

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

Mittwoch (Vormittag), 9. September 2020 / Mercredi matin, 9 septembre 2020

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

**44 2020.RRGR.50 Motion 029-2020 Leuenberger (Bannwil, SVP)
Ausbau der Autobahn A1 auf 6 Spuren – Landwirtschaftliche Planung jetzt umsetzen**

**44 2020.RRGR.50 Motion 029-2020 Leuenberger (Bannwil, UDC)
Elargissement de l'autoroute A1 à six voies – mettre en œuvre maintenant la planification agricole**

Präsident. Wir springen in der Traktandenliste zurück: Traktandum Nummer 44, BVD. Während das Regierungspult gereinigt wird und wir auf den Wechsel warten, darf ich Ihnen mitteilen, dass mit der Begrüssung des genesenen Regierungsrates Christoph Neuhaus auch niemand mehr in unserem Rat grippig oder in Quarantäne ist, ausser natürlich Madeleine Graf, die ich Anfang Session für die ganze Zeit entschuldigen musste. Aber es ist niemand mehr in Quarantäne, es ist niemand krank, es ist niemand grippig, und das ist doch ebenfalls schön. Ich begrüsse Christoph Neuhaus bei uns – mit etwas Distanz, was gut ist.

Geschäft Nummer 44, eine Motion von Grossrat Samuel Leuenberger: «Ausbau der Autobahn A1 auf 6 Spuren – Landwirtschaftliche Planung jetzt umsetzen». Wir befinden uns in einer freien Debatte. Der Regierungsrat beantragt punktweise Beschlussfassung. Er will Ziffer 1 annehmen und gleichzeitig abschreiben, ebenfalls Ziffer 2, und Ziffer 3 will er ablehnen. Das wird vom Motionär bestritten. Herr Leuenberger, Sie haben das Wort.

Samuel Leuenberger, Bannwil (SVP). Bei Traktandum Nummer 44 geht es darum, dass die Autobahn zwischen Egerkingen und Luterbach auf einer Strecke von rund 22 Kilometern von vier auf sechs Spuren ausgebaut wird. Ungefähr ein Drittel der Strecke liegt im Kanton Bern, zwei Drittel liegen im Kanton Solothurn. Benötigt werden 190'000 Quadratmeter landwirtschaftliche Nutzfläche. Dieser Korridor des Autobahnausbaus betrifft gemäss Bundesamt für Strassen (ASTRA) einen Bereich von 50 Metern links oder rechts der Autobahn. Die Betroffenheit durch dieses Projekt ist aber sehr gross. Sie geht weit ins Land hinaus, bis mehrere hundert Meter. Einwohnergemeinden, Flurgenossenschaften, Wegnetze, Ent- und Bewässerungssysteme sind betroffen. Betroffen sind aber auch ökologische Ausgleichsflächen und ökologische Ersatzmassnahmen. Nicht zuletzt braucht es für die zwei neuen Wildtierkorridore (WTK), die geschaffen werden, entsprechende Zuleitstrukturen. Punkt 1 und 2 unserer Motion betreffen eigentlich zu 100 Prozent das Amt für Landwirtschaft und Natur (LANAT). Ich werde hierzu sprechen. Zu Punkt 3 wird Grossrat Bösigler sprechen.

Die landwirtschaftliche Planung (LP), die wir in Punkt 1 ansprechen, hat zum Ziel, dass die weitgehenden Eingriffe früh erfasst werden und Massnahmen ausgearbeitet werden können. Diese werden dann in den Massnahmenblättern aufgelistet. Das sehen Sie, wenn Sie sich die Landwirtschaftliche Planungen ansehen. So werden die erwähnten betroffenen Gemeinschaften und Kooperationen früh miteinbezogen. Es ist ein grosser Vorteil, wenn man bei der Landwirtschaftlichen Planung dabei ist. Damit lege ich auch meine Betroffenheit offen: Im Raum Oensingen sind wir als Landbesitzer von diesem Projekt betroffen. Wenn man dabei ist, hat man wirklich den Eindruck, bei der Planung dabei zu sein, von Anfang an und relativ früh. Das ist dann aber leider auch alles. Denn Sie müssen wissen, dass es einen Schlussbericht gibt, wenn die Landwirtschaftliche Planung abgeschlossen ist, und das war vor zwei Jahren der Fall, und nachher gibt es niemanden mehr, der im eigentlichen Sinn für dieses Projekt verantwortlich ist. Auf den Massnahmenblättern werden initiiierende und beteiligte Stellen aufgelistet. Deshalb sagt der Regierungsrat in seiner Antwort auf der einen Seite natürlich zu Recht, das LANAT und gegebenenfalls andere Kantonsstellen würden gerne bei den nächsten Schritten behilflich sein. Die Politik, der Regierungsrat und auch die Ämter ziehen sich so eigentlich aus der Verantwortung, und das wollen wir korrigieren. Aus diesem Grund bitte ich Sie, Punkt 1 anzunehmen, aber nicht abzuschreiben.

Der Schlussbericht zur LP liegt vor. Er umfasst zirka 60 Seiten und konnte genau gelesen werden. Der Kanton Bern hat sich leider schon relativ früh aus der Informationspflicht und aus der Verant-

wortung gezogen, indem er viele Dinge dem Kanton Solothurn delegiert hat. Die grosse Informationsveranstaltung in Wangen an der Aare fand ohne jegliche Beteiligung der Kantonsregierung des Kantons Bern statt. Auch keine Ämter waren dabei. Konkrete Fragen der Betroffenen, die weiter gehen als dieser Korridor der A1, konnten an diesem Anlass gar nicht beantwortet werden. In den Massnahmenblättern 3, 5 und 7 ist das LANAT erwähnt, und mindestens dort hätte vom Kanton die Initiative ergriffen werden sollen. Der Kanton Solothurn hat unmittelbar nach Abschluss der Landwirtschaftlichen Planung einen runden Tisch mit allen Beteiligten organisiert: Landwirtschaft, Umwelt, inklusive alle Umweltverbände, und vor allem auch die Wildhut. Sie sind heute so weit, dass Projekte abgeschlossen werden können. Wichtig ist auch zu wissen: Der Kanton Solothurn hat bereits den Landerwerb für Landersatz tätigen können. Ich möchte hier auch die Antwort des Regierungsrates zitieren, in der er zu Punkt 2 sagt, das LANAT habe involvierte Kreise dazu aufgerufen, vorgeschlagene Massnahmen anzugehen, und sie würden gerne mithelfen, aber die Reaktionen seien bescheiden gewesen. *(Der Präsident macht darauf aufmerksam, dass die Redezeit von 5 Minuten um ist, und bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. / Le président signale que le temps de parole de 5 minutes est écoulé et demande à l'orateur de conclure.)* Aus diesem Grund möchte ich Sie auch bitten, Punkt 2 anzunehmen und nicht abzuschreiben.

Präsident. Der Sprecher der Motion hat es angekündigt: Grossrat Bösiger spricht als Mitmotionär.

Beat Bösiger, Niederbipp (SVP). Als Mitmotionär äussere ich mich zu Punkt 3. Die Antwort des Regierungsrates betreffend Tunnellösung am Wangenstutz haben wir zur Kenntnis genommen. Mittlerweile haben wir aber eine neue Ausgangslage. Der Kantonsrat des Kantons Solothurn hat im Frühling einen Vorstoss überwiesen, der im Abschnitt Oensingen/Egerkingen auf Solothurner Kantonsgebiet, also im selben Ausbauschritt, eine Untertunnelung und einen WTK, eine Einhausung, als Lärmschutz fordert. Es ist also nicht zu spät, dass der Kanton Bern dies beim ASTRA noch einmal fordert. Eine Untertunnelung beim Wangenstutz würde viele Lösungen und Verbesserungen bringen. Auf der Bergseite der Autobahn haben wir das Naturschutzgebiet Erlimoos, auf der Südseite haben wir das grosse Waldstück Längwald. Wenn es irgendwo Sinn macht, diese Autobahn in den Boden zu bringen, ist es genau in diesem Abschnitt. Das Wild hätte somit einen XXL-Korridor zwischen diesen zwei Gebieten. Auf der Autobahn könnte man Ökofläche ansiedeln, und man hätte durch diesen Autobahnausbau weniger Verlust an Fruchtfolgefläche. Die Wirtschaftlichkeits- und Nachhaltigkeitsanalyse des ASTRA, welche vor fast zehn Jahren erstellt wurde, hat dadurch sicher eine neue Bedeutung erhalten, und man sollte sie sich noch einmal anschauen. Anstelle des Murkses mit der aktuell geplanten WTK-Unterführung könnte man eine sinnvolle, nachhaltige Variante umsetzen. In den letzten 20 Jahren, als die WTK-Standorte festgelegt wurden, hat sich viel geändert. Wenn man teure, aufwändige WTK baut, sollten diese auch funktionieren. Genau diese Voraussetzungen wären beim Wangenstutz gegeben, und sie wären ideal.

Betreffend Kosten gibt es zu sagen, dass der Ausbau als Lösung für die nächsten zwei bis drei Generationen zu betrachten ist. Klar ist eine Tunnellösung teurer, aber die Kosten könnten auch entsprechend langfristig verteilt werden. Es handelt sich um eine Nationalstrasse. Die Kosten fallen vor allem beim Bund an und nicht beim Kanton. Es ist nicht zu spät, diese Variante noch einmal anzuschauen, für eine zukunftsgerichtete, nachhaltige, ökologische Lösung, welche die Anliegen der Bewohner und der Natur berücksichtigt. Deshalb: Machen wir es wie unsere Solothurner Kolleginnen und Kollegen und überweisen diesen Vorstoss. Wir bitten Sie, Punkt 3 zuzustimmen.

Präsident. Wir kommen zu den Fraktionssprechenden. Den Anfang macht Grossrat Casimir von Arx für die grünliberale Fraktion.

Casimir von Arx, Köniz (glp). Herr Präsident, Herr Autobahndirektor, liebe Kolleginnen und Kollegen, die Motion der Kollegen Leuenberger und Bösiger behandelt zwei Themen. Zuerst zur Frage der Umsetzung der Landwirtschaftlichen Planung in Zusammenhang mit dem Ausbau der A1. Wir können die Argumente des Regierungsrates zu Punkt 2 einigermaßen nachvollziehen, dass die Landwirtschaft bei der Umsetzung der Landwirtschaftlichen Planung grundsätzlich einbezogen ist oder wird. Bei Punkt 1, bei dem es aber darum geht, ob die Umsetzung dieser Landwirtschaftlichen Planung überhaupt stattfindet, sind die Erläuterungen des Regierungsrates für uns nicht klar. Offenbar wurden verschiedene Bundesstellen, Kantonsstellen, Gemeinden und Interessensgruppen vom LANAT angeschrieben. Das LANAT und andere Kantonsstellen seien «bei der Initialisierung der nächsten Schritte gerne behilflich». Welche Kantonsstellen sind hier gemeint, solche in Bern oder

solche in Solothurn? Wer ist hier eigentlich im Lead? Bei Punkt 1 der Motion sehen wir noch Klärungsbedarf. Wir nehmen deshalb Punkt 1 an und stimmen gegen die Abschreibung, sofern der Regierungsrat hier nicht noch überzeugende Argumente für die Abschreibung liefert. Und weil Punkt 2 mit Punkt 1 zusammenhängt, verfahren wir mit Punkt 2 genau gleich.

Das zweite Thema der Motion ist der mögliche Bau eines Tunnels zwischen Wangen und Niederbipp beim Wangenstutz. In unserer Fraktion gibt es gewisse Sympathien dafür, dass Autobahnen unterirdisch verlaufen. Die Gründe betreffen Umweltfragen, zum Beispiel die WTK, welche auch die Motionäre aufgeführt haben, oder Fragen des Lärm- und des Landschaftsschutzes. Gegen Tunnellösungen sprechen die hohen Kosten. Als Kanton fehlen uns dafür klar die Mittel. Auf Bundesebene stehen zwar für Strassenbauprojekte, wenn Sie mir die mathematisch nicht ganz saubere Formulierung erlauben, nahezu unendliche Mittel zur Verfügung, aber der Bund wird diesen Tunnel kaum bezahlen. Hinzu kommt, dass wir, wenn schon, befürworten würden, dass die A1 ohne Kapazitätsausbau überdacht oder unter den Boden verlegt wird. In dem Punkt haben wir eine grundsätzlich andere Auffassung als die Motionäre. In der Begründung der Motion steht: «Wir erachten es als zwingend, dass im vorliegenden Bauprojekt grosses Gewicht auf Nachhaltigkeit gelegt wird.» Damit sind wir natürlich einverstanden. Aber wenn man es schon möglichst nachhaltig haben möchte, müsste man klarerweise ganz auf den Ausbau der A1 verzichten. Wir werden deshalb Punkt 3 der Motion ablehnen.

Präsident. Wir fahren fort mit dem Sprecher der SP-JUSO-PSA-Fraktion, Grossrat David Stampfli, am Pult Nummer zwei.

David Stampfli, Bern (SP). Ich nehme es vorweg: Die SP-JUSO-PSA-Fraktion wird so abstimmen wie der Regierungsrat es empfiehlt. Kurz, wie wir zu diesem Schluss kommen: Wir haben durchaus Verständnis dafür, dass man sich im Oberaargau aufgrund des Autobahnausbaus der A1 Sorgen macht. Aber seien wir doch ehrlich: Gerade die beiden Motionäre und ihre Partei befürworten diesen Autobahnausbau, und nicht nur den im Oberaargau, sondern auch den allgemeinen. Dann muss man auch mit den negativen Konsequenzen leben. Aus Sicht der SP-JUSO-PSA-Fraktion wäre es viel zielführender, wenn man mit diesem Autobahnausbau aufhören und stattdessen in umweltfreundlichere Verkehrsmittel investieren würde, für längere Distanzen insbesondere in die Eisenbahn. Das gilt übrigens nicht nur für den Oberaargau. Es gibt auch weitere Pläne, die Autobahnen auszubauen. Ich denke da insbesondere an das Grauholz. Ich weiss, dass es auch dort schon riesige Diskussionen gibt, was nachher mit dem Land rundherum passieren wird. Wir verstehen die Bedenken, welche die beiden Motionäre unter Punkt 1 und 2 aufführen. Uns überzeugt aber die Antwort des Regierungsrates. Wir werden deshalb die beiden Punkte wie vorgeschlagen annehmen und auch gleich abschreiben. Zu Punkt 3: Es wäre ja schön, wenn man alles unter den Boden verlegen könnte, weil es einem nicht passt, weil es lärmig ist und weil es Abgase verursacht. Aber die Kosten für eine solche Tunnellösung wären enorm, wie in der Regierungsantwort aufgezeigt wird. Auch wenn jetzt der Kanton Bern nicht bezahlen müsste, weil es nämlich beim ASTRA wäre, können wir uns als Kanton Bern trotzdem überlegen: «Wollen wir das?». Schliesslich sind wir nicht nur auf kantonaler Ebene Steuerzahler und Steuerzahlerinnen, sondern auch auf Bundesebene. Wir wollen das Geld nicht für noch mehr Strassen ausgeben. Es gibt dringendere Dinge, für die man das Geld ausgeben sollte. Wenn wir es für den Verkehr ausgeben, dann geben wir es für nachhaltige Verkehrslösungen aus. Deshalb werden wir Punkt 3 ganz klar ablehnen. Danke für die Unterstützung.

Sandra Hess, Nidau (FDP). Der Ausbau der Autobahn A1 auf sechs Spuren ist dringend nötig, und wir hoffen, dass das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Genehmigungsentscheid des Ausbauprojekts bald fällt. Die Verbreiterung der Autobahn ist nötig, damit der ewige Stau in dieser Region dauerhaft aufgelöst und der Schleichverkehr in den umliegenden Dörfern eliminiert werden kann. Der Ausbau ist wichtig für die Umwelt: Mit weniger Stop-and-Go oder sogar Motoren im Stillstand wird die Umwelt weniger belastet. Es ist auch wichtig für Wirtschaft und Gewerbe, die weniger unproduktive Zeit im Stau verbringen müssen. Leider geht ein solcher Ausbau nicht spurlos an der Umgebung vorbei. Darum ist es unerlässlich, dass die verschiedenen Akteure einbezogen werden, dass sie ihre Interessen einbringen können, dass ihre Interessen gewahrt bleiben und dass man gemeinsam gute Lösungen findet. In der Antwort des Regierungsrates können wir lesen, dass der Einbezug erfolgt ist. Umsetzungsinstrumente sind da, und es ist bekannt, wer diese wie anpacken muss. Das Ganze ist kantonsübergreifend. Das macht

es sicher nicht einfacher. Aber die entsprechenden Massnahmen sind eingeleitet, und der Einbezug der Betroffenen ist erfolgt. Er kann sicher noch optimiert werden. Wir unterstützen Punkt 1 und 2 der Motion, wir unterstützen aber auch die gleichzeitige Abschreibung.

Zu Punkt 3: Für den Wunsch nach einer Tunnellösung haben wir grundsätzlich grosse Sympathien. Wenn man den Verkehr unter den Boden verlegen kann, ist das immer besser. Man schafft Platz für Mensch und Natur an der Oberfläche, und das ist natürlich optimal. Deshalb kann man die Beurteilung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses mit dieser Überlegung sicher etwas grosszügiger ausfallen lassen als üblich. Aber achtmal höhere Kosten, das ist absolut gewaltig viel mehr. Wir haben schon von den Vorrednern gehört, was das für welche Kassen letztendlich bedeutet. Zentral bei der Diskussion in unserer Fraktion war aber auch, dass die Frage der Tunnellösung eingehend geprüft wurde und es eben nebst den achtmal höheren Kosten auch andere Gründe gibt, die dazu geführt haben, dass man diese Tunnellösung verworfen hat und weshalb das Ausführungsprojekt jetzt auf einer offenen Lösung beruht. Der Planungs- und Genehmigungsprozess ist weit fortgeschritten. Wenn man jetzt noch einmal eine Tunnellösung prüfen wollte, käme das einer Vollbremsung in diesem Prozess gleich. Das hiesse letztendlich nichts anderes, als dass die Region Oberrhein noch viele Jahre auf die verkehrliche Entlastung warten müsste. Es würde auch bedeuten, dass die ganzen verkehrlich flankierenden Massnahmen, die ebenfalls schon weit fortgeschritten sind, auch ins Stocken gerieten, zum Beispiel die Umfahrung Aarwangen. Das wollen wir nicht. Wir wollen, dass es jetzt vorwärts geht. Deshalb lehnen wir Ziffer 3 dieser Motion ab und stimmen damit wie die Regierung.

Christine Grogg-Meyer, Bützberg (EVP). Verschiedenste fachlich kompetente Personen haben sich gründlich damit auseinandergesetzt, was ein solcher Ausbau der Autobahn von vier auf sechs Spuren zwischen Egerkingen und Luterbach auslösen würde. Bei diesem wortwörtlich einschneidenden Projekt sind Tiere, die Landwirtschaft, Gemeinden mit Zonen- oder Landumlegungen und auch Anwohnende betroffen. Eine Arbeitsgruppe unter Federführung des Kantons Solothurn, den es hauptsächlich betrifft, wie wir schon gehört haben, hat zwölf Massnahmen definiert, die als Folge dieses Spurausbaus ergriffen werden könnten. Sie betreffen den Hochwasserschutz, die Zonendefinition und Nutzung, die Vernetzung und Naherholung, Ideen zur Förderung einer ressourcenschonenden Landwirtschaft, die Gesamtmelioration, landwirtschaftliche Infrastrukturverbesserungen, und sie haben die gesamte regionale Entwicklung im Fokus. Es hat also eine umfassende Abklärung aller möglichen Auswirkungen stattgefunden. Sie füllt 34 Seiten und wurde 2018 fertiggestellt. Aus Sicht der Fraktion EVP ist es dringend notwendig, diesem Massnahmenkatalog die nötige Aufmerksamkeit zu schenken, auch im betroffenen Gebiet des Kantons Bern. Die Massnahmen sind mit den zuständigen Stellen anzugehen und, wenn als notwendig und richtig erwiesen, auch umzusetzen. Es sind nicht einfach Wünsche von ein paar Landwirtinnen und Landwirten, Gemeinden oder Anwohnenden, welche für sich gerne das Gelbe vom Ei hätten. Es sind gründlich überprüfte Massnahmen, welche der Region einen nachhaltigen Mehrwert für die Zukunft verschaffen. Die Fraktion EVP bestreitet die Abschreibung des ersten Punkts, weil sich der Kanton Bern bisher nicht in der Pflicht gefühlt hat sicherzustellen, dass dieser Massnahmenkatalog auch bei uns Hand und Fuss hat. Die verschiedenen Personen, welche im Kanton Bern als Initiatoren der Massnahmen erwähnt sind, wussten grösstenteils nichts von ihrem Glück. Die Informationen wurden mangels Klarheit, wer hier jetzt eigentlich den Lead hat, gar nicht weitergeleitet.

Zu Punkt 2: Wenn sich Direktbetroffene hier mit einem Vorstoss melden und sagen, dass sie eben nicht oder nicht rechtzeitig einbezogen wurden, glauben wir das. Ich kann auch aus direkter Betroffenheit durch den Bau der Bahn 2000 und indirekter Betroffenheit bei der Umfahrung Aarwangen sprechen. Damals war ich noch ein Nobody, und sich Gehör zu verschaffen war noch viel schwieriger, als wenn man jetzt ein wenig vernetzt ist. Es war manchmal einfach Glück, wenn man zur richtigen Zeit am richtigen Ort die richtige Person traf, die mich ernst nahm und vielleicht Wege aufzeigen oder auf tun konnte. Dabei ist der Einbezug der betroffenen Landwirtinnen und Landwirte in Fragen der Bodengegebenheit, der Wasserströme, der Wildtierbewegungen und noch vielem mehr notwendig und gewinnbringend. Der Landwirt kennt jede Ecke seines Landes und seiner Bewohner darin und darauf. Bei diesen Mitwirkungen geht es nicht darum, sich zu wehren, sondern es geht darum, konstruktiv mitzuarbeiten sowie Tatsachen und Erfahrungen zugunsten einer nachhaltig wirksamen Umsetzung eines solchen Projekts einbringen zu können. Die Zusammenarbeit mit Direktbetroffenen von Anfang an macht die Sache nicht kompliziert, wenn zu Beginn vielleicht auch etwas schwerfälliger. Aber zuletzt haben wir ausgereifte Lösungen, die von allen Akteuren getragen werden können.

Zu Punkt 3: «Wir erachten es als zwingend, dass im vorliegenden Bauprojekt grosses Gewicht auf Nachhaltigkeit gelegt wird. Entscheide dürfen nicht primär im Hinblick auf Kostenfolgen gefällt werden.» Das steht in der Begründung der Motionäre zur Forderung nach einer Tunnellösung im Bereich Wangenstutz. Die Kosten sollen achtmal höher sein als bei einem ebenerdigen Bau, steht in der Antwort der Regierung. Das hat bei uns in der EVP-Fraktion natürlich auch Diskussionen über die Verhältnismässigkeit ausgelöst. Mein Argument, dass der Gewinn von Boden für die Landwirtschaft, für Wildtiere, für die Naherholung und letztlich für die gesamte Gesellschaft ein Vielfaches an Wert hat, eigentlich unbezahlbar und in Sachen Nachhaltigkeit sowieso unübertroffen ist, hat zumindest einen Teil meiner Fraktion überzeugt, auch Punkt 3 zuzustimmen. Zum Zitat: Ich werde mir erlauben, das Zitat aus diesem Vorstoss vielleicht bei einer anderen Gelegenheit wieder hervorzuholen. Die Fraktion EVP ist also bei Punkt 3 geteilter Meinung und bestreitet bei den Punkten 1 und 2 die Abschreibung.

Christoph Grupp, Biel/Bienne (Grüne). Die Grünen haben gegenüber den Motionären in diesem Anliegen eine wesentliche Differenz. Wir sind nicht überzeugt, dass es diesen sechsspurigen Ausbau braucht. Aber das steht jetzt eigentlich nicht zur Debatte, schon gar nicht zum Entscheid, und deshalb lasse ich das einmal beiseite. Ich spreche hier für Bruno Martin, der heute Morgen nicht herkommen konnte. Er steht in seinen Reben und liest ab. Deshalb vertrete ich gerne, was er in verschiedenen Gesprächen erarbeitet hat. Ich nehme es vorweg: Die Grünen werden die Motionäre in allen Punkten unterstützen. Weshalb? Vor ein paar Jahren haben wir zusammen für die Kulturlandinitiative gekämpft. Es war ihr ein grosser Erfolg beschieden, und darauf berufen wir uns. Wenn man einmal gemeinsam einen solchen Kampf gefochten hat und dafür eingestanden ist, ziehen wir diese Solidarität gerne bis heute weiter. In diesem Sinn finden wir es sinnvoll, dass gemäss den Punkten 1 und 2 diese Planung, dieser runde Tisch, noch einmal angegangen wird und man es wirklich miteinander ausdiskutiert. Deshalb – Abschreibung bestritten. Beim Tunnel sind wir, noch einmal mit dem Verweis auf den Kulturlandschutz, gerne bereit, auch dieses Anliegen zu unterstützen, trotz der hohen Kosten. Wir finden, dass in diesem Bereich eine Tunnellösung sehr sinnvoll und langfristig wahrscheinlich nachhaltiger ist. Wir können dadurch viel Fruchtfolgefläche erhalten und einen grossen Beitrag an die Biodiversität und an den Schutz des Umlands leisten. In diesem Sinn unterstützen wir die Motion, wie gesagt, vollumfänglich und danken Ihnen, wenn Sie das auch so tun.

Matthias Matti, Gelterfingen (BDP). Wer die A1 zwischen Zürich und Bern braucht, für den ist unbestritten, dass man diese auch entsprechend ausbauen muss. Dafür ist es höchste Zeit. Man ist schon dran, und man ist schon sehr lange dran. Der Bundesrat hat am 18. Dezember 2015, vor genau fünf Jahren, das generelle Projekt ohne Tunnellösung genehmigt und das ASTRA, nach vorheriger Anhörung von Bund, Kanton und Gemeinden sowie den Grundeigentümern, mit der Ausführungsplanung beauftragt. Am 16. Mai 2018 wurde das Ausführungsprojekt denn auch an einer Infoveranstaltung in Wangen an der Aare vorgestellt. Vom 8. Mai bis am 7. Juni 2018 lag das Projekt in den Gemeinden auf und war im Gelände ausgesteckt. Es ist schon etwas spät, liebe Kolleginnen und Kollegen Motionärinnen und Motionäre, wenn man jetzt, im Jahr 2020, über eine Motion spricht und wir uns mit einem Verfahren auseinandersetzen, das schon fünf Jahre her ist, und dann auch noch eine Investition von fast 0,5 Mrd. Franken ins Auge fassen will. Es sind immerhin Steuergelder, die einer von uns hier bezahlen muss und die nicht einfach vom Himmel fallen. Die BDP kennt die genannten Nachteile. Sie sieht aber auch die Vorteile für die Region, welche dieser Ausbau mit sich bringt. Bei den Punkten 1 und 2 ist die BDP mehrheitlich der Meinung der Regierung, welche das korrekte Vorgehen von Bund, Kanton und Gemeinden bestätigt und auf die Initiatoren verweist, die mit dem Schlussbericht «Landwirtschaftlichen Planung (LP). N1-Ausbau Luterbach–Härkingen/Gäu» beauftragt wurden, die angegebenen Massnahmen an die Hand zu nehmen. Es stimmt eben nicht, dass niemand zuständig war. Jeder einzelne Punkt war angeschrieben, und die Initiatoren hatten das Heft in der Hand. Bei Punkt 3, dem Tunnel, ist die Fraktion unentschlossen. Eine knappe Mehrheit sieht die Wirtschaftlichkeit als nicht gegeben und erachtet die achtmal höheren Kosten als unverhältnismässig. Eine knappe Minderheit zeigt sich aber mit den Motionären solidarisch und ist bereit, diesen Punkt zu unterstützen.

Hans Jörg Rüegsegger, Riggisberg (SVP). Geschätzter Herr Grossratspräsident, geschätzter Strassenbau- und Tunneldirektor Neuhaus, Kolleginnen und Kollegen, in den Jahren 2013 und 2014 wurden mit den Altregierungsräten der damaligen BVE und VOL Gespräche geführt. Es fand ein

mündlicher und schriftlicher Austausch statt, damit der Kanton Bern bei diesem Projekt nicht zu spät ist, sondern frühzeitig einwirken kann. Mit den Nachfolgern hat man diese Gespräche weitergeführt und man hat versucht, sich beim ASTRA einzusetzen. Man hat sofort gemerkt, dass der Kanton Solothurn im Lead ist, auch bezüglich Landwirtschaftlicher Planung, über die wir bereits Ausführungen gehört haben. Aber wir haben auch gehört, dass der Kanton Solothurn dort ziemlich erfolgreich war, vor allem bezüglich Punkt 3, über den ich noch sprechen werde: der Forderung nach einer Tunnellösung. Die Landwirtschaftliche Planung sah zwölf Massnahmen vor, aber es geschah eigentlich nichts. Deshalb empfehlen wir vonseiten der SVP, nicht abzuschreiben. Es muss noch mehr passieren. Punkt 2 soll man auch nicht abschreiben, weil mit den Grundeigentümern auf Berner Boden nicht oder noch nicht gesprochen wurde, obwohl man sich bei der öffentlichen Auflage von 2018 intensiv darum bemühte und auch entsprechende Eingaben machte. Ich danke an dieser Stelle der EVP-Sprecherin herzlich für die entsprechenden Zitate aus dem Vortrag. Denn es geht genau um die Gewichtung einer nachhaltigen Lösung, die wir mit den Punkten fordern, welche die Motionäre ausführen. Ich möchte Ihnen jetzt gerne noch ... Ich muss kurz noch etwas zur SP-Fraktion sagen. Ich war etwas erstaunt über den SP-Sprecher. Der Ausbau kommt, und die Frage ist, wie und in welcher Form. Beim Zug, beim ÖV, ist es genau gleich: Wenn wir nicht in den Boden oder in die Luft gehen, braucht es Kulturland. Diese Haltung habe ich mit Verwunderung zur Kenntnis genommen.

Ich möchte Ihnen im Plenum jetzt gerne noch drei Punkte mitgeben, wieso wir Punkt 1 und Punkt 2 nicht abschreiben und Punkt 3 als Motion überweisen. Erstens: Die Ausführungen, die Abwägung und die Prüfung des Regierungsrates beziehungsweise des ASTRA zu diesem Geschäft bezüglich Tunnellösung ist eine reine Abwägungssache der Kosten gegenüber Umwelt und Natur. Mit der grösstmöglich wahrscheinlichen Sicherheit werden beim Ausbau auch Lärmschutzwände gebaut, und das Landschaftsbild wird sicher anders aussehen als jetzt. Zweitens: Die Tunnellösung hätte den Vorteil, dass man saubere Luft in die Umwelt abgeben könnte. Das heisst, die Luft wird gefiltert. Wenn man im Gotthardtunnel ist, sind es, je nach Jahreszeit, fast 20 Grad Differenz zur Aussenluft. Die Wärme könnte man in der umliegenden Industrie in Niederbipp und Oensingen zum Heizen brauchen. Den dritten Punkt gebe ich gerne zu Protokoll. Wir sprechen von sechs Kilometern Strecke, einer Breite von rund 100 Metern und einer Fläche von rund 600'000 Quadratmetern oder 600 Hektaren. Wenn man sich das als Fussballfan vorstellen will: Man hat plötzlich zusätzlich 75 Fussballplätze Kulturland, landwirtschaftliche Nutzfläche und Fruchtfolgefläche, die demnächst im Kanton Bern wieder ein Thema wird. Es sind, und das möchte ich hier betonen, dabei mindestens 7 Prozent Biodiversitätsausgleichs- oder Biodiversitätsförderfläche, wenn wir überdecken würden, also über 40 Hektaren. Das ist echte Förderung der Artenvielfalt und Biodiversität. Die irrsinnige Wildtierkorridor-Geschichte, bei der plötzlich auch noch die Bienen lernen müssen, zu schwimmen, damit sie dort durchkommen, wäre mit dieser Lösung ganz sicher vom Tisch. Deshalb bestreiten wir von der SVP die Abschreibung der Punkte 1 und 2, und ich wäre froh, wenn sich der Grosse Rat durchringen könnte, Punkt 3 anzunehmen.

Johann Ulrich Grädel, Schwarzenbach BE/Huttwil (EDU). Wir von der EDU wären eigentlich dafür, dass man den Pannestreifen als dritte Fahrbahn brauchen würde. Dann bräuchte man kein Land und es wäre eigentlich nachhaltiger. Aber wenn man schon ausbauen will, dann sollte man die Betroffenen besser einbeziehen. Einen Tunnel braucht es auf jeden Fall. Entweder braucht es ihn für die Autos oder für die Wildtiere. Ob die Wildtiere dann alle dort unten durchgehen oder nicht, das ist noch fraglich. Deshalb stimmen wir von der EDU mehrheitlich allen Punkten zu und schreiben sie nicht ab. Danke, wenn Sie das auch tun.

Präsident. Als Einzelsprecher hat sich Fritz Ruchti eingetragen, und er hat das Wort.

Fritz Ruchti, Seewil (SVP). Der Kanton Bern hat eine Auflage vom Bund, dass wir rund 84'000 Hektaren Fruchtfolgefläche haben und diese behalten sollen. Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir verbauen in der Schweiz täglich einen Quadratmeter pro Sekunde. Rechnen Sie das einmal auf 24 Stunden und dann aufs Jahr hoch. Jede Sekunde überbauen wir einen Quadratmeter unseres besten Bodens. Denn es ist ja dort, wo gebaut wird, selten, dass man neben die guten Flächen rausgeht. Die Gemeinden erhalten nun die Order, dass sie in einer Ortsplanungsrevision aufzeigen und ausweisen müssen, dass sie gar kein anderes Land mehr haben als Fruchtfolgefläche. Das kann vielleicht in Kappelen oder in Worben hinten sein, aber ansonsten ist das an den wenigsten Orten möglich. Werte Anwesende, wenn wir so fortfahren wie jetzt, dann geht es gar nicht mehr

lange, bis wir keine guten Böden mehr haben. Denn alles will auf die guten Böden zugreifen. Dort kann man Geld verdienen. Wenn man sie einzont, wenn sie Bauland werden, haben sie gegenüber dem Wert als Landwirtschaftsland den x-fachen Wert. Aber wir vom Grossen Rat sind hier, um in die Zukunft zu blicken. Wir sind hier in der Verantwortung zu schauen, ob es Alternativen gibt, wenn wir Projekte haben, die einfach sein müssen. Ich bin kein Gegner davon, dass man die Autobahn auf sechs Streifen ausbaut. Die Stauzeiten, die man hier hat, kann man weder dem Gewerbe noch der Industrie zumuten. Aber ich appelliere an das Gewerbe, an die Industrie und an Sie, welche diese vertreten, dass Sie auch die Seite der Landwirtschaft, die Seite unseres Bodens und unserer Erde anschauen und den richtigen Knopf drücken. Das können Sie, indem Sie der Motion vollständig zustimmen und nichts abschreiben.

Bruno Vanoni, Zollikofen (Grüne). Wir haben jetzt eine Debatte über den Ausbau einer Autobahn geführt, die sozusagen im hohen Norden unseres Kantons liegt. Aber wenn wir das Thema hier abgeschlossen haben, ist es mit der Problematik noch nicht vorbei. Das ist der Grund, weshalb ich auch noch etwas sagen möchte. Ich lege meine Interessenbindung offen: Ich bin Vorstandsmitglied des Vereins Spurwechsel. Dieser Verein setzt sich gegen den geplanten massiven Ausbau der Autobahnen in der Region Bern, also im Zentrum des Kantons, ein. Er ist mit seinen Bedenken auch an die schweizerische Verkehrsministerin, Simonetta Sommaruga, gelangt. Sie teilte in einem Antwortbrief folgenden Satz mit – zugegeben, Sie werden vielleicht sagen, dieses Zitat sei aus dem Zusammenhang gerissen, aber es soll doch zu denken geben: «Ein ungebremster Kapazitätsausbau zugunsten des Strassenverkehrs ist nicht zukunftsgerichtet.» Darum geht es hier bei diesem Projekt und in Zukunft eben auch bei verschiedenen Projekten in der Region Bern. Ich spreche jetzt namentlich vom Achtspurausbau – vom Achtspurausbau! – der Grauholz-Autobahn. Für eine Strecke von 5,7 Kilometern sollen 12 Hektaren Land geopfert werden, und zusätzliche 10 Hektaren sollen während der Bauzeit, die auch etwas länger dauern wird, verbraucht werden. Ich hoffe, dass all jene, die jetzt bei dieser Motion mithelfen, bei der es um den hohen Norden des Kantons geht, auch in Zukunft mithelfen, gegen einen ungebremsten Kapazitätsausbau der Autobahnen in der Region Bern, namentlich beim Grauholz, zu kämpfen. Ich appelliere in diesem Zusammenhang besonders an die Bauern, die sich hier mit bedenkenswerten Worten geäussert haben, und die mit Knopfdruck diese bedenkenswerten Worte wahrscheinlich auch unterstützen werden. Danke für die Zustimmung.

Präsident. Der Motionär wünscht, nach der Regierung zu sprechen. Ich gebe deshalb das Wort dem Bau- und Verkehrsdirektor Christoph Neuhaus.

Christoph Neuhaus, Bau- und Verkehrsdirektor. Ich danke für das Wort. Das Projekt «Sechspur-Ausbau A1 Luterbach–Härkingen» des Bundesamts für Strassen ASTRA ist weit fortgeschritten. Die Plangenehmigung des UVEK können wir demnächst erwarten. Im Rahmen dieses Projekts wurden die Verwaltungsstellen der Kantone Bern und Solothurn, wie auch die verschiedensten Anspruchsgruppen, eben zum Beispiel die Landwirtschaft, eng in die Planung einbezogen. Ziffer 1 der Motion will, dass man die landwirtschaftliche Planung beim Ausbau der A1 umsetzt. Die verlangte landwirtschaftliche Planung ist erstellt. Man hat sie 2019, wie erwähnt wurde, mit einem Schlussbericht abgeschlossen. In diesem Schlussbericht werden vielfältige Massnahmen vorgeschlagen. Sie sind organisatorischer, betrieblicher, raumplanerischer und anderer Natur. Die landwirtschaftliche Planung ist ein freiwilliger partizipativer Prozess, den alle mittragen müssen. Es wurden, wie üblich, Initiatoren vorgeschlagen, welche diese Massnahmen starten. Man hat die Betroffenen aufgerufen, die vorgeschlagenen Massnahmen umzusetzen. Das LANAT und andere Kantonsstellen sind gerne dabei und gerne behilflich. Leider gab es kaum mehr Aktionen, denn dieses Thema ist, wie auch erwähnt wurde, bei der WEU angesiedelt. Ziffer 2 der Motion verlangt, dass die Berner Landwirtschaft, die Gemeinden und die Grundeigentümer sofort in die Planung einbezogen werden. Landwirtschaft, Gemeinden und regionale Interessengruppen wurden immer in den Prozess einbezogen. Man hat am 1. Juli 2019 alle schriftlich über die Ergebnisse orientiert, und ich gehe davon aus, dass man auch weiterhin zusammen spricht. Der Regierungsrat beantragt Ihnen deshalb Annahme und gleichzeitige Abschreibung der Ziffern 1 und 2.

Ziffer 3 der Motion fordert eine Tunnellösung für den Abschnitt zwischen Wangen an der Aare und Niederbipp beim Wangenstutz. Das solle man verlangen und anstreben. Der Regierungsrat wie auch der Kanton Solothurn haben bereits im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens gefordert, dass eine Tunnellösung geprüft werden müsse. Der Kanton Solothurn hat diese Forderung kürzlich

noch einmal bekräftigt. Das ASTRA kam dieser Forderung denn auch nach und hat eine solche Lösung geprüft: Wie wirtschaftlich und nachhaltig ist sie? Wegen grossen Nachteilen, wegen unverhältnismässigen Kosten, hat der Bundesrat einen Tunnel verworfen. Die Argumente und Zahlen sprechen eine klare Sprache und sind überzeugend. Sie haben es gehört: Mit rund 416 Mio. Franken Mehrkosten wäre der Tunnel etwa achtmal so teuer wie die andere Lösung. Wichtig ist mir, die jährlich wiederkehrenden Kosten für den Betrieb und den Unterhalt dieses Tunnels von rund 4,4 Mio. Franken hervorzuheben. Das wären Kosten, die man der nächsten Generation aufbürden würde. Eine kleine Klammerbemerkung: Fritz Ruchti hat richtig gesagt, dass sehr viel bebaut wird. Das macht es nicht besser – aber im Kanton Bern ist es nur halb so viel. Dies zuhanden des Protokolls respektive des Tagblatts. Damit schliesse ich die Klammer. Zurück zu diesem Tunnel: Wir gehen nicht davon aus, dass die Investitionskosten, wie vom Kanton Solothurn gewünscht, vollständig vom Bund übernommen werden. Wir haben dazu Rückmeldungen. Deshalb hat der Regierungsrat gesagt, wir verzichten darauf, weiter auf einem solchen Tunnel zu insistieren. Weder beim ASTRA noch beim Bund wird man wahrscheinlich Verständnis für so etwas haben. Dann fällt man entweder weg oder wird als Nörgler bezeichnet. Das wollen wir nicht. Deshalb beantragt Ihnen der Regierungsrat in diesem Punkt Ablehnung der Motion.

Präsident. Das Wort hat noch einmal der Motionär, Grossrat Samuel Leuenberger.

Samuel Leuenberger, Bannwil (SVP). Vielen Dank für diese Debatte. Herr Baudirektor, wenn Sie von einem solchen Projekt betroffen sind, dann wünschen Sie, vom Betroffenen zum Beteiligten zu werden. Oder aber du bist eine Blaumeise. Denn dann begibst du dich auf eine angenehme Flughöhe und hast gutes Bodenpersonal, das für dich sorgt, sprich Anwälte, und vor allem geht es ja darum, dass dein Ast nicht abgesägt wird. Wenn das Projekt fertig ist, kannst du wieder landen, hast eine komfortablere Flugschneise, und vielleicht hat sogar eine zweite Blaumeise auf deinem polierten Ast Platz. Als Betroffener zum Beteiligten werden, das wäre eigentlich das Ziel der Punkte 1 und 2. Es gibt ein ungeschriebenes Gesetz: Wenn du von einem Projekt betroffen bist, dann kannst du dich nicht selbst zum Beteiligten machen. Deshalb fordern wir einen runden Tisch, wie es der Kanton Solothurn gemacht hat. Wir haben gesehen, dass das funktioniert. Es braucht einfach die Initiative von übergeordneter Stelle. Aus diesem Grund bitte ich Sie, die Punkte 1 und 2 anzunehmen und dem Regierungsrat noch einmal den Auftrag zu geben, die Betroffenen zu Beteiligten zu machen. Aus diesem Grund: Diesen Punkt nicht abschreiben.

Zu Punkt 3: Es ist selbstverständlich, dass Kosten und Nutzen in einer Güterabwägung verglichen werden müssen. Das macht auch die SVP, das tun wir tagtäglich. Wir haben es gehört: Land ist unersetzbar. Etwas Unersetzliches ist, wirtschaftlich gesprochen, unbezahlbar. Unbezahlbar, das gibt es in der heutigen Zeit nicht mehr. Was als unbezahlbar gilt, versucht man mit Geld, manchmal mit unverhältnismässig viel Geld, zu ersetzen, wiederzubeschaffen oder wiederherzustellen. Bei welchem Bauprojekt in der Schweiz können Sie beim Bauen Land produzieren, wenn Sie nicht eine bestehende Strasse untertunneln oder überdecken? Die erwähnten, im Bericht aufgelisteten Zahlen einer Untertunnelung oder einer Überdeckung sind zu hoch. Das zeigen die ausgearbeiteten Projekte des Kantons Solothurn. In städtischen Gebieten werden seit einiger Zeit Strassen überdeckt, um Wohn- und Gewerbeland zu ersetzen. Zum Teil sind solche Projekte auch gesucht. Wieso machen wir das nicht in ländlichen Gebieten, um die Fruchtfolgefläche, die verloren geht, zu ersetzen? Das ist klar: Wenn wir mit einem solchen Projekt 100'000 oder 200'000 Quadratmeter Land produzieren, wird ein Quadratmeter Land natürlich unverhältnismässig teuer. Aber wir haben es gehört: Für etwas, das unbezahlbar ist, ist man auch bereit, unverhältnismässig viel Geld auszugeben. In diesem Sinn bitte ich Sie, Punkt 3 anzunehmen, damit der Regierungsrat noch einmal, wie im Kanton Solothurn, einen Anlauf nimmt und auf direktem Weg eine Überdeckung der A1 anstrebt, ... *(Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'orateur de conclure.)* ... dies insbesondere in Verknüpfung mit dem Wildtierkorridor, der im Format XXL erstellt werden könnte.

Die Punkte 1 und 2 annehmen, nicht abschreiben, den Punkt 3 annehmen.

Präsident. Wir kommen zur Beschlussfassung: Traktandum Nummer 44, eine Motion von Grossrat Leuenberger: «Ausbau der Autobahn A1 auf 6 Spuren – Landwirtschaftliche Planung jetzt umsetzen». Wir befinden ziffernweise. Wer die Ziffer 1 der Motion annehmen will, stimmt Ja, wer das nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.RRGR.50; Ziff. 1)
Vote (2020.RRGR.50 ; ch. 1)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui	144
Nein / Non	1
Enthalten / Abstentions	0

Präsident. Sie haben die Ziffer 1 angenommen, mit 144 Ja- zu 1 Nein-Stimme.
Wer die Ziffer 1 jetzt auch gleich abschreiben will, stimmt Ja, wer das nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.RRGR.50; Ziff. 1; Abschreibung)
Vote (2020.RRGR.50 ; ch. 1 ; classement)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui	48
Nein / Non	91
Enthalten / Abstentions	4

Präsident. Sie schreiben diese Ziffer nicht ... Pardon, Sie schreiben diese Ziffer ab, mit 91 Stimmen gegenüber 48 ... Nein, Entschuldigung, ich mache ein Durcheinander. Sie schreiben die Ziffer *nicht* ab, mit 91 Nein- gegen 48 Ja-Stimmen bei 4 Enthaltungen. Pardon.
Ziffer 2: Wer die Ziffer Nummer 2 der Motion annehmen will, stimmt Ja, wer das nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.RRGR.50; Ziff. 2)
Vote (2020.RRGR.50 ; ch. 2)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui	145
Nein / Non	1
Enthalten / Abstentions	0

Präsident. Sie haben diese Ziffer angenommen, mit 145 Ja-Stimmen bei 1 Nein-Stimme.
Wir befinden auch hier über die Abschreibung. Wer die Ziffer 2 abschreiben will, stimmt Ja, wer das nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.RRGR.50; Ziff. 2; Abschreibung)
Vote (2020.RRGR.50 ; ch. 2 ; classement)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui	51
Nein / Non	89
Enthalten / Abstentions	6

Präsident. Sie schreiben auch diese Ziffer nicht ab, mit 89 Nein- gegenüber 51 Ja-Stimmen bei 6 Enthaltungen.

Ziffer 3 dieser Motion: Wer diese annehmen will, stimmt Ja, wer das nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.RRGR.50; Ziff. 3)

Vote (2020.RRGR.50 ; ch. 3)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui	77
----------	----

Nein / Non	61
------------	----

Enthalten / Abstentions	7
-------------------------	---

Präsident. Sie nehmen die Ziffer 3 an, mit 77 Ja- gegenüber 61 Nein-Stimmen bei 7 Enthaltungen.