

Donnerstag (Nachmittag), 9. Juni 2022 / Jeudi après-midi, 9 juin 2022

Bau- und Verkehrsdirektion / Direction des travaux publics et des transports**69 2021.BVD.8960 Kreditgeschäft GR**

Kantonsstrasse Nr. 23 Kirchberg–Burgdorf–Ramsei–Huttwil Gemeinden: Lyssach, Burgdorf, Oberburg, Hasle b. B. 10273 / Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle. Verpflichtungskredit für die Ausführung; Objektkredit und Ausführungsbeschluss zum Investitionsrahmenkredit 2022–2025 für den öffentlichen Verkehr

69 2021.BVD.8960 Affaire de crédit GC

Route cantonale n° 23 Kirchberg–Berthoud–Ramsei–Huttwil ; communes de Lyssach, Berthoud, Oberburg, Hasle b. B. 10273 / réaménagement du réseau routier de Berthoud–Oberburg–Hasle. Crédit d'engagement pour la réalisation ; crédit d'objet et arrêté d'exécution sur le crédit-cadre d'investissement 2022–2025 pour les transports publics

Fortsetzung / Suite

Präsident. (*Der Präsident läutet die Glocke. / Le président agite sa cloche.*) Werte Kolleginnen und Kollegen, werter Herr Regierungsrat und Mitarbeiter, ich hoffe, Sie haben gut gegessen. Dann wollen wir die nächsten anderthalb Stunden in Angriff nehmen und fahren mit dem Traktandum 69 weiter. Für die EDU-Fraktion ist Ernst Tanner eingetragen. Ich bitte die anderen Fraktionen, sich auch noch einzutragen. Du hast das Wort, Ernst.

Rückweisungsantrag BaK-Minderheit (Hässig Vinzens, Zollikofen)

Der Kredit wird mit folgenden Auflagen an den Regierungsrat zurückgewiesen:

1. Das Projekt ist aufzuteilen und zu überarbeiten: In einer ersten Phase sind umgehend alle Massnahmen ausser den Massnahmen 20 (Tunnel Oberburg) und 21 (Umfahrung Hasle) zu realisieren. Diese beiden Teilprojekte werden zurückgestellt.
2. Im Abschnitt Oberburg wird eine umweltverträglichere Linienführung umgesetzt, welche im Fall einer Gewässerverschmutzung die Trinkwasserversorgung von Burgdorf weniger tangiert.
3. Die Teilprojekte «Tunnel Oberburg» und «Umfahrung Hasle» werden in die Motion von Arx «Investitionspriorisierung auch im Tiefbau» (Motion 176-2021) miteinbezogen.
4. Frühestens 3–4 Jahre nach der Umsetzung der Massnahmen ist eine Wirkungsanalyse zu machen. Sollte die erwünschte Staureduktion in Oberburg und Hasle nicht eingetreten sein, werden in einer zweiten Phase die Planungen für die Teilprojekte «Tunnel Oberburg» und «Umfahrung Hasle» wieder aufgenommen. Der Regierungsrat legt eine umfassende Abwägung der Interessen zwischen dem Grundwasserschutz und den beiden Teilprojekten vor und prüft Alternativen.
5. Es werden umgehend weitere Lenkungsmassnahmen im Perimeter geprüft.
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 (Hässig Vinzens, Zollikofen)

Le crédit est renvoyé au Conseil-exécutif avec les charges suivantes :

1. Il faut diviser et retravailler le projet : dans un premier temps, il faut réaliser sans tarder toutes les mesures, à l'exception des mesures 20 (tunnel d'Oberburg) et 21 (contournement de Hasle). Ces deux sous-projets sont ajournés.

2. Sur le tronçon d'Oberburg, un tracé plus respectueux de l'environnement est réalisé, afin que l'alimentation en eau potable de Berthoud soit moins affectée en cas de pollution des eaux.
3. Les sous-projets « Tunnel d'Oberburg » et « Contournement de Hasle » sont inclus dans la motion 176-2021 (von Arx, « Priorisons les investissements dans les travaux publics également ! »).
4. Une analyse d'impact est effectuée au plus tôt 3 à 4 ans après la mise en œuvre des mesures. Si la diminution souhaitée des bouchons à Oberburg et Hasle n'a pas eu lieu, la planification des sousprojets « Tunnel d'Oberburg » et « Contournement de Hasle » sera reprise dans un second temps. Le Conseil-exécutif présente une pesée des intérêts exhaustive entre la protection des eaux souterraines et les deux sous-projets et évalue les différentes options.
5. D'autres mesures de contournement sont évaluées sans tarder dans le périmètre.
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.

Ernst Tanner, Ranflüh (EDU), Fraktionssprecher. Wir alle stehen heute in der Verantwortung, wichtige und richtige Weichen zu stellen. Wir alle haben es in der Hand, dem Emmental Hand zu bieten. Es geht um mehr als nur 9 Minuten Zeitgewinn, Kornelia. Wenn wir den Stau von etwa 21 Minuten auch noch einrechnen, gibt dies eine halbe Stunde, die wir gewinnen.

Das vorliegende Projekt hat eine über 40-jährige Leidensgeschichte. Jetzt stehen wir kurz vor dem Ziel. Wieso? Weil ausnahmslos alle 39 Gemeinden aus dem Emmental dem Projekt grünes Licht gegeben haben. Was jetzt die BaK-Minderheit veranstaltet, ist eine reine Verzögerungstaktik und entbehrt jeglicher Grundlage. «Emmentalwärts» ist kein Autoprojekt, «Emmentalwärts» ist ein Miteinander für alle Verkehrsteilnehmer, «Emmentalwärts» ist zukunftsorientiert.

«Emmentalwärts» ist ein Projekt zugunsten des Langsamverkehrs und für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmern inklusive Fussgängern. Wer heute in diesem Rat die Rückweisungsanträge der BaK-Minderheit unterstützt, soll doch ehrlich sein: Sie wollen schlicht und einfach das Projekt verzögern, das im Emmental sehr breit abgestützt ist. Wer «Emmentalwärts» abschießt, ist gegen neue Velowege, vorgesehene Tempo-30-Zonen, gegen eine Verdichtung im Siedlungsgebiet usw. Wollen Sie das wirklich? Wir in der EDU-Fraktion wollen das nicht. Wir lehnen sämtliche Abänderungsanträge ab. Im Namen aller Emmentalerinnen und Emmentaler bitte ich Sie, das auch zu machen.

Jan Remund, Mittelhäusern (Grüne), Fraktionssprecher. Das Projekt im unteren Emmental enthält positive und negative Punkte. Die Grünen lehnen die Umfahrungen Oberburg und Hasle ab und stimmen der Strassensanierung Burgdorf zu. Wir unterstützen die Minderheitsanträge der Kommission.

Die folgenden drei Gründe sprechen für uns gegen das Projekt: erstens der Klimaschutz, zweitens die verkehrstechnisch schlechte Lösung und drittens die hohen Kosten.

Ein Wort zum Vortrag: Er ist extrem schönfärberisch. Zwei Aussagen entsprechen allerdings den Tatsachen und sagen schon fast alles: «Weil es sich um einen Neubau handelt, der zudem eine wesentliche Kapazitätssteigerung für den motorisierten Individualverkehr bewirkt, ist [...] ein Objektkredit des Grossen Rates notwendig.» Zweitens: «Aufgrund der Reisezeitgewinne sowohl im MIV als auch im ÖV wird das Wohnen und Arbeiten ausserhalb der Agglomeration Burgdorf [...] attraktiver.» Der Vortrag gipfelt aber in folgender Aussage: «Es verbessert die Effizienz des Gesamtverkehrssystems und trägt somit zur Erreichung der Klimaziele bei.» Wir sehen dies total anders. Aus unserer Sicht widerspricht dies fundamental dem Klimaschutz. Die Kapazität wird erhöht, und das führt zu Mehrverkehr. Wenn wir aber die Ziele des Pariser Klimaabkommens und den Klimaartikel in der Kantonsverfassung (KV) ernst nehmen, dürfen wir den Verkehr nicht mehr anwachsen lassen. Das ist auch aus wissenschaftlicher Sicht so. Wenn wir diese Ziele erreichen wollen, müssen wir jeden Mehrverkehr eindämmen. Nur mit der Elektrifizierung des Verkehrs allein – so nötig und drin-

gend dies ist –, können wir die Ziele nicht erreichen. Alle hier im Rat, welche die Gefahr der Klimaerhitzung ernst nehmen und die Erhitzung eindämmen wollen – und das ist die Mehrheit hier in diesem Saal –, fordere ich auf, dies konsequent bei Strassenprojekten umzusetzen. Dieser Ausbau widerspricht nicht nur der KV, sondern auch der Mobilitätsstrategie des Kantons. Das Ziel ist eine Verdoppelung des ÖV-Anteils und damit eigentlich eine indirekte Senkung des MIV. Es ist kein Plebiszit gegen den motorisierten Autoverkehr – dieser hat seinen Platz am richtigen Ort –, aber es ist ein Plebiszit gegen mehr CO₂ und gegen Mehrverkehr.

Das vorliegende Projekt ist viel zu teuer und verkehrstechnisch schlecht. Wieso? Es ist das Resultat aus der Vernehmlassung. In Oberburg macht man einen Tunnel, der wegen dem Grundwasser sehr teuer ist, und nachher geht es wieder auf das alte Strassensystem, das in Burgdorf kaum ausgebaut wird. Das wird dazu führen, dass der Stau nicht mehr in Oberburg ist, sondern einfach weiter unten gegen die Autobahn hin oder sogar auf der Autobahn.

Der Kulturlandverlust ist im Fall von Oberburg nicht allzu gross, aber mit vier Hektaren auch nicht unbedeutend. Gerade in Zeiten von Nahrungsmittelknappheit und Biodiversitätsverlusten ist das nicht zu vernachlässigen, zumal die schlechte Verkehrslösung zu weiteren Strassenausbauten führen könnte, und dies wird wiederum Bauland fordern.

Zu den Anträgen sage ich nicht allzu viel. Der WWF und der VCS bekämpfen diese beiden Projekte. Die Argumente sind eigentlich die gleichen wie in Aarwangen. Eine Rückweisung und eine Aufteilung des Projekts, wie es in Ziff. 1 gefordert ist, könnten die unumstrittenen Projektteile schnell realisieren lassen. Der Tunnel wird wie gesagt im Grundwasser gebaut. Für uns ist ein Restrisiko immer noch vorhanden, obwohl man dies vonseiten des Kantons abstreitet. Es wurde bereits gesagt: Es ist extrem teuer im Unterhalt, und das wird sicher auch seine Kosten haben und dazu führen, dass das Geld fehlt, wenn es dann darum geht, die vielen technischen Strassenprojekte im Oberland zu sanieren.

Die Grünen werden auch hier das Referendum ergreifen, weil wir finden, neue Strassenprojekte, die neuen Mehrverkehr fördern, sind ein No-Go und falsch. Wie gesagt: Es ist kein Plebiszit für oder gegen das Auto, sondern für eine konsequente Klimapolitik. Mein Fazit: Kulturlandschutz, Klimaschutz und sparsamer Umgang mit Steuergeldern sind hier im Rat eigentlich mehrheitsfähig. Die Vorlage widerspricht allen diesen Punkten. Ich bitte, die schlechte Vorlage zurückzuweisen.

Alfred Bärtschi, Lützelflüh (SVP), Fraktionssprecher. Die ganze Region hat sich bei der Mitwirkung sehr deutlich für dieses Projekt ausgesprochen. Aus diesem Grund begreife ich nicht ganz, wie man ans Sprecherpult kommen und sagen kann, das Projekt sei nicht ausgereift.

Die Bevölkerung braucht Schutz. Hauptsächlich sind Burgdorf, Oberburg und Hasle betroffen, aber auch meine Gemeinde, Lützelflüh, Sumiswald und alle anderen Anliegergemeinden würden von diesem Projekt sehr direkt profitieren. Die drei, vier erstgenannten Gemeinden profitieren enorm von einer Umfahrung, weil sie dann nicht mehr in diesem täglichen Morgen-, Abend- und Mittagsverkehr fast ersticken mit Lärm, Staub und einer überdurchschnittlichen Anzahl von Unfällen. Das Projekt macht aber auch möglich, dass man vor Ort Velo- und Fusswege machen und trennen kann, dass man sichere Schulwege machen kann, flüssigeren Verkehr und ein attraktives Dorfleben in Oberburg, das wieder aufgebaut werden kann. Was das Kompensieren der Eingriffe aus ökologischer Sicht betrifft, stellen diese Strassen einen Eingriff in die Natur in einem kleinen Ausmass dar. Von Oberburg an aufwärts ist ein kleiner Teil der Fruchtfolgeflächen betroffen – ein sehr kleiner Teil. Ich möchte hier erwähnen, dass wir letzthin die Erstellung eines Velowegs zurückgestellt haben, der aber wieder kommen wird und dann insgesamt mehr Fruchtfolgefläche als die Zufahrt Emmental brauchen wird – merken Sie sich das.

Gehen wir weiter. Sie haben im Gesuch gesehen, dass das Bundesamt für Umwelt (BAFU) den Tunnel in Oberburg beurteilt hat. Das BAFU – gebildete Leute und nicht unbedingt unsere Klientel; sie sind eher von hier – hat gesagt: «Der Tunnel ist gut, das können Sie bauen. Unter bestimmten Voraussetzungen ist dieser durchbaubar.» Sicher kostet es etwas, aber man sagt nicht von ungefähr: Was nichts kostet, ist auch nichts wert.

Die Wirtschaft im Emmental braucht den Tunnel. 96 Prozent der Wirtschaftsunternehmen haben den Tunnel und das ganze Projekt bejaht. Das Projekt in Oberburg, Burgdorf und Hasle ist wichtig –

gerade mit diesen zwei Bahnunterführungen in Burgdorf –, damit die Bewirtschaftung dieser Achsen wieder besser sein kann. Es wird gesagt, dass es mehr Verkehr geben wird – das ist so. Aber Sie müssen sich vorstellen, dass der Verkehr wie ein Luftballon ist. Wenn man darauf drückt, dann weicht die Luft einfach auf die Seite aus. Ich bin einer von jenen, die regelmässig diese Route benützen, aber ich gehe nie über Hasle oder Oberburg, ich fahre über Biembach. Wieso? Weil man talauswärts nicht fahren kann. Das Ziel dieses Projekts ist ja eigentlich, dass ich wieder über Hasle und Oberburg fahren kann, und nicht, dass ich über die Hügel fahre, wie das ganz viele andere auch machen. Oberburg und Hasle werden künftig weniger umfahren, sondern wieder durchfahren. Diverse Massnahmen für den Langsamverkehr, beispielsweise drei Brücken für den Langsamverkehr, Radstreifen, Radwege und Gehwege, machen die Ortsdurchfahrt oder -querung von Oberburg wieder attraktiv und sicher. Auch der ÖV profitiert. Die konsequente Bevorzugung der Busse, neue Busspuren und acht Bushaltestellen ermöglichen es dem ÖV, wieder termingerecht am Bahnhof oder an anderen Orten anzukommen. Das ganze Projekt ist im Siedlungskonzept enthalten. Die BVD hat geschaut, wo was möglich ist und wo was gemacht werden muss. Das ist abgestützt auf die Entwicklung, die im Emmental angestrebt wird.

Ich komme zu den Kosten. Die voraussichtlichen Gesamtkosten von 424 Mio. Franken sind ein grosser Betrag – das ist so. Gut 92 Mio. Franken werden aber vom Bund aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) subventioniert. Lehnen wir das Projekt in der Abstimmung ab oder splitten es auf, dann sind diese 92 Mio. Franken weg, weil es zeitlich bis ins Jahr 2025 begrenzt ist. Die 92 Mio. Franken sind dann weg. Dann kommen 212 Mio. Franken aus dem Investitionsspitzenfonds. Hier weiss man noch nicht, wo diese eingesetzt werden. Dann gibt es noch 120 Mio. Franken, die über 10 Jahre finanziert werden müssen – das sind 12 Mio. Franken pro Jahr. Gemessen am Gesamtbudget der BVD ist das kein riesiger Posten. Ich sage nicht, dass es wenig ist, aber es ist kein riesiger Posten.

Zum Nutzen für die Anwohner und für die ganze Region: «Emmentalwärts» ist ein Gesamtprojekt mit vielen Vorteilen für die ganze Region und vor allem für *alle* Verkehrsteilnehmer. Es ist nicht nur ein Strassenbauprojekt; es ist für den Langsamverkehr ebenso wie für den ÖV. Der Verkehr durch Oberburg und durch Hasle reduziert sich um 70 bis 50 Prozent, je nachdem, wo man schaut, und in Burgdorf wird der Verkehr verflüssigt. Die Dörfer erhalten mehr Sicherheit und Lebensqualität zurück und die Kinder sicherere Schulwege. Die Bedingungen für den Fussgänger- und Veloverkehr sind viel attraktiver. Der Langsamverkehr wird konsequent gefördert. Ich bitte Sie im Namen der SVP, die Rückweisungsanträge alle abzulehnen und dem Kredit zuzustimmen.

Andrea Rüfenacht, Burgdorf (SP), Fraktionssprecherin. Die SP-JUSO-Fraktion nimmt zur Kenntnis, dass mit diesem Projekt eine nachhaltige Lösung zur Bewältigung der heutigen Verkehrsprobleme zwischen Burgdorf und Hasle vorgelegt werden soll. Der Grund für das genannte Verkehrsproblem ist die schiere Menge von Autos, die über diese Strasse fahren wollen. Das ist genau gleich wie in vielen anderen Agglomerationen auch: Es hat auf dieser Strasse leider einfach zu viel motorisierten Individualverkehr, und das vor allem während den Spitzenzeiten des Pendlerverkehrs, während der die grosse Mehrzahl der Fahrten mit durchschnittlich 1,1 Personen pro Fahrzeug vonstattengeht. Deutlich weniger Fahrten, aber immer noch zu viele, gibt es in den restlichen 20 Stunden der 24 Stunden des Tages.

Die Leute, die entlang dieser Strasse leben, sei es in Burgdorf, Oberburg oder Hasle, leiden extrem unter dem Lärm und den Abgasen, und das schon seit Jahren. Das ist leider in vielen anderen Agglomerationen auch so. Die Lösung, die hier vorgelegt und im Vortrag klar deklariert wird, ist ein Ausbau der Kapazität für die vielen Autos mit dem klaren Versprechen, dass dann *noch* mehr Autos diese Strecke ein bisschen zügiger befahren können. Für die Mehrheit der SP-JUSO-Fraktion ist das keine Lösung, weil noch mehr Autos noch mehr Lärm, noch mehr Abgase und dazu eine höhere CO₂-Belastung heissen. Damit ist es schädlich für das Klima und alles andere als nachhaltig. Klar ist, dass gegen die Klimaerwärmung nur Massnahmen helfen, die deutlich darauf abzielen, dass wirklich weniger Autos herumfahren und sich die Leute begeistern könnten, mehr mit dem ÖV, deutlich mehr mit dem Velo oder auch zu Fuss unterwegs zu sein, oder überhaupt weniger unterwegs zu sein, weil sie beispielsweise mehr im Homeoffice bleiben.

Konkret hat das Projekt zwar sogenannte Massnahmen, aber es hat ganz klar zwei Teile. Ich komme zuerst zum Teilstück Burgdorf. Dort geht es darum, dass die viel zu vielen Autos, die es zu den Spitzenzeiten schon hat, immerhin fahren können und nicht nur noch im Stau stehen. Hier zeigt sich, dass eine Lösung ohne Umfahrung gut möglich ist. Dank der Unterführungen bei den Bahnübergängen können die Autos immer fahren. Die Bahnverbindung – das ist von mir aus gesehen das Wichtigste – kann in Zukunft noch ein bisschen höher getaktet werden. Der grösste Vorteil des Projektteils Burgdorf ist aber sicher, dass die Busse endlich bevorzugt behandelt werden. Das bedeutet in diesem Projektteil doch immerhin eine minime Verbesserung für den ÖV. Dass hier gleichzeitig die minimal notwendigen Massnahmen eingeplant sind, dass man sich eben auch mit dem Velo oder zu Fuss einigermaßen gut entlang der sanierten Strasse – oder auch quer dazu – bewegen kann, schauen wir als genau das an: im Sinne einer Verkehrssanierung minimal und zwingend notwendig. In der Velomodellstadt Burgdorf gibt es schon lange einen sehr innovativen Radwegring. Etwas erstaunt habe ich deshalb im Vortrag gelesen, dies bedeute, dass «wer [...] mit dem Velo unterwegs ist, [...] auf Umwege verdrängt [wird]». – Das ist die Übersetzung für den innovativen Radwegring von Burgdorf.

Im Weiteren hat mich die Tatsache erstaunt, dass die gute Bahnerschliessung der Strecke Burgdorf–Hasle mit Anschlüssen nach Bern, Thun, Solothurn und Olten mit einem wirklich guten Takt als Alternative für jene Leute, die entweder mobil sein wollen oder mobil sein müssen, im Vortrag kaum Erwähnung findet. Das Teilstück mit den Umfahrungslösungen für Oberburg und Hasle hingegen ist für den Autoverkehr, damit kann der motorisierte Individualverkehr sogar deutlich zunehmen.

Wirklich Sorge bereitet uns aber, dass die massiven Tunnelbauwerke in wichtigen Grundwasserströmen gebaut werden sollen. Trotz jahrelanger Planungsarbeiten sind aus unserer Sicht die Auswirkungen nicht genügend abgeklärt worden. Das Risiko einer Grundwasserverschmutzung wird in Kauf genommen. Kommt es dazu, können Interventionsmassnahmen ergriffen werden. *(Der Präsident bittet die Rednerin, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'oratrice de conclure.)* Für diesen Fall gibt es kein Preisschild, dies im Gegensatz zum teuren Tunnel Oberburg. Die Mehrheit der Fraktion wird aus all den genannten Gründen den Minderheitsantrag der BaK klar unterstützen. So können für alle Projektteile nachhaltigere Massnahmen erarbeitet werden. Bei der Abwägung von Risiken und ... *(Der Präsident bittet die Rednerin erneut, zum Schluss zu kommen. Dabei kommt es zu einem kurzen Unterbruch der Audioübertragung. / Le président demande encore une fois à l'oratrice de conclure. Survient un blanc à ce moment-là dû à un bref défaut de transmission audio.)* ... überwiegen die Risiken deutlich. Mehr Autos führen zu einer weiteren Zunahme von Lärm. Die Mehrheit der SP-JUSO-Fraktion kann diesem Kredit ohne Aufteilung, so wie er jetzt vorliegt, nicht zustimmen.

Casimir von Arx, Spiegel b. Bern (glp), Fraktionssprecher. Die Verkehrssanierungen in Aarwangen und im Emmental sind zwei individuelle Geschäfte. Sowohl die Verkehrsprobleme wie auch die Lösungsideen sind jeweils unterschiedlich. Das haben wir in unserer Fraktion gewürdigt, und deshalb halte ich auch nicht das gleiche Votum wie beim vorangehenden Traktandum 68 und ich fange auch nicht mit einem Geschichtchen an, sondern komme direkt auf die Argumentationsebene.

Wir sehen auch die Verkehrssanierung Aarwangen kritisch, zum einen aus ökologischen Gründen. Auch dieses Projekt steigert die Verkehrskapazität, und auch hier wird sehr viel Beton verbaut. Das treibt die Treibhausgasemissionen in die Höhe. Vor allem aber haben wir finanzpolitische Gründe für unsere Kritik. Der erste finanzpolitische Kritikpunkt bezieht sich auf die Priorisierung des Tiefbaus. In diesem Punkt besteht eine Eins-zu-eins-Parallele zur Verkehrssanierung Aarwangen. Für die glp-Fraktion ist klar, dass die *sehr* teure Verkehrssanierung Emmental, die noch teurer ist als jene in Aarwangen, in die Priorisierung einbezogen werden muss. Es wäre ja geradezu grotesk, wenn wir heute so viel Geld für ein umstrittenes und nicht zwingendes Tiefbauprojekt sprechen und anschliessend versuchen, Geld für Tiefbauinvestitionen zu priorisieren.

Der zweite finanzpolitische Kritikpunkt betrifft die eigentlichen Umfahrungsbauten und vor allem den Tunnel in Oberburg. Diese Kunstbaute ist mit Abstand das teuerste Element in diesem Projekt. Zudem – ich glaube, Grossrätin Bossard hat es bereits gesagt – laufen Tunnelbauten Gefahr, dass sie teurer werden als geplant, weil man unterirdisch auf unerwartete Probleme stösst und es damit teu-

rer wird. Zudem sehen wir es als nicht erwiesen, dass es den Tunnel braucht, um den Verkehrsproblemen genügend Abhilfe zu schaffen. Wir betrachten das Kosten-Nutzen-Verhältnis dieses Tunnels sehr kritisch. Oder anders gesagt: Wir stellen in Frage, dass der Zusatznutzen dieses Tunnels für den Verkehr gross genug ist, um seine horrenden Kosten zu rechtfertigen.

Kolleginnen und Kollegen, das Geld wächst nicht auf den Bäumen. Wir haben die Pflicht, wirtschaftlich damit umzugehen. Dies steht – glaube ich – auch irgendwo in der KV – ich verweise auf das gestrige Votum meines Fraktionskollegen Zaugg. Wir haben also ökologische und finanzpolitische Bedenken. Grossrat Riem: Wir machen nicht Fundamentalopposition gegen die Autos. Wenn schon, machen wir Fundamentalopposition gegen den Verschleiss von Steuermitteln. Unsere Kritik ist grün und liberal.

Wir wollen aber auch, dass auf der Achse Burgdorf–Oberburg–Hasle etwas geht. Die heutige Situation ist auch dort nicht zufriedenstellend. Eine Hauptverkehrsachse, die wegen zwei Bahnübergängen x-mal pro Stunde durch eine Barriere unterbrochen wird, kann es wirklich nicht sein. Das ist – glaube ich – klar. Den Bahnunterführungen und anderen Massnahmen mit vertretbarem Kosten-Nutzen-Verhältnis, z. B. den Verkehrslenkungsmassnahmen, stehen wir positiv gegenüber. Das sind Massnahmen, die viel verbessern, ohne dass sie die bauliche Maximallösung anstreben. Dass man auch so viel erreichen kann, sieht man in anderen Gemeinden, beispielsweise in meiner Wohngemeinde Köniz, wo wir gleich zwei sehr stark befahrene Durchfahrtsstrassen haben – aber keinen Tunnel.

Der Rückweisungsantrag der BaK-Minderheit weist den Weg, den wir für vernünftig halten. Setzen wir zuerst die unbestrittenen Elemente dieses Projekts um – eventuell zusätzlich mit Lenkungsmassnahmen –, evaluieren wir den Nutzen und entscheiden wir dann, ob es die umstrittenen Projektelemente wie den Tunnel in Oberburg wirklich braucht. Es wurde gesagt, dass dann ja die Bundesgelder weg sind. Der Bund wird kaum einen Kanton sanktionieren, der versucht, Geld zu sparen, indem er etappiert und evaluiert, ob es auch ohne die teure Maximallösung geht. Zu einem späteren Zeitpunkt wird der Bund erneut Geld sprechen. Wenn wir dann dank einer empirischen Wirkungsanalyse zeigen können, dass es den Tunnel wirklich braucht, müssen wir uns keine Sorgen machen. Die glp-Fraktion wird aus diesen Gründen auch bei diesem Strassenprojekt die Rückweisung der BaK-Minderheit grossmehrheitlich unterstützen. Wenn die Rückweisung nicht durchkommt, lehnen wir den Kredit grossmehrheitlich ab.

Präsident. Wir kommen zu den Einzelsprechern. Ich erinnere Sie daran, dass Sie drei Minuten haben, um Ihre Meinung ausdrücken.

Andrea Gschwend-Pieren, Kaltacker (SVP), Einzelsprecherin. Ich spreche als ehemalige Oberburger Gemeinderätin zu Ihnen. Die Bevölkerung aus Oberburg, aber auch aus den umliegenden Gemeinden leidet seit Jahrzehnten unter dem grossen Verkehrsaufkommen in ihren Dörfern. Es sind rund 20'000 Autos pro Tag. Wir sind es ihnen schuldig – wir sind es ihnen schuldig –, dass wir das Verkehrsproblem *jetzt endlich* in Angriff nehmen.

Die Angst «Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten» ist nachweislich unbegründet. Der zunehmende Verkehr ist eine logische Folge höherer Mobilität, aber auch der steigenden Bevölkerungszahl. Mit diesem Projekt machen wir nichts anderes, als den Verkehr dorthin zurückbringen, wo er hingehört, nämlich weg aus den Dorfzentren und weg aus den Quartieren.

Das vorliegende Projekt ist ein Gesamtverkehrsprojekt, es ist nicht ein Autoprojekt. Es ist ein Gesamtverkehrsprojekt. Davon profitieren nicht nur der motorisierte Individualverkehr, sondern auch Velofahrer und Fussgänger: durch gesteigerte Sicherheit, durch drei neue Langsamverkehrsunterführungen und durch rund vier Kilometer neue Velo- und Gehwege. Die rund 92 Bundesmillionen würden bei einer Ablehnung oder bei einer Rückweisung des Geschäfts verfallen, und es würde so auch keinen Ausbau und keine Verbesserungen des Langsamverkehrs geben. Mit diesem Projekt sind wir auf dem richtigen Weg. Es ist ein Weg, der als Kompromisslösung im partizipativen Prozess erarbeitet wurde. Alle Anliegen der Anspruchsgruppen wurden eingearbeitet. Der volkswirtschaftliche Nutzen einer Umfahrung, namentlich die Vermeidung von Staus, ist nachweislich höher

als die Kosten. Auch die Gesamtbilanz gemäss Umweltverträglichkeitsbericht fällt zugunsten des Projekts aus.

Ich möchte noch kurz etwas sagen zum Votum von Grossrätin Hässig wegen diesen 9 Minuten Zeitgewinn: Ich muss die Strecke sehr viel fahren – das gilt nicht in Spitzenzeiten. Aber selbst wenn es 9 Minuten wären, würde dies bei 20'000 Autos pro Tag 180'000 Minuten geben, d. h. 3000 Stunden. Das sind 125 Tage, also ein Dritteljahr, und das pro Tag.

Zum Schluss: Die Gemeinde Oberburg ist den Plänen der BLS bezüglich Um- und Neubauwerkstätten bisher sehr wohlgesinnt. Sie sagt aber auch klar, dass dieser Bau zu Mehrverkehr auf Schiene und Strasse führen würde und dass das gerade für ihre Gemeinde klar nicht zumutbar ... *(Der Präsident bittet die Rednerin, zum Schluss zu kommen. Dabei kommt es zu einem kurzen Unterbruch der Audioübertragung. / Le président demande à l'oratrice de conclure. Survient un blanc à ce moment-là dû à un bref défaut de transmission audio.)* Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass *alle* Verkehrsteilnehmer von der geplanten Entflechtung des gesamten Verkehrs profitieren würden. Heute schaut das ganze Emmental hoffnungsvoll auf uns, und deshalb bitte ich Sie eindringlich und aus voller Überzeugung: Stimmen Sie dem vorliegenden Projekt zu. Ich danke Ihnen dafür von Herzen.

Ernst Wandfluh, Kandergrund (SVP), Einzelsprecher. Ich bin ein Vertreter der Landwirtschaft, und das aus einer Randregion. Erlauben Sie mir, dass ich dieses Geschäft aus dieser Sicht durchleuchte. Die Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle betrifft nicht nur das städtische Gebiet des Emmentals. Das Projekt erfüllt aus meiner Sicht zwei wesentliche Zwecke. Es entlastet die Verkehrsachse durch Burgdorf und durch die beiden Dörfer Oberburg und Hasle und ermöglicht gleichzeitig einen besseren Verkehrsfluss zum oberen Emmental. Das ist nicht nur volkswirtschaftlich wünschenswert, sondern für eine Randregion absolut notwendig. Dazu braucht es aber das ganze Projekt und nicht nur Teilprojekte. Wenn wir nur die Bahnübergänge in Burgdorf sanieren, hilft dies dem ländlichen Teil des Emmentals nicht. Wir verlagern das Problem nur an einen anderen Ort, oder anders gesagt: Wir stehen dann in Oberburg auf dem Schlauch, und das wäre eine ungerechte Lösung zuungunsten des mittleren und oberen Emmentals.

Als Bauer ist mir der Schutz des Kulturlandes sehr wichtig. Ich kann Ihnen sagen, dass mit diesem Projekt und der Tunnellösung in Oberburg genau darauf Rücksicht genommen wird. Der Eingriff ist für das Kulturland erträglich. Es braucht auch, aber es ist erträglich – dass mir das immer weh tut, ist klar. Für die Verkehrsprobleme in Oberburg und Hasle gibt es keine andere Lösung als das vorliegende Projekt, das jetzt auf dem Tisch ist, insbesondere, weil parallel dazu eine Siedlungsentwicklung nach innen und eine Verkehrsberuhigung dazukommen.

Jetzt möchte ich noch sagen, warum eine Oberländer dazukommt, zu einem Problem, welches das Emmental betrifft, hier nach vorne zu kommen. In meinem früheren Leben war ich viel im Aargau. An den Wochenenden ging ich viel ins Emmental in den Ausgang. Die Emmentaler sind liebe und flotte Leute – ja, meine Frau ist eine Emmentalerin. Wenn ich vom vernebelten Aargau ins schöne Emmental gefahren bin, bin ich nicht über Burgdorf gefahren, obwohl das näher gewesen wäre: Ich bin über das Luzernische gefahren. Da frage ich mich, was mehr CO₂ verursacht hat: wenn ich über das Luzernische gefahren bin oder auf dem direktesten Weg ins schöne Emmental zu meiner lieben Frau. Ich danke Ihnen, wenn Sie dem vorliegenden Kredit zustimmen und die vorliegenden Anträge ablehnen.

Hanspeter Steiner, Boll (EVP), Einzelsprecher. Ich gebe Ernst Wandfluh recht: Die Emmentaler sind liebe Leute, ich erlebe sie auch so. Aber: Was haben wir in der letzten Legislatur gemacht? Wir haben den Klimaschutz in die KV geschrieben. Wir haben eine Motion «ÖV-Offensive für den Kanton Bern» (M 133-2021) überwiesen. Und was sind die ersten grossen Brocken, die wir in der neuen Legislatur in Angriff nehmen? Wir bauen Strassen, wir bauen teure Brücken und Tunnels für *unglaublich* viel Geld. Fast eine halbe Milliarde Franken kostet nur das Projekt, das wir jetzt diskutieren. Das macht mir Sorgen, weil ich mir überlege: Was für ein Signal senden wir aus dem Rathaus? Hat sich in letzter Zeit, seit dem Start dieses Projekts, nicht vieles verändert?

Das Problem in Oberburg ist vorhanden – das ist unbestritten. Ich habe in den letzten zwei Jahren, seit ich in diesem Rat bin, gut zugehört. Ich habe oft gehört: Auf dem Land haben wir nicht alle paar Minuten einen Bus oder ein Tram. Ich möchte dem entgegenwirken. Lieber Alfred Bärtschi, auf der Karte «Emmentalwärts» sind ein grosser Zug und eine kleine Strasse zu sehen. Ich möchte dir und allen Emmentaler Politikerinnen und Politikern und vielen anderen ermöglichen, dass Sie in Zukunft mit dem ÖV nach Bern kommen können. Mein Lösungsvorschlag geht genau in diese Richtung. Der Verkehr sollte von der Strasse weg zum ÖV kommen, auch wenn wir in Zukunft sauberer fahren. Bernhard Riem, ich bin nicht gegen das Auto, ich habe selber eines. Ich möchte nur zukunftsgerichtete Lösungen. Ich sehe nämlich eine grosse Gefahr auf uns zukommen: Der Privatverkehr wird massiv zunehmen. In meinem Bekanntenkreis schockieren mich Kollegen mit Aussagen wie: «Ich habe während der Coronazeit das Auto entdeckt und habe mich jetzt entschieden, ohne ÖV auf die Arbeit zu gehen.» Auch wenn die Autos in Zukunft sauberer werden, berechtigt dies aus meiner Sicht den Umstieg vom ÖV auf den Privatverkehr nicht. Sie werden schwerer, und in den meisten Autos sitzt *eine* Person. Die Lösung wäre, dass wir in der nächsten Angebotsplanung bis Hasle einen Viertelstundentakt bestellen. Ein Tram, Kornelia Hässig, brauchen wir im Bereich von Oberburg nicht. Von Burgdorf bis Hasle ist die Doppelspur nämlich in den letzten Jahren auf der ganzen Strecke ausgebaut worden. Es ist also problemlos möglich, dort einen Viertelstundentakt Richtung Bern einzurichten. Das sind doch zukunftsgerichtete Lösungen! Ich sehe aber auch das Problem, dass wir die Bahnübergänge aufheben müssen, wenn wir in Oberburg eine neue BLS-Werkstädte bauen, weil es mehr Bahnverkehr geben wird. Deshalb würde ich Ihnen beantragen, die Minderheitsanträge anzunehmen. Bauen wir einen verbesserten ÖV und schauen wir, ob das nicht genügen würde, denn für das Gewerbe wäre ... *(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. Une brève interruption de la retransmission audio se produit à ce moment-là.)* Merci vielmals, wenn Sie dem zustimmen können.

Anna de Quervain, Bern (Grüne), Einzelsprecherin. Ich spreche heute als Vertreterin der Grünen Emmental. Die Grünen Emmental lehnen das Projekt «Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle» klar ab, weil es – anders, als es zum Teil suggeriert wurde – durchaus Emmentalerinnen und Emmentaler gibt, die das Projekt ablehnen. Sie haben ja heute schon ein Beispiel gehört.

Es ist durchaus so: Es ist verlockend. Es gibt viele Leute im Emmental, die unter dem motorisierten Verkehr leiden: unter dem Lärm, dem Stau, dem zerschnittenen Dorf, der mangelnden Verkehrssicherheit. Das ist kein schöner Zustand. Das Problem ist, dass das Leiden – also der motorisierte Individualverkehr – mit dem vorliegenden Projekt nicht behoben, sondern nur verstärkt und verschoben wird. Das ist nicht die Art von Verlagerung, die wir wollen. Es gibt andere Optionen zur Verbesserung. Neue, schnelle Strassen bedeuten mehr Verkehr, und vor allem bedeuten sie, dass die Leute einfach weitere Distanzen fahren, weil sie schneller vorwärtskommen. Man pendelt z. B. einfach weiter. Das Leiden von Oberburg würde einfach in andere Orte und Gemeinden verlagert. Vor diesem Hintergrund ist es durchaus auch realistisch, dass der Leidensdruck von Burgdorf mit der Zeit so weit ansteigen würde, dass – mit der gleichen Logik wie jetzt in Oberburg – auch dort eine Umfahrung gefordert würde, und das mit noch höherem Kulturlandverlust.

Der Umstand, dass das vorliegende Projekt Probleme eher verlagert als löst, würde unserer Meinung nach eigentlich schon genügen, um es abzulehnen, gerade in Kombination mit den riesigen Kosten, der Klimakrise, dem Kulturlandverlust, dem Risiko für das Grundwasser usw. – Sie haben es von unserem Fraktionssprecher schon gehört.

Zum Schluss möchte ich noch darauf hinweisen, dass unsere kritische Haltung auch vom Bund geteilt wird. In seinem Prüfbericht wurde das vorliegende Projekt 2018 kritisch beurteilt und das Kosten-Nutzen-Verhältnis als ungenügend identifiziert. Ich zitiere einen kurzen Teil aus dem Bericht: «Positive Wirkungen sind primär lokal in Oberburg zu erwarten bei einer geringen Anzahl von betroffenen Personen. Aufgrund der sehr hohen Kosten wird die Tunnellösung in Oberburg nicht als adäquater Lösungsansatz erachtet.»

Solchen Projekten kann man nicht zustimmen – bei aller Liebe zum Emmental oder aus unserer Sicht gerade *wegen* aller Liebe zum Emmental. In diesem Sinn unterstützen wir die Rückweisungs-

anträge der Minderheit, damit das Projekt aus Sicht des Klima- und Gewässerschutzes und der «Verkehrsperspektiven 2050» neu beurteilt werden kann.

Michael Ritter, Burgdorf (glp), Einzelsprecher. Ich spreche hier als Einzelsprecher, vertrete allerdings auch die Meinung der Regionalpartei Grünliberale Emmental, welche die Vorlage, die hier im Rat zur Debatte steht, von Anfang an befürwortet hat. Ich sage ganz klar, dass eine Rückweisung, insbesondere die Rückweisung von Punkt 1 – ich äussere mich nur zu diesem –, der eine Aufteilung des Projekts verlangt, absolut fatal wäre. Das würde nämlich die Situation in Oberburg nicht nur gleich schlecht lassen, sondern sogar noch eindeutig verschlechtern, und zwar einfach darum, weil eine Verflüssigung des Verkehrs in der Stadt Burgdorf dazu führt, dass die Verstopfung in Oberburg, zum Teil auch in Hasle, sogar noch zunimmt. Das *kann* nicht gut kommen, das ist unbedingt abzulehnen.

Meine Zustimmung zum Projekt könnte man als ein kritisches Ja interpretieren, aber es ist ein Ja. Für die fragliche Region gilt, dass es eben auch mit gleich vielen Strassen immer mehr Verkehr gibt. In den 60er-Jahren fuhren auf der hier zur Debatte stehenden Verkehrsachse etwa 4000 Fahrzeuge. Heute ist es das Fünffache.

Es gibt aus meiner Sicht insbesondere für Oberburg keine bessere Lösung. Die Einwohnergemeinde Oberburg, deren Gemeindepräsident auf der Tribüne ist und zuhört, hat sich ganz klar hinter das Projekt gestellt. Das Projekt ist – und das wird von den Gegnern einfach ein Stück weit unterschlagen – ein Kompromiss, weil es eben keine Umfahrung von Burgdorf ist. Jede frühere Version dieses Projekts – und es gibt sehr viele Versionen – wollte Burgdorf umfahren. Das wäre wesentlich teurer gekommen. Es hätte auch wesentlich mehr Land gebraucht. Die älteste Version, die ich gesehen habe, ist aus dem Jahr 1959. Alt-Grossrat Hans-Ulrich Salzmann, der auch auf der Tribüne ist, hat mich korrigiert – das darf er als Alt-Grossrat – und gesagt, es gebe noch viel ältere.

Meine kritische Zustimmung umfasst den Begriff «kritisch». Ich erwähne zum Schluss zwei Punkte. Der Tunnelbau in diesem Grundwassergebiet ist heikel. Ich verlasse mich am Schluss einfach auf den Kreisoberingenieur, der ebenfalls im Ratssaal anwesend ist und sagt: «Das ist möglich, das kann man machen, wir haben die technischen Möglichkeiten.» Ich fühle mich als Deutschlehrer nicht kompetent zu sagen, er habe davon keine Ahnung. Ich weise noch auf einen zweiten Punkt hin, der immer untergegangen ist, weil keine Lobby dahinter ist: Der Burgdorfer Teil führt dazu, dass zwei Gewerbebetriebe weichen müssen. Insbesondere bei einem ist das problematisch. Ich wende mich diesbezüglich ganz direkt an Regierungsrat Neuhaus und bitte ihn, eine Lösung zu finden, die nicht dazu führt, dass das Verfahren vor Bundesgericht geht. Das äussere ich hier so. Ich habe keine finanziellen Interessen bezüglich dieses Gewerbebetriebs.

Zum Schluss möchte ich sagen: Mit der Verkehrsberuhigung in Oberburg bringt man eine Lösung hin, die ganz klar eine massive Verbesserung im unteren Emmental, in der Region Burgdorf–Oberburg ist. Ich selber habe die Hoffnung nicht aufgeben, dass die Eröffnung noch vor meiner Pensionierung – das ist am 1. August 2037 – ist. *(Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'orateur de conclure.)* Ich komme dann auch an das Apéro.

Michael Elsaesser, Kirchberg (FDP), Einzelsprecher. Vorab meine Interessenbindung: Ich bin Präsident des Vereins Zukunft Emmental, der sich seit Jahren für die Verkehrssanierung im Emmental einsetzt. Jeden Morgen fahre ich – elektrisch und mit selbst produziertem Strom – von meinem Wohnort Kirchberg an meinen Arbeitsort in Sumiswald. Ich habe Glück, weil ich antizyklisch unterwegs bin, d. h. gegen den grossen Verkehrsstrom fahre. Die Bilder, die ich jeden Tag auf der Gegenfahrbahn sehe, erinnern weniger an unser beschauliches Emmental, sondern vielmehr an den Gubrist in Zürich. Der erste Stau ist jeweils in Burgdorf bei der Bahnschranke beim Spital. Da staut es häufig zurück bis nach Oberburg. Der zweite Stau folgt im Zentrum von Oberburg und geht häufig bis nach Hasle-Rüegsau hinauf. Den dritten Stau treffe ich im Dorfzentrum von Hasle-Rüegsau an. Dort verstopft er regelmässig die ganze Gegend rund um den Bahnhof. So viel zum Thema Park-and-ride. Manchmal ist die ganze Strecke ein grosser Stau.

Für die Bevölkerung des Emmentals ist der heutige Zustand schlicht untragbar. Wenn ich hier von der Bevölkerung spreche, dann meine ich damit nicht ein kleines Voralpental, sondern eine Region

mit über 100'000 Einwohnerinnen und Einwohnern – das entspricht einem mittelgrossen Kanton. Die Situation ist für alle Anspruchsgruppen unhaltbar. Wegen des unberechenbaren Verkehrs können die Busse ihre Fahrpläne nicht einhalten; Pendler verpassen so häufig ihre Anschlüsse. Anwohnerinnen und Anwohner leiden unter dem konstanten Lärm und der Luftbelastung. Fussgänger und Velofahrer werden durch den Verkehr auf Umwege abgedrängt. Und das lokale Gewerbe – wie der Bäcker, der Maler oder der Sanitärinstallateur – braucht für die Fahrt zu den Kundinnen und Kunden innerhalb des Emmentals nicht selten gleich lang wie die Pendler, die im Zug von Bern nach Zürich sitzen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Lösung für das Problem liegt mit dem heutigen Kreditgeschäft pfeifenfertig vor uns. Der Grosse Rat hat das Projekt im Jahr 2016 mit grosser Mehrheit bestellt und hat jetzt genau das erhalten, was er haben wollte: eine Gesamtverkehrslösung, bestehend aus 19 Massnahmen, die passgenau aufeinander abgestimmt sind. Eine Etappierung bringt hier schlichtweg nichts. Alle Anspruchsgruppen haben sich einbringen können; das Projekt ist dadurch sehr breit abgestützt. Die Bevölkerung des Emmentals, die ganze Wirtschaft und sogar die Naturschutzverbände stehen dahinter. Die Finanzierung ist dank dem Bundesbeitrag ebenfalls gesichert. Nach jahrzehntelanger Arbeit ist jetzt der Moment zum Handeln da. Bitte lehnen Sie den Rückweisungsantrag ab und stimmen Sie dem Kredit zu. Das Emmental dankt Ihnen herzlich für Ihre Unterstützung.

David Stampfli, Bern (SP), Einzelsprecher. Vorneweg und auf die Gefahr hin, dass mich Regierungsrat Neuhaus dann am Schluss bei seinem Aufräumen wieder korrigieren wird: Es liegt mir fern, Alt-Regierungsrätin Egger zu kritisieren. Im Übrigen, nur als Klammerbemerkung: Ich finde es, was die Übungsanlage angeht, etwas schwierig, wenn der Regierungsrat am Schluss mit unbeschränkter Redezeit all jene korrigiert, die ihm nicht passen, und alle anderen nicht. Aber das müssen wir – glaube ich – mal an anderer Stelle besprechen.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, die BaK hat genau gleich wie im Oberaargau auch im Emmental die Lage vor Ort besichtigt, und wir waren uns dort – glaube ich – absolut einig, dass Handlungsbedarf besteht. Das ist *wirklich* unbestritten. Es ist unbestritten, dass ein Grossteil dieser Massnahmen richtig und wichtig sind. Wenn jetzt hier gesagt wird, dass wir gegen neue Velowege oder mehr Fussgängersicherheit seien, stimmt das so nicht. Das Einzige, was wir bestreiten, ist der zusätzliche Ausbau der Strasse. Das schleckt keine Geiss weg, das ist der Fall: Parallel zur bestehenden Strasse werden eine zusätzliche Strasse und sogar ein Tunnel gebaut. D. h., die Kapazität wird vergrössert. Wenn die Kapazität vergrössert wird, sagen wir den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern: «Kommen Sie weiterhin mit dem Auto, wir bauen die Infrastruktur für die Autos weiter aus.» Das kann man machen, aber es ist ein klarer Entscheid: Wenn wir das so beschliessen, dann wollen wir das so und dann machen wir das so. In Anbetracht der Klimakrise und des zunehmenden CO₂-Ausstosses, bei denen wir uns ja eigentlich gemäss Verfassungsartikel und gemäss der Erklärung des Grossen Rates zur Klimapolitik vorgenommen haben, sie zu stoppen oder zumindest zu versuchen, sie aufzuhalten, machen wir hier genau das Gegenteil. Genau dort, wo *wir* es als *Kanton* in der Hand hätten, wo wir entscheiden könnten, was wir machen wollen, wo es nicht darum geht, ob wir Anreize schaffen, sondern wo wir entscheiden können, ob wir weiteren Strassenraum bauen – genau dort machen wir es nicht, und deshalb wehren wir uns dagegen.

Nochmals, geschätzte Kolleginnen und Kollegen: Wir haben von mir aus gesehen einen sehr konstruktiven Rückweisungsantrag gestellt. Kollegin Hässig hat ihn vorgestellt, Kollegin Rüfenacht hat ihn noch einmal erläutert. Es gäbe die Gelegenheit, jene Massnahmen anpacken zu können, die unbestritten sind, jene Massnahmen, die den Leute vor Ort im Emmental tatsächlich helfen, und dass wir über jene Massnahme, die massiv bestritten ist und vor allem *massiv* kostet – ich staune, welcher Betrag hier, ohne gross darüber zu reden, für einen einzelnen Tunnel überwiesen werden soll –, später noch einmal reden können. Merci vielmals für die Unterstützung der Rückweisung.

Markus Aebi, Hellsau (SVP), Einzelsprecher. Seit 40 Jahren – eigentlich praktisch während meiner ganzen politischen Karriere – beschäftigt uns die Zufahrt Emmental. Wir haben heute ein Projekt,

das austariert ist und eigentlich für alle Seiten tragbare Lösungen mit sich bringt. Das zeigen auch die wenigen vorhandenen Einsprachen, die – denke ich – relativ rasch vom Tisch sein werden.

Ich möchte zu zwei, drei Argumenten der Gegner Stellung nehmen, v. a. zur Tunnellösung. Zuerst zu Frau Hässig: Wenn sie nur 6 Minuten Zeit gewinnt, dann gehe ich davon aus, dass sie hauptsächlich nachts im Emmental unterwegs ist, weil es am Tag ganz andere Verhältnisse sind. Spass beiseite. Zur Tunnellösung denke ich, dass wir uns daran gewöhnen müssen, dass zukünftige umweltfreundliche Projekte einfach mehr kosten. Was mir ganz wichtig ist, ist das Gewerbe. Wir haben während der Zeit, als ich in der Regionalkonferenz tätig war, verschiedenste Anfragen von Betrieben südlich von Burgdorf, d. h. aus dem Wirtschaftsraum Hasle–Sumiswald usw., für Firmenstandorte nördlich von Burgdorf erhalten, weil sie die Zeit, die sie im Verkehrschaos verlieren, dermassen viel kostet, dass es einen Umzug rechtfertigen würde. Was den Fachkräftemangel im Emmental betrifft: Wenn Sie wirklich Spezialisten haben müssen, die einen Arbeitsweg durch Burgdorf auf sich nehmen müssen, ist das eine Zumutung. Dann haben Sie da einfach einen Wettbewerbsnachteil. Das dünkt mich ein ganz, ganz wichtiger Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung im Raum Emmental, v. a. südlich von Burgdorf. Daneben ist es natürlich für die Anwohner – das wurde oft gesagt – auch eine Frage der Lebensqualität.

Ich möchte noch kurz zu Jan Remund Stellung nehmen. Ich habe ganz gut zugehört: Die Grünen wollen sparsamer mit den Steuergeldern umgehen. Wir werden das in anderen Bereichen zur Kenntnis nehmen und darauf zurückkommen.

Ich bitte Sie deshalb ganz eindringlich, diesem Projekt zuzustimmen und diesen Kredit zu bewilligen.

Präsident. Ich habe meiner Vizepräsidentin und meinem Vizepräsidenten bereits angekündigt, dass sie die nächsten Geschäfte übernehmen dürfen – wir werden aber wahrscheinlich nicht mehr dazu kommen. In Anbetracht der Zeit: Ich möchte dieses Geschäft gerne noch zu Ende bringen, wenn es möglich ist. Seien Sie zumindest rechtzeitig hier vorne – ich möchte Ihnen nicht die Worte wegnehmen, auf diese haben Sie ein Anrecht. Schauen wir mal, ob wir das schaffen. Grossrat Köppli hat das Wort.

Michael Köppli, Wohlen b. Bern (glp), Einzelsprecher. Als Grünliberaler, der durchaus auch in anderen Bereichen etwas aufs Geld schaut, knüpfe ich gleich dort an, wo Kollege Aebi aufgehört hat. Ich spreche explizit nicht als Verkehrspolitiker – das ist wirklich nicht meine Domäne –, sondern nur als Finanzpolitiker, vielleicht als ein bisschen trockener Finanzpolitiker.

Wenn ich das Geschäft in die aktuelle finanzpolitische Situation einbette, dann ist es so – das muss ich nicht wiederholen –, dass wir im Kanton Bern finanzpolitisch grundsätzlich bereits eine schwierige Ausgangslage haben. Corona hat dies sicher nicht vereinfacht, und v. a. hatten wir im Kanton schon vor Corona einen enormen Investitionsstau oder haben ihn immer noch. Nicht zuletzt diskutieren wir aktuell über eine Reform der Schuldenbremse. Wenn man schaut, was wir gemacht haben, haben wir im Hochbau wirklich zum Teil durchaus schmerzhaft Priorisierungen gemacht, beispielsweise haben wir im Gesundheitsbereich, im Bildungsbereich oder bei den Justizvollzugsanstalten Projekte zurückgestellt, von denen man – denke ich – sagen kann, dass sie durchaus eine gewisse Priorität haben. Zum Tiefbau haben wir hier in diesem Saal zwar grundsätzlich gesagt, man solle diesen auch priorisieren. Wirklich viel von dieser Priorisierung sieht man aber noch nicht, und es ist sicher nicht so, dass der Tiefbau in dieser Priorisierung annähernd gleich berücksichtigt worden wäre wie der Hochbau. Das stimmt für mich schon mal grundsätzlich nicht.

Spezifisch für dieses Projekt: Fast eine halbe Milliarde Franken für das Strassenbauprojekt, über 200 Mio. Franken für den Tunnel – das ist für mich einfach «way off», wenn ich das mit anderen Projekten vergleiche, die wir zurückstellen oder aktuell diskutieren. Ich biete dem Bau- und Verkehrsdirektor gerne eine Wette an: Mir ist nicht bekannt, dass jemals ein Tunnelprojekt günstiger geworden wäre – im Gegenteil, sie werden immer teurer und gehen immer länger. Ich biete Regierungsrat Neuhaus gerne ein gutes Nachtessen an, wenn das Projekt nicht mindestens ein Drittel teurer wird und ein Drittel länger geht, als man heute plant. Wir sind dann beide sicher nicht mehr im Amt, aber das wäre eine schöne Möglichkeit, sich wiederzusehen, wenn das dann tatsächlich

klappt. Meine Prognose ist: Das wird viel teurer und geht viel länger. Das ist im aktuellen finanzpolitischen Kontext einfach nicht tragbar. Darum bitte ich sehr um Rückweisung.

Manfred Bühler, Cortébert (UDC), intervenant à titre personnel. Infrastrukturen müssen bedarfsgerecht ausgestaltet werden – das ist eine Selbstverständlichkeit. Offenbar gilt dies bei den Gegnern der Strasseninfrastrukturen aus rein ideologischen Gründen nicht. Dies haben wir in den verschiedenen Begründungen, die wir heute sowohl zum Projekt im Oberaargau wie auch zum Projekt im Emmental hören durften, feststellen können.

Das Ziel der Gegner ist eigentlich, das Angebot an Strasseninfrastrukturen zu verknappten und so den motorisierten Individualverkehr abzuwürgen resp. angeblich auf den ÖV lenken zu wollen. Ein solcher Vorgang kommt mir etwa vor, wie wenn wir der Pharmaindustrie sagen würden: «Hören Sie jetzt auf, mehr Medikamente zu produzieren, damit die Leute mehr homöopathische Medikamente brauchen können.» Das geht schlicht nicht. Die SVP ist die Partei der Freiheit. Wir müssen die Freiheit haben, bedarfsgerechte Infrastrukturen frei nutzen zu können. Wenn das Auto das Richtige ist, sollen die Leute das Auto brauchen können. Wenn der ÖV das Richtige ist, sollen die Leute den ÖV brauchen können. Der ÖV kann in Landregionen nicht alles, der ÖV kann in der Stadt sehr viel. Hier sind wir aber in Gottes Namen weder im Oberaargau noch im Emmental in einem Stadtbereich: Dort müssen wir unsere Infrastrukturen unseren Gegebenheiten, den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft anpassen.

Noch einige Worte zu den CO₂-Bedenken, dass also mehr CO₂ produziert werde, wenn wir mehr Strasseninfrastruktur haben: Man muss einfach zurück zu den Tatsachen kommen. Wir wissen, dass wir ab heute – und nicht in zehn oder fünfzehn Jahren – 5 Prozent weniger fossile Energien pro Jahr brauchen müssen, wenn wir das Klima so retten wollen, wie das Pariser Abkommen dies vorschreiben würde. Das gilt natürlich auch für das Benzin für Autos. 5 Prozent weniger pro Jahr ist genau das, was wir im Jahr 2020 erlebt haben dank – oder wegen – der Coronapandemie. Sie erinnern sich: Keine Flugzeuge mehr, viel weniger Transport, viel weniger Mobilität – das ist etwa die Grössenordnung dessen, was wir machen müssen. Und Sie wollen dies jetzt mit der Verknappung des Strassenangebots herbeiführen? Sie müssen der Katze mal «Büsi» sagen: Sie wollen die Leute eigentlich dazu zwingen, weniger mobil zu sein. Das ist in einer freiheitlichen Gesellschaft einfach nicht möglich.

Aus all diesen Überlegungen bitte ich Sie, die Rückweisungsanträge nicht anzunehmen und diesem Projekt zuzustimmen, damit das Emmental eine richtige und bedarfsgerechte Infrastruktur hat.

Jürg Rothenbühler, Rüderswil (Die Mitte), Einzelsprecher. Ich bin schon seit Längerem Präsident der Regionalkonferenzen Emmental und beschäftige mich dementsprechend auch schon seit Längerem mit dem Thema. Ich kann Ihnen sagen: Es hat viele Mitwirkungen, Gespräche, Anpassungen und Kompromisse gegeben, bis wir zu dieser Variante gekommen sind, die wir heute hier in diesem Saal zur Abstimmung bringen. Diese Variante ist nicht der erstbeste Wurf, sondern ist ein Kompromiss mit allen Umweltverbänden, Gemeinden, Wirtschaftsorganisationen, der Landwirtschaft usw. In diesem Projekt haben wir auf alle Fragen Antworten geben können. Wir haben Ergänzungswünsche aufgenommen und haben sie umgesetzt – ein zielorientiertes Verfahren also. Wahrscheinlich liegt es in der Natur der Sache, dass nicht alle hier in diesem Saal an diesem Bildungsprozess beteiligt waren – sonst würden wir uns nicht wieder mit den gleichen Fragen beschäftigen, wie wir das schon vorher sechs, sieben, acht Jahren gemacht haben: Welche Varianten nehmen wir? Wir haben x Linienführungen durchgenommen, Kreisel ja oder nein? Alles ist geprüft.

Dieser Kompromiss, den wir hier haben, wird vom ganzen Emmental getragen. 39 Gemeinden – ich sage dies nochmals – stimmen zu: Das sind alle. 91 Prozent, also über 90 Prozent der Bevölkerung wollen dieses Projekt. Zur Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit äussere ich mich nicht mehr. Dazu habe ich bereits etwas gesagt: Sie haben eine sehr gute Note erhalten.

Ich möchte mich jetzt vielmehr mit Ihnen über die BLS unterhalten. Sie alle haben diese Karte erhalten. Es ist eine wunderschöne Karte, und die erste Unterschrift darauf ist jene des BLS-CEO Schaffer Daniel. Die Abhängigkeit von der BLS ist hier in diesem Saal nicht ganz angekommen – das ist klar, weil es im Bericht nicht erwähnt wird. Seit noch nicht allzu langer Zeit wissen wir, dass die BLS

in Oberburg eine Werkstätte plant, weil man sie ja bekanntlich in der Stadt Bern nicht wollte; sie war nicht erwünscht. Hingegen im mittleren Emmental, in Oberburg, also im ländlichen Gebiet, könnte eine solche Werkstätte eventuell möglich sein. Die Zufahrt zur zukünftigen Werkstätte wird über mindestens drei Bahnübergänge führen. Es gibt Bahnübergänge, die dadurch mindestens eine halbe Stunde pro Stunde geschlossen sind, ohne dass bei anderen Bahnangeboten ein 15-Minuten-Takt eingeführt wurde. Einen solchen Bahnübergang gibt es u. a. auch in Hasle, der ja gemäss Minderheitsantrag später erstellt werden soll.

Dieser Minderheitsantrag macht mich persönlich betroffen. Ich werde den Eindruck nicht los, dass sich vor allem Ratsmitglieder aus dem städtischen Gebiet und der Agglomeration gegen das Projekt im oberen ländlichen Teil aussprechen, nach dem Motto: Wir lösen zuerst das Problem in der Stadt und schauen dann, wie die Bevölkerung dort oben reagiert. Genau die gleichen Stimmen möchten die BLS im ländlichen Raum haben – mit den Nachteilen von Lärm und noch mehr Fahrzeugen, die stehen – irgendwie komisch. *(Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'orateur de conclure.)* Diese beiden Projekte hängen direkt zusammen: Wenn der Minderheitsantrag mehrheitsfähig wird, wird das unmissverständlich auch einen Einfluss auf die Werkstätte haben, denn die Werkstätte kommt in den Sachplan des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK), und das RGSK ... *(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. Une brève interruption de la retransmission audio se produit à ce moment-là.)* ... zuständig.

Darum: Im Moment ist bei uns im Emmental noch alles gut, aber ich weiss nicht, was passiert, wenn man anfängt, hier noch etwas weiterzudenken. *(Der Präsident schaltet das Mikrofon aus. / Le président coupe le micro.)*

Walter Schilt, Utzigen (SVP), Einzelsprecher. Ich habe gut zugehört – ich habe immer nur «Emmental» gehört. Das Nadelöhr dort betrifft nicht nur das Emmental, es betrifft v. a. auch die Agglo-Gemeinden, insbesondere die Gemeinde Vechigen. Ich kann Ihnen sagen, der Verkehr, den wir dort am Morgen und am Abend haben ... Und zwar geht das nicht einfach nur über *einen* Schleichweg: Das geht über Biembach hinauf, über Luterbach, Krauchthal, Lindental, Lutzeren und Bolligen, um nicht zu reden vom Vagantenpass von Schafhausen hinauf über die Diepoldshusenegg. Es ist ein *enormer* Verkehr dort. Dies sind Umfahrungen, die man so weit bringen können sollte, dass sie wieder durch die Kanäle gehen, die dafür gemacht wären.

Als langjähriger ehemaliger Gemeindepräsident von Vechigen wäre ich sehr froh, wenn der Tatsache etwas mehr Rechnung getragen würde, dass wir die Kosten des Verkehrs im Worblental über den Unterhalt der Gemeindestrassen mitfinanzieren – der Kanton hält sich hier etwas schadlos. Wir übernehmen dort viel von diesem Verkehr. In diesem Sinn muss ich sagen: Ja, wenn der Ausbau kommt, gibt es wahrscheinlich ein bisschen mehr Verkehr, und ich wäre froh, wenn dieser dann wieder dort durchginge, wo er eigentlich durchgehen sollte. In diesem Sinn: Merci vielmals für die Zustimmung zu diesem Projekt.

Christoph Neuhaus, BVD-Direktor. Danke dem Herrn Präsidenten für die Gnade, hier vor seiner Grossratspräsidentenfeier die Session verlängern zu dürfen.

Ich muss entsprechend noch ein paar Dinge sagen. Das ist das zweite Kreditgeschäft für eine Verkehrssanierung. Zusammenfassend kann man kurz sagen: Die Realisierung wird sehnlichst erwartet. Die Bevölkerung im Raum Burgdorf und im unteren Emmental hat seit Jahrzehnten eine hohe Verkehrsbelastung. Heute sind es rund 20'000 Fahrzeuge, die durch Burgdorf, Oberburg und Hasle fahren. Bis 2040 werden es gemäss Prognosen bis zu 22'000 Fahrzeuge sein. Ich kann Ihnen garantieren, dass der Verkehr dann zusammenbricht: Stau unter der Woche, die Busse bleiben stecken und kommen nicht rechtzeitig an, der ÖV funktioniert nicht, die Pendlerinnen und Pendler erreichen die Zuganschlüsse nicht und nehmen deswegen das Auto – das gibt wieder ein steigendes Verkehrsaufkommen –, Lärmbelastung, Luftbelastung, wer zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs ist, wird verdrängt und muss warten.

Wie wir beim vorgängigen Kreditgeschäft diskutiert haben, sind Verkehrsprobleme und Mobilitätsansprüche differenziert zu betrachten. Es gibt keine pauschal gültigen Allgemeinlösungen. In bestimmten Gegenden des Kantons haben wir zurecht Bus und Tram – kein Tram von Burgdorf nach Hasle, damit dies auch gesagt wäre. Andernorts braucht es eben eine Strassenlösung, die das Geeignenste ist – so wie hier auch. Mit «Emmentalwärts» haben wir ein Gesamtprojekt, das die Verkehrssituation in Burgdorf, Oberburg und Hasle b. B. für alle Verkehrsteilnehmenden und für die Anwohnerschaft deutlich verbessert. Es ist ausgewogen, nachhaltig und finanzierbar.

Es ist schön zu hören, wie aus dem Tagblatt zitiert wird. Grossrätin Kornelia Hässig hat ja erzählt ... Sie ist im Februar 2016 in den Rat gekommen ist, und im September haben wir das diskutiert. Es ist etwas schade, dass sie nicht weitergelesen hat. Wenn man im Tagblatt noch weiterliest, steht dort: «Mit dem beantragten Kredit [...] sollen, basierend auf den Erkenntnissen des Vorprojekts und der öffentlichen Mitwirkung, die nötigen Arbeiten für das Bauprojekt [...] finanziert werden. Das Projekt sieht im Wesentlichen Umfahrungsstrassen in Oberburg und Hasle b. B. vor sowie Umbaumassnahmen an bestehenden Strassen in Burgdorf, Oberburg und Hasle.» So viel zu unserem Tagblatt. «Emmentalwärts» setzt diesen Auftrag um, zum einen mit der Umfahrung Oberburg und Hasle, zum anderen mit der Lösung «Null+» in Burgdorf, mit den zwei Bahnunterführungen als Kernelementen. Die Eingriffe in die Landschaft sowie der Kulturlandverlust durch den Tunnel und die Bündelung der Strasse mit der Bahn sind gering.

Die gleiche Kornelia Hässig hat gesagt: «Ja, die paar Minuten, die man spart.» Sie warten im Augenblick 20 Minuten an den Bahnübergängen in Burgdorf. Hanspeter Steiner – er arbeitet für die BLS AG –: Ich bin sehr dankbar, dass die Werkstätte Oberburg dorthin kommt, aber die Konsequenz wird sein, dass es mehr als 20 Minuten sind, die man wartet. V. a. werden in dieser Region in den nächsten 10, 15 Jahren rund anderthalb Millionen Franken investiert. Vor diesem Hintergrund ist «Emmentalwärts» richtig. Es ist nicht – wie auch schon behauptet wurde – ein Autoprojekt aus dem letzten Jahrhundert. Es ist eine angemessene und ganzheitliche Lösung für das ländlich geprägte Emmental.

Wenn ich von einem ländlich geprägten Emmental spreche, spreche ich von 100'000 Leuten. Grossrätin Rüfenacht hat erzählt, wie man aus diesen «Chräche» mit dem Velo kommen soll. Das ist kein Problem. Die Stadt Bern hat 51 km², das Emmental 691 km². Da brauchen Sie einen grossen Akku oder dicke Oberschenkel. Für 11 Prozent des Kantonsgebiets haben wir eine Lösung, von der alle Verkehrsteilnehmenden profitieren. Basierend auf dem Auftrag des Grossen Rates ist das Projekt schrittweise entwickelt und aufgebaut worden. Die Bevölkerung wurde mehrfach einbezogen.

Zu den Finanzen habe ich fast nichts sagen wollen, aber weil der designierte BaK-Präsident ausgeholt hat, hier nur ein paar Worte. Ganz klar: substanzielle Mittel von ungefähr 92 Prozent aus den Agglomerationsprogrammen. Es ist viel Geld, das wir investieren. Es wurde auch gesagt, wie wir im Hochbau schmerzhaft hätten sparen müssen. Die Universität kann anstatt 1 Prozent 2 Prozent wachsen. Klar hat es Verzicht gegeben, aber wenn Sie von 1 auf 2 Prozent erhöhen, können Sie doppelt so viel bauen: 100 Prozent mehr ist halb so schmerzhaft.

Damit komme ich zum Rückweisungsantrag der BaK-Minderheit. «Emmentalwärts» ist eben nicht ein Menu à la carte. Es ist ein Gesamtsystem, bei dem es alles braucht. Die Verkehrswirkung entsteht durch das Zusammenspiel aller 19 Massnahmen. Man kann das Gesamtprojekt nicht einfach aufdröseln. Durch die Rückstellung der Umfahrung Oberburg und Hasle würde man die Probleme für Jahre oder Jahrzehnte erhalten. Die Massnahmen in Burgdorf haben keine entlastende Wirkung für Oberburg und Hasle b. B. Die Flaschenhalse in Richtung Emmental würden bleiben. Wenn man so harmlos sagen würde, «Verschieben wir!», wäre das fatal. Wenn wir die Bauphase nicht bis 2025 einleiten, gehen die Bundesgelder aus den Agglomerationsprogrammen verloren. Ich erinnere Sie: Die 77,13 Mio. Franken für die Umfahrung Oberburg waren umstritten in den eidgenössischen Räten, dank diversen Berner Politikerinnen und Politikern bekommen wir dieses Geld. Wenn wir verschieben, wenn wir verzichten, dann ist das Geld weg, und man müsste die Planungskosten von 16 Mio. Franken abschreiben, weil Planungsgrundlagen sehr schnell veralten. Betreffend Bundesgelder habe ich heute von einem Grossrat gehört: «Das ist kein Problem. Wir gehen einfach später und erhalten es dann.» Ich weiss, dass dieses Geld garantiert weg ist.

Punkt 2: Glauben Sie mir, das vorliegende Projekt ist das Ergebnis einer sorgfältigen Projektierung. Man hat in Ihrem Auftrag sämtliche Optimierungen geprüft. Die Frage der Sicherheit des Grundwassers hat man umfassend geklärt: Der Tunnel ist keine Gefahr für das Grundwasser und die Trinkwasserversorgung der Region. Der Bau des Tunnels im Grundwasser erfolgt mit bewährten und sicheren Methoden. Die Umweltverträglichkeit des Gesamtprojekts ist von den Umweltfachstellen und vom BAFU bestätigt. Das können Sie im Umweltverträglichkeitsbericht nachlesen.

Zu Punkt 3 habe ich Ihnen bereits dargelegt, dass er erfüllt ist: Es ist Teil der Investitionspriorisierung Tiefbau. Weil die Projektierung weit fortgeschritten ist, d. h. nahezu baureif, und v. a. grösstenteils spezialfinanziert ist, hat der Regierungsrat dem Projekt einstimmig hohe Priorität zugesprochen.

Punkt 4: Es braucht keine Wirkungskontrollen. Wir kennen das Ergebnis: Die Massnahmen in Burgdorf bringen keine entlastende Wirkung für Oberburg und Hasle. Die Reduzierung des Verkehrs der Ortsdurchfahrten um 70 Prozent in Oberburg oder 50 Prozent in Hasle würde es nicht geben. Die beiden Flaschenhälse – ich habe es gesagt – bleiben. Die Interessenabwägung zwischen Grundwasserschutz und Projektrealisierung hat man im Zug der Strassenplangenehmigung durchgeführt, und sie ist Bestandteil der Strassenplangenehmigung.

Punkt 5: Die Projektumsetzung macht weitere Lenkungsmassnahmen unnötig.

Punkt 6: Wie bereits im vorgängigen Geschäft ausgeführt, macht die Auflage in dieser Form keinen Sinn. Der Entscheid, die Befristung der Zuweisung der Restmittel aus dem Investitionsspitzenfonds bis 2030 zu verlängern, obliegt Ihnen und nicht dem Regierungsrat.

Ich muss Grossrätin Anna de Quervain recht geben. Sie hat aus dem Bericht von 2018 zitiert. Dort ist es negativ geschrieben. Ich bin froh, wenn sie weiterliest: Wir haben nachgebessert bzw. der Bundesrat hat das korrigiert. Bitte, Frau Grossrätin, lesen Sie die Botschaft zu den 77,13 Mio. Franken – das war eine Sonderbotschaft –: Wir bekommen diese 77,13 Mio. Franken aus dem Agglomerationstopf. Diese wurden speziell für eben dieses Projekt «Emmentalwärts» gesprochen.

Wir haben ein ausgereiftes und finanzierbares Sanierungsprojekt für den Perimeter Burgdorf, Oberburg und Hasle. Der Planungskredit wurde vom Grossen Rat schon damals mit grossem Mehr überwiesen. Die Bevölkerung hat klar signalisiert: «Wir wollen das Projekt *jetzt*. Wir wollen es in der vorliegenden Form.» Das Emmental steht praktisch geschlossen hinter diesem Projekt. Es gibt Einzelne, die dagegen sind. Es hat in der Mitwirkung 95 Prozent Ja gegeben.

Ich bin Ihnen dankbar, wenn Sie die Rückweisung zurückweisen und Nein stimmen. Der Kanton Bern wird im neuen Finanzausgleich (NFA) 100 Mio. Franken mehr aus Bundesgeldern erhalten. Wir sind wirtschaftlich schlechter geworden. 100 Mio. Franken, die wir mehr aus Bundesmitteln erhalten – Sie können sich vorstellen, was das für den Kanton Bern heisst und wie das kommentiert wird. Deshalb bin ich Ihnen auch sehr dankbar für den Entscheid heute Morgen. Ich bin Ihnen sehr dankbar, wenn Sie auch jetzt ein Zeichen setzen, dass wir im Kanton Bern wirtschaftlich besser werden wollen, und dass Sie diesen Kredit genehmigen.

Jetzt bin ich rechtzeitig fertig und wünsche Ihnen allen eine gute Grossratspräsidentenfeier.

Präsident. Danke an alle, dass Sie recht speditiv waren. Wir können noch abstimmen und das Geschäft erledigen. Zum Abstimmungsverfahren: Wir stimmen zuerst darüber ab, ob wir über diese sechs Auflagen en bloc abstimmen oder nicht. Am Schluss stimmen wir über den Kredit ab.

Wir kommen zur ersten Abstimmung. Wer einverstanden ist, dass man über diese sechs Auflagen miteinander abstimmt, stimmt Ja, wer einzeln darüber abstimmen will, stimmt Nein.

Abstimmung / Vote

2021.BVD.8960

Rückweisungsantrag BaK-Minderheit: Abstimmung darüber, ob über die sechs Auflagen der Rückweisung en bloc abgestimmt werden kann /

Proposition de renvoi minorité de la CIAT : vote pour déterminer si les six charges dont est assorti le renvoi peuvent faire l'objet d'un vote en bloc

Annahme / Adoption

Ja / Oui	150
Nein / Non	0
Enthalten / Abstentions	0

Präsident. Wunderbar, wie speditiv Sie sind: einstimmig dafür, dass wir en bloc abstimmen können. Wir stimmen jetzt über die Rückweisung ab. Wer die Rückweisung so, mit diesen Auflagen, will, stimmt Ja, wer das nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung / Vote

2021.BVD.8960

Rückweisungsantrag BaK-Minderheit (mit allen Auflagen)

Proposition de renvoi minorité de la CIAT (avec toutes les charges)

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui	63
Nein / Non	86
Enthalten / Abstentions	1

Präsident. Sie haben der Rückweisung nicht zugestimmt.

Wir stimmen darüber ab, ob wir den vorliegenden Kredit annehmen oder nicht: Wer den vorliegenden Kredit annehmen will, stimmt Ja, wer das nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung / Vote

2021.BVD.8960

Annahme / Adoption

Ja / Oui	86
Nein / Non	62
Enthalten / Abstentions	2

Präsident. Sie haben dem vorliegenden Kredit zugestimmt.

Jetzt haben wir zeitlich fast eine Punktlandung. Ich danke Ihnen vielmals für die ersten Sessionstage und dafür, dass wir die vielen Wahlen so zackig durchführen konnten.

Heute Abend sehe ich ziemlich viele von Ihnen. Ich wünsche Ihnen allen einen schönen Abend. Ich hoffe, es gefällt Ihnen bei mir in meiner Heimatgemeinde. Auch allen anderen wünsche ich einen schönen Abend. Wir sehen uns am Montag wieder hier in diesem Saal.

Ich teile Ihnen noch mit, dass Sie alle Unterlagen mitnehmen müssen, weil hier morgen eine Versammlung der Landeskirche stattfindet. Bitte alle Unterlagen mitnehmen. Ich wünsche Ihnen einen schönen Abend. Denjenigen, die man nicht mehr sieht, ein schönes Wochenende. Bis am Montag.

Die Sitzung endet um 14.45 Uhr. / La séance se termine à 14 heures 45.

Protokoll: / Procès-verbal :

Barbara Buri