

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

Mittwoch (Abend), 7. September 2016

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

31 2016.RRGR.598 Kreditgeschäft

**Kantonsstrasse Nr. 23 Kirchberg–Burgdorf–Ramsei–Huttwil. Gemeinden: Lyssach, Burgdorf, Oberburg, Hasle b. B. 10273 / Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle.
Verpflichtungskredit für die Projektierung**

Beilage Nr. 15, RRB 659/2016

Fortsetzung

Präsident. Frau Regierungsrätin, werte Kolleginnen und Kollegen. Herzlich willkommen zum heutigen Sessionstag! Ich habe eine wichtige Mitteilung zu machen. – Nach dieser Aussage hoffe ich jeweils, dass es still wird im Saal. Dies täuscht. Wir haben vorgängig eine Bürositzung gehabt. Einige werden sich freuen, andere weniger. Wir treffen uns im Januar 2017 zu einer einwöchigen Session. Anstelle der Fraktionssitzungen von Dienstagnachmittag werden wir ebenfalls debattieren. Der Regierungsrat hat seine eigenen Geschäfte zwar so geplant, dass sie uns im November und im März vorgelegt werden. Allerdings sind Sie sehr aktiv gewesen, sodass wir zahlreiche Vorstösse erhalten haben. Um eine Bugwelle und Probleme bei der fristgerechten Beantwortung zu vermeiden, bitte ich Sie, die von Ihnen reservierten Termine für die erste Woche der Januarsession beizubehalten. Danke für Ihr Verständnis!

Ich komme ohne Umschweife zu Traktandum 31, dessen Beratung wir gestern begonnen haben. Zuerst gebe ich nochmals kurz dem Kommissionssprecher das Wort; er hat gestern etwas zu erwähnen vergessen.

Daniel Trüssel, Trimstein (glp), Kommissionssprecher der BaK. Ich bin gestern relativ salopp über den Antrag Aeschlimann hinweggegangen und habe Ihnen in Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit nicht alle Fakten dazu mitgeteilt. Ich möchte mich ausserdem bei Kollege Aeschlimann dafür entschuldigen, seinen Vorschlag als «für ds Büsi» abgehandelt zu haben! Um zu erklären, worum es im Antrag Aeschlimann geht, zitiere ich rasch zwei Passagen aus dem Vortrag, in der Hoffnung, damit zur Klärung beizutragen. «Das Verkehrssanierungsprojekt soll daher auf dieser Basis weiterbearbeitet werden. Dabei sollen in einer ersten Etappe nur Oberburg und Hasle bei Burgdorf eine Umfahrung erhalten, während in Burgdorf und Lyssach-Schachen vorerst das bestehende Strassennetz optimiert werden soll. Die Umfahrung Burgdorf (inkl. Lyssach-Schachen) soll erst später, und nur dann realisiert werden, wenn die Umfahrungen von Oberburg und Hasle zusammen mit den Optimierungen des bestehenden Strassennetzes nicht ausreichen, um die Verkehrsprobleme zu lösen.» (*Der Präsident läutet die Glocke.*) Jetzt komme ich zum Projektbeschrieb. Dort steht Folgendes: «Eine zweite Etappe ist nicht Gegenstand des vorliegenden Verpflichtungskredits.» Mit der zweiten Etappe ist die Umfahrung Burgdorf gemeint. Kollega Aeschlimann hat sich daran gestört beziehungsweise die Frage gestellt, weshalb im Vortrag für Burgdorf nicht von der Variante Null+ die Rede ist, sondern lediglich von Optimierungen auf dem bestehenden Strassennetz. Frau Regierungsrätin Egger kann uns vielleicht informieren, was in Bezug auf diese Optimierungen vorgesehen ist und ob dies der Variante Null+ in Burgdorf entspricht. Weiter gilt es, das Vorgehen gemeinsam zu klären. Es ist klar, dass der Vortrag nicht angepasst werden kann. Dieser wird erstellt und dient als Basis für unsere Vorbereitung des Geschäfts. Dies wollte ich noch präzisieren, um sicherzustellen, dass wir vom Gleichen sprechen.

Präsident. Nun kommen wir zu den Fraktionen. Zuerst erteile ich Grossrat Riem für die BDP-Fraktion das Wort.

Bernhard Riem, Iffwil (BDP). Ich darf Ihnen die Meinung der BDP bekannt geben. Ich nehme es vorweg: Wir stimmen dem vorgelegten Planungskredit ausnahmslos und mit Überzeugung zu und dies im Wissen um die auf 421 Mio. Franken geschätzten Realisierungskosten sowie trotz möglicherweise ab 2020 notwendigen Erhöhungen der Investitionen und trotz des Verlusts von Landwirtschaftsflächen. Weshalb stimmen wir zu? Für viele Menschen im Raum Burgdorf und im Unteren Emmental ist die Verkehrsbelastung seit Jahrzehnten unzumutbar. Im Raum Burgdorf und Unteres Emmental ist die Verkehrssituation absolut ungenügend! Wer in der Nähe von Verkehrsachsen wohnt, hat eine stark beeinträchtigte Wohnsituation: Lärm, Dreck, Risiko. Schauen Sie sich die Häuser entlang der Hauptstrasse in Oberburg an! Für den Veloverkehr und die Fussgänger ist die aktuelle Situation gefährlich und qualitativ ungenügend. Die Verkehrsbelastung ist die eine Seite, die andere Seite ist die volkswirtschaftliche Beeinträchtigung infolge der ungenügenden Erschliessung. Staus, auch für die Busse, und die langen Fahrzeiten führen zu belastenden Arbeitswegen. Die BDP will sich dies nicht mehr länger mit ansehen! Wer will im Emmental investieren, wenn mühsame Arbeitswege die Lebensqualität beeinträchtigen und kostentreibende Warentransporte die wirtschaftliche Konkurrenzfähigkeit belasten? Eine Region, die für eine gesunde Wirtschaft kämpfen muss; eine Region, die nicht der allgegenwärtigen Zentralisierung zum Opfer fallen soll; eine Region, die ihre Bedeutung behalten und nicht schleichend zur Randregion werden soll.

Zum Vorprojekt: Die BDP begrüsst die gewählten Varianten. Diese entsprechen den Mehrheitsmeinungen in den jeweiligen Ortschaften. Es handelt sich um einen vernünftigen Kompromiss zwischen den neuen Umfahrungen in Oberburg und Hasle sowie der Variante Null+ in Burgdorf. Wir sind mit dieser Variantenwahl einverstanden, denn eine Umfahrung von Burgdorf hätte einen hohen Verbrauch von Kulturland und wesentliche Eingriffe in die Landschaft zur Folge. Als Partei gerieten wir so in ein Dilemma zwischen Schutz und Nutzen. Bezüglich der vorgeschlagenen Varianten überwiegt bei unserer Entscheidungsfindung ganz klar der Nutzen.

Zur Thematik der Etappierung in Burgdorf beziehungsweise zum Abänderungsantrag Aeschlimann: Die BDP-Fraktion steht vollumfänglich hinter der vorliegenden Variantenwahl und damit auch vollumfänglich hinter der Variante Null+ für Burgdorf. Wir brauchen uns heute nicht darum zu kümmern, ob unsere Politiker-Enkelkinder in 20 oder 30 Jahren zu neuen Erkenntnissen kommen und eine weitere Etappe beschliessen. Zu dieser Zeit werden komplett neue Voraussetzungen und Herausforderungen zu meistern sein, welche vielleicht sogar eine Elektrifizierung des Individualverkehrs beinhalten. Was wird dies bedeuten? Mit Sicherheit kommt es sowieso anders, als man denkt. Packen wir das an, was im Moment möglich und vernünftig ist! Die BDP-Fraktion sieht keine Notwendigkeit für den Abänderungsantrag Aeschlimann.

Mit dem BaK-Minderheitsantrag zum Projektierungskredit geht es uns gleich: Mit dem Projektierungskredit kann die Variante Null+ in Burgdorf weiterentwickelt werden. Im Rahmen des Vorprojekts haben wir die Variante Null+ auch für Oberburg und Hasle studiert. Für diese Ortschaften werden jedoch aus guten Gründen Umfahrungen beantragt. Eine Rückweisung brächte nichts Neues. Eigentlich handelt es sich um ein Verzögerungsmanöver. Heute müssen wir dazu Stellung nehmen, ob wir diese Verkehrssanierung wollen oder nicht. Heute gilt es, dazu zu stehen oder eben nicht. Nach all den getroffenen Abklärungen wird dies von der Bevölkerung erwartet und zwar nicht nur von jener des Emmentals. Zu den Vorstellungen von Patric Bhend äussere ich mich nicht. Ich wiederhole die Meinung der BDP: Wir stimmen dem Projektierungskredit im Umfang von 11,9 Mio. Franken einstimmig zu.

Präsident. Ich bitte Sie, wieder etwas ruhiger zu werden. Es ist schön, dass Sie nun alle kommen; wir haben sehr viele Anmeldungen für die Rednerliste, und ich hoffe, zuerst die Fraktionssprecher herauspicken zu können. Als nächster Sprecher hat Grossrat Sommer für die FDP-Fraktion das Wort.

Peter Sommer, Wynigen (FDP). Bevor ich zur Begründung der FDP komme, gebe ich meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Präsident des Vereins Zukunft Emmental. Dieser Verein setzt sich seit Jahren für eine nachhaltige Lösung der Verkehrsprobleme im Emmental ein. Unter dem Label «Wir Emmentaler» respektive «Unser Emmental braucht den Anschluss» haben wir Ende letzten Jahres die Bevölkerung im Emmental mit einer breit angelegten Kampagne zur Beteiligung an der Mitwirkung aufgerufen. Damit erreichten wir mit knapp 4000 Eingaben eine überwältigende Beteili-

gung an der Mitwirkung. Eine klare Mehrheit der Bevölkerung will eine nachhaltige Lösung und ist der Ansicht, dass dies nur mit einer spürbaren Entlastung der Zentren beziehungsweise der Ortskerne erreicht werden kann. Versucht man hier, die Mitwirkung nur schlechtzureden, wie es Kollege Hofmann gestern getan hat, ist dies respektlos und geringschätzend gegenüber der Bevölkerung der Region Emmental und der Stadt Burgdorf. Bereits gestern wie auch heute wieder ist eine Delegation der Gemeinderäte von Oberburg und Hasle hier anwesend. Mit ihrer Präsenz zeigen sie, wie wichtig ihnen dieses Projekt ist. Vielen Dank, für Ihr Kommen! Dieses Projekt ist elementar für eine ganze Region, für deren Bevölkerung und Entwicklung. Die Entlastung des Verkehrs bringt vor allem eine Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität einer ganzen Region. Aus diesem Grund hat sich die Bevölkerung so klar für eine Umfahrungslösung ausgesprochen. Der in der heutigen Form vorliegende Antrag zu den Projektierungskrediten entspricht hochgradig dem Willen der Bevölkerung in der Region Emmental.

Das Ganze ist ebenfalls aus volkswirtschaftlichen Gründen notwendig. Ich spreche nicht nur über die Pendlerzeiten, welche eine Rolle spielen, sondern auch über das Gewerbe. Wir bewegen uns immer mehr in einem überregionalen Markt. Ein KMU kann heute nicht nur direkt vor seiner Haustüre Aufträge generieren. Ich weiss von einigen Gewerbetreibenden aus Oberburg, welche keine Aufträge mehr unterhalb von Burgdorf akquirieren, weil sie jeden Tag zu viel Zeit im Stossverkehr verlieren. Zudem kann das Gewerbe dem Stossverkehr wegen der klaren Arbeitszeiten auch nicht ausweichen. Gerade deshalb müssen die Rahmenbedingungen stimmen, damit sich eine Region entwickeln kann und Bevölkerung und Wirtschaft wachsen können. Oberburg und Hasle haben sich in den letzten Jahren wirtschaftlich kaum entwickelt oder deren wirtschaftliche Entwicklung hat sogar stagniert. Ausserdem leidet die Bevölkerung immer mehr unter dem zunehmenden Verkehr. Von der vorliegenden Lösung profitiert auch der öffentliche Verkehr. Dieser wurde während der letzten Jahre rund um Burgdorf stark ausgebaut. Mit der Aufhebung der Niveauübergänge beim Spital und in der Buchmatt kann der Takt auf der Bahnlinie ins Emmental zukünftig weiter erhöht werden, ohne dass der Verkehr behindert wird. Der Bus – dies wurde bereits erwähnt – fährt auf dem gleichen Trasse und steht heute ebenfalls im Stau. Im Emmental wird schon seit Jahren oder Jahrzehnten nach einer Lösung gesucht und man kommt eigentlich immer wieder zum gleichen Ergebnis: Bereits Mitte der 1970er-Jahre wurde eine Umfahrung geplant. Im Jahr 2007 kam eine Zweckmässigkeitsbeurteilung unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger klar zum Schluss, dass eine Umfahrung eine wirkliche Entlastung für die Region bringen würde. Früher sprach man vom sogenannten AZUE, dem Autobahnzubringer Unteres Emmental. Dieser ist unterdessen Geschichte. Das heute vorliegende Projekt hat rein gar nichts mehr mit einem Autobahnzubringer zu tun. Währendem früher von einem kreuzungsfreien Autobahnanschluss ins Emmental die Rede war, sprechen wir heute von einer ganz normalen, zweispurigen Erschliessungs- respektive Umfahrungsstrasse. Die vorliegende etappierte Variante Null+ für Burgdorf und die Umfahrungen für Oberburg und Hasle sowie die Option einer späteren Umfahrung von Burgdorf machen aus verschiedenen Gründen Sinn; einerseits bautechnisch und logistisch. Ein entsprechendes Projekt kann nämlich nicht auf einmal gebaut werden. Mit einer solchen Baustelle würde die ganze Region lahmgelegt. Das Projekt geht auch in die Stossrichtung des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts. Das Lämpchen blinkt bereits. Gut, dann komme ich zum Schluss: Eine Ablehnung – dies ist bereits erwähnt worden – würde dazu führen, dass wir gar keine Lösung hätten. Deshalb bitte ich Sie im Namen der FDP-Fraktion, diesem Kredit zuzustimmen. Die FDP wird dies einstimmig tun.

Daphné Rüfenacht, Biel/Bienne (Grüne). Der Handlungsbedarf ist auch aus unserer Sicht unbestritten. Die aktuelle Situation ist für die Bevölkerung sehr belastend und nicht länger zu akzeptieren. Darin sind wir uns hier im Rat einig. Wir sind jedoch überzeugt, dass die sogenannte Variante Null+ besser ist als die vom Regierungsrat vorgeschlagene Variante. Die Investitionen im Umfang der geschätzten 162 Mio. Franken für die Variante Null+ würden wir Grünen durchaus genehmigen. Wir sind also bereit, Investitionen für eine Verbesserung zu tätigen. Wir lehnen die Variante Umfahrung aus folgenden Gründen ab: Die sogenannten Varianten V und VI befinden sich mit keiner Bewertungsmethode in den vordersten Rängen. Der Verzicht auf sämtliche Umfahrungsstrassen und Verbesserungen im bestehenden Strassenraum werden gemäss Fachberichten ausdrücklich als valable Option charakterisiert. Dies sagen nicht wir Grünen, sondern Experten. Noch schlechter als die konsequenten Lösungen, nämlich drei Umfahrungsstrassen auf der einen Seite oder keine einzige Umfahrungsstrasse auf der anderen Seite, schneidet die vom Regierungsrat vorgeschlagene Kompromissvariante ab. Gemäss dem Bericht bietet diese weder wesentliche Vorteile noch konsequente Lösungen. Wir sind überzeugt, dass aus verkehrstechnischer Sicht Eingriffe in den beste-

henden Strassenraum massive Verbesserungen bringen können, ohne dass dabei wertvolles Kulturland irreversibel und sehr teuer bebaut wird. Im 21. Jahrhundert gibt es andere Verkehrsplanungen. Die Ortsdurchfahrt Köniz oder die Seftigenstrasse in Wabern zeigen dies auf.

Aus finanzpolitischer Sicht sind Investitionen im geplanten Umfang der geschätzten 421 Mio. Franken mit dem aktuell vorliegenden Investitionsbedarf nicht vertretbar. Wir befürchten, dass andere Investitionen wie beispielsweise der Campus Biel-Bienne, der Um- und Ausbau des Bahnhofs Bern und das Tram Ostermundigen nicht finanziert werden können respektive zeitlich auf die lange Bank geschoben werden. Die Finanzierung des Bundes über die Agglomerationsprogramme ist nicht gesichert und wird von Fachkreisen ebenfalls infrage gestellt. Ohne diese Finanzierung werden die kantonalen Finanzen noch stärker belastet. Der Entscheid für die vorliegende Variante wird mit dem Resultat der Mitwirkung begründet. Nimmt der Regierungsrat die Mitwirkung in der Tat aus Entscheidungsgrundlage, müsste er zumindest die Variante Umfahrung Burgdorf komplett aus seinen Absichten streichen, wie es der Antrag Aeschlimann zu Recht verlangt. Die Grünen des Kantons Bern haben an ihrer letzten Delegiertenversammlung dem Vorstand die Kompetenz erteilt, das Referendum zu ergreifen. Der Vorstand wird die Situation mit den Schutzorganisationen analysieren und seinen Beschluss nach dem heutigen Entscheid des Grossen Rats fassen, sofern die Rückweisung heute keine Mehrheit findet. Der Antrag Aeschlimann will im Voraus Schlimmeres verhindern. Der Antrag Aeschlimann betrifft jedoch nicht direkt die mit dem Planungskredit vorgesehenen Massnahmen. Die Burgdorfer wollen diese Umfahrung nicht. Dies hat die Mitwirkung gezeigt. Die Grünen sind wie der Antragsteller der Meinung, dass diese Umfahrung damit vom Tisch ist. Wir unterstützen diesen Antrag.

Zusammengefasst: Die Variante Null+ bringt bessere Lösungen zu einem günstigeren Preis, ohne dass Kulturland beansprucht wird. Die Grünen unterstützen den Rückweisungsantrag der BAK-Minderheit und verlangen damit, dass ein Planungskredit für die Variante Null+ ausgearbeitet wird.

Christoph Grimm, Burgdorf (glp). Diese unendliche Geschichte wird heute um ein Kapitel reicher, aber sicher nicht um das letzte! Heute sprechen wir gesamthaft über eine Projektierung für eine spätere Investition von 550 Mio. Franken beziehungsweise von wahrscheinlich 1 Mrd. Franken nach dem Ausbau. Dies für jeweils etwa dreimal eine Stunde pro Tag, wenn überhaupt! Übrigens haben wir noch nie eine Staumeldung aus dieser Region gehört. Deshalb stellen sich für die glp Fragen. Wollen wir die Infrastrukturen auf die Spitze ausbauen? Werden die kantonalen Mittel so nicht ineffizient eingesetzt? Ist es denn nicht auch verständlich, wenn sich die übrigen Kantone darüber ärgern, einen Kanton dermassen unterstützen zu müssen, während dieser jedoch mit der ganz grossen Kelle anrichtet? Der Vortrag beinhaltet einiges, das eben nicht wirklich stimmt. Einige Punkte fehlen uns. Was beispielsweise die Verkehrszahlen anbelangt, ist es doch ein bisschen übertrieben. Weiter wird nur in Strassenkilometern, -meilen oder was auch immer geplant – koste es, was es wolle! Sowohl Burgdorf als auch Oberburg sind in den letzten Jahren gewachsen, Burgdorf seit 2000 sogar um 10 Prozent! Ich spreche nicht von der Strasse, sondern von der Bevölkerung. Zur Luftbelastung finden sich keine Angaben. Der Prüfungsbericht zum Agglomerationsbericht des Bundes vom 28. Februar 2014 enthält zum Teil vernichtende Aussagen wie «Es wird klar darauf hingewiesen, dass der Fokus viel zu stark auf die Strasse gerichtet ist.». Deshalb wäre es wichtig zu wissen, welche unabhängigen Massnahmen vorgezogen realisiert werden können. Angaben hierzu fehlen. Und wirklich nirgendwo steht, dass die Tunnellösung in Oberburg mitten durch die Trinkwasserreserven der Region führt. Wenn Sie eine Wärmepumpe bauen wollen, um Wasser zu nehmen, müssen Sie ein relativ langes Verfahren durchlaufen. Wenn Sie einen Tunnel bauen wollen, geht es plötzlich! Technisch ist dies sicher machbar.

Heute geben wir also unser Okay für eine finanzielle Blackbox. Ob der Bund wirklich mitmacht, ist noch unklar. Wir haben bereits einmal ein Projekt gehabt und gehofft, Geld dafür vom Bund zu erhalten. Es ist noch nicht lange her, dass dieses Projekt klar abgeschmettert wurde. Soweit zur negativen Seite. Jetzt möchte ich aber noch eine Lanze für die positiven Faktoren brechen. Die glp möchte klar festhalten, dass man sich hier bewegt hat. Im Emmental hat man sich bewegt. Es wird zum Beispiel weniger Kulturland verbraucht. Man hat das Volk mit der Befragung ernst genommen. 85 Prozent des Verkehrs – dies wurde bereits erwähnt – wird von Burgdorf oder der Region selber erzeugt. Deshalb ist es richtig und wichtig, die Unterführungen zu bauen. Ich habe bereits vor mehr als zehn Jahren immer wieder für diese Unterführungen plädiert, damit wir den ÖV verdichten können. Nun stehen wir wahrscheinlich kurz vor dem Ziel, was mich natürlich sehr freut! Man hat sich also bewegt. 11,9 Mio. Franken sind relativ viel Geld. Die glp ist aber der Meinung, dass wir diesen Kredit sprechen sollten. Wenn wir seitens der glp zustimmen, heisst dies natürlich überhaupt nicht,

dass wir mit dem ganzen Projekt einverstanden sind. Für uns ist wesentlich, dass ebenfalls die neuen Mobilitätsformen in die Planung einbezogen werden und man nicht stur mit Beton plant. Wie wir wissen, wird es etwa bis zum Jahr 2030 dauern, bis der erste Lastwagen durch den Tunnel fährt. Diesbezüglich hat sich die Mobilität massiv verändert. Ich bin froh, dass die Oberburger anwesend sind. Ich möchte den Gemeinden dringend mit auf den Weg geben, die Mobilität wirklich zusammen mit der Bevölkerung ernst zu nehmen. In Oberburg ist nichts gelaufen, in Burgdorf etwas und wie es sich in Hasle verhält, vermag ich weniger zu beurteilen. Es gibt auch andere Möglichkeiten, als nur eine Strasse zu bauen. Wir verlangen, dass nicht einfach nichts gemacht wird. Wir anerkennen, dass ein gewisses Problem besteht. Das ist völlig klar.

Ich komme noch rasch zu den Anträgen. Den Antrag der BaK Minderheit lehnen wir ab, weil wir etwas unternehmen wollen. Den Antrag Bhend lehnen wir ebenfalls ab, weil wir nicht nichts wollen. Der Antrag Aeschlimann ist der Ehrlichkeitsantrag. Sagen wir doch ja zu dem, was uns heute vorliegt und nicht zu etwas für die nächsten Generationen.

Ernst Tanner, Ranflüh (EDU). Die EDU will eine Verbesserung des Verkehrs im Emmental. Die Verkehrserschliessung des Emmentals ist seit vielen Jahren unbefriedigend. Dank des Ausbaus des ÖV der letzten Jahre können Zug- und Busreisende in kürzeren Abständen befördert werden. Was für Pendler und Reisende positiv ist, stellt einen Nachteil für den Verkehr auf der Strasse dar, welcher in immer kürzeren Abständen durch die geschlossenen Barrieren angehalten wird. Das wirtschaftliche Wachstum ist uns wichtig. Es braucht eine bessere Verkehrserschliessung, damit das Gewerbe dem Emmental erhalten bleibt. Die öffentliche Mitwirkung hat aufgezeigt, dass eine grosse Mehrheit der Bevölkerung die vorliegende Lösung will. Die Emmmentalerinnen und Emmmentaler sind fleissige, zuverlässige Menschen. Diese Arbeitskräfte wollen wir nicht verlieren. Es ist sehr wichtig, diesem Verpflichtungskredit für die Projektierung zuzustimmen, damit die Abwanderung und der Arbeitsplatzabbau verhindert werden können. Unsere Aufforderung für die Planung lautet: Wir benötigen keine Luxusvariante bei der Ausführung. Bäume gehören nicht auf die Strasse; dadurch können wir noch etwas Geld sparen.

Den Antrag Aeschlimann lehnen wir ab. Im Projektbeschrieb steht klar, dass eine Umfahrung von Burgdorf vorerst nicht geplant ist. Diese soll nur dann in einer zweiten Etappe realisiert werden, wenn die Massnahmen der ersten Etappe nicht ausreichend Wirkung entfalten. Ich bitte Sie alle, nicht mit einem voreiligen Schnellschuss die Option Umfahrung Burgdorf, sofern erforderlich, für die nächsten zwei Generationen zu verhindern. Den Antrag Hofmann lehnen wir ab, ebenso den Antrag Bhend. Wir möchten den Verkehr im Emmental noch nicht mit seinen neuen Vorstellungen ersetzen. Die EDU-Fraktion stimmt diesem Kredit einstimmig zu.

Martin Aeschlimann, Burgdorf (EVP). Die Regierung hat sich grundsätzlich entschieden, die Verkehrsprobleme im Emmental mit den Umfahrungsvarianten zu lösen. Sie verweist dabei auf die Resultate der Mitwirkung. Doch die Mitwirkungsergebnisse sind angesichts der gewählten Fragestellung und der Inseratekampagne der Strassenbefürworter keine wirkliche Überraschung. Einzig auf dem Abschnitt der Stadt Burgdorf soll vorerst eine Optimierung auf dem bestehenden Strassennetz umgesetzt werden. Dies auch als Folge der Mitwirkungsergebnisse in Burgdorf, in der sich eine Mehrheit gegen eine Umfahrung ausgesprochen hatte. Möglicherweise hat der geplante massive Eingriff in das sensible Naherholungsgebiet Meienmoos und das Wissen darum, dass der Durchgangsverkehr in Burgdorf weniger als 20 Prozent ausmacht, zu einer kritischen Beurteilung geführt. Die reservierten rund 283 Mio. Franken aus dem Investitionsspitzenfonds verleihen den Umfahrungsprojekten zusätzlichen Auftrieb, rauben ihnen aber auch die finanziellen Argumente und verhindern eine nüchterne Auseinandersetzung. Dank den neuen Strassen werden dem Emmental und dem Oberaargau prosperierende wirtschaftliche Entwicklungen prognostiziert. Welcher Politiker, welche Politikerin, möchte da schon die Feststimmung stören?

Die Auswirkungen dieser Geschäfte auf den Finanzhaushalt, auf Ressourcen und Umwelt, auf Verkehr und Mobilitätsverhalten sind zu gewichtig, als dass diese – in der Tradition einer regionalpolitischen Gartenpflege – einfach durchgewinkt werden dürfen. Eine Tradition, die auch zu einer Hypothek für unseren Kanton geworden ist: Die regionalpolitische Kultur der Gegengeschäfte reicht weit in die Parteien hinein und durchsetzt manche politische Überzeugung. Wenn du mir heute meine Strasse gibst, werde ich dir morgen deine Brücke, deine Tramschiene oder deinen Tunnel finanzieren. Doch sind wir als Kantonsparlamentarier nicht vielmehr einer Gesamtsicht verpflichtet, unabhängig von regionalen und partikularen Interessen? Gibt es nicht eine Verpflichtung, unsere Entscheide an unseren politischen Überzeugungen, an unserer Gesinnung zu messen? Ich bin mir

bewusst, dass wir unsere Entscheide nicht am philosophischen Reissbrett fällen können. Als Exekutivpolitiker weiss ich um das Spannungsfeld zwischen den politischen Idealen und den Zwängen des Machbaren. Eine übergeordnete Sichtweise, welche die Entwicklung und Steuerung der Mobilität und einen effizienten Einsatz der verfügbaren Mittel betrachtet, ist im Vortrag der Regierung nirgends erkennbar. Die Verkehrsprojekte werden auch nicht in eine kantonale oder bundesweite Mobilitätsstrategie eingebunden. Die Grundlagen geben auch keine Auskunft, wo im Kanton vergleichbare Verhältnisse vorherrschen und zu welchen Kosten diese behoben werden sollen. Wie viele verkehrsbelastete Strassenabschnitte müssten kantonsweit saniert oder untertunnelt werden, wenn dieselben Massstäbe angesetzt würden? Sind Investitionen, die auf eine Spitzenbelastung während einigen Stunden am Tag dimensioniert werden, ökonomisch überhaupt sinnvoll? Sind sie in einem «klammen» Kanton, der auf den Finanzausgleich der Kantone angewiesen ist, überhaupt zu verantworten?

Mit geschätzten 421 Mio. Franken beansprucht das Bauvorhaben enorme Finanzmittel des Kantons. Diese Mittel werden in anderen Verkehrsprojekten, aber auch für kleinere Strassensanierungsprojekte in den Dörfern und Tälern fehlen. Zum Vergleich: Für den Bypass Thun-Nord, das bisher teuerste Strassenprojekt des Kantons Bern, wurden vom Grossen Rat 145 Mio. Franken bewilligt.

Die EVP-Fraktion anerkennt den Handlungsbedarf in den betroffenen Regionen. Deshalb wird die Mehrheit der Fraktion auch die Rückweisung mit der Auflage nach einer erweiterten Variante Null+ unterstützen und eine Rückweisung ohne Massnahmen ablehnen. Das ist nur konsequent: Denn die EVP-Fraktion hat in den vergangenen Debatten immer Zurückhaltung bei Investitionen in neue Strassen geübt. Es entspricht unserer politischen Überzeugung, Massnahmen zu treffen, die den Verkehr vermindern und diesen auf intelligentere Formen verlagern. Die Befürchtung, neue Strassen würden zusätzlichen motorisierten Individualverkehr anziehen, konnte uns bislang noch niemand schlüssig widerlegen. Der EVP-Fraktion ist aber noch ein weiterer Aspekt wichtig: Wir befürchten – und hier denke ich an die Ratslinke –, dass im Wettstreit um die begrenzten Finanzmittel schon bald die Bereiche Bildung, Gesundheit oder soziale Wohlfahrt den Preis für diese Investitionen bezahlen müssen. Denn jedes Exekutivmitglied in diesem Saal weiss, dass die Investitionen von heute die Laufende Rechnung von morgen belasten werden. Die Variante Null+ gäbe dem Kanton mehr finanziellen Spielraum und würde den betroffenen Regionen trotzdem spürbare Verbesserungen bringen. Wie das Konzept Null+ erfolgreich umgesetzt werden könnte, zeigen die Beispiele Köniz und Wabern, beides Dörfer mit vergleichbaren Verkehrsbelastungen, mit dem sogenannten Berner Modell.

Luc Mentha, Liebefeld (SP). Ich gebe anstelle des heute leider verhinderten Pierre Masson die Fraktionsmeinung der SP-JUSO-PSA-Fraktion bekannt. Es gibt Geschäfte, bei welchen es für den SP-Sprecher – es dürfte Ihnen allen gleich gehen – einfacher ist, die Fraktionsmeinung vorzustellen, nämlich dann, wenn man sich einig ist. Dies ist viel einfacher. Ich kann vorwegnehmen, dass dieses Geschäft definitiv nicht zu jenen Geschäften gehört, bei welchen wir uns einig geworden sind. Wenn man die Fraktion menschlichen will, verhält es sich so, als schlugen zwei Herzen in ihrer Brust. Wir haben eine ziemlich kontroverse Debatte geführt und ich möchte versuchen, Ihnen die in unserer Fraktion zum Ausdruck gekommenen beiden Seiten vorzustellen. Es stehen kantonale, regionale und lokale Interessen einander gegenüber. Die Frage ist auch mit Blick auf die drei Beurteilungskriterien Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt zu gewichten. Die Entscheidungsfindung gestaltet sich nicht einfach und ich möchte versuchen, die differenzierte Auffassung unserer Fraktion bekanntzugeben.

Einigkeit besteht bei uns dahingehend, dass der Leidensdruck bei der betroffenen Bevölkerung gross ist und deshalb etwas unternommen werden muss. Seit Jahrzehnten wird an möglichen Varianten für die Verkehrserschliessung Lyssach–Burgdorf–Oberburg–Hasle gearbeitet und jetzt hat man in der Region offensichtlich eine gangbare Lösung gefunden. Wir anerkennen und schätzen auch, dass es sich hierbei um einen Kompromiss handelt und sowohl eine Variante Null+ für die Stadt Burgdorf als auch Umfahrungen vorgestellt werden. Man hat sich mit den Interessengruppen an einen Tisch gesetzt, hat einen breit abgestützten Kompromiss gesucht und hat letztlich eine partizipative Lösung gefunden. Dies schätzen wir und bedanken uns bei den Beteiligten dafür. In unserer Fraktion gibt es eben auch die andere Seite. Dies haben Sie in der Argumentation von Grossrat Res Hofmann bezüglich seines Rückweisungsantrags gehört, aber eigentlich auch von Grossrat Aeschlimann im Zusammenhang mit seinem Antrag. Ich versuche die Argumente nochmals kurz zusammenzufassen. Die betreffende Gruppierung in unserer Fraktion ist der Meinung, dass die

Variante Null+ nochmals hervorgeholt und zu einer Variante Null++ weiterentwickelt werden sollte. Damit erhielte man Lösungen, welche der Bevölkerung etwas brächten, die Finanzen aber deutlich weniger beanspruchten. Dies ist eindeutig: Es ist am kostengünstigsten, die Variante Null+ über das Ganze anzuwenden.

Ebenfalls zu erwähnen ist, dass insbesondere der Abschnitt Hasle ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Dies hat man in den Beilagenberichten zur Kenntnis nehmen können und müssen. Wenn man den Perimeter für die Variante Null+ – das ist übrigens eine sehr schlechtmachende Umschreibung und eine Herabwürdigung – noch etwas öffnet und einen breiteren Blickwinkel ansetzt, welcher über diese Strassenzüge hinausgeht, findet man vielleicht noch bessere Lösungen. So besteht nach Auffassung einer starken Gruppierung innerhalb unserer Fraktion ein beachtliches Optimierungspotenzial, welches noch brach liegt und erschlossen werden kann. Während der Diskussion kamen natürlich auch visionäre Gedanken auf. Diese wurden hier bereits erwähnt und ich möchte nicht zu weit gehen, sondern auf Folgendes hinweisen: Die Art und Weise, wie wir uns in Zukunft bewegen werden, befindet sich gegenwärtig tatsächlich stark im Umbruch. Ich möchte nicht unbedingt die Drohne im Güterverkehr erwähnen, aber vielleicht, dass der Dieselmotor vermutlich ziemlich schnell passé sein und – in einem Tempo wie seinerzeit die Dinosaurier – aussterben wird, während sich der Elektromotor als deutlich tiefere Lärmquelle relativ rasch durchsetzen dürfte. Schlussendlich möchte ich festhalten, dass wir nicht grundsätzlich gegen Strassenprojekte sind. Es ist jedoch wichtig, dass man bei diesen Strassenprojekten der unübersehbaren Beeinflussung der Natur wirklich Rechnung trägt und diese zu verhindern sucht, indem man sorgfältig Alternativen prüft und diese unter Gewichtung der drei Bereiche bewertet.

Ich komme zum Schluss: Eine knappe Mehrheit unserer Fraktion wird den Rückweisungsantrag unterstützen und eine Variante Null++ befürworten. Den Antrag Aeschlimann lehnen wir mehrheitlich ab; dieser ist zu absolut formuliert. Im Jahr 2040 wird man ohnehin wieder bei null beginnen und neu planen. Den Antrag Bhend haben wir nicht behandelt. Sollten die Rückweisungsanträge abgelehnt werden, wird eine knappe Mehrheit unserer Fraktion diesem Planungskredit zustimmen. Dies, weil wir uns bewusst sind, dass der Druck und die Belastung für die lokale Bevölkerung zurzeit zu gross sind.

Hugo Kummer, Burgdorf (SVP). Auch die SVP hat sich intensiv mit diesem Geschäft befasst. Hier geht es klar um einen Projektierungskredit von 11,9 Mio. Franken für die entsprechenden Arbeiten der Verkehrssanierung Oberburg–Burgdorf–Hasle. Die Verkehrserschliessung im Emmental und insbesondere die Verkehrssituation im Raum Burgdorf–Oberburg–Hasle ist seit Langem unbefriedigend. Dies brauche ich Ihnen nicht mehr zu erzählen. Jenen, die es vielleicht im Unterschied zu uns nicht tagtäglich hautnah erleben, muss ich sagen, dass es sich so verhält. Die Problematik verschärft sich nach wie vor; sie nimmt von Tag zu Tag zu. Wenn ich sehe, wie es früher war im Emmental, so verzeichneten wir einmal eine tägliche Durchfahrtsmenge – man höre und staune – von 7000 Fahrzeugen. Heute sind während des durchschnittlichen Werktagsverkehrs bis zu 20 000 Fahrzeuge pro Tag unterwegs, also gleich viele, wie durch den Gotthardtunnel fahren. Stellen Sie sich das vor! Dies führt auch für den ÖV, der Anschlüsse gewähren will, zu negativen Auswirkungen, welche nicht unbedingt zu dessen Attraktivität beitragen. Seitens der Städte, der Region und der Agglomeration wird in den Ausbau des ÖV investiert. Dazu stehen wir, aber wir stehen auch zum anderen, und dort gilt es der Wahrheit ins Auge zu blicken. Dass dieser Zustand nicht mehr tragbar ist, sagt auch unsere Regierung deutlich und besonders die BVE. Sie sagen klar, dass die Lage ernst ist. Gestern ist der Ausdruck «Slums» gefallen. Auch wir von der SVP sehen das Problem, auch wir wollen keine «Slums» in Oberburg. Deshalb muss man jetzt handeln. Es ist an der Zeit für eine Verbesserung dieser Verkehrssituation.

Mit den finanziellen Mitteln aus dem Investitionsspitzenfonds, den Beiträgen des Bundes und der Entnahme aus den ordentlichen Kantonsmitteln wird eine nachhaltige Verbesserung realisierbar. Wir müssen klar sehen, dass das Geld, welches wir hier benötigen, nicht innerhalb eines Jahres zu bezahlen ist. Es handelt sich um eine Bauphase von zehn Jahren. Deshalb sind wir der Meinung, dass die Finanzierung bewerkstelligt werden kann. Hier muss festgehalten werden, dass die Variante Null+ die Voraussetzungen klar nicht erfüllen würde. Heute geht es um die Etappe Oberburg–Hasle, wo eine Umfahrung geplant wird, während in Burgdorf das bestehende Strassennetz mit Unterführungen optimiert wird. Bei diesem Geschäft geht es überhaupt nicht um die zweite Etappe, wie vielfach angesprochen. Die zweite Etappe ist kein Thema, weil das Trasse für eine Umfahrung der Stadt Burgdorf nur noch bis Ende 2016 mittels einer Planungszone gesichert ist. Wir sprechen also nicht über eine zweite Etappe, sondern vorerst über die erste.

Im Kanton Bern gibt es nicht viele Strassen, welche wie die zur Debatte stehende Strecke buchstäblich im Verkehr versinken. Wir haben gestern anderslautende Aussagen gehört. Aber die Frau Baudirektorin sieht es selber ein. Dies sind Aussagen von Frau Regierungsrätin Egger. Natürlich fragen wir uns auch, was geschieht, wenn keine zwingenden Massnahmen ergriffen werden. Die Fachleute prophezeien uns ein zu erwartendes Verkehrswachstum von bis zu 17 Prozent. Ich möchte nochmals unterstreichen, dass es nicht sein darf, dass es plötzlich um einen Kampf Stadt gegen Land geht. Wir sind Grossräte des Kantons Bern. Ich möchte es nochmals erwähnen: Wir müssen zum ganzen Kanton schauen und nicht bloss zu unseren Regionen. Dies ist gestern und auch heute Morgen wieder mit dem Tram Ostermundigen aufgebacht worden. Wir sind überhaupt nicht gegen solche Projekte. Nun ist das Tram Region Bern aber nicht bewilligt worden und jetzt sprechen wir über das vorliegende Geschäft. Wenn Bern wieder einmal aktuell ist, wird das Tram auch wieder diskutierbar sein. Ich möchte jedoch vermeiden, hier Zeit damit zu verlieren. Ich möchte, dass für das Emmental mit seinen ganzen Talschaften bis nach Eggwil künftige Lebenswerte erhalten werden und wir im Emmental weiter prosperieren können.

Noch zu den Anträgen: Die Anträge von Martin Aeschlimann können wir überhaupt nicht unterstützen. Wir unterstützen keine Anträge, die noch Abänderungen verlangen. Denn die Variante Null+ ist keine Lösung für Burgdorf. Und ich weise hier nochmals in aller Deutlichkeit darauf hin: null ist null! Aus diesem Grund plädiert die ganze Fraktion der SVP für Zustimmung zu diesem Geschäft; die SVP wird dies einstimmig tun. Wenn ich noch eine kurze Bemerkung zuhänden von Herrn Grimm machen darf... *(Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen.)* Also gut, danke!

Präsident. Von Ihrer Partei haben sich bereits viele Sprecher angemeldet, welche diese Bemerkung vielleicht übernehmen können! Wir kommen zu den Einzelsprechern mit jeweils drei Minuten Redezeit. Ich weiss nicht, wie viele es sind. Die Liste ist so übermässig voll, dass ich nicht bis ganz nach unten scrollen kann. Wir beginnen mit Grossrat Lars Guggisberg.

Lars Guggisberg, Kirchlindach (SVP). Ich gebe zuerst meine Interessenbindung bekannt: Ich bin Vizepräsident des TCS Bern-Mittelland sowie Vorstandsmitglied des TCS Sektion Bern. Die Situation der Strassen im Emmental und Oberraargau ist vergleichbar mit Blutbahnen. Wenn die Verstopfung ein gewisses Ausmass erreicht hat, reicht «ballöndle» in Form einer Variante Null+ nicht mehr aus. Es bedarf eines Bypasses, ansonsten kommt es zum Infarkt. Dieses Ausmass ist hier seit Langem erreicht. Die negativen Auswirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft sind seit Jahrzehnten untragbar. Die negativen Folgen beschränken sich nicht nur auf die Regionen, sie schwächen den Wirtschaftsstandort Kanton Bern insgesamt. Dieses Problem lässt sich nur mit Umfahrungsstrassen zukunftsgerichtet und nachhaltig lösen – mit positiven Auswirkungen auf Verkehrsteilnehmer und Anwohner: weniger Stau, tiefere Unfallkosten und eine höhere Wohnqualität. Die Umfahrungsstrassen sind auch sehr positiv für die Umwelt. Dies müsste eigentlich auch die Grünen interessieren. Sie führen zu weniger Luftverschmutzung, zu geringeren Lärmimmissionen und zu mehr Platz für den ÖV und den Langsamverkehr.

Entscheidend sind hier vor allem die positiven Effekte auf die gesamte kantonbernische Volkswirtschaft. Arbeitsplatzgebiete und Kunden sind einfacher und rascher erreichbar; dies erleichtert die Ansiedlung neuer Unternehmungen und führt zu mehr Arbeitsplätzen. Eine Entwicklung zu ermöglichen, hilft dem ganzen Kanton! Die Variante Null+ löst das Verkehrsproblem höchstens kurzfristig. Diese wäre nichts anderes als eine kurzsichtige «Pfläscherli»-Politik. Klar, die Umfahrungen sind nicht gratis zu haben. Wir müssen aber heute säen, damit nachfolgende Generationen ernten können. Ich habe mein Votum mit Blutbahnen begonnen und so liegt ein Schluss mit Herz nahe. Haben Sie ein Herz für das Emmental und den Oberraargau! Damit helfen Sie nicht nur diesen Regionen, sondern dem ganzen Kanton – und für diesen wollen wir uns hier einsetzen! Unterstützen Sie die regierungsrätlichen Projektierungskredite und lehnen Sie alle vorliegenden Anträge ab.

Andrea Gschwend-Pieren, Lyssach/Oberburg (SVP). Herr Alt-Grossrat Hansueli Salzmann, liebe Gemeinderatspräsidentin, liebe Gemeinderatskollegen, Gemeindeschreiber und Vertreter meiner Gemeinde Oberburg und anderer Gemeinden. Jeden Morgen und jeden Abend bietet sich von Burgdorf her kommend durch unser schönes Dorf Oberburg bis nach Hasle das gleich traurige Bild: Stau, Stau und nochmals Stau! Dieses Bild, Christoph Grimm, sollte auch Ihnen bekannt sein! Die Kosten dieses täglichen Verkehrschaos sind unschätzbar hoch. Unzählige Arbeitnehmer, welche auf das Auto angewiesen sind, verlieren jeden Tag sehr viel Zeit im Stau, und Zeit ist bekanntlich Geld! Neue KMU siedeln sich kaum mehr in der Region an oder ziehen aus dieser weg. Inzwischen

passieren täglich rund 20 000 Autos unser Dorf – mehr als durch den Gotthard fahren. Eine Umfahrung würde nicht nur unser Dorf Oberburg entlasten, sondern eine ganze Region, einen ganzen Kanton. Der volkswirtschaftliche Nutzen ist für alle bedeutend, eben zum Beispiel wegen der Zeitersparnis. Eine Umfahrung hat aber ebenfalls einen riesigen Einfluss auf die Attraktivität, die Wohn- und Lebensqualität in den betroffenen Gemeinden. Eine Umfahrung nutzt nicht nur den Autofahrern. So würde auch der Bus nicht mehr ständig stecken bleiben und der ÖV würde verflüssigt. Ich spreche vom Nutzen für den Langsamverkehr. Denken Sie bitte daran, wenn Sie den Abstimmungsknopf drücken, dass täglich etliche Kinder auf ihrem Schulweg diese Strasse überqueren müssen oder die Velofahrer wegen der Überlastung schier verdrängt werden. Eine Umfahrung verbindet Regionen, sie verbindet die Autobahn mit dem Oberen Emmental, einer wirtschaftlich wichtigen Region. Ich denke an bedeutende Unternehmungen wie Kambly, die Jakob AG Drahtseilfabrik oder die Berger swissFineLine, um nur wenige zu nennen. Es gibt immer Leute, die hier oder dort eine andere Idee gehabt oder eine mögliche Lösung gesehen haben. Die vorliegende Variante wurde aber sorgfältig geprüft und mit allen Stakeholdern evaluiert. Sie hat sich als optimale Variante mit ökologischen Begleitmassnahmen entpuppt. In meinem Dorf Oberburg haben sich 87 Prozent der Bevölkerung im Rahmen der Mitwirkung für eine Umfahrung ausgesprochen. In allen betroffenen Gemeinden und Gemeinden im weiteren Perimeter ist die Zustimmung ähnlich hoch ausgefallen. Ich bitte Sie, politisieren Sie hier nicht am Volk vorbei! Sagen Sie ja zur vorgeschlagenen Variante; ja zur volkswirtschaftlichen Bedeutung für den ganzen Kanton Bern; ja zur Entwicklungsmöglichkeit einer ganzen wirtschaftlich und touristisch wichtigen Region; ja zu mehr Lebensqualität in den betroffenen Gemeinden und ja zu mehr Sicherheit für alle! Setzen Sie die Mittel dort ein, wo sie am dringendsten benötigt werden. *(Applaus auf der Besuchertribüne)*

Präsident. Es ist nicht üblich, bei einzelnen Voten zu applaudieren. Danke für Ihr Verständnis.

Samuel Leuenberger, Trubschachen (BDP). Seit über 50 Jahren kämpfen die Emmentalerinnen und Emmentaler für eine Sanierung ihrer Verkehrsinfrastruktur. Bereits vor 50 Jahren standen wir kurz davor, entsprechende Projekte zu realisieren. Leider klappte es nicht und nun befinden wir uns wieder hier im Parlament, um darüber zu diskutieren. Ich möchte Ihnen auch aus Sicht der Regionalkonferenz von der Planungsseite her an zwei, drei Beispielen aufzeigen, weshalb es enorm wichtig ist, dem vorliegenden Projektierungskredit zuzustimmen. Zum Thema Sicherheit: Auch die Sicherheit des Langsamverkehrs ist im Emmental in der Planung ein ausserordentlich wichtiges Gut und Thema. Um diese Ziele zu erreichen, müssen wir auf dieser Achse, in diesem Schlauch des Emmentals, den Langsam- und den motorisierten Verkehr entflechten. Nur wenn wir dies zustande bringen, können wir den Langsamverkehr zukünftig noch stärker ausbauen, als dies bereits heute der Fall ist. Dieses Projekt gibt uns die grosse Chance, diesbezüglich einen Schritt weiterzugehen. Zur Entvölkerung der Dorfkerne: Die Dorfkerne von Oberburg und Hasle wurden während der letzten Jahre buchstäblich entvölkert. Der Durchgangsverkehr setzt diesen Dorfkerne arg zu. So drohen die Liegenschaften entlang dieser Achse zu verfallen, denn Investitionen bleiben wegen mangelnder Aussichten aus. Mit der geplanten Entlastung können wir hier städtebauliche Möglichkeiten eröffnen. Das vorliegende Projekt gibt den Gemeinden wieder die Chance, ihre Dorfkerne wohnlich zu gestalten und städtebaulich vorwärts zu machen. Zum Grundsatz der Verdichtung: Kolleginnen und Kollegen, Sie haben im Juni im Rahmen des neuen Baugesetzes (BauG) klar beschlossen, dass künftig der Verdichtungsgrundsatz in den Baugebieten vorliegen muss. Oberhalb von Burgdorf kann das von Ihnen geforderte Ansinnen nur durch die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur erreicht werden. Das vorliegende Projekt ermöglicht auch dem Emmental die Umsetzung des Verdichtungsgrundsatzes oberhalb von Burgdorf und ist deshalb unbedingt zu unterstützen.

Zum Schluss komme ich noch zum ÖV: Ich kann mit Fug und Recht sagen, dass die Region Burgdorf und das Emmental die Hausaufgaben punkto ÖV und dessen Ausbau gemacht haben. Jetzt stossen wir an Grenzen. Die Verdichtung des Eisenbahntakts scheitert an den bestehenden Niveauübergängen. Die Barrieren können nicht mehr länger geschlossen werden, weil der Verkehr ansonsten schlichtweg zusammenbricht. Die Verdichtung des Busangebots scheitert daran, dass die Fahrpläne durch die Staus heikel sind und nicht mehr eingehalten werden können. Das vorliegende Projekt unterstützt auch den Ausbau des ÖV. In diesem Sinn bitte ich Sie, Kolleginnen und Kollegen, diesem Projektierungskredit zuzustimmen und sämtliche Anträge abzulehnen.

Madeleine Amstutz, Schwanden-Sigriswil (SVP). Immer mehr Autos sind auf unseren Strassen unterwegs und das grosse Verkehrsaufkommen findet nicht nur während der Stosszeiten statt. In

diesem Projekt geht es auch nicht darum, den Individual- und den öffentlichen Verkehr gegeneinander auszuspielen. Wir benötigen beide. Der geplante Tunnel wird nicht in der Schutzzone gebaut. Dies möchte ich klar feststellen. Die Aussage von Grossrat Grimm stimmt so nicht. Es hat nämlich eine Prüfung stattgefunden und der Kanton könnte sich das nicht leisten. Die geplanten Verkehrssanierungen sind wichtig für das Emmental. Das haben wir von vielen Vorrednern gehört. Diese Verkehrssanierungen sind aber ebenso aus Sicht des ganzen Kantons Bern wichtig. Stehen wir ein für unsere Wirtschaft, für die Region, für Arbeitsplätze und stellen uns gegen das zunehmende Stauaufkommen! Fachleute haben über Jahre an diesem Strassenprojekt gearbeitet und jetzt ist es wichtig, dass wir diesem Projektkredit unsere klare Zustimmung geben.

Thomas Knutti, Weissenburg (SVP). Ich erlaube mir, nach den Fantasievorstellungen von Kollege Bhend auch noch kurz etwas zu sagen. Ich bin selbstverständlich für Annahme beider Kreditgeschäfte, weil auch ich die Problematik im Emmental und im Oberraargau sehr gut kenne und der Handlungsbedarf gegeben ist. Von aussen betrachtet, könnte man meinen, wir jammerten hier auf sehr hohem Niveau. Tatsache ist aber, dass die Wirtschaft und die Pendler in den genannten Regionen sehr viele Stautunden in Kauf nehmen müssen und wir mit unseren Gütern oft zu spät eintreffen. Ich möchte mich kurz auf die vom Bundesamt für Statistik (BFS) veröffentlichte Statistik zur Pendlermobilität beziehen. Heute arbeiten noch 7 Prozent der Leute zu Hause. Dies sind hauptsächlich Bauern oder Heimarbeiter. Die übrigen 93 Prozent der erwerbstätigen Schweizer pendeln heute zu ihren Arbeitsplätzen. Mehr als zwei Drittel von ihnen pendeln über die Gemeindegrenze hinaus. Von der Distanz von rund 37 Kilometern, welche eine Person in der Schweiz im Durchschnitt zurücklegt, entfallen 29 Prozent auf die Arbeitswege. Der durchschnittliche Arbeitsweg hat sich seit dem Jahr 1990 um stolze 36 Prozent um 14 Kilometer verlängert. Das Verkehrsmittel Nummer 1 ist immer noch das Auto mit einem Anteil von 53 Prozent gegenüber der Bahn von 16 Prozent. Dies sind die Fakten, Christoph Grimm, und nicht das, was Sie als Burgdorfer gesagt haben, worüber ich übrigens sehr enttäuscht bin! Arbeitswege fressen sehr viel Zeit und für das Erreichen unseres Arbeitsplatzes benötigen wir täglich über eine Stunde. Auch die Unternehmer im Emmental und im Oberraargau benötigen täglich pünktlich ihre Güter. Wir Schweizer sind ja bekannt für unsere Pünktlichkeit. Viele Firmen haben heute praktisch kein Material mehr an Lager. Dieses befindet sich auf der Strasse und wir Fuhrhalter und Fahrer müssen unsere Kunden pünktlich beliefern können. Ich möchte mich noch kurz dazu äussern, weshalb unsere Infrastrukturen an Grenzen stossen. Der erste Grund besteht ganz klar darin, dass die vom Kanton Bern vorangetriebene Zentralsierung unsere Bevölkerung und Wirtschaft vor Probleme stellt. Der zweite Grund ist in der jährlichen Zuwanderung von 80 000 Personen in unser Land auszumachen. Darin besteht die Problematik! Wenn ich im Wankdorf im Stau stecke und wie von Kollege Bhend ausgemalt denke, dass wir in ein paar Jahren vielleicht mit einer Drohne unterwegs sind, ist dies ein kleiner Trost!

Martin Schlup, Schüpfen (SVP). Thomas Knutti hat mir meine Worte etwas vorweggenommen. Ich möchte auch an Sie appellieren: Viele von Ihnen hier im Saal wollen die Einwanderung nicht beschränken. Meine Damen und Herren, bricht man diese Rechnung auf den Kanton Bern herunter, benötigen wir jährlich ungefähr so viele Wohnungen, wie es in Kirchberg gibt. Diese Wohnungen gibt es nicht einfach irgendwo; diese benötigen Platz, und die entsprechenden Leute bewegen sich natürlich auch, was Verkehr generiert. Was ist eigentlich Verkehr? Das bedeutet nicht, auf dem Fauteuil zu sitzen, Radio zu hören und zum Fenster hinauszusehen! Ich war selber über 30 Jahre lang als Lastwagenchauffeur tätig. Ich kenne die Situation und weiss, was es bedeutet, im Stau zu stehen! Neben dem privaten macht natürlich auch der Gewerbeverkehr einen grossen Anteil aus. Dieser Verkehr ist für den Bau, für Reparaturen – auch bei Ihnen zu Hause – unterwegs und kann nicht auf das Velo oder die Bahn verlagert werden! Das Gewerbe ist auf Lieferwagen angewiesen, um Material zu transportieren. Man könnte diesen Verkehr auch einfach als Infrastrukturverkehr bezeichnen. Ich erinnere mich gut an die Einführung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Für mich war dies speziell. Man sagte, man wolle die Lastwagen besser auslasten und weniger Leerfahrten haben. Ich kann Ihnen sagen, dass dies eigentlich nichts genutzt hat. Das Problem der Leerfahrten besteht darin, dass heute alles «just in time», genau zu einem bestimmten Zeitpunkt, geliefert werden muss. Wir haben heute trotz der LSVA weniger Leerfahrten und können mehr Rückfahrten machen als früher. Hier besteht eigentlich ein gesellschaftliches Problem, dessen Ursache bei uns selber liegt, sodass wir nicht jemanden beschuldigen können. Wir sollten uns überlegen, in welcher kurzen Zeitspanne wir eine Lieferung benötigen.

Mit seinen Drohnen hat mich Patric Bhend natürlich auch auf den Plan gerufen. Diese Idee ist gut

und ich sehe diese Lösung für die Zukunft. Werte Kolleginnen und Kollegen, mit diesen Drohnen können Sie vielleicht ein paar Briefe und Zalando-Pakete transportieren, und damit hat es sich auch schon. Ich weiss nämlich nicht, wie viele Drohnen es braucht, um einen 40-Tonnen-Lastenwagen zu ersetzen. Damit käme es irgendwann auch im Luftverkehr zu Staus. In Bezug auf die Sicherheit möchte ich zu diesem Thema gar nichts sagen. Etwa ein Viertel der täglich benötigten Güter befindet sich dauernd auf Lastwagen. Dies müssen wir wissen. Die Feinverteilung können Sie nun einmal nicht mit dem Zug vornehmen. Diese erzeugt Verkehr. Aus diesen Gründen müssen wir dem vorliegenden Planungskredit zustimmen.

Präsident. Die Rednerliste ist noch für eine Minute offen, danach schliesse ich sie. Als nächster Einzelsprecher hat Grossrat Philippe Müller das Wort.

Philippe Müller, Bern (FDP). Ich äussere mich zur Verkehrserschliessung Emmental und zugleich zur Verkehrserschliessung Oberaargau. Diese zwei Strassen – und dies sage ich ausdrücklich als in der Stadt Bern wohnhafter Grossrat – sind nicht nur für die betroffenen Regionen wichtig, sondern für den ganzen Kanton. Es geht hier nicht um irgendeine Stadt-Land-Frage, was mir ohnehin nicht gefällt, sondern um etwas, was für uns alle wichtig ist. Ich möchte vor allem folgenden Aspekt betonen: Im Antrag der Regierung ist ein Kapitel «Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft» enthalten. Zum Bereich Umwelt stehen 31 Zeilen, zu den Bereichen Wirtschaft und Gesellschaft gerade fünf Zeilen. Das Emmental und der Oberaargau sind nicht nur Wohngebiete, es sind ebenfalls Wirtschafts- und Arbeitsstandorte. Sie wissen vielleicht, dass ich beruflich in der Geschäftsleitung der CSL Behring in Bern tätig bin. Vielleicht ist Ihnen auch bekannt, dass die CSL Behring gegenwärtig im bernischen Lengnau, im Seeland, eine neue Fabrik für 300 neue, zusätzliche Arbeitskräfte baut. Es werden 400 Mio. Franken investiert, welche im Rahmen der Ausführung dieses Werks weitere Arbeitsplätze sichern. Der Standortentscheid für Lengnau fiel im Frühjahr 2014. Die Industriezone Lengnaumoos wurde bereits vor über zehn Jahren ausgeschieden, also nicht für die CSL Behring. Durch eine gute Zufahrt zur A5 ist das Lengnaumoos hervorragend erschlossen. Diese gute Erschliessung wurde im Jahr 2001 gebaut, vor 15 Jahren und somit nicht für die CSL Behring. Lengnau liegt nicht in einem sogenannten Zentrum. Lengnau hat sich im Standortwettbewerb für eine bedeutende wirtschaftliche Ansiedlung durchgesetzt und zwar im Schlussgang gegen ein Wirtschaftszentrum namens Singapur. Sie können sich ausmalen, wie dieser Standortwettbewerb ohne Vorhandensein einer Erschliessung ausgegangen wäre. Auch für Landregionen ist es möglich, Arbeitsplätze anzusiedeln, und es ist unsere Aufgabe als Grossrätinnen und Grossräte, die Voraussetzungen dafür zu schaffen. Die Strassen sind Lebensadern und sie sind wichtig für Wohn- und Arbeitsstandorte. Gerade als Grossrat aus der Stadt Bern bitte ich Sie deshalb um Unterstützung für beide Projektkredite.

Michel Seiler, Trubschachen (Grüne). In der Verkehrspolitik gibt es zwei Wege, auf der einen Seite den alten mit immer schnelleren Strassen und damit einhergehend die Erzeugung von mehr Verkehr; mehr Immissionen; der Verkrüppelung des Lebensraums und mehr Kindern und alten Menschen in Überlebenskleidern; mehr Recht des Stärkeren; mehr Unfällen; mehr Zentralisierung der Aktivitäten; hohen langfristigen Kosten und laut Herrn Bucheli von «Meteo» mehr Hochwassern, beispielsweise in Schangnau. Auf der anderen Seite gibt es den neuen Zukunftsweg. So wird der Verkehr wie beispielsweise in Köniz verlangsamt durch das Zentrum geführt und damit ein Zusammen-Wahrnehmen des motorisierten Verkehrs, der Velofahrer und der Fussgänger ermöglicht. Dies ist eine notwendige Zukunftsqualität. Das Resultat ist weniger Verkehr, weniger Unfälle, ein zufriedenes Gewerbe, zufriedene Parteien, weniger Immissionen und so weiter. Ich will den zweiten Weg und lehne deshalb beide Kredite ab. Übrigens kommen vom innovativen und standfesten Gewerbe aus dem Emmental zwei Unternehmen aus Trubschachen. Diese haben den weitesten Weg bis zur Autobahn. Also, «abe schaute, häre luege, wyter danke»!

Thomas Brönnimann, Mittelhäusern (glp). Gestern haben Sie gezeigt, dass Sie ein Herz für mehr Mathematiklektionen haben. Rechnen zu können, ist Ihnen wichtig und deshalb habe ich mir gedacht, ich halte heute mit Ihnen eine Drei-Minuten-Mathematiklektion ab. Die Aufgabe ist die folgende: Der Kanton hat ein Strassenprojekt, welches 421 Mio. Franken kostet. Betroffen sind im Korridor Hasle–Burgdorf 22 000 Einwohner. Wir gehen davon aus, dass 5 Prozent von diesen an der Strasse wohnen. Wie viel geben wir pro betroffenen Einwohner aus? Sie haben eine Minute Zeit, um dies auszurechnen, nachdem ich nun 45 Sekunden gesprochen habe. Wer das Ergebnis

kennt, darf die Hand heben. Ich wiederhole die Aufgabe: Der Kanton gibt 421 Mio. Franken aus, betroffen sind 22 000 Einwohner, wovon 5 Prozent an der Strasse wohnen. Wie viel geben wir pro Einwohner aus? Adrian Haas macht hier Einwürfe, von denen Sie sich nicht ablenken lassen sollten. Es handelt sich dabei um die Spez-Sek-Aufgabe, bei der pro Arbeitsplatz gerechnet werden muss. Rechnen Sie erst einmal pro Einwohner! Es sind schon 30 Sekunden verstrichen, es hat noch niemand die Hand gehoben – doch, Ruedi Löffel hebt die Hand! Es war wahrscheinlich doch gut, haben wir mehr Lektionen Mathematik bewilligt. Sie dürfen auch runden. Wie ich sehe, hat auch Nathan Güntensperger die Rechnung gelöst! Die Zeit läuft ab – fünf, vier, drei, zwei, eins, null! Jetzt schaue ich noch nach hinten, um zu sehen, ob sich auch die Frau Baudirektorin gemeldet hat. Das ist nicht der Fall, ich habe es fast vermutet. Man kommt auf 382 000 Franken pro betroffenen Einwohner. Natürlich kann man mir vorwerfen, diese Annahme sei gewagt oder falsch. Aber dermassen daneben liege ich wohl nicht. Ich multipliziere das Ergebnis mit zwei und komme auf 760 000 Franken für ein betroffenes Ehepaar, womit auch ein schönes Einfamilienhaus gekauft werden könnte. Dies dürfte demonstrieren, dass man mit sehr, sehr viel Geld ein Problem lösen will. Mein Vorredner hat es erwähnt: Es gibt auch einen Weg der Zukunft, man kann den Verkehr verlangsamen. In Köniz fahren auch 20 000 Autos durch den Ortskern. Verlangsamt man den Verkehr und schafft man für das Gewerbe Parkplätze, lebt am Schluss das Gewerbe wieder auf. Die Häuser müssen halt mit schalldichten Fenstern nachgerüstet werden und am Schluss gibt es sogar Leute, die dort wohnen wollen! Man muss also niemanden umsiedeln! Diese Rechnung hat deutlich gezeigt, um welche Dimensionen es geht und wie leichtfertig wir dieses Geld ausgeben.

Präsident. Ich habe in diesem Votum nicht immer das Geschäft erkannt – nun gut. Als nächste Einzelsprecherin hat Frau Grossrätin Zäch das Wort.

Elisabeth Zäch, Burgdorf (SP). Thomas Brönnimann, rechnen Sie bitte mit 90 000 oder 92 000 Einwohnerinnen und Einwohnern – rechnen Sie mit dem ganzen Emmental, denn es handelt sich um ein Emmentaler Projekt, und rechnen Sie auch mit dem ganzen Kanton Bern! Dieses Projekt nützt auch dem ganzen Kanton Bern. Man könnte auch noch anders rechnen.

Ich bin begeisterte Fussgängerin, bin gerne mit dem Velo unterwegs und bin ein Fan des öffentlichen Verkehrs. Trotzdem oder gerade deshalb empfehle ich Ihnen die vorliegende Projektierung zur Verkehrssanierung zur Annahme. Dies tue ich mit Überzeugung und mit bestem Gewissen! Jetzt muss es sein. Weshalb? Erstens haben wir die Hausaufgaben gemacht und in Stadt und Region den Langsamverkehr und den ÖV massiv ausgebaut; prozentual so stark wie sonst in keiner Agglomeration im Kanton Bern. Aber was nützt uns dies, wenn der ÖV mittlerweile im Stau stecken bleibt, es keinen Platz für sichere Velowege gibt und die Velos in der Folge auf dem Trottoir fahren? Zweitens haben wir eine gewissenhafte Raum- und Siedlungsplanung für das Emmental erarbeitet und darin schlaue Arbeitszonen definiert, welche das Emmental weiterentwickeln können sollte. Dies nützt alles nichts, wenn die Kunden und Lieferanten wegen des Flaschenhalses bei Burgdorf gar nicht dorthin gelangen! Das kostet unverhältnismässig viel Zeit, und Zeit ist Geld. Deshalb bleiben die Firmensiedlungen aus und die bestehenden Firmen ziehen weg. Drittens liegt mit diesem Projekt ein austarierter Kompromiss vor, hinter welchem sich alle oder die meisten politischen Parteien, aber auch die Bevölkerung und die Wirtschaftsverbände scharen.

In Burgdorf wird eben nicht die Maximalvariante gebaut, sondern die Variante Null+, weil dort mehr Platz vorhanden ist. Damit werden dem ÖV und dem Langsamverkehr zusätzliche Perspektiven eröffnet. In Oberburg und Hasle aber sind Umfahrungen zwingend. Die geplagten Gemeinden, die Anwohner und Anwohnerinnen sollen wieder durchatmen können und ihre Dörfer wieder Qualität im Aussenraum erhalten. Der «Verslumung» von Oberburg, wie sie immer wieder von der Gemeindepräsidentin angeführt und beklagt wird, wird ein Riegel geschoben. Das Wohl der Menschen ist auch ein Pfeiler der Nachhaltigkeit, liebe Grüne, liebe EVP! Deshalb sollten auch Sie zustimmen können; Sie müssten sogar zustimmen! Auf der Zuschauertribüne sitzen Vertreter und Vertreterinnen aus den betroffenen Gemeinden. Sie alle sind keine Autofreaks; ich kenne sie. Sie haben ihren ÖV gemeinsam mit der Stadt Burgdorf ausgebaut, haben es aber einfach satt, dass ihre Dörfer kaputt gehen und die Menschen unter der täglichen Blechschlange leiden und daran ersticken. Lösen wir doch den Knoten, entlasten wir Hasle und Oberburg und machen den Weg frei für eine gesunde wirtschaftliche Entwicklung im Emmental! Das Emmental braucht diesen Anschluss! 50 Jahre des Wartens sind genug, jetzt ist es an der Zeit!

Antonio Bauen, Münsingen (Grüne). Als Grüner befinde ich mich bei dieser Frage in einem Di-

lemma. Ich weiss, dass heute trotz des Raumplanungsgesetzes und verschiedener anderer Regelungen nach wie vor 1 Quadratmeter Kulturland pro Sekunde verloren geht. So kann es nicht weitergehen, und ich appelliere hier zugleich an die anwesenden Gemeindevertreter, wirklich darauf zu achten. Geht man durch ihre Gemeinden, sieht man vielerorts Möglichkeiten zur Verdichtung. Diese müssen angesprochen werden. Zudem weiss ich, dass es bessere Lösungen gibt als Umfahrungen. Der Druck und der Widerstand der Grünen und der Umweltorganisationen in den letzten Jahren hat Wirkung gezeigt. Das vorliegende Projekt oder die vorliegenden Ideen sind sicher besser als das ursprüngliche Projekt. Jetzt ist die Verträglichkeit aus meiner Sicht besser gegeben, insbesondere dadurch, dass in Burgdorf keine Umfahrung gebaut werden soll, wobei diese Lösung noch nicht das Optimum ist. Ich habe von verschiedenen Vertretern der BDP und der SVP gehört, dass die Umfahrung Burgdorf kein Thema sei; dass es jetzt um die erste Etappe gehe und die zweite Etappe kein Thema sei. Ich hoffe, dass Sie sich später daran erinnern und Erfahrungen mit einer guten neuen Lösung gemacht haben werden. Ich habe lieber den Spatz in der Hand, selbst wenn er nicht ganz vollkommen ist, als die Taube auf dem Dach. Ich möchte, dass man für diese Situation eine Lösung realisieren kann. Ich möchte, dass ein Projekt ausgearbeitet wird, zu welchem wir wirklich stehen können, und vielleicht besteht auch die Möglichkeit, während der Projektierungsphase trotz den Umfahrungen Oberburg und Hasle doch noch einmal die Ortsdurchfahrtsanierung besser anzuschauen. Dieses lange Warten sollte nun wirklich ein Ende haben! Bisher habe ich immer so politisiert, indem ich versucht habe, für den ganzen Kanton zu schauen. Das war so beim Campus Biel-Bienne, bei den Spitälern, und ich möchte es auch hier so halten. Hier ist es wichtig, etwas zu unternehmen. Ich werde dem Planungskredit – entgegen der Mehrheit meiner Partei – zustimmen.

Fritz Ruchti, Seewil (SVP). Weshalb spricht ein Seeländer Bauer zu einem Kredit für einen Strassenausbau im Emmental? Eigentlich bin ich selber betroffen. Die Landwirtschaft ist differenziert. Im Emmental können Sie leider keinen Weizen anbauen. Dort wachsen auch keine oder nur wenige Kartoffeln. Das Maisvorkommen ist ebenfalls dementsprechend, weil diese Kulturen mehrheitlich im Unterland wachsen. Dies führt dazu, dass es einen regen Verkehr von landwirtschaftlichen Produkten gibt. Auf meinem Betrieb pressen wir rund 500 bis 600 Tonnen Stroh und Heu, welche wir via Lastwagen und Eigentransporten ins Emmental transportieren. Das heisst, wir führen diese Transporte mit einem 2,55 Meter breiten Traktor, welcher 40 km/h beziehungsweise bei Steigungen nur 30 km/h fährt, Richtung Emmental über Hettiswil, Krauchthal, Oberburg, Lützelflüh Richtung Langnau, mit der Abzweigung Eggwil, Röthenbach oder Trubschachen. Wenn ich von Oberburg Richtung Hasle fahre, habe ich Bedenken. Denn dieser Verkehr ist um 17.00 Uhr abends mit den Velofahrern und innerhalb der Dörfer mit den Fussgängern eine richtige Gefahr, das kann ich Ihnen sagen! Dies hat dazu geführt, dass ich nicht mehr um diese Zeit ins Emmental fahre, nämlich um jene Zeit, wo die Arbeiten im Seeland beendet, die Güter geladen sind und man losfahren könnte. Ich verschiebe diese Fahrten lieber auf 19.00 Uhr abends, komme aber halt erst um Mitternacht oder 00.30 Uhr nachts nach Hause, oder ich fahre morgens um 04.00 Uhr.

Werte Anwesende, ich gehöre auch zu jenen, die Kulturland schützen; Sie wissen das. Ich gehöre auch zu jenen, die im Kanton Bern sparen wollen. Aber hier geht es um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden, der Velofahrer und der Fussgänger innerhalb der Dörfer! Sonst fahren Sie selber einmal mit einem landwirtschaftlichen Gefährt! Jeder Arbeitnehmer im Emmental hat seinen Arbeitsplatz nicht direkt vor der Haustüre, er muss in ein Zentrum fahren, sei es Burgdorf, Kirchberg, Lyssach oder Bern. Hinzu kommt, dass nicht alle den öffentlichen Verkehr vor dem Haus haben, weshalb wir einen dermassen regen Individualverkehr während den Stosszeiten haben. Ich bin voll dafür, diese Tangente, den Emmentalzubringer über Hasle und Oberburg, auszubauen. Dies auch zur Sicherheit von Fussgängern und Velofahrern. Nehmen Sie diesen Kredit an!

Hannes Zaugg-Graf, Uetendorf (glp). Es ist doch unglaublich! Kaum sitzt der Gemeinderat aus Oberburg oder ein Teil von diesem hier auf der Tribüne, stehe ich eine halbe Stunde im Stau, um zum Rednerpult zu gelangen! Das muss irgendeine Auswirkung haben! Nein, im Ernst – Ernst, das ist gerade das Stichwort: Ernst Tanner hat vorhin gesagt, die Emmentaler seien fleissige und zuverlässige Menschen. Vielen Dank, als gebürtiger Langnauer darf ich mich auch ein wenig dazu zählen. Während Ernst Tanner gesprochen hat, ist mir in den Sinn gekommen, dass die Umfahrung von Ranflüh das erste politische Thema war, an welches ich mich seit meiner Kindheit erinnere. Das ganze Drumherum, die Aufkleber, die verteilt wurden, wie diese Umfahrung in meinem Elternhaus am Küchentisch diskutiert wurde – dies war wirklich mein erstes politische Thema und es ging bereits damals um ein Verkehrsprojekt.

Ich muss auf zwei, drei Aussagen reagieren. Lars Guggisberg – er ist jetzt nicht im Saal – hat von einem Herzinfarkt und von einem Bypass gesprochen, weil ein Stent nicht ausreiche. Dieses Bild ist nicht ganz zu Ende gedacht. Man darf sich nicht operieren lassen, ohne etwas an den Lebensumständen zu ändern, sonst stirbt man nämlich trotzdem. Man sollte gleichwohl dafür sorgen, die Ursachen zu bearbeiten. Deshalb habe ich mich weder über den Stau vor dem Rednerpult noch über jenen auf der Strasse geärgert. Es nützt Ihnen nichts, wenn Sie sich ärgern. Zum Stau kommt es deshalb, weil Sie ein Teil davon sind. Man ist immer selber ein Teil davon. Das sollte man gleichzeitig bedenken.

Antonio Bauen hat es vorhin richtig gesagt: In diesem Projekt geht es auch darum, zu denken. Wir sprechen über einen Projektierungskredit, noch nicht über ein Projekt. Zum Teil wird so gesprochen, als sei dieses Projekt bereits fertiggestellt. Es geht vorerst um eine Projektierung. Dies heisst noch lange nicht, dass wirklich etwas gebaut wird und ebenso wenig steht fest, in welcher Art. Wir sagen jetzt ja zu diesem Projektierungskredit und ich sage persönlich ebenfalls ja dazu. Dies heisst noch nicht, dass tatsächlich auch für 400 Mio. Franken gebaut wird. Wenn es soweit ist, will es die Bevölkerung – möglicherweise die Gesamtbevölkerung des Kantons – vielleicht nicht. Machen Sie jetzt vorwärts, damit eine genauere Prüfung stattfinden kann! Sonst stimmen die zwei Generationen auch nicht mehr, nachdem bereits 50 Jahre vergangen sind. Denn sonst dauert es noch weitere 50 Jahre!

Maria Esther Iannino Gerber, Hinterkappelen (Grüne). Ich bin Präsidentin des VCS Kanton Bern und habe mir auch meine Gedanken zu den Projektierungskrediten gemacht. Ich bezweifle, ob wirklich die beste Variante gewählt wurde. Gemäss dem Untersuchungsbericht, den der Kanton Bern in Auftrag gegeben hat, gehört jene Variante, die uns heute unterbreitet wird, zu den schlechtesten Lösungen. Die Befürworter fordern uns dazu auf, Verständnis dafür zu zeigen, dass es immer mehr Autofahrende gibt. Die Zunahme des Autoverkehrs ist aber nicht vom Schicksal vorgegeben. Es ist an uns, unser Fahrverhalten zu ändern. Würden wir vermehrt den ÖV benützen oder Velo fahren, gäbe es weniger Staus auf den Strassen, und alle könnten frische Luft atmen. Wir müssen lernen, nicht nur beim Wohnen auf Verdichtung zu setzen, sondern auch die Strassen verdichtet zu nutzen. Wir sollten lernen, weniger zu konsumieren. Das betrifft uns alle, unabhängig davon, ob wir in der Stadt oder auf dem Land leben. Es fiele uns kein Zacken aus der Krone, wenn wir den Fächer nochmals öffnen und die verschiedenen Möglichkeiten erneut prüfen würden. Um die besten Lösungen zu finden, braucht es zuweilen ein paar Zusatzschlaufen. Das haben beispielsweise auch die Tram-Projekte in der Stadt Bern gezeigt, die erst nach Referendumsabstimmungen realisiert wurden, und dies zur Zufriedenheit der BefürworterInnen wie auch der GegnerInnen. Ich bezweifle stark, dass die Hausaufgaben gemacht wurden. Deshalb bitte ich Sie, diesen Kredit nicht einfach blind anzunehmen.

Stefan Hofer, Bern (SVP). Wie wir bereits mehrfach gehört haben, entsprechen die Strassen nicht mehr dem heutigen Verkehrsaufkommen. Die Gegner dieses Planungskredits möchte ich zusätzlich zu den bereits genannten Argumenten auf folgende Punkte hinweisen: Einerseits wird sich die Situation für den öffentlichen Nahverkehr sowie für den Langsamverkehr durch das Projekt wesentlich verbessern. Das ist auf dieser Strecke zwingend notwendig. Zudem braucht die Region Emmental ein zeitgemässes Verkehrskonzept, um sich entwickeln zu können und für das Gewerbe attraktiv zu bleiben, wie Philipp Müller bereits richtig gesagt hat. Ein grosses Transportunternehmen aus der Region hat ausgerechnet, dass seine Fahrzeuge im vergangenen Jahr auf dieser Strecke während 5000 Stunden im Stau standen. Dies ist weder ökologisch noch ökonomisch. Zu Kollega Patric Bhend: Ich finde Visionen sehr gut, aber bis die Lösung mit den Drohnen umgesetzt werden kann, will ich lieber der Strasse eine Chance geben. Deshalb bitte ich Sie, diesen Planungskredit anzunehmen.

Bruno Vanoni, Zollikofen (Grüne). Ich lege auch meine sogenannte Interessenbindung offen: Ich bin Vorstandsmitglied des VCS Region Bern, zu dessen Einzugsgebiet auch viele ländliche Gebiete gehören. Aber nun spreche ich in erster Linie als Steuerzahler und bringe zudem meine persönliche Erfahrung in meiner Wahlheimat Zollikofen ein. Wir haben auf der Bernstrasse mehr Verkehr als auf all den Strassen im Emmental und im Oberaargau, über welche wir nun diskutieren. In Zollikofen gibt es seit einigen Jahren eine Lösung. Auf der Website des Kantons wird sie sogar als Mutter des Berner Modells angepriesen. Dieses Modell ist in den letzten 25 Jahren im Kanton an verschiedenen Orten angewandt worden, um Probleme von Ortsdurchfahrten zu lösen, ohne teure Umfah-

rungsstrassen zu bauen. Auf der Website des Kantons kann man auch lesen, dass die Lösung in Zollikofen heute vertraut und wenig spektakulär wirke. Die Anliegen von Mensch, Siedlung und Verkehr würden gleichwertig einbezogen. Das ist die nachhaltige Entwicklung, an die uns Elisabeth Zäch erinnert hat. Es geht also auch um nachhaltige Entwicklung, zum Beispiel im Sinne der Variante Null+. Das Berner Modell steht für qualitativ hochstehende, zukunftsfähige Lösungen. Es entspräche der Variante Null+. Das Modell wird auf der Website des Kantons sogar für das internationale Publikum in englischer Sprache beschrieben. Ich kann bestätigen, dass sich die Situation in Zollikofen eingespielt hat. Der Durchgangsverkehr hat sich stabilisiert. Es gibt sogar politisch aktive AnwohnerInnen, die deutlich sagen, sie wohnten an der Bernstrasse und fühlten sich dort wohl, auch dank des Lärmschutzes. Doch ich verschweige nicht, dass die Bernstrasse immer noch ein Diskussionsthema ist. Es wird immer wieder über Verbesserungen gesprochen. Man muss auch nach Verbesserungen suchen, und es ist kein Geheimnis, dass man wieder über eine Umfahrungs- und Entlastungsstrasse spricht. Aber eigentlich ist diese nicht nötig. Das Berner Modell wird in zahlreichen Gemeinden des Kantons umgesetzt. Damit will ich sagen, dass es tatsächlich auch anders geht. Als Steuerzahler sage ich, dass es preisgünstigere Lösungen gibt als die beiden Kredite, die uns bevorstehen, wenn wir diese Planungskredite heute annehmen. Deshalb bitte ich Sie, diese abzulehnen. Bitte schwenken Sie auf die Variante Null+ im Sinne des Berner Modells um.

Präsident. Die Rednerliste ist zu Ende. Nun hat Frau Regierungsrätin Egger das Wort.

Barbara Egger-Jenzer, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin. Worum geht es bei diesem Geschäft? Es geht um die Verkehrspolitik, welche wir für den Kanton und für die Bevölkerung dieses Kantons machen. Seit Jahren basiert unsere Verkehrspolitik auf den drei V. Sie haben diese Politik in all den Jahren, in denen ich als Verkehrsdirektorin hier stehe, unterstützt. Ich habe etwas Interessantes festgestellt: Wenn es um den ÖV geht, bin ich die Verkehrsdirektorin, und wenn es um die Strassen geht, nennt man mich Baudirektorin. Ich erinnere Sie nun daran, dass wir auch hier über Verkehrspolitik sprechen. Zu den drei V: Wir wollen den Verkehr zuerst einmal vermeiden. Dies kann man mit raumplanerischen Massnahmen tun. In diesem Bereich haben wir in den letzten Jahren grosse Fortschritte erzielt. Wir haben diese Sache vielleicht etwas zu spät angepackt, was ich wiederholt kritisiert habe. Aber wir haben grosse Fortschritte erzielt. Soviel zum ersten V: Verkehr vermeiden. Dies wird jedoch nie vollständig gelingen. Die Autos sind nun einmal da, und die Mobilität wird gewünscht.

Somit kommen wir zum zweiten V: Verkehr verlagern. Wir haben in den letzten 14 Jahren wie kein anderer Kanton den ÖV im ganzen Kanton ausgebaut. Wir haben die Bahnlinien sowie die Postauto- und Buslinien verdichtet. Insgesamt haben wir äusserst grosse Anstrengungen unternommen, um diesen Verkehr zu verlagern. Wenn auch dies nicht vollständig gelingt, kommt das dritte V zum Tragen, welches verlangt, den Verkehr verträglich zu gestalten. Genau über ein solches Projekt sprechen wir nun. Wir müssen den Verkehr, der sich seit Jahrzehnten durch das Emmental zwängt, verträglich machen.

Ich erlaube mir nun, das Projekt vorzustellen und auf eine sachliche Ebene herunterzuholen, wobei ich auf Rechnungsbeispiele verzichten werde. In Hasle, Oberburg und Burgdorf staut sich der Verkehr jeden Morgen und jeden Abend. 16 000–20 000 Fahrzeuge sind an Werktagen auf dieser Achse unterwegs. Das sind mehr als auf einigen Nationalstrassen, und es sind auch mehr als im Gotthard-Tunnel. Im Unterschied zu den Nationalstrassen wälzen sich diese Automassen aber mitten durch die Emmentaler Dörfer, so, wie durch Burgdorf. Dies ist, Herr Grossrat Vanoni, vielleicht ein Unterschied zu Zollikofen: In Oberburg stehen die Häuserzeilen viel enger beieinander. Von diesem Problem betroffen sind nicht nur die Automobilistinnen und Automobilisten, sondern vor allem die Bevölkerung. Auch der ÖV ist stark tangiert. Im Emmental hat man die Bahn so weit wie möglich ausgebaut. Sie verkehrt im Viertelstundentakt. Mehr können wir nicht tun. Den Nahverkehr übernehmen Busse. Diese bleiben ständig im Stau stecken, sodass die Anschlüsse verpasst werden. Das ist sicher nicht gewollt, denn darunter leidet die Erreichbarkeit der gesamten Region. Weiter sind auch raumplanerische Auswirkungen festzustellen. Niemand will mehr entlang dieser engen Strassen wohnen. Wir haben bereits gehört, dass in gewissen Gegenden eine schleichende «Verslumung» im Gange ist. Ich begleite dieses Projekt nun schon seit 2002. Seinerzeit präsentierte ich hier das erste Strassenbauprogramm. Schon damals war diese Strasse ein Thema. Wenn man die Entwicklung in den letzten 14 Jahren anschaut, kann man wirklich eine «Verslumung» beobachten. Gehen Sie hin und machen Sie sich selber ein Bild! Ohne Gegenmassnahmen wird sich diese Entwicklung laufend verschlimmern. Die Fachleute rechnen bis 2030 mit einem Verkehrswachstum von

17 Prozent. Meine Damen und Herren, dieses Wachstum wird stattfinden, ob wir es wollen oder nicht! Bis jetzt wurden sämtliche Verkehrsprognosen übertroffen.

Im September 2012 hat der Grosse Rat einen Kredit für ein Vorprojekt für die Verkehrssanierung dieser Region bewilligt. Meine Fachleute haben in den vergangenen Monaten intensiv nach der besten Lösung gesucht. Weil man ihre Fachkompetenz in Zweifel gezogen hat, möchte ich ihnen an dieser Stelle ausdrücklich und herzlich danken. Sie haben unglaublich viel für dieses Projekt gearbeitet und nochmals alle Möglichkeiten geprüft. Wenn das Berner Modell möglich gewesen wäre, hätte man auch dieses zur Debatte gebracht. Es wurde wirklich alles geprüft. Die Fachleute haben sowohl im Emmental wie auch im Oberaargau beide möglichen Ansätze, das heisst die Umfahrungsstrassen wie auch den Ausbau der bestehenden Strassen, geprüft und gleichwertig und umfassend verglichen. Die Behörden der Gemeinden und der Region, die Vertreter der Wirtschaftsverbände und auch der Umweltorganisationen wurden im Rahmen einer Informationsgruppe laufend über den Prozess involviert und über den Stand der Arbeiten informiert. Die Bevölkerung hatte die Gelegenheit, sich bei der Mitwirkung zu den vorgeschlagenen Varianten zu äussern. Sämtliche Dokumente, das heisst sämtliche Studien und weiteren Unterlagen, lagen bei dieser Mitwirkung auf. Sie waren für die ganze Bevölkerung, auch für Journalistinnen und Journalisten, einsehbar, und sind dies auch heute noch. Gestützt auf die umfassenden Arbeiten der Fachleute und unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung hat sich der Regierungsrat für die Realisierung jener Lösung entschieden, die ich Ihnen nun als Projektierungskredit beantrage.

Im Hasle und in Oberburg sollen Umfahrungsstrassen gebaut werden, wobei es sich in Oberburg um einen Tunnel handelt. Das Dorf wird somit nicht umfahren, sondern unterquert. In der Stadt Burgdorf soll die heutige Strasse so um- und ausgebaut werden, dass der Verkehr wieder flüssig zirkulieren kann. Dazu sollen neben weiteren Massnahmen insbesondere die bekannten neuralgischen Bahnübergänge eliminiert werden. Mit dem Kredit von 11,9 Mio. Franken, den wir beantragen, werden die Projektierung des Baukredits mit Strassenplan sowie das Bewilligungsverfahren finanziert. Diese Arbeiten sollten bis 2020 abgeschlossen sein. Aus heutiger Sicht kann man davon ausgehen, dass mit der Realisierung des Vorhabens ab 2022 begonnen werden kann. Die Gesamtkosten für die Realisierung der Umfahrungsstrasse in Hasle und Oberburg sowie für die Sanierung der bestehenden Durchfahrtsstrasse in Burgdorf werden ganz grob auf 420 Mio. Franken geschätzt. Das ist viel Geld. Allerdings kann der Kanton für dieses Projekt mit Bundesbeiträgen aus dem Agglomerationsprogramm rechnen. Selbstverständlich wurden diese noch nicht gesprochen. Wir werden dieses Projekt Ende Jahr ins Aggloprogramm eingeben. Das eidgenössische Parlament wird 2019 darüber entscheiden. Es scheint mir sehr wichtig, dass sich die ganze Region Emmental dafür entschieden hat, keine zusätzlichen Aggloprojekte einzureichen. Alle stehen gemeinsam hinter dem vorliegenden Projekt. Dies ist ein Zeichen für den Bund, dass das Vorhaben für die ganze Region ausserordentlich wichtig ist. So können wir auch davon ausgehen, dass wir Mittel aus diesem Programm erhalten. Auch Frau Bundesrätin Leuthard hat gesagt, wir könnten ein Projekt einbringen und diese Mittel beantragen. Weiter sind im Investitionsspitzenfonds zurzeit etwa 300 Mio. Franken für die beiden Projekte im Emmental und im Oberaargau reserviert. Die verbleibenden Mittel betragen, wenn man sie auf die Realisierungsjahre verteilt, für das Emmental grob 10–15 Mio. Franken pro Jahr. Zusammen mit der Verkehrssanierung Oberaargau werden es 20–25 Mio. Franken sein. Diesen Betrag sollte das Tiefbauamt bewältigen können. Die Jahrestanchen bewegen sich in ähnlichen Grössenordnungen wie bei anderen Grossprojekten, die wir in der Vergangenheit durchgeführt haben. Ich denke hier zum Beispiel an die Sanierung des Wankdorfplatzes in Bern, oder an den Bypass Thun-Nord, der gerade gebaut wird. Die Finanzierung ist somit aus heutiger Sicht möglich. Warum hat sich der Regierungsrat genau für diese Variante entschieden, und nicht etwa für das Berner Modell oder für eine andere Lösung? Wir haben in der BaK ausführlich über diese Frage diskutiert. Ich möchte Ihnen nun gerne nochmals die Überlegungen des Regierungsrats darlegen. Einerseits entspricht der Entscheid des Regierungsrats den Ergebnissen der Mitwirkung. Fast 4000 Eingaben trafen im Rahmen der Mitwirkung beim Tiefbauamt ein. Das ist eine rekordverdächtige Zahl. Eine überwiegende Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger von Hasle, nämlich 70 Prozent, und von Oberburg – hier sind es sage und schreibe 87 Prozent – sprachen sich für die Umfahrungslösung aus. Demgegenüber hat eine knappe Mehrheit der Einwohnerinnen und Einwohner von Burgdorf der Null+ Variante den Vorzug gegeben. Der Regierungsrat hat diese überaus klare Rückmeldung seitens der Bürgerinnen und Bürger ebenfalls stark gewichtet. Ich bin fest davon überzeugt, dass wir Projekte realisieren müssen, die von den Bürgerinnen und Bürgern mitgetragen werden. Die Bürgerinnen und Bürger vor Ort wissen am besten, wo der Schuh drückt. Wir sollten keine Vorhaben realisieren, welche bei ihnen auf Ablehnung stossen.

Die gewählte Lösung ist jedoch auch aus fachlicher Sicht absolut sinnvoll. Hasle und Oberburg werden mit den Umfahrungen dauerhaft vom Durchgangsverkehr befreit. Für diese beiden Gemeinden sind die Null+ Varianten aus verschiedenen Gründen nicht überzeugend. Die Variante Null+ führt hingegen in Burgdorf zu einer guten Lösung. Die bestehende Strasse kann so ausgebaut und optimiert werden, dass der Verkehr wieder flüssig und auf erträgliche Weise durch Burgdorf fließen kann. Die Verkehrssicherheit lässt sich entscheidend verbessern. Auch der ÖV profitiert und kann pünktlicher werden. Ich bin davon überzeugt, dass der Verkehr im Emmental mit dieser Lösung auf lange Sicht gut und sicher fließen kann. Dies gilt sowohl für den ÖV wie auch für Autos, Velos und Lastwagen. Allerdings kann man nicht ausschliessen, dass künftige Generationen nochmals über eine Umfahrung von Burgdorf nachdenken wollen, falls der Verkehr stärker zunehmen sollte als prognostiziert. Unser heutiges Projekt Null+ in Burgdorf wäre auch in diesem Fall sinnvoll, denn es ist aufwärts kompatibel. Eine spätere Umfahrung könnte auf der Null+ Variante aufbauen, falls sie überhaupt notwendig werden sollte. Unsere Lösung ist so etappiert, dass später bei Bedarf auch für Burgdorf eine Umfahrung möglich ist, ohne dass die heutigen Investitionen nutzlos würden.

Ich weiss, dass das Thema «zweite Etappe» viel zu diskutieren gegeben hat. Lassen Sie mich dazu noch folgendes sagen: Wir sind alle keine Propheten und sollten diesen Entscheid späteren Generationen von Grossrätinnen und Grossräten überlassen. Es ist heute weder möglich noch sinnvoll, dieses Trasse für eine allfällige Umfahrung zu sichern. Wer weiss denn heute schon, welche Umfahrungslösung künftige Generationen bei Bedarf realisieren wollen? Es ist aber genauso falsch, heute schon per Beschluss jegliche künftigen Ausbauten auf dieser Achse zu verbieten. Ich appelliere deshalb an Ihre Vernunft: Kümmern wir uns jetzt um das heute vorliegende Projekt. Es ist ein gutes Projekt, welches auch von der betroffenen Bevölkerung unterstützt wird. Überlassen wir künftige Projekte den künftigen Generationen, die sich ohnehin von Grossratsbeschlüssen aus dem Jahr 2016 nichts vorschreiben lassen. Sie lassen sich auch nicht vorschreiben, ob sie dereinst eine Umfahrung bauen wollen oder nicht. Unsere Aufgabe besteht vielmehr darin, eine gute und breit akzeptierte Lösung für die nächsten Jahre umzusetzen. Diese liegt nun vor. Ich bitte Sie, ihr zuzustimmen.

Damit komme ich zu den Anträgen. Ich bitte Sie, den Rückweisungsantrag der BaK Minderheit abzulehnen. Die Fachleute haben bereits alle möglichen Varianten geprüft und dem Regierungsrat die beste Lösung vorgeschlagen. Eine Rückweisung mit der Auflage, die Null+ Variante in Hasle und in Oberburg zu optimieren, bringt überhaupt keine neuen Erkenntnisse, sondern nur Zeitverlust und Mehrkosten. Der Leidensdruck ist in Oberburg und Hasle am grössten. In Oberburg würden sich mit der Null+ Variante weiterhin rund 20 000 Fahrzeuge zwischen den Häusern hindurchzwängen. Auch in Hasle überzeugt die Null+ Variante nicht. Die Strasse müsste beispielsweise so verbreitert werden, dass für den Bahnhof und dessen Ausbau kein Platz mehr übrig bliebe. Es wäre unmöglich, dereinst bei einer Weiterentwicklung auf die heutigen Investitionen aufzubauen. Die heutigen Investitionen würden somit wertlos. Die Variante Null+ wäre hier, anders als in Burgdorf, buchstäblich eine Sackgasse.

Nun zum Abänderungsantrag von Martin Aeschlimann. Mit dem vorliegenden Kreditgeschäft sollen genau die im Änderungsantrag von Martin Aeschlimann beschriebenen Massnahmen – Null+ in Burgdorf sowie die Umfahrungen von Oberburg und Hasle – mit den dazu erforderlichen Massnahmen im bestehenden Strassennetz zu einem Bauprojekt mit Strassenplan ausgearbeitet werden. Der Antrag will genau das, was der Regierungsrat dem Grossen Rat hier vorschlägt. Deshalb ist er unnötig. Wir verfügen über gute Grundlagen für die Projektierung. Die Bevölkerung unterstützt unsere Stossrichtung mit überwältigender Mehrheit. Die Finanzierung des Vorhabens ist grundsätzlich machbar. Wir sollten nun vorwärts gehen, liebe Grossrätinnen und Grossräte, damit die Bürgerinnen und Bürger des Emmentals möglichst bald von den Verkehrsproblemen entlastet werden. Leider wird es ohnehin noch sehr lange dauern, denn im Moment geht es erst um einen Projektierungskredit. Bis das grosse Vorhaben dann realisiert ist, wird es so oder so noch viele Jahre dauern. Gehen wir also jetzt vorwärts. Als Regierungsrätin dieses Kantons und als Verkehrsdirektorin stehe ich hundertprozentig hinter der Verkehrssanierung Emmental, und ich bitte Sie, dieser Vorlage zuzustimmen und alle Anträge abzulehnen.

Präsident. Wünscht der Kommissionssprecher das Wort? – Das ist nicht der Fall. Somit haben die Antragssteller das Wort.

Patric Bhend, Steffisburg (SP). Ich bleibe dabei: Die beiden Verkehrsprojekte werden zu den grössten Fehlinvestitionen im Kanton Bern gehören. Warum? Weil sie nicht innovativ sind. Mit die-

sem Vorhaben sollen die Verkehrsprobleme so gelöst werden, wie sie bereits vor 50 Jahren gelöst wurden, nämlich mit Beton. Das technologische Umfeld hat sich jedoch inzwischen massiv verändert. Wer hätte vor zehn Jahren gedacht, dass wir heute den PC, die Agenda, den Wecker, die Landkarte, den Fernseher und den Fotoapparat in unserer Hosentasche herumtragen? Ein Smartphone kann all diese Objekte ersetzen. Dabei ist es nicht aus Beton, sondern es ist ein digitales Gerät. Wir haben gehört, dass wir heute nur über Planungskredite befinden würden. Aber, lieber Hannes Zaugg, die Konzeptphase ist abgeschlossen. Man hat sich auf eine bestimmte Wegführung geeinigt. Nun geht es darum, Detailpläne zu erstellen, damit man anschliessend mit dem Bagger auffahren kann. Es wird nicht mehr neu überlegt, was man sonst noch tun könnte. Die Ideen sind festgelegt. Wer diesem Kredit zustimmt, muss somit auch in Kauf nehmen, dass das Ganze so realisiert wird.

Zum Schluss möchte ich der Regierungsrätin noch eine Frage stellen: Wie hoch werden die jährlich wiederkehrenden Kosten für die Abschreibungen und für den Unterhalt sein, wenn die Projekte im Emmental und im Ob- und Nidraargau realisiert worden sind? Ich nehme an, dass man die alten Strassen weiterhin unterhalten wird. Wie stark wird die laufende Rechnung des Kantons zusätzlich belastet? Ich behaupte, dass es sich um 30 bis 50 Mio. Franken handelt. Wo sollen diese Kosten eingespart werden, damit wir die Steuern nicht erhöhen müssen? Ich gebe der Regierungsrätin auch gleich noch die Chance, mir einen leichten Schlag auf den Hinterkopf zu geben. (*Heiterkeit.*)

Präsident. Ich gebe Regierungsrätin Egger zuerst das Wort.

Barbara Egger-Jenzer, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin. Wir sprechen im Moment nur über das Emmental. Die Abschreibungskosten hängen vom Abschreibungssatz ab. Ich kann diese im Moment nicht beziffern, doch sie bewegen sich im üblichen Rahmen für solche Bauprojekte. Ich habe Ihnen vorhin aufgezeigt, dass sich das Budget des Tiefbauamts für neue Projekte immer etwa in diesem Rahmen bewegt hat. Es ist somit absolut vertretbar. Wenn wir uns nun über die Abschreibungen unterhalten, können wir uns gleich fragen, ob wir überhaupt noch etwas investieren wollen. Schliesslich müssen wir alles, was wir investieren, wieder abschreiben. Zu den Unterhaltskosten: Wir bauen nicht einfach neue Strassen. Die bereits bestehenden Strassen müssen ebenfalls unterhalten werden. Ich gehe davon aus, dass die Unterhaltskosten leicht höher sein werden, da wir in Oberburg einen Tunnel planen. Der Unterhalt eines Tunnels ist immer etwas aufwändiger als derjenige einer normalen Strasse. Dafür fällt die Schneeräumung weg. Vielleicht gleicht es sich wieder aus. Wie sich die genannten 30 bis 50 Mio. Franken herleiten sollen, ist mir nicht klar.

Andreas Hofmann, Bern (SP). Ich möchte zuerst das Resultat eines Feldversuchs bekannt geben. Die SP-Fraktion war vorgestern im Emmental und fuhr gegen 17.30 Uhr, also mitten in der Stosszeit, mit dem Bus von Langnau nach Burgdorf. In Hasle gab es zwar einigen Verkehr, aber keinen Stau. Überhaupt keinen Stau. In Oberburg gab es einen kleinen Stau vor einer Ampel, welche sich mitten im Dorf befindet. In Burgdorf konnte man von einem mittleren Stau sprechen. Allerdings will man genau dort keine Umfahrung bauen. Von dem her gesehen zeigte unser Feldversuch, wenn man ihn mit dem Projekt vergleicht, ein etwas eigenartiges Ergebnis.

Zu den Wirkungen der Raumplanung: Frau Regierungsrätin Egger hat gesagt, die raumplanerischen Auswirkungen seien positiv. Ich zitiere aus dem Synthesebericht, Seite 25: «Die bessere Erreichbarkeit betrifft auch überregionale Ziele wie das Lyssach-Center und kann die Zentrumsfunktion von Burgdorf schwächen.» Dies an die Adresse meiner Parteikollegin, welche sich vehement für diese Lösung eingesetzt hat. Ich würde aus raumplanerischer Sicht noch weiter gehen: Trotz der Verkürzung der Autofahrzeiten werden die Leute gleich lang im Auto sitzen. Die Dauer der Autofahrt ist relativ konstant. Wenn die Leute schneller am Ziel sind, verlängern sie einfach die Distanz, die sie fahren müssen. Das heisst, sie verlegen ihren Wohnsitz weiter talaufwärts, weil dort die Wohnkosten tiefer sind. Durch die eingesparte Fahrzeit sparen sie letztendlich Mietkosten ein und legen einfach längere Distanzen im Auto zurück. Diese Erfahrung konnte man immer wieder machen.

Dann möchte ich noch etwas erwähnen, worauf interessanterweise noch niemand hingewiesen hat, trotz der vielen Voten zu diesem Thema: Die Verkehrspolitik ist gleichzeitig Energie- und Klimapolitik. Wir haben die unselige Gewohnheit, diese Bereiche zu trennen. In der Energiestrategie des Kantons zum Beispiel bleibt der Verkehr ausgeklammert. Diese Trennung ist sehr schlecht. Was wir hier beschliessen, ist nämlich aus klimapolitischer Sicht fatal.

Martin Aeschlimann, Burgdorf (EVP). Herr Aeschlimann ist heute Morgen etwas schwer belehr-

bar! Ich muss mich entschuldigen und möchte mich gleichzeitig bei der Frau Verkehrsdirektorin für ihre Unterstützung bedanken. Am Ende ihres Votums hat sie gesagt, wir hätten keine inhaltlichen Differenzen. Sie können meinen Antrag problemlos unterstützen, Sie machen damit nichts falsch. Im Gegensatz zum Vorschlag der BVE würden meine Ergänzungen bedeuten, dass ich die Arbeit der Fachleute ganz besonders würdige. Die Fachleute haben sehr gute Arbeit geleistet. Sie haben verschiedene Ausbauvarianten gründlich untersucht und von allen Seiten angeschaut. Ich sage nichts anderes, als dass das, was wir jetzt beschliessen sollen, der Ausbauvariante V entspricht, das heisst Null+ in Burgdorf und Umfahrungen in Oberburg und Hasle. Ich will den späteren Generationen nicht verbieten, neue Vorträge zu erarbeiten. Das schliessen wir nicht aus. Ich möchte einfach, dass im Moment nur die 421 Mio. Franken im Raum stehen, und nicht zusätzlich als Option 284 Mio. Franken für die Umfahrung Burgdorf. Wenn man diese Beträge zusammenrechnet, kommt man auf 705 Mio. Franken.

Liebe Frauen und Männer, seien Sie sich bewusst, dass Sie gemäss Originalaussage des Kreisoberingenieurs im Begriff sind, das grösste Kantonsprojekt, welches der Kanton je gestemmt hat, zu bewilligen. Wir können das tun, doch ich bin der Meinung, dass wir heute über 421 Mio. Franken beschliessen sollten, und nicht über einen zusätzlichen Betrag. Das sind wir unseren Steuerzahlern und den kommenden Generationen schuldig. Zum Argument, wir würden ja erst einmal projektieren: Liebe Frauen und Männer, schauen Sie zurück. Im Jahr 2007, als ich noch nicht Grossrat war, gab es bereits eine vergleichbare Diskussion. Damals hat der Grosse Rat über einen Projektierungskredit für den Bypass Thun-Nord diskutiert. Es gab eine lebhafte Debatte. Im Jahr 2012 wurde der Ausführungskredit in diesem Rat behandelt, doch nun gab es keine Wortmeldungen mehr. Sie müssen nicht glauben, dass man nochmals über dieses Thema diskutieren wird. Wir entscheiden jetzt, und es ist wichtig, was Sie heute entscheiden.

Präsident. Wir haben alle Informationen erhalten, die wir brauchen, um uns zu entscheiden. Deshalb kommen wir zu den Abstimmungen. Im ersten Schritt stellen wir den Antrag der Regierung und der BaK dem Antrag von Grossrat Aeschlimann gegenüber. Wer dem Antrag des Regierungsrats und der BaK zustimmt, stimmt ja, wer dem Antrag Aeschlimann zustimmt, stimmt nein.

Abstimmung (Antrag Regierung/BaK gegen Antrag Aeschlimann, Burgdorf (EVP))

Der Grosse Rat beschliesst

Annahme Antrag Regierung/BaK

Ja 91

Nein 57

Enthalten 2

Präsident. Sie haben dem Antrag Regierung und BaK den Vorzug gegeben. Als nächstes stimmen wir über den Rückweisungsantrag der BaK Minderheit, welche Andreas Hofmann vertreten hat, ab. Wer der Rückweisung zustimmen will, stimmt ja, wer dies nicht tun will, stimmt nein. Sie haben die Rückweisung abgelehnt mit 45 ja gegen 102 nein bei 3 Enthaltungen.

Abstimmung (Antrag BaK Minderheit (Hofmann, Bern SP))

Der Grosse Rat beschliesst

Ablehnung

Ja 45

Nein 102

Enthalten 3

Präsident. Der Rat hat den Rückweisungsantrag abgelehnt. Wir kommen zur letzten Abstimmung. Hier stellen wir den Antrag Regierung und BaK dem Antrag von Grossrat Bhend gegenüber. Wer den Antrag Regierungsrat und BaK betreffend dieses Kreditgeschäft annimmt, stimmt ja, wer dem Antrag Bhend auf Ablehnung zustimmt, stimmt nein.

Abstimmung (Antrag Regierung/BaK (Annahme) gegen Antrag Bend, Steffisburg (SP) (Ablehnung)

Der Grosse Rat beschliesst

Annahme Antrag Regierung/BaK

Ja 112

Nein 29

Enthalten 8

Präsident. Sie haben dem Kredit gemäss Antrag Regierung und BaK zugestimmt. Dieser Beschluss untersteht dem fakultativen Finanzreferendum.