

Oberingenieurkreis IV  
„Emmentalwärts“  
Dunantstrasse 13  
3400 Burgdorf

Burgdorf, 31. Mai 2019

## Mitwirkung „Emmentalwärts“

Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit, im Rahmen dieser Mitwirkung zum Bauprojekt „Emmentalwärts“ Stellung beziehen zu können, danken wir bestens. Wir bedauern allerdings, dass die Mitwirkungsfrist für dieses gewaltige Projekt derart kurz angesetzt ist. Vielen Betroffenen und Bürgern verunmöglicht diese kurze Frist faktisch die Teilnahme, da es in so kurzer Zeit vielen Personen nicht möglich ist, sich in eine derart umfangreiche Planung einzuarbeiten.

Wir erlauben uns eine Mitwirkung in etwas anderer Form und aus einer grundsätzlicheren Perspektive. Der Verein Mobilität Emmental wurde vor 17 Jahren gegründet, um neue Ansätze einer angebotsorientierten Mobilitätsentwicklung in der Region Emmental umzusetzen. Die wissenschaftliche Grundlage für diesen Ansatz waren unter anderem die Erkenntnisse aus dem Nationalen Forschungsprogramm NFP 41 „Verkehr und Umwelt“ (Leitung Felix Walther, ecoplan Bern). Das NFP 41 wurde Mitte der 90er Jahre gestartet und 2001 beendet. Das Programm sah sich „als Denkfabrik für eine nachhaltige Verkehrspolitik und suchte Lösungsbeiträge aus allen Fachrichtungen zu einer effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse. Damit sollten die Grundlagen für die künftige Verkehrspolitik verbessert und guten Lösungen Auftrieb verschafft werden.“

Zwischen 2005 und 2010 setzte Mobilität Emmental im Rahmen eines RegioPlus-Programmes verschiedene Massnahmen im Oberen Emmental um. 2010-2015 folgten weitere Massnahmen im Raum Langnau und im Raum Burgdorf, finanziert durch den Lotteriefonds des Kantons Bern. Der Programmansatz knüpfte in Burgdorf an frühere Massnahmen im Rahmen der Fussgänger- und Velomodellstadt an (1996-2006). Diese Programme haben die betroffenen Gemeinden nachhaltig verändert. Burgdorf gilt seit Jahren als inoffizielle „Velohauptstadt“ der Schweiz (dreimaliger Gewinn des „Prix Velo Schweiz“) und mit einem Veloverkehrsanteil von rund 15% belegt Burgdorf schweizweit einen Spitzenrang. Das neueste Verkehrsmodell des Kantons zeigt tatsächlich, dass in Burgdorf der Anteil des hausgemachten Verkehrs auf der Strasse in den letzten Jahren deutlich abgenommen hat. Diese Erfolge beweisen, dass mit den Erkenntnissen und Denkansätzen aus dem NFP 41 die Mobilitätslandschaft langfristig verändert und die Verkehrsentwicklung positiv beeinflusst werden kann.

Leider wurde der Programmansatz von Mobilität Emmental in den vergangenen 15 Jahren nur von einzelnen Gemeinden aufgenommen (vor allem Langnau, Trubschachen und Burgdorf). Andere Gemeinden sind seit Jahren auf die Realisierung eines Autobahnzubringers, bzw. Umfahrungsstrassen oder Tunnels fokussiert und haben vergleichbare Veränderungen, wie sie in Burgdorf und im Oberen Emmental realisiert worden sind, verschlafen. In Oberburg rollt der Verkehr auf der Hauptachse auf einer Strasse, welche seit Jahrzehnten in ihrem Querschnitt und in ihrer Ausgestaltung kaum verändert wurde und in den angrenzenden Quartieren wurden alle Anstrengungen für die Realisierung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen blockiert. Entsprechend gross ist heute der Handlungsbedarf und es liegt nahe, dass nach so vielen verpassten Chancen nur noch eine radikal teure Lösung als gangbarer Weg erscheint. Oberburg leidet und es braucht endlich eine Verbesserung der Situation für das Dorf und die Bevölkerung. Das Verkehrsaufkommen ist jedoch deutlich geringer als in Burgdorf und das neue Verkehrsmodell des Kantons zeigt, dass dies auch in Zukunft so bleiben wird. Auch im Jahr 2040 wird die Verkehrsmenge 1'000 bis 1'500 Fahrzeuge geringer sein als in Burgdorf (Referenzfall ohne Strasse) und in beiden Gemeinden wird die Verkehrsmenge nie grösser werden als in Burgdorf heute.

Wenn der Kanton seiner eigenen Mobilitätsstrategie nachleben soll („Vermeiden, verlagern, verträglich abwickeln“), muss er spätestens mit dem Vorliegen des neuen Verkehrsmodells auch für Oberburg und Hasle nochmals mit aller Ernsthaftigkeit den integrierten Ansatz einer Sanierung auf dem bestehenden Strassenkörper prüfen.

Dieser Denkansatz muss auch die Zukunft der Bahn im Emmental konsequent mitdenken. Auch hier kann mit neuen Lösungen die aktuelle Dynamik komplett verändert werden. Eine «Trambahn» mit deutlich höherer Taktdichte und zusätzlichen Haltestellen könnte künftig zu einer entscheidenden Entlastung des Gesamtsystems beitragen.

Die hohen Kosten des Tunnels Oberburg und der Umfahrung Halse bedeuten für dieses Projekt ein grosses Risiko, da es auf nationaler und kantonaler Ebene mehrfach gefährdet ist oder wegen zahlreichen anderen Infrastrukturprojekte im Kanton Bern schlicht das Geld fehlen könnte. Eine Lösung welche für den gesamten Perimeter von Lyssach bis Hasle einheitlich auf dem „Berner Modell“ aufbaut (analog Wabern, Köniz und Burgdorf) würden sich die Gesamtkosten auf schätzungsweise knapp 100 Millionen Franken reduzieren, was vermutlich ohne besondere Schwierigkeiten finanzierbar wäre.

Sehr problematisch sind die möglichen Implikationen auf den Grundwasserkörper im mittleren Emmental. Das Tunnelbauwerk reicht mit seinen gewaltigen Betonwänden bis auf den Molassefelsgrund hinunter und beeinflusst die Grundwasserströme. Zudem liegt die Grundwasserfassung im Oberburgschache im Streubereich möglicher Schadenereignissen im mittleren und oberen Tunnelbereich. Allfällige schädliche Auswirkungen dieses Bauwerkes sind nach dessen Realisierung irreversibel – ein Risiko, das in der heutigen Zeit ohne Not nicht eingegangen werden darf.

Entscheidend ist schliesslich jedoch noch ein anderer Punkt: die ganz grossen Herausforderungen der nächsten 20-30 Jahre sind der Klimawandel und die Dekarbonisierung unserer Volkswirtschaft. Das Abkommen von Paris und die Ziele des Bundesrates haben die Meilensteine für diese Entwicklung gesetzt. Weitere Megatrends sind heute längst im Bewusstsein einer breiteren Bevölkerung angekommen: Digitalisierung, Elektrifizierung und Automatisierung des Verkehrs sowie rasche Verbreitung der Sharing Economy. Plausible Szenarien der künftigen Entwicklung sind, dass die Verkehrsmenge stagniert oder sogar zurückgeht. Wenn dies so ist, baut der Kanton an den Bedürfnissen der kommenden Generationen vorbei, überlässt diesen jedoch finanzielle und ökologische Hypothesen.

Aufgrund dieser Überlegungen sollte das Bauprojekt zum jetzigen Zeitpunkt unbedingt nochmals grundsätzlich überdacht werden. Zumindest ist es zu etappieren, da damit die Risiken deutlich minimiert werden können. Mit finanzierbaren Teillösungen (Bahnunterführungen, Kreisel, Sanierung der Ortsdurchfahrt Oberburg) können innert weniger Jahre die brennendsten Probleme in Burgdorf, Oberburg und Hasle entschärft werden und rasch wichtige Anreize für die Siedlungsentwicklung in Oberburg geschaffen werden.

Abschliessend erlauben wir uns noch einige konkrete Rückmeldungen zu einzelnen Massnahmen des Bauprojektes: Aus Gründen der Verkehrssicherheit und Lärmschutzes sind auf der Hauptachse durch Burgdorf unbedingt Temporeduktionen einzuführen (Tempo 30 nach dem Modell Köniz), und zwar auf der Gotthelfstrasse, Sägegasse und Emmentalstrasse bis zum Schmiedenrain. Hier befinden sich mehrere Schulhäuser unmittelbar an oder nahe der Hauptstrasse.

An mehreren Orten in Burgdorf queren wichtige Langsamverkehrsachsen die Hauptstrasse (z.B. Veloring). Zudem verlaufen wichtige Quartierverbindungen über die Hauptachse, insbesondere die Anschlüsse der Nordquartiere an den Bahnhof und die Unterstadt. Zwischen Tiergartenkreisel und BahnHauptunterführung und im Bereich der Emmentalstrasse sind die Querungsmöglichkeiten für den Fuss- und Veloverkehr unbedingt zu verbessern und neben den Fussgängerstreifen auch Velofurten vorzusehen, als sichere Querungshilfe für Velo fahrende Schulkinder und ältere Menschen.

Unbefriedigend ist auch, dass die markierten Velostreifen an verschiedenen Stellen unvermittelt abbrechen. Grundsätzlich sollte die gesamte Ortsdurchfahrt immer entweder beidseitige Velostreifen oder einen Mittelstreifen für abbiegenden Verkehr aufweisen.

Die geplanten Bahnunterführungen Spital und Buchmatt werden den Verkehrsfluss zu Spitzenzeiten verbessern. Der Verkehr auf der Ortsdurchfahrt wird sich weiter verstetigen, wie dies bereits mit den bisherigen Massnahmen deutlich spürbar ist. Die beiden Bahnunterführungen bedeuten jedoch gleichzeitig gewaltige Eingriffe ins Stadtbild und zerschneiden die Quartiere. Bei der Unterführung Spital sind davon Wohnquartiere und wichtige Verbindungswege betroffen. Die Brücke auf der Nordseite der Spitalunterführung Spital wird diesem Umstand nicht gerecht. Bahnübergang und Velobrücke sind zu schmal und zu kurvenreich. Diese wichtige Verbindung von zahlreichen Schulen und Freizeitstätten ist deutlich breiter auszugestalten, hier sollte die Strassenüberdeckung ähnlich wie in Schönbühl verlängert werden, damit die beiden Quartiere, die bereits durch die Bahnlinie massiv zerschnitten werden, wieder eine deutlich besser Verknüpfung erfahren.

Besten Dank für die Entgegennahme unserer Überlegungen und die Einarbeitung unserer Inputs in das vorliegende Projekt.