

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

Donnerstag (Vormittag), 8. September 2016

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

32 2016.RRGR.599 Kreditgeschäft

Kantonsstrasse Nr. 244 Niederbipp–Aarwangen–Langenthal–Huttwil. Gemeinden: Aarwangen, Bannwil, Langenthal, Schwarzhäusern, Thunstetten. 01007 / Verkehrssanierung Aarwangen–Langenthal Nord. Verpflichtungskredit für die Projektierung

Beilage Nr. 15, RRB 660/2016

Antrag Grogg-Meyer, Bützberg (EVP)/Masson, Langenthal (SP)/Müller, Langenthal (SP)/Wüthrich, Huttwil (SP)

Der Verpflichtungskredit ist wie folgt abzuändern bzw. zu ergänzen:

- Auflage 1. Auf den Industrieanschluss Aarwangen wird verzichtet um Kulturland zu schützen und für den Erhalt eines wichtigen Naherholungsgebietes (Teile des Smaragdgebietes).
- Auflage 2. Der Tunnel Spichigwald wird beim Südportal, soweit wie technisch machbar, verlängert.
- Auflage 3. In der Projektplanung werden Massnahmen gegen den projektbedingten Mehrverkehr, wie z. B. Schleichverkehr durch die Gemeinde Thunstetten, definiert und aufgenommen.

Antrag BaK Minderheit (Hofmann, Bern (SP))

- 1. Das Kreditgeschäft RRB 660/2016 (Verkehrssanierung Aarwangen–Langenthal Nord) wird an den Regierungsrat zurückgewiesen mit folgender Auflage: Dem Grossen Rat ist ein Projektierungskredit für eine weiter entwickelte Variante Null+ vorzulegen.

Antrag Bhend, Steffisburg (SP)

Ablehnung

Präsident. Wir kommen zum Traktandum 32 betreffend die Kantonsstrasse 244. Es geht um ein Kreditgeschäft. Wir führen eine freie Debatte. Das Vorgehen ist genau gleich wie beim vorangehenden Traktandum. Ich bitte um etwas mehr Ruhe. Nun bin ich gespannt auf das Votum der Kommissionssprecherin.

Ursula E. Brunner, Hinterkappelen (SP), Kommissionssprecherin der BaK. *(Der Präsident läutet die Glocke.)* Eigentlich könnte ich den gestrigen Text des Co-Referenten Daniel Trüssel übernehmen und lediglich ein paar Anpassungen vornehmen. Was er gesagt hat, trifft in vielen Punkten auch auf den Projektierungskredit Oberaargau zu. Deshalb beschränke ich meine Ausführungen auf die Unterschiede zwischen dem Projekt Oberaargau und dem Projekt Emmental. *(Hier unterbricht der Präsident die Rednerin.)*

Präsident. Werte Kolleginnen und Kollegen, es ist zu unruhig! Man versteht die Referentin nicht. Mich interessiert, was die Kommissionssprecherin zu sagen hat, und ich hoffe, dass es Sie ebenfalls interessiert. Bitte seien Sie deshalb ruhig oder führen Sie Ihre Gespräche draussen.

Ursula E. Brunner, Hinterkappelen (SP), Kommissionssprecherin der BaK. Zuerst werde ich das Vorgehen der BaK schildern. Danach werde ich auf die aktuelle Situation eingehen. Zum Schluss werde ich den Kommissionsentscheid erläutern und Ihnen einen Überblick darüber geben, was geplant ist. Die BaK hat an der Sitzung vom 18. August über das Verkehrssanierungsprojekt Aarwangen diskutiert. Vorgängig nahmen drei Mitglieder der BaK an einer Ortsbesichtigung teil. An dieser

Stelle danke ich dem Kreisoberingenieur Roger Schibler und dem Projektleiter Daniel Zoller sowie den Mitarbeitenden der BVE für die Organisation dieses Ortstermins und für die umfassende Beantwortung unserer Fragen. In der BaK fand auch ein Hearing statt. Von Seiten des VCS Kanton Bern nahmen eine Vertreterin der Geschäftsleitung sowie der Verkehrsplaner teil. Stefan Costa war als Vertreter der Regionalkonferenz Oberaargau anwesend. Wie sieht die Situation heute aus? Seit Jahrzehnten zwingt sich der ganze Verkehr zwischen dem Autobahnanschluss Niederbipp und der Region Langenthal durch den Aarwanger Ortskern. Besonders die Lastwagen stellen in den Spitzenzeiten mit 16 Prozent Verkehrsanteil eine grosse Belastung für die Bevölkerung dar. Es ist völlig unbestritten, dass betreffend das Nadelöhr Aarwangen dringender Handlungsbedarf besteht. Zudem erschwert die ungenügende Verkehrserschliessung aus Sicht der Regierung eine nachhaltige Entwicklung der Region.

Wie kam es nun zum vorliegenden Geschäft? Der Grosse Rat hat im September 2012 den Kredit für ein Vorprojekt gesprochen. Dies war mit der Auflage verbunden, dass auch die Verbesserung des Ist-Zustands eingehend zu prüfen sei, das heisst, die sogenannte Null+ Variante. Null+ bedeutet die Optimierung der Ortsdurchfahrt mit Eingriffen ins Ortsbild. Zur Diskussion standen somit einerseits die Variante «Umfahrung», und andererseits die genannte Variante Null+. Wie uns Regierungsrätin Egger anlässlich der BaK-Sitzung versichert hat, wurden beide Varianten gleichwertig und umfassend geprüft. Eine wichtige Grundlage für den Entscheid der Regierung war die öffentliche Mitwirkung, die Mitte November 2015 stattgefunden hatte. 83 Prozent der Mitwirkenden sprachen sich dort für die Umfahrung aus, 14 Prozent favorisierten die Variante Null+, und 3 Prozent lehnten beide Varianten ab.

Ich komme zum Entscheid der Kommission. Die Mehrheit der BaK Mitglieder ist der Meinung, dass die Regierung den richtigen Entscheid getroffen hat, um die seit vielen Jahren bestehenden Verkehrsprobleme dauerhaft zu lösen. Die BaK hat dem Kredit mit 9 Ja- gegen 4 Neinstimmen bei 3 Enthaltungen zugestimmt. Die Kommissionsminderheit wirft dem Projekt vor, mit grossem finanziellem Aufwand eine nicht umweltverträgliche Variante realisieren zu wollen. Zudem würde das Projekt die Verkehrsprobleme nach Langenthal und Thunstetten/Bützberg verschieben. Auch der Verlust von Kulturland wegen der Umfahrungsstrasse ist aus Sicht der BaK Minderheit nicht akzeptabel. Zudem wurde die Bewertungsmethodik kritisiert, welche zum Vorschlag der Regierung geführt hatte. Die Kommissionsminderheit gibt der erweiterten Variante Null++ den Vorzug. Der Rückweisungsantrag wurde jedoch in der BaK zurückgewiesen. Was ist nun geplant? Das Projekt «Netzänderung mit Ortsumfahrung Aarwangen» umfasst den Bau einer neuen, zweispurigen, 7,5 m breiten und 3,6 km langen Kantonsstrasse für den motorisierten Verkehr. Dazu gehören unter anderem ein 500 m langer Tunnel und eine neue Brücke über die Aare. Dafür werden 2,7 Hektaren Fruchtfolgeflächen und rund eine Hektare Wald beansprucht. Gleichzeitig soll das bestehende Strassennetz, und dabei insbesondere die Ortsdurchfahrt Aarwangen, durch mehrere Massnahmen optimiert werden. Weiter soll auch die Entlastungswirkung der Umfahrungsstrasse langfristig sichergestellt werden.

Die Gesamtkosten für diese Verkehrssanierung werden nach heutigen Erkenntnissen auf 136 Mio. Franken geschätzt. Wie in solchen Fällen üblich, muss man mit einer möglichen Abweichung der tatsächlichen Kosten vom Budget um plus/minus 20 Prozent rechnen. Die Kosten für die Umfahrungsstrasse betragen 106 Mio. Franken, und für die flankierenden Massnahmen sind rund 30 Mio. Franken vorgesehen. Ich komme zum Schluss. Die Kommissionsmehrheit beantragt dem Grossen Rat, den Kredit von 6,6 Mio. Franken für die Projektierung der Verkehrssanierung in der Region Aarwangen/Langenthal zu genehmigen.

Präsident. Es liegen verschiedene Anträge vor. Zuerst gebe ich der Gruppe Grogg, Masson, Müller und Wüthrich das Wort.

Christine Grogg-Meyer, Bützberg (EVP). Es geht mir nicht darum, diesen Kredit abzulehnen, aber es geht mir um etwas Wesentliches, das die Kommissionssprecherin nicht erwähnt hat. Es ist nämlich auch ein Industrieanschluss durch ein kleines Tal geplant. Dieser sollte zur erwähnten Umfahrungsstrasse führen und anscheinend eine Entlastung bringen. Wir stellen nun drei Anträge dazu. Dieser zusätzliche Anschluss an das Gewerbegebiet von Aarwangen ist unnötig. Das Anliegen der Gemeinde, das Dorf vom allgemeinen Verkehr zu entlasten, namentlich vom Schwerverkehr, und der Wunsch der Wirtschaft nach einer rascheren Anbindung an die Autobahn werden ohne diesen Anschluss vollumfänglich erfüllt. Der Industrieanschluss soll durch das Bützbergtäli führen. Dort befinden sich ca. 20 Hektaren wertvolle Fruchtfolgeflächen. Das Bützbergtäli ist ein beliebtes Nah-

erholungsgebiet und gehört zum Smaragdgebiet Oberraargau. Durch dieses kleine Tal führt eine Strasse, die Aarwangen mit Bützberg verbindet. Sie wurde vor Jahren für den motorisierten Verkehr gesperrt, weil sie sanierungsbedürftig ist und vielen Fahrzeugen als Ausweichroute von der viel befahrenen Zürich–Bern Strasse diente, was zu unerwünschtem Verkehr durch Wohnquartiere führte. Wenn nun dieser Industrieanschluss gebaut wird, bedeutet dies, dass man erstens dieses Strässchen für den Lastwagenverkehr ausbauen und zweitens einen Kreisel zur Anbindung an die Umfahrung bauen muss. Drittens würde man damit das Naherholungsgebiet nicht nur durch die Umfahrung auf der Nord-Süd-Achse, sondern auch auf der West-Ost-Achse durch diesen Anschluss zerschneiden. Es braucht nicht viel Fantasie, um sich vorzustellen, dass die wertvollen Fruchtfolgeflächen rechts und links dieser Strasse in einigen Jahren von Industrie und Gewerbe in Anspruch genommen werden. Es ist kein Geheimnis, dass Industrieland in unserer Gegend sehr gesucht ist. Wenn der Anschluss einmal gebaut ist, wird man mit Sicherheit grosse Anstrengungen unternehmen, um dieses Tal zu verbauen.

Aarwangen hat ein Vorrecht, das sich andere Gemeinden eventuell auch wünschen. Es erhält eine lang ersehnte und meiner Meinung nach wirklich bitter nötige Umfahrung. Das ist gut so. Dass Aarwangen aber zusätzlich zur sogenannten Bestvariante für sein Gewerbe einen separaten Anschluss an die neue Umfahrungsstrasse erhalten soll, ist aus meiner Sicht eine Luxusbau und dient der Erfüllung von Einzelinteressen. Der Unterschied der Fahrdistanz zwischen den Varianten mit und ohne Industrieanschluss beträgt weniger als einen Kilometer. Ich sehe nicht ein, warum für Partikularinteressen zusätzliche Speziallösungen gesucht werden, wenn bereits ein optimales Angebot vorliegt.

Zusammenfassend bin ich der Meinung, dass der Bau eines Industrieanschlusses, der solche Auswirkungen hat, nicht verantwortbar ist. Im geplanten Umfahrungsprojekt ohne Industrieanschluss ist alles enthalten, was Aarwangen braucht, und auch die Interessen der Wirtschaft werden abgedeckt. Der Schutz des Kulturlands ist hier eindeutig höher zu gewichten und erlaubt keine Strassenbauten, die zwar wünschbar, aber eindeutig nicht nötig sind. Das gilt auch für die Strasse durch das Naherholungsgebiet, das dadurch seinen ganzen Wert verlieren würde und den Anwohnern in Bützberg auch nicht mehr zur Verfügung stünde. Dabei handelt es sich um dieselben Anwohner, die in Zukunft bereits die Folgen der Verlagerung des Verkehrs von Aarwangen in ihre Nähe ertragen müssen. Dies wäre für sie eine doppelte Strafe. Immerhin haben sich 41 Prozent der Bevölkerung der Gemeinde Thunstetten, zu der Bützberg gehört, mit guten Gründen gegen die geplante Umfahrung ausgesprochen.

Zum ersten Antrag: Der Industrieanschluss ist ein unnötiges Supplement zu einem bereits abgerundeten Fünf-Gang-Menü. Zum zweiten Antrag: Südlich des Spichigwaldes wird der Tunnel an die Oberfläche treten. Es besteht die Möglichkeit, den Tunnel im Tagebau zu verlängern. Das kennen wir in unserer Gegend bestens, wir haben bereits den Bau der Bahn 2000 miterlebt. Damit lässt sich Land gewinnen, und der Lärm für die Anwohner wird reduziert. Verzicht auf den Industrieanschluss und damit auf einen Kreisel mitten im Bützbergtäli, lässt sich dieser Tunnel ohne Probleme verlängern. Zum dritten Antrag. Im Vortrag des Regierungsrats zum Kredit steht auf Seite 5 unter «Hauptzielsetzungen»: «Auf projektbedingten Mehrverkehr auf untergeordneten Gemeindestrassen ist mit geeigneten Massnahmen entgegenzuwirken.» Wer diese Massnahmen festlegt, und wer sie finanziert, wird meiner Meinung nach nicht klar. Ich möchte deshalb eine Ergänzung bei den Zielsetzungen anbringen, die besagt, dass genau diese flankierenden Massnahmen auch Teil des Projekts sind, und zwar sowohl die Definition der Massnahmen wie auch ihre Finanzierung.

Ich komme zum Schluss. In einem Artikel in der Berner Zeitung vom 1. April dieses Jahres wird ein Vertreter des Oberraargaus zitiert, der sagt, dass die parallele Realisierung der begleitenden Massnahmen in Langenthal und Thunstetten ins Projekt einzubauen und mitzufinanzieren seien. *(Hier schaltet der Präsident das Mikrofon der Rednerin aus.)*

Präsident. Die Redezeit wurde bei weitem überschritten. Wir kommen zum nächsten Antragssteller.

Andreas Hofmann, Bern (SP). Die Baukosten für dieses Vorhaben werden auf 136 Mio. Franken geschätzt. Hinzu kommen noch die 421 Mio. Franken für die Umfahrungen im Emmental. Auf die Konkurrenzsituation gegenüber dem Tram Bern–Ostermundigen habe ich bereits hingewiesen. Im Fall von Aarwangen wurde gleich vorgegangen wie im Emmental: Es gab drei Bewertungsmethoden. Bei zwei Methoden schnitt die Null+ Variante besser ab als jene Variante, die der Regierungsrat vorzog. Auch bei einer kantonalen Bewertung aus dem Jahr 2005, einem sehr ähnlich gearteten Vorgängerprojekt, schnitten die nun vorgezogenen Varianten für Aarwangen und für das Emmental

äusserst schlecht ab. Sehen Sie sich die entsprechende Grafik einmal an. Ich vergleiche die Durchfahrt Aarwangen mit der Seftigenstrasse, die durch Wabern führt. Ich habe die beiden Orte besucht. In Aarwangen wirkt der Verkehr tatsächlich laut und bedrohlich, das muss ich zugeben. Deshalb wollen wir auch nicht untätig bleiben. Ich ging jedoch auch nach Wabern, wo es eher etwas mehr Verkehr hat als in Aarwangen. Dort fühlt man sich weder vom Lärm noch von der zerschneidenden Wirkung des Verkehrs beeinträchtigt. Der Unterschied ist sehr gross und ist darauf zurückzuführen, dass man in Wabern die Variante Null+ bereits verwirklicht hat. Hier wurde das erwähnte Berner Modell angewandt. Dieses findet internationale Beachtung. Aus der Zustimmung der Bevölkerung kann man nicht darauf schliessen, dass es sich um ein Projekt handelt, welches auch aus Sicht der Finanz- und der Verkehrspolitik des gesamten Kantons optimal ist. Wir vertreten hier den Kanton und nicht die einzelnen Regionen. Zudem lassen die Anschlussbegehren grüssen. Es wird gesagt, wir müssten diese Umfahrungen ebenfalls bauen, da wir schon den Bypass Thun gebaut hätten. Bestimmt werden sich bald noch andere zu Wort melden, die auch gerne eine Umfahrung hätten. So würde es im gleichen Stil weitergehen. Doch irgendwo muss man aufhören. Wenn man aufhört, entsteht zwangsläufig eine Art Ungerechtigkeit: Diejenigen Regionen, die man nicht mehr berücksichtigt, haben einen Nachteil.

Die negativen Auswirkungen auf die Raumplanung habe ich erwähnt. Wenn man beide Varianten anschaut, sieht man, dass die Zentrumsfunktion Burgdorfs durch die geballte Ladung an Umfahrungen in Hasle, Oberburg und Aarwangen natürlich deutlich geschwächt wird. Weiter habe ich schon darauf hingewiesen, dass Verkehrspolitik auch Energie- und Klimapolitik ist. Offenbar ist es nicht bekannt, dass das Klima mit dem Verkehr zusammenhängt. Der Anteil des Verkehrs am gesamten CO₂-Ausstoss beträgt gegen 40 Prozent und ist somit sehr relevant. Wesentlich stärker als im Emmental fällt hier das Argument des Kulturlandverlusts ins Gewicht. Die Umfahrung Aarwangen wäre mit einem massiven Kulturlandverlust verbunden. Ich sehe am Horizont jedoch noch keine Kämpfer für das Kulturland. Die bäuerlichen Kreise, die sonst wegen jedem Quadratmeter ein Riesentheater veranstalten, etwa wenn es um den Gewässerschutz geht, melden sich hier nicht zu Wort. Dasselbe gilt für die Finanzpolitik: Wegen jeder Million gibt es einen Aufstand, weil die Staatsausgaben zu hoch seien, aber wenn es um den Strassenbau geht, sind die Staatsausgaben bei den Finanzpolitikern überhaupt kein Thema mehr. Dies ist bemerkenswert.

Beim vorliegenden Bauprojekt würde zudem eine sehr schöne Landschaft zerschnitten. Auch aus Gründen des Landschaftsschutzes ist diese Vorlage deshalb abzulehnen. Der Antrag, den Christine Grogg vorgestellt hat, würde dieses Problem ein wenig abmildern. Die Null+ Variante wiederum würde 47 Mio. Franken kosten. Wir konnten im gestrigen «Bund» einen Artikel lesen, der aufgezeigt hat, dass die Null+ Variante anteilmässig sogar stärker vom Bund finanziert würde als jene Variante, welche die Regierung vorzieht.

Präsident. Der Antragsteller Bhend verzichtet auf das Wort. Er sagte mir, er habe sein Anliegen vorhin schon genügend ausgeführt. Die Antragsgruppe um Christine Grogg-Meyer verlangt eine punktweise Abstimmung über die drei Punkte, die Sie in Ihren Unterlagen finden. Damit kommen wir zu den Fraktionen.

Bernhard Riem, Iffwil (BDP). Die BDP-Fraktion stimmt auch diesem Projektierungskredit einstimmig zu. Die grundsätzliche Argumentation ist gleich wie bei der Verkehrssanierung im Emmental. Aarwangen wird vom Verkehr seit langem in übermässiger und unzumutbarer Weise belastet. Ich möchte die Argumente, die zum vorherigen Geschäft vorgebracht wurden, nun nicht wiederholen, sondern nur auf ein paar Besonderheiten hinweisen. Eine Besonderheit in Aarwangen ist der sehr hohe Anteil der Lastwagen am Gesamtverkehr. Weiter führt die Bahn mitten durch das enge Städtchen. Die Variante Null+, und auch die Ansätze, die der VCS präsentiert hat, beinhalten gute Ideen. Diese wurden von der Projektleitung sowie im Rahmen der Mitwirkung geprüft und bei der Gesamtbeurteilung abgelehnt. Die Umfahrung schneidet in Bezug auf den wirtschaftlichen Nutzen, die Entwicklungsfähigkeit der Region sowie die Verkehrssicherheit deutlich besser ab als die Variante Null+. Der Oberaargau ist als Industrie- und Gewerbestandort für den Kanton Bern ausserordentlich wichtig. Unabhängig davon, aus welcher Region wir stammen, müssen wir alle für eine Verbesserung der Verhältnisse sorgen. Die BDP folgt der Argumentation der Regierung und der BaK-Mehrheit und stimmt deshalb dem Projektierungskredit für die Umfahrungsstrasse von 6,6 Mio. Franken zu. Wir lehnen folgerichtig den Antrag der BaK-Minderheit ab.

Zu den Abänderungsanträgen Grogg, Masson, Müller und Wüthrich: Aufgrund dieser Anträge haben wir nachträglich über die aufgeworfenen Fragen diskutiert. Von Reto Müller und Adrian Wüthrich

haben wir vorher nicht signalisiert bekommen, dass sie den geplanten Industrieanschluss grundsätzlich in Frage stellen. Für diesen Anschluss braucht es recht viel Kulturland, und es betrifft ein bisher unbebautes Gebiet. Die aus unserer Sicht sympathische Verlängerung des Tunnels löst das Problem nicht, wenn nicht auch auf den Anschluss des Industriegebiets verzichtet wird. Unsere Fraktion hat eine Interessensabwägung vorgenommen, und wir haben uns grossmehrheitlich gegen diesen Abänderungsantrag entschieden, obschon uns dieser Entscheid aus Sicht des Kulturland- und Landschaftsschutzes schmerzt. Wir erwarten von der Projektleitung, dass die ganze Problematik auch in der nächsten Planungsphase mit kritischem Blick angegangen und nach Verbesserungsmöglichkeiten gesucht wird. Auch die Interessen der betroffenen Landbesitzer sind zu berücksichtigen. Sie bezahlen den Preis dafür, dass die Region gewinnen kann. Punkt 3 dieses Antrags können wir zustimmen, im Wissen darum, dass die flankierenden Massnahmen im Projekt eigentlich bereits vorgesehen sind.

Daphné Rüfenacht, Biel (Grüne). Auch im vorliegenden Fall ist der Handlungsbedarf unbestritten. Die aktuelle Situation ist sehr belastend und nicht länger zu akzeptieren. Wir sind davon überzeugt, dass die Variante Null+ auch hier besser ist als jene Variante, die der Regierungsrat vorschlägt. Deshalb würden wir Investitionen im geschätzten Umfang von 47 Mio. Franken für die Variante Null+ unterstützen. Wir wollen eine Verbesserung der Situation erreichen. Folgende Gründe sprechen unserer Meinung nach gegen den Vorschlag des Regierungsrats: Wir sind davon überzeugt, dass aus verkehrstechnischer Sicht Eingriffe in den bestehenden Raum massive Verbesserungen bewirken können, ohne dass dabei wertvolles Kulturland irreversibel und mit hohen Kosten verbaut werden muss. Die Nutzwertanalyse und die Kosten-Wirksamkeits-Analyse zeigen deutlich, dass die Variante Null+ besser abschneidet. Die Berücksichtigung der Mobilitätsstrategie und der effiziente Mitteleinsatz können nur mit der Variante Null+ sichergestellt werden. Die vorgeschlagene Umfahrung weist ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Sie würde zudem das Smaragdgebiet durchqueren und die Landschaft zerschneiden und verschandeln. Die gesetzlich vorgeschriebenen Ersatzmassnahmen sind kein Trost dafür. Das wären sie nur, wenn das Vorhaben dringend nötig wäre. Doch dies ist nicht der Fall.

Zum Smaragdgebiet: Die Schweiz hat sich als Vertragsstaat der Berner Konvention dazu verpflichtet, die besonders wertvollen Lebensräume und Arten Europas zu schützen. Europaweit werden Gebiete im Schutzgebiet-Netzwerk Smaragd zusammengefasst. Darin sollen Lebensräume und seltene Arten erhalten und gefördert werden. Eine solche Schneise ist jedoch eine unüberwindbare Barriere für gewisse Arten. Zudem würden 2,7 Hektaren Fruchtfolgeflächen irreversibel verbaut. Lieber Werner Moser, lieber Hans Jörg Rüegsegger: Wenn Sie das Kulturland schonen wollen, dann müssen Sie diese Umfahrung ablehnen. Der irreversible Verbrauch ist hier bei weitem grösser als beim nächsten Geschäft, also bei den Halteplätzen für Schweizer Fahrende in Muri.

Nun zur finanzpolitischen Sicht: Investitionen im geplanten Umfang von geschätzten 136 Mio. Franken sind angesichts des vorliegenden Investitionsbedarfs des Kantons nicht vertretbar. Die Finanzierung durch den Bund im Rahmen der flankierenden Massnahmen zum Autobahnausbau ist heute noch nicht gesichert. Auch hier handelt es sich um eine Verkehrsplanung aus den 60er- oder frühen 80er-Jahren, doch heute gibt es bessere Möglichkeiten.

Ich komme zum Antrag Grogg, Masson, Müller und Wüthrich. Liebe Kolleginnen und Kollegen, Ihr Antrag kommt einfach zu spät! Wir wissen nicht, welche Konsequenzen er hat, sei es finanzieller Art oder aus Sicht der Verkehrsführung. Trotzdem stösst der Antrag bei uns durchaus auf Sympathie, weil er das Kulturland schont und das Projekt landschaftsverträglicher macht. Ich fasse zusammen: Die Variante Null+ bringt bessere Lösungen zu einem tieferen Preis, ohne dass bestes Kulturland beansprucht wird. Eine geschützte Landschaft mit hoher Biodiversität wird dabei nicht irreversibel verschandelt. Die Grünen unterstützen den Rückweisungsantrag der BaK Minderheit einstimmig und verlangen damit, dass ein Planungskredit für die Variante Null+ ausgearbeitet wird. Falls der Rückweisungsantrag nicht durchkommt, wird höchstwahrscheinlich das Referendum ergriffen. Die Grünen werden es mit grosser Wahrscheinlichkeit unterstützen. Es fehlt nur noch der formelle Entscheid des Vorstands. Das letzte Wort wird bei diesem Geschäft wohl das Berner Stimmvolk haben.

Stefan Costa, Langenthal (FDP). Zuerst einmal besten Dank an die BVE für die Ausarbeitung der wirklich sehr profunden Unterlagen. Ich war als Geschäftsführer der Region Ob- und Nid-Oberrhein sowohl in der politischen Informationsgruppe als auch in der fachlichen Begleitgruppe dabei. Ein herzlicher Dank geht auch an Roger Schibler und sein Team, sowie an Daniel Zoller. Es ist wurde tolle Arbeit geleistet. Ob Autobahnzubringer, Wirtschaftsstrasse oder Regionalstrasse Süd – auch im Oberrhein-

gau führen wir diese Diskussionen seit 50 Jahren. Aber in letzter Zeit gab es wirklich Akzentuierungen. Die Verkehrszunahme, speziell jene des Schwerverkehrs, gefällt mir auch nicht, aber sie ist eine Tatsache. Wir haben im Rahmen des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) neue regionale Planungsinstrumente geschaffen, in die wir nun diese Verkehrslösung einbetten können. Letztendlich ist es realistisch, dass wir dieses Projekt nun stemmen können.

Ich wiederhole, was viele Oberaargauerinnen und Oberaargauer in den letzten Jahren an diesem Pult bereits gesagt haben: Diese Verkehrssanierung entspricht einem echten Bedürfnis unserer Region. Die Mitwirkung zeigt die Stimmungslage eindeutig: Von den über 1300 Eingaben brachten 89 Prozent die Meinung zum Ausdruck, es bestehe ein grosser Handlungsbedarf. 83 Prozent der Mitwirkenden sowie alle Gemeinderäte sprechen sich für die Umfahrungslösung aus. Die Umfahrung ist somit jene Variante, welche die Zustimmung der betroffenen Bevölkerung findet. Wir haben bereits über die Finanzierung gesprochen. Der Investitionsspitzenfonds enthält im Moment etwa 300 Mio. Franken. Wenn man die zwei Projekte vergleicht und eine Milchbüchlein-Rechnung anstellt, kommt man zum Schluss, dass man 200 Mio. ins Emmental und 100 Mio. in den Oberaargau verschieben kann. Hinzu kommen die Bundesmittel aus dem Fonds für flankierende Massnahmen. Dadurch braucht es für den Bau dieser Strassen nicht so viele Mittel aus dem ordentlichen Budget. Für den Unterhalt und die Abschreibungen braucht es, wie bereits erwähnt, natürlich schon etwas Geld.

Das Ziel der regionalen Richtplanung, und damit auch des Kantons, besteht darin, den Verkehr in den Zentren und entlang den Achsen zu konzentrieren. Die Verkehrssanierung entspricht dieser regionalplanerischen Stossrichtung. Wir haben zwei grosse Achsen im Oberaargau. Die eine führt von Rothrist über Roggwil und Aarwangen in Richtung Herzogenbuchsee und Burgdorf, und die andere führt von Norden nach Süden über Oensingen, Niederbipp und Langenthal in Richtung Huttwil. Die Verkehrssanierung und die Umfahrungslösung stärken diese Achsen und somit die gewünschte Stossrichtung. Manchmal braucht es auch eine Zerschneidung der Landschaft und etwas Beton, um Innovation und Wertschöpfung überhaupt erst möglich zu machen. Wir haben unsere Wohn- und Arbeitsschwerpunkte im RGSK so gelegt, dass sie durch die Umfahrungslösung optimal erschlossen und genutzt werden können.

Wie die Kommissionssprecherin gesagt hat, ist eine Entlastung für Aarwangen dringend nötig. Wir wollen das Leben im Dorf und den Verkehr auf der Umfahrung haben. Die Umfahrung schafft zudem Entwicklungsmöglichkeiten für den ÖV. Sie erhöht die Sicherheit für Velofahrer und Fussgänger und insbesondere auch für die Schulkinder. Auf dieser Strasse verkehren im Moment Schülerinnen und Schüler, PW, Velos, der ÖV und der Schwerverkehr. Dies wird sich mit der Null+ Variante nicht ändern. Dann noch etwas zum Thema Klimaschutz an die Adresse von Andreas Hofmann: Die Lastwagen fahren vom Plateau hinunter zur Aare und auf der anderen Seite wieder hinauf, wobei sich die Fahrzeuge meist stauen und sie somit im «Stopp-and-go-Modus» fahren müssen. Wenn man dies mit der Umfahrung vermeiden kann, reduziert man damit auch den CO₂-Ausstoss. Auch das ist Klimapolitik. Das Gewerbegebiet von Aarwangen wird mit der Umfahrungslösung und dem Industrieanschluss optimal erschlossen. Wenn man auf die Erschliessung des Gewerbegebiets verzichten würde, gäbe man auch gleich einen Teil der angestrebten Entlastung preis: Der Schwerverkehr müsste dann immer noch auf der alten Strasse fahren, bis er die Autobahn erreichte. Natürlich ist es nicht so toll, Kulturland zu verbrauchen, und natürlich braucht die Umfahrung Kulturland. Doch wir dürfen immerhin sagen, dass wir mit den Burger- und den Flurgemeinden in engem Austausch stehen und planen, eine bestehende Strasse im Raum Risi zurückzubauen, sodass man den Landverbrauch zumindest teilweise kompensieren kann.

Die FDP unterstützt die Anträge der BaK Mehrheit, sagt nein zur Rückweisung, nein zu Null+ und nein zum wirtschaftsfeindlichen Verzicht auf den Anschluss des Industriegebiets Aarwangen. Sie sagt aber ja zu den Massnahmen in Thunstetten.

Pierre Masson, Langenthal (SP). Für uns ist die Ausgangslage ähnlich wie beim vorangegangenen Geschäft. Auch in Aarwangen besteht ein grosser Leidensdruck, und es gab eine jahrzehntelange Diskussion über ein Projekt. Nun liegt ein Projekt in greifbarer Nähe. Auch hier hat unsere Fraktion gewissermassen zwei Herzen in der Brust, die nicht gleich schlagen. Entsprechend intensiv und kontrovers haben wir die Diskussion in der Fraktion geführt. An dieser Stelle danke ich Luc Mentha herzlich, der beim vorangegangenen Geschäft kurzfristig für mich eingesprungen ist.

Wir sind uns fast alle darin einig, dass es unsere Pflicht ist, einen Beitrag zur Entschärfung der Situation beim Nadelöhr in Aarwangen zu leisten. Die Zustände sind unhaltbar, wir müssen etwas tun. Gleichzeitig ist aber auch wichtig, dass wir uns vor Augen halten, welche Kosten mit einer Lösung

verbunden sind. Ich spreche hier nicht primär vom finanziellen Aspekt. Ich möchte darauf hinweisen, dass die Verkehrssituation in Aarwangen sowohl durch die Umfahrung wie auch durch die Variante Null+ verbessert würde. Auch bei der Umfahrung Aarwangen stellt sich die Frage, wie wir mit der Mitwirkung und den Expertenberichten umgehen, respektive, wie man diese einander gegenüberstellt. Wenn ich mich nicht irre, haben sich in der Mitwirkung über 80 Prozent der Beteiligten für die Umfahrung ausgesprochen. Dies ist ein deutliches Zeichen aus der Bevölkerung. Auf der anderen Seite stehen die bereits mehrfach genannten Expertenberichte. Gemäss zwei von drei Bewertungsmethoden unterliegt die Umfahrungsvariante, und die Variante Null+ erzielt per Saldo einen grösseren Nutzen. Es stellt sich die Frage, was stärker gewichtet wird: die Volkswirtschaft, die Staatsfinanzen, gesellschaftliche Aspekte oder Umweltfragen? Ich möchte hier ein Fragezeichen setzen.

Noch ein paar Worte zum Smaragdgebiet Oberaargau: Der Oberaargau ist zu Recht stolz auf dieses Smaragdgebiet und hat grosse Freude daran. Besonders, weil es in enger Zusammenarbeit mit den lokalen Landwirten und Landwirtinnen realisiert und genutzt wird. Auch wenn es nicht auf der gesamten Fläche als Naturschutzgebiet ausgewiesen ist, wurden in den letzten Jahren viele ökologisch wertvolle Massnahmen realisiert. (*Der Präsident läutet die Glocke.*) Der erwähnte Verlust von Kulturland – wenn ich es richtig im Kopf habe, sprechen wir von 2,7 Hektaren Fruchtfolgefläche – ist eine klare Wertminderung für die ganze Region. Den Unterlagen, aber auch den unzähligen Beiträgen in den Medien konnten wir entnehmen, dass beide Varianten gleichwertig geprüft wurden. Diese Einschätzung teilen wir auch. Trotzdem ist ein Teil der Fraktion der Meinung, dass die bekannte Alternative zur Umfahrungsstrasse auch bei diesem Geschäft Optimierungspotenzial aufweist und nochmals eingehender geprüft werden soll. Die Rahmenbedingungen für eine erneute Prüfung müssen sicher ein wenig anders gesetzt werden. Die Umfahrung hat einen deutlichen Einfluss auf die schöne Landschaft rund um Aarwangen. Aus diesem Grund sind wir uns in der Fraktion einig, dass dieses Projekt der Natur und der Landschaft eine zentrale Rolle beimessen muss, wie auch immer es am Ende umgesetzt wird. Wir sind jedoch sicher, dass dies auch so gemacht wird.

Ich komme zu den Anträgen. Die Mehrheit unserer Fraktion will dem Rückweisungsantrag zustimmen. Sie ist der Auffassung, dass man die Variante Null+ nochmals genauer anschauen sollte, vielleicht im Sinne einer weiterentwickelten Variante Null++. Die neue Variante soll wieder dem Grossen Rat vorgelegt werden. Zum Antrag Grogg, Masson, Müller und Wüthrich: Die Bedeutung dieser drei Punkte wurde bereits von Grossrätin Grogg ausgeführt. Wir werden diesen Punkten mehrheitlich zustimmen. Den Antrag Bhend konnten wir in der Fraktion nicht diskutieren, aber ich denke, dass dieser von einem grossen Teil abgelehnt wird. Zum Kredit selber: Diesen werden wir mit einer knappen Mehrheit annehmen.

Präsident. Wir ziehen die Beratung weiter durch, bitte konzentrieren Sie sich noch ein wenig! (*Der Präsident läutet die Glocke.*)

Martin Aeschlimann, Burgdorf (EVP). Das Pulver scheint langsam verschossen zu sein. Die Argumente wurden genannt. Wir haben auch bereits über ein ähnliches Bauprojekt diskutiert. Im Fall der Verkehrssanierung Aarwangen und Langenthal Nord verläuft die ideologische Grenzlinie jedoch noch stärker diesem Projekt entlang. Warum? Es liegt eine klassische Ausgangslage für eine Umfahrung vor: Wir haben ein Dorf mit einem hohen Anteil an Durchgangs- und insbesondere an Schwerverkehr. Wir haben zudem einen klassischen Autobahnzubringer vor uns, den man auf dieselbe Weise sanieren will, wie man es immer tut: Man baut eine Umfahrung. Ich habe mich gefragt, ob es sinnvoll sei, unsere Verkehrsprobleme immer wieder mit jenen Methoden zu lösen, die eigentlich de facto gescheitert sind. Es zeigt sich nämlich, dass sie irgendwann an ihre Grenzen stossen und danach wieder neue Bauprojekte provozieren. Es gilt vielmehr, den Stau in unseren Köpfen aufzulösen und mehr innovative, geistige Mobilität in unsere Gehirne zu bringen. Es wären somit neue Ideen gesucht, wie wir mit unserem Verkehr umgehen wollen. Eine neue Strasse zu bauen, sollte heute eigentlich die Ultima Ratio sein. Die EVP wird auch bei diesem Geschäft für eine Rückweisung zugunsten der Variante Null+ plädieren. Null+ heisst eben nicht nichts, sondern es heisst, dass die Verkehrssicherheit in Aarwangen ohne Umfahrung verbessert werden soll. Wir haben Bilder von Häuserfluchten und Lastwagen gesehen, zwischen denen ein Kind mit seinem Velo fast keinen Platz hat. Die Verkehrssicherheit würde auch mit der Variante Null+ verbessert. Was jedoch nicht wegginge, wenn man dem Vorschlag von Andreas Hofmann folgte und Null+ favorisierte, sind die Auswirkungen unseres Lebensstils: der Lärm, die Immissionen und der Stau würden nicht wie von Geisterhand auf eine neue Achse gezaubert. Der Verkehr und die Staus würden bleiben. Wir

müssten uns deshalb grundsätzlich überlegen, wie wir unsere Mobilität anders gestalten können. (*Der Präsident läutet die Glocke.*) Wenn Hannes Zaugg ans Mikrofon geht, höre ich immer gerne zu, denn er baut jeweils witzige Pointen ein. Er hat gesagt, dass es nichts nütze, wenn wir nur chirurgisch eingriffen, wir müssten stattdessen auch unseren Lebensstil ändern. Wir sind der Meinung, dass dies stärker provoziert würde, wenn wir die Variante Null+ realisierten. Der Abänderungsantrag Grogg, Masson, Müller und Wüthrich kam etwas kurzfristig herein, vor allem, weil er gewisse planerische Massnahmen fordert. Allerdings sind wir der Meinung, dass es gerechtfertigt ist, sich nochmals Gedanken dazu zu machen, ob dieser Anschluss nötig ist.

Präsident. Weil die Redezeit nicht mehr für den nächsten Sprecher reicht, machen wir jetzt Pause. Ich denke, Sie sind nicht unglücklich darüber. Ich wünsche Ihnen einen guten Appetit. Wir werden pünktlich weiterfahren.

Hier werden die Beratungen unterbrochen.

Schluss der Sitzung um 11.40 Uhr.

Die Redaktorinnen:

Eva Schmid (d)

Sara Ferraro (d)