

VCS Sektion Bern
WWF Regionalgruppe Burgdorf-Emmental
Pro Natura Emmental
Heit Sorg zum Ämmital
IG Velo Kanton Bern
IG Velo Burgdorf

Burgdorf, anfangs Juni 2000

Umweltverbände gemeinsam für eine zukunftsgerichtete Mobilität

Zufahrt Emmental: Umweltplattform fordert Denkpause

Sechs Umweltorganisationen haben sich zusammengesetzt und die Studie „Zufahrt Emmental“, die einen Strassentunnel durch den Burgdorfer Schlosshügel vorsieht, unter die Lupe genommen. Sowohl aus finanzpolitischen Überlegungen als auch aus Gründen des Umweltschutzes stellen sie die vorliegende Idee in Frage. Sie fordern eine gesamtheitliche Betrachtung der Mobilitätsaspekte im Emmental, so wie dies der Richtplan verlangt.

Ein Schlossbergtunnel für Burgdorf?

Anfangs 2000 hat die Interessengruppe „Zufahrt Emmental“ das Ergebnis eines Projektwettbewerbes präsentiert: Die Strassenzufahrt zum Emmental soll durch einen Tunnel („Schlossbergtunnel“ unter Technikum und Altstadt hindurch) ermöglicht werden. Die Lösung scheint verblüffend: Ist mit dieser Idee ein seit vielen Jahren diskutiertes Problem gelöst, das berühmte Ei des Kolumbus gefunden?

Als markantes und enges Tor zum Emmental gibt Burgdorf seit Jahrzehnten Anlass zu verkehrspolitischen Diskussionen. Lange wurde um den AZUE gerungen (Autobahnzubringer Unteres Emmental), der Burgdorf westlich hätte umfahren sollen. Das Projekt fand nie breite Akzeptanz und der Richtplan Stadtentwicklung von 1996 nimmt davon definitiv Abschied. Eine alternative Verkehrsführung zur Hauptachse wird aber nach wie vor thematisiert, und zwar sieht der Richtplan eine „Machbarkeitsstudie mit gesamtheitlichem Ansatz“ vor (Objektblatt 6.02). Die Ausschreibung eines ersten Projektwettbewerbes beschränkte sich allerdings auf die rein technische Frage der Machbarkeit einer Strassenlösung.

Ungeachtet dieser Einseitigkeit rühren seit einigen Monaten umtriebige Politiker und Interessenvertreter der Region beim Kanton kräftig die Trommel für die Tunnelidee. Ganze 150 Millionen Franken – wahrscheinlich wird der Bau aber mindestens das Doppelte kosten – sollen im Burgdorfer Schlosshügel und im Schachenwald verbaut werden. Wofür? Für einige Minuten Fahrzeitgewinn durch Burgdorf/Oberburg hindurch? Können damit die oft erwähnten Standortnachteile des mittleren Emmentals kompensiert werden?

150 Millionen für 10% Durchgangs-Strassenverkehr?

Die Verkehrsstudie im Auftrag des Stadtbauamtes von 1998 belegt, dass 90% des motorisierten Verkehrs auf der Durchgangssachse hausgemacht sind: Strassenverkehr innerhalb Burgdorfs oder von und nach Burgdorf. Lediglich 10% des Strassenverkehrs auf der Burgdorfer Hauptachse sind Durchgangsverkehr und nur 1% Güterverkehr!

Diesen Strassenverkehr wollen die Initianten der Machbarkeitsstudie mit 150 oder mehr Millionen vergolden. Dies entspringt einem eindimensionalen Denken, das nichts mit modernem Verkehrsmanagement zu tun hat. Die Entwicklung der vergangenen Jahrzehnte hat es immer wieder gezeigt: Wer Strassen sät, wird (noch mehr) Strassenverkehr ernten.

Beispiel Gohlhausbrücke

Dass die teuerste und spektakulärste Lösung längst nicht immer die beste ist, hat sich im jüngsten Strassengrossprojekt in unserer Region, der Gohlhausbrücke einmal mehr gezeigt. Nicht zuletzt dank der hartnäckigen und kompetenten Einsprache der Umweltverbände konnte die ursprüngliche überraschende 50-Millionen-Idee auf ein vernünftiges Projekt von 5 Millionen Franken redimensioniert werden. Heute sind alle froh, dass rechtzeitig eine Denkpause eingelegt worden ist, vorab die Natur und der Steuerzahler.

Suche nach innovativen Lösungen mit einer Mobilitätsstudie

Alle Einwohner unserer Region wollen und brauchen Mobilität. In vielen Köpfen wird Mobilität allerdings immer noch mit Strassenverkehr gleichgesetzt, ein Kurzschluss, den es endlich zu überwinden gilt. Die Entwicklungsbenachteiligung des Emmentales kann nicht dadurch gelöst werden, dass punktuell ein Strassenengpass umfahren wird. Vielmehr gilt es, die Frage der zukünftigen Mobilitätsentwicklung gesamtheitlich zu beantworten.

Die gesamtheitliche Betrachtung zeigt immer wieder, dass riesige Strassenprojekte ökonomisch unsinnig sind. Um eine Region nachhaltig zu entwickeln braucht es breite Massnahmenbündel zugunsten intelligenter Mobilitätslösungen.

Mit einer viertel Milliarde Franken kann im Bereich einer umfassenden Erschliessungsförderung im Emmental viel mehr bewegt werden als einige Prozent Strassenverkehr... und *diese* Vision gilt es umzusetzen! Einseitiger Strassenbau wie die vorliegende Idee ist nicht zukunftsgerichtet, bringt unserer Region keine Standortvorteile und verunmöglicht echte Innovation.

Vernetzt denken, planen und handeln!


Die Machbarkeitsstudie "Zufahrt Emmental" mag ein guter und wichtiger erster Schritt sein. Sie zeigt auf, wo überhaupt und zu welchem Preis eine „Umfahrung“ Burgdorfs zu haben wäre. Jetzt muss aber – neben der politischen Diskussion – eine umfassende und gesamtheitliche Studie realisiert werden, die nicht nur rein technische Aspekte, sondern auch die Fragen Bedürfnis, Akzeptanz, landschaftliche und städtebauliche Eingliederung, Umweltschutz und Finanzierbarkeit ausleuchtet. Eigentlich gehört eine solche Mobilitätsstudie, die die Entwicklungsprobleme einer Region gesamtheitlich angeht, an den Anfang jeder vernünftigen Verkehrsplanung.


Wahrscheinlich wird es sich einmal mehr zeigen, dass die sowohl ökonomisch als auch ökologisch beste Lösung in der konsequenten Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs liegt, in intelligenter Kombination mit neuen Ideen. Einige Stichworte hierzu: Car Sharing, Caros, Rufbus, Human Powered Mobility, Mobilstation und für den Güterverkehr zum Beispiel ein Konzept „Regionallogistik“.


Der öffentliche Verkehr hat in der Region Burgdorf mit RM und "dr BUS" bereits heute einen starken Auftritt. Unter „Regionallogistik“ wäre in Anlehnung an das junge Thuner Konzept „Citylogistik“ eine Lösung für den Güterverkehr zu sehen, die darin bestehen könnte, dass der Schwerverkehr nur noch bis ins Industriequartier von Burgdorf liefern würde. Von dort aus würde die Feinverteilung ins Emmental in koordinierten Sammeltransporten erfolgen. Gedient wäre damit Anwohnern, Branche und Umwelt – ohne millionenschwere Bauten aber mit einem intelligenten Ansatz.

Eine solche Kombination bestehender und neu zu entwickelnder Mobilitätselemente ist innovativ, verlässt ausgefahrene Spuren und eröffnet neue Zukunfts- und Entwicklungsperspektiven, gerade auch für Gewerbe und Industrie. Nicht zuletzt bietet sie die einmalige Chance, das Emmental zu einer *Modellregion für modernes Verkehrsmanagement* zu machen!

Kontaktadressen für Rückfragen:

Daniel Grob, VCS & 062 / 956 23 00  herzogenbuchsee@grueze.ch

Christian Hedinger, WWF / Pro Natura & 034 / 423 52 00  hedinger@bluewin.ch

Theophil Bucher, IG Velo Burgdorf & 034 / 422 00 08  bucher.koenig@freesurf.ch