

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Jeudi (après-midi) 8 septembre 2016

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

32 2016.RRGR.599 Demande de crédit

Route cantonale n° 244 Niederbipp – Aarwangen – Langenthal – Huttwil. Communes de Aarwangen, Bannwil, Langenthal, Schwarzhäusern, Thunstetten. 01007 / réaménagement du réseau routier d'Aarwangen – Langenthal Nord. Crédit d'engagement pour l'étude de projet

Annexe 15, ACE 660/2016

Suite

Le président. (*Le président agite sa cloche.*) Ich versuche wirklich alles, damit zu Beginn der Debatte eine gewisse Aufmerksamkeit herrscht. Nun möchte ich Ihnen ein Werkzeug des Parlamentspräsidenten der Ukraine zeigen. (*Le président montre un gourdin à points à l'assemblée.*) Vielleicht wäre dies auch ein gutes Werkzeug für den hiesigen Parlamentspräsidenten. (*Hilarité*) Spass beiseite: Wir haben eine gute Gesprächskultur. Wir sind bei den Fraktionssprechenden zu Traktandum 32 stehengeblieben. Ich bitte Sie, von Anfang an aufmerksam zuzuhören.

Hans Rösti, Kandersteg (UDC). (*Le président agite sa cloche.*) Ich möchte vorausschicken, dass ich eigentlich erst an zweiter Stelle hätte sprechen sollen. Aber anscheinend genehmigt sich Christoph Grimm noch ein Dessert, weshalb ich nun den Anfang mache. Wir haben den gesetzlichen Auftrag, den Erhalt der dezentralen Besiedelung zu gewährleisten. Dazu brauchen wir Infrastrukturanlagen, die den ländlichen Raum beleben und es ermöglichen, dass Menschen und Unternehmen dort bleiben können. Ich habe persönlich etwas Mühe damit, wenn unsere Grossratskollegen Patric Bhend und Andreas Hofmann solche Visionen einbringen, wie sie es heute getan haben. Ich bin davon überzeugt, dass es schon immer Visionen gebraucht hat. Sie sind nötig, damit wir weiterkommen. Doch mit den nun vorliegenden Visionen habe ich Mühe. Ich habe den ganzen Sommer auf unserer Alp verbracht, wo es noch heute keinen Handy-Empfang gibt. Ich weiss nicht, ob die erwähnten Drohnen auch dorthin kämen; dies nur nebenbei bemerkt.

Nun zum Projektierungskredit für die Kantonsstrasse 244. Hier geht es hauptsächlich um die Umfahrung Aarwangen oder um die Sanierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur in Aarwangen. Wer Aarwangen ein wenig kennt, weiss, dass eine befriedigende Sanierung ohne die Umfahrung nicht möglich ist. Täglich fahren 16 000 Fahrzeuge durch den Ort. Der Schwerverkehrsanteil beträgt 16 Prozent. Dies ist wesentlich mehr als anderswo, Tendenz steigend. Die Eisenbahn fährt ebenso wie die Velofahrer auf derselben Trasse. Auch die Fussgänger und insbesondere die Schulkinder sind auf dieser Strasse unterwegs. Wenn man die Strasse sanieren wollte, stünden die Häuser im Weg, und diese können wir nicht einfach durch die ganze Stadt hindurch abreißen. Deshalb ist die Variante Null+ wohl nicht realistisch. Aus diesem Grund unterstützt die SVP die von der Regierung vorgesehene Umfahrung von Aarwangen. Die Region Langenthal, und eben auch das Hinterland, verdienen und brauchen dringend einen leistungsfähigen Anschluss an die A1. Damit sind die Unternehmen auch an die Wirtschaftszentren der Schweiz angeschlossen. Die Stadtpräsidentin von Burgdorf hat es bereits gesagt: Seit 50 Jahren wird geplant. Das ist zu lange, obwohl sicher jedes Jahr gewisse Verbesserungen gebracht hat. Aber in letzter Zeit war dies nicht unbedingt der Fall.

Kritiker der Umfahrung weisen darauf hin, dass diese Umfahrung durch den Wald führt, Fruchtfolgeflächen beansprucht und ein Erholungsgebiet zerstört. Als Bauer stört es mich auch,

wenn wir neue Strassen durch bestes Land bauen müssen, und der SVP geht es wohl gleich wie mir. Es gilt, dem Wald, den Fruchtfolgeflächen und auch den Erholungsgebieten Sorge zu tragen. Wir sind jedoch überzeugt von der Notwendigkeit, die Region Langenthal–Huttwil besser zu erschliessen. Deshalb gilt es, die beste Lösung zu finden. Wir sind davon überzeugt, dass wir diese nun gefunden haben. Deshalb muss man diesen Projektierungskredit sprechen. Die Fruchtfolgeflächen müssen wir im ganzen Kanton erhalten und alles daran setzen, dass diese nicht verloren gehen. Beim vorliegenden Projekt gilt es abzuwägen, was wichtiger ist. Hier müssen wir Bauern sicher über unseren Schatten springen und der Umfahrung zustimmen. In diesem Zusammenhang hoffe ich, dass sich die Regierung und ihre Planer, aber auch die Gegner dieses Projekts für die Fruchtfolgeflächen einsetzen, wenn es darum geht, Ersatzmassnahmen zu treffen. Der Planungskredit beträgt 6,6 Mio. Franken. Wir können keine Zusatzanträge annehmen, denn diese werden viel kosten und eine neue Planung erfordern. Deshalb stimmen Sie bitte der jetzt geplanten Variante zu, und nehmen Sie diesen Kredit an. Die SVP wird dies einstimmig tun.

Johann Ulrich Grädel, Huttwil/Schwarzenbach (UDF). Dass in Aarwangen etwas geschehen muss, ist allen klar. Wir von der EDU glauben, dass die Umfahrung für die weitere Zukunft die beste Lösung ist. Die Bahn, viele Lastwagen und Autos sowie Velos und Fussgänger bewegen sich auf derselben Verkehrsfläche durch das Dorf. Dies ist nicht mehr zeitgemäss. Die 136 Mio. Franken sind natürlich viel Geld für eine Umfahrung. Aber wir können sie ja nach HRM2 in die Buchhaltung aufnehmen und laufend abschreiben. Nein, Spass beiseite: Nur mit Abschreibungen alleine, ohne Einnahmen, kann man natürlich nichts kaufen. Wenn man etwas einsparen wollte, hätte ich gewisse Sympathien für den Punkt 1 des Abänderungsantrags Grogg betreffend den Verzicht auf den Industrieanschluss Aarwangen. Mit diesem Anschluss zerschneiden wir Kulturland, um ein Industrieland zu erschliessen. Man rechnet auf dieser Strasse mit 4400 Fahrzeugen. Um auf der alten Zürich–Bern-Strasse fahren zu können, müssten diese Lastwagen nur einen Umweg von etwa 2,5 Kilometern auf sich nehmen. Dann hätte man dort etwa dieselbe Anzahl Fahrzeuge wie bei der Zählung im Jahr 2012. Wenn wir diese Industriestrasse und den Kreisel weglassen und einen weniger luxuriösen Ausbau mit Randsteinen und Bäumen und dem ganzen Drum und Dran vorsehen, können wir sicher noch etwas Geld einsparen. Ich komme zum Schluss. Die EDU stimmt dem Planungskredit zu.

Le président. Nun wird der letzte Fraktionssprecher das Wort ergreifen. Es können sich jetzt Einzelsprecher anmelden.

Christoph Grimm, Berthoud (pvl). In Aarwangen ist die Situation einerseits ähnlich wie im Emmental: Für etwa drei Stunden pro Tag, verteilt auf zwei bis drei Stosszeiten, bauen wir die Infrastruktur massiv aus. Andererseits hat Aarwangen unbestrittenermassen einen höheren Durchgangsverkehr. Das ist klar. Der VCS und andere Umweltkreise haben schon vor einigen Jahren Vorschläge erarbeitet. Diese vielen Vorschläge liegen in zusammengefasster Form vor. Wenn man sie umsetzte, käme man ohne eine Umfahrung aus. Man könnte das Bestehende optimieren. Eine komplett neue Strasse mit grossen Kunstbauten durch das Smaragdgebiet Oberaargau, unter Verlust einer grossen Fläche Kulturland und Wald, ist nicht nur aus Sicht der Umwelt inakzeptabel. Es ist auch unverständlich, warum man den Expertenbericht nicht umsetzen will, der eine wesentlich günstigere Variante vorsieht. Der Oberaargau liegt nicht in einem Agglogebiet. Wir können vom Bund keine entsprechenden Mittel abholen. Wir können sie aber für die Entlastung der A1 abholen. Doch in dieser Hinsicht kann auch der Kanton Solothurn Ansprüche stellen. Wir müssen nicht denken, wir könnten die 50 oder 60 Mio. Franken einfach so auf unsere Seite ziehen. Zudem müssten andere Gemeinden mit mehr Gestank, Lärm und Gefahren rechnen. Frei nach dem Sankt-Florians-Prinzip sagen wir, Aarwangen würde entlastet, aber dafür würde das Problem auf Bützberg und Langenthal verlagert. Die Situation ist ähnlich wie in Kirchberg. Dort hat man vor Jahren eine Umfahrung gebaut. Heute hat der Verkehr massiv zugenommen. Im Dorf hat es zu gewissen Zeiten ähnlich viel Verkehr wie früher, und aussenherum hat es zusätzlich sehr viel Verkehr. Die glp wehrt sich entschieden gegen solche Machenschaften, bei denen nur an den Beton gedacht wird. Die glp verlangt auch hier ein Umdenken im Sinne von Ansätzen, die den Berufsverkehrsstrom vermindern und lenken und neue Mobilitätsformen einbeziehen. Wir wollen doch den Korridor A1–A6 nicht noch weiter öffnen. Die Langenthaler werden dann einfach den Stau in ihrem Zentrum haben. Dann werden wir wieder einige zehn Millionen Franken sprechen, um dort eine Umfahrung oder vielleicht eine Null+ Lösung zu realisieren. Es ist aber höchste Zeit, dass wir

Aarwangen eine Lösung bieten. Seit fast 40 Jahren wird von einem Autobahnzubringer gesprochen, aber man hat nichts unternommen, sondern einfach auf das Geld gewartet. Machbare und sinnvolle Lösungen wurden verhindert, und andere gibt es nicht. Aarwangen braucht gezielte Massnahmen, die die Koexistenz verschiedener Verkehrsteilnehmer garantieren. Wir wollen nicht mit Ideen von gestern für die Vergangenheit bauen, sondern für die Zukunft arbeiten.

Zu den Anträgen: Die gip lehnt den Antrag Bhend ab. Den Minderheitsantrag der BaK nimmt sie an. Den Antrag Grogg und weitere unterstützen wir in allen Punkten. Dieser verhindert zwar die Umfahrung nicht, doch er ermöglicht zumindest eine kleine Schadensbegrenzung. Den Kredit lehnen wir ebenfalls ab.

Thomas Rufener, Langenthal (UDC). Erlauben Sie mir als Stadtpräsident von Langenthal eine kurze Replik auf alles, was ich bis jetzt gehört habe. Ich weise Sie darauf hin, dass wir auch im Oberaargau nachhaltige und zukunftsbezogene Lösungen für die Mobilität brauchen. Wir brauchen sie insbesondere zu Festigung und Weiterentwicklung unserer Wirtschaft, welche Arbeitsplätze schafft. Wir brauchen eine leistungsfähige Verbindung in Form einer neuen Aarebrücke. Christoph Grimm, die heutige Aarebrücke, auf die sich die Variante Null+ abstützt, wurde 1889 gebaut. Wir brauchen einen Anschluss an das übergeordnete Verkehrsnetz zwischen den Wirtschaftsräumen Langenthal und Huttwil sowie dem Jura-Südfuss. Das erreichen wir nur mit der Realisierung der Umfahrungsstrasse Aarwangen.

Wie sieht es heute aus? Auf der engen, teilweise abschüssigen Strasse mitten durch Aarwangen sind täglich rund 15 000 Fahrzeuge unterwegs. Wie wir gehört haben, beträgt der Anteil Schwerverkehr 16 Prozent. Man könnte auch ein Äquivalent eines Lastwagens zu einem PW definieren und dies in einem Fachbericht erläutern lassen. Dann käme man vielleicht darauf, dass ein Lastwagen etwa vier bis fünf Autos entspricht. Damit wären wir bei weit über 20 000 Autos pro Tag. Soviel zu den Fachberichten.

Eine konsequente Lösung der Verkehrsproblematik, meine Damen und Herren, ist mit der vorliegenden Umfahrlösung für den Wirtschaftsstandort Oberaargau von eminenter Bedeutung. Insbesondere die zahlreichen produzierenden Betriebe mit ihrem hohen Exportanteil brauchen leistungsfähige Verkehrsverbindungen. Ein Beispiel: Die Firma Glas Trösch verarbeitet Glas. Das Glas stammt aus Frankreich und Deutschland. 25 Mal pro Tag fährt ein voll beladener, 40 Tonnen schwerer Lastwagen durch Aarwangen. Das ergibt pro Jahr 6500 Fahrten. Ähnliche Unternehmen wie Ammann oder Motorex sind darauf angewiesen, ihre Produkte und Produktionsmittel zu transportieren. Langenthal hat alleine über 12 000 Arbeitsplätze. Viele davon gehören noch zum zweiten Sektor, also nicht zum Dienstleistungsbereich. Für die Entlastung der engen Durchfahrt in Aarwangen braucht es auch für den ÖV eine günstige Lösung. Was würde bei der Variante Null+ geschehen? Der ÖV würde weiterhin auf der Strasse fahren. Das bedeutet Fahren auf Sicht, mehr Gleislänge etc. Zum Smaragdgebiet: Dieses umfasst eine zusammenhängende Fläche aus 19 Gemeinden. Die Stadt liegt mittendrin. Wir haben ein Smaragdgebiet. Dieses wurde unterstützt. Von den Grünen wurde es teilweise als Naturschutzgebiet bezeichnet, was ganz klar falsch ist.

Ich komme zu den Anträgen. Den Antrag Grogg und andere kann ich aus ordnungspolitischen Gründen nicht unterstützen. Es ist fahrlässig, zu verlangen, dass man etwas tut, nur weil es machbar ist. Deshalb lehne ich diesen Antrag ab. Selbstverständlich sind jedoch die geäusserten Anliegen in die Planung aufzunehmen und in das Projekt einzubringen. Zum Rückweisungsantrag: Wenn man diesen annähme, würde dies das Projekt im Oberaargau um Jahre zurückwerfen. Es gibt keine neuen Erkenntnisse. Die Brücke bleibt wie sie ist, und auch die Hangneigung bleibt bestehen. Vielleicht könnte man noch das Schloss Aarwangen abreißen, das gäbe ein wenig Platz, aber das wäre nicht zielführend. Ich bitte Sie, diesem Projektierungskredit zuzustimmen im Sinne des Erhalts wichtiger Arbeitsplätze im Kanton Bern, und die Anträge entsprechend abzulehnen.

Luc Mentha, Liebfeld (PS). Ich gehöre zu jenen Fraktionsmitgliedern, welche die Rückweisungsanträge bei der ersten Abstimmung abgelehnt und dem Projektierungskredit zugestimmt haben. Ich tue dies hier auch, und es ist mir ein Bedürfnis, meinen Standpunkt kurz darzulegen. Eine funktionierende Erschliessung ist für eine prosperierende Region und für die Entwicklung eines Standorts von zentraler Bedeutung. Die wichtigsten Wirtschaftsregionen sollen verkehrsmässig möglichst gut erschlossen sein. Der Oberaargau und die Region Burgdorf-Emmental gehören ohne Zweifel zu den wichtigen Wirtschaftsregionen. Manchmal ist man trotz aller Förderung des ÖV und des Langsamverkehrs mit seinem Latein am Ende, und dann bleibt nur noch die Option, Entlastungsstrassen zu bauen. Auch wenn zusätzliche Strassen Kapazitäten für

Mehrverkehr schaffen, darf man nicht übersehen, dass die Wohnqualität der Bevölkerung, die an belasteten Strassen wohnt, unmittelbar in negativer Weise beeinflusst wird, und dass es teilweise unzumutbar wird, dort zu wohnen. Der Autobahnzubringer Neufeld in der Stadt Bern ist nach meiner Auffassung ein gutes Beispiel dafür, wie man der lokalen Bevölkerung durch einen strassenseitigen Ausbauschnitt, kombiniert mit flankierenden Massnahmen im Quartier, deutliche Verbesserungen der Wohnqualität verschaffen kann. In Aarwangen haben wir sehr enge Strassenverhältnisse, und der Anteil des Schwerverkehrs ist überdurchschnittlich hoch. Nach meiner Auffassung kann man das Rezept Null+, das ich grundsätzlich auch gut finde und welches man erfolgreich an der Seftigenstrasse in Wabern angewandt hat, dort aufgrund der engen Verhältnisse nicht umsetzen. Ich bin nach intensiver Auseinandersetzung mit der Materie zu dieser Überzeugung gelangt.

Meine Damen und Herren, wir müssen den ganzen Kanton entwickeln und den Verkehr für die Zukunft fit machen. Im Oberaargau wie auch im Emmental kam man gestützt auf eingehende Abklärungen zu klaren Resultaten. Auch aufgrund der Mitwirkung kam man zum Schluss, dass die vorgeschlagenen Lösungen Bestvarianten darstellen. Deshalb gibt es eine knappe Mehrheit, der auch ich angehöre, die diesen Projektierungskrediten zustimmt. Aus der Agglomeration Bern wird man in naher Zukunft ÖV-Ausbauprojekte in den Grossen Rat einbringen. Ich appelliere hier an die Vertreterinnen und Vertreter des ganzen Kantons, mitzuhelfen, wenn es um den Wirtschaftsraum Bern gehen wird. Ich bin davon überzeugt, dass es heute und in den nächsten Jahren zur Lösung der anstehenden Verkehrsprojekte ein Miteinander und kein Gegeneinander braucht.

Maria Esther Iannino, Hinterkappelen (Les Verts). Ich denke, es ist an der Zeit, Nägel mit Köpfen zu machen. Obwohl in der Schweiz nach wie vor ein Quadratmeter Land pro Sekunde verschwindet, sagen die BefürworterInnen dieses Projekts, dass wir in diesen sauren Apfel beißen müssten. Die 2,7 Hektaren Kulturland, die verloren gingen, seien letztlich nicht so viel. Doch ich frage Sie: Wann ist das Ende erreicht? Wenn kein Land mehr da ist, das man überbauen kann? Wenn wir überhaupt kein Kulturland und keine Ernährungssouveränität mehr haben? Ist dann der Zeitpunkt gekommen, sich Gedanken zu machen, ob wir immer wieder Kulturland für irgendwelche Betonprojekte aufgeben wollen? Es ist wichtig, dass wir sofort mit der Umsetzung von Betonprojekten aufhören. Das Verkehrsverhalten muss sich ändern. Deswegen hoffe ich, dass Sie uns dabei unterstützen, dieses Bauprojekt abzulehnen.

Hans Jörg Rügsegger, Riggisberg (UDC). Ich wurde im Vorfeld darauf angesprochen, was denn die Bauern zu diesem Vorhaben sagen würden, 2,7 Hektaren wertvolles Kulturland zu überbauen. Wir sind uns hier im Rat einig, dass etwas geschehen muss. Ich habe gute Voten gehört, es wurde gesagt, dass man die Zukunft gemeinsam anpacken und solche Projekte gemeinsam realisieren wolle. Wir wollen im Kanton Bern trotz der Kulturlandinitiative bzw. ihres Gegenvorschlags nicht ins Hintertreffen geraten. Das haben wir Initianten immer gesagt. Der Kanton Bern soll sich weiterentwickeln und das Richtige am richtigen Ort tun können. Ob sich das vorliegende Projekt nun am richtigen Ort befindet, oder ob wir diese 2,7 Hektaren stattdessen in Thun oder Bern oder sonstwo in der Agglomeration einsetzen wollen, wo man vielleicht mehr Wertschöpfung erzielen kann, möchte ich hier nicht weiter erläutern. Darüber wurde bereits intensiv diskutiert, sowohl in der Kommission wie auch in den Fraktionen und in verschiedenen Organisationen. Der Berner Bauernverband hat sich im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung gemeinsam mit seinen regionalen Bauernverbänden im Emmental und im Oberaargau intensiv mit der Thematik befasst. Man wurde beim Kanton vorstellig und wurde dort auch angehört. Es wurde nach Lösungen gesucht. Diese wurden geprüft und einander gegenübergestellt. Es braucht auch ökologische Ausgleichsflächen und Renaturierungen. Das ist alles richtig. Langsam erkennt man, dass man das Problem gemeinsam anpacken muss. Dass dies auch im vorliegenden Fall nicht einhellig möglich ist, erscheint mir logisch. Der Bauernverein Oberaargau wird sich selbstverständlich vorbehalten, selber eine Parole zu fassen. Doch die Ausgangslage sieht so aus, dass sie das vorliegende Projekt im Moment unterstützen können. Ich werde dem Projekt zustimmen im Wissen, dass ich angreifbar bin, weil ich in diesem Fall nicht für den Kulturlandschutz bin. Heute Nachmittag werde ich noch mit einem anderen Anliegen an Sie herantreten. Ich hoffe, wir bringen den Kanton Bern vorwärts. Ich wünsche Ihnen eine gute Entscheidung und bin gespannt, wie es in 20 oder 25 Jahren aussehen wird.

Kornelia Hässig, Zollikofen (PS). Ich verstehe die geschilderten Probleme und möchte auch nicht an einer Strasse wohnen, die täglich von so vielen Fahrzeugen benützt wird. Aber meines

Erachtens darf es nicht mehr vorkommen, dass wir eine Lösung wählen, die eine so grosse Brücke vorsieht, eine Landschaft zerschneidet und so viel Kulturland vergeudet. Viele haben es schon gesagt: Man ist dafür, das Kulturland zu schützen, aber am Ende sind wirtschaftliche Interessen wichtiger. Im Bereich Mobilität drehen wir uns eigentlich seit Jahren im Kreis. Wir verursachen die Probleme selber, für die wir nun Lösungen suchen müssen. Wir setzen uns immer wieder ins Auto. Ich nehme mich hier aus, denn ich besitze keines. Aber wir Menschen setzen uns ins Auto und müssen dann viel Geld ausgeben, um die Probleme, die wir selber verursachen, zu lösen. Mir persönlich sind die Lastwagen auf der Strasse lieber als der Privatverkehr. Güter kann man oft nicht anders verteilen als mittels eines Lastwagens. Aber wir können uns aufs Velo setzen oder den ÖV benutzen. Für uns gibt es Lösungen. Wir wissen, dass zusätzliche Strassen auch zusätzlichen Verkehr verursachen. Wir müssen die bestehenden Probleme lösen.

Für mich ist nur die Null+ Variante eine gute Lösung, nichts anderes. Aus meiner Sicht gehen wir auch ein Risiko ein, wenn wir hier kein Entgegenkommen zeigen. Es ist gut möglich, dass das Referendum ergriffen wird. Hier in diesem Saal funktioniert die Solidarität, weil wir alle miteinander irgendwie verbandelt und politisch verstrickt sind, und weil wir unsere Klientel vertreten müssen. Aber das Volk wird in einer Stimmung, die wegen der Steuergeschenke sowie der Sparbemühungen des Kantons bereits aufgeheizt ist, vielleicht anders entscheiden. Dann ist vielleicht jeder sich selbst am nächsten, was ich auch verstehe. Ich bin nicht sicher, ob man hier Erfolg hätte. Am Ende hätte man vielleicht nichts mehr in der Hand. Ich appelliere deshalb an Sie, den Kredit zugunsten der Null+ Variante zurückzuweisen.

Adrian Wüthrich, Huttwil (PS). Das vorliegende Geschäft betrifft den Oberaargau, weshalb ich mir erlaube, dazu noch etwas zu sagen. Ich war während der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) sehr kritisch eingestellt und habe dieses Projekt bekämpft. Ich war gegen diese Strasse und für das Projekt Null+. Deshalb ist es mir ein Anliegen, hier zu sagen, was sich für mich seit 2007 verändert hat. Für mich waren drei Punkte entscheidend: Erstens betrug der Lastwagenanteil im Jahr 2007 12 Prozent, und heute beträgt er 16 Prozent des Verkehrs. Thomas Rufener hat eindrücklich gezeigt, welche Industriebetriebe diese Lastwagenfahrten brauchen. Der zweite Punkt ist der Ausbau der A1 auf sechs Spuren. Die A1 führt direkt durch den Oberaargau und wird mehr Verkehr in diesen Kantonsteil bringen. Es besteht dort tatsächlich ein Nadelöhr: Kaum gibt es einen Stau auf der Autobahn, gibt es einen Stau auf unseren Hauptstrassen. Zum dritten Punkt: Ich stehe heute den Industriearbeitsplätzen etwas näher als noch vor zehn Jahren. Der Anteil der Industriearbeitsplätze liegt im Verwaltungskreis Oberaargau bei 39 Prozent. Der kantonale Durchschnitt beträgt 25 Prozent. Sie sehen, dass die Industriearbeitsplätze im Oberaargau wichtig sind. Ich weiss, welche Schwierigkeiten die Industrie in der Schweiz zurzeit bewältigen muss. Gerade im Oberaargau wollen wir unsere Industriearbeitsplätze behalten. Diese haben teilweise über Generationen hinweg Existenzen gesichert. Diese Punkte haben mich dazu bewogen, heute für die Umfahrung zu stimmen.

Die Umfahrung wurde seit 2007 auch preisgünstiger, während die Variante Null+ ein wenig teurer wurde. Zudem haben wir in diesem Rat auch mit unseren Entscheiden herbeigeführt, dass die Finanzierung zumindest einigermaßen geregelt ist. Geblieben ist die schwierige Lage Aarwangs. Insbesondere die Topografie, die grosse Steigung und die Enge sind geblieben. Ich durfte im Militär Lastwagen fahren, auch durch Aarwangen hindurch. Ich weiss, wie schwierig es ist, mit einem Lastwagen durch Aarwangen zu fahren. Wenn ich heute für die Umfahrung stimme, ist es mir wichtig, dass der öffentliche Verkehr im Oberaargau weiterhin gefördert und ausgebaut wird, und dass die Tunnelverlängerung gemäss dem Antrag Grogg und weitere geprüft wird. Weiter soll versucht werden, den Umwegverkehr einzudämmen, wie es unser Antrag Nummer 3 fordert. Zurzeit sind die Strassen schmal wie Kapillargefässe, und der Verkehr zwingt sich durch alle Täler. Ich hoffe, dass wir den Verkehr in den anderen Tälern, etwa rings um Berken, eindämmen und die anderen Regionen schützen können. Ich hoffe, dass wir nun nicht am Oberaargau ein Exempel in Sachen Kulturlandschutz statuieren. Wir müssen unsere Region weiterentwickeln können. Das war letztlich der Grund, warum ich heute für die Umfahrungsstrasse stimme.

Barbara Egger-Jenzer, directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie. Die Gemeinde Aarwangen ist aus verkehrstechnischer Sicht ein regelrechtes Nadelöhr. Dies hat folgenden Grund: Aarwangen liegt als einziges Dorf auf der Achse zwischen Langenthal und dem Autobahnanschluss Niederbipp. Es herrschen die engen Verhältnisse, die Thomas Rufener geschildert hat. Die Situation verschärft sich, weil gleichzeitig das Bahntrasse des sogenannten

«Bipperlisi» durch Aarwangen führt. Das «Bipperlisi» ist kein Nostalgiebähnchen, sondern die Linie Langenthal–Solothurn. Diese Bahn zwängt sich durch das Dorf und über die alte Brücke. Ein weiterer Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf dieser Achse ist gar nicht möglich, solange wir den motorisierten Individualverkehr nicht aus dieser beengten Situation befreien können. Die Bewohnerinnen und Bewohner Aarwagens, speziell die Kinder, leiden seit Jahren unter diesem Verkehr. Das Dorf ist sehr langgezogen. Die Kinder haben keine andere Möglichkeit, als diese Strasse zu benutzen, um zur Schule zu gelangen. Ohne Massnahmen wird sich dieses Verkehrsproblem leider verschärfen. Adrian Wüthrich hat es gesagt: in den wenigen Jahren zwischen 2012 und 2016 hat der Lastwagenverkehr bereits zugenommen. Wir gehen davon aus, dass es so weitergehen wird.

Im September 2012 hat der Grosse Rat den Verpflichtungskredit für das Vorprojekt für diese Verkehrssanierung bewilligt. In der Zwischenzeit haben meine Fachleute intensiv nach den besten Lösungen gesucht. Vorher gab es mehrere ZMB. Wir hatten verschiedene Varianten von Umfahrungen geprüft. Auch die Variante Null+ haben wir aus der ZMB heraus wirklich im Detail angeschaut. Im Oberaargau wie im Emmental entsandten die Gemeinden und die Region, die Wirtschaftsverbände und die Umweltorganisationen Vertreter, welche die Arbeiten immer begleitet haben und laufend informiert und involviert wurden. Wie im Emmental hat die Bevölkerung auch hier die Gelegenheit erhalten, sich zu äussern, und auch hier lagen sämtliche Unterlagen öffentlich auf. Das Ergebnis ist eindeutig: Aus fachlicher Sicht überzeugt die Umfahrungslösung deutlich mehr als die Sanierung der bestehenden Ortsdurchfahrt. Es hat sich in den letzten Jahren gezeigt, dass die Variante Null+ keine brauchbare Lösung ist. Nur die Umfahrung sichert langfristig die gute Erreichbarkeit der Region. Auch hier sage ich es ganz deutlich: Es geht um Unternehmen aus dieser Region, die international tätig sind. Es handelt sich also nicht um irgendwelche Kleinbetriebe, sondern um namhafte Unternehmen. Glas Trösch wurde erwähnt. Glas Trösch hat alleine schon eine grosse Lastwagenflotte, und daneben gibt es noch andere Unternehmen. Nur die Umfahrung verbessert die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. Ich bitte all jene, die jetzt salopp gesagt haben, Null+ sei auch gut für die Sicherheit, einmal nach Aarwangen zu gehen und sich ein Bild davon zu machen, wie es aussieht, wenn die Kinder auf dem Schulweg sind und die Lastwagen wenige Zentimeter neben den Kindern und ihren Velos vorbeifahren.

Die Umfahrung bringt auch einen wesentlich grösseren volkswirtschaftlichen Nutzen. Dies war für den Regierungsrat schlussendlich entscheidend. Wir sind davon überzeugt, dass sich die Nachteile dieser Strasse durch ökologische Massnahmen abfedern lassen. Auch die Rückmeldungen aus der Mitwirkung waren mehr als klar. Wir hatten 1328 Eingaben. Das ist eine unglaublich grosse Zahl für diese Region. 83 Prozent der Mitwirkenden haben sich klar für die Umfahrung ausgesprochen, darunter praktisch alle Gemeinden, alle Wirtschaftsverbände und fast alle Parteien. Mit dem Kredit, den wir jetzt beantragen, sollen die Projektierung mit Strassenplan sowie das Bewilligungsverfahren finanziert werden. Es geht somit noch nicht um die Ausführung dieses Projekts. In der Projektierungsphase kann man noch sehr viele Verbesserungen erzielen. Diese Phase braucht auch eine gewisse Zeit. Das Projekt umfasst neben der neuen Umfahrungsstrasse auch Massnahmen auf der bisherigen Strasse. Es soll jetzt à fond erarbeitet werden. Wie gesagt sind dabei selbstverständlich Optimierungen möglich.

Das ganze Projekt kostet nach groben Schätzungen rund 136 Mio. Franken. Es ist grundsätzlich finanzierbar, einerseits weil der Bund als flankierende Massnahme zum Sechsstreifen-Ausbau der Autobahn einen Betrag bezahlen wird, und andererseits weil auch für dieses Projekt Geld im Investitionsspitzenfonds reserviert wurde und dort abrufbar ist. Im Moment stehen für das Emmental und den Oberaargau zusammen etwa 300 Mio. Franken zur Verfügung. Erlauben Sie mir an dieser Stelle noch einen Hinweis zum beantragten Bundesbeitrag: Nationalrätin Nadine Masshardt fragte den Bundesrat im Rahmen einer Interpellation, ob der Bund bereit sei, die Verkehrssanierung als flankierende Massnahme zum Ausbau der A1 mitzufinanzieren. Der Bundesrat hat dies in seiner Antwort bestätigt. Es könnte jedoch kein Beitrag gesprochen werden, wenn die Umfahrungsstrasse als Autobahnzubringer klassiert würde, und damit Teil des Nationalstrassennetzes wäre. Dies ist hier jedoch nicht der Fall und steht auch nicht mehr zur Diskussion. Es geht hier um eine ganz gewöhnliche Kantonsstrasse. Der Bundesrat hat in seiner Antwort auf die Interpellation Masshardt somit klar seine Bereitschaft signalisiert, das Verkehrssanierungsprojekt Oberaargau als flankierende Massnahme zum Ausbau der A1 mitzufinanzieren. Die flankierenden Massnahmen werden dann im Ausführungsprojekt zum Ausbau der A1, welches das ASTRA auflegen wird, genau definiert werden. Alle Arbeiten, die wir mit dem beantragten Projektierungskredit von 6,6 Mio. Franken finanzieren wollen, sollen bis Ende 2020 abgeschlossen sein. Nach Vorliegen des

genehmigten Strassenplans mit dem detaillierten Kostenvoranschlag ist beim Grossen Rat der Ausführungskredit zu beantragen. Spätestens zu diesem Zeitpunkt werden auch die voraussichtlichen Bundesbeiträge genau bekannt sein. Aus heutiger Sicht kann davon ausgegangen werden, dass mit der Realisierung dieses Vorhabens ab 2022 begonnen werden kann.

Die Gegner dieser Umfahrung führen immer wieder die Zerschneidung des Smaragdgebiets ins Feld. Ich möchte deshalb kurz etwas zu diesem Smaragdgebiet sagen. Das Smaragdgebiet ist ökologisch sicher wichtig, und selbstverständlich muss man diesem Gebiet Sorge tragen. Allerdings, liebe Grossrätinnen und Grossräte, ist dieses Smaragdgebiet relativ gross: Es gehören nämlich praktisch der halbe Oberaargau sowie Teile der Kantone Aargau, Luzern und Solothurn dazu. Es ist also falsch, zu sagen, mit dieser Umfahrung werde das Smaragdgebiet zerschnitten. Im Übrigen habe ich es bereits gesagt: Das Umfahrungsprojekt braucht Kulturland und macht Eingriffe in die Ökologie notwendig. Diese lassen sich sicherlich mit Massnahmen abfedern. Das haben die bisherigen Abklärungen durch das beauftragte Umweltbüro klar gezeigt. Sie haben auch gezeigt, dass dieses Projekt aus Sicht der Umweltbestimmungen genehmigt und realisiert werden kann. Noch etwas: Mitten durch das Smaragdgebiet führt die Strecke der Bahn 2000. Für mich ist diese Bahnstrecke ein sehr gutes Beispiel dafür, dass man mit ökologischen Massnahmen viel erreichen kann. Ich weiss nicht, ob man damals auch das Referendum dagegen ergreifen wollte.

Ich fasse zusammen. Für mich sind die sachlichen und politischen Fakten klar: Wir haben im Oberaargau, und insbesondere in Aarwangen, grosse Verkehrsprobleme. Mit der Umfahrung haben wir eine dauerhafte und vor allem eine für die Bevölkerung gute Lösung. Das Vorhaben ist dank Bundesgeldern und Fondsmitteln für den Kanton grundsätzlich finanzierbar. Eine überwiegende Mehrheit der Region wünscht diese Umfahrungsstrasse, und zwar lieber heute als morgen, aber sie muss sich ein wenig gedulden. Wir sollten jedoch vorwärtsmachen, damit die betroffenen Bürgerinnen und Bürger möglichst bald von diesen Verkehrsproblemen entlastet werden.

Ich komme zum BaK-Minderheitsantrag, der eine Rückweisung verlangt. Dieser Antrag möchte das Geschäft mit der Auflage zurückweisen, die Variante Null+ weiterzuentwickeln. Liebe Grossrätinnen und Grossräte, ich sage es Ihnen ganz offen: Dieser Antrag bringt absolut keine neuen Erkenntnisse. Er bringt nur Zeitverzögerungen und Mehrkosten. Warum? Die Fachleute haben in den letzten Jahren wirklich alle Möglichkeiten für einen Ausbau der bestehenden Strasse geprüft und mit der vorliegenden Null+ Variante die bestmögliche Lösung erarbeitet. Eine Verbesserung oder Weiterentwicklung der Null+ Variante ist ohne gewichtige Nachteile für das Dorf nicht möglich. Bei einer Weiterentwicklung müssten grosse Überführungen gebaut werden. Die Null+ Lösung würde das Dorf in zwei Teile zerschneiden, und die Einwohner müssten lange Umwege zum Überqueren der Strasse in Kauf nehmen. Weiter müssten im Zentrum ganze Häuserzeilen, die insbesondere durch das Gewerbe genutzt werden, abgerissen werden, damit überhaupt genügend Platz für die Verbreiterung der Strasse vorhanden wäre. Der Eingriff ins Ortsbild und in die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger wäre absolut nicht verhältnismässig. Aus diesem Grund haben die Fachleute eine Weiterentwicklung von Null+ verworfen. Eine nochmalige Prüfung bringt für uns keine neuen Erkenntnisse. Sie kostet nur unnötig Zeit und Geld. Ich bin der Meinung, dass wir jetzt handeln können und müssen. Wie es der Grosse Rat gefordert hat, haben die Fachleute beide Varianten mit grossem Engagement und gemeinsam mit den lokalen Behörden vor Ort gleichwertig geprüft und miteinander verglichen. Eine Verschiebung wäre nicht ohne Konsequenzen und hätte gegebenenfalls negative Auswirkungen. Sie wäre auf jeden Fall ein negatives Signal für das Projekt, beispielsweise gegenüber dem Bund, der ja Beiträge sprechen soll. Ich bitte Sie deshalb, den Rückweisungsantrag abzulehnen. Machen wir jetzt vorwärts, und machen wir Nägel mit Köpfen! Die Bevölkerung im Oberaargau erwartet von uns Politikerinnen und Politikern, dass die Verkehrsprobleme dieser Region endlich gelöst werden. Ich bitte Sie deshalb, dem Projektierungskredit deutlich zuzustimmen.

Ich komme zu Punkt 1 des Abänderungsantrags, bei dem es um den Industrieanschluss geht. Dieser Anschluss ist ein kommunales Anliegen der Gemeinde Aarwangen. Am Ende des Bützbergtäls befindet sich das Industriegebiet Aarwangens, welches bereits eingezont ist. Es ist somit keine Zonenplanänderung nötig. Der Anschluss soll den kommunalen Industrieverkehr direkt auf die Umfahrungsstrasse führen und somit das Zentrum von Aarwangen von den betreffenden Lastwagen entlasten. Nun noch eine Information für jene, die wahrscheinlich noch nie im Bützbergtäli waren: Die Strasse durch dieses kleine Tal existiert bereits. Bis ins Jahr 2000 war diese Strasse, welche 4,5–5 Meter breit ist, eine Kantonsstrasse. Im Jahr 2000 hat man sie umklassiert, und die Gemeinde hat sie übernommen. Es ist nicht so, dass die Gemeinde dort eine neue Strasse

bauen will. Die Gemeinde möchte diese Strasse einfach ein wenig verbreitern. Wir müssten noch einen Kreisel bauen. Allerdings gibt es auch dort noch Verbesserungsmöglichkeiten. Wir werden jedoch so oder so dort etwas tun müssen, weil diese Gemeindestrasse bereits existiert und gebraucht wird. Wir werden eine Unterführung oder eine Überführung bauen müssen. Ich verspreche hier jedoch, dass wir im Rahmen dieser Projektierung, die ja noch eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen wird, mit der Gemeinde nochmals abklären werden, ob diese Anschlussstrasse zum Industriegebiet wirklich nötig und sinnvoll ist oder nicht. Wir werden wieder eine Begleitgruppe einsetzen. Ich bin sicher, dass wir gemeinsam mit der Gemeinde Aarwangen eine gute Lösung finden werden. Ich bitte Sie, diesen Punkt abzulehnen, denn es liegt gar nicht in unserer Kompetenz, einen Verzicht auf diese Strassenerweiterung zu beschliessen.

Zu Punkt 2: Wir werden im Rahmen der Projektierung die technische Machbarkeit und die entsprechenden Kosten einer Tunnelverlängerung nochmals genau prüfen. Danach werden wir die Resultate mit der Begleitgruppe besprechen. Ich bitte Sie, auch diesen Antrag abzulehnen, weil er zu apodiktisch ist. Zu Punkt 3: Unsere aktuellen Prognosen identifizieren keinen Mehrverkehr infolge der Umfahrung auf dem Gemeindegebiet Thunstetten–Bützberg. Mit einer Umfahrung könnten die Solothurn- und die Welschlandstrasse im Ortsteil Bützberg sogar wesentlich entlastet werden. Unabhängig von einer Umfahrung ist es jedoch unser Ziel, die Verkehrssituation in Thunstetten zu verbessern. Deshalb sind die relevanten Verkehrszahlen zusammen mit den Gemeindebehörden im Ortsteil Thunstetten nochmals anzuschauen. Basierend auf den erhärteten Verkehrszahlen wollen wir gemeinsam mit der Gemeinde und mit der Begleitgruppe den konkreten Handlungsbedarf ermitteln und daraus geeignete Massnahmen ableiten. Wir haben gemeinsam mit der Gemeinde Thunstetten diesbezüglich bereits das Gespräch aufgenommen und ein Verkehrserhebungskonzept erarbeitet. Was da verlangt wird, geschieht folglich so oder so im Rahmen der Projektierung. Deshalb könnte man diesen Punkt ohne weiteres annehmen.

Nun möchte ich noch etwas sagen, weil eine Referendumsdrohung im Raum steht. Daphné Rüfenacht hat auf diese hingewiesen. Für den Fall, dass das Referendum ergriffen und am Schluss gewonnen würde, mache ich darauf aufmerksam, dass wir in dann nochmals bei Null anfangen müssten. Das heisst, wir hätten einen abgelehnten Kredit und hätten keine Lösung, weil man die Lösung Null+ aus fachlicher Sicht nicht vertreten kann. Wir würden von vorne beginnen, und es würden wieder einige Jahre ins Land gehen. Es bräuchte wieder ein Vorprojekt und einen Projektierungskredit und so weiter. So lange würden die Aarwangenerinnen und Aarwangener unter der weiter zunehmenden Verkehrsbelastung leiden. Ich bitte Sie, dies auch zu bedenken, wenn es darum geht, das Referendum zu ergreifen oder darauf zu verzichten. Noch etwas zum Schluss: Denken Sie daran, dass es auch zukünftige Projekte geben wird, bei denen die Leute aus der Stadt und aus der Agglomeration auf die Mithilfe der Landbevölkerung angewiesen sein werden. Ich bitte Sie deshalb, diesem Kredit deutlich zuzustimmen.

Le président. Wir kommen zu den Antragsstellern. Als erstes übergebe ich das Wort an Andreas Hofmann.

Andreas Hofmann, Berne (PS). Ich möchte zuerst auf die Finanzierung eingehen. Frau Regierungsrätin Egger hat gesagt, es gebe Bundesgelder, aber sie hat nicht gesagt, dass auch für die Variante Null+ Bundesgelder in Aussicht gestellt wurden, und zwar anteilmässig mehr als für die Umfahrungsvariante. Der Referenzzustand für Aarwangen für das Jahr 2030 beträgt 16 000 Fahrzeuge pro Tag. Der Nutzen der Umfahrung ist sehr beschränkt: Es werden weiterhin etwa 8500 Fahrzeuge pro Tag auf der bestehenden Strasse durch Aarwangen fahren. Ich wohne in der Nähe einer Strasse, die von etwa 8500 Fahrzeugen pro Tag benützt wird, und kann Ihnen sagen, dass dies noch lange keine Idylle ist. Der Grund: Die erste Hälfte des Verkehrs ist Binnen-, Quell- und Zielverkehr, und nur die zweite Hälfte ist Durchgangsverkehr. Das heisst, die Leute in Aarwangen leiden zu 50 Prozent unter dem Verkehr, den sie selber verursachen. Umfahrungen könnten im Prinzip Vorteile aufweisen, wenn man die bestehende Strasse so umbaute, dass der Restverkehr gar nicht mehr zunehmen kann. Ich habe die ganzen Unterlagen durchgekämmt und habe keine überzeugenden Ansätze gefunden, um den Mehrverkehr zuverlässig zu vermeiden. Ich bin in Kiesen aufgewachsen. In den 50er-Jahren sah ich auf der Alten Bernstrasse die ersten Staus in meinem Leben. Dann wurde die Autobahn gebaut. Der Verkehr auf der Alten Bernstrasse nahm natürlich vorübergehend stark ab. Doch heute haben wir mehr Staus auf dieser Strasse als vorher, und zwar trotz der Autobahn. Das heisst, der Verkehr nimmt zu, wenn man Strassen baut. Dann muss man weitere Strassen bauen, und so weiter. Wir kennen alle dieses Spielchen. Zwischen

Bern und Thun haben wir wieder dieselben Probleme und stehen somit wieder auf Feld 1. Nun muss man mit Null+ Varianten arbeiten, nachdem man die Autobahn bereits gebaut hat. In Aarwangen hätten wir die Chance, gleich mit der Null+ Variante anzufangen, ohne den teuren Umweg über die Umfahrung gehen zu müssen.

Barbara Egger-Jenzer, directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie. Ich möchte hier nicht in einen Disput mit Andreas Hofmann treten. Ich respektiere es, wenn jemand dieses Projekt ablehnt. Einige kämpfen mit Vehemenz dagegen, während ich mit Vehemenz dafür kämpfe. Was ich hingegen nicht respektiere, ist, dass man Dinge sagt, die nicht zutreffen. Deshalb habe ich mich nochmals zu Wort gemeldet. Der Bund hat ebenfalls in der Interpellation Masshardt ausgeführt, dass er, falls sich der Kanton Bern für die Variante Null+ entscheiden würde, diese Variante in Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen «überprüfen» wolle. So steht es in der Antwort auf die Interpellation Masshardt. Mehr hat der Bund nicht gesagt.

Le président. Ich danke für diese Präzisierung. Nun hat für die Antragsgruppe Grogg Grossrat Wüthrich das Wort.

Adrian Wüthrich, Huttwil (PS). Wir haben nun intensiv über dieses Projekt und über die Frage diskutiert, welche Variante besser sei. Nun liegen auch noch unsere Anträge auf dem Tisch. Wir haben diese Anträge auch gestellt, um eine Verbesserung des aktuellen Projekts zu erreichen. Bevor ich etwas zu diesen drei Punkten sage, möchte ich auf folgendes hinweisen: Die Bevölkerung von Aarwangen wurde während Jahren in «Geiselhaft» genommen durch den Gemeinderat, der bis jetzt nichts für die Sanierung dieser Strasse unternommen hat. Das muss hier auch einmal gesagt werden. Man hat jahrelang nichts unternommen. Erst vor etwa fünf Jahren hat man langsam damit begonnen, an der bestehenden Strasse etwas zu verbessern. Man hat in Aarwangen wenig für die Schulwegsicherheit unternommen, bis der Verkehr so stark zugenommen hat. Jetzt müssen wir jedoch eine Lösung finden und nicht Vergangenheitsbewältigung betreiben. Mit unserem Antrag möchten wir eine weitere Verbesserung erreichen.

Nach den Ausführungen der Frau Verkehrsdirektorin können wir die Punkte 1 und 2 zurückziehen. Wir begrüssen es, dass die Tunnelverlängerung überprüft werden soll. Wir haben Punkt 1 aufgenommen, weil er im Zusammenhang mit der Tunnelverlängerung steht. Wenn man den Tunnel länger macht, könnte es sein, dass der Industrieanschluss Aarwangen nicht mehr möglich wäre. Wir wissen natürlich, dass es dort schon eine Strasse hat. Aber wenn wir wollen, dass der Tunnel länger wird, könnte es sein, dass der Industrieanschluss nicht realisiert werden kann. Es ist uns sehr wichtig, dass diese Tunnelverlängerung überprüft wird. Die Frau Regierungsrätin hat gesagt, man könne Punkt 3 aus ihrer Sicht annehmen. Ich hoffe, dass Sie dies tun werden. Es ist wirklich wichtig, dass der Verkehr tatsächlich auf der neuen Strasse fährt und nicht mehr durch die alten Strassen und Wohnquartiere. Es braucht massive Massnahmen, damit der Verkehr auf die neue Strasse verlagert wird und man nicht mehr über Berken fährt, weil man dies für eine Abkürzung hält. In diesem Sinne wären die Punkte 1 und 2 zurückgezogen, und ich bitte Sie, Punkt 3 anzunehmen.

Le président. Es gibt keine weiteren Wortmeldungen. Wir kommen zur Abstimmung. Es wird genau gleich funktionieren wie beim vorangehenden Geschäft: Als erstes stellen wir den Antrag Regierungsrat und BaK dem Antrag Ziffer 3 der Gruppe Grogg gegenüber. Danach wird über die gesamtheitliche Rückweisung abgestimmt, die Andreas Hofmann fordert. Wenn diese abgelehnt würde, würden wir zum Schluss den Kreditantrag Regierungsrat und BaK dem Ablehnungsantrag von Patric Bhend gegenüberstellen. Sind Sie mit diesem Vorgehen einverstanden? – Dies scheint der Fall zu sein. Wir kommen zur Abstimmung. Wer dem Antrag Regierungsrat und BaK zustimmt, stimmt ja, wer dem Antrag Grogg, Ziffer 3, den Vorzug gibt, stimmt nein.

Vote (proposition du Conseil-exécutif et de la CIAT / proposition Grogg (PEV)/Masson (PS)/Müller (PS)/ Wüthrich (PS), ch. 3)

Décision du Grand Conseil :

Adoption de la proposition Grogg (PEV)/Masson (PS)/Müller (PS)/ Wüthrich (PS)

Oui 67

Non 82

Abstentions 1

Le président. Sie haben dem Antrag der Gruppe Grogg den Vorzug gegeben. Somit haben wir das Thema inhaltlich bereinigt. Wir kommen nun zum Rückweissungsantrag Hofmann. Wer dieses Geschäft zurückweisen will, stimmt ja, wer es nicht zurückweisen will, stimmt nein.

Vote (proposition de la minorité de la CIAT (Hofmann (PS)))

Décision du Grand Conseil :

Rejet

Oui 37

Non 106

Abstentions 5

Le président. Sie haben den Antrag abgelehnt. Damit kommen wir zur letzten Abstimmung dieses Kreditgeschäfts, welches übrigens dem fakultativen Finanzreferendum untersteht. Wer den Kredit mit der Ergänzung des Antrags Grogg, Ziffer 3, sprechen will, stimmt ja, und wer den Antrag Bhend auf Ablehnung vorzieht, stimmt nein.

Vote (proposition du Conseil-exécutif et de la CIAT (y compris ch. 3 selon proposition Grogg (PEV)/Masson (PS)/Müller (PS)/Wüthrich (PS), adoption / proposition Bhend (PS), rejet)

Décision du Grand Conseil :

Adoption

Oui 111

Non 35

Abstentions 4

Le président. Sie haben diesem Geschäft zugestimmt. Damit haben wir Traktandum 32 abgeschlossen.