

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Dossier

Dossier: Programme Agglomerationsverkehr

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Ackermann, Marco
Baltisser, Lena
Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Baltisser, Lena; Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas 2025. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Dossier: Programme Agglomerationsverkehr, 2008 - 2023*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 17.05.2025.

Inhaltsverzeichnis

Freigabe der Mittel ab 2011 (09.083)	1
Freigabe der Mittel ab 2015 (14.028)	2
Agglomerationsverkehr. Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019	3
Umfahrung Oberburg (BRG 21.025)	5
Agglomerationsprogramme der vierten Generation (BRG 23.033)	6

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
NAF	Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr
FK-SR	Finanzkommission des Ständerates

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
FORTA	Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération
CdF-CE	Commission des finances du Conseil des Etats

Freigabe der Mittel ab 2011 (09.083)

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le DETEC a mis en consultation le projet de **financement des programmes d'agglomération**. Au total, CHF 6 milliards prélevés sur le fonds d'infrastructure seront investis sur vingt ans. L'Assemblée fédérale a déjà attribué CHF 2,6 milliards à vingt-trois projets urgents. D'ici à fin 2009, le Conseil fédéral doit proposer au parlement une répartition des CHF 3,4 milliards restants, dont CHF 1,5 milliard dès la période 2011-2014 et CHF 1,6 milliard pour 2015-2018. Les CHF 780 millions restants constitueront une réserve pour les agglomérations n'ayant pas reçu d'aide. Les trente projets déposés à l'ARE représentent un coût total de CHF 17 milliards. La Confédération ne pouvant y pourvoir qu'à hauteur de CHF 3,4 milliards, le Conseil fédéral entend soutenir seulement vingt-six projets sélectionnés en fonction de leur rapport coût/utilité. Pour la première tranche (CHF 1,5 milliard), le Conseil fédéral propose de soutenir prioritairement les grandes agglomérations, confrontées aux plus graves problèmes de transports et d'environnement, soit Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.11.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à la procédure de consultation débutée l'année précédente, le Conseil fédéral a adopté le message relatif à l'arrêté fédéral sur la **libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011**. Il y confirme sa décision d'investir CHF 1,51 milliards pour la réalisation des programmes d'agglomération urgents entre 2011 et 2014 et CHF 1,23 milliards de 2015 à 2018. Un montant résiduel de CHF 699 millions est ainsi prévu pour les agglomérations qui n'ont pas bénéficié d'une aide lors des étapes précédentes. Avec ces CHF 3,4 milliards, le soutien de la Confédération couvre environ 40% du coût total des programmes retenus. Par ce projet d'arrêté, le gouvernement demande au parlement son aval pour dépenser la première tranche de CHF 1,51 milliard afin de soutenir les programmes des agglomérations présentant les plus graves problèmes de trafic (Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges). Il a toutefois précisé que les dépenses effectives pourraient être moindres, dans la mesure où le programme de consolidation des finances fédérales pourrait pénaliser l'alimentation du fonds d'infrastructure. Il en résulterait par conséquent le report de certains projets.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.09.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'été, le Conseil des Etats s'est saisi du message relatif à l'arrêté fédéral sur la **libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération**, par lequel le Conseil fédéral a proposé d'investir CHF 1,51 milliards pour la réalisation des programmes d'agglomération urgents entre 2011 et 2014. Les sénateurs ont salué le projet présenté, tout en soulignant le problème du financement pour lequel la commission des transports (CTT-CE) a proposé une solution par voie d'initiative parlementaire. Si l'entrée en matière n'a suscité aucune opposition, des propositions de minorité visant à augmenter les moyens alloués aux projets de Zurich et de Bâle ont été présentées. Leurs auteurs les ont toutefois retirées, après que le président de la CTT-CE a rappelé que le succès de toute l'entreprise dépendait de l'équilibre d'ensemble que le gouvernement était parvenu à trouver, réussissant ainsi à concilier les intérêts de toutes les agglomérations présentant des problèmes urgents de trafic. Sur proposition de sa commission, la chambre haute a amendé le texte afin de préciser les conditions de préfinancement par les agglomérations. Au vote sur l'ensemble, les sénateurs ont approuvé à l'unanimité le projet d'arrêté ainsi modifié. Au Conseil national, l'entrée en matière a également été décidée sans la moindre opposition. Lors de la discussion par article, des propositions de minorité en faveur d'un soutien accru aux projets d'agglomération de Berne et de Bâle ont été présentées par des députés issus des cantons concernés. Elles ont été rejetées, respectivement par 145 voix contre 22 et par 142 voix contre 20. Aucun autre point n'ayant prêté à discussion, les députés ont suivi le Conseil des Etats et adopté le projet d'arrêté à l'unanimité.³

Freigabe der Mittel ab 2015 (14.028)

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 31.10.2013
NIKLAUS BIERI

Im Juni begann die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das **Programm Agglomerationsverkehr**. Von den CHF 6 Mrd., die dem Infrastrukturfonds bis 2027 zur Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen durch den Bund zur Verfügung stehen, sind noch rund CHF 1,93 Mrd. nicht vergeben worden. Bis Ende 2014 muss der Bundesrat dem Parlament unterbreiten, wie die noch zur Verfügung stehenden Mittel eingesetzt werden sollen. Der Bundesrat will ab 2015 rund CHF 1,56 Mrd. für das Programm Agglomerationsverkehr freigeben und eine Reserve von CHF 370 Mio. für eine allfällige spätere Generation des Programms aufsparen. Es sei jedoch bereits absehbar, dass die Kosten der Massnahmen, welche in einer dritten Generation ergriffen werden sollen (rund CHF 1,4 Mrd.), die zur Verfügung stehenden Mittel übersteigen werden. Die Zusicherung der Mittel ab 2015 steht im Zentrum der Vorlage. Die Vernehmlassung endete im Oktober. Deutlich abgelehnt bzw. kritisiert wurde die Vorlage von 11 Vernehmlassern der Agglomeration Basel, welche ihre Stellungnahmen aufeinander abgestimmt hatten, sowie vom Kanton Graubünden, von der SVP und von ASTAG, ACS und TCS. Die ablehnende Haltung aus der Region Basel wurde mit der mangelhaften Berücksichtigung der komplexen Ausgangslage in grenzüberschreitenden Agglomerationen begründet. Die SVP und die Strassenverkehrsverbände bemängelten die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger und forderten eine stärkere Berücksichtigung der Strasseninfrastrukturen. Zudem habe die Zielsetzung der Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr keine Verfassungsgrundlage und sei deshalb rechtlich nicht legitimiert. Von den grundsätzlich zustimmenden SP, VCS und WWF wurde kritisiert, dass sich die Agglomerationsprogramme und die Engpassbeseitigung bei den Nationalstrassen widersprechen, was auf eine inkonsequente Verkehrspolitik zurückzuführen sei. Auch die Agglomerationsorganisation Grand Genève forderte eine bessere Koordination der beiden Vorlagen. Von den meisten Vernehmlassern wurden die Agglomerationsprogramme aber als wichtiges Instrument einer kohärenten Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik gewürdigt. Der Bundesrat wird seine Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr im Februar 2014 an das Parlament richten.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 16.06.2014
NIKLAUS BIERI

In der Sommersession 2014 debattierte der Nationalrat den Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das **Programm Agglomerationsverkehr**. Während der Mehrheitsantrag der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates der Vorlage des Bundesrates zustimmte und nur die zusätzliche Aufnahme eines Projektes in Chablais vorsah, verlangte eine Minderheit Hurter (svp, SH) die Zurückweisung der Vorlage an den Bundesrat. Der Bundesrat solle die Vorlage erst wieder ins Parlament bringen, wenn die Finanzierung im Schienen- und Strassenverkehr (insbesondere durch den Fonds für den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehr NAF) geklärt sei. Mit 154 zu 31 Stimmen trat der Nationalrat nicht auf den Rückweisungsantrag ein. Eine Minderheit I Grossen (glp, BE) verlangte die Aufnahme eines Projektes in Interlaken und eine Minderheit II Fluri (fdp, SO) unterstützte die bundesrätliche Vorlage (d.h. ohne die Aufnahme von Chablais, wie es die Kommissionmehrheit beantragte). Ein Einzelantrag de Courten (svp, BL) verlangte zudem die Aufnahme des Doppelspurausbaus Spiesshöfli (Binningen, BL) in die Priorität A. Der Antrag der Minderheit I Grossen (glp, BE) setzte sich in der Abstimmung mit 141 zu 41 Stimmen gegen den Mehrheitsantrag durch, die Minderheit II Fluri (fdp, SO) unterlag der Mehrheit mit 153 zu 31 Stimmen und der Antrag de Courten obsiegte gegen den Kommissionsantrag mit 128 zu 54 Stimmen. Damit wurden die Mittel für die dritte Tranche des Agglomerationsprogrammes von CHF 1,68 Mia. auf CHF 1,69 Mia. erhöht. Die Vorlage wurde in der GesamtAbstimmung mit 167 gegen 14 Stimmen bei 5 Enthaltungen an den Ständerat überwiesen. Die kleine Kammer beschloss am 16. September 2014 Eintreten auf die Vorlage und nach kurzer Diskussion Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates. Der Entscheid des Ständerates fiel einstimmig aus.⁵

Agglomerationsverkehr. Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.03.2019
NIKLAUS BIERI

Im September 2018 verabschiedete der Bundesrat seine Botschaft zum Bundesbeschluss über die **Verpflichtungskredite ab 2019** für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen der dritten Generation **des Programms Agglomerationsverkehr**. Bis Ende 2016 waren beim Bundesamt für Raumentwicklung 37 Agglomerationsprogramme zur Prüfung eingereicht worden. Neben 34 überarbeiteten Programmen aus den beiden vorangegangenen Programmgenerationen wurden auch drei neue Agglomerationsprogramme vorgelegt. Insgesamt wurde um die Mitfinanzierung von Verkehrsmassnahmen durch den Bund mit einem Investitionsvolumen von rund CHF 6 Mrd. ersucht. Priorisiert wurden Massnahmen und Programme, die das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen und zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme beitragen. Zudem wurde neu auch die Kohärenz der Projekte mit Massnahmen der vergangenen Programmgenerationen sowie der Stand der Umsetzung der Vorgängerprojekte beurteilt. In der Botschaft beantragte der Bundesrat die Freigabe der Mittel für die Mitfinanzierung von Projekten der dritten Generation in der Höhe von CHF 1.35 Mrd.

Im März 2019 nahm der Nationalrat die Behandlung des Geschäfts auf. Der Rat folgte seiner Kommission und nahm vier weitere Projekte in die dritte Generation der Agglomerationsprogramme auf: Es handelt sich um die Projekte Aargau-Ost, Delémont und Luganese, sowie um die Umfahrung Oberburg (BE). Für die Programme in Grand Genève und Bulle erhöhte der Nationalrat den Beitragssatz des Bundes. Damit erhöhte die grosse Kammer den Bundesbeitrag für den Agglomerationsverkehr um CHF 145 Mio. auf Total CHF 1.49 Mrd. Zwar war insbesondere die Aufnahme der Umfahrung Oberburg umstritten, doch schliesslich nahm der Nationalrat das ergänzte Geschäft mit 185 Stimmen einstimmig (bei 6 Enthaltungen) an.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.06.2019
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2019 beriet die kleine Kammer als Zweitrat über die **Verpflichtungskredite ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr**. Umstritten war nur das vom Nationalrat in der ersten Debatte aufgenommene Projekt zur Umfahrung Oberburg bei Burgdorf BE. Weil dieses die Anforderungen zur Aufnahme in die Agglomerationsprojekte am Stichtag nicht erfüllt hatte, war es vom Bundesrat nicht in die Vorlage aufgenommen worden. Aus diesem Grund hatte die KVF-SR ihrem Rat beantragt, das Projekt wieder aus der Vorlage zu streichen. Ständerat Stöckli (sp, BE) verteidigte die Umfahrung Oberburg in der kleinen Kammer, worauf Ständerat Graber (cvp, LU) einen Ordnungsantrag stellte, um das Geschäft an die Kommission zurückzugeben: Die Kommission solle das Projekt im Lichte von Stöcklis Ausführungen nochmals prüfen. Die Mehrheit der Ständeratsmitglieder lehnte den Ordnungsantrag jedoch ab, folgte mit 35 zu 9 Stimmen dem Antrag der Kommission und strich die Umfahrung Oberburg aus der Vorlage. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat das Geschäft einstimmig mit 44 Stimmen (keine Enthaltungen) an.⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.06.2019
NIKLAUS BIERI

Eine Woche nach der Streichung der Umfahrung Oberburg aus der Vorlage durch den Ständerat beriet der Nationalrat in der Sommersession 2019 diese Differenz bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr**. Die KVF-NR beantragte ihrem Rat, an der Umfahrung festzuhalten, Nationalrätin Pieren (svp, BE) betonte im Plenum die Dringlichkeit des Projekts und Nationalrat Grunder (bdp, BE) bat um Unterstützung für dieses «gute, ausgereifte Projekt». Bundesrätin Sommaruga wies darauf hin, dass die ganze Schweiz auf Oberburg warten müsse, wenn das Parlament entscheide, das Projekt selber noch vertiefter zu prüfen. Genau dies – die vertiefte Prüfung der Umfahrung Oberburg durch die KVF-SR – schlug Thierry Burkart (fdp, AG) im Namen der Kommissionsmehrheit vor: Die KVF-NR beantragte ihrem Rat, am Projekt Oberburg festzuhalten und damit die Differenz aufrechtzuerhalten, damit die KVF-SR das Projekt nochmals prüfen könne. Der Nationalrat folgte seiner Kommission und hielt an seiner Version mit 132 gegen 55 Stimmen (keine Enthaltungen) fest. Damit ging das Geschäft wieder an den Ständerat.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.09.2019
NIKLAUS BIERI

Dem Abschluss der Verhandlungen zu den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** stand nur noch eine Differenz im Weg: Die Umfahrung Oberburg bei Burgdorf im Emmental. Die KVF-SR hatte sich von der Bundesverwaltung noch einmal über das Projekt informieren lassen und stimmte mit 6 zu 3 Stimmen für Festhalten, also für das Streichen der Umfahrung Oberburg aus den vorliegenden Verpflichtungskrediten zum Agglomerationsverkehr. Am 10. September 2019 kam das Geschäft wieder in den Ständerat. Ein Einzelantrag Hösli (svp, GL) auf Zustimmung zum Nationalrat wurde vom Antragsteller mit einem Besuch begründet, bei welchem er sich das Projekt vor Ort habe erklären lassen und wo er zur Überzeugung gekommen sei, dass es ein notwendiges und reifes Projekt sei. Hösli's Votum wurde sekundiert von den Ständeräten Wicki (fdp, NW) und Luginbühl (bdp, BE). Bundesrätin Sommaruga zeigte sich über die Diskussion zur Umfahrung Oberburg genervt – «mir ist es jetzt dann langsam auch egal» – und verwies erneut auf die Gleichbehandlung der Regionen und Agglomerationen und darauf, dass es gegenüber diesen ungerecht und inkorrekt sei, auf Antrag im Rat einfach ein Projekt vorzuziehen, das vom Amt als noch nicht reif eingeschätzt worden war. Sie betonte zudem, dass in der Agglomeration Burgdorf sowieso erst die Ortsdurchfahrt Burgdorf saniert werde und der Bau der Umfahrung Oberburg nicht vor Ende 2022 begonnen werde – auch wenn der Ständerat die Umfahrung jetzt aufnähme.

So weit kam es dann doch nicht: Die kleine Kammer hielt mit 25 zu 15 Stimmen (1 Enthaltung) an ihrem bisherigen Entscheid fest. Die Differenz blieb damit bestehen und das Geschäft ging zurück an den Nationalrat.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.09.2019
NIKLAUS BIERI

Zwei Tage nach dem Ständerat verhandelte auch der Nationalrat erneut über die **Verpflichtungskredite ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr**. Nachdem der Ständerat an der Differenz festgehalten hatte, beantragte auch die Kommissionsmehrheit der KVF-NR Festhalten: Die umstrittene Umfahrung Oberburg war ursprünglich im Nationalrat auf Antrag der KVF-NR ins Programm aufgenommen worden und die Kommissionsmehrheit sah keinen Grund, von ihrer Haltung abzurücken. Ein Minderheitsantrag Hadorn (sp, SO) verlangte die Zustimmung zum Ständerat und damit das Fallenlassen der Umfahrung Oberburg. Gestritten wurde im Plenum hauptsächlich über den Baubeginn in Oberburg: Während Bundesrätin Sommaruga betonte, dass der Bau auch bei Aufnahme ins Programm nicht vor 2022/2023 beginne, vertrat Nationalrat Grunder (bdp, BE) die Ansicht, bei diesem Termin handle es sich um die sichtbaren Bauarbeiten, die Vorarbeiten inklusive dem Bau der Tunnelbohrmaschine würden sofort beginnen, weshalb eine Nicht-Aufnahme ins Agglomerationsprogramm eben doch zu Verzögerungen führen würde.

Obschon die Verkehrsministerin wie in bisher jeder Debatte zum Geschäft erneut die Wichtigkeit der Gleichbehandlung aller Regionen beschwor und bei der Umfahrung Oberburg eine Bevorzugung gegenüber Projekten in Schwyz, St. Gallen, Basel Stadt und Genf ausmachte, stimmte der Nationalrat mit 131 gegen 56 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) auch dieses Mal für Festhalten.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Um die Differenz bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** möglichst noch in der Herbstsession zu bereinigen, war das Geschäft eine Woche nach der Behandlung im Nationalrat erneut im Ständerat traktandiert. Die Verkehrskommission schlug der kleinen Kammer einen Kompromiss vor: Die Umfahrung Oberburg sollte als integraler Bestandteil des Agglomerationsprogramms für Burgdorf anerkannt werden und für Mittel, die bei anderen Agglomerationsprogrammen übrig blieben, könnte vom Parlament zugunsten der Umfahrung Oberburg eine «Umwidmung» beschlossen werden, falls das Projekt weit fortgeschritten sei und die weiteren Projektphasen aufgrund fehlender Mittel behindert würden.

Ein Minderheitsantrag Luginbühl (bdp, BE) bat doch um Zustimmung zur Version des Nationalrates. Antragsführer Luginbühl begründete dies damit, dass der Kompromissvorschlag der Kommission insofern nicht taugte, als das Projekt bereits fertig entwickelt sei und die weiteren Projektphasen tatsächlich behindert würden, wenn nur übriggebliebene Mittel umgewidmet würden. Er warb für die bedingungslose Aufnahme des Projekts, wie der Nationalrat dies beschlossen hatte.

Der Rat folgte jedoch erneut seiner Kommission und nahm den Kommissionsvorschlag mit 25 zu 19 Stimmen (keine Enthaltungen) an.¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.09.2019
NIKLAUS BIERI

Nach der Annahme eines Kompromisses zur letzten Differenz bei den **Verpflichtungskrediten ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr** im Ständerat konnte sich dieser Kompromiss auch in der Einigungskonferenz durchsetzen. Verändert wurde der Vorschlag aus der kleinen Kammer noch dahingehend, dass nicht nur übriggebliebene Mittel aus dem Programm 2019 für die Umfahrung Oberburg eingesetzt werden können, sondern auch nichtausgeschöpfte Mittel der beiden vorangegangenen Programme von 2010 und 2014. Bundesrätin Sommaruga sicherte im Plenum des Nationalrats am 24. September 2019 zu, dass damit die Finanzierung des Bundesanteils am Projekt gewährleistet sei. Der Antrag der Einigungskonferenz wurde von der grossen Kammer einstimmig mit 181 Stimmen (1 Enthaltung) angenommen. Am Folgetag stimmte auch der Ständerat dem Antrag der Einigungskonferenz einstimmig zu, mit 38 Stimmen und ohne Enthaltungen.¹²

Umfahrung Oberburg (BRG 21.025)

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.02.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Februar 2021 präsentierte der Bundesrat seine Botschaft zum Zusatzkredit «**Umfahrung Oberburg**» in der Höhe von CHF 77.13 Mio. Im September 2019 hatten die Räte den Bundesrat im Rahmen der Behandlung der Verpflichtungskredite ab 2019 des Programms Agglomerationsverkehr beauftragt, eine Botschaft zur Mitfinanzierung ebendieser Umfahrung zu erarbeiten.

Die Gesamtkosten für die Umfahrung Oberburg werden im Agglomerationsprogramm «Burgdorf» auf CHF 220.38 Mio. geschätzt. Die veranschlagten CHF 77.13 Mio. entsprechen dabei einem Beitragsatz des Bundes von 35 Prozent. Die restlichen 65 Prozent werden von Kanton und Gemeinden getragen.

Durch den Bau eines Tunnels, mit dem der Ortskern von Oberburg umfahren wird, soll das Dorf vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Mit flankierenden Massnahmen soll zudem der Mehrverkehr im Agglomerationskern Burgdorf gemindert und der zunehmenden Zersiedlung im Emmental entgegengewirkt werden.¹³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Sommersession 2021 beugte sich der **Nationalrat** als Erstrat über den **Zusatzkredit zur Umfahrung Oberburg**. Hierzu lagen ein Antrag der Kommissionmehrheit auf Eintreten sowie ein Minderheitsantrag Trede (gp, BE) auf Nichteintreten vor. Die Sprecherin der KVF-NR, Nadja Pieren (svp, BE), stellte das Projekt kurz vor und strich hervor, dass die Umfahrung notwendig sei, um die Verkehrssituation im Emmental umfassend zu verbessern. Das Projekt werde zudem von der lokalen Bevölkerung breit getragen und sei für den Wirtschaftsstandort Emmental von immenser Bedeutung. Aline Trede widersprach insbesondere der Aussage zur Notwendigkeit dieses Projekts vehement. Das Projekt werde bloss realisiert, weil noch Geld aus den vorangehenden Agglomerationsprogrammen übrig sei. Das Projekt sei sehr teuer, bringe kaum einen wirtschaftlichen Nutzen mit sich und sei insgesamt ein «schlechtes Projekt», wie auch das ARE bestätigt habe. Zudem führe es zu einer Zunahme des Verkehrs und damit zu mehr CO₂-Emissionen und es stelle einen grossen Eingriff in die lokale Landschaft und Natur dar. Schliesslich sei der Tunnelbau auch eine Gefahr für das Grundwasser in Oberburg. Diese Ausführungen bezüglich des grösseren Verkehrsaufkommens wollte Kurt Fluri (fdp, SO) als Befürworter der Umfahrung nicht so stehen lassen. Es sei in der Botschaft ausgeführt worden, dass der Kanton Bern und die Trägerschaft des Agglomerationsprogramms Burgdorf dafür zu sorgen haben, dass unerwünschte Nebenwirkungen, wozu auch der Mehrverkehr zähle, angegangen würden. Nachdem Verkehrsministerin Sommaruga darum gebeten hatte, der Kommissionmehrheit zu folgen und dem Zusatzkredit zuzustimmen, sprachen sich 110 Nationalrätinnen und Nationalräte in der Gesamtabstimmung für den Bundesbeschluss aus, 81 waren dagegen und 2 Personen enthielten sich der Stimme. Die ablehnenden Stimmen stammten von den geschlossen stimmenden Grünen- und GLP-Fraktionen, von der grossen Mehrheit der SP-Fraktion und von vereinzelt Stimmen der Mitte-Fraktion.¹⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Zusatzkredit zur Umfahrung Oberburg BE**, als Bestandteil des Programms Agglomerationsverkehr der dritten Generation, wurde in der Herbstsession 2021 vom **Ständerat** behandelt. Der Berner Kantonsvertreter Werner Salzmann (svp, BE) stellte die Vorlage ausführlich vor. Die Umfahrung sei auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt und verbessere das Gesamtverkehrssystem mit Bus-, Auto-, Velo- und Fussverkehr. Zudem hätten auch der Regierungsrat und der Grosse Rat des Kantons Bern sowie die örtliche Bevölkerung ihre Unterstützung für das Vorhaben kundgetan. Schliesslich habe das Projekt auch Umweltverträglichkeitsprüfungen beim BAFU durchlaufen. Aus diesen Gründen beantrage die Kommission mit 9 zu 1 Stimmen, die Vorlage gutzuheissen. Im Anschluss begründete Mathias Zopfi (gp, GL) als einziges Mitglied der Minderheit, weshalb er nicht auf das Geschäft eintreten wollte. Er bemängelte insbesondere ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis des Projekts und befürchtete, dass dieses bloss zu einer Zersiedelung und zu einem höheren Verkehrsaufkommen führen werde. Die kleine Kammer schenkte den Worten von Zopfi jedoch kein Gehör; nachdem Eintreten mit 32 zu 5 Stimmen beschlossen worden war, wurde das Geschäft mit 36 Stimmen, bei 4 Enthaltungen, einstimmig angenommen.¹⁵

Agglomerationsprogramme der vierten Generation (BRG 23.033)

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im September 2021 gab das ARE bekannt, dass im Rahmen **der vierten Generation des Programms «Agglomerationsverkehr»** insgesamt 32 Agglomerationen ihre Projekte eingereicht haben. An diesen Projekten seien 70 Prozent der Agglomerationen und 20 Kantone beteiligt. Das Programm «Agglomerationsverkehr» verfolge als wichtigstes Ziel die Konzeption von Verkehr, Siedlung und Landschaft in den Agglomerationen. Mit der vierten Generation dieses Programms werde es den Kantonen und den entsprechenden Agglomerationen ermöglicht, aufgrund des NAF mit einer langfristig gesicherten Finanzierung zu planen. Der Bundesrat werde bis 2023 eine entsprechende Botschaft zuhanden des Parlaments erarbeiten.¹⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.02.2023
MARCO ACKERMANN

Im Februar 2023 beschloss der Bundesrat die **Botschaft zum vierten Programm des Agglomerationsverkehrs** – zum sogenannten «Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2024 für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr». Mit insgesamt CHF 1.6 Mrd. will der Bund alle 32 Agglomerationen, die Projekte eingereicht hatten, unterstützen. Die Bundesbeiträge belaufen sich dabei auf 30 bis 45 Prozent der totalen Projektkosten. Von dem Gesamtbetrag sollen je rund 30 Prozent dem öffentlichen Verkehr, dem motorisierten Individualverkehr, dem Velo- und Fussverkehr sowie gut 10 Prozent den Verkehrsdrehscheiben zugutekommen. Unterstützt werden sollen im Rahmen des vorliegenden Programms beispielsweise Batterie-Bus-Infrastrukturen in diversen Städten, die Verlängerung von Tramlinien oder die Umgestaltung von Strassen und Plätzen zur Steigerung der Standortattraktivität oder Sicherheit.

Die Vernehmlassung, welche von Juni 2022 bis September 2022 durchgeführt worden war, hatte zur Folge, dass gut dreissig Projekte zusätzlich ins Programm aufgenommen wurden. Die überwiegende Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden habe sich mit den Grundzügen der Vorlage aber einverstanden gezeigt, so der Bundesrat in seiner Botschaft.

Agglomerationsprogramme beinhalten Projekte, um den Verkehr in mehreren Gemeinden in Agglomerations- und Stadtgebieten aufeinander abzustimmen und beispielsweise an urbane Entwicklungen anzupassen. Die finanziellen Mittel des Bundes für die Beteiligung an den Agglomerationsprogrammen stammen aus dem NAF und die entsprechenden Ausschreibungen finden alle vier Jahre statt.¹⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.06.2023
MARCO ACKERMANN

Die **Reaktionen** auf die Botschaft zum **vierten Programm des Agglomerationsverkehrs** fielen in der FK-NR und in der KVF-NR positiv aus. Beide Kommissionen beantragten im Frühling 2023 einstimmig, auf die Vorlage einzutreten. Die FK-NR war der Ansicht, das vom Bundesrat präsentierte Programm entspreche dem vom Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) vorgesehenen Rahmen und erziele die gewünschte Wirkung in den Agglomerationen. Die federführende KVF-NR befürwortete

sämtliche vorgeschlagenen Agglomerationsprogramme und beantragte zusätzlich mit 12 zu 10 Stimmen bei 2 Enthaltungen, den Strassentunnel Moscia-Acapulco (TI) als «integralen Bestandteil des Agglomerationsprogramms «Locarnese» anzuerkennen» und den Kredit von CHF 1.6 Mrd. entsprechend um CHF 38 Mio. zu erhöhen. Zwei Minderheiten beantragten zum einen eine Änderung bei den Abzügen vom Bundesbeitragssatz an die Projekte und zum anderen eine Koppelung des Inkrafttretens dieser Vorlage mit jener des Ausbaus 2023 der Nationalstrassen, damit «verschiedene Projekte und Verkehrsträger [nicht] gegeneinander ausgespielt werden».

In der Sommersession 2023 befasste sich der **Nationalrat** mit dem bundesrätlichen Entwurf. Für Diskussionen gesorgt hatte in der grossen Kammer dabei erstens der von der KVF-NR zusätzlich beantragte Strassentunnel Moscia-Acapulco im Tessin und die dazugehörige Krediterhöhung von rund CHF 38 Mio. Während die mitberichtende FK-NR auf diesen Tunnel verzichten wollte, stimmte der Rat für die zusätzliche Finanzierungsbeteiligung. Zwar sei dieses Projekt «sozusagen hineingeschuggelt» und nicht nach dem üblichen Verfahren in das Programm aufgenommen worden, wie Kommissionsprecher Kurt Fluri (fdp, SO) im Rat erklärte. Da es wohl aber keine präjudizielle Wirkung für zukünftige Projektaufnahmen entfalte, solle sich doch die ständerätliche Kommission dieser Sache nochmals annehmen.

Zweitens diskutierte die grosse Kammer über die Höhe der Beitragszahlungen des Bundes an die Projekte. Grundsätzlich war vorgesehen, dass sich der Bund mit Zahlungen in der Höhe von 30 bis 45 Prozent der Gesamtkosten an den Projekten beteiligt. Die bundesrätliche Regelung sah jedoch auch Kürzungen der Beiträge in der vierten Generation um fünf Prozent vor, wenn in vorherigen Programmen (jenen aus der ersten und zweiten Generation) Massnahmen in der entsprechenden Agglomeration ungenügend umgesetzt worden waren. Eine Minderheit Pasquier-Eichenberger (gp, GE) wollte auf solche Bestrafungen (in den Regionen Burgdorf, Chablais, Chur, Grand Genève, Réseau Urbain Neuchâtelois und Agglo Y) verzichten und den Kredit entsprechend um CHF 35 Mio. erhöhen, damit die Projekte schnell realisiert werden könnten. Die Kommissionsmehrheit wollte mit dieser Massnahme hingegen sicherstellen, dass die Mittel zukünftig effektiv eingesetzt werden. Die Kürzungen fänden dort statt, wo die «Verzögerungen auf ein Selbstverschulden der Trägerschaft zurückzuführen» seien, erklärte Kurt Fluri. Der Rat folgte in diesem Anliegen ebenfalls der Mehrheit und behielt die Kürzungen bei.

Drittens beriet der Nationalrat einen Minderheitsantrag Wasserfallen (fdp, BE) zur Koppelung der Vorlage mit jener zum Ausbaus 2023 der Nationalstrassen. Wasserfallen wollte im Namen der FDP-Fraktion eine solche Verbindung vornehmen, da die beiden Vorlagen als Gesamtsystem betrachtet werden müssten. Die Gegenseite warf der Fraktion hingegen vor, das Agglomerationsprogramm in «Geiselaft» zu nehmen, um dem umstrittenen Ausbau der Nationalstrassen unter die Arme zu greifen, wie etwa Barbara Schaffner (glp, ZH) kritisierte. Die Verknüpfung der beiden Vorlagen wurde schliesslich mit 109 zu 87 Stimmen abgelehnt, wobei die geschlossen stimmende SVP-Fraktion zusammen mit Teilen der FDP- und der Mitte-Fraktionen erfolglos für eine Verknüpfung votierten.

Zum Schluss stellte sich die grosse Kammer klar hinter die Vorlage: Einstimmig mit 196 Stimmen und ohne Enthaltungen erteilte der Nationalrat den rund 1200 Massnahmen in 32 Agglomerationen im Umfang von CHF 1.6 Mrd. grünes Licht. Die finanziellen Mittel zur Beteiligung des Bundes an diesen Projekten stammten aus dem entsprechenden Topf der zweckgebundenen Mineralölsteuer (NAF). Verkehrsminister Albert Rösti zeigte sich im Rat zufrieden und bezeichnete die Agglomerationsprogramme als «zukunftsgerichtete Verkehrspolitik, denn sie berücksichtigen alle Verkehrsträger, vom Auto über Bus, Tram, Velo letztlich bis hin zum Zu-Fuss-Gehen». Das Geschäft ging damit mit einer Anpassung am bundesrätlichen Entwurf (dem Strassentunnel Moscia-Acapulco) an den Ständerat.¹⁸

Wie bereits ihre Schwesterkommissionen im Nationalrat sprachen sich auch die KVF-SR und die FK-SR für das **vierte Programm des Agglomerationsverkehrs** aus. Während die FK-SR der Vorlage des Bundesrats vorbehaltlos zustimmte, gab es in der KVF-SR aber Uneinigkeiten bezüglich der Aufnahme des Strassentunnels Moscia-Acapulco in das Programm und bezüglich des Abzugs von fünf Prozent auf dem Beitragssatz für Projekte, welche ihre Eingaben in den vorherigen Programmen des Agglomerationsverkehrs ungenügend umgesetzt hatten. Die Kommission empfahl ihrem Rat, den Strassentunnel nicht in das Programm aufzunehmen und den Malus beizubehalten.

Im **Ständerat** wurde Eintreten auf das Geschäft ohne Gegenantrag beschlossen. In der Detailberatung zeichneten sich jedoch dieselben Debatten ab wie bereits in der Vorberatung der KVF-SR. Gegen den Abzug von fünf Prozent auf dem Beitragssatz für zuvor unzureichend umgesetzte Projekte meldete sich Lisa Mazzone (gps, GE) als Sprecherin der Kommissionsminderheit zu Wort. Sie erachtete es nicht als angemessen, aktuelle Projekte für Umsetzungsprobleme in der Vergangenheit abzustrafen. Kommissionssprecher Hans Wicki (fdp, NW) hingegen erachtete den Strafabzug als angemessen. In früheren Projekten habe es etliche selbstverschuldete Verzögerungen gegeben, welchen so entgegengewirkt werden solle. Bundesrat Albert Rösti ergänzte, dass das Parlament einen Anreiz für die beschleunigte Umsetzung der Projekte gewünscht habe, welcher nun in Form des Strafabzugs gesetzt werden solle. Der Ständerat sprach sich schliesslich mit 22 zu 17 Stimmen für Beibehalten des Strafabzugs aus.

Weiter gab auch die Aufnahme des Strassentunnels Moscia-Acapulco als Bestandteil des Agglomerationsprogramms «Locarnese» Anlass zu Diskussionen. Wie Hans Wicki für die KVF-SR verlauten liess, sei das Projekt nicht von der entsprechenden Agglomeration eingereicht worden, zudem könne eine nachträgliche Aufnahme ausserhalb der Projektausschreibung ein gefährliches Präjudiz schaffen. Für die Aufnahme des Strassentunnels lagen zwei Einzelanträge vor. Marco Chiesa (svp, TI) forderte, dass der Tunnel gemäss dem Vorschlag des Nationalrats in das Programm aufgenommen wird. Der Tunnel sei für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit sowie für den Pendler- und Transitverkehr unerlässlich. Auch Eva Herzog (sp, BS) betonte die Wichtigkeit des Strassentunnels. Angelehnt an die nachträgliche Aufnahme der Umfahrung Oberburg in die dritte Generation des Programms Agglomerationsverkehr knüpfte Herzog die Aufnahme des Strassentunnels in ihrem Einzelantrag daran, dass der Bundesrat eine entsprechende Botschaft ausarbeitet und diese nachträglich dem Parlament vorlegt. Bundesrat Rösti anerkannte zwar die Notwendigkeit des Strassentunnels, beantragte jedoch die Ablehnung der Einzelanträge, um die festgelegten Prozesse einzuhalten. Er erklärte sich aber bereit, das Projekt in die fünfte Generation des Programms Agglomerationsverkehr von 2028 aufzunehmen. Mit 23 zu 18 Stimmen folgte der Ständerat zwar erst dem Antrag Chiesa anstelle des Antrags Herzog, lehnte Ersteren jedoch in der Folge mit 21 zu 19 Stimmen zugunsten des Antrags der Kommission ab. Somit ging das Geschäft zur Differenzbereinigung zurück an den Nationalrat.¹⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.09.2023
LENA BALTISSE

Nachdem der Ständerat in der Herbstsession 2023 als Zweitrat die **Botschaft zum vierten Programm des Agglomerationsverkehrs** behandelt hatte, beugte sich der **Nationalrat** noch in derselben Session über eine erste Runde der **Differenzbereinigung**. Zur Debatte stand dabei die vom Nationalrat in der ersten Runde befürwortete Aufnahme des Strassentunnels Moscia-Acapulco in den bundesrätlichen Entwurf, wogegen sich der Ständerat gestellt hatte.

Die KVF-NR hatte in Anbetracht des Beschlusses der kleinen Kammer beantragt, den Wortlaut des Einzelantrags Herzog (sp, BS) aus dem Ständerat in den bundesrätlichen Entwurf zu übernehmen. Laut Kommissionssprecher Kurt Fluri (fdp, SO) sei die Notwendigkeit und Dringlichkeit des Projekts weitgehend unbestritten. Durch die vorgeschlagene Änderung könne der Kanton Tessin sein Projekt nachträglich zur Prüfung einreichen. Eine Botschaft des Bundesrats zum Projekt wird laut Fluri anschliessend nur dann erstellt, wenn das Projekt drei Bedingungen erfülle: Erstens müssten flankierenden Massnahmen zugunsten des öffentlichen und Langsamverkehrs in die Planung aufgenommen werden, zweitens dürften die Kosten für den Strassentunnel die freigegebenen Mittel aus den bereits umgesetzten oder geplanten Generationen des Programms nicht überschreiten und drittens müsse der Kanton Tessin das Projekt so weit ausarbeiten, dass das Vorhaben ohne die Verpflichtungskredite nicht weiter geplant und umgesetzt werden könne. Zu Gunsten des Strassentunnels meldete sich auch der Tessiner SP-Nationalrat Bruno Storni zu Wort. Laut Storni sei die Planung des Projekts bereits weit fortgeschritten und der Baubeginn für 2026/27 geplant. Würde der Tunnel nun nicht in die vierte Generation des Programms Agglomerationsverkehr aufgenommen, käme es zu beachtlichen Bauverzögerungen, da der Tessiner Kantonsrat somit erst mit der fünften Generation des Programms Agglomerationsverkehr eine konkrete Botschaft zum Bau des Tunnels fassen könnte.

Eine Kommissionsminderheit beantragte dagegen aus formalen Gründen, den Strassentunnel Moscia-Acapulco aus der Vorlage zu streichen. Die Minderheit würde das Projekt laut Michael Töngi (gp, LU) aber unterstützen, sobald es korrekt eingegeben werde. Auch Bundesrat Albert Rösti sprach sich weiterhin gegen die Aufnahme des Strassentunnels in die Vorlage aus. Die Notwendigkeit des Projekts sei unbestritten aber der Baustart würde mit einer Aufnahme des Projekts in die fünfte Generation des

Programms Agglomerationsverkehr nur wenig verzögert. Zudem sollte laut Rösti verhindert werden, dass der vierjährige Prozess des Programms unterbrochen wird und zukünftig alle Kantone Zusatzbotschaften ausserhalb des ordentlichen Rahmens des Programms Agglomerationsverkehr fordern können.

Verschiedene Fragen wurden zudem zum Vergleich des Strassentunnels Moscia-Acapulco mit der Umfahrung Oberburg laut. Während die Kommissionminderheit und Bundesrat Rösti angaben, dass die Situation rund um die Aufnahme der Projekte zu verschieden sei, um das Vorgehen der dritten Generation des Programms für den Tessiner Tunnel zu übernehmen, sah Bruno Storni durchaus Parallelen zwischen den beiden Projekten. Die Planung des Strassentunnels sei zwar noch nicht konkret eingereicht worden, die Rahmenbedingungen des Bauvorhabens wie beispielsweise der Standort, die Länge oder das ungefähre Budget seien aber in der mittlerweile drei Jahre andauernden Planung beschlossen worden.

Schlussendlich stellte sich eine grosse Mehrheit des Nationalrats hinter den Strassentunnel Moscia-Acapulco. Der Mehrheitsantrag zur Aufnahme des Projekts wurde mit 130 zu 53 Stimmen bei 2 Enthaltungen gutgeheissen, womit das Geschäft zur erneuten Prüfung an den Ständerat überwiesen wurde.²⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.12.2023
LENA BALTISSER

In der Wintersession 2023 beriet der **Ständerat** eine letzte **Differenz** im **vierten Programm des Agglomerationsverkehrs**. Diese betraf den Strassentunnel Moscia-Acapulco. Der Nationalrat hatte in der Herbstsession an der Aufnahme des Tunnels in die vierte Generation des Programms festgehalten. Die KVF-SR beantragte ihrem Rat nun, dem Entscheid des Nationalrats zuzustimmen und das Projekt im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr in einer separaten Botschaft erarbeiten zu lassen. Kommissionssprecher Hans Wicki (fdp, NW) führte aus, dass sich die Mehrheit der Kommission angesichts der grossen Notwendigkeit des Projekts für den vorgeschlagenen Kompromiss mit der separaten Botschaft ausgesprochen hatte, auch wenn in der Kommission noch immer Bedenken bestanden hätten, dass mit der nachträglichen Aufnahme des Projekts möglicherweise ein Präjudiz geschaffen werde. Auch Bundesrat Albert Rösti beantragte um der Effizienz willen, auf den Vorschlag des Nationalrats einzutreten. Er betonte aber, dass die ordentlichen Vorgänge und die an die Aufnahme des Strassentunnels geknüpften Bedingungen eingehalten werden müssten.

Der Ständerat stellte sich schlussendlich stillschweigend hinter den Nationalrat und bereinigte die letzte Differenz, womit das Geschäft erledigt war.²¹

1) Presse du 20.12.08.

2) FF, 2009, p. 7509 ss.; presse du 12.11.09.

3) BO CE, 2010, p. 677 ss. et 685 ss.; BO CN, 2010, p. 1408 ss. et 1413 ss.; FF, 2010, p. 6293 s.

4) BBI 2013, S.5246 ff.; Lit. "ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2013). Auswertung des Vernehmlassungsverfahrens zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2025 für das Programm Agglomerationsverkehr".

5) AB NR, 2014, S. 1103 ff.; AB SR, 2014, S. 805 ff.; BBI, 2014, S. 2511 f.; BBI, 2014, S. 7851 f.; BBI, 2014, S. 7853 ff.

6) AB NR, 2019, S. 192 ff.; BBI, 2018, S. 6809 ff.

7) AB SR, 2019, S. 359 ff.

8) AB NR, 2019, S. 1193 ff.

9) AB SR, 2019, S. 618 ff.

10) AB NR, 2019, S. 1509 ff.

11) AB SR, 2019, S. 784 ff.

12) AB NR, 2019, S. 1802 f.; AB SR, 2019, S. 888 f.

13) BBI 2021, S. 483 ff.

14) AB NR, 2021, S. 1028 ff.

15) AB SR, 2021, S. 1014 ff.

16) Medienmitteilung ARE vom 15.9.21

17) BBI, 2023 656; 24H, CdT, 23.2.23; SGT, 10.3.23

18) AB NR, 2023, S. 1114 ff.; AB NR, 2023, S. 1123; Medienmitteilung FK-NR vom 31.3.23; Medienmitteilung KVF-NR vom 21.3.23; Medienmitteilung KVF-NR vom 21.3.23

19) AB SR, 2023, S. 835-840; Medienmitteilung FK-SR vom 10.5.23; Medienmitteilung KVF-SR vom 30.6.23

20) AB NR, 2023, S. 1847ff.

21) AB SR, 2023, S. 1034 f.