

Propaganda im ASTRA-Besucherzentrum

Falschaussagen und Irreführung

Am 21. Oktober 2025 besuchte der Vorstand und diverse Mitglieder des Vereins Spurwechsel das “Besucherzentrum” des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) beim Autobahn-Anschluss Wankdorf. Zwei ASTRA-Vertreter und ein ehemaliger kantonaler Kreisoberingenieur des Kantons Bern führten die Gruppe durch den Pavillon und die Ausstellung. In diesem Dokument werden zentrale Aussagen aus der elektronischen Präsentation und aus den mündlichen Erläuterungen analysiert und als falsch und/oder irreführend aufgeschlüsselt.

Die Auswahl der Aussagen erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Bei der verwendeten Abkürzung “BUGAW” handelt es sich um den Projektnamen des ASTRA für den Ausbau des Autobahn-Anschlusses Wankdorf (Bern Umgestaltung Anschluss Wankdorf).

1. Falschaussagen

Mehrverkehr: “BUGAW führt nicht zu mehr Verkehr.”

Oder wahlweise:

- “Wir pumpen nicht mehr Verkehr hinein als heute.”
- “Der Mehrverkehr geht nicht ins Quartier.”
- “Das Quartier wird vom Suchverkehr entlastet.”

Diese Aussagen stehen im direkten Widerspruch zur [Kosten-Nutzen-Analyse aus dem generellen Projekt \(KNA\)](#), in der deutlich mehr Verkehr bei der Realisierung des Projekts prognostiziert wird.

ASTRA-Vertreter behaupteten in der Fragerunde, dass dies mit entsprechendem Verkehrsmanagement auf den Rampen verhindert werden könne, was jedoch in der Kosten-Nutzen-Analyse trotz ausführlicher Diskussion des unerwünschten Mehrverkehrs nicht als Option erwähnt wird. Trotzdem versprach der Vertreter sogar, dass es zu keinem Mehrverkehr kommen werde. Dazu muss Folgendes festgehalten werden:

- Es ist völlig unklar, auf welche technische Grundlage sich die Aussagen und Versprechen des ASTRA-Vertreters stützen, also ob und wie dies überhaupt möglich wäre, ohne den Verkehrsfluss auf den Stammstrecken zu beeinträchtigen (was aus Sicht des ASTRA das Hauptziel der Umgestaltung ist). Der technische Bericht aus dem Ausführungsprojekt geht nicht auf diese Frage ein.

- Weiter ist unklar, wer für dieses Versprechen garantiert: Das ASTRA, das UVEK? Was legitimiert den ASTRA-Vertreter, ein solches Versprechen abzugeben?
- Es gibt Stand heute keine Vereinbarung mit der Stadt, der Region oder irgend einer anderen Behörde mit dem ASTRA, auf deren Basis eine solche Zusage ratifiziert werden könnte.

Zudem ist nicht klar, was mit der Aussage und dem Versprechen konkret gemeint ist. Aufgrund der anschliessenden Diskussion lässt sich aber annehmen, dass sich das ASTRA auf ein bestehendes Abkommen für den Wankdorfplatz bezieht, das eine maximal zulässige Anzahl Fahrten von Motorfahrzeugen in die Stadt vorschreibt. Doch längst nicht alle Fahrzeuge von den Abfahrtsrampen des Anschlusses Wankdorf fahren über den Wankdorfplatz. Und mit der "Eventstrasse" würde ein noch grösserer Teil der Fahrzeuge am Wankdorfplatz vorbei in die Stadt fahren können. Bezüglich des Fahrtenkontingents beim Wankdorfplatz ist auch nicht klar, welche Marge dort noch existiert und ob diese aus Sicht des ASTRA noch ausgeschöpft werden dürfte, ohne sein "Versprechen" zu brechen. In Bezug auf die postulierte Entlastung des untergeordneten Netzes ist zudem festzuhalten, dass BUGAW zwar einen Ausbau der Ausfahrten, nicht aber der Einfahrten vorsieht. Die Einfahrt aus Richtung Wankdorfplatz auf die A1 (Richtung Neufeld/Schönbühl) würde sogar um eine Spur reduziert. Es ist denkbar, dass dies gerade in den Abendspitzen (Lastrichtung stadtauswärts) zu einer Mehrbelastung des städtischen/untergeordneten Netzes führen könnte.

Behördenvertreter sagten an der Führung, dass die Umsysteme "gesättigt" seien, und es deshalb ohnehin nicht zu Mehrverkehr auf dem Anschluss kommen könne. Aber was ist, wenn die Grauholz-Autobahn und das Felsenau-Viadukt ausgebaut werden, wie es das ASTRA seit Jahren vorhat? Dann fällt diese Begrenzung durch die Umsysteme weg, womit der "Druck" (also die Anzahl Fahrzeuge) auf den Anschluss Wankdorf wieder steigen wird (dies wird vom ASTRA mehrmals bestätigt).

Immer wieder betonten Behördenvertreter, dass auf jeden Fall die Quartiere von Mehrverkehr geschützt würden. Dabei sind gemäss offiziellen Zahlen 80% des Verkehrs auf der Autobahn Quell-/Zielverkehr. Das heisst, dass 4 von 5 Autos auf der Autobahn vorher oder nachher in das Siedlungsgebiet fahren. 4 von 5 zusätzlichen Autos auf dem Anschluss werden also vor oder nach ihrer Fahrt auch in Zukunft zwingend über die Autobahn "ins Quartier" fahren (da die Fahrten dort ihr Ziel oder ihren Anfang haben). Jeder Mehrverkehr auf der Autobahn führt also auch zu Mehrverkehr in Quartieren.

In diesem Bereich wird zudem immer wieder mit einer Begriffsverwirrung gearbeitet. Die Behördenvertreter verwenden den Begriff "Mehrverkehr" meist im Sinne einer verkehrsplanerischen relativen Grösse: Autos pro Zeitraum. Dies ist für Verkehrsplaner eine wichtige Grösse, da diese Grösse mit Dosierungssystemen verändert und damit Stockungen in nachfolgenden Strassen verhindert werden können. Im allgemeinen Sprachgebrauch wird unter Mehrverkehr dagegen eine absolute Grösse verstanden: Nämlich die Anzahl Autos pro Tag (im Fachjargon DTV = Durchschnittlicher Tagesverkehr). Denn diese Grösse bestimmt auch die Höhe der Emissionen. Anwohnende, die Verkehrsemissionen ausgesetzt sind, interessieren sich nämlich nicht für die Frage, ob eine bestimmte Anzahl Fahrzeuge pro Stunde nicht überschritten wird, sondern für die absolute Anzahl an Autos, die Emissionen verursachen. Wie vom ASTRA schriftlich bestätigt, können Dosierungssysteme zwar durch eine zeitliche Verzögerung die Anzahl pro Zeitraum steuern, nicht aber die absolute Anzahl. Auch das wurde vom ASTRA mehrmals bestätigt und ist auch logisch: Es ist

natürlich nicht möglich und auch nicht geplant, eine Autobahnausfahrt nach Erreichen einer bestimmten Anzahl Fahrten zu sperren.

Durch diese Vermischung von unterschiedlichen Betrachtungsweisen provozieren die Behördenvertreter, dass der Begriff "Mehrverkehr" falsch verstanden wird. Auch andere immer wieder verwendete Begriffe wirken gezielt beruhigend. So z. B. der Verkehr müsse "verträglich verarbeitet" werden.

Die versprochene Entlastung vom Suchverkehr kann sich ausserdem nur auf Fahrten beziehen, die direkt von der Autobahn via Eventstrasse in die Parkhäuser führen würden. Der Begriff "Suchverkehr" wird aber für etwas ganz anderes verwendet: Nämlich für Autofahrende, die in Quartieren nach einem Parkplatz suchen (wie z. B. vor YB-Heimspielen). Wer ins Parkhaus will, verursacht auch heute keinen Suchverkehr.

Bis das ASTRA ein verbindliches Abkommen vorweisen kann, das ausschliesst, dass durch den Ausbau des Anschlusses Wankdorf in absoluten Zahlen mehr Fahrzeuge (DTV) auf das untergeordnete Strassennetz gelassen werden als heute, bleibt die Kosten-Nutzen-Analyse des generellen Projektes die einzige belastbare Grundlage für die Abschätzung der Verkehrsentwicklung. Diese hält in aller Klarheit fest, dass es durch das Projekt zu Mehrverkehr kommen würde. Dies ist sogar eines der zentralen Themen der KNA. Dem Mehrverkehr wird in der KNA sogar ein volkswirtschaftlicher Nutzen zugesprochen. Als mögliche Gegenmassnahmen werden neben den bestehenden Massnahmen ausschliesslich zusätzliche flankierende Massnahmen genannt. Solche flankierenden Massnahmen sind aber weder bei der Stadt noch beim Kanton in Planung. Eine Möglichkeit für die Verhinderung von Mehrverkehr (DTV) innerhalb des Projekts existiert offensichtlich nicht, da diese sonst sicher erwähnt worden wäre. Für die Behauptung, dass das untergeordnete Netz und damit die Quartiere entlastet werden, gibt es ebenfalls keine belastbare Grundlage.

Sicherheit und Unfälle: "Durch BUGAW wird die Sicherheit erhöht"

Oder wahlweise: "Ein Unfallschwerpunkt wird aufgehoben."

Die anwesenden Behördenvertreter behaupteten, dass durch das BUGAW-Projekt Unfälle reduziert würden und damit die Sicherheit erhöht würde. Die Kosten-Nutzen-Analyse kommt auch in diesem Fall zum gegenteiligen Ergebnis: Durch den induzierten Mehrverkehr würden die Unfälle unter dem Strich zunehmen. Ein ASTRA-Vertreter behauptete, dass diese Analyse, die es selbst in Auftrag gegeben hat, in diesem Fall falsch liege, da sie nicht auf so komplexe Projekte ausgelegt sei. Was in sich schon bemerkenswert ist: Dass das ASTRA für viel Geld Analysen erstellen lässt, deren Methodik es selbst nicht für aussagekräftig hält. Trotzdem diene die KNA den Entscheidungsträgern als Bewertungsgrundlage für das Projekt. Stattdessen behaupten die anwesenden Behördenvertreter nun, das genaue Gegenteil sei der Fall: Dass die Sicherheit durch das Projekt vergrössert werde. Auf Nachfrage wird diese Behauptung damit begründet, dass durch die neuen Rampenbauwerke weniger Fahrzeuge die verschiedenen Fahrbahnen kreuzen müssten (Entflechtung). Für einen entsprechenden Zusammenhang gibt es jedoch keine schriftlichen Grundlagen oder Analysen; schon gar nicht dafür, dass ein allfälliger Sicherheitsgewinn durch die angepasste Verkehrsführung die zusätzlichen Unfälle durch Mehrverkehr aufwiegen würden. Trotzdem einige Überlegungen dazu:

- Im Rahmen der KNA wurde neben dem quantitativ berechneten Sicherheitsverlust durch den errechneten Mehrverkehr auch der davon unabhängige Einfluss des Projekts auf die

Sicherheit abgeschätzt, und zwar qualitativ im Rahmen der sogenannten Kosten-Wirksamkeits-Analyse (Kapitel 6). Diese konstatierte einen sehr geringen positiven Einfluss auf die Sicherheit bei Ausklammerung des Mehrverkehrs aufgrund der angenommenen Verkehrsverlagerung vom untergeordneten Netz auf die tendenziell sicherere Nationalstrasse. Ein Sicherheitsgewinn durch die neue Verkehrsführung wird jedoch auch in der qualitativen Analyse nicht erwähnt. Im technischen Bericht des Ausführungsprojektes wird die Entflechtung durch die neuen Rampen zwar unter anderem auch mit Sicherheitsaspekten begründet, dieser Zusammenhang aber nicht weiter ausgeführt.

- Die Auswirkungen des BUGAW-Projekts auf die Anzahl Fahrzeuge, die andere Fahrbahnen kreuzen, sind sehr diffus: Zwar wird das Linksabbiegen von den Autobahnabfahrten auf den Schermenweg eliminiert. Dafür kommen für manche Beziehungen neue Kreuzungssituationen hinzu: Um aus Richtung Ostermundigen oder der Bolligenstrasse auf die A6 nach Thun einzubiegen, müsste neu die Gegenfahrbahn des Schermenwegs gekreuzt werden. Um von Thun kommend auf die Eventstrasse und damit südwestwärts (z. B. zum Pulverweg zu gelangen), müsste neu sogar der ganze Schermenweg überquert werden. Für Velofahrende würde insbesondere die Fahrt stadteinwärts prekärer, mit neu drei separaten doppelspurigen Einmündungen von rechts. Weiter ist bisher nicht nachgewiesen, welche Kreuzungssituationen konkret welches Gefahrenpotential aufweisen. Ohne genaue Analyse ist der potentielle Sicherheitsgewinn oder -verlust durch die neue Verkehrsführung unmöglich zu benennen.
- In den letzten 15 Jahren kam es auf dem Schermenweg zwischen den Einmündungen der beiden Autobahnausfahrten aus Richtung Thun bzw. Neufeld/Schönbühl zu rund 80 Unfällen mit Personenschäden, wie der entsprechende Layer auf Swisstopo zeigt (Unfälle ohne Personenschäden sind nicht hinterlegt). Gut die Hälfte dieser Unfälle geschah dort, wo die vom Wankdorfplatz kommenden Autos auf die Autobahn Richtung Neufeld/Schönbühl auffahren und dabei die Gegenfahrbahn des Schermenwegs kreuzen müssen. Ausgerechnet dieses Linksabbiegen bleibt beim BUGAW-Projekt jedoch erhalten. Mehr noch: Wie erwähnt kommt mit der Beziehung Ostermundigen/Bolligenstrasse - A6 Richtung Thun eine neue, vergleichbare Linksabbiege-Situation hinzu. Zwar wird gleichzeitig der Schermenweg durch die neuen Abfahrtsrampen entlastet, was wohl zu einer gewissen Verringerung, aber sicher nicht zur Eliminierung des Gefahrenpotentials führt.
- Auch im Abstimmungskampf zum "Ausbauschritt 2023" wurde pauschal behauptet, die entsprechenden Projekte würden die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden erhöhen. Auch dort kamen bei mehreren Projekten die entsprechenden KNA jedoch zum Schluss, dass die Unfälle zu- und die Sicherheit abnehmen würde. Verschiedene Medien berichteten darüber.

Für die Behauptung, das BUGAW-Projekt würde die Sicherheit erhöhen und einen Unfallschwerpunkt aufheben, gibt es keine Grundlage. Die einzige systematische Analyse (die KNA) prognostiziert im Gegenteil, dass es durch die Realisierung von BUGAW deutlich mehr Unfälle geben würde. Das ASTRA hat auch in der Vergangenheit behauptet, Ausbauprojekte würden die Sicherheit erhöhen, obwohl seine eigenen Analysen zum gegenteiligen Schluss kamen (beispielsweise bei den Berner Ausbauprojekten im ("Ausbauschritt 2023")).

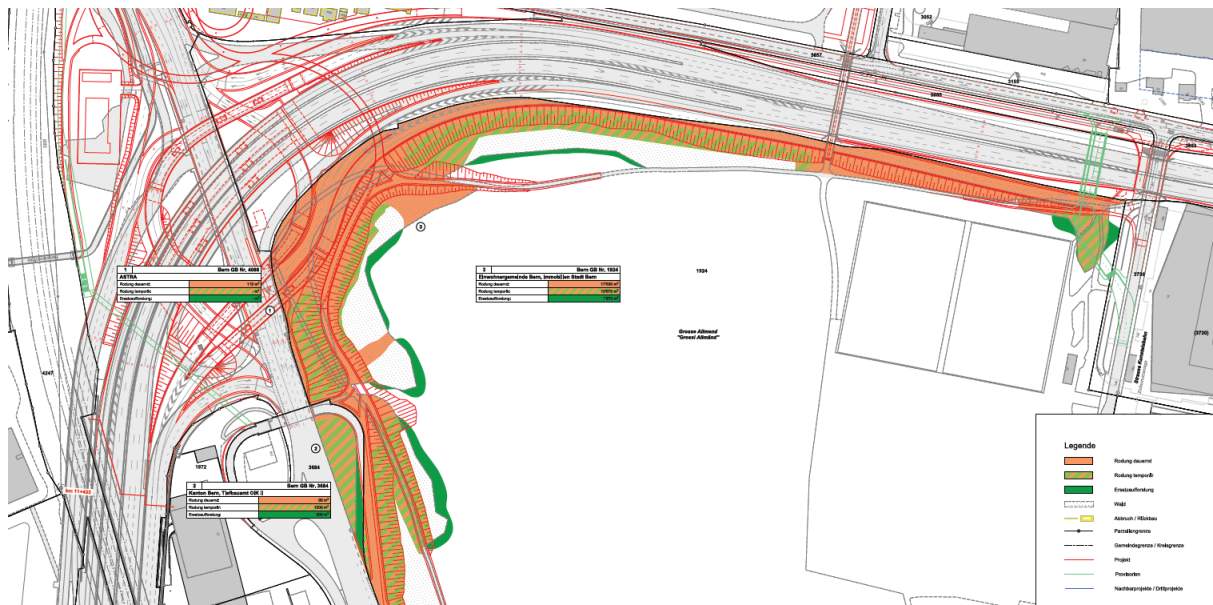
Ohnehin wird in naher Zukunft die Sicherheit durch das aufkommende autonome Fahren erhöht (mit diesem Aufkommen rechnet auch das ASTRA fest, wie Vertreter betonten). Gerade Auffahrunfälle können bereits ab Level 1 vollständig verhindert werden

(<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/ausstattung-technik-zubehoer/autonomes-fahren/grundlagen/autonomes-fahren-5-stufen/>).

Ökologie: “BUGAW verbessert die Vernetzung der Grünräume von den Allmenden bis zum Bantiger.” / “Der Allmendwald wird maximal erhalten.”

Das ASTRA behauptet in seiner Präsentation, durch das BUGAW-Projekt würden die Grünräume im Nordosten Berns “neu vernetzt”. Dies, obwohl durch das Projekt zusätzliche Flächen versiegelt und zahlreiche Bäume gerodet würden, von denen nur ein Bruchteil im Perimeter wieder aufgeforstet würden.

Der Rodungsplan zeigt dies eindrücklich:



Quelle: [Rodungsgesuch aus dem Ausführungsprojekt \(Seite 26\)](#)

Der Rodungsplan zeigt auf, dass das Allmend-Wäldchen (der einzige Wald im Projektperimeter) grösstenteils gerodet werden soll (orange Fläche). Auf der rechten Seite des Bilds verschwindet der Waldstreifen zwischen Autobahn und Allmend sogar vollständig. Nur wenige Bereiche werden anschliessend wieder aufgeforstet (grün schraffierte Fläche).

Der Spurwechsel-Luftbild-Vergleich zeigt das Ausmass des Eingriffs in den Grünraum eindrücklich auf:



Der Anschluss Wankdorf heute (Luftbild Swisstopo) und unmittelbar nach dem Bau (Visualisierung: Markus Tofalo auf Basis Luftbild Swisstopo, gemäss den Rodungsplänen im Ausführungsprojekt)

Es ist sehr offensichtlich, dass die Vernetzung der vorhandenen Grünräume durch dieses Projekt nicht verbessert werden kann, im Gegenteil: Die Schneise zwischen den Grünräumen wird noch breiter. Und dies wird von den offiziellen Projektunterlagen genau so bestätigt. Der [Umweltverträglichkeitsbericht \(UVB\)](#), der im Rahmen des Ausführungsprojektes erarbeitet wurde, hält unmissverständlich fest:

“Die Prüfung der Vernetzungsmöglichkeiten im Sinne des Biodiversitätskonzepts der Stadt Bern hat ergeben, dass im Rahmen der Umgestaltung des Anschlusses Wankdorf keine zielführende Vernetzungsmöglichkeit zwischen dem Schermenwald und den Allmenden realisiert werden kann.” (S. 40)

Es gibt weiter keinerlei Anhaltspunkte dafür, dass ökologischen Gesichtspunkten beim Projekt über die gesetzlich vorgeschriebenen Ausgleichs- und Wiederherstellungsmassnahmen hinaus besondere Beachtung geschenkt worden wäre. In diesem Zusammenhang muss auch die Aussage in der Präsentation, der Allmendwald werde “maximal erhalten”, kritisiert werden. Aus den Projektunterlagen wird in keiner Weise ersichtlich, dass das ASTRA für die Schonung des Waldes irgendwelche Kompromisse eingegangen wäre. Der Allmendwald wird durch das Projekt extrem stark beeinträchtigt, wie der Bildvergleich eindrücklich zeigt. Mehr noch: Der [technische Bericht des Ausführungsprojekts](#) hält fest, dass eine Massnahme für die Schonung des Allmendwaldes (leichte Verschiebung des gesamten Projekts nach Nordosten) zwar geprüft, aber verworfen wurde, da andere Kriterien gegenüber den Kriterien “Umwelt und Gestaltung” höher gewichtet wurden (S. 21). Vor diesem Hintergrund kann einfach nicht behauptet werden, dass der Allmendwald “maximal erhalten” werde. Bei der Realisierung des BUGAW-Projektes würden im Perimeter 17'730 m² Wald dauerhaft und 11'870 m² vorübergehend verloren.

Die Behauptung, durch das Projekt würden die Grünräume auf der Achse Allmenden-Bantiger neu vernetzt, ist nicht haltbar. Mit sehr viel gutem Willen könnte dem ASTRA attestiert werden, dass es unter der Grünraumvernetzung nur die Freiraumverbindung (ohne ökologische Dimension) versteht, die durch die Sinusbrücke tatsächlich wohl etwas verbessert würde. Dies wäre jedoch eine falsche Verwendung des Begriffes, sowohl im allgemeinen als auch im fachlichen Sprachgebrauch. Das

ASTRA selbst verwendet den Begriff in der korrekten, umfassenden Weise, wie der zitierte Umweltverträglichkeitsbericht oder auch übergeordnete Dokumente wie die [Dokumentation „Grünräume an Nationalstrassen. Methodologie zur Festsetzung von Biodiversitätsschwerpunkten“](#) belegt (Kap. 2.2, S. 6).

2. Zentrale Behauptungen ohne Grundlage

Notwendigkeit: “BUGAW ist trotz der Ablehnung bzw. Zurückstellung der anschliessenden Autobahnausbauten immer noch nötig und sinnvoll.”

Für diese Aussage gibt es keine objektive Grundlage. Das BUGAW-Projekt wurde immer als zentrales Element des flächendeckenden Autobahnausbaus in der Region Bern betrachtet und auch propagiert. Auch dies wird durch die offiziellen Projektunterlagen gestützt:

- Das erstgenannte Ziel im [technischen Bericht des Ausführungsprojektes](#) lautet: “Die Aufwärtskompatibilität zu den Projekten PEB (Programmbotschaft Engpassbeseitigung) auf der N01 und N06 muss stets gewährleistet bleiben” (Kap. 2.3, S. 13). Das Projekt ist folglich auf die zusätzlichen Kapazitäten ausgelegt, die diese Projekte mit sich gebracht hätten.
- In der [Kosten-Nutzen-Analyse des generellen Projektes](#) (KNA) wurde der Achtspur-Ausbau der Grauholz-Autobahn als Referenzzustand betrachtet. Da dieser nun bis auf Weiteres nicht realisiert wird, ist das errechnete Kosten-Nutzen-Verhältnis verzerrt.
- Die KNA weist in diesem Zusammenhang eine weitere bemerkenswerte Besonderheit auf: Die Kosten für die Absenkung der Fahrbahn, die für die spätere Anbindung des Bypass-Projektes anfallen (rund 44 Millionen), fliessen nicht als Kosten in die Analyse ein, da sie als Investition in ein anderes Projekt betrachtet werden. Bei einer Sistierung oder Zurückstellung des Bypass-Projektes (nach der es zurzeit aussieht) wären damit die Resultate der KNA zusätzlich verzerrt.

In der Diskussion im Besucherzentrum wurde sowohl durch das ASTRA wie auch durch den ehemaligen Kreisoberingenieur behauptet, das BUGAW-Projekt bleibe auch wegen der künftigen Entwicklungen im Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Wankdorf nötig. Dabei handelt es sich um persönliche Beurteilungen ohne offizielle Grundlagen, die nicht objektiv nachvollzogen werden können. Die diesbezüglichen Ausführungen am 21. Oktober waren teils komplett widersprüchlich: So wurden auf Nachhaken zwar die offiziellen Zahlen anerkannt (und sogar begrüsst), die aufzeigen, dass der MIV im ESP-Perimeter trotz sehr dynamischer Entwicklung und anderslautender Prognosen abgenommen hat (wobei diese Abnahme ohne die massive Aufwertung des öffentlichen Verkehrs - Tramverlängerung, S-Bahn-Station - nicht denkbar gewesen wäre). Trotzdem wurde an der Darstellung festgehalten, dass insbesondere wegen der Entwicklungen im ESP der Anschluss Wankdorf ausgebaut werden müsse. Diese Haltung wurde dann wiederum damit “begründet”, dass der Verkehr beim Anschluss Wankdorf in den letzten Jahren im Gegensatz zum gesamten ESP zugenommen habe. Diese Begründung macht logisch keinen Sinn. Wenn es beim Anschluss Wankdorf zu Mehrverkehr gekommen ist, dann offensichtlich nicht wegen der Entwicklungen im ESP.

Es wurde seitens der Behördenvertreter unseres Wissens auch nicht behauptet, dass es bei künftigen Entwicklungen zu einer Trendumkehr bei der Entwicklung der MIV-Belastung im ESP kommen würde.

Bei der Aussage, dass das BUGAW-Projekt auch nach der Ablehnung / Zurückstellung der anschliessenden Ausbauten noch nötig oder “sinnvoll” (im Sinne eines guten Kosten-Nutzen-Verhältnisses) sei, handelt es sich bestenfalls um persönliche Einschätzungen. Es gibt keine belastbaren Grundlagen für entsprechende Behauptungen. BUGAW war und ist eindeutig auf diese Ausbauten abgestimmt. Die Projektunterlagen gehen von diesen Ausbauten aus und setzen sie bei den Erhebungen zum Projektnutzen gar voraus. Es existiert keine Analyse zum Nutzen des Projekts ohne die anschliessenden Bauwerke. Ob eine solche Analyse einen Nettonutzen von BUGAW nachweisen könnte, ist mehr als fraglich.

3. Irreführende Aussagen

Sowohl in der Präsentation wie auch durch die drei Begleitpersonen geäussert fielen weitere Aussagen, die zusammen mit den oben aufgeführten Falschaussagen den Verdacht auf ein ganzes semantisches Kommunikationssystem von gezielter Desinformation, falscher Zuspitzung und bewusster Irreführung nähren. Im Folgenden wird dies anhand von Hinweisen auf eine ganz spezifische Wortwahl und bewusst gewählte Sprachregelungen aufgezeigt.

Partizipation: “Die Quartierorganisationen wurden begrüsst.”

Diese Aussage aus der offiziellen elektronischen Präsentation verwendet den Begriff “begrüsst”. Wohl weil allen Beteiligten sehr klar ist, dass für dieses Projekt keine Partizipation und auch kein Einbezug der Quartier-Organisationen stattgefunden hat. “Begrüsst” kann vieles heissen, und klingt gut. Die uns vorliegenden Protokolle der wenigen Veranstaltungen vor vielen Jahren zeugen davon, dass nur Informationsvermittlung (teilweise von den Quartier-Organisationen explizit verlangt) stattfand. Mindestens die letzte Veranstaltung im Jahr 2017 endete gar im Tumult. “Begrüsst” ist in diesem Zusammenhang eine irreführende Umschreibung dieses Prozesses.

Ökologie: “Der Allmendwald wird maximal erhalten.”

Dass diese Aussage an sich falsch ist, wird weiter oben ausführlich dargelegt. Der Satz, der ebenfalls in der elektronischen Präsentation von einer Sprecherstimme aus dem Off geäussert wird, weist zudem ebenfalls Merkmale einer gezielten Irreführung auf der semantischen Ebene auf: So könnte sich das ASTRA etwa rechtfertigen, indem es darauf hinweisen würde, dass ja nicht von einem *vollständigen* Erhalt des Waldes gesprochen werde, sondern nur von einem *maximalen*. Im Sinn von: Dass die Erhaltung des Waldes natürlich unter dem Vorbehalt der Umsetzung der zusätzlichen Spuren (Bereich Eventstrasse) und der neuen Versiegelungen sowie der “Anpassung” des Hangs stehe. Und dass unter diesem Vorbehalt versucht worden sei, nicht noch mehr Wald der Abholzung preiszugeben.

Nicht erwähnt wird zudem die für Allmend-Nutzende wichtige Tatsache, dass ein grosser Teil des Allmendwaldes provisorisch abgeholzt und später wieder aufgeforstet wird. Das bedeutet für mehrere Jahrzehnte ein waldloser Zustand auf diesen Flächen. Eine objektive Information müsste

zwingend auf diesen wichtigen Aspekt hinweisen, da nur ganz junge Besuchende des Zentrums in ihrer Lebenszeit noch die Ansicht des völlig nachgewachsenen Waldes überhaupt erleben würden.

Passend dazu schwenkt die Kamera am Ende der vorbereiteten elektronischen "Fahrt" durch das 3D-visualisierte Gelände von Bolligen her über die Langsamverkehrsbrücke auf die grosse Allmend nach rechts, worauf die bisherige grosse Allmend unangetastet sichtbar wird. Was links aus dem Blick verschwindet, wären die sogar auf dem 3D-Modell gut sichtbaren grossen Lücken im verbleibenden Waldband zwischen Allmend und Autobahn. Ebenso wäre - würde die Fahrt noch einige Meter weiter führen - links dann nach der Militärbrücke sehr gut sichtbar, dass ab hier der Wald beim BUGAW-Projekt komplett entfällt.

Siehe dazu auch die Illustrationen zum Punkt "Ökologie" oben.

Velo: "Es entstehen sichere und attraktive Veloverbindungen."

Dass das BUGAW-Projekt zu sicheren und attraktiven Veloverbindungen führen wird, wurde durch [die am 3. Juni 2025 publizierte Studie von ProVelo](#) ausführlich widerlegt werden. Das ASTRA ist im Besitz dieser Studie, sie wurde auch mehrmals von den Begleitpersonen an der Führung erwähnt. Die Erwähnung wurde immer kombiniert mit der Aussage, dass das ASTRA froh sei um diese Studie und bereit sei, im Detailprojekt Empfehlungen aus dem Dokument aufzunehmen. Wer die Studie gelesen hat und mit Bau-Abläufen vertraut ist, weiss, dass dies nur für marginale Änderungen überhaupt noch möglich wäre. In der ProVelo-Studie werden zwar auch kleinere Verbesserungsvorschläge am BUGAW-Projekt erwähnt, hauptsächlich weist sie aber auf grosse Alternativen hin, die eigene Projekte auslösen würden, und die umgekehrt aber nötig wären, um wirklich sichere und attraktive (das heisst: direkte) Veloverbindungen möglich zu machen.

Für die von Behördenseite seit Jahren und auch in der Präsentation wieder geäusserte Behauptung, dass das BUGAW-Projekt grosse Verbesserungen für Velofahrende bringe, basiert auf keiner bekannten dokumentierten Grundlage. Vor der ProVelo-Studie gab es überhaupt keine detaillierte Bewertung der vorher/nachher-Situation.

Eine weitere Aussage in der elektronischen Präsentation passt ins Bild des "Greenwashings" bzw. der Irreführung: Die Fahrt mit dem Velo auf dem Schermenweg (also "unten durch") werde neu zu einem "hellen und luftigen Erlebnis". Fakt ist, dass die zu unterquerende Hauptachse der Autobahn und damit auch die Brücke deutlich breiter wird als heute (wegen der zusätzlichen Spuren der Stammstrecke). Die Distanz, die unter der Autobahnbrücke zurückgelegt werden muss, wird also länger. Dass der freischwebende Teil der Überführung etwas länger als heute geplant ist, verbessert zwar das Querungsgefühl für Velofahrende, die "unten durch" fahren, ein bisschen (weniger beklemmend). "Hell und luftig" und ein "Erlebnis" (im positiven Sinn) wird es dadurch aber bei Weitem nicht.

Zudem: Bezeichnenderweise wurde in der Präsentation und durch die Begleitpersonen der Fokus beim Langsamverkehr nur auf das Velo und nicht auf die Fussgänger*innen gelegt. Denn für diese resultiert erst recht keine Verbesserung gegenüber heute. Die direkte Verbindung "unten durch" entlang des Schermenwegs fällt sogar ganz weg. Das fehlende Trottoir ist auch für Velofahrende ein Problem. Für Zufuss-Gehende wäre die geschwungene und zu grösseren Umwegen führende Langsamverkehrsbrücke die einzige verbleibende Möglichkeit, den Knoten zu queren.

Bereits in früheren Präsentationen und Gesprächen unabhängig des Wankdorf-Besucherzentrums fiel auf, dass die ASTRA-Vertretenden die Reihenfolge beim Reden konsequent umdrehten und bei den Vorteilen des Projekts neuerdings immer zuerst die Veloverbindungen bzw. den Langsamverkehr nannten. Als zweites profitiere der öffentliche Verkehr vom Umbau, und erst als Letztes wurde dann der Autoverkehr genannt. Diese Sprachregelung gipfelte mehrmals (auch in der Präsentation im Besucherzentrum wieder) in der Aussage, der Umbau des Anschlusses sei vor allem auch aus Velosicht dringend nötig.

Allmend: “Die Innensicht der Allmend bleibt bestehen wie heute.”

Diese Aussage fällt im Rahmen der oben erwähnten elektronischen vorbereiteten Fahrt durch die Projektvisualisierung fällt nach dem Kameraschwenk auf die Grosse Allmend. Wer das Projekt und die Pläne genauer studiert, sieht dass die Freifläche/der Rasen der Grossen Allmend (der ohnehin zu einer Schutzzone gehört und nicht angetastet werden dürfte) gar nicht vom Projekt tangiert wird. Der Projektperimeter endet vor der oberen Kante des Rasen-Abhanges. Die Aussage wurde offensichtlich zur Entwarnung eingefügt, obwohl sie mit dem Projekt gar nicht verknüpft ist und erst recht nicht als Beweis für einen speziellen Goodwill der Planenden taugt.

ASTRA: Aussagen zur Rolle des ASTRA und zur Funktion des Pavillons

Mehrmals verweigerten die ASTRA-Vertreter heikle Antworten unter Verweis darauf, dass:

- das ASTRA ist nur der Betreiber der Autobahnen sei.
- das ASTRA nur Vorgaben der Politik umsetze.
- das ASTRA den Verkehr “abwickeln” müsse.

Sie wiesen auch die Verantwortung für die Verkehrsmittelwahl der Benutzenden von sich: “Das ASTRA hat keinen Einfluss darauf, welches Fahrzeug die Leute wählen.”

Klar ist, dass die “Politik” (also Exekutive und Legislative) gegenüber der Verwaltung höher gestellt sind. Trotzdem haben Verwaltungen auf allen Ebenen sehr wohl einen grossen Einfluss auf die Politik. Wenn das ASTRA z. B. den (politischen) Auftrag der Klimastrategie ernst nehmen würde, könnte, dürfte und müsste es sich auch gegenüber der Politik für Massnahmen einsetzen, die zu einer Reduktion des Autoverkehrs führen. Und dies hätte sehr wohl eine Wirkung, weil die “Politik” auch auf die Verwaltung hört. Stattdessen zieht sich das ASTRA offenbar lieber aus der Verantwortung und verweist immer wieder darauf, dass es nur ausführend wirke und in diesem Sinne nur reagiere (z. B. auf die Prognosen des steigenden MIV-Verkehrs). Obwohl es sehr wohl geradeso den Auftrag hätte, Einfluss auf die Verkehrsmittel- und Routenwahl der Autofahrenden und damit auf die Vermeidung von Autofahrten zu nehmen, nimmt es umgekehrt Einfluss, indem es den Ausbau der Autobahnen propagiert, der nachgewiesenermassen die Attraktivität des Autofahrens erhöht und damit zu Mehrverkehr führt.

In diesen Zusammenhang passt auch das immer wieder von ASTRA-Seite bei der Führung geäusserte Attribut “unabhängig” in Bezug auf das kürzlich publizierte Gutachten von Professor Weidmann. So betonte ein ASTRA-Vertreter mehrmals, dass das ASTRA und seine Strategie vom “unabhängigen” Gutachten gestützt werde.

Ähnlich irreführend betonten ASTRA-Vertreter, der Besucherpavillon diene der Information der Bevölkerung, was neben den Vor- auch die Nachteile umfassen würde. In der Präsentation und auch in der Fragerunde/Diskussion wurde hingegen kein einziger negativer Aspekt des Projekts benannt. Weiter sagte der ASTRA-Vertreter, dass der Pavillon vorerst nur für den Anschluss Wankdorf gebaut und konzipiert worden sei. Dies ist faktenwidrig, [wie die Medien Anfang 2025 berichteten](#). Denn es ging dem ASTRA beim Pavillon von Anfang an um alle grossen Ausbauprojekte im Raum Bern (also auch Grauholz, Felsenauviadukt, Bypass Ost). Der ASTRA-Vertreter zählte noch weitere Klein-Projekte auf (wie die Lärmschutzsanierung im Wangental), die in diesem Pavillon dargestellt werden würden, obwohl solche kleinen Projekte nie einen so teuren Pavillon mit modernster Technik und die Umsetzung eines 3D-Stadtmodells zur Visualisierung im BIM-Stil rechtfertigen würden.

Allgemein: Suggestiv-Beeinflussung statt objektiver Information

In einer an Greenwashing erinnernden Art werden die Zuschauenden in der Präsentation mit Begriffen wie Nachhaltigkeit, Balance, Entlastung beschallt, die in keinen Zusammenhang mit dem Projekt gestellt werden und auch keinen dazu haben. Oder was genau an diesem Projekt soll z. B. "nachhaltig", oder in der "Balance" sein?

Obwohl auch die Berner Altstadt mit dem Anschluss Wankdorf nur in sehr loser bis gar keiner Verbindung steht, beginnt die Präsentation mit vielen Fotos und Videoausschnitten aus dem schönen UNESCO-Weltkulturerbe.

Auch der Hinweis auf die blauen Flächen, die im 3D-Modell auf der Bananenparzelle sichtbar sind (das sei dann keine Badi, sondern eben die SABA), diene eigentlich der Ablenkung. Denn eine Strassenabwasser-Behandlungsanlage (SABA) wäre schon heute längstens nötig und auch unabhängig vom BUGAW-Projekt umsetzbar.

Die gelbe Personenfigur im Raum (sie repräsentiere die Öffentlichkeit) fragt artig nach und erhält auf alles eine schlüssige Antwort. Am Schluss drückt sie aus, wie zufrieden sie mit der ganzen Planung ist und dass sie den Verantwortlichen vertraut, dass sie alles gut meinen. Solche ausschliesslich positiven Aussagen, dazu noch von einer symbolisch die Öffentlichkeit vertretenden Figur geäussert, bergen Suggestivpotenzial, auf das gerade weniger intelligente und jüngere Personen speziell reagieren. Es erschliesst sich überhaupt nicht, warum in einem Informationspavillon der Bundesverwaltung nicht auch kritische Punkte erwähnt und kritische Beteiligte zu Wort kommen sollen. Ebenso wäre ein Hinweis auf das laufende Justiz-Verfahren wichtig. Nur so wäre eine ausgewogene Information möglich.

Verein Spurwechsel

Bern, 29.10.2025