

NACHHALTIGE VERKEHRSSANIERUNG STATT NEUE AUTOSTRASSEN

AUTOBAHNZUBRINGER: NEIN DANKE!

Die Verkehrssituation im Oberaargau ist in aller Munde. Für die Grünen ist unbestritten, dass im vom Verkehr stark belasteten Aarwangen rasch etwas passieren muss. Eine Umfahrungsstrasse ist aber keine Lösung.

Die Würfel sind gefallen, der Grosse Rat hat das Geld aus dem Investitionsspitzenfonds «gesichert» für die Verkehrssanierungen im Emmental und im Oberaargau. Dieses Geld hätte ursprünglich in das Tram Region Bern fliessen sollen, dieses Projekt wurde letztes Jahr aber an der Urne abgelehnt. Nun hat der Kanton Bern das Geld für andere Projekte zur Verfügung. Für die Grünen Oberaargau ist klar: Jetzt müssen wir sicherstellen, dass die freigespielten Mittel nicht in unsinnige Umfahrungen, sondern in gute Verkehrslösungen investiert werden.

Autobahnzubringer als Allheilmittel?

Die Umfahrungsstrasse in Aarwangen, der sogenannte Autobahnzubringer, ist in aller Munde, als wäre er ein Allheilmittel. Das ist er aber nicht. Eine seit langem bekannte, aber immer wieder verdrängte Tatsache ist: Mehr Strassen führen zu mehr Verkehr. Zusätzliche Strassen lösen allenfalls lokale Probleme, dies aber nur kurzfristig. Längerfristig schaffen sie neue Engpässe an anderen Orten. Gemäss Planzahlen des Kantons für das Jahr 2030 werden mit der Umfahrungsstrasse mehr als 5000 zusätzliche Fahrten pro Tag «produziert». Das sind stündlich rund 300 bis 400 Fahrten in den Hauptverkehrszeiten, die ohne Umfahrung nicht anfallen würden.

Zudem führen die zusätzlichen Fahrzeuge bei ihrer «Anfahrt» zu weiterem Mehrverkehr. Es zeichnet sich ab, dass neue Probleme in Langenthal, Bützberg und Roggwil entstehen würden. Der Autobahnzubringer bringt



Punktueller Querung: wunschliniengerecht, optisch betont, mit Insel versehen.

also nur eine Verschiebung des Problems, keine Lösung.

Im Mai 2007 veröffentlichte der Kanton eine Zweckmässigkeitsbeurteilung des Autobahnzubringers Oberaargau. Die Resultate dieser Studie gelten noch immer: Einzig die Variante «Null+» (siehe Kasten auf Seite 2) ist zweckmässig, bezahlbar und kann schrittweise umgesetzt werden. Zudem muss in Aarwangen ohnehin eine Sanierung vorgenommen werden, auch mit dem Autobahnzubringer.

Massnahmen für Aarwangen dringend nötig

So oder so ist auch für uns Grüne unbestritten, dass in Aarwangen etwas

passieren muss. Die BewohnerInnen in Aarwangen sind tatsächlich nicht zu beneiden. Mit den aktuell 16000 Durchfahrten pro Tag ist das Verkehrsaufkommen hoch. Was dabei aber oft vergessen geht: Ein Grossteil des Verkehrs ist «hausgemacht», das heisst, dieser Anteil würde auch mit dem Autobahnzubringer weiterhin bestehen bleiben. Mit zehn Prozent ist der Anteil des Schwerverkehrs in Aarwangen verhältnismässig hoch. Schwerverkehr ist für den Fuss- und Veloverkehr sehr unangenehm. Deshalb müssen Massnahmen zur Verminderung des Schwerverkehrs besser analysiert



Fredy Lindegger,
Vize-Präsident
Grüne Oberaargau

Fortsetzung auf Seite 2

werden. Beispielsweise müsste der Umwegverkehr via Reiden, St. Urban, Roggwil, Langenthal und Aarwangen nach Niederbipp mit geeigneten Massnahmen verhindert werden.

Wachstumsspirale bringt neue Probleme

Letzten Endes geht es um mehr als eine vier Kilometer lange Strasse. Es geht um die grundsätzlichere Frage, welche Mobilität wir wollen. In den 2000er-Jahren hat der Verkehr bei uns fast fünf Mal so schnell zugenommen, wie die Bevölkerung; er ist zweieinhalb Mal so stark gewachsen, wie die Wirtschaft. Es ist also weder das Bevölkerungswachstum schuld an dem grösseren Verkehrsaufkommen, noch gibt es eine direkte Korrelation zwischen Wirtschaftsleistung und Verkehr. Der Verkehr wächst losgelöst von Bevölkerung und Wirtschaft immer weiter. Geht es so weiter, muss die Schweiz das Nationalstrassennetz mit hohen zweistelligen Milliardenbeträgen aus-



Fussverkehr rückwärtig frei geführt; Kernfahrbahn mit Radstreifen.

bauen. Gigantische Investitionen wären nötig, wenn wir die Strassen dem Verkehrswachstum anpassen wollten. Wir müssen uns darum auch grundsätzlich mit den Konsequenzen des Wachstums auseinandersetzen. Für

die Grünen ist klar, dass neue Strassen keine Lösung sind – sie bringen Mehrverkehr und neue Probleme.

Rasch umdenken statt auf Scheinlösungen warten

Die Geschichte mit dem Autobahnzubringer gleiche einem Zombie-Film, schrieb kürzlich eine lokale Zeitung. Immer wenn das Projekt begraben scheint, wird es wieder zum Leben erweckt. Dabei geht der Streit jedes Mal von Neuem los – genützt hat es bisher nicht viel, insbesondere auch nicht den BewohnerInnen von Aarwangen. Die mit der Variante Null+ vorgeschlagenen Massnahmen für Aarwangen müssen nun so bald als möglich umgesetzt werden. Das bringt mehr, als auf eine überbewertete Scheinlösung zu warten.

Variante Null+

Es ist unbestritten, dass für Aarwangen Verkehrslösungen realisiert werden müssen. Doch das gelingt nicht mit Ideen von gestern, sondern nur mit gezielten Massnahmen, welche die Koexistenz verschiedener Verkehrsmittel garantieren. Die Variante «Null+» beinhaltet Lösungen, die kostengünstig sind und keine negativen Begleiterscheinungen haben. Einige Beispiele: Querhilfen mit Mittelinseln für FussgängerInnen, alternative Fusswegrouen abseits der Strasse, Radstreifen und kombinierte Fuss-/Velolösungen. Die Massnahmen der Variante Null+ können ohne Bundesgelder mit dem Restgeld aus dem Investitionsspitzenfonds finanziert und somit viel schneller realisiert werden als ein Autobahnzubringer. Mit einer Inbetriebnahme des Autobahnzubringers ist hingegen nicht vor 2030 zu rechnen.

LIEBER WEIZEN ALS VERKEHR

«Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten.» Ich würde lieber Weizen säen und Weizen ernten auf dem Kulturland, das mit dem Autobahnzubringer verloren ginge. Zudem geht für die Landwirtschaft das Land immer zwei Mal verloren: erstens für die Strasse und zweitens für die ökologischen Ausgleichsmassnahmen.

Dabei wissen wir, dass in der Schweiz pro Sekunde ein Quadratmeter Kulturland verloren geht. Im Mittelland sind es sogar 2,2 Quadratmeter pro Sekunde. Die Siedlungsfläche hat zwischen 1985 und 2009 um 23 Prozent zugenommen. Das Strassenareal vergrösserte sich im selben Zeitraum um über 17 Prozent. Jeder Quadratmeter, der überbaut wird, geht für die Nahrungsmittelproduktion verloren. Der Selbstversorgungsgrad sinkt und immer mehr Nahrungsmittel müssen importiert werden – mit allen negativen Folgen für die Umwelt. Nicht überall auf der Welt gelten die hohen Tierschutz- und Umweltschutz-

vorschriften der Schweiz. Eine lokale Nahrungsmittelproduktion hingegen ist nachhaltig und bietet auch den KonsumentInnen Vorteile: frische Produkte und hohe Produktionsstandards. Wenn wir die Nahrungsmittel importieren, verlagern wir die Umweltprobleme ins Ausland. Zudem hängen viele Arbeitsplätze in den vor- und nachgelagerten Bereichen von der landwirtschaftlichen Produktion ab.

Vom Autobahnzubringer sind direkt ungefähr drei Hektaren betroffen. Das mag auf den ersten Blick nicht sehr viel sein, doch die längerfristigen Auswirkungen sind gravierend. Die neue Strasse würde eine intakte Landschaft zerschneiden. Auch das national berühmte Smaragd-Gebiet würde stark darunter leiden. Eine Landschaft zu zerschneiden und Kulturland zu zerstören für den knappen Zeitgewinn von ein paar Minuten – das lohnt sich nicht. Säen wir also Weizen statt Strassen.



Christine Badertscher, Gemeinderätin Madiswil, Nationalratskandidatin Grüne

KULTURLANDSCHUTZ – UMSETZUNG IST ENTSCHEIDEND

KULTURLAND SCHÜTZEN, ZERSIEDELUNG STOPPEN

Die Ausdehnung der Siedlungsflächen und der Rückgang des Kulturlands schreiten immer rascher voran. Für den Erhalt unserer wertvollen Böden braucht es ein Umdenken. Mit einer kantonalen Initiative wollen die Grünen gemeinsam mit Partnerorganisationen Kulturland besser schützen.

Die Arealstatistik des Bundesamts für Statistik zeigt schwarz auf weiss, wie viel Kulturland in den letzten Jahren verloren ging. Zwischen 1985 und 2009 sind 850 Quadratkilometer Landwirtschaftsland verschwunden, eine Abnahme von 5,4 Prozent in 24 Jahren. Besonders bedenklich: Der Rückgang hat sich in der zweiten Hälfte der Beobachtungsperiode noch beschleunigt.

In erster Linie ist die Ausdehnung der Siedlungsflächen, also Gebäude und Strassen, für den Rückgang des Kulturlands verantwortlich. Rund 90 Prozent aller neuen Siedlungsflächen entstehen auf ehemaligem Landwirtschaftsland, insbesondere auf den besten Böden. Denn es sind diese Böden, die für das Überbauen am geeignetsten sind. Auf der grünen, vor allem flachen, Wiese zu bauen ist kostengünstiger als etwa Industriebrachen zu sanieren.

Die besten Böden gehen verloren

Doch genau diese ebenen Böden im Mittelland sind auch am besten für die Landwirtschaft geeignet. In wirtschaftlicher, aber auch in ökologischer Hinsicht: Die fruchtbaren Böden benötigen weniger Dünger, um gute Erträge zu liefern. Doch ungeachtet dessen schreitet die Zersiedelung voran und mit ihr der Verlust der besten Ackerflächen. Diese agronomisch wertvollen, sogenannten Fruchtfolgeflächen, müssen dringend besser geschützt werden.

Kulturlandschutz wird mehrheitsfähig

Zum Glück ist die Zeit nun reif, dass entsprechende Initiativen und Gesetze mehrheitsfähig werden. Die Bevöl-



kerung hat sich mehrfach für einen besseren Kulturlandschutz ausgesprochen, beispielsweise mit der Annahme der ersten Etappe der Revision des Raumplanungsgesetzes vor gut zwei Jahren. Nun gilt es diese gute Gesetzesvorlage konsequent umzusetzen. Auf den ersten Blick scheint der Volkswille klar: Kulturland schützen dank innerer Verdichtung. Dabei steht die Sanierung von Industriebrachen im Vordergrund, aber auch das Erstellen von Ersatzneubauten. Diese schaffen nicht nur mehr Wohnraum, sie sind auch punkto Energieverbrauch um ein Vielfaches besser, als alte Gebäude. Ersatzneubauten sind deshalb nicht nur aus raumplanerischer, sondern auch aus energietechnischer Sicht zu fördern. Ebenfalls durchgesetzt werden muss ein Verbot von oberirdischen Parkplätzen. Dies scheint besonders wichtig, denn Parkplatzareale haben zwischen 1985 und 2009 um ganze 55

Prozent zugenommen.

Doch bei der konkreten Umsetzung dieser Lösungsansätze hapert es noch immer. Oft scheitern die guten Ideen an den Kosten. Bauen auf der grünen Wiese ist günstiger, als Industriebrachen sanieren; unterirdische Parkplätze sind teurer als oberirdische. Immer wieder zeigt sich auch: Die innere Verdichtung finden «alle» gut – nur nicht vor dem eigenen Haus. Viele Hürden gilt es zu nehmen, viel Überzeugungsarbeit ist nötig, damit ein Umdenken stattfindet und alle AkteurInnen am gleichen Strick ziehen.

Gute Beispiele in Madiswil

Aus der Gemeinde Madiswil kann von zwei positiven Beispielen berichtet werden: Während der Ortsplanungsrevision konnte dank dem Widerstand aus der Bevölkerung eine Neueinzonung verhindert werden und in der Dorfmitte wurde eine alte Industriebrache neu überbaut. Diese Beispiele sollen Schule machen in anderen Gemeinden. Und wenn die Umsetzung der Revision des Raumplanungsgesetzes weiterhin harzen sollte, dann haben wir Grüne zusammen mit der LOBAG und der BDP einen weiteren Pfeil im Köcher: die kantonale Kulturland-Initiative. Bei der Abstimmung über diese Initiative kann ein starkes Zeichen zu Gunsten des Kulturlands gesetzt werden.

Im Juni 2014 haben die Grünen Kanton Bern, die Bauernorganisation LOBAG und die BDP Kanton Bern ihre gemeinsame Kulturland-Initiative eingereicht. Die Initiative fordert die Erhaltung von genügend landwirtschaftlich nutzbarem Kulturland und wirksame Massnahmen gegen die Zersiedelung, ohne dabei die Entwicklung des Kantons zu blockieren. Mit der Initiative kann sichergestellt werden, dass genügend Boden für die Nahrungsmittelproduktion und den Erhalt einer vielfältigen Tier- und Pflanzenwelt zur Verfügung steht. Mehr Informationen: www.kulturland-initiative.be.



Christine Badertscher, Gemeinderätin Madiswil, Nationalratskandidatin Grüne

ENERGIEWENDE KONKRET: ENERGETISCHE BETRIEBSOPTIMIERUNG

ÖKONOMIE TRIFFT ÖKOLOGIE

Die Betriebsoptimierung ist die wirtschaftlichste und schnellste Methode, um den Energieverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Energiekosten für bestehende grössere Gebäude zu senken. Die Wirkung tritt bei korrekter Umsetzung sofort ein und ist äusserst nachhaltig – und das ohne Investitionen.

Unter der energetischen Betriebsoptimierung von Bauten werden betriebliche Massnahmen im Bereich der Gebäudetechnik verstanden. Dabei darf eine Massnahme nur so viel kosten, wie durch Einsparungen innert zwei Jahren wieder eingespielt werden kann. Damit unterscheidet sich die Betriebsoptimierung deutlich von der Modernisierung der gebäudetechnischen Anlagen oder der Sanierung der Gebäudehülle, wo mit «Payback»-Zeiten von 10 bis 40 Jahren zu rechnen ist.



Karin Rickli,
Stadträtin
Langenthal, Grüne

Durch die Betriebsoptimierung können erfahrungsgemäss 10 bis 15 Prozent des Energiebedarfs eingespart werden. Um solch ehrgeizige Ziele zu erreichen, ist in der Regel der Beizug von erfahrenen FachingenieurInnen erforderlich.

**Machen Sie mit – für die Umwelt und Ihr Portemonnaie**

Und so geht's: Zuerst wird das Gebäude im Detail analysiert: Wie stark wird geheizt; wann läuft die Lüftung; wie hoch ist die Temperatur im Boiler? Danach entscheidet der Gebäudebetreiber gemeinsam mit den ExpertInnen, welche Anpassungen vorgenommen werden sollen. Der oder die beratende IngenieurIn unterstützt den technischen Dienst oder den Hauswart bei der Umsetzung und greift meistens nicht selber in die Anlage ein.

Solche Massnahmen können auch in Ihrer Gemeinde angepackt werden. So ist es beispielsweise nicht sinnvoll, ein Schulhaus während den Randnutzungszeiten mit voller Leistung zu beheizen. Mit Hilfe einer abgestimmten Heizungssteuerung wird die Heizung dem effektiven Bedarf angepasst, und das ohne Komforteinbussen. Bringen Sie den Stein in Ihrer Gemeinde oder bei Ihrem Arbeitgeber ins Rollen. Denn eingesparte Energie ist die umweltfreundlichste – und dazu sinken erst noch die Energiekosten.

Der Verein energo gehört zum Programm «Energie Schweiz» und hat sich seit der Gründung im Jahr 2001 zu einem schweizweit führenden Kompetenzzentrum für Betriebsoptimierungen entwickelt. Energo ist politisch neutral und nicht gewinnorientiert. Im Jahr 2014 haben energo-KundInnen gemeinsam 220 Gigawattstunden Energie eingespart. Das entspricht rund 25 Millionen Franken Energiekosten oder dem Jahresverbrauch von 18500 Einfamilienhäusern. Für mehr Informationen: www.energo.ch oder Mail an karin.rickli@energo.ch.

POLITIK, DIE BEWEGT

- Ich interessiere mich für die Grünen. Bitte schicken Sie mir weitere Informationen.
- Bitte nehmen Sie mit mir Kontakt auf.
- Ich abonniere die kostenlose Zeitschrift der Grünen für Mitglieder und Interessierte (4x jährlich).
- Ich abonniere den elektronischen Newsletter der Grünen Kanton Bern.
- Ich möchte Mitglied werden.
- Ich möchte die Grünen finanziell unterstützen (Postkonto 30-235166-2).
Bitte schicken Sie mir einen Einzahlungsschein.

Vorname, Name: _____

Adresse: _____

PLZ, Ort: _____

Mail-Adresse: _____

Bitte Talon zurücksenden per Mail (sekretariat@gruenebern.ch) oder Post (Grüne Kanton Bern, Monbijostrasse 61, Postfach 1066, 3000 Bern 23).

Impressum:

Grüne Kanton Bern, Monbijoustrasse 61, 3000 Bern 23, sekretariat@gruenebern.ch.
Grüne Oberaargau, Kirchgässli 19, 4934 Madiswil, c.badertscher@grueneoberaargau.ch. Redaktion: S. 3–6 Grüne Kanton Bern, S. 1/2/7/8 Grüne Oberaargau. Gestaltung: www.muellerluetolf.ch. Druck: Bubenbergr Druck, Bern. Grüne Portraitfotos: Fabian Lütolf. Fotos und Illustrationen: S. 1 und 2: GrobPlanung GmbH; S. 5 Foto Christine Häslar; Jost von Allmen; S. 5 Portraitfoto Christine Häslar; Herbert Schweizer; S. 7: Bruno Vanoni; S. 8: energo.