

FAQ Megastrassen

Wie ist heute die Verkehrssituation in Oberburg und Aarwangen?

Die Situation in Aarwangen und Oberburg ist unbestritten verbesserungswürdig, besonders für den Fuss- und Veloverkehr. Dies ist auf die Gestaltung des Strassenraums und das hohe Tempo zurückzuführen. Die Verkehrszahlen sind hingegen vergleichbar mit anderen Ortsdurchfahrten an viel befahrenen Routen wie in Zollikofen, Wabern, Köniz oder Nidau. Stau gibt es normalerweise nur zu den Hauptverkehrszeiten an den Werktagen.

Welche Alternativen gibt es zu den Umfahrungen?

Die Alternativen zu den Umfahrungslösungen liegen auf dem Tisch: Die sogenannten «Null-Plus-Lösungen», welche in den Planungsprozessen als mögliche Varianten bereits erarbeitet wurden. Dabei handelt es sich um gezielte Verbesserungen der Verkehrsabwicklung auf dem bestehenden Netz durch eine Umgestaltung des Strassenraums und verkehrslenkende Massnahmen. Als «Berner Modell» wurde dieser Lösungsansatz schon oft erfolgreich umgesetzt – auch auf Strassen mit mehr Verkehr als in Oberburg und Aarwangen: Paradebeispiel ist die Ortsdurchfahrt Köniz, wo Werktags eine Verkehrsmenge von durchschnittlich über 22'000 Fahrzeugen (Stand 2017) ortsverträglich und flüssig abgewickelt werden kann und die Trennungswirkung der Strasse massiv reduziert wurde.

Zum Vergleich: Der durchschnittliche Werktagsverkehr in Oberburg betrug 2017 rund 17'500 Fahrzeuge, in Aarwangen rund 15'000. Auch die Zusatzbelastung durch den richtungstrennten Strassenbahnverkehr, wie er in Aarwangen geplant ist, ist kein Problem; dies belegt ebenfalls ein Beispiel aus der Gemeinde Köniz: Auf der Seftigenstrasse mit deutlich mehr Schienenverkehr (Bernmobil-Tramlinie 9) verkehren werktags im Schnitt über 17'500 Fahrzeuge.

Welche Vorteile bieten die Null-Plus-Varianten?

Die Null-Plus-Lösungen weisen zahlreiche Vorteile auf:

- Sie sind massiv günstiger als die Umfahrungsstrassen und würden somit nicht mehr Steuergelder verschlingen als nötig.
- Sie können rascher umgesetzt werden als komplexe Umfahrungslösungen. Die verkehrsgeplagte Bevölkerung verdient brauchbare Lösungen – und zwar möglichst bald!
- 13,6 Hektaren bestes Kulturland und 1,6 Hektaren Wald würden bestehen bleiben, was für die Ernährungssicherheit sehr wichtig ist. Naherholungs- und Naturschutzgebiete würden nicht zerschnitten, die Grundwasserströme bleiben unbeeinträchtigt.
- Mehrverkehr, den die offiziellen Modelle bei den Umfahrungslösungen prognostizieren, kann ausgeschlossen werden.

Wieso hat der Kanton die Umfahrungen den Null-Plus-Varianten vorgezogen?

In den offiziellen Zweckmässigkeitsbeurteilungen haben die Null-Plus-Lösungen ähnlich gut, im Fall von Aarwangen sogar besser abgeschnitten als die Umfahrungslösungen. Dass die Wahl trotzdem auf die teuren Umfahrungen fiel, ist auf das Lobbying der Oberaargauer und Emmentaler Industrie und Baubranche zurückzuführen.

Der Beilagenbericht zum Vorprojekt hält ausserdem fest:

4.3 Schlussfolgerungen

Folgende Schlüsse lassen sich ziehen:

- Die Variante Null+ erbringt per Saldo einen grösseren Nutzen als die Variante Umfahrung. (NWA)
- Durch die unterschiedlichen Kosten ergibt sich eine klare Ausdifferenzierung der Varianten: Die Variante Null+ weist im Verhältnis zwischen Nutzenpunkten und Kosten das bessere Ergebnis auf. Dies bleibt auch mit einer variierten Gewichtung so. (KWA)
- Auch die verhältnismässig kostengünstige Variante Null+ löst oder vermindert einen Teil der Probleme (Verkehrsfluss, Aufenthaltsqualität etc.) bzw. auch sie beinhaltet Massnahmen, deren Umsetzung zwingend erscheint (Bahnsanierung asm, Knotensanierungen).
- Beide Varianten sind volkswirtschaftlich vorteilhaft, wobei das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Variante Umfahrung jenes der Variante Null+ übersteigt. Dies bleibt auch mit veränderten Annahmen so. (KNA)

Ausschnitt Übergeordneter Beilagenbericht Bewertung, Vorprojekt, Ernst Basler und Partner, 7.10.2015)

Passen die Umfahrungsstrassen in die kantonalen Strategien?

Nein. Die kantonale Gesamtmobilitätsstrategie sieht explizit vor, dass Verkehrsprobleme gemäss der «4V-Strategie» gelöst werden (Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen). Würde dieser Grundsatz (wie auch die kantonalen Umwelt- und Klimaziele) ernst genommen, wäre die Wahl zweifellos auf die Null-Plus-Lösungen gefallen. Die Berner Stimmbevölkerung hat den Klimaartikel in der Kantonsverfassung überdeutlich angenommen. Der Artikel verlangt, dass Kanton und Gemeinden sich dafür einsetzen, die Klimaziele zu erreichen. Die Umfahrungsstrassen sind klar ein Schritt in die falsche Richtung!

Welche Auswirkungen hätten die Umfahrungen auf das Verkehrsaufkommen abseits von Oberburg und Aarwangen?

Um Oberburg sind die Auswirkungen klar: die Realisierung der Umfahrungslösung würde gegenüber dem Referenzszenario (ohne Projekt) deutlich mehr Verkehr nach sich ziehen. Mit Ausnahme von Oberburg würden somit alle Gemeinden auf der Route Hasle – Autobahnanschluss Kirchberg deutlich stärker belastet werden. Eine Karte mit den Prognosen ist auf der öffentlichen Projektwebsite einsehbar: [Wirkung auf den Verkehr \(be.ch\)](#)

Um Aarwangen ist die Voraussage der Verkehrsströme und damit die Belastung der einzelnen Strassen komplexer, da sie durch die Umfahrung auf andere Strassenabschnitte umgelenkt würden. Manche Strassen würden entlastet, viele jedoch massiv stärker belastet – insbesondere die Bützberg- und die Ringstrasse in Langenthal. Unter dem Strich wird auch die Umfahrung Aarwangen massiv Mehrverkehr nach sich ziehen.

Anders als es vom Kanton dargestellt wird, ist es fachlich also unbestritten, dass die Umfahrungen zu Mehrverkehr führen. Die Projekte sind somit nichts anderes als millionenteure Problemverlagerungen!

Wie steht es um die Verkehrs- und Schulwegsicherheit, wenn die Umfahrungen abgelehnt werden?

Mit der Realisierung der Null-Plus-Variante würde das Unfallrisiko in Oberburg und Aarwangen massiv gesenkt: In Köniz hat die Sanierung der Ortsdurchfahrt zu einer Reduktion der Unfälle um einen Drittel und vierzig Prozent weniger Verletzten geführt. In Ortszentren mit knappen Platzverhältnissen ist Tempo 30 eine gute Lösung. Bei tiefen Geschwindigkeiten sind Radstreifen nicht unbedingt erforderlich, was Platz spart.

Was passiert mit dem Kantonsbeitrag bei einer Ablehnung der Vorlagen?

Der Kantonsbeitrag von 430 Millionen Franken steht dem Kanton für andere Investitionen zur Verfügung. Anders als von Regierungsrat Neuhaus kommuniziert, müsste der Betrag aus dem Investitionsspitzenfonds (272,5 Millionen Franken) nicht automatisch für die Schuldentilgung verwendet werden. Es liegt im Ermessen des Parlaments, wofür die Mittel verwendet werden sollen. Angesichts der knappen Investitionsmittel und des Zinsumfelds ist es sehr unwahrscheinlich, dass damit Schulden abgebaut würden.

Was passiert mit dem Bundesbeitrag bei einer Ablehnung der Vorlagen?

Die Bundesbeiträge sind projektgebunden und können nicht auf ein anderes Projekt übertragen werden. Allerdings kann für ein Alternativprojekt wiederum Geld aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) beantragt werden. Die Gewährung von Bundesbeiträgen ist auch für ein günstigeres Projekt wahrscheinlich.

Haben wir nicht bereits über die Umfahrung Aarwangen abgestimmt?

2017 wurde der Projektierungskredit (6,6 Millionen Franken) vom Volk angenommen. Damit war der Weg frei für die detaillierte Planung des Umfahrungsprojekts. Diese zeigte, dass es massiv teurer wird als damals veranschlagt und zahlreiche Ausnahmegenehmigungen notwendig sind, damit es realisiert werden kann.

Seit 2017 hat sich zudem die Ausgangslage stark verändert: Neue Modellierungen des Bundes zeigen, dass der motorisierte Individualverkehr ausserhalb des Nationalstrassennetzes und der Kernagglomerationen bis 2050 nicht zu-, sondern abnehmen wird (Auswirkung der Digitalisierung, Home-Office etc.)! Für Aarwangen (wie auch für Oberburg) ist somit nicht mit einer Zunahme des Verkehrs bis 2050 zu rechnen.

Seit 2017 ist zudem das Bewusstsein für Umwelt-Themen stark gestiegen; als Ausdruck davon wurde etwa der Klima-Artikel in der Berner Kantonsverfassung vom Volk überdeutlich gutgeheissen.

Verändert hat sich auch die finanzielle Lage des Kantons: Unter anderem die ausbleibenden Ausschüttungen der Nationalbank stellen die Finanzierung wichtiger Infrastrukturprojekte, etwa im Gesundheits- und Bildungsbereich, in Frage.

Vor diesem Hintergrund erachten wir es nicht nur als legitim, sondern als notwendig, dass sich das Volk nochmals zur Umfahrung äussern kann.

Wieso ist es so wichtig, das betroffene Kulturland zu schützen?

In der Schweiz haben wir im internationalen Vergleich sehr wenig Kulturland pro Kopf. Österreich hat beispielsweise doppelt so viel. Hinzu kommt, dass ein Grossteil unseres Kulturlands Alpwirtschaftsfläche mit sehr geringem Ertrag ist. Die wenigen ertragreichen Fruchtfolgefleichen (Ackerland von hoher Bodenqualität) sind deshalb von grosser Bedeutung

für unsere Versorgungssicherheit. Durch die Umfahrungen gingen Fruchtfolgeflächen in der Grösse von rund 30 Fussballfeldern unwiederbringlich verloren!

Welche finanziellen Folgen hätte die Annahme der Umfahrungen auf den Kanton Bern?

Die finanziellen Folgen für den Kanton wären bei einem Ja potentiell gravierend: Aufgrund der ausbleibenden Ausschüttungen der Nationalbank fehlen dem Kanton Bern in diesem Jahr 320 Millionen Franken, die bereits budgetiert waren. Wann der Kanton Bern wieder mit den wichtigen Beiträgen rechnen kann und in welcher Höhe, ist nicht klar – es ist gut möglich, dass sich die finanziellen Ausfälle über die nächsten Jahre auf einen Milliardenbetrag aufsummieren!

Gleichzeitig steigen die Baupreise seit einigen Jahren massiv an, was Tiefbauprojekte signifikant teurer macht als veranschlagt – ein Sachverhalt, den Regierungsrat Neuhaus bereits mit Besorgnis konstatierte, für ihn aber bei den Umfahrungen kein Problem zu sein scheint. Diese massive Zusatzbelastung trafe den Kanton in einer Zeit, in der bereits mehrere wichtige Investitionen in anderen Bereichen zurückgestellt werden mussten (Hochbauprojekte im Bildungsbereich, Unterhalt von Kunstbauten auf Kantonsstrassen). Die absehbaren Folgen wären weitere Kürzungen bei den Investitionen und möglicherweise auch bei staatlichen Leistungen.

Zahlt sich die Investition in die Strassen durch den positiven Effekt auf die Wirtschaft für den Kanton nicht aus?

Nein. Die Kosten-Nutzen-Analysen haben ergeben, dass der wirtschaftliche Nutzen der Projekte in etwa Null ist – bei den absehbaren Mehrkosten würde er gar ins Negative fallen! Im allerbesten Fall ginge es Jahrzehnte, bis der Kanton über die Besteuerung der zusätzlichen Wirtschaftsleistung das investierte Geld zurückgewinnt. In der Zwischenzeit fehlt dieses an Orten, wo es viel dringender gebraucht wird und mehr bewirken kann.

Wieso ausgerechnet Aarwangen und Oberburg?

Die Umfahrungsstrassen in Aarwangen und Oberburg wurden schon so lange geplant, dass der Kanton jetzt nicht zurückrudern will. Dabei gibt es einige Beispiele von Ortschaften, die aufgrund ihres Verkehrsaufkommens auch eine Umfahrungsstrasse “verdient” hätten. Für diese wird das Geld aber nicht ausreichen. Wenn der Kanton heute eine Lösung suchen müsste, die für alle mit Aarwangen und Oberburg vergleichbaren Ortschaften bezahlbar wäre, würde er deutlich weniger teure Projekte ausarbeiten.

Wie oft kommt es denn zu Stau in Aarwangen und Oberburg?

In den Morgen- und Abend-Spitzenstunden an Werktagen. Die Strassen sind heute sehr ungleichmässig ausgelastet. Ein Ausbau, der Verkehrsprobleme an wenigen Stunden pro Tag zu lösen versucht, ist ineffizient und teuer. Betriebliche Massnahmen (Beispiel Verkehrsmanagement Bern Nord, Mobility Pricing etc.) glätten diese Spitzen effektiv und kosten deutlich weniger als teuer Umfahrungsstrassen.

Welche Vorteile hätte eine Sanierung der Ortsdurchfahrt, was bringt Tempo 30?

Tempo 30-Zonen reduzieren Unfälle und Strassenlärm deutlich. Der Verkehr fliesst flüssiger, aber kaum langsamer. In Tempo 30-Zonen sind Fussgängerstreifen und ihre

Benutzungspflicht die Ausnahme. Daher ist es erlaubt, die Strasse an beliebiger Stelle zu Fuss zu queren. Dies reduziert die Trennwirkung der Strasse und ermöglicht das Flanieren, das unkomplizierte Queren zwischen Läden oder Restaurants. Auch die Wirtschaft in den Dorfzentren profitiert davon. Bis heute wurde in der Schweiz noch keine Tempo 30 Zone wieder zu Tempo 50 umgebaut. Tempo 30 ist hier, um zu bleiben.