

**Der Grosse Rat Le Grand Conseil
des Kantons Bern du canton de Berne**

Mittwoch (Abend), 8. Juni 2022 / Mercredi soir, 8 juin 2022

Bau- und Verkehrsdirektion / Direction des travaux publics et des transports

68 2021.BVD.8985 Kreditgeschäft GR
Kantonsstrasse Nr. 244 Niederbipp–Aarwangen–Langenthal–Huttwil; Gemeinden:
Aarwangen, Bannwil, Schwarzhäusern, Thunstetten; 01007; Verkehrssanierung Aarwangen.
Verpflichtungskredit für die Ausführung

68 2021.BVD.8985 Affaire de crédit GC
Route cantonale n° 244 Niederbipp–Aarwangen–Langenthal–Huttwil ; communes de
Aarwangen, Bannwil, Langenthal, Schwarzhäusern, Thunstetten 01007 ; réaménagement du
réseau routier d'Aarwangen. Crédit d'engagement pour la réalisation

Präsident. Traktandum 68, ein Pièce de Résistance. Es ist ein Kreditgeschäft, wir haben eine freie Diskussion, das Geschäft untersteht dem fakultativen Finanzreferendum. Wir machen es so: Wir führen jetzt zuerst die Grundsatzdebatte – wir haben ja nachher auch einen Rückweisungsantrag mit verschiedenen Punkten –, damit man dann auch ein bisschen weiss, in welche Richtung es geht. Dann stimmen wir darüber ab. Ich gebe für die Grundsatzdebatte dem Kommissionssprecher das Wort. Kannst du, Reto Müller, dich noch anmelden?

Reto Müller, Langenthal (SP), Sprecher BaK-Mehrheit. Als Gutenachtgeschichte noch heute Abend: Die Verkehrssanierung in Aarwangen ist ein Strassen- und Schienenprojekt. Ich darf Ihnen dies heute als Kommissionssprecher vorstellen, obwohl ich weiss, dass die meisten von Ihnen dieses Projekt einerseits schon wegen der Projektierungsvorlage oder aus eigenem Interesse kennen. Es wurde zweifellos eine emotionale Angelegenheit, ich glaube, nicht nur bei uns im Oberaargau, sondern man hört es auch aus gewissen Fraktionen. Wir werden es wahrscheinlich dann in Fraktions- und Einzelvoten später auch heraushören. Ich möchte Ihnen aber sehr sachlich die Hauptgründe dafür darlegen, warum sich die Kommissionsmehrheit der BaK hier für einen Strassenkredit ausspricht.

In Spitzenzeiten haben wir in diesem Aarwangen 1500 Fahrzeuge, die sich durch den Ortskern hindurchbewegen, und knapp jedes neunte Fahrzeug ist ein Lastwagen. Velos, Fussgängerinnen und Fussgänger und die Bahn haben zu wenig Raum. Die Kinder haben einen gefährlichen Schulweg. Immer wieder kommt es zu Unfällen, davon rund 100 alleine in den Jahren 2016 bis 2020. Dazu kommen Lärm, Staub und schlechte Luft, und dieser Gesamtverkehr hat in Aarwangen ein Ausmass angenommen, das nicht mehr erträglich ist. Ich glaube, darin ist sich auch der Grosse Rat einig. 83 Prozent der oberaargauischen Bevölkerung hat sich in der Mitwirkung für die Umfahrung ausgesprochen. Die Situation, wie sie dort ist, belastet auch die Wirtschaft im Oberaargau, und die regionale Wirtschaft hat in der Mitwirkung mit 98 Prozent Ja zu dieser Umfahrung gesagt.

Den Projektierungskredit hat der Grosse Rat im September 2016 mit Auflagen genehmigt. Die Auflage war, dass die nötigen Projektierungsarbeiten für den Neubau einer Umfahrungsstrasse und den damit verbundenen Umbaumaassnahmen an den bestehenden Strassen durchzuführen seien und dass gleichzeitig Massnahmen gegen allfälligen Schleichverkehr durch die Gemeinde Thunstetten zu definieren und aufzunehmen seien. Es wurde das Referendum ergriffen – wie Sie sicher wissen –, und der Entscheid wurde nachher durch das Volk im Mai 2017 mit über 60 Prozent Ja zum Projektierungskredit geschützt. Im Wortlaut der Botschaft des Grossen Rates an das Volk hiess es damals, ich zitiere: «Mit dem Bau einer Umfahrungsstrasse sollen die Ortsdurchfahrt Aarwangen entlastet und der Wirtschaftsraum Oberaargau angemessen an die Autobahn A1 angeschlossen werden. Gebaut werden soll eine 3,6 Kilometer lange, zweispurige Umfahrungsstrasse für den Durchgangs- und Schwerverkehr. An der Ortsdurchfahrt von Aarwangen sind Verbesserungen für

die Fussgängerinnen und Fussgänger, die Velofahrenden und den öffentlichen Schienenverkehr vorgesehen.»

Heute liegt Ihnen genau dieses Bauprojekt vor, welches Sie damals bestellt haben und welches das Volk bestätigt hat. Nach der Diskussion im Grossen Rat und zur Volksabstimmung hat man aber zu Beginn der Projektierung vier zusätzliche Punkte geklärt oder weiter geklärt. Der erste Punkt ist der Direktanschluss der Industrie Aarwangen an die Umfahrung. Der zweite Punkt ist die Zweckmässigkeit der verkehrsbedingten Landumlegung. Der dritte Punkt ist die Tunnelverlängerung in Richtung Bützberg – das war ein Antrag aus dem Grossen Rat –, und der vierte Punkt sind die Abklärungen zum befürchteten Mehrverkehr in Thunstetten, Bützberg. Zum ersten Prüfpunkt: Wir haben geprüft, wie man diese Erschliessung machen soll und ob man diese Industrie Aarwangen näher und besser daran anschliessen soll. Dieser Punkt wurde in der Mitwirkung und auch während der Volksabstimmungsdebatte heftig kritisiert. Zusammen mit dem Gemeinderat von Aarwangen hat die Projektleitung dann entschieden, dass man auf diesen direkten Anschluss auch zum Schutz der Landschaft im Bützbergtal verzichtet, sie konnte deshalb auch Kulturland und Kosten reduzieren.

Die Abklärungen zum zweiten Punkt haben gezeigt, dass es grossen Sinn macht, dieses Landumlegungsverfahren anzugehen. Die meisten Parzellen werden noch mehr verteilt, und daher kann man beginnen, bessere und effizientere Flächen zu bilden, wenn man beginnt, sie zu gruppieren. Der Kanton hat im Perimeter auch selber Land, nämlich mindestens 3,6 Hektaren, welches er als Flächenersatz für die Landwirtschaft zur Verfügung stellen kann, wenn man dieses Projekt bewilligt. Es laufen zudem noch Abklärungen mit einer Erbgemeinschaft, um weiteres Land für einen Realersatz erwerben zu können.

Punkt 3: Man hat eine umfassende Prüfung zweier Verlängerungen des Tunnels Spichigwald in Richtung Bützberg gemacht. Diese hätten Mehrkosten von 34 respektive 59 Mio. Franken gegeben. Man hat die Auswirkungen auf die Umwelt und die Landschaft untersucht und auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis geprüft. Die Abklärungen haben ergeben, dass eine Tunnellänge «mittel» oder «lang» gegenüber der jetzigen Lösung «kurz» zwar weniger Kulturräum verbrauchen und die Landschaftskammer stärker schonen würde, dass aber die Verbesserungen dieser Lösung im Verhältnis zu den Kosten zu gering sind und den Nachteil haben, dass mit diesen Lösungen das Grundwasser beeinträchtigt werden könnte. Fazit: Tunnelverlängerungen haben klar ein schlechteres Kosten-Nutzen-Verhältnis und sind weder technisch noch volkswirtschaftlich vertretbar.

Zum letzten Punkt, der in der Zwischenzeit geprüft wurde: Die Projektleitung hat auch die Situation in der Gemeinde Thunstetten mit dem Ortsteil Bützberg mittels detaillierter Verkehrserhebungen eingehend abgeklärt. Man hat das Verkehrsverhalten, den Quell- und Zielverkehr eruiert, und man musste sagen, dass man nicht von diesen befürchteten oder diesen erwarteten Steigerungen des Mehrverkehrs auf diesen Gemeindestrassen ausgehen konnte und man deshalb nicht präventiv Massnahmen auf dem Gemeindegebiet mitfinanzieren kann. Man ist aber vonseiten des Kantons bereit, wenn dieser Verkehr wider Erwarten zunehmen sollte, dort gezielte Massnahmen auf den Gemeindestrassen mitzudefinieren, das heisst beispielsweise Tempo 30 oder auch ein Lastwagenverbot auf diesen Strassen. Sie merken vielleicht auch schon mit einem kleinen Blick auf die Rückweisungsanträge der Kommissionsminderheit, zu denen ich dann später noch Stellung beziehen werde, dass man in diesem Projekt schon sehr, sehr, sehr viele Sachen noch einmal geprüft und überprüft hat. Das Gesamtprojekt, das Ihnen heute vorliegt, ist schlüssig, und dank der Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen schneidet die Gesamtbilanz gemäss Umweltverträglichkeitsbericht im Vergleich zum heutigen Istzustand sogar zugunsten des Projekts ab.

Wie gesagt, Sie haben dieses Projekt bestellt. Es ist 3,6 Kilometer lang, es ist eine neue Strasse, 7,5 Meter breit, nur für den Durchgangs- und Schwerverkehr gemeint, mit einer 480 Meter langen Brücke und einem 500 Meter langen Tunnel durch den Spichigwald, zusammen mit Elementen, die man für die Ortsdurchfahrt aufnimmt, und die ähnlich sind wie jene, die man in der Variante Null+ früher hatte: Das bedeutet, dass man den künftig halbierten motorisierten Individualverkehr (MIV-Verkehr) eben mit diesen neuen Fuss- und Velowegen durch Aarwangen massiv sicherer machen kann. Es ist auch ein Bahnanteil drin, das heisst, die Haltestellen und der Bahnhof werden hindernisfrei umgebaut. Der Bahn- und Strassenverkehr werden getrennt oder nebeneinandergelegt, und ein lärmmindernder Belag führt dann auch nebst dem geringeren Verkehrsaufkommen zu mehr Ruhe

im Ort. Im Projekt sind Velostreifen, bessere Fussgängerüberquerungen, zweigleisige Bahnführung im Mischverkehr, breitere Gehwege, Tempo 30, hindernisfreie Haltestellen – alles – bereits geplant. Wir sind heute für die Kreditgenehmigung zuständig – respektive dann morgen, wenn ich auf die Uhr schaue; keine Angst, ich spreche nicht länger als bis 19 Uhr. Der Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum. Die voraussichtlichen Gesamtkosten dieser Sanierung sind 194 Mio. Franken. Sie sind wie folgt aufgeteilt: Für die Strasse, Umfahrung, 130 Mio. Franken, für die Ortsdurchfahrt Aarwangen inklusive Bahnhof 59 Mio. Franken, für die Landumlegung 5 Mio. Franken. Die Finanzierung verteilt sich auf mehrere Akteure. Der Grosse Rat hat 2015 Restmittel aus dem Fonds zur Deckung von Investitionsspitzen für beide Verkehrssanierungen Aarwangen und «Emmentalwärts» reserviert. Bei Aarwangen haben wir 71 Mio. Franken, die aus dem Fonds zur Verfügung stehen. Aus dem ordentlichen Budget werden nur 34 Mio. Franken finanziert. Der Bund zahlt 46 Mio. Franken. Die Aare Seeland mobil AG zahlt 39 Mio. Franken über die Leistungsvereinbarung mit dem Bund, das heisst mit dem Geld aus dem Bahninfrastrukturfonds. Aarwangen, Thunstetten und die Werke, die ihre Leitungen sanieren, übernehmen total 4 Mio. Franken und beteiligen sich auch an den Kosten der Landumlegungen; Aarwangen zusätzlich an den Kosten der Sanierung Ortsdurchfahrt und an der Sanierung Bahnhof. Der Kreditantrag brutto ist heute – morgen, Entschuldigung – 98 Mio. Franken.

Die BaK hat sich sehr intensiv mit dem Projekt auseinandergesetzt, und wir haben im Emmental und im Oberaargau je eine Begehung durchgeführt. Wir haben auch vom Mitbericht der FiKo Kenntnis genommen, die FiKo stimmt dem zu.

Ich bin ja als Kommissionssprecher etwas ruhiggestellt, aber erlauben Sie mir als Stadtpräsident von Langenthal an dieser Stelle kurz vier Gedanken: Es kann sein, wenn man heute kommt und sagt, wir wollen eine Strasse bauen, dass es etwas aus dem Rahmen fällt oder dass man das Gefühl hat, es sei doch eine Lösung von früher. Es könnte aber auch sein, wenn man die Perspektive wechselt, dass uns diese Strasse halt im Prinzip seit 20 oder 30 Jahren fehlt. Unbestritten ist meistens nach wie vor, dass Infrastrukturprojekte für eine Region, wie bei uns auch, wichtig sind. Wir haben alle Wohnungen gebaut, wir haben alle Gewerbe in unserer Region angesiedelt, auch jene, die sich heute über den Mehrverkehr oder über den Verkehr beklagen. Der Verkehr ist hausgemacht. Wir scheitern seit Jahrzehnten daran, den Modalsplit nachhaltig verändern zu können. Ich habe es schon etwas erwähnt: Unsere Wirtschaft braucht diesen Zubringer. Der Weg nach Langenthal verkürzt sich dafür auch um 760 Meter.

Wir sind auch ein Wirtschaftsstandort. Wir sind nicht nur ein landwirtschaftliches oder landschaftliches Idyll. Zu den Rahmenbedingungen, die wir politisch bieten müssen, gehört auch eine gute Erschliessung. Unsere Firmen, unsere Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sind auf eine gute Erreichbarkeit angewiesen.

Noch der letzte Punkt: Smaragdgebiet. Ja, Langenthal ist von einem intakten Landschaftsbild umgeben. Das ist superschön. Ich mache jetzt auch noch einen kleinen Werbespot. Wir haben keine klassische, hässliche Vorstadttagglomeration – es soll sich niemand angesprochen fühlen. Letztlich aber geht es um eine neue Strasse. Der Oberaargau ist schön, aber wenn man ein wenig in alle Himmelsrichtungen von Langenthal schaut: Sie können Richtung Bleienbach gehen: Dort haben wir Naturschutzgebiete. In Richtung Lotzwil haben wir Wässermatten: Das zählt zum Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN). Im Oberstersteckholz-Melchnau ist das Rottal, und es hat Wässermatten. In Roggwil gibt es Wässermatten. Also alles höchst geschützt. Aarwangen-Bützberg ist im Smaragdgebiet. Ich will das nicht gegeneinander werten, aber auch die Stadt Langenthal ist mitten im Smaragdgebiet. Bei uns kann man noch bauen. Es ist kein Bauverbot. Wir bauen in Langenthal. Wir entwickeln uns positiv und nachhaltig, auch für den Kanton und zugunsten des Kantons. Wir sind kein Ballenberg, und wir brauchen eine Entwicklung. Daher wird sich weisen müssen: Was ist wirklich möglich im Smaragdgebiet? Aber es wird sonst Auswirkungen haben, auch auf die Gemeinden, die dort sind.

Voilà. Ich hoffe, ich konnte Ihnen das Projekt näherbringen. Dieses Kommissionsvotum hätten Sie jedenfalls morgen schon hinter sich. Wir waren uns in der Kommission einig, dass man in Aarwangen eine Lösung braucht, aber sonst waren wir uns nicht einig.

Zum Fazit: Die Umfahrung Aarwangen ist ein langer Wunsch und ein Bedürfnis der Region. Wir haben dies auch im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) drin. Es ist in diesem Gesamtkonzept eben eingebettet. Man hat es immer in einem stark partizipativen Prozess entwickelt, angefangen im 2007 mit der ersten Zweckmässigkeitsbeurteilung. Man hat unzählige Varianten verglichen. Man hat mit Gemeinden und Verbänden breit diskutiert und man hat gemeinsam probiert, eine Bestlösung zu finden, die der Grosse Rat eben letztlich auch bestellt hat. Wir haben 2016 genau dazu, was heute als Projektierungsvariante vorliegt, wirklich Ja gesagt und haben heute jenes Bauprojekt, welches wir bestellt haben und welches das Volk an der Urne bestätigt hat.

Es braucht aus meiner Sicht – aus Sicht der Kommissionsmehrheit – keine weiteren Abklärungen oder Projektveränderungen. Man kann jetzt wirklich Ja oder Nein zu diesem Projekt sagen. (*Grossrat Müller hustet. / Le député Müller tousse.*) Pardon, ich weiss, ich spreche sonst nicht so lange. Ich weiss auch, warum. Es braucht jetzt wirklich eine Lösung für Aarwangen, damit wir dort vorwärtsmachen können. Bei einem Zurück zum Start oder wenn man jetzt letztlich Nein zu dieser Lösung sagen würde, muss man auch sagen, dass wir 9,9 Mio. Franken der Projektierungskosten in den Sand gesetzt hätten, sodass man diese abschreiben müsste.

Aus all diesen Gründen schlägt Ihnen die Kommissionsmehrheit vor, diesem beantragten Restkredit zuzustimmen.

Präsident. Danke für dein ausführliches Votum. Ich möchte auf der Tribüne noch zwei Alt-Grossräte, Alt-Grossrat Dütschler und Alt-Grossrat Sommer, mit ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern begrüssen. Herzlich willkommen bei uns. (*Applaus / Applaudissements*)

Wir unterbrechen jetzt die Session, weil das Votum des Minderheitssprechers natürlich auch ein bisschen länger geht. Ich möchte nur noch kurz für morgen anfügen: Das Fest findet auf einem Bauernhof statt. Wir sind in einem Zelt. Es ist zwar Juni, aber es wird nicht gerade 30 Grad warm sein, also vielleicht eine Jacke mitnehmen. Ich wünsche Ihnen einen schönen Abend, macht es gut und bis morgen.

Die Sitzung endet um 18.55 Uhr. / La séance se termine à 18 heures 55.

Protokoll: / Procès-verbal :

Eleonora Windler (d)

Ursula Ruch (f)