



GRÜNE OBERAARGAU

Oberingenieurkreis IV
Dunantstrasse 13

3400 Burgdorf

5. November 2015

Verkehrssanierung Aarwangen-Langenthal Nord - Mitwirkung

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nutzen wir die Möglichkeit, im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zur Verkehrssanierung Aarwangen-Langenthal Nord Stellung zu nehmen. Anstelle des bereitgestellten Fragebogens erlauben wir uns, mit diesem Begleitschreiben unsere Anmerkungen und Vorschläge einzubringen.

Wir sind irritiert darüber, dass der Kanton auch heute noch eine stete Verkehrszunahme einfach als vorgegeben hinnimmt – und mit der neuen Umfahrung sogar noch provoziert. Wir spüren vom Kanton keine Bemühungen, diesem Wachstum endlich Schranken zu setzen. Es ist längstens bekannt, dass neue Strassen wieder neuen Verkehr verursachen, und jeder-mann sieht eigentlich, dass ein andauerndes Wachstum einfach nicht möglich ist. Trotzdem wird die Verkehrsplanung auch heute noch darauf ausgerichtet, den Verkehr zu verflüssigen, erhöhte Kapazitäten bereitzustellen, und Strassenkreuzungen so zu optimieren, dass mehr Fahrzeuge pro Stunde durchgelassen werden können. Dieses gänzliche Fehlen neuer Ideen und langfristiger Gedanken, wie sich der zukünftige Verkehr steuern und beeinflussen lässt, enttäuscht und bedrückt uns.

Mit einem Lösungsansatz aus dem letzten Jahrhundert wird versucht, die Verkehrsprobleme in Aarwangen zu lösen. Dabei wird bestenfalls eine Verlagerung des Problems erreicht. Wir sehen langfristig keine Lösung darin, immer mehr Geld in diese Verkehrsachsen zu stecken, neue Tunnels und Brücken zu bauen – und alles ohne jede Hoffnung darauf, die Verkehrsprobleme langfristig in den Griff zu bekommen. Die sehr hohen Kosten und der massive Eingriff in die Natur stehen in einem vollkommen ungünstigen Verhältnis zum bescheidenen Nutzen.

Insgesamt müssen wir die Erstellung einer neuen Umfahrung rundweg ablehnen.

Im Folgenden haben wir die wichtigsten Argumente aus verschiedenen Bereichen aufgeführt.



Zum Mitwirkungsverfahren

- Die Projektunterlagen sind nur sehr eingeschränkt zugänglich (nur in Aarwangen, nur wenige Tage, sehr beschränkte Öffnungszeiten) und nicht im Internet verfügbar. Es besteht die Gefahr, dass die Mitwirkung ein verzerrtes Abbild liefert (überproportional viele Mitwirkungen aus Aarwangen, kaum Mitwirkende aus Langenthal, Bützberg und anderen betroffenen Gemeinden).
- Die Darstellung in der Begleitinformation ist einseitig, nicht ausgewogen und in einigen Fällen falsch.
- Leider wurde keine öffentliche Informations-Veranstaltung durchgeführt (mit Diskussion).
- An wenigen Tagen standen Mitarbeiter des kantonalen Tiefbauamts für Fragen zur Verfügung. Diese Begleitung durch fachlich kompetente Mitarbeiter war sehr wertvoll, aber leider eben nur an wenigen Tagen.
- Die Fragestellungen des Mitwirkungsbogens erachten wir als stark vereinfachend und wenig hilfreich. Insgesamt läuft es auf eine Art „Abstimmung“ hinaus. Dies ist aus unserer Sicht nicht zulässig, das Resultat nicht signifikant. Es muss festgehalten werden, woher die Bogen stammen, um die Aussagen zu relativieren.

Verkehr und Sicherheit

- *Allgemein*
 - Grundsätzlich erhöhen Umfahrungen die Gesamtkapazität des Netzes. Sie fördern einseitig den MIV und führen daher zu einer Reduktion der Anteile ÖV und LV am gesamten Verkehrsaufkommen. Dies widerspricht fundamental den entsprechenden Zielsetzung im RGSK (vgl. RGSK 2. Generation, Teil A: Bericht, S. 85).
 - Mit einer Umfahrung werden die Verkehrsprobleme in Aarwangen nicht gelöst sondern bestenfalls verlagert. Durch die verlagerten Verkehrsströme und den zu erwartenden Mehrverkehr entstehen zusätzliche Probleme, insbesondere in Langenthal und Bützberg.
 - Für eine Reduktion des Verkehrs und des Anteils an Schwerverkehr sind weitere Massnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement zu ergreifen (Kosten für die Durchfahrt, Mobilitypricing, Mobilitätsmanagement für Unternehmen, Transportlogistik u.a.m.). Zudem sind LSVA-Abkürzungs- und Stau-Ausweichfahrten mit geeigneten Massnahmen zu unterbinden (z.B. Strecke Reiden – Aarwangen – Niederbipp).
 - Den Verkehr flüssiger durch Aarwangen zu bringen ist eine grosse Herausforderung. Die vorgeschlagene Variante Null+ ist eine Minimalvariante. Die Grünen sind überzeugt, dass mit zusätzlichen Massnahmen noch weitere bedeutende Verbesserungen für Aarwangen erzielt werden können.



- *Motorisierter Individualverkehr (MIV)*
 - In Aarwangen führt die Umfahrung zu einer leichten Entlastung. Allerdings ist diese vergleichsweise bescheiden (im Vergleich zum massiven Eingriff und den hohen Kosten) und kaum spürbar, denn mit 9000 Fahrten bleibt die Frequenz hoch. Nur mit weiteren flankierenden Massnahmen ergibt sich eine adäquate Entlastung (Tempo 30 auf ganzem Gemeindegebiet, Sperrung Ortsdurchfahrt Aarwangen für Durchgangs-/ Transitverkehr).
 - Durch die Umfahrung wird der Verkehr in Langenthal umverteilt und durch die neue Strasse wird zusätzlicher Verkehr generiert. Diese Entwicklung führt zu einer Belastung von 26000 Fahrzeugen auf der Strecke zwischen Einfahrt der Umfahrung in Bützberg und Langenthal. In den Stosszeiten erwarten wir eine Überlastung der Achse Bützberg- und Ringstrasse mit massiven Wartezeiten. Die Quartiere Schoren, Gabismatte und Eisenbahnstrasse werden so durch eine Blechlawine von der Innenstadt getrennt. Damit wird auch die erwähnte bessere Anbindung des oberen Langententals (Lotzwil bis Huttwil) mit der Umfahrung nicht erreicht.
 - Bei der erwarteten Überlastung der Knoten Bützbergstrasse – Dreilinden – Bern-Zürichstrasse wird der Verkehr wieder durch Aarwangen fliessen, sofern nicht weitere flankierende Massnahmen getroffen werden (vgl. oben).
- *Langsamverkehr (LV)*
 - Die Sicherheit für den LV (Velo und Fussgänger) wird sich mit einer Umfahrung nicht verbessern. Beim Bau einer Umfahrungsstrasse würde die Durchgangsstrasse in Aarwangen auf 6 Meter Breite zurückgebaut. Damit verschlechtert sich die Sicherheitslage von Velofahrern erheblich. Bei einem Temporegime von 50 km/h, Rechtsvortritten und der weiterhin hohen Frequenz von 9000 Fahrten (DWV) ergeben sich dauernd brandgefährliche Abbiege-, Überhol- und Kreuzungsmanöver.
 - Durch den Industriezubringer auf die Umfahrung ergibt sich eine massive Verschlechterung der Velo-Verbindung Aarwangen – Bützberg. Der massive (MIV-) Ausbau dieser Verbindung wird in der Begleitinformation verschwiegen.
 - Mit der Optimierung der Ortsdurchfahrt dagegen verbessert sich die Situation des LV gegenüber der aktuellen Situation. Insbesondere wirkt sich der viel grössere Strassenquerschnitt sehr vorteilhaft aus (beidseitig Velostreifen, asm im Mischverkehr, bessere Überhol- und Kreuzungsmöglichkeiten).
 - Mehrzweckstreifen in der Strassenmitte und die Sicherung der Querungsstellen für Fussgänger mit Mittelinseln erhöhen die Sicherheit von Velofahrern und Fussgänger.
 - Im Fussverkehrsnetz bestehen zusätzliche Optimierungsmöglichkeiten für den Zustand Null+ durch die Schaffung weiterer rückliegender Verbindungen und Vernetzungen (z.B. gibt es weitere Optionen, welche die Gesamtsituation insgesamt verbessern, bei der Variante Null+ aber einfacher finanzierbar wären, beispielsweise Schulwegsteg im Bereich Querung Hard, zusätzlicher Fuss- und Velosteg über die Aare).



- ÖV
 - ÖV-Bevorzugung: den Bahn- und Buslinien in Aarwangen und Langenthal muss der Vortritt jederzeit gewährleistet werden, damit die Pünktlichkeit gesichert ist (Anschlüsse!). Ausserdem muss das Angebot bei steigender Nachfrage auch ausgebaut werden können. Beide Varianten müssen diese Voraussetzungen erfüllen.

Umwelt und Naherholung

- *Kulturlandverlust/Landwirtschaft*
 - Der Kulturlandverlust der Variante Umfahrung ist beträchtlich und es ist vor allem Landwirtschaftsland betroffen. Dieses wird zweimal ‚verbraucht‘, da neben dem Strassenbau berechtigterweise auch Ausgleichsmassnahmen gefordert werden, welche in gleichem Masse Landverbrauch fordern werden.
 - Die Landwirtschaftsflächen im Bereich Aarwangen/Meinwil und zwischen Bützberg und Aarwangen werden durch die Umfahrung und die Anschlüsse (bspw. Industrie Aarwangen) zerschnitten. Dies führt einerseits zu Mehraufwand bei den betroffenen Landwirten. Andererseits wird dieses Land massiv entwertet.
- *Natur*
 - Die Streckenführung der Umfahrung führt durch das sensible Smaragd-Gebiet mit verschiedenen europaweit gefährdeten Arten. Laut Smaragdkarte sind dies hauptsächlich die drei europaweit gefährdeten Arten Gelbbauchunken, Geburtshelferkröte, Helmazurjungfer (Libelle). Die Lebensräume dieser Arten werden mit der Strasse weiter isoliert und damit eine Verbreitung und Austausch mit anderen Populationen verunmöglicht.
 - Weitere Wildtiere wie Vögel, Rehe und Feldhasen werden von der neuen Strasse ebenfalls betroffen.
- *Lärm/Luft*
 - Die Umfahrung führt zu zusätzlichen Lärmimmissionen in den Gebieten Bleuenrain Aarwangen und Hard Bützberg. Ausserdem wird das heute schon schwer belastete Gebiet Bützberg-und Ringstrasse in Langenthal durch weiteren Verkehr und damit Abgas- und Lärmimmissionen belastet. Die entsprechende Belastung in Aarwangen wird weiterhin gross sein, die Verflüssigung des Verkehrs mit der Variante Null+ wird aber einen weiteren Anstieg begrenzen. Insgesamt wird die CO₂-Belastung in der Region beim Bau der Umfahrung ansteigen, da eine allfällige CO₂-Reduktion in Aarwangen durch weitere Wege und Mehrverkehr überkompensiert wird.
- *Naherholung*
 - Mit der Umfahrung werden wichtige Naherholungsgebiete der Region zerschnitten und dauerhaft stark beeinträchtigt (Aare, Meiniswilfeld, Bützbergtäli).
 - Während der Bauzeit einer allfälligen Umfahrung wäre die Belastung besonders hoch.



- Durch den Verlust von Naherholungsgebieten wird zusätzlicher Mehrverkehr produziert (Freizeitverkehr).

Wirtschaft und Regionalentwicklung / Siedlungspolitik

- Die Region Oberaargau (ROA) und der Wirtschaftsverband Oberaargau (WVO) behaupten, dass die Umfahrung einen hohen wirtschaftlichen Nutzen bringt. Über die ganze Region gesehen sind Weg- und Fahrzeitgewinne mit einer Umfahrung aber minimal oder nicht vorhanden. Es fehlt zudem der Nachweis, wo sich Industrie und Gewerbe weiter entwickeln können. Die Landreserven in Langenthal und Bützberg sind längst aufgebraucht und die ansässigen Firmen haben sich bestens mit der Situation und der guten Anbindung ans Schweizer Autobahnnetz arrangiert. (In der nahen Umgebung liegen die 5 Autobahnanschlüsse von Rothrist, Reiden, Kirchberg, Wangen und Niederbipp).
- Ein merklicher Impuls für das obere Langentental ist nicht zu erwarten, da der Verkehr weiterhin Langenthal durchqueren muss und die betroffenen Strassen durch die Verkehrszunahme an ihre Kapazitätsgrenzen stossen.
- Die Landreserven sind in der Region fast vollständig aufgebraucht. Es darf nicht sein, dass durch die Umfahrung neue Einzonungen vorgenommen werden und damit die weitere Zersiedelung der Landschaft gefördert wird.

Kosten

- Die Kosten für die Umfahrung sind zu hoch, der Mitteleinsatz ist nicht effizient: Die hohen Investitionskosten und der grosse Schaden stehen in einem schlechten Verhältnis zum erwarteten Nutzen (immer noch sehr viel Verkehr in Aarwangen, kaum wirtschaftliche Impulse).
- Die dargestellten Baukosten entsprechen groben Schätzungen. Insbesondere bei der Umfahrung und den geplanten Kunstbauten (Tunnel, Brücke) ist mit negativen Überraschungen zu rechnen, wie vergleichbare Projekte immer wieder gezeigt haben.
- Die jährlichen Unterhaltskosten des Kantons steigen mit einer zusätzlichen Strasse (inkl. Kunstbauten).



Besten Dank für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Gerne sind wir bereit, Ihnen bei Bedarf weitere Informationen zur Verfügung zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen

Christine Badertscher
Präsidentin Grüne Oberaargau

Fredy Lindegger
Vizepräsident Grüne Oberaargau