



Oberingenieurkreis IV
Dunantstrasse 13
3400 Burgdorf

Mitwirkungsverfahren zur Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle Stellungnahme der SP-Sektion Burgdorf

„Die Erfahrung hat gezeigt, dass Infrastrukturbau alleine aufgrund der verkehrsinduzierenden Wirkung und der hohen Kosten nicht immer zielführend ist.“¹

Grundsätzliches

Einleitend will es die SP Burgdorf nicht unterlassen, für die seriöse Ausarbeitung der vorliegenden Projekte zur Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle zu danken. Sehr geschätzt haben wir auch die detaillierte, um grösstmögliche Objektivität bemühte Präsentation anlässlich unserer Mitgliederversammlung vom 22. Oktober im Verwaltungszentrum Neumatt.

Der Auftrag des Grossen Rates, neben dem Umfahrungsprojekt eine auf den gleichen Planungsstand gebrachte Alternative vorzulegen, ist in unsern Augen gut erfüllt worden. Um es gleich vorwegzunehmen: Die dadurch sichtbar gewordenen bestechenden Vorteile der Variante Null+ machen der SP Burgdorf, die einer Umfahrung der Stadt immer schon kritisch bis klar ablehnend gegenüberstand, die Wahl leicht, zumal nun klar ist, auf was alles das Emmental mit der Umfahrung verzichten müsste – namentlich die Strassenunterführungen in Burgdorf und Hasle, allesamt Schlüsselemente für eine Verstetigung des örtlichen Verkehrs und für die Entwicklungsfähigkeit des Schienenverkehrs im Emmental.

Obwohl die SP Burgdorf vor allem das Stadtgebiet im Blick hat, ist ihr die Sicht aufs Ganze wichtig. Die Umfahrung bliebe nicht ohne negative Auswirkungen auch auf Lützelflüh, Ramsei etc., weil sie nicht zuletzt als Magnet für zusätzlichen Transitverkehr von der und zur A1 wirken würde.²

Wachstum anheizen – oder bremsen. Es geht bei der umstrittenen Verkehrssanierung auch um eine grundlegende verkehrs- und raumplanungspolitische Weichenstellung von überregionaler Bedeutung. Zwar gibt es „natürliche“ Wachstumsfaktoren für den Verkehr wie die Bevölkerungszunahme oder die wachsenden Freizeitbedürfnisse und -betätigungen. Doch der seit Jahrzehnten anhaltende Trend ist kein Naturgesetz, sondern von Menschenhand geschaffen, bewusst oder unbewusst, durch staatliche Subvention privater Mobilität bzw. Nichtberücksichtigung externer Kosten und damit des Verursacherprinzips, das z.B. in Form von Mobility-/Road-Pricing und einer CO₂-Abgabe auf Treibstoffe zum Tragen käme, aber auch indem einseitig nachfrage- statt angebotsorientiert geplant und gebaut wurde. Wer Strassen sät... – wir wissen es zur Genüge, und auch die Befürworter des Umfahrungsprojekts wissen es, spätestens wenn sie sich die zum Teil bedenklich langen roten Balken auf Seite 9 der Begleitinformation zur Mitwirkung vor Augen führen.

„Im Verkehr, der für einen Drittel des gesamten Energieverbrauchs verantwortlich ist, verläuft die Entwicklung hingegen nach wie vor in die falsche Richtung. (...) Es besteht deshalb ein Handlungsbedarf (...).“ Das schreibt der Kanton Bern in seinem Bericht zur Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr, den der

¹ Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern: Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr, Bericht 2015, S. 20

² „Zudem braucht es eine Ausweichmöglichkeit, sollte die A1 überlastet sein.“ Zitat Hans Grunder, Medienmitteilung Region Emmental vom 28. August 2012



Regierungsrat auf Antrag der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion im März 2015 verabschiedet hat und aus dem auch das diesem Papier vorangestellte Zitat stammt. Das Mobilitätsverhalten lässt sich, wie auch der erwähnte Bericht aufzeigt, mit verschiedensten positiven oder negativen Anreizen steuern. *So, wie der Mensch die Voraussetzungen für den Mobilitätswahnsinn in den reichen Ländern schuf, ist er auch fähig, die Zukunft zu gestalten und ein Verkehrswesen entstehen zu lassen, das global verträglich ist.*

Die aktuellen Wachstumsprognosen sind deshalb mit gebührender Vorsicht zu geniessen, und gewisse Trends sollten aufhorchen lassen: In den grösseren Schweizer Städten verfügt mittlerweile kaum noch die Hälfte der Haushalte über ein Privatauto, bei den jungen Leuten ist das Interesse am Erwerb des Permis erstaunlich stark und schnell zurückgegangen (Junge verlieren das Interesse am Autofahren, „Der Bund“, vom 9.5.2012). Und ältere AutofahrerInnen gehen mehr in Richtung Car-Sharing (Das eigene Auto kommt aus der Mode, „Der Bund“ vom 11.1.2012).

Verkehr verflüssigen – und vermeiden. Es ist für die SP Burgdorf unbestritten, dass hinsichtlich der Verkehrssituation in Lyssach, Burgdorf, Oberburg und Hasle teilweise dringender Handlungsbedarf besteht, wie dies in der Begleitinformation ja auch sattsam dokumentiert ist. Es darf indes auch darauf hingewiesen werden, dass Staus und stockender Verkehr auf der Kantonsstrasse 23 bei weitem kein Dauerzustand, sondern auf die – relativ kurzen – Stosszeiten morgens und abends beschränkt sind. Und: Zwar ist die Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf noch nicht abgeschlossen, aber die SP Burgdorf ist überzeugt, dass die bereits umgesetzten Verbesserungen wie die Kreisel auf der Gotthelfstrasse und der Rössli-Kreuzung bereits markante Verbesserungen bezüglich des Verkehrsflusses bringen. Einiges erwarten darf man sich auch von den geplanten Massnahmen, mit denen unabhängig von der Variantenwahl „Defizite am bestehenden Strassennetz“ behoben werden, und von den prioritär zu behandelnden Verbesserungsmassnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation, unter anderem der Realisierung des Velowegs Oberburg–Hasle.

Individuelle und kollektive Verantwortung. Es ist klar, dass nicht jede Privatperson, nicht jeder Gewerbebetrieb und nicht jeder Transporteur den Spitzenzeiten auf der Kantonsstrasse 23 ausweichen kann. Umgekehrt: Dass von den vielen, denen dies möglich wäre, nicht mehr Leute mit einer individuellen Verhaltensänderung auf das bestehende Malaise reagieren, deutet darauf hin, dass der Leidensdruck nicht unerträglich sein kann. Beim Klagegedicht über die morgendlichen und abendlichen Stausituationen dürfte auch die Psychologie mit hineinspielen. Schliesslich leben wir aufgrund starker Beschleunigung verschiedenster Abläufe im „Zeitalter der Ungeduld“. So nervenaufreibend der Stop-and-go-Verkehr für viele sein mag, so goldrichtig ist eine Verstetigung des Verkehrs auch unter diesem – psychologischen – Gesichtspunkt.

Ohne die grossen Beeinträchtigungen verniedlichen zu wollen, denen Anwohnerinnen und Anwohner namentlich in Oberburg ausgesetzt sind, müssen wir feststellen, dass eine Strassenbaupolitik, die auf die Spitzenfrequenzen fixiert ist und à tout prix alles daransetzt, Verkehrsüberlastungen zu vermeiden, zwangsläufig in eine Endlosspirale von Strassenneubauten hineinführt – ökologisch verheerend und finanziell untragbar.

Wie im Siedlungsbau, wo die innere Verdichtung mehr und mehr zum Paradigma wird, müsste auch bei der Strasseninfrastruktur die Erkenntnis reifen, dass es höchste Zeit ist, das Bestehende besser und intelligenter zu nutzen, bevor Ausbauten nur schon in Erwägung gezogen werden. Gerade auch im bäuerlichen Emmental müsste anerkannt sein: Fruchtfolgeflächen dürfen nur noch im äussersten Notfall unter Asphaltbändern begraben werden. Dieser Notfall ist in Burgdorf eindeutig nicht gegeben.

Die Ausgangslage

Umfahrungsstrassen sind bekanntlich vor allem dazu da, Transitverkehr um ein lärmgeplagtes und schadstoffbelastetes Zentrum herumzuführen. In dieser Beziehung präsentiert sich die Ausgangslage bei der Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle äusserst uneinheitlich. Während Oberburg mit der Untertunnelung tatsächlich einen grossen Teil des Verkehrs loswürde, muss man das Entlastungspotenzial für das regionale Zentrum schon fast mit der Lupe suchen.



Man spricht von mindestens drei Vierteln hausgemachtem Verkehr, gemäss dem aktuellen Richtplan Verkehr gehören gar 85 bis 90 % der Fahrten auf Burgdorfer Boden zum Ziel-, Quell- und Binnenverkehr³; bei Letzterem sind zudem rund 700 Fahrten pro Tag kürzer als 1,5 km. Der Durchgangsverkehr kommt also gerade mal auf einen Anteil von rund 10 bis 20 Prozent. Infolgedessen würde im Fall eines Baus der Umfahrung und der entsprechenden Nichtrealisierung der Variante Null+ nicht viel weniger Verkehr über Burgdorfs Hauptachse rollen – und sich wie bis anhin an den Bahnübergängen und andern neuralgischen Stellen stauen.

Der finanzielle Aspekt

Die Umfahrungsvariante wäre gemäss der vorgelegten Kostenschätzung exorbitant teuer, die Differenz zu den bisherigen Angaben ist schwindelerregend. Kommt dazu, dass die eine oder andere zusätzliche Überraschung keineswegs auszuschliessen ist – zum Beispiel wurden noch nicht überall Bodenproben genommen – und darum die Gefahr, dass selbst die 647 Millionen Franken nicht ausreichen würden, sehr reell erscheint.

Kann sich der Kanton Bern mit seinen chronischen Geldproblemen einen solchen Luxusbau leisten? Er könnte es vielleicht, wenn massiv Bundessubventionen für die Umfahrung flössen. Woher die Befürworter nach dem Nein des Bundesparlaments zur Aufnahme der Verbindung ins Nationalstrassennetz und angesichts der Ebbe auch in Bundes- und Strassenbaukassen ihre diesbezügliche Zuversicht nehmen, ist unschleierhaft.

Dass vom Bund im Rahmen des Gesuchs für das Agglomerationsprogramm 3. Generation Geld für die Umfahrung gesprochen wird, erachtet die SP als sehr unsicher, weil die Kriterien klar nach einem ausgeglichenen, ganzheitlichen und nachhaltigen Konzept erfüllt werden müssen. Die Umweltverträglichkeitsprüfung setzt hohe Hürden für das Gesuch, die vermutlich mit dem starken Fokus auf die Umfahrung nicht genommen werden können.

Wir müssen als SozialdemokratInnen daran erinnern, dass der Kanton Bern – finanziell ausgeblutet nicht zuletzt durch die Senkung der Motorfahrzeugsteuern – seit Jahren Sparpaket um Sparpaket schnürt, dass der Grosse Rat mitunter völlig unsoziale Kürzungen durchgedrückt hat. Nun aus Bern belehrt zu werden, die Finanzierung der Umfahrungen im Emmental und Oberaargau sei, da etappierbar, problemlos aus dem laufenden Budget zu schaffen, ist gelinde gesagt befremdlich.

Gemessen am Zweck, der damit bestenfalls erreicht würde, wären diese 647 oder mehr Millionen Franken in unseren Augen extrem unverhältnismässig. Nicht ausgeschlossen, dass auch andere verkehrsgeplagte Berner Gemeinden diesen Eindruck hätten. Und gibt es landesweit nicht Dutzende Regionen, die mit ähnlich schlimmen Verkehrsproblemen konfrontiert sind? Man darf sich füglich fragen, wie eine solche Luxusinvestition ennet der Kantonsgrenzen ankäme. SozialdemokratInnen sähen sich wohl gezwungen, zum ersten Mal Verständnis für das Bern-Bashing aus Geberkantonen im nationalen Finanz- und Lastenausgleich aufzubringen.

Als störend empfindet es die SP zudem, dass die Betriebs- und Unterhaltskosten einer Umfahrungsstrasse nirgendwo beziffert werden. Es handelt sich immerhin auch hier um Millionenbeträge – jährlich!

Schliesslich und endlich: Im RGSK Emmental 2. Generation ist festgehalten, dass im Raum Burgdorf „die prognostizierte Verkehrszunahme zwischen 2011 und 2030 eher bescheiden“⁴ sei. Auch vor diesem Hintergrund sind solche Unsummen für eine Umfahrung ein Unding.

Der zeitliche Aspekt

Die Finanzierung der Variante Null+ hingegen schafft der Kanton Bern aus eigener Kraft. Für ihre Umsetzung muss er nicht auf Bundesgelder hoffen – und warten –, er kann die von allen Seiten als dringlich betrachtete Sanierung in eigener Regie an die Hand nehmen und Schritt für Schritt umsetzen. Abgesehen von der zweifellos massiv längeren Bauzeit für eine Umfahrung scheint die Hoffnung realistisch, dass sich der Baubeginn für die Massnahmen der Variante Null+ beschleunigen lässt, also vor 2022 erfolgen kann – währenddem bei einem Ja von Regierung und Parlament zur Umfahrungslösung die rechtlichen und politischen Einsprachemöglichkeiten garantiert genutzt würden.

³ Richtplan Verkehr Bericht Stadt Burgdorf (Stand Mitwirkung, 24. Juni 2014), S. 16

⁴ Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental RGSK EM 2. Generation, S. 31



Für die SP Burgdorf ist evident, was bei der Umsetzung Priorität haben muss: **Die beiden Kreisel auf der Löwenkreuzung in Oberburg und auf der Kreuzung Kalchhofenstrasse/Rüegsaustrasse beim Bahnhof Hasle-Rüegsau müssen schnellstmöglich realisiert werden**, damit sich der Verkehrsfluss auch zu den Stosszeiten bald schon verbessert.

Der ökologische Aspekt

Die SP Burgdorf bedauert, dass die Illustration zum Umfahrungstrasse zwischen Nassi und Bernstrasse (Begleitinformation zur Mitwirkung, S. 12) nicht etwas expliziter ausgefallen ist. Wie der geplante 10 m hohe und bis zu 40 m breite Damm die Landschaft buchstäblich zerschneidet, wird mit dieser Visualisierung nicht wirklich ersichtlich. Dass es sich trotz teilweise unterirdischer Linienführung und Kompensationsmassnahmen um einen herben Verlust an intakter Natur und hochwertigen Ackerflächen handelt, tönt die Begleitinformation immerhin an.

Nach jahrzehntelangem Grübeln wäre wohl der Zeitpunkt für ein befreiendes Eingeständnis da: Die Quadratur des Kreises, eine wirklich landschaftsschonende und gleichzeitig bezahlbare Umfahrungsvariante für Burgdorf gibt es nicht. Das vorliegende Projekt ist zwar weniger monströs und abstrus als frühere Planungen, **doch für die SP Burgdorf kommt ein solch brutaler Einschnitt ins Naherholungsgebiet Meienmoos, für weite Teile der Stadtbevölkerung der beliebteste Naturpark, ganz einfach nicht in Frage.**

Nachhaltig wäre an einer solchen Lösung nur eins: die nachhaltige massive Beeinträchtigung einer in jeder Beziehung wertvollen Landschaftskammer.

Der Kulturlandverschleiss ist in der Schweiz so weit fortgeschritten, dass die Westumfahrung Burgdorf völlig quer in der Landschaft steht. Ganz abgesehen davon, dass mehr Verkehr logischerweise auch mehr Schadstoffe, mehr Lärm und CO₂-Ausstoss etc. bedeutet. Die Folgen der Treibhausgas-bedingten Klimaerwärmung können uns nicht egal sein. Dem Emmental droht ganz konkreter wirtschaftlicher Schaden, sei es durch Wassermangel für die Landwirtschaft⁵, der zur Regel werden könnte, sei es durch das sukzessive Verschwinden von für die Emmentaler Holzwirtschaft sehr bedeutsamen Baumarten wie der Fichte⁶ oder durch häufigere, intensivere Hochwasserereignisse wie in Schangnau im Juli 2014⁷.

Fast alles spricht für die Variante Null+ und gegen die Umfahrung

Allein die ökologische Bilanz und die horrenden Kosten des Umfahrungsprojekts machen die Sache zu einem klaren Fall, dies umso mehr, als auf der andern Seite moderate Kosten für eine sanfte Sanierung via Variante Null+ stehen – die innert nützlicher Frist eine ganze Reihe spürbarer Verbesserungen bringt, kaum Nachteile aufweist und letztlich auch nichts präjudiziert. **„Die benötigte Verkehrsinfrastruktur muss kostengünstig und effizient sein und möglichst geringe Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt haben“⁸**: Diese Kriterien aus dem Bericht zum RGSK 2. Generation erfüllt das Szenario Umfahrung keinesfalls.

Es gibt aber, wie teilweise schon angetönt, noch weitere Punkte, die in der kommenden Entscheidungsphase unbedingt beachtet werden müssten:

Ortsdurchfahrt Burgdorf. Mit der (vorläufig) 647 Mio. Franken teuren Umfahrungsstrasse ändert sich an der Ortsdurchfahrt von Burgdorf erbärmlich wenig. Das Verkehrsaufkommen bleibt hoch – wie schon erwähnt ist der allgrösste Teil *nicht* Transitverkehr –, die Bahnschranken senken sich weiterhin im Takt, die Staus davor sind auf Jahrzehnte hinaus zementiert, was vor allem auch für den Rettungsdienst des Spitals eine rabenschwarze Perspektive ist. Es wäre kein Geld mehr vorhanden, um auf der Kantonsstrasse 23 zusätzliche flankierende Massnahmen zu treffen.

Die Variante Null+ hingegen besticht in unseren Augen durch ein wohl noch nicht völlig ausgereiftes, aber durchdachtes und vielversprechendes Konzept, das – nebst der Aufhebung der Niveauübergänge in Hasle und Burgdorf – vor allem mit dem bereits vielfach bewährten Dosierungssystem, der damit verbundenen Verstetigung des Verkehrs und Stauverlagerung aus dem Siedlungsraum hinaus und mit der Vorzugsbehandlung für den Busverkehr mittels eigener Spuren und Priorisierung auftrumpfen kann.

⁵ „Bei den Bauern wird das Wasser knapp“, Berner Zeitung BZ vom 11. November 2015

⁶ <http://www.srf.ch/news/schweiz/fichten-leiden-unter-der-waerme>, abgerufen am 11.11.15

⁷ <http://www.derbund.ch/bern/kanton/Hochwasser-werden-immer-haeufiger/story/20205234>, abgerufen am 11.11.15

⁸ Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental RGSK EM 2. Generation, S. 5



Mit der Variante Null+ bleiben zudem Mittel übrig, um weitere Verbesserungen wie beispielsweise Lärmschutzmassnahmen zu finanzieren. In diesem Zusammenhang bedauert es die SP Burgdorf ausserordentlich, dass im Projekt Null+ diesbezüglich nichts vorgesehen ist; sie verlangt, dass im Zuge der Sanierung auch die Lärmbelastung der betroffenen Wohnbevölkerung gesenkt wird. Bezüglich Variante Umfahrung wiederum ist festzuhalten, dass lediglich 19 Mio. Franken für Anpassungen des übrigen Strassennetzes an die neue Situation vorgesehen sind – unverhältnismässig wenig!

Was die in der Begleitinformation etwas gar dramatisch dargestellte „Zerschneidung“ angrenzender Siedlungsgebiete betrifft, hält die SP Burgdorf fest, dass ein solcher Effekt einzig bei der Unterführung beim Spital ins Gewicht fallen dürfte und dass eine mögliche Lösung für dieses Problem bereits öffentlich zur Diskussion gestellt worden ist. Natürlich wäre die Verlängerung der Unterführung Richtung Norden nicht gratis zu haben, sie erscheint uns aber unbedingt einer genauen Prüfung wert, weil daraus ein massiver städtebaulicher Gewinn für Lindenfeld und Schlossmatt resultieren könnte.

Ortsdurchfahrt Hasle / Oberburg. Die Linienführung der Umfahrung in Hasle scheint der SP Burgdorf unangegoren und verkorkst. Wer von Rüegsau Richtung Thun fahren will, könnte ja nicht mehr vor dem Bahnhof Hasle, sondern erst nach der Bahnunterführung im neuen Kreisel links abbiegen, müsste also zuerst Richtung Burgdorf fahren. Die unnötig zurückgelegten Kilometer würden sich beträchtlich summieren. Ein Projekt, wie es die Variante Null+ vorsieht, wo überall die direktesten Wege gefahren werden können, liegt im Übrigen seit 1999 in den Schubladen der Gemeinde Hasle.

Ferner wird es zur Verbindung des erwähnten Radwegs Oberburg–Hasle mit der Radstrecke Hasle–Lützelfüh noch zusätzliche Massnahmen brauchen, da die Situation auf der Kreuzung beim Bahnhof Hasle–Rüegsau für Velofahrende äusserst unbefriedigend ist.

Unabhängig von der Frage einer allfälligen „Sonderbehandlung“ von Oberburg (s. Nachwort) spricht aus Sicht der SP Burgdorf auch im Nachbardorf nichts gegen die Variante Null+ als ersten – raschen – Schritt, dem bedarfsgerecht weitere folgen könnten. So muss, um die Situation auf der Löwenkreuzung weiter zu entschärfen, der Schleichverkehr, der heute über die Bahnhofstrasse Oberburg und den Einschlagweg Burgdorf lärmt, möglichst unterbunden werden, damit weniger Verkehr von der Bahnhofstrasse auf die Löwenkreuzung drängt.

Auf der Emmentalstrasse in Oberburg wäre vielleicht sogar eine Lösung à la Schwarzenburgstrasse in Köniz – eine ebenfalls stark frequentierte Ortsdurchfahrt – mit Tempo 30 möglich. Mit der Realisierung einer Koexistenzzone wären die Zebrastreifen bei der Löwenkreuzung hinfällig, womit, wie sich in Köniz zeigt, allen gedient sein kann.

Was die Untertunnelung gemäss Umfahrungsvariante betrifft, scheint es ausserdem eine offene Frage zu sein, ob sich eine Beeinträchtigung des Grundwassers hundertprozentig ausschliessen liesse.

Raumplanungs- und Gesamtverkehrspolitik. Mit einer Umfahrung, wie sie zur Diskussion steht, würde ein völlig verfehltes Signal ausgesendet, es würden Schleusen geöffnet für ein schier unbegrenztes Wachstum des Verkehrsaufkommens. Der Zersiedelung des Emmentals würde damit Vorschub geleistet, und aus der Zufahrt Emmental könnte mehr und mehr eine „Wegfahrt Emmental“ resultieren. Guter Job in der Agglomeration Bern, Wohnen im ruhigen, kostengünstigen, grünen Emmental: eine verführerische Kombination, zumal ja die Fahrtkosten in der Steuererklärung weiterhin grosszügig in Abzug gebracht werden können.

Schlimmer noch: Mit dem Vierspurausbau von der Autobahn bis zum Kreisverkehr Lyssachsachen und der (fast) freien Fahrt bis Hasle und umgekehrt **wäre für den Schwerverkehr aus dem Oberland in Richtung Zürich/Basel/Ostschweiz die Verlockung da, das Nadelöhr Bern-Wankdorf grossräumig zu umfahren.** Dass schon heute mit Abkürzungen durchs Emmental LSVA-Geld gespart wird, dürfte mehr als nur ein Gerücht sein.

Ökonomische Entwicklung. Bis jetzt haben die Befürworter der Umfahrung mit harten Fakten und Zahlen gezeigt, was die vielzitierten betriebs- und volkswirtschaftlichen Verluste durch die zeitweilige Verkehrsüberlastung anbelangt. Wie auch immer, die Emmentaler Industrie hat gegenwärtig mit ganz anderen Problemen wie dem starken Franken oder den Preisen auf dem Rohstoffmarkt zu kämpfen. Und sollten die Staukosten für die Industrie tatsächlich ins Gewicht fallen, müssten wir wiederum darauf hinweisen, dass Null+ das Leiden sehr viel rascher lindert als die angedachte Umfahrungslösung. Für das Gewerbe spielen Reise- und Transportzeiten zweifelsohne eine grössere Rolle. Gerade deswegen müssten die Emmentaler Gewerbler eigentlich Feuer und Flamme sein für die Variante Null+, von der sie sich baldige Besserung er



hoffen dürfen, und ebenso für (betriebliches) Mobilitätsmanagement. Denn wer velo- statt automobil zur Arbeit fährt, ist gemeinhin fitter.

Dazu würden beim Bau der Umfahrung Emmentaler Firmen kaum von Aufträgen profitieren. Keine Emmentaler Firma wäre imstande, die entsprechenden Arbeiten in einer solchen Dimension auszuführen.

Und man kann den Spiess auch mal umdrehen: Würde ein besserer Anschluss an die A1 für Handwerk, Gewerbe und Detailhandel im Emmental nicht vor allem mehr Konkurrenz bedeuten? Was hätte ein Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof Burgdorf von einer Umfahrung? Je mehr die Einkaufstempel an der Autobahn gegenüber regionalen Fachgeschäften bezüglich Erreichbarkeit an Standortgunst zulegen, desto schlechter ist das doch für den ansässigen Detailhandel.

Der Verzicht auf eine Umfahrung ist in keiner Art und Weise ein Hemmschuh für ein erwünschtes massvolles Wirtschaftswachstum: Die zivile Nutzung des AMP-Areals – die SP Burgdorf würde eine solche sehr begrüßen – und die weitere Entwicklung des Lyssachsachens - soll eine solche denn erstrebenswert sein - wären ohne Umfahrung bestens realisierbar. Für den Fall einer industriell-gewerblichen Nutzung des AMP-Areals wäre sogar eine Anbindung an die Eisenbahnlinie vorhanden!

Da der Lyssachsachen direkt an der A1 liegt, ist eine weitere Verkehrserschliessung unnötig; sie würde den ungunstigen langjährigen Wandel der Einkaufsgewohnheiten nochmals verstärken und so noch mehr Kaufkraft aus dem Emmental und Burgdorf abziehen, was im Widerspruch zu offiziellen ökonomischen Entwicklungszielen steht (Burgdorfer Oberstadt, Hunyadigasse etc.).

Wenn im Lyssachsachen weitere Arbeitsplätze entstehen, die auch Arbeitskräfte aus dem oberen Emmental anziehen, wären zusätzliche Bushaltestellen und eine bessere Erschliessung für den Langsamverkehr sinnvoll, ergänzt mit erweiterten „P+R“-Angeboten und anderen Massnahmen.

Siedeln sich zusätzliche Betriebe im Lyssachsachen an, geht zwar Kulturland verloren. Da die ursprüngliche Landschaftsstruktur dort aber bereits so gut wie unlesbar ist, käme dies keinem schweren Eingriff gleich. Wenn weitere Entwicklung und Wachstum, dann dort, gerade auch zum Schutz von Kulturland in anderen Gemeinden und des landschaftlichen Reichtums des Emmentals!

Mobilitätsmanagement und -philosophie. Während mit einer Umfahrung die indiskutable klimapolitische Notwendigkeit von individuellem Verkehr- und Energiesparen buchstäblich verdrängt wird, bleibt mit der Variante Null+ das Vermeiden und Verlagern von motorisiertem Fahrzeugverkehr brennend aktuell. Wie wir gesehen haben, ist bei den meisten Autofahrten über Burgdorfer Boden die Stadt selbst der Ausgangs- oder Zielort (oder beides), und trotz dem reichen Erbe der Fussgänger- und Velomodellstadt-Ära sind noch viele Umlagerungspotenziale unausgeschöpft. Damit möglichst viele Burgdorferinnen und Burgdorfer ihren Beitrag dazu leisten, sorgt die Ortsplanung dafür, dass neuer Wohn- und Arbeitsraum an Lagen entsteht, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Ausserdem sollen der ÖV und der Langsamverkehr noch attraktiver werden und dadurch positive Anreize setzen.

Gelingt es, auch nur 5 oder 10 Prozent zum Umsteigen oder zu tageszeitlichen Verhaltensänderungen zu bewegen, bringt dies merkliche Entlastungseffekte: Die Kapazität der Strasse wird sinnvoller genutzt, was volkswirtschaftlich das einzig Richtige ist. Davon profitieren alle, besonders jene Autofahrenden, die zwingend auf ihr Fahrzeug angewiesen sind⁹ – womit wir wieder bei den Anliegen der Wirtschaft wären. Mobilitätsmanagement und Kampagnen, die das Velofahren und Zufussgehen (auch zur Vorbeugung von Zivilisationskrankheiten mit ihren volkswirtschaftlichen Folgeschäden!) propagieren, ganz besonders auch im Freizeitverkehr (z. B. für den Weg zum Sport), denn „für die meisten Freizeitfahrten wird das Auto gewählt“¹⁰, sowie zusätzliche Verbesserungen an der Infrastruktur für den Langsamverkehr sind unumgänglich, damit sich das nicht bewahrheitet, was die Begleitinformation der Variante Null+ ankreditet, nämlich eine Verschlechterung der Erreichbarkeit und Standortgunst der Region infolge weiterer Verkehrszunahme.

Es ist hier nicht der Ort, um möglichst vollständig aufzulisten, was zu tun wäre, um den Verkehr in Burgdorf und Region (noch) umweltfreundlicher und siedlungsverträglicher zu machen. **Hervorzuheben ist sicher der Veloverkehr, wo grundsätzlich ein riesiges Umlagerungspotenzial vorhanden ist.** Von der geplanten Direktverbindung Hasle–Oberburg, einem grossen Schritt in Richtung durchgehende Velo-Autobahn zwischen Lützelflüh und Lyssach/Kirchberg, darf man sich bestimmt einiges erhoffen. Anzugehen ist, auch auf lokaler und regionaler Ebene, die fatale Tendenz, dass die Benutzung des Fahrrads bei

⁹ <http://www.burgdorf.ch/2974.html>, abgerufen am 29.10.15

¹⁰ Faktenblatt Strategie Freizeitverkehr des Bundes, S. 2



Jugendlichen stark rückläufig ist, statt dass dieses die Rolle eines coolen Sport- und Spielgeräts, wenn nicht gar jene eines Statussymbols hätte.

Vom weiteren Ausbau des Hauslieferdienstes über die verstärkte Förderung des Autoteilens bis zur Verdichtung der Busfahrpläne und Streckenverlängerungen ist noch vieles möglich. Was die Förderung des öffentlichen Verkehrs anbelangt, anerkennt die SP Burgdorf die gemachten grossen Fortschritte, ist aber gleichzeitig der Meinung, dass das Ende der Fahnenstange noch längst nicht erreicht ist.

So könnten einige Buslinien leistungsfähiger werden. Die Linie 465 verkehrt zum Beispiel nur halbstündlich und am späteren Abend nur bis zum Spital. Bezüglich Führung der Linie 465 in Hasle braucht es eine bessere Lösung, damit über eine Deinstallation der Ampelanlage auf der Kalchofenstrasse nachgedacht werden kann – was ein namhafter Beitrag zur Verflüssigung des örtlichen Verkehrs wäre..

Im Bereich des Schienenverkehrs muss ernsthaft geprüft werden, ob die bestehende Bahnstrecke Burgdorf–Hasle dank weiteren Haltestellen – insbesondere beim Spital – und dichterem Takt (Verbindungen mindestens zu den Stosszeiten ca. alle zehn Minuten) analog einer „Tramstrecke“ nicht zu einem Quantensprung ansetzen könnte.

Entscheidend ist: Höhere Frequenzen im Bahnverkehr rücken nur mit der Variante Null+ in den Bereich des Möglichen. Mit der Umfahrungslösung wäre auch diese Chance verbaut. Nicht zu vergessen: Das Regionalspital ist betreffend betriebliches Mobilitätsmanagement einer der wichtigsten „Player“.

Zusatzbemerkungen

- Verbessert sich mit der Variante Null+ der Verkehrsfluss wie erwartet, könnte sich für viele Auto-lenkerInnen die „Abkürzung“ über Lyssach/Steinhofstrasse/Scheunenstrasse erübrigen – und die Stausituation beim Alpina würde sich in Luft auflösen. Allenfalls müsste auch ein gewisser Zwang ausgeübt werden, die Kantonsstrasse 23 zu benutzen.
- Unter Umständen könnte sich die SP Burgdorf vorstellen, dass die Buchmattstrasse und die Schachenstrasse zwecks besseren Anschlusses der Industriezone ausgebaut werden.

Nachwort

Für die SP Burgdorf stellt die Variante Umfahrung ein Monsterprojekt dar, das als Gesamtpaket ein überaus schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. An ihrer Mitgliederversammlung im Anschluss an die Projektpräsentation hat sie sich deshalb einhellig und überzeugt für die Variante Null+ ausgesprochen.

Die SP Burgdorf hat bei dieser Gelegenheit, vor allem mit Blick auf die gravierende Situation in Oberburg, auch diskutiert, ob allenfalls Mischformen der beiden Varianten denkbar wären. Angesichts des immensen Aufwands von rund 230 Millionen Franken allein für eine Untertunnelung Oberburgs stellt sich auch bei diesem Projektteil die Frage, ob der Nutzen die Kosten einigermaßen aufzuwiegen vermöchte – eine Frage, die sich in der sehr knappen Frist, die fürs Studium des komplexen Projekts eingeräumt wurde, nicht seriös beantworten liess.

Das letzte Wort überlässt die SP Burgdorf gerne dem Kanton Bern, der im letzten März (a.a.O.) sehr treffend auch dies konstatiert hat:

„Die öffentliche Hand investiert viel Geld in die Verkehrssysteme, der Nutzen daraus fällt aber grösstenteils bei Privaten an, die sich nur in beschränktem Ausmass an der Finanzierung beteiligen. (...) Dies führt dazu, dass mit dem Gut Mobilität nicht sparsam umgegangen und somit Energie verschwendet wird.“¹¹

Für das Co-Präsidium:

Nadaw Penner

¹¹ Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern: Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr, Bericht 2015, S. 34