

Gesamtverkehrsstudie Region Burgdorf / Zufahrt Emmental Stellungnahme zum Schlussbericht (Entwurf vom 20. August 2003)

Für die Möglichkeit, zum vorliegenden Entwurf des Schlussberichtes eine Stellungnahme abgeben zu können, möchten wir danken. Nachfolgend unsere Überlegungen, Bemerkungen und Kritikpunkte.

Wir bedauern es, festhalten zu müssen, dass der Schlussbericht in der vorliegenden Form für uns insgesamt enttäuschend ist und die Erwartungen und Hoffnungen, die wir in die Gesamtverkehrsstudie hatten, nicht erfüllt. Die Studie ist in ihrer gesamten Übungsanlage sehr technokratisch geblieben. Leitende Ideen und Konzepte der aktuellen Energie-, Verkehrs- und Raumordnungspolitik des Bundes sowie der Verkehrsforschung haben keinen erkennbaren Eingang in die Betrachtungen gefunden.

Insbesondere fehlt u.E. der gesamtheitliche Ansatz im Sinne des Konzeptes der Nachhaltigkeit. Gesamtheitlichkeit wie in der Agglomerationsverkehrspolitik des Bundes gefordert (Punkt 1.4 Seite 12) wird nicht dadurch erreicht, dass möglichst der „gesamte Verkehr“ betrachtet wird. Wir versuchten von Seiten der Umweltverbände von Anfang an, konzeptionelle, integrative und systemische Ansätze einzubringen, viele dieser Inputs wurden jedoch nur teilweise oder gar nicht aufgenommen:

- Wir erachten es als fatal, dass die von WWF / pro natura angeregte Zieldiskussion nicht geführt wurde; die in der Studie Lässer angesprochene Grundsatzfrage, ob die Region Burgdorf / Unteres Emmental primär als Wirtschafts- und Industriestandort oder vor allem als Wohn- und Lebensraum positioniert und gefördert werden soll, bleibt deshalb im leeren Raum hängen;
- Das von uns im Herbst 2002 angeregte Gastreferat über die Erkenntnisse aus dem NFP 41 „Verkehr und Umwelt“ und die Diskussion der vom Bund vorgegebenen Leitideen einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung wären dringlich gewesen. Das blosse Verteilen einer Broschüre (und die Ablage derselben in einer Schublade) genügen ganz offensichtlich nicht, um die von Wissenschaft und Politik erarbeiteten Erkenntnisse in konkrete Planungen einfließen zu lassen.

Insbesondere wurde die Chance verpasst, die Begleitgruppe als Plattform für fruchtbare Diskussionen im Sinne der Annäherung und Konsensfindung zu etablieren. Ein echter Diskurs kam nie zu Stande, da die Sitzungen im Wesentlichen darauf beschränkt blieben, dass die bereits vorgängig zugestellten (und von den engagierteren Gruppenmitgliedern bereits gelesenen) Ergebnisse ausführlich präsentiert wurden. Konstruktive Kritik, Anregungen und Fragen kamen primär von Seiten der Umwelt- und Behördenvertreter. Im Synthesepapier des NFP 41 fordert der Bundesrat, dass die Ergebnisse dieses umfangreichen Forschungsprogrammes „in der Politik Spuren hinterlassen sollen“; Programme und Projekte seien einer „Nachhaltigkeitsprüfung“ zu unterziehen, d.h. frühzeitig und gesamthaft bezüglich ihrer Auswirkungen auf Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft zu prüfen. Im Bezug auf den Verkehr bedeutet das nicht nur die Betrachtung von technischen Aspekten, Kosten, Sicherheit, Lufthygiene und Lärm, sondern auch die Berücksichtigung von Aspekten wie Klima, Ressourcen, Habitate, Landschaft, Wohnen, Individualität, Partizipation, Solidarität und Akzeptanz.

Das Gebot der Stunde (oder des angebrochenen Jahrhunderts) heisst Schonung und effizientere Nutzung der vorhandenen Ressourcen, gefordert sind Massnahmen zur Entschärfung der CO₂-Problematik. Diese Erkenntnisse müssen in den konkreten Planungen Niederschlag finden, dies ist eine zentrale Forderung, die in den Empfehlungen von Forschungsgruppen und interdisziplinären Gremien bis hinauf auf internationale Ebene (z.B. IPCC), gestellt wird. Einer Schlussfolgerung, die per Saldo ein Wachstum des motorisierten Verkehrs und damit der Emissionen und Immissionen unkritisch zulässt oder sogar unterstützt, werden wir niemals zustimmen können.

Nachfolgend unsere spezifischen Bemerkungen zu einzelnen Kapiteln und Aussagen in der Studie:

Kap. S. Bemerkungen

- Zfsg 17** Punkt (14.7) Dieser Abschnitt ist falsch zitiert, wodurch die Zufahrt Emmental in anderem Licht erscheint als in der Studie Lässer. Richtig muss es heissen: „...*dass die Zufahrt Emmental in der Tendenz den Werkplatz Oberes Emmental sichert (ohne wirklich einen Effekt auf die Wirtschaftsstruktur auszulösen), währenddem eine Leistungserweiterung beim ÖV primär zu einer Attraktivierung des Untersuchungsraumes als Wohnstandort führt, ohne die Probleme des Güterverkehrs zu lösen.*“

Zu bemerken ist ferner, dass nicht die volkswirtschaftlichen Auswirkungen einer Zufahrt Emmental ermittelt wurden, sondern lediglich die grundsätzliche Frage der volkswirtschaftlichen Effekte von Erschliessungsmassnahmen (ÖV und/oder Strasse) untersucht wurde.

- 1.8** 22 Die formulierten Verkehrsprobleme und Zielsetzungen stellen ein Sammelsurium von Wahrnehmungen und Wünschen dar. Da sie weder diskutiert noch gewichtet oder gewertet wurden, sind sie als Fundament für die Studie nicht tauglich. Im Übrigen sind viele der in der Befragung zusammengetragenen Zielsetzungen gar nicht Ziele, sondern Massnahmen.
- 2** 26 Die Studie wartet mit einer minutiösen und umfangreichen Verkehrsanalyse auf, eine Raumanalyse fehlt jedoch gänzlich. Wir betrachten dies als grossen Mangel und stellen fest, dass die Verkehrsanalyse viel zu stark linear fokussiert ist.
- Das Emmental ist kein linear strukturierter Raum (wie die Alpentäler Simmental, Kandertal...), sondern ein vernetzter Landschafts- und Verkehrsraum mit zahlreichen historisch gewachsenen Querverbindungen ins angrenzende Aaretal, Mittelland und Napfgebiet.
- Zahlreiche wichtige Knotenpunkte – die entscheidenden und limitierenden Elemente in einem Verkehrssystem – befinden sich im Kern von Dörfern (Rösslikreuzung Burgdorf, Einmündung Carrera Burgdorf, Oberburg Einmündung Underbärgetal, Bahnhofplatz Hasle-Rüegsau usw.) und können durch Umfahrungslösungen nicht oder nur geringfügig entlastet werden; die Mehrzahl dieser Knotenpunkte wird von der geplanten Zufahrt Emmental nicht bedient (siehe Beilage „Raumstruktur Emmental“ der IG Velo Burgdorf).
- Der Verkehrsstrom auf der Hauptachse Burgdorf-Emmental ist nicht die Summe zahlreicher gleichgerichteter Wege, sondern er stellt die Bündelung zahlreicher komplexer Wegbeziehungen dar, die oft nur abschnittsweise zwischen zwei der genannten Knotenpunkte die Hauptachse berühren (z.B. Underbärgetal-Löwenkreuzung-Hasle-Rüegsau oder Wynigen-Rösslikreuzung-Scheunenstrasse-Steinhof-Underbärgetal) und sich nicht auf eine Zufahrt Emmental gemäss vorliegender Planung umlagern lassen. Für uns wird nicht ersichtlich, ob und inwiefern solche Überlegungen in den vorliegenden Betrachtungen und Berechnungen berücksichtigt worden sind.
- 2.11** 39 Der Problemdruck wird u.E. zu einem beträchtlichen Teil herbeigeredet; auf jeden Fall wurde er nie diskutiert. Effektiv stellen 12'000 – 15'000 Motorfahrzeuge eine vergleichsweise mässige Belastung dar, die mit Massnahmen zur Verstetigung des Verkehrs und zur Stabilisierung desselben auf tieferem Geschwindigkeitsniveau zu bewältigen sein sollte. Solche Massnahmen verändern Faktoren wie Lärm, Trennwirkung, Verkehrssicherheit usw. und damit die „Grenze der Belastbarkeit“. Die pauschale und nicht weiter differenzierte Aussage, dass „die Verträglichkeit zwischen Verkehr und Siedlung zum Teil nicht mehr gegeben“ sei, genügt als Fazit dieses Kapitels nicht (siehe dazu Anregung unten, bei Punkt 9.1).
- 3** 40 In der Studie Harb (UmverkehrR 2003; siehe Beilage zur Stellungnahme des VCS) schneidet Burgdorf in einem breiten nationalen Rating der städtischen ÖV-Systeme sehr schlecht ab. Interessantes Fazit der Studie ist, dass offenbar ausgerechnet in jenen Städten mit schlechtem Rating von Strassenkreisen gewaltige Infrastrukturvorhaben gefordert werden.
- Die Studie Harb ist u.E. ein klarer Hinweis darauf, dass Burgdorf in Bezug auf den ÖV ein beträchtliches und in der vorliegenden Gesamtverkehrsstudie nicht genügend berücksichtigtes Steigerungspotential hat, mit entsprechender Entlastungswirkung für die Strasse.
- 4.1** 44 Die Analyse des Velonetzes weist noch Lücken und Schwächen auf, wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Stellungnahme der IG Velo Burgdorf und den Schlussbericht zur Veloverkehrszählung vom Mai/Juni 2003.
- 5** 48 Angesichts des grossen Anteils an Stückgutverkehr ist diesem Bereich zweifellos ein Potential für innovative neue Lösungen vorhanden. Wir bedauern, dass dieses Potential im Rahmen der vorliegenden Studie bisher nicht vertiefter untersucht, sondern mit dem Verweis auf den gescheiterten Versuch von Kunz/Burgdorf vorschnell abgehakt worden ist.
- 9.1** 56 Gemessen am Umfang, der unter 9.2 der Projektidee Zufahrt Emmental zugestanden wird, sind die zu erwartenden Auswirkungen des Umbaus der Ortsdurchfahrt viel zu knapp dargestellt. Eine Klärung der Bedeutung, Notwendigkeit und Wirkung dieses Umbaus erachten wir als sehr wichtig, haben doch verschiedene Exponenten aus dem Umfeld der Wirtschafts- und Strassenlobby in den vergangenen Monaten wiederholt und in für uns inakzeptabler Form die Ortsdurchfahrt und die Zufahrt Emmental gegeneinander auszuspielen begonnen.
- Wir regen an, dass die Erfahrungen mit bereits realisierten Ortsdurchfahrten (wie z.B. Seftigenstrasse in Wabern) in diesem Zusammenhang ausführlich dargestellt und gewürdigt werden (siehe Erfolgskontrolle der in Wabern realisierten Massnahmen durch die Uni Bern), und dass die Frage der Belastung und Verträglichkeit für den Zustand nach Realisierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf seriös abgeschätzt und aufgeführt wird.

In Wabern hat im beobachteten Perimeter trotz Zunahme der Verkehrsmenge (+5% MFZ) und Reduktion der mittleren Fahrgeschwindigkeit (-8%) die durchschnittliche **Reisezeit um 4% abgenommen** (dank Reduktion der Stillstandszeiten). Gleichzeitig ist die Trennwirkung der Achse massiv reduziert worden (**Wartezeit für Fussgänger -92%!**) und der Komfort und die Attraktivität für den Zweiradverkehr offenbar massiv gestiegen (**Zunahme Veloverkehr +56%!**). Umgeschlagen auf Burgdorf lässt sich folgern, dass bereits durch die Ortsdurchfahrt ein Fahrzeitgewinn resultieren dürfte, der in die Nähe des errechneten Wertes für den Abschnitt Nord der Zufahrt Emmental (Kreisel McDonalds – Schlosstunnel - Kreisel Landhaus) liegen dürfte, nämlich rund 1 Minute.

- 9.3 62** Dass die Frage der Aufhebung der Bahnübergänge nicht vertieft bearbeitet wurde erachten wir als nicht vertretbar. Die vage (mündliche) Antwort, dass der dadurch realisierte Zeitgewinn durch den verstärkten Busverkehr und dessen Stauwirkung wieder wettgemacht würde, weisen wir als klar unbefriedigend zurück.
- 11.1 70** Die Formulierung am Schluss dieses Abschnittes können wir so nicht unterstützen: Der hohe Anteil an Ziel-, Quell- und Binnverkehr lässt die Vermutung zu, dass auch hier ein beträchtliches, noch ungenutztes Umlagerungspotential vorhanden ist (dies formuliert auch die Fussgänger- und Velomodellstadt in ihren Zielsetzungen und Perspektiven). Im Übrigen zeigte die Erfolgskontrolle Wabern/Seftigenstrasse, dass durch einfache Massnahmen, die die Attraktivität für den Langsamverkehr erhöhen, eine gewaltige Zunahme des Veloverkehrs erzeugt werden kann).
D.h., die Projekte leisten nicht nur „einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Langsamverkehrs“, sondern auch zur Entlastung der Hauptverkehrsachsen zugunsten des Durchgangsverkehrs.
- 11.9 76** Wir haben bereits anlässlich der Sitzung der Begleitgruppe gerügt, dass das Umsteigepotential von CarSharing-Lösungen nicht genügend seriös abgeklärt wurde. Bei Mobility CarSharing Schweiz existieren verschiedene diesbezügliche Studien und auch im Rahmen des NFP 41 waren CarSharing- und Verbundabonnement-Angebote Gegenstand ausführlicher Studien (umfangreiche NutzerInnen und Nicht-NutzerInnen-Befragung; Synthesebericht S1 „Mobilitätsmanagement im Personenverkehr“, 2000 und Studie A3 „Neue integrierte Mobilitätsdienstleistungen“, 1999).
CarSharing-NutzerInnen weisen gegenüber dem Durchschnittsautofahrer einen fast exakt umgekehrten Modal Split auf, der Anteil der Autokilometer sinkt von 80 auf 20%. Wenn im Raum Burgdorf-Emmental eine ähnliche Nutzerdichte wie in anderen Gegenden der Schweiz erreicht werden könnte (angesichts dessen, dass 70% der Bevölkerung im Emmental, d.h. 50'000 Einwohner, weniger als 500 m von der Hauptstrasse bzw. der Eisenbahnlinie entfernt wohnt, erscheint dies nicht unmöglich), könnte mittels CarSharing ein geradezu phänomenaler Entlastungseffekt erzielt werden (bei 1000 zusätzlichen neuen Mobility-Nutzern im Emmental könnte die Anzahl täglicher Autofahrten im Raum um rund 1800 sinken!)
- 12 77** Bezüglich der Szenarienbildung und des morphologischen Kastens schliessen wir uns den Vorbehalten an, die Christian Hedinger anlässlich der 3. Sitzung der Begleitgruppe eingebracht hat. Sowohl in diesem als auch in den folgenden Kapiteln scheint eine sehr klassische ingenieurtechnische und auf Strassenbau und Individualverkehr fokussierte Sichtweise durch. Hier fehlt u.E. der Link zur aktuellen verkehrs- und mobilitätswissenschaftlichen Forschung (NFP 41, Geographisches Institut Universität Bern, IKAÖ Universität Bern usw.).
Das Adjektiv „einseitig“ beim Szenario C ist wegzulassen; die Förderung von ÖV und LV ist nicht einseitig, da durch die Entlastungswirkung automatisch auch die Situation des motorisierten Verkehrs verbessert wird, zudem enthält das Szenario C mehrere Massnahmen zum Ausbau der Strasseninfrastruktur (Ortsdurchfahrt, Umsetzung Verkehrsrichtplan Burgdorf, Aufhebung Niveauübergänge). Die Beschreibung des Szenarios C müsste richtiger lauten: „Förderungsmassnahmen für ÖV und LV bei gleichzeitig moderatem Ausbau der Strasseninfrastruktur“ (o.ä.); bei Szenario B darf es sogar heissen: „... und gleichzeitig maximaler Ausbau der Strasseninfrastruktur“.

Besten Dank für die wohlwollende Entgegennahme unserer Anregungen und Kritikpunkte.

Für den Vorstand Mobilität Emmental

gez. Christa Markwalder, Theophil Bucher

Burgdorf, 31. Oktober 2003