (z.B. neue Stützmauern, Leitmauern oder der Neubau T04). Ebenso wurden die Kosten für Gestaltung, Bepflanzung sowie mögliche Nutzungen auf der Überdachung nicht in die Schätzung einbezogen.

Die Kosten sowie die Zuständigkeiten für den Betrieb und Unterhalt werden zwischen den Projektbeteiligten zu einem späteren Zeitpunkt in einer Unterhaltsvereinbarung geregelt.

### **2.3.2. Bestockung und Nutzung**

Die Dimensionierung der Tragstruktur hängt von Deckenspannweite und von der Auflast ab. Letztere wird massgebend von der gewünschten Baumbestockung resp. deren erforderlichen Erdüberdeckung bestimmt. Folgende Planungsgrundlagen werden angenommen:

- |                  |                           |                                   |
|------------------|---------------------------|-----------------------------------|
| - Kleinsträucher | $h < 1.5 \text{ m}$       | =>ca. Erdüberdeckung 0.5 – 0.7 m  |
| - Grosssträucher | $h = 1.5 – 3.0 \text{ m}$ | =>ca. Erdüberdeckung 0.6 – 0.9 m  |
| - Kleinbäume     | $h = 4.0 – 6.0 \text{ m}$ | => ca. Erdüberdeckung 1.0 – 1.5 m |

In der Machbarkeitsstudie wird von folgender Bestockung ausgegangen:

- Flächige Bestockung von Klein- und Grosssträucher
- Vereinzelte Kleinbäume (keine grossflächige Ansammlung von Kleinbäumen)
- Am Rand der Überdeckung sind maximal Grosssträucher zulässig, um ein Umkippen von Bäumen auf die darunterliegende N06 präventiv zu verhindern, vgl. Abbildung 5.

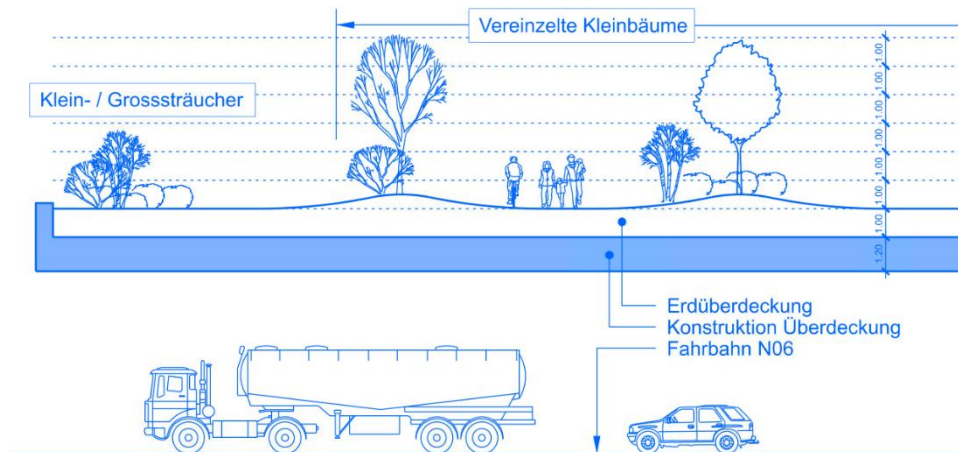


Abbildung 5: Schemaschnitt Bestockung auf Überdeckung

Daraus ergibt sich eine mittlere Erdüberdeckungshöhe von 1 m. Die Erdüberdeckung besteht aus 80 cm Ober- und Unterboden, einer 18 cm starken Drainageschicht und 2 cm Abdichtungs- und Schutzschicht. Lokale Mehrstärken (plus 50 cm) im Bereich von Bäumen oder zur Geländemodellierung werden berücksichtigt.

Da die Annahmen zur Erdauflast – wie oben beschrieben – klar definiert sind (1 m), wird auf die vertiefte Ausarbeitung von Untervarianten grundsätzlich verzichtet. Für die «Breite» und die «Schmale» Variante wurden die Mehrkosten im Falle einer Erdüberdeckungshöhe von 2 m berechnet und in der Würdigungsmatrix ausgewiesen. Diese zeigen jedoch, dass eine solche Ausführung aus wirtschaftlicher Sicht nicht sinnvoll ist.

Die festgelegte Erdauflast von 1.0 m definiert die möglichen Nutzungen auf der Verbindung Allmenden. Entsprechend wird von einer parkartigen Grünfläche, nichtmotorisiertem Verkehr, Aufenthalts- und Erholungsmöglichkeiten sowie einem für leichte Unterhaltsfahrzeuge befahrbaren Wegnetz ausgegangen.

Die für die Variantenstudie weiteren relevanten technischen Annahmen – insbesondere hinsichtlich Querprofil, Mittelabstützung, Höhenlage sowie Fahrbahnbreiten – wurden im Faktenblatt dokumentiert. Dieses ist dem Bericht als Beilage beigefügt.

### Beilage 2.3: Faktenblatt «Technische Grundannahmen der Machbarkeitsstudie»

## 3. Variantenfächer und dessen Würdigung

### 3.1. Beschrieb Varianten

Im Folgenden werden die vier Varianten im Überblick vorgestellt. Jede Variante wird kurz beschrieben und hinsichtlich ihrer wesentlichen Merkmale zusammengefasst. Dabei werden insbesondere die zentralen Punkte zu den Dimensionen, Gestaltung, Nutzungsmöglichkeiten sowie technischen und baulichen Aspekten hervorgehoben. Dadurch wird ein klares Verständnis der jeweiligen Grundidee und der charakteristischen Unterschiede zwischen den Varianten vermittelt und eine nachvollziehbare Grundlage für die anschliessende Würdigung geschaffen.

### 3.1.1. Variante 1 – «100 m Breite»

In der Variante 1 «Breite» entsteht eine 100 m breite Überdeckung der N06, welche eine grosszügige räumliche Verbindung zwischen Grosser und Kleiner Allmend darstellt. Zusätzlich wurde die bautechnisch maximal mögliche Breite ermittelt. Sie beträgt 125 m.

Diese Variante ist mit grösseren Eingriffen in den Bestand verbunden: Einerseits erfordert sie die Aufhebung von rund 22 Baumstandorten in der Bolligenallee, andererseits führt sie zu einer grossflächigen Beanspruchung des geschützten Naturschutzgebiets. Für den Fuss- und Veloverkehr auf Ebene Bolligenstrasse entsteht ohne aufwendige Gestaltungsmassnahmen eine Tunnelwirkung, die sozialräumlich Auswirkungen hätte. Diese Tunnelwirkung müsste durch eine grosszügige, breite und helle Gestaltung (beispielsweise durch «Sky Window» oder einen breiteren Querschnitt) verhindert werden. Auf der anderen Seite bietet die neu gewonnene Grünfläche von rund 7'400 m<sup>2</sup> grosszügige Möglichkeiten für die Gestaltung und Aufwertung des Freiraums. Weiter entstehen für den Fussverkehr neue und direktere Wegverbindungen zwischen den Allmenden, sowie teilweise zwischen den Allmenden und den angrenzenden Quartieren.

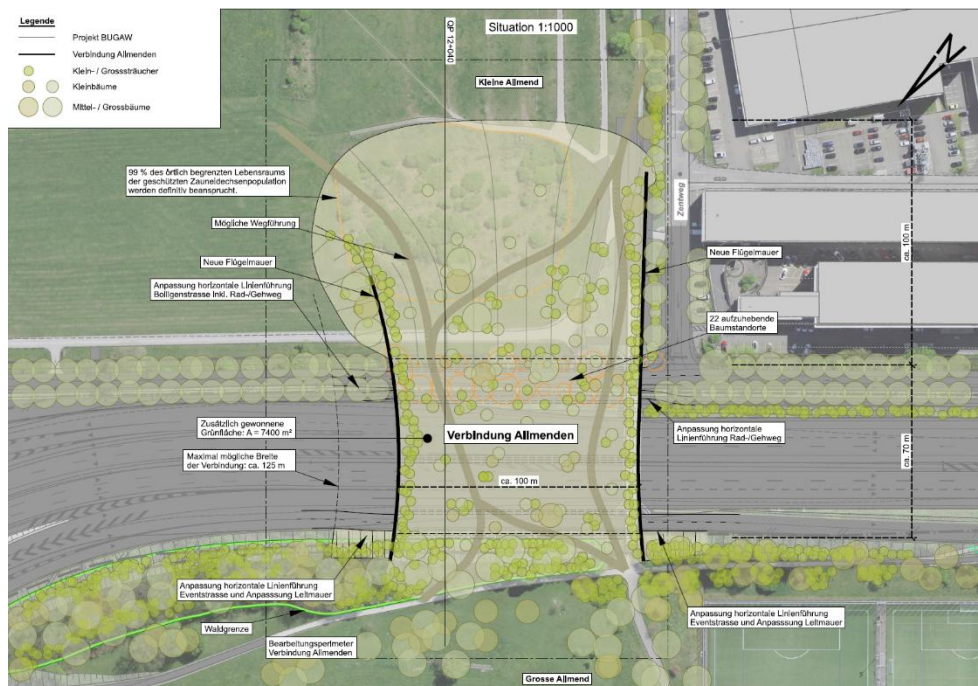


Abbildung 6: Situationsplan Variante 1 – 100 m Breite

#### Beilage 3.1.1: Situationsplan Variante 1 «100 m Breite» mit Querprofil



### 3.1.3. Variante 3 – Trichter

In der dritten Variante erhält die Verbindung eine Trichterform, die sich in Richtung Kleiner Allmend verengt. Sie ist mit einem mittleren Aufwand für den Umbau des Bestands verbunden, und für die Realisierung werden rund 5 Baumstandorte aufgehoben. Mit einer Breite von rund 35 m erhält die Verbindung für die Verkehrsteilnehmenden eher den Charakter einer Unterführung. Beide Enden der Unterführung sind sichtbar, wodurch die Distanz als überschaubar wahrgenommen wird und insgesamt bei einer attraktiven Gestaltung ein gutes Sicherheitsgefühl entsteht. Die Lichtverhältnisse sind bei ungenügender Gestaltung dennoch eingeschränkt, da nur an den Öffnungen Tageslicht einfällt. Die Wahl der Wegführungen ist im Bereich der Zugangsrampe auf der Seite der Kleinen Allmend begrenzt, was die gestalterische und funktionale Flexibilität einschränkt. Es würden rund 5 Baumstandorte wegfallen.

Die neu entstehende Grünfläche ist entsprechend reduziert und umfasst rund 4'400 m<sup>2</sup>.

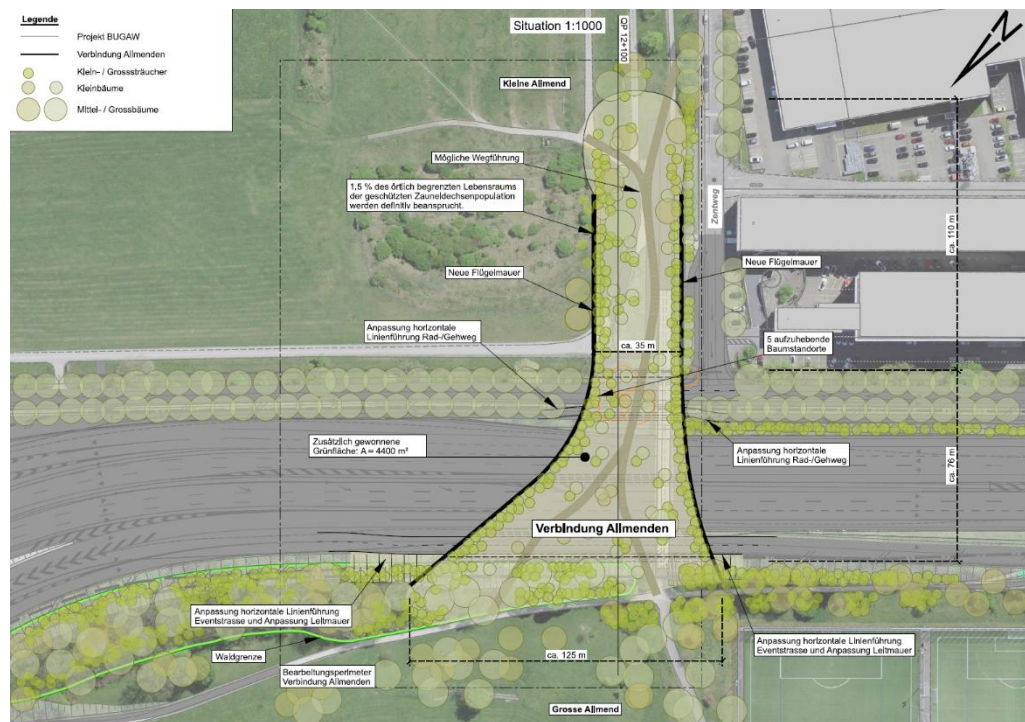


Abbildung 8: Situationsplan Variante 3 – Trichter

#### Beilage 3.1.3: Situationsplan Variante 3 «Trichter» mit Querprofil

### 3.1.4. Variante 4 – Schmal, 35 m

Die vierte Variante stellt die schmalste Lösung dar und umfasst eine rund 35 m breite Verbindung über der N06. Sie ist mit dem geringsten Aufwand für den Umbau des Bestands verbunden und tangiert das Naturschutzgebiet kaum. Für die Realisierung müssen lediglich rund 4 Baumstandorte aufgehoben werden. Mit ihrer Breite erhält die Lösung – ähnlich wie die Varianten «Allee optimiert» und «Trichter» – den Charakter einer Unterführung und nicht die eines Tunnels. Jedoch zeichnet sich die Variante «Schmal» gegenüber der Variante «Breite» durch insgesamt günstigere Lichtverhältnissen und einen offeneren Raumeindruck aus. Die Lichtverhältnisse sind bei ungenügender Gestaltung entsprechend eingeschränkt, Tageslicht dringt nur an den Öffnungen ein, was das subjektive Sicherheitsempfinden beeinträchtigen kann. Die neu gewonnene Grünfläche fällt mit rund 2'800 m<sup>2</sup> kleiner aus, bietet aber dennoch Potenzial für eine gezielte Bestockung und einfache Gestaltungsmöglichkeiten.

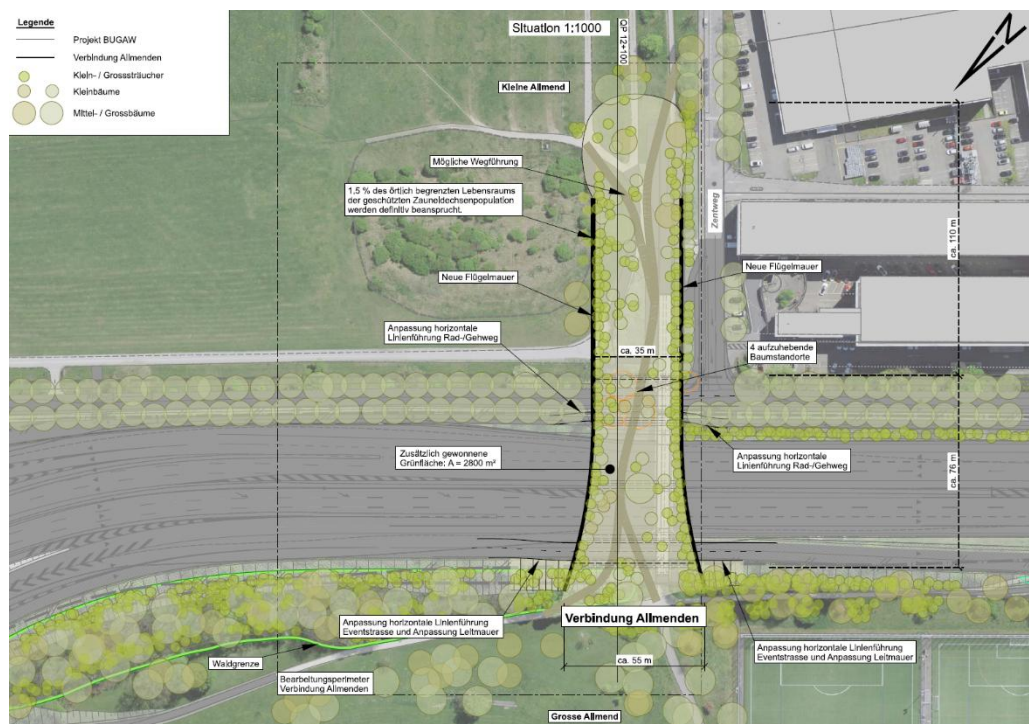






Abbildung 9: Situationsplan Variante 4 - Schmal, 35 m

#### Beilage 3.1.4: Situationsplan Variante 4 «Schmal, 35 m» mit Querprofil

### 3.2. Übersicht über die Varianten und Würdigung

Kriterium	Variante 1 – 100 m Breite	Variante 2 – 100 m; optimiert für Allee	Variante 3 – Trichter	Variante 4 – Schmal, 35 m
				
<b>Investitionskosten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ca. CHF 29.6 Mio. exkl. MWST</li> <li>• <u>Option 1 Skywindow:</u> Keine Mehr-/Minderkosten zu erwarten.</li> <li>• <u>Option 2 Erdauflast 2.0 m:</u> Ca. CHF 33.4 Mio. exkl. MWST</li> <li>• <u>Option 3 maximale Breite 125 m:</u> Ca. CHF 36.8 Mio. exkl. MWST</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ca. CHF 25.7 Mio. exkl. MWST</li> <li>• <u>Option 1 maximale Breite 125 m:</u> Ca. CHF 31.5 Mio. exkl. MWST</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ca. CHF 19.9 Mio. exkl. MWST</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ca. CHF 12.0 Mio. exkl. MWST</li> <li>• <u>Option 1 Erdauflast 2.0 m:</u> Ca. CHF 13.6 Mio. exkl. MWST</li> </ul>
<b>Technische Aspekte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statisch effizientes Tragwerk möglich.</li> <li>• Unterschiedliche Tragwerkskonzepte und Materialisierungen realisierbar (z.B. Ortbeton, Fertigteile, Holz-Beton-Verbund).</li> <li>• Keine komplexen, aufwendigen Geometrien.</li> <li>• Ausführung: Etappenweise unter Verkehr realisierbar.</li> <li>• Neigung der Böschungsrampe auf Seite der Kleinen Allmend variabel ausgestaltbar (Wegführung schief zur Hauptneigung möglich).</li> <li>• Ostseitige Flügelmauer (Länge ca. 30 m) auf Kleiner Allmend</li> <li>• Bestockung (Erdauflast 1.0 m): Klein- und Grosssträucher, vereinzelte Kleinbäume.</li> <li>• Bestockung (Option 2 Erdauflast 2.0 m): Ansammlung Kleinbäume, vereinzelte mittelgrosse Bäume.</li> <li>• Bauausführungstechnisch und hinsichtlich der technischen Machbarkeit besteht ein geringes Restrisiko.</li> <li>• Grösserer Aufwand für den Umbau Bestand.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Unterschiedliche Spannweiten / Tragwerke durch Querschnittssprung.</li> <li>• Unterschiedliche Tragwerkskonzepte und Materialisierungen realisierbar (z.B. Ortbeton, Fertigteile, Holz-Beton-Verbund).</li> <li>• Ausführung: Etappenweise unter Verkehr realisierbar.</li> <li>• Neigung der Böschungsrampe auf Seite der Kleinen Allmend max. 6 %, da Wegführung parallel zur Hauptneigung.</li> <li>• Ostseitige Flügelmauer (Länge ca. 30 m) auf Kleiner Allmend.</li> <li>• Bestockung (Erdauflast 1.0 m): Klein- und Grosssträucher, vereinzelte Kleinbäume.</li> <li>• Bauausführungstechnisch und hinsichtlich der technischen Machbarkeit besteht ein geringes Restrisiko.</li> <li>• Grösserer Aufwand für den Umbau Bestand.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufwendiges Tragwerk durch den schiefen Abschluss der Überdeckung (besondere statische Massnahmen erforderlich).</li> <li>• Wahl der Tragstruktur und Materialisierung infolge des schiefen Abschlusses eingeschränkt (kein Holz-Beton-Verbund möglich);</li> <li>• Bauausführungstechnisch mit erhöhtem Aufwand realisierbar (in Abhängigkeit von der Tragstruktur und der Materialisierung evtl. mehr Abstützung, längere Bauzeit).</li> <li>• Neigung der Böschungsrampe auf Seite der Kleinen Allmend max. 6 %, da Wegführung parallel zu Hauptneigung.</li> <li>• Ostseitige Flügelmauer (Länge ca. 70 m) auf Kleiner Allmend. Sichtbarkeit der Flügelmauer ist abhängig von Vegetation im Bereich des Lebensraums der geschützten Zauneidechsenpopulation.</li> <li>• Bestockung (Erdauflast 1.0 m): Klein- und Grosssträucher, vereinzelte Kleinbäume.</li> <li>• Bauausführungstechnisch und hinsichtlich der technischen Machbarkeit besteht ein geringes Restrisiko.</li> <li>• Mittlerer Aufwand für den Umbau Bestand.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Statisch effizientes Tragwerk möglich</li> <li>• Unterschiedliche Tragwerkskonzepte und Materialisierungen realisierbar (z.B. Ortbeton, Fertigteile, Holz-Beton-Verbund).</li> <li>• Ausführung: Etappenweise unter Verkehr realisierbar.</li> <li>• Neigung der Böschungsrampe auf Seite der Kleinen Allmend max. 6 %, da Wegführung parallel zu Hauptneigung.</li> <li>• Ostseitige Flügelmauer (Länge ca. 70 m) auf Kleiner Allmend. Die Sichtbarkeit der Flügelmauer ist abhängig von der Vegetation im Bereich des Lebensraums der geschützten Zauneidechsenpopulation. Bestockung (Erdauflast 1.0 m): Klein- und Grosssträucher, vereinzelte Kleinbäume.</li> <li>• Bestockung Option 1 (Erdauflast 2.0 m): Ansammlung Kleinbäume, vereinzelte mittelgrosse Bäume.</li> <li>• Bauausführungstechnisch und hinsichtlich der technischen Machbarkeit besteht ein geringes Restrisiko.</li> <li>• Geringer Aufwand für den Umbau Bestand.</li> </ul>
<b>Gestaltung / Nutzung /</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Überdeckung schafft eine neue, durchgehende Fläche von A = 7'400 m<sup>2</sup>, die durch ihre Dimension eine neue topografische Gliederung ergibt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewinn einer neuen nutzbaren Grünfläche von A = 6'300 m<sup>2</sup>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gewinn einer neuen nutzbaren Grünfläche von A = 4'400 m<sup>2</sup>.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neu gewonnene Grünfläche durch Überdeckung: A = 2'800 m<sup>2</sup>.</li> </ul>

<b>Städtebauliche Qualität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eingriff auf der Kleinen Allmend auf einer Fläche von ca. 100 x 150 m.</li> <li>• Der Waldstreifen wird auf der Grossen Allmend auf einer Länge von ca. 100 m abschnittsweise, während der Bauzeit beansprucht.</li> <li>• Der Eingriff unterbricht die historische Baumallee entlang der Bolligenstrasse auf einer Länge von rund 100 m, wodurch sich landschaftsräumlich ein komplett neues Bild ergibt.</li> <li>• Die bislang prägende Abfolge grosser Baumkörper und die klare Raumkante der Allee geht verloren; an ihrer Stelle entsteht ein Terrainanstieg mit Böschungen und Stützwänden.</li> <li>• Durch die Breite und horizontale Ausdehnung entsteht ein markanter Eingriff in das Landschaftsbild; die heutige topografische Differenz zwischen Grosser und Kleiner Allmend wird teilweise nivelliert.</li> <li>• Dadurch entsteht ein neues Plateau, mit deren Identifikation (Aneignung) es voraussichtlich Zeit brauchen wird.</li> <li>• Die neu entstehenden Flächen sind verschiedenartig gestalt- und nutzbar, für Verbindungswege, Aufenthalt und Erholung sowie ökologische Aufwertungen. Die Aufenthalts- und Naturqualitäten hängen stark von Detailgestaltung und den Anschlusssituationen auf beiden Seiten ab.</li> <li>• Städtebaulich ist die breite Verbindung ambivalent zu beurteilen: einerseits kann eine Geste der Wiederverbindung der Allmenden erreicht werden; gleichzeitig wird die städtebaulich bedeutende Bolligenallee beeinträchtigt (durch Unterbruch der Baumallee und Unterbruch von Sichtbezügen durch Überformung des heutigen Terrains).</li> <li>• Insgesamt eine landschaftlich und städtebaulich weitreichende Intervention, die neue Optionen (z.B. ein grosszügiger Raum wird geschaffen) eröffnet, zugleich wird die räumliche Identität der zwei heute stimmigen Allmend-Räume verändert.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rahmenwand entlang der Bolligenstrasse ist ca. 60 m lang und 7 m hoch und dadurch aus grosser Entfernung sichtbar.</li> <li>• Eingriff auf der Kleinen Allmend auf einer Fläche von ca. 110 x 70 m.</li> <li>• Der Waldstreifen wird auf der Grossen Allmend auf einer Länge von ca. 100 m abschnittsweise, während der Bauzeit beansprucht.</li> <li>• Der Unterbruch der Bolligenallee (auf einer Länge von ca. 35 m) und die Überdeckung sind reduziert. Die Stützmauer verändert die räumliche und landschaftliche Situation und deren Wahrnehmung. Eine Raumkante entsteht in Bezug zwischen Kleiner Allmend, Allee, Strasse und Grosser Allmend.</li> <li>• Für die Bauzeit wird die Baumreihe entlang der Mauer entfernt. Anschliessend wird die Allee wieder neu gepflanzt und aufgebaut.</li> <li>• Der Ersatz der Bäume vor der sieben Meter hohen Mauer ergibt eine andere abgeschwächte räumliche Wirkung.</li> <li>• Die Überdeckung selbst bleibt ein markanter Eingriff, dessen Wirkung zwar etwas kompakter, aber weiterhin schwer in die Umgebung integrierbar ist.</li> <li>• Die neu gewonnene Fläche ist funktional nutzbar, besitzt jedoch durch ihre Lage eingeschränkte Aufenthalts- und Verbindungsqualität.</li> <li>• Städtebaulich ist die Lösung problematisch: Sie reduziert zwar den Eingriff in die Bolligenallee, verstärkt jedoch durch die hohe Stützmauer entlang der Bolligenallee (100 m Länge und 7 m Höhe) den technischen Charakter des Bauwerks.</li> <li>• Aus sozialräumlicher Perspektive entstehen fragliche Räume, z.B. Nord-Ost Bereich der Verbindung oder auf Niveau Bolligenallee entlang der Stützmauer. Sichtbezüge sind beeinträchtigt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eingriff auf der Kleinen Allmend auf einer Fläche von ca. 110 x 40 m.</li> <li>• Der Waldstreifen wird auf der Grossen Allmend auf einer Länge von ca. 100-125 m abschnittsweise, während der Bauzeit beansprucht.</li> <li>• Der Eingriff unterbricht die historische Baumallee entlang der Bolligenstrasse auf einer Länge von rund 35 m</li> <li>• Die Variante interpretiert die Verbindung als trichterförmige Aufweitung, die die Überdeckung zur Grossen Allmend hin breiter fasst und auf Seite Kleine Allmend verengt ausläuft.</li> <li>• Durch diese Geometrie entsteht eine deutliche Blick- und Wegführung durch ein markantes Bauwerk.</li> <li>• Der Trichter erzeugt eine räumlich gefasste Situation. Die Böschungen und Stützkanten auf der Kleinen Allmend verändern die räumliche Wirkung. Dadurch wird die Lesbarkeit der beiden getrennten Landschaftsräume geschwächt.</li> <li>• Die gewonnene Fläche ist funktional eingeschränkt nutzbar: Die seitlichen Böschungen und der starke Gefälleverlauf lassen nur begrenzt Aufenthaltsqualität zu.</li> <li>• Städtebaulich entsteht eine räumlich prägnante, aber schwer fassbare Figur, die den Freiraum stärker inszeniert als verbindet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eingriff auf der Kleinen Allmend auf einer Fläche von ca. 110 x 40 m.</li> <li>• Der Waldstreifen wird auf der Grossen Allmend auf einer Länge von ca. 55 m abschnittsweise, während der Bauzeit beansprucht.</li> <li>• Die Variante verfolgt eine bauliche Lösung mit einer schmalen Überdeckung, die den bestehenden Übergang funktional ersetzt.</li> <li>• Durch die geringere Breite bleibt der Eingriff in die Topografie zwar begrenzt, doch die räumliche Wirkung entlang der Bolligenallee bleibt mit 35 m Länge spürbar. Der zusammenhängende Baumkörper wird unterbrochen und im Bestand geschwächt.</li> <li>• Die Verbindungs- und Aufenthaltsqualität ist dabei eher klein.</li> <li>• Städtebaulich und gestalterisch stellt die Variante den zurückhaltendsten Eingriff dar – sie minimiert zwar den Eingriff, trägt entsprechend aber nicht zur räumlichen oder atmosphärischen Qualität der Geste der Verbindung Allmenden bei.</li> <li>• Gleichzeitig entschärft Variante 4 mehrheitlich die Risiken bzw. Herausforderungen der Varianten 1 bis 3, wie z.B. Eingriffstiefe in die Bolligenallee oder anspruchsvolle Schnittstellen in die zwei Allmend-Räume.</li> </ul>
<b>Anschlüsse / Verkehr / Auswirkungen auf Umgebung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung der horizontalen Linienführung der Bolligenstrasse und des Rad-/Gehwegs.</li> <li>• Anpassung der horizontalen Linienführung. Eventstrasse und Anpassung Leitmauer.</li> <li>• Potenzial für verschiedene Wegführungen innerhalb der Verbindung.</li> <li>• Hindernisfreie Ausgestaltung der Gehflächen (max. Neigung 6%) möglich.</li> <li>• Ca. 100 m lange Unterführung</li> <li>• Lichtverhältnisse: Begrenzter Tageslichteinfall</li> <li>• Fuss-/Veloverkehr Ebene Bolligenstrasse: Bei ungenügender Gestaltung entstehen Defizite (eingeschränktes Sicherheitsgefühl). Mittels aufwendigen Gestaltungsmaßnahmen wie ausreichenden Querschnitten/Breiten, gute Beleuchtung, klare Sichtachsen, keine versteckten Nischen und regelmässige</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung der horizontalen Linienführung des Rad-/Gehwegs entlang der Bolligenstrasse.</li> <li>• Verschmälerung Grünstreifen zwischen der Bolligenstrasse und dem Rad-/Gehweg von 3 m auf 1.50 m.</li> <li>• Anpassung horizontalen Linienführung Eventstrasse und Anpassung Leitmauer.</li> <li>• Ca. 35 m lange Unterführung</li> <li>• Lichtverhältnisse: Begrenzter Tageslichteinfall</li> <li>• Auf der Überdeckung sind potenziell mehrere und flexibel gestaltbare Wegführungen möglich. Im Bereich der Zugangsrampe auf die Überdeckung sind die Möglichkeiten der Wegführung im Vergleich zur 100 m Variante eingeschränkt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung der horizontalen Linienführung des Rad-/Gehwegs entlang der Bolligenstrasse.</li> <li>• Anpassung horizontalen Linienführung Eventstrasse und Anpassung Leitmauer.</li> <li>• Ca. 35 m lange Unterführung</li> <li>• Lichtverhältnisse: Begrenzter Tageslichteinfall</li> <li>• Die Wahl der Wegführungen ist im Bereich der Zugangsrampe auf der Seite der Kleinen Allmend und teilweise auf der Überdeckung infolge der Trichterform im Vergleich der 100 m Variante eingeschränkt.</li> <li>• Hindernisfreie Ausgestaltung der Gehflächen (max. Neigung 6%) möglich. Führt zu einer längeren Zugangsrampe Seite Kleinen Allmend.</li> <li>• Fuss-/Veloverkehr Ebene Bolligenstrasse: Bei ungenügender Gestaltung entstehen Defizite</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung der horizontalen Linienführung des Rad-/Gehwegs entlang der Bolligenstrasse.</li> <li>• Anpassung horizontalen Linienführung Eventstrasse und Anpassung Leitmauer.</li> <li>• Ca. 35 m lange Unterführung</li> <li>• Lichtverhältnisse: Begrenzter Tageslichteinfall</li> <li>• Tendenziell gerade Wegführung auf der Überdeckung (analog Brücke T04).</li> <li>• Hindernisfreie Ausgestaltung der Gehflächen (max. Neigung 6%) möglich. Führt zu einer längeren Zugangsrampe auf der Seite der Kleinen Allmend.</li> <li>• Gewinn einer neuen nutzbaren Grünfläche von A = 2'800 m<sup>2</sup>.</li> <li>• Fuss-/Veloverkehr Ebene Bolligenstrasse: Bei ungenügender Gestaltung entstehen Defizite (eingeschränktes Sicherheitsgefühl). Bei ausreichenden</li> </ul>

	<p>Reinigung/Wartung bleibt die Fuss-/Veloführung attraktiv.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fuss-/ Veloverkehr Ebene Überführung: Direktere neue Fusswegverbindungen zwischen den Allmenden und die angrenzenden Quartiere (Teil des Basisnetzes Richtplan Fussverkehr), sowie attraktive Gestaltung möglich. Attraktive Gestaltung der Veloverbindung (klassifiziert als «Veloroute abseits Hauptverkehrsachse») möglich.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Hindernisfreie Ausgestaltung der Gehflächen (max. Neigung 6%) möglich. Führt zu einer längeren Zugangsrampe von der Seite der Kleinen Allmend.</li> <li>Fuss-/Veloverkehr Ebene Bolligenstrasse: Bei ungenügender Gestaltung entstehen Defizite (eingeschränktes Sicherheitsgefühl). Bei ausreichenden Querschnitten/Breiten, gute Beleuchtung, klare Sichtachsen, keine versteckten Nischen und regelmässige Reinigung/Wartung bleibt die Fuss-/Veloführung attraktiv.</li> <li>Fuss-/Veloverkehr Ebene Überführung: Attraktive Gestaltung der Fuss- und Veloverbindung möglich.</li> </ul>	<p>(eingeschränktes Sicherheitsgefühl). Bei ausreichenden Querschnitten/Breiten, gute Beleuchtung, klare Sichtachsen, keine versteckten Nischen und regelmässige Reinigung/Wartung bleibt die Fuss-/Veloführung attraktiv.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fuss-/Veloverkehr Ebene Überführung: Attraktive Gestaltung der Fuss- und Veloverbindung möglich.</li> </ul>	<p>Querschnitten/Breiten, gute Beleuchtung, klare Sichtachsen, keine versteckten Nischen und regelmässige Reinigung/Wartung bleibt die Fuss-/Veloführung attraktiv.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fuss-/Veloverkehr Ebene Überführung: Attraktive Gestaltung der Fuss- und Veloverbindung möglich.</li> </ul>
<b>Ökologie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Variante überbaut den Lebensraum der geschützten Zauneidechsenpopulation auf der Kleinen Allmend. Der Eingriff ist aus ökologischer Sicht gravierend. Eine Umsiedlung dieser Population ist fachlich kaum erprobt, da Zauneidechsen standorttreu sind und spezifische Habitatsbedingungen benötigen. Wie solche geschaffen werden können, ist im Moment offen.</li> <li>Durch das Aufheben der Allee auf einer Strecke von rund 100 m würden rund 22 Baumstandorte aufgehoben. Damit gehen wesentliche ökologische und klimatische Werte an Beschattungs-, Verdunstungs- und Luftfilterleistung verloren - Funktionen, die erst mittel- und langfristig auf der Verbindung zu ersetzen sind. Durch die Unterbrechung des gewachsenen Lebensraums wird die Bolligenstrasse in ihrer klimatischen Ausgleichsfunktion geschwächt.</li> <li>Die neu entstehende Fläche auf der Überdeckung kann zur Vernetzung der Lebensräume beitragen, dieser Standort bildet zurzeit jedoch keinen prioritären ökologischen Korridor.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Variante tangiert den Lebensraum der geschützten Zauneidechsenpopulation auf der Kleinen Allmend zu ca. 25%, was einen wesentlichen und kritischen Eingriff in das Habitat bedeutet. Die Ersatz- und Schutzmassnahmen sind vertieft abzuklären.</li> <li>Die Baumallee entlang der Bolligenstrasse wird auf rund 35 m durchtrennt; dadurch werden rund 5 Baumstandorte aufgehoben.</li> <li>Und auf rund 70 Meter wird eine Baumreihe für den Bau gerodet und anschliessend neue gepflanzt. Aufgrund der Mauer wird nach der Aufbauzeit der formale Wert ersetzt, der funktionale wird aber nicht vollumfänglich kompensiert werden.</li> <li>Die neu entstehende Fläche auf der Überdeckung könnte punktuell zur Vernetzung einzelner Lebensräume beitragen, dieser Standort bildet jedoch keinen prioritären ökologischen Korridor.</li> <li>in wertvolle Biotope und landschaftsökologische Zusammenhänge dar, dessen Kompensation nur teilweise möglich ist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Lebensraum der geschützten Zauneidechsenpopulation wird wenig tangiert (Umfang &gt; 2%). Die tangierte Fläche ist von der genauen Lage der Überdeckung abhängig.</li> <li>Die Baumallee entlang der Bolligenstrasse wird auf einer kürzeren Strecke von rund 35 Meter Länge durchtrennt. Rund 5 Baumstandorte werden aufgehoben, was einen ökologischen und klimatischen Wertverlust darstellt.</li> <li>Die neu gewonnene Fläche auf der Überdeckung könnte punktuell zur Vernetzung einzelner Lebensräume beitragen, der Standort selbst ist jedoch kein prioritärer Korridor im städtischen Biotopverbund.</li> <li>Insgesamt ist es eine Variante mit reduziertem, aber weiterhin merkbarem Eingriff in ökologische Strukturen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Der Lebensraum der geschützten Zauneidechsenpopulation wird wenig tangiert (Umfang &gt; 2 %). Die tangierte Fläche ist von der genauen Lage der Überdeckung abhängig.</li> <li>Die Baumallee entlang der Bolligenstrasse wird auf einer kürzeren Strecke von rund 35 Meter Länge durchtrennt. Rund 4 Baumstandorte werden aufgehoben, was einen ökologischen und klimatischen Wertverlust darstellt.</li> <li>Der ökologische Mehrwert bleibt gering, da kaum neue, zusammenhängende Grünfläche entsteht und die Überdeckung wenig Vegetationsräume bietet.</li> <li>Die Verbindung würde zwar theoretisch zur Vernetzung von Lebensräumen beitragen, der Standort selbst ist jedoch nicht prioritär im Biotopverbund, sodass der Beitrag insgesamt bescheiden bleibt.</li> </ul>
<b>Juristische Machbarkeit</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Variante 1 hätte erhebliche Auswirkungen auf das IVS-Objekt Bolligenstrasse, den Lebensraum der geschützten Zauneidechsenpopulation und den Wald.</li> <li>Diese Variante scheint mit Blick auf das IVS a priori nicht bewilligungsfähig zu sein; überdies ist sie mit Blick auf die Eingriffe in schützenswerte Lebensräume kritisch zu werten (Standortgebundenheit, naheliegende Alternativen).</li> <li>Abgesehen davon, dass eine Interessenabwägung bei einem schweren Eingriff gar nicht erst zulässig sein dürfte, können die soeben erwähnten Nachteile durch die vergleichsweise grösste neu zur Verfügung stehende Grünfläche von rund 7'400 m<sup>2</sup> bei Weitem nicht aufgewogen werden</li> <li>Von einer Weiterbearbeitung dieser Variante wird deshalb abgeraten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mit Blick auf das IVS-Objekt Bolligenstrasse muss die Seitenwand, welche entlang der Allee zur Abstützung der Verschmälerung der Überdeckung erstellt werden müsste, als tendenziell sehr kritisch eingestuft werden. Diese Abstützung würde eine Aufhebung der Baumstandorte während der Bauzeit in erheblichem Ausmass bedingen und wäre nach Bauabschluss nach Einschätzung der Projektverfasser massiv und aus grosser Entfernung sichtbar.</li> <li>Ebenso ist davon auszugehen, dass die Seitenwand mit einer ungefähren Länge von rund 60 m den Charakter der Allee auf diesem Abschnitt erheblich beeinträchtigen würde. Mit anderen Worten wäre die Wand nicht nur von weither sichtbar, sondern sie würde auch das «Langsamverkehrserlebnis» (stark) beeinträchtigen.</li> <li>Besonders mit Blick auf das IVS-Objekt bestehen deshalb erhebliche Zweifel an der Bewilligungsfähigkeit dieser Variante.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mit Blick auf die Inventarobjekte und Lebensräume hätte diese Variante deutlich geringfügigere Auswirkungen als die Varianten 1 und 2.</li> <li>Einzig mit Blick auf die vorübergehenden Rodungen hätte diese Variante einen grösseren Eingriff zur Folge, weil der Trichter gegen die Grosse Allmend hin auskragen würde. Dies dürfte aber vergleichsweise (deutlich) weniger stark ins Gewicht fallen als die Eingriffe in Inventarobjekte und schützenswerte Lebensräume und sollte trotz etwas umfangreichere vorübergehende Rodung begründbar sein.</li> <li>Für das Projekt würden bei den jeweiligen Interessenabwägungen neu gewonnene Frei- und Grünflächen im Umfang von rund 4'400 m<sup>2</sup> positiv ins Gewicht fallen. Die damit verbundenen Vorteile und Chancen, insbesondere aus ökologischer Sicht, sollten in einem Bericht dargelegt und bewertet werden, um diesem Argument ein möglichst grosses Gewicht zu geben.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Diese Variante ist diejenige mit den vergleichsweise geringsten Auswirkungen.</li> <li>Demgegenüber beträgt die neu gewonnene Grün- und Freifläche nur noch 2'800 m<sup>2</sup>. Das könnte dazu führen, dass die Verbesserungen aus ökologischer Sicht bei der Interessenabwägung weniger stark zu gewichten sind.</li> <li>Killerkriterien scheint diese Variante nicht aufzuweisen, weshalb sie auf Stufe Vorprojekt zuhanden einer Vorprüfung bei der ENHK ausgearbeitet werden könnte.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Tatsache, dass der Eingriff in den Lebensraum der geschützten Zauneidechsenpopulation erheblich ist (-25 %), ist ebenfalls kritisch zu werten.</li> <li>• Von der Weiterbearbeitung dieser Variante wird deshalb abgeraten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei dieser Variante sind anhand einer ersten Beurteilung keine absoluten Killerkriterien aus rechtlicher Sicht erkennbar, weshalb sie verfeinert und auf Stufe Vorprojekt zuhanden einer Vorprüfung bei der ENHK ausgearbeitet werden könnte.</li> </ul>	
<b>Variantevergleich / Fazit</b>	<p>Die Variante 1 erfüllt die Grundidee der Wiederverbindung Allmenden, indem zwischen den Allmenden ein neues Plateau geschaffen wird, das vielfältige Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten bietet. Abhängig von der Detailgestaltung kann eine hohe Aufenthalts- und Naturqualität erreicht werden.</p> <p>Durch aufwendige Massnahmen kann die Attraktivität für den Langsamverkehr sowohl auf der Ebene Bolligenstrasse als auch auf der Ebene der Verbindung gewährleistet werden.</p> <p>Demgegenüber führt Variante 1 zu einem markanten Eingriff in das Landschaftsbild sowie in das bestehende Naturschutzgebiet. Die erheblichen Auswirkungen auf das IVS-Objekt Bolligenstrasse, den Lebensraum der geschützten Zauneidechsenpopulation und den Wald führen dazu, dass diese Variante als <b>nicht bewilligungsfähig</b> eingeschätzt wird und daher trotz der gegebenen technischen Machbarkeit <b>nicht weiterverfolgt werden sollte</b>.</p>	<p>Die Variante 2 verfolgt – analog zur Variante 1 – das Ziel, die Allmenden mittels einer breiten Lösung zu verbinden, jedoch mit einem möglichst minimalen Eingriff in die bestehende Bolligenallee.</p> <p>Der Eingriff in die bestehende Allee wurde im Vergleich zur Variante 1 deutlich – von 100 m auf 35 m reduziert. Die zur Abstützung der Verbindung Allmenden entlang der Bolligenstrasse vorgesehene Rahmenwand ist aus städtebaulicher, ökologischer und rechtlicher Sicht kritisch zu würdigen.</p> <p>Insgesamt stellt die Variante 2 gegenüber der Variante 1 eine räumlich etwas zurückhaltendere, aber weiterhin stark strukturverändernde Intervention im Raum dar (Naturschutzgebiet, Allee).</p> <p>Diese Variante stellt aus ökologischer Sicht eine Entlastung gegenüber der Variante 1 dar, jedoch weiterhin einen erheblichen Eingriff.</p> <p>Durch aufwendige Massnahmen kann die Attraktivität für den Langsamverkehr sowohl auf der Ebene Bolligenstrasse als auch auf der Ebene der Verbindung gewährleistet werden; wobei die Möglichkeiten der Wegführung im Bereich der Zugangsrampe eingeschränkter als bei der Variante 1 sind.</p> <p>Die vorgesehene Rahmenwand und die erheblichen Auswirkungen auf das IVS-Objekt führen dazu, dass diese Variante als <b>nicht bewilligungsfähig</b> eingeschätzt wird und daher trotz der gegebenen technischen Machbarkeit <b>nicht weiterverfolgt werden sollte</b>.</p>	<p>Trotz der Trichterform bleibt der Eingriff in den Bestand bei dieser Variante umfangreich, wenn auch geringfügig geringer als bei den breiteren Varianten. Gegenüber den Varianten 1 und 2 wirkt die Bauwerksfigur zwar kompakter, tritt jedoch aufgrund ihrer Form (Aufbau der Konstruktion, Erdschicht etc.) weiterhin dominant und technisch geprägt in Erscheinung. Aufgrund des aufwendigen Tragwerks ist die Auswahl der Materialisierung eingeschränkt; bspw. ist ein Beton-Holz-Verbund nicht möglich.</p> <p>Demgegenüber fallen die ökologischen Vorteile dieser Variante stärker ins Gewicht als bei den Varianten 1 und 2. Dies ist insbesondere auf die geringeren Eingriffe in das Naturschutzgebiet und die Allee sowie den zusätzlichen Gewinn an Frei- und Grünflächen zurückzuführen.</p> <p>Durch aufwendige Massnahmen kann die Attraktivität für den Langsamverkehr sowohl auf der Ebene Bolligenstrasse als auch auf der Ebene der Verbindung gewährleistet werden; wobei die Möglichkeiten der Wegführung eingeschränkter als bei der Variante 1 und 2 sind.</p> <p>Die Pro-Argumente, insbesondere die neu gewonnenen Frei- und Grünflächen, könnten die Contra-Argumente überwiegen, weshalb diese Variante im Gegensatz zu den Varianten 1 und 2 <b>eine Bewilligungschance</b> aufweist. In diesem Zusammenhang ist im Rahmen der nächsten Projektphase eine Vorprüfung durch die ENHK sowie die Erstellung eines Berichts zu den ökologischen Vorteilen unerlässlich.</p>	<p>Die schmale Verbindung Allmenden stellt den geringsten Eingriff in das Landschaftsbild dar.</p> <p>Der Flächenbedarf und die Auswirkungen auf die Umgebung sind im Vergleich zu den Varianten 1-3 am geringsten, dennoch bleiben deutliche Eingriffe in den Bestand notwendig.</p> <p>Die neu gewonnene Frei- und Grünfläche bietet geringere Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten; die Aufenthaltsqualität ist im Vergleich zu den Varianten 1–3 als geringer einzustufen.</p> <p>Durch aufwendige Massnahmen kann die Attraktivität für den Langsamverkehr sowohl auf der Ebene Bolligenstrasse als auch auf der Ebene der Verbindung gewährleistet werden; wobei eher eine gerade Wegführung auf der Überdeckung möglich ist.</p> <p>Im Unterschied zur Variante 3 fällt der Zugewinn an Frei- und Grünflächen bei der Variante 4 geringer aus, weshalb diesem Aspekt in der Interessenabwägung ein geringeres Gewicht zukommt. Dennoch erscheint das <b>Bewilligungspotenzial</b>, wenn auch geringer als bei Variante 3, weiterhin als <b>realistisch</b> einzuschätzen. In diesem Zusammenhang ist im Rahmen der nächsten Projektphase eine Vorprüfung durch die ENHK unerlässlich.</p>

## 4. Juristische Einschätzung

Die angedachte Überdeckung tangiert je ein Objekt des ISOS und des IVS; überdies würde sie einen Eingriff in einen geschützten Lebensraum nach Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG) und die vorübergehende Rodung von Wald bedingen.

Der Ersatz einer bestehenden Fussgängerbrücke mit einer breiten Fussgänger- und Fahrradbrücke begründet kein «Interesse von ebenfalls nationaler Bedeutung», welches gleich oder höher zu gewichten ist als der ungeschmälerete Erhalt von Inventarobjekten nach Art. 6 NHG (vgl. Art. 7 Abs. 2 NHG). Dies hat zur Folge, dass hinsichtlich der Inventarobjekte höchstens ein Eingriff mit geringfügiger Beeinträchtigung der Objekte bzw. der Schutzziele zulässig ist (Art. 10 Abs. 1 VISOS und Art. 7 Abs. 1 VIVS). Von Vornherein ausgeschlossen ist demgegenüber ein Projekt, welches zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung führt (Art. 6 Abs. 2 NHG, Art. 10 Abs. 2 VISOS und Art. 7 Abs. 3 VIVS).

Die angedachte Überdeckung dürfte aus Sicht des ISOS den Schutzzielen entsprechen oder aber (höchstens) einen leichten Eingriff darstellen. Letztlich ist die Beurteilung eines allfälligen Eingriffs allerdings eine fachliche Frage, die der ENHK obliegt.

Hinsichtlich des IVS-Objekts dürfte nicht nur die Fällung von Alleebäumen (sehr) problematisch sein, sondern auch die Überdeckung an sich auf einer Breite zwischen 35 und 100 m, weil der Verkehrsweg dadurch ein Stück weit seines Charakters beraubt würde. Die rechtliche Machbarkeit des Projekts hängt entscheidend davon ab, dass der Eingriff in die Substanz des IVS-Objekts auf ein Minimum reduziert werden kann, so dass er als geringfügig zu beurteilen ist.

Nicht im selben Ausmass problematisch sind die Eingriffe in den geschützten Lebensraum der Zauneidechsen sowie die vorübergehenden Rodungen zu werten. Diese Eingriffe scheinen begründbar, wobei aber insbesondere hinsichtlich des Biotops noch weitergehender Abklärungs- und Begründungsbedarf besteht (Auswirkungen einer Verschiebung des Lebensraums auf die Zauneidechsenpopulation aus naturkundlicher Sicht, mögliche Schutzmassnahmen, Standortgebundenheit der Überdeckung/Varietätenwahl).

Von den vier untersuchten Varianten scheinen die Varianten 1 und 2 aufgrund der offenkundig erheblichen Auswirkungen auf die Allee Bolligenstrasse a priori nicht bewilligungsfähig zu sein; ebenso sind dies die beiden Varianten mit den grössten Auswirkungen auf den Lebensraum der geschützten Zauneidechse. Die Varianten 1 und 2 sollten mangels Erfolgchancen nicht weiterverfolgt werden.

Weiterverfolgt und sinnvollerweise der ENHK zur Vorprüfung unterbreitet werden könnten demgegenüber die Varianten 3 und/oder 4, wobei die Variante 3 im Hinblick auf die neu gewonnene Grün- und Freifläche deutlich besser abschneidet, was bei der Gesamtinteressenabwägung positiv ins Gewicht fallen und die gegenüber der Variante 4 geringfügig grösseren Auswirkungen auf die Allee Bolligenstrasse und den Wald möglicherweise kompensieren könnte. Es sollten deshalb bei der internen Entscheidung die Varianten 3 und 4 einander gegenübergestellt und aus diesen beiden Optionen eine zur (vorläufigen) Weiterbearbeitung gewählt werden. Möglich (aber entsprechend aufwendiger) ist auch, dass beide Varianten zur Vorprüfung bei der ENHK aufgearbeitet werden.

### Beilage 4.0: Auslegeordnung Machbarkeit Überdeckung N06 aus rechtlicher Sicht

## 5. Schlussfolgerungen und Empfehlung

### 5.1. Schlussfolgerungen

Die untersuchten Varianten unterscheiden sich deutlich hinsichtlich Eingriffsintensität in die Umgebung, räumlicher Wirkung, ökologischer Auswirkungen sowie Nutzungs- und Gestaltungspotenzial.

Die Varianten 1 und 2 erfüllen zwar die Grundidee einer Wiederverbindung der Allmenden mit vielfältigen Nutzungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten und können durch aufwendige Massnahmen eine hohe Attraktivität für den Langsamverkehr gewährleisten. Beide Varianten führen jedoch zu erheblichen Eingriffen in das Landschaftsbild, das Naturschutzgebiet, die Bolligenallee sowie das IVS-Objekt Bolligenstrasse und werden daher trotz technischer Machbarkeit als nicht bewilligungsfähig eingeschätzt.

Die Variante 3 reduziert die Eingriffe gegenüber den breiteren Varianten und weist eine verbesserte ökologische Gesamtbilanz auf. Sie ermöglicht einen zusätzlichen Gewinn an Frei- und Grünflächen und gleichzeitig geringere Beeinträchtigungen des Naturschutzgebiets und der Bolligenallee. Die Bauwerksfigur bleibt dominant und technisch geprägt, mit eingeschränkten Materialisierungs- und Wegführungsoptionen.

Die Variante 4 stellt die schlankste Lösung dar und verursacht die geringsten Auswirkungen auf Landschaftsbild und Umgebung. Der Flächenbedarf ist minimal, jedoch sind die neu gewonnenen Frei- und Grünflächen sowie die Nutzungs- und Aufenthaltsqualität im Vergleich zu den übrigen Varianten geringer ausgeprägt.

Insgesamt zeigen die Varianten ein Spannungsfeld zwischen räumlicher Präsenz, ökologischen Auswirkungen, Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten und Eingriffsintensität, wobei insbesondere die Varianten 3 und 4 gegenüber den breiteren Lösungen eine deutlich reduzierte Belastung von Landschaft und Umwelt aufweisen und dadurch eine Bewilligungschance haben.

Es wird empfohlen, die Variante 3 oder 4 in der nächsten Projektphase weiterzuverfolgen. Dabei ist für beide Varianten eine frühzeitige Vorprüfung durch die ENHK zwingend vorzusehen. Für Variante 3 wird zusätzlich die Erarbeitung eines vertieften Berichts zu den ökologischen Vorteilen empfohlen, um diese im Bewilligungsverfahren fundiert darlegen zu können.

## 6. Ausblick und weiteres Vorgehen

### 6.1. Nächste Schritte

Der Projektsteuerung werden am 18. Dezember 2025 von ASTRA, Tiefbau Stadt Bern und Stadtgrün Bern die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vorgestellt.

Anschliessend stellt die Stadt Bern die Unterlagen der Machbarkeitsstudie der Projektsteuerung (siehe Verteiler) zu, damit alle bis zum 30. Januar 2026 Stellung nehmen können.

Nach der Sichtung und allfälligen Einarbeitung der Stellungnahmen in die Machbarkeitsstudie wird das weitere Vorgehen sowie ein allfälliger Variantenentscheid durch die Projektsteuerung bis Ende März 2026 erfolgen. Eine weitere PSS ist für April 2026 vorgesehen.

Das Projekt Neuordnung Allmenden wird unabhängig weitergeführt. Das bedeutet, die Mitwirkung startet wie geplant am 17. Januar 2026. Darin werden keine Varianten über eine mögliche verbesserte Verbindung aufgenommen und vorgestellt.

### 6.2. Kostenteiler

Grundsätzlich werden die Kosten für den Bau und die Einrichtung von Nationalstrassenanlagen, die auf Antrag Dritter realisiert werden und überwiegend kantonalen, regionalen oder lokalen Interessen dienen, von diesen Dritten getragen. Gemäss den Artikeln Art. 8 Abs. 3 und 4 MinVG hat der Verursacher grundsätzlich sämtliche Baukosten sowie auch die künftigen Kosten für den baulichen und betrieblichen Unterhalt zu tragen.

Da es sich beim Projekt Bern Verbindung Allmenden nicht um einen Ausbauschritt (STEP-Projekt) handelt, kann sich der Bund mit maximal 30 Prozent an den anrechenbaren Kosten beteiligen (Art. 8 Abs. 4 Bst. b MinVG). Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass sich die Beteiligung des Bundes in diesen Fällen immer am Nutzen der auf Wunsch des Dritten zu realisierenden Anlage für die Nationalstrasse richtet (Art. 4a Abs. 5 Bst. b MinVV). Vorliegend müsste die Verbindung der beiden Allmenden nachweislich einen Nutzen für die Nationalstrasse haben. Das ASTRA kann sich somit in diesem Rahmen (< 30 %) an den «Mehrkosten» beteiligen.

Die Bolligenstrasse ist heute im Bereich der geplanten Überdeckung eine Kantonsstrasse. Im Rahmen des Projekts BUGAW ist allerdings mit dem ASTRA vereinbart, dass die Bolligenstrasse im Abschnitt zwischen Einmündung Zentweg und Schermenweg ins Eigentum des Bundes übergeht und keine Kantonsstrasse mehr darstellt. Weil strassenrechtlich keine Kantonsstrasse mehr betroffen ist, ist eine

Mitfinanzierung des Kantons der Überdeckung gestützt auf Art. 49 des Strassengesetzes (SG) deshalb auszuschliessen.

Auf Grundlage der vorangehenden Erläuterungen ergibt sich für die Verbindung Allmenden folgender Kostenteiler:

Projektpartner	Anteil	Kosten Projektierung <sup>2</sup> (exkl. MWST)	Kosten Realisierung <sup>3</sup> (exkl. MWST)	Total
ASTRA	30%			
Stadt Bern	70%			

*Tabelle 2: Kostenteiler Bern Verbindung Allmenden*

Eine Mitfinanzierung der Verbindung der beiden Allmenden durch den Kanton wäre einzig gestützt auf Art. 62 SG im Rahmen eines Agglomerationsprojekts der Stadt Bern möglich. An die Restkosten nach Abzug der Bundesbeiträge könnte ein Kantonsbeitrag von 35% geleistet werden (vorbehältlich der Bewilligung der entsprechenden finanziellen Mittel durch den Grossen Rat). Voraussetzung wäre, dass a) das Projekt vom Bund im Rahmen eines Aggloprogramms mitfinanziert wird und b) die Bauherrschaft formell bei der Stadt Bern liegen würde.

<sup>2</sup> Die Kosten für die Projektierung entsprechen 20 % der Bau- bzw. Investitionskosten. Dieser Ansatz entspricht einer üblichen Grössenordnung für Projekte in dieser Phase und dient als Grundlage für eine Aufteilung der Gesamtkosten zwischen den Beteiligten.

<sup>3</sup> Die Bau- bzw. Investitionskosten gemäss Kapitel 3.2 variieren in Abhängigkeit der gewählten Variante.



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Filiale Thun  
www.astra.admin.ch

## PLANERTEAM B+B

% B+S AG | Weltpoststrasse 5 | 3000 Bern 15

**B+S**  
INGENIEURE UND PLANER

**BÄNZIGER**  
PARTNER

## N06 Bern Verbindung Allmenden

### Machbarkeitsstudie

### Faktenblatt Nr. 01:

## Technische Grundannahmen der Machbarkeitsstudie

Version 1.2

### 1 Ausgangslage

Das vorliegende Faktenblatt fasst die technischen Annahmen und Grundsätze zusammen, welche der Prüfung der technischen Machbarkeit im Rahmen der Machbarkeitsstudie zugrunde liegen. Die Projektgrundlagen des Projekts N06 BUGAW werden als Ausgangslage (Ist-Situation) für das Variantenstudium verwendet. In Abbildung 1 sind die vier Verbindungsvarianten zwischen der Kleinen und der Grossen Allmend dargestellt, deren Herleitung nachfolgend beschrieben wird.

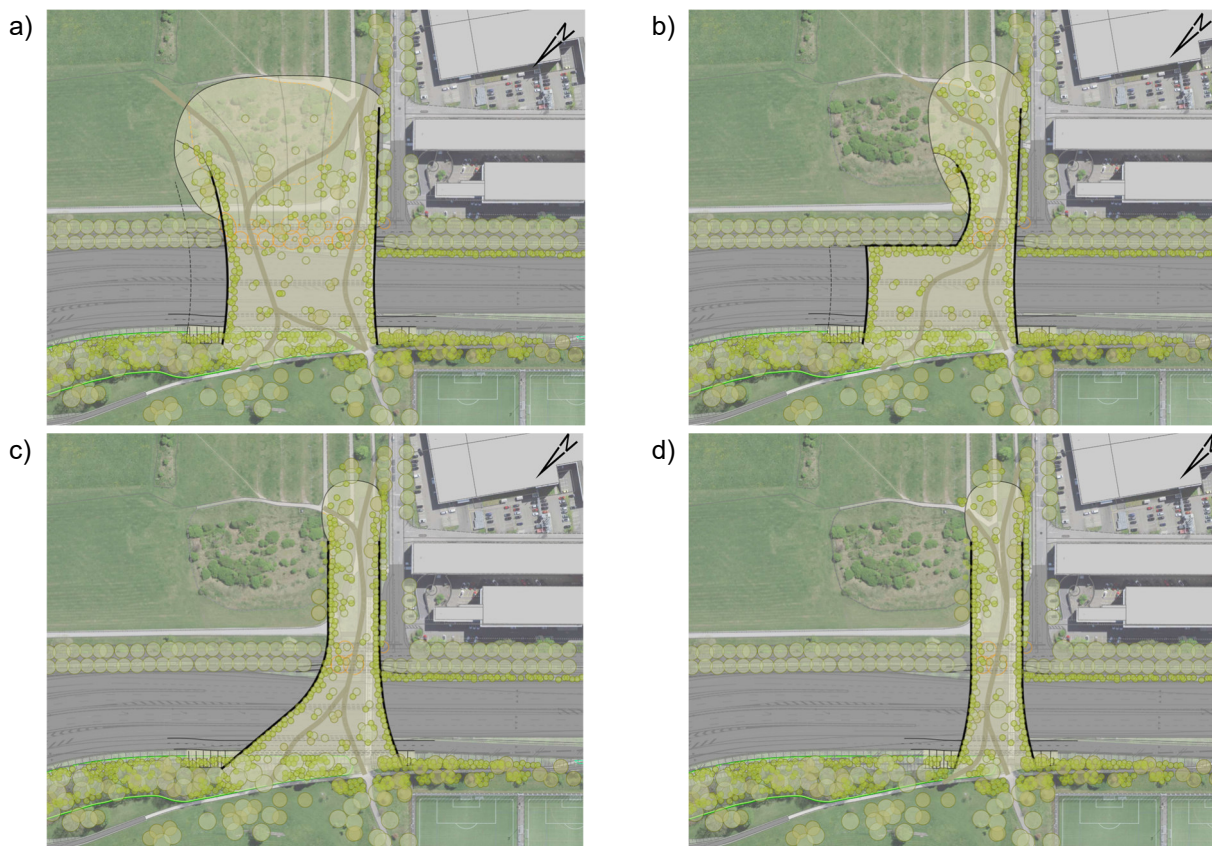


Abbildung 1: Übersicht Situation:

- a) Variante 1 – 100 m Breite;    b) Variante 2 – 100 m Breite, optimiert für Allee;  
c) Variante 3 - Trichter;        d) Variante 4 – Schmal, 35 m.

## 2 Anforderungen und Randbedingungen

### 2.1 Querprofil

Das in Abbildung 2 dargestellte Querprofil zeigt die Geometrie sowie das Höhenniveau der Verbindung. Die Breite der N06 nimmt infolge der zusätzlichen Ausfahrts- und Verzweigungsstreifen in Fahrtrichtung Zürich/Lausanne zu. Die massgebend Breite, welche die grösste Deckenspannweiten zur Folge hat, liegt somit jeweils am nordöstlichen Rand der Verbindung, der zum Knoten Wankdorf hin ausgerichtet ist.

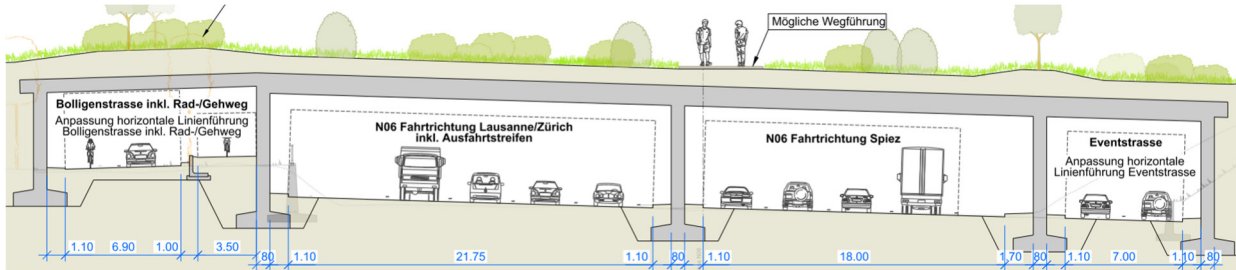


Abbildung 2: Querprofil

### 2.2 Mittelabstützung im Trennstreifen der N06

Die Überdeckung wird aus folgenden Gründen mit einer Abstützung im Mittelstreifen der Nationalstrasse ausgeführt:

- Ein Verzicht auf die Mittelabstützung im Trennstreifen der N06 würde zu einer Deckenspannweite von 40 bis 45 m führen und damit eine unverhältnismässig grosse Deckenstärke (2 bis 3 m) erfordern.
- Aus bautechnischer Sicht liesse sich die Konstruktion ohne die Mittelabstützung unter laufendem Verkehr, bzw. mit temporären Fahrbahnsperren, nur eingeschränkt oder mit erhöhtem Aufwand realisieren und wäre wirtschaftlich nicht vertretbar.
- Die Fahrbahnbreiten der N06 sind auch mit einer Mittelabstützung ausreichend dimensioniert, um eine flexible Anordnung temporärer Verkehrsführungen zu ermöglichen. Eine Mittelabstützung schränkt daher den Betrieb langfristig nicht ein.
- Eine Mittelabstützung ist aus brandschutztechnischen Anforderungen sinnvoll (zusätzliche Brandschott).
- Eine Mittelabstützung öffnet den Fächer für verschiedene Tragwerksvarianten z. B. vorgefertigte Betonsträger (transportierbare Trägerlänge von ca. 24 m), Holzbauweise usw.

### 2.3 Höhenlage der Verbindung Allmenden

Die Höhenlage der Verbindung Allmenden wird durch die projektierten Oberflächen der N06, der Eventstrasse und der Bolligenstrasse sowie durch die nachfolgenden Randbedingungen bestimmt:

- Die minimale Lichtraumhöhe über der Bolligenstrasse beträgt 4.50 m im Fahrbahnbereich bzw. 2.60 m über dem Rad- und Gehweg plus ein zusätzlicher bautechnischer Nutzraum von 0.10 m.
  - Die minimale Lichtraumhöhe über der N06 und der Eventstrasse beträgt 5.20 m plus ein zusätzlicher bautechnischer Nutzraum von 0.10 m.
  - Eine Grobdimensionierung der Ortbetondecken ergibt eine Deckenstärke von 1.20 m in den Hauptfeldern. Bei der Vordimensionierung wurde von einer schlanken, vorgespannten Betondecke ausgegangen. Andere Bauweisen wie Beton- oder Holzträger erfordern eine um 0.5 – 1.0 m grössere Bauhöhe.
- Massgebend für die Höhenlage der Verbindung Allmenden ist die lichte Höhe über der Bolligenstrasse. Die Oberkante der Decke zwischen Bolligenstrasse und N06 resp. Eventstrasse ist stetig, d. h. auf der Deckenoberseite erfolgt kein Höhenversatz. Der Deckel der Überdeckung weist ein Quergefälle von 3 % auf. OK Terrain der Verbindung Allmenden liegt 8.00 – 8.50 m über dem Niveau der N06.

### 2.4 Bankettbreiten

- Die Ausbildung der Bankette zwischen Fahrbahnrand und Abstützungswände sowie deren Breite sind davon abhängig, ob die Tunnelnormen anzuwenden sind. Es ist jedoch nicht klar festgehalten, ab welcher Breite der Verbindung die Tunnelnormen anzuwenden sind. Aussagen aus der Fachgruppe T/G weisen darauf hin, dass für Tunnelnängen unter 100 m die Tunnelnormen nicht (immer) anzuwenden seien (z. B. kein Tunnelbankett bei kurzen Wildtierüberführungen). In einer weiterführenden Phase ist je nach Breite der Verbindung mit der ASTRA Fachunterstützung zu klären, ob die Tunnelnormen (Tunnelbankett, Schlitzrinnen etc.) anzuwenden sind.

- Neuere Wildtierquerungen mit einer vergleichbaren Breiten weisen folgende Merkmale auf:

Wildtierquerungen	Breite	Bankett	Schlitzrinne	Antirezirkulationswand
A1 Rynetel (AG)	60 m	erhöht	nein	nein
A2 Langnau bei Reiden (LU)	60 m	erhöht	nein	nein
A2 Neuenkirch (LU)	50 m	erhöht	nein	nein
A4 Röthen–Goldau (SZ)	60 m	nicht erhöht	nein	keine Zwischentrennwand

- Die Mindest-Bankettbreite beträgt 1.0 m (SIA 197/2, ASTRA Richtlinie 11001)
- Gemäss ASTRA FHB T/G sind Schlitzrinnen, Siphonschächte im Abstand von max. 50 m sowie Kontrollschächte im Abstand von 80 - 100 m anzuordnen.
- Für die Platzierung von Siphonschächten ist eine Bankettbreite von min. 1.10 m erforderlich.
- Für die Platzierung eines BSA-Schachtes ist eine Bankettbreite von min. 1.10 m erforderlich.
- Ist sowohl ein BSA-Kabelrohrblock als auch ein Siphonschacht im Bankett notwendig, so erhöht sich die Bankettbreite auf 1.70 m.
- Für die Bestimmung der Bankettbreiten, wird von der konservativen Prämisse ausgegangen, dass alle Varianten als Tunnel eingestuft werden und damit das ASTRA FHB T/G sowie die SIA 197/2 zur Anwendung kommen. Mindestens für die Variante 4 kann davon ausgegangen werden, dass es sich nicht um einen Tunnel handelt. Dadurch wären keine Schlitzrinnen und Siphonschächte wodurch die Mindest-Bankettbreite von 1.0 m (ASTRA Richtlinie 11001) angewendet werden könnte.

### Bankette der N06 und der Eventstrasse

- Das Bankett beidseitig der Mittelabstützung beträgt 1.10 m, um die Entwässerung resp. BSA-Kabelrohrblöcke unterzubringen. Zusammen mit der Mittelabstützung von 0.8 m beträgt die Breite zwischen den beiden Fahrbahnen 3.00 m und entspricht der Mittelstreifenbreite ohne der Verbindung Allmenden, vgl. Abbildung 2.
  - Die Bankette der N06 auf der Seite Bolligenstrasse sowie die Bankette der Eventstrasse weisen eine Breite von 1.10 m auf.
  - Im Projekt N06 BUGAW ist ein 2.0 m breiter Trennstreifen zwischen der N06 und der Eventstrasse vorgesehen. Mit der Verbindung ist ein Abstand von insgesamt 3.60 m erforderlich. Dieser setzt sich zusammen aus einem 1.70 m breiten Bankett auf der Nationalstrassenseite zur Aufnahme von Entwässerung und BSA, einer 0.80 m starken Zwischenwand sowie einem 1.10 m breiten Bankett auf der Seite der Eventstrasse, vgl. Abbildung 2.
- Der südliche Fahrbahnrand der Eventstrasse verschiebt sich mit der Verbindung somit um 1.60 m in Richtung Grosse Allmend. Infolgedessen ist in der Vorzone der Verbindung die horizontale Linienführung der Eventstrasse anzupassen und die Leitmauern entsprechend zu versetzen.
- Gesamthaft liegt die Aussenkannte der Verbindung (massgebende Flucht ist der seitliche Überhang) ca. 3.35 m weiter nördlich als die Aussenkannte Stützmauer im Projekt BUGAW.

### Bankette der Bolligenstrasse

- Auf der Südseite der Bolligenstrasse (Seite Kleine Allmend) ist eine Bankettbreite infolge Entwässerung von 1.10 m erforderlich.
- Zwischen Fahrstreifen und Rad- / Gehweg ist zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls des Langsamverkehrs (LV) eine Trennung bspw. durch ein Höhenabsatz mit Geländer anzuordnen. Der Trennstreifen zwischen dem MIV und dem LV beträgt min. 1.00 m.
- Entlang des Rad- / Gehwegs ist kein Bankett zur Zwischenwand erforderlich.
- Sowohl die Anordnung der Abstützungen entlang der Bolligenstrasse als auch der Strassenverlauf der Bolligenstrasse selbst, werden durch die Breite und die Lage der Verbindung bestimmt.

## 2.5 Antirezirkulationswände (Rauchtrennwände)

Bei zwei oder mehreren parallelen Tunnelröhren ist i.d.R. die Rezirkulation von Rauch und giftigen Gasen im Ereignisfall von einer Tunnelröhre in die andere zu vermeiden. Die Notwendigkeit einer Antirezirkulationswand bzw. eines Versatzes der Tunnelportale folgt normalerweise aus der Risikoanalyse für Tunnel (ASTRA Richtlinie 19004) bzw. aus der Lüftungsplanung. Da die erwähnte ASTRA-Richtlinie für Tunnelängen ab 300 m gilt, wird davon ausgegangen, dass für alle vier Varianten keine Antirezirkulationswand erforderlich ist. Die abschliessende Entscheidung ist jedoch in einer weiterführenden Phase mit dem PV BSA bzw. der ASTRA Fachunterstützung zu klären.

### 3 Auswirkungen auf die Umgebung

#### 3.1 Kleine Allmend

##### Anrampung

OK Terrain der Verbindung liegt ca. 6.0 – 7.0 m über der Bolligenstrasse, siehe Abbildung 3. Der Zugang auf die Verbindung von der Kleinen Allmend her erfolgt über eine Anrampung. Die Neigung der Anrampung wird durch die Neigung der darauf verlaufenden Wege begrenzt, dies im Sinne einer hindernisfreien Gestaltung der Wege (maximale Neigung 6 %). Die Längsausdehnung der Anrampung beträgt dadurch ca. 100 – 110 m.

Das Auffüllvolumen der Anrampung liegt zwischen ca. 13'000 m<sup>3</sup> (Variante 4) und 40'000 m<sup>3</sup> (Variante 1) was ca. 1'500 Lastwagenfahrten (3'000 Bewegungen) bzw. 4'500 Lastwagenfahrten (9'000 Bewegungen) entspricht.

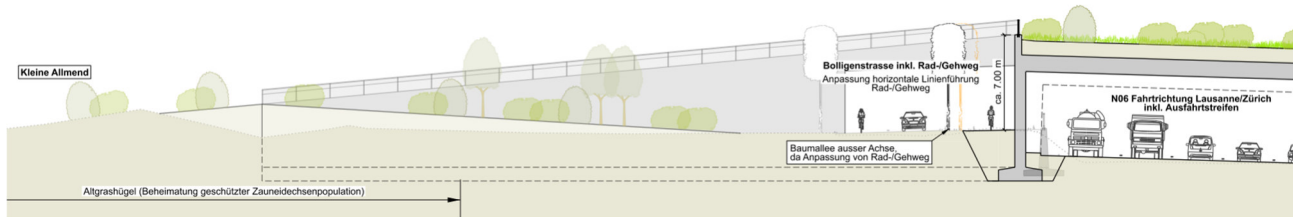


Abbildung 3: Querprofil Zugang Verbindung auf der Seite der Kleinen Allmend (Variante 2 abgebildet).

##### Lebensraum Zauneidechsen

Auf der Kleinen Allmend befindet sich ein örtlich begrenzter Bereich, in dem eine stabile Zauneidechsenpopulation (Rote Liste, gefährdet, alle Reptilien sind geschützt nach NHV) beheimatet ist. Im Sinne von Art. 14 NHV (Verordnung über den Natur- und Heimatschutz) sind alle extensiven Flächen auf der kleinen Allmend als schützenswerte Biotop und Lebensraum von geschützten Tierarten (Reptilien) zu betrachten.



Abbildung 4: Zauneidechsenhabitat Kleine Allmend

Je nach Variante wird der Lebensraum der Zauneidechsenpopulation zwischen ca. 1.5 % (Variante 4) und 99 % (Variante 1) tangiert. Die zuständigen Fachstellen von Bund und Kanton resp. der Koordinationsstelle für Amphibien- und Reptilienschutz (Karch) sind frühzeitig in der Projektierung beizuziehen.

#### 3.2 Baumallee Bolligenstrasse

Die Bolligenstrasse entlang der N06 wird durch eine historische Baumallee begleitet. Sie ist im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) aufgeführt und ist zu schützen bzw. zu erhalten.

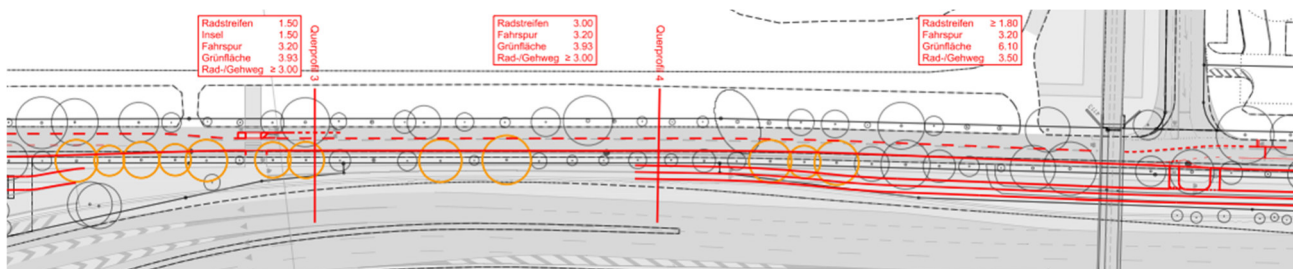


Abbildung 5: Ersatz Baumreihe Seite Nationalstrasse infolge des Projekts BUGAW.

Einzelne Bäume der nationalstrassenzugewandten Seite der Bolligenallee müssen im Rahmen des Projekts BUGAW zwingend gefällt und durch Neupflanzungen ersetzt werden, siehe Abbildung 5. Für die verbleibenden, der Nationalstrasse zugewandten Bäume werden Baumschutzmassnahmen ergriffen, um etwaige Verletzungen mit einer Rodungsfolge zu verhindern. Drei der im Projekt BUGAW zwingend temporär zu rodende Bäume befinden sich im Perimeter der Variante 1 der Verbindung Allmenden.

Durch die Verbindung der Allmenden wird die Baumallee der Bolligenstrasse auf einer Länge von 35 bis 100 m durchschnitten. Je nach Variante werden vier (Variante 4) bis 22 Baumstandorte (Variante 1) aufgehoben, was sich unterschiedlich auf die Kontinuität und die Wahrnehmung der Bolligenallee in der Landschaft und im Erholungsraum auswirkt.

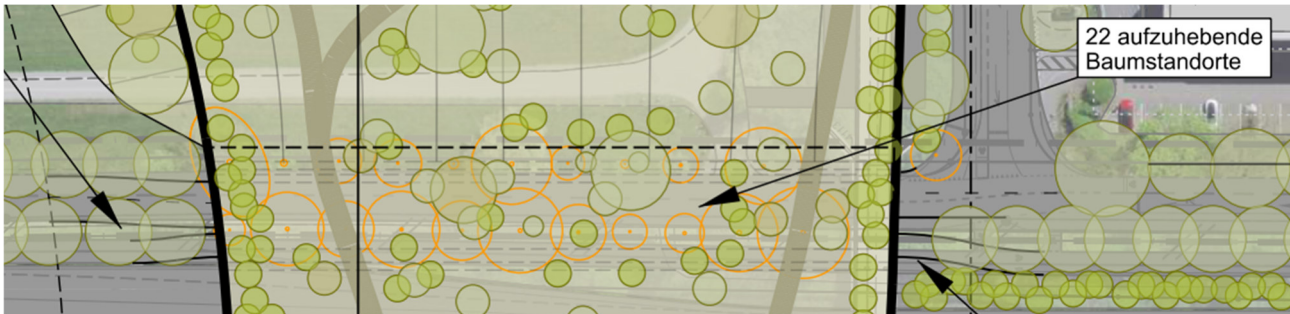


Abbildung 6: Aufgrund der Verbindung Allmenden werden mehrere Baumstandorte der Bolligenallee aufgehoben.

### 3.3 Grosse Allmend

Die Grosse Allmend wird durch einen Waldstreifen (Breite 15 - 30 m) von der N06 getrennt und liegt ca. 8 m über dem Niveau der N06, vgl. Abbildung 7. Eine vorübergehende Beanspruchung von Teilen des Waldbestands entlang der Baugrube ist erforderlich, um die Seitenabstützung, die Flügelmauern sowie die notwendigen Wegschneisen erstellen zu können. Grössere Erdumlagerungen oder definitive Rodungen sind nicht zu erwarten, ist jedoch davon abhängig, wie die Terrain- und Waldausgestaltung auf der Seite der Grossen Allmend ausfällt. Die Bewilligungsfähigkeit wird erhöht, indem der Wald im Bereich des Überganges von der Grossen Allmend zur Verbindung möglichst erhalten wird (Erhaltung von Hochstämmern, Wegschneisen situativ anlegen) oder so wieder aufgeforstet wird, dass dieser als Wald erkannt wird (Erhaltung Waldcharakter, nicht Parkcharakter).

Zum Bau der Verbindung fallen ca. 2'000 bis 4'500 m<sup>3</sup> Aushubmaterial an, was rund 350 bis 500 Lastwagenfahrten (700 - 1'000 Bewegungen) entspricht.

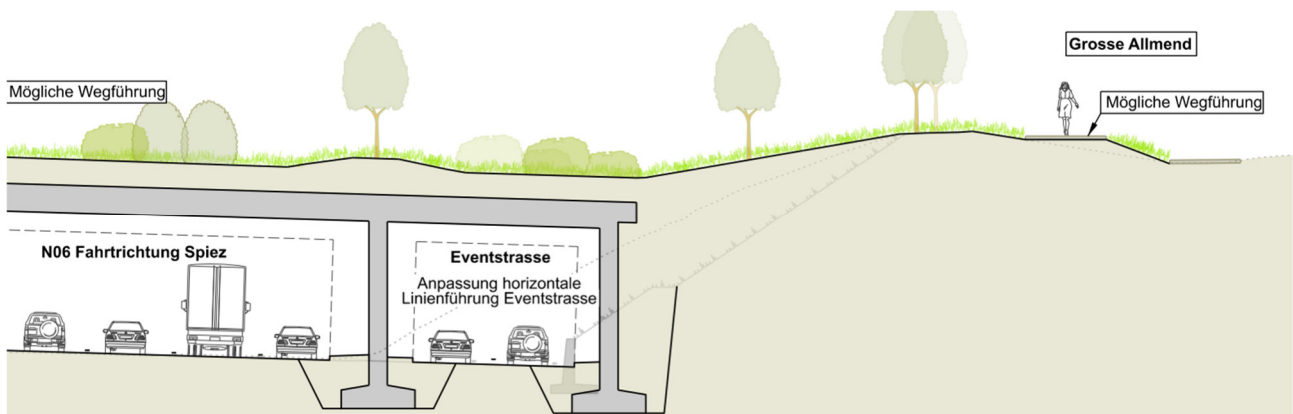


Abbildung 7: Querprofilausschnitt mit Terrainanpassung Seite Grosse Allmend.

## 4 Bauzeit und Verkehrsführung

Der Bau der Verbindung erfolgt unabhängig davon, ob die Verbindung mit dem Projekt N06 BUGAW oder später realisiert würde, in drei bis vier Etappen und dauert mindestens 2 Jahre. Grosser Einfluss auf die Anzahl Bauetappen und auf die Bauzeit hat die Wahl des Tragwerkskonzeptes (Ortbeton vs. Fertigteile).

## 5 Kosten

Die Realisierungskosten liegen je nach Variante und Untervariante zwischen ca. CHF 12 und 34 Mio. (Realisierungskosten exkl. MwSt. und Unvorhergesehenes). Die Kostengrundlagen sind im Schlussbericht der Machbarkeitsstudie aufgeführt.

## 6 Fazit

Jede der vier Varianten ist technisch umsetzbar und kompatibel mit dem Projekt N06 BUGAW. Die Varianten 1 und 4 sind aus technischer Sicht vorteilhaft, da diese keine komplexen und aufwändigen Geometrien aufweisen und ein statisch effizientes Tragwerk ermöglichen.

Bern, 01. April 2026

### PLANERTEAM B+B

Verfasser:

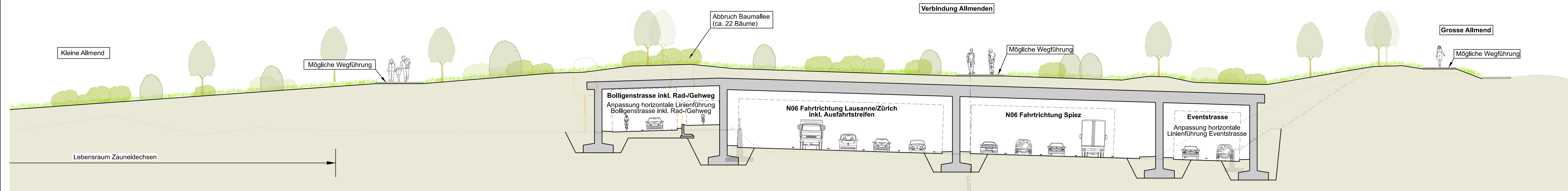
René Hungerbühler  
TPL T

Eingesehen:

Ralph Burgener  
Projektleiter

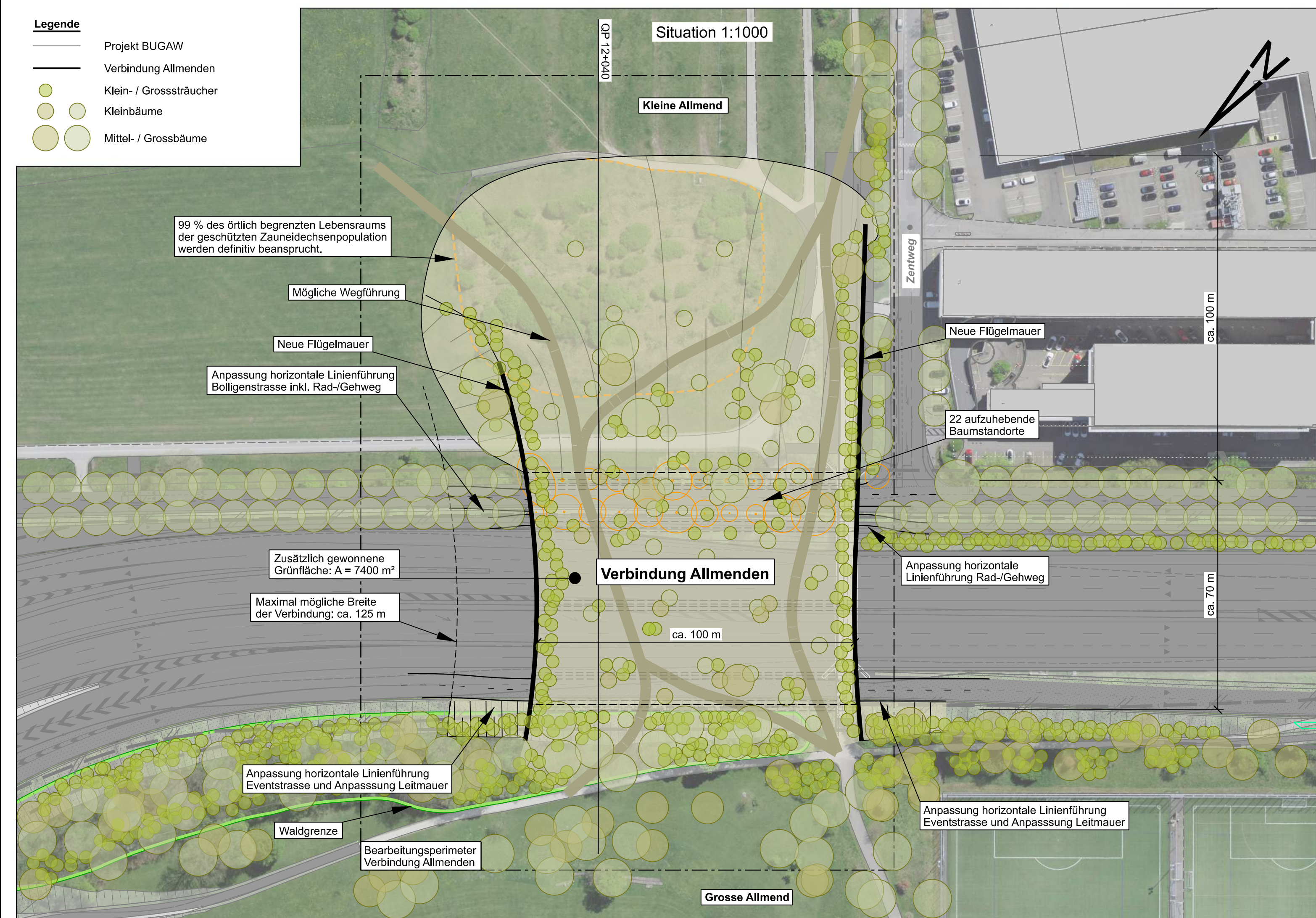
Denise Fischer  
TPL K

Querprofil 1:200  
km 12+040.00



**Legende**

- Projekt BUGAW
- Verbindung Allmenden
- Klein- / Grosssträucher
- Kleinbäume
- Mittel- / Grossbäume



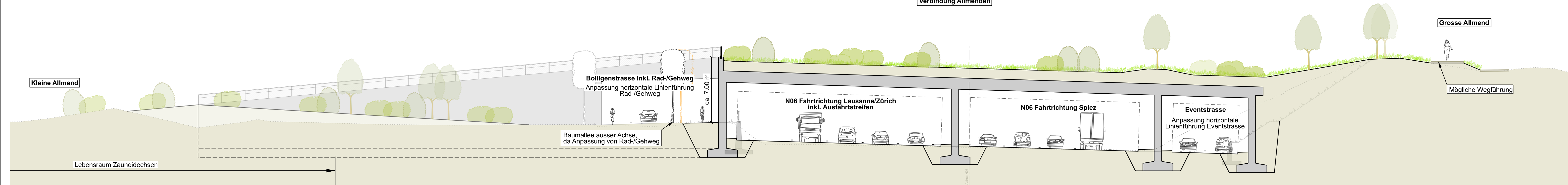
**Bemerkungen**

- **Anpassung Bolligenstrasse**  
Die Spannweite über die Bolligenstrasse inkl. dem Rad-/Gehweg wurde auf Minimum optimiert. Die Bolligenstrasse liegt dadurch ca. 1.5 m weiter nördlich als mit Projekt BUGAW. Diese Optimierung ist nicht zwingend, wenn die Lage der Bolligenstrasse nicht angepasst werden soll.
- **Rad-/Gehweg entlang Bolligenstrasse**  
Anpassung horizontale Linienführung Rad-/Gehweg aufgrund Zwischenabstützung zwingend.
- **Anpassung Eventstrasse und Leitmauer**  
Eventstrasse liegt ca. 1.5 m weiter nördlich als mit Projekt BUGAW. Dies infolge grösserer Banketten zwischen N06, Zwischenwand und Eventstrasse. Anpassung horizontale Linienführung Eventstrasse und Anpassung der Leitmauer entlang Eventstrasse erforderlich.
- **Seite Grosse Allmend**  
Vorübergehende Beanspruchung Wald entlang Baugrube für Seitenabstützung und Flügelmauern sowie für Wegschneisen erforderlich. Grössere Erdumlagerungen oder Rodungen sind nicht zu erwarten, ist jedoch abhängig von Terrainsausgestaltung.
- Auswirkungen auf die Umgebung:**
  - Ostseitige Flügelmauern (Länge ca. 30 m) auf Kleiner Allmend. Durch Böschung und Bepflanzung gut kaschierbar.
- Ökologie:**
  - Baumallee wird während 100 m durchschnitten
  - 22 Baumstandorte werden aufgehoben
  - Örtlich begrenzter Lebensraum der Zauneidechsen wird nahezu vollständig tangiert.

Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra		Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK Bundesamt für Strassen ASTRA	
<b>Nationalstrassen</b>			
Strassen-Nr.		<b>N06</b>	
Autobahnklasse		32	
Projektphase		<b>Machbarkeitsstudie</b>	
<b>Bern Verbindung Allmenden</b>			
<b>SITUATION + QUERPROFIL</b> Variante 1 - 100 m Breite 1:200/1'000			
Projektkurzbezeichnung	Projektnr. / BKM-Nr.	250058	
Investitionsobjekt-Nr.	Unterhaltskilometer	2.115	
02.06.32.420.05	N06 2+115	RBBS	
Projektverfasser <b>Planerteam B+B</b> B+S AG Wellpoststrasse 5 Postfach 313 CH-3000 Bern 15 +41 31 356 80 80 www.bs-ing.ch	 <b>B+S</b> INGENIEURE UND PLANER  <b>BÄNZIGER</b>	Plan-Nr. (PV) Plan-Nr. (ASTRA)	Format: 45 x 84 Massstab: 1:200/1'000 Erstellt: Ilıc Dat: 01.04.2026 Gepr.: Hun
Projektleitung <b>Bundesamt für Strassen ASTRA</b> Filiale Thun Utigenstrasse 54, 3600 Thun	Geprüft: Eingang ASTRA: Freigabe ASTRA: 01.04.2026	Kz.: Kurzzeichen SGV: Kurzzeichen: Sin	Funktion: Sin

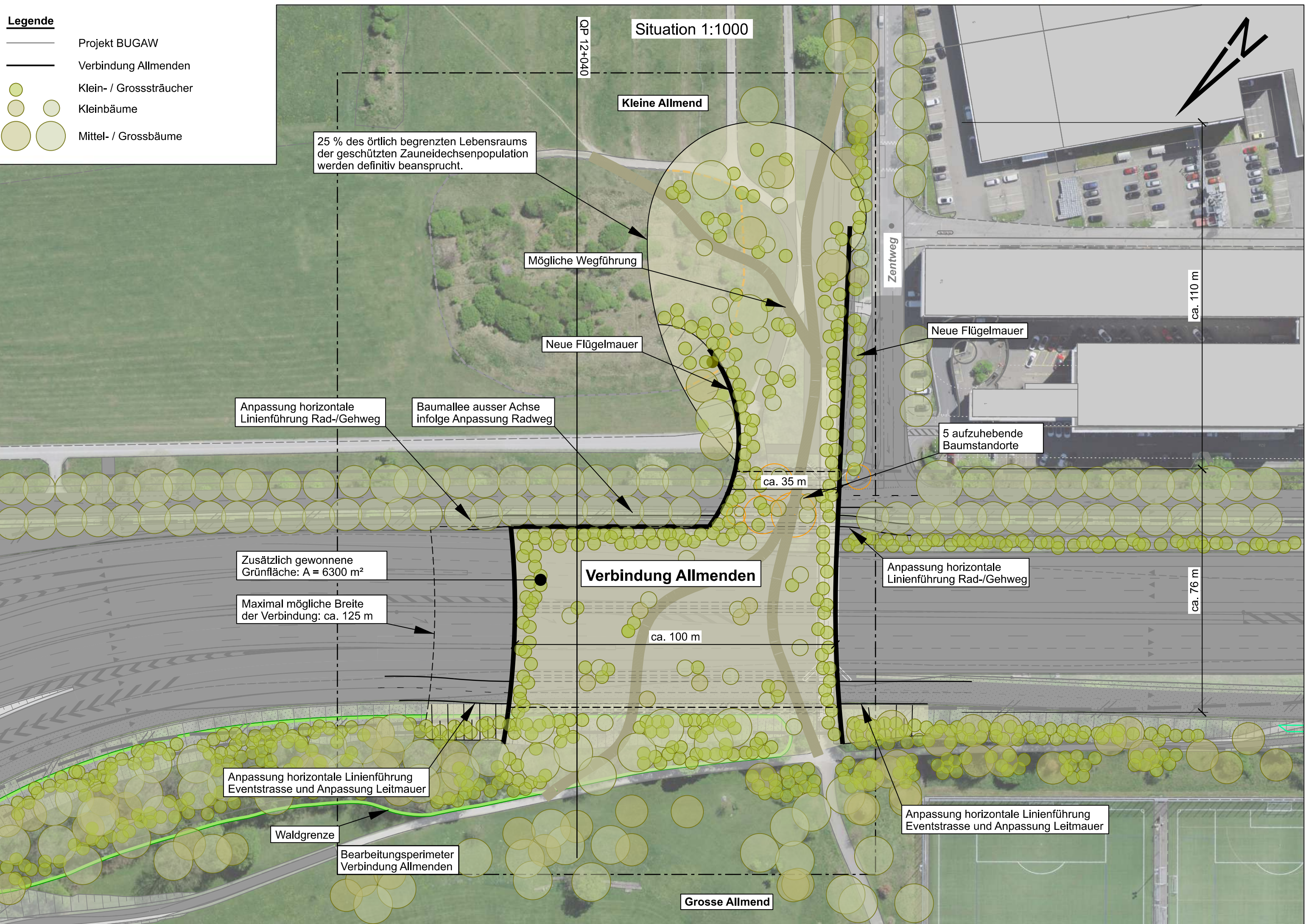
Querprofil 1:200  
km 12+040.00

Verbindung Allmenden



Legende

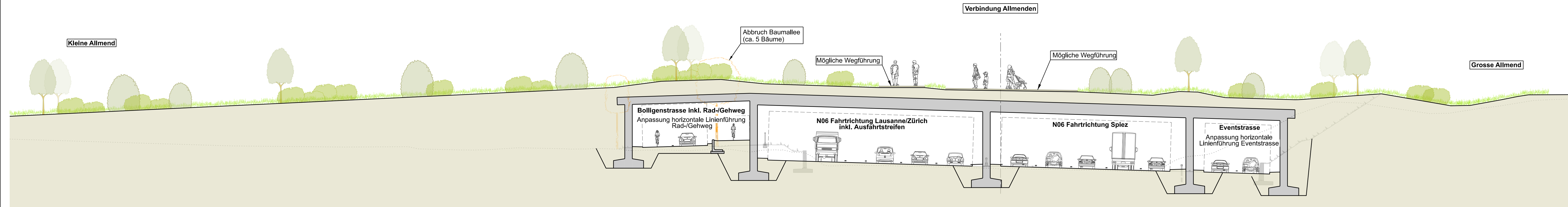
- Projekt BUGAW
- Verbindung Allmenden
- Klein- / Grosssträucher
- Kleinbäume
- Mittel- / Grossbäume



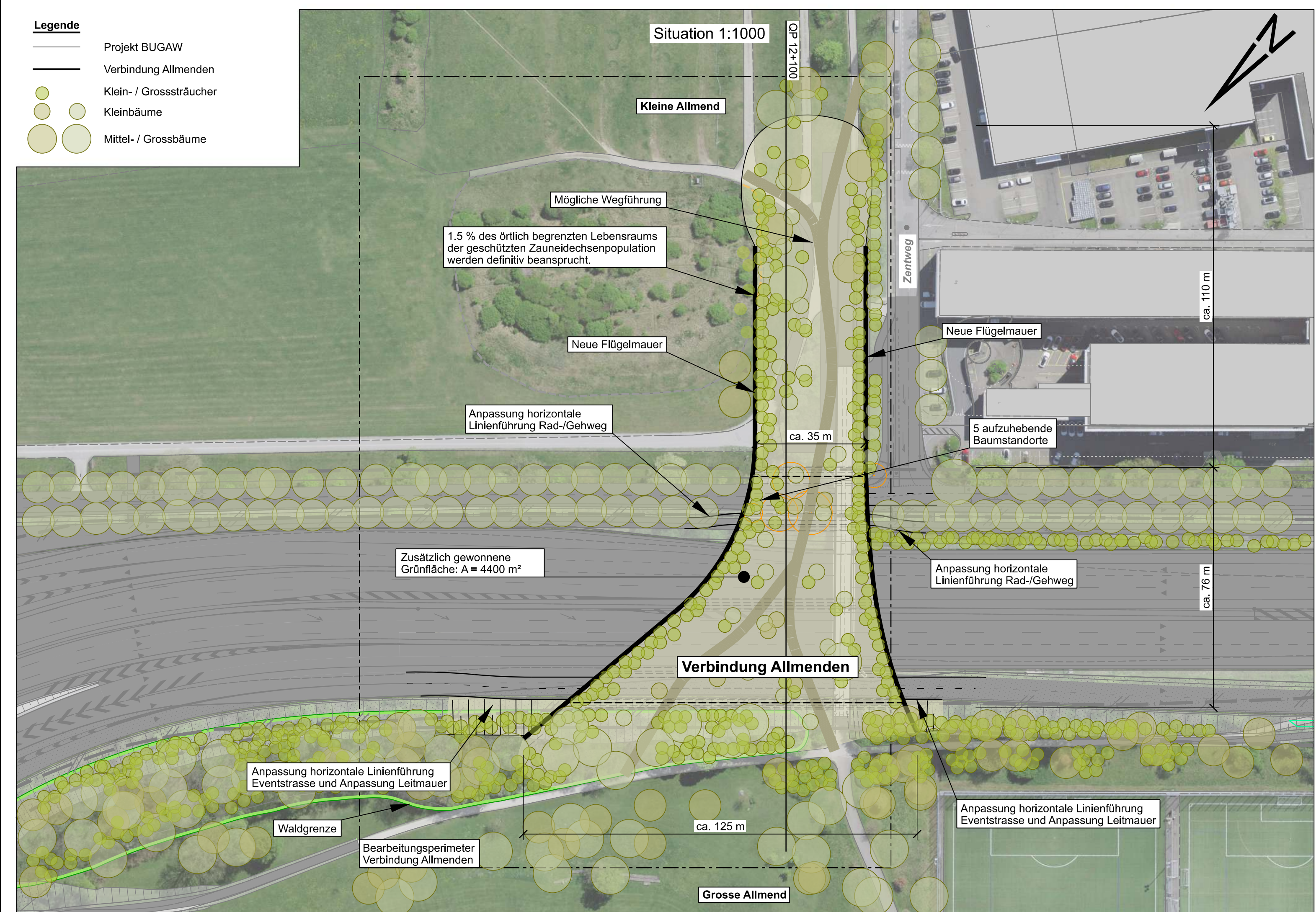
Bemerkungen

- **Baumallee ausser Achse**  
Anpassung Rad-/Gehweg aufgrund Seitenabstützung zwingend. Dadurch verkleinert sich der Grünstreifen zwischen Bolligenstrasse und Rad-/Gehweg von 3.00 m auf 1.50 m. Die Bäume entlang der Seitenwand müssten versetzt zur Baumallee-Achse gepflanzt werden.
- **Anpassung Eventstrasse und Leitmauer**  
Eventstrasse liegt ca. 1.5 m weiter nördlich als mit Projekt BUGAW. Dies infolge grösserer Banketten zwischen N06, Zwischenwand und Eventstrasse. Anpassung horizontale Linienführung Eventstrasse und Anpassung der Leitmauer entlang Eventstrasse erforderlich.
- **Seite Grosse Allmend**  
Vorübergehende Beanspruchung Wald entlang Baugrube für Seitenabstützung und Flügelmauern sowie für Wegschneisen erforderlich. Grössere Erdumlagerungen oder Rodungen sind nicht zu erwarten, ist jedoch abhängig von Terrainauegestaltung.
- **Auswirkungen auf die Umgebung:**  
- Ostseitige Flügelmauern (Länge ca. 30 m) auf Kleiner Allmend. Durch Böschung und Bepflanzung gut kaschierbar  
- Seitenwand entlang Bolligenstrasse massiv und aus grosser Entfernung sichtbar.
- **Ökologie:**  
- 5 Baumstandorte werden aufgehoben  
- Baumallee wird während 35 m durchschnitten  
- Örtlich begrenzter Lebensraum der Zauneidechsen wird teilweise tangiert

Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK	
	Bundesamt für Strassen ASTRA	
<b>Nationalstrassen</b>		
Strassen-Nr. <b>N06</b>		
Unterhaltsabschnitt <b>32</b>		
Autobahnklasse <b>1</b>	EU-Strassen-Nr. -	
Projektphase <b>Machbarkeitsstudie</b>		
Projekt- / Planbezeichnung <b>Bern Verbindung Allmenden</b>		
<b>SITUATION + QUERPROFIL</b> Variante 2 - 100 m Breite, optimiert für Allee 1:200/1'000		
Projektkurzbezeichnung	Projektnr. / BKM-Nr. <b>250058</b>	
Investitionsobjekt-Nr. <b>02.06.32.420.05</b>	Unterhaltskilometer <b>2.115</b>	RBBS <b>N06 2+115</b>
Projektverfasser <b>Planerteam B+B</b> B+S AG Wellpoststrasse 5 Postfach 313 CH-3000 Bern 15 +41 31 356 80 80 www.bs-ing.ch	 <b>B+S</b> INGENIEURE UND PLANER  <b>BÄNZIGER</b>	Plan-Nr. (PV) Plan-Nr. (ASTRA) Format: 45 x 84 Erstellt: ilic Plotfile: VerbindungAllmenden_SI_Var-2.dgn Geprüft: Eingang ASTRA: Freigabe ASTRA: 01.04.2026
Projektleitung <b>Bundesamt für Strassen ASTRA</b> Filiale Thun Utigenstrasse 54, 3600 Thun	Massstab: 1:200/1'000 Dat.: 01.04.2026 Gepr.: Hun Kz.: Funktion: Kurzzeichen SGV: Kurzzeichen: Sin	



- Legende**
- Projekt BUGAW
  - Verbindung Allmenden
  - Klein- / Grossträucher
  - Kleinbäume
  - Mittel- / Grossbäume



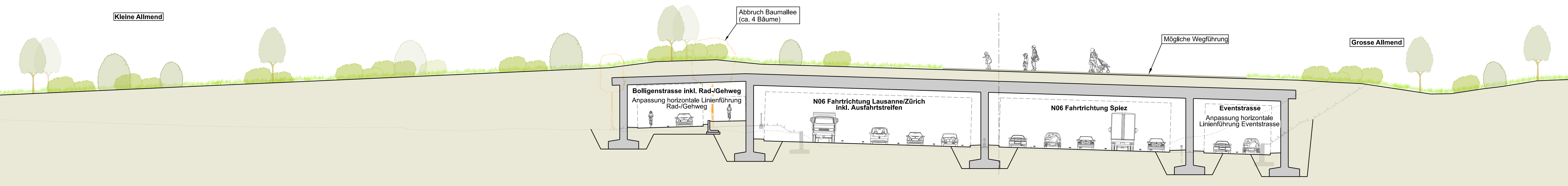
**Bemerkungen**

- **Anpassung Eventstrasse und Leitmauer**  
Eventstrasse liegt ca. 1.5 m weiter nördlich als mit Projekt BUGAW. Dies infolge grösserer Banketten zwischen N06, Zwischenwand und Eventstrasse. Anpassung horizontale Linienführung Eventstrasse und Anpassung der Leitmauer entlang Eventstrasse erforderlich.
- **Seite Grosse Allmend**  
Vorübergehende Beanspruchung Wald entlang Baugrube für Seitenabstützung und Flügelmauern sowie für Wegschneisen erforderlich. Grössere Erdumlagerungen oder Rodungen sind nicht zu erwarten, ist jedoch abhängig von Terrainauegestaltung.
- **Flügelmauer entlang Zentweg**  
Wird die Verbindung Allmenden in Richtung Nordosten verschoben, könnte die Flügelmauer entlang des Zentwegs durch vorgelagerten Bewuchs noch stärker kaschiert werden. Der Lebensraum der Zauneidechsen und die Bolligenallee würden dadurch aber stärker tangieren.
- **Auswirkungen auf die Umgebung:**  
- Ostseitige Flügelmauern (Länge ca. 70 m) auf Kleiner Allmend. Dichte Bepflanzung vor Mauer infolge Lebensraum Zauneidechsen nur beschränkt umsetzbar. Dadurch erhöhte Sichtbarkeit der Flügelmauer.
- **Ökologie:**  
- 5 Baumstandorte werden aufgehoben  
- Baumallee wird während 35 m durchschnitten  
- Örtlich begrenzter Lebensraum der Zauneidechsen wird wenig tangiert
- **Technische Aspekte:**  
- Aufwendigeres Tragwerk durch den schiefen Abschluss der Verbindung (besondere statische Massnahme erforderlich wie z.B. Ausbildung eines Überzugs)

Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra		Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  Bundesamt für Strassen ASTRA	
<b>Nationalstrassen</b>			
Strassen-Nr.		<b>N06</b>	
Autobahnklasse		32	
EU-Strassen-Nr.		-	
<b>Machbarkeitsstudie</b>			
<b>Bern Verbindung Allmenden</b>			
<b>SITUATION + QUERPROFIL</b>			
<b>Variante 3 - Trichter</b>			
<b>1:200/1'000</b>			
Projektkurzbezeichnung	Projektnr. / BKM-Nr.	250058	
Investitionsobjekt-Nr.	Unterhaltskilometer	RBB5 N06 2+115	
02.06.32.420.05	2.115		
Projektverfasser <b>Planerteam B+B</b> B+S AG Weltpoststrasse 5 Postfach 313 CH-3000 Bern 15 +41 31 356 80 80 www.bs-ing.ch	 <b>B+S</b> INGENIEURE UND PLANER  <b>BÄNZIGER</b>	Plan-Nr. (PV) Plan-Nr. (ASTRA)	Format: 45 x 84 Massstab: 1:200/1'000 Erstellt: Illic Dat.: 01.04.2026 Gepr.: Hun
Projektleitung <b>Bundesamt für Strassen ASTRA</b> Filiale Thun Utigenstrasse 54, 3600 Thun	Geprüft:	Kz.:	Funktion:
Eingang ASTRA:	Kurzzeichen SGV:		
Freigabe ASTRA: 01.04.2026	Kurzzeichen: Sin		

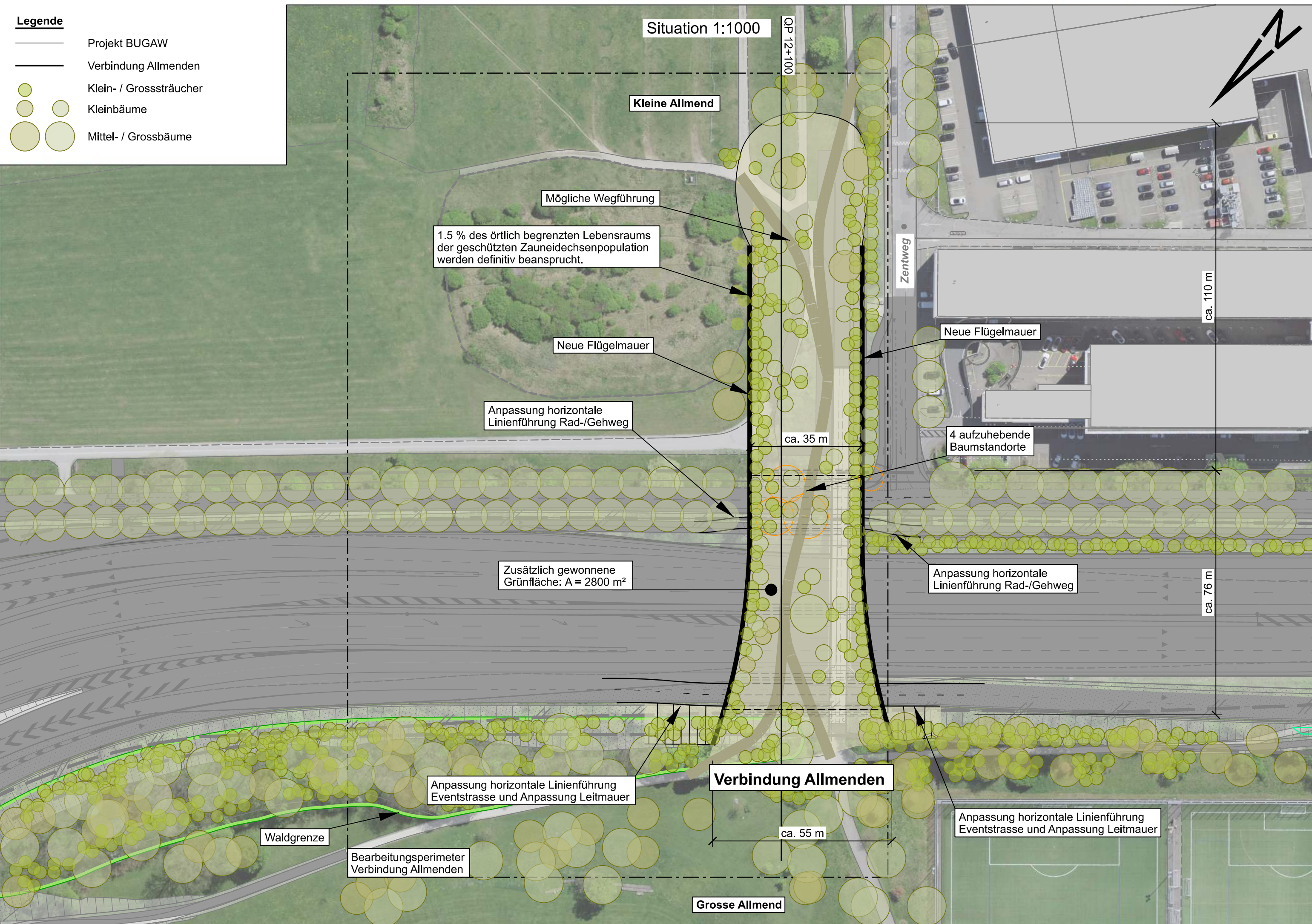
Querprofil 1:200  
km 12+100.00

Verbindung Allmenden



Legende

- Projekt BUGAW
- Verbindung Allmenden
- Klein- / Grosssträucher
- Kleinbäume
- Mittel- / Grossbäume



Bemerkungen

- **Anpassung Eventstrasse und Leitmauer**  
Eventstrasse liegt ca. 1.5 m weiter nördlich als mit Projekt BUGAW. Dies infolge grösserer Banketten zwischen N06, Zwischenwand und Eventstrasse. Anpassung horizontale Linienführung Eventstrasse und Anpassung der Leitmauer entlang Eventstrasse erforderlich.
- **Seite Grosse Allmend**  
Vorübergehende Beanspruchung Wald entlang Baugrube für Seitenabstützung und Flügelmauern sowie für Wegschneisen erforderlich. Grössere Erdumlagerungen oder Rodungen sind nicht zu erwarten, ist jedoch abhängig von Terrinausgestaltung.
- **Flügelmauer entlang Zentweg**  
Wird die Verbindung Allmenden in Richtung Nordosten verschoben, könnte die Flügelmauer entlang des Zentwegs durch vorgelagerten Bewuchs noch stärker kaschiert werden. Der Lebensraum der Zauneidechsen und die Bolligenallee würden dadurch aber stärker tangieren.
- **Auswirkungen auf die Umgebung:**
  - Wegführung über Verbindung sehr gerade (analog Brücke)
  - Ostseitige Flügelmauern (Länge ca. 70 m) auf Kleiner Allmend. Dichte Bepflanzung vor Mauer infolge Lebensraum Zauneidechsen nur beschränkt umsetzbar. Dadurch erhöhte Sichtbarkeit der Flügelmauer.
- **Ökologie:**
  - 4 Baumstandorte werden aufgehoben
  - Baumallee wird während 35 m durchschnitten

Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra		Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  Bundesamt für Strassen ASTRA	
<b>Nationalstrassen</b>			
Strassen-Nr.		<b>N06</b>	
Autobahnklasse		32	
EU-Strassen-Nr.		-	
Projektphase <b>Machbarkeitsstudie</b>			
Projekt- / Planbezeichnung <b>Bern Verbindung Allmenden</b>			
<b>SITUATION + QUERPROFIL</b> Variante 4 - Schmal, 35 m 1:200/1'000			
Projektkurzbezeichnung		Projekt-Nr. / BKM-Nr.	
		250058	
Investitionsobjekt-Nr.		Unterhaltskilometer	
02.06.32.420.05		2.115	
		RBBS	
		N06 2+115	
Projektverfasser <b>Planerteam B+B</b> B+S AG Weltpoststrasse 5 Postfach 313 CH-3000 Bern 15 +41 31 356 80 80 www.bs-ing.ch		 <b>B+S</b> INGENIEURE UND PLANER  <b>BÄNZIGER</b>	
Plan-Nr. (PV)		Plan-Nr. (ASTRA)	
Format:		45 x 84	Massstab:
Erstellt:		ilic	Dat:
Plotfile		VerbindungAllmend_SL_Var-4.dgn	
Geprüft:		Kz.:	Funktion:
Eingang ASTRA:		Kurzzeichen SGV:	
Freigabe ASTRA:		01.04.2026	Kurzzeichen:
			Sin