

Mittwoch (Abend), 21. März 2018

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

33 2017.RRGR.782 Kreditgeschäft GR

Kantonsstrasse Nr. 221 Interlaken – Grindelwald; Gemeinde Wilderswil; Umfahrung Wilderswil. Verpflichtungskredit für die Ausführung

Präsidentin. Bevor wir zum Traktandum 33 kommen, möchte ich auf der Tribüne gerne eine weitere Gruppe begrüßen, nämlich eine Leadership-Klasse Jahrgang 2015/16 des Feusi Bildungszentrums in Bern. Ich hoffe, es gefällt Ihnen bei uns im Grossen Rat. Sie haben einen der besten Zeitpunkte erwischt, weil wir um diese Zeit immer voll konzentriert und ruhig am Arbeiten sind und vom Fleck kommen. Herzlich willkommen! (*Applaus*)

Ich hoffe, dass wir die Traktanden 33 und 34 noch behandeln können, damit sich der Weg von Wilderswil nach Bern gelohnt hat. Wir starten bei Traktandum 33: «Kantonsstrasse Nr. 221 Interlaken – Grindelwald, Gemeinde Wilderswil; Umfahrung Wilderswil. Verpflichtungskredit für die Ausführung». Dieses Kreditgeschäft ist von der BaK vorberaten worden. Wir führen eine freie Debatte, und der Kommissionssprecher ist Grossrat Sommer. Er hat das Wort.

Peter Sommer, Wynigen (FDP), Kommissionssprecher der BaK. Mit der Umfahrung Wilderswil liegt eines der grösseren Kreditgeschäfte vor, das wir in letzter Zeit zu behandeln hatten. Ich freue mich sehr, es Ihnen im Namen der BaK vorstellen zu dürfen. Vorab bedanke ich mich ganz herzlich bei Frau Baudirektorin Egger sowie den Projektverantwortlichen der BVE für die sehr guten Unterlagen und für das Vorstellen dieses Geschäfts in der BaK sowie anlässlich der Begehung. Weiter bedanke ich mich auch bei der Gemeinde Wilderswil für die Gastfreundschaft während der Begehung sowie für ihren unermüdlichen Einsatz für dieses Projekt unter ihrer Gemeindepräsidentin Marianna Lehmann.

Die Umfahrung Wilderswil ist ein sehr komplexes und anspruchsvolles Projekt. Es entstand aus einem Zusammenspiel verschiedener Player. Einerseits sprechen und wirken verschiedene Bauherren mit: die Gemeinde Wilderswil, der Kanton Bern, das Bundesamt für Strassen (ASTRA) und letztlich auch noch die Schwellenkorporationen, welche die Planung gemeinsam vorantreiben müssen und die untereinander koordiniert werden mussten. Andererseits haben wir in diesem Projekt verschiedene sehr herausfordernde bauliche Elemente: zwei Brücken, eine Unterführung und eine Überführung. Zudem gibt es einen circa 500 Meter langen Tunnel durch das Dorf, der im Tagbau erstellt werden soll und bautechnisch hohe Anforderungen stellt. Weiter spielen Elemente des Hochwasserschutzes hinein. Dieser Tunnel soll bei einem grossen Hochwasserereignis, wie es beispielsweise im Jahr 2005 auftrat, als Entlastungsstollen genutzt werden können.

Das Projekt selber hat eine lange Entstehungsgeschichte. Bereits 1955 fanden erste Diskussionen um eine Teilumfahrung Wilderswil statt. In den 1980er-Jahren lag auch ein baureifes Projekt auf dem Tisch, das man damals zurückstellte. 2002 wurde eine Machbarkeitsstudie mit verschiedenen Varianten erarbeitet, welche die eigentliche Grundlage des heutigen Projekts darstellt. Der eigentliche Startschuss erfolgte 2009 hier im Grossen Rat mit der Genehmigung des Projektierungskredits von damals 2,9 Mio. Franken. Auslöser für einen Zwischenstopp war das Agglomerationsprogramm, welches zu einer Projektänderung führte, wodurch das heutige Projekt einen Direktanschluss an die Gewerbezone beim Flughafen beinhaltet.

Im Nachhinein kann die Projektänderung trotz zeitlicher Verzögerung als Glücksfall bezeichnet werden. Weil das ASTRA die Kosten des Direktanschlusses an die Gewerbezone übernimmt, sind die Gesamtkosten des Projekts leicht gesunken. Gleichzeitig wurde durch die Verzögerung auch das Budget des Kantons entlastet. Denn der ursprünglich geplante Ausführungszeitpunkt hätte sich mit der Ausführung des Bypass Thun Nord überschritten, der bekanntlich gerade kürzlich ausgeführt wurde. Die BaK ist überzeugt, dass wir heute ein ausgereiftes und gutes Projekt vor uns haben, das wir Ihnen zur Genehmigung empfehlen.

Dieses Projekt entspricht nicht nur einem Bedürfnis von Wilderswil, sondern der ganzen Tourismusregion. Die zukünftige Entwicklung der Jungfrauregion hängt unter anderem auch von einer gut funktionierenden Verkehrserschliessung ab. Für die Gemeinde Wilderswil ist der aktuelle Zustand der Verkehrssituation unhaltbar. Das grosse Verkehrsaufkommen führt zu erhöhten Unfallzahlen, und die Verkehrssicherheit ist nicht mehr gewährleistet. Die entsprechenden Statistiken liefern eindrückliche Zahlen dazu. Abgesehen davon leidet die Wohn- und Lebensqualität in der Gemeinde Wilderswil erheblich unter dieser Situation.

Bei solchen Projekten ist der Kulturlandverlust immer ein grosses Thema. Diesbezüglich wurde mit einer optimalen Linienführung entlang bestehender Strassen- und Bahntrassees unseres Erachtens eine gute Lösung gefunden. Trotzdem wird gewisses Kulturland beansprucht. Das hat zu etlichen Einsprachen geführt, und auch bezüglich Lärmbelastung sind Einsprachen eingegangen. Ein Gutachten belegt jedoch klar, dass die zukünftige Gesamtlärmbelastung deutlich geringer sein wird als heute. Alle 17 Einsprachen konnten erledigt werden oder wurden zurückgezogen, sodass nun mit keinen Verzögerungen zu rechnen ist.

Wir stellten seitens der BaK noch verschiedene Fragen. Bei der Kreditgenehmigung im Jahr 2009 sprach man noch von Kosten von knapp 50 Mio. Franken, heute sind es 73 Mio. Franken. Diese Kostensteigerung hat vor allem mit den neu hinzugekommenen Elementen des Hochwasserschutzes zu tun, die man zum damaligen Zeitpunkt noch nicht kannte. Diese wirken zwar kostentreibend, sind aber im Gesamtkonzept, zusammen mit dem Hochwasserschutz, durchaus sinnvoll.

Weiter spielt auch die damalige Kostenungenauigkeit eine Rolle. Im Jahr 2009 schätzte man die Kosten aufgrund einer Machbarkeitsstudie, welche natürlich eine sehr grosse Ungenauigkeit aufwies. Wir stellten seitens der BaK auch noch die Frage nach den bereits ausgeführten flankierenden Massnahmen. Gewisse Arbeiten im Ortskern von Wilderswil wurden bereits ausgeführt, und wir fragten, ob die Vorinvestitionen nötig sind und ob sie dahinfallen würden, wenn das Projekt abgelehnt würde. Diese Massnahmen hätten auch unabhängig vom heute vorliegenden Projekt ausgeführt werden müssen und sind somit nicht verloren.

Die FiKo hat auf einen Mitbericht verzichtet und erachtet dieses Projekt ebenfalls als sinnvoll und machbar. Die BaK hat diesem Geschäft mit 12 Ja-Stimmen, 1 Gegenstimme und 2 Enthaltungen zugestimmt.

Präsidentin. Ich danke Grossrat Sommer für seine Ausführungen. Der Lärmpegel ist zu hoch. – So ist es besser. Gibt es Fraktionen, die sich zu diesem Geschäft äussern möchten? Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass das Geschäft dem fakultativen Finanzreferendum unterliegt. Für die grüne Fraktion spricht Grossrat Baumann.

Kilian Baumann, Suberg (Grüne). In der grünen Fraktion haben wir Befürworter dieses Kredits und Kritiker dieses Projekts. Die Kritiker sind in der Mehrheit. Die Argumente, welche für diese Umfahrungsstrasse sprechen, haben wir bereits gehört, und wir werden sie sicher auch noch seitens des Regierungsrats hören. Deshalb führe ich nun einige unserer kritischen Bemerkungen an.

Der erste Grund, weshalb eine Mehrheit unserer Fraktion den Kredit nicht unterstützt, ist einfach. Für uns ist diese Umfahrungsstrasse schlichtweg zu umfangreich und zu teuer. Ein Beispiel: Die Gemeinde Wilderswil hat 2600 Einwohner, das Dorf selber noch etwas weniger. Man möchte hier eine Umfahrungsstrasse für 70 Mio. Franken bauen, um rund 2000 Einwohner vom Verkehrslärm zu entlasten. Das steht aus unserer Sicht erstens in keinem Verhältnis. Zweitens sind wir der Meinung, dass der Bau von neuen Strassen nicht der richtige Weg ist, Leute vom Verkehrslärm zu entlasten. Neue Strassen generieren auch immer wieder mehr Verkehr und somit auch mehr Verkehrslärm. Vielleicht gibt es in Wilderswil keinen Verkehrslärm mehr, aber dafür einfach etwas weiter oben. Man möchte hier eine Umfahrungsstrasse bauen, um eine sehr wichtige Tourismusregion besser zu erschliessen und die Region vom Stau zu entlasten. Eine Mehrheit unserer Fraktion ist aber der Meinung, dass es durch die Beseitigung dieses Nadelöhrs in Wilderswil noch attraktiver wird, mit dem Auto statt mit dem Zug ins Oberland zu fahren.

Demgegenüber begrüssen wir an diesem Projekt insbesondere die geplanten flankierenden Massnahmen an der Ortsdurchfahrt von Wilderswil, wie beispielsweise die Einführung einer Tempo-30-Zone und die Verbesserung der Fussgängersicherheit. Diese verbessern die Wohnqualität der Leute erheblich. Ein Teil dieser Massnahmen ist bereits umgesetzt, und uns wurde versichert, dass noch einiges mehr gemacht werde, sollte dieser Kredit angenommen werden. Ein Teil der Grünen stimmt diesem Kredit zu, die Mehrheit lehnt ihn aber ab oder enthält sich.

Ueli Frutiger, Oberhofen (BDP). Die BDP-Fraktion steht voll und ganz hinter diesem Kredit von gut 70 Mio. Franken. Für uns sind auch 2000 Leute wichtig, die dort leben und geschützt werden müssen. Ich glaube, man kann oder darf das nicht mit Geld aufwiegen, sondern es geht darum, dass man die Situation vor Ort anschaut. Diese ist unhaltbar. Neben dem Lärm muss dort auch die Verkehrssicherheit verbessert werden. Sie ist auf der alten Strasse nicht gewährleistet. Zwei Lastwagen können auf dieser Strasse nicht kreuzen. Der eine muss auf das Trottoir fahren, damit beide aneinander vorbeikommen.

Die wirtschaftliche Situation des Tourismus ist soeben angesprochen worden. Es ist nun einmal so, dass die Lütschinentäler vom Tourismus leben. Hier Bremsen einzubauen oder etwas Sinnvolles nicht zu tun, widerspricht der Wirtschaftsstrategie dieses Kantons. Und für die ÖV-Fans kann man noch festhalten, dass auf dem Flugplatzareal dereinst auch ein Park+Ride für Grindelwald – sage ich – gebaut wird.

Präsidentin. Ich bitte Sie nochmals, den Lärmpegel herunterzuschrauben und gebe das Wort Grossrat Kummer für die SVP-Fraktion.

Hugo Kummer, Burgdorf (SVP). Wilderswil liegt zwischen Interlaken und den Tourismusdestinationen Grindelwald, Lauterbrunnen, Wengen und Mürren. Dort staut sich der Verkehr regelmässig sehr stark, wöchentlich und tagelang, und an den Wochenenden ist es noch extremer. Eine nachhaltige Lösung ist nur möglich, wenn man sie jetzt so realisiert, wie sie geplant ist. Dabei geht es auch um Siedlungsgebiete. Die gesamte Jungfrauregion und das UNESCO-Weltkulturerbe besitzen eine grosse touristische Attraktivität. Das ist ein Riesending. Das muss man sich stets vor Augen halten. Dieser Magnet zieht regelmässig aus der ganzen Welt einen grossen Menschenandrang in die Täler, tage-, wochen-, monate- und jahrelang.

Indirekt ist dieses Geschäft stark mit dem Hochwasserschutz verbunden; auf diesen kommen wir gleich noch zurück. Stellen Sie sich vor, wir würden hier querschlagen. Hören Sie nun gut zu! Wir hatten im Jahr 2005 auf dem Bödeli, in Interlaken und in Wilderswil, einen Schaden in der Höhe von 160 Mio. Franken. Stellen Sie sich das einmal vor! Haben wir nun dort einen Bedarf oder nicht?

Der Sprecher der BaK hat es ganz klar gesagt: Im Jahr 2009 stellte man mit dem Projektierungskredit und dem Strassenplan die Weichen. Der tägliche Verkehr besteht heute aus 12 000 Fahrzeugen, an den Wochenenden sind es bis zu 15 000 Fahrzeuge. Zudem nimmt man jährlich eine Verkehrszunahme von 1 Prozent in Kauf.

Was will man eigentlich mit diesem Projekt? Man will eine Verbesserung der Verkehrssituation in Wilderswil. Man will eine erhöhte Sicherheit für alle, nicht nur für den Fussgänger, für den Velo- oder den Autofahrer. Für alle! Man will auch Unfälle vermeiden. Auf dieser schmalen Strasse gab es bereits etliche Unfälle, und dies will man zukünftig vermeiden. Es soll auch eine Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität geben. Zudem soll man klar eine Verbesserung erreichen, welche die Einreise in dieses UNESCO-Weltkulturerbe erleichtert. Ich bin sehr viel im Oberland und oft in Grindelwald. Wir vergessen manchmal auch, dass wir heute bereits über 1 Million Besucher auf dem Jungfraujoch haben. Über 1 Million – und davon kommt jeder durch Wilderswil.

Zum Landbedarf: Hier würde es die SVP natürlich klar begrüssen, man fände mit den Grundeigentümern einen gangbaren Weg. Da ist man auf einem guten Weg und schaut, dass man keine Härtefälle erzwingen muss. Die Landumlegeverfahren sind angedacht, Realersatz ist vorhanden, das ist alles machbar und auf gutem Weg. Die SVP-Fraktion ist ganz klar für diesen Verpflichtungskredit und stellt sich einstimmig hinter die Vorlage.

Präsidentin. Der nächste Fraktionssprecher ist Grossrat Aeschlimann für die EVP. Ich weiss, es gibt noch so einiges an Gesprächsstoff, aber senken Sie bitte Ihren Lärmpegel, damit wir einander wirklich noch gut zuhören können. Draussen ist es wegen einer Demonstration schon laut genug. Grossrat Aeschlimann hat das Wort.

Martin Aeschlimann, Burgdorf (EVP). Hugo Kummer hat soeben das Stichwort «nachhaltig» verwendet. Wenn man die Voten aus der Debatte für den Projektierungskredit nachliest, fällt einem dieses Wort auch auf. Von Nachhaltigkeit ist die Rede – bis zu den Voten der Grünen, die fordern, dass eine nachhaltige Entlastung sichergestellt sein muss.

In unserer Fraktion hat dieses Geschäft eine ziemlich heftige Debatte ausgelöst, die per Mailverkehr noch weitergegangen ist. Ich war überrascht, wie intensiv wir uns mit diesem Geschäft auseinandergesetzt haben. Als ich nachher im Tagblatt in den Voten zum Projektierungskredit nachgeschlagen

habe, stellte ich fest, dass unsere Fraktion schon damals diesem Geschäft gegenüber eine grundsätzliche Skepsis signalisiert und sich entsprechend geäußert hat.

Wir haben versucht, dieses Geschäft möglichst fair zu beurteilen und uns nicht in die Stadt-Land-Diskussion verwickeln zu lassen, wie sie momentan medienwirksam bewirtschaftet wird. Die Frage, wie viel Land wir uns als Kanton in Zukunft noch leisten können, sollten wir nicht exemplarisch mit diesem Geschäft verbinden. Der Kanton darf bestimmte ländliche Gebiete nicht einfach abhängen, auch wenn die Stadt-Land-Konstellation aus unserer Sicht – oder aus meiner Sicht – vielleicht nicht immer nur ein Segen ist, wie es kürzlich ein «Bund»-Redaktor beschrieben hat, sondern manchmal auch eine Hypothek.

Aber das Umfahrungsprojekt Wilderswil haben wir vor allem als Entlastungsprojekt für ein Dorf verstanden, das hauptsächlich von unserem Freizeitverkehr betroffen und belastet ist. Das tangiert natürlich auch unsere politische Überzeugung, wonach wir dem motorisierten Individualverkehr eigentlich nicht mehr Raum zugestehen und besonders nicht Projekte unterstützen möchten, welche vor allem die Kapazität vergrößern und Umfahrungen von Siedlungsräumen vorsehen.

In unserer Fraktion ging die Diskussion natürlich weiter. Man sagte auch, das Projekt habe etwas mit der Unfallstatistik zu tun. Jeder Verletzte und jeder Tote ist natürlich einer zu viel. Das ist unbestritten, und das haben wir auch so akzeptiert. Aber wenn man Strassenprojekte künftig nur in Bezug auf Unfallstatistiken beurteilen möchte, müsste man das eigentlich breiter machen. Dann müssten wir uns von der BVE kantonsweit eine Übersicht geben lassen, die aufzeigt, wo vergleichbare Verhältnisse vorherrschen und wie und mit welchen Kosten man die Unfälle beseitigen will.

Die Verknüpfung mit dem Hochwasserschutz haben wir auch verstanden. Das sind zwei Fliegen auf einen Schlag. Das ist logisch und leuchtet ein. Aber die Verknüpfung mit dem Hochwasserschutz erachten wir als sachlich problematisch. Denn im Sinne der Einheit der Materie sollte eigentlich im Vortrag dargestellt sein, welche Kosten separat anfallen würden, wenn man nur das Hochwasserschutzprojekt realisiert. Die Umfahrung möchten wir nämlich lieber nicht. Daher sind wir hier in gewisse Zugzwänge geraten. Die Argumente gingen hin und her, und an einem bestimmten Punkt hat man gemerkt, dass man den Oberländern irgendeinmal etwas auf die Füße tritt, wenn man sich jetzt zu sehr gegen das Geschäft ausspricht. Aber grundsätzlich kam eine Mehrheit der Fraktion zum Schluss, dass derartige Strassenprojekte vor allem im eigenen Wahlkreis und vor der eigenen Haustür befürwortet werden. Ich spreche hier auch ein wenig aus eigener Erfahrung. Wenn sie ein gewisses Ausmass annehmen, beurteilen wir sie aber insgesamt kritisch und sind nicht einfach dafür. Wir möchten auch nicht eine Tramdiskussion auf Wilderswil verlagern oder umgekehrt. Würde man dies tun, müssten wir sachlich bleiben, die ÖV-Projekte einander gegenüberstellen und schauen, wie viel ÖV wir in den Agglomerationen der Städte betreiben und wie viel ÖV wir in den ländlichen Gebieten entwickeln. Auf diese Weise könnten wir vergleichen, aber man darf nicht das eine dem anderen gegenüberstellen. Eine Mehrheit unserer Fraktion steht diesem Geschäft kritisch gegenüber und wird es ablehnen, während andere Fraktionsmitglieder dafür sind. Es geht uns etwas ähnlich wie der grünen Fraktion.

Präsidentin. Ich würde heute gerne noch über dieses Geschäft abstimmen. Der nächste Fraktionsprecher ist Grossrat Mentha für die SP-JUSO-PSA-Fraktion.

Luc Mentha, Liebefeld (SP). Die SP-JUSO-PSA-Fraktion wird diesem Geschäft aus einer Gesamtschau heraus grossmehrheitlich zustimmen. Unseres Erachtens sprechen insbesondere die Interessen der Tourismusförderung dafür. Denken Sie an die V-Bahn, die wahrscheinlich gebaut werden wird. Wir denken auch an die Verkehrssicherheit, denn heute überqueren zahlreiche Schülerinnen und Schüler die Hauptstrasse, wenn sie zum Schulhaus gehen müssen. Insbesondere denken wir auch an den Hochwasserschutz. Das Hochwasserschutzprojekt, das wir später behandeln, würde sicher massiv teurer, wenn man diese Umfahrungsstrasse nicht baut. Denn mit der Umfahrungsstrasse und dem Tunnel kann man auch einen wesentlichen Teil des Hochwasserschutzes abdecken. Wir sind zudem der Meinung, dass es für Wilderswil auch im Sinne des Ortsbildschutzes eine gute Lösung ist.

Mit einigen wenigen Ausnahmen haben wir uns als Fraktion klar dazu bekannt, hier keine Retourkutsche fahren zu wollen, obwohl im Zusammenhang mit der Abstimmung zum Tram Bern–Ostermundigen sehr viel Widerstand aus dem Oberland kam. Wir wollen nicht, dass sich der Stadt-Land-Graben weiter öffnet. Deshalb wird die SP-JUSO-PSA-Fraktion dieser Kreditvorlage grossmehrheitlich zustimmen.

Peter Flück, Interlaken (FDP). Wir haben dieses Geschäft selbstverständlich auch in der FDP-Fraktion intensiv diskutiert und dabei festgestellt, dass Wilderswil seit über vierzig Jahren von dieser Umfahrung spricht. Das wurde bisher noch nicht erwähnt. Zuerst gab es auch internen Widerstand im Dorf, aber in der Zwischenzeit ist man sich in Wilderswil einig geworden, dass es sich vor allem im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz um die richtige Lösung handelt.

Der FDP-Fraktion sind die 2700 Einwohner von Wilderswil nicht zu wenige, um diesen Kredit auszugeben. Wir sind uns durchaus bewusst, dass diese Umfahrung sehr viel Geld verlangt, aber am Ende profitieren eben nicht nur 2700 Personen und sonst niemand von dieser Umfahrung. Daher bin ich etwas erstaunt über die Argumentation von Kilian Baumann und frage mich, ob es klüger ist, wenn die Autos während vier Stunden im Stau stehen und CO₂ ausstossen oder wenn sie einfach fahren können. Das ist eben nicht ganz dasselbe. Hiervon sind nämlich wesentlich mehr Leute betroffen.

Ich stelle hier auch fest, dass man versucht hat, allen in unserer Region Rechnung zu tragen. Die Umfahrung ist *ein* Teil der Erschliessung des Grindelwald- und Lauterbrunnentals. Das V-Bahn-Projekt ist erwähnt worden. Selbstverständlich müssen wir auch versuchen, den ÖV möglichst attraktiv zu machen. Dies ist bereits umgesetzt oder in Umsetzung. Das haben wir eigentlich auch beschlossen. Nicht zuletzt deswegen habe ich mich so vehement dafür gewehrt, dass wir mit dem Zug direkt von Bern nach Interlaken fahren können und nicht in Spiez umsteigen und überall halten müssen, bis wir in Interlaken sind. Dies hängt eben genau damit zusammen. Wir werden es aber auch nicht schaffen, alle Leute auf den ÖV umzupolen. Wir können es drehen und wenden, wie wir wollen. Es wird nach wie vor auch Autos geben, die in diese Täler hineinfahren, und genau dafür brauchen wir diese Umfahrungsstrasse.

Ich bin grundsätzlich sehr froh, dass es hier nicht zu einer Stadt-Land-Diskussion kommt. Das haben wir in der Fraktion auch diskutiert. Ich erlaube mir, hier auch zu sagen, dass der Widerstand aus dem Oberland auch nicht allzu gross war, denn sonst wäre das Resultat womöglich anders herausgekommen. In diesem Zusammenhang gestatte ich mir einfach zu sagen, dass der Ursprung der ganzen Geschichte nicht vom Land, sondern direkt aus der Stadt gekommen ist. Ich bin sehr froh, dass es nicht zu einer Stadt-Land-Diskussion kommt. Wenn wir den Kanton Bern weiterbringen wollen, müssen wir meines Erachtens gemeinsam nach guten Lösungen suchen, und zum Kanton gehören das Land und die Stadt. Diese Umfahrung Wilderswil ist eine sehr gute Lösung. Ich bitte Sie, diesem Kredit zuzustimmen.

Daniel Trüssel, Trimstein (glp). Ich halte mich kurz und spreche gleich zu beiden Projekten, auch zum Hochwasserschutz Wilderswil. Wir erachten es als sehr sinnvoll und zielgerichtet, den Hochwasserschutz und diese Umfahrungsstrasse Wilderswil in einem Projekt verknüpfen zu können. Der Verkehr wird vor allem zu Stosszeiten nicht zuletzt durch uns Unterländer gemacht und verursacht. Daher finde ich es richtig, wenn wir hier solidarisch sind, wie wir es auch mit Aarwangen waren. Denn die betroffenen Leute leiden.

Selbstverständlich wünschen wir uns – ebenso wie beinahe alle anderen auch – weniger motorisierten Individualverkehr. Aber es ist nun einfach nicht realistisch, die Bevölkerung in vernünftiger Frist auf den Zug oder zu anderen ÖV-Angeboten hin zu verschieben. Deshalb wird der Verkehr in dieser Region mit den anstehenden Projekten sicher noch weiter zunehmen. Für uns ist es auch sehr wichtig, dass die Solidarität zwischen Stadt und Land tatsächlich gelebt wird, sei das bei Tramprojekten oder bei Projekten, die das Berner Oberland betreffen. Dort wollen wir Lei halten. Das Dorf wird massiv entlastet, die Lebensqualität wird steigen, und auch die Verkehrssicherheit wird von diesem Projekt profitieren. Wir werden einstimmig zustimmen.

Ernst Tanner, Ranflüh (EDU). Die EDU-Fraktion unterstützt das Projekt einstimmig. Wir sehen die Notwendigkeit und verstehen, dass die bisherigen Zustände in Wilderswil nicht länger haltbar sind. Der Hochwasserschutz, der damit auch gelöst werden kann, ist für uns ein weiterer Grund, zu diesem Projekt einstimmig Ja zu sagen.

Präsidentin. Nun sind wir bei den Einzelsprechern. Es spricht Grossrat Rösti, SVP.

Hans Rösti, Kandersteg (SVP). Seit ich dem Grossen Rat angehöre, habe ich wohl zu nichts so viel gesprochen wie zu Wasser- und Strassenbauprojekten. Ich bin ganz klar für dieses Hochwasserschutzprojekt. Denn ich weiss, was es heisst, wenn das Wasser kommt und in die Dörfer fliesst oder Strassen überlastet sind und nicht funktionieren. Ich will hier aber nicht zu diesem Projekt selber

sprechen. Ich habe ein bisschen zwischen den Zeilen gelesen: Wenn wir diesem Hochwasserschutzprojekt zustimmen, gibt das dem Regierungsrat die Möglichkeit, einen Strassennetzplan zu erlassen, und ein Strassennetzplan schafft die Möglichkeit, Land zu enteignen. Man kann dem Vortrag nicht eindeutig entnehmen, wie weit die Landverhandlungen vorangeschritten sind. Teilweise sind sie erfolgt, teilweise hat der Kanton schon Land gekauft, aber das ist noch nicht abgeschlossen. Ich will verhindern, dass man den Grundeigentümern dort Land enteignet. Wenn man zu wenig Land hat, kann man beim Flugplatz Interlaken ein bisschen mehr Teer wegnehmen. Das neue Baugesetz fordert, dass wir guten Boden verwenden müssen, um mehr Land zu machen. Vielleicht kennt Frau Egger irgendwo ein bisschen überflüssige Erde, die man in die Region hochführen könnte. Daher bitte ich die Kantonsregierung und die Gemeinde, die jetzt auch hier ist, um Folgendes: Enteignen Sie bitte kein Land. Führen Sie das Projekt aus, aber enteignen Sie kein Land!

Martin Boss, Saxeten (Grüne). Die Argumente sind eigentlich auf dem Tisch, und fast alles ist gesagt. Als Gemeindepräsident der Nachbargemeinde von Wilderswil ist es mir ein grosses Anliegen, dass wir in Wilderswil eine gute Lösung hinkriegen. Wir haben ein ausgewogenes und gelungenes Projekt, das verschiedene Probleme gleichzeitig löst.

Es geht um Lebensqualität und Verkehrssicherheit, aber auch um die umliegenden Gemeinden. Es geht um eine gelungene Anbindung der geplanten regionalen Gewerbezone, in der 300 bis 400 Arbeitsplätze entstehen sollen. Dies betrifft uns alle. Es ist ein regionales Projekt, und auch die «Park+Ride»-Situation auf dem Flugplatz ist angedacht. Es geht auch um einen sicheren Hochwasserschutz, wovon alle in der Region betroffen sind. Ich bitte Sie um die Annahme des Kredits.

Präsidentin. Auf der Tribüne möchte ich noch Christine Häsler, unsere ehemalige Kollegin und Nationalrätin, herzlich begrüssen. Nun übergebe ich das Wort Regierungsrätin Barbara Egger.

Barbara Egger-Jenzer, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin. Wie Sie in den Unterlagen lesen können, hat dieses Projekt eine längere, nicht aber leidvolle Geschichte. Dieses Projekt ist ein schönes Beispiel dafür, wie sich ein Vorhaben dank guter Zusammenarbeit aller Beteiligten über die Jahre entwickeln kann, um schliesslich als optimiertes Gemeinschaftswerk zu überzeugen. Ich danke an dieser Stelle der Gemeinde Wilderswil unter der Leitung ihrer Präsidentin Marianna Lehmann sehr herzlich für die Zusammenarbeit.

Primär geht es um die längst fällige Entlastung der Gemeinde Wilderswil vom Durchgangsverkehr. Davon profitieren aber nicht nur die Wilderswilerinnen und Wilderswiler, sondern auch die ganze Region, da sie durch die Erschliessung der Lüschantäler über diese Strasse endlich von einem Nadelöhr befreit wird. Dass die Umfahrung notwendig ist, haben Sie, liebe Grossrätinnen und Grossräte, schon im November 2009 erkannt, als Sie dem Projektierungskredit zustimmten. Damals gingen wir von einer Fertigstellung bis circa 2014 aus, aber dann kam es eben anders, weil neue und gute Ideen dazugekommen sind und nicht etwa, weil die Fachleute geträdelt haben. Das habe ich einleitend schon angetönt. So hat sich zunächst die Möglichkeit herauskristallisiert, den Tunnel der neuen Umfahrungsstrasse in Extremfällen auch für den Hochwasserschutz zu nutzen. Dann haben sich die Gemeinden Wilderswil und Matten für einen Direktanschluss an die Gewerbezone Flugplatz Interlaken entschieden, was Anpassungen beim Umfahrungsprojekt und beim Hochwasserschutz nötig machte. Entstanden ist ein gutes, durchdachtes und multifunktionales Ausführungsprojekt, das die Strassen- und Wasserbauer ebenso überzeugt wie die Gemeinden auf dem Bödeli und in den Lüschantälern.

Die neue Strasse wird zwei Kilometer lang sein, unter anderem durch einen 568 Meter langen Dorftunnel führen und mit zwei neuen Brücken die Lüschantäler überqueren. Für die neue Umfahrungsstrasse und die Fertigstellung des Hochwasserschutzes auf dem Bödeli brauchen wir Land. Hans Rösti hat das bereits erwähnt. Dies war schon früh in diesem Projekt ein sehr wichtiges Thema, und es wurde beschlossen, gemeinsam eine Landplanung durchzuführen. Umgesetzt wird die Landplanung jetzt unter der Federführung der Gemeindepräsidentin von Wilderswil, und ich weiss, dass sie das sehr umsichtig machen wird. Fruchtfolgeflächen sind übrigens keine betroffen. Ich bitte Sie, liebe Grossrätinnen und Grossräte, diesem wichtigen Umfahrungsprojekt zuzustimmen und damit auch gleichzeitig zu ermöglichen, dass der Hochwasserschutz auf dem Bödeli komplettiert werden kann.

Präsidentin. Damit kommen wir zur Abstimmung zum Traktandum 33: «Kantonsstrasse Nr. 221 Interlaken – Grindelwald, Gemeinde Wilderswil; Umfahrung Wilderswil. Verpflichtungskredit für die Ausführung». Wer diesen Antrag annimmt, stimmt Ja, wer diesen ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung

Der Grosse Rat beschliesst:

Annahme

Ja 102

Nein 17

Enthalten 8

Präsidentin. Sie haben den Antrag mit 102 Ja- gegen 17 Nein-Stimmen bei 8 Enthaltungen angenommen.

Ich möchte Sie noch darauf aufmerksam machen, dass draussen eine Demonstration stattfindet. Wir haben die Situation geprüft, und es sieht so aus, dass Sie das Gebäude ganz normal durch den Hauptaussgang verlassen können. Wenn Ihnen das zu nahe ist, können Sie auch den Seitenausgang wählen. Ich wünsche Ihnen eine gute Heimkehr und einen schönen Abend. Bis morgen um 9.00 Uhr.

Hier werden die Beratungen unterbrochen.

Schluss der Sitzung um 19.00 Uhr.

Die Redaktorin:

Sonja Riser (d)