

Baudirektion Burgdorf  
Lyssachstrasse  
3400 Burgdorf

Burgdorf, 28. August 2008

## **Genereller Strassenplan Autobahnzubringer Emmental (AZE) – Stellungnahme**

Ein Jahr nach Abschluss der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Verkehrserschliessung Emmental legt das kantonale Tiefbauamt den generellen Strassenplan für den Autobahnzubringer Emmental öffentlich auf. Die Möglichkeit, dazu Stellung nehmen zu können begrüssen wir.

### **Umsetzung der Gesamtstrategie der ZMB**

Gleichzeitig wurden die Vorbereitungsarbeiten für die in der ZMB ebenfalls geforderten Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz in Angriff genommen, insbesondere die jahrelang zurückgestellte Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf. Wir sind sehr erfreut, dass der Kanton gewillt ist, diese unbestrittenen Massnahmen nunmehr rasch und zielstrebig umzusetzen.

Die ZMB gesteht auch nichtinfrastrukturellen Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements eine grosse Bedeutung zu, sie empfiehlt, "die nachfragelenkenden Massnahmen gezielt und mit Nachdruck weiter voranzutreiben", mit Verweis auf das RegioPlus-Programm 'emmental bewegt' (Synthesebericht ZMB Kap. 7.4 Empfehlungen, S. 66). Anders als bei der Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf und bei den rasch in Angriff genommenen Arbeiten zum vorliegenden generellen Strassenplan, haben das Tiefbauamt und die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion in dieser Richtung bisher keine erkennbaren Anstrengungen unternommen. Die Fortführung des Programmes 'emmental bewegt' ist mit dem absehbaren Ende des seco-Kredites im kommenden Jahr noch nicht gesichert. Wir erwarten auch in diesem Bereich der nichtinfrastrukturellen Mobilitätslösungen eine proaktive Rolle der kantonalen Stellen und eine konstruktive und lösungsorientierte Zusammenarbeit mit jenen Organisationen, welche an entsprechenden Projekten und Lösungen arbeiten, namentlich mit der Projektleitung des seco-Programmes 'emmental bewegt'. Weitere dringliche Pendenzen wie ein regionaler Velorichtplan und überfälligen Verbesserungen am Langsamverkehrsnetz in der Region Emmental sind von den Regionsvertretern jahrelang versprochen, bis jetzt jedoch nicht in Angriff genommen worden.

Wir appellieren an die verantwortlichen Stellen, in allen Bereichen des Mobilitätssystems mit gleicher Intensität und aktiv an neuen Lösungen zu arbeiten und nicht einseitig die Strassenprojekte voranzutreiben.

Eine einseitige Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs – und diesem ist der AZE vorbehalten – droht den Modal Split negativ zu verändern (Stärkung des mIV statt Verlagerung auf ÖV, LV und kombinierte Mobilität), was im Widerspruch zu sämtlichen Zielen und Absichtserklärungen der nationalen und kantonalen Raum-, Siedlungs- und Verkehrsplanung steht.

### **Genereller Strassenplan ohne Option 1, Oberburg-Hasle**

Im vorgelegten generellen Strassenplan ist die in der ZMB enthaltene Option 1 (Abschnitt Oberburg-Hasle entlang Oberburgschachen) nicht mehr enthalten. Wir nehmen mit Befriedigung zur

Kenntnis, dass diese zusätzliche Zerschneidung des Lebens- und Kulturraumes im unteren Emmental mit den problematischen Auswirkungen auf das nahe Naturschutz- und Naherholungsgebiet als Option fallengelassen wird.

Die Kosten-Nutzen-Betrachtung in der ZMB, welche mit übermässiger Berücksichtigung der Reisezeitgewinne auf der Strasse (und unter Ausklammerung der nutzbaren Reisezeit im öffentlichen Verkehr) eine Wirtschaftlichkeit des Autobahnzubringers Emmental konstruierte, wird durch den Verzicht auf diese Option verschlechtert. Dies stellt das gesamte Vorhaben aus unserer Sicht in Frage.

### **Zu enger Korridor**

Im generellen Strassenplan wird ein Korridor von 50 m Breite vorgesehen. 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 Nasswald
- 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)

### **Ungenügende Massnahmen für den Langsamverkehr**

Der Autobahnzubringer Emmental soll über den grössten Teil seiner Länge dem motorisierten Individualverkehr vorbehalten bleiben. Die Aussage, dass sich im Bereich Langsamverkehr (Fussgänger, Velofahrer) der Massnahmenbedarf "... auf geeignete Signalisation für die Vermeidung von Falschfahrten..." beschränke, ist nicht haltbar. Das diesbezügliche Konfliktpotential erachten wir als sehr gross.

Bei der Realisierung des AZE ist bereits auf den zuführenden Strassen (v.a. Hindelbank-Kirchberg, Oberburg-Hasle, Ortsdurchfahrt Hasle und Hasle-Schafhausen) dem Langsamverkehr mit Radstreifen oder Radwegen der nötige Platz einzuräumen, damit er beim Übergang auf die mischverkehrsfreien Abschnitte sicher von der Hauptstrasse weggeführt werden kann. Auf dem kurzen Abschnitt "Umfahrung Hasle" ist ernsthaft zu prüfen, ob es nicht sinnvoller ist, Mischverkehr zuzulassen.

Der Abschnitt Buchmatt-Lyssachstrasse mit der neuen Unterführung unter der Bahnlinie bietet auch für den Langsamverkehr eine attraktive Option auf eine Verkürzung von Weglängen in diesem Raum. Die Gefahr besteht, dass Fussgänger und Velofahrer unerlaubterweise oder irrtümlich diese Abkürzung benützen. In diesem Abschnitt ist eine parallele Lösung für den Langsamverkehr, inkl. Unterführung unter der Bahnlinie, oder Mischverkehr vorzusehen.

### **ungenügendes Mitberichtsverfahren bei der Erarbeitung des generellen Strassenplans**

Bei der Durchsicht der teilweise sehr interessanten und auch kritischen Mitberichte ist uns aufgefallen, dass der Mitbericht des Naturschutzinspektorates fehlt. Unsere Recherchen ergaben, dass die Leitbehörde es offenbar nicht für nötig befand, das Naturschutzinspektorat um einen Mitbericht anzufragen. Gerade weil im Meiemoos ein kantonales Naturschutzgebiet (Hochmoor von nationaler Bedeutung) indirekt über den Wasserhaushalt betroffen ist, braucht es diesen Mitbericht. Zur Verbesserung des Wasserhaushaltes ist das Naturschutzinspektorat nämlich im

Moment daran, die Pufferzone um das Schutzgebiet auszuweiten und Feuchtwiesen zusätzlich zu vernässen (vertragliche Sicherung mit dem Bewirtschafter). Wir ersuchen Sie hiermit, uns den ausstehenden Mitbericht in den nächsten Monaten zuzustellen.

### **Fazit**

Mit Erstaunen und Befriedigung haben wir zur Kenntnis genommen, dass das Projekt mit dem Wegfallen der Option West-lang (Oberburg-Hasle) verbessert worden ist.

Der vorliegende generelle Strassenplan macht jedoch deutlich, dass das gesamte Vorhaben eines Autobahnzubringers Emmental auf tönernen Füßen steht. Die landschaftlichen Eingriffe im Bereich Meiemoos werden im Baubewilligungsverfahren eine Flut von Einsprachen bewirken und sind politisch nicht mehrheitsfähig. Diese Problematik wurde bereits in der ZMB angesprochen (Kap. 6.4.4 Zusatzindikator 631, S. 48), jedoch ungenügend berücksichtigt und ihrer Tragweite nicht erkannt.

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 Kulturraum 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.

Die weiteren Arbeiten werden wir kritisch beobachten und dabei grössten Wert auf eine gleichgewichtige Entwicklung aller Verkehrsträger und Systemelemente, insbesondere die Haltung und Kooperation des Kantons in Bezug auf die rasche und zielgerichtete Förderung der alternativen Mobilitätsformen und die Bemühungen um Verkehrsverlagerung. Massnahmen in diesem Bereich sind günstig, rasch umsetzbar und bringen allen Verkehrsteilnehmerinnen sofort einen spürbaren Nutzen. Wir erwarten von den Verantwortlichen, dass diese mit der ganzen nötigen Energie und Zielstrebigkeit unverzüglich in Angriff genommen werden.

Für den Vorstand von Pro Velo Emmental

Ernst Rüfenacht  
Beisitzer

Heinz Sägesser  
Beisitzer

Theophil Bucher  
Präsident