



Serie «Via Berna»

Stadt Bern

Region Bern

Kanton Bern

Emmental

Oberaar

[Startseite](#) | [Lokales](#) | [Kanton Bern](#) | Vernachlässigte Berner Regionen: «Wir sind für den Kanton Bern ein blinder Fleck»Abo **Vernachlässigte Berner Regionen**

«Wir sind für den Kanton Bern ein blinder Fleck»

Behörden und Politik übersehen Regionen abseits der Powerachse Biel-Bern-Thun. Das empfinden insbesondere der Oberaargau und das Emmental so.



Stefan von Bergen

Publiziert: 20.07.2022, 06:15

🔄 Aktualisiert: 20.07.2022, 11:35



Wo sieht man die Alpengipfel am besten? Im Emmental. Blick über die Emmentaler Hügel, rechts im Vordergrund die Stadt Burgdorf.

Foto: Keystone

Jürg Rothenbühler kann es kaum glauben. Der neu propagierte Fernwanderweg «Via Berna» vom Berner Jura ins Berner Oberland lässt das Emmental echt link liegen? «Ausgerechnet eine der schönsten Wanderregionen im Kanton», entfährt es dem Mitte-Grossrat und Schreinereibesitzer aus Rüderswil.

Rothenbühler ist Präsident der Emmentaler Regionalkonferenz und so etwas wie ein Cheflobbyist des Hügellandes. «Wo sieht man denn die Alpengipfel am besten? Im Emmental», entfährt es ihm. Dass die «Via Berna» an seiner Region vorbeiführt, zeigt für ihn, dass das Emmental im Kanton Bern mitunter «ein blinder Fleck» ist.

«Man ist sich bei uns schon fast gewöhnt, dass man von Bern aus übersehen wird», kommentiert Markus Zahnd den Umstand, dass die «Via Berna» auch den Oberaargau auslöst. Er ist Leiter Raumentwicklung bei der Geschäftsstelle der «Region Oberaargau» und führte bis Ende Juni Langenthals Stadtentwicklung. Die Kantonspolitik leide an einem Tunnelblick, sagt er. Beachtung erhalte vor allem die Nord-Süd-Achse, die die drei grossen Berner Städte Biel, Bern und Thun verbindet.

Wo sich Jobs und Menschen ballen

Selbst die Berner Wanderwege folgen mit ihrer «Via Berna» jener Powerachse, auf der sich im Kanton Bern Jobs und Menschen ballen und wo die grossen Pendlerströme hin und her wogen. In seiner Wirtschaftsstrategie 2025, die der bernische Regierungsrat 2011 vorlegte, räumt er der Achse Biel-Bern-Thun gar explizit oberste Priorität ein. Im Grossen Rat löste das damals Widerstand aus. Der Einspruch der abseits gelegenen Berner Regionen ertönt seither, sobald sie sich benachteiligt fühlen.

«Die Priorisierung der Achse Biel-Bern-Thun erklärt sich aus den dort konzentrierten Stärken des Kantons», rechtfertigt Sebastian Friess, Leiter des kantonalen Amtes für Wirtschaft, den Fokus der Wirtschaftsstrategie. Biel sei ein Zentrum von Industrie und Innovation. Bern vereinige die nationale Verwaltung, Uni und Fachhochschule sowie den Medtech-Cluster mit dem Inselspital. In Thun gebe es Militär, Maschinenbau und die Forschungsinstitution Empa.

Trotz dieser Priorisierung seien aber das Emmental und der Oberaargau bei der Wirtschaftsförderung nicht benachteiligt, betont Friess. Insbesondere die finanziellen Mittel der Agglomerationsprogramme und der neuen Regionalpolitik von Bund und Kanton würden auf alle Berner Regionen gleichmässig verteilt.

Friess verweist auch darauf, dass die Landregionen von der Powerachse profitieren. 62 meist in den Agglos gelegene Gebergemeinden lassen 280 finanzschwachen Landgemeinden im Finanzausgleich jährlich über 100 Millionen Franken zukommen ⁷. Die Agglomeration Bern allein bezahlt 43 Prozent der Kantonssteuern und erwirtschaftet 48 Prozent des kantonalen Brutto-Inlandprodukts.

Langenthals Blick nach Osten

Sind die Klagen aus dem Oberaargau und dem Emmental also übertrieben? «Das Problem ist, dass die Raumplanung und der Richtplan des Kantons in dieser Nord-Süd-Perspektive gefangen sind», sagt Markus Zahnd von der «Region Oberaargau». Die Achse nach Westen und in der Gegenrichtung ostwärts via Burgdorf nach Langenthal aber erhalte weniger Aufmerksamkeit.

«Der Pendlerverkehr ab Langenthal interessiert nur, wenn er westwärts nach Bern geht.»

Markus Zahnd, «Region Oberaargau»

Die Schnittstelle von Bern zur Westschweiz steht noch besser da, weil sich die Kantone Freiburg und Neuenburg an der Hauptstadtregion Bern beteiligen. Die Verbindungen zwischen der Region Langenthal und ihren östlichen Nachbarkantonen Luzern, Aargau und Solothurn aber sei nicht im Blick der Berner Wirtschaftspolitik.

«Der Pendlerverkehr ab Langenthal interessiert nur, wenn er westwärts nach Bern geht», macht Zahnd ein Beispiel. Gemäss Pendlerstatistiken fahren vom Oberaargauer Hauptort schon heute gleich viel Leute nach Osten wie nach Westen zur Ar-

beit. Die SBB prognostizieren laut Zahnd, dass 2040/45 gar 60 Prozent der Pendelnden ab Langenthal Richtung Olten-Zürich wegfahren werden. Für Zahnd ist klar: Die bernische Wirtschafts- und Planungspolitik sieht die Verflechtung des Oberaargaus einseitig.



Vom Bahnhof Langenthal aus pendeln bald mehr Leute Richtung Olten-Zürich als nach Bern.

Foto: Thomas Peter

Die Region Langenthal erhalte zwar Beiträge aus den Agglomerationsprogrammen von Bund und Kanton, bestätigt Zahnd, sie müsse aber darum kämpfen, überhaupt weiterhin als Agglo anerkannt zu werden. Das Bundesamt für Statistik hat nämlich Agglos neu definiert. So müssen sie mindestens 20'000 Einwohnerinnen und Einwohner haben. Langenthal mit seinen 16'000 Menschen drohte den Status – und damit öffentliche Gelder – zu verlieren. Es schlug deshalb die Sonderdefinition als Gartenagglomeration vor – bestehend aus der Kernstadt Langenthal und dem Grüngürtel mit ihren direkten Nachbargemeinden.



«Der Kanton Bern hat einen Nord-Süd-Tunnelblick»: Markus Zahnd, Leiter Raumentwicklung bei der «Region Oberaargau».

Foto: Beat Mathys

Laut Markus Zahnd wird dieser Vorschlag vom Kanton Bern zwar unterstützt und vom Bund wohlwollend geprüft. Der Vorgang zeige aber das Problem des durchaus potenten Industriestandorts. «Langenthal ist zu klein, um es auf den Level von Biel und Thun zu heben.» Hinzu komme: Das überlastete kantonale Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) habe zu wenig Ressourcen, um solch neue strategische Schwerpunkte aktiv anzugehen. Zahnds Fazit: Gerade der Oberaargau bekomme bei solchen Anliegen die fehlende finanzielle und administrative Potenz des Kantons zu spüren.

Oberaargau toppt Region Thun

Zahnd verweist noch auf eine besondere Ungleichbehandlung: «Der Raum Thun ist ökonomisch nicht stärker als der Oberaargau.» Thun gelte aber als Tor zum Oberland und fahre im Windschatten des potenten Grossraums Bern mit. «Ausgedünnte

Zugsverbindungen wie in Langenthal und Herzogenbuchsee ↗ wären in Thun kein Thema», vermutet er.

Heike Mayer, Professorin für Wirtschaftsgeografie an der Universität Bern, bestätigt, dass Thun gar nicht so gut dasteht: «Burgdorf und Langenthal sind recht industriell und beherbergen bekannte Firmen wie Ypsomed oder Lantal», sagt sie. Die Statistik zeige: Das Bruttoinlandprodukt (BIP) lag im Verwaltungskreis Thun im Jahr 2021 pro Einwohnerin und Einwohner bei 51'588, im Oberaargau aber bei 61'645 Franken. Sogar das BIP der enger gefassten Agglomeration Thun lag mit 58'328 Franken tiefer als im Oberaargau. Mayers Fazit: «Die Achse Thun-Bern-Biel hat offenbar die bessere Lobby und erhält mehr Beachtung.»

Verkehrsprojekte als Nagelprobe

Jürg Rothenbühler räumt Schwächen des Wirtschaftsraums Emmental ein: So habe die Zahl der Beschäftigten seit 2008 um 1,3 Prozent abgenommen. Das Emmental habe Jobs verloren, die Leute pendeln für die Arbeit vermehrt weg, vorab in den Grossraum Bern. Dennoch: Mit 58'036 Franken übertrifft auch das Emmental beim BIP pro Einwohnende den Raum Thun.

**«Emmentaler Firmen werden durch
Einschränkungen der Raumplanung
abgestraft.»**

Jürg Rothenbühler, Regionalkonferenz Emmental

Rothenbühler findet, dass vor allem das obere Emmental durch Einschränkungen der Raumplanung «abgestraft» werde. «Unternehmen haben zu wenig Boden, um sich weiterzuentwickeln, und ziehen deshalb weg.» Aktuelles Beispiel: Die WK Paletten AG in Schüpbach kann wegen ungenügender Erschliessung mit dem ÖV ihr Lager nicht erweitern. ↗ Auch der Oberaargau kennt das Problem: Wegen Platznot

verlagerte die Afag Automations AG ihren Standort von Huttwil über die Kantons-
grenze ins luzernische Zell.



«Ein Viertel aller Emmentaler hat keinen ÖV-Anschluss»: Jörg Rothenbühler, Schreinereibesitzer und
Mitte-Grossrat aus Rüderswil.

Foto: Raphael Moser

Ein Problem des Emmentals ist für Rothenbühler auch die Verkehrsanbindung. 25 Prozent der in der Region Wohnenden haben keinen ÖV-Anschluss, das hat die Regionalkonferenz eruiert. Apropos Verkehr: Wohl im kommenden Jahr wird über das von den Grünen lancierte Referendum gegen die Strassenumfahrungen im Raum Burgdorf/Hasle und in Aarwangen abgestimmt ⁷. Für die beiden Regionen könnte das eine Art Stunde der Wahrheit werden.

Bei den Urnengängen wird sich nicht zuletzt erweisen, ob die Kantonsbevölkerung die Regionen abseits der Powerachse Thun-Bern-Biel mitträgt. Allerdings geht es auch um Umwelt- und Landschaftsschutz, insbesondere bei der Umfahrung Aarwangen, die auch durch unverbautes Agrarland führen würde.

Emmental geeinter als Oberaargau

Das Emmental und der Oberaargau müssen im Abstimmungskampf auch zeigen, wie gut sie für die neuen Zubringer kämpfen können. «So wie typischerweise die Oberländer schaffen diesmal auch wir Emmentaler einen Schulterschluss», lobt Rothenbühler die Einigkeit aller betroffenen Gemeinden. Von den Stimmberechtigten, die sich bei der Mitwirkung zum schon einmal überarbeiteten Strassenprojekt äusseren, sprachen sich 91 Prozent dafür aus. Rothenbühler führt das auch auf die Gründung der Regionalkonferenz Emmental zurück, in der die 39 Emmentaler Gemeinden seit 2013 zusammengeschlossen sind. «Wir sind seither geeinter unterwegs», sagt er.



Abendstau in Oberburg bei Burgdorf. Das Umfahrungsprojekt «Emmentalwärts» soll die ganze Region besser erschliessen.

Foto: Beat Mathys

Im Oberaargau, der die Schaffung einer Regionalkonferenz ablehnte, ist der Konsens wackeliger. Gegen das Umfahrungsprojekt Aarwangen, das auch Kulturland beanspruchen würde, ist der Widerstand bei Parteien, Verbänden und Anwohnenden stärker. ↗

Markus Zahnd von der «Region Oberaargau» nennt einen weiteren Zwist: Die strategische Arbeitszone Wolfhusenfeld bei Langenthal, auf der der Kanton Grossfirmen ansiedeln möchte ↗, ist in der auch beteiligten Standortgemeinde Thunstetten umstritten. «Der Oberaargau ist schnell verunsichert», erklärt Zahnd die Uneinigkeit. Seine Region sei aber auch flexibel und anpassungsfähig.

«Die Wichtigkeit der Verkehrsanbindung wird überschätzt.»

Heike Mayer, Wirtschaftsgeografin Uni Bern

Die Wichtigkeit der Verkehrsanbindung werde überschätzt, findet Wirtschaftsgeografin Heike Mayer. «Von Interviews mit exportorientierten Firmen im Emmental wissen wir, dass der Fachkräftemangel und der Abbau des Service public für sie wichtiger sind.»



Wirtschaftsgeografin Heike Mayer rät dem Emmental und dem Oberaargau, sich weniger abhängig vom Wachstum zu machen.

Foto: Nicole Philipp

Mayer rät überdies, sich nicht auf das auf der Powerachse ausgeprägte Wachstum zu fixieren. Regionen sollten vielmehr überlegen, wie sie weniger wachstumsabhängig werden. Indem sie etwa Projekte mit kurzen und regionalen Lieferketten aufgleisen. «Ländliche, kleinstädtisch geprägte Regionen wie das Emmental und der Oberaargau hätten da Vorteile», findet Mayer.

Stefan von Bergen ist Redaktor für überregionale Hintergrundthemen – insbesondere für den Stadt-Land-Graben – im Ressort Region. Er ist Lead des tamediaweiten Journalisten-Netzwerks

Interview. [Mehr Infos](#)

 [@StefanvonBergen](#)

Fehler gefunden? [Jetzt melden.](#)

44 Kommentare