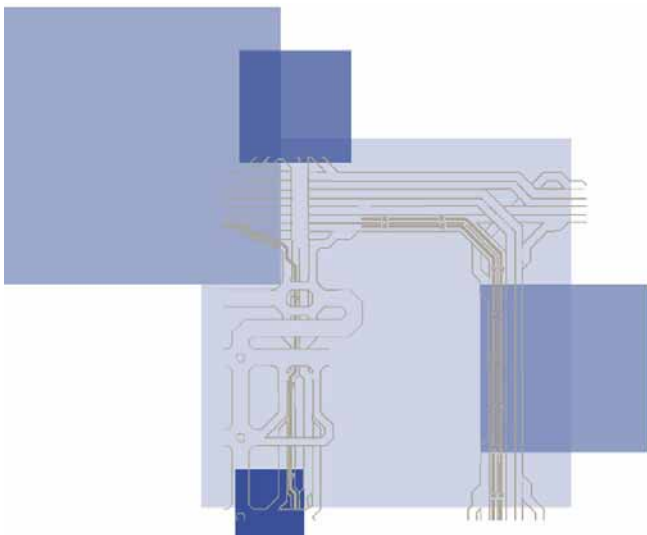


ZMB Autobahnzubringer Oberaargau

Mitwirkungsbericht



R+R Burger und Partner AG

Haselstrasse 1
CH-5401 Baden
+41 (0) 56 203 72 11
+41 (0) 56 203 72 99
baden@rrag.ch
www.rrag.ch

Langmauerweg 12
CH-3011 Bern
+41 (0) 31 378 68 68
+41 (0) 31 378 68 69
bern@rrag.ch
www.rrag.ch

Bearbeitung:
Renato Käppeli, dipl. Ing. ETH/SVI, Wirtschaftsingenieur FH
Dr. Rudolf Burger, dipl. Ing. ETH/SIA
Heidi Dunn, Projektassistentin

Version 1.0, 27. November 2007

0	Inhaltsverzeichnis	
1	Vorgeschichte	1
1.1	Die ZMB Autobahzubringer Oberaargau	1
1.2	Das Untersuchungsergebnis der ZMB	2
1.3	Partizipation während des Planungsprozesses	3
1.4	Ablauf der Mitwirkung	3
2	Beteiligung am Mitwirkungsverfahren	4
2.1	Überblick	4
2.2	Rücklauf der Fragebogen von Privatpersonen	6
2.3	Eingaben von Institutionen	8
2.4	Eingaben von Gemeinden und der Region	8
2.5	Postkartenaktion der Region Oberaargau	9
3	Eingaben	10
3.1	Eingaben der Gemeindebehörden und der Region	10
3.2	Eingaben der Institutionen	11
3.3	Eingaben der Privatpersonen	12
4	Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse und Fazit	13
4.1	Grundlagen und Methodik	13
4.2	Linienführung der Umfahrung	14
4.3	Flankierende Massnahmen und Öffentlicher Verkehr	14
4.4	Umwelt	15
4.5	Kosten	15
4.6	Zeitliche Aspekte	16
4.7	Regionalwirtschaft / Projektbegründung	16
5	Nächste Schritte	18

Anhang

A1	Behördendelegation und Begleitgruppe	A-1
A1.1	Behördendelegation	A-1
A1.2	Begleitgruppe	A-1
A1.3	Erweiterte Projektleitung ePL	A-2
A2	Fragebogen	A-3
A3	Kartenaktion Region Oberaargau	A-4
A4	Beiträge der Region und der Gemeinden	A-5
A5	Beiträge der Institutionen	A-10
A6	Beiträge von Privatpersonen	A-20
A7	Medienmitteilung	A-25

1 Vorgeschichte

1.1 Die ZMB Autobahnzubringer Oberaargau

Seit Jahren fordert die Region Oberaargau einen besseren Anschluss an die Autobahn. So wurde unter anderem die planerische Fixierung eines neuen Autobahnzubringers zwischen Langenthal-Nord und Schwarzhäusern vorgeschlagen, der zwei wichtige Anliegen der Region erfüllen soll:

- Erstens den Raum Langenthal/ Thunstetten, durch eine bessere Strassenverbindung an die A1 anzubinden, um einen wirtschaftlichen Impuls zu geben.
- Zweitens soll Aarwangen vom starken Durchgangsverkehr, besonders vom Schwerverkehr, entlastet werden.

Mit der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) wurden Entscheidungsgrundlagen erarbeitet, die es erlauben sollen, eine sachlich begründete Variantenwahl zu treffen.

In einem ersten Schritt wurden die notwendigen Grundlagen beschafft und ergänzt (z.B. Verkehrsmodell) und, basierend auf dem generellen Projekt und den Rahmenbedingungen aus den Analysen zum Thema Siedlung und Umwelt, sechs Linienführungsvarianten für einen Autobahnzubringer erarbeitet.

Auf Vorschlag der Bearbeiter und unter Zustimmung der Behördendelegation hat die Projektleitung daraus drei Variantenkorridore für die vertiefte Bearbeitung im zweiten Schritt bestimmt.

Im zweiten Schritt der ZMB wurden die verbliebenen Varianten weiter konkretisiert. Die Linienführung wurde in Situation und Höhenlage genauer untersucht und hinsichtlich der technischen Machbarkeit, der zu erwartenden Nachteile und der Kosten weiter optimiert. Die Anschlussknoten an das bestehende Netz wurden entworfen und bezüglich Leistungsfähigkeit untersucht. Die auf die jeweilige Variante abgestimmten flankierenden Massnahmen wurden bestimmt.

Der dritte Schritt umfasste die Auswirkungsanalyse sowie die umfassende Bewertung der untersuchten Varianten.

Die Kostengrundlagen wurden auf der Basis von aktuellen Werkverträgen, Offerten oder Preisfragen ermittelt (Preisstand 2006). Neben den eigentlichen Baukosten (inkl. Landerwerb) für die neue Strasse sind auch die Kosten für die Anlagen für die Verkehrssicherheit und die Verkehrslenkung, die elektromechanische Ausrüstung und die Beleuchtung der Tunnelstrecken, die flankierenden Massnahmen sowie einen Zuschlag für Diverses und Unvorhergesehenes enthalten. Die Kostenannahmen der verschiedenen Elemente sind mit den anderen im Kanton Bern laufenden ZMBs harmonisiert worden.

1.2 Das Untersuchungsergebnis der ZMB

Als Resultat der Bewertung ergibt sich die Variante West als beste Neubauvariante, gefolgt von Variante Mitte. Die Variante Ost erweist sich klar als die unvorteilhafteste Variante. Die Variante West hat allerdings keinen klaren Vorsprung gegenüber der Variante Null+, daher ist eine eindeutige Entscheidungsempfehlung nicht möglich.

Die Teilergebnisse zeigen folgendes Bild:

- Die Kosten-Nutzen-Analyse ergibt für alle Umfahrungsvarianten ein ungünstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis, allerdings bei der Variante West nur knapp.
- Die ergänzende Nutzwertanalyse zeigt ebenfalls die Variante West als Bestvariante, mit überwiegend positiven Nutzwerten.
- Das Ergebnis reagiert empfindlich auf die Variation von Inputgrössen und kann in günstigen Fällen zumindest bei der Variante West zu einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis führen.
- Alle Umfahrungsvarianten weisen relativ hohe Kosten bei vergleichsweise bescheidenen Verkehrsbelastungen auf und können nicht in Etappen realisiert werden.

Das Projekt liegt knapp unterhalb der Schwelle zur Wirtschaftlichkeit. Mit zusätzlich unterstützenden wirtschaftsfördernden Massnahmen sowie mit der nötigen politischen Unterstützung aus der Region könnte ein ausreichender Zusatznutzen generiert werden.

Aufgrund der Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde empfohlen,

- die dem Bauprojekt vorauslaufenden resp. parallelen Abklärungen des regionalen Engagements sowie der Mittelbeschaffung bei Gemeinden, Kanton und Bund anzugehen,
- zusätzliche Abklärungen bezüglich des Bedarfs v.a. auf Seite des Güterverkehrs zu treffen,
- die erforderlichen verkehrlichen flankierenden Massnahmen vertieft zu planen, zu projektieren und zu realisieren,
- die für ein Strassenplanerlassverfahren nötigen Projektvertiefungen, die erforderlichen Richt- und Sachplaneinträge wie auch den vorsorglichen Landerwerb voranzutreiben und
- parallel dazu in den nächsten Jahren die verkehrlichen flankierenden Massnahmen der Variante Null+ umzusetzen, die Ortsdurchfahrt Aarwangen zu sanieren und weitere punktuelle Verbesserungen im regionalen Strassennetz zu realisieren.

1.3 Partizipation während des Planungsprozesses

Es wurde von Seiten der Bauherrschaft, der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern darauf geachtet, bereits während dem Planungsprozess die betroffenen Gemeinden und die Interessenvertreter aus der Region einzubeziehen.

Zu diesem Zweck wurden zwei Gremien ins Leben gerufen (siehe Anhang A1):

- Die Behördendelegation, bestehend aus Vertretern der betroffenen Gemeinden und der Region Oberaargau
- Die Begleitgruppe mit den Vertretern aus der Politik, von Verbänden und Interessengruppen sowie der Verwaltung

Zudem waren in der speziell eingerichteten erweiterten Projektleitung unter dem Vorsitz des Kreisoberingenieurs IV der Bauverwalter von Aarwangen und der Stadtplaner von Langenthal vertreten.

1.4 Ablauf der Mitwirkung

Mit einer Medienorientierung und der Publikation im Amtsblatt wurde die Bevölkerung aufgerufen, sich an der Mitwirkung zur ZMB Autobahzubringer Oberaargau zu beteiligen. Die Interessierten hatten vom 14. Mai 2007 bis zum 31. Juli 2007 Gelegenheit, das Auflagedossier auf den Gemeindeverwaltungen von Aarwangen, Bannwil, Langenthal, Schwarzhäusern und Thunstetten einzusehen und eine Kurzfassung sowie einen vorbereiteten Fragebogen zu beziehen.

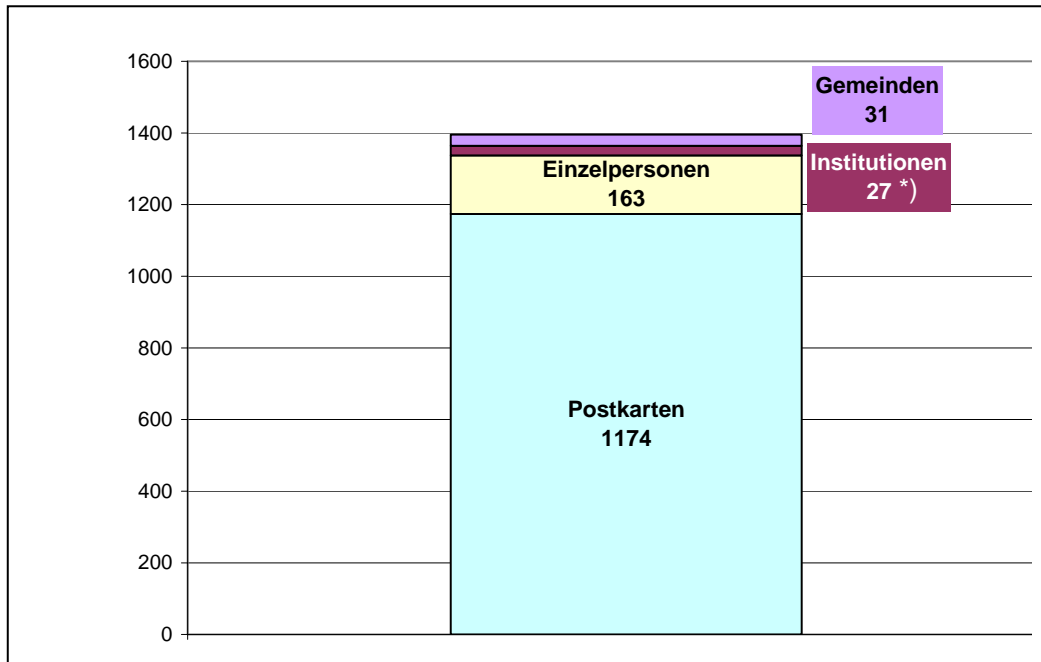
Die Kurzfassung der ZMB und der Fragebogen standen auch auf der Webseite der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion sowie der Region Oberaargau zum Download zur Verfügung.

Während der Mitwirkungszeit fanden zudem verschiedene, durch die Region und verschiedene Parteien organisierte Informationsveranstaltungen statt, die im Allgemeinen rege besucht wurden.

2 Beteiligung am Mitwirkungsverfahren

2.1 Überblick

Insgesamt beteiligten sich rund 1'400 Personen oder Institutionen in irgendeiner Form an der Mitwirkung zur ZMB Autobahzubringer Oberaargau.



*) inkl. Region Oberaargau

Abbildung 1 – Gesamtübersicht über die Mitwirkungseingaben

Rund die Hälfte aller Eingaben stammen dabei aus den direkt im Untersuchungsperimeter liegenden Gemeinden Aarwangen, Langenthal und Thunstetten.

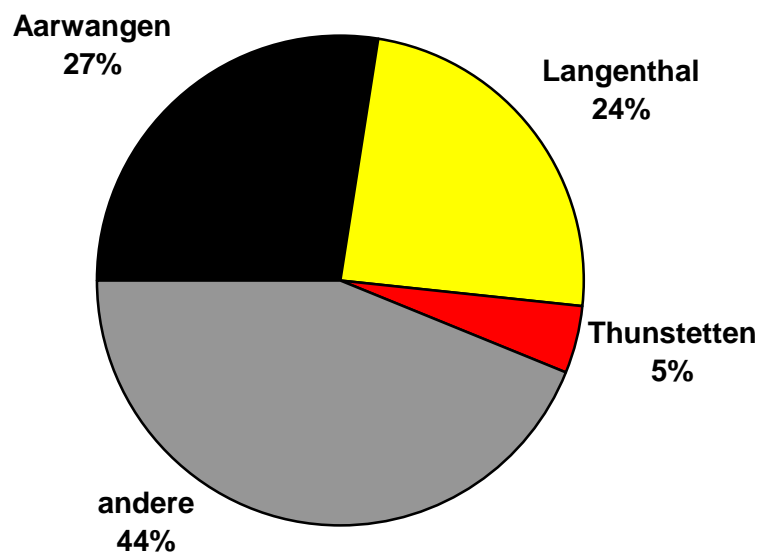


Abbildung 2 – Herkunft der Eingaben (Gesamtübersicht)

Eine erste Triage der Mitwirkungsbeiträge ergibt folgendes Stimmungsbild:

	Befürworter	Gegner
	einer Umfahrungslösung	
Einzelpersonen	58,7 %	41,3 %
Aarwangen	70,2 %	29,8 %
Langenthal	44,0 %	56,0 %
Gemeinden	100,0 %	0,0 %
Institutionen	78,3 %	21,7 %

Im Rahmen der Kartenaktion der Region Oberaargau sind zudem 1174 Stimmen für die Realisierung des Autobahzubringers und damit für eine Umfahrungslösung eingegangen.

2.2 Rücklauf der Fragebogen von Privatpersonen

Innerhalb der vorgegebenen Frist wurden insgesamt 111 der vorgedruckten Fragebogen (siehe Anhang A2) von Firmen oder Privatpersonen eingereicht. Weitere 52 Mitwirkungsbeiträge wurden in Form von e-mails oder von ausführlichen schriftlichen Stellungnahmen abgegeben.

Von den vorgedruckten Fragebogen wurden rund 30 (27 %) unverändert, das heisst ohne zusätzliche Bemerkungen zu den vorformulierten Fragen eingereicht.

Wie die untenstehende Grafik zeigt, stammt der grösste Teil der Reaktionen aus den Gemeinden Aarwangen und Langenthal.

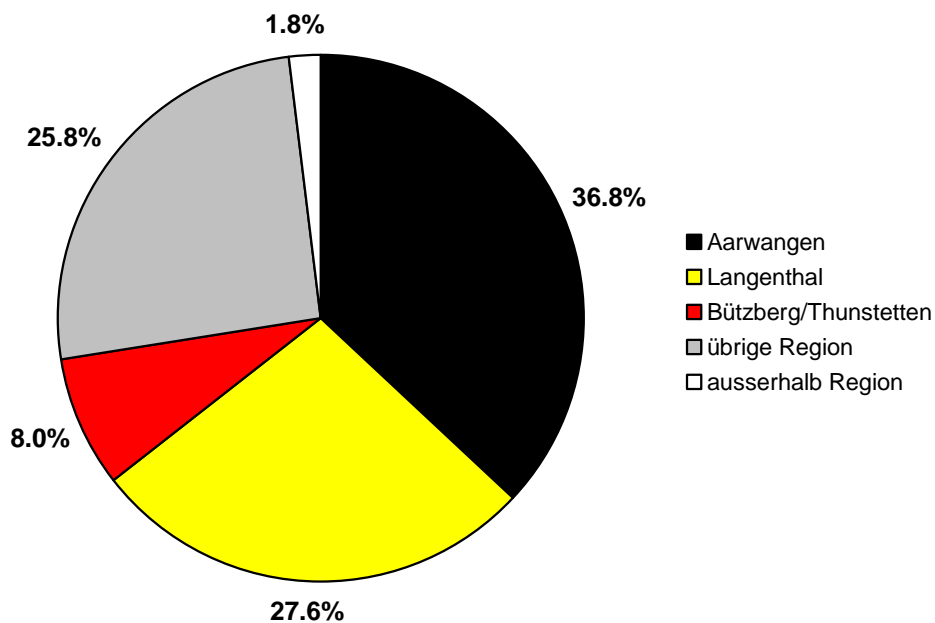


Abbildung 3 – Herkunft der Fragebogen und Stellungnahmen von Privatpersonen

Aufgeschlüsselt auf die Wohnorte der mitwirkenden Privatpersonen ergibt sich folgendes Bild:

Wohnort (Gemeinde)	Fragebogen	Andere Beiträge ¹	Beteiligung ²
unbekannt	3		
Aarwangen	47	13	1.5%
Bannwil	3		0.4%
Langenthal	26	19	0.3%
Schwarzhäusern	3		0.7%
Thunstetten / Bützberg	7	6	0.4%
Attiswil		1	0.1%
Bleienbach	2	1	0.4%
Herzogenbuchsee	3	3	0.1%
Huttwil	1	2	0.1%
Kleindietwil	3	3	1.2%
Lotzwil	3		0.1%
Madiswil	1	1	0.1%
Melchnau	2		0.1%
Niederbipp	1		0.0%
Obersteckholz	1		0.3%
Roggwil	4	1	0.1%
Wangen a/A		2	0.1%
Wynau	1		0.1%
Total	111	52	

Tabelle 1 – Eingegangene Fragebogen und Stellungnahmen nach Herkunftsort

¹ E-mails, ausführliche schriftliche Stellungnahmen

² Beteiligung: Anzahl Eingaben im Verhältnis zur Einwohnerzahl (2005)

2.3 Eingaben von Institutionen

Neben Privatpersonen und Firmen haben sich 26 Institutionen – Verbände, Parteien und Schulen – an der Mitwirkung beteiligt. Auch diese stammen mehrheitlich aus Aarwangen und aus Langenthal.

2.4 Eingaben von Gemeinden und der Region

Weiter haben auch die Region Oberaargau sowie 31 Gemeinden (in der nachstehenden Grafik gelb markiert) resp. deren Behörden eine Eingabe zur ZMB Autobahzubringer Oberaargau abgegeben.

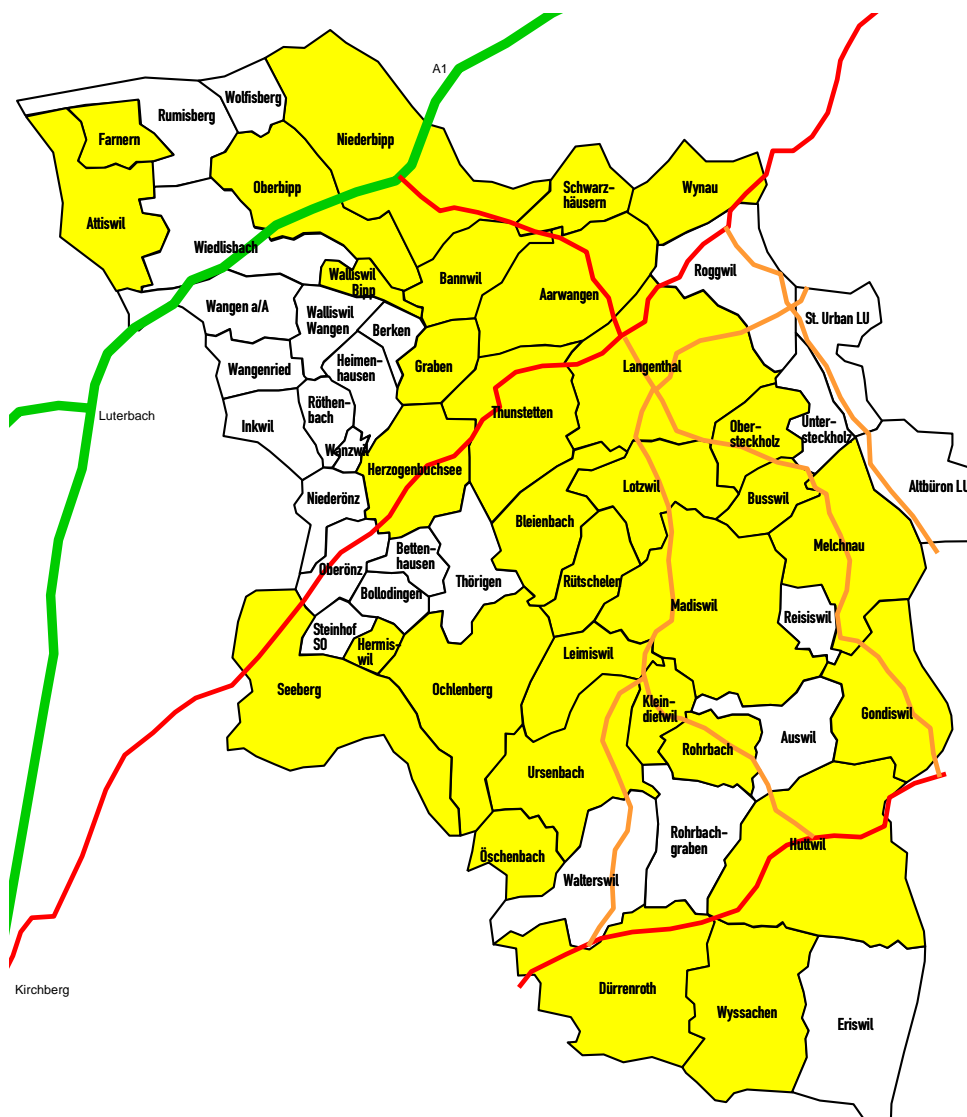


Abbildung 4 – Gemeinden, die eine Eingabe gemacht haben

2.5 Postkartenaktion der Region Oberaargau

Parallel zur Mitwirkung lancierte die Region Oberaargau eine Postkartenaktion (siehe auch AnhangA3), um ihrer Forderung – der Realisierung des Autobahzubringers – Nachdruck zu verleihen. Die vorgedruckten Karten nehmen direkt Bezug auf die im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens aufgelegten Dokumente und sind daher auch als Mitwirkungsbeitrag zu werten.

Im Gegensatz zu den Fragebogen und schriftlichen Eingaben stammt ein erheblicher Anteil der knapp 1200 Karten (beinahe die Hälfte) aus den nicht direkt am Untersuchungsgebiet anliegenden Regionsgemeinden sowie von ausserhalb der Region Oberaargau.

Rund 150 der Karten wurden von den Mitwirkenden mit zusätzlichen Kommentaren ergänzt.

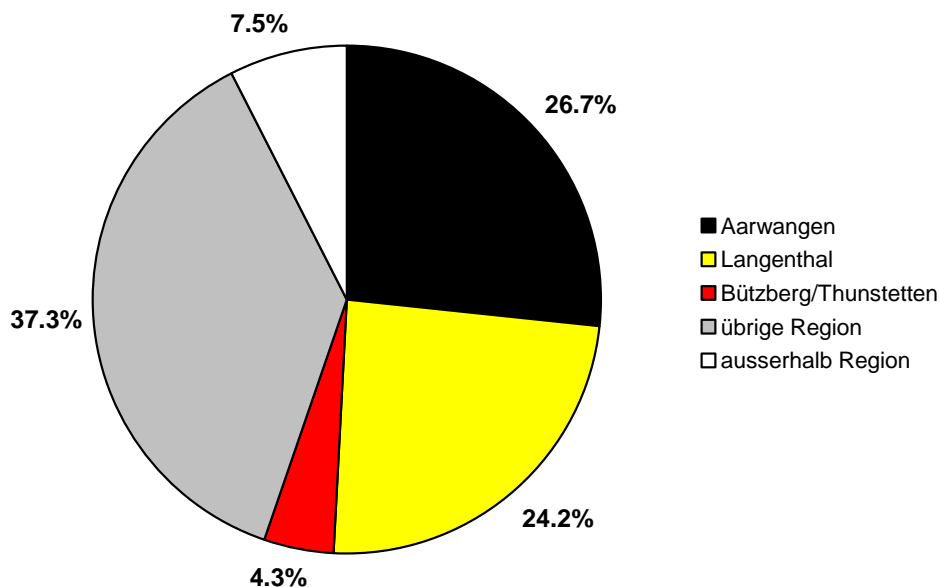


Abbildung 5 – Herkunft der eingereichten Karten aus der Aktion der Region Oberaargau

3 Eingaben

3.1 Eingaben der Gemeindebehörden und der Region

Von insgesamt 31 Gemeinden aus der Region gingen innerhalb der Mitwirkungsfrist schriftliche Eingaben zur ZMB ein (siehe auch Anhang A4).

Mehr als die Hälfte davon bestanden aus einer Kopie der Eingabe der Region Oberaargau, 3 weitere beschränkten sich auf einen Verweis auf die genannte Eingabe.

Von den restlichen 12 Gemeinden sprechen sich deren 11 wie auch die Region Oberaargau deutlich für die Umsetzung der Variante West aus.

Für diese Haltung ist gemäss den Aussagen in den Eingaben in erster Linie die mit dem Bau des Autobahnzubringers verbundene Hoffnung auf eine mittelfristige Stärkung der Region verbunden. Zudem wird verschiedentlich bezweifelt, ob die Variante Null+ eine echte Verbesserung der Situation, vor allem für die betroffenen Anwohner, bringen würde.

Die Gemeinden aus dem oberen Langetental fordern zudem, in einem nächsten Schritt auch die Weiterführung einer leistungsfähigen Achse mit Umfahrung von Langenthal, resp. dem Schorentunnel, bis in den Raum Huttwil zu prüfen.

Die Eingabe der Region Oberaargau, die von 16 teilnehmenden Gemeinden praktisch unverändert übernommen wurde, führt als Hauptgrund für den Autobahnzubringer abweichend vom Ergebnis der ZMB an, dass dessen Wirtschaftlichkeit durchaus gegeben sei. In diesem Zusammenhang wird die ZMB und dabei in erster Linie die angewandte Methodik und die verwendeten Grundlagen kritisiert resp. in Zweifel gezogen.

So wird unter anderem bemängelt, dass der besonderen Situation des Oberaargaus zu wenig Rechnung getragen würde, dass gewisse Randbedingungen, wie die Topografie oder der Schwerverkehrsanteil unberücksichtigt geblieben seien und dass die unterstellten Verkehrszunahmen deutlich zu tief angesetzt worden seien.

Weiter wird die Kostenschätzung in Frage gestellt und insbesondere die Höhe der für diverse Nebenarbeiten und für die flankierenden Massnahmen eingesetzten Kosten angezweifelt.

Diese Argumentationskette führt zur Aussage, dass das Kosten/Nutzen-Verhältnis in Wahrheit deutlich über 1 liege, die Wirtschaftlichkeit somit nachgewiesen sei und damit der Autobahnzubringer in der vorgeschlagenen Form (Variante West) realisiert werden müsse.

3.2 Eingaben der Institutionen

Insgesamt 26 Institutionen (vorwiegend Parteien und Verbände) haben die Möglichkeit zur Eingabe im Rahmen der Mitwirkung genutzt (Anhang A5).

Lediglich 5 davon unterstützen die Aussagen aus der ZMB, wogegen sich deren 17 deutlich für eine Umfahrungsvariante (vorwiegend für die Variante West) aussprechen.

Die restlichen vier Eingaben bringen die mit geeigneten Massnahmen zu lösenden Probleme zur Sprache, bevorzugen aber keinen der vorgestellten Lösungsansätze explizit resp. lehnen sowohl eine Umfahrung als auch die Variante Null+ ab.

Von den Befürwortern einer Umfahrungslösung werden die folgenden Argumente genannt:

- Die Variante Null+ löst die Verkehrsprobleme nicht oder verschlimmert gar die Situation (7)
- Die mittel- bis langfristigen wirtschaftlichen Auswirkungen sprechen für einen Autobahzubringer (4)

Zudem werden auch von dieser Seite die verwendeten Verkehrsgrundlagen (3) und die Methodik (3) in Zweifel gezogen. Die Kostenschätzung wird als falsch und deutlich zu hoch abgelehnt (7), wobei vereinzelt (2) auch eine mutwillige Verfälschung der Kostenangaben unterstellt wurde.

Weiter wird bemängelt, dass die regionalwirtschaftlichen Effekte in der Bewertung ungenügend gewürdigt, resp. in der Kosten/Nutzen-Analyse nicht mit eingerechnet wurden (7).

Die Gegner einer Umfahrungslösung begründen Ihre Ablehnung wie folgt:

- Die Eingriffe in die Umwelt sind nicht vertretbar (5)
- Neue Verkehrsanlagen führen zu Mehrverkehr und damit zu zusätzlichen Problemen an anderen Orten (2)
- Die Kosten für eine Umfahrungslösung sind zu hoch (4)
- Die wirtschaftlichen Auswirkungen der neuen Strasse sind äusserst gering und beschränken sich auf Thunstetten und Teile von Langenthal (2).

3.3 Eingaben der Privatpersonen

Von den 111 eingegangenen Fragebogen wurden rund 80 mit zusätzlichen Bemerkungen eingereicht.

Knapp drei Viertel dieser Eingaben fordern explizit die Umsetzung einer Umfahrungslösung, wovon die überwiegende Mehrheit die Variante West als Bestvariante unterstützt.

Als Begründung für diese Forderung wurden in erster Linie folgende Argumente ins Feld geführt:

- Die Variante Null+ bringt keine Verbesserung für die Anwohner (10)
- Die Variante Null+ löst die Verkehrsprobleme nicht oder verschlimmert gar die Situation (16)
- Die Variante Null+ ist zu teuer und bringt keinen entsprechenden Nutzen (7)
- Die Umfahrung bringt regionalwirtschaftliche Vorteile (15)

Mehrfach wird zudem die schnelle Realisierung der Umfahrung ausdrücklich verlangt (11) und auf die spezielle Situation in Aarwangen, wie den hohen Schwerverkehrsanteil, die Topografie oder die im Strassenraum verkehrende Bahn hingewiesen (18).

Einzelne Mitwirkende machen zudem konkrete Aussagen zum Projekt und zu den flankierenden Massnahmen. So wird zum Beispiel – ohne auf die damit verbundenen höheren Kosten einzutreten – eine Tieflage oder längere Überdeckungen der neuen Strasse vorgeschlagen (3) oder es wird mit Blick auf die dadurch erhofften Kosteneinsparungen der Verzicht auf die flankierenden Massnahmen verlangt (4).

Auf der anderen Seite sprechen sich auch gut ein Viertel der Mitwirkenden (drei Viertel davon aus Aarwangen, Langenthal und Roggwil) deutlich gegen die Umfahrung aus.

Hier wurden folgende Argumente angeführt:

- Die Variante West braucht es nicht, resp. sie ist gemessen an ihrem Nutzen zu teuer (10)
- Die Eingriffe in die Umwelt und insbesondere in das Naherholungsgebiet und in die „Smaragd“-Gebiete sind inakzeptabel (10)
- Die Umfahrung bringt lediglich eine Problemverlagerung und führt zu Mehrbelastungen an anderen Stellen (13)

4 Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse und Fazit

4.1 Grundlagen und Methodik

Mitwirkungseingaben

Die verwendeten Verkehrszahlen und die prognostizierte Verkehrszunahme sind falsch. Die Kosten/Nutzen-Analyse berücksichtigt die regionalwirtschaftlichen Effekte nicht, die Auswirkungen auf die Anwohner (Verkehrssicherheit, gesundheitliche Auswirkungen) werden ungenügend gewichtet und den Besonderheiten der Situation (Schwerverkehrsanteil, Steigungsverhältnisse, Behinderungen durch die Bahn) wird nicht Rechnung getragen.

Kommentar

Bei den verwendeten Verkehrszahlen handelt es sich um die Daten der offiziellen Zählstellen des Kantons und des Bundes (Zählungen 2005), sowie um die Entwicklungsindices Strassenverkehr des ASTRA. Der Schwerverkehrsanteil umfasst definitionsgemäss die Fahrzeuge über 3,5 Tonnen, d.h. Lastwagen, Sattelschlepper und Busse.

Die Bewertungen (Kosten/Nutzen-Analyse, Nutzwertanalyse etc. wurden auf der Grundlage des NISTRA-Handbuchs des Bundesamtes für Strassen erstellt. Die genannten wirtschaftlichen Effekte sind demzufolge ausdrücklich nicht zu quantifizieren, da sie „spekulativen Charakter“ (Zitat) haben. Die Überlegungen zu den wirtschaftlichen Effekten sind im Bericht zur Regionalwirtschaft in qualitativer Form abgehandelt.

Betreffend der Auswirkungen auf die Anwohner wurden die in den Normen vorgegebenen Indikatoren und Ansätze verwendet. Eine unterschiedliche Gewichtung der Wirkungen innerhalb und ausserhalb des Siedlungsbereichs sind darin berücksichtigt.

Bei den verwendeten Bewertungsverfahren handelt es sich um standardisierte Verfahren, die naturgemäss nicht jede örtliche Besonderheit mit berücksichtigen können. Nur so sind spätere Vergleiche zwischen verschiedenen Projekten möglich.

Schlussfolgerungen

Die verwendeten Verkehrszahlen sind korrekt und bedürfen keiner Korrekturen.

Das Bewertungsverfahren und die angewendeten Indikatoren wurden vorgängig für die ZMB's im Kanton Bern festgelegt. Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen besteht kein Handlungsbedarf.

Es wird allerdings ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Bewertungsergebnisse lediglich einen Baustein im Entscheidungsverfahren darstellen. Die verschiedentlich genannten örtlichen Besonderheiten sind in der Diskussion innerhalb des Regierungsrates (Variantenentscheid) und später im Grosse Rat (Kreditvorlagen) gebührend zu berücksichtigen.

4.2 Linienführung der Umfahrung

Mitwirkungseingaben

Die neue Strasse ist in einer Tieflage zu führen und/oder auf längere Strecken zu überdecken. Auf einen Tunnel Spychigwald ist zu verzichten (Einschnitt, Brücke). Der Anschluss an die Bützbergstrasse ist sicherzustellen.

Kommentar

Diese Vorschläge können in einem allfälligen späteren Planungsschritt (Bauprojekt resp. Strassenplan) im Sinne einer Optimierung des Projektes bezüglich Umwelteinwirkungen und Kosten aufgenommen werden.

Schlussfolgerungen

Im Rahmen der weiteren Projektierung sind diese Massnahmen vertieft zu prüfen.

4.3 Flankierende Massnahmen und Öffentlicher Verkehr

Mitwirkungseingaben

Die flankierenden Massnahmen sind nicht im vorgesehenen Umfang notwendig; es sind zusätzliche Massnahmen auf der Mumenthalstrasse vorzusehen. Es ist eine neue Linienführung für die Bahn zu suchen resp. Eine Umstellung auf Busbetrieb ist zu prüfen.

Kommentar

Bei den flankierenden Massnahmen handelt es sich um variantenspezifische Gesamtpakete, die im Zusammenspiel der einzelnen Wirkungen den gewünschten Gesamteffekt (Entlastung der Ortsdurchfahrt, Vermeidung von Schleichverkehr etc.) bringen. Das Herauslösen einzelner Elemente ist meist problematisch. Der Umfang der vFM und die Realisierbarkeit werden aber im Rahmen der vertieften Projektierung des Autobahzubringers geprüft.

Die Frage der Betriebsform der ASM resp. die Lage des Bahntrassees war explizit nicht Bestandteil der nun abgeschlossenen Untersuchungen, sondern wurde als Randbedingung vorgegeben³.

³ Die Umstellung der asm auf Busbetrieb wurde 2002 unter Einbezug der Region Oberaargau ausführlich untersucht. Schlussfolgerung: Beibehaltung des Bahnbetriebs; Umstellung auf Bus ist keine Option. Eine noch laufende Studie zeigt zudem, dass es vermutlich lohnenswert sein wird, die asm in Richtung Oensingen zu verlängern.

Schlussfolgerungen

Keine speziellen Vorkehrungen nötig.

4.4 Umwelt

Mitwirkungseingaben

Die offene Landschaft zwischen Spychigwald und Aare ist zu erhalten. Die ausgewiesenen Smaragd-Gebiete sind zu schützen. Der Kulturlandverlust ist zu vermeiden.

Kommentar

Auf den optischen Eindruck der neuen Strasse wurde bei der Wahl der Höhenlage der Strasse bereits Rücksicht genommen. Weitere Anpassungen, wie eine Tieferlegung oder eine partielle Überdeckung (siehe auch 4.2) sind möglich.

Bei der Wahl der Linienführung der Variante West wurde so weit wie möglich auf bestehende Schutzgebiete Rücksicht genommen. Weitere geringfügige Anpassungen an der Linienführung resp. die Festlegung von Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen sind im Rahmen der folgenden Planungsschritte möglich.

Schlussfolgerungen

Die Aspekte Landschaft und Schutzgebiete sind in späteren Planungsschritten gebührend zu berücksichtigen.

4.5 Kosten

Mitwirkungseingaben

Die Kostenschätzung für die Umfahrung ist zu hoch angesetzt. Die Posten Diverses und Flankierende Massnahmen sind zu hoch / nicht nachvollziehbar.

Kommentar

Die Kostenschätzung basiert auf den Erfahrungen aus umgesetzten Projekten ähnlicher Grössenordnung und wurde von Spezialisten unabhängig von der Bewertung erstellt.

Der Posten Diverses umfasst einerseits kleinere und grössere Nebenarbeiten, wie Landumlegungen, Bachdurchlässe, Leitungsverlegungen, Zäune etc., andererseits auch gewisse Reserven für Zusatzforderungen wie die bereits genannten Überdeckungen oder Ersatzmassnahmen. Dieser Posten wurde für alle Varianten (auch Null+) mit einem gleichen Prozentsatz auf den reinen Baukosten eingesetzt.

Die flankierenden Massnahmen beinhalten Massnahmen im heutigen Strassenetz von Aarwangen, Langenthal und weiteren anliegenden Gemeinden. Deren Kosten sind variantenabhängig. Diese Kosten sind in einer Gesamtkostendarstellung zwingend mit zu berücksichtigen. Ein Wegfall dieser Position würde die Kostendifferenz zwischen der Umfahrung und der Variante Null+ kaum tangieren und würde somit zu keiner anderen Gesamtbewertung führen.

Schlussfolgerungen

Die Kostenschätzung ist nicht anzupassen. Gegebenfalls sind die anfallenden Kosten noch nach Kostenträger (Kanton, Gemeinden) zu differenzieren.

4.6 Zeitliche Aspekte

Mitwirkungseingaben

Die Umfahrung ist möglichst schnell zu realisieren. Auf eine vorgängige Umsetzung der Variante Null+ (oder von Teilen davon) ist zu verzichten.

Kommentar

Eine „schnelle“ Realisierung einer Umfahrungsstrasse muss wohl eine Utopie bleiben. Immerhin sind die vorgeschriebenen Planungsschritte mit den entsprechenden Verfahren, möglichen Einsprachen und Beschwerden etc. einzuhalten und die politischen Hürden (Grosser Rat, Volksabstimmung) für die Bereitstellung der Mittel zu meistern. Ein Baubeginn vor 2012 und damit eine Inbetriebnahme vor dem Jahre 2015 ist auch auf diesem „schnellsten Weg“ kaum möglich.

Genau aus diesem Grund sind auch Massnahmen der Variante Null+ vorgängig umzusetzen. Nur so können bereits mit geringeren Aufwendungen punktuelle kurzfristige Verbesserungen erzielt werden.

Schlussfolgerungen

Am vorgeschlagenen Ablauf (Null+ umsetzen – Umfahrung weiterverfolgen) ist festzuhalten.

4.7 Regionalwirtschaft / Projektbegründung

Mitwirkungseingaben

Den Regionalwirtschaftlichen Aspekten wird nicht genügend Rechnung getragen. Die wirtschaftlichen Auswirkungen rechtfertigen den Bau eines Autobahzubringers.

Kommentar

Wie bereits im Kapitel 4.1 erläutert, handelt es sich bei der Abschätzung der längerfristigen wirtschaftlichen Auswirkungen (Strukturänderungen, Ansiedlung neuer Betriebe etc.) um Prognosen, die auch von vielen unbeeinflussbaren wie unvorhersehbaren Faktoren abhängen. Entsprechende Untersuchungen im Rahmen anderer Projekte zeigen, dass sich Folgeentwicklungen sowohl in positiver als auch in negativer Hinsicht zeigen können und ein kausaler Zusammenhang mit einer neuen Infrastrukturanlage in den wenigsten Fällen schlüssig nachgewiesen werden kann.

Ein engerer Einbezug entsprechender Wirkungen in die Kosten/Nutzen-Analyse oder in die Nutzwertanalyse ist aus dieser Sicht unstatthaft.

Schlussfolgerungen

Wie bereits erläutert, stellen die Bewertungsergebnisse lediglich einen Baustein im Entscheidungsverfahren dar. Die regional- und wirtschaftspolitischen Effekte werden im Rahmen des weiteren Vorgehens zu berücksichtigen.

5 Nächste Schritte

Der Regierungsrat hat sich in Kenntnis der Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung und des Mitberichtsverfahrens zum weiteren Vorgehen geäußert (s. Medienmitteilung im Anhang A7). In einem ersten Schritt wird es darum gehen, eine für die Umsetzung der ZMB-Ergebnisse verantwortliche Projektorganisation einzusetzen. Wichtige Aufgaben werden die Planung der nächsten Arbeitsschritte und die Klärung der Finanzierungsmöglichkeiten sein

Anhang

A1 Behördendelegation und Begleitgruppe

A1.1 Behördendelegation

Brodbeck	Walter	Kreisoberingenieur OIK IV *)
Dinkel	Walter	Kantonsoberingenieur (Vorsitz)
Leuenberger	Hans	Gemeindepräsident Aarwangen
Quaile	Markus	Gemeindepräsident Thunstetten
Rufener	Thomas	Stadtpräsident Langenthal
Sutter	Robert	Präsident Region Oberaargau

*) ohne Stimmrecht

A1.2 Begleitgruppe

Aebi	Christian	Amt für öffentlichen Verkehr Kanton Bern
Ammann	U.	Wirtschaftsverband Oberaargau
Amstutz	Renate	Generalsekretärin BVE (Vorsitz)
Balli-Straub	Dorette	Grossrätin
Baumberger	Hans	SP Langenthal
Baumgartner	Laura	Vize-Stadtpräsidentin Langenthal
Blatter	Kurt	Gemeinderat, Langenthal
Brodbeck	Walter	Kreisoberingenieur OIK IV
Capocasa	Antonio	Bauverwalter Aarwangen
Costa	Stefan	Grossrat (Langenthal)
Dätwyler	Heinz	Grossrat (Lotzwil)
Dinkel	Walter	Kantonsoberingenieur
Felder	Franz-Josef	Stadtplaner Langenthal
Flückiger	Peter	Gemeindepräsident Rohrbach
Haudenschild	Peter	Gemeinderat Niederbipp
Hinden	Samuel	Amt für Umweltkoordination und Energie
Hug-Bach	Hans	Bürgergemeinde Thunstetten
Ischi	Markus	Region Oberaargau
Iseli	Ulrich	TCS Landesteil Oberaargau
Jaisli	Martin	IG Velo
Jenzer	Lukas	Gemeinderat Huttwil
Krummenacher	Bernhard	SVP Langenthal
Lappert	Paul	Bürgergemeinde Schoren
Leuenberger	Hans	Gemeindepräsident Aarwangen
Masshardt	Nadine	Grossrätin (Langenthal)
Meyer	Markus	Grossrat (Roggwil)
Nyffeler	Adrian	FDP Aarwangen
Pleisch	Christian	Bauverwalter Thunstetten
Quaile	Markus	Gemeindepräsident Thunstetten
Reber	Rolf	Gemeindepräsident Bannwil
Rohrbach	U.	Bürgergemeinde Aarwangen

Röthlisberger	Christian	Projektleiter Oberingenieurkreis IV
Rufener	Thomas	Stadtpräsident Langenthal
Rytz	Peter	Kantonsplaner
Schärer	Andreas	Pro Natura Oberaargau
Schaub	Paula	EVP Langenthal
Schneider-Ammann	Johann	Nationalrat
Seewer	Ulrich	Verantwortlicher Gesamtmobilität BVE
Sigrist	Fritz	Gemeindepräsident Madiswil
Simon	Ueli	Gemeindepräsident Niederbipp
Sollberger	Heinz	Gemeindepräsident Schwarzhäusern
Sommer	Erwin	Grossrat (Melchnau)
Stalder	Peter	SVP Aarwangen
Steffen	Peter	SP Aarwangen
Steinmann	Ulrich	Aare Seeland Mobil AG
Stierli	Arthur	Amt für Gemeinden und Raumordnung
Sutter	Robert	Präsident Region Oberaargau
Trösch	Erich	Präsident Wirtschaftsverband Oberaargau
von Bergen	Madeleine	Bürgergemeinde Langenthal
Wälchli-Lehmann	Käthi	Grossrätin (Obersteckholz)
Wälti-Schlegel	Johanna	Grossrätin (Burgdorf)
Wüthrich	Adrian	VCS
Zumstein	Katrin	Grossrätin (Langenthal) Gewerkschaftsbund Oberaargau Gemeinde Lotzwil Gemeinde Huttwil

A1.3 Erweiterte Projektleitung ePL

Brodbeck	Walter	Kreisoberingenieur OIK IV (Vorsitz)
Capocasa	Antonio	Bauverwalter Aarwangen
Felder	Franz-Josef	Stadtplaner Langenthal
Röthlisberger	Christian	Oberingenieurkreis IV

A2 Fragebogen

Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Autobahzubringer Oberaargau

Mitwirkung 14. Mai – 31. Juli 2007

Ihre Meinung interessiert uns!

1. Können Sie die Herleitung der Ergebnisse der ZMB nachvollziehen?

ja eher ja eher nein nein

Unterschiedliche Auffassungen habe ich in folgenden Punkten:

2. Sind Verkehrsfragen, die Sie besonders interessieren und von denen Sie besonders betroffen sind, in der ZMB berücksichtigt?

ja nein

Wenn ja welche? Sind diese richtig behandelt?



3. Sind Sie mit den Beurteilungen und Empfehlungen aus der ZMB einverstanden?

ja eher ja eher nein nein

Unterschiedliche Auffassungen habe ich in folgenden Punkten:

4. Haben Sie weitere Bemerkungen oder Anregungen zur ZMB?

5. Persönliche Angaben

Institution: _____

Privatperson, wohnhaft in der Gemeinde: _____

Name und Adresse (freiwillig): _____

Zusatzfrage: Wie bewegen Sie sich in der Region Oberaargau hauptsächlich?

Auto öffentl. Verkehr Velo zu Fuss

Bei Bedarf Rückseite benutzen! Ausgefüllten Fragebogen bitte bis 31. Juli 2007 einsenden an:
Oberingenieurkreis IV, Tiergarten 1, 3400 Burgdorf, faxen: 034 420 82 83, mailen: info.tbaoik4@bve.be.ch

Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!

A3 Kartenaktion Region Oberaargau

Wir wollen den Anschluss nicht verpassen!



Mitwirkungseingabe Autobahnzubringer

Ich beteilige mich an der Mitwirkung, weil wir den Anschluss nicht verpassen wollen. Ich befürworte den raschen Bau des Autobahnzubringers, weil die Strasse in unserer Region:

- Wirtschaftswachstum bewirkt und damit Arbeitsplätze schafft und sichert;
- Die Lebensqualität verbessert;
- Die Verkehrssicherheit insbesondere in Aarwangen erhöht;
- Die Entwicklung der Region bis nach Huttwil fördert.

Es kommt für mich nur die Variante West in Frage, Kosmetik in Aarwangen genügt nicht.

Vorname, Name: _____

Strasse: _____

PLZ Ort: _____

Datum, Unterschrift: _____

Eine Aufforderung der Region Oberaargau, Jurastrasse 29, Langenthal

Nicht frankieren
Ne pas affranchir
Non affrancare

Geschäftsantwortsendung Invia commerciale-risposta
Envoi commercial-réponse

Region Oberaargau
Jurastrasse 29
Postfach 835
4901 Langenthal

A4 Beiträge der Region und der Gemeinden

Gemeinde	Eingaben	Kommentar	Schlussfolgerungen
Region Oberaargau	Der besonderen Situation wird zu wenig Rechnung getragen	Bei den verwendeten Bewertungsverfahren handelt es sich um standardisierte Verfahren, die naturgemäss nicht jede örtliche Besonderheit mit berücksichtigen können. Nur so sind spätere Vergleiche zwischen verschiedenen Projekten möglich.	Das Bewertungsverfahren basiert auf Vorgaben des ASTRA und wurden vorgängig für die ZMB's im Kanton Bern fixiert. Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen besteht kein Handlungsbedarf. Die genannten örtlichen Besonderheiten sind im Rahmen des weiteren Vorgehens zu berücksichtigen.
	Die unterstellte Verkehrszunahme wurde deutlich zu tief angesetzt, der ausgewiesene Schwerverkehrsanteil ist zu tief	Bei den verwendeten Verkehrszahlen handelt es sich um die Daten der offiziellen Zählstellen des Kantons und des Bundes (Zählungen 2005), sowie um die Entwicklungsindizes Strassenverkehr des ASTRA. Der Schwerverkehrsanteil umfasst definitionsgemäss die Fahrzeuge über 3,5 Tonnen, d.h. Lastwagen, Sattelschlepper und Busse.	Die verwendeten Verkehrszahlen und Prognosewerte sind aus fachlicher Sicht korrekt und bedürfen keiner Korrekturen.
	Die Kosten für "Diverses" sind zu hoch angesetzt	Der Posten Diverses umfasst einerseits kleinere und grössere Nebenarbeiten, wie Landumlegungen, Bachdurchlässe, Leitungsverlegungen, Zäune etc., andererseits gewisse Reserven für mögliche Zusatzforderungen wie Überdeckungen oder Ersatzmassnahmen. Dieser Posten wurde für alle Varianten (auch Null+) mit einem gleichen Prozentsatz auf den reinen Baukosten eingesetzt.	Die Kostenschätzung wird nicht angepasst. Gegebenfalls sind die anfallenden Kosten noch nach Kostenträger (Kanton, Gemeinden) zu differenzieren.
	Die Kosten für vM sind zu hoch angesetzt - es sind Elemente enthalten, die nicht zum Projekt gehören	Bei den flankierenden Massnahmen handelt es sich um ein Gesamtpaket, das im Zusammenspiel der einzelnen Wirkungen den gewünschten Gesamteffekt (Entlastung der Ortsdurchfahrt, Vermeidung von Schleichverkehr etc.) bringt: das Herauslösen einzelner Elemente ist meist problematisch. Im Rahmen der vertieften Projektierung werden parallel zur Variantenbearbeitung auch die dazu gehörigen vM überprüft und gegebenenfalls angepasst.	Die Kostenschätzung wird vorerst nicht angepasst. Gegebenfalls sind die anfallenden Kosten noch nach Kostenträger (Kanton, Gemeinden) zu differenzieren. Art und Umfang der flankierenden Massnahmen werden im Rahmen späterer Projektierungsschritte noch angepasst.
	Differenzen in den Kosten sind nicht nachvollziehbar (Unterschiede je nach Variante Umfahrungsstrasse)	Die Kosten für einzelne flankierende Massnahmen wurden variantenabhängig berechnet. Je nach der Lage der Umfahrung fallen die notwendigen Ausbauarbeiten (z.B. beim Kreisel Hard) unterschiedlich aus, so dass auch Kostenabweichungen entstehen.	Die Kostenschätzung ist nicht anzupassen.
	Die Kosten/Nutzen-Analyse berücksichtigt die regionalwirtschaftlichen Aspekte resp. den Nutzen durch die Wirtschaftsentwicklung nicht	Die Bewertungen wurden auf der Grundlage des NISTRA-Handbuchs des Bundesamtes für Strassen erstellt. Die genannten wirtschaftlichen Effekte sind demzufolge ausdrücklich nicht zu quantifizieren, da sie „spekulativen Charakter“ (Zitat) haben. Die Überlegungen zu den regionalwirtschaftlichen Folgen sind im Bericht zur Regionalwirtschaft in qualitativer Form abgehandelt.	Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen besteht kein Handlungsbedarf. Die genannten regionalwirtschaftlichen Effekte sind im Rahmen des weiteren Vorgehens zu berücksichtigen.

Gemeinde	Eingaben	Kommentar	Schlussfolgerungen
	Die Berechnungen auf Basis DTV beschönigen die Lage, massgebend wäre die Situation in den Spitzenstunden	Die Verwendung des DTV für verkehrplanerische Fragestellungen ist die übliche Vorgehensweise und entspricht auch den Vorgaben für die Bewertung gemäss NISTRA. Zudem sind Kosten und Nutzen über einen bestimmten Zeitraum (Lebensdauer der Anlage) aufzurechnen, so dass eine Spitzenstundenbetrachtung im vorliegenden Fall keinen Sinn macht.	Die Bewertung ist nicht anzupassen.
	Die Bewertung des Indikators 211 ist nicht nachvollziehbar	Die Beurteilungen beziehen sich auf mögliche Baulandreserven und haben nichts mit der derzeitigen Zonenplanung zu tun. Dieser Indikator bildet die Problematik ab, dass auf neu hervorragend erschlossenen Gebieten ein Druck zur Einzonung und Neuzug besteht (aktuelles Beispiel: Fachmarktmeile Lyssach / Alchenflüh)	Die Bewertung ist nicht anzupassen.
	Um über die finanzielle Realisierbarkeit abschliessend zu urteilen, muss die Projektierung bis und mit Strassenplanverfahren zügig vorangetrieben werden.	Die Grössenordnung der zu erwartenden Kosten ist - unabhängig von allen Diskussionen - aus der Kostenschätzung bekannt. Die Finanzierbarkeit kann auf Basis dieser Kostenzahlen durchaus abgeklärt werden, weitere Planungsschritte sind in Bezug auf diese Frage unnötig.	Die Frage der Finanzierung kann unabhängig von den technischen Planungsschritten und damit ohne zeitliche Abhängigkeit abgeklärt werden.
Aarwangen	siehe Eingaben der Region Oberaargau	siehe da	siehe da
	Für Aarwangen kommt eine Variante mit Einschnitt statt Tunnel im Spychigwald nicht in Frage	Eine solche Variante ist im Rahmen der Mitwirkung verschiedentlich angeregt worden, kommt aber aus Sicht der Projektverfasser nicht in Frage (Tiefe des Einschnittes, Eingriff in das Landschaftsbild, Eingriff für Folra / Fauna und für die Erholungsfunktion des Spychigwaldes)	Abklärungen um technische Projektanpassungen sind gegebenenfalls in späteren Projektierungsschritten zu leisten. Ein Verzicht auf eine Tunnellösung Spychigwald steht aber nicht zur Diskussion.
Attiswil	...unterstützt die Umsetzung des Autobahnzubringers Variante West	-	-
	...erwartet, dass sich der Kanton Bern dafür einsetzt, dass die Strasse mit Bundesbeteiligung erstellt werden kann	Die Frage der Finanzierung und des Kostenteilers soll in einer frühen Phase, unabhängig von weiteren Projektierungsschritten, angegangen werden.	-
Bannwil	siehe Eingaben der Region Oberaargau	siehe da	siehe da
Bleienbach	siehe Eingaben der Region Oberaargau	siehe da	siehe da
Busswil b.M.	siehe Eingaben der Region Oberaargau	siehe da	siehe da
Dürrenroth	Die Gemeinde Dürrenroth hätte einen direkten Nutzen, wenn der Zubringer in den Raum Huttwil verlängert würde.	Die Verlängerung eines Zubringers war nicht Gegenstand der ZMB Autobahnzubringer Oberaargau. Es wurde allerdings darauf geachtet, dass die der Untersuchung zu Grunde gelegten Varianten eine spätere Weiterführung (z.B. in einem Schorentunnel) nicht verunmöglichen.	Dieser Frage ist gegebenenfalls auch in späteren Projektierungsschritten die nötige Beachtung zu schenken.
Farnern	siehe Eingaben der Region Oberaargau	siehe da	siehe da
Gondiswil	siehe Eingaben der Region Oberaargau	siehe da	siehe da

Gemeinde	Eingaben	Kommentar	Schlussfolgerungen
Hermiswil	siehe Eingaben der Region Oberaargau	siehe da	siehe da
Herzogenbuchsee	siehe Eingaben der Region Oberaargau	siehe da	siehe da
Huttwil	siehe Eingaben der Region Oberaargau	siehe da	siehe da
Kleindietwil	Der weitere Anschluss das Langetental hinauf ist noch zu wenig berücksichtigt	Die Verlängerung eines Zubringers war nicht Gegenstand der ZMB Autobahzubringer Oberaargau. Es wurde allerdings darauf geachtet, dass die der Untersuchung zu Grunde gelegten Varianten eine spätere Weiterführung (z.B. in einem Schorentunnel) nicht verunmöglichten.	Dieser Frage ist gegebenenfalls auch in späteren Projektierungsschritten die nötige Beachtung zu schenken.
	Was die Grobkostenschätzung betrifft, finden wir die Position "Diverses" doch im Verhältnis zu den Kosten für die Bauarbeiten sehr hoch	Der Posten Diverses umfasst einerseits kleinere und grössere Nebenarbeiten, wie Landumlegungen, Bachdurchlässe, Leitungsverlegungen, Zäune etc., andererseits gewisse Reserven für mögliche Zusatzforderungen wie Überdeckungen oder Ersatzmassnahmen. Dieser Posten wurde für alle Varianten (auch Null+) mit einem gleichen Prozentsatz auf den reinen Baukosten eingesetzt.	Die Kostenschätzung wird nicht angepasst. Gegebenfalls sind die anfallenden Kosten noch nach Kostenträger (Kanton, Gemeinden) zu differenzieren.
Langenthal	Der besonderen Situation des Oberaargaus wird zu wenig Rechnung getragen	Bei den verwendeten Bewertungsverfahren handelt es sich um standardisierte Verfahren, die naturgemäss nicht jede örtliche Besonderheit mit berücksichtigen können. Nur so sind spätere Vergleiche zwischen verschiedenen Projekten möglich.	Das Bewertungsverfahren basiert auf Vorgaben des ASTRA und wurden vorgängig für die ZMB's im Kanton Bern fixiert. Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen besteht kein Handlungsbedarf. Die genannten örtlichen Besonderheiten sind im Rahmen des weiteren Vorgehens zu berücksichtigen.
	Mit einer leicht differenzierten Gewichtung und einer Kostenreduktion käme das Bewertungssystem zu einer Bejahung der Zweckmässigkeit	Es handelt sich ausdrücklich nicht um ein Parteigutachten, sondern um eine neutrale Beurteilung. Das Bewertungssystem wurde darum vorgängig für alle ZMB's im Kanton Bern fixiert - es wäre unzulässig, nur weil das Resultat nicht den Erwartungen oder Wünschen entspricht, die Parameter zu verändern.	Die Bewertung ist nicht anzupassen.
	Es muss die Optimierung der Lösung überwiegen und nicht das Aufzeigen der Unmöglichkeit des Projektes	Genau dies wurde auch getan. Der Synthesebericht sagt klar, dass der Autobahzubringer nicht klar unzumässig sei, was heisst, dass die Chance besteht, das Vorhaben in den Bereich der Zweckmässigkeit zu führen (und nicht mit Zahlenspielerien, sondern mit konkreten Verbesserungen des Projektes)	-
Leimiswil	Wir können uns nicht vorstellen, einen Autobahzubringer mitfinanzieren zu müssen, der im oberen Langetental gelegenen Gemeinden nichts als Kosten bringt.	Die Differenzierung der Anfallenden Kosten nach Kostenträger (Bund, Kanton, Gemeinden, Dritte) wurde noch nicht vorgenommen. Grundsätzlich ist aber davon auszugehen, dass auf Kantonsstrassen keine Beiträge der Gemeinden mehr anfallen (neues Strassenbaugesetz), für die Gemeinden also nur bei Massnahmen auf ihren eigenen Gemeindestrassen Kosten entstehen	Gegebenfalls sind die anfallenden Kosten noch nach Kostenträger (Kanton, Gemeinden) zu differenzieren.
Lotzwil	...unterstützt die Variante West	-	-
Madiswil	...unterstützt die Variante West	-	-

Gemeinde	Eingaben	Kommentar	Schlussfolgerungen
	Es müsste aufgezeigt werden, dass der Kanton Bern nicht die vollen Kosten zu tragen hat, sondern auch die Gemeinden einen wesentlichen Teil, vor allem an die flankierenden Massnahmen, finanzieren	Die Differenzierung der Anfallenden Kosten nach Kostenträger (Bund, Kanton, Gemeinden, Dritte) wurde noch nicht vorgenommen. Grundsätzlich ist aber davon auszugehen, dass auf Kantonsstrassen keine Beiträge der Gemeinden mehr anfallen (neues Strassenbaugesetz), für die Gemeinden also nur bei Massnahmen auf ihren eigenen Gemeindestrassen Kosten entstehen	Gegebenfalls sind die anfallenden Kosten noch nach Kostenträger (Kanton, Gemeinden) zu differenzieren.
Melchnau	Die Projektkosten der Variante West sind noch einmal zu überprüfen	Eine neue Berechnung der Kosten (Kostenvoranschlag mit einer höheren Genauigkeit) wird im Rahmen der nächsten Projektierungsschritte erfolgen.	Die Kostenschätzung wird nicht angepasst. Gegebenfalls sind die anfallenden Kosten noch nach Kostenträger (Kanton, Gemeinden) zu differenzieren.
	Die Verkehrsführung in und um Langenthal muss in einem weiteren Schritt angegangen werden	Die Verlängerung eines Zubringers war nicht Gegenstand der ZMB Autobahnzubringer Oberaargau. Es wurde allerdings darauf geachtet, dass die der Untersuchung zu Grunde gelegten Varianten eine spätere Weiterführung (z.B. in einem Schorentunnel) nicht verunmöglichen.	Dieser Frage ist gegebenenfalls auch in späteren Projektierungsschritten die nötige Beachtung zu schenken.
Niederbipp	siehe Eingaben der Region Oberaargau	siehe da	siehe da
Oberbipp	siehe Eingaben der Region Oberaargau	siehe da	siehe da
Obersteckholz	siehe Eingaben der Region Oberaargau	siehe da	siehe da
Ochlenberg	siehe Eingaben der Region Oberaargau	siehe da	siehe da
Oeschenschbach	...favorisiert die Variante West	-	-
Rohrbach	Der angestrebte Autobahnzubringer bringt dem südlichen Langenthal keinen Nutzen, wenn kein Ausbau bis nach Langenthal Süd erfolgt	Die Verlängerung eines Zubringers war nicht Gegenstand der ZMB Autobahnzubringer Oberaargau. Es wurde allerdings darauf geachtet, dass die der Untersuchung zu Grunde gelegten Varianten eine spätere Weiterführung (z.B. in einem Schorentunnel) nicht verunmöglichen.	Dieser Frage ist gegebenenfalls auch in späteren Projektierungsschritten die nötige Beachtung zu schenken.
	Ohne einen Ausbau bis Langenthal Süd wird sich für Rohrbach die Situation kaum verbessern und die Gemeinde ist daher auch nicht bereit, sich an den Kosten zu beteiligen	Die Differenzierung der Anfallenden Kosten nach Kostenträger (Bund, Kanton, Gemeinden, Dritte) wurde noch nicht vorgenommen. Grundsätzlich ist aber davon auszugehen, dass auf Kantonsstrassen keine Beiträge der Gemeinden mehr anfallen (neues Strassenbaugesetz), für die Gemeinden also nur bei Massnahmen auf ihren eigenen Gemeindestrassen Kosten entstehen	Gegebenfalls sind die anfallenden Kosten noch nach Kostenträger (Kanton, Gemeinden) zu differenzieren.
Rüschelen	...unterstützt den raschen Bau des Autobahnzubringers Variante West	-	-
	Es ist zu prüfen, ob es nicht eine kostengünstigere Ausführungsvariante gibt.	Eine neue Berechnung der Kosten (Kostenvoranschlag mit einer höheren Genauigkeit) wird im Rahmen der nächsten Projektierungsschritte erfolgen.	Die Kostenschätzung ist nicht anzupassen. Gegebenfalls sind die anfallenden Kosten noch nach Kostenträger (Kanton, Gemeinden) zu differenzieren.
Seeberg	siehe Eingaben der Region Oberaargau	siehe da	siehe da
Schwarzhäusern	...schliesst sich in allen Punkten dem Standpunkt der Region an	siehe da	siehe da

Gemeinde	Eingaben	Kommentar	Schlussfolgerungen
Thunstetten	siehe Eingaben der Region Oberaargau	siehe da	siehe da
Ursenbach	...unterstützt im Wesentlichen die Argumentation der Region Oberaargau	siehe da	siehe da
Walliswil b.N.	siehe Eingaben der Region Oberaargau	siehe da	siehe da
Wynau	siehe Eingaben der Region Oberaargau	siehe da	siehe da
Wyssachen	Dringend ist der Strassenverkehr Huttwil - Langenthal - Autobahnanschluss Niederbipp zu verbessern	-	-

A5 Beiträge der Institutionen

Institution	Eingaben	Kommentar	Stellungnahme
Alterswohnheim Riedli Aarwangen	Die Variante Null+ vermag kaum Verbesserungen der untragbaren Situation herbeizuführen	Bei der Variante Null+ wurde darauf geachtet, durch die Massnahmen eine Verstetigung des Verkehrs und damit eine zwar langsamere aber flüssigere Fahrweise zu erhalten. Den Anliegen der Anwohner, insbesondere bezüglich der Sicherheit und der Überquerbarkeit der Strasse wurde besonders Rechnung getragen	Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen der ZMB besteht kein Handlungsbedarf. Die einzelnen Massnahmen werden in späteren Projektierungsschritten noch optimiert und mit den direkt Betroffenen abgesprochen.
	Kreisel und weitere Verkehrsberuhigungsmassnahmen würden die Verkehrssituation im Dorf noch verschlechtern	Davon kann nicht ausgegangen werden (siehe oben). Erfahrungen auf anderen Ortsdurchfahrten (z.B. Wabern, Köniz) zeigen, dass diese Befürchtung unbegründet ist.	(siehe oben)
	Es ist alles daran zu setzen, dass der Autobahzubringer Oberaargau mit der Neubaustrecke Variante "West" rasch realisiert wird	-	-
Bürgergemeinde Aarwangen	...ist mit der Umfahungsstrasse Variante "West" grundsätzlich einverstanden	-	-
	...besteht auf einer vollständigen Untertunnelung des Bahnfeldes. Die Erschliessung der Kiesgrube "Risi" muss in jedem Falle gewährleistet sein Die Überführung an der Meiswilstrasse muss breit genug für landwirtschaftliche Maschinen sein. Es sollen keine weiteren Auf- und Abfahrten realisiert werden	In späteren Projektierungsphasen ist unabhängig von der gewählten Variante das Projekt inklusive der flankierenden Massnahmen vor allem hinsichtlich der Kosten und der Umweltauswirkungen zu optimieren. Für diese Phase wird eine geeignete Projektorganisation geschaffen.	Die einzelnen Massnahmen werden in späteren Projektierungsschritten noch optimiert und mit den direkt Betroffenen abgesprochen. Die nächsten Arbeitsschritte ab Anfang 2008 werden durch eine Nachfolgeorganisation zur bisherigen Projektleitung koordiniert und begleitet, worin auch der Planungsregion und den Gemeinden ein besonderer Stellenwert zukommt.
	Für sämtliche beanspruchten Kultur- und Waldparzellen wird Realersatz verlangt	-	-
Arbeitsgruppe Schulwegsicherung Aarwangen	Die Schulwegsituation ist dramatisch	Bei der Variante Null+ wurde darauf geachtet, durch die Massnahmen eine Verstetigung des Verkehrs und damit eine zwar langsamere aber flüssigere Fahrweise zu erhalten. Den Anliegen der Anwohner, insbesondere bezüglich der Sicherheit und der Überquerbarkeit der Strasse wurde besonders Rechnung getragen	Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen der ZMB besteht kein Handlungsbedarf. Die einzelnen Massnahmen werden in späteren Projektierungsschritten noch optimiert und mit den direkt Betroffenen abgesprochen.
	Der Autobahzubringer würde eine Taktverdichtung bei der ASM erst ermöglichen	Eine Verdichtung des Angebots auf der ASM wurde im Rahmen der ZMB nicht untersucht. Eine entsprechende Angebotserweiterung würde durch die zuständige RVK geprüft und in diesem Zusammenhang auch die Auswirkungen auf die übrigen Verkehrsteilnehmer beurteilt.	-
Elternrat Aarwangen	...ist mit dem Ergebnis der ZMB grundsätzlich einverstanden	-	-

Institution	Eingaben	Kommentar	Stellungnahme
	Die Variante Null+ bringt keine Verbesserung hinsichtlich der Schulwegsicherheit	Bei der Variante Null+ wurde darauf geachtet, durch die Massnahmen eine Verstärkung des Verkehrs und damit eine zwar langsamere aber flüssigere Fahrweise zu erhalten. Den Anliegen der Anwohner, insbesondere bezüglich der Sicherheit und der Überquerbarkeit der Strasse wurde besonders Rechnung getragen	Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen der ZMB besteht kein Handlungsbedarf. Die einzelnen Massnahmen werden in späteren Projektierungsschritten noch optimiert und mit den direkt Betroffenen abgesprochen.
FDP Aarwangen	Die ZMB nimmt in keiner Weise auf die besondere Lage der Region Oberaargau Rücksicht	Bei den verwendeten Bewertungsverfahren handelt es sich um standardisierte Verfahren, die naturgemäss nicht jede örtliche Besonderheit mit berücksichtigen können. Nur so sind spätere Vergleiche zwischen verschiedenen Projekten möglich.	Das Bewertungsverfahren basiert auf Vorgaben des ASTRA und wurden vorgängig für die ZMB's im Kanton Bern fixiert. Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen besteht kein Handlungsbedarf. Die genannten örtlichen Besonderheiten sind im Rahmen des weiteren Vorgehens zu berücksichtigen.
	Die Kosten für "Diverses" sind zu hoch angesetzt	Der Posten Diverses umfasst einerseits kleinere und grössere Nebenarbeiten, wie Landumlegungen, Bachdurchlässe, Leitungsverlegungen, Zäune etc., andererseits gewisse Reserven für mögliche Zusatzforderungen wie Überdeckungen oder Ersatzmassnahmen. Dieser Posten wurde für alle Varianten (auch Null+) mit einem gleichen Prozentsatz auf den reinen Baukosten eingesetzt.	Die Kostenschätzung wird nicht angepasst. Gegebenfalls sind die anfallenden Kosten noch nach Kostenträger (Kanton, Gemeinden) zu differenzieren.
	Die Kosten für vFM sind zu hoch angesetzt - es sind Elemente enthalten, die nicht zum Projekt gehören	Bei den flankierenden Massnahmen handelt es sich um ein Gesamtpaket, das im Zusammenspiel der einzelnen Wirkungen den gewünschten Gesamteffekt (Entlastung der Ortsdurchfahrt, Vermeidung von Schleichverkehr etc.) bringt; das Herauslösen einzelner Elemente ist meist problematisch. Im Rahmen der vertieften Projektierung werden parallel zur Variantenbearbeitung auch die dazu gehörigen vFM überprüft und gegebenenfalls angepasst.	Die Kostenschätzung wird vorerst nicht angepasst. Gegebenfalls sind die anfallenden Kosten noch nach Kostenträger (Kanton, Gemeinden) zu differenzieren. Art und Umfang der flankierenden Massnahmen werden im Rahmen späterer Projektierungsschritte noch angepasst.
	Die wirtschaftliche Entwicklung müsste in die Kosten/Nutzen-Analyse einbezogen werden	Die Bewertungen wurden auf der Grundlage des NISTRA-Handbuchs des Bundesamtes für Strassen erstellt. Die genannten wirtschaftlichen Effekte sind demzufolge ausdrücklich nicht zu quantifizieren, da sie „spekulativen Charakter“ (Zitat) haben. Die Überlegungen zu den regionalwirtschaftlichen Folgen sind im Bericht zur Regionalwirtschaft in qualitativer Form abgehandelt.	Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen besteht kein Handlungsbedarf. Die genannten regionalwirtschaftlichen Effekte sind im Rahmen des weiteren Vorgehens zu berücksichtigen.
	Der rasche Bau des Autobahzubringers wird gefordert - Die Neubaustrecke "West" ist der Variante Null+ vorzuziehen	-	-
SVP Aarwangen	Die verwendeten Verkehrszahlen sind zu tief, der ausgewiesene Schwerverkehrsanteil ist zu tief	Bei den verwendeten Verkehrszahlen handelt es sich um die Daten der offiziellen Zählstellen des Kantons und des Bundes (Zählungen 2005), sowie um die Entwicklungsindizes Strassenverkehr des ASTRA. (siehe auch Eingabe Grüne Oberaargau) Der Schwerverkehrsanteil umfasst definitionsgemäss die Fahrzeuge über 3,5 Tonnen, d.h. Lastwagen, Sattelschlepper und Busse.	Die verwendeten Verkehrszahlen und Prognosewerte sind aus fachlicher Sicht korrekt und bedürfen keiner Korrekturen.

Institution	Eingaben	Kommentar	Stellungnahme
	Die Reisezeitersparnis ist vermutlich höher als in der ZMB berücksichtigt	Die durchschnittliche Reisezeit, resp. der Zeitverlust wurde abgeschätzt und durch zahlreiche Versuchsfahrten zu verschiedensten Tageszeiten bestätigt. In der Spitzenstunde mag der Zeitgewinn durchaus um einiges höher sein - dies betrifft aber lediglich 20 bis 30% der Durchfahrten an Wochentagen. Für die Bewertung ist die Summe aller Ersparnisse zu betrachten, also die Anzahl der Fahrzeuge mit dem durchschnittlichen Effekt zu multiplizieren.	Die verwendeten Grundlagen sind korrekt und bedürfen keiner Korrekturen.
	Die Kosten für die Position Diverses und für die flankierenden Massnahmen dürften erheblich übertrieben sein	Der Posten Diverses umfasst einerseits kleinere und grössere Nebenarbeiten, wie Landumlegungen, Bachdurchlässe, Leitungsverlegungen, Zäune etc., andererseits gewisse Reserven für mögliche Zusatzforderungen wie Überdeckungen oder Ersatzmassnahmen. Dieser Posten wurde für alle Varianten (auch Null+) mit einem gleichen Prozentsatz auf den reinen Baukosten eingesetzt. Bei den flankierenden Massnahmen handelt es sich um ein Gesamtpaket, das im Zusammenspiel der einzelnen Wirkungen den gewünschten Gesamteffekt (Entlastung der Ortsdurchfahrt, Vermeidung von Schleichverkehr etc.) bringt; das Herauslösen einzelner Elemente ist meist problematisch. Im Rahmen der vertieften Projektierung werden parallel zur Variantenbearbeitung auch die dazu gehörigen vFM überprüft und gegebenenfalls angepasst.	Die Kostenschätzung wird vorerst nicht angepasst. Gegebenfalls sind die anfallenden Kosten noch nach Kostenträger (Kanton, Gemeinden) zu differenzieren. Art und Umfang der flankierenden Massnahmen werden im Rahmen späterer Projektierungsschritte noch angepasst.
	Die regionalwirtschaftlichen Aspekte sind in der Gesamtbeurteilung ungenügend berücksichtigt	Die Bewertungen wurden auf der Grundlage des NISTRA-Handbuchs des Bundesamtes für Strassen erstellt. Die genannten wirtschaftlichen Effekte sind demzufolge ausdrücklich nicht zu quantifizieren, da sie „spekulativen Charakter“ (Zitat) haben. Die Überlegungen zu den regionalwirtschaftlichen Folgen sind im Bericht zur Regionalwirtschaft in qualitativer Form abgehandelt.	Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen besteht kein Handlungsbedarf. Die genannten regionalwirtschaftlichen Effekte sind im Rahmen des weiteren Vorgehens zu berücksichtigen.
SP Aarwangen	Sowohl die Umfahrvvariante "West" wie auch die Variante Null+ vermögen nicht zu überzeugen Spezifische und ausgewogenere Projektüberarbeitung in Zusammenarbeit mit den regionalen Interessengruppen	- In späteren Projektierungsphasen ist das Projekt vor allem hinsichtlich der auch hier genannten Kosten und der Umweltauswirkungen zu optimieren. Für diese Phase wird eine geeignete Projektorganisation geschaffen.	- Die nächsten Arbeitsschritte ab Anfang 2008 werden durch eine Nachfolgeorganisation zur bisherigen Projektleitung koordiniert und begleitet, worin auch der Planungsregion und den Gemeinden ein besonderer Stellenwert zukommt.
EVP Region Oberaargau	...unterstützt den Bau des Autobahzubringers und setzt sich für die Variante "West" ein	-	-

Institution	Eingaben	Kommentar	Stellungnahme
	Die EVP ist sich bewusst, dass der Autobahzubringer relativ teuer ist und wertvolles Kulturland verbaut wird. Deshalb wird eine achtsame Detailplanung befürwortet.	In späteren Projektierungsphasen ist das Projekt vor allem hinsichtlich der auch hier genannten Kosten und der Umweltauswirkungen zu optimieren. Für diese Phase wird eine geeignete Projektorganisation geschaffen.	Die nächsten Arbeitsschritte ab Anfang 2008 werden durch eine Nachfolgeorganisation zur bisherigen Projektleitung koordiniert und begleitet, worin auch der Planungsregion und den Gemeinden ein besonderer Stellenwert zukommt.
	Trotz Autobahzubringer sind in Aarwangen kurz- und mittelfristige bauliche Massnahmen notwendig	Diese Erkenntnis resultiert auch aus der ZMB, darum sollen bereits kurzfristig erste Massnahmen aus einem Paket Null+ umgesetzt werden	Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen der ZMB besteht kein Handlungsbedarf. Die einzelnen Massnahmen werden in späteren Projektierungsschritten noch optimiert und mit den direkt Betroffenen abgesprochen.
Grüne Oberaargau	Aarwangen braucht eine schnell umsetzbare Lösung und nicht eine neue Strasse, die erst in 20 Jahren zur Verfügung steht	Diese Erkenntnis resultiert auch aus der ZMB, darum sollen bereits kurzfristig erste Massnahmen aus einem Paket Null+ umgesetzt werden	Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen der ZMB besteht kein Handlungsbedarf. Die einzelnen Massnahmen werden in späteren Projektierungsschritten noch optimiert und mit den direkt Betroffenen abgesprochen.
	Die der Untersuchung unterstellte Verkehrszunahme von 1%/Jahr ist zu hoch	Bei den verwendeten Verkehrszahlen handelt es sich um die Daten der offiziellen Zählstellen des Kantons und des Bundes (Zählungen 2005), sowie um die Entwicklungsindizes Strassenverkehr des ASTRA. (siehe auch Eingabe SVP Aarwangen)	Die verwendeten Grundlagen sind aus fachlicher Sicht korrekt und bedürfen keiner Korrekturen.
	Die Variante West ist viel zu teuer und damit unwirtschaftlich	In späteren Projektierungsphasen ist unabhängig von der gewählten Variante das Projekt inklusive der flankierenden Massnahmen vor allem hinsichtlich der Kosten und der Umweltauswirkungen zu optimieren. Für diese Phase wird eine geeignete Projektorganisation geschaffen.	Die nächsten Arbeitsschritte ab Anfang 2008 werden durch eine Nachfolgeorganisation zur bisherigen Projektleitung koordiniert und begleitet, worin auch der Planungsregion und den Gemeinden ein besonderer Stellenwert zukommt.
	Der Bau der Variante West würde einmalige Lebensräume und Naturlandschaften teilweise zerstören	siehe oben	siehe oben
HIV Kanton Bern	...fordert den raschen Bau der Variante "West"	-	-
	Die Wachstumseffekte wurden nur ungenügend berücksichtigt	Die Bewertungen wurden auf der Grundlage des NISTRA-Handbuchs des Bundesamtes für Strassen erstellt. Die genannten wirtschaftlichen Effekte sind demzufolge ausdrücklich nicht zu quantifizieren, da sie „spekulativen Charakter“ (Zitat) haben. Die Überlegungen zu den regionalwirtschaftlichen Folgen sind im Bericht zur Regionalwirtschaft in qualitativer Form abgehandelt.	Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen besteht kein Handlungsbedarf. Die genannten regionalwirtschaftlichen Effekte sind im Rahmen des weiteren Vorgehens zu berücksichtigen.

Institution	Eingaben	Kommentar	Stellungnahme
	Die Projektkosten sind klar zu hoch angesetzt (Diverses, vFM)	Der Posten Diverses umfasst einerseits kleinere und grössere Nebenarbeiten, wie Landumlegungen, Bachdurchlässe, Leitungsverlegungen, Zäune etc., andererseits gewisse Reserven für mögliche Zusatzforderungen wie Überdeckungen oder Ersatzmassnahmen. Dieser Posten wurde für alle Varianten (auch Null+) mit einem gleichen Prozentsatz auf den reinen Baukosten eingesetzt. Bei den flankierenden Massnahmen handelt es sich um ein Gesamtpaket, das im Zusammenspiel der einzelnen Wirkungen den gewünschten Gesamteffekt (Entlastung der Ortsdurchfahrt, Vermeidung von Schleichverkehr etc.) bringt; das Herauslösen einzelner Elemente ist meist problematisch. Im Rahmen der vertieften Projektierung werden parallel zur Variantenbearbeitung auch die dazu gehörigen vFM überprüft und gegebenenfalls angepasst.	Die Kostenschätzung wird vorerst nicht angepasst. Gegebenfalls sind die anfallenden Kosten noch nach Kostenträger (Kanton, Gemeinden) zu differenzieren. Art und Umfang der flankierenden Massnahmen werden im Rahmen späterer Projektierungsschritte noch angepasst.
	Die Variante Null+ ist keine Lösung	-	-
IG Ländlicher Raum	...sagt ja zum Strassenbauprojekt	-	-
JUSO Bern Nord Oberaargau	Der Bau eines Autobahnzubringers wird mehr Verkehr bringen, der neue Probleme bringt und andernorts zu Engpässen führt	Durch den relativ bescheidenen Zeitgewinn mit der neuen Umfahrung ist kein bedeutender Mehrverkehr zu erwarten. Allerdings zeigt das Verkehrsmodell vor allem in Langenthal gewisse Verkehrsumlagerungen, denen mit den vorgeschlagenen Flankierenden Massnahmen begegnet werden soll	Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen der ZMB besteht kein Handlungsbedarf.
	...fordern eine Lösung für Aarwangen gemäss der Variante Null+ und sind gegen den Bau einer neuen Strasse	-	-
Pro Natura Oberaargau	Die Variante Null+ wird unterstützt, da diese die negativen Erscheinungen zu reduzieren vermag und deutlich kostengünstiger ist	-	-
	Allenfalls wäre eine Umstellung der ASM auf Busbetrieb zu prüfen und das frei werdende Bahntrasse für den Strassenverkehr zu nutzen (Einbahnregime in Aarwangen)	Die Umstellung der ASM auf Busbetrieb wurde 2002 unter Einbezug der Region Oberaargau ausführlich untersucht. Schlussfolgerung: Beibehaltung des Bahnbetriebs; Umstellung auf Bus ist keine Option. Eine noch laufende Studie zeigt zudem, dass es vermutlich lohnenswert sein wird, die ASM in Richtung Oensingen zu verlängern	Eine Betriebsumstellung der ASM steht nicht zur Debatte
	Es wird darauf hingewiesen, dass die Stellungnahme der Gemeinden nur die Sicht der jeweiligen Behörden wiedergibt; Konsultationen unter der Bevölkerung wurden keine durchgeführt	-	-
SVP Amtsverbände Aarwangen und Wangen	...stellen den Antrag, die Planung und der Bau des Autobahnzubringers Variante "West" sei unverzüglich zu realisieren	-	-

Institution	Eingaben	Kommentar	Stellungnahme
	Es sollen keine Investitionen getätigt werden, die ein Präjudiz für die Variante Null+ schaffen	Die Massnahmen der Variante Null+ werden - sofern überhaupt - stufenweise umgesetzt, entsprechende Detailabklärungen sind in den jeweils einzeln nötigen Verfahren (Strassenplanerlass oder Baubewilligung) zu treffen.	Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen der ZMB besteht kein Handlungsbedarf. Die einzelnen Massnahmen werden in späteren Projektierungsschritten noch optimiert und mit den direkt Betroffenen abgesprochen.
Regierungsstatthalter Aarwangen	Die Planung und der Bau des Autobahzubringers Variante "West" sei unverzüglich zu realisieren	-	-
	Die Variante Null+ sei nur soweit zu realisieren, dass für die Variante West kein Negativpräjudiz geschaffen wird	Die Massnahmen der Variante Null+ werden - sofern überhaupt - stufenweise umgesetzt, entsprechende Detailabklärungen sind in den jeweils einzeln nötigen Verfahren (Strassenplanerlass oder Baubewilligung) zu treffen.	Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen der ZMB besteht kein Handlungsbedarf. Die einzelnen Massnahmen werden in späteren Projektierungsschritten noch optimiert und mit den direkt Betroffenen abgesprochen.
	Engagement des Kantons Bern, damit dieses Vorhaben aus den zweckgebundenen Nationalstrassengeldern unterstützt wird	Die Frage der Finanzierung und des Kostenteilers soll in einer frühen Phase, unabhängig von weiteren Projektierungsschritten, angegangen werden.	-
	Die Methode der ZMB ist nicht stufengerecht angewendet, es fehlen die Rechtsgrundlagen. Es fehlen insbesondere die Parameter Nutzen für die Wirtschaft und Erhöhung des Steuersubstrates. Die ZMB ist deshalb als unbeachtlich zu erklären oder grundlegend zu überarbeiten	Die Anwendung der ZMB erfolgte sehr wohl stufengerecht, nämlich in der Phase des Vorentscheids, ob und für welche Variante ein Projekt erarbeitet werden soll - die Frage nach der Rechtsgrundlage stellt sich nicht, da die Beurteilung lediglich Grundlagen für einen Entscheid der Regierung schafft und keine verbindlichen Entscheide trifft (es gibt in diesem Falle nicht nur ein "muss" oder ein "darf nicht", sondern noch viel dazwischen). Die Bewertungen wurden auf der Grundlage des NISTRA-Handbuchs des Bundesamtes für Strassen erstellt. Die genannten wirtschaftlichen Effekte sind demzufolge ausdrücklich nicht zu quantifizieren, da sie „spekulativen Charakter“ (Zitat) haben. Die Überlegungen zu den regionalwirtschaftlichen Folgen sind im Bericht zur Regionalwirtschaft in qualitativer Form abgehandelt.	Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen der ZMB besteht kein Handlungsbedarf. Die genannten regionalwirtschaftlichen Effekte sind im Rahmen des weiteren Vorgehens zu berücksichtigen.
SP Region Bern-Nord / Oberaargau	...bedauert die Tatsache, dass aus der ZMB ein "entweder/oder" rausschaut (Variante Null+ gegen Variante West)	Dem ist eben gerade nicht so. Die Empfehlung lautet klar, die Variante Null+ umzusetzen, ohne aber die Umfahrung auf ewige Zeiten "sterben" zu lassen (nicht verunmöglichen!). Dies heisst, dass die Umfahrung West zu einem späteren Zeitpunkt, bei höherem Verkehrsaufkommen oder bei geänderten Randbedingungen z.B. bezüglich Kosten und Finanzierung, durchaus eine valable Lösung darstellen könnte.	Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen der ZMB besteht kein Handlungsbedarf.
	Massnahmen aus der Variante Null+ sind kurzfristig umzusetzen, allerdings reicht die Variante Null+ auf die Dauer nicht aus	siehe oben	-

Institution	Eingaben	Kommentar	Stellungnahme
	Aarwangen braucht eine Umfahrung - dies kann aber kaum die Variante West sein	Die ZMB hat eindeutig ergeben, dass die Variante West das beste Nutzen/Kosten-Verhältnis aufweist. Ein Abweichen von diesem Korridor drängt sich nicht auf - Detailverbesserungen an der Lage und an den Ausführungsstandards werden in späteren Projektstufen vorgenommen.	Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen der ZMB besteht kein Handlungsbedarf. Die einzelnen Massnahmen werden in späteren Projektierungsstufen noch optimiert und mit den direkt Betroffenen abgesprochen. Diese Projektierungsschritte werden durch eine Nachfolgeorganisation zur bisherigen Projektleitung koordiniert und begleitet, worin auch der Planungsregion und den Gemeinden ein besonderer Stellenwert zukommt.
TCS Sektion Bern (Landesteil Oberaargau)	...befürwortet wegen der wirtschafts- und regionalpolitischen Bedeutung den Bau des Autobahzubringers mit der Variante "West"	-	-
	Die negativ ins Gewicht fallende Kostenberechnung kann mit möglichen Korrekturen [...] wesentlich verbessert werden, was zu einem positiven Gesamtergebnis führt	Es handelt sich ausdrücklich nicht um ein Parteigutachten, sondern um eine neutrale Beurteilung. Das Bewertungssystem wurde darum vorgängig für alle ZMB's im Kanton Bern fixiert - es wäre unzulässig, nur weil das Resultat nicht den Erwartungen oder Wünschen entspricht, die Parameter zu verändern.	Die Bewertung ist nicht anzupassen.
VCS Regionalgruppe Oberaargau-Emmental	Aarwangen braucht eine schnell umsetzbare Lösung und nicht eine neue Strasse, die erst in 20 Jahren zur Verfügung steht	Diese Erkenntnis resultiert auch aus der ZMB, darum sollen bereits kurzfristig erste Massnahmen aus einem Paket Null+ umgesetzt werden	Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen der ZMB besteht kein Handlungsbedarf. Die einzelnen Massnahmen werden in späteren Projektierungsschritten noch optimiert und mit den direkt Betroffenen abgesprochen.
	Die der Untersuchung unterstellte Verkehrszunahme von 1%/Jahr ist zu hoch	Bei den verwendeten Verkehrszahlen handelt es sich um die Daten der offiziellen Zählstellen des Kantons und des Bundes (Zählungen 2005), sowie um die Entwicklungsindices Strassenverkehr des ASTRA. (siehe auch Eingabe SVP Aarwangen)	Die verwendeten Grundlagen sind aus fachlicher Sicht korrekt und bedürfen keiner Korrekturen.
	Die Variante West ist viel zu teuer und damit unwirtschaftlich	In späteren Projektierungsphasen ist unabhängig von der gewählten Variante das Projekt inklusive der flankierenden Massnahmen vor allem hinsichtlich der Kosten und der Umweltauswirkungen zu optimieren. Für diese Phase wird eine geeignete Projektorganisation geschaffen.	Die nächsten Arbeitsschritte ab Anfang 2008 werden durch eine Nachfolgeorganisation zur bisherigen Projektleitung koordiniert und begleitet, worin auch der Planungsregion und den Gemeinden ein besonderer Stellenwert zukommt.
	Der Bau der Variante West würde einmalige Lebensräume und Naturlandschaften teilweise zerstören	siehe oben	siehe oben
Wirtschaftsverband Oberaargau	...fordert die weitere Projektierung bis zum Strassenplanerlassverfahren und anschliessend die Realisierung der Variante West	-	-

Institution	Eingaben	Kommentar	Stellungnahme
	Die Wachstumseffekte wurden nur ungenügend berücksichtigt	Die Bewertungen wurden auf der Grundlage des NISTRA-Handbuchs des Bundesamtes für Strassen erstellt. Die genannten wirtschaftlichen Effekte sind demzufolge ausdrücklich nicht zu quantifizieren, da sie „spekulativen Charakter“ (Zitat) haben. Die Überlegungen zu den regionalwirtschaftlichen Folgen sind im Bericht zur Regionalwirtschaft in qualitativer Form abgehandelt.	Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen besteht kein Handlungsbedarf. Die genannten regionalwirtschaftlichen Effekte sind im Rahmen des weiteren Vorgehens zu berücksichtigen.
	Die Projektkosten sind klar zu hoch angesetzt (Zuschläge, vFM)	Der Posten Diverses umfasst einerseits kleinere und grössere Nebenarbeiten, wie Landumlegungen, Bachdurchlässe, Leitungsverlegungen, Zäune etc., andererseits gewisse Reserven für mögliche Zusatzforderungen wie Überdeckungen oder Ersatzmassnahmen. Dieser Posten wurde für alle Varianten (auch Null+) mit einem gleichen Prozentsatz auf den reinen Baukosten eingesetzt. Bei den flankierenden Massnahmen handelt es sich um ein Gesamtpaket, das im Zusammenspiel der einzelnen Wirkungen den gewünschten Gesamteffekt (Entlastung der Ortsdurchfahrt, Vermeidung von Schleichverkehr etc.) bringt; das Herauslösen einzelner Elemente ist meist problematisch. Im Rahmen der vertieften Projektierung werden parallel zur Variantenbearbeitung auch die dazu gehörigen vFM überprüft und gegebenenfalls angepasst.	Die Kostenschätzung wird vorerst nicht angepasst. Gegebenfalls sind die anfallenden Kosten noch nach Kostenträger (Kanton, Gemeinden) zu differenzieren. Art und Umfang der flankierenden Massnahmen werden im Rahmen späterer Projektierungsschritte noch angepasst.
	Die Variante Null+ verschärft die Probleme	Bei der Variante Null+ wurde darauf geachtet, durch die Massnahmen eine Verstetigung des Verkehrs und damit eine zwar langsamere aber flüssigere Fahrweise zu erhalten. Den Anliegen der Anwohner, insbesondere bezüglich der Sicherheit und der Überquerbarkeit der Strasse wurde besonders Rechnung getragen. Erfahrungen auf anderen Ortsdurchfahrten (z.B. Wabern, Köniz) zeigen, dass die Befürchtung, es trete eine Verschlechterung der Situation ein, unbegründet ist.	Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen der ZMB besteht kein Handlungsbedarf. Die einzelnen Massnahmen werden in späteren Projektierungsschritten noch optimiert und mit den direkt Betroffenen abgesprochen.
Burgergemeinde Langenthal	... fordert eine rasche, unbürokratische Realisation der Variante West Langenthal ist heute verkehrstechnisch unattraktiv, baureifes Industrieland wird darum nicht nachgefragt	- -	- -
FDP Langenthal	...fordert mit Nachdruck die raschmöglichste Umsetzung der Variante West Die Aussagekraft würde wesentlich erhöht, wenn [...] auch Sensitivitätsüberlegungen mit einbezogen würden	- Die entsprechenden Überlegungen wurden angestellt und sind im Synthesebereich dokumentiert	- -

Institution	Eingaben	Kommentar	Stellungnahme
	In die Parameter sollten auch wirtschaftsdynamische Effekte Eingang finden	Die Bewertungen wurden auf der Grundlage des NISTRA-Handbuchs des Bundesamtes für Strassen erstellt. Die genannten wirtschaftlichen Effekte sind demzufolge ausdrücklich nicht zu quantifizieren, da sie „spekulativen Charakter“ (Zitat) haben. Die Überlegungen zu den regionalwirtschaftlichen Folgen sind im Bericht zur Regionalwirtschaft in qualitativer Form abgehandelt.	Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen besteht kein Handlungsbedarf. Die genannten regionalwirtschaftlichen Effekte sind im Rahmen des weiteren Vorgehens zu berücksichtigen.
	Unter den Rubriken Diverses und flankierende Massnahmen sind Kosten eingebaut, die einer genauen Analyse nicht standhalten oder die direkt mit dem Autobahzubringer nichts zu tun haben	Der Posten Diverses umfasst einerseits kleinere und grössere Nebenarbeiten, wie Landumlegungen, Bachdurchlässe, Leitungsverlegungen, Zäune etc., andererseits gewisse Reserven für mögliche Zusatzforderungen wie Überdeckungen oder Ersatzmassnahmen. Dieser Posten wurde für alle Varianten (auch Null+) mit einem gleichen Prozentsatz auf den reinen Baukosten eingesetzt. Bei den flankierenden Massnahmen handelt es sich um ein Gesamtpaket, das im Zusammenspiel der einzelnen Wirkungen den gewünschten Gesamteffekt (Entlastung der Ortsdurchfahrt, Vermeidung von Schleichverkehr etc.) bringt; das Herauslösen einzelner Elemente ist meist problematisch. Im Rahmen der vertieften Projektierung werden parallel zur Variantenbearbeitung auch die dazu gehörigen vFM überprüft und gegebenenfalls angepasst.	Die Kostenschätzung ist vorerst nicht anzupassen. Gegebenfalls sind die anfallenden Kosten noch nach Kostenträger (Kanton, Gemeinden) zu differenzieren. Art und Umfang der flankierenden Massnahmen werden im Rahmen späterer Projektierungsschritte noch angepasst.
Gewerbeverein Langenthal	... fordert den raschen Bau des Autobahzubringers Oberaargau "Variante West"	-	-
Gewerblich-Industrielle Berufsfachschule Langenthal	Die Variante "Mitte" oder "West" ist voranzutreiben. Die Ortsdurchfahrt so belassen (keine Massnahmen)	Bei den flankierenden Massnahmen - auch auf der Ortsdurchfahrt - handelt es sich um ein Gesamtpaket, das im Zusammenspiel der einzelnen Wirkungen den gewünschten Gesamteffekt (Entlastung der Ortsdurchfahrt, Vermeidung von Schleichverkehr etc.) bringt. Im Rahmen der vertieften Projektierung werden parallel zur Variantenbearbeitung auch die dazu gehörigen vFM überprüft und gegebenenfalls angepasst.	Art und Umfang der flankierenden Massnahmen werden im Rahmen späterer Projektierungsschritte noch angepasst.
SVP Langenthal	...steht entschieden für den Bau des Autobahzubringers ein	-	-
	...schliesst sich im Übrigen der Argumentation des Gemeinderates von Langenthal an	-	-
SP Langenthal	Der Vorstand der SP Sektion Langenthal steht hinter der Variante Null+	-	-
Volksschule Langenthal	Alles andere als die Variante "West" ist untolerierbar und scheinheilig	-	-

Institution	Eingaben	Kommentar	Stellungnahme
	Nur so können die Schulwege sicherer gestaltet werden	Bei der Variante Null+ wurde darauf geachtet, durch die Massnahmen eine Verstetigung des Verkehrs und damit eine zwar langsamere aber flüssigere Fahrweise zu erhalten. Den Anliegen der Anwohner, insbesondere bezüglich der Sicherheit und der Überquerbarkeit der Strasse wurde besonders Rechnung getragen	Bezüglich Anpassungen oder Ergänzungen der ZMB besteht kein Handlungsbedarf. Die einzelnen Massnahmen werden in späteren Projektierungsschritten noch optimiert und mit den direkt Betroffenen abgesprachen.

A6 Beiträge von Privatpersonen

Ergebnis / Empfehlung "Für Umfahrung"	Aarwangen	Bannwil	Bützbürg	Herzogenbuchsee	Langenthal	Lotzwil	Obersteckholz	Roggwil	Schwarzhäusern	Thunstellen	andere	Summe
Für Umfahrung	10	1	2		2	1			2	1	1	20
Für West	24	1	1	1	9		1			1		38
Für West ohne Tunnel im Spychwald					2							2
Für West mit Änderungen/Anpassungen Mehr VIM	1		1							1		3
Für Mitte (aus wirtschaftl. Gründen)	2				3							5
Null+ bringt keine Verbess. für Anw./LV	5	1										6
Null+ bringt nichts/braucht es nicht	2				1			1				4
Null+ löst Verkehrsproblem nicht	3	1			1				1			6
Null+ ist zu teuer/wenig Nutzen	3	1	1			1					1	7
Gegen Null +	4	1	1							1		7
Null+ ist nur Flickwerk/Kosmetik/Notlösung	3	1		1								5
Null+ macht Situation schlimmer (Behinderungen, Stau, Emissionen)	8	1							1			10
Andere Varianten schlecht	1											1
Für West aus wirtschaftlichen Gründen	11		2		1		1					15
Für West aus Entlastungsgründen	4		2									6
Für West wegen Region											1	1
Für West wegen Zeit										1		1
Null+ soll West nicht verunmöglichen/unwirtschaftlich machen					3		1					4

Ergebnis / Empfehlung "Gegen Umfahrung"	Aarwangen	Banwil	Bützbürg	Herzogenbuchsee	Langenthal	Lotzwil	Obersteckholz	Roggwil	Schwarzhäusern	Thunsteinen	andere	Summe
Gegen Umfahrung								1				1
Für Null +	3		1		9	1	1	3			1	19
Gar nichts	2											2
West zu teuer					3	1					1	5
West braucht es nicht	2		1		1			1				5
West zu viele Nachteile	2											2
West zu schlimme Umweltauswirkungen/aus Umwelt-Gründen	2				6			1				9
Aus Lebensqualitätsgründen					2							2
Flächenverbrauch/Kulturlandverlust	1											1
Kritisch gegen Umfahrung			2						2		1	5
Umfahrung bringt Mehrverkehr in Bützbürg			2					1			1	4
Umfahrung Problemverlagerung/bringt der Region nichts					5			1	2		1	9
Null+ mit Erweiterungen								2				2
Null+ aus Entlastungsgründen								1				1

Grundlagen / Grundsätze / Annahmen	Aarwangen	Banwil	Bützberg	Herzogenbuchsee	Langenthal	Lotzwil	Obersiebnach	Roggwil	Schwarzhäusern	Thunsteinen	andere	Summe
<u>Verkehr</u>												
Falsche / Alte Verkehrszahlen verwendet	3										1	4
Verkehrszunahmen wird zu tief angenommen			2		1							3
Reisezeit falsch berechnet	1											1
Verbindung Rothrist+ Kirchberg zuwenig gewichtet					1							1
Neuverkehr durch neue Strasse nicht berücksichtigt					1							1

<u>Kosten</u>												
Kosten für Umfahrung zu hoch angesetzt (vfm)	1	1					1					3
Kosten zu niedrig (Reserven für Bauteuerung?)	1											1
Kosten/Nutzen falsch/schlecht (bladiblah +/- 30 %)	2											2

Vorgehen/Methodik	Aarwangen	Banwil	Bützberg	Herzogenbuchsee	Langenthal	Lotzwil	Obersiebnach	Roggwil	Schwarzhäusern	Thun/Stein	andere	Summe
<u>Verkehr</u>												
Spitzenstunde statt Durchschnitt zu berücksichtigen; Situation während Spitzenstunde nicht berücksichtigt	2			1								3
Lastwagen mehr berücksichtigen	2										1	3
Besonderheiten der Situation nicht berücksichtigt (Steigungen, Hoher LW-Anteil, Barrieren)	10	1					1					12
Die zusätzlichen Behinderungen durch die Bahn sind in der Beurteilung nicht berücksichtigt	3											3
Langsamverkehr zu wenig berücksichtigt	4											4
<u>Soziales</u>												
Gesundheit/Lebensqualität der Anwohner berücksichtigt	7				2							10
Sicherheit/Schulweg zu wenig berücksichtigt	7											7
<u>Umwelt</u>												
Umweltanliegen wurden zu wenig berücksichtigt	1		2		1			2			1	7
<u>Wirtschaft</u>												
Wirtschaftl. Auswirkungen (auch längerfristig) zu wenig berücksichtigt												0
Besonderheiten der Region "Sonderfall" zu wenig berücksichtigt					1							1

Weitere Bemerkungen / Vorschläge / Anliegen	Aarwangen	Bannwil	Bützberg	Herzogenbuchsee	Langenthal	Lotzwil	Obersieholz	Roggwil	Schwarzhäusern	Thunsteinen	andere	Summe
Zusätzliche Massnahmen auf Achse Mumentalstrasse nötig	1											1
Grössere Abschnitte der Umfahrung West sollten im Einschnitt oder im Tunnel verlaufen	3											3
Umfahrung/West schnell realisieren	10				1							11
Lastwagenproblem (pro Umf.)	4											4
Umwelt wichtig	3	1	3		8				1		1	17
Bahn durch Bus ersetzen	1					1						2
Sicherheit wichtig, Schulwege	4				1				1			6
Für West, Null+ nicht verunmöglichen	1											1
Aarwangen besser mit ÖV erschliessen / fördern								3				3
Aarwangen besser mit ÖV erschliessbar, wenn Umfahrung kommt					1							1
Spichwald Tunnel zu Gunsten Unterführung für Mensch&Tier (ohne Tunnel)	1				1							2
Mögliche Weiterführung (Umfahrung Langenthal) nicht erwähnt					3						1	4
Mitte bis nach Huttwil aufnehmen					1							1
Für Null+: Getrennte Route Bahn und Velo von Strasse					1							1
Finanzierung darf nicht Killerkriterium sein	1											1
Alternative Finanzierungsmodelle suchen					1							1
Auf Kreisel in Aarwangen verzichten									1			1
Erschliessung Langenthal über Schoretunnel nicht verunmöglichen											1	1

A7 Medienmitteilung

Amt für Information
des Kantons Bern

Staatskanzlei

Medienmitteilung

Postgasse 68
3000 Bern B
Telefon 031 633 75 91
Telefax 031 633 75 97
info.ai@sta.be.ch
www.be.ch

Bern, 15. November 2007
(B) (odmgpdxidvdbvuu2014211)

Autobahnzubringer Oberaargau und Verkehrserschliessung Emmental Regierungsrat legt das weitere Vorgehen fest

aid. Der Regierungsrat des Kantons Bern spricht sich klar für eine Umsetzung der Ergebnisse der beiden Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) für den Autobahnzubringer Oberaargau und die Verkehrserschliessung Emmental aus. In beiden Fällen sind neue Strasseninfrastrukturen Teil einer Gesamtlösung. Langfristiges Ziel ist es, die Bestvariante der Verkehrserschliessung Emmental und die Westvariante des Autobahnzubringers Oberaargau zu realisieren.

Der Regierungsrat hat in einer Klausursitzung von den Ergebnissen der Zweckmässigkeitsbeurteilungen und dem Mitwirkungsbericht Kenntnis genommen. Eine vollumfängliche Realisierung der beiden Strassenprojekte ist für ihn nur etappenweise und mit finanzieller Unterstützung des Bundes möglich. Bevor mit der Realisierung der Projekte begonnen werden kann, müssen deshalb mit hoher Priorität die notwendigen Mittel beschafft werden. Beim Bund werden Möglichkeiten zur Mitfinanzierung vertieft abgeklärt und die notwendige Lobbyarbeit aufgegleist. Zudem werden alternative Finanzierungsmodelle wie Public Private Partnership (PPP), eine temporäre Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer oder Roadpricing geprüft.



Sowohl in Burgdorf als auch im Oberaargau sorgt eine Projektorganisation dafür, dass die Ergebnisse der ZMB umgesetzt werden. In beiden Fällen gilt es, die notwendigen Massnahmen zur Trasseesicherung einer Umfahrung zu ergreifen (Planungszonen, genereller Strassenplan, Strassennetzplan) und die unbestrittenen Massnahmen auf dem bestehenden Netz umzusetzen. Für den Teilabschnitt Lyssach - Buechmatt, der auch der Erschliessung eines wichtigen Entwicklungsschwerpunkts dient, wird das Strassenplanverfahren in Angriff genommen. Falls die Umfahrungsstrassen dereinst nicht finanziert werden können, stehen mit den Varianten Null+, welche schrittweise umgesetzt werden können, für den Kanton tragbare und für die Regionen attraktive Alternativen zur Verfügung.

Notiz an die Redaktionen

Auskünfte erteilt: *Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin,
Tel. 031 633 31 02*

Die Auswertung der Mitwirkung wird bis Ende November 2007 auf der Website der Bau, Verkehrs- und Energiedirektion (www.bve.be.ch, Rubrik „Publikationen“) veröffentlicht.

Diese Medienmitteilung ist auch über Internet abrufbar: www.be.ch/Medienmitteilungen