



18.065

**Agglomerationsverkehr.
Verpflichtungskredite
für die Beiträge ab 2019****Trafic d'agglomération.
Crédits d'engagement à partir de 2019***Erstrat – Premier Conseil*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.03.19 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Ihre in Verkehrsfragen zuständige vorberatende Kommission, die KVF, hat am 16. Oktober sowie am 6. November 2018 die vom Bundesrat beantragten Verpflichtungskredite für die Agglomerationsprogramme der sogenannten dritten Generation ab 2019 beraten. Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, auf die Vorlage einzutreten. Zudem empfiehlt sie, die Mehrheitsanträge, bei denen es sich um die Aufnahme zusätzlicher Projekte ins Programm handelt, zu unterstützen, den Antrag der Minderheit Grossen Jürg abzulehnen – der Entscheid fiel mit 18 zu 5 Stimmen bei 1 Enthaltung – und dem schliesslich resultierenden Verpflichtungskredit von rund 1,49 Milliarden Schweizerfranken zuzustimmen. Hier betrug das Stimmenverhältnis 22 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen.

Um die Verkehrssituation in den Agglomerationen zu verbessern, sollen im Rahmen der dritten Generation der Agglomerationsprogramme Bundesbeiträge zur Verfügung gestellt werden. Damit würde der Bund Bauvorhaben von 36 Agglomerationen unterstützen. Die Kantone und Gemeinden können die Infrastrukturen, die für die Bewältigung der Aufgaben der Agglomerationen nötig sind, oft nicht alleine finanzieren. Für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen wurde deswegen im Rahmen des NAF das Programm Agglomerationsverkehr geschaffen.

Der Bund leistet im Rahmen dieses Programms seit 2008 Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen. Die Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme durch den Bund hat in der schweizerischen Mobilitätspolitik schnell einen grossen Stellenwert bekommen. Mit der Zustimmung von Volk und Ständen zum NAF im Februar 2017 ist die Finanzierung von Massnahmen im Agglomerationsverkehr seit 2018 unbefristet gesichert. Im Vergleich zur ersten und zur zweiten Generation der Agglomerationsprogramme und zum dringlichen Programm hat die Qualität der Projekte in der dritten Generation zugenommen. Bund, Kantone und Gemeinden haben sichtlich aus ihren Erfahrungen gelernt. Die Anteile der verschiedenen Verkehrsträger hat man angeglichen; in dieser Vorlage betragen sie für den öffentlichen Verkehr 36 Prozent, für den Langsamverkehr 26 Prozent sowie für den motorisierten Individualverkehr 20 Prozent.

Die Kommission beantragt im Gegensatz zum Bundesrat, auch die Agglomerationsprogramme Aargau-Ost, Delémont, Luganese und Burgdorf mit der Umfahrung Oberburg in den Bundesbeschluss aufzunehmen und den Beitragssatz des Bundes bei den Programmen Grand Genève und Bulle zu erhöhen. Die Kommission votiert hiermit für eine Gleichbehandlung aller eingegebenen Projekte, ohne jene Agglomerationsprogramme zu benachteiligen, bei denen es in der Vergangenheit zu Projektverzögerungen gekommen ist. Die Berücksichtigung einer Projektverzögerung als Kriterium für eine Nichtaufnahme eines Projekts in das Agglomerationsprogramm der dritten Generation würde eine Änderung der Spielregeln während des Spiels bedeuten. Die KVF lehnt das ab, zumal Projektverzögerungen aufgrund von Einsprachen nicht zwingend in der Verantwortung der Kantone liegen. Die zusätzlich aufgenommenen Projekte sind aus Sicht der Kommission notwendig und im Rahmen der bestehenden Fondsmittel finanzierbar.

Die KVF beantragt Ihnen, folgende Projekte aufzunehmen: Burgdorf mit 20 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung, Aargau-Ost mit 22 zu 2 Stimmen, Luganese mit 20 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung und Delémont mit 19 zu 3 Stimmen bei 2 Enthaltungen. Weiter beantragt sie mit 20 zu 2 Stimmen bei 2 Enthaltungen bzw. mit 18 zu 1 Stimmen bei 2 Enthaltungen, der Erhöhung der Beitragssätze für Bulle und Grand Genève zuzustimmen.

Der Minderheitsantrag Grossen Jürg verlangt die Aufnahme zusätzlicher Kriterien als Voraussetzung für die Mittelsprechung in diesem Beschluss. Die KVF ist der Auffassung, dass die Kriterien im NAF-Gesetz bereits





geregelt sind und nicht in diesem Bundesbeschluss quasi nachträglich eingeengt werden sollten. Die Kommission beantragt dem Rat daher, der Mehrheit zu folgen und die Minderheit Grossen Jürg abzulehnen. In diesem Sinn bitte ich Sie, immer der Mehrheit zu folgen und in der Gesamtabstimmung, die in der Kommission unbestritten war, zuzustimmen.

Bühler Manfred (V, BE), pour la commission: Le Conseil fédéral a délivré, le 14 septembre 2018, son message relatif à l'arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2019 pour les contributions aux mesures prises dans

AB 2019 N 192 / BO 2019 N 192

le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération. La Commission des transports et des télécommunications de notre conseil s'est penchée sur cet objet à deux reprises, le 16 octobre et le 5 novembre derniers. Elle a entendu de nombreux acteurs de la branche de la mobilité ainsi que des autorités. Ces auditions ont porté également sur des investissements en faveur des routes nationales, qui seront traités tout à l'heure. La commission a entendu des représentants des cantons, de l'Union des villes suisses, de l'Association des communes suisses, ainsi que des associations telles que la Fédération routière suisse, le Touring Club Suisse ou encore l'Association transports et environnement.

Le but de ce qui constitue la troisième génération des programmes d'agglomération est de remédier aux problèmes de circulation dans un environnement urbain qui abrite une proportion toujours plus grande de la population. Le message du Conseil fédéral porte sur un montant de 1,345 milliard de francs. Cette somme est financée, comme l'a dit mon collègue, par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération pour la première fois – fonds dont la constitution a été accepté en votation populaire le 12 février 2017.

Au total, 37 projets avaient été déposés dans le cadre de cette troisième génération de programmes d'agglomération. Le Conseil fédéral en a finalement retenu quelque 32, tout en ajoutant des projets qui ne s'y trouvaient pas, par exemple une jonction autoroutière à Aesch, l'extension de la gare de Berne ou encore celle d'une ligne de tramway entre la place des Nations jusqu'au Grand-Saconnex à Genève. Un des buts de ces nouveaux programmes est de pouvoir accélérer la réalisation des mesures. Pour cette raison, seuls les projets qui sont à maturité, tant techniquement que financièrement, sont soutenus. Il s'agit en effet d'investir l'argent public, qui est par nature limité, de manière aussi efficace que ciblée. Ainsi, un nouveau délai de six ans est prévu pour la mise en oeuvre, plus précisément pour le début des chantiers.

Aujourd'hui, nous savons que les trois quarts des habitants de Suisse se trouvent concentrés dans des agglomérations. Plus de 80 pour cent de la valeur créée du pays y est produite. Cette concentration se poursuivra, sans aucun doute, ces prochaines années. C'est pour cette raison que, depuis 2008, la Confédération, qui a reconnu l'existence de cette tendance de fond, soutient les projets d'agglomération. Les coûts importants de ces projets ne peuvent en effet plus, dans bien des cas, être assumés uniquement par les communes ou les cantons. Le soutien de la Confédération est cependant conditionné à des exigences – c'est bien la moindre des choses – tant en matière de coordination de tous les moyens de transport que d'aménagement du territoire. Ainsi, le but est de garantir le meilleur rapport entre le coût et l'utilité des mesures soutenues.

En commission, nous avons également été informés sur la manière dont les deux premiers programmes ont été utilisés: 58 pour cent des fonds du premier programme et 27 pour cent des fonds du deuxième programme ont déjà été engagés.

Partageant l'analyse de la situation faite par le Conseil fédéral et approuvant les buts qu'il a fixés, la commission est entrée en matière, à l'unanimité, sur cet objet en date du 16 octobre dernier.

Nous avons ensuite abordé la discussion par article. La commission a décidé d'ajouter plusieurs projets et d'augmenter le taux de contribution de la Confédération à la réalisation de deux de ces projets. Les ajouts concernent le projet d'Aargau-Ost, le projet de Delémont, le projet du Luganese et le contournement d'Oberburg à côté de Berthoud dans l'Emmental. Les projets pour lesquels le taux de contribution de la Confédération devrait être augmenté de 35 à 40 pour cent sont le projet du Grand Genève et celui de Bulle. En définitive, l'ajout de ces différents projets augmente de 145 millions de francs, le crédit prévu. La majorité de la commission vous propose dès lors d'approuver un crédit de 1,489 milliard de francs.

Je vous donne les résultats des différents votes qui ont eu lieu en commission concernant ces ajouts, afin que vous ayez une idée des majorités qui se sont dégagées. Le projet d'Aargau-Ost a été accepté par 22 voix contre 2 et aucune abstention; celui de Delémont a été accepté par 19 voix contre 3 et 2 abstentions; celui du Luganese a été accepté par 20 voix contre 3 et 1 abstention. L'augmentation du taux de contribution du projet du Grand Genève a été acceptée par 18 voix contre 1 et 2 abstentions; l'augmentation du taux de contribution du projet de Bulle a été acceptée par 20 voix contre 2 et 2 abstentions. L'ajout du contournement d'Oberburg



a été accepté par 20 voix contre 3 et 1 abstention.

La commission vous recommande, au vote sur l'ensemble, de suivre toutes ces propositions par 22 voix contre 0. Il y a deux propositions de minorité. La minorité Grossen Jürg demande d'ajouter des critères pour l'octroi de ces contributions; la majorité de la commission, je peux déjà vous le dire, considère cela comme un changement des règles en cours de partie et elle s'y oppose.

Weibel Thomas (GL, ZH), für die Kommission: Da der Bundesrat dem Parlament zwei Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 in der Höhe von 1,345 Milliarden Franken beantragt, kommt beim Bundesbeschluss das Mitberichtsverfahren nach Artikel 50 Absatz 3 des Parlamentsgesetzes zur Anwendung, bei dem die Finanzkommission ihren Antrag im Nationalrat vertritt. Die Finanzkommission hat an ihrer Sitzung vom 12. Oktober 2018 das Geschäft beraten. Die Kommission beantragt dem Nationalrat einstimmig, den Bundesbeschluss im Ausmass, wie er vom Bundesrat beantragt worden ist, zu genehmigen. Die Finanzierungsform der Agglomerationsprogramme über den NAF wurde mit der Volksabstimmung vom 12. Februar 2017 festgelegt. Die Mittel für die Beiträge von 1,345 Milliarden Franken an die dritte Generation der Agglomerationsprogramme sind im NAF sichergestellt. Die materielle Beurteilung der für Bundesbeiträge vorgesehenen Programme von einzelnen Agglomerationen ist Sache der KVF.

Die Finanzkommission weist zusätzlich auf folgende drei Punkte hin:

1. Der erste Hinweis erfolgt zum Umsetzungsstand der ersten und zweiten Generation: Für die erste und zweite Generation der Agglomerationsprogramme wurden die bereitgestellten Finanzmittel bisher erst teilweise abgerufen beziehungsweise mit Finanzierungsvereinbarungen verpflichtet. Bei der ersten Generation sind es erst 872 Millionen Franken von 1,51 Milliarden, also erst 58 Prozent. Bei der zweiten Generation sind es 461 Millionen Franken von 1,7 Milliarden, also erst 27 Prozent. Dieser Umstand blockiert die Verwendung von Verpflichtungskrediten auf unbestimmte Zeit. Die Finanzkommission begrüsst es deshalb, dass der Bundesrat und das zuständige Departement Vorgaben für den Stand von beitragsberechtigten Projekten festlegen wollen.
2. Der zweite Hinweis erfolgt zur Nachfinanzierung: Mit der Genehmigung der Agglomerationsprogramme werden die Beitragssätze für die einzelnen Projekte festgelegt und in der Folge mit Finanzierungsvereinbarungen betragsmässig bestimmt. In einzelnen Fällen kann es sein, dass sich die von der Agglomeration ursprünglich gemeldeten Kosten nachträglich mit zunehmender Planungstiefe und/oder erforderlichen Projektänderungen verändern. Das heutige System berücksichtigt solche Kostenänderungen nicht, auch nicht im Fall von exogen bestimmten Kosten, die eine beitragsberechtigende Agglomeration nicht steuern kann. Die Finanzkommission hat die KVF ersucht, für solche Fälle eine Lösung zu suchen.
3. Der dritte Hinweis erfolgt zur Koordination der Programme: Als wichtig betrachtet die Finanzkommission die Koordination der Infrastrukturprogramme Step Schiene und Step Nationalstrassen sowie der Agglomerationsprogramme. Es geht letztlich um die ökonomische Nachhaltigkeit der Verkehrsinfrastruktur. Die aufeinander abgestimmten Funktionen der Verkehrsträger haben volkswirtschaftliche Bedeutung. Mit Blick auf die gleichzeitig zu beratende Vorlage 18.066, "Nationalstrassen 2020–2023", sind Überlegungen zur Netzhierarchie angezeigt. Engpassbeseitigungen auf Nationalstrassen bringen nur dann den erwünschten volkswirtschaftlichen und ökologischen Mehrwert, wenn die Schnittstellen zum regionalen und/oder örtlichen Strassennetz unter gleichzeitiger Beachtung der übrigen gesetzlich verankerten Wirkungsziele

AB 2019 N 193 / BO 2019 N 193

wie Umweltbelastung oder Ressourcenverbrauch funktionieren.

Zusammengefasst: Die Finanzkommission beantragt dem Nationalrat einstimmig, den Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr gemäss Entwurf des Bundesrates vom 14. September 2018 zu genehmigen.

Brélaz Daniel (G, VD), pour la commission: Nous en sommes au troisième programme en faveur du trafic d'agglomération, le premier à être financé par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) accepté récemment par le peuple et les cantons.

Il existe un principe qui régit le financement du trafic d'agglomération par les fonds du FORTA et qui prévoit que 9 à 12 pour cent de ces fonds soient consacrés à des mesures destinées à l'amélioration du trafic dans les agglomérations. Avant les travaux de la Commission des transports et des télécommunications, on en était à 9,5 pour cent. Si toutes les propositions retenues par la commission étaient également acceptées par le conseil, nous en serions plutôt à 9,6 pour cent, mais l'ordre de grandeur est le même.

Nous n'avons pas, en tant que Commission des finances, abordé les détails techniques des projets et n'avons pas voulu changer les critères qui ont été utilisés aussi bien par l'Office fédéral du développement territorial



(ARE) que par l'Office fédéral des transports (OFT). C'est pourquoi nous n'avons rien changé au projet du Conseil fédéral malgré une tentative avortée qui a porté sur le projet concernant Delémont. Ce sont des travaux pour des sommes qui se monteront à 4 milliards de francs au total qui seront réalisés grâce au crédit d'engagement prévu de 1,344 milliard de francs, auquel la majorité de la CTT propose d'ajouter 145 millions de francs pour financer d'autres projets.

Nous avons admis quant à nous, en tant que Commission des finances et suivant en cela la pratique constante utilisée pour les deux premiers programmes en faveur du trafic d'agglomération, que le travail fait par l'ARE et l'OFT était un travail de qualité et qu'il n'y avait pas lieu d'y apporter des retouches.

La majorité de la CTT a manifestement tenu un autre raisonnement, ce qui est son droit, bien sûr, le plus strict. Celle-ci a pris quelques libertés par rapport à la tradition. Elle a repêché trois projets classés en dessous du fameux seuil de 30 pour cent donnant droit à un subventionnement fédéral, en raison d'un rapport coût/utilité insuffisant, sur les quatre qui avaient été éliminés. Elle leur a attribué d'autorité deux fois un taux de contribution de la Confédération de 35 pour cent et une fois un taux de 40 pour cent. Elle a augmenté le taux de deux projets retenus de 35 à 40 pour cent par rapport au calcul fait par l'administration. Enfin, pour le seul projet contesté au sein de la CTT, celui de Berthoud, une autre décision a été prise: le taux resterait le même, mais on passe d'un financement forfaitaire au sens de la loi à un financement sur les coûts effectifs, ce qui change la somme des subventions d'un montant de 77 millions de francs pour le projet en question.

La majorité de la CTT avait certainement d'excellentes raisons d'agir ainsi, mais comme nous ne les connaissons pas et que nous sommes restés dans la "rigueur" qui est celle des raisonnements consistant à admettre que l'OFT et l'ARE font un travail de qualité, nous ne sommes pas allés aussi loin dans nos considérations. On pourra se demander, à l'avenir, si ce travail fastidieux de classement avec des pourcentages fait par l'administration est vraiment utile si ensuite on se donne le droit de tout changer. Mais cette question concernera le prochain programme.

Pour celui-ci, notre commission vous recommande à l'unanimité d'entrer en matière et, à une écrasante majorité, d'accepter le projet.

Töngi Michael (G, LU): Die grüne Fraktion ist für Eintreten auf dieses Geschäft und wird ihm auch zustimmen. Die Agglomerationsprogramme sind ein wertvolles Instrument zur Weiterentwicklung hin zu einer emissionsärmeren Mobilität. Sie sind klimapolitisch wichtig und sind im Gegensatz zum Geschäft, das wir heute später noch behandeln, auch richtig. Die Agglomerationsprogramme entstehen durch eine gute Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden, den Kantonen und dem Bund: Sie sind eine Verbundaufgabe in einem guten Sinne, und sie sind ein Erfolgsmodell für eine gemeinsame Mobilitätsentwicklung und -planung. Mit den Agglomerationsprojekten unterstützt der Bund meistens eine sinnvolle Mobilitätsentwicklung mit einer Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Veloverbindungen und mit einer Steuerung der Mobilität. Diese Projekte unterstützen Agglomerationen in ihrer Verkehrspolitik, die an vielen Orten hin zu einer Verkehrsberuhigung und zu mehr Lebensqualität, zu mehr öffentlichem Verkehr führt und zu Plätzen, die wieder frei von Autos sind.

Wir haben deshalb als Grüne auch immer diese Agglomerationsprojekte unterstützt und machen es auch jetzt, weil sie Lösungen bieten für die Agglomerationen, in denen ein ganz grosser Teil der Bevölkerung lebt. Diese Agglomerationen brauchen gute Angebote, weil sie heute unter den Auswirkungen des Verkehrs in Form von Lärm, Luftverschmutzung und vollen Strassen leiden. Sie kennen diese Probleme in den städtischen Agglomerationen. Es gibt allerdings aus unserer Sicht beim Agglomerationsprogramm auch noch Verbesserungsbedarf. In Zukunft sollten die Projekte stärker auf die Umweltverträglichkeit hin geprüft werden und auf den Beitrag zur Klimapolitik, den sie leisten. Wir fordern deshalb den Bund auf, in Zukunft die Wirksamkeitskriterien zur Siedlungsentwicklung nach innen und zur Reduktion der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs stärker zu gewichten als heute. Das könnte man bereits machen, dazu braucht es auch keine Gesetzesänderung. Wir meinen, das wäre sehr wichtig.

Wir sind gleichzeitig auch der Meinung, dass die Kommission richtig entschieden hat, als sie weitere Projekte aufgenommen hat. Dass die fünf Projekte, die vorher nicht drin waren – diese Agglomerationen haben eben einen Punkteabzug bekommen, weil sie mit dem ersten und zweiten Agglomerationsprogramm in Verzug waren –, jetzt Aufnahme gefunden haben, finden wir richtig. Die Verzögerungen sind nicht schön, und man muss die Agglomerationen sicher auch darauf hinweisen, dass sie die Gelder dann auch wirklich einsetzen. Aber in Zukunft kann das ja auch nicht mehr passieren, weil die Gelder nach einer gewissen Zeit verfallen; ich glaube, nach vier Jahren, wenn das Projekt nicht umgesetzt wird. Deshalb, meinen wir, ist es richtig, dass man diese fünf Projekte aufnimmt – ausser Burgdorf bzw. Oberburg. Darauf kommen wir dann später noch zurück; das ist ein Fall, wo es anders läuft.



Pieren Nadja (V, BE): Unser Schweizer Verkehrssystem ist einzigartig. Wir haben zwar eine nicht ganz einfache topografische Ausgangslage. Trotz vielen Rand- und Landregionen kann sich unsere Bevölkerung aber von fast überall aus entscheiden, ob sie sich mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Privatverkehr fortbewegen will. Ich persönlich komme aus einer Agglomerationsgemeinde. Aus politischen und beruflichen Gründen bin ich sehr oft mit dem Auto unterwegs, damit ich Beruf und Politik unter einen Hut bringen kann. Ich habe beruflich das Glück, dass ich meine Arbeitszeiten flexibel anpassen kann. So kann ich es, wenn immer möglich, vermeiden, zu den Hauptverkehrszeiten unterwegs zu sein.

Für die SVP ist ein gut ausgebautes Strassennetz sehr wichtig. Der grössere Teil des Individualverkehrs spielt sich in den Agglomerationen ab. Dieser Ausbau ist von grosser Wichtigkeit, nicht nur, damit der Autofahrer sich möglichst schnell von A nach B bewegen kann, sondern auch, damit sich Velofahrer und Fussgänger sicher fortbewegen können. Die SVP-Fraktion unterstützt alle 32 Agglomerationsprojekte gemäss Fahne zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Die Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems nützt allen: dem motorisierten Individualverkehr, dem Langsamverkehr und dem Fussgänger. Sie bringt auch für alle mehr Sicherheit. Wir sind es unserer Bevölkerung und den vielen KMU in den Agglomerationen

AB 2019 N 194 / BO 2019 N 194

schuldig, durch sinnvolle Investitionen den Verkehr zu verflüssigen.

Die Kantone haben in enger Zusammenarbeit mit den Regionen die Projekte beim Bund eingegeben. Die Kantone wissen, wo bei ihnen oder in ihren Regionen Eingriffe am dringendsten notwendig sind und auch realisiert werden können. Es ist höchste Zeit, die Verkehrsprobleme in den Agglomerationen nun zu lösen und den Verkehrsfluss zu verbessern. Der Verkehr muss tatsächlich verflüssigt werden, und das schaffen wir nur, wenn wir die Kapazitäten erweitern. Viele Regionen haben ihr Verkehrssystem seit Jahren nicht mehr ausgebaut.

Jedoch wächst die Bevölkerung in der Schweiz auch durch die unkontrollierte Zuwanderung stark. So macht es einen grossen Unterschied, ob man ein Verkehrssystem für 7,3 Millionen Einwohner wie im Jahr 2000 bereitstellen muss oder wie aktuell für 8,5 Millionen Einwohner. Ein Bevölkerungswachstum von etwa 1,2 Millionen Personen in nur achtzehn Jahren ist massiv. Mit dem Ausbau der Verkehrssysteme hinken wir deshalb auch stark hinterher. Das spürt vor allem auch die Agglomeration. Deshalb ist die SVP-Fraktion nun auch dafür, dass alle von Bundesrat und Kommission vorgeschlagenen Projekte im Agglomerationsprogramm der dritten Generation von Bundesgeldern profitieren können.

Die SVP-Fraktion wird diese ausgewogene und sorgfältig vorbereitete Vorlage deshalb auch unterstützen; dies ungeachtet der Tatsache, dass sie es auch begrüsst hätte, wenn der motorisierte Individualverkehr bei dieser Vorlage stärker berücksichtigt worden wäre. Der grösste Teil der Bundesgelder für Agglomerationsprojekte fliesst nämlich in den öffentlichen Verkehr, zu den Umsteigepunkten und den Rad- und Fussgängerwegen.

Ich bitte Sie, dieser Vorlage gemäss dem Antrag der KVF zuzustimmen.

Hardegger Thomas (S, ZH): Das Wachstum findet in den Städten und Agglomerationen statt: bei den Einwohnern, den Arbeitsplätzen, beim Verkehr und bei den Infrastrukturen der öffentlichen Hand. Rund drei Viertel der Bevölkerung wohnen in einer Stadt oder Agglomeration, und vier von fünf Beschäftigten gehen dort einer Arbeit nach. Das ist von der Raumplanung her so gewünscht, stellt aber für Städte und Agglomerationsgemeinden eine grosse Herausforderung dar, auch bei der Bewältigung des wachsenden Verkehrs.

Die Unterstützung der Städte und Agglomerationen durch die zweckgebundenen Mineralölsteuergelder ist deshalb im Interesse der ganzen Schweiz. Nur mit einem effizienteren und nachhaltigeren Gesamtverkehrssystem und einer nachhaltigen Raumentwicklung können wir die Lebensqualität in den Siedlungsgebieten erhalten.

Noch gibt es viele Unterschiede in den Verkehrsstrategien der einzelnen Städte und der Agglomerationsgemeinden. In den Städten sinkt der Motorisierungsgrad der Bevölkerung. So kommen in Zürich oder Basel noch 330 Autos auf 1000 Einwohner gegenüber fast 1000 Autos ausserhalb der Agglomerationen. Während die Zentren auf die Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen für den öffentlichen Verkehr und für den Fuss- und Veloverkehr setzen, werden viele Agglomerationsgemeinden noch durch den Verkehr der Einfallsachsen in die Städte stark belastet.

Nun sollten die Agglomerationsgemeinden und die Städte nicht unter dem ungesteuerten und ungebremsen Wachstum des motorisierten Verkehrs im Umland leiden. Insbesondere ist es unhaltbar, wenn das Astra fordert, die Agglomerationen und Städte hätten den Verkehr aus den Einfallsachsen bedingungslos abzunehmen. Die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs ist so auszurichten, dass der Verkehr innerhalb der urbanen Räume siedlungsverträglich abgewickelt werden kann und nur so viel Durchgangsverkehr aufgenommen wer-



den muss, dass der Versorgungs- und Entsorgungsverkehr, der Binnenverkehr, der öffentliche Verkehr und der Fuss- und Veloverkehr nicht behindert werden. Die Minderheit Grossen Jürg verfolgt dieses Ziel. Zugunsten der Lebensqualität von drei Vierteln der Schweizer Bevölkerung muss der nichtzwingende Ziel- und Quellverkehr reduziert und der CO₂-freie Verkehr gefördert werden.

Für die Projekte der dritten Generation ab 2019 beantragt der Bundesrat 1,344 Milliarden Franken. Es handelt sich um drei neue Agglomerationsprogramme und 34 überarbeitete Programme aus den beiden vorherigen Generationen. Dabei hat der Bundesrat die Beitragssätze für die Projekte aus der zweiten Generation gekürzt, die sich aus irgendwelchen Gründen verzögern. Die neue Regel für die Beurteilung war den Agglomerationsprojekten beim Einreichen der Projekte nicht bekannt. Im Rahmen der Gesetzesberatung war ein solches Kriterium auch nie Gegenstand in der parlamentarischen Diskussion; es wurde erst nachträglich aufgenommen. Entscheidend bei der Beitragszusage und beim Beitragssatz sollte die Wirkung der Massnahmen sein und nicht der Projektstand, auch wenn nichtbeanspruchte Mittel schneller für andere ausführungsfähige Projekte zur Verfügung gestellt werden sollten. Weil die Regeln nicht während des Spiels geändert werden dürfen, hat die Kommission auf unseren Antrag hin die Kürzung rückgängig gemacht.

Neu wäre der Betrag 1,412 Milliarden Franken, 68 Millionen mehr als vom Bundesrat beantragt. Profitieren würden Aargau-Ost, Luganese, Grand Genève, Delémont und Bulle. Das entspricht auch dem Minderheitsantrag Töngi. Die Mehrheit der Kommission hat zudem noch einen Beitrag von 67 Millionen Franken an das Projekt Burgdorf aufgenommen, das gemäss Bundesrat weder den Anforderungen an die Agglomerationsprogramme noch bezüglich der Ausführungsreife genügt. Gemäss Aussagen des Bundesrates in der Kommissionsberatung wurde die Agglomeration mehrfach darauf hingewiesen, dass nach wie vor keine Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung erfolgt ist. Es bräuchte, die drohende Zersiedelung betreffend, zwingend flankierende Massnahmen. Die SP-Fraktion wird deshalb die Aufnahme ablehnen.

Ich bitte Sie, dem Agglomerationsprogramm zuzustimmen, die Minderheit Töngi zu unterstützen und den Antrag der Mehrheit betreffend Burgdorf abzulehnen.

Borloz Frédéric (RL, VD): Je suis très content de représenter le groupe libéral-radical et d'avoir contribué à élaborer un projet d'agglomération également dans ma région.

Il est ici question de la troisième génération des projets d'agglomération, appelée PA3, mais de la première qui est financée par le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération, que nous avons fortement soutenu lorsqu'il s'est agi de le faire accepter en votation populaire. On parle de coordination dans ces projets d'agglomération, car c'est par une bonne coordination entre les investissements dans le trafic d'agglomération, qu'ils soient publics, individuels ou professionnels, que l'on arrive à une organisation qui est fondamentalement améliorée.

Les déficiences dans les capacités d'absorption du trafic par les agglomérations provoquent bien entendu des embouteillages, des complications, des ralentissements et des problèmes pour les citoyens comme pour notre économie. La qualité des projets présentés est jugée bonne. Les parts des différents modes de transport sont équilibrées: 36 pour cent pour les transports publics, 26 pour cent pour la mobilité douce et 20 pour cent pour le transport motorisé individuel. En outre, on prédit que le développement des agglomérations se poursuivra ces prochaines années. Aujourd'hui déjà, elles contiennent 75 pour cent de la population et 80 pour cent des places de travail en Suisse. Dans la mesure où le taux d'occupation des routes et du rail est d'ores et déjà très élevé dans notre pays – particulièrement aux heures de pointe, mais pas seulement –, il était nécessaire non seulement d'optimiser les infrastructures, mais aussi d'accompagner les communes pour le financement de ces nouvelles infrastructures.

J'aimerais relever que, outre l'argent qui est investi par la Confédération dans ces infrastructures, quelque chose s'est passé au niveau des autorités concernées. Le projet d'agglomération contraint les autorités à collaborer, contraint les gens à se mettre autour d'une table pour planifier l'aménagement de leur territoire. Les autorités de communes qui se touchaient, qui formaient une agglomération, parfois ne se causaient pas, ou à de très rares occasions. Ceci a changé, c'est un paradigme nouveau qui a été mis en place

AB 2019 N 195 / BO 2019 N 195

en Suisse et c'est très heureux. Ces investissements auront donc des conséquences positives pour les citoyens, positives pour l'économie, positives aussi pour le climat.

Je ne reviens pas sur les projets qui ont été acceptés en commission à une très large majorité. Notre groupe soutient le repêchage – si vous me permettez cette expression – de ces projets ainsi que l'augmentation du taux de subventionnement des deux grands projets à Genève et à Bulle.

Dans cette configuration, il me reste à préciser que le groupe libéral-radical vous recommande de suivre la



majorité de la commission, et donc d'augmenter le crédit d'engagement, à l'article 1 de l'arrêté fédéral, de 145 millions de francs environ pour le fixer à 1,489 milliard de francs.

Fluri Kurt (RL, SO): Namens der FDP-Liberalen Fraktion bitte ich Sie selbstverständlich auch, auf dieses Geschäft einzutreten und dabei der Mehrheit zu folgen.

Für unsere Unterstützung fällt stark ins Gewicht, dass es bei den Agglomerationsprogrammen um ein Gesamtverkehrssystem geht, das es zu verbessern gilt, dass die Siedlungen nach innen entwickelt werden sollen und wollen, unter anderem mit diesen Agglomerationsprogrammen, und dass die Ziele miteinander abgestimmt werden. Sie erinnern sich, dass bereits vor dem Start der Agglomerationsprogramme rund 2,6 Milliarden Franken für dringliche Projekte derselben Natur mitfinanziert worden sind. Nun sind wir bei den Agglomerationsprogrammen der sogenannten dritten Generation. Wir wissen aber auch, dass einzelne Programme Verzögerungen erlitten haben und erleiden. Deswegen hat nun der Bundesrat – und die Kommission ist dem Bundesrat dabei gefolgt – in dieser dritten Generation Fristen eingeführt. Wir haben gehört und erwarten es auch, dass die Agglomerationsprogramme der vierten Generation noch strengere Fristen und Vorgaben umschreiben werden, damit eben die Realisierung sich in einem sinnvollen Zeitraum abspielt, damit die Glaubwürdigkeit der Agglomerationsprogramme steigt. Es hat keinen Sinn, alle paar Jahre Agglomerationsprogramme zu verabschieden, bei welchen zu erwarten ist, dass sie nicht vollständig umgesetzt werden.

Damit bitten wir Sie, wie gesagt, auf das Geschäft einzutreten und der Mehrheit zu folgen.

Grossen Jürg (GL, BE): Wer Strassen und Schienen sät und wer diese Saat noch mit direkten Subventionen und mit von der Allgemeinheit und den kommenden Generationen getragenen Mitteln bewässert, der wird Verkehr im Überfluss und Übermass ernten. Das ist so sicher wie das Amen in der Kirche. Aber ist ein solches Verkehrssystem heutzutage noch sinnvoll? Die Grünliberalen meinen nein und verlangen in den heute zu beratenden beiden Verkehrsvorlagen endlich klare Schritte hin zu mehr Intelligenz anstelle von immer mehr Teer und Beton.

Wir unterstützen die Projekte der dritten Generation der Agglomerationsprogramme im Grundsatz und treten auf die Vorlage ein. Die Vorlage ist in den Grundzügen austariert, die gesetzten Kriterien und Prioritäten sind zwar sinnvoll, aber insgesamt wenig ambitioniert. Lobenswert ist, dass immer das Gesamtverkehrssystem in den Agglomerationen beurteilt wird, dass also eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung vorgenommen wird. Das ist gut so. Das ist der ganz grosse Mehrwert und auch das Alleinstellungsmerkmal dieser Programme. Dadurch wird zum Beispiel eine moderne Raumplanung mit einer Siedlungsentwicklung gegen innen gefördert. Auch Qualitätskriterien wie höhere Verkehrssicherheit und tieferer Ressourcenverbrauch sind begrüssenswert. Aber ich bleibe dabei: Insgesamt brauchen wir eine wesentlich ambitioniertere, klimafreundlichere und vor allem auch homogenere Verkehrspolitik.

Die Grünliberalen haben bereits in der Vernehmlassung verlangt, dass die Mitfinanzierung von kapazitätssteigernden Verkehrsinfrastrukturprojekten durch den Bund an die harte Bedingung gebunden sein muss, dass auf kantonaler und kommunaler Ebene konkrete Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens getroffen werden. Wohnen und Arbeiten sollen möglichst nahe beieinander sein, die Möglichkeiten der Digitalisierung sollen konsequent genutzt werden.

Zudem haben wir kritisiert, dass Aspekte wie Park and Rail, Bike and Rail, Carsharing, Carpooling, selbstfahrende Fahrzeuge usw. viel zu wenig berücksichtigt werden. Es wird nach wie vor zu stark mit Teer und Beton anstatt mit Köpfchen reagiert. Die Wachstumsprognosen beim Verkehr sind alarmierend, und es ist eine Illusion, die Infrastruktur weiter derart stark ausbauen zu können. Irgendwann können wir die Nachfrage nicht mehr befriedigen, sondern verschieben nur noch die Engpässe und verwandeln dabei das Mittelland in eine Betonwüste.

Es ist aber problemlos möglich, stattdessen mit mehr Intelligenz auf diese Entwicklung zu reagieren. Vor dem Hintergrund neuer, vor allem digitaler Möglichkeiten dürfen wir die erwähnten Wachstumsprognosen zu Recht anzweifeln. Denn sie basieren auf Zahlen aus der fossilen und analogen Vergangenheit und projizieren diese einfach in die Zukunft. Die Digitalisierung und die Elektromobilität ermöglichen aber neue Lebens-, Arbeits- und Mobilitätsformen – und sie bringen mehr Qualität, Komfort und Klimaschutz, und sie bewirken damit einen Gegentrend zu diesem sinnlosen Verkehrswachstum.

Es braucht deshalb dringend weitere Kriterien für den Einsatz von Bundesgeldern in Verkehrs- und Mobilitätslösungen. Aus Komfort-, aber auch aus Klimaschutzgründen verlangen wir Grünliberalen konkrete Massnahmen zur Verkehrsvermeidung. Damit meinen wir zum Beispiel die Verschiebung von Arbeits- und Unterrichtszeiten, die Förderung von Home-Office oder Carpooling sowie Park-and-ride-Konzepte, bei denen die Verkehrsträger besser aufeinander abgestimmt sind.



Fazit: Die Grünliberalen unterstützen Verkehrsprojekte aller Art nur mit gleichzeitigen multimodalen, digitalen Begleitmassnahmen zur Verkehrsvermeidung und zum Klimaschutz. Die Agglomerationsprogramme ohne diese Begleitmassnahmen unterstützen wir zwar zähneknirschend, aber masslose Engpassbeseitigungen auf der Nationalstrasse werden wir klar ablehnen.

Candinas Martin (C, GR): Ein gut funktionierendes Verkehrsnetz ist eine der zentralen Grundlagen des Wirtschaftsstandortes Schweiz. Das Bevölkerungswachstum und die zunehmende Mobilität in unserer Gesellschaft und Wirtschaft sind grosse Herausforderungen, denen wir uns stellen müssen. Etwa drei Viertel der Schweizer Bevölkerung wohnen in einer Stadt oder einer Agglomeration. Die Städte und Agglomerationen sind wichtige Wirtschaftsmotoren. Vier von fünf in der Schweiz Beschäftigten gehen dort einer Arbeit nach. Der Verkehr hat in den letzten Jahren vor allem in den Agglomerationen deutlich zugenommen. Die Verkehrsleistung im Personenverkehr ist schweizweit vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2015 generell um etwa 27 Prozent gestiegen, im Schienenverkehr sogar um 60 Prozent.

Die CVP-Fraktion handelt nicht ideologisch, sondern setzt sich für eine verkehrsträgerneutrale und -übergreifende Politik ein. Eine effiziente Koordination zwischen Schienen-, Strassen-, Velo- und Fussverkehr ist zentral. Darum hat sich die CVP-Fraktion im Rahmen der Beratungen zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds stets für die Einführung, aber auch für die Weiterführung der Agglomerationsprogramme engagiert. So stehen dem Bund für Agglomerationsprogramme jährlich etwa 400 Millionen Franken zur Verfügung. Mit der Mitfinanzierung von 30 bis 50 Prozent des Gesamtbetrags stellt der Bund gleichzeitig sicher, dass die Kantone, Städte und Gemeinden ebenfalls ihren Beitrag leisten.

Für die CVP-Fraktion ist die Mobilität ein Gesamtsystem, das nicht je nach Gutdünken auseinanderdividiert werden kann. Wo, wenn nicht in den Agglomerationen, werden die Wechselwirkungen von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr, von Schiene und Strasse sichtbar? Bei engen Platzverhältnissen kann der öffentliche Verkehr Mobilität bündeln und die Strasse entlasten.

Umgekehrt schaffen Umfahrungs- und Nationalstrassen in den Agglomerationen Ruhe und in den Quartierstrassen Raum. Gerade im urbanen Raum braucht es massgeschneiderte Verkehrslösungen. Mithilfe der

AB 2019 N 196 / BO 2019 N 196

Agglomerationsprogramme werden jene Ausbauten realisiert, die die beste Wirkung zum besten Preis erzielen, sei es für den Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr oder den Velo- und Fussverkehr. Das ist der grosse Trumpf der Agglomerationsprogramme.

Nun zur Minderheit Töngi: Die CVP-Fraktion lehnt den Antrag der Minderheit Töngi ab. Wir unterstützen die Aufnahme der Agglomerationsprogramme Aargau-Ost, Delémont, Luganese und der Umfahrung Oberburg in den Bundesbeschluss. Damit können weitere baureife Projekte im Umfang von 150 Millionen Franken realisiert werden. Auch unterstützen wir bei den Programmen Grand Genève und Bulle die Erhöhung des Beitragssatzes des Bundes. Damit wird die Gleichbehandlung aller eingegebenen Projekte garantiert, ohne jene Agglomerationsprogramme zu benachteiligen, bei denen es in der Vergangenheit zu Projektverzögerungen gekommen ist. Eine doppelte Bestrafung ist nicht sinnvoll, da die gesprochenen Mittel künftig an den Bund zurückfallen, falls die Agglomerationen mit dem Bau der Vorhaben nicht innerhalb von sechs Jahren beginnen.

Auch den Antrag der Minderheit Grossen Jürg lehnen wir ab. Der Bund legt bereits heute grossen Wert darauf, dass die begrenzten Mittel wirksam und effizient eingesetzt werden, und er entscheidet nach klaren Kriterien und Prioritäten. Stark ins Gewicht fällt dabei, wie die Agglomerationen das Gesamtverkehrssystem verbessern und zugleich die Siedlungen nach innen entwickeln. Kriterien im Rahmen der Verpflichtungskredite zu erlassen wäre systemfremd und völlig falsch. Wenn überhaupt, müsste das entsprechende Bundesgesetz angepasst werden.

Die CVP-Fraktion lehnt die Minderheitsanträge Töngi und Grossen Jürg ab und wird dieser Vorlage in der Fassung der Mehrheit der KVF einstimmig zustimmen.

Guhl Bernhard (BD, AG): Um die Verkehrssituation in den Agglomerationen zu verbessern, wird die dritte Generation der Agglomerationsprogramme lanciert. Mit den Agglomerationsprogrammen unterstützt der Bund Bauvorhaben in den Agglomerationen, die Verkehr und Siedlung koordinieren sowie die verschiedenen Verkehrsmittel besser aufeinander abstimmen.

Die BDP-Fraktion unterstützt, das vorweg, die punktuellen Verbesserungen des Agglomerationsprogrammes, wie sie die KVF-NR, Ihre Kommission, vorgenommen hat. Der Bundesrat hatte in seiner Botschaft einzelne Programme ausgeschlossen, weil Projekte der früheren Agglomerationsprogramme, der früheren Generationen noch nicht realisiert wurden. Dabei ist es nicht so, dass die Kantone und die Regionen diese Projekte



nicht hätten realisieren wollen, sondern sie waren schlicht und einfach blockiert, allenfalls auch durch den demokratischen Prozess. Es war bei der Ausschreibung der dritten Generation nicht so eindeutig klar, dass die Agglomerationen, welche die früheren Wellen noch nicht realisiert haben, die Projekte noch nicht gebaut haben, in dieser dritten Generation benachteiligt werden.

Die BDP-Fraktion empfiehlt Ihnen daher, entsprechend der Mehrheit der Kommission die Agglomerationsprogramme Aargau-Ost, Delémont, Luganese sowie die Umfahrung Oberburg in den Bundesbeschluss aufzunehmen und den Beitragssatz des Bundes bei den Programmen Grand Genève und Bulle zu erhöhen. Den Antrag der Minderheit Grossen Jürg lehnen wir ab. Wir stimmen auch da mit der Mehrheit. Für die BDP-Fraktion ist es selbstverständlich, dass bei den Agglomerationsprogrammen Verkehrsleittechnik und moderne Technologien berücksichtigt werden müssen. Es ist in dieser Zeit gegeben, dass man so handelt und dass man nicht nur, wie Herr Grossen es plakativ gesagt hat, mit Beton bauen soll.

Die BDP-Fraktion wird also eintreten, und in der Detailberatung werden wir grundsätzlich mit der Mehrheit stimmen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Drei Viertel der Bevölkerung der Schweiz leben in den Städten und Agglomerationen, und auch die Mehrheit der Arbeitsplätze konzentriert sich in unserem Land auf die Städte und Agglomerationen. Da ist es klar, dass sich entsprechend natürlich auch das Verkehrsaufkommen in diesen Räumen konzentriert.

Seit 2008 unterstützt der Bund die Agglomerationen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Der Bund übernimmt jeweils 30 bis 50 Prozent der Investitionskosten für diese Infrastrukturmassnahmen. Voraussetzung dafür ist eine koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr. Das hat sich sehr bewährt.

Ich glaube, wir dürfen stolz sein auf dieses Programm Agglomerationsverkehr, weil wir hier eigentlich genau das machen, was wir uns in der Verkehrspolitik wünschen: Wir schauen die Siedlungsentwicklung an, und entsprechend planen wir die Verkehrsinfrastruktur. Wir haben hier ein Gesamtverkehrssystem mit öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr und Langsamverkehr; das wird man nicht gegeneinander ausspielen, sondern es ist alles Teil der Agglomerationsprogramme. Übrigens wird auch von den Mitteln, die eingesetzt werden, je etwa ein Drittel für diese drei Bereiche eingesetzt.

Für die erste und zweite Generation dieser Agglomerationsprogramme hat das Parlament 2011 und 2015 insgesamt knapp 3 Milliarden Franken freigegeben. Ich nenne ein bekanntes Beispiel aus dem ersten Agglomerationsprogramm: der Bypass Thun Nord. Dieser entlastet die Innenstadt, aber auch die Nationalstrasse zwischen Thun Nord und Süd sowie die Schnittstellen zum übrigen Strassennetz, und er erschliesst die wichtigen wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkte Thun Nord und Steffisburg Bahnhof. Der Bypass wurde 2017 eröffnet.

Nun zur Geschichte dieser dritten Generation der Agglomerationsprogramme: Für diese dritte Generation wurden 37 Programme eingereicht und rund 800 Massnahmen beantragt; die zur Mitfinanzierung beantragten Investitionskosten bewegen sich im Rahmen von insgesamt rund 6 Milliarden Franken. Der Bundesrat hat diese Programme geprüft, und zwar aufgrund klarer Kriterien. Es sind vier Kriterien, die im Gesetz definiert sind. Es geht hier um die Wirksamkeitsziele: Erstens braucht es eine Verbesserung des Verkehrssystems, zweitens eine Siedlungsentwicklung nach innen – auch die Frage der Siedlungsentwicklung, der Zersiedelung spielt hier eine wichtige Rolle –, drittens mehr Verkehrssicherheit und viertens schliesslich weniger Umweltbelastung.

Mit diesen Kriterien – das sind objektive Kriterien, die eben im Gesetz festgehalten sind – kann der Bund sicherstellen, dass wir die begrenzten Mittel effizient einsetzen. Zusätzlich hat der Bundesrat bei der Festlegung des Beitragssatzes berücksichtigt, ob bei der Umsetzung der Massnahmen ein Rückstand besteht. Im Rahmen des Prüfprozesses wurden dann die vorgeschlagenen Massnahmen auch noch mit den nationalen Infrastrukturen – also mit Schiene und Strasse – abgestimmt. Bei fehlender Baureife oder ungenügender Wirkung wurden die Massnahmen jeweils zurückgestellt.

Das Ergebnis dieser gründlichen und wirklich auch anerkannten Prüfung ist das, was Ihnen der Bundesrat jetzt beantragt, nämlich 32 Agglomerationsprogramme mit Investitionen im Rahmen von insgesamt 1,34 Milliarden Franken. So soll sich der Bund an diesen Programmen beteiligen. Zu den grössten Massnahmen, die der Bundesrat Ihnen zur Mitfinanzierung vorschlägt, gehören die zweite Etappe der Limmattalbahn, eine weitere Etappe der Metro in Lausanne, die Kantonsstrasse beim A1-Anschluss in Rorschach, der Vollanschluss Aesch in Baselland und ein grosses Bündel an Vorhaben für den Fuss- und Veloverkehr in der Agglomeration St. Gallen-Bodensee.

Über alle Programme betrachtet hat der Bundesrat viel Wert darauf gelegt, dass die nationalen und regionalen Verkehrsinfrastrukturen aufeinander abgestimmt sind. Das heisst, die eine Hand muss wissen, was die andere Hand tut. Ebenso wichtig ist für den Bundesrat, dass die verschiedenen Verkehrsträger – also Auto, Bus,



Bahn – aufeinander abgestimmt sind. Dank einer sorgfältigen Planung wirken die Agglomerationsprogramme natürlich auch der Zersiedelung entgegen, und auch das ist für den Bundesrat ein zentrales Anliegen.

AB 2019 N 197 / BO 2019 N 197

Ein Thema, das jetzt auch in der Eintretensdebatte von Verschiedenen von Ihnen erwähnt worden ist, ist die Frage der Umsetzung. Der Bundesrat ist der Meinung, dass diese Agglomerationsprogramme, nachdem dann über sie entschieden worden ist, rasch umgesetzt werden sollen. Das erwartet auch die Bevölkerung. Wenn Sie jetzt die beiden ersten Generationen anschauen: Es hat sich gezeigt, dass viele Projekte bis jetzt nicht oder ungenügend umgesetzt worden sind. Ich nenne Ihnen dazu gerne eine Zahl: Von der ersten Generation, die 2011 beschlossen wurde, wurden bis jetzt – das ist der Stand von Juni 2018 – 58 Prozent der Projekte umgesetzt. Für die zweite Generation, die Sie 2015 beschlossen haben, wurden bis jetzt erst 27 Prozent verpflichtet. Das ist ungenügend.

Ich denke, es ist nicht unwichtig, dass Sie sich jetzt eine Vorstellung davon machen, was Sie heute beschliessen. Die Kommissionmehrheit möchte mehr Programme aufnehmen. Ich sage Ihnen aber, dass aus den ersten Programmen aus den Jahren 2011 und 2015 relativ wenig umgesetzt worden ist und dass diese Programme auch zusammenhängen. Sie können heute schon einfach noch mehr Programme verabschieden. Ich möchte Sie aber auch bitten: Unterstützen Sie den Bundesrat dabei, dass das, was Sie beschliessen, auch tatsächlich realisiert wird. Da haben wir ein Problem. Das finde ich ungünstig.

Wenn Sie nachher in der Detailberatung noch mehr Programme aufnehmen wollen, können Sie das gerne tun. Der Bundesrat möchte dann aber, wie gesagt, Ihre Rückendeckung, wenn es darum geht, dass die Kantone auch tatsächlich umsetzen, was Sie beschlossen haben. Wir haben deshalb bei der Beurteilung der Programme, die wir Ihnen jetzt beantragen, auch den Umsetzungsstand der ersten beiden Generationen berücksichtigt. Das haben wir jeweils auch mit den Agglomerationen so abgemacht, wenn wir diese Programme vereinbart haben. Die Agglomerationen wussten also schon, dass der Umsetzungsstand bei der neuen Generation dann auch berücksichtigt wird. In diesem Sinn kann man auch nicht sagen, der Bundesrat habe hier während des Spiels die Spielregeln geändert.

Was wir jetzt neu abmachen möchten, ist – und da bitte ich schon um Ihre Unterstützung und darum, dass Sie das im Auge behalten –, dass das Geld, wenn die Agglomerationen mit dem Bau der Vorhaben der dritten Generation nicht innerhalb von sechs Jahren beginnen, zurückgegeben werden muss. Sie sprechen nicht Geld für irgendwelche Phantomprojekte, sondern Sie sprechen Geld für Projekte, die Sinn machen, die geprüft wurden und die dann auch realisiert werden sollen.

Neben diesen Anpassungen zur Beschleunigung der Umsetzung wird der Bundesrat auch die administrativen Prozesse vereinfachen, vor allem in den Bereichen Fuss- und Veloverkehr, Strassenraumaufwertungen und Verkehrsmanagement. Hier soll eine pauschale Unterstützung vonseiten des Bundes vorgesehen werden. Dann kann man das administrativ vereinfachen und auch etwas mehr Flexibilität bei der Umsetzung von kleineren Massnahmen geben.

Fazit: Das Programm Agglomerationsverkehr trägt zu einer verbesserten Abstimmung der Raum- und der Verkehrsplanung bei; das ist positiv und äusserst erfreulich. Mit dem Programm haben wir es wirklich geschafft, die Abstimmung zu verbessern; wir haben auch Projekte, die über die Kantons- und Landesgrenzen hinausgehen. Es geht hier um ein Gesamtpaket für alle Verkehrsträger. Wir spielen darin die Schiene nicht gegen die Strasse und den öffentlichen Verkehr nicht gegen den motorisierten Individualverkehr oder den Langsamverkehr aus. Das Programm berücksichtigt alle Verkehrsträger und ist also eine sinnvolle Angelegenheit.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten. In der Detailberatung werde ich mich dann noch zu den Überlegungen Ihrer Kommission äussern.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

L'entrée en matière est décidée sans opposition

Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr

Arrêté fédéral sur les crédits d'engagement alloués à partir de 2019 pour les contributions aux mesures prises dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération



Detailberatung – Discussion par article

Titel und Ingress

Antrag FK-NR/KVF-NR

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule

Proposition CdF-CN/CTT-CN

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 1

Antrag FK-NR

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Mehrheit KVF-NR

...

a. ... 1102,98 Millionen Franken

b. ... 386,83 Millionen Franken

Total 1489,81 Millionen Franken

Antrag der Minderheit KVF-NR

(Töngi, Hadorn, Hardegger)

...

a. ... 1025,85 Millionen Franken

b. ... 386,83 Millionen Franken

Total 1412,68 Millionen Franken

Art. 1

Proposition CdF-CN

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la majorité CTT-CN

...

a. ... 1102,98 millions de francs

b. ... 386,83 millions de francs

Total 1489,81 millions de francs

Proposition de la minorité CTT-CN

(Töngi, Hadorn, Hardegger)

...

a. ... 1025,85 millions de francs

b. ... 386,83 millions de francs

Total 1412,68 millions de francs

Art. 1a

Antrag der Minderheit KVF-NR

(Grossen Jürg, Aebischer Matthias, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André)

Beiträge an Agglomerationsprogramme werden vom Bundesrat nur freigegeben, wenn auf kantonaler oder kommunaler Ebene:

a. Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens oder zur Glättung von Verkehrsspitzen getroffen werden;

b. damit durchgängige und kreuzungsarme Velowege erstellt werden.



Art. 1a

Proposition de la minorité CTT-CN

(Grossen Jürg, Aebischer Matthias, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André)

Le Conseil fédéral libère les contributions à des projets d'agglomération uniquement si les acteurs concernés à l'échelon cantonal ou communal:

a. prennent des mesures visant à réduire le trafic ou à atténuer les pics de trafic;

AB 2019 N 198 / BO 2019 N 198

b. aménagent des pistes cyclables sans interruptions et avec peu de croisements.

Anhang

Antrag FK-NR

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Antrag der Mehrheit KVF-NR

...

Burgdorf 35%/92,29/3,60/95,89 Millionen Franken

...

Bulle 40%/5,30/8,37/13,67 Millionen Franken

...

Aargau-Ost 35%/27,20/11,32/38,52 Millionen Franken

...

Luganese 40%/0,48/2,97/3,45 Millionen Franken

...

Grand Genève 40%/101,21/17,89/119,10 Millionen Franken

...

Delémont 35%/6,14/3,03/9,17 Millionen Franken

...

Total 1102,98/386,83/1489,81 Millionen Franken

Antrag der Minderheit KVF-NR

(Töngi, Hadorn, Hardegger)

...

Burgdorf

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

...

Total 1025,85/386,83/1412,68 Millionen Franken

Annexe

Proposition CdF-CN

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Proposition de la majorité CTT-CN

...

Burgdorf 35%/92,29/3,60/95,89 millions de francs

...

Bulle 40%/5,30/8,37/13,67 millions de francs

...

Aargau-Ost 35%/27,20/11,32/38,52 millions de francs

...

Luganese 40%/0,48/2,97/3,45 millions de francs

...

Grand Genève 40%/101,21/17,89/119,10 millions de francs

...



Delémont 35%/6,14/3,03/9,17 millions de francs

...

Total 1102,98/386,83/1489,81 millions de francs

Proposition de la minorité CTT-CN

(Töngi, Hadorn, Hardegger)

...

Burgdorf

Adhérer au projet du Conseil fédéral

...

Total 1025,85/386,83/1412,68 millions de francs

Töngi Michael (G, LU): Die grüne Fraktion macht Ihnen beliebt, die Umfahrung Oberburg wieder aus diesem Programm zu kippen. Weshalb? Die Umfahrung Oberburg ist nicht wie andere Projekte, die aufgenommen worden sind, mit einem Punkteabzug versehen worden, weil Burgdorf bei der Umsetzung der ersten beiden Programme zu langsam gewesen wäre. Nein, das Projekt Oberburg hat schlicht und ergreifend ein miserables Kosten-Nutzen-Verhältnis. Kein anderes Umfahrungsprojekt auf dieser Liste hat in der Beurteilung so schlecht abgeschnitten wie dieses.

Dazu hält der Prüfbericht unmissverständlich fest, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend sei: "Positive Wirkungen sind primär lokal in Oberburg zu erwarten bei einer geringen Anzahl von betroffenen Personen. Aufgrund der sehr hohen Kosten wird die Tunnellösung in Oberburg nicht als adäquater Lösungsansatz erachtet. Auch der Quervergleich der Kernumfahrungs- und Entlastungsstrassen zeigt ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Möglicher Mehrverkehr ist in Burgdorf zu bewältigen." Weiter wird auch noch ausgeführt, dass die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in diesem Projekt mangelhaft sei.

Wenn Sie diesem Projekt nun zustimmen, so ist das im offensichtlichen Widerspruch zu den Vorgaben, die Sie selber für Agglomerationsprojekte festgelegt haben. Das würde bei diesem Projekt hinten wie vorne einfach nicht funktionieren.

Es kommt noch der finanzielle Aspekt hinzu: Burgdorf wird ja nicht ausgeschlossen von den Bundesgeldern. Die Agglomeration Burgdorf erhält Geld unter anderem für die Verkehrssanierung in der Stadt. Es sind insgesamt 18 Millionen Franken. Damit erhält die Region schon jetzt den zweithöchsten Pro-Kopf-Betrag aller Agglomerationen. Mit einer Aufstockung auf über 90 Millionen Franken erhält die Region in absoluten Zahlen mehr Geld als Grossstädte wie beispielsweise Zürich. Es handelt sich nämlich um rund 7000 Franken pro Kopf. Der Durchschnitt aller Agglomerationen liegt bei 400 Franken pro Kopf. Schauen Sie einmal dieses Missverhältnis an! Überlegen Sie sich genau, ob, abgesehen von der Missachtung der Kriterien für die Agglomerationsprogramme, diese Geldverteilung richtig ist! Überlegen Sie sich auch, ob Burgdorf und Umgebung effektiv das Epizentrum der Verkehrsüberlastung und der Verkehrsprobleme in diesem Land sind!

Unsere Fraktion – das kann ich auch schon mitteilen – unterstützt den Antrag der Minderheit Grossen Jürg. Wir finden es richtig, dass man diese Anliegen, wie er sie formuliert hat, aufnimmt.

Aebi Andreas (V, BE): Herr Kollege, Sie sprechen von grossen Kosten beim Projekt Oberburg bei Burgdorf in Richtung Emmental. Glauben Sie denn als Grüner, dass man den Landschaftsschutz weniger berücksichtigen sollte? Dann würde es billiger kommen.

Töngi Michael (G, LU): Für uns ist ganz klar, dass der Landschaftsschutz sehr wichtig ist. Aber wir finden, 90 Millionen Franken für eine Umfahrung eines Dorfes – es ist ja nicht einmal eine Stadt – ist eindeutig zu viel Geld. Man soll andere Lösungen zur Verminderung des Verkehrs finden, und die gibt es auch, das ist völlig klar.

Grunder Hans (BD, BE): Werter Kollege, ist Ihnen bekannt, dass Oberburg der Ort neben Burgdorf ist und dass man das als Gesamtes anschauen muss? In Oberburg verkehren täglich 20 000 Fahrzeuge durch ein Siedlungsgebiet mit immerhin etwa 8000 Leuten. Man hat – das ist der Fehler, und darum stimmen Ihre Zahlen nicht – bei der Beurteilung Oberburg isoliert angeschaut. In Burgdorf hat man auf eine Umfahrung verzichtet, mit einer Kosteneinsparung von über 250 Millionen Franken. Das sollten Sie auch erwähnen.

Töngi Michael (G, LU): Ich bin nicht ganz so schlecht in der Geografie der Schweiz, ich weiss, wo Oberburg ist, ich weiss auch, wo Burgdorf ist. Ich muss Ihnen einfach sagen: Es gibt ganz viele andere Agglomerationsgemeinden, die auch mit 20 000 Fahrzeugen leben müssen und deswegen nicht vom Bund Geld verlangen,



das sie vom Kanton nie bekommen hätten. Das ist ja ein bisschen die Geschichte hinter diesem Antrag.

Grossen Jürg (GL, BE): Wir richten die ganze Verkehrsinfrastruktur auf die Spitzen aus, das ist das Teure. Die gemeinsamen Kommissionsberatungen zum Ausbau der Nationalstrasse haben deutlich zutage gefördert, dass die Abstimmung der Verkehrsprojekte zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden noch nicht oder viel zu wenig gut funktioniert. Noch immer wird vor allem mit Teer und Beton – ich habe das gesagt – und neuen Fahrspuren auf Staus auf dem Nationalstrassennetz reagiert. Parallel dazu wehren sich die Städte verständlicherweise gegen schnellen und lauten Verkehr, der Autoverkehr wird von den Städten immer mehr verdrängt. Das geht nicht auf! Es fehlt ein Gesamtkonzept, und es fehlt an intelligenten Lösungen. Mit den

AB 2019 N 199 / BO 2019 N 199

Agglomerationsprogrammen werden Bundesmittel eingesetzt, um Gemeinden und Städten bei der Bewältigung der Verkehrsprobleme zu helfen und sie zu unterstützen. Deshalb muss der Bund im Gegenzug einfordern, dass Kantone und Gemeinden auch wirksame Verkehrsvermeidungsmassnahmen ergreifen. Darunter verstehen wir zum Beispiel die Verschiebung von Unterrichtszeiten in Bildungsinstitutionen, die Flexibilisierung von Arbeitszeiten sowie Home-Office-Massnahmen für Angestellte der Verwaltung und staatseigener oder -naher Unternehmen, die in diesen Gemeinden oder Städten arbeiten. Eine weitere Massnahme wären dezentrale Parkings und einfache Umstiegsmöglichkeiten auf den öffentlichen Verkehr.

Aber das wird nicht gemacht! Das Problem sind also widersprüchliche, gegenläufige Massnahmen. Einerseits will die Stadtbevölkerung möglichst wenig Verkehr in der Stadt, andererseits öffnet man die Nadelöhre der Nationalstrasse und drückt immer mehr Verkehr in die Städte hinein. Immer noch werden Parkhäuser in den Stadtzentren statt dezentral gebaut. Es fehlt an echten Massnahmen zur Verkehrsvermeidung, es fehlt an attraktiven Velowegen, und es fehlt an Park-and-ride-Lösungen, die diesen Namen wirklich verdienen. Es gibt weit und breit kein verkehrsträgerübergreifendes Mobility-Pricing, keine Co-Working-Space- oder Home-Office-Konzepte übergeordneter Natur. Die Folgen sind zunehmende Zersiedelung, längere Pendlerdistanzen, mehr klimaschädlicher Verbrennerverkehr und überfüllte Züge.

Ich mache Ihnen ein konkretes Beispiel: Mit meiner Interpellation 16.4148, "Pendlerströme aktiv und positiv beeinflussen", forderte ich, die Unterrichtszeiten aus den Verkehrsstosszeiten herauszunehmen. Die Antwort des Bundesrates lautete – wie erwartet und richtigerweise –, die Festlegung der Unterrichtszeiten sei eine kommunale und kantonale Aufgabe. Wenn aber der Bund schon Geld verteilt, sollte er in den Bedingungen nicht nur einen Ausbau, sondern auch die Kooperation der Kantone und Gemeinden sowie verkehrsvermeidende Massnahmen einfordern! Bei allen Verkehrsprojekten, ob Strasse oder Schiene, braucht es neue, scharfe Kriterien, welche eingehalten werden. Uns Grünliberalen fällt es schwer, Agglomerationsprogramme ohne solche Bedingungen zu unterstützen.

Deshalb stelle ich den Minderheitsantrag für einen neuen Artikel 1a, um der aktuellen Entwicklung entgegenzuwirken. Demnach sollen Beiträge an Agglomerationsprogramme vom Bundesrat nur freigegeben werden, wenn auf kantonaler oder kommunaler Ebene Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens oder zur Glättung von Verkehrsspitzen getroffen werden. Zudem sollen durchgängige und kreuzungsarme Velowege erstellt werden. Die meisten Schweizer Städte verfügen über eine relativ schlechte Veloinfrastruktur. Seit vergangenem Herbst – wir alle wissen es – haben wir eine verfassungsmässige Grundlage, um im Rahmen der Agglomerationsprogramme die Erstellung durchgängiger und möglichst kreuzungsarmer Velowege einzufordern.

Wenn Verkehrsreduktionsmassnahmen und kreuzungsfreie Velowege nicht konsequent eingefordert werden, ist es logisch, dass sie auch nicht umgesetzt und realisiert werden. Es darf politisch nicht sein, dass eine Stadt nichts oder nur wenig Wirksames zu diesen Punkten unternimmt und dann der Bund die Abdeckung der durch die Gemeinden selbst verursachten Verkehrsspitzen mit Teer und Beton mitfinanzieren soll!

Ich danke Ihnen für die Unterstützung.

Pieren Nadja (V, BE): Die Minderheit Töngi will den Agglomerationskredit Burgdorf kürzen. Die SVP-Fraktion lehnt den Minderheitsantrag ab und unterstützt den Antrag der Kommissionsmehrheit.

Ich spreche hier nicht nur als Fraktionsvertreterin, sondern auch als Direktbetroffene: Ich bin Burgdorferin, somit kenne ich die Verkehrssituation vor Ort sehr gut. Das Umfahrungsprojekt Burgdorf-Oberburg wurde durch eine grosse Mehrheit der KVF ins Agglomerationsprogramm aufgenommen. Dieses Umfahrungsprojekt ist schon seit Jahren ein Bedürfnis der Bevölkerung von Burgdorf und Umgebung; das Verkehrsaufkommen in dieser Region ist sehr gross.

Der Antrag, die Umfahrung Oberburg in die Agglomerationsprojekte der dritten Generation aufzunehmen, er-



folgte in Absprache mit dem Kanton Bern. Die Ortssanierung Burgdorf und die Umfahrung Oberburg sind ein wichtiges Gesamtprojekt des Kantons Bern. Gemäss dem Kanton erlaubt der Projektierungsreifeegrad einen Baubeginn vor 2022. Die Berner Regierung, die Region Emmental und die betroffenen Gemeinden Burgdorf, Oberburg und Hasle stehen voll hinter dieser Umfahrung.

Das Emmental hat rund hunderttausend Einwohner. Die Zufahrt ins Emmental, aber auch in Teile des Berner Oberlandes, des Mittellandes und des Entlebuch erfolgt via Autobahnausfahrt Kirchberg über Burgdorf-Oberburg. Täglich fahren rund 20 000 Autos und Lastwagen durch Burgdorf und Oberburg. Wegen des massiven Verkehrsaufkommens leidet die Region schon seit Jahren: Lange Staus sind Alltag, eine Umfahrung ist unumgänglich. Die betroffenen Gemeinden stufen das Verkehrsproblem vor Ort als gross bis sehr gross ein. Das baureife Projekt ist regional und kantonale breit abgestützt.

Ich erlaube mir hier auch, als Beispiel unseren Stadtpräsidenten von Burgdorf, Stefan Berger, von der SP zu zitieren. Er sagt, dass das Teilprojekt der Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle zusammengehöre und auch zusammen realisiert werden müsse; für die weitere Entwicklung von Oberburg und eine wirtschaftliche Entwicklung des ganzen mittleren und oberen Emmentals sei die Umfahrung Oberburg zwingend notwendig. Das Projekt Umfahrung Oberburg wurde vom Bundesrat zurückgestuft, weil die Kosten eher hoch sind. Gerne mache ich darauf aufmerksam, und wir haben das auch schon gehört, dass die Kosten zu einem früheren Zeitpunkt viel höher waren und bereits stark gesenkt wurden. Das Projekt ist aber auch wegen Massnahmen aufgrund schwieriger bautechnischer Rahmenbedingungen so teuer, die mit dem Landschaftsschutz und dem Grundwasserschutz zusammenhängen.

Gemäss dem Kanton Bern ist das Projekt mit dem neuen Richtplan Siedlungsentwicklung abgestimmt – auf diese Aussage können wir vertrauen – und kann in der dritten Generation realisiert werden. Deshalb hat die KVF die Umfahrung Oberburg auch mit grosser Mehrheit als Gesamtprojekt mit der Ortssanierung Burgdorf ins Agglomerationsprogramm aufgenommen.

Ich bitte Sie deshalb auch im Namen des Kantons Bern und des Emmentals, hier die Mehrheit zu unterstützen. Noch kurz zum Antrag der Minderheit Grossen Jürg: Die Minderheit Grossen Jürg will, dass die Bundesgelder für Agglomerationsprojekte nur freigegeben werden, wenn auf kantonaler oder kommunaler Ebene Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens und zur Glättung von Verkehrsspitzen getroffen werden sowie wenn durchgängige und kreuzungsarme Velowege erstellt werden. Die SVP-Fraktion wird diesen Antrag ablehnen.

Einerseits erstaunt dieser Antrag in Anbetracht dessen, dass wir hier mit dieser Vorlage mehrheitlich Projekte für den öffentlichen Verkehr und für Rad- und Fussgängerwege unterstützen und nur ein kleiner Teil der Gelder in Projekte für den motorisierten Individualverkehr investiert wird. Andererseits wäre es sehr unfair gegenüber allen Kantonen, welche ihre Agglomerationsprojekte unter den geltenden Vorgaben eingereicht haben, wenn wir jetzt die Spielregeln ändern und zusätzliche Forderungen stellen würden. Das würde heissen, dass sämtliche Agglomerationsprojekte neu geprüft und je nachdem angepasst werden müssten. Das würde zu Mehrkosten und vor allem zu Projektverzögerungen führen.

Deshalb und vor allem auch im Namen des Emmentals bitte ich Sie, die Anträge der Mehrheit zu unterstützen.

Hadorn Philipp (S, SO): Ich werde mich namens der SP-Fraktion zur Minderheit Grossen Jürg äussern.

Es geht nicht um eine Definition von neuen Spielregeln, wie meine Vorrednerin gesagt hat: Es geht um eine Justierung. Zu Recht verlangt die Minderheit Grossen Jürg, dass die Beiträge an die Agglomerationsverkehrsprogramme an Auflagen geknüpft werden müssen. Es ist zwingend, dass die heutigen

AB 2019 N 200 / BO 2019 N 200

Kenntnisse der Situation unseres Klimas dabei berücksichtigt werden. Noch sind heute beim Individualverkehr mehrheitlich Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren unterwegs. Gerade deshalb sind zwingend Massnahmen zu treffen, die dazu beitragen, dass das Verkehrsaufkommen reduziert wird oder zumindest die Verkehrsspitzen geglättet werden. Dies gilt auch für den öffentlichen Verkehr.

Zur Förderung des Umsteigens auf das Velo im Nahverkehr gilt es, die Qualität der Velowege zu erhöhen. Durchgängig und kreuzungsarm sollen diese werden, damit das Velofahren mehr Spass macht, damit aber auch die Effizienz mit dem Velo gestärkt und die Sicherheit erhöht werden kann. Die Minderheit Grossen Jürg verlangt genau das: Kantone und Gemeinden sollen entsprechende Massnahmen treffen, dies als Bedingung für die Ausschüttung des Bundesmannas.

Diese Bedingung hat den wirkungsvollen Effekt, dass der Fokus des Agglomerationsverkehrs auf Verkehrsreduktion zumindest erweitert wird, eine Verkehrsverlagerung von vier Autopneus auf zwei schlanke Veloreifen gefördert wird und entsprechende Ideen geprüft werden. Ich bin mir sicher, dass dadurch auch die Innovation



für die entsprechenden Massnahmen sichtbar zunehmen wird. Nutzen wir diese Gelegenheit, steuernd darauf einzuwirken, dass Lebensqualität gerade auch in Wohngebieten gefördert wird, Emissionen gesenkt werden und die Verkehrssicherheit erhöht wird! Dass dies gar noch auf Gesundheit und Gesundheitskosten einen positiven Einfluss haben wird, ist naheliegend.

Mit diesem Geschäft durfte ich mich als Mitglied Ihrer Finanzkommission wie auch Ihrer KVF auseinandersetzen. Ich bin überzeugt, dass es eine gute Vorlage ist. Mit der Unterstützung dieser Minderheit kann die Vorlage mit einem entscheidenden und wegweisenden Supplement ergänzt werden, für das uns noch unsere Kinder dankbar sein werden.

Die SP-Fraktion wird die Minderheit Grossen Jürg geschlossen unterstützen. Es freut mich, wenn diese moderate Ergänzung breite Unterstützung findet, die Entscheidendes ermöglicht und damit die Verkehrssicherheit und den Klimaschutz effizient und zielgerichtet fördert.

Grossen Jürg (GL, BE): Die Grünliberalen lehnen eine Ausdehnung der Vorlage des Bundesrates mit dem Projekt Oberburg ab. Dieses Projekt erfüllt die mit dem NAF-Gesetz beschlossenen Vorgaben des Bundes leider nicht, es weist gar das schlechteste Kosten-Nutzen-Verhältnis aller Projekte auf.

Der Umstand, dass es sich dabei um ein Projekt des motorisierten Individualverkehrs handelt, ist ein weiterer Grund. Ich verstehe zwar den Bedarf vor Ort, und ich kenne die Situation. Doch wurde mir von unseren lokalen Verantwortungsträgern klar signalisiert, dass eine Projekteingabe zum heutigen Zeitpunkt zu sehr vielen Einsprachen führen würde, was Verzögerungen zur Folge hätte. Sollte dieses Programm vom Parlament entgegen der Beurteilung des ARE durchgesetzt und sollten die Kriterien und Fristen nicht eingehalten werden, würde das Problem vergrössert und nicht gelöst.

Mit dem Antrag der Mehrheit der KVF-NR würden die Gelder für die Agglomeration Burgdorf mehr als verfünffacht, Burgdorf würde so mehr Mittel erhalten als z. B. die Stadt Zürich. Als Berner Steuerzahler sähe ich persönlich es natürlich sehr gerne, wenn möglichst viele Bundesgelder in meinen Kanton fliessen würden. Hingegen ist es meines Erachtens aber beispielsweise sehr störend, dass die Motorfahrzeugsteuern im Kanton Bern sehr tief sind, was den motorisierten Individualverkehr fördert und daher dringend zu korrigieren ist.

Aus all diesen Gründen unterstützen wir den Antrag der Minderheit Töngi.

Bei den Agglomerationen Bulle, Aargau-Ost, Luganese, Grand Genève und Delémont unterstützen wir den Antrag der Kommissionsmehrheit. Obwohl die gesetzlichen Kriterien für die Agglomerationsprogramme unverändert sind, hat der Bundesrat neu als zusätzliches Kriterium den Umsetzungsstand früher bewilligter Projekte berücksichtigt. Ihre Kommission möchte demgegenüber an den bisherigen Kriterien festhalten und hat deshalb die Zulassung bzw. die Höhe der Gelder entsprechend korrigiert. Wir sind damit einverstanden.

Fluri Kurt (RL, SO): Wir bitten Sie, sich bei den Details der Mehrheit anzuschliessen.

Ich möchte mich speziell zur Minderheit Grossen Jürg äussern. Ich möchte Sie daran erinnern, dass die Kriterien und das Verfahren zur Einleitung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation Grundvoraussetzungen waren für die Erarbeitung dieser über 30 Programme. Wir haben uns über die Kriterien, die nun mit der Minderheit Grossen Jürg in dieses Geschäft hineingebracht werden sollen, bei der Diskussion zur Volksabstimmung über den NAF intensiv unterhalten und vorher natürlich in der Kommission und im Parlament. Mit anderen Worten: Wenn Sie den Antrag der Minderheit Grossen Jürg akzeptieren, bringen Sie ein Rückwirkungselement in diese Agglomerationsprojekte der dritten Generation hinein. Ich würde mich sogar dazu versteigen, hier von einem Bruch des Grundsatzes von Treu und Glauben zu sprechen. Die Agglomerationen und die Kantone haben diese Programme unter den Voraussetzungen des NAF erarbeitet. Wenn Sie diese neuen Elemente hineinbringen, bringen Sie sie eben in einen auf Bundesebene laufenden Prozess oder in einen auf Kantonsebene abgeschlossenen Prozess hinein. Wenn schon, könnten diese Elemente im Hinblick auf die Agglomerationsprojekte der vierten Generation neu diskutiert werden. Aber es wäre wirklich unfair gegenüber diesen Kantonen und Agglomerationen, den Minderheitsantrag Grossen Jürg zu unterstützen.

Ganz abgesehen davon muss man sagen, dass die Beispiele, die Herr Grossen zur Untermauerung seines Minderheitsantrages zu Artikel 1a Litera a angeführt hat, bereits mehrfach diskutiert und auch verworfen worden sind. Das Ermöglichen von flexiblen Arbeitszeiten, das Fördern von Home-Office, die Änderung von Unterrichtszeiten der Bildungseinrichtungen, das Erstellen von Park-and-ride-Anlagen sind in unserer Kommission und auch hier im Parlament und in allen Agglomerationen und Kantonen schon x-fach diskutiert worden. Sie können ja nicht in ein Agglomerationsprogramm auf Bundesebene die Förderung von Home-Offices oder die Änderung der Unterrichtszeiten von Schulen hineinbringen.

Auch über das Thema der durchgängigen und kreuzungsarmen Velowege bei Artikel 1a Litera b haben wir beim Gegenvorschlag zur Volksinitiative "zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)"



genügend diskutiert. Bereits damals haben wir Sie darauf aufmerksam gemacht, dass es – auch wenn wir den Gegenvorschlag unterstützt haben – nicht möglich sein wird, für alle Verkehrsträger separate Verkehrswege zu erstellen. Das geht nicht. Irgendwann kommen dann noch die fahrzeugähnlichen Geräte dazu, die auch CO₂-frei sind, und bei diesen haben wir dann definitiv keinen Platz mehr für eigene Wege.

Schliesslich finden wir, die Vorbehalte der Minderheit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr seien doch reichlich ideologisch geprägt. Sehen Sie sich einmal die Liste der Massnahmen gemäss Katalog auf Seite 6 der Vorlage an: Dort geht es um vier Arten von Massnahmen. Es geht um den öffentlichen Verkehr, es geht um den motorisierten Individualverkehr, es geht um den Fuss- und Veloverkehr, und es geht um die multimodalen Umsteigepunkte. Wenn Sie das Kapitel zum motorisierten Individualverkehr hinten bei den Details aufschlagen, dann sehen Sie kein einziges Projekt, das ausschliesslich den motorisierten Individualverkehr als solchen fördert. Es geht um Erschliessungsstrassen, Um- oder Neugestaltungen von Ortsdurchfahrten, Knotensanierungen, Verkehrsmanagementmassnahmen, Entschärfungen von Unfallschwerpunkten, und es geht sehr häufig auch um Buspriorisierungen. Aber es geht nirgends – soweit ich das überblicken kann – einfach nur um die Förderung des motorisierten Individualverkehrs! Deswegen gestatte ich mir, die Minderheit als ideologiegesteuert zu bezeichnen.

Ich bitte Sie zusammen mit unserer Fraktion, die Minderheitsanträge Grossen Jürg und Töngi abzulehnen.

Grunder Hans (BD, BE): Die BDP-Fraktion unterstützt – das ist ganz klar – die Anträge der Kommissionsmehrheit. Wir unterstützen insbesondere das Agglomerationsvorhaben in der Region Burgdorf/Emmental.

AB 2019 N 201 / BO 2019 N 201

Ich finde es etwas unredlich, wenn hier jetzt auch von Berner Nationalräten ein Element herausgenommen und keine Gesamtbetrachtung vorgenommen wird. Das ist nicht fair. Oberburg im Emmental gehört – ich habe es schon bei einer Frage gesagt – zu Burgdorf. Das ist zusammengewachsen, per Zufall sind es zwei Kommunen, aber es handelt sich klar um eine Agglomeration.

Wir haben in dieser Region lange gerungen. Hundert Gemeinden stehen hinter diesem Vorhaben. Die Stadt Burgdorf wird seit geraumer Zeit von Rot-Grün regiert. Auch die rot-grüne Regierungsmehrheit in Burgdorf, die von einem SP-Vertreter präsidiert wird – vorher war es eine SP-Stadtpäsidentin –, steht mit grosser Überzeugung hinter diesem Projekt. Ich verstehe nicht, dass man ausblendet, dass in Burgdorf von vielen Personen seit Jahrzehnten eine Umfahrung gefordert wird. Nachdem man sich nun zusammengerauft hat, soll es nun keine Umfahrung geben. Vielmehr möchte man mit flankierenden Massnahmen den Langsamverkehr und den Veloverkehr fördern und sagt, das Gleiche müsse man eben auch in Oberburg machen. Mich erstaunt, dass man verschweigt, dass auch die Buslinie diesen Strassenabschnitt durchfährt, wobei der Fahrplan aufgrund der Verkehrsverhältnisse nicht einmal annähernd eingehalten werden kann.

Es gilt, hier eine Gesamtbetrachtung vorzunehmen. Man hat eine Zweckmässigkeitsbeurteilung gemacht, hat dabei die Lage nicht nur in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr betrachtet, sondern auch in Bezug auf die anderen Verkehrsteilnehmer. Das hier ist eine ausgewogene Lösung, sie muss auch bezüglich der Kosten in einer Gesamtbetrachtung gewertet werden. Dann sieht es wieder ganz anders aus.

Ich möchte auch daran erinnern, dass wir hier in diesem Saal ja mal versucht haben, diese Strasse ins Nationalstrassennetz aufzunehmen. Die Vorgängerin der heutigen Verkehrsministerin, Frau alt Bundesrätin Leuthard, hat damals hier im Saal klar gesagt, dass dort eine Lösung gefunden werden müsse und dass man diese im Rahmen des Agglomerationsprogramms finden müsse. Das hat die Region jetzt gemacht.

Deshalb bitte ich Sie, diesem nicht überbordenden Vorhaben zuzustimmen. Wir haben es von Frau Pieren gehört: Die Projektierung ist weit gediehen, und die Realisierung kann angegangen werden, wenn Sie jetzt hier der Mehrheit und damit einer ganzen Region zustimmen, die über alle Parteigrenzen hinweg hinter diesem Projekt steht.

La presidente (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Vi informo che il gruppo popolare democratico sostiene la proposta della maggioranza.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Ich sage Ihnen zuerst generell etwas zu den Anträgen der Kommissionsmehrheit beim Anhang zu Artikel 3. Eine Mehrheit Ihrer Kommission möchte die Programme Aargau-Ost, Luganese und Delémont entgegen dem Entwurf des Bundesrates mitfinanzieren. Ausserdem möchte Ihre Kommission auch die Beitragssätze der Programme Grand Genève und Bulle um 5 Prozent erhöhen. Zu den Agglomerationsprogrammen Aargau-Ost, Luganese und Delémont kann ich sagen, dass sie vom Bundesrat nicht zur Mitfinanzierung vorgeschlagen wurden, weil sie aus Sicht des Bundesrates eine ungenügende Gesamtwirkung erzielen und weil die Massnahmen der Vorgängergeneration nicht oder nur verzögert umgesetzt



worden sind. Bei den Programmen Grand Genève und Bulle haben die Verzögerungen bei der Umsetzung zu einem tieferen Beitragssatz geführt.

Ich möchte noch einmal wiederholen, was ich vorhin beim Eintreten gesagt habe: Der Bund hat bei den Vereinbarungen, die er mit den Agglomerationen bei der ersten und zweiten Generation abgeschlossen hat, darauf hingewiesen, dass bei der dritten Generation der Umsetzungsstand eine Rolle spielen wird. Die Agglomerationen haben also gewusst, dass die Umsetzung eben auch eine Rolle spielt, weil ja diese Agglomerationsprogramme ineinanderspielen. Sie sind nicht völlig unabhängig voneinander. Wenn Sie hier Programme beschliessen, die dann einfach nicht umgesetzt werden, dann, glaube ich, ist das nicht fair gegenüber der Bevölkerung, aber auch nicht fair gegenüber anderen Programmen oder Massnahmen, die man nicht aufnimmt, weil man nicht genug Geld hat.

Ich habe schon auch ein gewisses Verständnis, vor allem, wenn der Umsetzungsabzug bei einzelnen Agglomerationen dazu führt, dass sie jetzt leer ausgehen. Ihre Kommission ist der Meinung, das sei eine zu harte Massnahme. Ich weiss nicht, ob Sie mit Ihren Kindern auch so wenig konsequent sind, wenn Sie mit ihnen etwas abmachen und sie sich dann nicht daran halten.

Ich betone noch einmal, was wir jetzt wollen – und das haben wir jetzt aber wirklich miteinander abgemacht -: Ab jetzt gilt für dieses und für das nächste Programm, dass das Geld zurück an den Bund geht, wenn mit der Umsetzung der Projekte, die Sie jetzt verabschieden, nicht innerhalb von sechs Jahren begonnen wird. Ich glaube, diese Klarheit brauchen wir jetzt. In diesem Sinn bin ich realistisch genug, wenn ich Ihre einstimmige Kommission sehe, einzugestehen, dass der Bundesrat ein bisschen auf verlorenem Posten ist. Aber ich glaube, für die nächste Runde sollten wir hier wirklich am gleichen Strick ziehen und dann aber auch konsequent sein, wenn es darum geht, vielleicht etwas unangenehme Entscheide fällen zu müssen. Ich verlange hier also keine Abstimmung.

Ich komme jetzt zur Minderheit Töngi, deren Antrag auch dem Antrag Ihrer Finanzkommission im Anhang 3 entspricht. Es geht darum, dass man die Umfahrung Oberburg noch nicht in die Programme aufnimmt. Der Bundesrat unterstützt die Minderheit Töngi im Wissen darum, dass die Verkehrsprobleme in der Agglomeration Burgdorf beträchtlich sind. Der Bundesrat ist auch der Meinung, dass es sinnvoll ist, dort zu investieren. Deshalb schlagen wir Ihnen ja auch etwas vor, nämlich eine Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf mit Kosten von 44 Millionen Franken, das ist der Kofinanzierungsbeitrag des Bundes. Damit beseitigen wir das grösste Verkehrsproblem in der Agglomeration, und zwar auf eine wirkungsvolle Art und Weise.

Was eine Mitfinanzierung der Umfahrung Oberburg angeht, ist der Bundesrat der Meinung, dass es noch eine Optimierung braucht. Wenn der Bundesrat heute Nein sagt und Ihnen empfiehlt, zu dieser Mitfinanzierung Nein zu sagen, dann ist das nicht ein Nein für immer und ewig, aber es gibt eben auch Programme, die aus unserer Sicht noch nicht reif sind. Das Projekt hat aus unserer Sicht ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Es bedingt ausserordentlich hohe Investitionskosten von 226 Millionen Franken. Wenn Sie Kosten und Nutzen abwägen, und das müssten oder sollten Sie eigentlich tun, haben Sie hier ein schlechtes Verhältnis. Die Entlastung findet vorwiegend lokal in Oberburg statt. Die Betroffenheit ist hier für diese grosse Investition aus Sicht des Bundes zu gering.

Noch einmal: Das Nein von heute ist nicht ein Nein für immer. Wir sind aber der Meinung, man soll hier jetzt etappenweise vorgehen. Für die erste Etappe schlagen wir Ihnen die Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf vor und 44 Millionen Franken Mitfinanzierung. Die zweite Etappe Oberburg hat, das ist klar, dann auch eine grössere Bedeutung für die Region. Dieses Projekt soll man nochmals anschauen.

Es kommt noch etwas hinzu, was ich Ihnen zu bedenken geben möchte. Wenn Sie heute beide Projekte verabschieden, dann sind wir nicht sicher, ob diese Region das überhaupt stemmen kann. Es sind zwei relativ grosse Projekte in der gleichen Region. Wir haben nun die Frist festgelegt: Wenn innerhalb von sechs Jahren nicht mit dem Bau begonnen wird, dann fällt das Geld zurück. Ich bin gar nicht so sicher, ob Sie dieser Region einen Dienst erweisen, wenn Sie zwei grosse Projekte, davon ein sehr grosses Projekt – ich sage nicht: ihr aufs Auge drücken – mitfinanzieren wollen. Wenn bei beiden Projekten der Bau nach sechs Jahren noch nicht begonnen hat, fällt das Geld an den Bund zurück, und dann müssen sie wieder von vorn beginnen.

Das ist also der Grund, weshalb der Bundesrat Ihnen beantragt, hier die Minderheit Töngi zu unterstützen, wie das auch Ihre Finanzkommission tut.

Ich sage gerne noch etwas, weil meine Vorgängerin, Frau alt Bundesrätin Leuthard, noch zitiert worden ist: Sie

AB 2019 N 202 / BO 2019 N 202

habe diese Projekte in der Agglomeration Burgdorf empfohlen. Ich muss einfach der Korrektheit halber sagen: Es war damals die Rede vom Autobahnzubringer Emmental, der Umfahrung von Burgdorf zur Lösung der Verkehrsprobleme von Burgdorf. Wir sind eben der Meinung, dass mit der Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf,



mit diesen 44 Millionen Franken, jetzt genau diese Verkehrslösung zielgerichtet unterstützt wird und dass eine optimierte Umfahrung Oberburg dann allenfalls in einer zweiten Etappe folgen könnte. Das war noch ein Nachtrag.

Jetzt komme ich noch zur Minderheit Grossen Jürg bei Artikel 1a. Die Minderheit der vorberatenden Kommission möchte die Beiträge an die Agglomerationsprogramme nur freigeben, wenn auf kantonaler und kommunaler Ebene verschiedene Bedingungen erfüllt sind, Massnahmen zur Reduktion des Verkehrsaufkommens oder zur Glättung von Verkehrsspitzen getroffen und dann auch durchgängige und kreuzungsarme Velowege erstellt werden. Ich muss Ihnen sagen, dass ich ein gewisses Verständnis für diesen Antrag habe. Ich denke, dass das Überlegungen sind, die man sich machen muss, bevor man solche Programme beschliesst. Wenn Sie das aber beschliessen – da teile ich jetzt die Auffassung der Mehrheit der Kommission –, würden Sie eigentlich während der Beratung diese Kriterien rückwirkend aufnehmen. Ich würde Ihnen gerne beliebt machen, dass wir bei der nächsten Generation solche Überlegungen sicher sehr stark mit einbeziehen. Aber das heute zu beschliessen wäre, glaube ich, angesichts der langen gemeinsamen Planung, die man hier zurückgelegt hat, auch nicht ganz fair.

In diesem Sinne bitte ich Sie, den Minderheitsantrag Grossen Jürg zu Artikel 1a abzulehnen und die Kommisionmehrheit zu unterstützen.

La presidente (Carobbio Guscetti Marina, presidente): I relatori rinunciano alla parola.

Per quanto riguarda l'allegato, articolo 3, è stato richiesto di votare separatamente su ciascuna proposta.

Anhang – Annexe

Burgdorf

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 18.065/18298)

Für den Antrag der Mehrheit KVF-NR ... 128 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit KVF-NR ... 57 Stimmen

(3 Enthaltungen)

Bulle

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 18.065/18299)

Für den Antrag der Mehrheit KVF-NR ... 185 Stimmen

Für den Antrag FK-NR ... 2 Stimmen

(1 Enthaltung)

Aargau-Ost

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 18.065/18300)

Für den Antrag der Mehrheit KVF-NR ... 185 Stimmen

Für den Antrag FK-NR ... 3 Stimmen

(2 Enthaltungen)

Luganese

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 18.065/18301)

Für den Antrag der Mehrheit KVF-NR ... 186 Stimmen

Für den Antrag FK-NR ... 3 Stimmen

(1 Enthaltung)



Grand Genève

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 18.065/18302)
Für den Antrag der Mehrheit KVF-NR ... 184 Stimmen
Für den Antrag FK-NR ... 4 Stimmen
(2 Enthaltungen)

Delémont

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 18.065/18303)
Für den Antrag der Mehrheit KVF-NR ... 183 Stimmen
Für den Antrag FK-NR ... 5 Stimmen
(2 Enthaltungen)

La presidente (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Vorrei fare gli auguri di buon compleanno alla signora Ada Marra che ha compiuto gli anni ieri. (*Acclamazioni*)

Art. 1

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité

Ausgabenbremse – Frein aux dépenses

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 18.065/18295)
Für Annahme der Ausgabe ... 189 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(3 Enthaltungen)

Das qualifizierte Mehr ist erreicht
La majorité qualifiée est acquise

Art. 1a

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 18.065/18296)
Antrag der Minderheit KVF-NR ... 57 Stimmen
Dagegen ... 132 Stimmen
(1 Enthaltung)

Art. 2–4

Antrag FK-NR/KVF-NR
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Proposition CdF-CN/CTT-CN
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

(namentlich – nominatif; 18.065/18297)
Für Annahme des Entwurfes ... 185 Stimmen
(Einstimmigkeit)
(6 Enthaltungen)



AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Frühjahrssession 2019 • Sechste Sitzung • 11.03.19 • 14h30 • 18.065
Conseil national • Session de printemps 2019 • Sixième séance • 11.03.19 • 14h30 • 18.065



AB 2019 N 203 / BO 2019 N 203