

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

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

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

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

Präsident. Es geht um die Kantonsstrasse Kirchberg–Burgdorf–Ramsei–Huttwil, in den Gemeinden Lyssach, Burgdorf, Oberburg, Hasle b. B., und um die Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle. Das ist ebenfalls ein Kreditgeschäft der BaK, das dem fakultativen Finanzreferendum untersteht. Wir haben auch hier eine freie Diskussion.

Das Geschäft ist eigentlich fast gleich wie das vorherige. Wir lassen auch den Ablauf gleich. Wir halten jetzt zuerst die Grundsatzdebatte ab. Danach behandeln wir die Rückweisungsanträge und – je nachdem, wie es herauskommt – noch die anderen Anträge.

Jürg Rothenbühler, Rüderswil (Die Mitte), Sprecher BaK-Mehrheit. Schon wieder lange Zuhören? Nach einer solchen Debatte wird das sicher schwierig. Das Mittagessen ist auch schon bald da, aber nichtsdestotrotz freut es mich ausserordentlich, Ihnen das Verkehrsprojekt Sanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle vorstellen zu können. Ich werde zugleich auch BaK-Mehrheitssprecher sein. Das Geschäft «Emmentalwärts» ist etwas weniger emotional als das Geschäft Umfahrung Aarwangen.

Seit über 50 Jahren wird nach einer Lösung gesucht, das heisst: Dieses Projekt ist über viele, viele Jahre entwickelt worden. Das, was wir heute hier sehen oder was heute hier vorgelegt wurde, hat also einen langen Prozess hinter sich. Der Grosse Rat des Kantons Bern hat am 8. September 2016 einem Projektierungskredit von 11,9 Mio. Franken zugestimmt. Ich zitiere hier aus dem Antrag (Regierungsratsbeschluss vom 8. Juni 2016): «Mit dem beantragten Kredit von CHF 11'900'000.-- sollen, basierend auf den Erkenntnissen des Vorprojekts und der öffentlichen Mitwirkung, die nötigen Arbeiten für das Bauprojekt mit Strassenplan sowie das Bewilligungsverfahren [...] für die erste Etappe der Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle 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.» (*Der Präsident unterbricht den Redner mit dem Hinweis ans Plenum, Diskussionen draussen in der Wandelhalle zu führen. / Le président interrompt l'orateur en demandant à l'assemblée d'aller discuter dans la salle des pas perdus.*) Merci. Genau das Projekt, das man damals bestellt hat, liegt heute vor. «Emmentalwärts» ist schrittweise aus einem sehr breiten Variantenfächer entstanden. Eine breit abgestützte Begleitgruppe hat an diesem Projekt mitgearbeitet. Auf der Ebene der Projektsteuerung waren neben der Regionalkonferenz Emmental auch die vier Standortgemeinden Lyssach, Burgdorf, Oberburg und Hasle, 10 weitere Nachbargemeinden, und, was in diesem Fall wichtig ist, die BLS AG involviert. Auch die wichtigen Verbände, und zwar alle Verbände – pro und kontra –, wurden hier im Emmental einbezogen und angehört. Es wurden zwei sehr stark genutzte Mitwirkungsverfahren durchgeführt.

Das Projekt «Emmentalwärts» besteht aus 19 Massnahmen, die in ihrer Gesamtheit die Verkehrssituation in Burgdorf, Oberburg und Hasle und auch die Lebensqualität entlang der Ortsdurchfahrten deutlich verbessern. Das Emmental wird als Wirtschaftsstandort aufgewertet und als Region insgesamt gestärkt. Die Auswirkungen des Projekts auf die Siedlungen, die Landschaft und das Kulturland sind absolut vertretbar. Das Projekt ist auf unsere Siedlungsentwicklung, also auf das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) abgestimmt und schafft an den entlasteten Ortsdurchfahrten ein beträchtliches Potenzial zur Siedlungsentwicklung gegen innen.

Für das Verständnis von «Emmentalwärts» sind zwei Dinge wichtig: Das Projekt nützt nicht nur dem Strassenverkehr. Es bringt dank konsequenter Busbevorzugung auch eine grosse Verbesserung im öffentlichen Busverkehr. Auch der Veloverkehr respektive der Langsamverkehr profitiert in einem hohen Mass von diesen Massnahmen. «Emmentalwärts» ist kein Menu à la carte, sondern ein Gesamtsystem, in dem es alle Elemente braucht, weil die geplanten Verkehrsentwicklungen nur durch das Zusammenspiel aller 19 Massnahmen entstehen.

Die wichtigsten Massnahmen im Abschnitt Lyssach–Burgdorf sind zweifellos die beiden neuen Bahnunterführungen in der Buchmatt und beim Spital. Ergänzend dazu werden Massnahmen realisiert, mit denen man die Verträglichkeit des Verkehrs sicherstellt, insbesondere eben durch die Situation für den ÖV und den Langsamverkehr.

Oberburg erhält eine Umfahrung, die hauptsächlich in einem Tunnel verläuft. Die Ortsdurchfahrt Oberburg wird dann durch die Verkehrsberuhigung entlastet. Oberirdisch möchte man dort nachher Tempo 30 und schmalere Fahrbahnen realisieren. Die schmalere Fahrbahn wurde jedoch ganz klar mit der Landwirtschaft abgestimmt, damit diese hier genügend Platz erhält, um durchzufahren.

Auch für Hasle beinhaltet die Verkehrslösung eine 850 Meter lange Umfahrung, kombiniert mit Massnahmen auf der Ortsdurchfahrt. Auf der verkehrsentlasteten Ortsdurchfahrt wird die Situation für Fussgänger, Velofahrer und für ÖV-Fahrgäste stark verbessert. Das Warten vor den geschlossenen Bahnübergängen fällt weg. Ausserdem kann am Bahnhof Hasle eine Umsteigeplattform für den ÖV – also Parkplätze und ein Park-and-Ride-System – gemacht werden; so wird dieser entsprechend gestärkt.

Ich komme zu den Kosten. Die voraussichtlichen Gesamtkosten werden 424 Mio. Franken betragen. Davon entfallen 62 Mio. Franken auf den Abschnitt Burgdorf–Lyssach, 278 Mio. Franken auf Oberburg und 84 Mio. Franken auf Hasle. Für die Finanzierung des Projekts wurde vorgesorgt, wie wir bereits vorhin, beim Traktandum 68, gehört haben. Der Grosse Rat hat 2015 die Restmittel aus dem Fonds zur Deckung der Investitionsspitzen für die beiden Verkehrssanierungen Aarwangen und «Emmentalwärts» reserviert. Für «Emmentalwärts» stehen dort 212 Mio. Franken zur Verfügung. Der Bundesbeitrag wurde im Herbst 2021 vom Parlament beschlossen. Der Bund steuert gut 92 Mio. Franken aus den Mitteln der Agglomerationsprogramme bei. Die restlichen 120 Mio. Franken werden aus dem regulären Budget des Kantons finanziert. Da sich die Realisierung über 10 Jahre hinziehen wird, werden wir die Belastung absolut verkraften können. Da reden wir also noch von 12 Mio. Franken pro Jahr.

Dieses Projekt beinhaltet auch Lichtsignal-Anlagen, die ich bereits erwähnt habe, welche einer reinen Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs dienen. Die Kosten in der Höhe von knapp 2 Mio. Franken werden über den Rahmenkredit für den öffentlichen Verkehr finanziert und müssen nicht durch den Grossen Rat beschlossen werden. Somit müssen wir heute über eine Kreditsumme von rund 314 Mio. Franken entscheiden.

Der Strassenplan zu «Emmentalwärts» konnte im Januar 2022 genehmigt werden. Der Beschluss unterliegt ebenfalls dem fakultativen Referendum. Momentan gehen wir davon aus, dass die Bauphase – natürlich vorbehaltlich der rechtlichen Verzögerungen – 2023 mit den Ausführungsprojektierungen und den Ausschreibungen starten wird. Die Ausführungsarbeiten, also der effektive Bau, wird dann 2025 starten und eben 10 Jahre dauern.

Jetzt komme ich zur BaK-Mehrheit. Die BaK-Mehrheit hat sich klar hinter das Projekt «Emmentalwärts» gestellt. Wir durften die Situation – Sie haben es schon ein paarmal gehört – vor Ort anschauen, zeitgleich mit dem Oberaargau, und wir liessen uns über die heutige Situation wie auch über das Projekt informieren. Die Situation vor Ort ist natürlich sehr bedenklich. Dass hier etwas gemacht werden muss, ist uns allen in der BaK klar. Der Leidensdruck der Emmentaler ist sehr

gross, und zwar in allen Bereichen: Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr, Individualverkehr – alle Verkehrsteilnehmer leiden unter dieser Unzuverlässigkeit. Man ist nie sicher, wann man dort ankommt, wo man hinwill. Und es ist sehr, sehr laut in diesen Dörfern: Wir konnten kaum miteinander sprechen.

Das Projekt ist über mehrere Mitwirkungen von den Emmentalern entwickelt worden. Diese Variante ist bereits ein Kompromiss der Gemeinden und der interessierten Organisationen. Die vorliegende Lösung ist in allen Bereichen positiv, und alle konnten dieser Variante zustimmen. Die Emmentaler Gemeinden stehen zu 100 Prozent hinter diesem Projekt. Das Projekt wurde wirtschaftlich ebenfalls als sehr gut bewertet, und das ist doch sehr wichtig für ein so grosses Projekt.

Jetzt komme ich noch zur Umweltverträglichkeit, insbesondere im Tunnelbereich. Diese wurde eingehend geprüft, weil wir ja alle wissen: Grundwasser – und Wasser generell – ist wichtig, lebenswichtig. Genau aus diesem Grund hat man den Eingriff in das Grundwasser sorgfältig und umfangreich abgeklärt und insbesondere die Linienführung so gewählt, dass der Grundwasserstrom eben nicht unterbrochen wird. Man hat den Grundwasserstrom über Jahre gemessen. Wenn ich von Jahren spreche: Wir hatten doch trockene Jahre und auch eher regenintensivere Jahre; der Grundwasserspiegel hat sich also verändert in der Zeit, als man das überprüft hat. Fachspezialisten haben extra ein Modell erstellt, damit man diesen Grundwasserstrom im Tunnel Oberburg simulieren und beurteilen kann. Das Resultat ist eindeutig: Weder der Grundwasserstrom noch die Grundwasserfassung für Burgdorf werden beeinträchtigt.

Das Projekt – somit auch der Tunnel Oberburg – wurde einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterzogen, und das Ergebnis dieser Prüfung wurde als umweltverträglich eingestuft. Der Grundwasserstrom wird nachweislich nicht beeinflusst, und auch das Trinkwasser der Region wird nicht gefährdet. Der Bau dieses Tunnels im Grundwasser erfolgt mit bewährten und sicheren Baumethoden. Das kantonale Amt für Umwelt und Energie (AUE) und auch das Bundesamt für Umwelt (BAFU) haben die Umweltverträglichkeit eindeutig bestätigt.

Noch etwas zur Linienführung des Tunnels Oberburg: Die Linienführung ist so gewählt worden, dass die Auffahrtswege zum Tunnel optimal kurz sind und Kulturland und Fruchtfolgeflächen nicht beanspruchen. Mit der Linienführung wird das naheliegende Landschaftsschutzgebiet von nationaler Bedeutung optimal geschont. Eine Linienführung näher bei der Emme hätte eine Auswirkung auf das Grundwasser gehabt, und eine Linienführung längs der Talkante auf der linken Seite des Tals hätte grosse Zufahrten zur Folge gehabt mit grossen negativen Einflüssen auf die Umwelt, die Landwirtschaft oder eben die Landschaft. Dadurch wäre natürlich der Wirkungsgrad schlechter geworden, und die Siedlungsentlastung wäre nur minimal.

Die 19 Massnahmen sind aufeinander abgestimmt und dürfen auf keinen Fall auseinandergerissen werden. Die ganzen positiven Effekte für alle Verkehrsteilnehmer würden damit eliminiert. Bei einer Abänderung müsste das ganze Projekt überarbeitet und wieder öffentlich aufgelegt werden. Wir würden das ganze Projekt wie auch die heutige Finanzierung gefährden. Die BaK-Mehrheit ist der festen Überzeugung, dass das Projekt eine sehr hohe Qualität hat und unbedingt nötig ist und dass die Finanzierung in dieser Art für den Kanton Bern absolut verkraftbar ist. Wir haben jetzt dank der Bundesbeiträge und einer vorausschauenden Finanzplanung eine Chance, die Verkehrsprobleme im Emmental endlich zukunftsorientiert und auch umweltschonend lösen zu können. Aus den dargelegten Gründen beantragt Ihnen die BaK-Mehrheit die Annahme dieses Projekts mit allen nötigen Verpflichtungskrediten.

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.

Kornelia Hässig Vinzens, Zollikofen (SP), Sprecherin BaK-Minderheit. Auch zwischen Burgdorf und Hasle haben wir Verkehrsprobleme. Es sind Probleme, die viele Gemeinden, insbesondere eben Agglomerationsgemeinden, kennen: Täglich 20'000 Fahrzeuge, die mitten durch den Dorfkern fahren. Dass wir solche Probleme anpacken müssen, ist selbstredend. Die Frage ist nur: Wie? Die BaK-Minderheit negiert die Probleme nicht. Sie sieht einfach die Umsetzung ein bisschen anders als die Mehrheit. Inwiefern 424 Mio. Franken für 9 Minuten Zeitgewinn in der Morgenspitze – das ist gerechnet von Hasle bis ans andere Ende von Burgdorf, also durch Burgdorf hindurch – die richtige Massnahme sind, darüber müssen wir heute bei diesem Geschäft debattieren.

Die BaK hat sich eingehend mit diesem Geschäft auseinandergesetzt. Die Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle hat, wie Sie gehört haben, ebenfalls eine lange Geschichte. Für alle drei Ortschaften sind auch hier jeweils zwei Varianten geprüft worden, nämlich die famose Variante «Null+» und die Umfahrungsvarianten. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser Umfahrungsvariante bei Hasle hat am schlechtesten abgeschnitten, gefolgt von Oberburg. Das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis hatte die Umfahrung in Burgdorf, aber die Burgdorfer wollten in der Mitwirkung die Umfahrung nicht. Auf der Basis der Mitwirkungsverfahren hat man dazumal einfach das weiterverfolgt, was die Einwohner wünschten, und nicht das, was vielleicht am kostengünstigsten und am schnellsten hätte umgesetzt werden können.

Wir können deshalb aus Sicht der BaK-Minderheit den Kredit so nicht durchwinken. Unterdessen hat sich nämlich einiges geändert: Erstens müssen wir jetzt die verfassungsmässigen Klimaziele

erreichen – das haben wir heute schon mehrmals gehört –, und ein Strassenbauprojekt, das unbestrittenermassen zu Mehrverkehr führt – das wurde hier auch deklariert und ist so ausgewiesen – ist definitiv keine zeitgemässe Lösung. Wir haben zudem im März dieses Jahres, 2022, den Vorstoss von Casimir von Arx zur Investitionspriorisierung (M 176-2021) einstimmig überwiesen. Wir haben von der Regierung verlangt, dass sie eben auch die Tiefbauprojekte priorisieren muss. Die Regierung hat uns in der Antwort auf diesen Vorstoss angedeutet, Zitat: «Einerseits wird der Bedarf für die Substanzerhaltung der Kunstbauten, insbesondere der Brücken, in den nächsten Jahren steigen. Viele dieser Brücken sind 60 bis 80 Jahre alt und müssen saniert werden.» Zitatende. Da kommt noch Einiges auf uns zu. Das ist eine riesige Blackbox. Wir haben noch keine Ahnung, was es ist. Das ist kein guter Zeitpunkt, um ein Neubauprojekt von unbeschreiblichen 424 Mio. Franken durchzuwinken. Ich werde diesen Betrag noch mehrmals nennen, denn er ist schon eindrücklich.

Auch wenn wir 2016 Restgelder im Investitionsspitzenfonds für das Projekt Burgdorf–Oberburg–Hasle reserviert haben: Wir können diesen Beschluss jederzeit verlängern. Das ist unser Beschluss. Wir können ihn aber auch abändern, zum Beispiel für etwas Wichtigeres, zum Beispiel für dringende Sanierungen von bestehenden Brücken und Tunnels. Das Geld kann man bekanntlich nur einmal ausgeben. Um dies zu entscheiden, brauchen wir aber eine transparente Auslegeordnung, und diese liegt uns noch nicht vor. Sie erinnern sich: Beim Hochbau waren wir doch ziemlich streng und haben darauf beharrt, dass die Priorisierung vorliegt, bevor wir noch mehr Kredite sprechen. Es erstaunt mich schon, wenn jetzt die FiKo-Mitglieder hier beim Verkehr nicht die gleiche Strenge an den Tag legen. Wer also diesen Strassenkredit überweist, sagt nicht nur Ja zu Mehrverkehr, sondern eben auch zu Gesamtkosten von 424 Mio. Franken für nur 9 Minuten Zeitgewinn.

Von diesen 424 Mio. Franken kostet der 1,5 km lange Tunnel in Oberburg mehr als die Hälfte der Gesamtkosten, nämlich rund 240 Mio. Franken – mit den beiden Anschlusskreisel, die es braucht, sogar 280 Mio. Franken. Er trägt aber nur maximal 3 bis 4 Minuten zum Zeitgewinn bei. Zudem hat der Tunnelbau grosses Potenzial, das Trinkwasser von Burgdorf zu gefährden. Deshalb ist der Bau auch so teuer: Weil er so hohe Auflagen erfüllen muss. Das Risiko, dass etwas passiert, ist aber deswegen nicht kleiner. Doch, man kann es minimieren, aber es besteht immer noch. Die grösste Zeiteinsparung bringen die Bahnunterführungen in Burgdorf, wo nämlich zum Beispiel die Barriere beim Spital während 20 Minuten pro Stunde geschlossen ist. Alle diese Massnahmen in Burgdorf kosten nur 60 Mio. Franken, schenken aber zeitmässig am meisten ein.

Wer Ja stimmt, akzeptiert auch die zusätzlichen Unterhaltskosten von jährlich 2 Mio. Franken auf dieser Gesamtstrecke, anstatt der 135'000 Franken von heute. Auch hier sind die massiven Mehrkosten eigentlich dem Tunnel geschuldet, denn Tunnels sind sehr teuer im Unterhalt.

Natürlich bedeutet ein Ja auch, dass die 3000 Einwohnerinnen von Oberburg nachher dreimal weniger Verkehr auf der Zentrumsstrasse haben. Heute haben sie 18'000 Fahrten, nach einem Tunnelbau wären es noch 6000 Fahrten. Ich gebe zu, ich verstehe die Oberburger. An einem solchem Projekt hätte ich und hätten auch viele andere Gemeinden Freude. Aber für die anderen Gemeinden – und wie ich schon bei meinem letzten Votum gesagt habe, es gibt mindestens 40 bis 50 andere Gemeinden mit den gleichen Problemen – haben wir nicht 424 Mio. Franken im Köcher. Und, wie auch bereits gesagt: Wir müssen lernen, jetzt umzudenken, und wir müssen lernen, Verkehrsprobleme anders anzugehen, damit wir in allen Gemeinden schnell umsetzbare Massnahmen machen können.

Die Rückweisung der BaK-Minderheit ist auch eine Art Kompromissangebot. Das Projekt soll jetzt etappenweise umgesetzt werden. Eine längere Zwischenphase soll auch die Möglichkeit bieten, nochmal abzuwägen, ob man den Tunnel wirklich braucht, und nochmal zu schauen, wie sich das auswirkt.

Konkret also zu den einzelnen Punkten jetzt Folgendes: In einer ersten Phase sollen alle Massnahmen ausser der Tunnel Oberburg und die Umfahrung Hasle umgesetzt werden. Es ist ohnehin geplant, mit Burgdorf anzufangen, und Burgdorf wäre auch drei Jahre vor der Eröffnung des Tunnels Oberburg fertig. Somit sieht man ja dann in diesen drei Jahren schon, ob die Massnahmen in Burgdorf positive Auswirkungen haben. Die beiden zurückgestellten Teilprojekte sollen in die Tiefbaupriorisierung miteinbezogen werden. Eine Entscheidung für die beiden teuren Bauten müssen wir doch dann fällen, wenn wir wissen, was wir sonst noch alles bezahlen müssen. Wir müssen

doch die Entscheidung in Einklang bringen mit all den vielen Strassenbauvorhaben, die noch auf uns zukommen. Auch alle Velowege, die wir noch bauen sollten, haben doch eine genau gleich grosse Priorität. Wir legen also eine Pause ein, wenn Burgdorf gebaut ist, und schauen, wie sich diese Massnahmen auswirken. In dieser Zeit können wir auch nochmal prüfen, ob der Grundwasserschutz wirklich nicht noch besser miteinbezogen werden kann, ob man eine bessere Linienführung findet.

Aufgrund der neuen Situation, die durch die Massnahmen in Burgdorf entsteht, können wir auch definitiv analysieren, ob der Tunnel oder die Umfahrung wirklich noch nötig sind, oder ob die Massnahmen in Burgdorf eigentlich schon genügend wirken. Wenn sie nämlich dann nicht zwingend nötig sind, ist es doch besser, wenn man sie nicht baut und das Geld einspart. Ob dann der Tunnel, der sich natürlich verzögert – er verzögert sich so oder so durch die Einsprachen –, 2032 oder erst 2037 eröffnet werden kann, spielt dann auch keine wesentliche Rolle mehr.

Zudem sollte man – das ist der nächste Punkt – in der Zwischenzeit weitere Lenkungsmassnahmen im Perimeter prüfen und auch umsetzen. Es besteht auch hier die Möglichkeit, dass wir in den nächsten Jahren rasch umsetzbare Lenkungsmassnahmen wie zum Beispiel Tempo 30, ein Verkehrsmanagement-System oder auch Park-and-Ride-Anlagen – das geht vielleicht etwas weniger schnell – umsetzen. Vielleicht wäre eben auch ein Tram eine Lösung. Das wollte ich eigentlich hier sagen, und nicht beim letzten Mal.

Damit die vielen existierenden Verkehrsprobleme in unserem Kanton möglichst schnell zugunsten der Sicherheit der Bevölkerung gelöst werden können, müssen wir neue Wege gehen, neue Wege, die wir finanzieren können. Deshalb der letzte Punkt der Rückweisungsforderungen: Wir müssen die Befristung des Investitionsspitzenfonds noch verlängern, denn sonst läuft dieser nämlich 2024 – glaube ich – aus.

Ich schliesse meine Ausführungen mit einem Zitat von Daniel Trüssel, den die meisten von Ihnen hier im Saal vielleicht noch kennen. Er sagte nämlich im September 2016: «Wir diskutieren hier nicht über einen Ausführungskredit, sondern ausschliesslich über einen Planungskredit, welchen wir benötigen, damit wir alle später sagen können «Ja, dieses Projekt ist ausgewogen» oder «Nein, dieses Projekt ist zu teuer». Zitatende. Für die BaK-Minderheit ist dieses Projekt zu teuer, sind die beiden Umfahrungsprojekte zu teuer, und die fehlende Priorisierung führt dazu, dass wir es nicht opportun finden, die beiden teuren Teilprojekte aus dem Gesamtprojekt jetzt zu realisieren. Eine Etappierung soll Klarheit schaffen, ob das viele Geld und die Risiken dieses Tunnelbaus wirklich nötig und zielführend sind. Wir schlagen Ihnen also vor – oder ich schlage Ihnen vor –, dass wir über die Rückweisungsanträge integral abstimmen, weil die Abstimmung in der BaK eigentlich gezeigt hat, dass die Resultate immer gleich ausfallen. Sonst müsste jemand von Ihnen im Saal eine punktweise Abstimmung verlangen.

Präsident. Bei den Eingangsvoten gab es keine grosse Zeitbeschränkung. Jetzt sind die Fraktionen an der Reihe, bitte melden Sie sich an. Hier gilt eine Redezeit von fünf Minuten.

Ich habe eine Mitteilung: Die Anträge von Grossrat Ritter wurden zurückgezogen. Wir diskutieren also nur noch über den Rückweisungsantrag mit den Auflagen 1 bis 6.

Bernhard Riem, Iffwil (Die Mitte), Fraktionssprecher. Endlich ist es mit «Emmentalwärts» soweit. Nach vielen Jahren der Planung und Jahrzehnten von sehr schwierigen, mühsamen, kostspieligen und gefährlichen Verkehrsverhältnissen können wir heute einen Baukredit bewilligen. Endlich. Endlich können für den Autoverkehr, für den öffentlichen Verkehr, für den Veloverkehr, für die Fussgänger bis hin zu den Ambulanzen bessere Verhältnisse geschaffen werden – Verkehrsverhältnisse, wie sie anderswo in diesem Kanton selbstverständlich sind. Verkehrsverhältnisse, die ein flüssiges Vorwärtkommen von Autos und von Bus wieder ermöglichen. Verhältnisse, die den Fussgängern und den Velos Sicherheit bieten. Verhältnisse, die den lärmgeplagten Anwohnern mehr Ruhe verschaffen. Verhältnisse, die die Verslumung der betroffenen Strassenabschnitte endlich rückgängig machen und die Ortszentren aufwerten.

Die Mitte-Fraktion stimmt diesem Projekt mit voller Überzeugung zu. Wir haben Freude und sind gleichzeitig ungeduldig, dass das Projekt endlich vorliegt und hoffentlich bald einmal gebaut wird.

Die Mitte-Fraktion hat schon dem Projektierungskredit einstimmig zugestimmt, und wir werden nicht zögern, uns mit voller Kraft für die Realisierung einzusetzen, auch gegen ein mögliches Referendum. «Emmentalwärts» ist für uns ein absolut prioritäres Projekt.

Wir bedauern, dass das vorliegende Projekt von verschiedenen Parteien – oder zumindest von Teilen davon – zu einem Plebiszit für oder gegen das Auto, für oder gegen den motorisierten Individualverkehr hinhalten muss, denn der Kredit für das Vorprojekt 2012 wurde grossmehrheitlich befürwortet. 2016 wurde der Projektierungskredit mit 112 zu 29 Stimmen angenommen, mit den Mehrheiten der SP, der EVP und der glp. Seither sind enorme Summen verplant und Mitwirkungen gemacht worden. Der Schwerpunkt des Projekts ist deutlich zugunsten des Langsamverkehrs und des ÖV angepasst worden, weit weg von den ursprünglichen Ideen eines Autobahnzubringers. Und jetzt wird dieser Ausführungskredit mit verschiedenen Methoden verzögert und bekämpft. Das verstehe ich nicht. Aber eines weiss ich: Die Bevölkerung im Emmental versteht das nicht. Es darf jetzt keine Verzögerungen mehr geben. Wer meint, mit dem fundamentalen Kampf gegen das Auto tue er etwas Gutes für die Umwelt, könnte genau das Gegenteil bewirken. Wie wollen Sie die Bevölkerung für ein Tram in Bern, für ein griffigeres Energiegesetz, für Klimamassnahmen gewinnen, wenn dieser Bevölkerung aus Fundamentalopposition zu Autos anständige Verkehrs- und Wohnverhältnisse verwehrt werden?

Sowohl die Verkehrsprobleme auf dem Land wie auch jene in der Stadt und in der Agglomeration müssen gelöst werden, und was das Tram in Bern ist, ist «Emmentalwärts» auf dem Land – nein, noch fast ein bisschen mehr. Wer Fundamentalopposition betreibt, verhindert Kompromisse im Verkehrsbereich, im Energiebereich, in der Klimapolitik. Deshalb verstehe ich die Opposition einiger Kreise gegen dieses Projekt nicht. Ich bin dankbar, dass in der Anfangsphase auch Leute aus der SP dieses Projekt vorangetrieben haben, wie Frau Egger, Frau Zäch, Bernhard Antener und andere. Stimmen Sie ab wie beim Projektierungskredit: mit mindestens 112 Ja-Stimmen. Die Mitte-Fraktion lehnt alle Rückweisungsanträge ab.

Sandra Hess, Nidau (FDP), Fraktionssprecherin. Das Projekt «Emmentalwärts» überzeugt die Fraktion der FDP voll und ganz. Es verflüssigt den Verkehr, es reduziert die Staus, es entlastet die Dörfer vom Durchgangsverkehr und es steigert die Lebensqualität der Menschen. Die Region Burgdorf und unteres Emmental wartet seit Jahrzehnten auf eine Verbesserung der Verkehrssituation, und die Region oberes Emmental wartet ebenfalls seit Jahrzehnten auf eine bessere Anbindung Richtung Burgdorf. Nach 50 Jahren Lösungsfindung hat man jetzt ein Paket geschnürt, das taugt, das für alle Verkehrsträger attraktiv ist. Die Massnahmen sind gut aufeinander abgestimmt, so gut, dass sie ihre Wirkung nur dann optimal entfalten, wenn man sie integral umsetzt. Das heisst im Umkehrschluss: Wenn man sie jetzt auseinandernimmt, werden sie nicht nur wirkungslos, sondern im schlimmsten Fall sogar kontraproduktiv. Und das würde dann die Verkehrsprobleme für alle Verkehrsteilnehmer verschärfen und nicht entschärfen. Mit der Annahme des Rückweisungsantrags würde aber genau das passieren.

Wenn man jetzt eine Lösung für dieses Verkehrsproblem in der Region will, eine, welche die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt, dann ist die vorliegende Lösung die richtige, und zwar genau so, wie man sie jetzt auf dem Tisch hat – oder wie es der BaK-Mehrheitssprecher gesagt hat: Es ist kein À-la-carte-Menü.

Wenn man aber grundsätzlich gegen neue Strassen ist und den motorisierten Individualverkehr zurückdrängen und bekämpfen will, dann muss man es genau so machen, wie es im Rückweisungsantrag steht: Aufteilen, überarbeiten, warten, neu prüfen. Im Ergebnis hat man dann einfach noch ganz lange nichts. Wenn Sie das Geschäft jetzt nochmals zurückschicken, dann teilen sich Fussgänger, Velofahrende, Autos, Lastwagen und auch die Bahn weiterhin den engen Strassenraum. Dann stehen Gewerbetreibende und Gewerbetreibende weiterhin in den Hauptverkehrszeiten im Stau statt auf der Baustelle, und es stehen auch weiterhin Krankenwagen mit Blaulicht vor den Bahnschranken. Und die Bewohnerinnen und Bewohner warten noch lange auf die Entlastung an den Hauptverkehrsachsen und können weiterhin von Entlastung träumen.

39 Gemeinden aus der Regierung setzen sich dafür ein, dass jetzt etwas geht, und mit ihnen alle Wirtschaftsverbände, Umweltverbände und auch die Landwirtschaft der Region. Allein diese Zu-

stimmung, allein diese Allianz zeigt doch auch schon, wie gross der Leidensdruck in der Region ist. Die FDP-Fraktion ist überzeugt, dass uns der Kanton hier ein gutes, ausgewogenes und auf alle Verkehrsträger abgestimmtes Projekt vorlegt, das neue Qualität bringt: Qualität im Sinne von Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner, namentlich in Oberburg und Hasle, aber natürlich auch in Burgdorf, Qualität im Sinne von neuen Gestaltungsmöglichkeiten und Perspektiven, insbesondere in Oberburg, Qualität im Sinne von Lebensqualität für alle, die ihre Zeit anders nutzen wollen oder müssen als im Stau stehend, Qualität auch für das lokale und regionale Gewerbe, das endlich einmal auch wieder jenseits des Flaschenhalses offerieren könnte, weil es wieder Planungssicherheit hat, und last but not least, Qualität im Sinne der Standortqualität für die Region Burgdorf–Emmental als Wohn- Arbeits-, Freizeit- und Tourismusstandort. Ich bitte Sie deshalb, dem Rückweisungsantrag nicht zuzustimmen und ihn abzulehnen. Aber ich bitte Sie, dem Kredit zuzustimmen.

Tabea Bossard-Jenni, Oberburg (EVP), Fraktionssprecherin. Liebe Anwesende, liebe Emmentalerinnen und Emmentaler, im speziellen liebe Oberburgerinnen, Burgdorferinnen und Einwohner von Hasle und Umgebung. Ich bin hier als Fraktionssprecherin der EVP. Ich erlaube mir aber, als Emmentalerin auch noch ein paar persönliche Worte zu ergänzen. Mit Ausnahme von 6 Jahren – in diesen 6 Jahren habe ich an der Oberburg-Strasse gewohnt, also genau an der besagten Kantonsstrasse, über die wir jetzt unter anderem sprechen – wohne ich am Dorfrand von Oberburg. Die Umfahrung begleitet mich also schon mein ganzes politisches Leben lang. Als Emmentalerin ist mir die Problematik des Verkehrs, vor allem zu Spitzenzeiten rund um Burgdorf, aber eben auch Richtung Hasle, bekannt. Besonders das Dorf Oberburg, aber auch Hasle, leiden unter dem Durchgangsverkehr.

Im Rahmen der Mitwirkungen im Vorfeld zum Projektierungskredit in den 2010er-Jahren wurde eine Vollumfahrung von Burgdorf, Oberburg und Hasle einer Variante «Null+» gegenübergestellt, die eine Verstetigung der Ortsdurchfahrten beinhaltet. In Burgdorf ist seit damals sehr viel passiert. Ich erinnere mich noch gut an die Ampelanlage bei der Landi, die unsäglich war. Sie wurde durch einen Kreisel ersetzt, und das funktioniert ziemlich gut. Der Verkehr ist flüssiger geworden. Es wurden Einspurstrecken für abbiegende und in die Kantonsstrasse einmündende Fahrzeuge gebaut und viele weitere kleine Massnahmen umgesetzt.

Zur Linderung des Verkehrsproblems in Oberburg sind nur wenige Massnahmen umgesetzt worden. Es ist ähnlich wie in Aarwangen: Es entsteht der Eindruck, dass man auch hier an der über 50-jährigen Idee einer Umfahrung festhält und auf Massnahmen verzichtet hat. Für die EVP ist die Umfahrung nicht die optimale Lösung. Die EVP hat drei Einwände, und das ist auch der Grund, warum wir die Rückweisungsanträge der BaK-Minderheit unterstützen werden.

Zum einen ist es ein ökologischer Einwand, aus ökologischer Sicht: Der Tunnel zur Entlastung des Dorfs Oberburg wird in den Grundwasserstrom gebaut, der im Anschluss an den Tunnel in die Trinkwasserversorgung der Stadt Burgdorf führt. Das Risiko für die Trinkwasserversorgung wird dem Nutzen für den Verkehr untergeordnet. Wir finden diese Priorisierung bedenklich und teilen sie nicht. Wir schätzen das Risiko für das Grundwasser weit höher ein.

Das Zweite ist ein finanzieller Punkt. Obwohl dieses Jahrtausendbauwerk im Vorprojekt ursprünglich mit etwa 800 Mio. Franken beziffert war, wurde es auf etwa 500 Mio. Franken reduziert, eben mit dem Verzicht auf die Umfahrung Burgdorf. Finanzielle Mittel wurden über den Investitionsspitzenfonds reserviert. Trotzdem betrachten wir das als finanziell nicht vertretbar. Es gibt sicherheitsrelevante Erneuerungen der Kantonsstrasse, Sanierungen von Kunstbauten, die auch Geld brauchen. Diese sollen priorisiert werden, und die neu gebauten Umfahrungen, Emmental und Oberraar, gelten als gesetzt und werden bei dieser Priorisierung ausgeklammert. Das ist für uns nicht stimmig. Die einmaligen Investitionen betragen – ich habe jetzt aufgerundet, ich habe «500 Millionen» gesagt – eine halbe Milliarde. Ich bin überzeugt: Mit den Mehrkosten, die durch Teuerung und Unvorhergesehenes entstehen werden, werden wir auf etwa eine halbe Milliarde kommen. Dies generiert Abschreibungen von jährlich mindestens 11 Mio. Franken. Der Tunnel wird Unterhaltskosten von 2,5 Millionen Franken generieren, die auch dem Kantonsbudget belastet werden müssen. Dem gegenüber steht ein Reisezeitgewinn – wir haben es gehört – von etwa 11 Minuten. Angesichts der

finanziellen Lage des Kantons Bern erscheint uns das unverhältnismässig. Wir stellen uns besorgt die Frage: Wo wollen wir das in der laufenden Rechnung einsparen?

Ein weiterer Punkt, der letzte unserer Einwände, ist ein verkehrstechnischer Punkt: Jede Verbesserung für den Verkehr führt zu Mehrverkehr. Das ist auch bei dieser Umfahrung nicht anders. Seit 50 Jahren ist man sich der Problematik bewusst. Das Verkehrsvolumen sollte eigentlich reduziert werden. Davon ist die EVP überzeugt. Es wurde unterlassen, wirklich innovative Lösungen zu finden.

Wir fordern einen Ausbau des ÖV. Wir haben eine Auflage formuliert, die am Freitag verteilt wurde. Leider ist es aus formellen Gründen nicht möglich, über die Auflage abzustimmen. Wir wollen attraktive Park-and-Ride-Möglichkeiten an den Bahnhöfen. Das wird der Emmentaler Realität gerecht, da man eben nicht aus dem hintersten Dorf mit dem Bus an den Bahnhof fahren kann. Man braucht den kombinierten Verkehr: Man fährt mit dem Auto zum Bahnhof und reist nachher von dort aus mit dem ÖV weiter. *(Der Präsident bittet die Rednerin, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'oratrice de conclure.)* Ich weiss. Wir werden dafür eine Motion einreichen. Wir bitten um eine wuchtige Unterstützung für unsere Motion, und ich glaube, ich kann später noch einmal zum Reden nach vorne kommen.

Präsident. Wir unterbrechen die Sitzung hier. Einige haben noch weitere Sitzungen. Ich gebe denjenigen einen kleinen Tipp, die heute am Abend noch an das Fest kommen: Essen Sie nicht zu viel; es kocht dann ein Profi für uns. Sie hören später noch mehr dazu. Ich wünsche Ihnen einen guten Appetit, bis am Nachmittag.

Die Sitzung endet um 11.45 Uhr. / La séance se termine à 11 heures 45.

Protokoll: / Procès-verbal :

Stephanie Messmer