

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

Donnerstag (Vormittag), 9. Juni 2022 / Jeudi matin, 9 juin 2022

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

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

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

*Fortsetzung / Suite*

**Präsident.** *(Der Präsident läutet die Glocke. / Le président agite sa cloche.)* Guten Morgen miteinander. 9 Uhr ist vorbei, wir wollen anfangen. Wir hören heute ja auch etwas früher auf. Ich bitte Sie, die Gespräche jetzt etwas herunterzufahren. Vielen Dank. Wir haben heute die beiden wahrscheinlich wichtigsten Geschäfte dieser Session zu behandeln, die ziemlich viel zu diskutieren gegeben werden. Das Zeitbudget lassen wir vorläufig stehen, weil sich heute Morgen noch relativ viel ändern wird. Wir werden wahrscheinlich am Nachmittag sehen, wo wir etwa stehen. Wir sind bei Traktandum 68, das Eintretensvotum haben wir gehört, für die Kommissionsminderheit folgt nun Grossrat von Arx.

*Rückweisungsantrag BaK-Minderheit (von Arx, Spiegel b. Bern)*

Das Geschäft wird mit folgenden Auflagen an den Regierungsrat zurückgewiesen:

1. Die Verkehrssanierung Aarwangen (VSA) wird in die Priorisierung Tiefbau einbezogen. Dem Grossen Rat werden die Kosten-Nutzen-Verhältnisse aller Projekte aufgezeigt, die Gegenstand der Priorisierung Tiefbau sind und bei denen Handlungsspielraum besteht.
2. Dem Grossen Rat ist darzulegen, inwiefern die Umsetzung der VSA mit dem neuen Art. 31a KV vereinbar ist.
3. Dem Grossen Rat ist detailliert darzulegen, wie folgende Nachteile der VSA in die Kosten-Nutzen-Analyse einfließen: Kosten in Zusammenhang mit der Klimaerwärmung, mit der Anpassung an die nachteiligen Auswirkungen der Klimaerwärmung, mit der Beeinträchtigung der Naherholungsgebiete und mit dem Verlust von Kulturland.
4. Dem Grossen Rat sind weitere Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Aarwangen ohne Umfahrungsstrasse, inkl. Kosten-Nutzen-Analyse und Umsetzungsdauer darzulegen (z. B. Weiterentwicklung Variante Null+, Anpassung Strassenraum und Bahninfrastruktur, Untertunnelung Bipperlisi). Dabei ist die Verkehrswachstumsprognose zu aktualisieren.
5. Dem Grossen Rat ist darzulegen, inwiefern sich das Aufkommen und die Zusammensetzung des Verkehrs mit der Inbetriebnahme eines Cargo-sous-terrain-Hubs in Niederbipp verändert bzw. gezielt beeinflusst werden kann.
6. Die Befristung der Zuweisung der Restmittel aus dem Investitionsspitzenfonds gemäss Grossratsbeschluss vom 16. März 2015 (2014.RRGR.817) ist bis 2030 zu verlängern.

*Proposition de renvoi minorité de la CIAT (von Arx, Spiegel b. Bern)*

L'affaire est renvoyée au Conseil-exécutif avec les charges suivantes :

1. Le réaménagement du réseau routier d'Aarwangen est inclus dans la priorisation des travaux publics. Le rapport coût-utilité de tous les projets faisant l'objet d'une priorisation des travaux publics et offrant une certaine marge de manœuvre est présenté au Grand Conseil.
2. Il faut exposer au Grand Conseil dans quelle mesure la mise en œuvre du réaménagement du réseau routier d'Aarwangen est compatible avec l'article 31a de la Constitution cantonale.
3. Il faut exposer en détail au Grand Conseil comment les désavantages ci-après du réaménagement du réseau routier d'Aarwangen sont reflétés dans l'analyse coût-utilité : coûts en lien avec le réchauffement climatique, avec l'adaptation aux effets néfastes du changement climatique, avec la dégradation des espaces de détente et avec la perte de terres cultivables.
4. Il faut exposer au Grand Conseil d'autres mesures pour améliorer la situation du trafic à Aarwangen sans route de contournement, incluant une analyse coût-utilité et la durée de mise en œuvre (p. ex. poursuite du développement de la variante Zéro+, adaptation de l'espace routier et de l'infrastructure ferroviaire, tunnel souterrain du Bipperlisi). Il convient pour ce faire de mettre à jour les prévisions concernant la croissance du trafic.
5. Il faut exposer au Grand Conseil dans quelle mesure le volume et la répartition du trafic peuvent être modifiés ou modulés grâce à la mise en service d'un centre « Cargo sous terrain » à Niederbipp.
6. Le délai pour l'attribution des avoirs encore disponibles dans le Fonds de couverture des pics d'investissement conformément à l'arrêté du Grand Conseil du 16 mars 2015 (2014.RRGR.817) est prolongé jusqu'en 2030.

**Casimir von Arx, Schliern b. Köniz (glp)**, Sprecher BaK-Minderheit. Zu dieser Debatte über eines der beiden wichtigsten Geschäfte dieser Session: Der BaK-Mehrheitssprecher hat gestern die Position der Kommissionsmehrheit dargelegt. Ich erlaube mir eine Ergänzung zu seinem Votum, in welchem nicht erwähnt wurde, dass das Verhältnis von Mehrheit und Minderheit in der BaK 10 zu 7 war. Der BaK-Mehrheitssprecher und ich haben das Geschäft als Koreferenten zuhanden der Kommission vorbereitet. Ich lege Ihnen jetzt gerne die Position der BaK-Minderheit dar.

Die Minderheit kann dem Ausführungsprojekt, das heute vorliegt, nicht zustimmen. Sie beantragt deshalb dem Grossen Rat, wie Sie gesehen haben, das Geschäft mit sechs Auflagen zurückzuweisen. Die Auflagen sollen dem Grossen Rat eine bessere Entscheidungsgrundlage verschaffen. Im Folgenden werde ich diese Auflagen begründen.

Erstens gibt es bekanntlich im Kanton Bern mehr Investitionswünsche, als wir bezahlen können. Das gilt sowohl für den Hochbau wie auch für den Tiefbau. Für den Hochbau hat der Regierungsrat letztes Jahr eine Priorisierung vorgelegt. Der Grosse Rat hat den Regierungsrat beauftragt, auch für den Tiefbau eine Priorisierung vorzunehmen. Mit der ersten Auflage stellen wir sicher, dass auch die Verkehrssanierung Aarwangen Gegenstand dieser Priorisierung wird. Warum ist das wichtig und nötig? Wichtig ist es, weil es schon viele Tiefbauprojekte gibt, bei denen wenig bis kein Spielraum für Priorisierungen besteht, nämlich Projekte für den Substanzerhalt des bestehenden Strassennetzes, wie auch für den Substanzerhalt von Kunstbauten, also beispielsweise Brücken und Tunnel.

Umso wichtiger ist es, dass die übrigen Tiefbauprojekte sauber priorisiert werden, und das gilt natürlich vor allem für sehr teure Projekte wie die Verkehrssanierung Aarwangen. Das Projekt ist für den Kanton so teuer, dass man mit dem gleichen Geld – der Kantonsbeitrag ist rund 100 Mio. Franken – diverse kleinere Projekte finanzieren könnte. Wenn wir das Geld für die Verkehrssanierung Aarwangen heute sprechen, dann schränken wir den Spielraum für die Priorisierung Tiefbau massiv ein und nehmen in Kauf, dass sie zur Alibiübung verkommt.

Das ist der falsche Weg. Stattdessen müssen alle Tiefbauprojekte, bei denen Handlungsspielraum besteht, insbesondere die Verkehrssanierung Aarwangen, einander gegenübergestellt werden, und

ihre jeweiligen Kosten-Nutzen-Verhältnisse müssen dargelegt werden. Sonst laufen wir auch Gefahr, dass am Schluss vielleicht nicht mehr genügend Geld für die Instandhaltung der Kunstbauten vorhanden ist.

Warum ist die Auflage 1 nötig? Ich glaube, wir müssen uns keine Illusionen machen: Wenn der Ausführungskredit einmal gesprochen ist, dann wird der Regierungsrat die Verkehrssanierung Aarwangen nicht mehr ernsthaft in die Priorisierung einbeziehen.

Das allein reicht eigentlich als Begründung, aber es kommt noch etwas hinzu. Der Regierungsrat konnte auch sonst nicht überzeugend darlegen, dass er von sich aus die Absicht hat, die Verkehrssanierung Aarwangen in die Priorisierung einzubeziehen.

Er hat zum einen argumentiert, dass das Projekt von Dritten mitfinanziert wird, insbesondere vom Bund. Das stimmt zwar, ist aber volkswirtschaftlich kein besonders gutes Argument. Und unabhängig davon bleibt die Tatsache, dass der Kanton immer noch über 100 Mio. Franken für dieses Projekt aufwerfen müsste. Zum andern hat der Regierungsrat argumentiert, dass die kantonalen Mittel mehrheitlich aus dem Investitionsspitzenfonds kommen. Auch das stimmt, aber sticht als Argument ebenfalls nicht. Es steht dem Grossen Rat – und das ist wichtig –, es steht dem Grossen Rat nämlich frei, die Restmittel aus dem Investitionsspitzenfonds für einen anderen Zweck einzusetzen, beispielsweise für prioritärere Tiefbauprojekte als die Verkehrssanierung Aarwangen. Ich komme bei Auflage 6 kurz darauf zurück.

Nun zur Auflage 2: Bekanntlich besteht seit letztem September in unserer Verfassung des Kantons Bern (KV) ein Klimaartikel. (*Der Präsident bittet um Ruhe im Saal. / Le président réclame le silence dans l'assemblée.*) Es liegt auf der Hand, dass ein Vorhaben wie die Verkehrssanierung Aarwangen auf die Kompatibilität mit dem Klimaartikel überprüft werden muss. Dieser Artikel enthält denn auch ein Ziel, Netto-Null bis 2050. Dieses Ziel ist für den Regierungsrat wie auch für den Grossen Rat verbindlich. Klarerweise hilft ein Projekt wie die Verkehrssanierung Aarwangen nicht, dieses Ziel zu erreichen. Zuerst verbaut man sehr viel Beton. Danach hat man einen massiven Zusatzverkehr wegen der gesteigerten Verkehrskapazität. Dies alles verursacht mehr Treibhausgas-Emissionen. Dass mit diesem Projekt dafür der Modalsplit innerhalb von Aarwangen ein bisschen ökologischer wird, hilft nicht mehr viel.

Man könnte jetzt einwenden, die Verkehrssanierung Aarwangen sei einfach ein einzelnes Grossprojekt. Das mag sein. Aber wenn wir das bei jedem einzelnen Grossprojekt sagen, dann erreichen wir eben das Gesamtziel nicht mehr. Um die Kompatibilität der Verkehrssanierung Aarwangen mit dem Klimaartikel zu belegen, muss darum aufgezeigt werden, wie man das Netto-Null-Ziel erreichen kann, wenn man dieses und ähnliche Projekte trotzdem umsetzt, obwohl dies massive zusätzliche CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht.

Die Auflage 3 verlangt mehr Transparenz hinsichtlich der Kosten-Nutzen-Analyse zur Verkehrssanierung Aarwangen. Von besonderem Interesse sind erstens die eingerechneten Kosten im Zusammenhang mit der Klimaerwärmung, zweitens die Kosten für den Verlust von Fruchtflächen. Die aktuelle geopolitische Lage gibt, glaube ich, Anlass dazu, dass man die Monetarisierung dieses Flächenverlusts überdenken könnte. Und drittens die Kosten für die Beschädigung der Naherholungsgebiete. All das sind wichtige Aspekte dieses Projekts. Erst wenn nachvollziehbar ist, welches Gewicht ihnen beigemessen wurde, lässt sich die Kosten-Nutzen-Analyse einordnen. Bisher ist dies für die BaK-Minderheit nicht nachvollziehbar.

Ich komme zur 4. Auflage: Vor dem Hintergrund dieser ersten drei Auflagen und im Wissen, dass die Umfahrungsstrasse der Streitpunkt dieser Verkehrssanierung ist, soll das Augenmerk noch einmal auf eine Lösung ohne Umfahrungsstrasse gelegt werden. Das heisst zum Beispiel: Mit der Variante Null+ existieren schon gewisse Vorarbeiten, und die Variante Null+ lässt sich weiterentwickeln. Der Regierungsrat hat auf eine schriftliche Frage der BaK geantwortet, dass man auch ohne Umfahrungsstrasse die Bahninfrastruktur und den Strassenraum in Aarwangen anpassen muss. Welche Massnahmen dies umfassen würde, sollte konkret aufgezeigt werden. Dies erfolgte nicht.

Es gab auch einen Vorschlag der Untertunnelung des «Bipperlisi», das ist die S-Bahn, die durch Aarwangen fährt. Dieser Vorschlag soll ein Stück weit vertieft werden. Er kam erst relativ spät im Prozess, und darum ist es verständlich, dass er von kantonalen Seite bisher nicht näher geprüft werden konnte.

Bei all dem sind die neuen Verkehrswachstumsprognosen des Bundes einzubeziehen, die sagen, dass der Verkehr weniger rasch wächst als die Bevölkerung. Auch der Einsatz von Verkehrsdosierungs- und Verkehrsleitsystemen und von Mobility Pricing ist selbstverständlich in die Arbeiten einzubeziehen.

In der fünften Auflage geht es um das Projekt «Cargo sous terrain» (CST). Wie Sie vermutlich wissen, handelt es sich dabei um ein voraussichtlich privates Grossprojekt für den unterirdischen Gütertransport in der Schweiz. Die Güter werden bei Anschlussstellen, sogenannten Hubs, in den Untergrund verlagert, dort transportiert, und bei einem anderen Hub kommen sie wieder an die Oberfläche.

Einer dieser Hubs ist in Niederbipp geplant, in unmittelbarer Nähe des Projektperimeters der Verkehrssanierung Aarwangen. Dieser Hub gehört zugleich zur schweizweit ersten Teilstrecke von CST. Gemäss der Website von CST soll diese Teilstrecke 2031 eröffnet werden. Das wäre im gleichen Zeitraum wie die Fertigstellung der Verkehrssanierung Aarwangen. Klarerweise müssen diese beiden Projekte aufeinander abgestimmt werden, weil in Aarwangen ja gerade der Lastwagen-Güterverkehr eine der grossen Herausforderungen ist. Es ist darum von Interesse, wie beispielsweise CST genutzt werden kann, um die Verkehrssituation in Aarwangen zu verbessern. Beispielsweise ist denkbar, dass in der Umgebung eines solchen Hub vermehrt Lieferwagen, also kleinere Fahrzeuge, für die Feinverteilung eingesetzt werden, anstelle von Lastwagen für den Langstreckentransport, weil dieser dann ja unterirdisch funktionieren würde, zumindest in gewissen Destinationen. Der Standort von CST in Niederbipp und die Verkehrssanierung Aarwangen sind bisher nicht aufeinander abgestimmt.

Noch die letzte – finanztechnische – Auflage: Ich habe schon gesagt, dass ein Teil der Mittel für die Verkehrssanierung Aarwangen aus dem Investitionsspitzenfonds stammt. Der Grosse Rat hat 2015 festgelegt, dass diese Mittel nur dann für Aarwangen zur Verfügung stehen, wenn der Planungs- und der Realisierungskredit bis Ende 2022 bewilligt sind. Andernfalls flössen diese Mittel in den Schuldenabbau.

Wie aber vorher erwähnt, kann der Grosse Rat auf diesen Entscheid zurückkommen, und die Auflage 6 verlangt deshalb, dass die Frist von 2022 auf 2030 verlängert wird. Dadurch kann der Ausführungskredit für die Verkehrssanierung Aarwangen und auch für eine gegebenenfalls angepasste Verkehrssanierung Aarwangen auch noch später bewilligt werden und wir haben keinen Zeitdruck.

So viel zum Inhalt der Rückweisung. Nun noch ein Wort zum Zeitplan: Haben wir denn die Zeit für eine Rückweisung? Ja, wir haben Zeit. Die Rückweisung verlangt bessere Entscheidungsgrundlagen. Es braucht etwas Zeit, um diese Entscheidungsgrundlagen zu erarbeiten. Aber in dieser Zeit wird in Aarwangen voraussichtlich sowieso nichts gebaut. Es gibt nämlich zahlreiche Einsprachen von Organisationen, die sowohl den Willen als auch die Mittel haben, den rechtlichen Weg zu beschreiten, die das beziehungsweise schon machen.

In diesem Zusammenhang lade ich Sie ein, einen Blick über die Kantonsgrenzen hinaus zu werfen. Das Bundesverwaltungsgericht hat gerade aufgrund von Beschwerden ein Umfahrungsprojekt im Kanton Solothurn, das eigentlich alle Hürden genommen hat, für «nicht bewilligungsfähig» erklärt. Dort muss man jetzt wohl wieder von vorne anfangen. Den Ausgang der Verfahren zu Aarwangen kennen wir natürlich nicht, aber es ist klar, dass diese viel Zeit brauchen werden – und nutzen wir doch diese Zeit, um mehr Klarheit für einen fundierten Entscheid zu schaffen!

Wenn wir dabeibleiben, dass die Verkehrssanierung Aarwangen in der jetzigen Form gebaut werden soll und sie bewilligungsfähig ist, können wir den Ausführungskredit immer noch sprechen, Auflage 6 stellt dies sicher. Und wie gesagt, gebaut wird vorerst ohnehin nicht. Wenn wir aber zum Schluss kommen, dass das Projekt zu ändern ist oder weniger priorisiert werden sollte, dann haben wir dafür hier schon wertvolle Vorarbeit geleistet und verlieren keine Zeit.

Die Auflagen der Rückweisung sind für die BaK-Minderheit unerlässlich. Sollte die Rückweisung abgelehnt werden, spricht sich die BaK-Minderheit folglich für eine Ablehnung des Kredits aus.

Ich komme langsam zum Schluss. Ich glaube, es besteht Einigkeit, dass es Handlungsbedarf gibt, weil die Verkehrssituation in Aarwangen tatsächlich unbefriedigend ist. Keine Einigkeit besteht darin, welche Massnahmen zu ergreifen sind. Die Geister scheiden sich vor allem an der Umfahrungsstrasse. Zugleich ist die Umfahrungsstrasse der finanziell bedeutendste Projektposten. Aus ver-

kehrstechnischen, aus ökologischen und aus finanzpolitischen Gründen ist die BaK-Minderheit der Ansicht, dass es richtig ist, noch einmal über die Bücher zu gehen.

Zweifellos würde man mit dem vorliegenden Projekt eine Entlastung für die Ortsdurchfahrt Aarwangen schaffen. Auf der anderen Seite verschiebt man einen Teil der Verkehrsprobleme in die Gemeinde Thunstetten. Das Verkehrsaufkommen wird insgesamt deutlich erhöht, wertvolle Fruchtfolgeflächen werden vernichtet, ein Teil vorübergehend, das heisst, für ein paar Jahrzehnte, ein Teil permanent.

Und, das schleckt auch keine Geiss weg, man macht zwei Naherholungsgebiete kaputt. Diese werden zerschnitten. Es wird viel Lärm geben, und der optische Erholungswert dieser grünen Oasen geht verloren. Kurz, wir entschärfen zwar ein Problem, schaffen dafür aber ein anderes, ungefähr ebenbürtiges Problem, und geben dafür sehr, sehr viel Geld aus, obwohl wir zu wenig davon haben. Das, liebe Kolleginnen und Kollegen, macht keinen Sinn.

Was mein geschätzter Koreferent Reto Müller nicht erwähnt hat, war eben das Stimmenverhältnis in der BaK von 7 zu 10. Die ablehnenden Stimmen in der BaK sind damit zahlreicher als 2016, als der Grosse Rat über den Projektierungskredit für die Verkehrssanierung Aarwangen abgestimmt hat. Das können Sie im Grossratsprotokoll nachlesen. Vielleicht liegt es daran, dass es seit 2016 und auch seit der Volksabstimmung neue Kritikpunkte gegeben hat. 2016 gab es noch keinen Auftrag für eine Investitionspriorisierung. Es gab noch keinen Klimaartikel. Es war noch nicht klar, ob CST realisiert werden kann, weil es das Bundesgesetz noch nicht gab, und es lagen noch andere Verkehrsprognosen vor.

Der Rückweisungsantrag nimmt diese neuen Aspekte konsequenterweise auf. Ich empfehle Ihnen im Namen der BaK-Minderheit, der Rückweisung zu folgen, um eine bessere Entscheidungsgrundlage für diese sehr teure Investition zu erhalten, ohne dabei Zeit zu verlieren. Ich danke Ihnen, wenn Sie dieser Empfehlung folgen.

**Präsident.** Ich erläutere jetzt das weitere Vorgehen: Wir haben hier einen Rückweisungsantrag mit 6 Auflagen. Zuerst diskutieren wir darüber. Danach haben die Fraktionen das Wort, die Einzelsprechenden, der Regierungsrat. Dann stimmen wir zuerst darüber ab, ob wir über die Auflagen punktweise oder en bloc abstimmen. Nach der Abstimmung über die Rückweisung kommen wir zum Änderungsantrag Lindegger, Jost, Blum und Remund und diskutieren diesen. Wir gehen Stufe für Stufe vor, damit es kein Durcheinander gibt.

**Johann Ulrich Grädel, Schwarzenbach BE/Huttwil (EDU),** Fraktionssprecher. Reto Müller hat gestern eigentlich alles gesagt. Der Verkehr ist ein Problem in gewissen Gebieten und da gehört natürlich Aarwangen dazu. Seit über dreissig Jahren ist man am Planen und auf der Suche nach einer guten Lösung. Die beste Lösung wäre natürlich, wenn die Leute daheim arbeiten und nicht so in der Gegend herumfahren würden, aber das ist natürlich nicht möglich.

Heute haben wir hier eine Lösung, und wenn wir dieser jetzt nicht zustimmen, dann haben wir die nächsten zwanzig Jahre wieder nichts. Deshalb möchte ich Sie bitten, die Rückweisungsanträge und die Änderungsanträge abzulehnen und dem Kredit zuzustimmen. Am besten würden wir jetzt gleich abstimmen, damit könnten wir viel Zeit und Geld und Emotionen sparen und kämen auch zu etwas.

**Kornelia Hässig Vinzens, Zollikofen (SP),** Fraktionssprecherin. Das ging jetzt rasch, ich musste pressieren. – Das Volk und der Grosse Rat haben 2016 eine Planung bestellt, um eine Entscheidungsgrundlage zu haben, um heute einen Entscheid fällen zu können – auch wenn es vielleicht jetzt unangenehm ist, diesen Entscheid zu fällen. 2016 sind wir von Gesamtkosten von rund 136 Mio. Franken ausgegangen. Jetzt kostet das Projekt 194 Mio. Franken. Plus 60 Mio. Franken ist nicht gerade eine marginale Abweichung, sondern fast eineinhalbmal mehr als damals angenommen wurde.

Aarwangen leidet unbestrittenermassen stark unter dem Verkehr, der sich durch die engen Verhältnisse dieses Dorfes wälzt. Es kommt regelmässig zu Unfällen. Ich habe die Unfallstatistik 2020 und 2021 angeschaut. 2020 und 2021 hat Aarwangen 16 respektive 21 Unfälle zu verzeichnen. Etwa

gleich viele Unfälle gab es in Aeschi bei Spiez, Beatenberg, Erlenbach im Simmental, in Grindelwald etc. Mindestens 30 Gemeinden haben vergleichsweise gleich hohe Unfallzahlen. Ein Blick in die Unfallstatistik lohnt sich. Wir haben ein grosses Unfallproblem in diesem Kanton und jeder Unfall ist einer zu viel.

Nun, wir haben nicht genügend Geld, um überall in den Orten, wo es so viele Unfälle gibt, so teure Umfahrungsstrassen zu bauen. Es geht anders, respektive, es muss anders gehen, im Interesse aller Gemeinden und in unser aller Interesse. Die Variante Null+, die Massnahmen auf der bestehenden Strecke beinhaltet hätte, war in Aarwangen schon 2016 im Gespräch. Sie wäre direkt umsetzbar und auch finanzierbar gewesen. Aber offensichtlich plant der Kanton gerne Grossprojekte. Aber Verkehrsprobleme sollte man heute in Anbetracht der Klimakrise nicht mehr so lösen. Neue Strassen führen immer zu mehr Verkehr. Wir wissen das. Wir müssen jetzt endlich den Verkehr reduzieren. Wir müssen jetzt dringend umdenken, wenn wir ernsthaft versuchen wollen, sowohl die Unfälle zu vermeiden wie auch das Klimaproblem zu lösen.

Da müssen wir jetzt rasch umsetzbare und finanzierbare Massnahmen auf diesen Strecken realisieren. Zu dem Zweck gibt es ja auch sehr viele Massnahmen, die man umsetzen kann. Es gibt Tempo 30, es gibt das Verkehrsmanagement, man kann temporäre Verbote für schwere Lastwagen umsetzen, zum Beispiel am Morgen, wenn die Kinder zur Schule gehen oder am Mittag, wenn sie wieder heimgehen. Man kann die Burgmauern versetzen, das hat man, glaube ich, nicht einmal probiert. Man kann gefährliche Bahnübergänge unterführen oder überführen. Man könnte vielleicht sogar ein Tram bauen. – Nein, jetzt habe ich es vorweggenommen, Stefan. – Wenn wir heute den Kredit für eine neue Umfahrungsstrasse durch eine intakte Geländekammer sprechen, dann ist das eine Bankrotterklärung. Das heisst nichts anderes, als dass wir akzeptieren, dass wir die Klimaziele nicht umsetzen können oder wollen. Wir akzeptieren bewusst Natur- und Kulturland-Verluste. Wir nehmen zudem auch hohe Unterhaltskosten in Kauf, die dann jährlich anfallen, weil insbesondere Tunnel im Unterhalt sehr teuer sind, dazu sage ich noch etwas bei Burgdorf.

Es geht nicht mehr weiter wie immer. Wir müssen jetzt endlich umdenken. Die Umfahrung wird, wie gesagt, noch lange nicht gebaut. Ein Gang vor das Bundesgericht ist gewiss. Ob dann das Bundesgericht das Juwelengebiet tiefer gewichtet als eine Strasse durch Aarwangen, die nicht einmal erste Priorität hatte in der ersten Strassenpriorisierung, bleibt wirklich ungewiss.

Ich komme zum Schluss: Die SP-Juso-Fraktion unterstützt die Rückweisung der BaK-Minderheit grossmehrheitlich mit allen Auflagen. Wir werden uns aber auch dafür einsetzen, dass Aarwangen endlich und sofort die umsetzbaren Sofortmassnahmen erhält, und dass es nicht nochmals zehn, fünfzehn oder zwanzig Jahre warten muss, bis endlich etwas passiert. 2035 wird diese Lebenswelt für uns alle eine andere sein. Wir müssen heute gute Entscheidungen treffen im Interesse des ganzen Kantons, um die Probleme, die wir haben, zu lösen.

**Tabea Bossard-Jenni, Oberburg (EVP)**, Fraktionssprecherin. Merci vielmals, Kornelia Hässig, für dein Votum. Ich versuche, nicht zu viele Wiederholungen zu machen.

Zuerst das Emotionale: Es ist schönste Landschaft, es ist fruchtbarer Boden, es ist landwirtschaftliche Fläche, und von einer solchen Fläche würde mancher Bauer in den Hügeln des Emmentals und vielleicht auch im Oberland nur träumen. Und jetzt wollen wir eine Strasse bauen, wobei die Fläche, oder Teile davon, unwiderruflich verlorengehen. Es stand auch zur Diskussion, ob man nicht eine Schneise machen könnte, um die landwirtschaftliche Fläche zu schonen, um die Emissionen, die es durch die Fahrten gibt, zu reduzieren, aber offenbar steht hier eine Gasleitung im Weg, und die höheren Kosten, die dies verursachen würde, sprechen dagegen und auch gegen einen längeren Tunnel. Das Kulturland scheint schlicht zu billig zu sein.

Im Rahmen der BaK konnten wir einen Augenschein vor Ort nehmen. Die Sicherheitsproblematik wurde uns aufgezeigt. Diese Sicherheitsproblematik scheint seit Generationen zu bestehen. Es hätten mindestens versuchsshalber kleine Massnahmen, wie beispielsweise Temporeduktionen oder weitere Dinge, die Kornelia schon erwähnt hat, realisiert werden können, aber stattdessen scheint man auf eine Umfahrung zu spekulieren, und es kommt bei mir der Verdacht auf, man habe in der Vergangenheit lieber nichts unternommen, um die Argumente für eine solche Umfahrung nicht zu gefährden.

Die EVP anerkennt den Handlungsbedarf, der dort unbestritten besteht, und in diesem Sinn unterstützen wir die Rückweisungsanträge. Im Detail ist es so, dass wir gefordert haben, dass auch im Tiefbau eine Priorisierung gemacht wird, dass die Sanierungen der Kunstbauten, der Substanzerhalt, die sicherheitsrelevanten Investitionen, die anstehen, priorisiert werden.

Für uns ist es befremdend, dass die zwei grossen Brocken, die Umfahrungen Oberaargau und Emmental ... und ich spreche hier bewusst von Umfahrungen, weil es nicht in dem Sinn eine Verkehrssanierung ist, wir nennen es beim Namen: Wir sprechen hier über Umfahrungen. Diese gelten als gesetzt. Und es kommt noch schlimmer: Man kann diese Pakete nicht auseinandernehmen, das sind Gesamtprojekte, die anscheinend nur Sinn machen, wenn man alle Massnahmen umsetzt.

Auch innerhalb dieser Projekte sollte eine Priorisierung möglich sein, damit man bei diesen Massnahmen sehen könnte: Was wird priorisiert? Was wird sofort umgesetzt? Was kann man noch zurückstellen? Wo kann man schauen, wie sich diese Massnahmen bewähren, und etwas vielleicht erst in einem zweiten Schritt umsetzen?

Die EVP unterstützt darum die Rückweisungsanträge 1, die Kosten-Nutzen-Analyse und die Priorisierung der Massnahmen, also den Antrag 4, die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation, und den Antrag 6, die Verlängerung der Frist für die Verwendung der Restmittel aus dem Investitionsspitzenfonds, mehrheitlich bis sogar einstimmig. Die Auflagen 2 und 3 werden unterstützt, wobei wir nicht nur einfach eine oberflächliche Analyse wollen, sondern wir wollen auch erfahren, wie hoch die externen Kosten sind, die im Zusammenhang mit der Umfahrung entstehen, und wie der Ausgleich der negativen Effekte gedacht ist. Die Auflage 5 findet bei uns keine Mehrheit. Es scheint uns etwas zu hoch gegriffen, dass man das CST-Projekt, das auf privater Initiative basiert und noch viele unbekannte und unsichere Komponenten beinhaltet, auch noch als Auflage an die Umfahrung knüpft.

Wenn die Rückweisungsanträge nicht angenommen werden, das kann ich schon bereits vorwegnehmen, wird die EVP diesen Kredit einstimmig ablehnen.

**Jürg Rothenbühler, Rüderswil (Die Mitte)**, Fraktionssprecher. Die Verkehrssanierung und Umfahrung Aarwangen ist sehr ein gutes Projekt, um das gerade einmal vorwegzunehmen. Es ist unbedingt nötig, dass man in Aarwangen etwas unternimmt. Die meisten hier im Saal wissen, dass die Situation für alle Verkehrsteilnehmer unhaltbar ist. Die Strasse ist für Fussgänger und Velofahrer, also für den Langsamverkehr, einfach nur gefährlich, und für den Individualverkehr und den ÖV ist die Situation einfach sehr, sehr belastend.

Der Oberaargau ist ein sehr grosser Arbeitgeber, vor allem Langenthal und Bützberg. Die umliegenden Orte entwickeln sich ebenfalls stetig. Man kann jetzt davon halten, was man will, es ist einfach so. All jene, die sich in der Region auskennen, wissen, dass sehr viele Lastwagen in Richtung Langenthal, Bützberg und so weiter, bis nach Huttwil und auch umgekehrt fahren. Im Moment ist es so, dass der Verkehr über die umliegenden Orte führt – das fängt im Emmental an, sie verlassen die Autobahn in Kilchberg und fahren durch die kleinen Dörfer bis nach Dagmersellen, bis sie wieder auf die Autobahn können ... hier werden heute ganz viele Orte belastet, sogar sehr.

Die geplante Umfahrung wurde in einem sehr langen Prozess erarbeitet, das haben wir jetzt gehört, dreissig Jahre. 2016 haben wir hier im Saal über das Projekt abgestimmt. Es wurden viele Varianten geprüft, und wir wissen, dass es bei einem so grossen Projekt nicht nur Gewinner gibt. Das ist nicht möglich.

Die Überlastung in Aarwangen ist dermassen gross, dass man diese Massnahmen unbedingt umsetzen muss. Der Leidensdruck in der Region ist hoch, das konnten Sie ja lesen. Wir sehen, dass es an einer Mitwirkungsabstimmung im Jahr 2020 eine Zustimmung von 83 Prozent der Bevölkerung gegeben hat.

Und jetzt vielleicht noch etwas zu dieser ganzen Umweltbelastung, die hier angetönt wurde: Ich habe gerade in der Zeitung gelesen, dass die EU im Sinn hat, ab 2035 nur noch E-Fahrzeuge fahren zu lassen.

Wir von der Mitte-Fraktion lehnen damit die Minderheitsanträge einstimmig ab. Die geplanten Massnahmen sind aufeinander abgestimmt und dürfen nicht auseinandergenommen werden. Wir dürfen

diesem Wirtschaftsstandort Oberaargau nicht einfach den Stecker ziehen. Eine Ablehnung wäre für die ganze Region in allen Teilen fatal.

Der Abänderungsantrag, der noch gekommen ist, ist gut gemeint. Ich bin aber der Meinung – das ist jetzt einfach eine Äusserung, die ich mache, weil er sehr kurzfristig gekommen ist –, dass ein Kreditgeschäft, das man inhaltlich abändert, das auch einen anderen Frankenbetrag hat, also eine andere Zahl hintendran, nach meinem Wissen zurückgewiesen werden muss. Dieser Antrag ist viel zu spät gekommen. Ich konnte ihn mit meiner Fraktion nicht fundiert diskutieren, aus diesem Grund lehnen wir ihn auch ab.

Aus den dargelegten Gründen wird die Mitte dem vorliegenden Projekt, so wie es hier vorgelegt wurde, einstimmig zustimmen.

**Peter Haudenschild, Niederbipp (FDP)**, Fraktionssprecher. Wir haben schon viele Redner gehört, ich glaube, in diesem Saal ist unbestritten: Aarwangen braucht eine Verkehrssanierung.

Ob die Verkehrssanierung in Form einer Umfahrung gestaltet wird, das haben wir 2016 längst beantwortet. 2016 hat der Grosse Rat hier im Saal ein Projekt in Auftrag gegeben, einen Projektierungsauftrag. Das Projekt wurde in der Zwischenzeit ausgearbeitet. Damals wurde sogar das Referendum ergriffen. Der Stimmbürger hat darüber abgestimmt, und das, was heute vorliegt, ist das Projekt, das damals bestellt wurde.

Es gibt politische Gruppierungen und Verbände, die das Gefühl haben, man könnte den Verkehr eindämmen, indem man Strassen unattraktiv belässt. Das mag stimmen, es wird dann vielleicht weniger Verkehr geben. Die Leidtragenden sind aber die Leute entlang der überlasteten Strassen. Noch viel schlimmer ist, dass der Verkehr sich einfach den Weg des geringsten Widerstands sucht. Wer das nicht kennt, sollte einmal zu uns in die Region kommen und schauen, wie die Autos quer über die Feldwege pflügen und die naturbelassenen Landschaften durchkreuzen, die eigentlich schön wären, und sich den nächsten Weg suchen und den, der noch einigermaßen frei ist.

Die Variante Null+ wird jetzt wieder ins Feld geführt. Man brauche doch keine Umfahrung. Es stimmt, es braucht sehr viel Land. Ich finde das auch nicht gut. Es ist schade, es sind Existenzen mit verbunden, es sind Landwirte belastet. Das finde ich auch nicht gut. Aber mit der Variante Null+ bringen wir von den stündlich 1500 Fahrzeugen, von denen jedes neunte ein Lastwagen ist, kein einziges aus Aarwangen hinaus. Dazwischen zwingt sich noch das «Bipperlisi». Das fährt auch noch halbstündlich, und zwar in beiden Richtungen. In diesem Chaos haben wir auch noch Schulkinder, die ihren Schulweg suchen.

Wir haben vorhin gehört, dass es im Jahr 2020 und 2021 nicht so viele Unfälle gegeben hat, ich glaube 16, hat Grossrätin Hässig gesagt. Ich glaube, es war die Coronazeit, das ist klar, da hat es etwas weniger Verkehr gegeben. Es hat aber in den Jahren 2016 bis 2020 rund 100 Unfälle auf dieser Strecke gegeben.

Als ehemaliger Gemeindepräsident von Niederbipp habe ich sehr wohl mitbekommen, wie umfassend die ganzen Abklärungen gelaufen sind. Es waren breite Mitwirkungsveranstaltungen, die Bürger konnten mitwirken, die Behörden wurden einbezogen. Alles, was dieser Rückweisungsantrag fordert, ausser den neusten Punkten, ist längst beantwortet worden, und zwar x-fach.

CST auch mit in die Rechnung einzubeziehen, ist verwegen, weil CST ein Transportsystem für kleine Güter ist, das diese unterirdisch transportiert. Es entlastet die Hauptverkehrsachse unter der Autobahn. Die Güter müssen feinverteilt werden. Casimir von Arx hat es schon gesagt, es werden dann wahrscheinlich kleinere Fahrzeuge sein. Der Wirtschaftsraum Langenthal und Umgebung hat aber auch Industrie. Daher gibt es schwere Güter, die dennoch mit LKWs transportiert werden müssen, und dieser Verkehr wird auch zunehmen.

Für die Tunnelvariante der Aare Seeland mobil AG (asm) spricht man, glaube ich, heute von geschätzten 200 Mio. Franken. Geschätzt darum, weil das Projekt zwar von der asm begleitet wurde und die Machbarkeit geklärt wurde. Man hat aber auch gehört, wie teuer Tunnels zu unterhalten seien, und Sie müssen sich vorstellen, die asm, unsere Bahn, dient vor allem Schulkindern und älteren Leuten, die kein Auto mehr haben. Diese müssten irgendwo im Untergrund an einer Haltestelle ihre Bahn nehmen.



Die FDP-Fraktion wird alle Punkte des Rückweisungsantrags einstimmig ablehnen, und, ich nehme es vorweg, dem Projekt zustimmen.

**Fredy Lindegger, Roggwil (Grüne)**, Fraktionssprecher. Ich bin zwar neu in diesem Rat, aber ich bin nicht neu in diesem Geschäft. Ich befasse mich seit rund 15 Jahren mit diesem Geschäft. Zuerst für den VCS, nun für die Grünen. Die Grünen Oberaargau haben auch eine Beschwerde gemacht. Die Grünen Oberaargau sind Mitglied der Interessengemeinschaft «Natur statt Beton» und haben von daher ein sehr gutes Wissen, wie das Projekt unterwegs ist.

Dieses Projekt hat schon mehrmals den Namen gewechselt. Es war zuerst eine Wirtschaftsstrasse, dann ein Autobahnzubringer. Jetzt sagt man ihm Verkehrssanierung. Das tönt ein bisschen besser als Umfahrung, aber im Grunde genommen ist es immer noch das alte Konzept aus dem letzten Jahrhundert. Es ist eine Umfahrungsstrasse, die einfach durch die grüne Wiese geplant worden ist. Das ist ein vollkommen veraltetes Konzept. Das können wir in der heutigen Zeit der Klima- und Biodiversitätskrise nicht mehr so bauen. «Nachhaltig» in Anführungs- und Schlusszeichen ist an diesem Konzept nur die Zerstörung von wertvollem Kulturland, von wichtigen Naherholungsgebieten und von biologisch sensiblen Hotspots.

Stichwort hier: Smaragd. Sie haben inzwischen sicher sehen können, was etwa der Inhalt dieses Smaragd-Gebiets ist. Dazu kommen natürlich Lärm, Lichtemissionen, Littering. Es wird Wild-Unfälle geben entlang der Strasse. Das alles nimmt man in Kauf, wenn man solche Strassen baut.

Natürlich führt das Projekt auch zu Mehrverkehr. Das ist unbestritten. Heutzutage müssen wir aber die Verkehrsprobleme, und das ist zum Glück schon gesagt worden, mit Grips lösen und nicht mit neuen Bauten. Wir müssen versuchen, jeden unbebauten Quadratmeter Land zu erhalten, die Natur zu schützen, eben «Natur statt Beton», das ist das Motto.

Jetzt zum Vortrag. Ich habe leider wenig Zeit, ich kann gar nicht alles aufführen, was in diesem Vortrag einseitig dargestellt ist, aber ich möchte Ihnen trotzdem eine Chance geben, zu einigen Punkten noch neue Argumente zu hören. Es wird suggeriert, dass das Projekt eigentlich keine nachteiligen Wirkungen habe. Das ist natürlich vollkommen falsch.

Zuerst zur Aussage, im Oberaargau seien alle für das Projekt. Auch das kann ich als Oberaargauer nicht bestätigen. Ich weiss, es gibt schon lange Widerstand. Wir haben von diesem Projektierungskredit gesprochen. 40 Prozent haben im Kanton Nein gesagt, 30 Prozent haben im Oberaargau Nein gesagt. In Thunstetten-Bützberg haben zwei Drittel der Stimmenden das Projekt abgelehnt, weil sie den Mehrverkehr haben werden, wenn wir das jetzt so durchwinken. Sprich, wir werden das Verkehrsproblem nicht lösen, sondern von Aarwangen nach Thunstetten-Bützberg verlagern. Woher die 83 Prozent Zustimmung im Vortrag kommen, kann ich nicht sagen, die Zahl ist nicht relevant.

Dann der Stand im Genehmigungsverfahren – und das ist jetzt ganz wichtig: Sie haben gehört, das Projekt führte zu Einsprachen. Es gab immerhin 171 Einsprachen und aus diesen Einsprachen gab es mittlerweile 19 Beschwerden. Weshalb so viele? Das Projekt braucht 16 Ausnahme- und Spezialbewilligungen. Jede einzelne davon können Sie bekämpfen, können Sie auf rechtlichem Wege zur Disposition stellen. Wer hat Beschwerde geführt? Es sind unter anderem der WWF, Pro Natura Bern, die Stiftung Landschaftsschutz, der VCS, die Gemeinde Thunstetten-Bützberg und betroffene Landwirte und Landwirtinnen. Von all dem haben Sie im Vortrag nichts gelesen. Das finde ich nicht gut.

Die Beschwerden kann man auch als Begleitmusik abtun. Allerdings muss ich gleich sagen, die Umweltorganisationen führen dann Beschwerde, wenn sie gute Erfolgschancen haben, und das haben sie in diesem Fall ganz bestimmt. Viele dieser Ausnahmen sind daran geknüpft, dass ein Projekt standortgebunden und im öffentlichen Interesse ist. Das Projekt ist jetzt leider auf keinen Fall standortgebunden. Einerseits hat man nicht alle Varianten geprüft, zum Beispiel einen Bahntunnel, und auf der anderen Seite gibt es mit dieser Variante Null+ eine valable Variante, um den Verkehr in Aarwangen zu beruhigen. Diese kann gemäss den Planern gebaut werden. Da kann man gerne bei ihnen nachfragen. Und dann, wie Casimir schon gesagt hat, ein Blick in den Nachbarkanton ... *(Kurze Unterbrechung infolge eines technischen Problems, die Simultandolmetschung funktioniert nicht. Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. / Courte interruption*

*suite à un problème technique, l'interprétation simultanée ne fonctionne pas. Le président demande à l'orateur de conclure.)* Das ist mir klar, und ich werde als Einzelsprecher noch einmal etwas hierzu sagen, spätestens zum Abänderungsantrag. Aber trotzdem noch zu dem, was Casimir von Arx gesagt hat, dieser Entscheid des Kantons Solothurn – und das ist wichtig: Der Kanton Solothurn hatte ein genau gleiches Projekt, die «Verkehrsanbindung Thal»: alles tiptopp, Umweltverträglichkeitsprüfung positiv, alle externen Gutachten positiv, Volksentscheid «Ja», vor Verwaltungsgericht Solothurn wurde ... *(Der Präsident bittet den Redner erneut, zum Schluss zu kommen. / Le président demande encore une fois à l'orateur de conclure.)* ... das Geschäft zurückgewiesen als «nicht bewilligungsfähig», somit kann man nicht mehr irgendetwas verbessern – «nicht bewilligungsfähig». Gut, ich werde später noch etwas sagen können. Die Grünen unterstützen natürlich diesen Rückweisungsantrag in allen Punkten, und wir würden, wenn die Rückweisung nicht zustande kommt, natürlich den Gesamtkredit einstimmig ablehnen. Zur Abänderung ... *(Der Präsident schaltet das Mikrofon aus. / Le président coupe le micro.)*

**Barbara Josi, Wimmis (SVP)**, Fraktionssprecherin. Dreissig Jahre lang wurde nach einer Lösung gesucht. Das Projekt wurde über viele Jahre entwickelt und in einem stark partizipativen Prozess ausgearbeitet. Mehrmals fand eine Mitwirkung statt. Das hat Grossrat Haudenschild bereits erwähnt. Der Projektierungskredit wurde vom Berner Stimmvolk im Mai 2017 mit über 60 Prozent angenommen und in der Region mit über 70 Prozent angenommen. Ich weiss jetzt gar nicht mehr ... ich habe ein falsches Verständnis von Demokratie, wenn man hier nicht sagt, es ist eigentlich ein klarer Fall, es war nicht einmal knapp.

Beim vorliegenden Gesamtprojekt geht es nicht nur um eine Umfahrung von Aarwangen, sondern es geht um eine ganze Reihe von Massnahmen für Velos, für den Fussverkehr auf der Ortsdurchfahrt, es gibt einen neuen Bahnhof, und deutlich mehr Sicherheit für alle. Es sind auch eine Landumlegung für die Landwirtschaft und eine Vielzahl von Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen darin enthalten. Das Projekt stärkt den wichtigen Wirtschaftsraum Oberaargau. Das wird manchmal etwas vergessen.

Die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft müssen angemessen abgedeckt werden. Die Verkehrssituation von Aarwangen ist langfristig nicht zumutbar. Wir sind dort gestanden, auch Kornelia Hässig, und was dort abgeht, ist wirklich nicht mehr zumutbar.

Die SVP-Fraktion hat sich sehr intensiv mit diesem wichtigen Verpflichtungskredit beschäftigt und nimmt die Bedenken bezüglich Landverschleiss ernst. Die SVP trägt dem Boden und der Natur mit Taten Sorge. Der Berner SVP war die Natur schon immer wichtig.

Zum Klimaartikel habe ich jetzt schon noch etwas zu sagen. Bei der Erklärung des Grossen Rates zur Klimapolitik wurden sämtliche Anträge der SVP abgelehnt. Einer war, dass eine eigenständige Steuerung der Zuwanderung gemäss Bundesverfassung zu einem nachhaltigen und haushälterischen Umgang mit unseren natürlichen Ressourcen beitragen könnte. Niemand hat uns geholfen, auch die Grünen nicht. Damals wollten sie nicht helfen. Die SVP kämpft seit Jahren gegen die ungebremste Zuwanderung. Diese ist nämlich auch Hauptursache für den Landverschleiss, weil jeder zusätzliche Einwohner eben auch Wohn-, Gewerbe- und Verkehrsfläche benötigt.

Die SVP wird die Rückweisungsanträge der BaK-Minderheit ablehnen, in allen Punkten, und die SVP wird auch den Abänderungsantrag ablehnen. Dem Verpflichtungskredit wird die SVP einstimmig ohne Gegenstimme zustimmen.

**Präsident.** Merci. Sorry, du standest jetzt als Thomas Knutti auf der Anzeige. Aber ihr seid ja beide charmant. Wir haben gerade viele auf der Liste. Für die glp hat Casimir von Arx das Wort.

**Casimir von Arx, Schliern b. Köniz (glp)**, Fraktionssprecher. Ich lege Ihnen gerne die Haltung der grünliberalen Fraktion zu diesem Projekt dar. Es wurde schon vieles gesagt. Den Worten des BaK-Minderheitssprechers kann ich mich vollumfänglich anschliessen – mit einer kleinen Korrektur: Er hat vom Bundesverwaltungsgericht gesprochen, statt – wie Grossrat Lindegger dies korrigiert hat – vom solothurnischen Verwaltungsgericht. Statt die Argumente alle zu wiederholen, gehe ich unser Fraktionsvotum etwas anders an. Und zwar fange ich mit einer Geschichte an.

Es ist die Geschichte eines Strassenprojekts. Vor vielen Jahren begab sich ein Verkehrsproblem auf die Suche nach einer Lösungsidee. Das Verkehrsproblem hatte Glück, denn schon bald fand es eine Lösungsidee. Da beschlossen die beiden, sich zusammen an ein Strassenprojekt zu wagen. Unter gütiger Beihilfe der Politik kam das Strassenprojekt Schritt für Schritt voran. Motivierte, kompetente Leute planten das Projekt. Dank Geldgeberinnen und «Sonderkässeli» wurde die Finanzierung aufgegleist. Auch dank einem Deal mit einem Tramprojekt überstand das Strassenprojekt in einer frühen Planungsphase sogar eine Volksabstimmung. Aber als das Projekt endlich baufertig war, kamen Fragen. Beschwerden wurden eingelegt und die Freigabe des Ausführungskredits wurde in Frage gestellt. Was ist passiert? Als die Leute nach vielen Jahren der Planung endlich vor dem baufertigen Strassenprojekt standen, hatte mancher den Eindruck, dass das Projekt in der Zwischenzeit schlicht aus der Zeit gefallen sei.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, Sie wissen, von welchem Strassenprojekt diese Geschichte handelt. Die glp-Fraktion hat ausführlich über den Kredit diskutiert. Wir kennen nämlich das Verkehrsproblem und uns ist bewusst, dass die Verkehrslage in Aarwangen nicht zufriedenstellend ist und die Ortsdurchfahrt in den Spitzenzeiten stark belastet, und dass es Handlungsbedarf bei der Verkehrssicherheit gibt. Auch wir wollen, dass in Aarwangen etwas geht.

Zugleich sind wir mit dem Strassenprojekt bisher nicht warm geworden. Das Konzept, das Verkehrsproblem zu entschärfen, indem man für viel Geld eine grosse Strasse durch Naherholungsgebiete, Fruchtfolgeflächen und Umweltschutzgebiete baut, dabei die Verkehrskapazität deutlich erhöht, und das Verkehrsaufkommen von einem Ort auf einen anderen lenkt, ja, dieses Konzept wirkt tatsächlich schlicht aus der Zeit gefallen. Wir haben Zweifel, dass ein solches Projekt heute noch vertretbar ist, und zwar, weil es weder punkto ökologischer noch punkto finanzieller Nachhaltigkeit überzeugt, und auch verkehrstechnisch überzeugt das Projekt nicht.

Wo ist das hehre Ziel, Verkehr zu vermeiden? Das ist doch das Hauptziel der 3V-Strategie: vermeiden verlagern, verträglich gestalten. Was jetzt hier vorliegt, ist aber vielmehr eine bauliche Maximalösung, ganz nach dem Motto: Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten. Klammerbemerkung: Auch wer Gleise sät, wird Verkehr ernten, Klammer geschlossen. Ich habe es gesagt, wir wollen, dass in Aarwangen etwas geht, aber so viel Geld auszugeben für ein Projekt, das zwar auch gute Seiten hat, aber grosse neue Probleme schafft, das ist kaum optimal, vor allem nicht in Zeiten der Investitions-Priorisierungen, Kolleginnen und Kollegen.

Erfolgversprechender als das vorliegende erscheint uns darum ein redimensioniertes Projekt. Die Rückweisung ist der richtige Weg. Sie erlaubt es, die Abklärungen zu machen, die aufgrund von neuen Entwicklungen seit dem Projektierungskredit und seit der Volksabstimmung nötig wurden und die eben nicht gemacht wurden. Abklärungen zur Investitions-Priorisierung, zum Klimaartikel, zu CST, zu den neuen Verkehrsprognosen.

Die Rückweisung erlaubt es, eine ökologischere, finanziell besser tragbare und baulich verhältnismässige Lösung weiter zu konkretisieren. Das braucht Zeit, aber wir haben diese Zeit – es wurde angesprochen –, denn bevor die Rechtsmittel ausgeschöpft sind, geht in Aarwangen sowieso nichts.

Wir müssen auch in Betracht ziehen, dass Projekte auf rechtlchem Wege gebodigt werden, Grossrat Lindegger hat es gesagt. Wenn es so weit kommt, brauchen wir immer noch eine neue Lösungsidee. Spätestens dann sind wir alle froh, dass wir nicht bei null starten müssen, sondern bei Null+ beziehungsweise bei einer erweiterten Variante von Null+ – und diese bekommen wir mit der Rückweisung. Nutzen wir also die Wartezeit für die Abklärungen, die es jetzt braucht. Nachher können wir abschliessend entscheiden, aber auf einer besseren Entscheidungsgrundlage.

Die glp-Fraktion wird der Rückweisung grossmehrheitlich in allen Punkten zustimmen. Sollte die Rückweisung scheitern, werden wir diesen Kredit grossmehrheitlich ablehnen.

**Präsident.** Wir kommen zu den Einzelsprechenden. Ich erinnere Sie daran, dass Sie hier drei Minuten Redezeit haben.

**Urs Graf, Interlaken (SP), Einzelsprecher.** 2016 habe ich dem Projektierungskredit zugestimmt. Die Situation in Aarwangen und rund um Burgdorf ist objektiv gesehen unbefriedigend. Ich begreife,

dass man hier etwas ändern möchte. Jetzt habe ich einen Sinneswandel durchgemacht, und ich möchte Ihnen schildern, wieso.

Ich hatte letzte Woche Gelegenheit, am SEF, dem Swiss Economic Forum teilzunehmen. Das SEF wird organisiert von der «Neuen Zürcher Zeitung» (NZZ), immerhin das Parteiblatt der FDP. Dort wurde ein Panel von der Automobil und Motoren AG (AMAG) durchgeführt. Die AMAG ist auch nicht eine Untergruppe von Greenpeace, sondern das ist eine Unternehmung, eine Unternehmung, die mit Autos Geld macht, aber konsequent auf den technologischen Wandel setzt und die Strategien auf die Zukunft ausrichtet. Sie haben den Professor Andreas der Universität St. Gallen (HSG) eingeladen. Er sollte über die Mobilität der Zukunft sprechen und nachher hat man darüber diskutiert. Drei Pfeiler: Die Mobilität der Zukunft wird dekarbonisiert sein, selbstfahrend und «shared», geteilt. Die Anwesenden, unter anderem auch ein SVP-Nationalrat, waren sich einig, dass es in diese Richtung geht. Es geht in diese Richtung. Das fängt schneller an, als man denkt. München wird dieses Jahr mit selbstfahrenden Taxis anfangen. Oslo hat ein Projekt ausgeschrieben, wonach 30'000 selbstfahrende Autos die City versorgen werden. Mit Privatautos wird man in ein paar Jahren nicht mehr nach Oslo hineingelangen.

Die Konsequenzen der Dekarbonisierung sind: Es gibt keinen Lärm mehr. Die AMAG macht mit dem Kanton Zug zusammen ein Projekt, in dem sie konsequent auf die Dekarbonisierung setzen. Es braucht die Hälfte der Hausdächer, dann können die 80'000 Autos angetrieben werden.

Was heisst selbstfahrend? Selbstfahrend heisst, dass es nicht mehr gleiche Verkehrsfläche braucht, es braucht fünfmal weniger Verkehrsfläche, wenn es selbstfahrend ist. Das ist der Stand der Dinge.

Was heisst «shared»? «Shared» heisst, es braucht nicht mehr so viele Autos wie bis jetzt. Heute hat es in der Schweiz 17 Mio. Plätze in den Autos. 17 Mio. Plätze für ein Volk von 8 Mio. – da könnte noch etwas Zuwanderung kommen, damit man diese Plätze ausnützen könnte. – Das braucht es in Zukunft nicht mehr. Was heisst jetzt das? Es wird ändern. Fazit: Wir müssen in Verkehrsintelligenz investieren, nicht in Beton, nicht in Landverschleiss. Wir müssen Zukunftslösungen haben, aber mit den Gegenwartsantworten können wir die Zukunft nicht ... *(Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. Dabei kommt es zu einem kurzen Unterbruch der Audioübertragung. / Le président demande à l'orateur de conclure. Survient un blanc à ce moment-là dû à un bref défaut de transmission audio.)* ... ein Projekt von vorgestern.

**Beat Bösig, Niederbipp (SVP)**, Einzelsprecher. Ich komme aus dem Oberaargau und bin sehr betroffen von der Verkehrssituation auf der Strecke ab der Autobahnausfahrt Niederbipp bis Langenthal. Dieser Zustand ist unhaltbar, unzumutbar und gefährlich, da sind wir uns, glaube ich, hier im Saal alle einig. Die Verkehrssanierung Aarwangen ist seit über dreissig Jahren ein dringendes Anliegen im Oberaargau. Der Verkehr durch Aarwangen hat ein Ausmass erreicht, das die Bevölkerung und vor allem die Wirtschaft der ganzen Region Oberaargau belastet und einschränkt. Aarwangen soll deshalb mit einer Umfahrung vom Durchgangsverkehr entlastet und der Ortskern für Fussgänger und Velofahrer sicherer gestaltet werden. Wir brauchen jetzt eine Lösung, und zwar für alle Verkehrsteilnehmer. Der frequenzstarke Schwerverkehr, der motorisierte Individualverkehr, Motorradfahrer und Radfahrer, Fussgänger und der ÖV mit unserem «Bipperlisi», sie alle zwingen sich durch das Zentrum von Aarwangen.

Mit dem vorliegenden Projekt kann man diese Situation entschärfen. Der Durchgangsverkehr und der Schwerverkehr werden auf die Umfahrungsstrasse verlegt.

Die Zerschneidung einer wunderschönen Landschaft, mit Verlust von Kulturland, das tut weh. Sehr weh. Ich habe in dieser Angelegenheit zwei Herzen in meiner Brust. Für die produzierende Landwirtschaft, in der wir in Zukunft jeden Quadratmeter brauchen, und für die betroffenen Landbesitzer ist das Projekt einschneidend. Auf der anderen Seite haben wir die unhaltbare Verkehrssituation, und wir haben die wirtschaftliche Entwicklung im Oberaargau, die man stärken und sichern muss. Eine entlastende Anbindung an die Autobahn ist dazu schon lange dringend nötig. Dutzende von KMU-Betrieben und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern wären dankbar für weniger Staustunden. Letzten Montag sind wir zweimal mit dem Velo durch Aarwangen gefahren. Ich kann Ihnen sagen, da können Sie froh sein, wenn Sie ungeschoren wieder herauskommen. Die Projektgestaltung im

Zentrum von Aarwangen bringt Platz für Fussgänger, für den Langsamverkehr und für den ÖV. Aarwangen wird entlastet, ruhiger und vor allem sicherer.

Die Finanzierung durch den Bund, die Kantone, die Gemeinden und die Aare Seeland mobil AG (asm) ist ausgewogen und vertretbar. Diese Chance müssen wir jetzt nutzen, damit wir in ein paar Jahren einen flüssigen und sicheren Verkehr in und rund um Aarwangen haben. (*Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'orateur de conclure.*) Ich bitte Sie, die Rückweisungsanträge zurückzuweisen und dann dem Kredit zuzustimmen.

**Martin Lerch, Langenthal (SVP)**, Einzelsprecher. Herr Präsident, Herr Regierungsrat, geschätzte Grossrätinnen und Grossräte, geschätzte Oberaargauerinnen und Oberaargauer auf der Tribüne. Ich erlaube mir, als Ratsneuling das Wort an Sie zu richten, weil mir dieses Geschäft ein grosses und sachlich begründetes Anliegen ist. Ja, ich stehe aus Überzeugung dafür ein. Warum? Ich bin im Oberaargau aufgewachsen, ich durfte dem Oberaargau dienen, 21 Jahre lang als Statthalter, und ich durfte auch als letzter Kompaniekommandant das Oberaargauer Regiment führen.

Warum sage ich das? Ich kenne unsere Oberaargauerinnen und Oberaargauer und ihre Mentalität. Sie sind fleissig, aber eher zurückhaltend. Wir sind weit von Bern, aber umgeben von Luzern, Aargau und Solothurn, alles dynamische Wirtschaftskantone. Ich darf Ihnen deshalb sagen, der Oberaargau will das Projekt. Reto Müller hat es gestern erwähnt, 83 Prozent haben in der Mitwirkung zugestimmt, 98 Prozent der Betriebe, und bei der Projektierung 70 Prozent. Und ich sage Ihnen etwas Zweites: Der Oberaargau *braucht* das Projekt. Der zweite Sektor ist im Kanton Bern nirgendwo stärker als im Oberaargau, gegen 20'000 Arbeitsplätze. Wir haben erfolgreiche Firmen, die zum Teil weltweite Ausstrahlung haben: Glas Trösch Holding AG, Bystronic Maschinen AG, Motorex-Bucher Group, Girsberger Holding AG, Lantal Textiles AG, Ammann Schweiz AG, Güdel AG, Création Baumann ... ich höre hier auf. Dies führt zu viel Schwerverkehr. Der Schwerverkehr in Aarwangen ist dreimal grösser als auf den übrigen Kantonsstrassen in unserem schönen Kanton.

Natürlich ist es schade für jeden Quadratmeter Landwirtschaftsland. Das tut mir weh als Bauernbub, es gibt zwar eine Landumlegung und es gibt Ausgleichsmassnahmen, aber ich verstehe, dass sich die Betroffenen wehren.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, der Oberaargau kämpft jetzt seit dreissig Jahren für eine vernünftige Strasseninfrastruktur. Diese ist überfällig. Optimierungswünsche kann man natürlich immer anbringen, aber das gibt eine Verzögerung, und einmal ist auch die Zeit zum Handeln, meine Damen und Herren, und die Zeit ist jetzt. Die Region Oberaargau, die Wirtschaft, das Gewerbe, die Bevölkerung zählen auf Sie. Wir zählen auf Ihre Solidarität, und ich bitte Sie eindringlich, aus einer Gesamtopitik heraus diesem Projekt jetzt zuzustimmen und die Minderheitsanträge abzulehnen.

**Madeleine Amstutz, Sigriswil (SVP, fraktionslos)**, Einzelsprecherin. Wenn ich vor dieser Session gefragt wurde, was das Wichtigste der Session ist, habe ich auch gesagt, die Verkehrssanierungs- und Umfahrungsprojekte Oberaargau und Emmental, und dann kam die Antwort: Darüber haben wir ja schon vor langem abgestimmt. Das zeigt, dass der Kanton leider bei solchen Projekten viel zu langsam unterwegs ist, wie es das Image des Kantons etwa auch sagt. Wenn wir nämlich in die Nachbarkantone schauen, wenn ich über den Brünig fahre, Richtung Luzern, haben wir Umfahrungsstrassen und Tunnels, in Neuenburg, in Zürich. Auch Solothurn wird dort weitergehen. Und wir in Bern, wo sind wir? In Thun hatten wir 1987 auch ein Projekt. Heute kämpfe ich zusammen mit anderen immer noch darum, dass wir dort endlich vorwärtskommen und die Stauproblematik lösen können. Hier haben wir ein weiteres Projekt, über das wir seit dreissig Jahren reden und noch nicht weiter sind.

Wir haben immer mehr Bevölkerung. In den Schulen ist es klar, dort eröffnet man eine Klasse. Aber wir müssen, wenn wir mehr Leute wollen, eben auch mehr Strasseninfrastruktur und ÖV-Infrastruktur zur Verfügung stellen. Für die Wirtschaft und für die Bevölkerung sind diese Strasseninfrastrukturprojekte sehr wichtig. Es verteuert am Schluss auch das Endprodukt, wenn wir Staustunden haben.

Auch für das Klima ist es wichtig. Wir haben das Klimaproblem nicht gelöst, wenn wir sagen, wir lehnen Projekte ab, im Gegenteil: Wenn wir Staustunden mit jedes Mal Stoppen und Anfahren pro-

duzieren, ist das auch nicht umweltfreundlich. Auch für die Sicherheit sind die Projekte wichtig. Investieren wir also das Geld in die Projekte und nicht in die Bürokratie und in Planungen.

Ich bitte Sie, den Rückweisungsantrag abzulehnen und das Projekt und das Kreditgeschäft zu überweisen und diesem zuzustimmen, ein deutliches Zeichen zu setzen, damit wir einen Schritt weiterkommen in diesen Strassenprojekten.

**David Stampfli, Bern (SP)**, Einzelsprecher. Ja, einen Schritt weiterkommen – die Frage ist, in welche Richtung? Kolleginnen und Kollegen, hier haben wir eine ganz, ganz grosse Gelegenheit, einen Schritt in die richtige Richtung zu machen. Wir haben gestern darüber gesprochen, ob es eine Klimalegislation werden soll. Papier ist geduldig, das wissen wir. Wir haben einen Klimaschutzartikel, und auch die Verfassung ist recht geduldig. Das wissen wir auch. Aber wo wir konkret etwas erreichen können, ist, wenn wir Geld beschliessen, wenn wir Infrastrukturprojekte beschliessen. Dort beschliessen wir wirklich etwas und dort ändern wir konkret Dinge für die Zukunft. Wir werden hier darüber sprechen.

Wir reden hier darüber, ob wir mehrere 100 Mio. Franken in zusätzlichen Strassenraum investieren. Und es ist allen klar: Mehr Strassenraum bedeutet mehr Verkehr, bedeutet mehr Ausstoss von CO<sub>2</sub>. Theoretisch ist es schön, etwas grün zu sein, etwas «Klima» und so. Aber wenn es dann wirklich darum geht, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu reduzieren, dann sind wir plötzlich nicht mehr dabei.

Wir hatten von der BaK aus die Gelegenheit hinzuschauen, wir machten einen Ausflug in den Oberaargau und dann auch noch ins Emmental. Wir standen in Aarwangen beim Schloss neben der Brücke. Kolleginnen und Kollegen, die Zustände dort sind absolut unhaltbar. Ich glaube, da sind wir uns wirklich einig. Der Kollege Bösiger hat es vorher bereits erwähnt. Ich möchte dort auch nicht mit dem Velo durchfahren. Dann hat uns eine Frau erklärt, wie ihre Enkelkinder dort hindurchgehen müssen bis zur Schule.

Aber da frage ich mich natürlich, wieso die Situation heute immer noch so ist. Ich habe mich erkundigt: Hat man denn überlegt, ob man Tempo 30 einführen kann? Nein, das geht dort nicht, das möchte man im Dorf lieber nicht. Ich habe mich erkundigt, ob es denn nicht eine Option wäre, die Schlossmauer zu verschieben – oder man könnte von mir aus gesehen auch einen Tunnel unter diesem Schloss durchführen, damit die Kinder sicher durchgehen könnten. Nein, ich glaube, dort ist wohl der Denkmalschutz wichtiger.

Also, Kolleginnen und Kollegen, wir haben die Auswahl zwischen Denkmalschutz, zwischen Verkehrsmassnahmen, die die Sicherheit der Kinder verbessern würden, und weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Aber offenbar ist uns die Sicherheit der Kinder nicht wichtig genug. Man lässt es Jahre, Jahrzehnte liegen, um dann zu sagen, es ist ein ungelöstes Problem, jetzt müssen wir sofort handeln. Es ist eine Katastrophe für die Kinder, es ist eine Katastrophe für das Gewerbe, das im Stau steht. Ich verstehe das alles. Kolleginnen und Kollegen, es wurde jahrelang vernachlässigt, und jetzt kommt man mit einer Lösung von gestern – nicht von gestern, von vorgestern –, und deshalb lehnen wir diese ab. Wir sind für all diese Massnahmen, aber nicht für die Umfahrungsstrasse. Das ist absolut der falsche Weg.

**Jan Remund, Mittelhäusern (Grüne)**, Einzelsprecher. Ich rede hier als Einzelsprecher und als Präsident des VCS Kanton Bern. Ein Wort zum Vortrag: Dieser beschönigt die Verhältnisse enorm. Noch selten habe ich mehr Schönfärberei in diesem Ausmass gesehen. Gemäss dem Vortrag nimmt mit der Umfahrungsstrasse die Biodiversität zu und der Verkehr wird minimiert durch Ermöglichung von kurzen Wegen. Das ist natürlich eine Verdrehung der Tatsachen. Die Umfahrungsstrasse verschiebt den Stau einfach von Aarwangen nach Bützberg und erhöht den Druck auf weitere Umfahrungsstrassen in Richtung Huttwil. Dass die Situation in Aarwangen nicht gut ist, das stimmt, und das haben wir gehört. Jegliche Verbesserung wurde aber seit dreissig Jahren verschleppt mit der Begründung, dass man ja die Umfahrungsstrasse bauen kann und will.

Die Variante Null+ existiert, sie kann umgesetzt werden, und zwar in kürzerer Zeit, als wenn man auf der Umfahrungsstrasse beharrt. Eine Rückweisung ermöglicht hier eine schnellere Verbesserung für die Anwohnerinnen von Aarwangen. Der VCS und der WWF bekämpfen die beiden Projekte vorab auf juristischem Weg. Die Hauptargumente sind, dass der Strassenkapazitätsausbau nicht

kompatibel zum Pariser Klimaabkommen ist und dass das Smaragdgebiet bedroht ist. Die Umweltverbände werden die Verfahren weiterziehen, wenn es sein muss bis vor Bundesgericht. Das wird noch Jahre dauern.

Zu den Anträgen: Die Grünen sehen den Handlungsbedarf bezüglich der verschleppten Sanierung der Strasse in Aarwangen ein, wir stimmen diesem als Kompromiss zu.

Ich möchte mich nur zum Punkt 2 äussern. Wie gesagt, aus unserer Sicht widerspricht dieser dem Übereinkommen von Paris und auch der KV. Bis jetzt hat sich der Regierungsrat geweigert, sich mit dieser Frage auseinanderzusetzen. Deshalb ist hier eine Rückweisung nötig.

Ein Wort zur Wirtschaft: Ich weiss nicht, was es bringen soll, wenn man mit dieser Strasse drei Minuten schneller in Zürich ist – da gewinnt die Wirtschaft eigentlich nichts. Die Landwirtschaft verliert sicher viel, sie verliert wertvolles, gutes Bauernland. Profitieren wird von mir aus gesehen allein die Bauwirtschaft. Viele werden übrigens auch weiterhin die anderen A1-Auffahrten nutzen. Diese werden weiterhin schneller zu erreichen sein.

Bitte unterstützen Sie auch unseren Abänderungsantrag. Er macht auf jeden Fall Sinn, mit und ohne Umfahrungsstrasse, mit und ohne Rückweisung. Die Grünen werden das Referendum gegen die Vorlage ergreifen. Die Strassenprojekte widersprechen der Verfassung und dem Übereinkommen von Paris. Mein Fazit: das Projekt widerspricht den Zielen des Kulturlandschutzes, des Klimaschutzes und dem sparsamen Umgang mit Steuergeldern. Bitte weisen Sie die Vorlage zurück und ermöglichen Sie damit eine bessere und zukunftsfähigere Lösung.

**Regina Fuhrer-Wyss, Burgistein (SP)**, Einzelsprecherin. Wir sind jetzt seit eineinviertel Stunden an diesem Geschäft. Es ist ein wichtiges Geschäft. Wir haben die verschiedensten Aspekte gehört, wir haben über Stau gesprochen, über Sicherheit, Wirtschaft, Klima, aber auch über Ökologie und neue Technologien. Mir als Bäuerin ist es ein Anliegen, hier nochmals den Fokus auf den Verlust von Kulturland zu legen.

Kulturland, landwirtschaftliche Nutzfläche, Fruchtfolgeflächen: Das ist unser wichtigstes und höchstes Gut. Täglich verschwindet Kulturland, wird fruchtbarer Boden überbaut, und das vorliegende Projekt frisst viel – und viel wertvolles – Kulturland weg. Wir müssen uns doch für den Erhalt dieses Kulturlands engagieren. Wir wollen nicht, dass uns buchstäblich der Boden unter den Füßen weggezogen respektive unter den Füßen überbaut und versiegelt wird. Wir wollen, nein, wir brauchen die Natur statt Beton, und darum ist aus Sicht der Landwirtschaft, aus Sicht – meiner Meinung nach – der Bauern und Bäuerinnen dieses Projekt abzulehnen.

**Andreas Schüpbach, Huttwil (SVP)**, Einzelsprecher. Ich sage nichts mehr zum Technischen, da wurde schon sehr viel gesagt. Als Oberaargauer Grossräte haben wir heute einen ganz schweren Entscheid zu fällen. Wir entscheiden heute über zwei grosse Übel, sehr grosse Übel sogar. Als Bauer verstehe ich den Widerstand der betroffenen Bauern aus der Region Aarwangen. Ich würde mich auch mit Händen und Füßen gegen dieses Projekt wehren, wenn ich dort wohnen würde. Das ist sicher. Wir haben aber eben noch ein anderes grosses Übel: Die Verkehrssituation im Oberaargau – und nicht nur in Aarwangen; von Niederbipp bis nach Huttwil haben wir Probleme.

Wenn ich heute entscheiden muss, ob Ja oder Nein, dann tue ich das im Wissen, dass das Projekt bei weitem nicht fehlerfrei ist, aber auch im Wissen darum, dass auch ein neues Projekt Fehler haben wird und neue Spannungsfelder öffnen wird. Sollte es zu einem Ja zu diesem Projekt kommen, sind überparteiliche Massnahmen in Planung, wonach dann Forderungen gestellt werden, die das vorliegende Projekt aber nicht gefährden sollen. Mein Nachredner wird genauer darauf eingehen.

Wenn ich jetzt abstimmen muss, dann kommt mir das vor, als ob ich einen Teller versalzene Rösti vor mir hätte und genau hinschauen müsste, wo denn die am wenigsten versalzene Rösti liegt. Dann werde ich leer schlucken und mit «Nicht-Überzeugung» diese Rückweisung ablehnen und dann ganz fest auf die Zähne beißen und dem Projekt zustimmen.

**Präsident.** Ich schliesse nach dem nächsten Redner die Rednerliste. Ich habe sie jetzt etwas länger offengelassen, weil es ein wichtiges Geschäft ist.

**Patrick Freudiger, Langenthal (SVP)**, Einzelsprecher. Das ist in der Tat eine schwierige Debatte. Man sieht hier das hohe öffentliche Interesse und die vielen Betroffenen, die hier sind.

Ich glaube, es wäre völlig verfehlt, wenn wir jetzt irgendwie versuchen würden, den Betroffenen, die Land verlieren werden, das Projekt schmackhaft zu machen. Ich habe vollkommen Verständnis dafür, dass diese immer gegen das Projekt sein werden, und ich kann das auch absolut nachvollziehen. Ich selbst bin nicht Bauer, aber ich habe in meiner Praxis häufig mit der Abwägung von Fruchtfolgeflächen zu tun, und ich weiss, dass Fruchtfolgeflächen einen hohen Status haben – auch zu Recht einen hohen Status haben –, und wenn man Fruchtfolgeflächen beansprucht, dann braucht es dafür eben gute Gründe.

Etwas weniger Verständnis habe ich für all die Vertreterinnen und Vertreter der Umweltverbände, die hier versuchen, die Landwirtschaft zu instrumentalisieren. Denn, machen wir uns doch nichts vor, Kolleginnen und Kollegen, die Umweltverbände wollen nicht Alternativen oder vermehrten Schutz der Fruchtfolge. Die Umweltverbände wollen einfach keine neuen Strassen. Sie werden, auch wenn man hundert weitere Varianten prüft, immer noch dagegen sein, weil sie einfach aus Prinzip keine neuen Strassen wollen.

Und da ist es etwas schade, wenn man sich jetzt hier so als «frischer Fruchtfolgefreund» gebärdet, das dann aber nicht konsequent durchzieht. Vor ein paar Jahren, als ich schon im Rat war, haben wir darüber diskutiert, ob wir die Fruchtfolgeflächen in Bätterkinden schützen wollen, wo ein Depot gebaut wird, obwohl man eine mangelhafte Prüfung der Alternativstandorte gemacht hatte. Viele von denen, die jetzt von der linken Seite her die Fruchtfolge bemühen, hatten dort nicht die nötige Sensibilität, denn dort geht es ja um die Bahn – und Bahn ist gut, Strasse ist böse – und je nachdem hat dann die Fruchtfolge eben einen Stellenwert oder nicht. Hier vermisste ich auch eine gewisse Glaubwürdigkeit.

Ich habe mir den Entscheid nicht einfach gemacht. Ich habe eine Interessenabwägung gemacht, wie es auch der Vorredner Lerch gesagt hat, und da muss man einfach zur Kenntnis nehmen, dass es diesen Mehrverkehr bereits gibt, es ist nicht so, quasi, dass wer Strassen baut, Mehrverkehr ernennt wird. Diesen Mehrverkehr gibt es schon, und die Prognosen des Bundes sind eindeutig, er wird noch zunehmen.

Es geht nicht darum, mehr Verkehr in den Oberaargau hineinzubringen, sondern es geht darum, den vielen Verkehr, den wir schon haben, auf eine halbwegs akzeptable Weise zu kanalisieren, und da nützen eben kosmetische Lösungen wie Null+ nichts mehr. Das ist der Grund. Es geht nicht darum, dass man es sich hier leichtmachen will. Es geht um eine Interessenabwägung, und diese ist nicht eindeutig, aber aus meiner Sicht halt eher zugunsten des Projekts.

Vorhin wurde auch der Fall Solothurn angeführt. Beim Fall Solothurn müsste man fairerweise noch darauf hinweisen, dass es dort ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) gab, das sagte, es gehe nicht. Ein solches haben wir hier auch nicht.

Und ganz zum Schluss – ich sehe, es blinkt schon – noch einmal: Die Betroffenen aus Aarwangen und ihre Vertreter werden nie für dieses Projekt sein, das weiss ich auch. Aber ich kann Ihnen, liebe Frauen und Männer, anbieten, dass Andreas Schüpbach und ich sowie weitere Vertreter im Oberaargau und ausserhalb, uns bemühen, zu Ihren Gunsten und auch zugunsten ... *(Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. Dabei kommt es zu einem kurzen Unterbruch der Audioübertragung. / Le président demande à l'orateur de conclure. Survient un blanc à ce moment-là dû à un bref défaut de transmission audio.)* ... dort, wo es Mehrverkehr haben wird, Massnahmen zur Entlastung zu prüfen, aber ohne das Projekt zu sabotieren. Meine Telefonnummer ist bekannt, ... *(Der Präsident bittet den Redner erneut, zum Schluss zu kommen. / Le président demande encore une fois à l'orateur de conclure.)* ... melden Sie sich bei uns für Anliegen, aber ohne das Projekt zu gefährden.

**Thomas Knutti, Weissenburg (SVP)**, Einzelsprecher. Ich weiss jetzt nicht, ob ich dann als Barbara Josi auftauche, sonst müsste ich noch rasch die Haare färben, damit das einigermaßen korrekt ist ... Geschätzte Anwesende, es ist vielleicht aussergewöhnlich, dass ich als Oberländer hier noch etwas dazu sage, aber ich kenne natürlich die Problematik in dieser Region bestens, vor allem von meinem Job her, weil ich vermehrt mit dem Lastwagen auf dieser Strecke tätig bin. Deshalb bin ich



auch der Meinung, dass man diesen Kredit ganz klar so annehmen müsste. Es wurde gestern gesagt, wir haben an Werktagen 17'000 Fahrzeuge, die auf dieser Strasse durchfahren, und bis im Jahr 2040 würde sich die Zahl auf 20'000 Fahrzeuge erhöhen.

Aber ich spreche natürlich vor allem etwas anderes an: Mir geht es um den Schwerverkehr. Ich weiss, dass einige diesen am liebsten nicht sehen würden. Aber es braucht diesen Schwerverkehr eben auch, und in Spitzenzeiten sind auf dieser Strecke 160 Lastwagen pro Stunde unterwegs. Das müssen Sie sich einfach einmal vor Augen halten, und das ist doch auch ein guter Grund.

Und noch ein wichtiger Punkt ist die Brücke, die über die Aare führt: Es gibt zwischen Rothrist und Wangen an der Aare nur eine Brücke, über die man mit 40 Tonnen fahren kann, über die man in diese Region gelangt, und das ist doch ein Grund, um diesem Projekt zuzustimmen. Das sind 25 Kilometer, innerhalb von 25 Kilometern haben wir nur eine Durchgangsmöglichkeit mit 40 Tonnen, und da ist es doch berechtigt, dass man dort eine Strasse baut.

Kollege von Arx hat zweimal CST erwähnt, und das muss ich hier noch korrigieren: Kollege von Arx, CST hat nichts damit zu tun. Wir haben in dieser Region Industriearbeitsplätze von 39 Prozent, und wir haben ein Güterverkehrsaufkommen bis 2040 von 37 Prozent. Jetzt musst du mir erklären, wie soll ich das Mineralwasser, wie soll ich den Dünger, das Holz, den Granit, die Blumenerde oder dann noch das Joghurt für die Leute dort, wie soll ich das mit CST liefern? Das hat doch nichts damit zu tun. Das ist eine Dienstleistung für Pakete zwischen den Grossstädten unserer Schweiz. CST ist schon gut, aber es hat nichts mit diesem Projekt zu tun.

Kollege Fredy Lindegger hat gesagt: Natur statt Beton. Geschätzte Damen und Herren, das Bundesamt für Statistik (BFS) sagt, dass wir pro Jahr 17'000 Stautunden in unserem Land haben. Das Bundesamt sagt: «Staus führen zu Zeitverlusten, die mit volkswirtschaftlichen Kosten verbunden sind.» Wir hatten im Jahr 2017 Stauzeit-Kosten von 928 Mio. Franken. Das ist doch ein Argument, das auch Grüne und Linke müssten lösen wollen. Wir müssen hier eine Gesamtbetrachtung machen. Die Berner KMU ... *(Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. Dabei kommt es zu einem kurzen Unterbruch der Audioübertragung. / Le président demande à l'orateur de conclure. Survient un blanc à ce moment-là dû à un bref défaut de transmission audio.)* ... auch ein Grund, dass auch die Landwirtschaft trotz dem Landverlust, der auch mir weh tut, zu dieser Umfahrung Ja sagen sollte.

**Samuel Leuenberger, Bannwil (SVP)**, Einzelsprecher. Ich will zuerst die Interessenbindung offenlegen: Ich spreche heute als Vorstandsmitglied des Oberraargauischen Bauernvereins und für die produzierende Landwirtschaft.

Alle wissen, dass Aarwangen eine Lösung zur Entflechtung der Verkehrssituation braucht. Speziell dabei ist das Zusammentreffen des ÖV mit dem Individualverkehr, aber auch mit dem Langsamverkehr. An rund 16 Sitzungen hat sich die Informationsgruppe des Regierungsrates mit der Strassenführung rund um Aarwangen befasst. Der Regierungsrat und auch die Beteiligten haben es in dieser Zeit nicht geschafft, die Betroffenen zu Beteiligten zu machen.

Leider war die Landwirtschaft erst ab der 10. Sitzung eingeladen. Als Vertreter des Oberraargauischen Bauernvereins durfte meine Wenigkeit daran teilnehmen. Und ich konnte feststellen, dass zu diesem Zeitpunkt die Strategie, die Überlegungen, die Frage der Wirtschaftlichkeit, und vor allem die Linienführung, gemacht waren.

Als Folge davon stehen jetzt noch drei Anliegen im Vordergrund, und das sind dann meine Fragen: Qualitativer Umweltschutz im Bereich der Entwässerung: Wie begründet der Regierungsrat, dass im Jahr 2022 eine Überlandstrasse mit dieser Frequenz geplant und zur Ausführung freigegeben wird ohne kontrollierte Entwässerungen? Wir wissen, dass heute sämtliche Stoffe im Wasser nachgewiesen werden können, und die Verschmutzung gilt es unter allen Umständen zu verhindern.

Meine zweite Frage betrifft die Strassenführung auf einem Trasse: Warum liegt die geplante Strasse auf einem Trasse? Die Strassenführung unter dem Niveau hat nur Vorteile. Denken wir an das Littering, denken wir an den Lärm, denken wir an die Lichtverschmutzung, aber auch an die Feinpartikel, die verstreut werden.

Dann komme ich den zum dritten Punkt: Bei der Variante «Tunnel lang» stehen die Kosten im Vordergrund. Wir haben auch dort als begründetes Argument, dass die Gasleitung verlegt werden

muss, und meine Frage ist: Wurden jemals die Kosten für das Verlegen der Gasleitung offengelegt und ausgewiesen? Die Qualität einer Umfahrung darf etwas kosten. Die Güterabwägung Kulturland versus Kosten respektive Wirtschaftlichkeit, darf im Jahr 2022 nicht mehr das grosse Thema sein und einen solchen Stellenwert haben.

Meine vierte Frage: Herr Regierungsrat, ich frage Sie: Haben Sie noch eine Chance, die Betroffenen zu Beteiligten zu machen? Wenn ja, würde ich gerne von Ihnen hören, wie? Aus diesen und aus zum Teil noch nicht erwähnten Gründen – weil es jetzt blinkt – enthalte ich mich der Stimme.

**Sandra Hess, Nidau (FDP)**, Einzelsprecherin. Ich möchte noch kurz etwas zu den selbstfahrenden Autos sagen und zu den Auswirkungen auf den Bedarf an Strassen. Ja, die Entwicklung in der Automobilindustrie geht rasant vorwärts. Die Autos werden sicherer, sie werden sauberer, sie werden leiser, und vielleicht fahren sie dann sogar einmal vollständig selber. Und das alles macht die Strasse ja auch zweifellos sicherer, und der zur Verfügung stehende Raum kann effizienter genutzt werden. Aber meine Damen und Herren, in welcher Glaskugel haben Sie gelesen, dass damit der Verkehr abnimmt? Vielleicht nimmt er ja auch zu. Der Mensch ist bekanntlich ein Individualist, und wenn er Mittel und Wege findet, seine individuelle Mobilität eben auch individuell zu gestalten, dann wird er das mit fast an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auch machen. Das jedenfalls spricht laut meiner Glaskugel eher für mehr als für weniger Verkehr.

Grossrat Knutti hat vorhin auch noch gleich etwas zum Waren- und zum Transportverkehr gesagt. Lieferwagen und Lastwagen werden wahrscheinlich kaum bald einmal selbstfahrend sein. Aber ob nun ein Mensch oder ein Mikrochip am Steuer sitzt, ob jetzt das Fahrzeug mit Verbrennungsmotoren unterwegs ist oder nicht, ob ein Fuder Holz, Mineralwasser oder eine Tonne Zement auf dem Fahrzeug ist, wir brauchen eine gute Strasseninfrastruktur.

Nehmen wir also unsere Verantwortung wahr, schicken wir das Projekt jetzt auf den Weg, umso mehr, als es wahrscheinlich noch ein langer Weg sein wird, das haben wir heute Morgen auch schon gehört. Sorgen wir jetzt dafür, dass die Strassen, die wir dereinst brauchen, heute zur Umsetzung freigegeben werden können, und lehnen wir den Rückweisungsantrag ab.

**Fredy Lindegger, Roggwil (Grüne)**, Einzelsprecher. Ich muss da trotzdem noch einmal ans Mikrofon – diesmal als Einzelsprecher – und zu gewissen Sachen, die jetzt eingebracht worden sind, noch ein Wort sagen.

Verkehrszunahme: Patrick Freudiger hat vom Verkehr in Zukunft gesprochen. Es ist so, der Verkehr wird etwas zunehmen, aber viel weniger stark, als wir das noch vor zehn Jahren gedacht haben. «Verkehrsperspektiven 2050», ein Papier des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), zeigt das in etwa auf. Es ist auch so, wie der Mikrozensus das aufzeigt, dass die Hälfte des Verkehrs, den wir haben, Freizeitverkehr ist. Dieser kann von mir aus im Stau stehen, das stört mich nicht gross. Man muss da schon ein wenig hinschauen, wovon man genau spricht.

Landumlegung: Kollegin Amstutz, nein, Entschuldigung, Josi, zur Landumlegung nur Folgendes: All die Landwirte wollen die Landumlegung nicht. Die Landumlegung wird nur gemacht, damit der Kanton die Strasse leichter bauen kann und das Land leichter beschaffen kann. Sie alle wollen diese nicht, diese 5 Mio. Franken könnte man sparen.

Boden schützen: SVP, Boden schützen ist bei Ihnen ein Thema; wo schützen Sie hier den Boden? Diese Frage muss ich einfach im Raum stehen lassen.

Dann geht es um die Finanzen. Es wird so sein, dass wir heute mit diesen zwei Projekten Betriebs- und Unterhaltskosten von 7 bis 8 Mio. Franken pro Jahr bewilligen. Dann ist nachher die Frage, Kollege Knutti, Kollegin Amstutz, wo denn dieser Unterhalt gemacht wird, ob dieser dann im Oberland an einer Brücke gemacht wird, oder hier an einer neuen Brücke in Aarwangen, die eigentlich gar nicht nötig ist. Das Geld haben wir nicht. Das kommt alles auf diesen Stapel an Unterhalt und Betrieb, den wir im Strassenverkehr jetzt schon leisten müssen. Jeder neue Bau kriert neuen Unterhalt, neue Betriebskosten. Das sollten wir nicht machen.

Und zum Schluss noch einmal, Beat Bösiger: Eine Lösung jetzt, das heisst eben genau nicht eine Umfahrung. Eine Umfahrung, wir haben es gesehen, das heisst, dass wir jetzt sehr wahrscheinlich

fünf Jahre lang blockiert sind. Das ist meine letzte Information, wie diese Verfahren vor Bundesgericht laufen werden. Wir sind fünf Jahre lang blockiert, dann schreiben wir noch einmal zwei Jahre lang irgendwelche Aufträge aus. Wir fangen 2030 vielleicht an zu bauen. Das ist doch keine Lösung für jetzt, für die Sicherheit. Das ist eine Lösung für über-über-übermorgen. Und das ist von mir aus gesehen kein guter Weg. Deswegen: Weisen Sie das Projekt zurück, dann kann man noch einmal gescheite Lösungen finden.

**Hans Jörg Rüegsegger, Riggisberg (SVP)**, Einzelsprecher. Die Landwirtschaft, insbesondere einige Bauernfamilien, die hier anwesend sind, ist in beiden Projekten stark betroffen und direkt betroffen. Und ich gebe dem Herrn Regierungsrat recht, wenn er in seinen Ausführungen sagt, dass auch die Landwirtschaft in den letzten zehn, zwanzig Jahren Fruchtfolgeflächen von der landwirtschaftlichen Nutzfläche benötigt hat, um sich zu entwickeln. Das ist korrekt. Ich weise daraufhin, dass wir das strengste Tierschutzgesetz haben, das vorschreibt, wie viele Quadratmeter ein Tier zur Verfügung haben muss.

Ich habe vorhin gehört vom Kollega, der hier vorne sitzt: der Bodenverbrauch. Jawohl, es braucht Boden, auch in Zukunft. Das wissen wir. Wir haben die Umfahrung Wilderswil bewilligt, das Depot der RBS braucht Land, Kulturland, der Doppelspurausbau braucht Land, das Viererfeld, auf dem die Stadt Bern Wohnungen bauen will, braucht Kulturland. Aber auch die Massentierhaltungsinitiative wird Kulturland brauchen, wenn sie im Herbst angenommen wird. Dann wird auch nicht gefragt, das wird umgesetzt.

Ich möchte an dieser Stelle sagen, dass – wie Samuel Leuenberger angetönt hat –, obwohl der Oberaargauische Bauernverein und der Berner Bauernverband von Anfang an aktiv mit Stellungnahmen und öffentlichen Mitwirkungen mitgewirkt haben, einige Punkte eben nicht aufgenommen wurden; dies im Gegensatz zum Projekt im Emmental, wo wir erfolgreicher waren. So gibt es eben offene Punkte. Der Ton und die Art und Weise, wie miteinander umgegangen wurde, finde ich nicht förderlich und nicht konstruktiv. Aber als wir mit der Kommission vor Ort diese Stellen, diese Hotspots, anschauten, haben an beiden Orten auch die Kritiker, die vor Ort waren, ganz klar bezeugt, dass Handlungsbedarf besteht.

Im Oberaargau ist das Referendum angekündigt. Das heisst, das Volk wird schlussendlich darüber entscheiden, ob man das Bauprojekt ausführen kann oder nicht. Und wenn man die Punkte der Rückweisung genauer anschaut, sind diese für mich weder als Grossrat noch als Bauernpräsident unterstützungswürdig.

**Reto Müller, Langenthal (SP)**, Sprecher BaK-Mehrheit. Danke für die Debatte, die gehaltvoll war. Für die Kommissionsmehrheit: Die Politik hat die Tendenz, dass man unangenehme und schwierige Entscheide gerne zuerst einmal vertagt. Die Frage, ob man diese Strasse im Oberaargau bauen soll, ist zweifellos eine sehr schwierige Entscheidung. Es geht um die Abwägung verschiedener Interessen, und Sie haben sie alle erwähnt: Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft.

Wie kann man ein solches Vertagen machen? Man verlangt – wie hier zum Beispiel die Kommissionsminderheit – in einem Rückweisungsantrag, es sei noch mehr zu prüfen. Bessere Entscheidungsgrundlagen seien gefordert. Zitat: «Mehr Klarheit für einen fundierten Entscheid» hat der Sprecher der Kommissionsminderheit gesagt, ohne auf den genauen Inhalt eingehen zu wollen. Mich beschleicht in der Politik in den letzten Jahren generell das Gefühl – ich bin schon länger dabei, nicht nur hier im Rat, sondern auch bei uns im Stadtrat –, dass wir zu jedem konkreten Projekt bald so viele Gutachten und so viele, wie auch immer, Abklärungen verlangen, dass diese Abklärungen fast gleich teuer sind wie das Projekt selber.

Das ist eine Tendenz, die wir in diesem Staat haben. Wir bringen es kaum mehr fertig, etwas wirklich zu Boden zu bringen und etwas wirklich zu machen. Liebe Grossrätinnen und Grossräte, wir kommen nicht vorwärts, wenn wir immer mehr prüfen, sondern wir müssen – vielleicht auch mit einem gewissen Entscheidungsgrundlage und mit gewissen Lücken – einfach einmal entscheiden.

Es ist ja durchaus kreativ in diesem Rückweisungsantrag, dass man CST noch mitdenken solle. Dann muss ich also eine grosse Glaskugel haben, damit ich das heute schon sagen könnte. Oder,

man solle das «Bipperlisi» untertunneln. Was das für ein Bauprojekt gäbe, und ob man das bei der Investitions-Priorisierung im Tiefbau wirklich bezahlen könnte? Ich wage es, dies zu verneinen.

Wir können also noch ein Rechtsgutachten machen lassen über die Verfassungsvereinbarkeit. Das können wir nämlich nicht beurteilen, weder der Regierungsrat, der die Exekutive ist, noch wir, die das Gesetz erlassen haben, noch die Verfassung, die vom Volk in Kraft gesetzt wird. Wir müssten ein Rechtsgutachten haben, aber ob dieses vor dem Gericht standhielte, ist dann wieder die andere Frage. Also: Man muss den gerichtlichen Weg eben auch *begehen*. Es ist ein Zeichen der Zeit, und hier wird es wohl eine Entscheidung der Rechtswissenschaft brauchen. Es ist ein Projekt, das wir 2016 hier bestellt haben. Das ist die einzige Wiederholung zu gestern. Wir haben das damals hier gewollt und die Kommissionsmehrheit hat mit 10 zu 7 Stimmen die Rückweisungsanträge in allen Punkten abgelehnt.

Wir wollen dieses Projekt nicht verschieben, bis es dann wirklich irgendeinmal nicht mehr möglich ist, dass in Aarwangen etwas geht. Dort ist der grosse Widerspruch, den man heute mehrmals gehört hat: Alle sagen, man solle etwas machen, aber eben, vielleicht nicht ganz das, vielleicht eher etwas anderes. Aber entscheiden Sie sich heute doch einmal! Es wird kein neues Projekt mit diesen Prüfungen erfunden werden können. Aus Sicht der Kommissionsmehrheit genügen die vorhandenen Grundlagen, um zu entscheiden. Der Rückweisungsantrag ist deshalb in allen Punkten abzulehnen.

**Präsident.** Die Voten waren ziemlich ausgiebig. Jetzt wird der Regierungsrat ein sicher wichtiges Votum abgeben.

**Christoph Neuhaus,** BVD-Direktor. Erlauben Sie mir, etwas länger zu werden, und erlauben Sie mir, dass ich zuerst auf die vier Fragen, die Grossrat Samuel Leuenberger konkret gestellt hat, eine Antwort gebe.

Ich nehme «Betroffene zu Beteiligten machen» vorweg. Sie haben es gehört, in der Informationsgruppe, die 16-mal zusammenkam, und in der Begleitgruppe waren die Beteiligten dabei, in der Melioration waren sie dabei. Was nicht passiert: Man wird nicht alle zufriedenstellen können. Man kann sie nicht zufriedenstellen. Und vor diesem Hintergrund sagen sie nachher, wir sind nicht beteiligt worden. Ich war auch einmal vor Ort. Ich kenne das Bützbergtal, ich war auch privat noch ein paarmal dort, um zu schauen, wie ökologisch das Ganze ist, darauf komme ich später noch zu sprechen. Wir haben die Betroffenen zu Beteiligten gemacht. Aber wir haben die Betroffenen nicht zu restlos Zufriedenen, Glücklichen gemacht.

Zweitens, die Entwässerung über die «Schulter» der Strasse geschieht kontrolliert. Je nach Abschnitt wird das Abwasser gefasst, eben gerade wegen dem Wasser. Ich glaube, Samuel Leuenberger gibt hier der Angst Ausdruck, dass man das Abwasser in das Kulturland einleitet. Das Ganze ist umweltverträglich. Sie können den Umweltverträglichkeitsbericht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) lesen, dort wurde das Projekt gelobt.

Drittens, die Kosten der Gasleitungsverlegung: Das sind 3 Mio. Franken. Da werden Sie mir sagen, dass das auf die 132 Mio. Franken gesehen wohl nicht viel sei. Was hier nicht enthalten ist, ist der Ausfall des Betriebs. Diese Kosten hat man nicht ermittelt, das hätte man mit den entsprechenden Lieferanten anschauen müssen, und dann hätte man den entsprechenden Betriebsausfall finanzieren müssen. Damit wären wir wohl rasch auf einen zweistelligen Millionenbetrag gekommen, und darum hat man darauf verzichtet, die Gasleitung zu verlegen.

Als Viertes, respektive, ich glaube, das war etwa die dritte Frage, das Trasse: Was hat man dort gemacht? Wenn man ein Trasse plant, richtet man das in der Topographie aus, man versucht, es der Landschaft anzupassen. So perfekt, wie die Betroffenen das gewollt hätten, ist es nicht, aber dort, wo die Strasse durchgeführt wird, ist der Übergang von den Fruchtfolgeflächen zum Wald. Es wurde schon gesagt, man sollte diesen Schutzwald wegräumen. Das geht nicht, weil es eben Schutzwald ist. Dieser Übergang ist das eine, und das andere ist ein etwa 1,2 m hoher Damm, damit die Strasse eben wird, weil es zwei Mulden hat. Ich bin auch sehr froh, dass man nicht mehr erzählt, der Damm sei 2,4 m oder 2,7 m. Ich habe dazu die wildesten Zahlen gehört.

So viel zu den Fragen, die Samuel Leuenberger konkret gestellt hat. Damit komme ich zum Rückweisungsantrag. Ich habe Ihnen gut zugehört, es war interessant, aber ich muss vorweg gerade sagen, wir sind nicht die fanatischen Strassenbauer, wie ich bei einigen von Ihnen hier im Rat zwischen den Zeilen – oder relativ direkt – gehört habe. Wir analysieren immer sehr genau, wenn es etwas braucht, denn wir wissen, jede Region hat ihre spezifische Verkehrslösung. Wenn ich von spezifischen Verkehrslösungen spreche, dann spreche ich von mehreren 100 Mio. Franken für das Tram. Herr Grossrat David Stampfli, ich habe es ein bisschen bedauert, dass meine Vorgängerin nicht hier war, denn Sie sind ihr ziemlich stark auf die Füsse getreten, als ob man bis 2018, solange sie verantwortlich war, nichts gemacht und das Ganze vernachlässigt hätte. Aber wichtig ist, dass wir an das Tram für Ostermundigen rund 300 Mio. Franken zahlen, und dass die Tramverlängerung in Wabern uns rund 70 Mio. Franken kostet. Und vor ein paar Tagen habe ich für eine Zweckmässigkeitsbeurteilung unterschrieben: Man will in der Altstadt von Bern eine zweite Tramachse. Sie können alle zwei, drei, fünf Minuten hinauslaufen ... ich habe lange in der Stadt Bern gewohnt: Dort braucht man Bus und Tram. An einem anderen Ort kann das eine Veloschnellstrasse sein. Oder es kann eben, wie in der Region Aarwangen, eine Umfahrung sein, nicht isoliert, sondern es geht um ein Paket mit einer Bahnsanierung und sehr vielen Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr. Das Gesamtverkehrsprojekt ist auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt und garantiert eine effiziente Nutzung der Strassen und Wege. Und wir haben es gesagt, auch wenn es einzelne wütend macht, es ist im Sinn des Übereinkommens von Paris. Thomas Knutti hat vorgerechnet, dass wir rund 1 Mio. Franken durch Staus verlieren, von den Abgasen schon gar nicht zu reden.

Frau Grossrätin Kornelia Hässig hat mir gesagt, ich werde sie dann wieder zusammenstauchen. Sie kann sich beruhigt zurücklehnen, denn sie hat es sauber gesagt, es sind gut 690 Mio. Franken, die wir hier verbauen wollen. Aber sie ist auf dem Pfad der Gegner des Ganzen, die behauptet haben, 200 Mio. Franken seien für das Strassenprojekt. Liebe Kornelia Hässig, es sind zum Beispiel 32 Mio. Franken für einen behindertengerechten Bahnhof. Und dieser behindertengerechte Bahnhof kommt so oder so, weil wir das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) haben, und dies ist nicht der Strasse geschuldet. Wir nehmen dort auch einen Bach hinaus, den wir renaturieren. Es sind 132 Mio. Franken nur für die Strasse, einfach, um hier entsprechend ehrlich und präzise zu sein.

Frau Grossrätin Tabea Jenni hat mit ihrer Emotion auch aufgezeigt, dass es eben um viel geht. Es geht um Landwirtschaftsfläche, es geht um Intensivlandwirtschaftsfläche. Sie haben vor dem Rathaus die roten Striche in dieser einheitlich gleichmässig grünen Landschaft. Jan Remund müsste eigentlich diesem Projekt auch zustimmen, weil man mehr Ökologie schafft. Sogar Fredy Lindegger müsste mit seiner Grundeinstellung Ja sagen, weil es neu diverse Tümpel für Amphibien in der Grösse von etwa drei Olympia-Schwimmbecken gibt. Entlang der neuen Strasse entstehen 1,5 km Böschungen mit artenreicher Bepflanzung, eine etwa einen Kilometer lange Baumreihe, denn es gibt Vögel, die nur 15 Meter weit fliegen, und das Wiesel, das wissen Sie auch, muss sich immer wieder verstecken – darum ist es aus unserer intensiven Landwirtschaft verschwunden.

Es gibt Feuchtwiesen in der Grösse von etwa fünf Fussballfeldern, das sind 36'500 m<sup>2</sup>. Jan Remund, ich würde gerne mit Ihnen schauen gehen, wo man dort zum Beispiel eine Helm-Azurjungfer sieht, oder wo in diesem kleinen Tal eine Sumpfschrecke ist. Ich war dreimal dort, ich habe keine gesehen, ich habe auch nichts gehört. 30 Nistkästen an der Aarebrücke. Der Teuffenthalbach wird auf 70 Metern, der Hopferebach auf 80 Metern offengelegt. Natürliche Ufer, Totholz, bei der Aarebrücke wird Kies aufgeschüttet, Lebensraum, die Fischer wissen, wovon ich spreche, und da bin ich auch froh, wenn man das zur Kenntnis nimmt.

Und darum muss ich Sie fragen: Was will der Rückweisungsantrag? Was will er mit all seinen Forderungen? Wir haben in letzter Sekunde gerade noch einen erhalten, der verlangt, dass die Ortsdurchfahrt verbessert werden soll, dass endlich etwas gemacht wird.

Und jetzt, Herr Grossrat Stampfli: Man hat die Jurastrasse saniert, von 2012 bis 2013 den Abschnitt «Tierlihus» bis Bahnübergang, von 2015 bis 2016 den Abschnitt Bahnübergang bis Aarebrücke. 2012 hat man als Sofortmassnahme Parkplätze aufgehoben. Als Sofortmassnahme hat man 2016 für eine sichere Velo-Querung die Mittelinsel verbreitert. Ebenfalls 2016 hat man wegen der ungenügenden Sichtverhältnisse beim «Tierlihus» geschaut, dass es als Sofortmassnahme eine sichere

Querung gibt. Als weitere Sofortmassnahme eine Sicherung des Schulwegs zwischen Kreisel und Zentrum; 2020 ein Fussgängerstreifen mit Anpassung der Ein- und Ausfahrten beim «Denner», die Verschmälerung der Einmündung Mumenthalstrasse. Das letzte ist bei mir, aber alles vorher war bei meiner Vorgängerin. Man hat dauernd etwas gemacht, und man hat dauernd geschaut, dass man dort Verbesserungen machen konnte. Man hat das gemacht, weil man die Umfahrungsstrasse geplant hat, und jetzt sind wir dort einfach am Anschlag.

Der Rückweisungsantrag will eine Lösung ohne Umfahrungsstrasse. Man solle das jetzt endlich einmal anschauen und planen. Und das ist passiert. Die Resultate hat meine Vorgängerin vor sechs Jahren vorgestellt. Das Menschengedenken dauert etwa vier bis sieben Jahre und darum ist das bei praktisch allen schon vergessen. Das Fazit wurde auch genannt: Im Oberaargau bevorzugen 83 Prozent der Mitwirkenden die Umfahrlösung. Das lokale Gewerbe sagt mit 98 Prozent Ja. Das Gewerbe in Aarwangen ist im Smaragd-Gebiet, und obwohl man sagt, man müsse aus dem Smaragd-Gebiet hinaus, hat auch Aarwangen das Recht auf ein Gewerbegebiet. Und seither haben wir – haben meine Ingenieure zusammen mit den Umweltverbänden, mit den Bauern, mit der Bevölkerung, mit der Wirtschaft, das Projekt weiterentwickelt. Ich glaube, das ist ein sehr partizipativer Prozess. Es wurden diverse Forderungen und Verbesserungsvorschläge aufgenommen. Nicht alle, aber man kann es auch nicht allen recht machen. Wer jetzt zurückweisen will, desavouiert all dieses Engagement.

Eine andere spannende Forderung im Rückweisungsantrag ist, für das «Bipperlisi» einen Tunnel zu bauen. Ich habe mich gefreut, weil ich an der Kantonsschule Solothurn war und dieses «Bipperlisi» gern habe. Aber so ein «Lisi» holt keinen einzigen der 160 Lastwagen von Thomas Knutti aus der Ortsdurchfahrt heraus. Ich habe bei der asm nachgefragt – das ist die Betreiberin des «Bipperlisi» – weil die asm am besten beurteilen kann, was ein solcher Tunnel bringen könnte. Sie können nachher auch zu Peter Haudenschild, er ist im Verwaltungsrat. Peter, du würdest mich sonst korrigieren. Aber die asm sagt, ein solcher Tunnel würde erstens sehr teuer, eventuell sogar teurer als die komplette Verkehrssanierung inklusive Velo- und Fusswege und Renaturierung und Verkehrsverflüssigung. Zweitens sei er technisch kaum machbar. Stichworte: Unklarer Baugrund, Bau unter Verkehr, also fast ein Ding der Unmöglichkeit. Das Tunnelportal käme dann beim Schloss heraus. Das wäre wegen dem Ortsbildschutz wohl kaum genehmigungsfähig. Drittens: Überlegen Sie sich, wie es ist, in einen Tunnel hinunterzusteigen, oder aus einem Tunnel hinauf zu kommen. In anderen Ländern nimmt man alle Bahnen, die man versenkt hat, wieder hinauf. Und wie kommt man hinunter? Selbstverständlich mit einem Lift, mit Strom. Vor allem hat die asm auch gesagt, dass sie aus dem Bahninfrastrukturfonds kein Geld dafür bekäme. Sprich, es ist nicht finanziert.

Geschätzte Frauen und Männer, könnte es nicht auch sein, dass die Forderung nach einem Bahntunnel, das «Zurück zum Start», einfach eine Verzögerungstaktik ist? Das kommt mir sehr bekannt vor. Ich habe das im Seeland erlebt, in Biel. Das gleiche gilt auch für die Forderung nach weiteren unnötigen Abklärungen, wie beispielsweise die nicht relevanten Auswirkungen von CST. Die Grossräte Knutti und Haudenschild haben gesagt, worum es hier geht – und vor allem, vor 2040, 2050 wird da nichts geschehen. Aber das alles kommt mir aus der Region Biel bekannt vor. Es gibt sogar einzelne Exponentinnen und Exponenten, die man in den Oberaargau exportiert hat. Die Forderung von Anpassungen des Temporegimes und von Verkehrsmanagementmassnahmen ist bereits Inhalt der Verkehrssanierung Aarwangen.

Spannend ist, Jan Remund hat es gesagt, dass alle kantonalen Umweltverbände Einsprache gemacht haben, der Verein «Smaragdgebiet Oberaargau» regional jedoch nicht. Das ist ganz klar, man schuldet seinen Mitgliedern etwas, und vor diesem Hintergrund begreife ich, dass die kantonalen Verbände das machen. Es ist einfach interessant, dass keine Beschwerde des regionalen Vereins «Smaragdgebiet Oberaargau», desjenigen vor Ort, eingegangen ist.

Wenn wir jetzt zurückweisen, verschleudern wir Steuergeld. Wir würden 9,9 Mio. Franken, also fast 10 Mio. Franken, in den Sand setzen. Einen Kredit, den Sie beschlossen haben. Verzögerungen lösen die Probleme nicht. Es gibt überdurchschnittlich viele Unfälle, Staub, Lärm und seit drei Jahrzehnten den Wunsch der Bevölkerung: «Macht endlich etwas.» 2007 hat meine Vorgängerin, Barbara Egger, hier angefangen.

Wir entscheiden heute über ein Projekt, das zu fast 80 Prozent spezialfinanziert ist, zu einem grossen Teil vom Bund, zu einem noch grösseren Teil aus dem Investitionsspitzenfonds. Man kann eben die Synergien mit der Sanierung nutzen, welche die asm aufgrund des BehiG ohnehin machen muss. Bei einem Nein zu diesem Kreditgeschäft müsste die asm wieder selber schauen, die Bahnsanierung würde teurer und wäre schwieriger umsetzbar.

Bei einem Nein sind auch die Bundesgelder weg, das gilt übrigens auch für die Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle. Für beide Projekte müsste man bei einem Nein die reservierten Infrastrukturfondsgelder verlängern. Was würde das bringen? Eines ist klar, das wurde auch angekündigt, wir gehen bis nach Lausanne, das ist heute Mode. Wir haben drei Sprachen im Kanton Bern. Wir haben Französisch, wir haben Berndeutsch und wir haben die dritte Sprache, die Einsprache. Mit dieser dritten Sprache kann man das verzögern, verschleppen. Aber haben wir denn in zehn, fünfzehn, zwanzig Jahren – man müsste wohl wieder etwa zwanzig Jahre planen – eine Lösung, von der alle sagen würden, jawohl, wir sind Beteiligte, jawohl, wir sind wahnsinnig zufrieden, jawohl, das ist das, was wir haben wollten?

Der Grosse Rat, werte Frauen und Männer, hat die Pflicht zu entscheiden. Sie wurden im April gewählt, um Lösungen zu finden, Lösungen für die Bevölkerung. Sie entscheiden heute über eine Lösung, die man seit 2007 im Oberraargau und seit 2012 im Emmental in der Region und von der Region aus ausgearbeitet hat, die unter dem Strich mehr Natur bringt, als sie verbraucht, die finanzierbar ist, ohne den Kanton zu stark zu belasten – das Geschäft muss gar nicht in die Investitionspriorisierung, weil man es finanzieren kann – und die vor allem auch von einer Mehrheit der Bevölkerung im Oberraargau deutlich gewünscht wurde. Jetzt ist der Moment, Ja zu sagen.

**Präsident.** Nun kommen wir zum wichtigsten Teil des Traktandums 68. Ich habe aus den Voten entnommen, dass wir Punkt für Punkt abstimmen. Das wurde in einzelnen Voten so gewünscht. Also gehen wir so Punkt für Punkt durch. Falls nicht zurückgewiesen wird, besprechen wir anschliessend den Abänderungsantrag. Wenn zurückgewiesen wird, fällt dieser dahin.

Wir kommen zur ersten Abstimmung: Wer die Auflage 1 des Rückweisungsantrags der BaK-Minderheit annimmt, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

### **Abstimmung / Vote**

2021.BVD.8985

Rückweisungsantrag BaK-Minderheit, Ziff. 1  
Proposition de renvoi minorité de la CIAT, ch. 1

#### **Ablehnung / Rejet**

|                         |    |
|-------------------------|----|
| Ja / Oui                | 65 |
| Nein / Non              | 86 |
| Enthalten / Abstentions | 1  |

**Präsident.** Sie haben diesen Antrag abgelehnt.

Zu Punkt 2: Wer die Auflage 2 des Rückweisungsantrags der BaK-Minderheit annimmt, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

**Abstimmung / Vote**

2021.BVD.8985

Rückweisungsantrag BaK-Minderheit, Ziff. 2  
Proposition de renvoi minorité de la CIAT, ch. 2

**Ablehnung / Rejet**

|                         |    |
|-------------------------|----|
| Ja / Oui                | 67 |
| Nein / Non              | 84 |
| Enthalten / Abstentions | 2  |

**Präsident.** Sie haben auch Punkt 2 abgelehnt.

Dann kommen wir zur Auflage 3 des Rückweisungsantrags: Wer diese annimmt, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

**Abstimmung / Vote**

2021.BVD.8985

Rückweisungsantrag BaK-Minderheit, Ziff. 3  
Proposition de renvoi minorité de la CIAT, ch. 3

**Ablehnung / Rejet**

|                         |    |
|-------------------------|----|
| Ja / Oui                | 65 |
| Nein / Non              | 85 |
| Enthalten / Abstentions | 2  |

**Präsident.** Sie haben Punkt 3 abgelehnt.

Dann kommen wir zum Punkt 4: Wer die Auflage 4 des Rückweisungsantrags annimmt, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

**Abstimmung / Vote**

2021.BVD.8985

Rückweisungsantrag BaK-Minderheit, Ziff. 4  
Proposition de renvoi minorité de la CIAT, ch. 4

**Ablehnung / Rejet**

|                         |    |
|-------------------------|----|
| Ja / Oui                | 67 |
| Nein / Non              | 84 |
| Enthalten / Abstentions | 2  |

**Präsident.** Sie haben Punkt 4 abgelehnt.

Dann kommen wir zu Punkt 5: Wer Punkt 5 zustimmt, stimmt Ja, wer ihn ablehnt, stimmt Nein.



**Abstimmung / Vote**

2021.BVD.8985

Rückweisungsantrag BaK-Minderheit, Ziff. 5  
 Proposition de renvoi minorité de la CIAT, ch. 5

**Ablehnung / Rejet**

|                         |    |
|-------------------------|----|
| Ja / Oui                | 48 |
| Nein / Non              | 95 |
| Enthalten / Abstentions | 8  |

**Präsident.** Sie haben Punkt 5 abgelehnt.

Dann kommen wir zum Punkt 6: Wer Punkt 6 des Rückweisungsantrags annimmt, stimmt Ja, wer ihn ablehnt, stimmt Nein.

**Abstimmung / Vote**

2021.BVD.8985

Rückweisungsantrag BaK-Minderheit, Ziff. 6  
 Proposition de renvoi minorité de la CIAT, ch. 6

**Ablehnung / Rejet**

|                         |    |
|-------------------------|----|
| Ja / Oui                | 62 |
| Nein / Non              | 87 |
| Enthalten / Abstentions | 4  |

**Präsident.** Sie haben Punkt 6 abgelehnt.

Alle sechs Punkte wurden abgelehnt, somit ist dieser Rückweisungsantrag nicht zustande gekommen.

Jetzt müssen wir noch den Abänderungsantrag Lindegger, Jost, Blum und Remund besprechen. Hier haben zuerst die Antragsteller das Wort, das heisst, ihre Sprecherin oder ihr Sprecher.

*Antrag Lindegger, Bern (Grüne) / Jost-Morandi, Herzogenbuchsee (glp) / Blum, Melchnau (SP) / Remund, Mittelhäusern (Grüne)*

Zustimmung mit folgender Auflage:

Der Kanton prüft rascher umsetzbare Massnahmen (Sofortmassnahmen) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Aarwangen (z. B. Velo- und Fussgängerbrücke im Bereich «Vorstadt», Anpassung Temporegime, Verkehrsmanagement u. a. m.).

*Proposition Lindegger, Berne (Les Verts) / Jost-Morandi, Herzogenbuchsee (pvl) / Blum, Melchnau (PS) / Remund, Mittelhäusern (Les Verts)*

Approbation à la condition suivante :

Le canton étudie des mesures plus rapidement réalisables (mesures immédiates) afin d'améliorer la sécurité routière à Aarwangen (p. ex. ponts pour les cyclistes et les piétons dans la zone « Vorstadt », adaptation de la vitesse réglementaire, gestion du trafic, etc.).

**Fredy Lindegger, Roggwil (Grüne),** Antragsteller. Das ist jetzt total unüblich, dass ich schon das dritte Mal hier stehe, und ich mache es auch kurz, aber ich möchte Ihnen einfach erklären, was wir

mit diesem Abänderungsantrag vorhaben. Wir haben gehört, es wird noch lange nicht gebaut, egal, was wir nachher zu diesem Kredit beschliessen. Der Abänderungsantrag hätte folgende Idee: Prüfen wir doch in dieser Zeit, während der jetzt das Verfahren blockiert ist, ob es nicht Möglichkeiten gibt, um die Verkehrssituation in Aarwangen zu entschärfen.

Fuss- und Velo-Brücke in der Vorstadt: Dort finden jeden Tag etwa 500 bis 600 Querungen durch Schulkinder statt. Jetzt ist dort eine Ampelanlage, die den Verkehr auch wieder zusätzlich staut. Mit einer Brücke könnte man dort jeden Tag hunderte von Querungen durch Schulkinder verhindern.

Anpassungen des Temporegimes: Darüber haben wir schon gesprochen. Man muss wirklich darüber reden, ob nicht Tempo 30 in gewissen Bereichen eine wesentliche Verbesserung der Sicherheit bringen würde.

Verkehrsmanagement zum Schluss: 17'000 Fahrzeuge in Aarwangen sind viel, aber das ist etwa gleichviel wie in anderen Orten im Oberaargau auch, wie in Münchenbuchsee, wie in Wynau, wie in Thunstetten-Bützberg. Das ist nichts Ausserordentliches. Das wird vielleicht noch ein bisschen ansteigen auf 18'000 Fahrzeuge. Aber diese kleine Quasi-Steigerung wird man fast nicht mehr merken. Verkehrsmanagement würde jetzt heissen, dass man den Verkehr von Niederbipp her – beispielsweise mit ähnlichen Massnahmen, wie wir sie im Grauholz gegen die Stausituationen haben – mit einem Temporegime so auf Aarwangen zu führt, dass zum Beispiel die Bahnübergänge nicht zu Staufallen werden, sondern dass dann, wenn das «Bipperlisi» unterwegs ist, wenig Verkehr auf Aarwangen zugeführt wird. Das wäre die Idee der Verkehrsmassnahmen.

Die Grünen werden diesem Abänderungsantrag mehrheitlich zustimmen. Aber wir werden natürlich die Gesamtkreditvorlage einstimmig ablehnen.

**Präsident.** Ich danke dem Antragsteller. Jetzt haben die Fraktionen das Wort. Ich erinnere Sie hier daran, dass die Grundsatzdebatte vorbei ist. Bitte sprechen Sie also nur zu diesem Antrag. Die Sprecherliste ist offen, Sie können sich anmelden.

**Kornelia Hässig Vinzens, Zollikofen (SP),** Fraktionssprecherin. Ich werde es kurz machen. Wir unterstützen diesen Antrag wahrscheinlich. Auch wir konnten ihn in der Fraktion nicht diskutieren, aber ich nehme einmal an, wir unterstützen ihn grossmehrheitlich.

Ich finde es schade, dass man in dem Antrag wieder «prüfen» schreibt – ich finde, man sollte jetzt umsetzen. Die SP hat auch vor, noch in dieser Session einen Vorstoss einzureichen, damit man jetzt endlich mit der Umsetzung auf den bestehenden Strassen beginnt. Da gibt es viele Massnahmen, die man jetzt endlich sofort und schnell machen kann. Alle diejenigen, die hier oben sitzen und die Hilfe brauchen, müssen sich nicht an Herrn Freudiger wenden, sie können sich auch an mich, an uns, wenden, wir sind ebenfalls sehr offen für Probleme der Landwirtschaft – und wir wollen, dass dort im Dorf endlich etwas gemacht wird, denn sonst müssen Sie nochmals fünfzehn Jahre warten. Dieser Vorstoss wird also noch eingereicht.

**Präsident.** Wünschen andere Fraktionen das Wort? – Dann hat für die Kommissionsmehrheit Grossrat Müller das Wort.

**Reto Müller, Langenthal (SP),** Sprecher BaK-Mehrheit. Die Kommission hat den Antrag nicht gesehen. Wir waren noch gar nicht konstituiert oder gewählt. Gestern kam ja die Rückweisung und dann der Abänderungsantrag. Und wie schon gesagt wurde, konnten wir ihn auch in der Fraktion nicht besprechen.

Es ist etwas schwierig, wenn man so kurz, bevor es hier zur Beratung kommt, noch Anträge und Abänderungsanträge eingibt. Ich hoffe, liebe Kolleginnen und Kollegen, dass wir das so nicht einreissen lassen. Ich möchte dazu aufrufen, dass wir im Grossen Rat bitte anders politisieren.

Ich kann den Inhalt deshalb auch nicht abschätzen. Irgendwie tönt er noch gut gemeint. Nach meiner persönlichen Einschätzung, ohne Kommission und ohne Fraktion, will man hier, glaube ich, wirklich einfach erreichen, dass man die Verkehrssicherheitsmassnahmen priorisiert, oder dass der Regierungsrat diese nachher nach Priorität umsetzt.

Man darf sich aber keine Hoffnungen machen, glaube ich, auch nicht mit dem Abänderungsantrag, dass man jetzt noch Projektänderungen durchbringen könnte. Art. 60 Abs. 3 des kantonalen Baugesetzes (BauG) sagt, wenn wir massgebende Projektänderungen vornehmen, fordern oder erwarten – wie zum Beispiel eine neue Velo- und Fussgängerbrücke Vorstadt, wie erwähnt wird –, dann müsste man die öffentliche Auflage wiederholen. Das würde also ähnlich gestellt wie ein Rückweisungsantrag, und daher ist es etwas schwierig, jetzt die Konsequenzen abschätzen zu können, und das ist wahrscheinlich auch nicht ganz verantwortbar.

Vielleicht noch ein Wort zum «Umsetzen jetzt»: Die vorgesehenen Massnahmen, auch um die Ortsdurchfahrt zu verbessern, können erst umgesetzt werden, wenn der Projektkredit genehmigt worden ist, allenfalls eben auch, wenn alle Beschwerden durch die jeweilige Instanz abgewiesen worden sind. Wir haben sonst kein Geld – also ich meine jetzt wir, der Kanton – der Kanton hat sonst kein Geld, um diese Massnahmen umzusetzen, weder im Langsamverkehr noch bezüglich dieser Strasse.

Man darf und muss aber sagen, und das sage ich auch als Exekutivmitglied, dass das Parlament dem Regierungsrat in einem Vollzug auch einmal vertrauen darf. Deshalb schlage ich vor, Regierungsrat Neuhaus hier das Versprechen abzurufen, dass er die Umsetzung der Strassenumfahrung oder Verkehrssanierung Aarwangen prioritär mit Blick auf die Verkehrssicherheit angehen wird, und dann kann man auch den Abänderungsantrag im Vertrauen ablehnen. Merci für die Aufmerksamkeit, und merci für das Versprechen, wenn er zugehört hat.

**Patrick Freudiger, Langenthal (SVP)**, Fraktionssprecher. Es ist etwas schade, wie kurzfristig dieser Antrag hereingekommen ist, weil es bei diesen Anträgen je nach Absender ja auch immer ein bisschen darum geht, ob damit nicht irgendwo eine «Hidden Agenda» verbunden ist. Wir würde Ihnen eigentlich beliebt machen, den Antrag abzulehnen, weil wir das Projekt jetzt so wollen, und weil wir es nicht über den Umweg von irgendwelchen Abänderungsanträgen wieder infrage stellen wollen, sodass man vielleicht in der Volksabstimmung sagen kann: Der Grosse Rat hat trotzdem nicht so recht gewollt, er hat ja noch Zusatzaufgaben formuliert.

Es ist auch nicht ganz ehrlich, wenn man in einem solch wichtigen Geschäft noch kurz vorher mit einem Antrag hereingeschneit kommt. Wir sind aber sehr offen, die Anliegen im Rahmen von Vorstössen – noch einmal – ausserhalb des Projekts aufzunehmen, um das Projekt nicht zu gefährden. Und, liebe Kornelia Hässig, ich habe gerade vorhin per WhatsApp geschrieben, möglicherweise könnten wir ja auch zusammen einen Vorstoss einreichen. Du darfst gerne zu mir kommen, oder ich komme sonst zu dir, heute Abend ist noch die Grossratspräsidentenfeier, da können wir uns sicher unterhalten. Möglicherweise finden wir dann sogar einen Konsens ausserhalb dieses Projekts.

**Präsident.** Gibt es weitere Fraktionen, die sprechen wollen? – Das ist nicht der Fall. Dann hat der Regierungsrat, der Baudirektor, noch einmal das Wort.

**Christoph Neuhaus**, BVD-Direktor. Gut gemeint ist nicht immer gut gemacht, lieber Reto Müller, aber es ist ganz klar: Die Verkehrssicherheit hat Priorität, damit ich das deutlich gesagt hätte. Wir haben auch in Thunstetten-Bützberg gesagt, dass wir, wenn es dort Schleichverkehr geben sollte, entsprechend aktiv sind. Eigentlich hätte ich aber fast erwartet, dass man diesen Abänderungsantrag zurückziehen wird, denn ich habe erklärt, dass wir die Situation auf der Ortsdurchfahrt nun laufend beurteilen. Rasch realisierbare Verkehrsmassnahmen setzen wir um. Die Einengung der Einmündung der Mumenthalstrasse, die Optimierung der Liegenschaftszufahrt Denner, das sind zwei Massnahmen aus meiner Zeit. Auch vorher, während der Zeit von Barbara Egger, wurde einiges gemacht.

Die Velo- und Fussgängerbrücke Vorstadt in diesem Abänderungsantrag war eine kommunale Projektidee, wahrscheinlich von einer Minderheit, denn der Gemeinderat und die Gemeindeversammlung haben sie verworfen. Das können wir auch nicht von hier aus den Leuten aufs Auge drücken. Das war übrigens vor etwa zehn, elf Jahren. Aber das kann man in der Schweizer Mediendatenbank (SMD) nachsehen. Die Gemeinde hat das in diesem Sinne nicht gewollt.

Und ich wiederhole mich, ganz klar sind auch eine Anpassung des Temporegimes und Verkehrsmanagementmassnahmen Inhalt der Verkehrssanierung Aarwangen. Deshalb bin ich Ihnen auch dankbar, wenn Sie diesen unnötigen Abänderungsantrag ablehnen, weil man hier etwas abändern will, das wir so oder so schon machen.

**Präsident.** Dann stimmen wir jetzt über diesen Abänderungsantrag ab: Wer den Antrag annehmen will, stimmt Ja, wer das nicht will, stimmt Nein.

### **Abstimmung / Vote**

2021.BVD.8985

Antrag Lindegger / Jost-Morandi / Blum / Remund

Proposition Lindegger / Jost-Morandi / Blum / Remund

#### **Ablehnung / Rejet**

|                         |    |
|-------------------------|----|
| Ja / Oui                | 63 |
| Nein / Non              | 84 |
| Enthalten / Abstentions | 5  |

**Präsident.** Sie lehnen den Antrag ab.

Dann stimmen wir zum Schluss noch über den vorliegenden Kredit ab: Wer den Kredit annimmt, stimmt Ja, wer ihn ablehnt, stimmt Nein.

### **Abstimmung / Vote**

2021.BVD.8985

#### **Ablehnung / Rejet**

|                         |    |
|-------------------------|----|
| Ja / Oui                | 81 |
| Nein / Non              | 64 |
| Enthalten / Abstentions | 6  |

**Präsident.** Sie haben dem Kredit zugestimmt.