

Ich habe bereits vor mehr als zehn Jahren immer wieder für diese Unterführungen plädiert, damit wir den ÖV verdichten können. Nun stehen wir wahrscheinlich kurz vor dem Ziel, was mich natürlich sehr freut! Man hat sich also bewegt. 11,9 Mio. Franken sind relativ viel Geld. Die glp ist aber der Meinung, dass wir diesen Kredit sprechen sollten. Wenn wir seitens der glp zustimmen, heisst dies natürlich überhaupt nicht, dass wir mit dem ganzen Projekt einverstanden sind. Für uns ist wesentlich, dass ebenfalls die neuen Mobilitätsformen in die Planung einbezogen werden und man nicht stur mit Beton plant. Wie wir wissen, wird es etwa bis zum Jahr 2030 dauern, bis der erste Lastwagen durch den Tunnel fährt. Diesbezüglich hat sich die Mobilität massiv verändert. Ich bin froh, dass die Oberburger anwesend sind. Ich möchte den Gemeinden dringend mit auf den Weg geben, die Mobilität wirklich zusammen mit der Bevölkerung ernst zu nehmen. In Oberburg ist nichts gelaufen, in Burgdorf etwas und wie es sich in Hasle verhält, vermag ich weniger zu beurteilen. Es gibt auch andere Möglichkeiten, als nur eine Strasse zu bauen. Wir verlangen, dass nicht einfach nichts gemacht wird. Wir anerkennen, dass ein gewisses Problem besteht. Das ist völlig klar.

Ich komme noch rasch zu den Anträgen. Den Antrag der BaK Minderheit lehnen wir ab, weil wir etwas unternehmen wollen. Den Antrag Bhend lehnen wir ebenfalls ab, weil wir nicht nichts wollen. Der Antrag Aeschlimann ist der Ehrlichkeitsantrag. Sagen wir doch ja zu dem, was uns heute vorliegt und nicht zu etwas für die nächsten Generationen.

Ernst Tanner, Ranflüh (EDU). Die EDU will eine Verbesserung des Verkehrs im Emmental. Die Verkehrserschliessung des Emmentals ist seit vielen Jahren unbefriedigend. Dank des Ausbaus des ÖV der letzten Jahre können Zug- und Busreisende in kürzeren Abständen befördert werden. Was für Pendler und Reisende positiv ist, stellt einen Nachteil für den Verkehr auf der Strasse dar, welcher in immer kürzeren Abständen durch die geschlossenen Barrieren angehalten wird. Das wirtschaftliche Wachstum ist uns wichtig. Es braucht eine bessere Verkehrserschliessung, damit das Gewerbe dem Emmental erhalten bleibt. Die öffentliche Mitwirkung hat aufgezeigt, dass eine grosse Mehrheit der Bevölkerung die vorliegende Lösung will. Die Emmmentalerinnen und Emmmentaler sind fleissige, zuverlässige Menschen. Diese Arbeitskräfte wollen wir nicht verlieren. Es ist sehr wichtig, diesem Verpflichtungskredit für die Projektierung zuzustimmen, damit die Abwanderung und der Arbeitsplatzabbau verhindert werden können. Unsere Aufforderung für die Planung lautet: Wir benötigen keine Luxusvariante bei der Ausführung. Bäume gehören nicht auf die Strasse; dadurch können wir noch etwas Geld sparen.

Den Antrag Aeschlimann lehnen wir ab. Im Projektbeschrieb steht klar, dass eine Umfahrung von Burgdorf vorerst nicht geplant ist. Diese soll nur dann in einer zweiten Etappe realisiert werden, wenn die Massnahmen der ersten Etappe nicht ausreichend Wirkung entfalten. Ich bitte Sie alle, nicht mit einem voreiligen Schnellschuss die Option Umfahrung Burgdorf, sofern erforderlich, für die nächsten zwei Generationen zu verhindern. Den Antrag Hofmann lehnen wir ab, ebenso den Antrag Bhend. Wir möchten den Verkehr im Emmental noch nicht mit seinen neuen Vorstellungen ersetzen. Die EDU-Fraktion stimmt diesem Kredit einstimmig zu.

Martin Aeschlimann, Burgdorf (EVP). Die Regierung hat sich grundsätzlich entschieden, die Verkehrsprobleme im Emmental mit den Umfahrungsvarianten zu lösen. Sie verweist dabei auf die Resultate der Mitwirkung. Doch die Mitwirkungsergebnisse sind angesichts der gewählten Fragestellung und der Inseratekampagne der Strassenbefürworter keine wirkliche Überraschung. Einzig auf dem Abschnitt der Stadt Burgdorf soll vorerst eine Optimierung auf dem bestehenden Strassennetz umgesetzt werden. Dies auch als Folge der Mitwirkungsergebnisse in Burgdorf, in der sich eine Mehrheit gegen eine Umfahrung ausgesprochen hatte. Möglicherweise hat der geplante massive Eingriff in das sensible Naherholungsgebiet Meienmoos und das Wissen darum, dass der Durchgangsverkehr in Burgdorf weniger als 20 Prozent ausmacht, zu einer kritischen Beurteilung geführt. Die reservierten rund 283 Mio. Franken aus dem Investitionsspitzenfonds verleihen den Umfahrungsprojekten zusätzlichen Auftrieb, rauben ihnen aber auch die finanziellen Argumente und verhindern eine nüchterne Auseinandersetzung. Dank den neuen Strassen werden dem Emmental und dem Oberaargau prosperierende wirtschaftliche Entwicklungen prognostiziert. Welcher Politiker, welche Politikerin, möchte da schon die Feststimmung stören?

Die Auswirkungen dieser Geschäfte auf den Finanzhaushalt, auf Ressourcen und Umwelt, auf Verkehr und Mobilitätsverhalten sind zu gewichtig, als dass diese – in der Tradition einer regionalpolitischen Gartenpflege – einfach durchgewinkt werden dürfen. Eine Tradition, die auch zu einer Hypothek für unseren Kanton geworden ist: Die regionalpolitische Kultur der Gegengeschäfte reicht weit in die Parteien hinein und durchsetzt manche politische Überzeugung. Wenn du mir heute meine Strasse gibst, werde ich dir morgen deine Brücke, deine Tramschiene oder deinen Tunnel finanzieren. Doch sind wir als Kantonsparlamentarier nicht vielmehr einer Gesamtsicht verpflichtet, unabhängig von regionalen und partikularen Interessen? Gibt es nicht eine Verpflichtung, unsere Entscheide an unseren politischen Überzeugungen, an unserer Gesinnung zu messen? Ich bin mir bewusst, dass wir unsere Entscheide nicht am philosophischen Reissbrett fällen können. Als Exekutivpolitiker weiss ich um das Spannungsfeld zwischen den politischen Idealen und den Zwängen des Machbaren. Eine übergeordnete Sichtweise, welche die Entwicklung und Steuerung der Mobilität und einen effizienten Einsatz der verfügbaren Mittel betrachtet, ist im Vortrag der Regierung nirgends erkennbar. Die Verkehrsprojekte werden auch nicht in eine kantonale oder bundesweite Mobilitätsstrategie eingebunden. Die Grundlagen geben auch keine Auskunft, wo im Kanton vergleichbare Verhältnisse vorherrschen und zu welchen Kosten diese behoben werden sollen. Wie viele verkehrsbelastete Strassenabschnitte müssten kantonsweit saniert oder untertunnelt werden, wenn dieselben Massstäbe angesetzt würden? Sind Investitionen, die auf eine Spitzenbelastung während einigen Stunden am Tag dimensioniert werden, ökonomisch überhaupt sinnvoll? Sind sie in einem «klammen» Kanton, der auf den Finanzausgleich der Kantone angewiesen ist, überhaupt zu verantworten?

Mit geschätzten 421 Mio. Franken beansprucht das Bauvorhaben enorme Finanzmittel des Kantons. Diese Mittel werden in anderen Verkehrsprojekten, aber auch für kleinere Strassensanierungsprojekte in den Dörfern und Tälern feh-

len. Zum Vergleich: Für den Bypass Thun-Nord, das bisher teuerste Strassenprojekt des Kantons Bern, wurden vom Grossen Rat 145 Mio. Franken bewilligt.

Die EVP-Fraktion anerkennt den Handlungsbedarf in den betroffenen Regionen. Deshalb wird die Mehrheit der Fraktion auch die Rückweisung mit der Auflage nach einer erweiterten Variante Null+ unterstützen und eine Rückweisung ohne Massnahmen ablehnen. Das ist nur konsequent: Denn die EVP-Fraktion hat in den vergangenen Debatten immer Zurückhaltung bei Investitionen in neue Strassen geübt. Es entspricht unserer politischen Überzeugung, Massnahmen zu treffen, die den Verkehr vermindern und diesen auf intelligentere Formen verlagern. Die Befürchtung, neue Strassen würden zusätzlichen motorisierten Individualverkehr anziehen, konnte uns bislang noch niemand schlüssig widerlegen. Der EVP-Fraktion ist aber noch ein weiterer Aspekt wichtig: Wir befürchten – und hier denke ich an die Ratslinke –, dass im Wettstreit um die begrenzten Finanzmittel schon bald die Bereiche Bildung, Gesundheit oder soziale Wohlfahrt den Preis für diese Investitionen bezahlen müssen. Denn jedes Exekutivmitglied in diesem Saal weiss, dass die Investitionen von heute die Laufende Rechnung von morgen belasten werden. Die Variante Null+ gäbe dem Kanton mehr finanziellen Spielraum und würde den betroffenen Regionen trotzdem spürbare Verbesserungen bringen. Wie das Konzept Null+ erfolgreich umgesetzt werden könnte, zeigen die Beispiele Köniz und Wabern, beides Dörfer mit vergleichbaren Verkehrsbelastungen, mit dem sogenannten Berner Modell.

Luc Mentha, Liebfeld (SP). Ich gebe anstelle des heute leider verhinderten Pierre Masson die Fraktionsmeinung der SP-JUSO-PSA-Fraktion bekannt. Es gibt Geschäfte, bei welchen es für den SP-Sprecher – es dürfte Ihnen allen gleich gehen – einfacher ist, die Fraktionsmeinung vorzustellen, nämlich dann, wenn man sich einig ist. Dies ist viel einfacher. Ich kann vorwegnehmen, dass dieses Geschäft definitiv nicht zu jenen Geschäften gehört, bei welchen wir uns einig geworden sind. Wenn man die Fraktion vermenschlichen will, verhält es sich so, als schlügen zwei Herzen in ihrer Brust. Wir haben eine ziemlich kontroverse Debatte geführt und ich möchte versuchen, Ihnen die in unserer Fraktion zum Ausdruck gekommenen beiden Seiten vorzustellen. Es stehen kantonale, regionale und lokale Interessen einander gegenüber. Die Frage ist auch mit Blick auf die drei Beurteilungskriterien Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt zu gewichten. Die Entscheidungsfindung gestaltet sich nicht einfach und ich möchte versuchen, die differenzierte Auffassung unserer Fraktion bekanntzugeben.

Einigkeit besteht bei uns dahingehend, dass der Leidensdruck bei der betroffenen Bevölkerung gross ist und deshalb etwas unternommen werden muss. Seit Jahrzehnten wird an möglichen Varianten für die Verkehrserschliessung Lyssach–Burgdorf–Oberburg–Hasle gearbeitet und jetzt hat man in der Region offensichtlich eine gangbare Lösung gefunden. Wir anerkennen und schätzen auch, dass es sich hierbei um einen Kompromiss handelt und sowohl eine Variante Null+ für die Stadt Burgdorf als auch Umfahrungen vorgestellt werden. Man hat sich mit den Interessengruppen an einen Tisch gesetzt, hat einen breit abgestützten Kompromiss gesucht und hat letztlich eine partizipative Lösung

gefunden. Dies schätzen wir und bedanken uns bei den Beteiligten dafür. In unserer Fraktion gibt es eben auch die andere Seite. Dies haben Sie in der Argumentation von Grossrat Res Hofmann bezüglich seines Rückweisungsantrags gehört, aber eigentlich auch von Grossrat Aeschlimann im Zusammenhang mit seinem Antrag. Ich versuche die Argumente nochmals kurz zusammenzufassen. Die betreffende Gruppierung in unserer Fraktion ist der Meinung, dass die Variante Null+ nochmals hervorgeholt und zu einer Variante Null++ weiterentwickelt werden sollte. Damit erhielte man Lösungen, welche der Bevölkerung etwas brächten, die Finanzen aber deutlich weniger beanspruchten. Dies ist eindeutig: Es ist am kostengünstigsten, die Variante Null+ über das Ganze anzuwenden.

Ebenfalls zu erwähnen ist, dass insbesondere der Abschnitt Hasle ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Dies hat man in den Beilagenberichten zur Kenntnis nehmen können und müssen. Wenn man den Perimeter für die Variante Null+ – das ist übrigens eine sehr schlechtmachende Umschreibung und eine Herabwürdigung – noch etwas öffnet und einen breiteren Blickwinkel ansetzt, welcher über diese Strassenzüge hinausgeht, findet man vielleicht noch bessere Lösungen. So besteht nach Auffassung einer starken Gruppierung innerhalb unserer Fraktion ein beachtliches Optimierungspotenzial, welches noch brach liegt und erschlossen werden kann. Während der Diskussion kamen natürlich auch visionäre Gedanken auf. Diese wurden hier bereits erwähnt und ich möchte nicht zu weit gehen, sondern auf Folgendes hinweisen: Die Art und Weise, wie wir uns in Zukunft bewegen werden, befindet sich gegenwärtig tatsächlich stark im Umbruch. Ich möchte nicht unbedingt die Drohne im Güterverkehr erwähnen, aber vielleicht, dass der Dieselmotor vermutlich ziemlich schnell passé sein und – in einem Tempo wie seinerzeit die Dinosaurier – aussterben wird, während sich der Elektromotor als deutlich tiefere Lärmquelle relativ rasch durchsetzen dürfte. Schlussendlich möchte ich festhalten, dass wir nicht grundsätzlich gegen Strassenprojekte sind. Es ist jedoch wichtig, dass man bei diesen Strassenprojekten der unübersehbaren Beeinflussung der Natur wirklich Rechnung trägt und diese zu verhindern sucht, indem man sorgfältig Alternativen prüft und diese unter Gewichtung der drei Bereiche bewertet.

Ich komme zum Schluss: Eine knappe Mehrheit unserer Fraktion wird den Rückweisungsantrag unterstützen und eine Variante Null++ befürworten. Den Antrag Aeschlimann lehnen wir mehrheitlich ab; dieser ist zu absolut formuliert. Im Jahr 2040 wird man ohnehin wieder bei null beginnen und neu planen. Den Antrag Bhend haben wir nicht behandelt. Sollten die Rückweisungsanträge abgelehnt werden, wird eine knappe Mehrheit unserer Fraktion diesem Planungskredit zustimmen. Dies, weil wir uns bewusst sind, dass der Druck und die Belastung für die lokale Bevölkerung zurzeit zu gross sind.

Hugo Kummer, Burgdorf (SVP). Auch die SVP hat sich intensiv mit diesem Geschäft befasst. Hier geht es klar um einen Projektierungskredit von 11,9 Mio. Franken für die entsprechenden Arbeiten der Verkehrsaniegerung Oberburg–Burgdorf–Hasle. Die Verkehrserschliessung im Emmental und insbesondere die Verkehrssituation im Raum Burgdorf–