

Einweihung der Umfahrungsstrassen

# Ein Rückblick auf eine bewegte Projektgeschichte

Vom 17. September 2016 an wird der Durchgangsverkehr das Zentrum von Worb dank der Verkehrssanierung Worb umfahren. Auf der Bernstrasse werden täglich nicht mehr bis zu 18000, sondern nur noch 4000 Fahrzeuge verkehren. Die Interessengemeinschaft Worber Geschichte nimmt dies zum Anlass für einen Rückblick auf eine bewegte, über 20 Jahre dauernde Projektgeschichte.

## Beginn der Projektplanung

1987 hob der Kanton auf Antrag der Gemeinde Worb den aus den 1960er-Jahren stammenden Strassenplan für die Fortsetzung des Autobahnzubringers ab Scheyenholz auf. Er sah eine neue, vierspurige Strasse vom Autobahnzubringer bis Worboden und anschliessend eine neue, zweispurige Strasse entlang der Wisle bis in die Richigenstrasse vor. In seiner grosszügigen Konzeption entsprach er den aktuellen verkehrstechnischen Vorstellungen nicht mehr. Zudem hatte ein Mitwirkungsverfahren im Jahr 1986 gezeigt, dass die Worber Bevölkerung einem Neubau von Strassen ablehnend gegenüberstand.



INTERESSENGEMEINSCHAFT WORBER GESCHICHTE

Wie in anderen Gemeinden der Region Bern nahm der Verkehr aber auch in Worb massiv zu. Die Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie die abendlichen Staus beeinträchtigten die Wohn- und Lebensqualität immer stärker. Die Grenzwerte des Umweltschutzgesetzes wurden oft überschritten. Deshalb prüften Kanton und Gemeinde verkehrsberuhigende Massnahmen wie beispielsweise tiefere Fahrgeschwindigkeiten. Es zeigte sich aber, dass die Grenzwerte nur mit einer Reduktion des Verkehrs eingehalten werden können.

Zur gleichen Zeit entstand im nördlichen und südlichen Worboden ein kantonaler «Entwicklungsschwerpunkt ESP Arbeiten». Dieser sollte so ans Strassennetz angeschlossen werden, dass das Dorfzentrum nicht mit zusätzlichem Verkehr belastet wird.

Im Jahr 1992 erarbeiteten Kanton und Gemeinde eine Planungsstudie. Ihr Ziel war es, einerseits das Dorfzentrum vom Verkehr zu entlasten und andererseits den «Entwicklungsschwerpunkt ESP Arbeiten» im Worboden zu erschliessen. Die Planungsstudie sah ein Gesamtpaket mit vier in Etappen realisierbaren Elementen vor:

- Element 1: Hauptstrasse als Fussgängerbereich und Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der Bahnhofstrasse;
- Element 2: Neue RBS-Haltestelle und neue Strassenführung im Worboden Nord;
- Element 3: Weiterführung Spange Nord von der Bodengasse bis zur Bernstrasse in Kombination mit Überbauung von Worboden Süd;
- Element 4: Spange Süd.

In der Vorstudie zum Umweltverträglichkeitsbericht verlangten die Verfasser eine vollständige Schliessung des Bahnübergangs auf der Bernstrasse für den motorisierten Verkehr. Nur so werde die Spange Süd ihre volle Wirksamkeit entfalten. Von der Möglichkeit zur Mitwirkung wurde im Jahr 1993 mit 97 Eingaben rege Gebrauch gemacht. Die Mehrheit stimmte der Lösung mit den beiden Spangen Nord und Süd grundsätzlich zu. Rund zehn Prozent wollten nur die Spange Nord, ebenso viele eine grosszügigere Lösung. Einzelne sprachen sich dafür aus, nur die Spange Süd zu realisieren.

## Planaufgabe

Der Grosse Rat genehmigte am 14. September 1994 mit 111 zu 0 Stimmen den Projektionskredit von 1,42 Millionen Franken für die Erarbeitung der Strassenpläne und des Umweltverträglichkeitsberichts. Er verlangte aber, dass als Alternative zum Wisletunnel auch eine Tieferlegung der Strasse geprüft wird. Der Abschnitt von der Bollstrasse zur Bodengasse war nicht Bestandteil der vom Grosse Rat genehmigten Planung. Für diesen Abschnitt galt das eisenbahnrechtliche Genehmigungsverfahren, nicht das Strassen-

planverfahren. In der Folge wurden je vier Teams beauftragt, für die drei Teilprojekte Spange Nord, Spange Süd sowie Umgestaltung und Verkehrsberuhigung von Bahnhof- und Richigenstrasse eine Planung auszuarbeiten. Im August 1997 fand die öffentliche Auflage statt. Der Wisletunnel war nach wie vor Bestandteil des Planes. Auf ihn konnte man nicht verzichten. Er wurde aber verkürzt, was die geplanten Kosten von 50 auf 42 Millionen Franken reduzierte. Während der einmonatigen Auflagefrist gingen 31 Einsprachen und 24 Rechtsverwahrungen ein. Sie richteten sich gegen die geplante Schliessung des Bahnübergangs über die Bernstrasse, die baulichen Massnahmen auf der Bahnhof- und Bernstrasse und deren nächtliche Sperrung. In einigen Einsprachen wurde eine Verlängerung des Wisletunnels verlangt. Kritisiert wurde auch, dass die Verkehrssanierung beim Kreisell Rubigenstrasse endet und nicht Richtung Richigen weitergeführt wird. Bei den anschliessenden Einspracheverhandlungen wurde nur eine Einsprache zurückgezogen.

## Plangenehmigung

Im Oktober 1999 genehmigte der Berner Regierungsrat die Verkehrssanierung Worb. Die Kosten schätzte man in diesem Zeitpunkt auf 45 Millionen Franken. Die 30 aufrechterhaltenen Einsprachen lehnte der Regierungsrat mehrheitlich ab.

In der Folge gingen beim Verwaltungsgericht zwei Beschwerden ein. Die Hawo Bau- und Wohngenossenschaft verlangte zum Schutz vor Lärm und Luftschadstoffen eine Verlängerung des Wisletunnels. Firmen und Einzelpersonen der Bernstrasse und der Rubigenstrasse forderten in ihrer Beschwerde, dass der Bahnübergang über die Bernstrasse nicht geschlossen werde. Dies zwingt die Kunden der Geschäfte zu einem langen Umweg, was wiederum gegen die Handels- und Gewerbefreiheit verstosse. Zudem erhöhe dies das Verkehrsaufkommen auf der Rubigenstrasse zwischen dem neuen Kreisell und dem Käsekreisel um schätzungsweise 160 Prozent. Sie verlangten zudem eine Weiterführung der Verkehrssanierung Richtung Richigen.

Das Verwaltungsgericht hiess die Beschwerden im Januar 2001 teilweise gut. Es verlangte eine Überprüfung, ob beim Wisletunnel zusätzliche, wirtschaftlich tragbare Schutzmassnahmen wie eine Verlängerung des Tunnels oder alternative Massnahmen möglich sind.

Mit Blick auf die Situation auf der Rubigenstrasse beauftragte das Gericht den Regierungsrat, auf die Sperrung der Bernstrasse zurückzukommen. Seiner Ansicht nach könnten auch ein Fahrverbot mit dem Zusatz «Zubringerdienst gestattet» und baulichen Massnahmen den Durchgangsverkehr fernhalten. So würde die Rubigenstrasse zumindest von diesem Verkehr entlastet. Nicht in Frage kam für das Gericht eine Verlängerung der Umfahrung Richtung Richigen, weil die Kosten in zweistelliger Millionenhöhe unverhältnismässig wären. Für die vom Gericht angeordneten Abklärungen genehmigte der Regierungsrat im März 2001 einen Kredit von 435'000 Franken.

Im Dezember 2001 präsentierten Kanton und Gemeinde ein abgeändertes Projekt. Es sah vor, dass die Bernstrasse nur noch temporär gesperrt und auf ihr nach einer baulichen Umgestaltung Tempo 30 eingeführt wird. So liessen sich die Projektziele ähnlich gut erreichen. Zugleich würden die Privatinteressen der Betroffenen erheblich weniger stark tangiert. Eine Verlängerung des Wisletunnels lehnten Kanton und Gemeinde weiterhin ab, weil die Lärmimmissionen auch beim geplanten kürzeren Wisletunnel deutlich

unter den Grenzwerten der Lärmschutzverordnung lägen. Um die Situation für die Anwohnerinnen und Anwohner aber zu verbessern, sah das abgeänderte Projekt vor, die Portalmauer des Wisletunnels als Lärmschutzwand auszugestalten. Bei der Rubigenstrasse plante man für neun Liegenschaften Lärmschutzwände und Lärmschutzfenster.

Die Projektkosten wurden neu auf 55 Millionen Franken geschätzt. Die Änderungen am Projekt machten ein nochmaliges Auflageverfahren notwendig. An der Mitwirkung im Sommer 2002 beteiligten sich 140 Privatpersonen, sechs Parteien und vier Amtsstellen. Das Auflageverfahren fand von Mitte April bis Mitte Mai 2004 statt. Dabei gingen neun Einsprachen ein.

Der Durchbruch gelang im August 2005 mit dem Abschluss einer Vereinbarung zwischen den Einsprechenden, dem Kanton und der Gemeinde. Die Parteien legten fest, dass die Umgestaltung der Bernstrasse erst nach Eröffnung der Spange Süd erfolgen wird. Nach Fertigstellung der gesamten Verkehrssanierung Worb wird «...mit Verkehrszählungen bzw. Messungen die Wirksamkeit der getroffenen Massnahmen bezüglich Lärmschutz und Luftreinhalte im Bereich Bernstrasse überprüft. Stellt es sich dabei heraus, dass die gemäss Umweltverträglichkeitsbericht angestrebten Ziele des Lärmschutzes und der Luftreinhalte auch bei einer Verkürzung der Sperrzeiten erreicht werden können, wird der Gemeinderat von Worb den zuständigen Behörden entsprechend Antrag stellen.» Der Gemeinderat stellte weiter in Aussicht, dass er sich beim Kanton «vehement» für die Projektierung der Weiterführung der Umfahrung ab dem Kreisell Rubigenstrasse einsetzen wird. Im Gegenzug wurden alle Einsprachen zurückgezogen.

Im Mai 2006 genehmigte der Regierungsrat schliesslich den Strassenplan und damit die Verkehrssanierung Worb. Mit seinem Entscheid erteilte der Regierungsrat überdies die Baubewilligung für das 60-Millionen-Projekt. Zu regeln war nun noch die Finanzierung.

## Realisierung des Teilprojekts Worboden

Während die Spange Süd umstritten war, erwuchs dem Teilprojekt Worboden nie Opposition. Der Kanton genehmigte daher im Februar 2003 das Gesuch der Gemeinde Worb, diesen Teil der Verkehrssanierung Worb als eigenständiges Projekt vorzeitig zu realisieren. Es umfasste den Bau der RBS-Haltestelle Worboden und eine neue Strassenführung mit zwei Kreiseln. Im Februar 2004 genehmigte der Grosse Rat den erforderlichen Kredit. Realisiert wurde das Projekt zwischen April 2005 und Dezember 2006.

## Hochwasserschutz Worble

Ab dem Jahr 2001 begann die Gemeinde zu prüfen, ob abgestimmt auf die Verkehrssanierung Worb auch das Problem von möglichen Hochwassern in Richigen und Worb gelöst werden könnte. Dass dieses Problem sehr dringend ist, zeigte sich bei den Überschwemmungen in den Jahren 2006 und 2007. Die enge Koordination der beiden Projekte drängte sich auf, weil die neue Strasse und der neu offene Bach an einigen Stellen nahe nebeneinander erstellt werden mussten.

## Seilziehen um die Finanzierung

Bei der Verkehrssanierung Worb war nicht nur das Strassenbauprojekt umstritten. Auch um die Finanzierung gab es ein Seilziehen. Im Oktober 2004 teilte der Kanton mit, dass man die Verkehrssanierung Worb aus dem Strassenbauprogramm 2005–2008 gestrichen habe, weil im Rahmen



Vorarbeiten Bernstrasse	2012 – 2013
Vorarbeiten Rubigenstrasse	2012 – 2013
Hauptarbeiten Spange Süd	2013 – 2016
Hauptarbeiten Spange Nord	2014 – 2016
Lärmschutz Rubigenstrasse	2017
Umgestaltung Zentrum	2017 – 2018
Hochwasserschutz Worble, Richigen/Worb	2011 – 2016

Übersichtsplan über die Verkehrssanierung Worb

der zweiten Planaufgabe wiederum Einsprachen eingegangen seien. Der Kanton rechne damit, dass mit dem Bau der Verkehrssanierung frühestens 2014 begonnen werden könne.

In Worb war man über diesen Entscheid frustriert und ungehalten. Innerhalb von zwei Tagen sammelten die Worber Parteien 1554 Unterschriften und überreichten sie Grossratspräsident Heinz Dätwyler. Sie verlangten, dass die Beiträge an die Verkehrssanierung Worb im Strassenbauprogramm 2005–2008 enthalten bleiben. Tatsächlich stimmte der Grosse Rat im November 2004 einer Planungserklärung von Peter Bernasconi und einer Planungserklärung von FDP und SVP zu. Beide verlangten, dass die Beiträge für die Verkehrssanierung Worb im Strassenbauprogramm 2005–2008 verbleiben. Die Planungsarbeiten wurden in der Folge fortgesetzt.

Im November 2007 unterbreitete der Regierungsrat des Kantons Bern dem Grosse Rat den Antrag, für die Verkehrssanierung Worb einen Kredit von rund 60 Millionen Franken zu bewilligen. In der Diskussion des Grossen Rates vom 20. November 2007 war das Geschäft völlig unbestritten. Zu Wort meldeten sich Bernhard Antener als Vizepräsident der Steuerungskommission, Rita Haudenschild von den Grünen, Peter Bernasconi von der SP und gleichzeitig Worber Gemeindepräsident, sowie Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer. Mit 126 gegen drei Stimmen wurde der Kredit deutlich bewilligt. Die kantonalen Gelder für die Verkehrssanierung Worb standen damit bereit.

Im Agglomerationsprogramm des Bundes war auch eine Kostenbeteiligung des Bundes vorgesehen. Bei der Prüfung des Agglomerationsprogramms Bern kam das Bundesamt für Raumentwicklung im Dezember 2008 aber zur Einschätzung, die Verkehrssanierung Worb weise angesichts der Kosten einen zu geringen Nutzen auf. Das Vorhaben soll von einer A- auf eine C-Priorität zurückgestuft werden. Für C-Projekte würden frühestens ab 2019 Gelder fließen. Die Reaktionen in Worb waren vehement: Der Gemeinderat wandte sich mit einem Schreiben an Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, es wurde ein Komitee «Verkehrssanierung Worb jetzt» gegründet und im Worber Parlament wurden Vorstösse eingereicht. Der Kanton seinerseits setzte sich beim Bund vehement für die Beibehaltung der A-Priorität des Projektes ein.

Die vereinten Bestrebungen waren von Erfolg gekrönt: Am 11. November 2009 entschied der Bundesrat

überraschend, die A-Priorität für die Verkehrssanierung Worb beizubehalten. Diese Kehrtwende löste sowohl bei Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer als auch in Worb Freude und Erleichterung aus. Abzuwarten waren nun noch die Entscheide von National- und Ständerat. Deren Zustimmung erfolgte im September 2010. «Für uns geht ein 25-jähriger Kampf zu Ende», sagte Worb's Vizegemeindepräsident Hanspeter Stoll gegenüber der «Berner Zeitung» am 22. September 2010.

## Deponie und Hochwasserschutz Worble als letzte Hürden

Die Deponie des Aushubmaterials und der Hochwasserschutz Worble erwiesen sich als letzte Hürden in der Planung der Verkehrssanierung Worb. Die Familie Hirsbrunner war sowohl von der Deponie als auch vom Hochwasserschutz Worble betroffen. Durch ihr Land sollte die neue Worble teilweise führen und unterhalb ihres Hofes ein Teil des Aushubmaterials des Strassenbauprojektes deponiert werden. Die Familie Hirsbrunner reichte gegen beide Projekte beim Verwaltungsgericht Beschwerde ein. Wiederum drohte eine Verzögerung des Baubeginns für die Verkehrssanierung Worb.

Überraschend wurde im Dezember 2011 bekannt, dass die Familie Hirsbrunner ihre Beschwerde gegen den Hochwasserschutz Worble zurückziehe und bezüglich Deponie ein Einigungsverfahren durchgeführt werden solle. Damit war die letzte Hürde für die Realisierung der Verkehrssanierung Worb überwunden. Am 28. Februar 2012 erfolgte beim Oberstufenzentrum Worboden der Spatenstich zum sechs Jahre dauernden Bauprojekt.

## Opposition aus dem Gewerbe

Von der Genehmigung der Verkehrssanierung bis zum Baubeginn dauerte es sechs Jahre. In dieser Zeit mussten verschiedene Verkaufsgeschäfte in Worb schliessen. Aus dem Gewerbe kritisierte man nach dem Baustart, dass die zeitliche Schliessung von Bahnhof- und Bernstrasse zu einem Umsatzrückgang für die Verkaufsgeschäfte führen werde. Die Schliessungszeiten müssten angepasst werden. Auf diese Forderung ging der Gemeinderat jedoch nicht ein, weil dies eine neuerliche Planaufgabe erfordern hätte. Der Gemeinderat berief sich auf die Vereinbarung mit den Einsprechenden aus dem Jahr 2005. An diese wolle er sich halten. Somit wird die Verkehrssanierung so realisiert, wie im Jahr 2006 vom Regierungsrat festgelegt.

CHRISTIAN REUSSER