

Bern, 13. November 2015

Verkehrssanierungen Burgdorf – Oberburg – Hasle und Aarwangen – Langenthal Nord Mitwirkung

Sehr geehrte Damen und Herren

Am 13. Oktober 2015 wurden die Vorprojekte für die Verkehrssanierungen in den Räumen Burgdorf – Oberburg – Hasle sowie Aarwangen – Langenthal Nord in die Mitwirkung geschickt. Die Verkehrssituation auf den besagten Strecken und die entsprechenden negativen Auswirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft sind seit Jahrzehnten unhaltbar und werden sich in Zukunft nochmals verschärfen. Beiden Verkehrssanierungsprojekten kommt mit Blick auf den Wirtschaftsstandort Kanton Bern grosse Bedeutung zu. Wir haben uns mit den verschiedenen Sanierungsvarianten vertieft auseinandergesetzt und nehmen dazu gerne wie folgt Stellung:

1. Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle

1.1 Ausgangslage

Im Raum Burgdorf – Oberburg – Hasle sieht die Variante «Umfahrung» eine neue zweispurige, rund 7,5 km lange Kantonsstrasse für Autos und Lastwagen vor. Burgdorf und Oberburg werden in drei aufeinander folgenden Tunneln umfahren. Südlich von Oberburg mündet die Umfahrungsstrasse wieder in die Kantonsstrasse und folgt dieser bis zum Dorfeingang von Hasle b.B, wo sie die BLS-Bahnlinie Burgdorf – Thun unterquert. Ergänzend werden die Kantonsstrassen zwischen Autobahnanschluss Kirchberg und Kreisel Lyssach-Schachen auf vier Spuren ausgebaut und die Ortsdurchfahrten Burgdorf, Oberburg und Hasle angepasst.

Die Variante «Null+» beschränkt sich demgegenüber darauf, die Kapazität des bestehenden Strassennetzes besser zu nutzen und den Strassenraum für den Fuss- und Veloverkehr sicherer zu gestalten. Grundsätzlich wird der Verkehr in den Spitzenzeiten mit Ampelanlagen gesteuert, wobei der öffentliche Verkehr bevorzugt wird. Bei den Ampeln und weiteren kritischen Stellen werden Busspuren markiert. Die Bahnübergänge Buchmatt, Spital Burgdorf und Hasle sollen durch Unterführungen ersetzt werden.

1.2 Beurteilung

In Gegenüberstellung der beiden Varianten sprechen aus Sicht der Wirtschaft deutlich mehr Argumente für die Umfahrungsstrasse. Nur diese Variante vermag die unhaltbaren Verkehrsprobleme in der Region Burgdorf und im unteren Emmental langfristig und nachhaltig zu lösen.

Wie sich bereits aus der Zweckmässigkeitsstudie von R+R Burger und Partner vom 14.07.2007 ergeben hat, hat die Umfahrungsvariante unter Berücksichtigung der regionalwirtschaftlichen Auswirkungen eine hohe Wirksamkeit und einen hohen Nutzen zur Folge. Am stärksten würde Burgdorf profitieren aufgrund tieferer Unfallkosten, weniger Stau und einer höheren Wohnqualität. Auch das übrige Emmental würde von einer Umfahrung profitieren und die Region vor allem als Gewerbestandort gestärkt (vgl. Synthesebericht Zweckmässigkeitsbeurteilung, S. 61).

Weiter ergibt sich aus den für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsmengen, dass mit einer Umfahrungsstrasse die Ortsdurchfahrten in Burgdorf-Neumatt und Hasle b.B. um rund die Hälfte der Fahrzeuge, in Oberburg sogar um über 80 % reduziert werden könnten – mit entsprechend positiven Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Wohnqualität, Lärmimmissionen, öffentlichen Verkehr und Langsamverkehr. Mit der Umfahrungsstrasse können zudem die Arbeitsplatzgebiete einfacher und rascher erreicht werden. Demgegenüber würden mit der Variante Null+ die aktuellen Verkehrsprobleme mit den geplanten Bahnunterführungen zwar kurzfristig leicht gemildert, aber nicht gelöst werden. Ausserdem würde der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr weiter Vorschub geleistet. In Anbetracht der weiteren Zunahme des MIV bis 2030 würde der heutige, unhaltbare Verkehrszustand innert Kürze wieder erreicht.

Die Kosten der Umfahrungsstrasse erweisen sich mit total 647 Millionen Franken als vergleichsweise hoch. Gemäss den Mitwirkungsunterlagen (S. 22) resultiert bei volkswirtschaftlicher Betrachtung jedoch ein deutlich höherer Nutzen. Die Mehrkosten, die der Kanton Bern im Vergleich zur Variante Null+ zu gewärtigen hätte, sind insofern zu relativieren, als bei Realisierung der Umfahrungsstrasse der Bundesanteil ungleich höher ausfallen dürfte. Ausserdem ist für die Realisierung des Vorhabens eine Etappierung zu prüfen, wobei der Umfahrung Burgdorf aus wirtschaftlicher Sicht zeitliche Priorität zukommen sollte.

2. Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal Nord

2.1 Ausgangslage

Die Variante «Umfahrung» sieht für den Raum Aarwangen – Langenthal Nord eine neue zweispurige, 3,6 km lange Kantonsstrasse vor, auf der ausschliesslich Autos und Lastwagen verkehren sollen. Ergänzend wird in Aarwangen die Ortsdurchfahrt angepasst. Vorgesehen sind namentlich neue Rad- und Gehwege sowie zwei Gleise für die Bahn (Bipperlisi) im Zentrum.

Die Variante «Null+» setzt auf die Verbesserung des bestehenden Strassenraums. Geplant sind insbesondere neue Radstreifen nördlich und südlich der Aare sowie neue Ampelanlagen bei der Einmündung der Schwarzhäuserstrasse und dem heutigen Kreisell Hard. Der Strassenraum im erweiterten Zentrum von Aarwangen wird neu aufgeteilt. Die Bahn soll zweispurig im Mischverkehr fahren, Mittelzonen und Mittelinseln erleichtern das Abbiegen bzw. das Querren der Strasse.

2.2 Beurteilung

Auch zwischen dem Autobahnanschluss Niederbipp und der Region Langenthal vermag aus unserer Sicht nur eine Umfahrungsstrasse die seit Jahrzehnten andauernde Verkehrsproblematik zukunftsgerichtet und langfristig zu lösen. Die umso mehr, als der motorisierte Individualverkehr bis ins Jahr 2030 gemäss Prognosen weiter, um bis zu 25 % zunehmen dürfte.

Die Variante Null+ bringt nur punktuell, kurzfristig und in erster Linie für den (bevorzugten) öffentlichen Verkehr Verbesserungen. Der Schwerverkehrsanteil bliebe mit bis zu 16 % tagsüber jedoch unverändert hoch, weshalb auch die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden nicht wesentlich verbessert würde. Zudem würde die Verkehrsachse während der langen Bauzeit zusätzlich massiv belastet.

Aus wirtschaftlicher Sicht würde sich eine Umfahrungsstrasse auf die Grossregion Langenthal sehr positiv auswirken. Die deutlich bessere und raschere Erreichbarkeit der Arbeitsplatzgebiete

te würde die Entwicklungsfähigkeit im Oberaargau, die Ansiedlung neuer Unternehmungen und damit die Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze begünstigen. Die höheren Investitionen im Vergleich zur Variante Null+ (92 Millionen Franken) würden durch den deutlich grösseren volkswirtschaftlichen Nutzen mehr als aufgewogen.

Wir bitten Sie, bei der Auswahl der beiden Projekte unsere Bemerkungen zu berücksichtigen und danken Ihnen für die Gelegenheit zur Mitwirkung.

Freundliche Grüsse

Handels- und Industrieverein des Kantons Bern



Dr. Adrian Haas, Fürsprecher
Direktor



Lars Guggisberg, Fürsprecher
Juristischer Sekretär

Beilagen:

- Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle, Fragebogen Mitwirkung
- Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal Nord, Fragebogen Mitwirkung