



Kantonale Volksabstimmung vom 12. März 2023

---

**Änderung der Kantonsverfassung  
(Stellung und Kompetenzen  
Justizbehörden)**

**1**

---

**Änderung der Kantonsverfassung  
(Unvereinbarkeitsregeln Mitglieder  
Grosser Rat)**

**2**

---

**Baukredit für die Verkehrssanierung  
Aarwangen**

**3**

---

**Baukredit für die Verkehrssanierung  
Burgdorf–Oberburg–Hasle**

**4**

---

---

## Änderung der Kantonsverfassung (Stellung und Kompetenzen Justizbehörden)

---

Abstimmungsfrage:

### **Wollen Sie die Änderung der Kantonsverfassung (Stellung und Kompetenzen Justizbehörden) annehmen?**

#### **Darum geht es**

Im Kanton Bern trat 2011 eine Justizreform in Kraft. Auf Gesetzesstufe wurde damals die Selbstverwaltung der Justiz eingeführt. Mit der vorliegenden Verfassungsänderung soll die Selbstverwaltung der Justiz nun auch auf Verfassungsebene abgebildet werden. Damit werden die Stellung und Kompetenzen der Justizbehörden in der Kantonsverfassung verankert, gleich wie dies bei den anderen beiden Staatsgewalten (Regierungsrat und Grosser Rat) bereits der Fall ist. Die vorliegende Verfassungsrevision stärkt so die institutionelle Unabhängigkeit der Justiz und ihre Stellung innerhalb des kantonalen Staatsgefüges.

Weiter soll auch das gemeinsame Verwaltungsorgan von Obergericht, Verwaltungsgericht und Generalstaatsanwaltschaft explizit in der Kantonsverfassung erwähnt sein, und zwar unter dem neuen Namen Justizverwaltungsleitung. Ebenfalls neu in der Verfassung festgehalten werden sollen die Finanzbefugnisse der Justizverwaltungsleitung sowie ihre Antrags- und Vertretungsrechte im Grossen Rat.

Gleichzeitig werden die Unvereinbarkeitsbestimmungen für die Justiz angepasst. So wird der heute verwendete Begriff «kantonale Verwaltung» durch die Formulierung «zentrale oder dezentrale kantonale Verwaltung» präzisiert. Damit wird geklärt, wer aufgrund ihrer oder seiner beruflichen Tätigkeit innerhalb der kantonalen Verwaltung von richterlichen und staatsanwaltlichen Tätigkeiten ausgeschlossen ist.

---

Der Grosse Rat empfiehlt mit 138 gegen 0 Stimmen ohne Enthaltungen:

## JA



Weitere Informationen  
und Erklärvideo:  
[www.be.ch/vorlage1](http://www.be.ch/vorlage1)

Vorlage im Detail → Seite 6

---

## **Änderung der Kantonsverfassung (Unvereinbarkeitsregeln Mitglieder Grosser Rat)**

---

Abstimmungsfrage:

### **Wollen Sie die Änderung der Kantonsverfassung (Unvereinbarkeitsregeln Mitglieder Grosser Rat) annehmen?**

#### **Darum geht es**

Im Kanton Bern ist es dem Personal der kantonalen Verwaltung derzeit von Verfassungen wegen nicht möglich, dem Grossen Rat anzugehören. In begründeten Fällen will es der Grosse Rat neu möglich machen, für das Personal der Kantonsverwaltung Ausnahmen vorzusehen. Aus diesem Grund hat er eine Änderung der Kantonsverfassung beschlossen.

Die vorliegende Verfassungsänderung genügt für sich allein noch nicht, um bestimmten Personengruppen aus der Kantonsverwaltung bereits den Einsitz im Grossen Rat zu ermöglichen. Sie schafft lediglich die Voraussetzungen dafür, dass der Grosse Rat entsprechende Ausnahmen auf Gesetzesstufe vornehmen könnte.

---

Der Grosse Rat empfiehlt mit 140 gegen 0 Stimmen ohne Enthaltungen:

**JA**



Weitere Informationen  
und Erklärvideo:  
[www.be.ch/vorlage2](http://www.be.ch/vorlage2)

Vorlage im Detail → Seite 14

---

## Baukredit für die Verkehrssanierung Aarwangen

---

Abstimmungsfrage:

### **Wollen Sie den Baukredit für die Verkehrssanierung Aarwangen annehmen?**

#### **Darum geht es**

Heute führt der gesamte Verkehr zwischen dem Autobahnanschluss Niederbipp und dem Grossraum Langenthal durch den engen Ortskern von Aarwangen. An Werktagen fahren über 17 000 Fahrzeuge durch das Dorf. Der Schwerverkehrsanteil ist hoch und es kommt zu vielen Unfällen. Die Verkehrssituation in Aarwangen beeinträchtigt insbesondere die Velofahrenden und die Fussgängerinnen und Fussgänger und birgt Gefahren auf den Schulwegen. Auch für die Anwohnerinnen und Anwohner ist sie belastend. Betroffen sind zudem die ganze Region und ihre Wirtschaft.

Eine 3,6 Kilometer lange Umfahrungsstrasse soll den Verkehr durch das Dorf deutlich reduzieren und die Erreichbarkeit des Wirtschaftsraums Oberaargau verbessern. Der Ortskern von Aarwangen soll mit verschiedenen Massnahmen wie Velostreifen, Gehwegen und neuer Linienführung für die Bahn ruhiger und sicherer werden. Die Umfahrung erfordert Eingriffe in die Landschaft, beansprucht Kulturland und betrifft Lebensräume gefährdeter Pflanzen und Tiere. Daher enthält das Projekt eine Reihe von Renaturierungen und ökologischen Ersatzmassnahmen sowie eine landwirtschaftliche Landumlegung.

Für die Umsetzung der Verkehrssanierung Aarwangen hat der Grosse Rat in der Sommersession 2022 einen Kredit von 97,8 Millionen Franken bewilligt. 70,5 Millionen Franken dieses Kredits sollen aus Geldern des Investitionsspitzenfonds finanziert werden, der Rest über das laufende Kantonsbudget.

---

Der Grosse Rat empfiehlt mit 81 gegen 64 Stimmen bei 6 Enthaltungen:

## JA

 Weitere Informationen  
und Erklärvideo:  
[www.be.ch/vorlage3](http://www.be.ch/vorlage3)

Vorlage im Detail → Seite 20

---

## **Baukredit für die Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle**

---

Abstimmungsfrage:

### **Wollen Sie den Baukredit für die Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle annehmen?**

#### **Darum geht es**

Burgdorf, Oberburg und Hasle b. Burgdorf sind seit Jahrzehnten von einer hohen Verkehrsbelastung betroffen. Heute sind an Werktagen rund 19 000 Fahrzeuge auf der Verkehrsachse durch diese drei Ortschaften unterwegs. Verkehrsüberlastungen in den Spitzenzeiten gehören zum Alltag. Die Folgen sind Verspätungen für die öffentlichen Buslinien, Sicherheitsdefizite namentlich beim Fuss- und Veloverkehr und eine eingeschränkte Lebensqualität entlang der Strasse.

Hauptmassnahmen des geplanten Gesamtverkehrsprojekts sind Umfahrungen für Oberburg und Hasle, welche die Dörfer vom Auto- und Schwerverkehr entlasten sollen. Hinzu kommen Dosierstellen und zwei neue Bahnunterführungen in Burgdorf, um den Verkehr zu verflüssigen. Vorgesehen sind insgesamt 19 aufeinander abgestimmte Massnahmen. Davon profitieren sollen der Langsamverkehr, der öffentliche Verkehr und der motorisierte Privatverkehr, aber auch die Anwohnerschaft. Schliesslich dienen die Massnahmen dazu, das Emmental besser zu erschliessen. Das Projekt beansprucht Kulturland und es bringt Eingriffe ins Grundwasser mit sich. Deshalb sind besondere Vorkehrungen nötig.

Für die Umsetzung der Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle hat der Grosse Rat in der Sommersession 2022 einen Kredit von 313,9 Millionen Franken bewilligt. 212 Millionen Franken davon sollen aus Geldern des Investitionsspitzenfonds finanziert werden, der Rest über das laufende Kantonsbudget.

---

Der Grosse Rat empfiehlt mit 86 gegen 62 Stimmen bei 2 Enthaltungen:

**JA**



Weitere Informationen  
und Erklärvideo:  
[www.be.ch/vorlage4](http://www.be.ch/vorlage4)

Vorlage im Detail → Seite 34

---

## **Änderung der Kantonsverfassung (Stellung und Kompetenzen Justizbehörden)**

---

Der Grosse Rat hat am 14. Juni 2022 eine Änderung der Kantonsverfassung beschlossen. Damit soll die 2011 eingeführte Selbstverwaltung der Justiz neu nicht nur im Gesetz, sondern auch in der Verfassung abgebildet und präzisiert werden. Änderungen der Verfassung müssen zwingend den Stimmberechtigten vorgelegt werden. Daher kommt es zur Volksabstimmung.

Argumente im Grossen Rat → Seite 11  
Abstimmungstext → Seite 12

### **Justizreform von 2011 in der Verfassung abbilden**

Anfang 2011 wurde im Kanton Bern eine Justizreform umgesetzt (Justizreform II). Diese sah unter anderem eine Reduktion der erstinstanzlichen Gerichtskreise von 13 auf vier Regionalgerichte vor. Zudem kam es zu einem Zusammenschluss der Untersuchungs- und Anklagebehörde innerhalb der Staatsanwaltschaft. Weiter wurde die Selbstverwaltung der Justiz eingeführt und die Justizleitung als gemeinsames Organ der Gerichtsbehörden und der Staatsanwaltschaft geschaffen. Die dadurch angestrebte Stärkung der Unabhängigkeit der Justiz konnte erreicht werden, wie eine 2016 durchgeführte Evaluation bestätigte.

Die vorliegenden Anpassungen der Kantonsverfassung sind grösstenteils eine Nachführung des auf Gesetzesstufe bereits geltenden Rechts. So soll die bisher erst auf Gesetzesstufe abgebildete Selbstverwaltung der Justiz neu in der Kantonsverfassung verankert werden. In die Verfassung aufgenommen werden auch die Justizleitung (neu: Justizverwaltungsleitung) als das bestehende Verwaltungsorgan der Gerichtsbehörden und der Staatsanwaltschaft, ihre Stellung im Grossen Rat sowie ihre Finanzbefugnisse. Ausserdem aufgenommen werden die Staatsanwaltschaft als Teil der bernischen Justiz und der Grundsatz der Unabhängigkeit der Staatsanwaltschaft.

Bisher beschränkte sich die Verfassung auf den Grundsatz der Unabhängigkeit der Gerichte und auf eine Aufzählung und Umschreibung der Gerichte im Bereich der Zivil-, Straf- und Verwaltungsjustiz. Mit den vorliegenden Anpassungen werden die Stellung und Kompetenzen der Justiz als dritte Gewalt wie bei den anderen beiden Staatsgewalten (Regierungsrat und Grosser Rat) auf Stufe Kantonsverfassung geregelt.

### **Unabhängigkeit und Selbstverwaltung der Justiz**

Die Gerichtsbehörden und die Staatsanwaltschaft sind bei der Rechtsprechung und der Strafverfolgung autonom und nur dem Recht verpflichtet. Um eine Beeinflussung zu verhindern, sind sie von Regierungsrat und Grosse Rat institutionell getrennt (Gewaltenteilung). Regierung und Parlament haben demnach keinen Einfluss auf die Kernaufgaben der Justiz und dürfen den Justizbehörden zum Beispiel keine Weisungen erteilen. Dieser bereits bestehende Grundsatz der Unabhängigkeit der Gerichte soll präzisiert und neu auch für die Staatsanwaltschaft ausdrücklich in der Verfassung festgehalten werden.

Die 2011 auf Gesetzesstufe eingeführte Selbstverwaltung verstärkt die Unabhängigkeit der Justiz zusätzlich. So verfügt die bernische Justiz über ihr eigenes Budget und nimmt wichtige Verwaltungsaufgaben in den Bereichen Personal, Finanzen und Informatik selbstständig wahr. Der Grundsatz der Selbstverwaltung der Justiz soll neu ebenfalls in der Verfassung verankert werden.

### **Gewaltenteilung**

Die Gewaltenteilung verhindert die Konzentration von Macht bei einzelnen Personen oder Institutionen. Sie ist ein Grundprinzip der Demokratie: Die Macht ist auf die drei Staatsgewalten Legislative, Exekutive und Judikative verteilt, wobei keine dieser Behörden staatliche Macht unkontrolliert und unbegrenzt ausüben darf. Eine Person darf gleichzeitig nur einer der drei Staatsgewalten angehören (Unvereinbarkeiten).

Der Grosse Rat ist das Parlament, die gesetzgebende Behörde (**Legislative**) des Kantons Bern. Kernaufgaben des Grossen Rates sind die Gesetzgebung, das Budgetrecht und die Aufsicht über die Regierung und die Geschäftsführung der obersten Gerichte.

Der Regierungsrat ist die oberste leitende und vollziehende Behörde (**Exekutive**) des Kantons Bern. Der Regierungsrat plant und koordiniert die Tätigkeiten des Kantons. Er leitet die Verwaltung und vollzieht die Beschlüsse des Grossen Rates. Jedes Mitglied steht einer Direktion vor.

Die Gerichtsbehörden und die Staatsanwaltschaft bilden die bernische Justiz (**Judikative**). Die Gerichtsbehörden sind für die Rechtsprechung, die Staatsanwaltschaft ist für die Strafverfolgung zuständig. Die Unabhängigkeit ist in diesen Bereichen uneingeschränkt zu gewährleisten.

## **Umbenennung der Justizleitung in Justizverwaltungsleitung**

Das gemeinsame Verwaltungsorgan des Obergerichts, des Verwaltungsgerichts und der Generalstaatsanwaltschaft koordiniert die Zusammenarbeit zwischen den Justizbehörden und vertritt die Anliegen der Justiz gegenüber Regierungsrat und Grosse Rat. Es soll neu in der Kantonsverfassung abgebildet werden, ebenso wie seine Finanzkompetenzen und seine Antrags- und Vertretungsrechte im Grosse Rat.

Das bisher auf Gesetzesstufe verankerte Organ soll von Justizleitung in Justizverwaltungsleitung umbenannt werden. Damit soll der Eindruck vermieden werden, dass ein Leitungsgremium über der richterlichen Unabhängigkeit stehe, welches in die Rechtsprechung eingreifen könne. Denn anders als der heutige Name Justizleitung andeuten könnte, verfügt die Justizverwaltungsleitung auch weiterhin über keine Leitungsbefugnisse im Bereich der Rechtsprechung. Sie ist ausschliesslich für die Verwaltungsbelange der Justiz zuständig.

## **Staatsanwaltschaft als Teil der bernischen Justiz**

Die Staatsanwaltschaft ist im Rahmen der ihr im Gesetz zugewiesenen Aufgaben für die Strafverfolgung zuständig. Seit der Justizreform 2011 ist die Staatsanwaltschaft Teil der bernischen Justiz und mit der Generalstaatsanwaltschaft in der Justizleitung vertreten. Neu soll die Staatsanwaltschaft auch in die Verfassung aufgenommen und der Grundsatz ihrer Unabhängigkeit festgehalten werden.

### **Justizverwaltungsleitung (bisher: Justizleitung)**

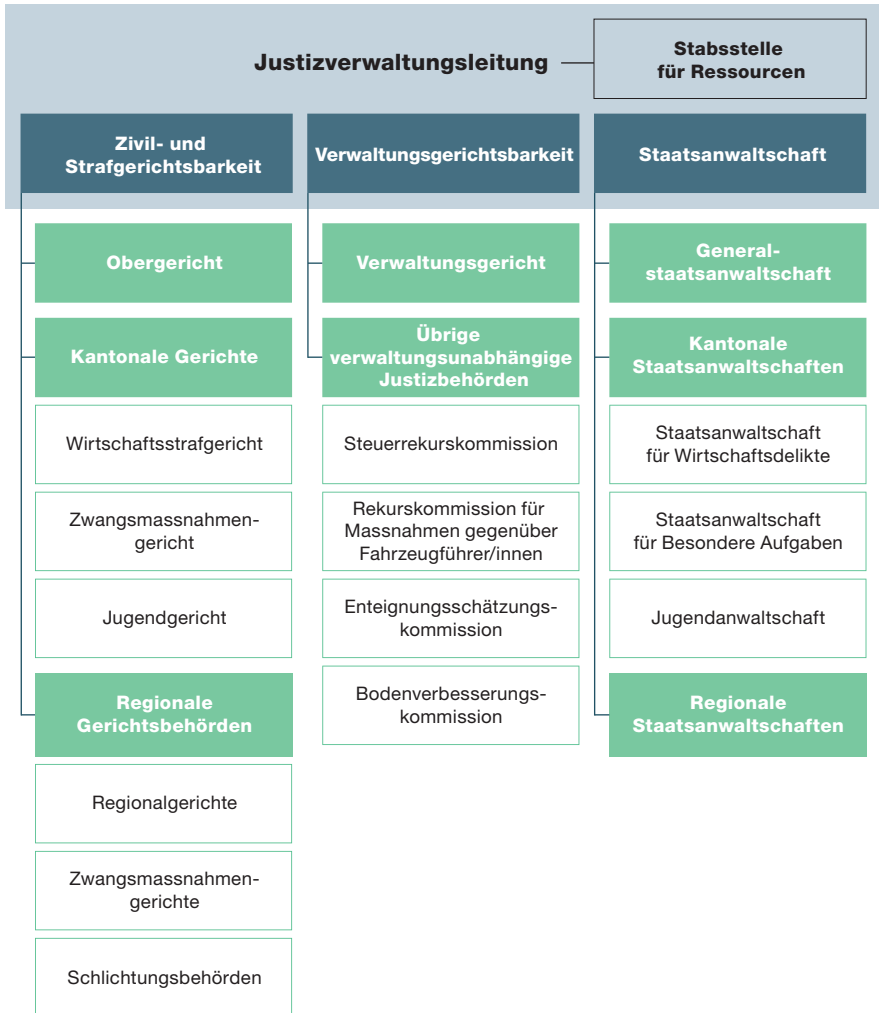
Die Justizverwaltungsleitung ist das gemeinsame Selbstverwaltungsorgan des Obergerichts, des Verwaltungsgerichts und der Generalstaatsanwaltschaft. Sie setzt sich zusammen aus der Präsidentin bzw. dem Präsidenten des Obergerichts, der Präsidentin bzw. dem Präsidenten des Verwaltungsgerichts sowie der Generalstaatsanwältin bzw. dem Generalstaatsanwalt.

Die Justizverwaltungsleitung ist zuständig für die Verwaltungsbelange der Justiz. So ist sie etwa verantwortlich für Leitlinien in den Bereichen Personal, Finanzen und Informatik. Zudem ist sie Ansprechpartnerin des Grosse Rates und des Regierungsrates bei allen Fragen, die sowohl die Gerichtsbehörden als auch die Staatsanwaltschaft betreffen.

Die Justizverwaltungsleitung erstellt für die Gerichtsbehörden und die Staatsanwaltschaft das Budget, den Aufgaben- und Finanzplan sowie den Geschäftsbericht und den Tätigkeitsbericht. Sie stellt dem Grosse Rat Antrag zu diesen und weiteren gesetzlich vorgesehenen Geschäften und vertritt diese selbstständig im Grosse Rat.



## Organigramm der Justiz im Kanton Bern



### Unvereinbarkeitsbestimmungen

Die Kantonsverfassung regelt insbesondere Unvereinbarkeiten zwischen Mitgliedern des Grossen Rates, des Regierungsrates und der Kantonsverwaltung sowie der Gerichtsbehörden und der Staatsanwaltschaft. Mit den Bestimmungen zu den Unvereinbarkeiten soll verhindert werden, dass eine Person gleichzeitig mehr als einer Staatsgewalt angehören kann (Gewaltenteilung).

Die Unvereinbarkeitsbestimmung bezüglich der Justiz soll präzisiert werden, damit in der Praxis Unvereinbarkeiten einfacher feststellbar sind. Deshalb wird in der betreffenden Bestimmung der Begriff «kantonale Verwaltung» durch den Begriff «zentrale oder dezentrale kantonale Verwaltung» ersetzt. So ist geklärt, dass das Personal der Zentral- und Bezirksverwaltung von der Unvereinbarkeit mit einem Richteramt betroffen ist. Das Personal von anderen Trägern öffentlicher Aufgaben hingegen ist nicht mitgemeint – so können zum Beispiel Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einer kantonalen Anstalt nebenamtliche Richterinnen und Richter sein.

### **Zusätzliche Präzisierungen in der Kantonsverfassung**

Mit der vorliegenden Verfassungsänderung werden auch einige Verfassungsbestimmungen zu den Aufgaben und Kompetenzen des Grossen Rates gegenüber der Justiz aktualisiert. So werden beispielsweise die Aufsichtsaufgaben des Grossen Rates gegenüber der Justiz neu alle in der Verfassung abgebildet. Nachgeführt werden in der Verfassung schliesslich auch die Bestimmungen zu den Zivil- und Strafgerichten, zum Beispiel durch Anpassungen der Begrifflichkeiten.

### **Die Diskussionen im Grossen Rat**

Die Gesamtvorlage war im Grossen Rat grundsätzlich unbestritten. Ablehnende Voten gab es nur bezüglich einzelner Elemente innerhalb der Bestimmungen. So sorgten namentlich die Bestimmungen zur Justizverwaltungsleitung für Diskussionen. Eine Minderheit im Rat war der Ansicht, dass deren Zusammensetzung nicht auf Stufe Verfassung verankert werden solle, weil teilweise Vorbehalte gegenüber der Zugehörigkeit der Staatsanwaltschaft zur Justizverwaltungsleitung bestünden. Auch die Umbenennung dieses Organs war im Rat umstritten. Eine Minderheit vertrat die Auffassung, dass der heutige Begriff Justizleitung seit zehn Jahren etabliert sei. Eine Umbenennung löse einen unnötigen administrativen Aufwand aus, weil der Name in zahlreichen Erlassen geändert werden müsse. Insgesamt überzeugte aber die Vorlage den Grossen Rat, weshalb er die Verfassungsänderung in der Schlussabstimmung einstimmig annahm.

### **Rechtliche Anpassungen**

Die neuen Bestimmungen zur Stellung und den Kompetenzen der Justiz stellen eine Teilrevision der bernischen Kantonsverfassung dar. Angepasst werden infolgedessen auch Gesetze und weitere Erlasse, welche diese Bestimmungen der Kantonsverfassung ausführen, so unter anderem das Gesetz über die Organisation der Gerichtsbehörden und der Staatsanwaltschaft oder das Gesetz über den Grossen Rat.

Der Grosse Rat hat diese Erlassänderungen im Juni 2022 angenommen. Das Referendum wurde innerhalb der gesetzlichen Fristen nicht ergriffen. Die Änderungen treten nur in Kraft, wenn die Stimmberechtigten der vorliegenden Verfassungsänderung zustimmen.

## Argumente im Grossen Rat

### für die Vorlage

- Die Unabhängigkeit der Justiz wird gestärkt, indem die geltenden Gesetzesbestimmungen auf Stufe Verfassung verankert werden.
- Der Grundsatz der Selbstverwaltung der Justiz hat sich bewährt. Wegen seiner Wichtigkeit gehört er in die Verfassung.
- Der neue Name Justizverwaltungsleitung bringt besser zum Ausdruck, dass es um die Leitung der Selbstverwaltung der Justiz geht und nicht um Weisungsbefugnisse im Bereich der Rechtsprechung.
- Die Zusammensetzung der Justizverwaltungsleitung aus Obergericht, Verwaltungsgericht und Generalstaatsanwaltschaft hat sich bewährt und soll in der Verfassung festgeschrieben werden. Andernfalls bestehen Unklarheiten und es könnte deswegen zu einer weiteren Justizreform kommen.

### gegen die Vorlage

- Der Name Justizleitung ist bereits seit zehn Jahren etabliert. Die Umbenennung in Justizverwaltungsleitung ist unnötig.
- Der Einbezug der Staatsanwaltschaft in die Justizverwaltungsleitung ist in Justizkreisen teilweise umstritten. Die Zusammensetzung der Justizverwaltungsleitung sollte darum nicht in der Verfassung verankert werden.

Abstimmungsergebnis im Grossen Rat:

**138 Ja**

**0 Nein**

keine Enthaltungen

## Abstimmungstext

Verfassung des Kantons Bern  
Änderung vom 14.06.2022

*Der Grosse Rat des Kantons Bern,  
auf Antrag des Regierungsrates,  
beschliesst:*

### I.

Der Erlass 101.1 Verfassung des Kantons Bern vom 06.06.1993 (KV<sup>1</sup>) (Stand 15.05.2022) wird wie folgt geändert:

#### **Titel (geändert)**

Verfassung  
des Kantons Bern (KV)

#### **Art. 68 Abs. 1, Abs. 2 (geändert), Abs. 4 (geändert)**

<sup>1</sup> Dem Grossen Rat dürfen nicht gleichzeitig angehören  
**b (geändert)** die Mitglieder der kantonalen richterlichen Behörden und der Staatsanwaltschaft,

**c1 (neu)** das Personal der Gerichtsbehörden und der Staatsanwaltschaft,

<sup>2</sup> Wer Mitglied einer kantonalen Gerichtsbehörde oder der Staatsanwaltschaft ist, darf nicht gleichzeitig dem Regierungsrat oder der zentralen oder dezentralen kantonalen Verwaltung angehören.

<sup>4</sup> Mitglieder von Behörden sowie das Personal der kantonalen Verwaltung, der Gerichtsbehörden und der Staatsanwaltschaft haben bei Geschäften, die sie unmittelbar betreffen, in den Ausstand zu treten.

#### **Art. 76 Abs. 1**

<sup>1</sup> Der Grosse Rat beschliesst über

**e (geändert)** Ausgaben, soweit sie nicht in die Zuständigkeit des Regierungsrates oder der Justizverwaltungsleitung fallen.

#### **Art. 77 Abs. 1**

<sup>1</sup> Der Grosse Rat wählt

**e (geändert)** die übrigen Mitglieder der Gerichte, soweit das Gesetz nichts anderes bestimmt,

**f (geändert)** die Generalstaatsanwältin oder den Generalstaatsanwalt sowie die stellvertretenden Generalstaatsanwältinnen und Generalstaatsanwälte.

#### **Art. 78 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (neu)**

<sup>1</sup> Der Grosse Rat beaufichtigt

**a (neu)** die Regierung,

**b (neu)** die Geschäftsführung der Justizverwaltungsleitung, der obersten Gerichte und der Generalstaatsanwaltschaft.

<sup>2</sup> Er übt die Oberaufsicht über die Verwaltung und die anderen Träger öffentlicher Aufgaben aus.

#### **Art. 83a (neu)**

*Stellung der Justizverwaltungsleitung im Grossen Rat*

<sup>1</sup> Die Justizverwaltungsleitung hat das Recht, dem Grossen Rat in den im Gesetz vorgesehenen Geschäftsanträge zu stellen.

<sup>2</sup> Sie nimmt bei diesen Geschäften an den Sitzungen des Grossen Rates mit beratender Stimme teil.

<sup>3</sup> Das Gesetz regelt die Mitwirkung des Regierungsrates bei der Vorbereitung der Geschäfte.

#### **Titel nach Art. 96 (geändert)**

*5.5 Gerichte und Staatsanwaltschaft*

#### **Art. 97 Abs. 1 (geändert), Abs. 1a (neu), Abs. 3 (geändert)**

<sup>1</sup> Die Gerichte und die Staatsanwaltschaft sind in der Rechtsprechung und der Strafverfolgung unabhängig und nur dem Recht verpflichtet.

<sup>1a</sup> Sie verwalten sich selbst, soweit das Gesetz nichts anderes bestimmt.

<sup>3</sup> Das Gesetz regelt die Organisation und die Zuständigkeit der Gerichte und der Staatsanwaltschaft.

**Art. 97a (neu)***Justizverwaltungsleitung*

<sup>1</sup> Die Justizverwaltungsleitung ist das gemeinsame Organ von Obergericht, Verwaltungsgericht und Generalstaatsanwaltschaft für die Selbstverwaltung der Justiz.

<sup>2</sup> Das Gesetz regelt die Zusammensetzung und die Zuständigkeit der Justizverwaltungsleitung.

<sup>3</sup> Die Justizverwaltungsleitung beschliesst über  
*a* neue einmalige Ausgaben bis eine Million Franken,  
*b* neue wiederkehrende Ausgaben bis 200'000 Franken,  
*c* gebundene Ausgaben.

**Art. 98 Abs. 1, Abs. 2 (geändert)**

<sup>1</sup> Die Zivilgerichtsbarkeit wird ausgeübt durch

*a* (**geändert**) die Schlichtungsbehörden,  
*b* (**geändert**) die Regionalgerichte,  
*c* (**neu**) das Obergericht.

<sup>2</sup> Durch Gesetz können besondere richterliche Behörden eingesetzt werden.

**Art. 99 Abs. 1, Abs. 1a (neu), Abs. 2 (unverändert)**  
**[FR: (geändert)]**

<sup>1</sup> Die Strafgerichtsbarkeit wird ausgeübt durch

*a* (**geändert**) die Regionalgerichte,  
*b* Aufgehoben.  
*c* Aufgehoben.  
*d* Aufgehoben.

<sup>1a</sup> Durch Gesetz können besondere richterliche Behörden eingesetzt werden.

<sup>2</sup> Durch Gesetz können Verwaltungsstrafbefugnisse auch den Verwaltungsbehörden des Kantons und der Gemeinden übertragen werden. Die richterliche Überprüfung bleibt vorbehalten.

**Art. 100a (neu)***Staatsanwaltschaft*

<sup>1</sup> Die Staatsanwaltschaft nimmt die ihr im Gesetz zugewiesenen Aufgaben im Bereich der Strafverfolgung wahr.

**II.**

Keine Änderung anderer Erlasse.

**III.**

Keine Aufhebungen.

**IV.**

Der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Bern, 14. Juni 2022

Im Namen des Grossen Rates

Der Präsident: Schlup

Der Generalsekretär: Trees

---

## **Änderung der Kantonsverfassung (Unvereinbarkeitsregeln Mitglieder Grosser Rat)**

---

Der Grosse Rat hat am 14. Juni 2022 eine Änderung der Kantonsverfassung beschlossen. Neu soll es dem Personal der kantonalen Verwaltung in gesetzlich noch zu regelnden Ausnahmefällen möglich sein, dem Grossen Rat anzugehören. Änderungen der Verfassung müssen zwingend den Stimmberechtigten vorgelegt werden. Daher kommt es zur Volksabstimmung.

Argumente im Grossen Rat → Seite 17  
Abstimmungstext → Seite 18

### **Warum zwei separate Verfassungsvorlagen?**

Die vorliegende Änderung der Kantonsverfassung war zu Beginn der parlamentarischen Beratungen Teil der ersten Abstimmungsvorlage (Stellung und Kompetenzen Justizbehörden). Ein Kurzgutachten kam jedoch zum Schluss, dass dies in Bezug auf die Einheit der Materie möglicherweise problematisch sein könnte, da die Frage, wer aus der kantonalen Verwaltung im Grossen Rat sitzen darf, keinen Bezug zu den anderen Bestimmungen betreffend die Justiz aufweise.

Der Grundsatz der Einheit der Materie bezweckt, dass die Stimmberechtigten ihren politischen Willen frei und unverfälscht bilden und äussern können. Er verbietet es daher, dass verschiedene Anliegen, die sachlich nicht zusammenhängen, zu einer Abstimmungsfrage verbunden werden. Deshalb wurde die vorliegende Abstimmungsvorlage (Unvereinbarkeitsregeln Mitglieder Grosser Rat) von der ersten Vorlage (Stellung und Kompetenzen Justizbehörden) getrennt.

### **Unvereinbarkeiten heute**

Die Kantonsverfassung regelt insbesondere Unvereinbarkeiten zwischen Mitgliedern des Grossen Rates, des Regierungsrates und der Kantonsverwaltung sowie der Gerichtsbehörden und der Staatsanwaltschaft. Mit den Bestimmungen zu den Unvereinbarkeiten soll verhindert werden, dass eine Person gleichzeitig mehr als einer Staatsgewalt angehören kann (Gewaltenteilung).

Die Unvereinbarkeitsbestimmungen darüber, wer im bernischen Grossen Rat sitzen darf und wer nicht, sind im interkantonalen Vergleich streng. Dennoch ist es nach geltendem Recht möglich, dass bestimmte Personen, welche in einer staatsnahen Stellung tätig sind, dem Grossen Rat angehören. So können beispielsweise Lehrerinnen und Lehrer oder Universitätsprofessorinnen und Universitätsprofessoren bereits heute Mitglied des Grossen Rates sein. Sie beziehen ihren Lohn zwar grundsätzlich über den Kanton oder über kantonale Anstalten, werden aufgrund spezieller organisatorischer Gegebenheiten aber nicht zur eigentlichen Kantonsverwaltung gezählt und dürfen folglich dem Grossen Rat angehören.

### **Ausnahmen per Gesetz zulassen**

Nach dem Willen des Grossen Rates soll es künftig möglich sein, für das Personal der Kantonsverwaltung per Gesetz Ausnahmen von den Unvereinbarkeitsbestimmungen in Bezug auf den Grossen Rat vorzusehen. Welches Personal künftig mit einer gesetzlichen Ausnahmebestimmung im Grossen Rat Einsitz nehmen könnte, lässt die vorliegende Änderung der Kantonsverfassung offen. Die genaue Umschreibung wäre vielmehr Gegenstand der Diskussion beim Erlass einer entsprechenden Gesetzesänderung.

Ein Freischein für eine unbestimmte Personengruppe ist nicht vorgesehen: Das Gesetz muss genau eingrenzen, welches Personal der Kantonsverwaltung gemeint ist. Gemäss Äusserungen im Grossen Rat sollen Ausnahmen für Personen mit Kaderfunktion innerhalb der Kantonsverwaltung von vornherein ausgeschlossen sein, weil bei diesen Interessenkonflikte zwischen exekutiver und legislativer Tätigkeit bestehen können. Gedacht wird vielmehr an Personengruppen ohne Kader- oder Leitungsfunktionen.

# 2

## **Gewaltenteilung**

Die Gewaltenteilung verhindert die Konzentration von Macht bei einzelnen Personen oder Institutionen. Sie ist ein Grundprinzip der Demokratie: Die Macht ist auf die drei Staatsgewalten Legislative, Exekutive und Judikative verteilt, wobei keine dieser Behörden staatliche Macht unkontrolliert und unbegrenzt ausüben darf. Eine Person darf gleichzeitig nur einer der drei Staatsgewalten angehören (Unvereinbarkeiten).

Der Grosse Rat ist das Parlament, die gesetzgebende Behörde (**Legislative**) des Kantons Bern. Kernaufgaben des Grossen Rates sind die Gesetzgebung, das Budgetrecht und die Aufsicht über die Regierung und die Geschäftsführung der obersten Gerichte.

Der Regierungsrat ist die oberste leitende und vollziehende Behörde (**Exekutive**) des Kantons Bern. Der Regierungsrat plant und koordiniert die Tätigkeiten des Kantons. Er leitet die Verwaltung und vollzieht die Beschlüsse des Grossen Rates. Jedes Mitglied steht einer Direktion vor.

Die Gerichtsbehörden und die Staatsanwaltschaft bilden die bernische Justiz (**Judikative**). Die Gerichtsbehörden sind für die Rechtsprechung, die Staatsanwaltschaft ist für die Strafverfolgung zuständig. Die Unabhängigkeit ist in diesen Bereichen uneingeschränkt zu gewährleisten.

## **Die Diskussionen im Grossen Rat**

Die Gesamtvorlage war im Grossen Rat grundsätzlich unbestritten. In der Ratsdebatte war allerdings eine Minderheit der Ansicht, dass die Schaffung von Ausnahmen die Gewaltenteilung gefährde. Da konkrete Ausnahmen aber erst per Gesetz geschaffen werden können und zu Gesetzen das fakultative Referendum möglich ist, sprach sich der Grosse Rat in der Schlussabstimmung dennoch einstimmig für die vorliegende Änderung der Kantonsverfassung aus.



## Argumente im Grossen Rat

### für die Vorlage

- Die Verfassungsänderung schafft erst die Voraussetzung, um dann später per Gesetz Ausnahmen von der Unvereinbarkeit vorzusehen. Gegen Gesetzesänderungen können die Stimmberechtigten das Referendum ergreifen.
- Weil die Gewaltenteilung grundsätzlich gewährleistet bleiben muss, ist die Zahl möglicher Ausnahmen von der Unvereinbarkeit gering.
- Der Grundsatz, dass Angestellte der kantonalen Verwaltung nicht gleichzeitig im Grossen Rat Einsitz nehmen können, bleibt bestehen.
- Begründete Ausnahmen für einzelne Personengruppen könnten dem Grossen Rat einen Mehrwert bringen.
- Für Personen mit Kaderfunktion innerhalb der Kantonsverwaltung soll es keine Ausnahmen geben. Sie stehen der Regierung zu nahe und sollen darum nicht gleichzeitig dem Grossen Rat angehören dürfen.
- Weshalb zum Beispiel Lehrkräfte dem Grossen Rat angehören dürfen, nicht aber Polizistinnen und Polizisten, ist nicht plausibel.

### gegen die Vorlage

- Bei den Unvereinbarkeiten braucht es eine absolut klare Linie. Ausnahmen gefährden die Gewaltenteilung.
- Interessenkonflikte können nicht nur bei Verwaltungsmitarbeitenden mit Kaderfunktion entstehen. Auch Personen ohne Kaderfunktion arbeiten oft an Vorlagen mit, die im Grossen Rat zur Beratung kommen.

Abstimmungsergebnis im Grossen Rat:

**140 Ja**

**0 Nein**

keine Enthaltungen

# 2

## Abstimmungstext

Verfassung des Kantons Bern  
Änderung vom 14.06.2022

*Der Grosse Rat des Kantons Bern,  
auf Antrag des Regierungsrates,  
beschliesst:*

### **I.**

Der Erlass 101.1 Verfassung des Kantons Bern vom 06.06.1993 (KV<sup>1</sup>) (Stand 15.05.2022) wird wie folgt geändert:

### **Art. 68 Abs. 1a (neu)**

1a Das Gesetz kann in begründeten Fällen Ausnahmen von Absatz 1 Buchstabe c<sup>\*)</sup> vorsehen.

### **II.**

Keine Änderung anderer Erlasse.

### **III.**

Keine Aufhebungen.

### **IV.**

Der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Bern, 14. Juni 2022

Im Namen des Grossen Rates  
Der Präsident: Schlup  
Der Generalsekretär: Trees

---

1 Nicht offizielle Legalabkürzung

<sup>\*)</sup> Diese Bestimmung lautet wie folgt:

<sup>1</sup> Dem Grossen Rat dürfen nicht gleichzeitig angehören

c das Personal der zentralen und der dezentralen kantonalen Verwaltung,



---

## **Baukredit für die Verkehrssanierung Aarwangen**

---

In der Sommersession 2022 hat der Grosse Rat einen Verpflichtungskredit von 97,8 Millionen Franken für den Bau der Verkehrssanierung Aarwangen bewilligt. Das Projekt soll das Dorf mit einer Umfahrungsstrasse vom Verkehr entlasten. Ein Komitee hat gegen diesen Beschluss erfolgreich das Referendum ergriffen. Deshalb wird nun darüber abgestimmt.

Stellungnahme des Referendumskomitees → Seite 27

Argumente im Grossen Rat → Seite 28

Abstimmungstext → Seite 30

### **Die Ausgangslage**

Seit über dreissig Jahren suchen der Kanton und die Region nach einer Lösung für die Verkehrsprobleme rund um Aarwangen. Seit der Eröffnung der Autobahn A1 in den Sechzigerjahren liegt Aarwangen auf der direkten Route zwischen dem Grossraum Langenthal und dem Autobahnanschluss Niederbipp. Auf der engen Ortsdurchfahrt sind Fussgängerinnen und Fussgänger, Velos, Autos, Lastwagen und zudem auch die Züge der Bahnlinie Langenthal–Solethurn unterwegs.

Heute fahren an Werktagen durchschnittlich über 17 000 Fahrzeuge durch das Dorfzentrum. Im Jahr 2040 dürften es gemäss kantonalen Prognosen rund 19 500 Fahrzeuge sein. Der Anteil des Schwerverkehrs ist überdurchschnittlich hoch: Von rund 1500 Fahrzeugen in der morgendlichen Spitzenstunde ist mehr als jedes zehnte ein Lastwagen. In den Jahren zwischen 2014 und 2018 ereigneten sich auf der Ortsdurchfahrt 116 registrierte Verkehrsunfälle, was einen hohen Wert darstellt.

Die Verkehrssituation entlang der Hauptachse beeinträchtigt die Verkehrsteilnehmenden, besonders jene, die mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind. Der Schulweg im Bereich

der Ortsdurchfahrt ist gefährlich für die Kinder. Vom Verkehr besonders betroffen sind schliesslich auch die Anwohnerinnen und Anwohner. Der Verkehrslärm ist für sie belastend und die Aufenthalts- und Wohnqualität entlang der Strasse ist stark eingeschränkt.

Der Engpass in Aarwangen wirkt sich auf weite Teile des Oberaargaus aus. Wegen des hohen Verkehrsaufkommens kommt es praktisch täglich zu Staus, was die Erreichbarkeit der ganzen Region erschwert. Davon betroffen ist nicht nur die Bevölkerung, sondern auch die Wirtschaft. Etliche bekannte und international tätige Unternehmen haben ihren Sitz in der Region. Der Anteil der Industriearbeitsplätze liegt deutlich über dem kantonalen Durchschnitt. Vor allem die exportorientierte Industrie ist auf gute Verkehrsverbindungen, insbesondere zur Autobahn, angewiesen.

Die vorgesehene Umfahrungsstrasse sowie die Massnahmen an der Ortsdurchfahrt sollen die Verkehrssituation verbessern, Staus reduzieren und Aarwangen mehr Sicherheit und Lebensqualität bringen.

### **Die Begleitgruppen und der Einbezug der Bevölkerung**

Die Verkehrssanierung Aarwangen ist ein Eckpfeiler des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts. Während der Projektierungsarbeiten konnten die massgeblichen Interessen der Umwelt, der Wirtschaft und der Gesellschaft in Begleitgruppen eingebracht werden.

Auch die Bevölkerung konnte sich wiederholt äussern, zuletzt während der dritten öffentlichen Mitwirkung im Sommer 2020. In der Referendumsabstimmung vom 21. Mai 2017 unterstützten die Stimmberechtigten des Kantons Bern den Kredit für die Projektierung der Verkehrssanierung Aarwangen mit 60,1 Prozent Ja-Stimmen.

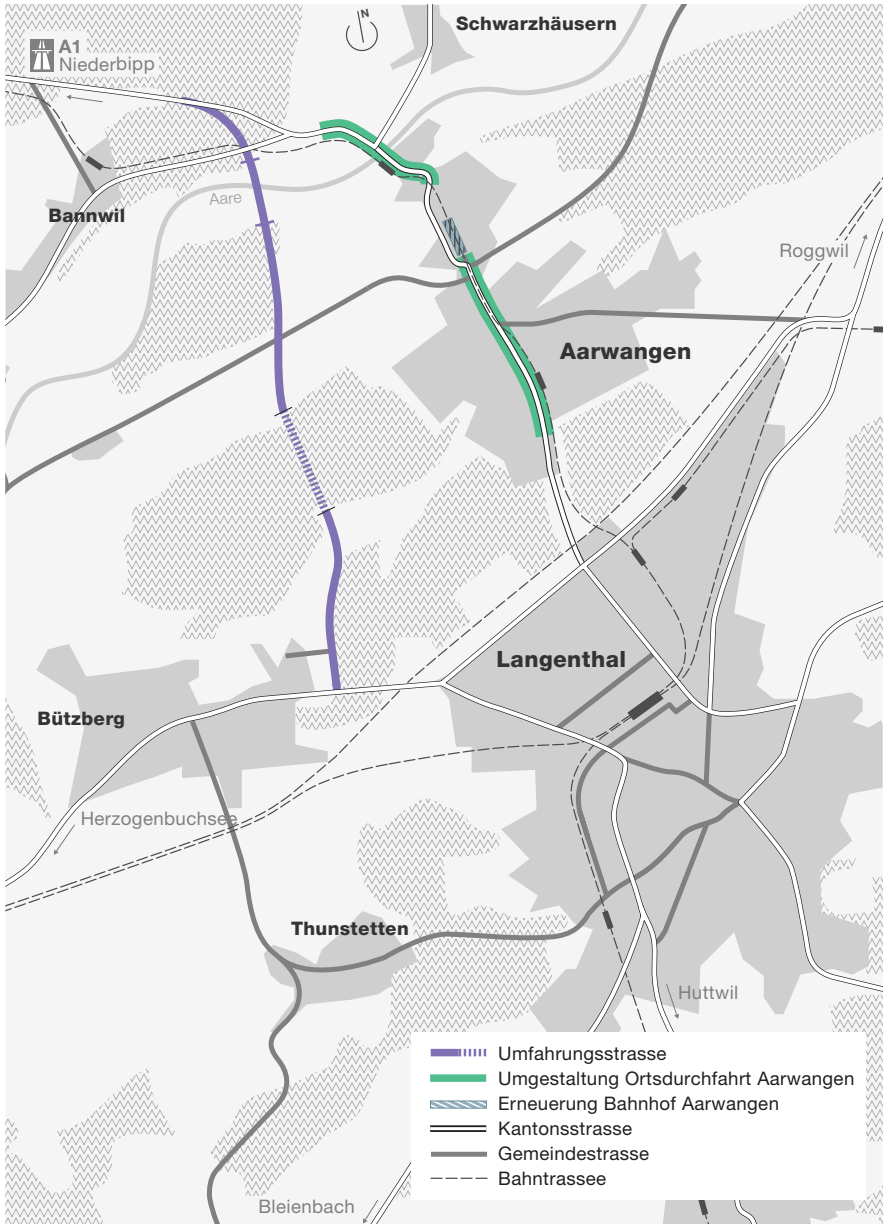
### **Die Umfahrungsstrasse**

Vorgesehen ist der Bau einer zweispurigen, 3,6 Kilometer langen Strasse für den Durchgangs- und Schwerverkehr (siehe Plan Seite 22). Die neue Strasse zweigt im Wald nordwestlich von Aarwangen von der Kantonsstrasse Niederbipp–Langenthal ab, quert die Aare auf einer 480 Meter langen Brücke, führt etwa einen Kilometer durch Landwirtschaftsgebiet und unterquert den Spichigwald in einem rund 500 Meter langen Tunnel. Anschliessend führt sie über den vorwiegend landwirtschaftlich genutzten Risenacher zwischen Aarwangen und Bützberg und mündet östlich von Bützberg über einen Kreisell in die Kantonsstrasse Bern–Langenthal.

Die Umfahrung entlastet die Ortsdurchfahrt von Aarwangen und weitere Strassen in der Umgebung deutlich vom Durchgangs- und Schwerverkehr: Berechnungen gehen davon aus, dass die Verkehrsmenge durch den Ortskern etwa halbiert werden kann und wesentlich weniger Lastwagen durch Aarwangen fahren. Auf der Umfahrungsstrasse, die auch verlagerten Verkehr von anderen Strassen aufnimmt, werden an Werktagen bis zu 14 000 Fahrzeuge erwartet.

# 3

## Übersichtsplan Projekt Verkehrssanierung Aarwangen



Die neue Verkehrsführung mit dem leistungsfähigen Anschlusskreisel auf der Kantonsstrasse Bern–Langenthal soll Thunstetten und Bützberg vor Schleichverkehr schützen. Der Kanton wird in den zwei Dörfern vor und nach der Eröffnung der Umfahrung Verkehrserhebungen durchführen. Falls notwendig wird er zusammen mit der Gemeinde Massnahmen treffen.

### **Die Massnahmen zur Sanierung der Ortsdurchfahrt Aarwangen**

Die Umfahrungsstrasse entlastet Aarwangen vom Durchgangsverkehr. Nach der Inbetriebnahme der Umfahrungsstrasse wird die Ortsdurchfahrt entsprechend umgestaltet und saniert. Dank Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr wird der Ortskern ruhiger und sicherer. Vorgesehen sind unter anderem neue Radstreifen und Gehwege sowie Mittelinseln, die das Überqueren der Strasse erleichtern. Neu gilt auf der Ortsdurchfahrt (Abschnitte Zentrum und Hard) Tempo 30. Zudem wird ein lärmindernder Belag eingebaut.

Im Zentrum werden sich Bahn und Auto die Spuren teilen. So wird mehr Platz für Velos und Fussgängerinnen und Fussgänger geschaffen. Die neue Gestaltung des Bahntrassees auf und entlang der Ortsdurchfahrt Aarwangen sowie die Ausrüstung der Bahnübergänge mit Schranken helfen, Unfälle zu vermeiden.

Die Aare Seeland mobil AG (asm) modernisiert den Bahnhof Aarwangen und gestaltet ihn hindernisfrei. Die Erneuerung des Bahnhofs ist Teil des Gesamtprojekts, wird aber vollumfänglich von der asm realisiert und finanziert. Ausserdem entsteht mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt eine neue, hindernisfreie Haltestelle «Aarwangen Hard». Diese ersetzt die bisherigen Haltestellen «Aarwangen Vorstadt» und «Hard-Mumenthal».

### **Die ökologischen und landwirtschaftlichen Massnahmen**

Das Projekt beansprucht insgesamt 6,3 Hektaren Land dauerhaft. Das entspricht einer Fläche von etwa neun Fussballfeldern. Davon sind rund 4,5 Hektaren landwirtschaftliches Kulturland (alles Fruchtfolgefächchen) und rund 1,6 Hektaren Wald. Die neue Strasse greift in die Landschaft ein und wirkt sich auf Pflanzen und Tiere und ihre Lebensräume aus. Zudem gehört das betroffene Gebiet dank besonders wertvollen Lebensräumen von gefährdeten Arten zum [Smaragdgebiet Oberaargau](#) und ist Teil des europäischen Netzwerks Smaragd.

Aus diesem Grund nimmt die Verkehrssanierung Aarwangen so weit wie möglich Rücksicht auf die Natur. Als Ausgleich für die Eingriffe, welche für die Umfahrungsstrasse nötig sind, werden zahlreiche Ersatzmassnahmen und Renaturierungen vorgenommen. Geplant sind etwa Wiederaufforstungen, artenreich bepflanzte Böschungen, Nistkästen, das Anlegen von Tümpeln für Amphibien, von Hecken und Feuchtwiesen sowie die Offenlegung von Bächen. Das Projekt wurde einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss den Vorgaben des Bundesamtes für Umwelt BAFU unterzogen. Diese hat ergeben, dass die Eingriffe vollständig kompensiert werden und das Projekt umweltverträglich ist.

### **Smaragdgebiet Oberaargau**

Die geplante Umfahrungsstrasse befindet sich im Smaragdgebiet Oberaargau. Smaragd ist ein europäisches Netzwerk von Gebieten, das europaweit besonders seltene und gefährdete Tier- und Pflanzenarten und ihre Lebensräume schützen soll. In der Schweiz gibt es 37 solche Gebiete.

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. Es handelt sich um eine typische traditionelle Kulturlandschaft des Mittellandes mit naturnahen Wasserläufen, Feuchtgebieten sowie Hecken und Feldgehölzen.

Das Smaragdgebiet Oberaargau ist kein reines Naturidyll: Mittendrin liegt die Stadt Langenthal mit rund 16 000 Einwohnerinnen und Einwohnern und zahlreichen Industrie- und Gewerbebetrieben. Zudem queren wichtige Verkehrsverbindungen das Gebiet, so namentlich die Hauptstrasse Bern–Zürich und die Neubaustrecke Mattstetten–Rothrist der Eisenbahnlinie Bern–Zürich.

Die Umfahrung führt auch durch Landwirtschaftsgebiet mit Fruchtfolgeflächen. Das Kulturland ist mehrheitlich in kleine Parzellen gegliedert, und es wird nun durch die Umfahrungsstrasse zusätzlich geteilt. Ein Landumlegungsverfahren bietet deshalb Gelegenheit, Land abzutauschen und die Lage und Form der Parzellen zusammen mit den Grundeigentümerinnen und -eigentümern zu verbessern. Ziel ist es, die Landbewirtschaftung zu vereinfachen. Weil der Kanton im Perimeter selber Kulturland besitzt, kann er den betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern zu einem Teil Ersatz für die Flächen anbieten, die für die Umfahrungsstrasse gebraucht werden. Dabei entstehen neue Landwirtschaftswege, die teils auch von Velos oder zum Wandern benutzt werden können. Wegfallende Wege werden zurückgebaut und wieder zu Kulturland.

### **Die Kosten**

Die Gesamtkosten für die Umfahrung, die Sanierung der Ortsdurchfahrt, des Bahnhofs und die verkehrsbedingte Landumlegung belaufen sich gemäss Projekt auf 194,1 Millionen Franken. An den Kosten beteiligen sich das Bundesamt für Strassen ASTRA und das Bundesamt für Landwirtschaft BLW wie auch die Aare Seeland mobil AG mithilfe des Bahninfrastrukturfonds des Bundes. Weitere Finanzierungsbeiträge stammen von Gemeinden sowie von Werken, die ihre Leitungen sanieren.

Die Gesamtkosten zulasten des Kantons werden mit 107,7 Millionen Franken brutto veranschlagt. Darin enthalten sind bereits früher bewilligte Projektierungskosten von insgesamt 9,9 Millionen Franken. In dieser Volksabstimmung entscheiden die Stimmberechtigten somit über einen Kredit von 97,8 Millionen Franken für die Ausführung der Verkehrssanierung Aarwangen.

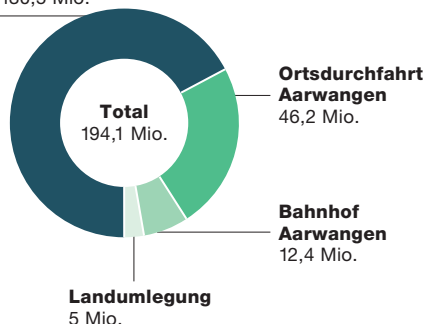


## Zusammensetzung der Kosten

in CHF

### Umfahrung

130,5 Mio.



## Beiträge zur Finanzierung

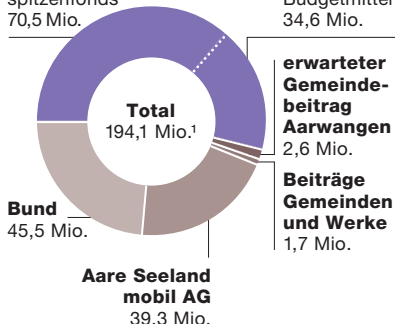
in CHF

### Kanton Bern

Anteil Investitionsspitzenfonds  
70,5 Mio.

### Kanton Bern

Anteil ordentliche Budgetmittel  
34,6 Mio.



Zur Finanzierung kann der Kanton 70,5 Millionen Franken aus den Restmitteln des Investitionsspitzenfonds einsetzen. Von der Gemeinde Aarwangen wird eine zusätzliche Beteiligung von 2,6 Millionen Franken an den Kosten der Ortsdurchfahrt erwartet. Dieser Beitrag ist im vorliegenden Kredit noch nicht in Abzug gebracht. Insgesamt verbleiben voraussichtlich 34,6 Millionen Franken, die über das ordentliche Kantonsbudget zu finanzieren sind. Die jährlichen Folgekosten für den Betrieb und Unterhalt infolge der neu erstellten Umfahrungsstrasse betragen voraussichtlich 2,8 Millionen Franken.

### Investitionsspitzenfonds

Der Fonds des Kantons Bern zur Abdeckung von Investitionsspitzen wurde 2009 mit dem Ziel geschaffen, auch in finanziell schwierigen Jahren wichtige wirtschafts- und standortpolitische Verkehrsinfrastrukturen, Grossprojekte und Investitionen infolge von Unwetterkatastrophen finanzieren zu können. Die Laufzeit des Fonds war auf fünf Jahre begrenzt. Da der Grosse Rat eine Verlängerung ablehnte, wurde der Fonds auf Ende März 2015 aufgelöst. Die Restmittel des Fonds in der Höhe von insgesamt 282,5 Millionen Franken hat der Grosse Rat für die beiden Verkehrsprojekte im Emmental und Oberaargau reserviert.

1 Durch Addition der gerundeten Beiträge entsteht eine Rundungsdifferenz zum Gesamttotal.

# 3

## **Die Debatte im Grossen Rat**

Der Grosse Rat ist sich im Grundsatz einig, dass die Verkehrssituation in Aarwangen unzumutbar ist. Für die Ratsmehrheit ist die Zeit zum Handeln nach über dreissig Jahren Lösungssuche überfällig. Das nun vorliegende Projekt entlaste das Dorf entscheidend vom Durchgangsverkehr, es bringe für alle Verkehrsteilnehmenden mehr Sicherheit, stärke den Wirtschaftsstandort Oberaargau und sei für den Kanton dank Spezialfinanzierung und Bundesbeiträgen auch finanziell tragbar. Zudem sei das Projekt in einem breit abgestützten Prozess entwickelt worden und stosse in der Region auf grosse Zustimmung.

Die Gegnerinnen und Gegner im Rat lehnen das Projekt aus umwelt- und finanzpolitischen Gründen ab. Im Bau neuer Strassen sehen sie einen Rückschritt für die Klimaziele. Sie lehnen das Projekt auch darum ab, weil es wertvolles Kulturland verbrauche, zusätzlichen Mehrverkehr verursache und weil auch ohne eine teure Umfahrung wesentliche Verbesserungen an der Ortsdurchfahrt möglich seien.

## **Die geplante Realisierung**

Anfang 2022 wurde der Strassenplan zur Verkehrssanierung Aarwangen mit Ausnahmebewilligungen genehmigt. Gegen diesen Erlass sind beim Regierungsrat 19 Beschwerden eingegangen.

Stimmen die Stimmberechtigten dem vorliegenden Kredit zu, startet die Bauphase vorerst mit der Ausführungsprojektierung und der Vergabe der Aufträge. Die eigentlichen Bauarbeiten beginnen mit der Realisierung der Umfahrung, der Baubeginn ist ab 2025 geplant. Die erhobenen Beschwerden können jedoch zu Verzögerungen führen. Bei rechtskräftiger Baugenehmigung dauert der Bau der Umfahrung circa fünf Jahre. Anschliessend folgen die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt und die Erneuerung des Bahnhofs Aarwangen. Diese Arbeiten werden etwa zwei Jahre dauern. Die Verkehrssanierung Aarwangen soll durch eine Bauherrngemeinschaft bestehend aus dem Kanton Bern und der Aare Seeland mobil AG realisiert werden.

## **Die Folgen einer Ablehnung der Vorlage**

Lehnen die Stimmberechtigten den vorliegenden Kredit in der Abstimmung ab, so wäre das vorliegende Projekt mit der Umfahrung von Aarwangen verworfen. Die grossen Verkehrsprobleme in Aarwangen und die schlechte Erreichbarkeit der ganzen Region blieben weiter ungelöst und dürften wegen des erwarteten Verkehrswachstums noch zunehmen.

Weil der Handlungsbedarf unbestritten ist, müsste ein neues Projekt gestartet werden, was wiederum etliche Jahre in Anspruch nehmen würde und mit Kosten verbunden wäre. Die finanzielle Unterstützung des Bundes wurde zudem für das vorliegende Umfahrungsprojekt gesprochen. Für ein neues Projekt wäre ein Bundesbeitrag nicht gesichert, sondern müsste neu beantragt werden.

## **Stellungnahme des Referendumskomitees**

Das breit abgestützte Komitee «Megastrassen stoppen» spricht sich aus umwelt-, verkehrs- und finanzpolitischen Gründen gegen den Verpflichtungskredit für die Verkehrssanierung Aarwangen aus.

### **Kulturlandverlust und Eingriff in schützenswertes Smaragd- und Naherholungsgebiet**

Die geplante Umfahrungsstrasse führt mitten durch wertvolles Kulturland. Fruchtbare Ackerfläche und damit eine wichtige Ressource für die einheimische Lebensmittelproduktion geht dadurch für immer verloren. Die Strasse würde die Landschaft bleibend verändern und schützenswerte Lebensräume erheblich beeinträchtigen. Sie führt durch ein Gebiet, in welchem zahlreiche gefährdete und seltene Tier- und Pflanzenarten vorkommen. Die Region wurde deshalb als international anerkanntes Smaragdgebiet ausgezeichnet. Stark beeinträchtigt wird auch ein Naherholungsgebiet, das sich insbesondere durch seine für Mittellandverhältnisse aussergewöhnliche Ruhe auszeichnet.

### **Widerspruch zum Klimaschutz**

Die geplante Umfahrungsstrasse bedeutet einen massiven Ausbau der regionalen Strassenkapazität und führt zu Mehrverkehr, der ohne Umfahrungsstrasse nicht auftreten würde. Das Projekt steht somit im Widerspruch zum Klimaartikel in der Kantonsverfassung und zu den Klimazielen des Bundes (Netto-Null bis 2050).

### **Verkehrsprobleme werden verlagert**

Mit dem Bau der Umfahrungsstrasse werden die Verkehrsprobleme nicht gelöst, sondern allenfalls verlagert. Nach Ansicht des Komitees ist zwischen Bützberg und Langenthal mit einer permanenten Überlastung der Bern-Zürich-Strasse zu rechnen, was insbesondere in Bützberg und Thunstetten zu zusätzlichen Staus und deutlichem Mehr- und Umwegverkehr führen wird.

### **Verbesserungen der Verkehrssicherheit auch ohne Umfahrung**

Mit einer Aufwertung des bestehenden Strassenraumes in Aarwangen kann die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer deutlich günstiger und in kürzerer Zeit verbessert werden. Viele Ortschaften im Kanton Bern mit einer ähnlichen Verkehrsbelastung konnten bessere und kostengünstigere Lösungen finden («Berner Modell» z.B. in Wabern, Köniz und Burgdorf, jeweils bei deutlich höheren Verkehrsmengen als in Aarwangen).

### **Finanzpolitisch unverantwortlich, fraglicher Nutzen**

Das Projekt ist mit geplanten Ausgaben von 194 Millionen Franken sehr teuer und das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht gut genug. Die sehr knappen Finanzmittel des Kantons müssen für nachhaltigere Projekte im ganzen Kanton eingesetzt werden.

Der Text auf dieser Seite stammt vom Referendumskomitee (Art. 54 Abs. 3 PRG).

# 3

## **Argumente im Grossen Rat**

### **für die Vorlage**

- Aarwangen leidet unter dem Verkehr, der sich durch die engen Verhältnisse des Dorfes wälzt. Die jetzige Situation ist unzumutbar und gefährlich.
- Mit dem vorliegenden Projekt wird die Situation entscheidend verbessert, weil der Durchgangs- und Schwerverkehr auf die neue Umfahrungsstrasse verlegt werden.
- Es geht nicht darum, mehr Verkehr in den Oberaargau zu bringen, sondern den vielen Verkehr auf eine akzeptable Weise zu kanalisieren. Das gelingt nur mit der Umfahrung.
- Der Wirtschaftsstandort Oberaargau braucht eine gute Erschliessung und eine entsprechende Infrastruktur.
- Das Gesamtprojekt umfasst nicht nur eine Umfahrungsstrasse, sondern auch eine ganze Reihe von Massnahmen für den Langsamverkehr und den öffentlichen Verkehr.
- Unvermeidliche ökologische und landwirtschaftliche Eingriffe werden ausgeglichen.
- Das Projekt wurde unter Einbezug der Behörden und der Bevölkerung erarbeitet. Es stösst in der Region und bei der Bevölkerung auf grosse Akzeptanz.
- Es wurden unzählige andere Varianten geprüft und Auswirkungen abgeklärt. Das vorliegende Projekt hat sich als beste Lösung erwiesen.
- Die Finanzierung ist ausgewogen und dank den Bundesbeiträgen und dem Investitionsspitzenfonds für den Kanton tragbar. Diese Chance gilt es zu nutzen.

## gegen die Vorlage

- Das Projekt ist ökologisch und finanziell nicht nachhaltig. Auch verkehrstechnisch überzeugt es nicht.
- Die Umfahrungsstrasse widerspricht den Zielen des Kulturlandschutzes, des Klimaschutzes und dem sparsamen Umgang mit Steuergeldern.
- Mit der gesteigerten Verkehrskapazität wird es massiven Zusatzverkehr geben. Die vorhandenen Verkehrsprobleme werden so nicht gelöst, sondern verschoben.
- Wertvolle Fruchtfolgefleichen werden vernichtet, und zwei Naherholungsgebiete gehen kaputt, weil sie durch die Umfahrungsstrasse zerschnitten werden.
- Die Kosten-Nutzen-Analyse ist zu wenig transparent: Auch der Zusammenhang mit der Klimaerwärmung und der Verlust von Fruchtfolgefleichen müssen einberechnet werden.
- Das Projekt kostet viel Geld und führt zu hohen Unterhaltskosten. Priorität muss aber die Instandhaltung der bestehenden Verkehrsbauten im Kanton haben.
- Auch ohne Umfahrungsstrasse sind auf der Ortsdurchfahrt Aarwangen grosse Verbesserungen möglich. Diese könnte man ohne das Umfahrungsprojekt sogar schneller realisieren.

Abstimmungsresultat im Grossen Rat:

**81 Ja**

**64 Nein**



6 Enthaltungen

## Abstimmungstext

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

### 1. Gegenstand

Die Verkehrssanierung Aarwangen (VSA) soll unter Bauherrschaft einer Bauherrngemeinschaft bestehend aus dem Kanton Bern und der Aare Seeland mobil AG (asm) realisiert werden. Es 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.–
<b>Total</b>		<b>CHF 194 100 000.–</b>

Mit dem vorliegend beantragten Verpflichtungskredit von CHF 97.81 Mio. (Gesamtkosten von CHF 107.71 Mio. abzüglich bewilligter Projektierungskosten von CHF 9.90 Mio.) sollen die Kosten zulasten des Kantons (Strassenbau und Landumlegung) finanziert werden.

Die Gemeinde Aarwangen wird sich mit rund CHF 2.62 Mio. an den Kosten der Ortsdurchfahrt Aarwangen mit den Bahnübergängen und dem Bahnhof Aarwangen beteiligen. Die voraussichtlichen Nettokosten für den Kanton Bern belaufen sich somit auf rund CHF 105.09 Mio. Mindestens CHF 70.5 Mio. der Ausgaben zulasten des Kantons können aus den Restmitteln des Investitionsspitzenfonds finanziert werden.

### 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. Massgebende Kreditsumme, Ausgabenart und rechtliche Qualifikation der Ausgabe

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

Bruttokosten zulasten Kanton	CHF	107 708 250.–
bestehend aus:		
– Umfahrung	CHF	83 950 000.–
– Ortsdurchfahrt Aarwangen inkl. Bahnhof	CHF	19 770 000.–
– Verkehrsbedingte Landumlegung (BVD 3 575 000 / WEU 413 250)	CHF	3 988 250.–
<b>Für die Ausgabenbefugnis massgebende Kreditsumme</b> gemäss Art. 143 FLV	<b>CHF</b>	<b>107 708 250.–</b>
./.. vom Grossen Rat am 5. September 2012 und 8. September 2016 (2016. RRGR.599, 2012.RRGR.630) und mit Volksabstimmung vom 21. Mai 2017 bewilligte Projektierungskosten	– CHF	9 900 000.–
<b>Zu bewilligender Kredit</b>	<b>CHF</b>	<b>97 808 250.–</b>

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

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

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

### 4. Kreditart / Konto / Produktgruppe / Rechnungsjahr

Es handelt sich um einen Verpflichtungskredit gemäss Art. 50 FLG, der voraussichtlich mit folgenden Zahlungstranchen abgelöst wird, die in den Voranschlägen und Finanzplanungen der Bau- und Verkehrsdirektion und der Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion eingestellt sind:

**Produktgruppe:** 09.09.9100, Infrastrukturen (TBA)

**Konto:** 1579 501000

**Bezeichnung:** Tiefbauamt, Bau von Kantonsstrassen

<b>Jahr</b>		
bisher	CHF	8 420 000.–
2023	CHF	950 000.–
2024	CHF	2 460 000.–
2025	CHF	6 770 000.–
2026	CHF	8 375 000.–
2027	CHF	13 435 000.–
2028	CHF	19 255 000.–
2029	CHF	19 175 000.–
2030	CHF	13 090 000.–
2031	CHF	14 950 000.–
2032	CHF	415 000.–
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>107 295 000.–</b>

**Produktgruppe:** 03.19.9180, Landwirtschaft

**Konto:** 363500

**Bezeichnung:** Beiträge an private Unternehmungen

#### Jahr

2023	CHF	100 000.–
2027	CHF	100 000.–
2029	CHF	130 000.–
2032	CHF	83 250.–
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>413 250.–</b>

Die Ausgaben sind im Aufgaben- und Finanzplan 2023 bis 2025 eingestellt. Die Beiträge ab dem Jahr 2026 sind ebenfalls im Rahmen der für diesen Aufgabenbereich regelmässig zur Verfügung stehenden Mittel realisierbar.

Die Bundesbeiträge fliessen als durchlaufende Beiträge via Kanton an die Empfängerin: Zahlungseingang über Konto 470000, Zahlungsausgang über Konto 370500.

#### 5. Teilfinanzierung aus Restmitteln des Fonds für Investitionsspitzen

Im Fonds für die Deckung von Investitionsspitzen stehen für die Verkehrssanierungsprojekte Burgdorf-Oberburg-Hasle und Aarwangen insgesamt CHF 282.491 Mio. zur Verfügung.

Falls beide Projekte realisiert werden, kann das vorliegende Projekt zu CHF 70.5 Mio. aus dem Investitionsspitzenfonds finanziert werden. Sollte die Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle nicht zur Ausführung gelangen, werden die verbleibenden Nettokosten zu Lasten des Kantons vollständig aus dem Fonds zur Deckung von Investitionsspitzen finanziert.

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.

#### 6. Angaben zu den werterhaltenden und wertvermehrenden Investitionen, zur Nutzungsdauer und zu den Abschreibungen

Die Angaben befinden sich in der Beilage «Ergänzende Angaben zur Ausgabenbewilligung».<sup>1)</sup>

#### 7. Fakultatives Finanzreferendum

Dieser Beschluss unterliegt der fakultativen Volksabstimmung und ist im Amtsblatt des Kantons Bern zu veröffentlichen.

Falls sich der Eintritt der Rechtskraft des Kreditbeschlusses durch ein Finanzreferendum verzögert, verlängert sich die in Ziffer 5 des Grossratsbeschlusses vom 16. März 2015<sup>1)</sup> genannte Frist bis zur Erwirkung des Ergebnisses der Volksabstimmung.

Bern, 9. Juni 2022

Im Namen des Grossen Rates  
Martin Schlup, Präsident  
Patrick Trees, Generalsekretär



<sup>1)</sup> Verpflichtung der Restmittel des Investitionsspitzenfonds gemäss Art. 3 Investitionsfondsgesetz, 2014.RRGR.817

<sup>\*)</sup> Siehe für Details: [www.be.ch/vorlage3](http://www.be.ch/vorlage3) > Beratungen im Grossen Rat





---

## **Baukredit für die Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle**

---

Die Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle soll die heute problematische Verkehrssituation in den drei Orten mit insgesamt 19 Massnahmen verbessern. Für die Umsetzung des Projekts hat der Grosse Rat einen Kredit von 313,9 Millionen Franken genehmigt. Weil gegen diesen Beschluss erfolgreich das Referendum ergriffen wurde, wird nun darüber abgestimmt.

Stellungnahme des Referendumskomitees → Seite 41  
Argumente im Grossen Rat → Seite 42  
Abstimmungstext → Seite 44

### **Die Ausgangslage**

Seit rund fünfzig Jahren ist die Verkehrsbelastung für die Bevölkerung im Raum Burgdorf und im unteren Emmental gross. Heute verkehren an durchschnittlichen Werktagen rund 19 000 Fahrzeuge auf den Ortsdurchfahrten von Burgdorf, Oberburg und Hasle b. Burgdorf. Im Jahr 2040 dürften es gemäss kantonalen Prognosen bis rund 20 000 Fahrzeuge sein. Bereits heute kommt es unter der Woche an kritischen Stellen täglich zu Staus.

Das führt unter anderem dazu, dass Busse ihre Fahrpläne nicht einhalten können und Pendlerinnen und Pendler ihre Zuganschlüsse nicht erreichen. Anwohnerinnen und Anwohner leiden unter hoher Lärmbelastung. Wer zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs ist, muss Umwege machen oder mit Wartezeiten rechnen. Auch die Verkehrssicherheit ist mangelhaft, namentlich für den Fuss- und Veloverkehr. Von der Verkehrsüberlastung betroffen sind schliesslich auch die Wirtschaft und die Gewerbebetriebe der Region.

### **Die Mitwirkung und der Einbezug der Bevölkerung**

Bei der Erarbeitung des Projekts wurden Wirtschaft, Bevölkerung, Umweltgruppen und alle interessierten Kreise mit zwei Mitwirkungsverfahren einbezogen. Die betroffenen Gemeinden und Verbände waren in einer begleitenden Informationsgruppe vertreten. Die Region und die lokale Bevölkerung unterstützen das Projekt sehr deutlich: So lehnten in der Mitwirkung zum Bauprojekt nur 9 Prozent der Teilnehmenden das Gesamtprojekt ab. Diverse Anliegen konnten in der Projektplanung berücksichtigt werden.

### **Das Projekt Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle («Emmentalwärts»)**

Um die Situation zu verbessern, wurde in den letzten Jahren schrittweise die Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle («Emmentalwärts») entwickelt. Das Projekt trägt dem Umstand Rechnung, dass Oberburg und Hasle b. Burgdorf hauptsächlich vom Durchgangsverkehr betroffen sind. Deshalb sollen die beiden Orte künftig umfahren und die Ortsdurchfahrten entlastet und umgestaltet werden.

Im Gegensatz zu Oberburg und Hasle gibt es in Burgdorf viel Verkehr, der Burgdorf als Ausgangspunkt oder Ziel hat. Der Anteil des Durchgangsverkehrs ist geringer. Deshalb werden hier am bestehenden Strassennetz Massnahmen umgesetzt, um den Verkehr zu verflüssigen. Vorgesehen sind dazu unter anderem zwei neue Bahnunterführungen.

Im Sinn einer Gesamtverkehrslösung umfasst das Projekt «Emmentalwärts» 19 aufeinander abgestimmte Massnahmen (siehe Plan Seite 36). Diese sollen neben der Verkehrsentslastung auf den Ortsdurchfahrten in Oberburg und Hasle auch deutliche Verbesserungen für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrerinnen und Velofahrer sowie für den öffentlichen Verkehr bringen. Schliesslich dient das Projekt auch einer besseren Erschliessung des Emmentals und soll so zur Stärkung des Wirtschaftsraums Emmental beitragen.

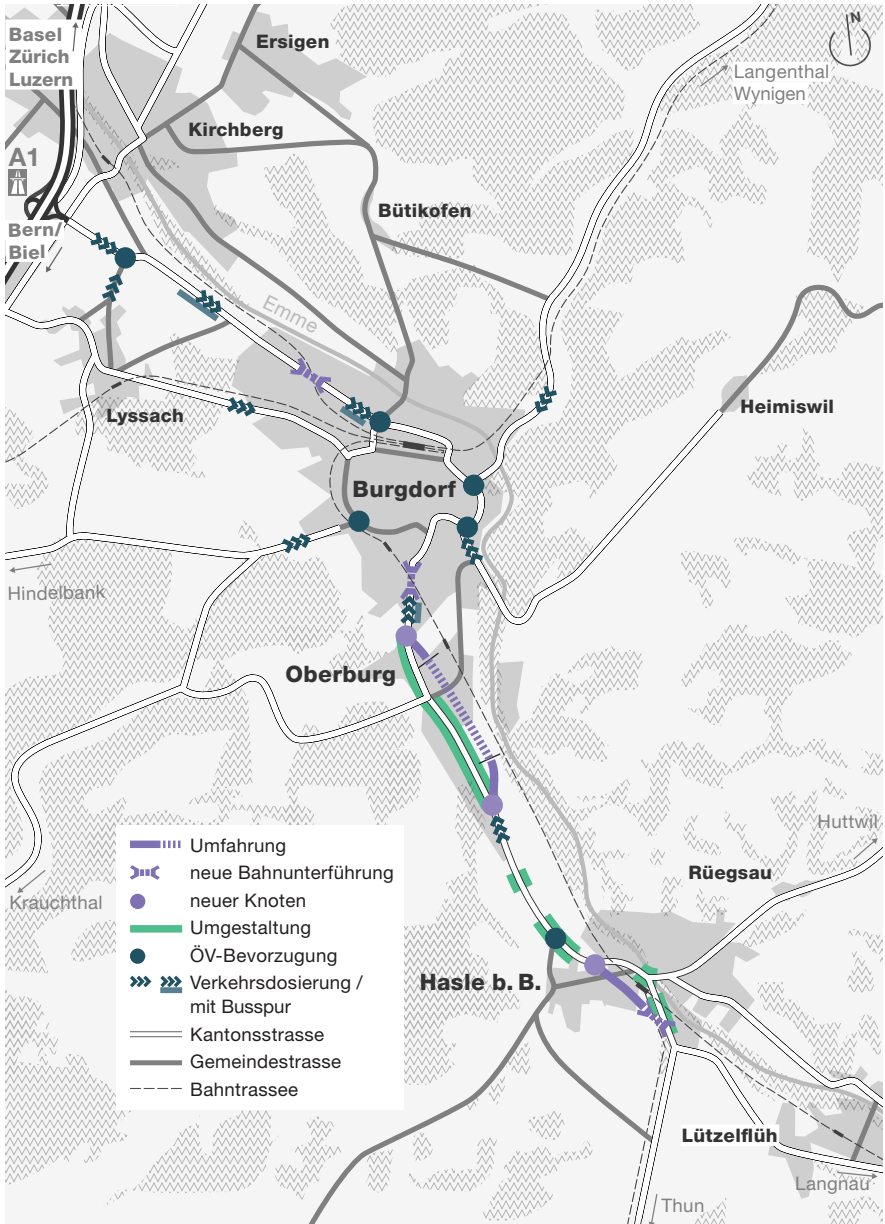
### **Die Massnahmen in Burgdorf**

In Burgdorf werden die beiden Bahnübergänge Spital und Buchmatt durch Unterführungen ersetzt und von der Strasse entflochten. So entfallen Wartezeiten vor geschlossenen Bahnschranken. Die Busse sollen dank drei neuen Busspuren und aufeinander abgestimmten Lichtsignalanlagen möglichst freie Fahrt erhalten. Die Lichtsignalanlagen (Ampeln) dosieren zudem den Verkehr stadteinwärts, um ihn auf den Ortsdurchfahrten im Fluss halten zu können.

Weiter sind verschiedene Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen. Velofahrende können die neuen Busspuren mitbenutzen und erhalten wo nötig und möglich mittels Velostreifen freie Fahrt an den Dosierstellen. Auf verschiedenen Strassenabschnitten entstehen neue Radstreifen und Radwege und bei den zwei neuen Bahnunterführungen ermöglichen Fussweg- beziehungsweise Radwegbrücken ein sicheres Queren der Ortsdurchfahrten.

# 4

## Übersichtsplan Projekt Verkehrsanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle



### **Die Massnahmen in Oberburg**

In Oberburg soll eine 1500 Meter lange Umfahrung mit dem 1100 Meter langen Tunnel Oberburg erstellt werden. Dieser verläuft etwas östlich parallel zur Ortsdurchfahrt. Die Umfahrung befreit die Ortsdurchfahrt zwischen den Anschlüssen Oberburg Süd und Oberburg Nord weitgehend vom Durchgangsverkehr: Berechnungen zufolge wird der Verkehr durch das Dorf zurückgehen von heute rund 18 500 Fahrzeugen pro Werktag auf etwa 6000 Fahrzeuge. Auf der Umfahrung werden gegen 15 500 Fahrzeuge erwartet.

Die Emmentalstrasse im Ortsinnern wird neu organisiert und umgestaltet und es wird Tempo 30 eingeführt. Die Massnahmen sollen die Ortsdurchfahrt für die Velofahrenden und die Fussgängerinnen und Fussgänger deutlich sicherer machen und die Aufenthaltsqualität entlang der Strasse erhöhen. Für die Gewerbebetriebe vereinfachen sich dank des Verkehrsrückgangs die Zu- und Wegfahrten.

### **Die Massnahmen in Hasle b. Burgdorf**

In Hasle b. Burgdorf ist westlich des Bahnhofs parallel zur Bahnlinie eine Umfahrungsstrasse vorgesehen. Die Umfahrung entlastet die Ortsdurchfahrt gemäss Berechnungen um etwa die Hälfte des Verkehrs. Der Bahnübergang wird für den motorisierten Individualverkehr gesperrt. Für den Langsamverkehr (Fussgängerinnen und Fussgänger, Velos) bleibt er passierbar. Das Velofahren auf der Ortsdurchfahrt soll so attraktiver und sicherer werden. Zudem wird der Knoten unmittelbar vor dem Bahnhof Hasle-Rüegsau umgestaltet und die Fussgängerinnen und Fussgänger erhalten mehr Platz. Eine allfällige Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes wird losgelöst vom vorliegenden Projekt geplant und ist kein Bestandteil davon.

Ausserdem umfasst das Projekt Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses, eine Busbevorzugung beim Kreisel Biembach sowie Verbesserungen der Verkehrssicherheit und den Ausbau der Bushaltestelle bei der Häusergruppe Tschamerie.

### **Die Auswirkungen auf die Umwelt**

Das Projekt Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle wurde einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss den Vorgaben des Bundesamtes für Umwelt BAFU unterzogen. Diese ergab, dass das Projekt umweltverträglich ist. Die Verkehrssanierung und die Linienführung der neuen Strassen nehmen so weit wie möglich Rücksicht auf die Umwelt und die Landschaft. So wird die Umfahrungsstrasse im Abschnitt Hasle parallel zum Bahndamm geführt, bei Oberburg verläuft sie weitgehend im Tunnel.

Der Tunnel Oberburg und weitere Bauten der Verkehrssanierung kommen im Grundwasserstrom des Emmentals zu liegen und beeinflussen diesen teilweise. Zum Schutz des Grundwassers und der Trinkwasserfassungen in der Region sind deshalb beim Bau und Betrieb besondere Vorkehrungen erforderlich.

### Investitionsspitzenfonds

Der Fonds des Kantons Bern zur Abdeckung von Investitionsspitzen wurde 2009 mit dem Ziel geschaffen, auch in finanziell schwierigen Jahren wichtige wirtschafts- und standortpolitische Verkehrsinfrastrukturen, Grossprojekte und Investitionen infolge von Unwetterkatastrophen finanzieren zu können. Die Laufzeit des Fonds war auf fünf Jahre begrenzt. Da der Grosse Rat eine Verlängerung ablehnte, wurde der Fonds auf Ende März 2015 aufgelöst. Die Restmittel des Fonds in der Höhe von insgesamt 282,5 Millionen Franken hat der Grosse Rat für die beiden Verkehrsprojekte im Emmental und Oberaargau reserviert.

Das Bauvorhaben macht unter anderem Eingriffe in den Gewässerraum von Bächen nötig und betrifft einzelne schützenswerte Trockenstandorte. Als Ausgleich für die vergleichsweise wenigen betroffenen Lebensräume werden Ersatzmassnahmen realisiert, wie zum Beispiel Aufforstungen, das Anlegen neuer Trockenstandorte oder der Ersatz von Ufervegetation. Insgesamt beansprucht das Projekt 5,7 Hektaren Land dauerhaft. Das entspricht einer Fläche von etwa acht Fussballfeldern. Davon sind rund 3,7 Hektaren landwirtschaftliches Kulturland, mehrheitlich Fruchtfolgeflächen.

### Die Kosten

Die Gesamtkosten für die Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle belaufen sich gemäss Projekt auf 424,4 Millionen Franken brutto. An den Kosten beteiligt sich der Bund mit 92,2 Millionen Franken. Bereits früher bewilligt wurden die Projektierungskosten von 16,4 Millionen Franken sowie ein Kredit von 1,9 Millionen Franken für den öffentlichen Verkehr. In dieser Volksabstimmung entscheiden die Stimmberechtigten somit über einen Kredit von 313,9 Millionen Franken für die Ausführung der Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle.

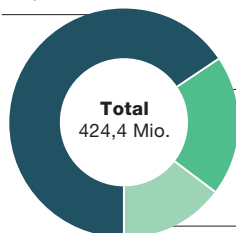
Zur Finanzierung kann der Kanton 212 Millionen Franken aus den Restmitteln des [Investitionsspitzenfonds](#) für das Verkehrsprojekt einsetzen. Von Gemeinden und Dritten sind Finanzierungsbeiträge von insgesamt 7,5 Millionen Franken zu erwarten. Diese Beiträge sind im vorliegenden Kredit noch nicht in Abzug gebracht. Zur Finanzierung über das ordentliche Kantonsbudget verbleiben voraussichtlich Kosten von insgesamt 112,7 Millionen Franken. Die jährlichen Folgekosten der Verkehrssanierung für den Betrieb und Unterhalt infolge der neu erstellten Infrastrukturen betragen voraussichtlich 2,5 Millionen Franken.

## Zusammensetzung der Kosten

in CHF

### Abschnitt Oberburg

278,2 Mio.



**Abschnitt Hasle b. B.**  
(inkl. Anteil öV)  
83,7 Mio.

**Abschnitt Burgdorf**  
(inkl. Anteil öV)  
62,5 Mio.

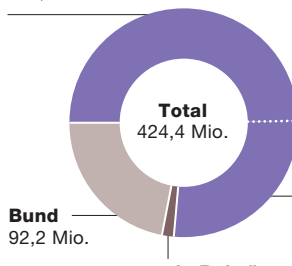
## Beiträge zur Finanzierung

in CHF

### Kanton Bern

Anteil Investitionsspitzenfonds

212,0 Mio.



**Kanton Bern**  
Anteil  
ordentliche  
Budgetmittel  
(inkl. Beiträge  
an öV)  
112,7 Mio.

**Bund**  
92,2 Mio.

**zu erwartende Beiträge  
Gemeinden und Dritte**  
7,5 Mio.

## Die Debatte im Grossen Rat

Dass es im Raum Burgdorf–Oberburg–Hasle bezüglich der Verkehrssituation Handlungsbedarf gibt, ist im Grossen Rat grundsätzlich nicht bestritten. Die Meinungen zum Projekt sind jedoch geteilt. Die Befürworterinnen und Befürworter verlangen eine Umsetzung ohne Verzögerung. Das Gesamtprojekt mit seinen 19 aufeinander abgestimmten Massnahmen bringe endlich eine Lösung für die Verkehrsprobleme. Es schaffe Vorteile für alle Verkehrsteilnehmenden und ver helfe der betroffenen Bevölkerung zu mehr Lebensqualität. Zudem profitierten nicht nur Burgdorf, Oberburg und Hasle, sondern auch die umliegenden Gemeinden und der ganze Wirtschaftsraum Emmental.

Die Gegnerinnen und Gegner im Rat lehnen namentlich die Umfahrungen von Hasle und Oberburg ab, weil die hohen Kosten für den Kanton finanziell nicht tragbar seien und der in Oberburg geplante Tunnel ein Risiko für das Grundwasser darstelle. Sie argumentieren, die Umfahrungsstrassen lösten das Problem nicht, sondern verlagerten den prognostizierten Mehrverkehr einfach in andere Orte, so etwa nach Burgdorf.

## Die geplante Realisierung

Anfang 2022 wurde der Strassenplan zur Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle mit Ausnahmebewilligungen genehmigt. Gegen diesen Erlass sind beim Regierungsrat acht Beschwerden eingegangen.

Stimmen die Stimmberechtigten der Vorlage zu, startet die Bauphase vorerst mit der Ausführungsprojektierung und der Vergabe der Aufträge. Der Beginn der eigentlichen Bauarbeiten ist ab 2025 geplant. Die erhobenen Beschwerden können jedoch zu Verzögerungen führen. Bei rechtskräftiger Baugenehmigung dauern die Bauarbeiten inklusive Sanierung der Ortsdurchfahrten anschliessend etwa zehn Jahre.

# 4

## **Die Folgen einer Ablehnung der Vorlage**

Lehnen die Stimmberechtigten den vorliegenden Kredit in der Abstimmung ab, so wäre das vorliegende Projekt mit den Umfahrungen von Oberburg und Hasle b. Burgdorf verworfen. Die problematische Verkehrssituation in der Region bliebe weiter bestehen und dürfte sich aufgrund der erwarteten Zunahme des Strassenverkehrs gegenüber heute tendenziell noch verschlechtern.

Weil der Handlungsbedarf unbestritten ist, müsste ein neues Projekt gestartet werden, was wiederum etliche Jahre in Anspruch nehmen würde und mit Kosten verbunden wäre. Die finanzielle Unterstützung des Bundes von 92,2 Millionen Franken kann zudem nicht automatisch auf ein anderes Projekt übertragen werden. Sie müsste neu beantragt werden.



## **Stellungnahme des Referendumskomitees**

Das Komitee «Megastrassen stoppen» spricht sich aus umwelt-, verkehrs- und finanzpolitischen Gründen gegen den Verpflichtungskredit für die Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle aus.

### **Finanzpolitisch unverantwortlich, fraglicher Nutzen**

Das Projekt ist mit geplanten Ausgaben von 420 Millionen extrem teuer und das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht gut genug. Bereits bei einer Überschreitung der veranschlagten Kosten um 10 Prozent droht das Kosten-Nutzen-Verhältnis ins Minus zu kippen. Aktuell steigen die Baukosten deutlich schneller als die Löhne, was sich negativ auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis auswirkt. Der durchschnittliche Zeitgewinn für Durchfahrende zwischen Hasle und der Autobahn in Kirchberg beträgt wenige Minuten. Die sehr knappen Finanzmittel des Kantons müssen für nachhaltigere Projekte im ganzen Kanton eingesetzt werden.

### **Widerspruch zum Klimaschutz, Gefahr für die Trinkwasserversorgung**

Die geplanten Umfahrungsstrassen bedeuten einen massiven Ausbau der örtlichen Strassenkapazität und führen gemäss den Verkehrsprognosen des Kantons auf verschiedenen Strassenabschnitten zu Mehrverkehr, der ohne Umfahrungsstrassen nicht auftreten würde. Das Projekt steht im Widerspruch zum Klimaartikel in der Kantonsverfassung und zu den Klimazielen des Bundes (Netto-Null bis 2050). Der in Oberburg geplante Tunnel unter dem Niveau der Emme birgt ein Risiko für den Grundwasserstrom und das Trinkwasser der ganzen Region. Zudem werden Betrieb und Unterhalt des Tunnels eine Unmenge an Strom benötigen und den Kanton viel Geld kosten, das in den Baukosten nicht enthalten ist.

### **Verkehrsprobleme werden verlagert, die Planung basiert auf veralteten Prognosen**

Mit dem Bau der Umfahrungsstrassen werden die Verkehrsprobleme nicht gelöst, sondern bestenfalls verlagert. Die neuesten Verkehrsperspektiven des Bundes gehen davon aus, dass der motorisierte Individualverkehr bis 2050 deutlich weniger stark wachsen wird als bisher angenommen.

### **Es gibt Alternativen: Optimierungsmassnahmen ausschöpfen**

Es gibt eine Vielzahl von wirksamen Optimierungsmassnahmen auf der bestehenden Strasse, die schneller und viel günstiger umsetzbar sind. In vielen Ortschaften des Kantons wurde dies mit Erfolg umgesetzt («Berner Modell» z. B. in Wabern, Köniz, Burgdorf und aktuell in Münsingen, jeweils bei höheren Verkehrsmengen als in Oberburg und Hasle). Die Verbesserungen in Burgdorf – insbesondere die beiden Bahnunterführungen – können aus Sicht des Komitees rasch umgesetzt werden.

Der Text auf dieser Seite stammt vom Referendumskomitee (Art. 54 Abs. 3 PRG).

# 4

## **Argumente im Grossen Rat**

### **für die Vorlage**

- Die Bevölkerung und die Wirtschaft der Region leiden seit vielen Jahren unter Lärm und Stau. Die Verkehrssanierung ist dringend notwendig und bringt endlich eine Lösung für die Verkehrsprobleme.
- Die Verkehrssanierung ist ein Gesamtsystem mit 19 Massnahmen. Sie bringt Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmenden, also auch für den ÖV und den Langsamverkehr.
- Mehr Verkehr wird es mit oder ohne Verkehrssanierung geben. Der Verkehr lässt sich aber mit der Sanierung besser bewältigen: Staus werden vermieden, der ÖV verkehrt wieder pünktlich und der Langsamverkehr wird attraktiver und sicherer.
- Das Projekt bringt Lebensqualität zurück in die Dörfer und Nutzen für das lokale Gewerbe. Das Emmental wird als Wirtschaftsstandort aufgewertet und die Region insgesamt gestärkt.
- Bevölkerung, Wirtschaft und alle Emmentaler Gemeinden stehen hinter diesem Projekt.
- Die Auswirkungen auf das Grundwasser wurden sorgfältig abgeklärt. Die Trinkwasserfassung für Burgdorf wird vom Tunnelbauwerk nicht beeinträchtigt.
- Durch die Linienführung und den Tunnel ist der Eingriff in Natur und Landschaft gering und der Kulturlandverlust absolut vertretbar.
- Dank dem Bundesbeitrag und vorausschauender Finanzplanung hat man jetzt die Chance, die Verkehrsprobleme im Emmental endlich zu lösen.

## gegen die Vorlage

- Das Verkehrsprojekt für insgesamt fast eine halbe Milliarde Franken ist viel zu teuer. Die jährlichen Folgekosten für den Kanton sind angesichts seiner finanziellen Lage unverhältnismässig hoch.
- Der Tunnel in Oberburg weist ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf und verursacht hohe Unterhaltskosten.
- Das Tunnelbauwerk wird in einem wichtigen Grundwassergebiet gebaut. Es besteht ein Restrisiko für das Trinkwasser.
- Trotz des Tunnels ist der Kulturlandverlust bedeutend.
- Die Verkehrssanierung bedeutet einen Ausbau der Strassenkapazität. Das führt zu noch mehr Autos, mehr Lärm, mehr Abgasen und zu einer höheren CO<sub>2</sub>-Belastung.
- Der Ausbau der Strasseninfrastruktur widerspricht dem Klimaschutzartikel in der bernischen Verfassung und der Mobilitätsstrategie des Kantons Bern.
- Das Leiden wegen des Durchgangsverkehrs wird in andere Orte und Gemeinden verlagert. Der Leidensdruck könnte dazu führen, dass auch in Burgdorf eine Umfahrung gefordert wird.

Abstimmungsresultat im Grossen Rat:

**86 Ja**

**62 Nein**



2 Enthaltungen

## Abstimmungstext

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

### 1. Gegenstand

Mit dem beantragten Kredit von CHF 313.87 Mio. soll die Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle realisiert werden. Das Projekt sieht Umfahrungsstrassen und Umgestaltungsmassnahmen in Oberburg und Hasle b.B. sowie Verkehrsmanagement- und Umgestaltungsmassnahmen in Burgdorf vor.

Die Gesamtkosten für das Vorhaben betragen rund CHF 424.37 Mio. Für das Vorprojekt und die Projektierung hat der Grosse Rat bisher CHF 16.40 Mio. bewilligt. Die Kosten für die Bevorzugungsmassnahmen des öffentlichen Verkehrs von brutto CHF 1.90 Mio. werden aus dem Rahmenkredit 2022–2025 für den öffentlichen Verkehr finanziert. Sie sind durch den Regierungsrat zu bewilligen.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Burgdorf der 3. Generation hat der Bund Beiträge in der Höhe von CHF 92.2 Mio. zugesichert.

Mindestens CHF 212 Mio. der Ausgaben zulasten des Kantons können aus den Restmitteln des Investitionsspitzenfonds finanziert werden. Die verbleibenden Kosten zulasten des Kantons von CHF 120.17 Mio. werden aus den ordentlichen Mitteln finanziert.

Bauherr ist der Kanton, vertreten durch das Tiefbauamt.

### 2. Rechtsgrundlagen

- Strassengesetz vom 4. Juni 2008 (SG; BSG 732.11), Art. 38–40, 49 und 52–56
- Strassenverordnung vom 29. Oktober 2008 (SV; BSG 732.111.1), Art. 17 ff.
- Gesetz vom 16. September 1993 über den öffentlichen Verkehr (ÖVG; BSG 762.4), Art. 4, 5 und 12
- Gesetz vom 27. November 2000 über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG; BSG 631.1), Art. 29
- Gesetz vom 26. März 2002 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLG; BSG 620.0), Art. 42 ff.
- Verordnung vom 3. Dezember 2003 über die Steuerung von Finanzen und Leistungen (FLV; BSG 621.1), Art. 136 ff.
- Strassennetzplan 2022–2037, genehmigt mit RRB 702/2021 vom 9. Juni 2021 (2020.BVD.3739)
- Sachplan Veloverkehr vom 3. Dezember 2014, angepasst am 27. Mai 2020
- Agglomerationsprogramm Burgdorf, 3. Generation, Beschlussfassung vom November 2016
- Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton betreffend das Agglomerationsprogramm Burgdorf 3. Generation vom 5. Dezember 2019
- Bundesbeschluss vom 28. September 2021 über den Zusatzkredit für einen Beitrag an die Massnahmen «Umfahrung Oberburg» im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Emmental 2021, genehmigt am 1. November 2021
- GRB vom 16. März 2015 betreffend die Verpflichtung der Restmittel des Investitionsspitzenfonds gemäss Art. 3 Investitionsfondsgesetz (2014.RRGR.817)
- GRB vom 10. März 2021 «Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr. Rahmenkredit 2022–2025» (2020.BVD.3722)
- RRB 1232/2016 vom 9. November 2016 «Richtlinie des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr»
- Strassenplan vom 10. Januar 2022

### 3. Kosten, massgebende Kreditsumme, Ausgabenart und rechtliche Qualifikation der Ausgabe

#### 3.1 Gesamtkosten

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

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

#### 3.2 Zu bewilligende Ausgaben

**Gesamtkosten** **CHF 424 372 000.–**

./. Kostenanteil für Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs (brutto), durch den Regierungsrat zu bewilligen, netto nach Abzug des Gemeindedrittels  
CHF 1 266 667.–

Kosten Strassenbau	CHF	422 472 000.–
--------------------	-----	---------------

Davon:

Anteil Abschnitt Burgdorf	CHF	61 048 000.–
---------------------------	-----	--------------

Anteil Abschnitt Oberburg	CHF	278 235 000.–
---------------------------	-----	---------------

Anteil Abschnitt Hasle	CHF	83 189 000.–
------------------------	-----	--------------

<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>422 472 000.–</b>
--------------	------------	----------------------

./. zugesicherter Bundesbeitrag	– CHF	92 200 000.–
---------------------------------	-------	--------------

<b>Für die Ausgabenbefugnis massgebende Kreditsumme</b> gemäss Art. 143 und in analoger Anwendung von Art. 147 Abs. 2 FLV	<b>CHF</b>	<b>330 272 000.–</b>
---	------------	----------------------

./. vom Grossen Rat am 5. September 2012 und 8. September 2016 bewilligte Projektierungskosten

	– CHF	16 400 000.–
--	-------	--------------

<b>Zu bewilligender Kredit für den Strassenbau</b>	<b>CHF</b>	<b>313 872 000.–</b>
--	------------	----------------------

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

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

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

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

Der Ausführungsbeschluss zum Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr fällt in die Kompetenz des Regierungsrats.

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

#### 3.3 Stand des Rahmenkredits «Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr»

<b>Bewilligte Rahmenkreditsumme 2022–2025 (GRB 10.03.2021)</b>	<b>CHF</b>	<b>121 000 000.–</b>
--	------------	----------------------

./. bereits beansprucht	– CHF	36 509 200.–
-------------------------	-------	--------------

noch offene Kreditsumme (Stand am 3. Januar 2022*)	CHF	84 490 800.–
--	-----	--------------

./. Investitionsbeitrag des vorliegenden Finanzierungsgesuches	– CHF	1 266 667.–
--	-------	-------------

<b>Stand Rahmenkredit neu</b>	<b>CHF</b>	<b>83 224 133.–</b>
-------------------------------	------------	---------------------

\* Dabei handelt es sich um eine Momentaufnahme, da die Mittel des Rahmenkredits laufend von verschiedenen gemäss Ziffer 5 des Rahmenkredits zuständigen Organen abgelöst wird.

# 4

## 4. Konto / Produktgruppe / Rechnungsjahr

Es handelt sich um einen Verpflichtungskredit gemäss Art. 50 FLG und einen Ausführungsbeschluss gemäss Art. 149 FLV zu einem Rahmenkredit, die voraussichtlich mit folgenden Zahlungsstranchen abgelöst werden, die im Voranschlag und in der Finanzplanung der Bau- und Verkehrsdirektion eingestellt sind:

**Produktgruppe:** 09.09.9100, Infrastrukturen (TBA)

**Konto:** 1579 501000

**Bezeichnung:** Tiefbauamt, Bau von Kantonsstrassen

Jahr		
bisher	CHF	14 650 000.–
2023	CHF	350 000.–
2024	CHF	1 350 000.–
2025	CHF	2 250 000.–
2026	CHF	4 052 200.–
2027	CHF	11 870 000.–
2028	CHF	41 560 000.–
2029	CHF	56 967 800.–
2030	CHF	63 630 000.–
2031	CHF	56 470 000.–
2032	CHF	39 420 000.–
2033	CHF	20 700 000.–
2034	CHF	9 120 000.–
2035	CHF	4 770 000.–
2036	CHF	3 112 000.–
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>330 272 000.–</b>

**Produktgruppe:** 09.13.9100, Öffentlicher Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV)

**Konto:** 363500

**Bezeichnung:** Amt für Öffentlichen Verkehr, Beiträge an private Unternehmungen

Jahr		
2026	CHF	517 800.–
2027	CHF	0.–
2028	CHF	200 000.–
2029	CHF	902 200.–
2030	CHF	280 000.–
<b>Total</b>	<b>CHF</b>	<b>1 900 000.–</b>

Das Tiefbauamt und das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination werden zum Mitteleinsatz ermächtigt.

Die entsprechenden Gemeindebeiträge auf dem ÖV-Kostenanteil von CHF 633 333 werden über das Konto 463200 durch das AÖV vereinnahmt.

## 5. Teilfinanzierung aus Restmitteln des Fonds für Investitionsspitzen

Im Fonds für die Deckung von Investitionsspitzen stehen für die Verkehrssanierungsprojekte Burgdorf-Oberburg-Hasle und Aarwangen insgesamt CHF 282.491 Mio. zur Verfügung.

Falls beide Projekte realisiert werden, kann das vorliegende Projekt zu CHF 212 Mio. aus dem Investitionsspitzenfonds finanziert werden. Sollte die Verkehrssanierung Aarwangen nicht zur Ausführung gelangen, würden die ganzen Restmittel des Investitionsspitzenfonds für das vorliegende Projekt eingesetzt.

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.

## **6. Angaben zu den werterhaltenden und wertvermehrenden Investitionen, zur Nutzungsdauer und zu den Abschreibungen**

Die Angaben befinden sich in der Beilage «Ergänzende Angaben zur Ausgabenbewilligung».<sup>\*)</sup>

## **7. Fakultatives Finanzreferendum**

Dieser Beschluss unterliegt der fakultativen Volksabstimmung und ist im Amtsblatt des Kantons Bern zu veröffentlichen.

Falls sich der Eintritt der Rechtskraft des Kreditbeschlusses durch ein Finanzreferendum verzögert, verlängert sich die in Ziffer 5 des Grossratsbeschlusses vom 16. März 2015<sup>1</sup> genannte Frist bis zur Erwirkung des Ergebnisses der Volksabstimmung.

Bern, 9. Juni 2022

Im Namen des Grossen Rates  
Martin Schlup, Präsident  
Patrick Trees, Generalsekretär



---

1 Verpflichtung der Restmittel des Investitionsspitzenfonds gemäss Art. 3 Investitionsfondsgesetz, 2014.RRGR.817

<sup>\*)</sup> Siehe für Details: [www.be.ch/vorlage4](http://www.be.ch/vorlage4) > Beratungen im Grossen Rat



Webseite zu den  
Abstimmungen  
[www.be.ch/abstimmungen](http://www.be.ch/abstimmungen)



App zu den  
Abstimmungen  
VoteInfo

Der Grosse Rat des Kantons Bern empfiehlt, am 12. März 2023 wie folgt zu stimmen:

---

**Änderung der Kantonsverfassung  
(Stellung und Kompetenzen Justizbehörden)**

**JA**

---

**Änderung der Kantonsverfassung  
(Unvereinbarkeitsregeln Mitglieder Grosser Rat)**

**JA**

---

**Baukredit für die Verkehrssanierung  
Aarwangen**

**JA**

---

**Baukredit für die Verkehrssanierung  
Burgdorf–Oberburg–Hasle**

**JA**

---

**Abstimmungserläuterungen des Grossen Rates**

verabschiedet am 28. November 2022 von der Kommission für Staatspolitik und Aussenbeziehungen  
gedruckt auf Papier aus Schweizer Produktion mit 85–90% Recyclinganteil