



Grüne Kanton Bern, Postfach, 3000 Bern 23
Tel. 031 311 87 01
Fax 031 311 87 04
sekretariat@gruenebern.ch
www.gruenebern.ch
www.twitter.com/gruenebern

Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons
Bern, Tiefbauamt des Kantons Bern
Oberingenieurkreis IV
«Rundum Aarwangen»
Dunantstrasse 13
3400 Burgdorf

Per Email: info.tbaoik4@be.ch

Bern, 10. Juli 2020

MITWIRKUNG «VERKEHRSSANIERUNG AARWANGEN»

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit im Rahmen der Mitwirkung «Verkehrssanierung Aarwangen» Stellung zu nehmen. Auch wenn die Unterlagen, im Gegensatz zur MW 2015 online verfügbar sind, ist die Frist vom 11. Juni bis 10. Juli 2020 zur Beurteilung der Unterlagen zu kurz bemessen und die Zeitspanne lag z.T. in den Ferien.

Grundsätzliches

Gesamtprojekt Gesamtverkehrslösung «Verkehrssanierung Aarwangen»

Allgemeine Bemerkungen zur Verkehrslösung «Rund um Aarwangen»

Die Konzeption der 'Verkehrssanierung' mit dem Bau einer Umfahrungsstrasse basiert auf Konzepten aus der Verkehrs-Wachstumseuphorie des letzten Jahrhunderts. Die Zerschneidung des gesamten Smaragdgebietes und der Naherholungsräume beurteilen wir als einen gravierenden und unverhältnismässigen Eingriff. Die Ausweitung der Strassenkapazitäten und die damit verbundenen höheren CO₂-Emissionen stehen im scharfen Kontrast zu den Vorgaben der Klimapolitik. Die GRÜNEN lehnen den Bau einer Umfahrungsstrasse ab.

Die Umfahrungsstrasse nimmt mit 27 Hektaren einen bedeutenden Anteil an Kulturland in Anspruch und stellt einen massiven Eingriff in die Landschaft dar. Die Schweizer Stimmbevölkerung hat sich im Jahr 2013 für die Revision des Raumplanungsgesetzes ausgesprochen. Die Zustimmung war ein klares Zeichen gegen die Zersiedelung und für den Kulturlandschutz sowie den Erhalt möglichst vieler intakter Landschaften.

Ohne die knappe und nicht erneuerbare Ressource Boden kann die Landwirtschaft ihre multifunktionalen Aufgaben nicht erbringen. Besonders wichtig ist der Schutz der besten Böden, der Fruchtfolgeflächen FFF. Trotzdem werden in der Schweiz noch immer fast 1 m² Land pro



Sekunde überbaut. Seit den 1980er Jahren sind neue Siedlungsflächen in der Grösse des Genfersees entstanden. Aufgrund dieser Entwicklung ist es gegenüber den nachfolgenden Generationen unverantwortbar für eine Strasse so viel hochwertiges Kulturland zu überbauen. Zudem befürchten wird, dass später entlang der Umfahrungsstrasse neue Baugebiete eingezont werden, insbesondere für Industriebauten.

Die Umfahrungsstrasse ist ein massiver Einschnitt in ein bedeutendes Naherholungsgebiet. Es zerschneidet die Lebensräume gefährdeter Arten und führt mitten durch das Smaragdgebiet.

Die Beurteilung geht davon aus, dass der Schwerverkehr weiter zunehmen wird. Doch die Politik ist gefordert, neue Lösungen zu erarbeiten. Mögliche neue Lösungen werden in diesem Projekt nicht berücksichtigt. Es wird davon ausgegangen, dass der Verkehr bis 2040 zunimmt (ohne Strasse) und es mit der Strasse keine Veränderung geben wird. Doch unsere Einschätzung ist, dass der Verkehr, wenn überhaupt dann wegen der neuen Strasse zunehmen wird. Diese Überlegungen müssten bei der Bewertung ebenfalls einbezogen werden.

Der Bewertungsbericht kommt zum Schluss, dass die Gesamtbeurteilung positiv ausfällt. Es wird ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1.2 ermittelt, was ohnehin knapp ist. Insgesamt resultiert nach unserer Einschätzung eine zu positive Beurteilung für die Umfahrungsstrasse. Einige der Annahmen und insbesondere die Gewichtung sind sehr fraglich wenn nicht unglaublich (z.B. bezüglich Zeitgewinn, Kostenrisiken, Auswirkungen auf die Biodiversität, Auswirkung auf die Bevölkerung (z.B. Lärm), Auswirkung auf die Naherholungsgebiete u.a.m.). Insbesondere scheint der Bericht sehr sensitiv auf Veränderungen von gewissen Indikatoren zu sein. Nur geringfügige Anpassungen würden die Gesamtbeurteilung ins Negative umkehren. Somit kann nicht von einem "beträchtlichen gesamtwirtschaftlichen Nutzen" gesprochen werden (S. 17 des Berichts).

Fazit I: Die GRÜNEN erachten die Umfahrungsstrasse als eine Lösung aus dem letzten Jahrhundert. In der heutigen Zeit mit dem grossen Verlust natürlicher Ressourcen und dem Klimawandel sind neue Strassen nicht mehr zeitgemäss und zukunftstauglich.

Folgende Punkte sehen wir dabei besonders kritisch:

- **Umweltverträglichkeit**

In Kap. 5.3, "Nicht relevante Umweltbereiche" (Seite 50/292) werden die Auswirkungen auf das Klima äusserst knapp in ganzen zwei Abschnitten abgehandelt und als nicht relevant abgetan.

5.3.1 Klima *«Für National- und Kantonsstrassen bestehen bezüglich des Klimas zudem keine anlagespezifischen Vorschriften auf Bundes- oder Kantonsebene. Der Bereich ist somit im vorliegenden Fall nicht relevant.»*



Diese Haltung ist im Jahr 2020 schlicht und einfach inakzeptabel. Einerseits verlangt das Klimaabkommen von Paris klar eine Reduktion des CO₂-Ausstosses und dabei muss auch der motorisierte Individualverkehr Teil der Lösung werden (und nicht das Problem vergrössern). Beim Thema Klimawandel hat sich die Ausgangslage seit der Volksabstimmung über den Projektierungskredit massgeblich verändert. So hat die vom Grossen Rat am 4. Juni 2019 beschlossene «Erklärung zur Klimapolitik», die Politik zur prioritären Behandlung von Massnahmen zugunsten des Klimaschutzes verpflichtet. Das Instrument der Erklärung gemäss Artikel 59 des Grossratsgesetzes kann bei «wichtigen Ereignissen oder Problemen» genutzt werden und ist bisher nur in ausserordentlichen Situationen genutzt worden.

Aufgrund dieser erhöhten Bedeutung sollte der «Erklärung zur Klimapolitik» bei der weiteren Beratung des vorliegenden Geschäfts besondere Beachtung geschenkt werden.

Einen Neubau einer Umfahrungsstrasse, die Mehrverkehr generieren wird und deren Bau schon klimawirksam sein wird als nicht relevant für das Klima zu bezeichnen, kann heute nicht mehr widerspruchlos hingenommen werden. Dies um so weniger, als zeitgleich der Vorstoss Vanoni am 2. Juni 2020 «In allen Grossratsgeschäften die Auswirkungen auf das Klima aufzeigen (Klimafolgenabschätzung¹)» im Grossen Rat zur Klimafolgeabschätzung aller Grossprojekte des Kantons zur Prüfung angenommen wurde. Die Nichtbeachtung der Klimaproblematik wirft ein schlechtes Bild auf den ganzen Bericht und lässt grundsätzlich Zweifel aufkommen, ob der Bericht den Anforderungen genügt. Die GRÜNEN verlangen, dass die Auswirkungen der Ausweitung der Strassenkapazitäten unter Klimaaspekten vertieft dargelegt werden.

Leider finden sich im Bericht auch weitere Aussagen, die diese Zweifel bestätigen. So wird die ganze Smaragd-Gebiet-Problematik mit Aussagen aus einem juristischen Gutachten ad acta gelegt. Auch dies kann so nicht hingenommen werden. Die Schweiz hat sich als Vertragspartner der Berner (!) Konvention verpflichtet, europäisch besonders wertvolle Lebensräume zu schützen. Diese Gebiete werden ins europäische Smaragd-Netzwerk aufgenommen und mit Auflagen belegt. Es ist richtig, dass diese Auflagen offen formuliert sind, sie enthalten aber klar die Verpflichtung, die betreffenden Lebensräume nicht zu gefährden. Diesen Pflichten kommt hier der Kanton Bern nicht nach. Der Bau der Umfahrungsstrasse ist trotz aller flankierenden Massnahmen ein massiver Eingriff in das Smaragd-Gebiet Oberaargau und damit in schützenswerte Lebensräume. Sollte die Umfahrung so gebaut werden, stellt sich die grundsätzliche Frage nach dem Stellenwert der Smaragd-Gebiete.

- **Mehrverkehr**

Eine neue Strasse generiert immer Mehrverkehr (was den Vorgaben des Kantons widerspricht, welcher Verkehr vermindern will), darauf wird im Bericht nicht eingegangen. Dieser Punkt muss unbedingt noch genauer beurteilt werden.

¹ <https://www.gr.be.ch/gr/de/index/geschaefte/geschaefte/suche/geschaefte.gid-2faab8fa8e3d45d6874fa0859fbe2c74.html>



Antrag: Der Ausbau der Strassenkapazitäten und das Gesamtprojekt ist einer seriösen und umfassenden Klimafolgenabschätzung zu unterziehen.

- **Zeitensparung**

Auf Seite 15 des Bewertungsberichts wird die zeitliche Einsparung (der überaus grösste Nettobarwert der Gesamtrechnung) mit 270'000 Personenstunden berechnet. In der Studie EBP 2015 waren es jedoch nur 165'000, also 39% weniger. Dies wird mit «unterschiedlicher Abgrenzung der Modellperimeter» erklärt. Konkret interpretieren wir das so, dass die Modelle so gewählt werden, dass in der Bilanz eine positive Zahl resultieren soll. Hätte man die Annahmen der EBP von 2015 genommen, hätten die heutigen Kosten den Nutzen also bei weitem übertraffen. Zudem wird bei diesem Modell mit 1.35 Personen pro Auto gerechnet. Aufgrund der aktuellen Situation und Entwicklung gehen wir von 1.2 Personen aus - was das Resultat bereits klar verändern würde.

Wir sind überzeugt, dass die Verkehrssimulation am Kreisel Tannwäldli nicht dem effektiven Verkehrsaufkommen 2040 entspricht und die Achse zwischen Bützberg und Langenthal trotz doppelsturigem Kreisverkehr und Busbevorzugung überlastet sein wird und es somit zu Stausituationen kommen wird, was den Zeitgewinn zunichte machen könnte.

Zudem trifft die im Bewertungsbericht angegebene Zeitersparnis von 4 Minuten nur auf einen kleinen Anteil der 14000 Fahrzeuge pro Tag zu. Ein grösserer Teil der Fahrten fährt weiter u.a. in Richtung Langenthal, wo die Bützberg- und die Ringstrasse an ihre Kapazitätsgrenzen stossen werden. Auch dort sind flankierende Massnahmen nötig, sonst wird der Zeitgewinn schnell zum Zeitverlust.

Im Bewertungsbericht auf Seite 13 wird erwähnt, dass der Verkehr in Langenthal nur in geringem Masse beeinflusst wird. Auch auf Seite 21 wird festgehalten, dass die Auswirkungen auf das übrige Netz gering sind. Unsere Einschätzung ist jedoch, dass Langenthal und Bützberg mit Mehrverkehr zu kämpfen haben werden und sich dadurch auch Zeitverluste ergeben.

- **Hohe Kosten**

Die Projektkosten sind mit 196 Mio. CHF beziffert, was angesichts der finanziellen Lage des Kantons Bern und dem ausgewiesenen Investitionsstau und ungenügenden Investitionsmitteln – insbesondere nach der Corona-Krise – sehr hoch ist. Es ist uns bewusst, dass gewisse Mittel aus einem Fonds reserviert sind. Doch dieser Fonds wird nicht ausreichen für die Finanzierung der beiden Gesamtprojekte Aarwangen und Burgdorf und es braucht Kantonsmittel.

Die Kosten werden inzwischen deutlich höher beurteilt, als bei der Abstimmung zum Projektierungskredit. Die Steigerung von 136 auf 196 Mio. entspricht 44% Mehrkosten (also massiv mehr als die Prognosegenauigkeit von +/- 20%). Das sind massive Mehrkosten, auch wenn nun die Kosten der asm noch zusätzlich integriert wurden. Zudem wird im Bericht auf Seite 10 erwähnt, dass die Kostenungenauigkeit bei +/- 10% liegt.



Auch ist nicht ersichtlich, ob die Entschädigungen an die Bewirtschafter (v.a. auch während der Einschränkungen in der Bauphase) im Punkt c. Landerwerb und Gebäude eingerechnet wurden.

Fazit II: Für die GRÜNEN ist klar, dass die Prioritäten bei den knappen Investitionsmitteln bei zukunftsfähigeren und klimaverträglichen Projekten liegen müssen. Das vorliegende Projekt erfüllt diese Kriterien angesichts des schlechten Nutzen-Kosten-Verhältnisses nicht.

Zu einzelnen Kapiteln:

Auswirkungen auf die Umwelt

Der sonstige Umweltverträglichkeitsbericht erscheint seriös erarbeitet und insbesondere für die Gefährdeten Arten konnten gute Lösungen gefunden werden. In der Bauphase ist die nötige Sensibilität aller Beteiligten gefragt, um die bestehenden Bestände erhalten zu können.

Littering ist bekannterweise ein grosses Problem, insbesondere entlang stark befahrener Hauptstrassen. Die Landwirtschaft ist stark betroffen, da Abfälle im Tierfutter zu gravierenden Folgen bei den Tieren führen. Deshalb müssen entlang der neuen Umfahrungsstrasse Massnahmen gegen Littering ergriffen werden, damit die Landwirtschaft nicht zusätzlich mit Litteringproblemen konfrontiert wird.

Umfahrung

Die GRÜNEN beurteilen die Umfahrungsstrasse als negativen Einschnitt in ein bedeutendes Naherholungsgebiet. Es zerschneidet zudem die Lebensräume gefährdeter Arten.

Die vorgesehene Querung zwischen MIV und Langsamverkehr ist in Meiswil gelöst, in Bützberg jedoch nicht. Die Querung mit Mittelinsel als Wartebereich ist gefährlich und für Velofahrende mit Anhänger etc. vollkommen ungenügend. Hier ist zu prüfen, ob nicht eine Unterführung für den Langsamverkehr zweckmässiger wäre. Denn es sind nicht Wenige, welche zwischen Aarwangen und Bützberg mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind.

Wie bei den allgemeinen Bemerkungen erläutert, gehen wir davon aus, dass die Verkehrssimulation zum Kreisel Tannwäldli nicht dem effektiven Verkehrsaufkommen 2040 entspricht und die Achse zwischen Bützberg und Langenthal trotz doppelspurigen Kreisverkehr und Busbevorzugung überlastet sein wird. Dies wird zu Schleichverkehr über Thunstetten führen, welcher im Projekt nicht berücksichtigt ist. In Thunstetten sind flankierende Massnahmen vorzusehen, welche diesen Schleichverkehr verhindern. Ausserdem ist die Unterquerung der Aarebrücke für Langsamverkehr zu ermöglichen, es ist eine Lösung zu suchen, um den Zugang zum beliebten Badeplatz an der Risi zu erhalten. Für Autos ist die Zufahrt zu verbieten. Der



Lärmschutz auf der Aarebrücke muss in Richtung Aarwangen ausgebaut werden mit geeigneten Lärmschutzmassnahmen (z.B. Lärmschutzwände).

Ortsdurchfahrt Aarwangen

Die GRÜNEN beurteilen das Projekt "Ortsdurchfahrt Aarwangen" als positiv. Die Zusammenarbeit mit der asm scheint uns richtig und sinnvoll. Wir sehen die Gefahren der heutigen Situation: das schmale Trottoir entlang der Bahnlinie asm und die ungesicherten Bahnübergänge im Bereich Hard, beim Dorfschulhaus der Übergang über die dreispurige Strasse und nicht zuletzt die Menge an Verkehr mit dem bekannt hohen Anteil an Schwerverkehr. Es ist unbestritten, die Ortsdurchfahrt muss saniert werden.

Das vorliegende Projekt wurde sorgfältig ausgearbeitet. Die Koexistenz von Langsamverkehr, Bahn und MIV wird durch gute Gestaltungselemente, Temporeduktion und der Doppelspurigen Bahnführung trotz teilweise beengten Verhältnissen ideal ermöglicht. Insbesondere unterstützen wir die Erstellung der T30-Zone von Mittelstrasse bis zur Firma 'Althaus'. Wir befürworten die Zusammenlegung der Bahnstationen Hard-Mumenthal und Vorstadt und die Neugestaltung des Bahnhofs Aarwangen.

Dem Langsamverkehr wurde ausreichend Gewicht beigemessen und die Sicherheit von allen Verkehrsteilnehmenden wird mit dem vorliegenden Projekt erheblich verbessert.

Einen Gefahrenpunkt sehen wir in der Velo-Querung der Jurastrasse im Bereich des Bahnübergangs (insbesondere für Kinder bzw. Velos mit Anhänger u.ä.m.). Die Sicherung der Fussgänger-Querung beim VOI mit einer Ampel ist zu prüfen, dies ist der wichtigste Zugang zum Schulcampus Sonnhalde für viele Kinder, welche im Bereich Meiniswil/Hard/Muniberg wohnen. Alternativ ist in diesem Bereich eine Brücke für den LV zu prüfen (bereits mehrfach angeregt). Mit einer solchen Brücke in einfacher (Holz-) Konstruktion könnten mehrere 100 tägliche Querungen LV / MiV vermieden werden.

Beim Ortsausgang Aarwangen Richtung Langenthal ist sicherzustellen, dass die Verbindungen für den LV nahtlos über den Projektperimeter fortgeführt werden (u.a. Einbezug des neuen Kreisels zur Anbindung des Industrieareals).

In jedem Fall sind wir vollkommen überzeugt, dass auch eine gute Variante für Koexistenz möglich gewesen wäre ohne neue (Umfahrungs-) Strasse. Das vorliegende Projekt zeigt, dass viele Lösungen möglich sind. Manche hier präsentierte Lösungsansätze wurden im Vorfeld der Projekterarbeitung als unmöglich dargestellt und immer als Argument für die Umfahrungsstrasse genannt.

Antrag: Die GRÜNEN beantragen, dass die Vorlage aufgeteilt wird und die Massnahmen «Ortsdurchfahrt Aarwangen» unabhängig von der geplanten Umfahrungsstrasse realisiert werden.



Auswirkungen auf die Bevölkerung

Die Auswirkungen auf die Bevölkerung im Dorf Aarwangen werden insgesamt positiv sein (Entlastung Schwerverkehr). Doch für die Bevölkerung ausserhalb des Dorfs Aarwangen wird die Umfahrungsstrasse negative Auswirkungen haben (v.a. Lärmbelastung). Auch die Bevölkerung in Thunstetten und Bützberg wird eher mit mehr Verkehr und Lärm belastet werden. Diese Punkte werden in der Bewertung mit "kaum direkt betroffenen Einwohner" als neutral bewertet. Diese Beurteilung muss angepasst werden. Zudem könnten die dringend notwendigen Sanierungen im Dorf Aarwangen zu einem grossen Teil auch ohne die Umfahrungsstrasse realisiert werden (und dies erst noch früher). Dies muss bei der Bewertung ebenfalls berücksichtigt werden.

Landschaftsbild

In der KWA auf Seite 21 wird das Orts- und Landschaftsbild insgesamt als neutral bewertet. Sicher wird das Ortsbild in Aarwangen etwas aufgewertet, doch diese Aufwertung kann den massiven Einschnitt in die Landschaft nicht auffangen. Diesen Punkt als neutral zu bewerten ist sehr subjektiv. Wir fordern hier eine Neubewertung.

Landumlegung

Einbezug: Für die Landumlegung müssen die Grundeigentümer und die Bewirtschafter frühzeitig mit einbezogen werden.

Be- und Entwässerungsanlagen: In der Landumlegung müssen Be- und Entwässerungsanlagen eingeplant werden, welche vom Kanton und vom Bund finanziert werden. Diese Anlagen sind sinnvoll und nötig, vor allem im Hinblick auf die klimatischen Veränderungen. Sie gewährleisten den Anbau von landwirtschaftlichen Kulturen, welche von der Bevölkerung gefordert werden und rentabel sind.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und der entsprechenden Anträge im Rahmen der weiteren politischen Diskussion und stehen bei Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Natalie Imboden
Präsidentin GRÜNE Kanton Bern,
Grossrätin

Esther Meier
Geschäftsführerin GRÜNE Kanton Bern