

## ***Gemeinsames Positionspapier zur Idee einer „Zufahrt Emmental“***

### **Ausgangslage**

Handlungsbedarf	Auch die Umweltorganisationen sehen in der Verkehrsüberlastung im Raum Burgdorf / Unteres Emmental ein Problem und erkennen eindeutigen Handlungsbedarf.
Denkansatz „Mobilität“ statt „Verkehr“	Die Betrachtung dieser Problematik darf jedoch nicht einseitig auf den Aspekt „Verkehr“ beschränkt bleiben, vielmehr gilt es, alle Mobilitätsaspekte breit und umfassend zu diskutieren. Die Kernfrage lautet: wie können die Mobilitätsbedürfnisse unserer Region auf nachhaltige Art und Weise befriedigt werden?
gesamtheitlicher Ansatz	Eine gesamtheitliche und nachhaltige Lösung ist nur erreichbar, wenn ökologische, wirtschaftliche und gesellschaftliche Aspekte gleichgewichtige Berücksichtigung erfahren (gemäss Definition des Nachhaltigkeitsbegriffes).
problem- statt sachorientierter Ansatz	Um die Frage des Zugangs zum Emmental zu beantworten, braucht es eine problemorientierte Betrachtungsweise, wie dies der „Richtplan Stadtentwicklung Burgdorf“ verlangt. Es bringt langfristig nichts, den vordergründigen „Verkehrsengpass Burgdorf“ mit einer punktuellen / linearen Lösung zu beheben (sachorientierter Ansatz), sondern es gilt, ein flächig-vernetztes Mobilitätskonzept für die gesamte Region zu entwickeln und umzusetzen.
innovative Ansätze weiterentwickeln	Eine beträchtliche Anzahl innovativer und zukunftsweisender Ansätze sind von Seiten der Stadt Burgdorf (Fussgänger- und Velomodellstadt, neues Buskonzept) und aufgrund der Initiative Einzelner (Car Sharing, Velostation, CARlos) in den letzten Jahren entwickelt und umgesetzt worden. Es gilt, diese Ansätze im Rahmen eines umfassenden Mobilitätskonzeptes zu bündeln und zu ergänzen. Dies schliesst eine Verbesserung der Erschliessung des Emmentals – auch im Sinne der Studie der IGZE – nicht a priori aus.
Richtplan Kanton Bern	Dieser Ansatz ist auch in der konsolidierten Eingabe der Planungsregionen (gemeinsam mit den Verbänden WWF und Pro Natura) vom August 2000 zum Richtplan Kanton Bern enthalten: u.a. Erarbeiten eines Massnahmenkataloges zur Steuerung der Mobilität und Förderung alternativer Mobilitätsprojekte.

### **Grundsätzliche Gedanken**

mehr Strassen erzeugen mehr Verkehr	„Je schneller die Verbindungen sind, desto weiter rücken die Aktivitätsorte auseinander, und je mehr die Verkehrsinfrastrukturen ausgebaut werden, desto mehr Verkehr ziehen diese an...“ <sup>1</sup> Dieser sich selbst verstärkende Mechanismus führt zu neuen Engpässen, die wiederum nach Beseitigung rufen. Auf Grundlage dieser Erkenntnis ist die massive Erhöhung der Strassenkapazität im Bereich des Eingangs zum Emmental kritisch zu hinterfragen und bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Verkehrssituation im Emmental zu überprüfen.
Problemverlagerung statt Problemlösung	Die Erfahrungen der vergangenen Jahrzehnte haben gezeigt, dass die Problematik einer regionalen Verkehrsüberbelastung durch den Bau einer neuen Strasse in den meisten Fällen nicht gelöst, sondern dass das Problem da-

<sup>1</sup> PETERSEN R. und SCHALLABÖCK K. O., 1995: Mobilität für morgen - Chancen einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik. Berlin: Birkhäuser.

	durch nur verlagert wird (im Falle Burgdorfs emmentalaufwärts).
90% des Verkehrs in Burgdorf ist hausgemacht	90% des Strassenverkehrs auf der Burgdorfer Durchgangssachse entfallen gemäss einer ETH-Studie <sup>2</sup> auf lokale Fahrten, das heisst auf Ziel- und Quellverkehr und Binnenverkehr. Die Befürchtung liegt auf der Hand, dass eine „Durchtunnelung“ Burgdorfs für die 10% Durchgangsverkehr die Bevölkerung von Burgdorf und Unterem Emmental nicht entlastet, sondern dass zusätzlicher Durchgangsverkehr und eine Zunahme von Abgas- und Lärmimmissionen resultiert (andere Gebiete und Anwohner/innen als heute werden neu oder stärker belastet).
problematische Prämisse der IGZE	Das bisherige Vorgehen der IG Zufahrt Emmental (IGZE) ist sachorientiert und einzig auf die Frage der technischen Machbarkeit (einer Strassenlösung) ausgerichtet. Bereits die Fragestellung (Ausschreibung) der IGZE ist problematisch, da sie eine These („Das Problem der Zufahrt zum Emmental kann nur durch eine Strasse gelöst werden“) zum Faktum erhebt, was dem Ansatz des „Richtplanes Stadtentwicklung Burgdorf“, der eine gesamtheitliche Betrachtung fordert, nicht Genüge tut.
„Wegfahrt Emmental“ statt „Zufahrt Emmental“?	Neuere Studien (Uni Bern, Transitforum Austria) haben gezeigt, dass raschere Zufahrten und Transitmöglichkeiten für die Region nicht zwingend eine verbesserte wirtschaftliche Entwicklung bedeuten, sondern im Gegenteil durch Abwanderung, vermehrtes Wegpendeln oder Abfluss von Kaufkraft die Situation für das lokale Gewerbe verschlechtern können. Die Wirkung möglicher Massnahmen ist vor diesem Hintergrund kritisch zu hinterfragen. Eine „Strassenzufahrt Emmental“ könnte in diesem Sinne zu einem Bumerang werden und statt einer Zufahrt Emmental eine „Wegfahrt Emmental“ resultieren.
wirtschaftlicher Nutzen nicht erwiesen	Für die Umweltorganisationen ist nicht ersichtlich, wie bei gleichbleibender Distanz zur Autobahn und einem Zeitgewinn von einigen wenigen Minuten die Wirtschaftsansiedlung im Unteren Emmental entscheidend begünstigt wird.
inakzeptable Beeinträchtigung von Naturwerten	Die Entlastung der Bevölkerung Burgdorfs und des Unteren Emmmentals geniesst hohe Priorität. Eine Beeinträchtigung von Naturwerten (Schutzgebiete, Schachenwald), die eine wichtige Funktion als Naherholungs- und ökologische Ausgleichsräume haben, ist aber nicht akzeptabel.
kollektive vor individueller Mobilität	Es kommen nur Lösungsstrategien in Frage, die der gesamten Bevölkerung zugute kommen, auch Nicht-Autofahrer/innen (junge und alte Menschen, wenig bemittelte Personen, Ausländer). Das heisst, der kollektiven Mobilität ist Priorität vor der individuellen Mobilität einzuräumen.
Ziel Massnahmenpaket	Ziel muss ein breites Massnahmenbündel sein, unter Berücksichtigung der innerörtlichen Mobilität, des Ziel- und Quellverkehrs, des Durchgangsverkehrs und der Transportbedürfnisse und –dienstleistungen.
grundsätzliche Bedenken überwiegen	Wir, die beteiligten Umweltorganisationen, treten zum jetzigen Zeitpunkt auf projektspezifische Belange wie Linienführung usw. nicht ein, da für uns die grundsätzlichen Fragen und Bedenken klar überwiegen.

## Zufahrt Emmental – konkrete Forderungen der Umweltorganisationen

### A. Forderungen an die IG Zufahrt Emmental (IGZE)

Zusammenarbeit mit „neuer IGZE“ möglich

- Eine IGZE, die sich öffnet und ihre Zielsetzungen in dem von den Umweltorganisationen geforderten Sinne erweitert, kann für uns eine Partnerin sein. Unter diesen Bedingungen können wir uns sowohl eine organisatorische als auch finanzielle Zusammenarbeit vorstellen.

<sup>2</sup> BRÄNDLI H., GROB M. und NEUMEISTER M., 1996: Richtplan Stadtentwicklung Burgdorf – Kurzstudie zur Verbesserung der städtischen Verkehrssituation in Burgdorf. Erstellt im Auftrag des Stadtbauamtes Burgdorf. Institut für Verkehrsplanung, Transporttechnik, Strassen- und Eisenbahnbau ITV, ETH Zürich.

- Kooperation mit bestehender IGZE undenkbar
- Eine IGZE, die weiterhin einseitig das vorliegende Strassenprojekt vorantreibt und dafür mit öffentlichen Geldern Lobbying betreibt, können die Umweltorganisationen nicht unterstützen. Unter diesen Voraussetzungen sehen wir eine Kooperation mit der IGZE als unmöglich.
- Studie kantonalem Mobilitätskonzept unterordnen
- Die von der IGZE vorgeschlagene Zufahrt ins Emmental („Schlossbergtunnel“) ist einem kantonalen Gesamtmobilitätskonzept unterzuordnen. Die Zielsetzung der IGZE ist entsprechend anzupassen und sowohl die Notwendigkeit als auch die Wirkung einer Zufahrtslösung sind kritisch zu überprüfen.
- Arbeiten am Strassenprojekt sistieren
- Die weiteren Arbeiten am konkreten Strassenprojekt sind zu sistieren, bis diese Abklärungen im Sinne des Richtplanes getroffen sind. Inhalt der Abklärungen müssen die Forderungen des Richtplanes sein (siehe unten).

## B. Forderungen an den Kanton

- umfassende Mobilitätsstrategie entwerfen und umsetzen
- Die Umweltorganisationen verlangen eine Gesamtkonzeption für das weitere Vorgehen und eine gesamtheitliche, umfassende Mobilitätsstrategie. Realisierbare Elemente des erarbeiteten Massnahmenbündels sind im Rahmen eines konkreten Realisierungsprogramm schrittweise umzusetzen.
- dafür notwendige Strukturen schaffen
- Es zeigt sich einmal mehr, dass die kantonalen Strukturen rein ingenieurtechnisch und auf den Strassenverkehr ausgerichtet sind und für eine umfassende Mobilitätsplanung kein Platz ist. Im Kanton sind die für eine solche umfassende Mobilitätsstrategie notwendigen Strukturen zu schaffen.
- Forderungen des Richtplanes umsetzen
- Die Forderungen des „Richtplanes Stadtentwicklung Burgdorf“ und des Richtplanes Kanton Bern (konsolidierte Eingabe von Planungsregionen, WWF und Pro Natura) sind umzusetzen. Insbesondere sind zu berücksichtigen:
    - sozioökonomische Auswirkungen auf die Region und auf Burgdorf als Regionalzentrum (Abfluss von Kaufkraft und Abwanderung von Arbeitsplätzen aufgrund zu guter oder zu schlechter Erreichbarkeit);
    - allgemeine volkswirtschaftliche Auswirkungen auf die Region im Vergleich zu alternativen gesamtheitlichen Lösungsansätzen;
    - Konkurrenz der Fachmärkte und Shopping-Centers in Lyssach und Schönbühl aufgrund der veränderten Erreichbarkeit für das lokale Gewerbe im Unteren Emmental;
    - Kosten-Nutzen-Analyse und Finanzierbarkeit; in die Betrachtung einzubeziehen sind auch die Folgekosten für zusätzliche Umfahrungen, die durch den Mehrverkehr weiter emmentalaufwärts notwendig werden.
    - Bedürfnis und Akzeptanz in der Bevölkerung von Burgdorf und Umgebung.
    - landschaftliche und städtebauliche Eingliederung, Beanspruchung und Beeinträchtigung von Natur-, Kultur- und Naherholungsraum;
    - Auswirkungen auf Emissionen und Immissionen;
- innovative Mobilitätskonzepte umsetzen: das Emmental als Modellregion
- In die Betrachtungen sind insbesondere neue, innovative Mobilitätsformen und -modelle einzubeziehen oder für die Region zu entwickeln, wie z.B. Car-Sharing, Rufbus, CARlos, Kurierdienst, Regionallogistik, Mobilitätsberatung usw. Die Beispiele Mobility, Velostation, Flanierzone und CARlos zeigen, dass solche Konzepte in einer konkreten Region entwi-

ckelt und umgesetzt werden müssen, wo sie sich bewähren und zur Marktreife entwickeln können. Die Umweltorganisationen sind überzeugt, dass solche innovativen Konzepte nicht nur rasch umsetzbar sind, sondern auch einen entscheidenden Beitrag an die Lösung der Mobilitätsprobleme im Raum Burgdorf / Unteres Emmental leisten können. Nicht zuletzt bietet sich mit einem solchen Vorgehen die Chance, das Emmental zu einer Modellregion für modernes Verkehrsmanagement zu machen.

Mobilitätsentwicklung der Region berücksichtigen

- Zu berücksichtigen sind ferner laufende Projekte zur Mobilitätsentwicklung auf Ebene Stadt, Region, Kanton und Bund, wie z.B. Ortsdurchfahrt Burgdorf, S-Bahn Bern, Anbindung Burgdorfs an die Bahn 2000, NEAT-Umlade-Terminal bei Wiler/Utzendorf, Einführung LSVA usw. Durch diese Grossprojekte erfährt die Mobilitätslandschaft unserer Region in den nächsten Jahren markante Veränderungen, die bedeutende Auswirkungen auf die Frage „Mobilität Emmental“ haben.

## Fazit und Ausblick

„Mobilität Emmental“ statt „Zufahrt Emmental“

Die Machbarkeitsstudie der IGZE ist nicht die Lösung für das Problem „Mobilität Emmental“, sondern höchstens Teil derselben. Sie wird für die Umweltorganisationen erst dann akzeptierbar, wenn die Studie integraler Bestandteil eines umfassenden Konzeptes wird und eine Verknüpfung mit anderen, alternativen Massnahmen erfolgt. Analog zu anderen UVP-pflichtigen Vorhaben sind Begleit- und Kompensationsmassnahmen mit den zerstörerischen Massnahmen in Relation zu setzen und gegeneinander abzuwägen.

Plattform für eine konstruktive Lösungssuche: „IG Mobilität Emmental“?

Für die konstruktive Diskussion und die Entwicklung eines gesamtheitlichen Lösungsstrategie braucht es eine breit abgestützte Plattform. Die IGZE in ihrer heutigen Form ist aus Sicht der Umweltorganisationen **eine** Beteiligte an einer solchen Plattform. Name, deklarierte Zielsetzung, bisherige Aktivitäten und Lobbying der IGZE machen diese zu einer von mehreren Parteien in der notwendigen Diskussion. Gegenüber der IGZE als mögliche Plattform formulieren die Umweltorganisationen aus erwähnten Gründen klare Vorbehalte.

Konstruktiver Dialog gewünscht

Die Umweltorganisationen sind an einem konstruktiven Dialog mit den Vertreter/innen der IGZE interessiert und sind überzeugt, dass eine fruchtbare Zusammenarbeit zugunsten der Zukunft unserer Region möglich ist.

Burgdorf, im Oktober 2000