

**Martin Aeschlimann**, Burgdorf (EVP). Die zuständige Regierungsrätin, Frau Barbara Egger, hat kürzlich auf einer Promotionstour für dieses Projekt in Burgdorf die Meinung vertreten, die Zeit für ideologische Auseinandersetzungen sei hier vorbei. Es gehe nun darum, konkret hinter dieses Projekt zu stehen. Unsere Gesellschaft hat sich an eine uneingeschränkte, grenzenlose Mobilität gewöhnt. Die mobile Freiheit gilt für uns de facto als Menschenrecht. Der Drang, sich fortzubewegen, die Mobilität, ist ein Urbedürfnis des Menschen. Der Wunsch, aufzubrechen und in neue Gebiete zu ziehen, finden wir schon in biblischen Geschichten und urzeitlichen Bildern in Höhlen. Die Bedeutung der Freiheit hinter unserem Mobilitätsverhalten geht aber weit über die Nützlichkeit hinaus, einen Körper von A nach B zu verschieben. Sie ist verknüpft mit Sehnsüchten, psychologischen Faktoren und unbewussten Impulsen.

Was bedeutet nun dieses grenzenlose Mobilitätsbedürfnis für unsere Politik? Eine Gesellschaft kommt nicht darum herum, den unbändigen Drang nach Mobilität in vernünftige Bahnen zu lenken und zu steuern. Mit Blick auf kommende Generationen gilt es, verantwortlich zu handeln. Was heisst aber in

diesem Zusammenhang vernünftig und verantwortbar? Wo liegen die Grenzen der Gerechtigkeit und Fairness? Wir können es ausblenden oder verdrängen, aber unser Bedürfnis, das geforderte Recht nach einer freiheitlichen Mobilität, steht im Spannungsfeld mit anderen Menschenrechten. Nämlich mit dem Recht auf eine gesunde Atmosphäre, auf die Luft zum Atmen als primäre Lebensvoraussetzung und dem Recht auf Nahrung, welches durch unser Mobilitätsverhalten ebenfalls tangiert wird. So gesehen, haben die beiden Strassen im Emmental und im Oberaargau auch etwas mit Naturereignissen und Lebensbedingungen auf weit entfernten Erdteilen zu tun.

Lassen Sie mich die Frage der Vernunft mit einem Bild verdeutlichen. Heute Morgen bin ich an der betroffenen Strasse im Emmental vom Velo gestiegen und habe zugeschaut. In praktisch allen Fahrzeugen, die sich als Schlange durch die Strasse bewegten, sass eine Person. Ich habe festgestellt, dass Rechenbeispiele im Rat gut ankommen. Es werden also durchschnittlich 1448 Kilogramm in Bewegung gesetzt, um 76.7 Kilogramm zu transportieren. Das ergibt ein Verhältnis von eins zu 19. Sehen so clevere, smarte Mobilitätskonzepte aus? Für die EVP-Fraktion ist der Fall klar: Damit eine Veränderung in unserem Umgang mit der Mobilität möglich wird, braucht es Druck im System. Wenn wir dem MIV Tür und Tor öffnen, wenn wir Schleusen öffnen, wird der Innovationsdruck zwangsläufig abnehmen. Oder wie es Ruedi Löffel in unserer Fraktionssitzung sagte: Jeder Engpass der beseitigt wird, begünstigt den MIV. Alt Bundesrat Leuenberger sagte bei der Eröffnung des Baregg隧nells: «Anstatt Stau am Baregg wird es künftig wohl Stau am Gubrist heissen.» Tiefsinnig fragte er weiter: «Wie viele Röhren braucht unser Land?» Für die EVP-Fraktion stellt sich die Frage, wie viel Vernunft wir in unserer Mobilität wollen.

Ich komme nun zum Inhaltlichen. Die EVP will selbstverständlich nicht auf dem Buckel der betroffenen Regionen grundsätzliche ideologische Fragen austragen. Wir sind auch nicht gegen bauliche Massnahmen. Es braucht Lösungen, die den Betroffenen und Gewerbetreibenden insbesondere Entlastung bieten. Daher könnten wir uns eine Variante Null+, wie sie in der ZMB zum Ausdruck kommt, vorstellen. Wir wehren uns aber gegen einen Schnellschuss. Ein Vorprojekt ist immer auch eine Weiterführung eines ausgewählten Projekts oder einer Lösung, die betonierete und asphaltierte Tatsachen schafft. Insbesondere überzeugt uns der Ansatz nicht, um ein Problem herum einfach eine neue Strasse zu legen. Wir befürchten, dass damit die Probleme und Fragen lediglich vertagt werden.

Ich fokussiere nun auf Burgdorf. Wie bereits gesagt wurde, haben viele nicht gesehen, dass es ein hausinternes Problem ist. Der Anteil am Durchgangsverkehr ins Emmental beträgt in Burgdorf lediglich zehn bis fünfzehn Prozent. Der Rest ist Binnenverkehr, Ziel- und Quellverkehr. Es geht darum, mit guten Massnahmen Entlastung zu schaffen. Nun zum Finanziellen. Diese Frage hat uns in der Fraktion am längsten beschäftigt. Wir debattieren heute über ein Vorprojekt, das insgesamt ein Bauvolumen, ein Investitionsvolumen von 540 Mio. Franken generieren soll. Zusammen mit dem Zuschlag von 30 Prozent sind es 702 Mio. Franken. Vor dem aktuellen finanziellen Hintergrund des Kantons ist dies nicht zielführend. Der Kanton ist nicht dazu in der Lage, das Projekt zu schultern. Trotz der lautstarken Beteuerungen, die ich von meinen Vorrednern gehört habe, gibt es keine Signale, die darauf hindeuten, dass der Bund dieses Projekt finanzieren wird.

Ich vergleiche die Situation mit einem Kunden, der in mein Architekturbüro kommt und ein Vorprojekt für eine Villa planen will. Kommt die Finanzierung zur Sprache, heisst es, es sei noch nicht klar, woher das Geld genommen werde. Es

macht daher einfach keinen Sinn, das Vorprojekt so zu genehmigen. Wir möchten den Fächer gemäss unserem Antrag öffnen und flankierende Lösungen weiter prüfen. Wenn das Geld nicht da ist, ist es zum jetzigen Zeitpunkt einfach eine Zwängerei, eine solche Umfahrungslösung, einen Autobahnzubringer so zu planen.

**Präsidentin.** Damit kommen wir zu den Einzelsprechenden.