



Vortrag

Datum RR-Sitzung: 23. Februar 2022
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2021.BVD.8985
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Kantonsstrasse Nr. 244 Niederbipp – Aarwangen – Langenthal – Huttwil; Gemeinden: Aarwangen, Bannwil, Schwarzhäusern, Thunstetten; 01007; Verkehrssanierung Aarwangen; Verpflichtungskredit für die Ausführung

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Rechtsgrundlagen	3
3.	Beschreibung des Geschäfts/Vorhabens	3
3.1	Ausgangslage.....	3
3.2	Ziele und Projektbeschrieb	4
3.2.1	Perimeter der Verkehrssanierung Aarwangen.....	5
3.2.2	Teilprojekt Ortsdurchfahrt Aarwangen mit Bahnhof Aarwangen	5
3.2.3	Teilprojekt Umfahrung	7
3.2.4	Teilprojekt Landumlegung	8
3.3	Stand des Genehmigungsverfahrens, Risiken, geplanter Baubeginn	9
4.	Verhältnis zu den Richtlinien der Regierungspolitik und anderen wichtigen Planungen	9
5.	Auswirkungen auf Finanzen und Personal	10
5.1	Gesamtkosten	10
5.2	Art und Qualifikation der Ausgaben zulasten Kanton; Ausgabenbefugnis	10
5.3	Finanzierung	11
5.3.1	Bundesbeiträge und Beiträge anderer Dritter	11
5.3.2	Teilfinanzierung aus Restmitteln des Fonds zur Deckung von Investitionsspitzen.....	11
5.3.3	Ordentliche Mittel, Bezug zur Gesamtkantonalen Investitionsplanung und zur laufenden Investitionspriorisierung im Tiefbaubereich	12
5.4	Folgekosten.....	12
5.5	Personelle Auswirkungen.....	13
5.6	Angaben zu den werterhaltenden und wertvermehrenden Investitionen, zur Nutzungsdauer und zu den Abschreibungen.....	13
6.	Auswirkungen auf die Gemeinden	13
7.	Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt	14
7.1	Wirtschaft und Gesellschaft	14
7.2	Umwelt und Landbedarf	15
8.	Folgen eines Verzichts	15
9.	Antrag	16

1. Zusammenfassung

Die Verkehrssanierung Aarwangen ist seit über 30 Jahren ein dringendes Anliegen der Region Oberaargau. Nachdem in den Sechzigerjahren die Autobahn A1 mit dem Autobahnanschluss Niederbipp eröffnet wurde, lag Aarwangen plötzlich auf direkter Route zum Grossraum Langenthal. Heute zwingen sich in Spitzenstunden 1 500 Fahrzeuge durch den Ortskern, knapp jedes neunte ist ein Lastwagen. Immer wieder kommt es zu Unfällen, bei denen auch Velofahrende und Kinder involviert sind. Durch Aarwangen führt zusätzlich die Bahnlinie Solothurn–Langenthal, welche den engen Strassenraum zum Teil mitbenutzt. Der Verkehr durch Aarwangen hat ein Ausmass erreicht, das Bevölkerung und Wirtschaft der ganzen Region Oberaargau einschränkt und belastet.

Aarwangen soll daher durch eine Umfahrung vom Durchgangsverkehr entlastet und der Ortskern für den Fuss- und Veloverkehr ruhiger und sicherer gestaltet werden. Die Lebensqualität steigt dank mehr Grün. Der Bahnhof wird hindernisfrei und das Bahntrasse in der Ortsdurchfahrt Aarwangen sicherer gestaltet. Zudem werden Schrankenanlagen an den Bahnkreuzungen die Verkehrs- und Fahrplansicherheit verbessern. Die Eingriffe ins Smaragdgebiet werden ökologisch vollumfänglich kompensiert. Die Umfahrung führt teilweise durch Landwirtschaftsgebiet mit wertvollen Fruchtfolgeflächen. Eine verkehrsbedingte Landumlegung wird die Situation für die Landwirtschaft gegenüber heute verbessern, den Verlust an Kulturland abfedern und eine ökonomischere Bewirtschaftung ermöglichen.

Die Verkehrssanierung Aarwangen ist ein Eckpfeiler des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) Oberaargau. Mit der Umfahrung entschärfen sich die heutigen Stausituationen. Die Arbeitsplätze und die wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte – besonders in Thunstetten und im Nordwesten von Langenthal – sind zuverlässiger erreichbar. Beides schafft volkswirtschaftlichen Mehrwert.

Das Gesamtvorhaben unter Bauherrschaft der Bauherrengemeinschaft Verkehrssanierung Aarwangen, bestehend aus dem Kanton Bern und der Aare Seeland mobil AG (asm) wird durch folgende Beteiligte finanziert:

Kanton Bern für Infrastrukturen und Landumlegung (brutto)	CHF 107 708 250
Bund ASTRA und Bundesamt für Landwirtschaft	CHF 45 484 500
Aare Seeland mobil AG via Bund aus dem Bahninfrastrukturfonds	CHF 39 250 000
Gemeinden Aarwangen, Thunstetten sowie Werke	CHF 1 657 250
Total	CHF 194 100 000

Für den Kostenanteil des Kantons wird dem Grossen Rat ein Kredit von CHF 97.81 Mio. (Gesamtkosten zulasten Kanton von CHF 107.71 Mio. abzüglich bewilligter Projektierungskosten von CHF 9.9 Mio.) beantragt. Die Gemeinde Aarwangen wird sich mit rund CHF 2.62 Mio. daran beteiligen. Die voraussichtlichen Nettokosten für den Kanton Bern belaufen sich somit auf rund CHF 105.09 Mio. Davon können CHF 70.5 Mio. bzw. knapp drei Viertel aus Restmitteln aus dem Investitionsspitzenfonds finanziert werden.

Der Kredit 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.
- Kantonales Landwirtschaftsgesetz vom 16. Juni 1997 (KLwG; BSG 910.1), Art. 30, 36 und 38
- Vorordnung über Strukturverbesserungen in der Landwirtschaft vom 5. November 1997 (SVV, BSG 910.113), Art. 2
- 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
- RGSK 2021 Oberaargau, genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung am 16. Dezember 2021
- 2014.RRGR.817 vom 16. März 2015 betreffend Verpflichtung der Restmittel des Investitionsspitzenfonds gemäss Art. 3 Investitionsfondsgesetz
- Strassenplan vom 10. Januar 2022

3. Beschreibung des Geschäfts/Vorhabens

3.1 Ausgangslage

Seit über 30 Jahren sucht die Region nach einer Lösung für die grossen Verkehrsprobleme rund um Aarwangen. Mit der Eröffnung der Autobahn A1 in den Sechzigerjahren kam Aarwangen neu auf die direkte Route zwischen dem Grossraum Langenthal und dem Autobahnanschluss Niederbipp zu liegen. Heute zwängen sich an Werktagen über 17 000 Fahrzeuge durch dieses Nadelöhr. Der hohe Anteil an Lastwagen ist u.a. die Folge davon, dass Aarwangen die einzige für den Schwerverkehr zugelassene Brücke über die Aare zwischen Rothrist und Wangen aufweist. Die Verkehrsbelastung nimmt ständig zu. Zu Spitzenzeiten fahren pro Stunde 1 500 Autos und Lastwagen durch das Städtchen. Mit bis zu 160 Lastwagen in der Morgenspitzenstunde erreicht Aarwangen auch hier einen überdurchschnittlich hohen Wert. Die Bahnlinie Solothurn–Langenthal, welche den Strassenraum zum Teil mitbenutzt, erschwert die Situation zusätzlich.

In den Jahren zwischen 2014 und 2018 ereigneten sich auf der Ortsdurchfahrt Aarwangen 116 registrierte Verkehrsunfälle. Das ist ein klar überdurchschnittlicher Wert, der namentlich für die Kinder höchst bedenklich ist. Nebst den Gefahren für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie Velofahrende hat die Bevölkerung den Lärm und die schlechte Luftqualität zu ertragen. Der Verkehr durch Aarwangen hat zudem ein Ausmass erreicht, das auch die Wirtschaft der ganzen Region Oberaargau einschränkt und belastet.

Die Verkehrsperspektiven 2040 des Bundes prognostizieren weiterhin eine starke Verkehrszunahme beim Personen- und Güterverkehr. Dies deckt sich mit den kantonalen Prognosen, die für Aarwangen bis im Jahr 2040 von gut 19 500 Fahrzeugen pro Werktag ausgehen – rund 2500 mehr als heute. Allein dieser Trend zeigt, dass Aarwangen mit seinem ausserordentlich hohen Schwerverkehrsanteil zwingend eine Lösung braucht. Dies auch zur Attraktivitätssteigerung der asm-Bahnlinie Solothurn–Langenthal. Nebst der Sanierung der Ortsdurchfahrt wird die Erneuerung des Bahnhofs Aarwangen mit einer verlängerten Kreuzungsstelle zur Fahrplanstabilität beitragen.

Das Projekt entstand in einem stark partizipativ geführten Prozess. Während den Projektierungsarbeiten garantierten Begleitgruppen, dass die massgeblichen Interessen der Umwelt, der Wirtschaft und der Gesellschaft eingebracht werden konnten. Auch die Bevölkerung konnte sich wiederholt äussern, zuletzt während der dritten öffentlichen Mitwirkung im Juni/Juli 2020. Die Mitwirkenden sprachen sich mit 83% klar für eine Umfahrung aus. In der Volksabstimmung vom 21. Mai 2017 stimmten 60.1 % der Bevölkerung des Kantons Bern der Projektierung des Vorhabens zu.

Seit dem Vorprojekt 2015 wurde das Gesamtvorhaben wesentlich erweitert. Zur Nutzung von Synergien, zur Berücksichtigung von Umweltsanierungen oder anderer neuer Erkenntnisse wurden insbesondere der Neubau des Bahnhofs Aarwangen durch die asm, die Landumlegung, die Freilegung von Abschnitten des Teufental- und des Hopferenbachs, Kleintierdurchlässe und Amphibienflächen ins Gesamtprojekt integriert. Zudem gestaltet sich aus geologischen Gründen der Tunnelbau und die Fundierung der neuen Aarebrücke aufwändiger als ursprünglich angenommen. Daher liegen die Gesamtkosten über der Grobkostenschätzung von CHF 136 Mio. (mit Genauigkeitsgrad von +/- 20 %) im Vorprojekt 2015.

3.2 Ziele und Projektbeschreibung

Das Leitmotiv der Berner Gesamtmobilitätsstrategie lautet «Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich gestalten». Mit der Verkehrssanierung wird die Strassensituation in Aarwangen für alle Beteiligten wieder erträglich. Profitieren wird die ganze Region: Es sind auch Massnahmen geplant, die rund um Aarwangen die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden stärken werden. Entlang der Ortsdurchfahrt von Aarwangen sind Verbesserungen für die Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrenden und an der asm-Bahnstrecke vorgesehen. Der Lärm wird abnehmen, der Anteil der Grüngestaltung steigt, was den Menschen in Aarwangen deutlich mehr Lebensqualität bringt.

Die täglichen Staus durch Aarwangen belasten auch die Wirtschaft der Region. Der verkehrliche Engpass durch Aarwangen wirkt sich auf weite Teile des Oberaargaus aus. Im Oberaargau haben wichtige und auch international tätige Unternehmen ihren Sitz. Der Anteil der Industriearbeitsplätze liegt mit 39 % deutlich über dem kantonalen Durchschnitt von 25 %. Vor allem die exportorientierte Industrie ist auf gute Verkehrsverbindungen angewiesen. Dazu gehört eine funktionierende Anbindung an die A1.

3.2.1 Perimeter der Verkehrssanierung Aarwangen

Die Verkehrssanierung Aarwangen ist ein Eckpfeiler des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) Oberaargau und umfasst die ganze Region. Mit der Umfahrung entschärfen sich die heutigen Stausituationen. Die Arbeitsplätze und die wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte – besonders in Thunstetten und im Nordwesten von Langenthal – sind zuverlässiger erreichbar. Beides schafft volkswirtschaftlichen Mehrwert, gleichzeitig nimmt die Lebensqualität markant zu.



Abbildung 1: Projektperimeter mit Projektteilen Umfahrung (rot) und Ortsdurchfahrt Aarwangen (orange)

3.2.2 Teilprojekt Ortsdurchfahrt Aarwangen mit Bahnhof Aarwangen

Die Umfahrungsstrasse wird die Verkehrsmenge durch Aarwangen ungefähr halbieren und vor allem vom Schwerverkehr entlasten. Dadurch ist eine Umgestaltung der Ortsdurchfahrt möglich, die zu erheblich mehr Sicherheit und Lebensqualität führt. Der Ortskern von Aarwangen wird so gestaltet, dass er den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs, der Fussgängerinnen und Fussgänger, der Velofahrenden sowie den Anwohnerinnen und Anwohnern deutlich besser gerecht wird.

Nördlich der Aare wird der Knoten Schwarzhäusern zu Gunsten der Verkehrssicherheit baulich optimiert. Überall und besonders bei den Fussgängerstreifen soll mit einer LED-Beleuchtung die Sicherheit verbessert und mit einem lärmindernden Belag die Lärmbelastung gesenkt werden. Ein verbreiteter Gehweg, der bergwärts ab der Schwarzhäusernstrasse von den Velos mitbenutzt werden darf, wird die Sicherheit für die Velofahrenden erhöhen.

Im Bereich Schloss wird die Verkehrssicherheit für alle verbessert, der Lärm reduziert, die Luft- und Wohnqualität gesteigert. Velofahren wird in diesem Abschnitt sicherer. Zwischen Scheurhofstrasse und dem Bahnübergang Jurastrasse wird bergwärts ein Velostreifen markiert. Beim Bahnübergang können die Velofahrenden die Strasse dank Schutzinseln gefahrlos queren und den neuen Veloweg (ein Drittprojekt der Gemeinde) entlang dem Bahntrasse ins Zentrum benutzen.

Während der Neugestaltung der Ortsdurchfahrt wird die Aare Seeland mobil AG auch den Bahnhof Aarwangen modernisieren und hindernisfrei gestalten. Die Sanierung findet bewusst im Rahmen des Gesamtprojekts statt, weil zeitliche und finanzielle Synergien genutzt werden sollen. Dank einer verlängerten Kreuzungsstelle sinkt das Risiko für Verspätungen auf der Bahnlinie Solothurn–Langenthal.

Im Zentrum werden sich Bahn und Auto die Spuren teilen und so Platz für sichere Fuss- und Velowege schaffen. Gleichzeitig werden die heutigen Gefahrenstellen entlang der Gleise behoben. Die Lebensqualität steigt auch dank lärminderndem Belag auf der Strasse, neuen Hecken, Grünstreifen und Neuanpflanzungen von Bäumen. Der Strassenbahnabschnitt der Aare Seeland mobil AG (asm) wird im Ortskern von Aarwangen neu zwei Gleise (Mischverkehr) aufweisen. Die Züge fädeln fahrtrichtungsgetrennt je in die entsprechende Spur in den Strassenverkehr ein. Beim Kreisel hat die Bahn wie bisher Priorität. Im Mischverkehr teilt sich die Bahn mit den Autos die Fahrbahn. Damit kann der Verkehr besser fließen und es wird Raum geschaffen für einen breiten Gehweg. Ab Höhe Pfanderwägli fährt die Bahn auf einem eigenen Trasse, das durch eine Leitschranke und Hecken konsequent von der Strasse getrennt ist.

Der Mischverkehr im Ortszentrum schafft Platz für die Velos: Bergwärts wird ab der Meiniswilstrasse neu ein Velostreifen markiert. Beim Kreisel Zentrum sorgen Barrieren, ein klar vom Verkehr getrennter Gehweg, Fussgängerstreifen und Grünflächen für mehr Sicherheit. Beidseits der Langenthalstrasse entstehen stellenweise breitere Gehwege, auf der Ostseite wird der Unterschied zu heute besonders augenfällig. Die Fussgängerstreifen über die Langenthalstrasse bei der Einmündung Mumenthalstrasse und vor der Gemeindeverwaltung werden durch eine Ampel-Anlage sicherer. Überall auf dieser Strecke gilt Tempo 30. Da einerseits die Lastwagen auf die Umfahrung und andererseits die bergwärts fahrenden Velos auf einen Radstreifen gelenkt werden, verflüssigt sich der Verkehr durch Aarwangen. Die Langenthalstrasse wird im Dorfkern mit Tempo 30 signalisiert. Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden steigt markant. Die Parkplätze und die gewerbefreundliche Zugänglichkeit bleiben erhalten.

Im Abschnitt Hard muss die veraltete Gleisanlage aus den 1960-er Jahren erneuert werden, die Abtrennung zur Strasse wird verbessert und Haltestellen werden hindernisfrei ausgebaut. Im Rahmen der Verkehrssanierung wird die Sanierung der Gleisanlage zusammen mit der Aufwertung des gesamten Strassenraums koordiniert. Die Bahnanlage wird mit Leitschranken sowie einem 2 Meter breiten Grünstreifen klar von der Strasse abgetrennt, die Bahnübergänge werden mit Schranken gesichert und ab der Mittelstrasse wird das Trasse begradigt. Das ermöglicht der Bahn ein höheres Tempo und somit einen stabileren Fahrplan. Die Haltestellen «Aarwangen Vorstadt» und «Hard-Mumenthal» werden auf Höhe Lerchenweg zur neuen, hindernisfrei ausgestalteten Haltestelle «Aarwangen Hard» zusammengelegt. Um den für die Umgestaltung notwendigen Platz zu schaffen, werden auf diesem Abschnitt östlich der Langenthalstrasse Gebäude im Eigentum der asm abgebrochen.

Mit der Umfahrung verringert sich der Lastwagenverkehr erheblich und damit entfällt eine grosse Gefahrenquelle für die Velofahrerinnen und Velofahrer. Mit der neu signalisierten Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird zudem die Gesamtsituation für den Veloverkehr deutlich verbessert. Bei der neuen Haltestelle «Aarwangen Hard» stehen 32 Veloabstellplätze zur Verfügung.

Östlich der Langenthalstrasse entsteht ein grosszügiger, mit einem Zaun vom Bahntrasse abgetrennter Gehweg, der hinter der neuen Haltestelle durchführt. An dieser Stelle wird zudem der Hopferenbach verlegt und offengelegt – ein Stück Lebensraum für die Natur. Eine Verbindung zwischen dem Lerchenweg und der Langenthalstrasse verkürzt den Weg. Neu sind alle Bahnübergänge mit Schranken gesichert,

zwischen den Bahnübergängen und den nachfolgenden Fussgängerstreifen sind 2 Meter breite Wartebereiche eingerichtet. Bei der neuen Haltestelle «Aarwangen Hard» gibt es eine lückenlose Führung für Sehbehinderte. Das neu klar abgetrennte Bahntrasse der asm und die Schranken helfen, Unfälle zu vermeiden und machen den Strassenverkehr sicherer.

3.2.3 Teilprojekt Umfahrung

Projektiert ist eine zweispurige Strasse für den Durchgangs- und Schwerverkehr von 3.6 km Länge. Die neue Strasse zweigt nördlich von Aarwangen beim Kreisel Underbaan von der heutigen Kantonsstrasse Niederbipp-Langenthal ab, überquert die Aare auf einer Brücke, führt anschliessend nach ca. einem Kilometer in einen Tunnel und mündet beim Ortsteil Bützberg der Gemeinde Thunstetten in die Kantonsstrasse Nr. 1 (Bern-Zürich-Strasse). Die geplante Umfahrung entlastet die Ortsdurchfahrt von Aarwangen und weitere Strassen in der Umgebung vom Durchgangs- und Schwerverkehr. Berechnungen gehen davon aus, dass damit die Verkehrsmenge durch den Ortskern von Aarwangen halbiert werden kann und wesentlich weniger Lastwagen anzutreffen sein werden. Die Umfahrungsstrasse wird auch verlagerten Verkehr von anderen Strassen aufnehmen. An Werktagen werden auf der Umfahrung bis zu 14 000 Fahrzeuge erwartet.

Für die Überwindung der Aare wird an der schmalsten Stelle des Flussraums eine 480 Meter lange Brücke gebaut. Wie die ganze Umfahrungsstrasse soll sich auch die Brücke bestmöglich in die Landschaft einfügen. Deshalb verbindet sie die beiden Ufer auf 25 Metern Höhe - das hohe Niveau schützt den Flussraum. Die Brücke ist eine funktionale Betonkonstruktion mit 5 Pfeilern und 2 V-Pfeilern, dank denen keine Flusspfeiler nötig sind und der Uferbereich nicht zu stark beeinträchtigt wird.

Die Anhöhung Spichigwald wird mit einem 500 Meter langen Tunnel unterquert. Ungefähr auf halber Strecke gibt es einen Fluchtweg. Unmittelbar neben dem Nordportal am Waldrand steht die rund 24 Meter lange Betriebszentrale des Tunnels. Sie ist zweigeschossig, jedoch nur eines ist sichtbar. Die Zentrale ist zudem so in das Gelände eingebettet, dass nur eine Höhe von 1 bis 3.5 Metern sichtbar ist. Sowohl das Nord- wie auch das Südportal stehen am Übergang zwischen Ackerland und Wald und führen wie angeschnittene Halbrohre harmonisch in den Hügel hinein und hinaus. Mit dieser Anpassung ans Gelände werden die seitlichen Böschungen auf ein Minimum reduziert.

Die neue Umfahrungsstrasse mündet mit dem neuen Kreisel «Tannwäldli» am östlichen Rand des Ortsteils Bützberg der Gemeinde Thunstetten in die Bern-Zürich-Strasse ein. Rundum Aarwangen und Thunstetten wurde das Verkehrsverhalten erhoben und dabei der Ziel-/Quellverkehr vom Durchgangsverkehr unterschieden. Mit oder ohne Umfahrung wird auf der Bern-Zürich-Strasse für die kommenden zwanzig Jahre mehr Verkehr als heute prognostiziert: Auf dem Abschnitt Tannwäldli-Dreilinden (Ausserorts Richtung Langenthal) mit Umfahrung 29 500 Fahrzeuge pro Tag, ohne Umfahrung 22 000; auf der Ortsdurchfahrt Bützberg mit Umfahrung 17 500 Fahrzeuge pro Tag, ohne Umfahrung 19 500.

Die Auswertungen ergaben, dass mit der neuen Verkehrsführung kein signifikanter Mehrverkehr auf den Gemeindestrassen erwartet wird. Gemäss den Prognosen trägt der Kreisel Tannwäldli mit der neuen Verkehrsführung zur Verkehrssicherheit bei und schützt Thunstetten vor Schleichverkehr. Der Kanton wird zusätzliche Verkehrserhebungen vor und nach der Eröffnung der Umfahrung durchführen und falls notwendig Massnahmen ergreifen. In den nächsten Jahren und bis zur Eröffnung der Umfahrungsstrasse werden zudem unabhängige Massnahmen rund um das Projekt umgesetzt, die Bestandteile des RGSK und des Agglomerationsprogramms Langenthal sind. Diese Massnahmen stellen sicher, dass der Verkehr insbesondere in Richtung Langenthal fliesst und keine Überlastung des angrenzenden Strassennetzes entsteht. Es handelt sich dabei insbesondere um die Sanierung der Bützbergstrasse (vgl. RRB 1107/2020) die zur Zeit realisiert wird und die Projekte «Verkehrsmanagement Dreilinden», «Sanierung Knoten Bützberg-/Eisenbahn-/Ringstrasse» und «Sanierung Ringstrasse», die sich in der Planung befinden.

Die geplante Umfahrungsstrasse greift in die Landschaft ein und wirkt sich auf Pflanzen, Tiere und ihre Lebensräume aus. Das Gebiet gehört dank einigen besonders wertvollen Lebensräumen und Arten zudem zum europäischen Netzwerk Smaragd. Das Smaragdgebiet Oberaargau umfasst eine Fläche von rund 11 500 Hektaren und erstreckt sich über 19 Gemeinden in den Kantonen Bern, Aargau, Luzern und Solothurn. Aus diesem Grund wird auf die Lebensräume der Pflanzen und Tiere grösstmögliche Rücksicht genommen. Vorgesehen ist eine vollumfängliche Kompensation mit Wiederaufforstungen, Tümpeln für Amphibien (in der Grösse von 3 Olympiaschwimmbecken), Böschungen, Feuchtwiesen (in der Grösse von ca. 5 Fussballfeldern), Nistkästen und der Offenlegung von Bächen.

Das Projekt wurde einer strengen Umweltverträglichkeitsprüfung durch die kantonalen Umweltfachstellen unterzogen. Diese hat ergeben, dass das Projekt umweltverträglich ist. Auch das BAFU hat im Rahmen der Anhörung die Umweltverträglichkeit des vorliegenden Projekts bestätigt.

3.2.4 Teilprojekt Landumlegung

Die geplante Umfahrung verläuft nördlich und südlich des Spichigwaldes vorwiegend durch landwirtschaftliches Kulturland, das vor allem für Milchwirtschaft, Schweinezucht und Ackerbau genutzt wird. Es sind grösstenteils wertvolle Fruchtfolgeflächen, deren Beanspruchung im Kanton Bern gesetzlich geregelt ist. Das Kulturland ist mehrheitlich in kleine Parzellen zerstückelt und wird durch die Umfahrungsstrasse zusätzlich durchschnitten. Um Verlust von Kulturland abzufedern und damit die Flächen sinnvoll bewirtschaftet werden können, wird eine verkehrsbedingte Landumlegung vorgesehen. Der Perimeter steckt den Rahmen ab, die einzelnen Massnahmen werden in Zusammenarbeit mit den Betroffenen erarbeitet.

Mit einer Neuordnung des Eigentums kann das erforderliche Land für die Umfahrung und die erforderlichen Ersatzmassnahmen zugeteilt werden. Im Weiteren wird durch die Neuarrondierung und die Reduktion der Anzahl Parzellen die Bewirtschaftung verbessert. Es wird ein neues zweckdienliches Flurwegnetz geschaffen und die Verbindungsstrassen sowie Velo- und Wanderwege werden optimiert oder neu angelegt. Wegfallende Wege werden wieder zu Kulturland rekultiviert. Im Rahmen der Landumlegung sind ökologische Ausgleichsmassnahmen vorgesehen, wie den Schutz der Wiesenbäche mit ihren Gewässerräumen und die Anlegung zusätzlicher extensiver Wiesen und Weiden, Obstbaumreihen und Hecken zur Vernetzung der Lebensräume.

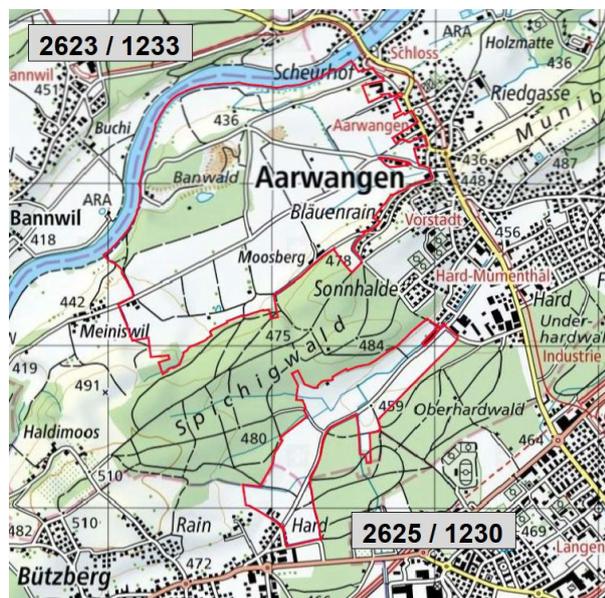


Abbildung 2: Projektperimeter Landumlegung

3.3 Stand des Genehmigungsverfahrens, Risiken, 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, der Wahl der Varianten mit den geringsten Beeinträchtigungen und weitest möglichen 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 7 Jahren.

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

Das Vorhaben entspricht den Grundsätzen der 3V-Strategie «*Vermeiden. Verlagern. Verträglicher gestalten*» in der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern mit folgenden Grundsätzen:

- Verkehr vermeiden bzw. minimieren durch Ermöglichung kurzer Wege zwischen den Standorten Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Freizeit.
- Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel verlagern (Fussgänger, Velo, öffentlicher Verkehr).
- Motorisierten Verkehr sicher und verträglich abwickeln durch Entlastung der Ortsdurchfahrten sowie durch Optimierung des Verkehrsablaufs auf dem Strassennetz.

Im aktuellen Richtplan des Kantons Bern (Stand 22. September 2021) ist die VSA unter der Massnahme B_07 "Strassennetzplan aktualisieren" als strategisches Projekt mit dem Koordinationsstand Festsetzung aufgelistet. Im Regionalen Gesamtverkehrs und Siedlungskonzept (RGSK) Oberaargau, 2. Generation sind spezifische Ziele für die VSA aufgelistet, die alle erfüllt werden können.

Verkehr und Verkehrssicherheit:

- Gewährleistung langfristiger Verkehrsfluss
- Rückgrat des regionalen Strassen-Verkehrsnetzes sicherstellen (Netzstrategie)
- Verkehrsträgerübergreifende Erhöhung der Verkehrssicherheit: Langsamverkehr (LV), öffentlicher Verkehr (ÖV) und motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Unterstützung der Verstärkung der angestrebten Entlastungswirkung und Verbesserung der Verkehrsqualität und der Fahrplanstabilität des ÖV mit Hilfe von verkehrlich flankierenden Massnahmen
- Entlastungsmöglichkeit im nachgeordneten Strassennetz

Siedlungsentwicklung, Umwelt und Ressourcenverbrauch:

- Verkehrserschliessung (MIV, ÖV und LV) des Wirtschaftsstandorts Oberaargau verbessern
- Verbesserung der Entwicklungsmöglichkeit im Raum Agglomeration Langenthal
- Siedlungsgebiet vom MIV entlasten
- Aufwertung Siedlungsgebiet
- Umwelt- und landschaftsverträgliche Linienführung und Gestaltung

5. Auswirkungen auf Finanzen und Personal

5.1 Gesamtkosten

Die Verkehrssanierung Aarwangen umfasst folgende Teilprojekte:

Umfahrung (brutto)	CHF 130 500 000
Ortsdurchfahrt Aarwangen inkl. Bahnhof Aarwangen (brutto)	CHF 58 600 000
Infrastrukturkosten	CHF 189 100 000
Verkehrsbedingte Landumlegung (brutto)	CHF 5 000 000
Gesamtkosten brutto	CHF 194 100 000

Sie wird durch folgende Beteiligte finanziert:

Kanton Bern für Infrastrukturen und Landumlegung (brutto)	CHF 107 708 250
Bund ASTRA und Bundesamt für Landwirtschaft	CHF 45 484 500
Aare Seeland mobil AG via Bund aus dem Bahninfrastrukturfonds	CHF 39 250 000
Gemeinden Aarwangen, Thunstetten sowie Werke	CHF 1 657 250
Total	CHF 194 100 000

5.2 Art und Qualifikation der Ausgaben zulasten Kanton; Ausgabenbefugnis

Gesamtkosten Preisstand 1. April 2019, Baupreisindex Espace Mittelland, für Vorvertragsteuerung; Produktionskostenindex (PKI) des Baumeisterverbandes für Vertragsteuerung Werkleistungen; SIA-Norm 126 für Vertragsteuerung Planerleistungen.

Gesamtkosten zulasten Kanton (brutto)	CHF 107 708 250
Umfahrung	CHF 83 950 000
Ortsdurchfahrt Aarwangen inkl. Bahnhof	CHF 19 770 000
Landumlegung (Kosten TBA und Beitrag LANAT)	CHF 3 988 250
Für die Ausgabenbefugnis massgebende Kreditsumme	CHF 107 708 250
gemäss Art. 143 FLV	
./ vom Grossen Rat am 5. September 2012 und 8. September 2016 (2016.RRGR. – CHF 9 900 000 599, 2012.RRGR.630) und mit Volksabstimmung vom 21. Mai 2017 bewilligte Projektierungskosten	
Zu bewilligende Ausgaben Verkehrssanierung	CHF 97 808 250

Es handelt sich um neue einmalige Ausgaben gemäss 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 des Strassengesetzes ein Objektkredit des Grossen Rates notwendig.

An die Landumlegungskosten von CHF 5 000 000 trägt der Kanton einerseits 71.5 % als Verursacher. 28.5 % sind beitragsberechtigt und werden mit Strukturverbesserungsbeiträgen von Bund und Kanton unterstützt. An diese beitragsberechtigten Kosten bezahlt das LANAT CHF 413 250 aus dem Strukturverbesserungskredit. Der angewandte Beitragssatz von 29 % an die beitragsberechtigten Kosten liegt innerhalb des Höchstsatzes gemäss Art. 2 Abs. 1 der kantonalen SVV und entspricht der notwendigen Gegenleistung zum Grundbeitragssatz des Bundes (34 % gemäss Art.16 Abs. 2 Bst. a SVV Bund). Die verbleibenden Restkosten von 37 % werden von den Gemeinden Aarwangen und Thunstetten getragen.

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

5.3 Finanzierung

Die Finanzierung des Gesamtprojekts basiert auf drei Säulen:

5.3.1 Bundesbeiträge und Beiträge anderer Dritter

Für den Ausbau der Autobahn A1 (Bern-Zürich) zwischen Luterbach und Härkingen auf sechs Streifen sind flankierende Massnahmen notwendig, die vom Bund mitfinanziert werden. Die Umfahrung Aarwangen ist ein Bestandteil dieser Massnahmen. Der Bund hat eine Kostenbeteiligung in der Höhe von CHF 45 Mio. zugesichert. Der Bundesbeitrag ist entsprechend von der beantragten Kreditsumme in Abzug gebracht.

Die Gemeinde Aarwangen wird sich voraussichtlich mit rund CHF 2.62 Mio. an den Kosten der Ortsdurchfahrt Aarwangen beteiligen. Dieser Beitrag ist im beantragten Kredit noch nicht in Abzug gebracht.

5.3.2 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 (VS A) 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
Zu finanzieren aus ordentlichen Mitteln	34 597 250	112 702 000	147 299 250

Gelangen beide Projekte zur Ausführung, stehen für das vorliegende Projekt somit CHF 70.5 Mio. zur Verfügung. Sollte die Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg - Hasle nicht realisiert werden, werden die verbleibenden Nettokosten zulasten des Kantons vollständig aus dem Fonds zur Deckung von Investitionsspitzen finanziert.

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 in Ziffer 7 des vorliegenden Grossratsbeschlusses klargestellt, dass die in Ziffer 5 des Grossratsbeschlusses vom 16. März 2015 genannte Frist mit der Erwahrung des Ergebnisses der Volksabstimmung eingehalten ist bzw. sich entsprechend verlängert.

5.3.3 Ordentliche Mittel, 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 Handlungsbedarf 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 Schulden tilgung.

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 Unterhalt der neu erstellten Umfahrungsstrasse betragen CHF 2.82 Mio., nach Abzug der Minderkosten infolge der Strassenabtretung Langenthalstrasse in Aarwangen an die Gemeinde. Die Sanierung der abzutretenden Strassenabschnitte kostet CHF 38.83 Mio. Davon trägt der Kanton CHF 13.4 Mio. Diese Kosten sind im vorliegenden Kredit enthalten.

Die Gemeinde Aarwangen trägt CHF 2.15 Mio. Sanierungskosten, weil Anschlüsse an Gemeindestrassen betroffen sind. Was die übrigen Sanierungskosten der abzutretenden Abschnitte betrifft, muss der Kanton diese gemäss Art. 12 SG in werkmängelfreien Zustand und entschädigungslos übergeben. Die Gemeinden müssen sich an Sanierungskosten im Hinblick auf eine Abtretung nicht beteiligen.

5.5 Personelle Auswirkungen

Die Massnahmen haben keine Auswirkungen auf 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

Das Projekt Verkehrssanierung Aarwangen hat mannigfach positive Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung in den Gemeinden.

In erster Linie wird durch die Verkehrsverlagerungen der Siedlungsraum in Aarwangen aufgewertet und die MIV-Erreichbarkeit der nördlichen Siedlungsgebiete von Langenthal und der Siedlungsgebiete in Thunstetten wird erhöht. Die bessere Anbindung an das nationale Strassennetz kann der Agglomeration Langenthal neue wirtschaftliche Impulse geben.

Der Druck zur Einzonung von Kulturland im Einzugsgebiet der Umfahrungsstrasse wird voraussichtlich zunehmen. Dadurch wird die angestrebte gezielte Lenkung des Siedlungsdrucks von der Jurasüdfuss-Achse in die Agglomeration Langenthal und bis in die Subregion Huttwil gefördert. Die Aufwertung des Siedlungsraums in Aarwangen und der Siedlungsschwerpunkte in Langenthal und Thunstetten entspricht dem wichtigsten raumplanerischen Ziel der Siedlungsentwicklung nach innen. Dabei gewinnen hauptsächlich die Arbeitsschwerpunkte und Siedlungserweiterungen beim Anschluss Süd an Attraktivität. Aus raumplanerischer Perspektive sind Siedlungserweiterungen an geeigneten Standorten zu begrüßen. Insgesamt sind die Effekte auf die Ziele im Bereich Siedlung als positiv zu beurteilen.

Aus Sicht Fuss- und Veloverkehr bringt das Projekt in Aarwangen zahlreiche Verbesserungen und ist daher positiv zu bewerten.

Das Projekt bringt zudem deutliche Verbesserungen im Siedlungsbereich von Aarwangen, die Verbesserung der Erschliessungsqualität von Entwicklungsgebieten sowie die bessere Anbindung der Region an das Nationalstrassennetz.

7. Auswirkungen auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt

7.1 Wirtschaft und Gesellschaft

Bereits im Vorprojekt (2015) wurden erste raumplanerische Abklärungen vorgenommen. Die Ergebnisse wurden in die Entwicklung des Bauprojekts mit einbezogen. Das Bauprojekt wurde erneut bezüglich der Kompatibilität mit den raumplanerischen Zielen des RGSK und des Agglomerationsprogramms überprüft. Es wurde untersucht, welche raumplanerischen Auswirkungen das Verkehrssanierungsprojekt auf die angestrebte Siedlungsentwicklung hat. Zudem wurde aufgezeigt, inwieweit die Projekthinhalte mit den übergeordneten Zielen der kommunalen, regionalen und kantonalen Planungen übereinstimmen.

Insgesamt unterstützt das Projekt Verkehrssanierung Aarwangen die übergeordneten Ziele sehr gut. Insbesondere die Gemeinde Aarwangen erfährt bezüglich Siedlungsqualität und Verkehr eine deutliche Aufwertung. Auch für die Gemeinden Thunstetten und Langenthal fällt der Effekt positiv aus. Die Fahrzeiten verringern sich mit der Umfahrung bereits im normalen, nicht überlasteten Verkehr auf den meisten Strecken erheblich. Vom Autobahnanschluss Niederbipp nach Bützberg/Thunstetten verkürzt sich die Fahrzeit beispielsweise um fast fünf Minuten und nach Langenthal um gut vier Minuten. Mit dem prognostizierten Verkehrszuwachs werden sich die Fahrzeiteinsparungen noch massiver auswirken.

Aufgrund der Verkehrsabnahme in Aarwangen werden die Trennwirkung der Hauptverkehrsachse reduziert und die bestehenden Strassenräume aufgewertet. Dies hat eine deutliche Verbesserung der Siedlungsqualität zur Folge. Auf den Strassenabschnitten in Langenthal und Thunstetten halten sich die Effekte der Verkehrszunahme und der Massnahmen die Waage. Insgesamt entstehen positive Effekte auf die Siedlungsqualität.

Die Verkehrsverlagerung auf die Umfahrungsstrasse und die verkehrsberuhigenden Massnahmen haben einen positiven Effekt auf die Aufenthaltsqualität entlang der Hauptachse in Aarwangen.

Die Erreichbarkeit der Entwicklungsgebiete durch den MIV wird grossmehrheitlich verbessert. Vor allem die Arbeitsschwerpunkte im näheren Einzugsgebiet der Umfahrungsstrasse profitieren von einer besseren Erschliessung durch den MIV (insb. die Entwicklungsschwerpunkte und Siedlungserweiterungsgebiete in Thunstetten und im Nordwesten von Langenthal). Die Auswirkungen für bedeutende Siedlungsgebiete im Zentrum von Langenthal sind aufgrund deren eher geringen MIV-Orientierung nur klein. Diese Entwicklungsgebiete weisen jedoch bereits heute eine gute bis sehr gute Erschliessung durch ÖV und LV auf.

Die wichtigen kantonalen Velo-Hauptverbindungen sind gewährleistet und werden zum Teil ausgebaut. Die neue Umfahrungsstrasse quert mehrere bestehende Velo- und Wanderwege, die deshalb angepasst werden müssen.

Die Erschliessung der Siedlungs- und Entwicklungsgebiete mit dem ÖV bleibt insgesamt erhalten. Als Teil einer Gesamtstrategie ist das Projekt kompatibel mit den übergeordneten ÖV-Planungen. Zudem ist es wichtig für die Betriebs-/Fahrplanstabilität und die Sanierung der Infrastruktur auf der Bahnlinie Solothurn–Langenthal.

7.2 Umwelt und Landbedarf

Um die geltenden Rahmenbedingungen aufzuzeigen, wurden bereits im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Empfindlichkeitskarten für die Themen Siedlung und Umwelt erarbeitet.

Begleitend zum Bauprojekt wurde die UVB-Hauptuntersuchung durchgeführt. Bestandteil des Umweltverträglichkeitsberichts (UVB) ist das Gesamtprojekt VSA, welches die Umfahrung und die Ortsdurchfahrt Aarwangen beinhaltet. Im UVB wurden für sämtliche relevanten Umweltbereiche der Ist-Zustand beschrieben, sowie die Auswirkungen während der Bau- und der Betriebsphase untersucht und beurteilt. Für die Umweltbereiche mit massgeblichen Auswirkungen wurden projektintegrierte Massnahmen definiert. Bei den Umweltbereichen Oberflächengewässer, Flora, Fauna und Lebensräume wurden für die Beeinträchtigung der geschützten Lebensräume umfangreiche Kompensations- und Ersatzmassnahmen definiert.

Die Ergebnisse der durchgeführten Untersuchungen zeigen, dass die Umweltauswirkungen der Verkehrssanierung Aarwangen – unter der Berücksichtigung der vorgesehenen Massnahmen – adäquat und zulässig sind. Für die Begleitung der Bauausführung und die Sicherstellung der Umsetzung der verschiedenen umweltrelevanten Massnahmen sowie der Auflagen gemäss Baubewilligung ist die Einsetzung einer Umweltbaubegleitung vorgesehen.

Das Projekt wurde einer strengen Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durch die kantonalen Umweltfachstellen unterzogen. Diese hat ergeben, dass das Projekt umweltverträglich ist. Auch das BAFU hat im Rahmen der Anhörung die Umweltverträglichkeit des vorliegenden Projekts bestätigt.

Durch das Projekt werden insgesamt 6.3 Hektaren Land, davon rund 4.5 Hektaren Kulturland (alles Fruchtfolgeflächen) und rund 1.6 Hektaren Wald permanent beansprucht.

8. Folgen eines Verzichts

Ohne die geplante Umfahrung Aarwangen würde die Ortsdurchfahrt Aarwangen, der Kreisel Hard in Langenthal und der Knoten Schwarzhäusernstrasse längerfristig zusätzlich und total überlastet. Das gesamte Verkehrssystem könnte täglich zum Erliegen kommen. Zudem blieben die Sicherheitsdefizite für den Langsamverkehr und das überdurchschnittlich hohe Unfallaufkommen im gesamten Projektperimeter bestehen. Auch die Verkehrsbelastung für Anwohnerinnen und Anwohner in Aarwangen würde nicht reduziert.

Würde die Umfahrungsstrasse ohne die Sanierung der Ortsdurchfahrt Aarwangen realisiert, würde der vorgesehene Verlagerungseffekt nicht in gewünschter Masse stattfinden und die Ortsdurchfahrt Aarwangen nicht genügend entlastet. Zudem blieben die Defizite bezüglich Sicherheit und Attraktivität für den Langsamverkehr im gesamten Projektperimeter bestehen. Da die bestehende Bahninfrastruktur die aktuellen Anforderungen der Sicherheitsbestimmungen des BAV nicht mehr erfüllt, müsste diese kurz- bis mittelfristig ohnehin erneuert werden und es wären wegen der engen Platzverhältnisse Anpassungen am gesamten Strassenraums nötig.

Ohne Verkehrssanierung ist längerfristig mit massiv negativen Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung zu rechnen:

- Die Lebensqualität in Aarwangen verschlechtert sich weiter.
- Die Erhöhung der Sicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden bleibt aus.

- Die angestrebte Entwicklung der Einwohnerzahl und der Arbeitsplätze unter Wahrung einer guten Verkehrsqualität ist nicht möglich.
- Die Erreichbarkeit und Standortgunst der im RGSK bezeichneten, wichtigsten Entwicklungsgebiete kann nicht erreicht bzw. verbessert werden.
- Die Kapazitäten auf dem Strassennetz zur Bewältigung des Verkehrs aus den Hauptentwicklungsgebieten der Region und der Agglomeration Langenthal können nicht bereitgestellt werden.

9. Antrag

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

Beilagen

- Beschlussentwurf
- Übersichtsplan

Zusätzliche Beilagen für die BaK:

- Kostenübersicht
- Synthesebericht vom 29.01.2021 revidiert am 30.11.2021
- Zusicherungsschreiben Bundesamt für Strassen ASTRA vom 22. Oktober 2020