

EVP Burgdorf
Tabea Bossard
Oberburgstr. 110
3400 Burgdorf

Burgdorf, 11. November 2015

Oberingenieurkreis IV
Dunantstrasse 13
3400 Burgdorf

Mitwirkung zur Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle

Sehr geehrte Damen und Herren

Die EVP Burgdorf nimmt hiermit Stellung zum laufenden Mitwirkungsverfahren der Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle.

Allgemein:

Der Fragebogen, welcher der Bevölkerung zur Mitwirkung zur Verfügung steht, besteht zu einem grossen Teil aus Suggestivfragen, die den Leser zum Schluss kommen lassen, dass wir eine Umfahrung brauchen. Der Kostenaspekt und die Eingriffe in die Umwelt werden ausgeklammert respektive sehr stark vereinfacht dargestellt. Die unvoreingenommene Ergebnisoffenheit in der Ausarbeitung der Varianten wird deshalb angezweifelt. Zudem macht die für ein solch umfangreiches Projekt sehr knapp bemessene Mitwirkungsfrist von nur einem Monat skeptisch.

In der Variante Umfahrung ist ein Strassendamm quer durchs Meienmoos, ein bedeutendes Naturschutz- und Naherholungsgebiet von Burgdorf, projektiert. Dass dieser Damm in der Begleitinformation zur Mitwirkung mit keinem Wort erwähnt und in den Planunterlagen (Visualisierung und Querprofile) sehr stark verharmlost wird, könnte auch als Irreführung der Bevölkerung interpretiert werden. Gesamthaft entsteht der Eindruck, dass das Potenzial der Variante Null+ zu wenig, hingegen die Wirkung der Variante Umfahrung idealisierend dargestellt wird.

Was ist das Ziel der Verkehrssanierung?

Zuerst stellt sich die Frage, was das primäre Ziel der Verkehrssanierung ist. Ist es, die Anwohner der Kantonsstrasse zu entlasten in Bezug auf Lärm und Schadstoffemissionen? Ist es, dass der Transitverkehr schneller vom Emmental auf die Autobahn kommt und umgekehrt? Oder ist es, dass wir Unteremmentaler weniger im Stau stehen? Anders als die bisherigen Debatten suggerierten, wird keine der beiden Varianten, oder auch die Mischvarianten, alle drei Problemkreise langfristig beseitigen. Die Simulationen zeigen deutlich, dass aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme einzig der Durchgangsverkehr (heute ca. 15%) von der Umfahrung profitiert. Die Problematik des Ziel-, Quell- und Binnenverkehrs wird weder mit der Umfahrung, noch mit der Variante Null+ längerfristig gelöst. Gemäss Simulationen wird sich der Verkehr bereits im Jahr 2030 in Burgdorf

wieder stauen, da bei der Umfahrungslösung keine Massnahmen, insbesondere auch keine Aufhebung der Bahnübergänge, auf der Kantonsstrasse realisiert werden.

Erstellungskosten:

Betrachtet man die 15% des Verkehrs, die langfristig von der Umfahrung profitieren, stehen die Kosten von CHF 647 Mio (+/-20%) in keinem Verhältnis zum längerfristigen Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden. Dieses Missverhältnis lässt sich auch nicht mit der nicht nachvollziehbaren Kumulation von hohen Reisezeitgewinnen und einer fiktiven Monetarisierung dieser Gewinne (Kosten-Nutzen-Analyse) kaschieren.

Kosten für Verzinsung und Unterhalt

Noch nicht bezifferte (respektive in den Begleitinformationen nicht berücksichtigte), aber ebenfalls monetär anfallende Kosten sind diejenigen für die jährliche Verzinsung der 647 Mio Franken sowie der Unterhalt der Tunnels, des Damms und weiteren zusätzlichen Strassenkilometer. Dieser kommt zusätzlich zum Unterhalt der bestehenden Kantonsstrasse, da diese ja trotz der Umfahrung weiterhin instand gehalten werden muss.

Das Geld kann sinnvoller investiert werden

Wenn nun die Variante Null+ realisiert wird, sparen Bund und Kanton beim Bau der Strasse viel Geld. Wenn sie das jährlich eingesparte Geld für Zinsen und Unterhalt in die Wirtschaftsförderung der Region investieren würden, wäre das eine Win-Win-Situation für beide Seiten. Gesamtwirtschaftlich würde von einer gezielten Wirtschaftsförderung der Region Emmental vielleicht sogar mehr Unternehmen profitieren als von der Umfahrungsstrasse.

Kapazität der Autobahn

Kürzlich wurde beim Autobahnanschluss Kirchberg eine Dosieranlage in Betrieb genommen, damit der Verkehr aus dem Emmental dosiert auf die Autobahn auffahren kann. Der zähe Verkehr innerhalb der Stadt hat diese Dosieraufgabe bislang übernommen. Der Transitverkehr, welcher von der Variante Umfahrung am meisten profitieren würde, würde spätestens beim Auffahren auf die Autobahn gebremst. Wie hoch dürfte der Nutzen einer Umfahrungsstrasse sein, wenn sich der Verkehr anschliessend auf der Autobahn staut? Wir stellen diesen Nutzen sehr stark in Frage.

Verkehrssicherheit

In der Diskussion für die Umfahrungsvariante wird immer wieder mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit argumentiert. Die Verkehrssicherheit ist jedoch nur zu einem kleinen Teil vom Verkehrsaufkommen abhängig. Viel entscheidender sind die Temporegimes, die Gestaltung der Verkehrsräume und der neuralgischen Punkte. Die Variante Umfahrung sieht keine Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz von Burgdorf vor, die zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit führen würden.

Nachhaltigkeit der Investition

Wir erachten es volkswirtschaftlich nicht als nachhaltig, uns für die nächsten Jahrzehnte zu verschulden, für eine Verkehrssanierung, von der wir für lediglich ca. 15 Jahre einen begrenzten Nutzen erwarten können. Eine solche Last den künftigen Steuerzahlern aufzubürden, insbesondere wenn die Zinsen wieder einmal ein deutlich höheres Niveau erreichen, ist kurzsichtig und verantwortungslos.

Massiver Eingriff in die Landschaft

Die vorgesehene Strassenführung durch das Naturschutzgebiet Meienmoos stellt einen Tabubruch dar und widerspricht den Zielen des kantonalen Richtplans 2030, der den Schutz des Kulturlandes postuliert. Wir positionieren uns ganz klar gegen diesen Eingriff in die Natur.

Es braucht eine Lösung – aber bitte eine Innovative

Dass wir eine Lösung für das Verkehrsproblem in unserer Region brauchen, dazu würden wohl alle einstimmig zustimmen. Seit 50 Jahren scheint man sich der Probleme bewusst zu sein, versucht aber lediglich die Symptome zu bekämpfen, statt das Problem an der Wurzel zu packen. Niemand wird gerne in seiner persönlichen Freiheit beschränkt, man kann die Mobilität niemandem verbieten. Deshalb brauchen Burgdorf, Oberburg und Hasle innovativere Ideen als eine Umfahrungsstrasse. Es benötigt Anreize, auf Alternativen zum MIV zu wechseln, Angebote für Fahrgemeinschaften und Mobilitätsmanagements für Firmen. Zudem sollten Steuererleichterungen für Personen die mit dem Auto zur Arbeit fahren abgeschafft werden.

Nicht ausgeschöpftes Potenzial nutzen

Anstelle viel Geld über eine lange Zeit hinweg in einer Strasse zu binden, sollte Geld in den Ausbau des ÖVs, in die Förderung des Langsamverkehrs, in verbesserte Gestaltung der Verkehrsräume, Flüsterbeläge und Schallschutzmassnahmen und in weitere nicht ausgeschöpfte Potenziale investiert werden. Insbesondere muss der hausgemachte Verkehr innerhalb von Burgdorf reduziert werden und es müssen Anreize zum Umsteigen von PW auf alternative Fortbewegungsmittel geschaffen werden. Dass der MIV im Jahr 2030, bedingt durch technische Fortschritte und geändertes Mobilitätsverhalten, anders als heute funktionieren könnte, wird im Vorprojekt überhaupt nicht berücksichtigt. Die Vorprojektergebnisse atmen denn auch den Geist der Strassenbaueuphorie der 50-er und 60-er Jahre des letzten Jahrhunderts.

Alles in Allem erachtet die EVP Burgdorf die Variante Null+ als die bessere und nachhaltigere Variante. Sie ist schonender zu Natur, Umwelt und zum Finanzhaushalt. Langfristig ist sie die einzige Variante, die sich positiv auf den öffentlichen Verkehr auswirken könnte, da das bestehende Strassennetz ausgebaut wird und Massnahmen zur Bevorzugung des ÖVs getroffen werden.

Freundliche Grüsse

Tabea Bossard
Präsidentin EVP Burgdorf