



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)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 10.09.19 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 12.09.19 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 19.09.19 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 24.09.19 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 25.09.19 (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
(Hadorn, Hardegger, Töngi)
Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 1, annexe

Proposition de la majorité
Maintenir

Proposition de la minorité
(Hadorn, Hardegger, Töngi)
Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Hardegger Thomas (S, ZH): Wir haben hier bei diesem Geschäft noch eine Differenz. Es ist die gleiche Differenz, die wir schon bei der letzten Differenzbereinigungsberatung gehabt haben. Es geht um das Agglomerationsprogramm Burgdorf, spezifisch um die Umfahrung Oberburg.

Die Ausgangslage ist noch die gleiche wie bei der letzten Beratung. Wir haben auf der einen Seite ein Projekt, das die Vorgaben für die Projekteingabe nicht eingehalten hat. Wir haben ein Projekt, das zum Zeitpunkt der Projekteingabe die Anforderungen an die Agglomerationsprojekte nicht erfüllt hat. Wir haben ein Projekt, das das schlechteste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Wir haben ein Projekt, das selbst in der Region umstritten ist, und wir haben ein Projekt, bei dem ständig neue Informationen zu einem angepassten Projekt auftauchen, welches aber noch nicht für die Realisierung bereit ist.

Auf der anderen Seite haben wir rund dreissig Projekte, die darauf warten, dass die Vorlage vom Parlament endlich verabschiedet wird, damit sie umgesetzt werden können. Wir haben diese Projekte bereits um vier



Monate verzögert. Sie als Parlamentarierinnen und Parlamentarier müssen in Ihrer Region erklären, wieso Sie die Realisierung der unbestrittenen Projekte nun gefährden. Es gibt hier Fraktionen, die, sobald sie das Wort Strassenbauprojekt hören, schon den Schaufelbagger starten wollen. Sie versuchen jetzt mit ihrem Vorgehen, den Ständerat in Geiselhaft zu nehmen. Er soll in der Einigungskonferenz schwach werden, damit nicht alle Projekte durch die Ablehnung der Vorlage gefährdet werden. Sie spielen ein gefährliches Spiel. Sollte nämlich am Schluss die Einigungskonferenz das Projekt Oberburg wieder aus der Vorlage streichen, werden sie dann umschwenken müssen.

Sollen die Agglomerationsprogramme einen Beitrag an einen siedlungsverträglichen Verkehr leisten müssen – dafür sind sie ja vorgesehen –, dann dürfen die Vorgaben nicht aufgeweicht werden und nicht Projekte durchgewinkt werden, die nicht dafür bereit sind. Sie sollen auch nicht abhängig vom Lobbyieren der jeweiligen Region bewilligt werden, so wie das hier geschehen ist.

Darum bitte ich Sie, den Minderheitsantrag zu unterstützen.

Pieren Nadja (V, BE): Die SVP-Fraktion wird weiterhin den Antrag der KVF-NR, am Kredit für die Umfahrung Burgdorf-Oberburg festzuhalten, unterstützen. Diese Umfahrung dient nicht nur der Verkehrsberuhigung und der dringend nötigen Erhöhung der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer in Burgdorf und Umgebung. Das ganze Emmental wird einen sehr grossen Nutzen davon haben, aber darüber hinaus auch Teile des Berner Oberlandes, des Entlebuch und des Berner Mittellandes – sie alle warten schon seit Jahren auf eine Lösung der sehr grossen Verkehrsprobleme, die nun nicht mehr länger auf die lange Bank geschoben werden können.

Ich bin in Burgdorf aufgewachsen und kenne die Verkehrswege als Fussgängerin, als Velofahrerin und als Autofahrerin vor Ort persönlich bestens. Ich bin seit knapp vierzig Jahren eine Direktbetroffene. Die grosse Unterstützung für dieses Projekt in der Bevölkerung, aber auch der betroffenen Gemeinden und des ganzen Kantons Bern zeigt, dass es nun endlich Zeit ist zu handeln. Auch Frau Bundesrätin Sommaruga sagte vorgestern im Ständerat, es sei unbestritten, dass es in Oberburg Massnahmen brauche. Unsere einzige Differenz, Frau Bundesrätin, ist, wann genau der Kanton Bern und die Region mit dem Bau beginnen können, sollen oder dürfen. Das Projekt würde auch durch eine weitere Verzögerung oder Etappierung nicht mehr gewinnen können. Es ist umweltverträglich, und Alternativen gibt es bei diesem engen Nadelöhr auch in der nächsten Legislatur nicht.

Die Geografie des Tors zum Emmental wird sich nicht ändern. Für mich ist es klar, dass die Umfahrung Burgdorf-Oberburg ein wichtiges Gesamtprojekt ist, das sich auch nicht zerstückeln lässt. Derselben Meinung ist auch die Berner Regierung, die den Beschluss des Nationalrates, die Umfahrung Oberburg in diese Generation aufzunehmen, klar unterstützt. Der Projektierungsgrad erlaubt einen Baubeginn vor 2022. Somit gehört dieses Projekt klar in den Verpflichtungskredit für die Beiträge 2019–2022.

Wenn nun, wie vom Bundesrat empfohlen, zuerst die Ortsdurchfahrt Burgdorf saniert werden soll, würde man die grossen Verkehrsprobleme vor Ort nicht lösen, sondern nur in das Nachbardorf Oberburg verschieben. Eine Etappierung des vom Kanton Bern geplanten Gesamtkonzepts wäre der falsche Ansatz. Es braucht keine Verzögerung des Projekts oder Verschiebung des Problems, es braucht nun eine gesamtheitliche Lösung.

Das Projekt bringt für alle Verkehrsteilnehmer einen grossen Mehrwert und vor allem mehr Sicherheit. Wenn die Autos und LKW durch den geplanten Tunnel fahren, entsteht dort, wo jetzt eine Strasse mit Dauerstau ist, eine velo- und fussgängerfreundliche Zone. Der Weg zum Einkaufen, in die Schule oder in das schöne Naherholungsgebiet wird für den Velofahrer oder den Fussgänger um vieles attraktiver, und der motorisierte Individualverkehr wird emmentalwärts flüssig. Laufende Motoren von im Stau stehenden Autos gehören hoffentlich bald der Vergangenheit an. Die Einwohner und die umliegende Natur atmen auf, wenn der Verkehr fliesst und nicht unnötig, im Stehen, CO₂ produziert.

Im Emmental sind viele der rund 120 000 Einwohner auf das Auto angewiesen, so auch in den angrenzenden Regionen, die durch das Emmental erschlossen sind. Nicht jede Region ist mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar. Wenn auf den Bus umgestiegen werden kann, nützt das heute nicht viel, da auch die Busse in und um Burgdorf im Stau stehen.

Ich bitte Sie, heute unbedingt am Kredit für die Umfahrung Burgdorf-Oberburg gemäss Beschluss des Nationalrates festzuhalten. Ich danke Ihnen ganz herzlich, wenn Sie

AB 2019 N 1510 / BO 2019 N 1510

heute das für das Emmental und den Kanton Bern enorm wichtige Projekt unterstützen.

Grunder Hans (BD, BE): Der Minderheitssprecher hat gesagt, es gebe immer neue Fakten. Ich bin mit ihm einverstanden, dass, glaube ich, jetzt alle Fakten auf dem Tisch liegen. Es stellt sich nur die Frage, wie nach-



haltig oder wie wahrheitsgetreu die Fakten sind. Es wurde ziemlich ausführlich gesagt, welche Bedeutung das Projekt hat. Das will ich nicht wiederholen.

Ich möchte einfach noch kurz auf die Debatte eingehen, die im Ständerat geführt wurde. Dort war ja immer wieder Thema, dass das Projekt Burgdorf-Oberburg etappierbar sei. Ich muss Ihnen einfach sagen: Das stimmt nicht, das ist nicht wahr. Es ist eine Gesamtlösung – und nur als Gesamtlösung macht das Ganze Sinn. Ich zitiere hier den Oberingenieur des Kantons Bern wortwörtlich: "Die Umfahrung Oberburg ist Teil einer umfassenden Verkehrssanierung für die Erschliessung des Emmentals. Die Umfahrung Oberburg weist denselben Reifegrad auf wie die nicht bestrittene Sanierung der Ortsdurchfahrt von Burgdorf. Beide Projekte wurden und werden gleichzeitig im Rahmen eines einzigen Gesamtprojektes geplant und sollen auch gemeinsam realisiert werden. Die Gesamtlösung wurde in den letzten Jahren zu einem detaillierten Bauprojekt entwickelt und ist nun baureif. Die Umfahrung Oberburg" – das ist wichtig, das sagt der Kanton Bern – "ist das Kernelement der Gesamtlösung. Die Umfahrung muss als Erstes und in Abstimmung mit den weichen Massnahmen in Burgdorf und Oberburg umgesetzt werden. Ohne Umfahrung Oberburg erlangen die weichen Massnahmen nicht ihre Wirkung. Andere Massnahmen können infolge der fehlenden Verkehrsentslastung gar nicht realisiert werden." Das ist die Aussage.

Es wurde auf einen Flyer Bezug genommen, auf dem Daten stehen und gesagt wird, Oberburg beginne später. Das stimmt eben auch nicht. Aber es war mal eine Aussage. Weil Oberburg das Kernelement ist und dort ein Tunnel gebaut werden muss, dauern die Vorarbeiten länger. Darum wird man das etwas später sehen. Aber das hat seinen Grund; es gibt lange Lieferzeiten in Bezug auf Tunnelbohrmaschinen. Das schreibt auch der Kantonsingenieur.

Ich glaube, wir sind jetzt dann endgültig abstimmungsreif. Es ist ja auch so, dass im Ständerat in der letzten Diskussion die Zustimmung zugenommen hat – massiv zugenommen hat.

Ich bitte Sie, hier festzuhalten, und hoffe, dass der Ständerat das dann auch machen wird.

Hardegger Thomas (S, ZH): Kollege Grunder, stimmen Sie aber zu, dass das Tiefbauamt des Kantons Bern die Etappierung vorgesehen hat und für Oberburg erst ab 2023 bauliche Massnahmen vorgesehen hat?

Grunder Hans (BD, BE): Das ist das Blatt, das man im Rahmen der Mitwirkung verteilt hat. (*Der Redner zeigt ein Dokument*) Aber das sind die sichtbaren Massnahmen draussen; mit den Vorarbeiten muss man eben gleichzeitig beginnen, das habe ich ja hier gesagt.

Töngi Michael (G, LU): Wenn man den Befürwortern dieses Projekts zuhört, hat man das Gefühl, dass es sich um eines der tollsten handeln muss, das es im Agglomerationsverkehr überhaupt gibt. Es gibt Entlastungen für alle Anwohner, der öffentliche Verkehr soll gefördert werden, Landschaftsschutz ist auch noch drin, und jeder Stau verschwindet.

Wenn man aber den Prüfbericht des Bundes über das Agglomerationsprogramm, den wir vor uns haben, anschaut, dann muss man sich schon nochmals vor Augen führen, was dort drinsteht. Dort gibt es Aussagen wie: Es gibt "nur in Ansätzen ein schlüssiges Gesamtkonzept zur Siedlungsentwicklung", es gibt keine "flächen-deckende Strategie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit", und "durch die vorgeschlagenen Massnahmen ist von leichten Modal-Split-Veränderungen ... auszugehen". Alle Umfahrungen wurden – wie das immer bei den Agglomerationsprogrammen gemacht wird – beurteilt, und es wurden Punkte verteilt. Die meisten Umfahrungen haben zwischen 30 und 65 Punkten. Wissen Sie, wie viele Punkte die Umfahrung Oberburg erhalten hat? Es sind nicht 20, es sind auch nicht 15 oder 10, nein, es sind nicht 9 oder 8 oder 7 – es sind 6 "Pünktli", welche diese Umfahrung erhalten hat.

Jetzt wollen Sie genau dieses Projekt, welches das schlechteste Kosten-Nutzen-Verhältnis hat, in das Programm aufnehmen. Das Lobbying dieser Region war toll, das muss man ehrlich sagen. Aber wir müssen uns hier drin schon fragen: Ist es richtig, dass wir ein solches Projekt vorziehen, obwohl es derart schlecht abgeschnitten hat? Was heisst das für die nächsten Diskussionen um die Agglomerationsprogramme, wenn die Regionen mit einem solchen Lobbying Projekte durchbringen?

Ich möchte Sie vor allem noch an den Punkt des Modal Splits erinnern. Wir haben kürzlich in der Statistik gesehen, dass sich der Modal Split leider 2017 Richtung Autoverkehr verschoben hat. Der öffentliche Verkehr hat an Anteilen verloren. Es ist ja wohl falsch, in der heutigen Zeit ein Projekt vorzuziehen, das ausgerechnet die Kapazitätssteigerung des privaten Autoverkehrs als erstes Ziel hat.

Ich bitte Sie, wie die grüne Fraktion mit der Minderheit zu stimmen und diese Umfahrung Oberburg nicht in die Liste aufzunehmen.

Wir haben auf dem Flyer des Kantons Bern gesehen, dass dieses Projekt frühestens ab 2023 begonnen wird. 2023 werden wir wieder ein neues Agglomerationsprogramm verabschieden. Wir haben also Zeit, dann eine



neue Beurteilung vorzunehmen. Falls dieses Projekt ja so viel besser sein soll, als es vom Bund beurteilt worden ist, können wir das im nächsten Agglomerationsprogramm schwarz auf weiss sehen und können dann eine gute Lösung für die Verkehrsprobleme, die es in dieser Region gibt, beschliessen.

Borloz Frédéric (RL, VD): Le groupe libéral-radical suit la majorité de la commission qui vous recommande de soutenir le projet de Berthoud, même si celui-ci, dans l'évaluation, n'a effectivement pas obtenu la meilleure note. Nous avons été sensibles au fait qu'il représente une étape dans un ensemble, et que celle-ci est extrêmement importante. Cette étape ne peut pas être dissociée de l'ensemble de ce qui a été réalisé, notamment dans la ville de Berthoud. Si vous allez visiter cette magnifique ville, vous verrez que tout son centre a été remanié, ce qui la met en valeur. La mobilité douce y occupe désormais une place essentielle. Il est très important, de notre point de vue, d'accompagner ces efforts en approuvant le crédit pour réaliser le contournement nécessaire, afin de fluidifier le trafic et de faire en sorte que les efforts entrepris pour valoriser la ville portent leurs fruits.

Nous pensons également que le contournement d'Oberburg et la traversée de Berthoud ne peuvent pas être dissociés. Il y a là des synergies capitales sur le plan financier. De plus, dans le cadre de ces travaux, il y a des complémentarités dont il faut profiter. Je pense que c'est profitable pour les finances fédérales et pour ce qui concerne l'organisation des travaux, si l'on pense aux nuisances que cela peut engendrer pendant la durée de ceux-ci. De notre point de vue, il est indispensable que des routes de contournement et de traversée se rejoignent et soient mises à la disposition de la population à peu près en même temps. Pour les utilisateurs, certes, il y aura peut-être un décalage, parce que le percement d'un tunnel prend plus de temps, mais toujours est-il que réaliser les travaux en même temps permettrait de mettre cette traversée à disposition des utilisateurs le plus vite possible, et cela dans l'intérêt de la région.

Fluri Kurt (RL, SO): Wir bitten Sie festzuhalten. Herr Töngi und Herr Hardegger, Sie müssen zur Kenntnis nehmen, dass es um ein Gesamtprojekt geht. Es geht um die Ortsdurchfahrt Burgdorf und um die Umfahrung Oberburg. Das eine ist ohne das andere weniger wert, es braucht das Gesamte. Es geht insgesamt um einen grossen Betrag, hier geht es aber um eine Aufstockung um etwa 78 Millionen Franken. Die Frau Bundesrätin hat im Ständerat von 200 Millionen Franken gesprochen, aber es ist nicht dieser Betrag, über den wir uns jetzt unterhalten. Es geht bei jenem um das Gesamtprojekt.

AB 2019 N 1511 / BO 2019 N 1511

Die Haltung des Kantons Bern ist nach unserer Wahrnehmung im Ständerat falsch interpretiert worden. Der Kanton Bern hat das Projekt Oberburg bereits in der ersten und in der zweiten Generation Agglomerationsprogramme eingegeben – und jetzt wieder. Es ist baureif, und es ist Teil eines Gesamtprojekts.

In diesem Sinne bitte ich Sie, die Ortsdurchfahrt Burgdorf nicht abzuwerten, indem Sie jetzt die Umfahrung Oberburg verzögern, sondern das Gesamtprojekt gutzuheissen; dazu braucht es die Zustimmung zum Antrag der Mehrheit Ihrer Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat mit 19 zu 3 Stimmen beschlossen, an diesem Teil des Agglomerationsprogrammes festzuhalten. Ich bitte Sie, sich Ihrer Kommissionsmehrheit anzuschliessen.

Hadorn Philipp (S, SO): Die SP steht für gute Agglomerationsprojekte ein. Der ganzheitliche Ansatz vieler Projekte ist überzeugend. Viele Agglomerationsprogramme dienen dazu, Massnahmen zu treffen, die dazu beitragen, Verkehrsaufkommen zu reduzieren oder wenigstens Verkehrsspitzen zu glätten. Jedenfalls sollten sie damit auch der Lebensqualität förderlich sein. Viele Projekte beinhalten auch die Förderung des Umsteigens auf den Nahverkehr, auf das Velo, indem das Angebot der Fahrradwege ausgebaut wird.

Agglomerationsprogramme werden zu Recht sorgfältig geprüft. Das Verfahren ist transparent und einsehbar. Umstritten ist nur noch das Projekt Oberburg bei Burgdorf; wir haben jetzt schon viel darüber gehört. Das vorliegende Projekt ist im Gegensatz zu den Aussagen meines Vorredners – das möchte ich festhalten – gemäss unseren Unterlagen nicht baureif. Es ist noch nicht so weit ausgereift, dass wir heute entscheidungsfähig wären. Dies mag für die Menschen, die unter der aktuellen Verkehrssituation vor Ort effektiv leiden, stossend sein, insbesondere, wenn man die bereits lange Planungsphase berücksichtigt. Übrigens: Es ist auch für uns Mitglieder der KVF stossend.

Das Bundesamt für Raumentwicklung hat der Schwesterkommission am 30. Juni einen zusätzlichen Bericht zur Verfügung gestellt. Dort ist die Bewertung des Projekts aufgezeigt. Kollege Töngi hat darauf hingewiesen und daraus zitiert. Auch im Vergleich zu anderen Projekten in der Pipeline ist es im Moment noch nicht beschlussfähig. Es gibt nämlich noch viele Projekte auch aus anderen Regionen, die noch nicht in diese Programme aufgenommen werden konnten. Aber nicht nur der Projektstand gibt zu Fragen Anlass. In der Region



gibt es beachtlichen Widerstand gegen dieses Vorhaben. Auch der Kanton Bern – wir hörten jetzt unterschiedliche Positionen – will dies von seinem Ablauf her noch nicht. Es scheint mir ein wenig eine Zwängerei. Aber nicht nur der Projektstand gibt zu Fragen Anlass.

Ich denke, wir sind wohlberaten, diese Projekte bei der Prüfung alle über den gleichen Leisten zu schlagen, das eingeführte Verfahren korrekt einzuhalten und keine "Kurzschlüsse" zu ziehen. Es ist längerfristig in gar niemandes Interesse, wenn wir das nicht tun. Bleiben wir qualitätsbewusst – auch in einem Wahljahr. Bis zur nächsten Etappe werden wir wissen, was es in der Region wirklich braucht.

Die SP-Fraktion wird dem Antrag der Minderheit Hadorn grossmehrheitlich zustimmen und damit Bundesrat und Ständerat folgen.

Candinas Martin (C, GR): Wie Sie bereits mehrmals gehört haben, haben wir nur noch eine Differenz bei den Verpflichtungskrediten zum Agglomerationsverkehr, nämlich bei der Umfahrung Oberburg. Es ist nun an der Zeit, dass wir diese Differenz bereinigen. Die CVP-Fraktion wird die Aufnahme der Umfahrung Oberburg unterstützen. Die Zeichen des Kantons Bern für die Realisierung des Projekts sind positiv, und so ist dieser Entscheid vertretbar.

Erlauben Sie mir aber eine Bemerkung zu den Agglomerationsprogrammen: Eine effiziente Koordination zwischen Schienen-, Strassen-, Velo- und Fussverkehr ist zentral. Darum hat sich die CVP-Fraktion für die Einführung und später auch immer für die Weiterführung der Agglomerationsprogramme im Rahmen der Beratungen zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) engagiert. Dass nun ausgerechnet aus den Reihen der SVP-Fraktion, die sich im Zusammenhang mit dem NAF stets ablehnend oder einschränkend zu den Agglomerationsprogrammen geäussert hat, Anträge für weitere Projekte eingereicht werden, ist aus Sicht der Agglomerationsprogramme sehr erfreulich. Dies zeigt, dass die Erkenntnis der Vorteile der Agglomerationsprogramme in der Zwischenzeit auch bei der SVP angekommen ist. Mithilfe der Agglomerationsprogramme werden nämlich jene Ausbauten realisiert, welche die beste Wirkung zum besten Preis erzielen, sei es für den Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr oder für den Velo- und Fussverkehr. Das ist der grosse Trumpf der Agglomerationsprogramme. Diese Erkenntnis bezüglich der hohen Bedeutung der Agglomerationsprogramme darf uns freuen.

Wie gesagt, wird die CVP-Fraktion dem Antrag der Kommissionsmehrheit und damit dem Kredit für die Umfahrung Oberburg zustimmen.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Es ist in der Tat so: Wir sprechen nicht zum ersten Mal über dieses Projekt. Es ist ein Projekt, das Sie bis jetzt daran gehindert hat, die Agglomerationsprogramme, die sonst unbestritten waren, zu verabschieden. Ich denke, das ist ja der grosse Vorteil dieser Agglomerationsprogramme, Herr Candinas hat es gerade jetzt auch noch einmal gesagt: Die entstehen wirklich in den Regionen, die sind verkehrsträgerübergreifend. Ich denke, man hat hier schon in der Vergangenheit und auch jetzt in dieser Generation von Agglomerationsprogrammen wirklich gute, tolle Projekte entwickeln können, die unbestritten sind und die grosse Vorteile für die einzelnen Agglomerationen gebracht haben.

Nun zu diesem einen Projekt, das jetzt noch in Diskussion ist, Folgendes: Ich möchte es einfach noch einmal betonen, dass aus Sicht des Bundesrates unbestritten ist, dass es für die Region Burgdorf-Oberburg eine umfassende Verkehrssanierung braucht. Ich habe es im Ständerat gesagt und sage es gerne auch hier noch einmal: Ich verbürge mich hier persönlich und öffentlich, dass wir für diese Region eine umfassende Verkehrssanierung finden – Frau Pieren nickt. Ich bin froh, dass Sie das jetzt auch so zur Kenntnis genommen haben. Nun ist die Frage, was Sie jetzt in Bezug auf diese spezifische Frage betreffend Oberburg entscheiden müssen. Da möchte ich auch nochmals betonen: Wenn Sie heute dem Ständerat und dem Bundesrat folgen, dann ist das nicht gegen Oberburg und nicht gegen eine Gesamtverkehrssanierung in dieser Region; es ist nicht eine Zerstückelung und eine Aufspaltung, sondern ein Vorgehen, das möglich ist. Ich widerspreche Herrn Grunder extrem ungern, aber ich habe jetzt einmal ausnahmsweise in Farbe die Informationen des Kantons Bern vom Mai 2019 ausgedruckt – das ist das Aktuellste, was ich gefunden habe. Da steht: "Die Realisierung beginnt mit der Umsetzung der Massnahmen in Burgdorf. Erste Massnahmen in Burgdorf ab 2022, Umfahrung Oberburg ab 2023." Ich wollte damit einfach nur sagen: Wenn Sie jetzt dem Bundesrat und dem Ständerat folgen, dann können Sie genau in der nächsten Generation der Agglomerationsprogramme dieses spezifische Programm Oberburg noch in Ruhe anschauen. Es gibt keine Verzögerung, es gibt keine Verspätung. Vielleicht könnten Sie dann – wir sprechen vielleicht darüber – hier ins Programm hineinschreiben, dass bei der nächsten Generation dieses Projekt Oberburg auch wirklich prioritär behandelt wird. Ich bringe damit dieses Commitment zum Ausdruck und bin auch bereit, das irgendwo noch schriftlich festzuhalten, wenn das dient.

Ich habe einfach ein anderes Problem mit diesem Projekt. Übrigens möchte ich noch zuhänden von Herrn



Nationalrat Fluri sagen: Ich habe letztes Mal hier drin gesagt, dass die Bundesbeteiligung 78 Millionen Franken beträgt – einfach, damit hier auch noch die Zahlen geklärt sind. Ich habe das auch im Ständerat gesagt. Was ist das Problem mit diesem Projekt? Wir haben auch andere Projekte in dieser Generation Agglomerationsprogramme noch einmal zurückgestellt und gesagt, wir schauen das

AB 2019 N 1512 / BO 2019 N 1512

noch einmal an. Der Kanton Schwyz, der Kanton St. Gallen, der Kanton Basel-Stadt, der Kanton Genf – ich habe jetzt einmal nur diese vier Kantone aufgezählt – haben Projekte eingereicht, und Sie haben gemeinsam entschieden, dass sie nochmals angeschaut werden sollen. Sagen Sie zu Hause: "Ja, der Kanton Bern hat halt hier speziell besser lobbyiert – ich habe halt nicht so gut lobbyiert, die anderen haben das besser gemacht"? Ich bin für die Gleichbehandlung zuständig, und Sie eigentlich auch. Gleichbehandlung heisst, man prüft diese Projekte anhand von bekannten, transparenten Kriterien. Man schaut, ob sie diese Kriterien erfüllen, und wenn sie sie nicht erfüllen, dann sagt man nicht einfach Nein, sondern man sagt, man suche eine Lösung. Genau das ist es, was mich auch bei diesem Projekt dazu bringt, Ihnen halt noch einmal zu empfehlen, hier im Sinn der Gleichbehandlung zu entscheiden, damit Sie aus den anderen Kantonen auch alle zu Hause sagen können: "Ja, wir haben wirklich für die Gleichbehandlung gesorgt." Das sollten Sie Ihren Leuten auch sagen können. Ich sage das auch ein bisschen im Hinblick auf die kommenden Generationen: Sie müssen sich darauf verlassen können, dass sie diesen Weg gemeinsam gehen und dass alle Kantone und alle Projekte mit gleicher Elle gemessen werden. Das ist mein Anliegen in diesem Geschäft. Ich meine, ich mag Oberburg diese Lösung doch von Herzen gönnen! Ich mag das auch dem Kanton Bern von Herzen gönnen. Aber die Gleichbehandlung, denke ich, ist für die Entwicklung von zukünftigen Programmen ziemlich wichtig. Dafür stehe ich ein, und deshalb bin ich der Meinung, Sie sollten im Sinn der Gleichbehandlung dieses Projekt zurückstellen. Es ist möglich – ich habe Ihnen die Baubeginne, dokumentiert vom Kanton Bern, jetzt genannt –, es ist möglich, im Zeitplan zu bleiben und für Oberburg eine Lösung zu finden. Ich committe mich öffentlich, dass wir das tun. In diesem Sinn bitte ich Sie, den Ständerat und den Bundesrat zu unterstützen. Das wäre meine Empfehlung.

Burkart Thierry (RL, AG), für die Kommission: Ich habe hier die Rolle eines Kommissionsberichterstatters, dennoch möchte ich der guten Ordnung halber meine Interessenbindung bekanntgeben: Wie Sie wahrscheinlich wissen, bin ich Vizepräsident des TCS und Präsident der TCS-Sektion Aargau; dies vorab als Information. Nun aber zur Sache: Der Nationalrat hat dieses Geschäft als Erstrat am 11. März dieses Jahres beraten. Sie können sich vielleicht erinnern, und es wurde ja heute auch ausgeführt: Wir haben im Gegensatz zum bundesrätlichen Antrag verschiedene zusätzliche Projekte aufgenommen. Es sind dies Burgdorf, Bulle, Aargau Ost, Luganese, Grand Genève und Delémont. Der Ständerat als Zweirat ist diesen Beschlüssen des Nationalrates und dem Entwurf des Bundesrates gefolgt und hat die Projekte ebenfalls aufgenommen, mit einer Ausnahme – das ist diejenige, über die wir hier gerade eine intensive Debatte führen –, nämlich mit Ausnahme des Projekts Burgdorf. Am 19. Juni hat der Nationalrat an seiner Haltung für die Aufnahme der Umfahrung Oberburg bei Burgdorf festgehalten, während der Ständerat am 10. September an seiner Ablehnung ebenfalls festgehalten hat.

Deshalb beraten wir heute noch einmal darüber. Die deutliche Mehrheit Ihrer vorberatenden Kommission hat an ihrer Sitzung von gestern die Auffassung vertreten, dass die Umfahrung Oberburg so weit fortgeschritten sei, dass sie 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 sichergestellt. Dass das Gebiet Burgdorf dringend eine Lösung braucht – wir haben es heute gehört –, ist grundsätzlich unbestritten. Nicht umsonst war dieses Projekt sowohl in der ersten als auch in der zweiten und nun auch in der dritten Generation des Agglomerationsprogrammes grundsätzlich einmal enthalten. Das Projekt ist seit rund fünfzig Jahren in Bearbeitung und hat eine Vielzahl von Veränderungen und Anpassungen erfahren. Der Regierungsrat des Kantons Bern hat in seinem Schreiben darauf hingewiesen.

Was heute als Gesamtprojekt vorliegt, ist die absolute Minimalvariante, wenn man eine Entlastungswirkung erreichen will. Nicht umsonst will der Kanton Bern dieses Projekt – entgegen den Aussagen von Nationalrat Hadorn – dringend. Die Umfahrung Oberburg ist das Kernelement des gesamten Projekts und weist denselben Reifegrad aus wie die Bauplanung bzw. wie die unbestrittene Sanierung der Ortsdurchfahrt von Burgdorf. So sieht es die Bauplanung des Kantons vor. Wenn wir die Umfahrung ablehnen, wird die Ortsdurchfahrt vor der Umfahrung gebaut. Ich rede hier nicht von den ersten Massnahmen, die vorab getroffen werden; das ist richtig, die werden vorgezogen. Die Sanierung der Ortsdurchfahrt wäre aber eigentlich nach der Umfahrung geplant. Mit der Anpassung solcher Ortsdurchfahrten werden gewöhnlich Massnahmen vorgesehen, die auf den Indi-



vidualverkehr hemmend wirken. Daher ist es wichtig, dass die Umfahrung vor der Ortsdurchfahrt gebaut wird. Andernfalls resultiert keine Entlastung für Burgdorf, sondern eine zusätzliche Belastung. Das Verkehrsproblem würde nur einfach ein paar Hundert Meter verschoben, aber dort dann noch vergrössert.

Aus diesen Gründen beantragt Ihnen die vorberatende Kommission mit einem Stimmenverhältnis von 19 zu 3 Stimmen, an der Fassung des Nationalrates festzuhalten.

Bühler Manfred (V, BE), pour la commission: Concernant l'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, la seule divergence qui reste avec le Conseil des Etats a trait au contournement d'Oberburg, et plus particulièrement aux quelque 75 millions de francs, sur le crédit total de 1,489 milliard de francs, que le Conseil national avait décidé d'octroyer au mois de juin dernier.

Pour mémoire, notre conseil avait accepté, en juin, par 132 voix contre 55, cette proposition. Le mardi 10 septembre 2019, le Conseil des Etats a renoncé à éliminer, d'assez peu, par 25 voix contre 15 et 1 abstention, cette dernière divergence.

Je rappelle que le Conseil de Etats a accepté d'autres projets que nous avons ajoutés, concernant Delémont ou Bulle par exemple, lors de la dernière session d'été.

La commission constate que les deux conseils se sont rapprochés, puisque les voix en faveur du projet relatif au contournement d'Oberburg augmentent clairement dans les deux conseils. Cela doit être souligné ici.

La commission vous invite à maintenir la décision de notre conseil concernant le crédit relatif à ce projet. Quelques lacunes ont certes été constatées lors du dépôt du projet, mais elles ont été corrigées. Le canton de Berne veut vraiment pousser à la réalisation de ce contournement. C'est extrêmement important.

Das sage ich auf Deutsch: Der Vertreter der SP-Fraktion sagt, der Kanton Bern wolle das gar nicht. Das stimmt einfach nicht, Kollege Hadorn. Der Kanton Bern will das, das ist in der Mitwirkung, und die finanziellen Mittel sind auch bereitgestellt.

Le Conseil-exécutif du canton de Berne a rappelé à juste titre que les fonds cantonaux nécessaires à la réalisation sont réservés dans un fonds séparé. C'est décidé de façon absolument claire: le canton de Berne soutient pleinement le contournement d'Oberburg. Il fait partie d'un projet complet d'assainissement de l'accès à l'Emmental, qui traverse Berthoud, Oberburg et Hasle, en particulier. Le contournement d'Oberburg, c'est en quelque sorte la pièce de résistance de tout ce projet. C'est la partie la plus importante, parce qu'elle permettrait d'assainir toute la traversée du village, qui subit le passage de 20 000 véhicules – 22 000 à l'horizon 2040 – par jour. C'est énorme pour un village densément peuplé, construit tout en longueur sur les bords de la route cantonale.

Pourquoi est-il important de réaliser ce projet en premier? Parce que l'on va d'abord faire ce contournement, un tunnel en substance, pour ensuite assainir et finalement ralentir le reste du trafic dans le village même, et donner davantage de place aux transports publics et aux vélos, en particulier. L'objectif est de redonner une véritable qualité de vie à la

AB 2019 N 1513 / BO 2019 N 1513

localité d'Oberburg faisant partie de cet ensemble concerné par l'accès à l'Emmental.

Pour toutes ces raisons, la commission vous propose, par 19 voix contre 3, de maintenir la position de notre conseil, à savoir que le contournement d'Oberburg devrait faire partie du programme et pouvoir être financé par le crédit prévu à partir de 2019.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 18.065/19301)

Für den Antrag der Mehrheit ... 131 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 56 Stimmen

(3 Enthaltungen)