



18.065

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

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

*Différences – Divergences*

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)

**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**

**Art. 1, Anhang**

*Antrag der Mehrheit*

Festhalten

*Antrag der Minderheit*

(Hardegger, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Maire Jacques-André, Töngi)

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

**Art. 1, annexe**

*Proposition de la majorité*

Maintenir

*Proposition de la minorité*

(Hardegger, Graf-Litscher, Grossen Jürg, Hadorn, Maire Jacques-André, Töngi)

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

**Hardegger** Thomas (S, ZH): Namens der Minderheit beantrage ich Ihnen, hier beim Agglomerationsverkehr dem Ständerat zu folgen. Der Ständerat hat per Mehrheitsentscheid Beiträge an 30 Agglomerationsprogramme genehmigt. Der Nationalrat hat aber im Frühjahr einen Beitrag für Burgdorf-Oberburg aufgenommen.

Dazu gibt es zu sagen, dass per Stichtag 31. Dezember 2016, der für die Einreichung der Projekte galt, Burgdorf-Oberburg die Anforderungen nicht erreicht hat, insbesondere der Teil für die Umfahrung Oberburg. Bei Burgdorf-Oberburg besteht ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Pro Kopf der Bevölkerung sind die Kosten zehnmal höher als bei vergleichbaren Projekten. Die Ortsdurchfahrt Burgdorf hat aber eine Beitragszusicherung bekommen, der Umfahrungsteil muss nachgebessert werden. Das kann mittels einer Etappierung geschehen.

Die Mehrheit argumentiert nun damit, dass die geforderte Optimierung seither stattgefunden habe. Diese ist aber noch nicht abschliessend geprüft, wie uns die Verwaltung mitteilt, weshalb sie der Bundesrat noch nicht genehmigt hat. Damit gilt: Für diese Runde sind die Anforderungen nicht erfüllt. Für die nächste Generation ist die Umfahrung mit Nachbesserung aber beitragsberechtigt. Das ist gemäss Aussage der Verwaltung so beabsichtigt.

Andere Agglomerationen in der gleichen Situation sind nicht aufgenommen worden. Sie haben keine Lobby hier im Saal und würden also benachteiligt oder Burgdorf bzw. Oberburg bevorteilt; das ist unfair. Einige



müssen die Regeln einhalten, andere nicht.

Ich bitte Sie, dem Beschluss des Ständerates zu folgen. Alles andere, wenn Sie nämlich am Beschluss des Nationalrates festhalten, führt zu Verzögerungen. Das würde bedeuten, dass die Schlussabstimmung frühestens im Herbst stattfinden könnte. Für alle anderen 30 beitragsberechtigten Projekte sind die Gelder damit nicht beschlossen. Ihre Weiterplanung wird damit verzögert. Sie würden also 30 Projekte bestrafen, weil Sie ein nichtbeschlussreifes Projekt aufnehmen wollen. Ich bitte Sie auch zu bedenken, dass der Ständerat eindeutig gegen die Aufnahme der Umfahrung von Oberburg entschieden hat, auch wenn verschiedene Ständeräte durch das Lobbying von lokalen Behörden verunsichert wurden.

Ich möchte aber auch anführen: Agglomerationsprogramme sind ein Erfolgsrezept. Wenn Sie Burgdorf-Oberburg doch aufnehmen, wird ein Erfolgsrezept infrage gestellt. Das Geld wird nicht dort eingesetzt, wo die Belastung am grössten ist und der eingesetzte Franken für die Verbesserung der Siedlungs- und Aufenthaltsqualität am meisten wirkt. Wir sollten dieses Erfolgsrezept nicht durch die Aufnahme von Projekten gefährden, die noch nicht abschliessend geprüft sind und die Anforderungen an die Agglomerationsprogramme noch nicht erfüllen.

In diesem Sinne bitte ich Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

**Pieren Nadja (V, BE):** Die SVP-Fraktion unterstützt den Antrag der Mehrheit der Verkehrskommission, am Kredit für die Umfahrung Oberburg im Agglomerationsprogramm Burgdorf festzuhalten. Der Ständerat hat als Zweitrat den Kredit für dieses Agglomerationsprogramm gekürzt, weil er gemäss Debatte der Meinung ist, dass das grösste Verkehrsproblem dort mit einer einfachen Sanierung, lediglich der Ortsdurchfahrt Burgdorf, beseitigt würde und weil das Projekt ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweise. Frau Bundesrätin Sommaruga will die Umfahrung vorerst auch nicht finanzieren, obwohl sie in der Ständeratsdebatte gesagt hat: "Es ist unbestritten, dass Oberburg eine Lösung braucht." (AB 2019 S 365) Sie findet aber, dass das Projekt noch verbessert werden müsse.

Als Burgdorferin und Emmentalerin kenne ich die Verkehrssituation vor Ort sehr gut. Ich bin als Fussgängerin, als Velofahrerin und als Autofahrerin tagtäglich auf diesen Strassen unterwegs. Über eine Umfahrungsstrasse wird in unserer Region schon seit Jahren diskutiert, und es wurden verschiedene Varianten geplant, geändert und wieder verworfen. Das nun hier vorliegende Projekt wird von allen Parteien im Emmental, von den politischen Gremien in Burgdorf und Oberburg und einem sehr grossen Teil der Bevölkerung voll und ganz mitgetragen, dies, weil das Projekt alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt, für alle eine grosse Entlastung wäre und vor allem mehr Sicherheit bringt.

Die Ortssanierung Burgdorf und die Umfahrung Oberburg sind ein wichtiges Gesamtprojekt des Kantons Bern. Der Projektreifegrad erlaubt es gemäss der Planung des Kantons Bern, einen Baubeginn vor 2022 zu garantieren. Neben der Region Burgdorf, den betroffenen Gemeinden der Region Emmental und den betroffenen Gemeinden Burgdorf, Oberburg und Hasle steht auch die Berner Regierung voll und ganz hinter dieser Umfahrung.

Alle betroffenen Stellen wissen, dass die Verkehrssituation nur als Ganzes gelöst werden kann. Wenn man nur die Sanierung in Burgdorf macht, verschlimmert das das Verkehrsproblem für alle Verkehrsteilnehmer nur noch stärker. Der

#### AB 2019 N 1194 / BO 2019 N 1194

Stau würde noch mehr in die Regionen verlegt. Das dürfen wir den betroffenen Gemeinden nicht zumuten, denn diese leiden bereits heute unter der massiven Verkehrsbelastung. Lange Staus, blockierte Busse, gefährliche Schulwege und ein enges Nebeneinander von Autos und Fahrrädern sind Alltag. Die ganze Region, das Emmental und auch Teile des Berner Oberlandes, des Entlebuch und des Berner Mittellandes warten schon viel zu lange auf diese Umfahrung. Sie ist wirklich äusserst dringend.

Das Projekt ist teuer, wegen Massnahmen aufgrund bautechnisch schwieriger Rahmenbedingungen, die mit dem Landschafts- und dem Gewässerschutz zusammenhängen. Wie wir erfahren haben, haben die Ständeräte in ihrer Kommissionsberatung nicht alle aktuellen Informationen zu diesem Projekt erhalten.

Ich bitte Sie, heute gemäss Nationalrat unbedingt am Kredit für die Umfahrung Oberburg im Agglomerationsprogramm Burgdorf festzuhalten und das Geschäft zurück an den Ständerat zu weisen. So haben unsere Kollegen Ständeräte die Möglichkeit, ihre Informationen noch zu aktualisieren. Danach werden auch unsere Kollegen im Ständerat sicher einsehen, dass dieses Projekt dringend – dringend! – nötig ist und in den Verpflichtungskredit hineingehört.

Auch im Namen des Kantons Bern und des Emmentals danke ich Ihnen ganz herzlich für Ihre wirklich dringend benötigte Unterstützung.



**Hadorn Philipp** (S, SO): Es ist nicht ganz einfach, in einem Wahljahr immer das Ganze vor Augen zu halten und das Gemeinwohl den partiellen Interessen der Region, wo die eigene Wählerschaft haust, vorzuziehen. Beim vorliegenden Geschäft wurden bereits verschiedene Kompromisse gefunden. Es geht um das dritte Agglomerationsprogramm. 37 Projekte für dieses Programm wurden dem Bundesamt fristgerecht zur Prüfung vorgelegt, 3 neue und 34 überarbeitete. Diese wurden nach vorab festgelegten und nachprüfbaren Kriterien bewertet. Der Systemwechsel von den bisherigen zum aktuellen Agglomerationsprogramm ermöglicht es, dass relativ zeitnah neue Projekte in das nächste Programm aufgenommen werden, sofern sie dann die erforderliche Projektreife aufweisen.

Der vom Bundesrat vorgeschlagene Umsetzungsabzug sollte sicherstellen, dass die Projekte auch zeitgerecht umgesetzt werden. Sollte nicht innert sechs Jahren mit der Umsetzung der Projekte begonnen werden, müssen die geflossenen Mittel wieder zurück an den Bund fließen. Okay, das wollten wir nicht. Der Ständerat gab in diesem Punkt nach.

Jetzt steht noch das Projekt Burgdorf-Oberburg als Differenz zur Diskussion. Während der Ständerat dieses Projekt strich, will es die Mehrheit Ihrer Kommission trotzdem.

Die Mehrheit der SP-Fraktion wird der Minderheit folgen, und zwar aus folgenden Gründen: Das vorliegende Projekt ist noch nicht spruchreif, auch wenn nun nachträglich in der Region Planungsfortschritte erzielt wurden. Mehrere Parteien aus der Region Burgdorf und somit ein Teil der Bevölkerung lehnen das vorliegende Projekt ab. Sie haben uns auch so angeschrieben. Eine Bevorzugung dieses Projektes wäre ein Präzedenzfall für all die anderen Projekte, die ebenfalls zurückgestellt werden müssten. Die Aufrechterhaltung dieser Differenz zum Ständerat würde bedeuten, dass allen anderen Projekten ebenfalls eine Zwangspause verordnet würde, da das Geschäft erst in der Herbstsession abgeschlossen werden könnte. Zudem ist festzustellen, dass das vorliegende Projekt von den Kosten her nicht unbestritten ist, da hier die Investitionskosten 2300 Franken pro Kopf betragen würden. Dies ist im Vergleich zu Projekten in dichtbesiedelten Agglomerationen zehnmal mehr, aber auch im Vergleich mit Projekten in ähnlichen Regionen ist es rund doppelt so teuer.

Aus all diesen Gründen empfiehlt die Mehrheit unserer Fraktion, die Differenz zum Ständerat zu bereinigen, dem Ständerat damit auch Folge zu leisten, also die Minderheit Hardegger zu unterstützen und damit vielen Regionen endlich die Umsetzung der Projekte zu ermöglichen. Das ist ein wichtiger Beitrag für einen guten Nahverkehr, bei dem die Interessen aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt werden.

**Töngi Michael** (G, LU): Die grüne Fraktion bittet Sie ebenfalls, dem Ständerat zu folgen und dieses Projekt wieder von der Liste zu streichen. Es ist unumstritten, dass es in der Region Burgdorf und Richtung Emmental Verkehrsprobleme gibt, und es ist ebenfalls unumstritten, dass Agglomerationen in einem solchen Fall Anrecht auf Bundeshilfe haben.

Nur, diese Bundeshilfe ist gekoppelt an Kriterien, und diese werden geprüft. Der Prüfbericht zur Region Burgdorf macht einen hellhörig, wenn man hineinschaut. Ich möchte drei Stellen daraus zitieren. Da steht zum Beispiel: "Das Agglomerationsprogramm zeigt nur in Ansätzen Lösungen für ein flächendeckendes Gesamtverkehrssystem für Burgdorf und die Nachbargemeinden auf." Und: "Es werden keine Analysen und Aussagen dazu gemacht, wie die regionalen Verkehrsströme aus dem Emmental stärker auf den öffentlichen Verkehr verlagert werden können." Oder es steht darin: "Das Agglomerationsprogramm skizziert nur in Ansätzen ein schlüssiges Gesamtkonzept der Siedlungsentwicklung. Es werden keine detaillierten Aussagen zur Weiterentwicklung der Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete, zu den Wohn- und Arbeitsschwerpunkten oder zu einem möglichen Siedlungsflächentransfer bei Neueinzonungen gemacht." Weiter steht dann noch, dass die neuen Gebiete, die man besiedeln könnte, ausgerechnet in der Nähe der Autobahn sind und die Gefahr besteht, dass der motorisierte Individualverkehr stärker genutzt wird.

Meine Damen und Herren in diesem Saal, ich möchte Sie fragen: Wollen Sie ernsthaft ein Projekt unterstützen, das in der Beurteilung derart schlecht abschneidet? Mit einer Zustimmung zu diesem Projekt widersprechen Sie allen Kriterien, die wir uns selber gegeben haben, um Agglomerationsprogramme zu beurteilen. Es geht da zum Beispiel um den Ressourcenverbrauch, es geht um die Verkleinerung der Umweltbelastung und um die Siedlungsentwicklung nach innen. In diesen Bereichen ist das Projekt Burgdorf eindeutig nicht auf dem Stand, auf dem es sein sollte. Wollen Sie das wirklich?

Wollen Sie von den FDP-Liberalen das? In drei Tagen diskutieren Sie über Ihre Klimapolitik. Hier geht es ganz konkret um den Autoverkehr und um Klimapolitik, wenn zum Beispiel in diesem Bericht drinsteht, dass man zu wenig berücksichtigt hat, wie man auch den öffentlichen Verkehr im Emmental fördern will. Hier geht es um den Klimaschutz konkret.

Wollen Sie von der CVP das? Wollen Sie ein Projekt und eine Region unterstützen, die in der Raumplanung so schlecht abschneidet? Ist das wirklich in Ihrem Sinn? Oder ist es im Sinn der BDP, die ja mit dem Slogan



"Langweilig, aber gut" solche Berichte doch faktenbasiert anschauen müsste und aufgrund dieser Fakten dann auch beurteilen müsste, ob ein solches Projekt effektiv gut ist?

Wir haben in der Kommission keine zusätzlichen harten Fakten erhalten. Es gab ein Faktenblatt des Kantons Bern, das aber mehr Pro-Argumente als etwas anderes enthielt. In dem Sinne meine ich und meint auch unsere Fraktion ganz klar: Dieses Projekt hat immer noch ein miserables Kosten-Nutzen-Verhältnis. Es gehört nicht auf diese Liste, und bei allen Projekten der Agglomerationsprogramme hat kein anderes Umfahrungsprojekt so schlecht abgeschnitten wie Oberburg.

In dem Sinne bitte ich Sie, dieses Projekt wieder von der Liste zu streichen.

**Pieren** Nadja (V, BE): Herzlichen Dank, Herr Kollege Töngi. Ich hätte jetzt eigentlich ganz viele Fragen, aber ich darf nur eine stellen. Sie sagen, dass das Projekt den öffentlichen Verkehr zu wenig berücksichtige. Kennen Sie das Projekt im Detail? Können Sie mir konkret sagen, welche Punkte des öffentlichen Verkehrs an welchen Stellen im Projekt Umfahrung Oberburg im Agglomerationsprogramm Burgdorf konkret berücksichtigt wurden – en détail?

**Töngi** Michael (G, LU): Es gibt ja die erwähnten Berichte des Bundes. Es werden alle Agglomerationsprogramme nach den gleichen Kriterien berücksichtigt. Dort steht das drin, was ich zitiert habe. Ich habe dieses Projekt wie die anderen auch angeschaut. Ich vergleiche alle Projekte auf dem gleichen Stand. Ich gehe nicht bei einem Projekt noch besonders ins

AB 2019 N 1195 / BO 2019 N 1195

Detail, wenn alle anderen auf dem gleichen Stand sind. Wie es schon andere Sprecherinnen und Sprecher gesagt haben, sollte man nicht bei einem Projekt Nachinformationen liefern können. Diese sind übrigens nicht bis in unsere Kommission gekommen.

**Fluri** Kurt (RL, SO): Die FDP-Liberale Fraktion unterstützt die Mehrheit. Aber es gilt hier zu differenzieren; wir müssen diese Differenz relativieren. Wenn Herr Töngi vorhin auf die Klimapolitik Bezug genommen hat, so müssen wir ihm sagen: Darum geht es hier nicht. Es geht nicht um das Projekt Oberburg, ja oder nein; es geht um die Frage, ob das Projekt Oberburg jetzt in dieses oder in das nächste Programm kommt. Das war in der Kommission unbestritten. Das wird wahrscheinlich auch Herr Hardegger so zur Kenntnis genommen haben. Den bedingungslosen Unterstützern des Projekts müssen wir sagen: Es geht auch nicht darum, mit einem Ja zur Mehrheit heute festzulegen, dass das Projekt Oberburg in dieses Programm kommt. Wir sind der Auffassung, dass wir gestützt auf die Diskussionen im Ständerat und auch in unserer Kommission gestern Morgen zur Meinung gekommen sind, dass die Tauglichkeit und Rechtzeitigkeit dieses Projekts für dieses Programm zu prüfen ist. Das war auch im Ständerat von verschiedenen Seiten, von verschiedenen Parteien oder Gruppen, wie man dort sagt, eingebracht worden. Auch Frau Bundesrätin Sommaruga hat sich, wenn ich sie so interpretieren darf, gegenüber dieser Frage relativ offen gezeigt. Immerhin haben Sie angedeutet, dass Sie es locker nähmen – das kann ich jetzt aus dem Amtlichen Bulletin des Ständerates zitieren –, wenn die Differenz weiterhin bestünde. Sie haben zugesichert, dass bei einer erneuten Überprüfung in der Kommission das Astra alles auf den Tisch legen werde, was zur Beurteilung der Frage notwendig sei, ob das Projekt Oberburg in dieses oder in das nächste Programm kommen solle oder nicht. Es geht nicht darum: Oberburg generell ja oder nein. Wir sind der Auffassung, dass man diese Überprüfung nochmals tiefgründig an die Hand nehmen soll, und wir werden uns den endgültigen Entscheid vorbehalten. In diesem Sinn bitte ich Sie heute, der Mehrheit zuzustimmen.

**Borloz** Frédéric (RL, VD): Le groupe PLR soutient la proposition de la majorité de la commission, c'est-à-dire d'augmenter les subsides alloués aux projets de Bulle et du Grand Genève, d'intégrer les nouveaux projets de Delémont, du Luganese et d'Aargau-Ost, et de maintenir la divergence avec le Conseil des Etats concernant le projet de Burgdorf.

Tout le monde est d'accord pour dire que ce dernier projet devrait être réalisé. Il y a des problèmes sur place, il faut donc trouver des solutions. Nous souhaiterions continuer cette analyse jusqu'à ce que, lors du vote final, on décide si, oui ou non, on veut de ce projet. Aujourd'hui, ce projet a le soutien des autorités locales et également cantonales, et il représente un intérêt non seulement pour la commune de Burgdorf, mais aussi un intérêt régional. Rappelons ici que le centre de Burgdorf a été entièrement remanié et réorganisé, avec une meilleure accessibilité, une mobilité douce et piétonne tout à fait nouvelle et performante. Il est donc logique de s'occuper du contournement de cette ville et de son accès depuis l'extérieur.

Ce sont les raisons pour lesquelles nous vous encourageons à soutenir cette divergence et à continuer l'étude



du projet de Burgdorf.

**Grunder** Hans (BD, BE): Ich bin nicht im Wahlkampf, ich trete nicht mehr an, aber ich komme aus dem Emmental. Ich versuche, mich kurz zu halten.

Dieses Projekt ist sicher etwas ein Sonderfall. Sie wissen es, man hat zuerst versucht, die Strasse ins Nationalstrassennetz aufzunehmen, weil sie eine Agglomerationsstrasse und gleichzeitig auch die einzige Erschliessungsstrasse ins Emmental ist – das mit etwa 120 000 Einwohnerinnen und Einwohnern immerhin die Grösse eines mittleren Kantons hat. Jeder Kanton, wir wissen es, hat nach Gesetz Anspruch auf einen Autobahnanschluss. Das fordern wir nicht.

Das vorliegende Projekt, es wurde gesagt, ist baureif. Die Mitwirkung ist abgeschlossen, es liegt ein Bauprojekt vor, das ganz breit unterstützt wird, sogar von Pro Natura. Warum? Weil das Emmental eben ein relativ enges Tal ist. Man hat viele Varianten geprüft, auch billigere. Wir haben eine Auenlandschaft von nationaler Bedeutung, wir haben die Emme. Es gibt einfach wenig Platz, und es gibt nur diese Zufahrt.

Deshalb braucht man in Oberburg eine kurze Umfahrung, um eben – das wurde vorhin vom Vertreter der grünen Fraktion komplett falsch gesagt – im Dorf Oberburg verdichten zu können. Es wurde auch total falsch gesagt, der Richtplan sei nicht ausgereift. Der Richtplan für das ganze Emmental ist ausgereift, und er ist Bestandteil des kantonalen Richtplanes. Dieser kantonale Richtplan wurde auch vom Bundesrat genehmigt. Diese Aussage ist also komplett falsch.

Wichtig ist auch, dass es nicht ein Strassenprojekt ist, sondern eine Gesamtbetrachtung. Man hat eine Zweckmässigkeitsbeurteilung gemacht, in der alle Verkehrsträger berücksichtigt wurden. Die Velofahrer jubeln, wenn wir dieses Projekt realisieren, weil Velowege entstehen. Es wird entflochten, und vor allem: Der öffentliche Verkehr funktioniert im Moment nicht mehr; nicht deshalb, weil wir nicht genügend getan haben, sondern weil diese Achse mit nahezu 20 000 Fahrzeugen verstopft ist und deshalb der Busbetrieb den Fahrplan schlicht nicht mehr einhalten kann.

Es gibt eigentlich nur ein Argument, das nach den Regeln der Agglomerationsprogramme gegen dieses Projekt spricht. Da bin ich mit der Frau Bundesrätin einverstanden, wenn sie das ausführt. Das ist das sogenannte Kosten-Nutzen-Verhältnis. Aber dort haben wir schon, als wir das neue Agglomerationsprogramm installiert haben, gesagt, es gebe Verbesserungsbedarf, und zwar gehörig. Heute werden diese Projekte nach einem ganz einfachen Muster eingestuft. Es gibt eine andere Wirtschaftlichkeitsberechnung, die viel detaillierter ist: die Berechnung nach dem sogenannten Bundesmodell Nistra. Dort schneidet dieses Projekt volkswirtschaftlich sehr gut ab. Es hat einen Faktor von knapp 1,7 – ab Faktor 1 ist ein Projekt wirtschaftlich. In Zahlen ausgedrückt beträgt die Wirtschaftlichkeit knapp 700 Millionen Franken. Dort hat man auch die Variante Null-plus, von der die Grünen immer sprechen, bewertet. Sie hat einen Nutzwert von minus 79 Millionen Franken. Also: Versuchen Sie, sich diese Zahlen zu verinnerlichen.

Ich bitte Sie, diesem Projekt hier zuzustimmen. Es geht jetzt, wie Herr Fluri gesagt hat, darum, ob man dieses Projekt unterstützen will oder nicht. Eine massiv billigere Lösung wird es nicht geben. Ich habe es in der Kommission gesagt: Vor fünfzig Jahren habe ich Vermessungszeichner gelernt. Damals habe ich geholfen, den Azue, den Autobahnzubringer Emmental – das war ein Autobahnzubringer bis nach Hasle-Rüegsau – abzustecken. Ich bin froh, dass man den nicht gebaut hat. Jetzt geht es aber nur um eine ganz normale Verkehrslösung; es ist eine Gesamtlösung. Es wird ja dann auch noch argumentiert, man könne etappieren. Ja, man kann etappieren, aber man muss dafür eben zuerst diese Umfahrung machen. Vorher kann man im Dorf ja nicht zurückbauen.

Vielen Dank, wenn Sie dieses gute, ausgereifte Projekt unterstützen. Auch im Berner Grossen Rat wurde es mit wenigen – ich glaube, mit 19 oder 20 – Gegenstimmen verabschiedet. Es wurde auch kein Referendum ergriffen. Das Projekt ist baureif.

**Sommaruga** Simonetta, Bundesrätin: Ich kann die Verkehrsprobleme in der Agglomeration Burgdorf sehr gut verstehen. Der Bundesrat ist der Meinung, dass es sinnvoll ist, dort zu investieren. Es ist genau so, wie Frau Nationalrätin Pieren gesagt hat: Der Bundesrat will dort investieren. Das wurde auch mit der Region intensiv vorbesprochen. Deshalb ist der Bundesrat auch bereit und beantragt Ihnen das entsprechend, die Sanierung der Durchfahrt Burgdorf, ein Projekt im Umfang von 44 Millionen Franken, zu unterstützen. Der Beitrag des Bundes beträgt 16 Millionen Franken.

Die einzige Frage, die Sie sich noch einmal gut überlegen sollten und die jetzt auch zwischen den Räten hin- und hergegangen ist, ist die Frage der Umfahrung Oberburg. Ich sage es hier auch in aller Deutlichkeit: Auch für Oberburg braucht



es eine Lösung. Das ist unbestritten. Der einzige Punkt, in dem jetzt eine Differenz besteht, ist, ob das vorliegende Projekt zu Oberburg bereits das Gelbe vom Ei ist oder ob man hier noch eine Optimierung vorsehen sollte.

Der Bundesrat ist aufgrund der Prüfung seiner Fachleute zum Schluss gekommen, dass dieses zweite Vorhaben, der Teil Oberburg, noch einmal optimiert werden sollte. Er beantragt aber, das noch einmal, die Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf. Das sollen Sie auch so beschliessen können. Die Etappierung eines grossen Projekts – und in dieser relativ kleinen Agglomeration ist es ein grosses Projekt – ist nichts Ungewöhnliches. Wir haben das zum Beispiel bei der Limmattalbahn auch gemacht – mit positiven Erfahrungen. Die Etappierung eines Projekts bedeutet kein Nein zu einem Projekt, sondern ein schrittweises Vorgehen. Wenn Sie heute dem Bundesrat und dem Ständerat folgen, dann ist das nicht ein Nein zur Umfahrung Oberburg, sondern es ist ein Auftrag an den Bundesrat, zusammen mit der Region dieses Projekt Oberburg noch einmal anzuschauen und nach Optimierungsmöglichkeiten zu suchen.

Die Erfahrung, dass bei diesen Agglomerationsprogrammen nicht alles, was eingegeben wird, tel quel einfach übernommen wird, hat jetzt nicht nur Oberburg gemacht, sondern auch eine ganze Reihe von anderen Regionen. Im Kanton Schwyz hat man ein Projekt für die Muota-Brücke zurückgestellt, es wurde also nicht bewilligt. Der Kanton Schwyz ist jetzt nicht hier und sagt Ihnen, Sie sollten das jetzt anders beschliessen, sondern er ist bereit, das noch einmal anzuschauen. Auch die Netzergänzung in Wil oder verschiedene Traminien in Basel und Genf konnten jetzt nicht berücksichtigt werden. Sie haben also in Genf, in Basel, im Kanton Schwyz, im Kanton St. Gallen Projekte, die jetzt ebenfalls nicht berücksichtigt worden sind. Es ist also nichts Aussergewöhnliches; das wissen Sie. Die entsprechenden Kantone haben das auch so zur Kenntnis genommen und wissen, dass man weiter daran arbeitet.

Der Ständerat hat den Antrag zur Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms Burgdorf unterstützt. Er ist aber der Meinung, man solle das Projekt Oberburg nochmals näher anschauen. Sie können gerne anders entscheiden, ich habe überhaupt nichts dagegen. Es freut mich auch, wenn Sie sich so intensiv für diese Fragen interessieren. Die einzige Frage, die sich noch stellt, ist: Wollen Sie diese Überprüfung selber vornehmen? Dann müssten Sie die Agglomerationsprogramme jetzt zurückstellen. Oder sagen Sie, die Fachleute sollten mit der Region dieses Projekt noch einmal anschauen? Herr Nationalrat Fluri hat es deutlich gesagt: Wenn Sie die Überprüfung des Projekts Oberburg selber vornehmen, dann ist noch offen, ob Sie am Schluss Ja oder Nein sagen. Sie behalten sich also vor, ob Sie dann am Schluss sagen: Ja, der Bundesrat hatte Recht, es soll noch eine Optimierung geben. Oder Sie sagen: Nein, wir sind der Meinung, so kann man das verabschieden. Das können Sie gerne tun.

Ich bitte Sie einfach, Folgendes im Auge zu behalten – und jetzt kommen wir vielleicht wieder dazu, den Blick der ganzen Schweiz zuzuwenden -: Wenn Sie dieses Projekt selber anschauen wollen, dann heisst das für andere Regionen, dass es zu einer Verzögerung kommt. Das heisst dann, dass 22 Projekte in Agglomerationen, zum Teil auch grössere Projekte, jetzt in eine Warteschlange geschickt werden. Ich muss Ihnen sagen, dass ich damit gut leben kann, aber Sie müssten dann vielleicht in Bezug auf die zweite Etappe der Limmattalbahn erklären, warum man damit noch drei Monate warten soll; Sie müssten in Bezug auf die multimodale Drehscheibe in Thonon-les-Bains – die sind parat, die wollen starten – sagen: Nein, jetzt warten Sie noch drei Monate. Es sind Langsamverkehrsmassnahmen in St. Gallen, die starten könnten, und Sie müssen den Betroffenen sagen: Nein, Sie müssen noch warten. Es gibt im Tessin im Raum Mendrisio/Chiasso Projekte, da könnte man loslegen, und auch im Kanton Aargau könnte man bei der dritten Etappe der Wiggertalstrasse in Zofingen starten. Sie können den Betroffenen in allen diesen Regionen sagen: Nein, wir wollen wegen Oberburg noch einmal drei Monate warten und schauen dann am Schluss, was wir entscheiden.

Noch einmal: Ich bin da ganz offen, Sie können das gerne tun und diesen anderen Regionen dann einfach erklären, dass sie halt warten müssen, dass es eine Zusatzschleife gibt, dass es auch Zusatzaufwand gibt. Sie müssen den Kantonen vielleicht auch noch sagen, dass sie bei vorzeitigen Baubewilligungen diese Projekte halt auf eigenes Risiko finanzieren, weil die Bundesgelder noch nicht gesichert sind.

Das ist eigentlich die Frage, die Sie heute beantworten wollen: Sie entscheiden, ob Sie das Projekt Umfahrung Oberburg im Agglomerationsprogramm Burgdorf selber noch einmal anschauen wollen und damit alle anderen Agglomerationsprojekte in die Warteschlange schicken oder ob Sie den Fachleuten sagen: Schaut das nochmals an. Es kommt auf jeden Fall etwas für Oberburg, darauf können Sie zählen, das sage ich heute so öffentlich, dafür stehe ich auch ein. Aber Sie entscheiden jetzt, ob das von den Fachleuten gemacht wird; dann können Sie entsprechend diese Agglomerationsprogramme so verabschieden.

Ich empfehle Ihnen, dem Ständerat zu folgen, aber wie gesagt: Sie entscheiden und sagen, wie es hier weitergeht.



**Grunder** Hans (BD, BE): Sehr verehrte Frau Bundesrätin, Sie wissen, ich schätze Sie sehr. Nach diesen jetzt etwas an Angstmacherei grenzenden Aussagen wegen dieser drei Monate möchte ich einfach etwas klarstellen: Wir befinden uns bereits im Differenzbereinungsverfahren. Alle Projekte, die wir abgesegnet haben, werden auch in drei Monaten nicht gefährdet sein. So funktioniert das System hier. Deshalb liegt die Unsicherheit, auch wenn erst im Herbst entschieden wird, nur beim Projekt Burgdorf-Oberburg. Teilen Sie diese Meinung?

**Sommaruga** Simonetta, Bundesrätin: Genau das war ja die Frage. Ich teile diese Meinung, Herr Nationalrat Grunder. Die anderen Projekte müssen einfach warten. Wir haben extra Vereinfachungen mit Pauschalfinanzierungen vorgesehen. Sie können aber den anderen Regionen mit Projekten auch sagen: Jetzt wartet ihr einfach. Jetzt wartet einfach die ganze Schweiz mit ihren Agglomerationsprogrammen auf Oberburg; das ist doch eine schöne Botschaft.

**Burkart** Thierry (RL, AG), für die Kommission: Ich habe hier die Rolle eines Kommissionsberichterstatters, dennoch möchte ich der guten Ordnung halber meine Interessen offenlegen: Ich bin, wie Sie wahrscheinlich wissen, Vizepräsident des Touring Clubs Schweiz und Präsident der TCS-Sektion Aargau.

Der Nationalrat hat dieses Geschäft "Agglomerationsverkehr. Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019" als Erstrat am 11. März dieses Jahres beraten. Sie können sich sicher erinnern: Wir haben – im Gegensatz zum bundesrätlichen Antrag – zusätzliche Projekte in dieses Programm aufgenommen. Es sind dies Burgdorf, Bulle, Aargau-Ost, Luganese, Grand Genève und Delémont. Der Ständerat als Zweirat bzw. seine vorberatende Kommission sind grundsätzlich diesen Beschlüssen des Nationalrates und dem Entwurf des Bundesrates gefolgt und haben die Projekte ebenfalls aufgenommen – mit einer Ausnahme: Das ist diejenige, worüber wir gerade intensiv die Debatte geführt haben, nämlich das Projekt Burgdorf.

Mittlerweile sind – so ist die Auffassung der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates – unterschiedliche Informationen zu diesem Projekt vorhanden. Im Gegensatz zum Ständerat bzw. seiner vorberatenden Kommission lagen der KVF-NR dahingehend Informationen vor, dass das Projekt so weit fortgeschritten sei, dass es ins Agglomerationsprogramm aufgenommen werden könne: Das Bauprojekt liege vor, die Mitwirkung sei abgeschlossen, die umliegenden Gemeinden stünden hinter diesem Projekt, es sei kein Referendum ergriffen worden, und die Finanzierung sei – zumindest gemäss Aussagen von Vertretern des Kantons Bern – sichergestellt. Offen sei oder ist bei einer näheren Betrachtung noch das Kosten-Nutzen-Verhältnis, das entsprechend noch intensiver angeschaut werden müsse.

Die KVF-NR war daher der Auffassung, dass dieses Projekt Burgdorf noch einmal genauer betrachtet werden

AB 2019 N 1197 / BO 2019 N 1197

müsse, dass der KVF-SR, also der Schwesterkommission, die Chance gegeben werden müsse, diese Abklärungen noch detaillierter vorzunehmen. Daher ist es notwendig, dass wir die Differenz aufrechterhalten, damit die KVF-SR diese Abklärungen machen kann.

Die KVF-NR beantragt Ihnen daher – nach ihrer Sitzung von gestern – mit 16 zu 6 Stimmen bei 3 Enthaltungen, den Beschlüssen des Nationalrates vom 11. März 2019 bzw. den Anträgen der Mehrheit der KVF-NR zu folgen und an der Differenz festzuhalten.

**Bühler** Manfred (V, BE), pour la commission: Le 17 juin dernier, la Commission des transports et des télécommunications s'est réunie pour examiner l'unique divergence avec le Conseil des Etats qu'il reste dans ce projet.

Pour mémoire, nous avons ajouté un certain nombre de projets au programme. Je rappelle qu'il s'agissait des projets d'agglomération de Bulle, d'Aargau-Ost, du Luganese, du Grand Genève et de Delémont, ainsi que de Burgdorf-Oberburg. Ces projets avaient été acceptés à des majorités confortables. Il y avait déjà eu des discussions en commission et au conseil pour savoir s'il était raisonnable d'ajouter ces projets puisqu'ils présentaient certains "déficits" et que certains points qui avaient été relevés par l'administration justifiaient, d'après elle, qu'on ne les prenne pas dans ce programme mais, selon toute vraisemblance, dans le suivant. Notre conseil a estimé qu'ils étaient suffisamment mûrs et a éliminé ses doutes en ajoutant ces projets à la liste. Le Conseil des Etats s'est rallié à cette opinion, dans sa grande majorité, sauf pour la divergence concernant Burgdorf-Oberburg.

Où sont maintenant les points qui suscitent encore une discussion? Il a été dit au Conseil des Etats, qui n'a peut-être pas eu les informations les plus actuelles, notamment celle que le projet n'était pas prêt à être construit: c'est faux! Nous n'avons pas ici simplement un avant-projet mais bel et bien un projet prêt à être réalisé, dont la construction pourrait presque commencer demain. Le projet est extrêmement détaillé, le canton



de Berne l'a confirmé à plusieurs reprises et encore tout récemment.

Le financement est aussi assuré puisque le Grand Conseil du canton de Berne a voté les centaines de millions de francs nécessaires pour pouvoir réaliser ce projet moyennant la participation de la Confédération. Il y a aussi unanimité dans la région de l'Emmental, que je connais bien puisque j'ai la chance d'être citoyen du canton de Berne également – ceci pour les liens d'intérêts qui doivent figurer au Bulletin officiel. Quarante communes soutiennent ce projet. Il n'y a pas d'opposition de fond, même pas d'ailleurs de la part des milieux de la protection de la nature, et pour cause, il s'agirait d'un projet respectueux de l'environnement, quand bien même évidemment il concerne beaucoup le trafic individuel motorisé. Précisons que l'on protégerait notamment les terres agricoles de grande valeur qui se trouvent à cet endroit en construisant un tunnel.

Evidemment, cela a un coût. Ce coût est élevé, on le sait ici, mais on est dans une région où l'accent est mis sur le transport individuel. Les transports publics ne sont pas en reste, puisque les bus pourraient à nouveau circuler d'après l'horaire sur la route principale, qui serait délestée d'une très grande partie de son trafic dans les villages et les petites villes concernées.

J'ai entendu le porte-parole du groupe des Verts dire que les objectifs en matière de transports publics et de protection du climat n'étaient pas suffisamment pris en compte: j'aimerais vraiment contester cela. La commission a pris acte qu'il s'agit d'une région qui n'est pas urbaine, évidemment: Berthoud est une petite ville, de l'ordre de grandeur de 20 000 habitants, à laquelle s'ajoutent quelques villages. Or, le trafic de toute la région du Bas-Emmental doit passer par Oberburg et Berthoud pour s'écouler en direction du Plateau suisse via l'autoroute A1. C'est une région de 120 000 habitants qui est concernée globalement par ce projet; je crois que la commission en a pris acte.

Vu ces différents points discutés, qui ne l'ont pas été de manière suffisamment claire et détaillée au Conseil des Etats et dans sa commission, la majorité de la commission estime que la discussion doit être lancée et approfondie. Pour cela, il est nécessaire de maintenir cette divergence.

Je rappelle que notre conseil avait accepté ce projet par 128 voix contre 57, une majorité claire et confortable; par 16 voix contre 6 et 3 abstentions, la commission vous recommande de maintenir la divergence en suivant la proposition de la majorité.

#### *Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 18.065/19117)

Für den Antrag der Mehrheit ... 132 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 55 Stimmen

(0 Enthaltungen)

**La presidente** (Carobbio Guscetti Marina, presidente): Faccio gli auguri di compleanno al signor Pardini che oggi compie gli anni. Buon compleanno, signor Pardini! (*Acclamazioni*)