



18.065

**Agglomerationsverkehr.  
Verpflichtungskredite  
für die Beiträge ab 2019**

**Trafic d'agglomération.  
Crédits d'engagement à partir de 2019**

*Zweitrat – Deuxième Conseil*

CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 11.03.19 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 11.06.19 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 19.06.19 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)

**Janiak** Claude (S, BL), für die Kommission: In Städten und Agglomerationen, den Wirtschaftsmotoren der Schweiz, leben drei Viertel der Bevölkerung. Hier findet sich auch die Mehrheit der Arbeitsplätze, und der Grossteil des Verkehrsaufkommens konzentriert sich auf diese Räume. Der Bund unterstützt die Agglomerationen seit 2008 im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr. Er übernimmt jeweils 30 bis 50 Prozent der Investitionskosten solcher Massnahmen zur Verkehrsinfrastruktur. In der ersten und zweiten Generation der Programme flossen in diesem Rahmen 2011 und 2015 insgesamt 3 Milliarden Franken in solche Massnahmen.

Die Voraussetzung für die Übernahme dieser Kosten ist eine koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr. Das Ziel ist ein effizientes Funktionieren des Gesamtverkehrssystems: Die Städte und ihre Agglomerationen müssen sich Gedanken zum Gesamtverkehrssystem machen. Mit dem vorliegenden Bundesbeschluss beantragt der Bundesrat die Verpflichtungskredite für die dritte Generation der Agglomerationsprogramme.

Bis Ende 2016 – dieser Zeitpunkt ist nicht ganz unwichtig – wurden dem Bundesamt für Raumplanung insgesamt 37 Agglomerationsprogramme der dritten Generation zur Prüfung eingereicht: 3 neue und 34 überarbeitete Programme aus den beiden vorherigen Generationen. Es gehört also dazu, dass Programme, die bereits einmal eingereicht wurden, überarbeitet werden und dann in einem nächsten Schritt Aufnahme finden. Es handelte sich um Verkehrsmassnahmen mit einem Investitionsvolumen von rund 6 Milliarden Franken. Ich erlaube mir, auf eine Aussage zu verweisen, die ich im Zusammenhang mit dem Geschäft 18.066, "Nationalstrassen 2020–2023, Ausbauschritt 2019 für die Nationalstrassen", gemacht habe und die auch hier gilt: "Die Projekte und Programme werden nach vorab festgelegten und nachprüfbaren Kriterien festgelegt – das ist ein ganz wichtiger Punkt. Daran hat sich Ihre Kommission gehalten und ist dem Bundesrat vollumfänglich gefolgt." Es ist wichtig, dass alle Projekte, die eingegeben werden, gleich beurteilt und behandelt werden. Der Bund ist bemüht, die begrenzten Mittel effizient einzusetzen, und priorisiert diejenigen Programme und Massnahmen, die zur Lösung der grössten Verkehrsprobleme beitragen und das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis ausweisen. Für die Wirkungsbeurteilung waren die Kohärenz mit den Vorgängergenerationen der Programme und der Stand der Umsetzung der entsprechenden Massnahmen ausschlaggebend. In der Botschaft findet sich das Ergebnis der Prüfung der einzelnen eingereichten Programme. Für die wirksamsten Massnahmen, die innerhalb von vier Jahren finanz- und baureif sind, beantragt der Bundesrat die Bewilligung der Verpflichtungskredite in der Höhe von 1,34 Milliarden Franken.

Es geht, wie gesagt, um die dritte Generation der Agglomerationsprogramme. 37 Programme wurden eingereicht. Sie umfassen 800 Massnahmen und weisen, ich habe es schon erwähnt, Investitionskosten von insgesamt rund 6 Milliarden Franken zur Mitfinanzierung auf. Der Bundesrat beurteilte die 37 Programme aufgrund von vier Wirksamkeitszielen, die gesetzlich definiert sind: Es braucht eine Verbesserung des Verkehrssystems und eine Siedlungsentwicklung nach innen, und mit den Programmen sollen mehr Verkehrssicherheit und eine geringere Umweltbelastung erzielt werden. Der Bund will sicherstellen, dass die begrenzten Mittel effizient eingesetzt werden.

Zusätzlich hat der Bundesrat bei der Festsetzung des Beitragssatzes die Frage berücksichtigt, ob bei der Umsetzung der Massnahmen ein Rückstand besteht. Im Rahmen der Prüfprozesse wurden die vorgeschlagenen





Massnahmen auch mit den nationalen Infrastrukturen abgestimmt. Wenn es an der Baureife mangelte oder die Wirkung als ungenügend erachtet wurde, wurden die betreffenden Massnahmen zurückgestellt, was nicht heisst, dass sie nicht bei einem zukünftigen Programm noch aufgenommen werden können. Es handelt sich sozusagen um eine rollende Planung, und hier, im Gegensatz zum Bereich des öffentlichen Verkehrs, kommt der nächste Schritt relativ bald wieder.

Der Bundesrat beantragt, wie erwähnt, dass sich der Bund mit 1,34 Milliarden Franken beteiligt. Das Programm Martigny/Coude du Rhône erfüllte die Anforderungen nicht. Die Programme von Frauenfeld, Aargau-Ost, Delémont und Luganese wurden zurückgestellt, weil sie keine genügende Wirkung erzielen. Die grössten Massnahmen, die zur Mitfinanzierung vorgeschlagen werden, sind die zweite Etappe der Limmattalbahn, eine weitere Etappe der Metro in Lausanne, die Kantonsstrasse beim A1-Anschluss in Rorschach, der Vollanschluss Aesch sowie ein grosses Bündel an Vorhaben für den Fuss- und Veloverkehr in der Agglomeration St. Gallen-Bodensee.

Die verschiedenen Agglomerationsprogramme sollen rasch umgesetzt werden. In der Vergangenheit zeigte sich, dass für viele Projekte Mittel gesprochen wurden und später bei der Realisierung ein Rückstand entstand. Deshalb wurde bei der Beurteilung der Programme der ersten Generation der Umsetzungsstand berücksichtigt, weil die neuen Programme zum Teil davon abhängen. Der Bundesrat will für die Umsetzung eine Frist einführen, das ist neu. Falls die Agglomerationen mit dem Bau der Vorhaben der dritten Generation innerhalb von sechs Jahren nicht beginnen, fliessen die gesprochenen Mittel an den Bund zurück. Für die Bereiche Fuss- und Veloverkehr, für Strassenaufwertungen und für das Verkehrsmanagement sollen künftig rund 30 Prozent der vorgeschlagenen Bundesbeiträge gesprochen werden. Der grösste Teil der Massnahmen soll pauschal mitfinanziert werden; das gibt den Agglomerationen eine grössere Flexibilität bei der Umsetzung von kleineren Massnahmen.

Der Nationalrat hat der Vorlage mit deutlicher Mehrheit zugestimmt. Gegenüber dem Entwurf des Bundesrates hat er den

**AB 2019 S 360 / BO 2019 E 360**

Verpflichtungskredit um 145 Millionen Franken erhöht. Zum einen möchte der Nationalrat auf den Umsetzungsabzug verzichten, also auf den Abzug, der angesichts einer ausbleibenden Umsetzung verfügt wird. Zum anderen hat er ein weiteres Projekt aufgenommen, nämlich die Umfahrung Oberburg.

Ihre Kommission ist mit dem Verzicht auf den Umsetzungsabzug einverstanden, lehnt aber das vom Nationalrat zusätzlich aufgenommene Projekt Umfahrung Oberburg einstimmig ab. Wir kommen in der Detailberatung auf diese Fragen zurück.

Namens der Kommission ersuche ich Sie, auf die Vorlage einzutreten. Wie gesagt, über diese Differenz, die besteht, können wir uns dann im Rahmen der Detailberatung unterhalten.

**Hêche Claude (S, JU):** Faisons deux constats tout d'abord. Premièrement, les trois quarts de la population de notre pays vivent dans une ville ou une agglomération, quatre personnes sur cinq s'y rendent pour travailler et près de 80 pour cent des prestations économiques y sont réalisées. Trois chiffres qui soulignent l'importance de concevoir et de réaliser des projets visant à gérer les transports et la circulation quelle que soit la dimension des agglomérations. Deuxièmement, les cantons et les communes ne parviennent pas, à eux seuls, à financer ces projets. Le soutien de la Confédération, environ 1,4 milliard de francs de contributions dans le cadre des projets de troisième génération, est donc essentiel à leur réalisation adéquate et dans les meilleurs délais.

Il faut s'adapter et faire preuve d'une certaine souplesse. Il faut toujours avoir à l'esprit que les conséquences en termes de développement peuvent être importantes selon que les projets déposés par une agglomération sont retenus ou non par le Conseil fédéral. Il faut donc laisser une certaine souplesse dans le rayon d'action, par exemple pour élargir, parfois, les projets à des collectivités qui ne sont pas trop éloignées de l'agglomération. En effet, les réalités ne sont pas les mêmes dans une petite ou une grande agglomération, et donc les meilleures mesures pour assurer une mobilité optimale diffèrent selon les régions et les agglomérations.

Notre ancien collègue Ivo Bischofberger l'avait très justement relevé dans sa motion 18.4151, "Projets d'agglomération, adaptation des périmètres". Les critères qui permettent de définir le périmètre urbain doivent être adaptés pour que les cantons puissent déterminer eux-mêmes le périmètre de leurs agglomérations dans leur plan directeur. Aujourd'hui, les périmètres définis par la Confédération se basent sur l'espace urbain selon la méthode de l'Office fédéral de la statistique. Je le répète, il est important que les agglomérations correspondent à une réalité vécue par la population d'une région. Les cantons proches du terrain sont bien placés pour participer activement à la définition de leurs agglomérations.

Conformément à notre décision prise en séance publique le 18 mars dernier, cette question sera examinée



prochainement par la commission compétente.

Coordination, interdépendance et priorisation: Madame la conseillère fédérale a prononcé ces termes jeudi dernier, lors du débat sur les routes nationales; il faut continuer à avoir une vue d'ensemble en contrôlant, en accompagnant et en coordonnant les projets de gestion du trafic.

Les trois instruments fédéraux pour renforcer la mobilité – le projet d'étape d'aménagement 2035 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire, le programme de développement stratégique du réseau routier et le programme en faveur du trafic d'agglomération – doivent dès aujourd'hui intégrer l'interdépendance des réseaux ferroviaires et routiers ainsi que la mobilité douce, afin de prendre encore davantage en compte les aspects environnementaux et les conséquences climatiques et sociales.

Cette responsabilité que nous devons assumer devrait être simplifiée par le fait que les bases financières sont solides, voire très solides, avec le fonds d'infrastructure ferroviaire et le fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération.

Vous l'aurez donc compris, je vous invite à soutenir le projet.

**Sommaruga** Simonetta, Bundesrätin: Drei Viertel der Bevölkerung leben in den Städten und Agglomerationen der Schweiz. Das heisst, das sind nicht nur die Wirtschaftsmotoren, sondern dort hat man dann auch das grosse Verkehrsaufkommen, das sich auf diese Räume konzentriert. In diesem Sinne macht das Programm Agglomerationsverkehr durchaus Sinn, weil man in diesen Räumen versucht, im Bereich Verkehr Lösungen zu finden, bei denen eben die verschiedenen Verkehrsträger zusammenkommen, bei denen es nicht nur Strasse oder Schiene, den öffentlichen Verkehr, gibt, sondern auch der Langsamverkehr hinzukommt. Man versucht wirklich, gut koordinierte, gut abgestimmte Lösungen für ganz spezifische Fragestellungen zu finden.

Diese Programme gibt es seit 2008. Es ist so, dass der Bund diese Programme ja nicht insgesamt finanziert, sondern 30 bis 50 Prozent der Investitionskosten für solche Verkehrsinfrastrukturen übernimmt. Damit jemand in ein solches Programm aufgenommen wird, müssen gewisse Bedingungen erfüllt sein, es braucht vor allem eine koordinierte Entwicklung von Siedlung und Verkehr. Denken wir an die Diskussion, die Herr Ständerat Engler letzte Woche angesprochen hat, dass eben diese Koordination zunehmend wichtiger wird.

Sie haben auch die Finanzierung angesprochen, das ist auch eine wichtige Frage. Aber die Koordination von Siedlung und Verkehr ist eigentlich eine der ganz grossen Herausforderungen. Wir können mit diesem Programm Agglomerationsverkehr eigentlich zeigen, wie man so etwas tut. Das bedeutet aber, dass man klare Kriterien erfüllen muss, damit man überhaupt in diese Programme aufgenommen wird.

Dies ist die dritte Generation dieser Agglomerationsprogramme, die Sie vor sich haben. Es wurden 37 Programme eingereicht mit rund 800 Massnahmen und Investitionskosten von rund 6 Milliarden Franken zur Mitfinanzierung. Das wurde eingereicht. Der Bundesrat hat diese 37 Programme geprüft, aufgrund von vier Wirksamkeitszielen beurteilt und ist zum Schluss gekommen, sich an 32 Agglomerationsprogrammen mit 1,34 Milliarden Franken zu beteiligen.

Es ist auch hier wichtig zu wissen: Es sind nicht alle zum Handkuss gekommen, es gibt Programme, die jetzt hier nicht erscheinen. Der Kommissionspräsident hat sie genannt, ich wiederhole sie gerne, damit Sie sich dessen bewusst sind. Das gehört dann dazu, das ist die schwierige und unangenehme Aufgabe eines Amtes, dem Bundesrat zu sagen, dies und das sei jetzt noch nicht aufgenommen worden, uns dann die Gründe zu nennen und das auch transparent darzulegen. Das Programm Martigny/Coude du Rhône wurde nicht aufgenommen, weil es die Anforderungen nicht erfüllt hat. Die Programme Frauenfeld, Aargau-Ost, Delémont und Luganese wurden zurückgestellt, weil sie noch keine genügende Wirkung erzielen.

Das heisst einfach: Weiterarbeit an diesen Programmen. Diese werden dann auch vom ARE unterstützt. Man lässt die Kantone da nicht einfach alleine. Es ist wichtig, dass Sie das wissen. Sie werden in der Detailberatung noch auf eine Differenz zurückkommen müssen. Es sind nicht alle befriedigt worden. Es gibt manchmal auch Projekte, die wir noch nicht aufnehmen.

In diesem Sinne denke ich, dass hier insgesamt Programme sind, die eine grosse Unterstützung geniessen. Ich nenne jetzt z. B. einmal die Agglomeration St. Gallen-Bodensee. Dort gibt es ein ganzes Bündel von Vorhaben im Fuss- und Veloverkehr – verschiedenste Massnahmen, mit denen man versucht, in einer ganzen Agglomeration gute, sinnvolle, wirksame Lösungen zu finden.

Sie haben es gehört: Von der ersten und zweiten Generation der Programme ist noch lange nicht alles umgesetzt. Das hat uns ein bisschen hellhörig gemacht, und das hat auch das ARE dazu gebracht zu sagen, dass etwas genauer hingeschaut werden soll. Denn zum Teil muss ein Programm umgesetzt werden, um dann die nächste Generation anschliessen zu können.

Wir sind der Meinung, dass man hier auch eine Frist einführen müsste. Falls bei einem Programm nicht innerhalb von sechs Jahren mit dem Bau begonnen wird, sollten die gesprochenen Mittel an den Bund zu-



rückfliessen. Es macht ja keinen Sinn, dass wir jahrelang Gelder blockieren, die nicht gebraucht werden. Das Programm macht ja ganz offensichtlich Sinn. Wichtig für Sie zu wissen ist – ich wurde

AB 2019 S 361 / BO 2019 E 361

darauf auch von den Kantonen angesprochen –, dass die Frist, wenn es Einsprachen oder Verhandlungen gibt, stillsteht. Man kann als Behörde ja nicht selber steuern, ob es Einsprachen gibt. Dann steht die Frist still, und sie läuft erst nachher wieder. In diesem Sinne finde ich, dass diese sechs Jahre grosszügig berechnet sind. Der Nationalrat ist diesen Programmen in der Frühjahrssession gefolgt. Er hat sie akzeptiert, für gut befunden. Er wollte aber auf den Umsetzungsabzug verzichten. Er fand, das sei eine sogenannte Strafaktion, das sei unnötig. Ich muss Ihnen sagen, damit kann ich leben. Denn grundsätzlich wollen die Kantone und Agglomerationen ja das, was Sie hier beschlossen haben. Es ist nicht böser Wille, der dahintersteht. Wir wollten einfach ein bisschen Druck aufsetzen, vielleicht auch Rückenstärkung geben. Offenbar besteht das Gefühl, das sei sogar eine Strafaktion. Dann ist dieser Umsetzungsabzug nicht zwingend notwendig.

Im Nationalrat wurde noch ein weiteres Projekt aufgenommen. Das haben wir diese Session ja schon einmal erlebt, dass man im Nationalrat zum Teil ein bisschen grosszügiger war. Ich bin froh, wenn Sie das heute noch einmal genau anschauen. Das ist eigentlich die einzige Differenz, die verbleibt.

Ich bitte Sie, auf die Vorlage einzutreten und die Anträge Ihrer Kommission zu unterstützen. Ich werde mich in der Detailberatung noch einmal kurz melden.

*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 der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

#### **Titre et préambule**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

#### **Art. 1**

*Antrag der Kommission*

...

a. ... 1025,85 Millionen Franken

b. ... 386,83 Millionen Franken

Total 1412,68 Millionen Franken

*Antrag Stöckli*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

#### **Art. 1**

*Proposition de la commission*

...

a. ... 1025,85 millions de francs

b. ... 386,83 millions de francs

Total 1412,68 millions de francs



*Proposition Stöckli*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Anhang**

*Antrag der Kommission*

...

Burgdorf

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

...

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

*Antrag Stöckli*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Annexe**

*Proposition de la commission*

...

Burgdorf

Adhérer au projet du Conseil fédéral

...

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

*Proposition Stöckli*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Janiak** Claude (S, BL), für die Kommission: Sie haben gehört – ich habe es bereits beim Eintreten gesagt –, dass der Nationalrat die Umfahrung Oberburg im Agglomerationsprogramm Burgdorf mitfinanzieren will. Ich möchte zunächst festhalten, dass in der Agglomeration Burgdorf nicht nichts gemacht wird, sondern die Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf mitfinanziert werden soll. Das grösste Verkehrsproblem in der Agglomeration wird damit beseitigt.

Die Kommission hat sich davon überzeugen lassen, dass beim Projekt Umfahrung Oberburg Optimierungsbedarf besteht, weil es ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Angesichts der ausserordentlich hohen Investitionskosten erweist sich der Nutzen für die Agglomeration als zu gering, weil eine Entlastung nur lokal in Oberburg stattfindet; der Betroffenheitsgrad ist also zu gering. Ohne die vom Bund geforderten Optimierungen führt die Umfahrung Oberburg zudem zu einer Zersiedelung und allenfalls auch zu einer ungewollten Verkehrszunahme in Burgdorf.

Sie haben es alle mitbekommen: Es ist in der letzten Woche sehr viel Powerplay betrieben worden wegen dieser Differenz, die hier besteht. Es wurde alles aufgeboten, um zu zeigen, dass wir in der Kommission – das war noch das Harmloseste, was wir gehört haben – angelogen worden seien; es sei uns nicht klarer Wein eingeschenkt worden. Ich kann einfach nur das sagen: Aufgrund der Informationen, die wir gehabt haben, habe ich keine Veranlassung, daran zu zweifeln, dass die Ausführungen korrekt waren. Ich denke, das muss jetzt Frau Bundesrätin Sommaruga sagen. Sie ist näher beim Amt und kann eher beurteilen, ob die Einwendungen, die hier jetzt plötzlich gekommen sind, zu Recht erfolgten oder nicht.

Wir haben es ja beim anderen Geschäft vorhin von "lässlichen Sünden" gehabt, weil das, was wir da jetzt zusätzlich aufgenommen haben, marginal war. Hier geht es um etwas anderes, es geht immerhin um 80 Millionen Franken. Einfach damit Sie das wissen: Das ist nicht vergleichbar mit dem, was wir vorher, einfach im Interesse der Differenzbereinigung, aufgenommen haben; hier reden wir von anderen Grössenordnungen. Ich bin jetzt gespannt, was Herr Stöckli sagen wird. Er wird uns sagen, wo wir überall angelogen worden sind. Frau Bundesrätin Sommaruga wird dann sicher dazu Stellung nehmen und auch etwas zu dem – ganz wichtigen – Anliegen sagen können, dass in einem Verfahren natürlich alle Regionen, alle Agglomerationen gleichbehandelt werden sollen. Es kann nicht sein, dass diejenigen, die halt per Zufall jemanden im Parlament haben, der dann noch ein Projekt hineinbringt, plötzlich besser fahren als alle anderen, die sich an das normale Verfahren gehalten haben.

**Stöckli** Hans (S, BE): Tatsächlich sollen alle gleichbehandelt werden. Die Kantone, die in den zuständigen vorberatenden Kommissionen keine Vertreter haben, sollen eben auch nicht schlechter behandelt werden als



diejenigen, welche dort über

AB 2019 S 362 / BO 2019 E 362

Vertretungen verfügen. Ich muss Ihnen sagen, dass im Kanton Bern nach dem überraschenden, einstimmigen Entscheid der Kommission doch gewisse Aktivitäten entwickelt wurden, weil zumindest die Aussagen, die man uns mitgeteilt hat, nicht mehr in allen Teilen dem aktuellen Planungsstand entsprechen. Ich werde im Einzelnen auf diese Fragen zurückkommen.

Der Nationalrat hat ja mit einer satten Dreiviertelmehrheit die Aufnahme dieses und der übrigen fünf zusätzlichen Projekte beschlossen, nachdem die KVF-NR diese Aufnahme mit lediglich drei Gegenstimmen beantragt hatte. Es wurde jetzt gesagt, dieses Projekt geniesse zu wenig Akzeptanz in der Region. Tatsache ist, dass dieses Projekt von sämtlichen vierzig Emmentaler Gemeinden unterstützt wird. Die Gemeinden haben sogar solidarisch auf weitere Projekte im Rahmen der Agglomerationsprogramme verzichtet, um eben in der Problematik der Umfahrung von Burgdorf und Oberburg zu einem Durchbruch zu kommen.

Insbesondere unterstützt auch der Landschaftsschutz dieses Projekt, weil es sehr haushälterisch mit dem Kulturland umgeht. Der Grosse Rat des Kantons Bern hat den Projektierungskredit von 11,9 Millionen Franken mit 112 zu 29 Stimmen sehr deutlich angenommen. Es wurde auch von keiner Seite das Referendum gegen dieses Projekt ergriffen.

Es wurde die Frage der Baureife gestellt. Da müssen wir davon ausgehen, dass es sich um ein Missverständnis handelt. Denn dieses Projekt wurde termingerecht eingereicht, auch im Rahmen der Vorprojekte, was ja die Grundanforderung beim Projektreifegrad darstellt. Der Kanton Bern hat aber auch nach dem Einreichen des Agglomerationsprogramms – atypisch vielleicht für das Berner Tempo – neu Gas gegeben. Das Bauprojekt liegt nämlich bereits vor. Sogar der Mitwirkungsprozess ist abgeschlossen. Das Programm wurde wieder grossmehrheitlich begrüsst; von vielen, vielen Kreisen wird es sogar ersehnt. Das Vorhaben ist also baureif und könnte im Jahre 2021 angestossen werden.

Es wurde auch gesagt, dass die Finanzierung nicht sichergestellt sei. Auch über diese Aussage war der Kanton Bern überrascht, weil sie nämlich nicht zutrifft. Der Grosse Rat des Kantons Bern hat per Beschluss explizit 290 Millionen Franken im Investitionsfonds für die Verkehrssanierung der Agglomeration Burgdorf eingestellt; dazu gehört selbstverständlich auch die Verkehrssanierung Oberburg. Wir sind also glücklich, sagen zu können, dass der Teil, den der Kanton Bern übernehmen will, finanziell gesichert ist.

Jetzt kommen wir zum grössten Problem: Der Präsident der Kommission hat ausgeführt, dass wir ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis hätten respektive dass der volkswirtschaftliche Mehrwertnutzen nicht genügend ausgewiesen sei. Aus diesem Grund sei das Projekt nicht in den A-Horizont aufgenommen worden. Tatsache ist aber, dass nach notabene fünfzig Jahren Planung – fünfzig Jahren Planung! – eine Kosten-Nutzen-Analyse aller x Varianten, auch der sogenannten Null-plus-Variante, gemacht wurde, nach dem Verfahren und den Prinzipien des Bundes, den sogenannten Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte. In dieser Untersuchung schneidet das Projekt, über das wir hier diskutieren, mit einem Faktor von 1,67 sehr gut ab; im Gegensatz zur Variante Null-plus, die mit einem Faktor von 0,59 massiv im Minus erscheint. Man sagt, ab dem Faktor 1 sei ein Projekt wirtschaftlich.

In der Kommission wurden dann von der Verwaltung Zahlen pro Kopf – pro Kopf! – ins Feld geführt. Ein solcher Vergleich ist aber sehr heikel, weil damit Kleinagglomerationen immer sehr schlecht abschneiden. Wenn in der Agglomeration Zürich beispielsweise ein Projekt realisiert wird, das nur einem Quartier dienen soll, schneidet das Projekt sehr gut ab, weil in dieser Agglomeration sehr viele Menschen leben. Im vorliegenden Fall wird das Vorhaben aber gleichzeitig auch für die ganze Erschliessung des Emmentals und damit immerhin für 120 000 Personen wichtig sein.

Und jetzt wurde gesagt, man würde ja einen Teil bereits finanzieren, nämlich die Lösung in der Stadt Burgdorf selbst. Da ist aber wichtig zu ergänzen: Das Projekt Oberburg, für das wir jetzt kämpfen, ist ein Gesamtprojekt, dessen Teile untereinander abgestimmt wurden und das nur dann Sinn macht, wenn eben sowohl Burgdorf wie auch Oberburg entsprechend realisiert werden können. Das Projekt berücksichtigt in hohem Mass eben nicht nur den motorisierten Individualverkehr, sondern auch den Langsamverkehr und insbesondere den öffentlichen Verkehr, denn die Busse könnten im jetzigen Zeitpunkt ihre Fahrpläne überhaupt nicht mehr einhalten. Es handelt sich also tatsächlich um ein typisches sogenanntes Agglomerationsprojekt. Burgdorf selber hat man entsprechend berücksichtigt. Zur besseren wirtschaftlichen Verhältnismässigkeit hat man aber in Burgdorf selbst auf ein Projekt verzichtet, das eine halbe Milliarde gekostet hätte, um eben eine Gesamtlösung inklusive Oberburg vorlegen zu können. Ich empfehle deshalb, auch das Faktenblatt, welches der Kanton Bern uns zugestellt hat, zu berücksichtigen. Daraus ist ersichtlich, dass sowohl der Kanton Bern, die früher dafür zuständige rote Direktorin, wie auch die rot-grüne Stadtregierung von Burgdorf dieses Projekt unterstützen.



Die gesamte Region Emmental erwartet, dass Sie die Differenz zum Nationalrat beseitigen und hier gemäss Nationalrat entscheiden werden.

**Engler** Stefan (C, GR): Ich möchte an das Votum unseres Kommissionspräsidenten anschliessen, welcher die Ausgangslage in der Kommission beschrieben hat. Wir können nur darüber diskutieren, was in der Botschaft zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr geschrieben stand. Wir hatten selbstverständlich keine Möglichkeit, über das zu diskutieren, was nicht auf dem Tisch lag. Wenn ich Herrn Kollege Stöckli höre, dann wird mir deutlich, dass er in Zweifel stellt, dass die Kommission die Baureife, die Finanzierung, den Agglomerationsnutzen und damit die Programmwirkung sowie das Kosten-Nutzen-Verhältnis pro Kopf richtig verstanden und bewertet hat.

In der Botschaft liegen Aussagen über die Programmwirkung der verschiedenen Agglomerationsprogramme vor. Darin wird zwischen Agglomerationsprogrammen mit geringer, mittlerer und hoher Wirkung sowie mit tiefen, mittleren und hohen Kosten unterschieden. Aber auch daraus lässt sich nicht herauslesen, ob das zutrifft, was uns Kollege Stöckli und der Baudirektor des Kantons Bern in den vergangenen zwei oder drei Tagen eröffnet haben.

Es ist so, wie es Kollege Janiak gesagt hat, wir sind einem Powerplay der Berner ausgesetzt, die sich auf den Standpunkt stellen, dass wir in der Kommission ein Berner Projekt zu Unrecht nicht beurteilt hätten, weil keine Bernerin oder kein Berner in der Kommission sei. Ich glaube, das sollten wir ernst nehmen, weil wir als Kommission dazu verpflichtet sind, Gewähr dafür zu leisten, dass wir die Projekte aus den verschiedenen Landesteilen gleichbehandeln.

Wenn das Problem darin besteht, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis dort schlecht ist, wo die Besiedelung gering ist, dann stimmt das, Herr Kollege Stöckli. Dann müssen wir aber an die Gesetzgebung herangehen. Nach meiner Erinnerung betrifft das aber die Verordnung; ich habe schon mehrfach gerügt, dass es nicht stimmen kann, wenn das Kosten-Nutzen-Verhältnis pro Kopf nicht davon abhängt, ob man in einem mehr oder weniger dicht besiedelten Raum wohnt.

Ich bin der Auffassung, dass die Kommission – um zu einer seriösen Entscheidung zu kommen, die nicht das Ergebnis eines Powerplays ist – nochmals die Gelegenheit bekommen sollte, sich vom Programmbericht bezüglich dieses Projekts ein Bild machen zu können. Wir können uns ja dann entscheiden, ob wir dem Nationalrat folgen oder nicht. Für uns muss der Grundsatz der Gleichbehandlung höchste Priorität haben. Es gibt in dieser Botschaft drei oder vier andere Agglomerationsprogramme, die ausgeschlossen wurden, weil sie in der Programmbewertung ein ungenügendes Wirkungsergebnis aufwiesen: Aargau-Ost, Delémont, Frauenfeld und Luganese werden genannt. Um im Vergleich der Programme gleich lange Spiesse zu schaffen, sind wir darauf angewiesen, uns nochmals mit dem Thema zu befassen. Von mir aus kann dies noch während dieser Session geschehen. Wenn es in einer späteren Sitzung unserer Kommission der Fall ist, läuft uns auch nichts davon.

AB 2019 S 363 / BO 2019 E 363

**Wicki** Hans (RL, NW): Jedes grosse Programm hat halt seine Kardinalfehler. Also, damit müssen wir vermutlich leben, Frau Bundesrätin, dass wir nicht ein solches System aufziehen können, das von der Basis her erarbeitet ist, in dem es aber keine Friktionen oder Unstimmigkeiten gibt, dann, wenn die Vorlage dem Ständerat oder dem Nationalrat präsentiert wird, sodass wir am Schluss im Parlament nur noch abnicken können. Das ist auch nicht der Sinn und Zweck dieses sehr guten Systems. Ich sage es noch einmal: Die Kardinalfehler haben wir ja auch beim Ausbauschnitt 2035 gemacht, mit dem Ausbau Rorschach – wir sind also auch nicht unfehlbar. Jetzt hat solche Fehler anscheinend – anscheinend – der Nationalrat mit dem Projekt Umfahrung Oberburg gemacht.

Powerplay sind wir uns auch gewohnt, das ist für uns also auch kein Problem, dem sollten wir durchaus standhalten können. Und was machen wir jetzt? Sie sagen, das Wichtigste sei die Abstimmung von Siedlung und Verkehr. Sie sagen es richtig: Siedlung und Verkehr aufeinander abstimmen. Ich muss einfach sagen: Im Protokoll der Kommission steht, das Projekt sei nicht richtig verankert, es sei eigentlich zu wenig ausgereift und nicht akzeptiert. Tatsache ist aber, dass dieses Projekt im zweiten Agglomerationsprogramm bereits enthalten war. Es wurde von vierzig Gemeinden des Emmentals – so hat es Kollege Stöckli gesagt – mit erarbeitet und auch in die Prioritätenliste integriert. Da können wir doch nicht davon sprechen, es sei nicht abgestimmt worden, es sei nicht mitgearbeitet worden. Irgendetwas ist hier doch nicht ganz korrekt.

Dann muss man sagen: Mindestens der Kanton Bern hat uns mit diesem Faktenblatt entsprechend informiert. Anscheinend gibt es auch keine Probleme mit der Finanzierung, sie sind alle einverstanden, sogar der Grosse



Rat hat dieser Finanzierung zugestimmt. Ein Projekt, das derart stark in der Region verankert ist, sollte jetzt nicht bei uns im Parlament einfach so ausgeschieden werden.

Ob es richtig ist – es geht um die Frage, was zuerst gemacht werden muss –, dass zuerst die Ortsdurchfahrt saniert wird und dann die Umfahrung kommt, kann ich nicht beurteilen. Aber überschlagsmässig würde ich persönlich zuerst eine Umfahrung machen, bevor ich die Ortsdurchfahrt dem neuen Zweck zuführen würde, weil dort vermutlich der Langsamverkehr dann etwas höher gewichtet werden wird als der motorisierte Individualverkehr. Jetzt wollen wir also zuerst den Veloverkehr und den Busverkehr höher gewichten und damit den Stau beim motorisierten Individualverkehr noch erhöhen. Ich kann das wie gesagt nicht beurteilen, das muss zuerst gemacht werden, aber die Region kann das beurteilen. Und die Region möchte zuerst die Umfahrung machen. Das war auch so eingegeben, wurde so verhandelt und auch vom Regierungsrat so bestimmt. Ich kann den Antrag Engler sehr gut nachvollziehen. Wir haben ja auch überhaupt keinen Zeitdruck in diesem Agglomerationsprogramm. Ich könnte mir durchaus vorstellen, einer Rückweisung an die Kommission zuzustimmen. Ich kann mich aber auch für eine Zustimmung zum Antrag Stöckli sehr erwärmen und bitte Sie, das auch zu machen.

**Graber Konrad (C, LU):** Nach dem letzten Votum können wir davon ausgehen, dass wir uns bald in einer Kommissionssitzung befinden werden, ohne dies jetzt inhaltlich werten zu wollen. Es geht um Fragen, die in der Kommission beraten werden müssen und nicht hier. Deshalb übernehme ich das, was Herr Engler angesprochen hat und was offensichtlich auch Herr Wicki unterstützen würde: Ich bin der Auffassung, wir sollten dieses Projekt nochmals in der Kommission besprechen.

Wir haben guten Grund, an den Ausführungen von Herrn Stöckli nicht zu zweifeln. Ich zweifle überhaupt nicht daran. Im Gegenteil, er hat für mich eine sehr grosse Glaubwürdigkeit, auch die Intervention des Regierungsrates des Kantons Bern hat eine sehr grosse Glaubwürdigkeit. Aber auch die Ausführungen, die wir in der Kommission erhalten haben – und das ist der Stand der Kenntnis der Kommission –, haben eine grosse Glaubwürdigkeit. Um hier eine Bereinigung vorzunehmen, scheint es mir das einzig richtige Vorgehen zu sein, das Anliegen nochmals in der Kommission zu besprechen.

Als Kommissionsmitglied kann ich Herrn Stöckli heute nicht folgen, auch wenn ich das inhaltlich möchte. Ich werde mich am Beschluss der Kommission orientieren, das ist mein Kenntnisstand, ich kann nicht darüber hinausgehen. Wenn wir dem Anliegen Rechnung tragen und ihm eine höhere Erfolgschance geben wollen, sind wir gut beraten, wenn wir es in der Kommission beraten. Wenn wir das nicht tun, dann, denke ich, gibt es hier ein Zufallsergebnis. Es geht hier um die Glaubwürdigkeit der Sprecherinnen und Sprecher versus das, was wir in der Kommission gehört haben, und allenfalls noch das, was die Frau Bundesrätin dann noch ausführen wird. Das wird dann irgendwo entscheidend sein.

Auch wenn es nicht sehr üblich ist, scheint es mir richtig, dass wir das Geschäft in diesem Punkt nochmals in der Kommission besprechen. Das kann, wie Kollege Engler gesagt hat, durchaus noch in dieser Session stattfinden.

**Dittli Josef (RL, UR):** Mir geht es eigentlich gleich wie Herrn Kollege Graber und auch den anderen Vorrednern. Ich kann Ihnen als Kommissionsmitglied einfach sagen, dass die Kommission aufgrund der Informationen, die wir uns besorgt hatten, aufgrund der Informationen, die wir von den Experten und auch von der Bundesrätin erhalten hatten, aufgrund der Botschaft und all der Grundlagen, die wir hatten, gar nicht zu einem anderen Schluss kommen konnten, als dieses Teilprojekt hier entsprechend eben abzulehnen.

Jetzt haben wir alle den Brief des Regierungsrates des Kantons Bern erhalten. Diese Überlegungen konnten wir in der Kommission nicht diskutieren. Wir kennen auch die Haltung der Bundesrätin und der Experten dazu nicht. Vor diesem Hintergrund ist es mir natürlich schon unwohl, hier jetzt einfach darüber zu befinden, ob man das Teilprojekt aufnehmen und ad acta legen soll und es damit gut sein soll. Da habe ich als Kommissionsmitglied schon auch etwas Mühe.

Es gibt grundsätzlich zwei Möglichkeiten, die ich sehe: Die eine ist es, eine Differenz gegenüber dem Beschluss des Nationalrates offenzuhalten, die andere ist der Vorschlag von Kollege Graber, dass wir das Anliegen noch einmal der Kommission zuweisen und dass wir uns nochmals mit der Materie auseinandersetzen. Die zweite Möglichkeit würde eher der Sachlage entsprechen, weil wir ja jetzt dieses Geschäft im Rat haben. Ich würde mich eigentlich gerne an einer – von mir aus auch ausserordentlichen – Kommissionssitzung anlässlich dieser Session oder auch später hier im Detail noch einmal briefen lassen und Fragen etwa dazu stellen können, was es mit diesen Überlegungen und zusätzlichen Informationen, die wir nun haben, auf sich hat. Dann hätte auch ich ein gutes Gewissen, wenn wir danach die Diskussion abschliessend führen könnten.

In diesem Sinne würde auch ich es begrüssen, wenn wir dieses Geschäft noch einmal der Kommission zuwei-



sen und hier eine Detailprüfung vornehmen würden.

**Le président** (Fournier Jean-René, président): Pour la clarté du débat, je rappelle que nous sommes en présence d'une motion d'ordre Graber Konrad qui vise au renvoi du projet à la commission.

**Dittli Josef** (RL, UR): Ich habe von zwei Möglichkeiten gesprochen: Das eine wäre, den Antrag abzulehnen und damit die Differenz gegenüber dem Nationalrat offenzuhalten. Das andere, hinter das ich mich auch stellen kann und das ich sogar befürworten würde, wäre, wenn wir das Geschäft in der Kommission unseres Rates behalten würden.

In diesem Sinne würde ich dem Antrag Graber Konrad meine Unterstützung zusichern.

**Le président** (Fournier Jean-René, président): Je vous prie de m'excuser, j'ai mal compris tout à l'heure le sens de l'intervention. La parole est à Monsieur Eberle au sujet du renvoi ou non à la commission.

**Eberle Roland** (V, TG): Ich bin ein bisschen irritiert. Ich kann nicht so richtig zu diesem Antrag Stellung nehmen. Aber

AB 2019 S 364 / BO 2019 E 364

wenn ich mich richtig erinnere, hatten wir letzte Woche eigentlich ein sehr ähnliches Thema. Da haben wir keine Anträge auf Rückweisung an die Kommission gehört. Es ging beim Ausbauschnitt um einzelne Strassenstücke. Ich bin jetzt schon sehr erstaunt über diese Debatte, und ich wäre froh, wenn Frau Bundesrätin Sommaruga sich mal dazu äussern würde, damit ich mich orientieren könnte, was Sache ist und ob es üblich ist, dass man in einer solchen Debatte mal so, mal so entscheidet: Man könnte das Geschäft ja, wenn es genehm wäre und der Druck von Regierung usw. gross genug wäre, an die Kommission zurückweisen – à la bonheur, dann machen wir es so und sind grosszügig miteinander.

Ich habe diese Voten letzte Woche vermisst, als es um die Ausbauschnitte im Zusammenhang mit der Bodensee-Thurtal-Strasse ging. Die ist nämlich auch quasi projektreif. Wir wissen, wie viel Geld benötigt würde, und wir haben aus formalen Gründen konsequent gehandelt. Ich bin schon sehr erstaunt, wenn man jetzt diese Masche aufzieht und mit Anträgen auf Rückweisung an die Kommission versucht, solche Themen quasi durch den Hintereingang zur Reife zu treiben. Ich habe nichts gegen die Berner, ich habe auch nichts gegen das Emmental – meine Frau kommt von dort –, aber ich denke, wir müssen auch hier ein bisschen ordnungspolitisch denken; das ist meine Meinung.

**Baumann Isidor** (C, UR): Ich stimme in die Einschätzung von Kollege Roland Eberle aus dem Thurgau mit ein, umso mehr, als mir der Thurgau seit dem Antrag von Kollegin Brigitte Häberli von letzter Woche gut in den Ohren liegt. Dort wurde ja begründet – nicht zuletzt von der gleichen Zusammensetzung der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen –, dass man das Geschäft fundiert beraten hat, dass man gut beraten wurde. Die Frau Bundesrätin hat die Verwaltung heute gelobt, ich möchte mich diesem Lob anschliessen. Jetzt, bei diesem Geschäft, Kollege Stöckli aus dem Kanton Bern, glaube ich, dass Sie es nicht so gemeint haben, wie ich es empfunden habe, dass all diejenigen, die in dieser Kommission sitzen, für sich schauen und nicht für die anderen Kantone. Das kann man nachschauen, und es gibt auch Mitglieder der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen, die haben keine Projekte und haben wohlwollend andere Kantone unterstützt. Wenn wir nun diesen Weg beschreiten – und ich spüre das als Kommissionsmitglied, dass wir selber an unserer Arbeit zweifeln und zurück in die Kommission gehen möchten –, dann ist das ein Weg, den man künftig beschreiten kann, wenn die Opposition und möglicherweise die Stärke des Kantons vorhanden ist. Ich betrachte es aber als gefährlichen Weg, als sehr gefährlichen Weg. Der ordentliche Weg, gegen den ich nichts habe, wäre, dass Kollege Stöckli einen Einzelantrag mit seinen guten Begründungen stellt, die bei vielen Kolleginnen und Kollegen möglicherweise glaubwürdiger sind als der Entscheid der Kommissionsmehrheit, und dass man darüber abstimmt.

Zurück in die Kommission zu gehen – das ist ja nicht mein Problem, sondern das der nächsten und übernächsten Legislatur. Es könnte Schule machen, was einer sachlichen Beratung in der Kommission nicht zugutekäme. Denn wer könnte nicht mit der Hoffnung in der Kommission leben, dass es in der ersten Runde nicht so darauf ankommt, wie genau und präzise wir sind, wie glaubwürdig unsere Anhörungspartner sind? Wir können ja dann im Plenum schauen, wie die Stimmung ist, und es nochmals zurücknehmen. Das war aber nie die Politik des Ständerates und sollte sie auch nie werden.

Darum empfehle ich wirklich, dass man eine Rückweisung an die Kommission nicht unterstützt, sondern über den Grundsatzantrag entscheidet, den Kollege Stöckli gestellt hat, nämlich das Projekt aufzunehmen oder diesen Antrag wie die Kommission in der Mehrheit – und es ist die Mehrheit, eine klare Mehrheit – abzulehnen.



Die Differenz wird uns oder den Schwesterrat dann vielleicht intelligenter machen.

**Janiak** Claude (S, BL), für die Kommission: Es ist schwierig, jetzt zu einem Antrag Stellung zu nehmen, zu dem ich keine Meinung der Kommission habe. Aber ich habe jetzt immerhin auch ein paar Mitglieder der Kommission gehört. Ich persönlich bin auch der Meinung bzw. teile die Auffassung, die jetzt Herr Baumann vertreten hat: Wir haben einen Entscheid gefällt, und es gibt für mich keine Veranlassung, jetzt zu einem grundsätzlich anderen Entscheid zu kommen. Wenn wir das Geschäft in die Kommission zurücknehmen, dann kommt es sowieso erst im Herbst wieder. Ich wüsste nicht, wann wir während dieser Session eine Sitzung machen könnten und wann es dann wieder ins Programm aufgenommen werden könnte. Dann sind wir also gleich weit: Das Geschäft wird sowieso erst im Herbst zu einem Abschluss kommen. Folgen Sie der Kommission, dann gibt es eine Differenz. Dann kann der Nationalrat das aufnehmen, was Herr Stöckli gesagt hat, und überprüfen, ob es stimmt oder nicht.

**Hösli** Werner (V, GL): Der Kommissionspräsident hat gesagt, er kenne die Meinung der Kommission nicht. Ich kann seinem Votum vollumfänglich folgen und ihn in dieser Sache unterstützen.

**Sommaruga** Simonetta, Bundesrätin: Ich äussere mich gern zum Geschäft, aber zu Ordnungsanträgen nimmt die Bundesrätin keine Stellung. Das ist nicht üblich. Sie entscheiden, wie Sie ein Geschäft beraten wollen – tun Sie das jetzt! (*Heiterkeit*)

**Le président** (Fournier Jean-René, président): Nous votons sur la motion d'ordre Graber Konrad qui vise à renvoyer le projet à la commission.

*Abstimmung – Vote*

Für den Ordnungsantrag Graber Konrad ... 15 Stimmen

Dagegen ... 26 Stimmen

(1 Enthaltung)

**Le président** (Fournier Jean-René, président): Nous allons donc poursuivre avec la discussion par article.

**Sommaruga** Simonetta, Bundesrätin: Herr Ständerat Wicki hat gesagt, man könne nicht erwarten, dass Sie bei diesen grossen Projekten einfach alles nur noch abnicken würden, weil die Verwaltung und der Bundesrat ihre Arbeit vorher so gut gemacht haben. Da gebe ich ihm natürlich zu 100 Prozent Recht. Das haben Sie aber auch nicht gemacht: Sie haben bei der Strasse und bei der Schiene je noch eine Milliarde Franken draufgelegt. Sie haben aber auch beim Step Nationalstrassen gegenüber dem Nationalrat wieder gezeigt, dass Sie trotzdem nicht einfach alles übernehmen wollen. In diesem Sinne war das für mich ein guter und sehr konstruktiver Prozess. Sie haben ja gesehen, dass der Bundesrat auch eine gewisse Flexibilität hat; ich habe mich nicht einfach gegen alles gewehrt, das nicht genau dem bundesrätlichen Projekt entsprochen hat. Ein paarmal habe ich mich gewehrt und auch versucht, das aus sachlichen Gründen zu tun – im Wissen darum, dass die Mittel vorhanden sind, wir aber natürlich trotzdem eine Verantwortung haben, auch mit diesen Mitteln sorgfältig umzugehen. Aber ich glaube, diese Flexibilität hat der Bundesrat auch bewiesen.

Jetzt geht es hier um die Projekte Ortsdurchfahrt Burgdorf und Umfahrung Oberburg. Da möchte ich zuerst mal sagen, dass ich die Verkehrsprobleme in der Agglomeration Burgdorf sehr gut kenne. Niemand in diesem Saal sagt – und sicher auch nicht der Bundesrat –, dass es da keine Verkehrsprobleme zu lösen gebe. Es ist auch sinnvoll, dass wir dort investieren. Auch das möchte ich in aller Deutlichkeit gesagt haben.

Deshalb schlage ich Ihnen ja auch vor, dass die Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf mitfinanziert wird, wie wir das vorgesehen haben. Damit beseitigen wir das grösste Verkehrsproblem in der Agglomeration, und zwar wirkungsvoll. Die Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf kostet insgesamt 44 Millionen Franken. Der Anteil des Bundes beträgt 16 Millionen Franken – ich habe das in der Kommission nicht ganz korrekt gesagt und möchte mich hier entschuldigen. Daher sage ich jetzt noch einmal deutlich: Es kostet 44 Millionen Franken; der Anteil des Bundes ist 16 Millionen Franken.

AB 2019 S 365 / BO 2019 E 365

Was die Umfahrung Oberburg angeht, kann ich auch gut verstehen, dass sich die Region und der betroffene Kanton für das Vorhaben einsetzen; ich kann das wirklich nachvollziehen. Ich weiss auch, dass man dort seit Langem nach einer Lösung sucht. Es ist auch so, dass diese Agglomerationsprogramme gerade für schwer finanzierbare Projekte da sind, um genau solche Projekte mitzufinanzieren. Es ist unbestritten, dass Oberburg eine Lösung braucht. So weit besteht Konsens, gibt es keine Differenzen. Die einzige Differenz zur Region



und zum Kanton, die wir haben, besteht offenbar bezüglich der Einschätzung unserer Fachleute, dass dieses Projekt noch verbessert werden muss.

Bei der Beurteilung der Projekte möchte der Bundesrat halt – ich finde, er muss – alle Regionen gleichbehandeln. Ich habe Ihnen vorhin gesagt: Wir haben damals nicht alle Programme aufgenommen. Es gehen jetzt auch andere Regionen leer aus. Die Agglomeration Burgdorf geht aber nicht leer aus. Sie erhält die Sanierung der Ortsdurchfahrt. Das ARE war damals der Meinung – das hat der Bundesrat so unterstützt –, dass man bei der Umfahrung Oberburg noch eine Optimierung vornehmen soll. Das Ergebnis der Überprüfung ist ein Prüfbericht des Bundes. Darin stellen die Fachleute des Bundes detailliert und anhand von vorgegebenen Kriterien dar, was die Stärken, was die Schwächen des Projekts sind. Unter anderem wird untersucht, ob ein Projekt die Qualität des Verkehrssystems verbessert, die Siedlungsentwicklung nach innen fördert, die Verkehrssicherheit erhöht und die Umweltbelastung reduziert oder sicher nicht erhöht. Für das Agglomerationsprogramm Burgdorf gibt es einen solchen Prüfbericht; er ist 24 Seiten stark.

Wenn Sie heute zum Beispiel Ihrer Kommission und dem Bundesrat folgen, bleibt ja die Differenz zum Nationalrat. Ich würde vorschlagen, dass die nationalrätliche Kommission dann, sofern sie will, diesen Prüfbericht anschaut. Das ist total transparent. Es sind vielleicht nicht alle Fachleute, aber man wird ja dann vielleicht noch zur Fachfrau oder zum Fachmann. Ich denke auch, dass Ihre Kommission den Prüfbericht anschauen würde, wenn sie das nochmals hätte besprechen wollen. Damit gibt es wirklich null Probleme. Ich kann Ihnen einfach sagen: Damals, der Stichtag lag im Jahr 2016, sind die Fachleute zum Schluss gekommen, dass es für dieses Projekt – ich spreche nur von der Umfahrung Oberburg – Verbesserungsmöglichkeiten gibt und dass das Projekt in diesem Sinne noch nicht ausgereift ist.

Es waren also inhaltliche Gründe, die dazu geführt haben, dass der Bundesrat zum Schluss gekommen ist, dass man die Sanierung der Ortsdurchfahrt von Burgdorf aufnimmt, dass sie Sinn macht, man das auch rasch anpacken kann, das Projekt aufteilt und die Umfahrung Oberburg vorerst zurückstellt. Das ist kein Nein zur Umfahrung Oberburg, das ist ein Versuch, zusammen mit der Region hier noch eine Optimierung zu erreichen. Folglich kann man also einen Teil bereits realisieren. Ansonsten hätte der Bund Ihnen vorgeschlagen, das ganze Projekt zurückzustellen, und das wollte er nicht. Er wollte hier auch entgegenkommen und das, was Sinn macht, auch tatsächlich tun.

Zur Etappierung: Es gibt halt vielleicht manchmal unterschiedliche Einschätzungen. Das ist ja auch nicht digital. Unsere Fachleute sind zum Schluss gekommen, dass eine Etappierung nicht nur möglich ist, sondern auch Sinn macht. Das wurde auch schon in anderen Fällen gemacht. Bei der Limmattalbahn hat man auch etappiert. Das hat sich bewährt. Eine Etappierung bedeutet nicht das Ende der Fahnenstange, sondern kann manchmal auch sinnvoll sein. Dazu kommt, dass die Projekte Burgdorf und Oberburg schon zwei Grossvorhaben in einer eher kleineren Agglomeration wären. Das ist auch eine Frage, die man sich überlegen muss.

Es wurde gesagt, eine Etappierung sei wegen des öffentlichen Verkehrs nicht sinnvoll. Eine Etappierung ist eigentlich beim Bau von so grossen Vorhaben sowieso nötig und auch vorgesehen. Als ganze Bauzeit des Vorhabens ist ein Zeitraum von acht Jahren vorgesehen. Ich denke, die Chance, dass man mit der Umfahrung Oberburg bei der nächsten Generation dabei ist und dieses Projekt gleich anschliessen kann, ist sehr gross.

Ich sage noch etwas zum Kosten-Nutzen-Verhältnis: Natürlich vergleichen wir die Agglomeration Burgdorf nicht mit der Agglomeration Zürich und teilen das dann pro Kopf auf. Entschuldigung – wir vergleichen kleinere oder mittlere Agglomerationen mit anderen kleineren oder mittleren Agglomerationen. Es ist halt eine Tatsache, dass man bei einer kleinen Agglomeration im Durchschnitt auf 1000 Franken Gesamtinvestitionen pro Kopf kommt. Bei Burgdorf ist man ohne Umfahrung Oberburg bei 1400 Franken pro Kopf; mit der Umfahrung wären es fast 7000 Franken pro Kopf. Das sind einfach die Zahlen. Sie können diese auch nachlesen. Ich habe sie nicht irgendwie erfunden, sondern sie sind so.

Was stimmt, ist, dass dieses Projekt beim Stichtag Ende 2016 als Vorprojekt vorlag. Diese Bedingung war also erfüllt. Es ist auch so, dass sich in der Zwischenzeit, seit Ende 2016, noch einiges getan hat. Das ist aber natürlich bei anderen Projekten auch so. Es wäre dann die Frage, ob man die weiteren Entwicklungen immer auch noch kennen muss. Irgendwann muss man einen Stichtag machen und sagen: Jetzt ist der Moment. Ich kann Ihnen nur die Informationen meiner Fachleute geben. Ich wäre, das noch einmal, nicht die Richtige, um das einzuschätzen. Die Einschätzung lautete, dass das Projekt noch eine Optimierung brauche, dass eine Etappierung sinnvoll wäre, damit es zu verantworten sei. Den Teil, bei dem bei der Sanierung Burgdorf das grösste Problem besteht, hat man ins Programm aufgenommen.

Jetzt ist auch noch die Frage: Möchte man hier jetzt rasch vorwärtskommen? Es gibt andere Agglomerationen, die warten. Ob das jetzt im Sommer oder im Herbst kommt, macht wahrscheinlich auch keine grosse Differenz. Ich kann Ihnen aber versichern: Wenn Sie jetzt eine Differenz schaffen, legen wir alles auf den Tisch, was wir haben. Wenn die KVF-NR das dann noch einmal umfassend prüfen will, kann sie das gerne machen. Sollte



sie zu einem anderen Schluss kommen, geht die Welt auch nicht unter. Ich bin da relativ locker. Ich stelle mir einfach vor, dass die Leute, die diese Facharbeit machen müssen, hier schon mit sehr grossem Sachwissen versuchen – im Sinne der gesamten Lösungen, die sie hier zu präsentieren haben –, Ihnen gute Vorschläge vorzulegen. Hier ist es der Vorschlag, den Betrag von 16 Millionen Franken für die Sanierung Burgdorf aufzunehmen, das Projekt Umfahrung Oberburg in die nächste Schlaufe zu nehmen und diese Optimierung dann nochmals vorzunehmen.

**Abstimmung – Vote**

Für den Antrag der Kommission ... 35 Stimmen

Für den Antrag Stöckli ... 9 Stimmen

(0 Enthaltungen)

**Janiak** Claude (S, BL), für die Kommission: Ich möchte einfach noch zuhänden des Amtlichen Bulletins festhalten, wo wir überall dem Nationalrat gefolgt sind. Es sind verschiedene Programme. Bei Thun, Luzern, dem unteren Reusstal und Zug sind wir dem Nationalrat gefolgt; ebenfalls bei Bulle, Grand Genève, Fribourg, Aareland, Solothurn, Basel, St. Gallen-Bodensee, Werdenberg-Liechtenstein, Obersee, Wil, Aargau-Ost, Kreuzlingen-Konstanz, Bellinzonese, Locarnese, Luganese, Mendrisiotto, Lausanne-Morges, Brig-Visp-Naters, Chablais, Valais central, Réseau urbain neuchâtelois, Talkessel Schwyz, Delémont – überall da sind wir, damit das einfach noch festgehalten ist, dem Nationalrat gefolgt.

**Le président** (Fournier Jean-René, président): Ainsi, nous avons aussi clarifié l'annexe de l'arrêté fédéral.

**Ausgabenbremse – Frein aux dépenses****Abstimmung – Vote**

(namentlich – nominatif; 18.065/2931)

Für Annahme der Ausgabe ... 45 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht**La majorité qualifiée est acquise***AB 2019 S 366 / BO 2019 E 366****Art. 2–4****Antrag der Kommission**

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Proposition de la commission**

Adhérer à la décision du Conseil national

**Angenommen – Adopté****Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble**

(namentlich – nominatif; 18.065/2932)

Für Annahme des Entwurfes ... 44 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)