



Anlass	Medienkonferenz des Regierungsrates
Thema	Volksabstimmung über die Baukredite für die Verkehrssanierungen Aarwangen und Burgdorf – Oberburg – Hasle
Datum	13. Januar 2023
Referent	Regierungsrat Christoph Neuhaus, Bau- und Verkehrsdirektor

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Medienschaffende

Herzlich Willkommen zur Medienorientierung.

Am 12. März 2023 werden die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger unseres Kantons über die Baukredite für die Verkehrssanierungen Aarwangen von 97.8 Millionen Franken und Burgdorf – Oberburg – Hasle von 313.9 Millionen Franken beschliessen. Die beiden Vorlagen sind verkehrspolitisch zentral. Noch viel bedeutender sind sie aber für die Zukunft der Regionen Emmental und Ob- und Nid-Emmental. Wichtig sind die Vorhaben auch für das Gewerbe und die Industrie. Deshalb ist heute ebenfalls der Volkswirtschaftsdirektor anwesend. Herr Regierungsrat Christoph Ammann wird Ihnen die wirtschaftliche Bedeutung der beiden Verkehrssanierungen erläutern.

Mit den heutigen Bauprojekten besteht die einmalige Chance zur Lösung von zwei sehr alten und grossen Verkehrsproblemen. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass diese Chance nun gepackt werden muss. Ich werde Ihnen heute die beiden Vorlagen sowie ihre Wichtigkeit und Notwendigkeit darlegen.

1. Eckpunkte der zwei Projekte

Zu Beginn nochmals die wichtigsten Eckpunkte der beiden Projekte. Ich halte mich kurz. Einerseits gehe ich davon aus, dass Sie die Projekte bereits kennen. Andererseits finden Sie ausführliche Faktenblätter in Ihren Unterlagen.

Zuerst zu Aarwangen: Mit einer rund 3.6 Kilometer langen Umfahrungsstrasse soll das Dorf vom Verkehr befreit werden. Die Verkehrssituation in Aarwangen ist seit Jahren äusserst prekär. Die Durchfahrtsstrasse ist eng. Autos, Lastwagen, Bahn, Velos, Fussgängerinnen und Fussgänger, Schulkinder: sie alle sind gezwungen, den gleichen, viel zu engen Verkehrsraum zu nutzen. Es kommt hinzu, dass der Anteil an Lastwagen sehr hoch ist. Denn auch die für die Region wichtige Industrie hat keine Alternative. Sie muss sich für alle Transporte durch Aarwangen zwingen, um die Aare zu überqueren und von oder auf die Autobahn zu kommen. Die Situation ist gefährlich, was auch regelmässige Unfälle leider immer wieder bestätigen.

Betroffen sind neben den Anwohnerinnen und Anwohnern auch viele Schulkinder. Speziell für sie ist die Situation – ich kann es nicht anders sagen – untragbar. Nur dank Verkehrsdiensten ist ein einigermaßen sicherer Schulweg überhaupt möglich. Als Vater von einem schulpflichtigen Jungen muss ich sagen: Ich bin froh, dass mein Sohn keinen solchen Schulweg hat! Und als Verkehrsdirektor sage ich: Diese schlimme Situation muss rasch behoben werden!

Es ist mir wichtig zu betonen, dass es sich beim vorliegenden Vorhaben um weit mehr als ein Strassenprojekt handelt. Das Bauvorhaben dient allen Verkehrsteilnehmenden. Neben der neuen Umfahrungsstrasse mit der neuen Aarebrücke wird auch die Durchfahrt durch das Dorf saniert und modernisiert. Insbesondere mit neuen Gehwegen und Velostreifen. Neu gemacht wird auch die

Linienführung der Bahn. Sie wird ruhiger und sicherer. Schliesslich wird der Asm den Bahnhof Aarwangen sanieren.

Es ist leider unvermeidlich, dass die Verkehrssanierung auch Eingriffe in die Natur nötig macht und Kulturland beansprucht. Mit der langjährigen, sorgfältigen Projektentwicklung wurde aber sichergestellt, dass die unvermeidbaren Eingriffe minim und vertretbar bleiben. Sie werden ausserdem mit flankierenden Massnahmen kompensiert. Über dieses Projekt haben die Berner Stimmbürgerinnen und Stimmbürger übrigens schon einmal abgestimmt, weil das Referendum auch schon beim Projektierungskredit ergriffen wurde. Die Bernerinnen und Berner haben im Mai 2017 dem Projekt deutlich mit 60.1 Prozent zugestimmt.

Und damit zum zweiten Bauvorhaben, zur Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle: Alle drei Ortschaften sind seit Jahrzehnten von einer hohen Verkehrsbelastung betroffen. An Werktagen sind bis zu 19'000 Fahrzeuge unterwegs. Verkehrsüberlastungen – insbesondere in den Spitzenzeiten – gehören zum Alltag. Die Folgen sind Verspätungen für die öffentlichen Buslinien, Sicherheitsdefizite namentlich bei Fuss- und Veloverkehr und eine massiv eingeschränkte Lebensqualität entlang der Strasse. Lärm, Stau, Warten: Fast jeden Morgen und Abend dieselbe Situation.

Mit einem überzeugenden Mix von Massnahmen soll die heutige schlechte Situation entscheidend verbessert werden. Die Hauptmassnahmen der Verkehrssanierung sind Umfahrungen für Oberburg und Hasle, welche die vom Stau geplagten Dörfer befreien. In Burgdorf wird die Ortsdurchfahrt sicherer gestaltet und insbesondere mit zwei neuen Bahnunterführungen verbessert. Hinzu kommen Dossierstellen und weitere Massnahmen. Insgesamt wird der Verkehr verflüssigt, verträglicher abgewickelt und die Ortschaften von Lärm und Staus befreit. Die Verkehrssanierungen führen zu einer deutlich besseren und zeitgemässen Erschliessung des Emmentals.

Wie in Aarwangen benötigt auch das Vorhaben im Emmental Kulturland. Der Tunnel für die Umfahrung von Oberburg und auch andere Werkteile bedingen Eingriffe in das Grundwasser. Die hierfür erforderlichen Abklärungen wurden getroffen und die Einwilligungen der Fachbehörden liegen vor.

Obwohl es sich bei den beiden Vorlagen um komplett unterschiedliche Projekte handelt und eigentlich kein Zusammenhang besteht, gibt es doch wichtige Parallelen.

Wie schon eingangs erwähnt: Bei beiden Fällen handelt es sich um alte, sehr alte Verkehrsprobleme. Schon meine Vorgängerin und auch ihre Vorgängerin haben sich intensiv über die Dossiers gebeugt und nach guten Lösungen gesucht. Die heute vorliegenden Projekte sind denn auch das Resultat von einem intensiven, langjährigen Prozess. Unzählige Lösungsvarianten wurden geprüft. Die heutigen Projekte haben sich dabei als bestmögliche Lösungen ergeben.

Bei beiden Projekten wurden die Bevölkerung und die Betroffenen intensiv in die Projekterarbeitung und die Lösungsfindung einbezogen. Das mit Mitwirkungen, Begleitgruppen, Informationsanlässen und vielem mehr. Mir sind keine Projekte bekannt im Kanton oder anderswo in der Schweiz, wo eine derart intensive Partizipation durchgeführt wurde. Wenn ich heute Stimmen höre, welche diesen Partizipationsprozess kritisieren, muss ich ganz ehrlich schon etwas staunen.

Beide Projekte verfügen in den jeweiligen Regionen über eine sehr grosse Akzeptanz. Das bei der Bevölkerung, den Behörden und der Wirtschaft. Die Akzeptanz ist erstaunlich gross für solche Vorhaben, welche naturgemäss immer kontrovers beurteilt werden. Und die Akzeptanz ist auch äusserst stabil. Das haben zahlreiche Mitwirkungen gezeigt. Es ist denn wohl auch kein Zufall, dass ein sehr grosser Anteil der Referendumsstimmen nicht aus den betroffenen Regionen kommt, sondern von anderswo.

Damit übergebe ich an meinen Kollegen. Christoph Ammann, der Wirtschaftsdirektor, wird Sie über die Bedeutung der Verkehrssanierungen für die Wirtschaft informieren.

2. Wirtschaftliche Notwendigkeit und Bedeutung der Vorlage

Referat von RR C. Ammann

3. Überlegungen zu den Argumenten von Pro und Contra

Zum Schluss meiner Ausführungen ein paar Überlegungen zu verschiedenen Themen/Argumenten von Pro und Contra der Vorlage.

Kosten/Finanzierung: Ich beginne mit den Kosten und der Finanzierung. Ja, die beiden Projekte kosten viel Geld. Bei der Verkehrssanierung Emmental sind es insgesamt 424.4 Millionen Franken. Bei der Verkehrssanierung Aarwangen 194.1 Millionen Franken. Der Nutzen ist aber noch viel grösser. Unter dem Strich schaut wesentlich mehr heraus: Bessere Erreichbarkeit für die Wirtschaft und weniger Staus. Mehr Sicherheit, weniger Unfälle, Lärm und Dreck für die Bevölkerung sowie eine Attraktivitätssteigerung des Dorfs. Gerade, weil der Kanton und die Regionen seit vielen Jahren auf diese Projekte hinarbeiten, wurde vom Grossen Rat die Finanzierbarkeit sichergestellt. So wurden im Investitionsspitzenfonds 282.5 Millionen Franken für die Verkehrssanierungen «vorgesparrt». Es kommt hinzu, dass der Bund die beiden Vorhaben sehr grosszügig unterstützt. Das Projekt in Aarwangen mit 45.5 und das Projekt im Emmental mit 92.2 Millionen Franken. Weitere Finanzierungsanteile stammen von Gemeinden und Dritten, wie beispielsweise von Werken oder der Aare Seeland mobil AG beim Projekt in Aarwangen. Was übrig bleibt hat in den ordentlichen Budgets Platz.

Etwas heikel erachte ich die Aussage, wonach der Kanton angesichts der zahlreichen Investitionsprojekte wichtigere Vorhaben hätte. Einerseits wurden die beiden Verkehrssanierungsprojekte vom Parlament und vom Regierungsrat immer wieder priorisiert und mit diversen Kreditgeschäften und anderen Beschlüssen bestätigt. Andererseits ist es eben nicht so, dass bei einem Verzicht sämtliche Gelder in andere Projekte fliessen würden. Das gilt weder für die Bundesbeiträge noch für die gesparten Fondsmittel. Erstere sind an die Projekte gebunden und nicht ohne Weiteres auf andere Vorhaben übertragbar. Die Fondsmittel werden bei einer Nichtrealisierung der Vorhaben aufgelöst und zur Schuldentilgung verwendet. So hat es der Grosse Rat beschlossen.

Klimaschutz: Oft höre ich, die beiden Verkehrssanierungen verletzen die neue Verfassungsbestimmung zum Klimaschutz. Da muss ich entgegen, dass der Verfassungsartikel ein Ziel festlegt, nämlich Klimaneutralität bis 2050. Der Verfassungsartikel verbietet aber keine konkreten Vorhaben oder gar Projekte!

Damit der Kanton klimaneutral werden kann, müssen auch die Mobilität und der Verkehr umgekrempelt und dekarbonisiert werden. Der Weg geht aktuell in Richtung Elektroautos. Solche und andere fossilfreie Fahrzeuge werden auch auf den neuen Entlastungsstrassen im Oberaargau und Emmental verkehren. Zudem führen beide Projekte zu attraktiveren und sichereren Veloverbindungen in den beiden Agglomerationen und verbessern den öV. Den Widerspruch zum Klimaschutz kann ich wirklich nicht erkennen.

Neue Strassen erzeugen neuen Verkehr: Es ist eine alte Binsenwahrheit, die man immer wieder hört: «Neue Strassen erzeugen neuen Verkehr». Wie alle derartig simplifizierenden Slogans ist die Aussage aus meiner Sicht weder genau richtig, noch richtig falsch. Der Bau einer Umfahrungsstrasse führt isoliert betrachtet nicht automatisch zu Mehrverkehr. Es sind ja immer noch dieselben Fahrzeuge wie früher, welche am Tag nach der Neueröffnung unterwegs sind. Jetzt halt einfach auf einer anderen Strasse,

welche aber eben die Ortschaften entlastet. Für Mehrverkehr braucht es mehr als eine Umfahrungsstrasse. Nämlich Bevölkerung- und Wirtschaftswachstum, Raumplanung, Wirtschaftsförderung, Siedlungsentwicklung und vieles mehr. Erst dann kann eine neue Strasse auch Mehrverkehr erzeugen. Das zeigt sich schön am Beispiel von Emmental und Oberaargau: Auch ohne Umfahrungsstrassen ist der Verkehr in den letzten Jahrzehnten stetig gewachsen. Und damit einher sind eben auch die Verkehrsprobleme in den Dörfern und bei der Wirtschaft gestiegen. Für mich ist die Tatsache, dass der Verkehr wächst und wohl weiter wachsen wird, eher ein Argument für die beiden Verkehrsvorhaben. Sie bringen die lang erwartete Entlastung für die Bürgerinnen und die Bürger und die Wirtschaft.

Im Übrigen und nur am Rande: Sie kennen den Neufeldtunnel in Bern. Hat dieser Tunnel, der vor rund 15 Jahren in Betrieb gegangen ist, wirklich Mehrverkehr in der Stadt Bern bewirkt? Ist es nicht eher so, dass er ganze Quartiere, namentlich das Brückfeld, vom lärmigen, dreckigen Verkehr befreit und neue Lebensqualität in die Quartiere gebracht hat? Genau das ist auch im Emmental und in Aarwangen so geplant.

Solidarität: Das werden Sie in den nächsten Wochen immer wieder hören. Es geht jetzt um Solidarität. Solidarität gegenüber dem Emmental. Solidarität gegenüber dem Oberaargau. Das ist richtig und ich sehe es genau gleich! Die Sache hat aber auch noch einen verkehrlichen Aspekt. Nicht alle Regionen des Kantons brauchen dieselben Verkehrsinfrastrukturen. In der Stadt sind das oft eher moderne S-Bahnen und Trams. Mitunter braucht es aber auch in der Stadt eine neue Strasse, wie der A5-Ostast in Biel oder der Neufeldtunnel in Bern zeigen. Im Emmental und im Oberaargau sind es jetzt eben moderne, leistungsfähige Strassen mit wirksamem Entlastungseffekt, die benötigt werden. Der Kanton unterstützt alle Regionen bei ihren Verkehrsproblemen. Wesensgerecht und am richtigen Ort. Es braucht Züge und Trams. Es braucht aber auch Strassen. Das entspricht dem gesamtverkehrlichen Ansatz unserer Mobilitätsstrategie. Dazu besteht Konsens. Deshalb sind nun eben auch die beiden Verkehrssanierungen nötig, welche genau den Bedürfnissen der Regionen entsprechen. Das nächste grosse Projekt wird dann wohl wieder eher ein öV-Projekt in der Stadt sein, beispielsweise das neue Tram nach Ostermündigen. Auch da wird wieder Solidarität gefordert sein.

Was geschieht bei einem Nein: Ich höre oft, dass eine Ablehnung der Projekte nicht so schlimm wäre. Man kann ja dann sofort ein neues, besseres Projekt starten. Als Verkehrsdirektor muss ich da in aller Deutlichkeit warnen. Die vorhandenen Projekte wurden über Jahre, gar Jahrzehnte entwickelt und partizipativ erarbeitet. Sie lassen sich nun realisieren oder eben nicht. Ein Nein des Volkes, das es selbstverständlich zu akzeptieren gälte, würde uns aber alle um Jahre zurück auf Feld 0 katapultieren. Planungskosten in Millionenhöhe wären verloren. Neue, bessere Projekte gibt es nicht. Sie lassen sich nicht einfach rasch aus dem Hut zaubern. Die einzige Konstante wäre, dass wir die beiden grossen Verkehrsprobleme im Emmental und Oberaargau weiter ungelöst vor uns treiben. Durchwursteln statt lösen.

4. Empfehlung des Regierungsrates

Damit komme ich zum Schluss: Sehr geehrte Medienschaffende. Ich hoffe, meinem Kollegen Christoph Ammann und mir ist es gelungen, Ihnen die Wichtigkeit und Bedeutung der Vorlage darzulegen. Die Projekte sind für die Bevölkerung und Wirtschaft der beiden Regionen unverzichtbar. Die Bauvorhaben wurden über viele Jahre sorgfältig und unter partizipativem Einbezug der betroffenen Regionen erarbeitet. Sie sind umweltverträglich und werden von einem überwiegenden Teil der Bevölkerung des Emmentals und von Aarwangen unterstützt, wenn nicht gar herbeigesehnt. Die Projekte sind vom Kanton finanzierbar und werden vom Bund unterstützt.

Verkehrspolitik verlangt immer Solidarität. Es geht am 12. März um die Solidarität mit dem Emmental und dem Oberaargau. Die beiden Regionen haben regelmässig Verkehrsvorhaben anderswo mitgetragen und als Steuerzahlende mitfinanziert. Jetzt kommen das Emmental und der Oberaargau zum Zug. Allein die Solidarität verlangt es, dass wir alle ihre wichtigen Projekte unterstützen!

Der Regierungsrat und der Grosse Rat stehen hinter den beiden Verkehrssanierungen. Im Namen des Gesamtregierungsrates bitten mein Kollege und ich die Bernerinnen und Berner, den beiden wichtigen Vorlagen solidarisch mit einem klaren und deutlichen Ja an der Urne zum Durchbruch zu verhelfen.

Damit wären wir am Schluss unserer Ausführungen und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.