



Vortrag

Datum RR-Sitzung: 23. Februar 2022
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2021.BVD.8960
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Kantonsstrasse Nr. 23 Kirchberg – Burgdorf – Ramsei – Huttwil Gemeinden: Lyssach, Burgdorf, Oberburg, Hasle b. B. 10273 / Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle; Verpflichtungskredit für die Ausführung; Objektkredit und Ausführungsbeschluss zum Investitionsrahmenkredit 2022-2025 für den öffentlichen Verkehr

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Rechtsgrundlagen	2
3.	Beschreibung des Geschäfts/Vorhabens	3
3.1	Ausgangslage.....	3
3.2	Ziele und Projektbeschrieb	3
3.2.1	Massnahmen in Burgdorf und Lyssach-Schachen	4
3.2.2	Massnahmen in Oberburg und Hasle b. Burgdorf	5
3.2.3	Massnahmen zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs	5
3.3	Stand der Strassenplangenehmigung, Risiken und geplanter Baubeginn	6
4.	Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen	6
5.	Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal	6
5.1	Gesamtkosten	6
5.2	Kosten zulasten Kanton, Art und Qualifikation der Ausgaben, Ausgabenbefugnis	7
5.3	Finanzierung	7
5.3.1	Bundesmittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF).....	8
5.3.2	Beiträge bzw. Beteiligungen Dritter	8
5.3.3	Teilfinanzierung aus Restmitteln des Fonds zur Deckung von Investitionsspitzen.....	8
5.3.4	Ordentliche Mittel und Bezug zur Gesamtkantonalen Investitionsplanung und zur laufenden Investitionspriorisierung im Tiefbaubereich	9
5.4	Folgekosten.....	9
5.5	Personelle Auswirkungen.....	9
5.6	Angaben zu den werterhaltenden und wertvermehrenden Investitionen, zur Nutzungsdauer und zu den Abschreibungen	10
6.	Auswirkungen auf die Gemeinden	10
7.	Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft	10
7.1	Wirtschaft und Gesellschaft	10
7.2	Umwelt und Landbedarf	11
8.	Folgen eines Verzichts	11
9.	Antrag	12

1. Zusammenfassung

Mit dem vorliegenden Beschluss soll die Realisierung der Verkehrssanierung Emmental bewilligt werden. Burgdorf, Oberburg und Hasle b. B. leiden seit Jahrzehnten unter massivem Verkehrsaufkommen, Verspätungen des öffentlichen Busverkehrs und mangelnder Verkehrssicherheit. Die unbefriedigende Verkehrserschliessung hemmt zudem die Wirtschaftsentwicklung und benachteiligt das Emmental. Ziele des Projektes sind daher die Entlastung der Dörfer vom Verkehr, die Verbesserung des öffentlichen und privaten Verkehrs, die wirtschaftliche Entwicklung der Region und die Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden.

In Burgdorf wird mit der Sanierung der Verkehr durch zwei Bahnunterführungen und mit Massnahmen auf den bestehenden Strassen verflüssigt. Oberburg und Hasle b. B. werden künftig umfahren und ihre Ortsdurchfahrten entlastet und umgestaltet.

Es handelt sich um ein strategisch wichtiges Projekt, welches über lange Zeit mittels umfassenden Mitwirkungen vorbereitet wurde. Das Projekt unterstützt die raumplanerischen sowie die wirtschaftlichen Ziele für den Raum Burgdorf-Emmental und ist das Ergebnis einer intensiven Partizipation aller Interessengruppen. Das Vorhaben nimmt grösstmögliche Rücksicht auf die Umwelt, die Eingriffe in Naturwerte sind sehr gering. Soweit Eingriffe erfolgen, werden sie vollumfänglich kompensiert. Das Vorhaben stösst auf sehr grosse Akzeptanz in der Bevölkerung.

Der dem Grossen Rat beantragte Kredit für den Strassenbau beträgt **CHF 313.87 Mio.** (Gesamtkosten von CHF 424.37 Mio. abzüglich bereits bewilligte Projektierungskosten von CHF 16.4 Mio., eines Bundesbeitrags im Rahmen des Agglomerationsprogramms Burgdorf der 3. Generation von CHF 92.2 Mio. und der durch den Regierungsrat zu bewilligenden Ausgaben von CHF 1.9 Mio. für den öffentlichen Verkehr). Die Kosten für Bevorzugungsmassnahmen des öffentlichen Verkehrs von brutto CHF 1.9 Mio. werden netto mit CHF 1.27 Mio. aus dem Rahmenkredit 2022–2025 für den öffentlichen Verkehr finanziert und durch den Regierungsrat bewilligt.

Die Finanzierung des Grossprojekts ist bereits zu knapp drei Viertel gesichert. Der Bund wird das Vorhaben im Rahmen des Agglomerationsprogramms Burgdorf der 3. Generation mit CHF 92.2 Mio. mitfinanzieren. Von weiteren Beteiligten sind Beiträge von rund CHF 7.47 Mio. zu erwarten. Die Finanzierung der Kosten zulasten des Kantons erfolgt zu ca. CHF 212 Mio. aus Restmitteln des Investitionsspitzenfonds. Die verbleibenden Kosten zulasten des Kantons bewegen sich damit in einer Grössenordnung, die für den Kanton aus den ordentlichen Mitteln finanziert werden können. Damit besteht eine einmalige Chance, ein grosses, langjähriges und zunehmendes Problem der Region unter Berücksichtigung der finanziellen Situation des Kantons zu lösen.

Bauherr ist der Kanton Bern, vertreten durch das kantonale Tiefbauamt.

Der Kreditbeschluss des Grossen Rates unterliegt der fakultativen Volksabstimmung.

2. Rechtsgrundlagen

- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11), Art. 38–40, 49 und 52–56
- Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV; BSG 732.111.1), Art. 17 ff.
- Gesetz vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BSG 762.4), Art. 4, 5, und 12
- Gesetz vom 27. November 2000 über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG; BSG 631.1), Art. 29

- Gesetz vom 26. März 2002 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLG; BSG 620.0), Art. 42 ff.
- Verordnung vom 3. Dezember 2003 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLV, BSG 621.1), Art. 136 ff.
- Strassennetzplan 2022–2037, genehmigt mit RRB 702/2021 vom 9. Juni 2021 (2020.BVD.3739)
- Sachplan Veloverkehr vom 3. Dezember 2014, angepasst am 27. Mai 2020
- Agglomerationsprogramm Burgdorf, 3. Generation, Beschlussfassung vom November 2016
- Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton betreffend das Agglomerationsprogramm Burgdorf 3. Generation vom 5. Dezember 2019
- Bundesbeschluss vom 28. September 2021 über den Zusatzkredit für einen Beitrag an die Massnahmen «Umfahrung Oberburg» im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Emmental 2021, genehmigt am 1. November 2021
- GRB vom 16. März 2015 betreffend die Verpflichtung der Restmittel des Investitionsspitzenfonds gemäss Art. 3 Investitionsfondsgesetz (2014.RRGR.817)
- GRB vom 10. März 2021 "Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr. Rahmenkredit 2022–2025", (2020.BVD.3722)
- RRB 1232/2016 vom 9. November 2016 "Richtlinie des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr"
- Strassenplan vom 10. Januar 2022

3. Beschreibung des Geschäfts/Vorhabens

3.1 Ausgangslage

Die Bevölkerung im Raum Burgdorf und im unteren Emmental leidet seit rund fünfzig Jahren unter einer grossen Verkehrsbelastung. Rund 20 000 Fahrzeuge durchqueren heute täglich Burgdorf, Oberburg und Hasle. Bis ins Jahr 2040 werden es gemäss Prognosen bis zu 22 000 Fahrzeuge sein. Bereits heute gibt es unter der Woche täglich Staus an den kritischen Stellen in Hasle b. B., Oberburg und Burgdorf. Busse bleiben darin stecken und können ihre Fahrpläne nicht einhalten. Pendler und Reisende erreichen ihre Zuganschlüsse nicht und bevorzugen daher weiterhin das Auto. Anwohnerinnen und Anwohner leiden unter der Lärm- und Luftbelastung und wer zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs ist, wird auf Umwege verdrängt oder muss Wartezeiten rechnen. Schliesslich ist die Verkehrssicherheit namentlich für Kinder und Jugendliche äusserst prekär.

3.2 Ziele und Projektbeschreibung

Mit dem vorliegenden Projekt liegt nach langjährigen und alle Bereiche umfassenden Abklärungen eine zielführende und nachhaltige Lösung zur Bewältigung der heutigen Verkehrsprobleme vor. In Burgdorf wird der Verkehr durch zwei Bahnunterführungen und weitere Massnahmen verflüssigt. Oberburg und Hasle b. B. sollen künftig umfahren, ihre Ortsdurchfahrten entlastet und umgestaltet werden. Die Ortsdurchfahrt in Oberburg kann damit um gut 70 % und Hasle b. B. um gut 50 % des für 2040 prognostizierten Verkehrs entlastet werden. Der Verkehrsfluss im Projektperimeter wird stark verbessert, Unfallschwerpunkte werden beseitigt, die Siedlungsgebiete entlastet und deren Entwicklung nach innen ermöglicht. Der öffentliche Verkehr wird attraktiver und die Verkehrserschliessung des Wirtschaftsstandorts Emmental entscheidend verbessert. Die Verkehrssicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden wird massiv erhöht.

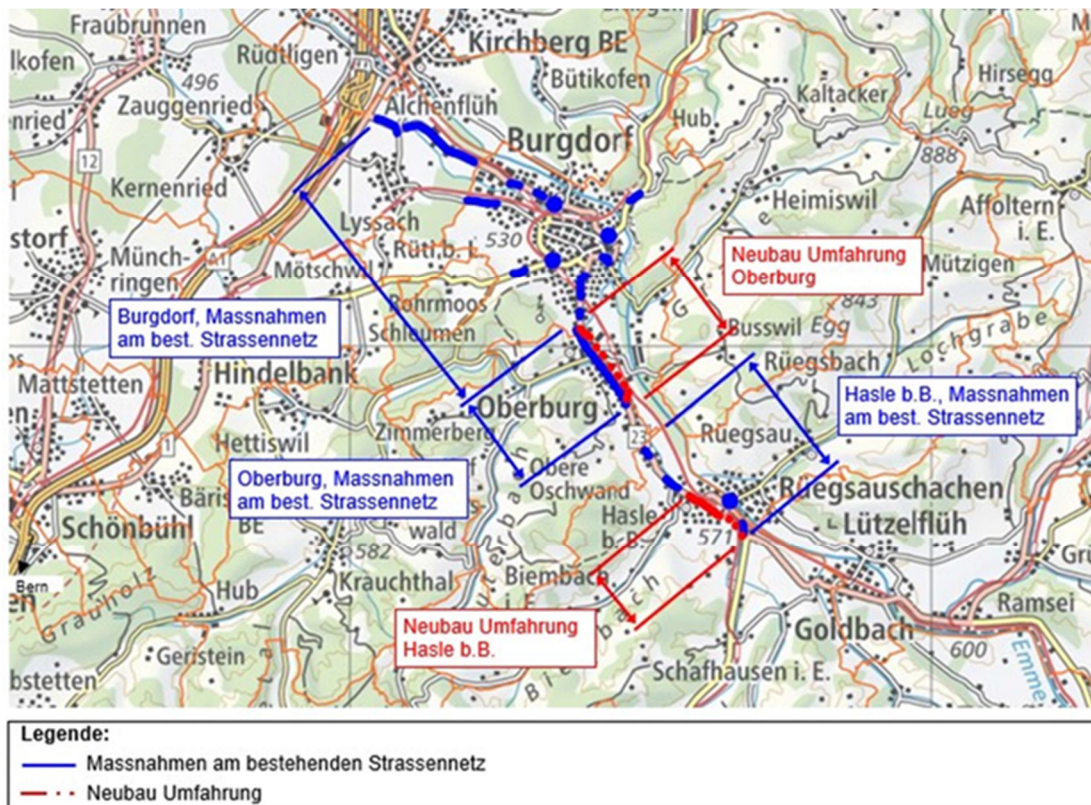


Abbildung 1: Projektperimeter der Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle

3.2.1 Massnahmen in Burgdorf und Lyssach-Schachen

In Burgdorf – als Regionalzentrum mit einem hohen Anteil an Ziel- und Quellverkehr und einem geringeren Anteil an Durchgangsverkehr – werden die beiden Bahnübergänge Spital und Buchmatt durch Unterführungen ersetzt und entflochten. Damit entfallen die praktisch rund um die Uhr auftretenden Behinderungen und Reisezeitverluste. Mit Verkehrsmanagementmassnahmen (ÖV-Priorisierung, Busspuren, Verkehrsdosierung) wird der Verkehr in der Ortsdurchfahrt Burgdorf auch in Spitzenzeiten verstetigt und die fahrplangerechte Abwicklung des öffentlichen Verkehrs gewährleistet. Das bisherige Strassennetz wird verbessert, um die limitierte Kapazität optimal und gleichmässiger zu nutzen und für den Fuss- und Veloverkehr sicherer zu gestalten.

Der Strassenverkehr wird während der Spitzenstunden gesteuert. Im Überlastungsfall legen Ampelanlagen die Rückstaus und deren Immissionen in Warteräume möglichst an den Siedlungsrand. Entspannt sich die Verkehrslage wieder werden die Massnahmen wieder zurückgenommen. Um die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten, sind an den Ampelanlagen Busspuren (Velofahren gestattet) vorgesehen, auf denen der Bus und die Velofahrenden am Stau vorbeifahren können. Wo keine Busspuren möglich oder nötig sind, wird bei den Ampelanlagen der Bus auf Anmeldung bevorzugt.

Konkret sind dafür folgende Massnahmen vorgesehen:

- Busspur mit Dosierung und Bevorzugung des öffentlichen Busverkehrs (Lyssach-Schachen, Kirchbergstrasse, Oberburgstrasse)
- Dosierung (Lyssachstrasse, Bernstrasse, Wynigenstrasse, Knoten Lyssach-Schachen, Einmündung Heimiswilstrasse)
- Bevorzugung des öffentlichen Busverkehrs (Knoten Lyssach-Schachen, Kreisverkehr Tiergarten, Kreisverkehr Rössli, Kreisverkehr Biembach)
- Ersatz bestehender Bahnübergänge durch Unterführungen (Buchmatt, Spital)

3.2.2 Massnahmen in Oberburg und Hasle b. Burgdorf

Die Neubaustrecke umfährt den Ortskern von Oberburg in einem bergmännischen Tunnel, bevor sie beim Anschlussknoten Oberburg Süd in die bestehende Kantonsstrasse übergeht und bis zum Dorfeingang von Hasle b. B. weiterführt. In Hasle b. B. verläuft die Neubaustrecke westlich der BLS-Bahnlinie Burgdorf – Thun, unterquert diese in der Unterführung Eichholz und mündet vor der Verzweigung Riefershäusern wieder in die bestehende Kantonsstrasse. Bei der Neubaustrecke handelt es sich um eine zweistreifige Strasse mit einer Fahrbahnbreite von 7.5 Metern, die ausschliesslich für den motorisierten Verkehr vorgesehen ist. Gleichzeitig soll das bestehende Strassennetz optimiert werden.

Die Umfahrung Oberburg befreit die Ortsdurchfahrt zwischen dem Anschlussknoten Oberburg Süd und Oberburg Nord weitgehend vom Durchgangsverkehr. Auf der Emmentalstrasse verbleibt zwischen der Löwenkreuzung und dem Anschlussknoten Oberburg Süd ein durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) von 6 000 Fahrzeugen und somit noch gut 30 % des für den Referenzzustand 2040 prognostizierten Verkehrs. Als zwingende Begleitmassnahme zur Umfahrung wird die Emmentalstrasse im Ortsinnern neu organisiert, umgestaltet und somit stark aufgewertet. Zwischen dem Anschlussknoten Oberburg Nord und der Löwenkreuzung bleibt die Emmentalstrasse als Verbindung ins Krauchthal eine kantonale Hauptstrasse.

Die Umfahrung Hasle b. B. entlastet die Ortsdurchfahrt Hasle b. B. um rund 50 % vom Durchgangsverkehr. Auf der Kalchhofenstrasse verbleibt 2040 ein durchschnittlicher Werktagsverkehr (DWV) von 9 000 Fahrzeugen. Mit der Entlastung der Kalchhofenstrasse werden der Knoten neugestaltet und aufgewertet sowie die Bushaltestellen neu angeordnet. Damit entsteht Raum für eine mögliche Neugestaltung des Bahnhofbereichs. Diese wird in einem gemeinsamen Projekt der BLS und der Gemeinde losgelöst vom vorliegenden Grossprojekt geplant. Allfällige Beiträge an Umsteigeanlagen würden gegebenenfalls aus dem Rahmenkredit für den öffentlichen Verkehr finanziert und sind nicht mit dem vorliegend beantragten Kredit zusammenzurechnen.

Neubau Umfahrungen Oberburg und Hasle b. B.:

- Freie Strecke (offen geführte Strasse)
- Bergmännisch erstellter Tunnel in Oberburg (Tunnel Oberburg)
- Unterführung Eichholz in Hasle b. B.
- Drei Anschlüsse (Knoten Oberburg Nord und Süd, Knoten Kalchhofenstrasse)

Massnahmen am bestehenden Strassennetz in Oberburg und Hasle b. B.

- Strassenumgestaltung Oberburg
- Strassenumgestaltung Tschamerie
- Umbau Kreisverkehr Biembach mit Busbevorzugungsanlage
- Umbau Knoten Bahnhofplatz mit der Möglichkeit der Anpassung des Bahnhofvorplatzes in Hasle b. B.
- Bahnübergang Hasle à niveau nur für Langsamverkehr (für Autoverkehr gesperrt)

3.2.3 Massnahmen zur Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs

Die Verkehrssanierung sieht wichtige Massnahmen für den öffentlichen Verkehr vor. In Burgdorf und Lyssach-Schachen (Lyssach-Schachen, Kirchbergstrasse, Oberburgstrasse) werden Busspuren und an den Knoten Lyssach-Schachen, Bern-/Steinhofstrasse sowie beim Kreisverkehr Tiergarten und Rössli reine Bevorzugungsmassnahmen realisiert. Ebenso in Hasle in der Kreisverkehrsanlage Biembach und an der Einmündung der Dorfstrasse in die Kalchhofenstrasse. Auch die beiden neuen Bahnunterführungen Spital und Buchmatt begünstigen den öffentlichen Busverkehr, indem die derzeit praktisch rund um die Uhr auftretenden Behinderungen durch die Schrankenschliesszeiten entfallen.

Die durch die Verkehrssanierung ausgelösten Massnahmen werden durch den Strasseneigentümer finanziert. Die Lichtsignalanlagen die rein der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) dienen, werden gemäss Ziffer 7.7 der Richtlinien des Regierungsrats über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr (RRB 1232/2016) aus dem Rahmenkredit für den öffentlichen Verkehr finanziert.

3.3 Stand der Strassenplangenehmigung, Risiken und geplanter Baubeginn

Der Strassenplan wurde am 10. Januar 2022 genehmigt, er ist jedoch noch nicht rechtskräftig. Mit Beschwerden ist zu rechnen. Trotz umfassender Abwägung der privaten und öffentlichen Interessen und Wahl der Varianten mit den geringsten Beeinträchtigungen und umfassenden Kompensationsmassnahmen kann eine Verzögerung durch Beschwerden nicht ausgeschlossen werden.

Die Bauphase startet ab 2023 mit der Ausführungsprojektierung und der anschliessenden Ausschreibung der Ausführungsarbeiten. Der effektive Bau startet vorbehältlich rechtlicher Verzögerungen ab 2025 und endet nach rund 10 Jahren.

4. Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen

Das Vorhaben entspricht den Zielen: «*Der Kanton Bern ist ein attraktiver Innovations- und Investitionsstandort. Er fördert die Vernetzung von Forschung und Wirtschaft*» und der 3V-Strategie in der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern «*Vermeiden. Verlagern. Verträglicher gestalten*» mit folgenden Grundsätzen:

- Motorisierten Verkehr sicher und verträglich abwickeln durch Entlastung der Ortsdurchfahrten sowie durch Optimierung des Verkehrsablaufs auf dem Strassennetz.
- Verkehr vermeiden bzw. minimieren durch kurze Wege zwischen den Standorten Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Freizeit.
- Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagern (Fussgänger, Velo, ÖV).
- Ein durchgehendes, leistungsfähiges und attraktives ÖV-Netz stellt die interne Erschliessung wie die Verbindungen nach aussen sicher.
- Die Agglomeration verfügt über ein leistungsfähiges und sicheres Strassennetz mit guter Anbindung an die Autobahn. Die Verkehrsprobleme auf der Durchgangssachse zwischen Kirchberg und Hasle b. B. werden gelöst und die Verkehrssicherheit wird erhöht.
- Die Agglomeration wird flächendeckend von einem sicheren und attraktiven Fuss- und Velowegnetz durchzogen. Insbesondere zwischen Kirchberg und Hasle b. B. sowie auf den radialen Achsen werden sichere, durchgehende und schnelle Verbindungen geschaffen.

5. Auswirkungen auf Finanzen, Organisation, Personal

5.1 Gesamtkosten

Gesamtkosten Preisstand 1. Dezember 2018, Baupreisindex Espace Mittelland für Vorvertragsteuerung; Produktionskostenindex (PKI) des Baumeisterverbandes für Vertragsteuerung Werkleistungen; SIA-Norm 126 für Vertragsteuerung Planerleistungen.

Strassenbau (brutto, inkl. Reserven)	CHF 422 472 000
Öffentlicher Verkehr (brutto, inkl. Gemeindedrittel)	CHF 1 900 000
Gesamtkosten brutto	CHF 424 372 000

5.2 Kosten zulasten Kanton, Art und Qualifikation der Ausgaben, Ausgabenbefugnis

Gesamtkosten	CHF 424 372 000
./.. Kostenanteil für Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (brutto) <u>durch den Regierungsrat zu bewilligen</u> netto nach Abzug des Gemeindedrittels: CHF 1 266 667	– CHF 1 900 000
Kosten Strassenbau	CHF 422 472 000
Davon:	
Anteil Abschnitt Burgdorf	CHF 61 048 000
Anteil Abschnitt Oberburg	CHF 278 235 000
Anteil Abschnitt Hasle	CHF 83 189 000
Total Strassenbau	CHF 422 472 000
./.. mit Bundesbeschluss vom 28. September 2021 zugesicherter Bundesbeitrag	– CHF 92 200 000
Für die Ausgabenbefugnis massgebende Kreditsumme	CHF 330 272 000
gemäss Art. 143 und in analoger Anwendung von Art. 147 Abs. 2 FLV	
./.. vom Grossen Rat am 5. September 2012 und 8. September 2016 bewilligte Projektierungskosten	– CHF 16 400 000
Zu bewilligender Kredit für den Strassenbau	CHF 313 872 000

Es handelt sich um einmalige, neue Ausgaben im Sinne von Art. 46 und 48 Abs. 1 FLG.

Weil es sich um einen Neubau handelt, der zudem eine wesentliche Kapazitätssteigerung für den motorisierten Individualverkehr bewirkt, ist gemäss Art. 55 Abs. 1 SG ein Objektkredit des Grossen Rates notwendig.

Das Bundesparlament hat einen Beitrag aus dem Agglomerationsprogramm Burgdorf in der Höhe von CHF 92.20 Mio. an das Projekt bewilligt. Der Bundesbeitrag ist vom vorliegend zu bewilligenden Kredit bereits in Abzug gebracht wurde. Es handelt sich diesbezüglich um einen Nettokredit.

Zudem sind Beiträge weiterer Dritter von rund CHF 7.47 Mio. zu erwarten, die noch nicht zugesichert sind und daher im Kreditantrag noch nicht in Abzug gebracht werden können.

Der Ausführungsbeschluss zum Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr fällt in die Kompetenz des Regierungsrats. Der Regierungsrat bewilligt die Mittelverwendung aus dem Rahmenkredit unter Vorbehalt der Zustimmung des Grossen Rates und einer allfälligen Volksabstimmung.

Teuerungsbedingte Mehrkosten werden mit dem vorliegenden Beschluss bewilligt (Art. 151 FLV).

5.3 Finanzierung

Es handelt sich um einen Verpflichtungskredit gemäss Art. 52 FLG und einen Ausführungsbeschluss zu einem Rahmenkredit gemäss Art. 149 FLV, die mit den in Ziffer 5 des Beschlussentwurfs angegebenen Zahlungen abgelöst werden, die im Finanzplan der Bau- und Verkehrsdirektion eingestellt sind.

Die Finanzierung basiert auf drei Säulen. Der Bund hat Mittel aus dem Agglomerationsprogramm zugesichert und der Grosse Rat hat die Restmittel aus dem Fonds zur Deckung von Investitionsspitzen dafür reserviert. Die restliche Finanzierung erfolgt aus den ordentlichen Mitteln für die Verkehrsinfrastrukturen des Kantons Bern.

5.3.1 Bundesmittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF)

Gemäss Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton zum Agglomerationsprogramm Burgdorf 3. Generation vom 5. Dezember 2019 und dem Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für einen Beitrag an die Massnahme «Umfahrung Oberburg» im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr vom 28. September 2021 hat der Bund insgesamt Mittel in Höhe von CHF 92.2 Mio. für die Verkehrssanierungen Burgdorf-Oberburg-Hasle zugesichert.

Der Bund hat die Mittel konkret für folgende Massnahmen bewilligt:

– Verkehrssanierung Burgdorf – Sanierung Strasse	CHF 12.37 Mio.
– Verkehrssanierung Burgdorf – Verkehrsmanagement	CHF 2.70 Mio.
– Umfahrung Oberburg	CHF 77.13 Mio.

Bei einem Verzicht auf das Projekt sind die Bundesgelder für den Kanton Bern verloren.

5.3.2 Beiträge bzw. Beteiligungen Dritter

Eigentümer- und verursacherbedingte Kosten in der Höhe von rund CHF 7.47 Mio. werden durch die Gemeinden bzw. andere Dritte finanziert. Es geht dabei z. B. um Mehrkosten für einen höheren Ausbaustandard oder einen geänderten Strassenknoten. Für solche Mehrleistungen wird auf der Basis des Bauprojekts (inkl. Kostenvoranschlag) ein Kostenschlüssel zu vereinbaren sein.

5.3.3 Teilfinanzierung aus Restmitteln des Fonds zur Deckung von Investitionsspitzen

Mit Beschluss vom 16. März 2015 über die Verpflichtung der Restmittel des Investitionsspitzenfonds gemäss Art. 3 Investitionsfondsgesetz (2014.RRGR.817) hat der Grosse Rat sämtliche Restmittel des Investitionsspitzenfonds in der Höhe von CHF 282.491 Mio. zur Finanzierung der beiden Verkehrssanierungen Burgdorf-Oberburg-Hasle und Aarwangen-Langenthal Nord verpflichtet.

Die Aufteilung dieser Mittel auf die beiden Projekte erfolgt pro rata im Verhältnis zu den voraussichtlichen Nettokosten zulasten Kanton.

	Aarwangen	Burgdorf	Total
Gesamtkosten	194 100 000	424 372 000	
./. Bund	– 45 484 500	– 92 200 000	
./. Gemeinden/Dritte	– 43 527 250	– 7 470 000	
Nettokosten Kanton	105 088 250	324 702 000	429 790 250
Anteil	24.45 %	75.55 %	100 %
Gerundet in	25 %	75 %	100 %
Mindestanteil an Restmitteln (gerundet)	70 491 000	212 000 000	282 491 000
Bedarf an ordentlichen Mitteln	34 597 250	112 702 000	147 299 250

Gelangen beide Projekte zur Ausführung, stehen für das vorliegende Projekt somit CHF 212 Mio. zur Verfügung. Sollte die Verkehrssanierung Aarwangen-Langenthal Nord nicht realisiert werden, fliessen die gesamten Restmittel von CHF 282.5 Mio. ins vorliegende Projekt.

Mit der Genehmigung des Kredits beschliesst der Grosse Rat gemäss Ziffer 5 des Grossratsbeschlusses vom 16. März 2015 termingerecht vor Ende 2022 über die Entnahme von Mitteln aus dem Investitionsspitzenfonds. Für den Fall, dass sich die Rechtskraft des Kreditbeschlusses durch ein Finanzreferendum

verzögert, wird mit Ziffer 7 des vorliegenden Grossratsbeschlusses klargestellt, dass die genannte Frist mit Erhaltung des Ergebnisses der Volksabstimmung eingehalten ist bzw. sich entsprechend verlängert.

5.3.4 Ordentliche Mittel und Bezug zur Gesamtkantonalen Investitionsplanung und zur laufenden Investitionspriorisierung im Tiefbaubereich

Die Mittel sind in der GKIP eingestellt (vgl. Beiblatt «Ergänzende Angaben zur Ausgabenbewilligung»).

Ausgelöst durch die Motion von Arx «Investitionspriorisierung auch im Tiefbau!» (M 176-2021), eine gleichlautende Planungserklärung im Rahmen des Voranschlags 2022 und den dringenden Handlungsbedarfs bei der Substanzerhaltung der Kunstbauten arbeitet das TBA an der Priorisierung seiner Investitionen. Dabei werden sämtliche Bereiche geprüft und verschiedene Szenarien erarbeitet.

In die Priorisierung werden namentlich auch Strassenneubauprojekte einbezogen. Bezüglich der Verkehrssanierungsprojekte im Emmental und bei Aarwangen ist deren einmalige Ausgangslage punkto Finanzierung zu beachten. Es stehen nicht nur namhafte Bundesbeiträge zur Verfügung, sondern mit GRB vom 16. März 2015 sind sämtliche noch verfügbaren Mittel des Investitionsspitzenfonds den beiden Projekten verpflichtet worden. Bei einem Verzicht auf diese Projekte können die Gelder nicht für andere Verkehrsprojekte - z.B. die Sanierung der Kunstbauten - eingesetzt werden, sondern fliessen in die Schuldentilgung.

Durch die Unterstützung des Bundes sowie die Verpflichtung der Restmittel des Investitionsspitzenfonds für die beiden Verkehrssanierungen entsteht die einmalige Situation, dass ein grosser Teil der Vorhaben finanziert ist. Damit wird auch die finanzielle Situation des Kantons berücksichtigt, damit keine übermässige Belastung des Finanzhaushalts entsteht. Unter Berücksichtigung des definitiven Finanzierungssaldos im Jahresabschluss wird der Regierungsrat jährlich über die Höhe der Entnahme aus dem Investitionsspitzenfonds entscheiden, wobei die Entnahme maximal den jährlichen Ausgaben im Projekt entspricht. Es erfolgt eine interne Verrechnung.

Der Regierungsrat ist unter Würdigung aller Aspekte der Auffassung, dass die Projekte nicht grundsätzlich in Frage gestellt werden sollen. Im Rahmen der Priorisierung soll aber eine zeitliche Verschiebung der Projekte geprüft werden. Diese Prüfung ist auch deshalb sinnvoll, weil u.U. Beschwerden die Umsetzung der Projekte ohnehin verzögern könnten. Die Verpflichtung der Gelder aus dem Investitionsspitzenfonds bieten auch für diesen Fall die notwendige Beweglichkeit.

5.4 Folgekosten

Die jährlichen Folgekosten für den Kanton betragen rund CHF 2.48 Mio. Sie ergeben sich durch den Unterhalt für die neu erstellten Strassenabschnitte abzüglich der entfallenden Unterhaltskosten für die abzutretenden Strassenabschnitte in der Ortsdurchfahrt Oberburg und den Kantonsstrassenabschnitt am Bahnhof Hasle-Rüegsau.

Die Sanierungskosten für die abzutretenden Strassenabschnitte sind im vorliegenden Kredit enthalten. Gemäss Art. 12 SG muss der Kanton die Strassen in werkmängelfreiem Zustand und entschädigungslos übergeben. Die Gemeinden müssen sich an diesen Kosten nicht beteiligen.

5.5 Personelle Auswirkungen

Die Massnahmen haben keine Auswirkungen auf den Personalbestand.

5.6 Angaben zu den werterhaltenden und wertvermehrenden Investitionen, zur Nutzungsdauer und zu den Abschreibungen

Diese Informationen befinden sich in der Beilage «Ergänzende Angaben zur Ausgabenbewilligung ».

6. Auswirkungen auf die Gemeinden

In der projektbegleitenden Informationsgruppe waren alle betroffenen Gemeinden und Verbände vertreten. Durch das Verkehrssanierungsprojekt werden zentrale Siedlungsgebiete in Oberburg und Hasle b. B. von Durchfahrtsverkehr entlastet. Damit entstehen Chancen für die Innenentwicklung dieser Gebiete. Auch die Innenentwicklung entlang der Ortsdurchfahrt Burgdorf wird dank der im Verkehrssanierungsprojekt vorgesehenen Verkehrsdosierung begünstigt.

Aufgrund der Reisezeitgewinne sowohl im MIV als auch im ÖV wird das Wohnen und Arbeiten ausserhalb der Agglomeration Burgdorf (z.B. in Hasle, Lützelflüh, Affoltern usw.) attraktiver, was diesen Gemeinden neue Impulse als Wohnorte geben dürfte. Die Vorgaben des kantonalen Richtplans und des RGSK Emmental stellen sicher, dass diese Entwicklungen im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen erfolgen.

In Burgdorf entfaltet die VS BOH vor allem im Bereich der beiden Bahnunterführungen eine prägnante räumliche Wirkung. Die Lärmsanierungsmassnahmen wurden möglichst ortsbildverträglich ausgestaltet. In der Buchmatt eröffnen sich neue Perspektiven für die künftige Entwicklung des Bahnhofareals. Daneben werden die Ortseingänge auf der Bernstrasse und der Lyssachstrasse klarer gestaltet.

7. Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft

7.1 Wirtschaft und Gesellschaft

Das Projekt entspricht den übergeordneten Planungen und fügt sich damit gut in das bestehende Verkehrssystem und in die bestehende Raumplanungspolitik ein. Wirtschaft, Bevölkerung, Umweltgruppen und alle interessierten Kreise wurden mit umfassenden Mitwirkungsverfahren einbezogen. In der Folge wurde die von zwei Dritteln im Vorprojekt bevorzugte Variante Umfahrung weiterverfolgt. Das Verkehrssanierungsprojekt ist in der Region stark verankert und geniesst eine hohe Zustimmung. Nur 9 % der Teilnehmenden lehnten das Gesamtprojekt in der Mitwirkung zum Bauprojekt ab, viele Anliegen konnten im Lauf der Mitwirkung umgesetzt werden.

Der volkswirtschaftliche Nutzen des Gesamtprojektes ist mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1.07 grösser als 1 was zeigt, dass der Nutzen des Projektes dessen Kosten überwiegt. Die schnellen Transportwege stärken den Wirtschaftsraum im Emmental und verbinden ihn mit den schweizerischen Wirtschaftszentren. Die Vernetzung von Forschung und Entwicklung wird gefördert. Die Ortsbilder von Hasle und Oberburg und die Ortszentrumsbereiche (Emmentalstrasse in Oberburg und Bahnhof Hasle-Rüegsau) werden aufgewertet.

Reisezeitgewinne werden das Wohnen und Arbeiten ausserhalb der Agglomeration Burgdorf (z. B. in Hasle, Lützelflüh, Affoltern usw.) attraktiver machen, was diesen Gemeinden neue Impulse als Wohnorte geben dürfte. Auch die Ortsdurchfahrt Burgdorf wird durch Verkehrsdosierung deutlich entlastet, was sich für die Entwicklung positiv auswirken wird. Das Bauprojekt fördert alle Verkehrsträger, wobei dem strassengebundenen ÖV ein besonderes Augenmerk beigemessen wurde. Die Vorgaben des kantonalen

Richtplans und des RGSK Emmental stellen sicher, dass diese Entwicklungen im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen erfolgen.

Das Projekt wird die Bevölkerung von viel Lärm und Umweltbelastung entlasten. Das Unfallrisiko – namentlich auch für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden, die Kinder – wird sich spürbar senken.

Die lokale Bevölkerung unterstützt deshalb das Projekt sehr deutlich, wie die öffentliche Mitwirkung gezeigt hat.

7.2 Umwelt und Landbedarf

Bereits im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) wurden Empfindlichkeitskarten für Siedlung und Umwelt erarbeitet und zum Vorprojekt (2015) erfolgte eine Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeit. Begleitend zum Bauprojekt wurde das Projekt einer strengen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäss Vorgaben des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) durch die kantonalen Umweltafteilungen unterzogen. Das Projekt nimmt weitest möglich Rücksicht auf die Umwelt. Soweit Eingriffe unvermeidlich sind, erfolgen Ersatzmassnahmen wie Aufforstungen und es werden neue, naturnahe Lebensräume geschaffen. Das BAFU hat im Rahmen der Anhörung die Umweltverträglichkeit des vorliegenden Projekts bestätigt.

Das Gesamtverkehrsprojekt bewirkt eine bessere Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr. Es verbessert die Effizienz des Gesamtverkehrssystems und trägt somit zur Erreichung der Klimaziele bei.

Durch das Projekt werden insgesamt 5.7 Hektaren Land, davon rund 3.7 Hektaren Kulturland permanent beansprucht. Vom Kulturland sind 2.7 Hektaren Fruchtfolgeflächen.

8. Folgen eines Verzichts

Ausgehend vom heutigen Zustand und der weiterhin zu erwartenden Zunahme des Strassenverkehrs ist mit einer deutlichen Verschlechterung gegenüber dem heutigen Zustand zu rechnen. Es dürfte vermehrt zu Stausituationen und grösseren Wartezeiten kommen und die Defizite bezüglich Sicherheit und Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr im gesamten Projektperimeter bleiben bestehen und nehmen sogar zu. Die Beeinträchtigungen und Immissionen für die Anwohnerinnen und Anwohner können nicht reduziert werden bzw. nehmen weiterhin zu.

Für das Emmental ist die Achse Hasle b. B./Rüegsau – Oberburg – Hasle b. B. – Kirchberg/Rüdtligen-Alchenflüh von eminenter Bedeutung und die Region ist auf ein gut funktionierendes Strassennetz angewiesen. Ein Verzicht würde sich längerfristige negativ auf die Entwicklung der Region auswirken. Es besteht die Gefahr, dass Arbeitsplätze an besser erschlossene Standorte abwandern, verbunden mit der "Ausblutung" von grossen Teilen des Emmentals.

9. Antrag

Aus den dargelegten Gründen beantragen wir, dem beiliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Beilagen

- Beschlussentwurf
- Übersichtsplan

Zusätzliche Beilagen für die BaK:

- Synthesebericht
- Kostenzusammenstellung