

Baudirektion Burgdorf
Lyssachstrasse
3400 Burgdorf

Burgdorf, 10. Juni 2009

Einsprache

gegen die Errichtung einer Planungszone für den Autobahnzubringer Emmental

gemäss Publikation im Anzeiger vom 14. Mai 2009

1. Rechtsbegehren

Das vom Oberingenieurkreis IV vorgebrachte Planungsvorhaben (Errichtung einer Planungszone für den Autobahnzubringer Emmental) ist abzulehnen.

2. Formelles

1. Die Einsprachebefugnis gemäss Art. 35 Abs. 2 BauG ist gegeben, sie stützt sich auf den Zweckartikel 2 Abs. 2 Buchstabe e der Statuten von Pro Velo Emmental (siehe Beilage).
2. Heinz Sägesser und Theophil Bucher sind mit Unterschrift zu Zweien für Pro Velo Emmental zeichnungsberechtigt.
3. Die Einsprachefrist vom 10. Juni 2009 ist gewahrt.

3. Begründung

a. Die bekannt gegebene Planungsabsicht ist nicht zweckmässig und die Errichtung einer Planungszone nicht notwendig

Der Bedürfnisnachweis für einen Autobahnzubringer Emmental ist unseres Erachtens aus verschiedenen Gründen nicht erbracht und die Errichtung einer entsprechenden Planungszone deshalb nicht notwendig. Nachfolgend unsere Überlegungen dazu:

Bedürfnisnachweis für einen Autobahnzubringer Emmental (AZE)

Die der ZMB zugrunde gelegten Annahmen der künftigen Verkehrsentwicklung gehen von einem Verkehrswachstums von 1% pro Jahr aus. Diese "Fortschreibung der Trendentwicklung" (Zitat aus dem technischen Bericht) ist aus verschiedenen Gründen nicht haltbar:

- die effektive Entwicklung des Verkehrsvolumens im betrachteten Korridor betrug gemäss ZMB und technischem Bericht in den letzten Jahren lediglich 0.7% "mit leicht abflachenden Trend" (Zitat);
- die jüngsten nationalen Verkehrsmessungen und Trends (BFS 2007, Mikrozensus Verkehr) zeigen, dass sowohl die Gesamtverkehrsleistung als auch die Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs (Anzahl Pkm) zwischen 2000 und 2005 leicht zurückgegangen sind;

- aktuelle nationale und internationale Rahmenbedingungen und Entwicklungen lassen es als höchst fraglich erscheinen, ob sich der Verkehr in den kommenden Jahren gemäss bisherigem Trend entwickelt (Kyoto-Protokoll, CO₂-Lenkungsmaßnahmen, Erdölverfügbarkeit usw.).

Aufgrund dieser Trends und der daraus resultierenden Unsicherheiten bezüglich der künftigen Verkehrsentwicklung müssten in der ZMB, welche als Grundlage für die vorliegende Planungsabsicht dient, verschiedene Entwicklungsszenarien aufgezeigt und durchgerechnet werden. Leider wurde dies weder in der ZMB noch im Nachgang dazu gemacht.

In der ZMB und ebenso im technischen Bericht wird aus den bestehenden Richtplangrundlagen (Schwerpunktprogramm der Region Burgdorf) abgeleitet, dass der Verkehr "in Spitzenzeiten auch in Zukunft im heute beobachteten Rahmen zunehmen wird". Die Tatsache, dass der neue, im Oktober 2008 genehmigte Richtplan eine verstärkte Ausrichtung des Raumes südlich Burgdorfs auf die Wohnnutzung (welche deutlich weniger mIV-affin ist), und eine Konzentration der Gewerbenutzung auf den Raum nördlich Burgdorfs in Autobahnnähe vorsieht, lässt den Umkehrschluss zu: die Zunahme des Verkehrs im betrachteten Korridor dürfte in Zukunft aufgrund der gewünschten raumplanerischen Entwicklung weniger stark zunehmen als bisher (wenn nicht sogar abnehmen). Es ist sogar umgekehrt zu befürchten, dass ein AZE aufgrund seiner raumgeographischen Wirkung die definierten raumplanerischen Ziele zunichte macht.

Als weiteren Bedürfnisnachweis werden im technischen Bericht die Mängel an der bestehenden Ortsdurchfahrt angeführt. Dabei bleibt faktisch unberücksichtigt, dass mit der im Bau befindlichen Sanierung der Ortsdurchfahrt ebendiese Mängel behoben werden. Insbesondere die Aussage im technischen Bericht, dass durch diese Sanierung "die Kapazität der Ortsdurchfahrt nicht erhöht werde", da die beiden Bahnübergänge bestehen blieben, ist nicht haltbar. So zeigt z.B. die Erfolgskontrolle welche 1998 an der Seftigenstrasse in Wabern durch IKAÖ/GIUB durchgeführt wurde (Häfeli, Matti, Seewer 1998), dass sich die Kapazität einer Ortsdurchfahrt durch eine solche Sanierung sehr wohl erhöht – bei gleichzeitiger Verbesserung der verkehrlichen Situation für sämtliche VerkehrsteilnehmerInnen. Verschiedene Aussagen im technischen Bericht wie z.B. "die Behinderung des Verkehrsflusses dürfte sich verschärfen, ebenso die Gefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmer" sind auf dem Hintergrund der Erfahrungen in Wabern nicht haltbar.

Der Ersatz der bestehenden Bahnunterführungen bietet sich als vergleichbar kostengünstige und absolut hinreichende Alternative zu einem AZE an. Bevor nicht diese Variante – mit Blick auf mögliche Entwicklungsszenarien des Verkehrs – durchgerechnet ist, ist der Bedürfnisnachweis für einen AZE nicht erbracht.

Veränderung des Modal Split und Problemverschiebung

Gemäss der im technischen Bericht formulierten Zielsetzung soll mit dem AZE "die Situation für den mIV verbessert werden". Aufgrund dieser Zielsetzung und aufgrund der Tatsache, dass der AZE ausdrücklich dem motorisierten Individualverkehr vorbehalten sein soll, droht durch die Realisierung dieses Vorhabens eine Veränderung des Modal Split, d.h. eine Stärkung des mIV anstatt eine Verlagerung auf ÖV, LV und kombinierte Mobilität, was im Widerspruch zu sämtlichen Zielen und Absichtserklärungen der nationalen und kantonalen Raum-, Siedlungs- und Verkehrsplanung steht.

Durch den AZE wird die Transitkapazität durch Burgdorf und Oberburg um 50-100% erhöht und zwar einseitig auf dem Verkehrsträger Strasse und zugunsten des mIV. Die Aussage, dass dadurch "kurzfristig kein erheblicher Neuverkehr zu erwarten sei" weisen wir mit aller Deutlichkeit zurück. Der "Verkehrseffekt", wonach neue Strassenkapazitäten rasch wieder aufgefüllt werden, ist in den Verkehrswissenschaften gut dokumentiert und allgemein anerkannt. Neue Strassen induzieren neuen Verkehr. Die Untersuchung von zahlreichen Fallbeispielen in Deutschland (Bund, 2004 bzw. Untersuchungen des Bundesverkehrsministeriums) zeigen, dass Umfahrungen bereits mittelfristig ein zusätzliches Verkehrswachstum von 40-60% verursachen (Betrachtungshorizont 1980-2001).

Durch einen AZE wird der bestehende Knoten nicht behoben sondern lediglich um einige Kilometer Emmental aufwärts verlegt, wo er aufgrund der geringeren Gesamtkapazität (Querschnitt Hasle-Rüegsau gegenüber Querschnitt Burgdorf) erst recht zum Problem führt. Damit ist der Bau einer AZE keine zweckmässige Problemlösung, sondern lediglich eine Problemverlagerung.

Kosten-Nutzen-Betrachtung in der ZMB

Die Kosten-Nutzen-Betrachtung in der ZMB konstruiert mit einer übermässigen Berücksichtigung der Reisezeitgewinne auf der Strasse (und unter Ausklammerung der nutzbaren Reisezeit im öffentlichen Verkehr) eine Wirtschaftlichkeit des Autobahnzubringers Emmental welche aus gesamtverkehrlicher Optik nicht haltbar ist. Die Schlussfolgerungen der ZMB basieren auf einem Verkehrsmodell, welches der wissenschaftlichen Überprüfung nicht standhält.

Mehrverkehr (z.B. zusätzliche Pendler) führt im Modell zu mehr Einsparungen an Zeit und zu einem fiktiven ökonomischen Nutzen. Dies ist unseres Erachtens ein Fehlschluss. Verkehrswissenschaftliche Grundlagen zeigen, dass der scheinbare "Zeitgewinn", welcher aus neuen Verkehrsinfrastrukturen resultiert, nicht ökonomisch nutzbar wird, sondern dass dadurch primär die zurückgelegten Distanzen und damit die Belastungen für die Umwelt und die Gesellschaft steigen, und dies nicht nur in unmittelbarer Umgebung der Strasse, sondern durch die Verlängerung der zurückgelegten Distanzen auch in einem stark erweiterten Raum. Dieser verkehrsgeographische Grundsatz kann statistisch Jahrzehnte zurück belegt werden.

Umgekehrt müssten unseres Erachtens aus Konsequenzgründen alle Umsteiger mit einem Zeitgewinn im Verkehrsmodell berücksichtigt werden. Zeit, welche nicht mehr im privaten Motorfahrzeug, sondern im ÖV verbraucht wird, kann genutzt werden (Telefonate, Lektüre, individuelles Arbeiten usw.), was sowohl einen sozialen als auch echten ökonomischen Nutzen darstellt. Jeder Pendler, der im Perimeter Kirchberg/Lyssach-Hasle auf den öffentlichen Verkehr umsteigt, gewinnt ein Mehrfaches der Zeit, welche für den Autopendler aus der Realisierung des AZE resultiert.

Bewertungsmethodik der ZMB

In der ZMB wurden verschiedene Kriterien nicht wie ursprünglich vorgesehen bewertet (monetär, quantitativ, deskriptiv). Insgesamt erfolgte eine markante Verlagerung von der ursprünglich vorgesehenen qualitativ-deskriptiven Bewertung hin zu einer quantitativ-monetären Bewertung. Während letztere sehr ausführlich und an erster Stelle dargestellt wurde, erhielt die qualitativ-deskriptive Bewertung vergleichsweise wenig Raum. Quantitative monetarisierbare Aspekte, darunter insbesondere der Aspekt der erwarteten Reisezeitgewinne und die Investitionskosten erfuhren dadurch in der ZMB ein deutlich überproportionales Gewicht.

Wesentliche Überlegungen und Grundlagen im Bereich der Umweltindikatoren (z.B. aus dem Teilbericht Raumentwicklung) wurden auf diese Weise ausgeblendet, insbesondere Aspekte der Unverträglichkeit des AZE mit den raumplanerischen Zielsetzungen von Kanton und Bund und der regionalen Richtplanung.

Zu enger Korridor

Der generelle Strassenplan sieht einen Korridor von 50 m Breite vor. Dieser enge Korridor lässt im Rahmen der weiteren Planung keine Flexibilität zu, falls sich im Rahmen der UVB unlösbare Interessenkonflikte ergeben sollten.

Die Eingriffe in das Landschaftsbild sind zum Teil massiv und irreparabel. Verschiedenenorts bestehen wesentliche Konfliktpunkte. In der weiteren Bearbeitung des Projektes fehlt der Spielraum für allenfalls nötige Anpassung der Linienführung. Es besteht die Gefahr, dass die Umweltanliegen nicht gebührend berücksichtigt werden bzw. unhaltbarer Druck entsteht, Ausnahmegenehmigungen zu erteilen. Dies gilt namentlich für

- den flächenmässig grossen Eingriff in die Waldfläche im Nassiwald
- das mehrfache Unterschreiten des Mindestwaldabstandes von 20 m
- die enge Passage (in Tieflage) beim Hochmoor Meiemoos mit den entsprechenden Auswirkungen auf den Wasserhaushalt in diesem Gebiet und unvermeidbare Schadstoffeinträge beim Betrieb der Strasse
- den massiven Eingriff in den Grundwasserkörper in Oberburg (bis 5 m unter Normalniveau)

Die vorgeschlagene Planungszone mit einer Breite von lediglich 50 m kann aus erwähnten Gründen den Anforderungen einer sorgfältigen Planung mit Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der UVB nicht erfüllen, weshalb sie abzulehnen ist.

Fazit

Ein AZE gemäss dem vorgelegten generellen Strassenplan ist gemessen an den tatsächlichen Kapazitätsproblemen im Raum Burgdorf-Hasle massiv überdimensioniert. Die gewaltigen Eingriffe in den Natur- und Kulturräum des Unteren Emmentals sind kaum kompensierbar und nicht zu rechtfertigen. Nachdem auf der Ebene der ZMB auf eine vertiefte (strategische) UVB, wie sie z.B. in Deutschland und Österreich angewendet wird (EG-Richtlinie 2001/42/EG) verzichtet wurde, wäre eine UVB-Voruntersuchung zum jetzigen Zeitpunkt dringend angezeigt – bevor weitere Millionen von Franken in die Konkretisierung der Strassenpläne gesteckt werden und bereits eine Planungszone für eine möglicherweise nie realisierbares, da unrealistisches und unnötiges Bauvorhaben ausgeschieden wird.

b. Die Dauer der Planungszone ist nicht zweckmässig

Die Planungsabsicht eines Autobahnzubringers Emmental und die verfügte Planungszone basieren auf der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB). Die bereits unter Punkt a ausgeführte Unsicherheit in der Prognose der Verkehrsentwicklung macht es notwendig, die Gesamtsituation in spätestens 10 Jahren noch einmal neu zu beurteilen. Das Beispiel des AZUE aus den 70er Jahren zeigt, wie unsinnig langfristig angelegte Planungszonen sind. Eine dauerhafte Festlegung der betreffenden Planungszone ist aus diesem Grund abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen

Pro Velo Emmental

Theophil Bucher
Präsident

Heinz Sägesser
Beisitzer

Beilagen:

- Statuten von Pro Velo Emmental
- Protokoll der MV vom 27. Februar 2009