

## **Emmental: Testgebiet für innovative Mobilitätsformen statt Strassenbau?**

Auf den Strassen in und um Burgdorf kommt es immer wieder zu Staus. Die Initianten des Projekts „Zufahrt Emmental“ fordern ein 150 Millionen Franken teures Strassenprojekt mit einem neuen Tunnel. Umwelt- und Verkehrsverbände aus der Region Bern möchten das Emmental lieber zu einem „Testgebiet für intelligente Mobilitätsformen“ machen. Sie haben die Studie „Mobilität Emmental“ erstellen lassen, die unter anderem eine Verdichtung des öffentlichen Verkehrs, Car-Sharing, das Mitnahmesystem Carlos sowie als Kernstück drei „Mobilitätszentralen“, wo sich die Bevölkerung über Mobilitätsangebote informieren und beraten lassen kann, vorschlägt.

Nun fordern die Auftraggeber der Studie einen dreijährigen Verkehrsversuch, in welchem diese Massnahmen ausgetestet werden. Entsprechende Gespräche mit Bund, Kanton, Gemeinden und Privaten sind im Gang.

### Weitere Informationen:

Mobilität Emmental

[www.igveloburgdorf.ch/emmental.html](http://www.igveloburgdorf.ch/emmental.html)

5. Juni 2002

---

Redaktion Mobilservice  
Büro für Mobilität AG  
Andreas Blumenstein  
Aarberggasse 8, 3011 Bern  
Fon 031 311 93 63 Fax 031 311 93 67  
mailto: [redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)

Geschäftsstelle Mobilservice  
Monika Tschannen-Süess  
Postfach 47, 3115 Gerzensee  
Fon 031 782 02 15 Fax 031 782 02 16  
mailto: [info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)  
homepage: <http://www.mobilservice.ch>



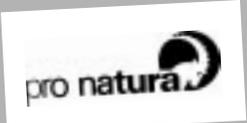
# Mobilität

Ideenskizze

# Emmental



«Lust statt Frust  
beim Unterwegssein»



Büro für Mobilität, Bern  
April 2002

## Ideenskizze "Mobilität Emmental"

### Vorwort der Umweltverbände

Seit Jahren macht im Raum Burgdorf - Unteres Emmental die Verkehrssituation von sich reden. Burgdorf wird von vielen als Nadelöhr empfunden.

Wirtschaftskreise lancierten Ende der 90er Jahre unter dem Titel "Zufahrt Emmental" die ad acta gelegte Idee eines Autobahnzubringers Unteres Emmental (AZUE) neu, nämlich als zweite Ortsdurchfahrt in Form eines Tunnels durch den Burgdorfer Schlossfelsen.

Der Vorstellung, dass damit die Verkehrsprobleme im Raum Burgdorf gelöst werden können und sich daraus Impulse für die Wirtschaft des Unteren Emmentals ergeben würden, traten die Umweltverbände der Region im Sommer 2000 mit einem Strategiepapier entschieden entgegen.

Gemäss Erhebungen Mitte der 90er Jahre ist der Löwenanteil des Verkehrs in Burgdorf hausgemacht. Die Umweltverbände wiesen darauf hin, dass neue Strassenkapazitäten erwiesenermassen mehr Verkehr anziehen, neue Mobilitätsbedürfnisse erzeugen und dass an Stelle der erhofften "Zufahrt Emmental" genau so gut eine "Wegfahrt Emmental" resultieren könnte, zum Schaden des ansässigen Gewerbes. Nicht zuletzt droht das Emmental nach einem derartigen Ausbau der Strassenkapazität in Burgdorf vom Durchgangs-Schwerverkehr überschwemmt zu werden.

Dem Kanton, der heute für alle Grossprojekte im Tiefbau Gesamtmobilitätsstudien verlangt, werden mit dem vorliegenden Papier Ansätze für eine vernetzte und mehrdimensionale Lösung zur Diskussion vorgelegt, die mit dem linearen und eindimensionalen Umfahrungsprojekt in scharfem Kontrast stehen. Die Umweltverbände sind überzeugt, dass mit einem modernen und intelligenten Management der Mobilitätsbedürfnisse, Verkehrsmittel und Verkehrssysteme bei ungleich tieferen Kosten ein mindestens ebenso grosser Nutzen erzielt werden kann wie mit der vorgeschlagenen Strassenlösung – und dies bei minimalen Risiken, ohne schädliche Nebenwirkungen und im Sinne echter Nachhaltigkeit, da nicht nur ökonomische, sondern auch ökologische und soziokulturelle Aspekte gleichwertig berücksichtigt werden.

Aus Sicht der Umweltorganisationen macht es keinen Sinn, ein weiteres Jahrzehnt um Grundsätzliches und um Fragen der Machbarkeit und der Finanzierung zu diskutieren. Vielmehr sollen mit einem rasch umsetzbaren Verkehrsversuch (Horizont 2003-2006) schon morgen greifbare Produkte und Resultate vorliegen und ein konkreter Nutzen für die Menschen im Raum Burgdorf - Unteres Emmental resultieren.

Im Rahmen des von den Umweltorganisationen formulierten Auftrages haben die AutorInnen dieser Ideenskizze einen qualitativ-deskriptiven Weg gewählt. Mit einem quantitativen Ansatz wären zwar konkrete Zahlen und Aussagen bezüglich Verkehrsreduktion, Umsteigepotential auf den Umweltverbund usw. vorgelegen. Dies hätte aber einen umfassenden Forschungsauftrag vorausgesetzt und wurde aus Zeit- und Kostengründen in dieser Phase des Projektes bewusst nicht angegangen.

Das Emmental ist weder Randregion noch Heidiland, sondern es hat als Lebens-, Wirtschafts- und Erholungsraum seine typischen und unverwechselbaren Stärken und Schwächen. Wenn Wirtschaftskreise im 21. Jahrhundert davon sprechen, das Emmental sei zu "industrialisieren" und wenn sie fordern, dafür sei zuallererst eine Hochleistungsstrasse zu bauen, dann holen sie damit ein überholtes Rezept aus der

Mottenkiste des frühen 20. Jahrhunderts hervor. Dass das Emmental zu einer Dutzendregion und zu einem blossen Vorort von Bern oder letztlich gar zu einer "Durchfahrt Emmental" Richtung Luzern wird und dabei seiner urtypischen Stärken und Eigenheiten beraubt wird, dagegen wehren sich die Umweltverbände, die sich sowohl der Umwelt als auch den in diesem Raum lebenden und arbeitenden Menschen verpflichtet fühlen. Das Emmental muss gestärkt werden, und der Weg dazu heisst Innovation!

Theophil Bucher, IG Velo Burgdorf  
Christian Hedinger, WWF und Pro Natura  
Daniel Kettiger, VCS Kanton Bern  
Markus Reist, Heit Sorg zum Aemmital

## **Vorwort des Gemeinderates von Burgdorf**

Im Frühling 2001 traten die Umweltverbände mit einem Gesuch um Mitfinanzierung der vorliegenden Ideenskizze "Mobilität Emmental" an die Stadt Burgdorf heran. Der Gemeinderat von Burgdorf hat schon mehrmals bekräftigt, dass er an einer verbesserten Zufahrt ins Emmental interessiert ist. Die anstehenden Verkehrsprobleme können aber nach Meinung des Gemeinderates nur mit Projekten gelöst werden, die alle Mobilitätsformen berücksichtigen. Es ist für Burgdorf auch eine grosse Herausforderung, nach innovativen Lösungen zu suchen und auch im Bereich der Mobilität eine Vorreiterrolle zu übernehmen.

Nachdem der Gemeinderat in den vergangenen Jahren die Ausarbeitung des Projektes "Zufahrt Emmental" (Tunnelprojekt) mitfinanzierte, war er auch offen, die Arbeit und Initiative der Umweltverbände zu unterstützen.

Das Resultat kann sich sehen lassen. Die vorliegende Ideenskizze ist ein rasch realisierbarer Lösungsvorschlag, der sich an erfolgreich umgesetzten Projekten orientiert.

Die Form eines mehrjährigen Versuchsbetriebes verspricht bei vergleichsweise geringem Aufwand und Risiko beträchtlichen Nutzen und Gewinn für die Bevölkerung von Burgdorf und Unterem Emmental.

Peter Gfeller, Gemeinderat

Der Bund, 24. Mai 2002

## **«Intelligente Mobilität» statt Strassenbau**

***EMMENTAL / Umwelt- und Verkehrsorganisationen möchten das Emmental zum Testgebiet für innovative Mobilitätsformen wie das Car-Sharing-Projekt Mobility oder das Mitfahrsystem Carlos machen. Von einer intelligenten Kombination solcher Angebote erhoffen sie sich mehr als vom 150-Millionen-Strassenprojekt Zufahrt Emmental.***

Dass es in der Region Burgdorf bisweilen zu Staus kommt, bestreiten auch die Umwelt- und Verkehrsorganisationen nicht. IG Velo, VCS, Pro Natura, WWF und «Heit Sorg zum Aemmtal» befassten sich seit Jahren mit der Verkehrsproblematik, sagte VCS-Vertreter Daniel Kettiger gestern vor den Medien - «nur nicht so laut wie andere». Dem Bau einer neuen Strassenzufahrt für 150 Millionen Franken inklusive Untertunnelung des Burgdorfer Schlossthügel, wie er den Initianten des Projekts Zufahrt Emmental vorschwebt, können die Verbände jedoch nichts abgewinnen. Ein solches Projekt stelle einen «Rückfall in die Bau-Euphorie der 60er-Jahre» dar, erzeuge lediglich Mehrverkehr und verhindere echte Innovation, sagte Theophil Bucher, Präsident der IG Velo Burgdorf. Ausserdem, so Kettiger, könne die Zufahrt Emmental leicht zur «Wegfahrt Emmental» für Arbeit und Einkauf oder zur «Durchfahrt Emmental» für den Schwerverkehr werden.

### **«Degustation» von Mobilität**

Stattdessen setzen die Umwelt- und Verkehrsorganisationen auf ein anderes Projekt: Im Rahmen eines dreijährigen Verkehrsversuchs möchten sie das Emmental von Kirchberg bis Langnau zum Testgebiet für innovative Mobilitätsformen machen. Gestern präsentierten sie eine Studie unter dem Titel «Mobilität Emmental», die zur Hälfte von der Stadt Burgdorf finanziert wurde. Ihm schwebte vor, der Bevölkerung dereinst eine «geballte Ladung» von «Mobilitätsprodukten» zur «Degustation» anzubieten, sagte Autor Martin Wälti. «Die Zukunft liegt in der intelligenten Mobilität, nicht im Bau von Tunnels und Brücken», betonte Kettiger.

In der Studie wird eine Reihe von möglichen «Mobilitätsprodukten» genannt. Im Vordergrund stehen - nebst der Verdichtung des Angebots der Regionalverkehr Mittelland AG (RM) - das Car-Sharing-Projekt Mobility, das Mitnahmesystem Carlos und der Hauslieferdienst der Burgdorfer Velostation. Aber auch die Einführung von Ruf-taxi- und Rufbussystemen sowie die Förderung von Velo- und Elektroveloverkehr sind vorgesehen. Herzstück des Projekts bilden drei «Mobilitätszentralen», die beispielsweise in Burgdorf, Hasle und Langnau angesiedelt werden sollen. Zu ihren Aufgaben zählen primär Information und Beratung der Bevölkerung sowie Vermarktung der Mobilitätsangebote, deren Palette je nach den regionalen Ansprüchen unterschiedlich ausfallen kann.

### **Potenzial noch nicht bekannt**

Die Umwelt- und Verkehrsverbände knüpften «hohe Erwartungen» an das Projekt «Mobilität Emmental», sagte Kettiger: Darin liege ein «kreativer Ansatz zur Bewältigung der Mobilitätsprobleme». Die «Gesamtproblematik» sei mit der Umsetzung der Studie allerdings nicht gelöst, schränkte Wälti ein. «Die Frage nach

dem Potenzial ist noch nicht beantwortet.» Positiv äusserte sich der Burgdorfer Gemeinderat Peter Gfeller (gfl). Die Exekutive erhoffe sich für die Fussgänger- und Velomodellstadt einen positiven Marketingeffekt. Zudem lasse sich die Stadt so «lebenswerter machen».

Anfang 2004 möchten die Auftraggeber der Studie mit dem Verkehrsversuch starten - sofern sie die nötigen 9,5 Millionen Franken bis dahin aufreiben können. Als Partner und Geldgeber kommen nebst der Regionalverkehr Mittelland AG in erster Linie Bund und Kanton sowie Gemeinden und Private in Frage. Entsprechende Gespräche fänden demnächst statt, so Kettiger. «Bis Ende Jahr sollte feststehen, wer mitmacht und ob wir das Geld haben.»

Die Umwelt- und Verkehrsorganisationen verstehen ihr Projekt als Beitrag zur Gesamtmobilitätsstudie, die derzeit unter Federführung der kantonalen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion für den fraglichen Raum erstellt wird. Hierbei verfolge man eine «Doppelstrategie», sagte Sabine Gresch, Kopräsidentin der IG Velo Kanton Bern und Grossrätin (gb). «Mit ‚Mobilität Emmental‘ wollen wir sofort starten, parallel dazu wollen wir aber auch in der Projektleitung der Gesamtmobilitätsstudie Einsitz nehmen.»