



Einschreiben

Tiefbauamt des Kantons Bern
Oberingenieurskreis IV
Dunantstrasse 13

3400 Burgdorf

Grüne Oberaargau
Fredy Lindegger
Brennofenstrasse 20
4914 Roggwil

Roggwil, 19. März 2021

Einsprache

Öffentliche Planaufgabe Kantonsstrassen - Verkehrssanierung Aarwangen (Vorhaben 240-01007; Publikation im Anzeiger Oberaargau Nr. 5 vom 4. Februar 2021)

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit vorliegendem Schreiben erheben die Grünen Oberaargau Einsprache gegen das aufgelegte Projekt. Die Verkehrssanierung Aarwangen ist in der aufgelegten Form nicht bewilligungsfähig.

Anträge:

1. Der aufgelegte Strassenplan sei nicht zu bewilligen.
2. Die erforderlichen Ausnahmegewilligungen seien nicht zu erteilen (insbesondere Eingriff in schützenswerte Lebensräume und Bestände geschützter Pflanzen und Eingriffe in Lebensräume geschützter Tiere).
3. Es sei mit geeigneten Mitteln in einer transparenten Analyse eine umfassende Interessenabwägung vorzunehmen, um eine auch natur- und landschaftsverträgliche Lösung der Verkehrsproblematik in Aarwangen zu finden.

Unter Kosten- und Entschädigungsfolgen zu Lasten des Gesuchstellers.



Begründung

Formelles

Die Grünen Oberaargau sind als politisch tätige Partei nach den massgeblichen Vorschriften zur Einsprache berechtigt. Mit der vorliegenden Einsprache handeln wir auch im Interesse unserer direkt betroffenen Mitglieder, insbesondere in den Gemeinden Aarwangen, Thunstetten-Bützberg und Langenthal. Die Einsprachefrist vom 19. März 2021 ist mit der Einreichung am heutigen Datum gewahrt.

Materielles

1. Ausgangslage

Seit über 30 Jahren sucht die Region nach einer Lösung, um die Verkehrsbelastung in Aarwangen zu entschärfen. Die Gemeinde ist mit 17'000 Fahrten an Werktagen stark vom Verkehr geplagt. Die geplante 3,6 Kilometer lange Umfahrungsstrasse soll den Durchgangsverkehr auf einer zweispurigen Strasse per Brücken und Tunnel an Aarwangen vorbei führen.

Im Jahr 2017 hat das Berner Stimmvolk in einer Referendumsabstimmung einem Projektierungskredit für die Verkehrssanierung Aarwangen zugestimmt. Die Detailplanung zeigt nun deutlich, dass das Projekt in der vorliegenden Form nicht bewilligungsfähig ist. Es werden insgesamt 16 (!) Ausnahmen beansprucht. Wir sind überzeugt, dass nicht alle Ausnahmen bewilligt werden dürfen und bestreiten die Umweltverträglichkeit des Projekts.

Wie nachfolgend aufgezeigt wird, beruht das Projekt auf unzureichenden oder im Bereich der Klimaproblematik gänzlich fehlenden Abklärungen und Unterlagen und stützt sich auf Annahmen, die nicht mehr aktuell sind.

2. Unzulässiger Eingriff ins Smaragdgebiet

Die Umfahrungsstrasse zerschneidet das Smaragdgebiet Oberaargau, welches aufgrund der hohen ökologischen Werte des Gebietes ausgeschieden wurde. Laut dem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) hat die Umfahrungsstrasse *„entscheidende Auswirkungen auf Amphibienbestände und geschützte Tier- und Pflanzenarten, welche an Wiesenbäche gebunden sind. [...] Bezüglich der Wildsäuger und deren Lebensraumnutzung sind die negativen Projektwirkungen besonders bezüglich der Störungen im unmittelbaren Bereich der Strasse und der Zerschneidung der Lebensräume markant.“* Die Umfahrungsstrasse widerspricht damit Art. 18 des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG), wonach dem Aussterben einheimischer Tier- und Pflanzenarten durch die Erhaltung genügend grosser Lebensräume (Biotope) und andere geeignete Massnahmen entgegenzuwirken ist (Abs. 1).



2. Schwerwiegende Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und Zerstörung von Naherholungsgebieten

Die Umfahrungsstrasse führt aber nicht nur zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Natur, sondern auch des Landschaftsbildes. Sie zerschneidet eine bisher von Infrastruktur weitgehend unbeeinträchtigte Landschaft, die über ein gutes Wegnetz für den Fuss- und Veloverkehr verfügt und dementsprechend intensiv als Naherholungsgebiet genutzt wird (UVB S. 241). Das Gebiet weist teilweise hohe Landschaftsqualitäten auf. Diese werden für die einzelnen Landschaftsteilräume im UVB beschrieben (S. 233 ff). Besonders dem Flussraum der Aare und dem Risenacher werden hohe Landschaftsqualitäten zugesprochen.

3. Missachtung des Raumplanungsgesetzes

Wie oben ausgeführt stellt die Umfahrungsstrasse einen erheblichen Eingriff in die Natur und Landschaft dar und mindert die Erlebnis- und Erholungsqualität von wichtigen Naherholungsgebieten. Die Umfahrungsstrasse widerspricht damit wichtigen Planungsgrundsätzen des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes, wonach die Landschaft zu schützen (Art. 1 Abs. 2 lit. a) und zu schonen ist, sich Bauten und Anlagen in die Landschaft einzuordnen haben (Art. 3 Abs. 2 lit. b) und naturnahe Landschaften und Erholungsräume erhalten bleiben (Art. 3 Abs. 2 lit. D). Die Umfahrungsstrasse beansprucht in hohem Ausmass Boden und führt zu einer Versiegelung von bisher land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen. Gemäss UVB S. 141 werden insgesamt 63 ha Boden definitiv beansprucht, davon 45 ha Fruchtfolgeflächen (FFF) und 15 ha Wald. Nach Art. 16 des Raumplanungsgesetzes (RPG) „*dienen Landwirtschaftszonen der langfristigen Sicherung der Ernährungsbasis des Landes, der Erhaltung der Landschaft und des Erholungsraums oder dem ökologischen Ausgleich und sollen entsprechend ihren verschiedenen Funktionen von Überbauungen weitgehend freigehalten werden*“. Die Kantone sind verpflichtet, Fruchtfolgeflächen zu schonen sowie sicherzustellen, dass der vom Bund festgesetzte Mindestumfang erhalten bleibt (Art. 30 Raumplanungsverordnung RPV). Der Bau der Umfahrungsstrasse steht diesen Bestimmungen entgegen. Auch Art. 1 Abs. 1 RPG, wonach Bund, Kantone und Gemeinden zu einem haushälterischen Umgang mit dem Boden verpflichtet sind, wird mit einer derart grossen Beanspruchung von Boden verletzt. Der Kanton Bern verschärfte durch eine Änderung des Baugesetzes den Schutz des Kulturlandes und der FFF erheblich. Gemäss Art. 8b Abs. 3 Bst. a BauG dürfen FFF nur beansprucht werden, wenn keine Alternativen zur Verfügung stehen. Wie in der Folge ausgeführt wird, könnten die Ziele der Verkehrssanierung Aarwangen auch mit anderen Massnahmen als dem Bau einer Umfahrungsstrasse erreicht werden. Damit verletzt die Umfahrungsstrasse die Bestimmungen zum Schutz der FFF im Kanton Bern.

4. Klimaziele werden nicht berücksichtigt

Die Auswirkungen des Projekts auf die Klimaziele werden nicht ausgewiesen (Pariser Abkommen, „netto null 2050“).



Klimaschutz ist Teil des Umweltschutzes. Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) muss sich im Sinn einer ganzheitlichen Betrachtungsweise deshalb – insbesondere bei grossen Infrastrukturbauvorhaben der öffentlichen Hand – auch auf den Klimaschutz erstrecken. Gleiches gilt für eine vollständige Ermittlung und umfassende Abwägung der massgebenden Interessen.

In den Akten wird im Umweltverträglichkeitsbericht das Thema Klima mit wenigen Sätzen abgewickelt mit dem Fazit (Umweltverträglichkeitsbericht, S. 53): "(...) *Der Bereich ist somit im vorliegenden Fall nicht relevant.*" Diese Sichtweise ist nicht haltbar.

Wir verweisen diesbezüglich auf die detaillierte Argumentation in den Einsprachen von VCS und WWF / Pro Natura.

5. Verkehrsmodell ist nicht aktuell

Das dem Projekt zugrunde liegende Verkehrsmodell weist methodische Mängel auf, unterschätzt die Folgen der demographischen Entwicklung und überschätzt das MIV-Nachfragewachstum. Das Verkehrsmodell berücksichtigt die verkehrlichen Auswirkungen laufender Entwicklungen und sozioökonomischer Veränderungen wie verdichtete Siedlungsentwicklung, Mobilitätsmanagement, Mobility Pricing, flexiblere Arbeitszeitmodelle, vermehrtes Homeoffice, autonome Fahrzeuge und neue Mobilitätsdienstleistungen nicht. Mögliche alternative Massnahmen zur Bewältigung der Mobilitätsnachfrage wurden nicht berücksichtigt und es wurden keine alternativen Prognoseszenarien entwickelt.

Das Verkehrsmodell geht generell von einem MIV-Wachstum von 0.5% aus, die NISTRA-Grundlagen von einem MIV-Wachstum von 1.0%. Diese Zahlen sind mit Blick auf die neuen klimapolitischen Rahmenbedingungen, die absehbaren verkehrstechnischen Entwicklungen (Digitalisierung, Automatisierung) und die sozioökonomischen Veränderungen nicht mehr haltbar. Die Veränderungen des Verkehrssystems aufgrund der neuen klimapolitischen Rahmenbedingungen und der heute absehbaren disruptiven Veränderungen im Bereich der Verkehrstechnik müssen zwingend zu neuen Berechnungsmethoden für die Verkehrszunahme führen und lassen die hier prognostizierte Verkehrszunahme gar nicht mehr zu.

Eine konsequente Umsetzung der Berner Gesamtmobilitätsstrategie und ein entsprechender Einsatz des Berner Modells in Aarwangen ermöglichen adäquate Verkehrslösungen ohne die für Natur und Landschaft verheerenden Auswirkung einer Umfahrungsstrasse.

Wir verweisen diesbezüglich auf die Argumentation in der Einsprache des VCS.

6. Projekt-Beurteilung ist ungenügend

Die Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) ist mangelhaft und liefert falsche Resultate.

Gemäss Bewertungsbericht weist das Projekt im Rahmen der Kosten-Nutzen-Analyse ein positives Verhältnis von 1.15 auf, d.h. der Nutzen übersteigt die Investitions- und Unterhaltskosten um 15%. Damit ist das Verhältnis nur knapp positiv. Zudem basiert dieses Resultat aus unserer Sicht auf teilweise unzulässigen Annahmen. Ein Hauptkritikpunkt besteht in der



Annahme über die Höhe der Baukosten. Gemäss dem NISTRA-Handbuch von 2017 wird empfohlen, für Strassen 20% und für Kunstbauten (Tunnel, Brücken) 40% Reserven in der Kosten-Nutzen-Analyse einzurechnen. In der Studie „Neue Erkenntnisse zu Kosten-Nutzen-Analysen im Strassenverkehr“, des Bundesamtes für Strassen aus dem Jahr 2018 wird eine Reduktion auf 30% für Kunstbauten empfohlen. Im vorliegenden Projekt werden diese Werte nun auf 10% für Strassen resp. 20% für Kunstbauten reduziert, da in den Kosten bereits Risiken eingerechnet seien. Die Werte aus NISTRA und der Studie gelten aber explizit für alle Projekte, bei denen keine Risiko-Analyse vorliegt. Uns ist keine Risiko-Analyse zum vorliegenden Projekt bekannt. Die im Kostenvoranschlag eingesetzten Zuschläge für Risiken (bei Kunstbauten zwischen 3% und 6%) sind viel zu tief im keinem Verhältnis zu den empfohlenen Werten von 20% resp. 30%. Eine Reduktion der für die Kosten-Nutzen-Analyse einzustellenden Reserven auf 10% resp. 20% auf Grund dieser Werte ist nicht zulässig.

Weiter ist der Nutzen durch Zeitgewinn aus unserer Sicht zu hoch angesetzt. Einerseits werden zu erwartende Zeitverluste aus Stausituationen (insbesondere bei der Auffahrt Süd zur Umfahrung / Tannwaldkreisel) zu wenig berücksichtigt. Andererseits stehen die berechneten Einsparungen von 270'000 Personenstunden in krassem Gegensatz zu den in einer Bewertung im Jahr 2015 resultierenden Einsparung von 165'000 Personenstunden. Die 'zusätzlichen' Einsparungen von 105'000 Personenstunden ergaben sich alleine aufgrund einer Anpassung des Perimeters und sind damit sehr willkürlich. Ausgehend davon, dass der Zeitgewinn monetarisiert den weitaus grössten positiven Wert darstellt (209 Mio. von insgesamt 243 Mio. in der Kosten-Nutzen-Analyse) ist diese Erhöhung äusserst fragwürdig. Das Ergebnis aus der Kosten-Nutzen-Analyse reagiert zudem sehr sensibel auf Variationen der Inputgrössen. Somit können geringfügige Änderungen beim Fahrzeugbesetzungsgrad oder bei der Entwicklung der zukünftigen Verkehrsmengen die Resultate stark beeinflussen. Die entsprechenden Annahmen im Bewertungsbericht sind insgesamt zu wenig transparent und erlauben deshalb keine Rückschlüsse zur Sensitivität des Gesamtergebnisses. Wir sind der Ansicht, dass die Vergrösserung des Perimeters vor allem durch die Erreichung eines positiven Kosten-Nutzen-Verhältnisses initiiert war.

Insgesamt werden die Schäden an Natur und Landschaft, der Verlust an Kulturland und Wald sowie die Beeinträchtigungen der Naherholungsgebiete tendenziell verharmlost und deshalb bei den Bewertungen nicht ausreichend berücksichtigt. Die Auswirkungen der Verkehrslösung auf Lärmbeeinträchtigung und Aufenthaltsqualität werden immer prioritär für das besiedelte Gebiet (hauptsächlich das Dorf Aarwangen) bewertet. Die negativen Auswirkungen im Gebiet der Umfahrungstrasse auf Fauna, Flora und die Erholungssuchenden werden dagegen marginalisiert. Schliesslich wird im Bericht festgehalten, dass die Umfahrungstrasse keine besonders schutzwürdigen Orts- und Landschaftsbilder betreffe bzw. dass die Qualität der von der Umfahrungstrasse betroffenen Lebensräume begrenzt ist. Das ist falsch, da kommunale Landschaftsschutzgebiete tangiert werden (Smaragdgebiet)..

Wir verweisen diesbezüglich auf die Argumentation in der Einsprache des VCS.



7. Unvollständige Interessenabwägung

Der Bau einer Umfahrungsstrasse mit erheblichen räumlichen Auswirkungen setzt eine umfassende Interessenabwägung voraus und erfordert eine Prüfung von Alternativen und Varianten (Art. 2 Abs. 1 lit b RPV). Im Fall Umfahrungsstrasse Schmitthen bemängelte das Bundesgericht in seinem Urteil vom 17. Oktober 2019 (1C_528/2018) die vom Kanton Graubünden unvollständig vorgenommene Interessenabwägung *„Dabei ist insbesondere zu prüfen, ob andere, Landschaft, Lebensräume, Ortsbild und Wald schonendere Standorte bzw. Streckenführungen vorhanden sind.“* (E 4.1) Für die Interessenabwägung sind die im Spiel stehenden, für und wider das Werk sprechende Interessen vollständig zu ermitteln, sachgerecht zu gewichten und richtig gegeneinander abzuwägen (BGer Schmitthen 4.3). Die bei der Verkehrssanierung Aarwangen durch den Kanton Bern vorgenommene Interessenabwägung erachten wir als unvollständig und unzureichend. Zwar wurden zu Beginn des Planungsprozesses verschiedene Umfahrungsvarianten geprüft. Die Variante West ging in einer Kosten-Nutzen-Analyse als Bestvariante hervor. Diese Variante wurde einer Variante „Null+“ (Optimierung des bestehenden Strassennetzes ohne Umfahrung) gegenübergestellt. Obwohl die Variante Null+ dabei deutlich besser bewertet wurde als die Umfahrungsstrasse, votierten Regierungsrat und Grosser Rat für die Umfahrungsstrasse. Der Variantenentscheid wurde also nicht aufgrund einer umfassenden Interessenabwägung vorgenommen, wie es für ein solches Vorhaben erforderlich wäre, sondern in einem politischen Prozess gefällt. Die Variantenprüfung erachten wir aber auch als völlig unzureichend. So wurden Varianten ohne eine derart hohe Beanspruchung von FFF, ohne eine Zerschneidung eines wichtigen Naherholungsraums und ohne eine derart grossen Beeinträchtigung von Natur und Landschaft ungenügend geprüft. Es wurde in unzureichender Weise geprüft, ob die Ziele der „Verkehrssanierung Aarwangen“ mit anderen Mitteln erreichbar wären, z.B. durch eine Reduktion des motorisierten Verkehrs oder eine Untertunnelung von Aarwangen für die Bahn (asm-Linie Langenthal - Solothurn). Auch greift die Beurteilung mit einer reinen Kosten-Nutzen-Analyse gemäss dem Bundesgerichtsurteil Schmitthen zu kurz und es dürfen teurere, aber für Natur und Landschaft vorteilhaftere Varianten nicht von vornherein ausgeschlossen werden.

Wir verweisen diesbezüglich auf die Argumentation in der Einsprache der Stiftung Landschaftschutz Schweiz (SL).

Aus diesen Gründen beantragen wir, die vorliegende Umfahrungsstrasse abzulehnen und eine Alternative auszuarbeiten, welche schonend mit Natur und Landschaft umgeht.

Wir ersuchen Sie um Gutheissung der Einsprache.

Namens des Einsprechers

Fredy Lindegger

Präsident Grüne Oberrhein + Langenthal