Faire und vernünftige Verkehrsverteilung für das Logistikzentrum Emmepark Utzenstorf

be.glp.swiss/faire-und-vernuenftige-verkehrsverteilung-fuer-das-logistikzentrum-emmepark-utzenstorf

rogerpfister August 15, 2026

Keine erzwungenen Umwege auf Kosten von Utzenstorf

Ausgangslage

Nach der Inbetriebnahme des geplanten Logistik- und Verteilzentrums (NOC) auf dem Emmepark-Areal in Utzenstorf entstehen täglich rund 300 Lastwagenfahrten (Umweltverträglichkeitsbericht, 30. November 2020). Für diese Fahrzeuge bestehen zwei Erschliessungsrouten zur Autobahn A1:

- **Route Nord:** Utzenstorf → Gerlafingen → Autobahnauffahrt Kriegstetten (Kanton Solothurn)
- **Route Süd:** Utzenstorf → Kirchberg → Autobahnauffahrt Kirchberg (Kanton Bern)

Der natürliche Verkehrsfluss: 80 % via Gerlafingen / Kriegstetten

Im ursprünglichen Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) vom 30. November 2020 wurde auf Basis detaillierter logistischer Analysen festgehalten (Kapitel 6.6.2):

«Mit heutigem Kenntnisstand wird davon ausgegangen, dass sich der induzierte Mehrverkehr schwergewichtig über die Anbindung in Richtung N01 Kriegstetten verteilt: Richtung Autobahnanschluss Kriegstetten: 80 % / Richtung Autobahnanschluss Kirchberg: 20 %»

Diese Verteilung ist keine willkürliche Zahl. Sie entspricht der betrieblichen und geografischen Realität: Ein namhafter Teil der LKW-Fahrten ist für das Paketzentrum Härkingen der Post bestimmt. Das grösste Paketzentrum der Schweiz, das direkt an der A1 zwischen den Auffahrten Kriegstetten und Egerkingen liegt. Wer als Lastwagenfahrer rationell handelt und den direkten, schnellsten Weg nimmt, fährt via Gerlafingen. Der freie

Markt, die Logik jedes Chauffeurs und das Navigationssystem jedes LKW zeigen in dieselbe Richtung: Kriegstetten.

Der politisch angeordnete Umweg: ökologisch und ökonomisch absurd

Nachdem Gerlafingen bzw. der Kanton Solothurn gegen die Verkehrsbelastung in Gerlafingen intervenierte, ordnete die Post an, ihre LKW-Fahrten zu **100 % über die Route Süd** (Kirchberg) abzuwickeln. Im UVB-Nachtrag vom 27. August 2021 führte dies zu einer Gesamtverteilung von 50/50, obwohl dies dem tatsächlichen Fahrtziel vieler LKW widerspricht.

Nach dem Bereinigungsverfahren des Bundesrats (Entscheid Mai 2026) wurde die Verteilung noch einmal verschärft und auf **40% Route Nord / 60% Route Süd** festgelegt.

Die geografische Absurdität dieser Anordnung ist offensichtlich:

- **Direkter Weg (natürlich, vernünftig):** Emmepark → Wiler → Gerlafingen → Auffahrt Kriegstetten → A1 Richtung Zürich/Basel/Härkingen. Distanz bis Auffahrt: ca. 7.5 km.
- **Erzwungener Umweg (politisch, unvernünftig):** Emmepark → Utzenstorf → Kirchberg → Auffahrt Kirchberg → A1 Richtung Zürich/Basel/Härkingen. Distanz bis Auffahrt: ca. 9 km, plus 11 Kilometer Autobahn zurück bis Auffahrt Kriegstetten.

Klartext: **Wer vom Emmepark auf die A1 Richtung Zürich / Basel / Härkingen will und über Kirchberg fährt, fährt zunächst Richtung Bern – also von seinem Ziel weg – bevor er auf der Autobahn wieder umkehren muss.** Das ist kein Verkehrskonzept. Das ist ein politisch erzwungener Schildbürgerstreich auf Kosten der Bevölkerung und der Umwelt.

Ökologische Konsequenzen

Jeder erzwungene Umweg bedeutet mehrere Kilometer Mehrfahrt pro LKW-Fahrt. Bei den rund 120 erzwungenen LKW-Umwegfahrten à ca. 12 km täglich entstehen:

- **Täglich:** Ca. 1’440 unnötige LKW-Kilometer mit entsprechend höherem CO_2-Ausstoss, Feinstaub und Lärm.
- **Jährlich:** Über 400’000 völlig vermeidbare LKW-Kilometer und Tonnen von unnötigen Emissionen.
- **Strukturell:** Eine dauerhafte, täglich reproduzierte zusätzliche Umweltbelastung, die durch eine vernünftige Routenführung vollständig vermieden werden könnte.

Ein Logistikzentrum, das unter dem Deckmantel eines Umweltverträglichkeitsberichts genehmigt wird, aber systematisch ökologisch unsinnige Routen vorschreibt, widerspricht dem Geist jeder Nachhaltigkeitsverpflichtung.

Ökonomische Konsequenzen

Längere Fahrtwege bedeuten höhere Transportkosten, schlechtere Effizienz und erhöhten Fahrzeugverschleiss. Für ein Logistikunternehmen, das auf präzise, schlanke Abläufe angewiesen ist, ist ein politisch verordneter Umweg ein dauerhafter Wettbewerbsnachteil und eine versteckte Kostenlast, die letztlich im Preis jedes gelieferten Pakets eingepreist wird. Konkret: Bei rund 1’440 zusätzlichen LKW-Kilometern pro Tag entstehen allein bei den Dieselkosten erhebliche Mehrkosten. Bei einem angenommenen durchschnittlichen Verbrauch von 35 Litern pro 100 km und einem Dieselpreis von CHF 2 pro Liter entspricht dies rund CHF 1’000 pro Tag bzw. über CHF 300’000 pro Jahr (bei 300 Betriebstagen).

Konsequenzen für Utzenstorf

Die Gemeinde Utzenstorf trägt die **gesamte Verkehrslast der erzwungenen Umwegfahrten**, obwohl sie **keine nennenswerten Steuereinnahmen** aus dem Logistikzentrum erhält, da die Hauptsitze der beteiligten Firmen andernorts liegen. Sie zahlt den Preis für einen politischen Kompromiss, der auf ihre Kosten und ohne ausreichenden Einbezug ausgehandelt wurde.

Das Paradoxe: Während der Kanton Solothurn erfolgreich seinen Anteil reduzieren konnte, verschwinden die LKW nicht. Sie werden schlicht umgeleitet. Nicht ins Nichts, sondern **die Ortschaften im Kanton Bern**, die sich gegen diesen Kompromiss nicht zur Wehr setzen konnte.

Schulwegsicherheit: Eine unhaltbare Situation

Ein Aspekt, der in den bisherigen Planungsunterlagen vollständig fehlt, ist die Sicherheit der Schulkinder in Utzenstorf.

Das Dorf verfügt zwar über ein gut ausgebautes Langsamverkehrsnetz durch die Quartiere. Doch eine topografische Realität lässt sich nicht wegplanen: Um das Schulhaus zu erreichen, muss die Mehrheit der Schulkinder die Hauptstrasse (Kantonsstrasse) mindestens einmal queren. Diese Hauptstrasse ist heute bereits die zentrale Durchfahrtsachse für den Verkehr und genau jene Route, über die der Grossteil des politisch angeordneten Mehrverkehrs geführt werden soll.

Die Situation ist **bereits heute grenzwertig.** Nur dank eines freiwilligen Lotsendienstes, getragen vom Engagement der Eltern und der Dorfgemeinschaft, können Kinder den Schulweg einigermassen sicher zurücklegen. Dieser Lotsendienst ist keine strukturelle Lösung, sondern ein Notbehelf, der auf unbezahlter Freiwilligenarbeit beruht.

Wenn täglich **zusätzliche die LKW der angeordneten Umwegfahrten** die Hauptstrasse Utzenstorfs benutzen, wird diese bereits angespannte Situation weiter verschärft**.** Die Schulwegsicherheit ist ein Recht jedes Kindes und eine Kernaufgabe jeder Gemeinde.

Utzenstorf nimmt diese Aufgabe auf ihren Strassen wahr. Für die Hauptstrasse (Kantonsstrasse) ist jedoch der Kanton Bern zuständig.

Weder der ursprüngliche UVB noch die nachfolgenden Planungsschritte haben diesen Aspekt systematisch untersucht oder Massnahmen vorgesehen. Das ist eine gravierende Lücke in der Planung, die vor jeder weiteren Bewilligung geschlossen werden muss.

Unsere Forderungen

Wir, die Unterzeichnenden, fordern:

1. **Natürliche Verkehrsverteilung anstatt angeordnete Umwege.** Die Verkehrsverteilung soll dem natürlichen Fahrtziel der LKW folgen. Bei freier Routenwahl entspricht dies rund 80 % via Gerlafingen/Kriegstetten und 20 % via Utzenstorf/Kirchberg, wie im UVB vom November 2020 wissenschaftlich belegt. Eine politisch erzwungene Umverteilung, die LKW zu sinnlosen Umwegen zwingt, ist abzulehnen.
2. **Sicherstellung der Schulwegsicherheit.** Vor jeder weiteren Bewilligung ist eine unabhängige Analyse der Schulwegsicherheit in Utzenstorf durchzuführen. Diese muss den Mehrverkehr durch das Logistikzentrum explizit einbeziehen und verbindliche Massnahmen festlegen. Strukturell, nicht als Notlösung auf Basis von Freiwilligenarbeit.
3. **Einbezug der Gemeinde Utzenstorf.** Die Gemeinde Utzenstorf ist zwingend und gleichberechtigt bei der Ausgestaltung des Infrastrukturvertrags einzubeziehen. Eine Gemeinde, die keine nennenswerten Steuereinnahmen aus dem Projekt erhält, darf nicht praktisch allein die Verkehrslasten tragen, die ohne politisch gewollte Umverteilung gar nicht anfallen würden.
4. **Unabhängige Neubeurteilung der Standorteignung.** Angesichts der ungelösten Erschliessungsproblematik- das Areal liegt mehrere Kilometer von der nächsten Autobahnauffahrt entfernt, ohne direkte und konfliktfreie Zufahrt – ist eine unabhängige Neubeurteilung der Standorteignung als Logistikzentrum dieser Grössenordnung zu fordern. Wird der Standort Emmepark Utzenstorf den Anforderungen eines Logistikzentrums mit 30 Millionen Paketen und 300 täglichen LKW-Fahrten tatsächlich gerecht?

Fazit

Ein Logistikzentrum, das täglich hunderte von LKW zu einem **ökologisch und ökonomisch sinnlosen Umweg** zwingt, ist schlecht geplant. Die Konsequenzen tragen nicht die politischen Entscheidungsträger, die diesen Kompromiss ausgehandelt haben. Getragen werden sie von der lokalen Bevölkerung, den Schulkindern, der Umwelt und der Wirtschaft. Wir fordern ein Ende dieser Fehlplanung und eine Verkehrslösung, die

logistischer Vernunft, ökologischer Verantwortung, der Sicherheit unserer Kinder und den Interessen der betroffenen Gemeinden gerecht wird.

Quellen

- Ursprünglicher Umweltverträglichkeitsbericht (30.11.2020) https://shorturl.at/R45cZ
- Angepasster Umweltverträglichkeitsbericht (27.8.2021) https://shorturl.at/DNPIe
- Medienmitteilung Genehmigung Logistikstandort durch Bundesrat (20.5.2026) https://www.bafu.admin.ch/de/newnsb/33f4f0slMbqy8B8AA0ORh