

Zeitschrift: Burgdorfer Jahrbuch
Herausgeber: Verein Burgdorfer Jahrbuch
Band: 85 (2018)

Artikel: Die Umfahrungsstrasse : ein Rückblick im Spiegel von Presse und Leserbriefen
Autor: Lehmann, Bruno
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1073591>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Umfahrungsstrasse – ein Rückblick im Spiegel von Presse und Leserbriefen

Bruno Lehmann

Die Umfahrungsidee

Ortschaften entstanden an Verkehrswegen, und über Jahrhunderte war es das Bestreben der Städte, den Verkehr möglichst durch den eigenen Ort zu führen. Verkehr bedeutete Handel, und Handel brachte Einnahmen. Der Wunsch, den Verkehr im oder zumindest möglichst nahe am Ort zu haben, galt im 19. Jahrhundert auch für den aufkommenden Schienenverkehr: Burgdorf setzte sich vehement und unter Einsatz von finanziellen Mitteln dafür ein, dass beim Bau der Bahnlinie Olten–Bern ein «Umweg» über Burgdorf gemacht wurde. Erst beim Bau der Nationalstrasse war kein entsprechendes Engagement mehr festzustellen, und Burgdorf wurde rechts liegen gelassen.

Die Verkehrsfreundlichkeit nahm aber im gleichen Umfang ab, wie der motorisierte Verkehr zunahm: Immissionen durch Lärm und Abgase wurden immer mehr als Belastung empfunden, was natürlich insbesondere für jenen Verkehr galt, der den Ort ohnehin nur passierte, den sogenannten Durchgangsverkehr (im Gegensatz zum Ziel-, Quell- und Binnenverkehr), und wie auch andernorts kamen in Burgdorf in den 1950er-Jahren erstmals Umfahrungsideen auf.

Am Burgdorfer Technikum war die Umfahrungsstrasse Thema von Diplomarbeiten, und die dort erarbeitete Streckenführung fand Eingang in den städtischen Zonenplan vom November 1959. Grundsätzlich nahm die Linienführung den Verlauf des späteren AZUE («Autobahnzubringer unteres Emmental») vorweg, allerdings mit wenig Rücksicht auf Umwelt und Landschaft: So war zum Beispiel ein einziger Tunnel vorgesehen, dies auch nur auf Wunsch der Stadt Burgdorf, die das Schönenbüeli schonen wollte. Abgehend von der Kirchbergstrasse und vorbei am Nassiwald sollten die

SBB-Linie und die Lyssachstrasse auf einer Überführung gequert werden; über Meiefeld, Fink, Schönebüeli und Wallensteintäli wäre man ins Oberdorf gelangt; nach dem Kreuzen der Oberburgstrasse hätte man auf einem Damm (wegen des Grundwassers!) den Schachenwald erreicht, und dem Schachen entlang wäre man schliesslich in Hasle gelandet.

Die Freisinnig-demokratische Partei der Stadt Burgdorf lud für Samstag, 1. Oktober 1960, zu einer Exkursion rund um Burgdorf ein, wobei man sich – unter anderem – über den geplanten Verlauf der Umfahrungsstrasse orientieren lassen wollte. Dass mit der Einladung die Autobesitzer gebeten wurden, ihren Wagen mitzunehmen und zur Verfügung zu stellen, zeigt, dass der Besitz eines eigenen Autos damals auch unter FDP-Mitgliedern noch nicht selbstverständlich war.

Auf einen eher kleinen Fahrzeugbestand deuten auch die Verkehrszahlen hin, von denen man damals ausging: In einem Artikel im Burgdorfer Tagblatt vom 12. November 1966 legte Kreisoberingenieur Konrad Meyer-Usteri (im Amt von 1965 bis 1998) dar, dass der «gesamte Verkehr» gemäss Zählungen von 1965 ganze 3510 Fahrzeuge pro Tag ausmachte! Für die nächsten 30 Jahre rechnete er mit einer Verkehrszunahme um das 2,7-Fache auf etwa 10 000 Fahrzeuge pro Tag (heute sind es rund 19 000 Fahrzeuge pro Tag ...). Natürlich war der Ausbaustandard der Ortsdurchfahrt damals auf einem deutlich tieferen Niveau als heute, offenbar fehlte es aber noch an der «Gewöhnung» an den Verkehr.

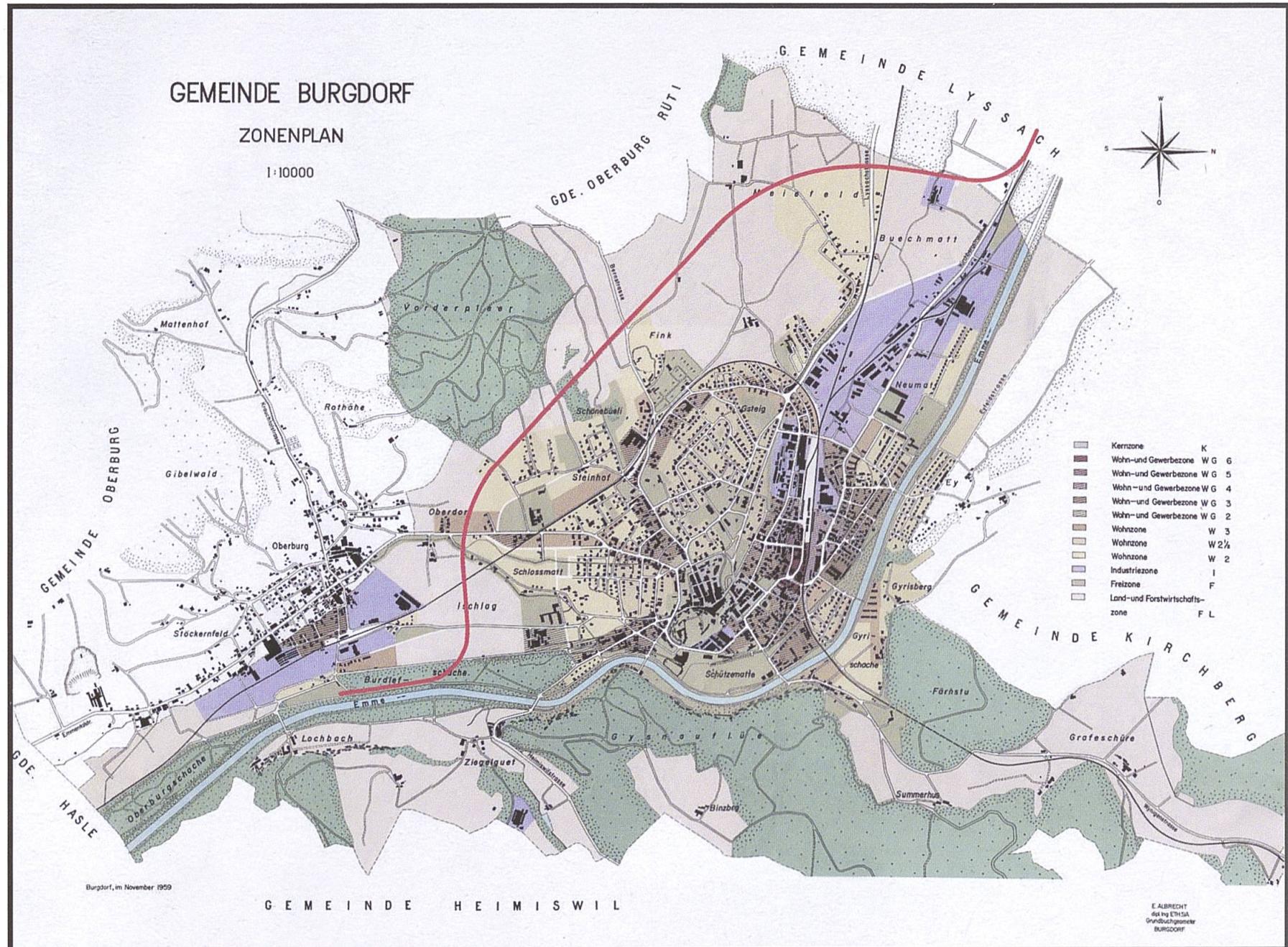
Das erklärt auch, dass die Ortsdurchfahrt vom damaligen Stadtpräsidenten Walter Graber als «das bedeutendste Verkehrsproblem der Stadt» bezeichnet wurde: In einem Interview im «Bund» vom 30. Juli 1966 äusserte er sich wie folgt: «*Jedenfalls wird diese Umfahrungsstrasse einen gewichtigen Beitrag zur Sanierung des internen Verkehrs bringen, nachdem von der Autobahnausfahrt her schon jetzt der gesamte Verkehr Richtung Oberland durch den Engpass der Burgdorfer Innenstadt drängt.*»

Die erste Planauflage 1966...

Mit der Eröffnung der durchgehenden Autobahn A1 in den 1960er-Jahren wurde die Zufahrt zum Emmental aktuell, und nach mehrjährigen Planungsarbeiten erfolgte vom 21. November bis 20. Dezember 1966 die öffentliche Planauflage für das erste Teilstück der Umfahrungsstrasse von Lyssach bis Oberburg.

Zonenplan 1959 mit geplanter Umfahrungsstrasse (rote Linie)

73



Im bereits erwähnten Artikel im Burgdorfer Tagblatt vom 12. November 1966 pries der Kreisoberingenieur Meyer-Usteri den Burgdorfern die Vorteile der Umfahrung geschickt an: Sie werde nicht primär im Interesse des Durchgangsverkehrs erstellt, «...sondern vor allem um die Gefährdung von Fussgängern, Velofahrern und Kindern und auch um die Belästigung durch Lärm und Abgase in den Ortschaften zu vermindern». Bei einem weiteren Argument für die Umfahrungsstrasse glaubt man sogar einen leicht ironischen Unterton herauszuhören: «Von Norden und Süden kommend, bietet die Umfahrungsstrasse während längerer Zeit einen hübschen Ausblick auf die Stadt; zur Touristenwerbung ist dies sehr wesentlich.»

Als geradezu idyllisch muten auch die Baukosten an: Gemäss Meyer-Usteri rechnete man für Landerwerbskosten «mit möglicherweise gegen 5 Millionen Franken» und bei den Baukosten erwartete er, dass sie «10 Millionen Franken allein für den Abschnitt zwischen Nassiwald (Anschluss an Kirchbergstrasse) und Anschluss an die Oberburgstrasse überschreiten». Mit Blick auf diese aus heutiger Sicht bescheidenen Zahlen erstaunt der Titel des Tagblatt-Artikels: «*Planauflage für die Umfahrungsstrasse Burgdorf: ein grosszügiges Bauvorhaben.*»

... und die erste Widerstandsbewegung

Die Planauflage führte – so liest man im Burgdorfer Tablatt vom 7. Januar 1967 – «zu einer ausserordentlich grossen Zahl von Einsprachen»: Die Kritikpunkte waren insbesondere das Zerschneiden des Meimoos und des stadtnahen Erholungsgebiets Schönebüeli und Wallensteintäli, die Beeinträchtigung des in Expansion befindlichen Lindenfeld-Quartiers durch Lärm und Abgase, die Lärmimmissionen für das Spital, der projektierte Damm zwischen Oberburg und Burgdorf, der das offene Emmental zwischen Burgdorf und Oberburg abriegeln würde, und die Eingriffe in den naturkundlich interessanten Weg entlang dem Schachen.

Auch die umliegenden Gemeinden waren nicht glücklich: Sie befürchteten, nach der Genehmigung des Teilstückes Burgdorf vor vollendete Tatsachen gestellt zu werden. Der Tenor einer öffentlichen Versammlung der Freisinnig-demokratischen Partei im Januar 1967 war denn auch gemäss dem Burgdorfer Tagblatt vom 14. Januar: «Umfahrungsstrasse: *allseits wachsendes Unbehagen!*»

Es wurden deshalb auch gleich Alternativvarianten ins Gespräch gebracht, so ein kühner Vorschlag von Robert Schäppi, dipl. Ing. ETH, der eine südlchere Variante vorsah: Durch den Pleerwald über Hinterrot zur Wirtschaft Steingrube, mit Überquerung des Tals mittels Viadukt, über den Gibel und über einige Brücken dem Hang entlang nach Hasle. Auch für Robert Schäppi war aber absolut klar, dass der wachsende Verkehr «... bald nicht mehr durch Burgdorf geleitet werden kann, ohne dass laufend Verkehrs-zusammenbrüche zu erwarten wären» (Burgdorfer Tagblatt vom 7. Januar 1967).

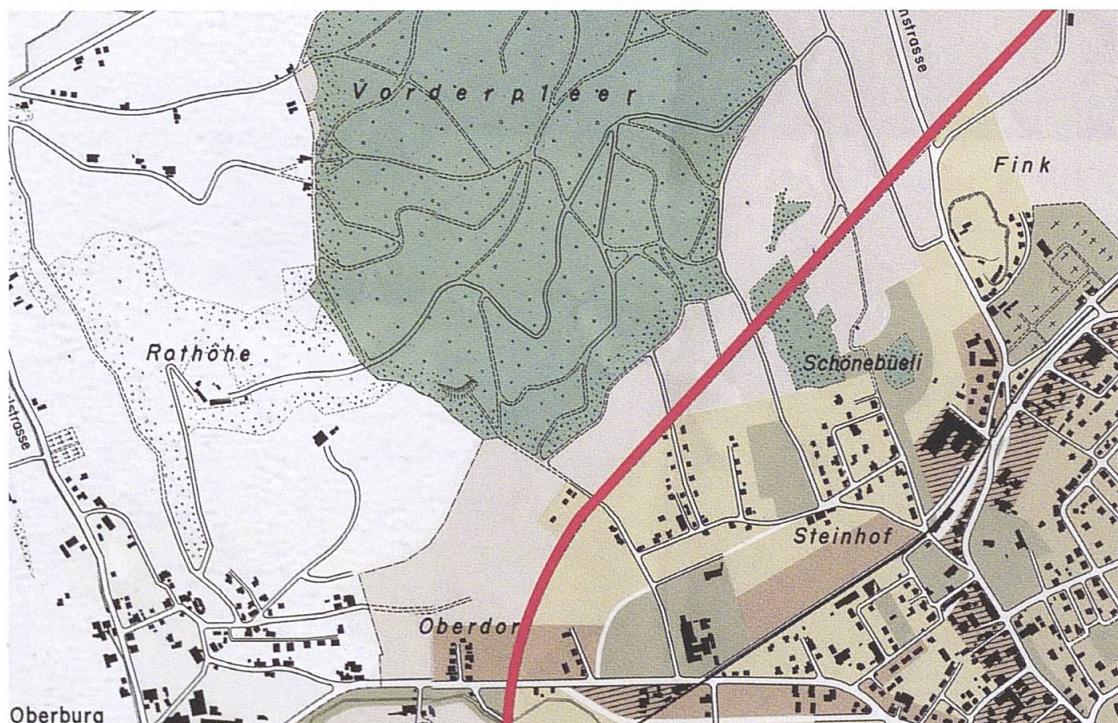
Dass diese Variante in Oberburg nicht auf Gegenliebe stiess, dürfte verständlich sein: «Oberburg dankt höflich für die Umfahrungsstrasse-Varianten der Burgdorfer!» war ein Leserbrief im Emmentaler-Blatt Langnau vom 18. Januar 1967 überschrieben, und die Tages-Nachrichten stellten die Frage: «Wer hat den ‹Schwarzen Peter›, Burgdorf oder Oberburg?»

Bereits gab es aber auch ganz grundsätzliche Opposition: In einem Leserbrief im Burgdorfer Tagblatt vom 17. Januar 1967 wagte Dr. H. Stauffer die Frage zu stellen: «Ist eine Umfahrungsstrasse überhaupt nötig?» Er verwies insbesondere darauf, dass der ganze Verkehr ins Oberland wegfallen werde, wenn einmal die Autobahn nach Thun fertig erstellt sei, und er meinte mit Blick auf die neuesten Entwicklungen in geradezu prophetischer Art: «Welch ein Glück wäre es, wenn man zum Schluss kommen könnte, dass für Burgdorf eine Umfahrungsstrasse gar nicht nötig sein würde. Es ist auf alle Fälle des Schweisses des Edlen wert, den ganzen Fragenkomplex in der vorstehend skizzierten Anschauungsweise ernstlich zu prüfen. Wenn man die drei Strassenzüge durch Burgdorf von Nord nach Süd, nämlich um das Schloss herum, über das Gsteig und die Steinhofstrasse mit einem kleinen Bruchteil des Aufwandes für eine Umfahrungsstrasse verbessern würde, käme man vielleicht mit Rücksicht auf die in unserer Stadt anwachsende Schuldenlast in eine ebenso günstige Lage wie bei der Saalbaufrage, die demnächst mit einem Aufwand von kaum zehn Prozent des früher vorgesehenen einer für unser Gemeinwesen genügenden Lösung entgegengesteuert wird.» Einzig bei der Saalbaufrage lag Dr. Stauffer falsch...

Dem Burgdorfer Tagblatt war die Umfahrungsstrasse 1967 sogar einen April-Scherz wert: Es wird berichtet, dass zwei Ingenieure einen «Maulwurf-Bagger» entwickelt hätten, der beim Tunnelbau Calais–Dover zum Einsatz kommen werde. Für einen Prototyp dieses Baggers werde nun ein



Gemäss Zonenplan 1959 hätte die Umfahrungsstrasse die SBB-Linie und die Lysachstrasse mittels einer Überführung gequert



Im Zonenplan 1959 war für die Umfahrungsstrasse ein einziger Tunnel vorgesehen (beim Schönenbüeli)



«Von Norden und Süden kommend, bietet die Umfahrungsstrasse während längerer Zeit einen hübschen Ausblick auf die Stadt; zur Touristenwerbung ist dies sehr wesentlich», hiess es im Burgdorfer Tagblatt vom 12. November 1966



Der Zonenplan 1959 sah vor, die Umfahrungsstrasse nach der Querung der Oberburgstrasse zum Schutz des Grundwassers über einen Damm zum Schachenwald zu führen, was als «Abriegeln des offenen Emmentals zwischen Burgdorf und Oberburg» kritisiert wurde

Übungsobjekt gesucht, und dank der persönlichen Beziehungen von Ingenieur Robert Schäppi zu den beiden Erfindern sei es gelungen, den Bagger nach Burgdorf zu holen. Es biete sich so die Möglichkeit, mit bescheidenen finanziellen Mitteln zu einer unterirdisch angelegten Umfahrungsstrasse zu kommen ...

Um der vielen Kritik Rechnung zu tragen, überarbeitete der Kanton das Projekt und am 9. September 1970 hiess der Grosse Rat die Linienführung des Autobahnzubringers unteres Emmental (AZUE) gut.

Nach dem Plan das Projekt

Kritische Voten gab es aber weiterhin, so eher erstaunlicherweise vom Direktor des Bundesamtes für Verkehr und nachmaligen Stadtpräsidenten Dr. Peter Trachsel: In einer Stellungnahme im Burgdorfer Tagblatt warnte er 1975 davor zu glauben «AZUE wird uns erlösen», und er gab zu bedenken: «Das Zaubermittel, dem anschwellenden Verkehrsstrom einfach neue Strassen zu erschliessen, hat viel von seinem Glanz verloren. Wir haben gelernt, dass jede neue Strasse neuen Verkehr erzeugt, dass also Straßenbau kein Mittel gegen verstopfte Strassen ist.»

Die Opposition erwachte so richtig, als der Kanton sieben Jahre nach der Plangenehmigung 1977 die konkreten Baupläne für das erste Teilstück der Umfahrung (Anschluss Kirchberg bis Buchmatt) auflegte und es ins Bauprogramm 1979/1980 aufnehmen wollte: Am 7. Februar 1978 formierte sich unter dem Namen «Vernunft vor Verkehr» eine eigentliche «Widerstandsgruppe». Ihr gehörten prominente SVP-Vertreter an, so die Grossräte Alfred Aebi (Hellsau) und Fritz Ritter (Hasle). Bekanntester Burgdorfer SVP-Vertreter war der damalige Parteipräsident Dr. Kaspar Aebi. An weiteren Komiteemitgliedern wurden in einem Bericht des «Bund» über die Gründungsversammlung erwähnt: Dr. Werner Gallati, Michael Harnischberg (Hasle), Dr. Peter Jakober, Urs Lüthi (Gemeindepräsident Lyssach), Dr. Hans Röthlisberger, Erwin Stiefel, Prof. Dr. Hans Stirnemann, Rudolf Trüb.

Trotz prominenter Namen nahm der Kanton die Gruppierung zunächst nicht besonders ernst und unterstellte ihr wegen der Wohnsituation einiger Mitglieder, dass der Widerstand gegen die Umfahrungsstrasse vor allem von persönlichen Interessen geprägt sei. Dem widersprach ein Artikel im «Bund» vom 6. Mai 1978: Es wurde dort darauf hingewiesen, dass die

Ergebnisse der Grossratswahlen (mit Dr. Kaspar Aebi und Mathias Schlegel waren eben zwei AZUE-Gegner neu in den Grossen Rat gewählt und ein Befürworter, Gemeinderat Hansruedi Salzmann, abgewählt worden) und der Erfolg einer Petition, die eine umfassende Bedürfnisabklärung verlangte und für die innert kurzer Zeit über 11 000 Unterschriften zusammengekommen waren, eher darauf hindeuteten, dass der Widerstand ernst genommen werde müsse.

Wegen der immer wieder aufflammenden AZUE-Kritik aus Burgdorf geriet der Burgdorfer Gemeinderat unter Druck aus dem oberen Emmental, und Regierungsrat Erwin Schneider, damaliger Baudirektor, bezeichnete die Burgdorfer Opposition gegen den AZUE an der Grossratssitzung vom 15. Februar 1978 als «egoistisch»: Burgdorf als Tor zum Emmental habe in dieser Hinsicht seine Verpflichtungen, und er forderte die Stadtbehörden auf, jetzt klar Stellung zu nehmen.

Burgdorfs Stadtpräsident Max Conrad, der eben gerade sein Amt angereten hatte, und der Gemeinderat folgten diesem Aufruf umgehend, und nach einer Sitzung, an der neben der Stadtregierung auch die Mitglieder verschiedener vom Verkehr betroffener Kommissionen teilgenommen hatten, konnte Stadtpräsident Conrad an seiner ersten Presskonferenz die grundsätzliche Zustimmung der Stadt zum AZUE verkünden: Man könne nun von einer «unité de doctrine» sprechen, und der Burgdorfer Gemeinderat hoffe auf einen baldigen Baubeginn. Ganz einhellig war die Zustimmung dann allerdings doch nicht: Von den insgesamt 34 Teilnehmern der Zusammenkunft enthielten sich immerhin sechs der Stimme.

Nicht überzeugt von der gemeinderätlichen Position zeigte sich der damalige EBT-Direktor Dr. Charles Kellerhals: In einem Leserbrief vom 3. März 1978 verlangte er nach grundsätzlichen Überlegungen: Den Vorteilen, die der AZUE bringe, müsse man den Preis gegenüberstellen, der hierfür zu entrichten sei: Beim vorliegenden Projekt habe man den Preis wohl nur auf die Millionenbeträge bezogen, heute verstehe man unter Preis aber auch «... die Einbusse an Waldflächen, die Gefährdung der Wasserversorgung, die Beanspruchung von offenen Landflächen, die Veränderung der Landschaft, die Verlagerung von Immissionen in bisher immissionsfreie Gebiete, usw.» Die Frage «AZUE – ja oder nein?» dürfe deshalb nicht voreilig oder leichtfertig beantwortet werden, nötig seien eine gründliche Analyse und Diskussion: «Wir wollen eine Beurteilung, die heutige, nicht gestrige Massstäbe anlegt.»

Im Sinne dieses Leserbriefes reichte der Präsident des Aktionskomitees «Vernunft vor Verkehr», Dr. Kaspar Aebi, 1978 im Grossen Rat eine Motion ein, die einen Verzicht auf einen Baubeginn sowie eine umfassende Bedürfnisabklärung unter Einbezug aller Verkehrsträger und ökologischer Gesichtspunkte verlangte. Diese Motion wurde klar angenommen, und in der Folge erhielt eine ausserparlamentarische Kommission den Auftrag, die nötigen Abklärungen vorzunehmen.

Diese Kommission, die sich aus Gemeindevertretern sowie Befürwortern und Gegnern der Umfahrungsstrasse zusammensetzte, kam 1980 nach verschiedenen Abklärungen zum Schluss, der Bau des Autobahnzubringers im Unteremmental sei vorläufig nicht nötig: Die Verkehrsverhältnisse hätten die Grenzen des Zumutbaren noch nicht überschritten, es sei aber denkbar, dass die künftige Verkehrsentwicklung oder ein Wandel in der Gewichtung von Umweltfragen in einem späteren Zeitpunkt zu einer Bejahung der Bedürfnisfrage führen könnten. Auf technischer Ebene solle die Umfahrung deshalb weiterbearbeitet werden.

Die Abklärungen hatten beispielsweise bestätigt, dass die Umfahrungsstrasse gegenüber dem aktuellen Zustand für Burgdorf nur eine beschränkte Verbesserung gebracht hätte, weil rund zwei Drittel des Verkehrs hausgemacht waren und der eigentliche Durchgangsverkehr nur einen Drittelf der damals rund 15 000 Fahrten ausmachte.

Im «Bund» vom 30. August 1980 wurden die Schlussfolgerungen der Kommission in einem Kommentar als «Sieg der Vernunft» bezeichnet.

Nicht zufrieden waren natürlich einige vom Verkehrslärm betroffene Anwohner des städtischen Rings, die im Herbst 1979 ihrerseits mit einer Petition an den Gemeinderat gelangt waren. Ihre Sprecherin, Frau Lina Bögli-Aeschimann, zeigte sich dem Burgdorfer Tagblatt gegenüber enttäuscht und stellte unter anderem die Frage, wie man eine Grenze der Zumutbarkeit so genau definieren könne.

In den folgenden Jahren blieb es um den AZUE recht ruhig, und in einem «Bund»-Artikel vom 8. Dezember 1984 bezeichnet Konrad Meyer-Usteri den AZUE sogar als «gestorben» und meint zudem: «Das 80-Millionen-Projekt hätte vor dem Souverän keine Chance».

Das Wiederwachen des Totgeglaubten

Zehn Jahre nach den Abklärungen durch die Spezialkommission wurde der AZUE wieder einmal zum Thema, als Stadtrat Fritz Bösiger 1989 im Burgdorfer Parlament eine Motion mit dem Wunsch nach einer Umfahrungsstrasse einreichte. Da sich Stadtrat Bösiger in der Diskussion für die Prüfung aller möglichen Verkehrsmassnahmen unter Einbezug des öffentlichen Verkehr offen zeigte, wurde der Vorstoss schliesslich mit 32 zu 3 Stimmen immerhin als Postulat überwiesen.

1996 brachte Stadtpräsident Peter Trachsel eine neue Umfahrungsidee ins Spiel: Um das Nadelöhr Burgdorf/Oberburg zu entschärfen, schlug er vor, den Verkehr ab der Burgdorfer Markthalle neu über die Heimiswilstrasse und die Heimiswilbrücke zu führen, dann in einer Hochlage am AMP vorbei, bei der Lochbachbrücke über die Emme zur EBT-Werkstätte, den Gleisen entlang Richtung Hasle und schliesslich oberhalb der Tschamerie zurück in die Hauptachse. In der Berner Zeitung vom 9. Februar 1996 zeigte sich der damalige HIV-Präsident Niklaus Lüthi von dieser Idee «begeistert»; allerdings könne sie nur ein Teilschritt sein, die Verkehrsprobleme zwischen Buchmatt und Markthalle blieben bestehen.

Der Druck aus dem Emmental auf den Bau eines AZUE war nach wie vor gross: Vertreter aus Politik, Wirtschaft und den beteiligten Gemeinden schlossen sich zur «Interessengemeinschaft Zufahrt Emmental» zusammen und gaben selber bei verschiedenen Ingenieurbüros eine Machbarkeitsstudie in Auftrag. Sieger wurde das Projekt des Burgdorfer Büros Kohler und Schöni AG, das eine weitere neue Idee ins Spiel brachte:

Beim McDonald's sollte ein Kreisel entstehen, der Verkehr dann 200 Meter vor dem Bahnübergang durch das Industriegebiet Buchmatt geführt werden und im Nassi auf die Lyssachstrasse gelangen. Von dort ginge es weiter bis zum Nationalplatz, wo ebenfalls ein Kreisel entstehen würde, und hier sollte die Strasse nun bis zu einem Kreisel Landhaus unter dem Gsteig und dem Schloss hindurch über 1,5 km in einem Tunnel geführt werden. Über Heimiswilstrasse, Ziegelgut und durch einen gebogenen Bättwiltunnel käme man beim Lochbach über die Emme. Von dort aus ginge es an den EBT-Werkstätten vorbei und im Oberburgschachen zurück auf die Hauptstrasse. In Hasle war eine Bahnunterführung vorgesehen.

Die Vorstellung des Projektes anlässlich einer Medienorientierung soll gemäss dem Bericht der Berner Zeitung vom 23. Dezember 1999 vom

damaligen Gemeinderatspräsidenten von Hasle, Samuel Lüthi, mit den Worten eröffnet worden sein: «Der 22. Dezember 1999 sollte in die Geschichte eingehen.» Ein Wunsch, der nun wenigstens mit der Aufnahme ins Burgdorfer Jahrbuch in Erfüllung ging ...

Abgesehen von Bedenken wegen des komplexen Wasserhaushaltes auf dem Gsteig und des «bröckeligen» Schlossfelsens erwachte nun aber verständlicherweise auch Widerstand an der Heimiswilstrasse: Ingenieur Hans Grunder, Projektkoordinator der Interessengemeinschaft Zufahrt Emmental, zeigte für die Anwohner Verständnis und präsentierte in der Berner Zeitung vom 6. Dezember 2001 auch gleich eine Idee, wie die Heimiswilstrasse von zusätzlichem Verkehr verschont werden könnte: Und zwar durch eine Verlängerung des Schlossbergtunnels über den Markthalenparkplatz, anschliessend eine Querung der Emme und in einem Tunnel durch den Waldeggfelsen bis zur Heimiswilbrücke. Diese Lösung bedinge allerdings, dass das AMP-Areal zur Verfügung stehe.

Die Gesamtkosten der Schlossberg-Variante wurden auf 150 Millionen Franken beziffert. Da klar war, dass der Kanton diesen Betrag nicht alleine aufbringen könnte, reichte Nationalrat Simon Schenk im Jahre 2000 eine Motion ein, mit der er die Aufnahme der Zufahrt Emmental ins Nationalstrassennetz verlangte.

Die Ideen gehen nicht aus

Wie alle früheren Vorschläge landete auch der Schlossberg-Tunnel in der Schublade; weil nun aber zumindest innerstädtisch doch Massnahmen nötig wurden, erstellte der Kanton einen Sanierungsplan Ortsdurchfahrt, der 2004 genehmigt wurde.

Um negative Präjudizien für einen regionalen Autobahnzubringer zu verhindern, verlangten Emmentaler Grossräte in der Folge aber eine Sistierung des Projektes und forderten weitere Abklärungen. Der Kanton gab deshalb eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) der Verkehrserschliessung Emmental in Auftrag, die von einer Behördendelegation begleitet wurde, in der auch Umweltvertreter Einsitz nehmen konnten.

Aus dieser ZMB, die im Sommer 2007 vorlag, resultierten zwei neue Umfahrungsideen: Ab dem Lorenzkreisel sollte die neue Strasse dem Mühle-

bach und dem Nassiwald entlang in die Buchmatt führen, dort die SBB-Linie unterqueren und dann entweder – allerdings mit mehr Kunstbauten als früher – dem alten AZUE-Trassee bis ins Oberdorf oder dann als sogenannte «Bündelungsvariante» zunächst der Lyssachstrasse folgen, auf der Höhe des Stadtbauamtes und bis auf die Höhe des Friedhofs in einem Tunnel verschwinden und den BLS-Gleisen entlang zum Spital führen. Dort würde der Verkehr auf einem Teilstück die Emmentalstrasse nutzen und dann eingangs Oberburg nach links bis zu den BLS-Gleisen geführt. Im Ortskern würde die Strasse den Gleisen mehr oder weniger in Tieflage folgen und oberhalb Oberburg wieder die Emmentalstrasse erreichen. Die Umfahrungsbefürworter plädierten in der Folge für eine Linienführung über das AZUE-Trassee und bezeichneten diese Variante als die «Best-lösung West», was wiederum die Gegner mobilisierte, die von der «Pest-lösung West» sprachen.

Die ZMB hatte neben den Umfahrungsideen aber auch angeregt, eine Variante «Null plus» zu prüfen, die auf der bestehenden Ortsdurchfahrt aufzubauen und gewisse Ausbauten vorsehen würde, insbesondere die Aufhebung der beiden Bahnübergänge beim Spital und in der Buchmatt. Und weil mit der Realisierung einer Westumfahrung in absehbarer Zeit nicht zu rechnen war, empfahl die ZMB, die Sanierung der Ortsdurchfahrt möglichst rasch umzusetzen. Zu dieser Empfehlung dürften auch zwei sogenannte Kordonzählungen beigetragen haben: Bei diesen Verkehrszählungen werden die Nummern aller Fahrzeuge in einem bestimmten Perimeter genau erfasst, und es können so die verschiedenen Verkehrsarten unterschieden werden. Die Zählungen in den Jahren 1994 und 2006 hatten ergeben, dass der Durchgangsverkehr nur zwischen 10 bis 15 Prozent aller Fahrzeuge ausmachte.

Nachdem der Grosse Rat im November 2007 einem Kredit von 6,8 Millionen als Beitrag an die Gesamtkosten von 11,4 Millionen zugestimmt hatte, konnten die Arbeiten an der Variante «Null plus» in Angriff genommen werden. Sie umfassten die Erstellung von Kreiseln in der Buchmatt, bei der Poststrasse und am Rössliplatz (ursprünglich auch am Schmiedenrain geplant), die Erstellung von Fussgängerschutzinseln, neue Gehwege und 200 Meter Lärmschutzwände.

Um das Terrain für eine allfällige spätere Umfahrungsstrasse aber doch gesichert zu haben, legte der Kanton im August 2008 einen generellen

Strassenplan für die Zufahrt Emmental öffentlich auf. Bezuglich Linienführung wählte man die Westumfahrung, wie sie auch der ursprüngliche AZUE vorgesehen hatte. In der Zwischenzeit sprach man von 17 500 Fahrzeugen pro Tag und von Gesamtkosten von 368 Millionen.

2012 lehnten es National- und Ständerat ab, den Autobahnzubringer Emmental ins Nationalstrassenprogramm aufzunehmen; auf Bundesgelder war also nicht zu hoffen. Der Kanton erachtete eine Verkehrssanierung im Raum Burgdorf-Oberburg-Hasle aber weiterhin als dringlich, zählte man doch mittlerweile bereits rund 20 000 Fahrzeuge pro Tag. Im Herbst 2015 lag ein Variantenbericht vor, und es wurde eine öffentliche Mitwirkung eröffnet, die zu fast 4000 Eingaben führte. Der Handlungsbedarf war allseits unbestritten, erwartungsgemäss aber natürlich nicht die möglichen Massnahmen zur Verkehrssanierung. Es zeigte sich, dass die Burgdorfer Bevölkerung mehrheitlich Massnahmen auf dem bestehenden Verkehrsnetz den Vorzug gab, ausserhalb von Burgdorf sprach man sich dagegen deutlich für eine Umfahrungslösung aus.

Am 31. März 2016 stellte Regierungsrätin Barbara Egger die Kompromisslösung der Regierung vor: Auf eine eigentliche Umfahrung von Burgdorf wird verzichtet, stattdessen sollen die beiden Bahnübergänge aufgehoben werden. Die Zentren von Oberburg und Hasle werden mit Tunnels vom Verkehr entlastet. Die Baukosten wurden auf 421 Millionen geschätzt. Am 8. September 2016 genehmigt der Grosse Rat einen Projektierungskredit von 11,9 Millionen Franken für die Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle, womit man nun damit rechnen darf, dass 70 Jahre nach den ersten Ideen nun doch konkrete Massnahmen ergriffen werden – wenn nichts dazwischenkommt...

Der Verfasser dankt Peter Hänsenberger, Leiter der Baudirektion Burgdorf, und Roger Schibler, Kreisoberingenieur Emmental/Oberaargau, für die kritische Durchsicht des Artikels.

Fotos und Planbearbeitung: Sabine Käch.