

Vortrag

Datum RR-Sitzung: 8. Juni 2016
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Geschäftsnummer: 590642
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Kantonsstrasse Nr. 244 Niederbipp – Aarwangen – Langenthal – Huttwil
Gemeinden: Aarwangen, Bannwil, Langenthal, Schwarzhäusern, Thunstetten
01007 / Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal Nord;
Verpflichtungskredit für die Projektierung

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	2
2	Rechtsgrundlagen	2
3	Beschreibung des Geschäfts/Vorhabens	3
3.1	Ausgangslage und Bedürfnis	3
3.2	Ergebnis der öffentlichen Mitwirkung	4
3.3	Projektbeschreibung	5
a)	Neubau Umfahrung	5
b)	Umbau bestehendes Strassennetz	5
3.4	Terminplanung.....	6
4	Übergeordnete Planung und Ziele.....	6
5	Auswirkungen auf Finanzen und Personal	6
5.1	Kosten und Finanzierung	6
5.2	Kreditart / Finanzplan.....	6
5.3	Folgekosten	6
5.4	Finanzierung	7
5.5	Personelle Auswirkungen	7
6	Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt.....	7
6.1	Wirtschaft und Gesellschaft	7
6.2	Umwelt	7
7	Antrag.....	8



1 Zusammenfassung

Im Oberaargau verlor die Stadt Langenthal ihre zentrale Verkehrslage an der alten Bern–Zürich-Strasse mit der Eröffnung der Autobahn A1 Ende der sechziger Jahre. Die direkte Anbindung an die Autobahn führt seitdem durch die Gemeinde Aarwangen. Dort zwingt sich der gesamte Verkehr zwischen dem Autobahnanschluss Niederbipp und dem Raum Langenthal bis nach Huttwil durch den Ortskern. Auf diesen ohnehin engen Strassenabschnitten verläuft zudem das Bahntrasse des 'Bipperlisi'. Der Verkehr in Aarwangen hat ein Ausmass erreicht, das sowohl die Verkehrsteilnehmenden als auch die Anwohnerinnen und Anwohner stark einschränkt und belastet. Die zahlreichen Industrie- und Gewerbebetriebe im Raum Langenthal bis nach Huttwil sind nur ungenügend mit den wichtigen Zentren verbunden. Die unzureichende Verkehrserschliessung erschwert die nachhaltige Entwicklung in der Region. Ohne die Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal Nord können die Verkehrsprobleme der Region nicht gelöst werden.

Am 5. September 2012 hat der Grosse Rat für ein Vorprojekt einen Kredit von CHF 2,1 Mio. bewilligt, mit der Auflage, es seien auch Möglichkeiten zur Verbesserung des Ist-Zustandes (Variante Null+) zu prüfen. Entsprechend wurden im Rahmen des Vorprojekts die zwei grundsätzlichen Alternativen 'Umfahrung' oder 'Null+' eingehend untersucht und einander gegenüber gestellt. Zudem wurden beide Varianten in die öffentliche Mitwirkung gegeben. Die Ergebnisse waren eindeutig: Die Umfahrungsstrasse stellt die Bestlösung dar. Das Projekt Verkehrssanierung Aarwangen–Langenthal Nord soll daher mit dem Neubau einer Umfahrungsstrasse von Aarwangen und damit verbundenen Umbaumassnahmen an bestehenden Strassen weiterbearbeitet werden. Die flankierend vorzunehmenden Umbaumassnahmen optimieren nicht nur das bestehende Strassennetz, sondern mindern auch mögliche Auswirkungen der neuen Verkehrsführung.

Mit dem beantragten Kredit von CHF 6'600'000. -- sollen, basierend auf den Erkenntnissen des Vorprojektes und der öffentlichen Mitwirkung, die nötigen Arbeiten für das Bauprojekt mit Strassenplan und das Bewilligungsverfahren (Auflageprojekt) durchgeführt werden. Gemäss Finanzplanung kann auf eine Teilfinanzierung der Projektierungskosten über den Investitionsspitzenfonds verzichtet werden. Die restlichen Fondsmittel sollen daher bewahrt werden, damit sie später uneingeschränkt für die Finanzierung der Ausführung der Verkehrssanierungsprojekte im Oberaargau und im Emmental genutzt werden können.

Nach heutigen Erkenntnissen werden die Gesamtkosten grob auf CHF 136 Mio. geschätzt.

Das Geschäft unterliegt dem fakultativen Referendum.

2 Rechtsgrundlagen

- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11), Art. 38–40, 49 und 52–56
- Gesetz vom 26. März 2002 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLG; BSG 620.0), Art. 42 ff.
- Verordnung vom 3. Dezember 2003 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLV, BSG 621.1), Art. 136 ff.
- Strassennetzplan, Regierungsratsbeschluss 761/2013 vom 12. Juni 2013
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Oberaargau der 1. Generation, Bericht vom März 2012 sowie Stand Vorprüfung 2. Generation vom November 2015

3 Beschreibung des Geschäfts/Vorhabens

3.1 Ausgangslage und Bedürfnis

Im Oberaargau verlor die Stadt Langenthal ihre zentrale Verkehrslage an der alten Bern–Zürich-Strasse (Kantonsstrasse Nr. 1) mit der Eröffnung der Autobahn A1 Ende der sechziger Jahre. Die direkte Anbindung an die Autobahn führt seitdem über die Kantonsstrasse (Nr. 244) durch die Gemeinde Aarwangen. Seit über 30 Jahren sucht die Region – unterstützt von den Gemeinden und der Wirtschaft – nach Lösungen, um das Zentrum des Oberaargaus besser an die Autobahn A1, und damit besser an die grösseren Städte und Wirtschaftszentren, anzubinden und gleichzeitig Aarwangen vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Der gesamte Verkehr zwingt sich heute zwischen dem Autobahnanschluss Niederbipp und dem Raum Langenthal bis nach Huttwil durch den Ortskern von Aarwangen. Auf diesen ohnehin engen Strassenabschnitten verläuft zudem auch das Bahntrasse des 'Bipperlisi' der Aare Seeland mobil AG. Es ist daher kaum übertrieben, von einem verkehrlichen Nadelöhr zu sprechen. Der Verkehr in Aarwangen hat ein Ausmass erreicht, das sowohl die Verkehrsteilnehmenden als auch die Anwohnerinnen und Anwohner stark einschränkt und belastet. Die bisher unternommenen Anstrengungen, das Verkehrsproblem zu beheben, reichten bei Weitem nicht aus, um die Situation zu verbessern.

Die Problematik besteht seit Jahren und hat sich laufend verschärft, weil die Verkehrsmengen in den letzten Jahrzehnten massiv zugenommen haben. Zudem ist die Bevölkerung generell mobiler geworden und legt landesweit immer weitere Strecken für die Arbeit, aber auch in der Freizeit zurück.

So wälzen sich heute an Werktagen bis zu 16'000 Fahrzeuge durch Aarwangen, wobei der Schwerverkehrsanteil mit bis zu 16% sehr hoch ist. Dies liegt neben den zahlreichen Gewerbebetrieben und grossen Industriebetrieben in und um Langenthal auch daran, dass die Brücke über die Aare beim Schloss Aarwangen der einzige für Lastwagen zugelassene Flussübergang zwischen Wangen an der Aare und Aarburg ist. Der Schwerverkehr konzentriert sich daher an dieser Stelle.

Der Verkehr wird in starker Abhängigkeit von der erwarteten Siedlungsentwicklung weiter zunehmen. Gemäss Regionalem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau wird für das Jahr 2030 auf der Kantonsstrasse im Ortszentrum von Aarwangen an Werktagen ein Verkehrsaufkommen von rund 18'000 Fahrzeugen prognostiziert.

Die hohe Verkehrsmenge, die teilweise in die Strasse integrierte Streckenführung der Bahn und die beiden Bahnübergänge in Aarwangen führen dazu, dass sich der Verkehr täglich und vor allem in den Spitzenstunden staut.

Die Beeinträchtigung entlang der trennenden Hauptachse spüren vor allem auch jene, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind. Besonders die Schulwegsicherheit ist in Aarwangen nicht mehr umfassend gewährleistet.

Unter der Situation leiden auch die Anwohnerinnen und Anwohner. Lärm- und Luftbelastung erreichen die Grenzwerte und überschreiten sie teilweise sogar.

Die Probleme wurden im Rahmen einer verkehrsträgerübergreifenden Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) untersucht. Ziel der Verkehrssanierung muss sein, den wichtigen Wirtschaftsraum Oberaargau mit der Agglomeration Langenthal angemessen an die Autobahn A1 anzuschliessen und die Ortsdurchfahrt Aarwangen vom Durchgangsverkehr wesentlich zu entlasten.

Die Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrsangebot im Oberaargau sollen sich gesamtheitlich und schrittweise weiter entwickeln. Das Verkehrssanierungsprojekt Aarwangen – Langenthal Nord ist im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau (RGSK Oberaargau) eine entscheidende Massnahme in der koordinierten Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Wegen der Grösse und Komplexität des Projekts erfolgte die Planung in mehreren Stufen. In einer ersten Stufe wurden im Zuge eines Vorprojekts die Ergebnisse der vorausgehenden Zweckmässigkeitsbeurteilung aus dem Jahr 2007 vertieft. Gemäss Auflage des Grossen Rates wurden dabei zwei grundsätzliche Alternativen 'Umfahrung' und 'Null+' untersucht. Während die Variante 'Umfahrung' eine neue Umfahrungsstrasse für Aarwangen beinhaltet, würde die Variante 'Null+' ausschliesslich die bestehende Strasseninfrastruktur optimieren, ohne Netzergänzung.

Beide Varianten, 'Umfahrung' und 'Null+', haben primär eine bessere Verkehrssituation zum Ziel und orientieren sich an den Kriterien einer optimalen Erschliessung, der damit einhergehenden guten wirtschaftlichen Randbedingungen und der Entlastung des kommunalen Strassennetzes. Gleichzeitig beachten sie den möglichst sparsamen Umgang mit dem Kulturland und den Umwelt- und Landschaftsschutz. Wichtig sind ferner die Schulwegsicherung, eine Reduktion des Schwerverkehrsanteils in Aarwangen und die Rücksichtnahme auf das so genannte 'Smaragdgebiet', in dem die Gemeinde Aarwangen liegt. Das Smaragdgebiet Oberaargau, als Teil des europäischen Smaragd-Netzwerks, ist eines von derzeit 37 anerkannten schweizerischen Gebieten mit seltenen Tier- und Pflanzenarten. Es umfasst eine Gebietsfläche (Siedlungsgebiete, Wald- und Kulturlandflächen) von rund 11'500 Hektaren und erstreckt sich über 19 Gemeinden in den vier Kantonen Bern, Aargau, Luzern und Solothurn. Nebst der Gemeinde Aarwangen liegen u.a. auch die Gemeinden Langenthal, Bannwil, Schwarzhäusern und Thunstetten im Smaragdgebiet.

Auch die Umfahrungsvariante sieht überdies Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz vor, um die Wirksamkeit der neuen Verkehrsführung zu erhöhen oder Umgehungsmöglichkeiten (Schleichverkehr) zu verhindern. Die Varianten weisen auch gemeinsame Elemente auf, die als so genannte unabhängige Massnahmen teilweise vorgezogen realisiert werden sollen, damit sie schon früher punktuell zur Entlastung der Verkehrssituation beitragen.

Die umfassenden Untersuchungen im Rahmen des Vorprojekts und die Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung lassen nun einen fundierten Variantenentscheid zu. Erfreulicherweise stimmen die technischen Bewertungsergebnisse der umfassenden Analysen mit den Ergebnissen der öffentlichen Mitwirkung überein: Die Umfahrlösung stellt die Bestvariante dar. Die enge Ortsdurchfahrt in Aarwangen kann nur mit einer Umfahrung wesentlich vom Verkehr entlastet und aufgewertet werden und diese Lösung ist finanzierbar. Die Verkehrssicherheit wird wesentlich höher, die Reisezeit für den Autoverkehr kürzer und es entstehen attraktive Veloverbindungen. Auch die Arbeitsplatzgebiete werden besser erreichbar. Die Projektierungsarbeiten sollen sich daher auf die Umfahrlösung beschränken.

3.2 Ergebnis der öffentlichen Mitwirkung

Eine wichtige Grundlage für den Variantenentscheid bildete die öffentliche Mitwirkung zum Vorprojekt. Sie dauerte vom 15. Oktober bis 13. November 2015 und war mit einer Ausstellung in Aarwangen verbunden.

Die Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal Nord stiess auf eine sehr grosse Resonanz. Rund 1'300 Personen besuchten die Ausstellung und es gingen 1'328 Eingaben ein. Nebst dem Gewerbe mit 112 Eingaben, 25 Gemeinden, 13 politischen Parteien und 21 Verbänden

haben sich mit 1'157 Eingaben auch besonders viele Private beteiligt. Eine grosse Mehrheit von 83 % der Mitwirkenden sprach sich für die Variante 'Umfahrung' aus. 14 % favorisierten die Variante 'Null+' und 3 % bevorzugten keine der beiden Varianten.

3.3 Projektbeschreibung

Hauptzielsetzungen:

- Die Ortsdurchfahrt Aarwangen soll wesentlich entlastet werden.
- Die Verkehrssicherheit, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr auf der Ortsdurchfahrt Aarwangen soll erhöht werden.
- Der Durchgangsverkehr soll sicher, zügig und mit einer optimalen Reisegeschwindigkeit fließen können.
- Die Standortattraktivität der Region Oberaargau mit dem Raum Langenthal bis Huttwil sollen verbessert werden.
- Das Verkehrsprojekt muss finanzierbar sowie umwelt- und landschaftsverträglich sein. Zum Kulturland ist Sorge zu tragen.
- Auf projektbedingten Mehrverkehr auf untergeordneten Gemeindestrassen ist mit geeigneten Massnahmen entgegenzuwirken.

Projektentwicklungsziele:

- Projekt und Kosten optimiert, Kostenträger und Termine definiert.
- Projekt mit Umweltverträglichkeitsprüfung bewilligt.

Das Verkehrssanierungsprojekt besteht aus zwei Massnahmenpaketen:

a) Neubau Umfahrung

Eine neue zweispurige, 7,5 m breite (Fahrbahn) und 3,6 km lange Kantonsstrasse wird gebaut und für den motorisierten Verkehr vorbehalten. Sie setzt an der Jurastrasse nördlich von Aarwangen an und zweigt beim neu erstellten Kreisverkehr ab. In einem Einschnitt unterquert sie die Aarwangenstrasse und die Bahnlinie der asm nach Bannwil. Danach verläuft sie auf einer Brücke über die Aare und führt anschliessend entlang des Banwalds und über das Banfeld, wo sie die Meiswilstrasse überquert, bis zum Spichigwald. Diesen durchfährt sie in einem bergmännisch erstellten, rund 500 Meter langen Tunnel. Sie trifft dann auf die Bützbergstrasse, die Langsamverkehrsverbindung zwischen Bützberg und Aarwangen, wo mit einem neuen Kreisverkehr das Industriegebiet von Aarwangen angeschlossen wird. Weiter führt die Umfahrungsstrasse entlang des Waldrands bis zur Hardstrasse, die direkt an die Umfahrungsstrasse angeschlossen wird. Von dort führt sie zur Bern-Zürich-Strasse, in die sie in einem ebenfalls neuen Kreisverkehr mündet.

b) Umbau bestehendes Strassennetz

Die Umbaumassnahmen optimieren das bestehende Strassennetz, um die Entlastungswirkung der Umfahrungsstrasse zu nutzen und langfristig sicherzustellen, und um gleichzeitig weitere, bereits bestehende Defizite zu beheben. Nördlich der Aare wird deshalb der Gehweg entlang der Jurastrasse zu einem bergwärts führenden Rad-/ Gehweg verbreitert. Das Verkehrsregime bei der Einmündung Schwarzhäusernstrasse wird angepasst, indem die Jurastrasse aus Fahrtrichtung Niederbipp in Richtung Schwarzhäusern vortrittsberechtigt wird. Südlich der Aare erhält die Jurastrasse bergwärts bis zum Bahnübergang einen Radstreifen. Im Ortszentrum werden die Bahnanlagen zweigleisig auf der Fahrbahn angeordnet und berg-

wärts wird ein Radstreifen markiert. Südlich des Ortszentrums wird das weiterhin getrennt verlaufende Bahntrasse erneuert und gesichert.

3.4 Terminplanung

2016 – 2019	Bauprojekt / Strassenplan
2020	Bewilligungsverfahren / Auflageprojekt
2021	Ausführungskredit
ab 2022	Baubeginn

4 Übergeordnete Planung und Ziele

Die regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) sind die massgebenden regionalen Planungsinstrumente zur Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im gesamten Kanton Bern. Die Regionen können so ihre Anliegen und Bedürfnisse in die übergeordnete Planung einbringen. Darin enthalten sind auch die Agglomerationsprogramme. Die genannten Instrumente definieren regionale Entwicklungsziele und liefern so in Koordination untereinander die durchgängigen Grundlagen für die Richtplanung.

Diese Konzepte und Programme berücksichtigen das vorliegende Projekt.

5 Auswirkungen auf Finanzen und Personal

5.1 Kosten und Finanzierung

Preisbasis 1. Mai 2016; Produktionskostenindex (PKI) des Schweizerischen Baumeisterverbandes – Vertragsteuerung; Schweizerischer Baupreisindex des Bundesamtes für Statistik – Indexteuerung.

Gesamtkosten für Planung und Projektierung		CHF	9'900'000.00
bereits bewilligte Ausgaben für Vorarbeiten und Vorprojekt (u.a. GRB vom 5. September 2012)	–	CHF	3'300'000.00
Für die Ausgabenbefugnis massgebende Kreditsumme gemäss Art. 143 FLV		CHF	6'600'000.00
zu bewilligender Kredit		CHF	6'600'000.00

Es handelt sich um einmalige, neue Ausgaben gemäss Art. 46 und 48 Abs. 1 FLG.

Teuerungsbedingte Mehrkosten werden mit diesem Beschluss bewilligt.

5.2 Kreditart / Finanzplan

Es handelt sich um einen Verpflichtungskredit, der mit den in Ziffer 4 des Beschlussentwurfs erwähnten voraussichtlichen Zahlungen abgelöst werden soll. Diese sind im Voranschlag 2016 und in der Aufgaben- und Finanzplanung enthalten.

5.3 Folgekosten

Die Gesamtkosten für die neuen und umgestalteten Strassenanlagen können erst nach Vorliegen des Bauprojekts genauer quantifiziert werden. Im Zuge des Vorprojekts wurden Gesamtkosten von rund CHF 136 Mio. ermittelt (Kostengenauigkeit +/- 20 %).

5.4 Finanzierung

Die geplante Finanzierung der Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal Nord steht auf drei Säulen:

- die ordentlich zur Verfügung stehenden Mittel für die Verkehrsinfrastrukturen des Kantons Bern;
- der Fonds zur Deckung von Investitionsspitzen (Investitionsspitzenfonds): Die Fondsmittel brauchen für die Projektierungskosten nicht beansprucht zu werden und werden ausschliesslich für die Finanzierung der Ausführung genutzt;
- Bundesmittel: Für den Ausbau der Autobahn A1 (Bern – Zürich) zwischen Luterbach und Härkingen auf sechs Streifen sind verkehrlich flankierende Massnahmen notwendig, die vom Bund mitfinanziert werden. Die Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal Nord ist als Bestandteil dieser Massnahmen vorgesehen, weil auf dieser Zubringerstrecke, bedingt durch den Spurausbau der Autobahn, ein höheres Verkehrsaufkommen zu erwarten ist. Die Beitragshöhe wird mit der Plangenehmigung des Autobahnprojekts, voraussichtlich im Jahr 2019, festgelegt werden.

Zudem werden eigentümer- und verursacherbedingte Kosten durch Gemeinden bzw. Dritte finanziert. Es geht dabei z. B. um Mehrkosten für einen höheren Ausbaustandard oder einen neuen Strassenanschluss. Für solche Mehrleistungen wird auf der Basis des Bauprojekts (inkl. Kostenvoranschlag) ein Kostenschlüssel zu vereinbaren sein.

Als Alternative zu einer konventionellen Finanzierung wurde im Jahr 2010 eine Lösung mittels Public-Private-Partnership (PPP) untersucht. Dies wurde jedoch verworfen, weil die Kosten für den Kanton höher ausfallen würden, als mit einer konventionellen Finanzierung.

5.5 Personelle Auswirkungen

Keine.

6 Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt

6.1 Wirtschaft und Gesellschaft

Das Umfahrungsprojekt wirkt sich dank der Verkehrsqualität positiv auf die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung aus und schafft damit die Voraussetzungen für langfristige, weitere Entwicklungen der ganzen Region sowie für die angestrebte Lenkung des Siedlungsdrucks von der Achse A1 in den Raum Langenthal. Die verbesserte Strassenkapazität erhöht die Standortvorteile und die Erreichbarkeit der Räume auch südlich von Langenthal. Besonders im Kernbereich von Aarwangen fördert sie die Ortsentwicklung.

Die Aufwertung des Standorts der industriell-gewerblichen Nutzungen im Westen von Langenthal bedingt eine verstärkte Zusammenarbeit der Gemeinden Langenthal und Thunstetten. Der Umbau des bestehenden Strassennetzes führt in Aarwangen und beim Anschluss Süd zu moderaten Verlusten an Siedlungsfläche.

6.2 Umwelt

Für das Plangenehmigungsverfahren ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Umweltschutzgesetz erforderlich. Um den Umweltaspekten gebührend Rechnung zu tragen, wurde bereits zu Beginn des Vorprojekts ein 'Grob screening Umwelt' durchgeführt.

Umweltrelevante Randbedingungen liessen sich dadurch frühzeitig ermitteln und flossen so optimal in das Vorprojekt ein. Ebenso wurde für die Variante mit einer Umfahrungsstrasse eine Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeit mit einem Pflichtenheft für die Hauptuntersuchung erstellt.

Im Folgenden werden die für die Umfahrungsstrasse wichtigsten Umweltbereiche kurz zusammengefasst. Weitere Umweltbereiche werden als weniger problematisch eingestuft.

- Der Bau der Umfahrung hat verschiedene Eingriffe in Oberflächengewässer zur Folge (Querungen, Brückenpfeiler im Uferbereich etc.) und tangiert den Lebensraum geschützter Pflanzen und Tiere. Das Vorhaben wirkt sich stark auf Flora, Fauna und Lebensräume aus, die teilweise geschützt sind. Die Voruntersuchung schlägt daher eine Renaturierung im Projektperimeter vor. Zudem sind weitere Ersatzmassnahmen nötig um das Projekt umweltverträglich zu gestalten und die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen.
- Die Linienführung verläuft vorwiegend durch landwirtschaftlich genutztes Gebiet und beansprucht auch Fruchtfolgeflächen. Zurzeit wird eine Vorstudie erarbeitet, um festlegen zu können, ob ein Landumlegungsverfahren sinnvoll ist.
- Das Projekt wurde auf die Vereinbarkeit mit den Inhalten des Gegenvorschlags zur kantonalen Kulturlandinitiative überprüft. Es bestehen keine Widersprüche.
- Der Bau der Umfahrungsstrasse bedingt temporäre und definitive Rodungen, die aus Sicht des Waldschutzgesetzes mit Wiederaufforstungen bewilligt werden können.
- Die neue Umfahrungsstrasse ändert die Landschaft bleibend. Diese Veränderung muss mit landschaftspflegerischen Massnahmen auf ein verträgliches Mass reduziert werden.
- Im Obergeraargau finden sich viele archäologische Stätten. Vorgängige Sondierungsarbeiten und allfällige Grabungen könnten nötig werden.

Mit Projektanpassungen wurden die Beeinträchtigungen für die Umwelt bereits so weit als möglich reduziert. Geeignete Ersatzmassnahmen werden die verbleibenden Beeinträchtigungen für die Umwelt möglichst kompensieren. Dennoch werden die Landschaft und die Lebensräume im Umfeld der Umfahrungsstrasse bleibend verändert. Aus heutiger Sicht kann das Vorprojekt der Umfahrungsstrasse für die Verkehrssanierung Aarwangen – Langenthal Nord unter Berücksichtigung der vorgesehenen Massnahmen als umweltverträglich beurteilt werden. Die Umweltauswirkungen werden in der Hauptuntersuchung des Umweltverträglichkeitsberichts abschliessend darzustellen sein.

7 Antrag

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Beilagen

- Beschlussentwurf
- Übersichtsplan

Zusätzliche Beilagen für die BaK

- Vorprojekt, Synthesebericht vom Mai 2016 (mit integrierter Beilage 1)
- Massnahmenplanung mit typischen Querprofilen (als Beilage 2)