



21.025

## **Zusatzkredit "Umfahrung Oberburg"**

### **Crédit additionnel "contournement d'Oberburg"**

*Erstrat – Premier Conseil*

#### CHRONOLOGIE

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 03.06.21 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

*Antrag der Mehrheit*  
Eintreten

*Antrag der Minderheit*  
(Trede, Pasquier, Schlatter, Töngi)  
Nichteintreten

*Proposition de la majorité*  
Entrer en matière

*Proposition de la minorité*  
(Trede, Pasquier, Schlatter, Töngi)  
Ne pas entrer en matière

**Wasserfallen** Christian (RL, BE), pour la commission: Le projet "contournement d'Oberburg" est prévu dans l'arrêté du 25 septembre 2019 par le biais duquel le Parlement a chargé le Conseil fédéral de lui soumettre un message relatif au cofinancement du contournement de cette localité dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération de troisième génération. Avec le présent message, le Conseil fédéral propose de libérer un crédit additionnel de 77 millions de francs pour réaliser ce projet.

Les localités de Berthoud, Oberburg et Hasle sont confrontées depuis des décennies à un trafic extrêmement dense et enregistrent jusqu'à 20 000 véhicules par jour. Le projet aurait un impact bénéfique puisqu'il réduirait la pollution sonore, améliorerait la qualité de l'air, des eaux souterraines, des cultures et préserverait le paysage et les localités. Le Conseil-exécutif et le Grand Conseil du canton de Berne y sont clairement favorables. Aucun parti n'a eu recours au référendum facultatif. Le Grand Conseil a réservé environ 290 millions de francs pour les investissements routiers dans l'Emmental et en Haute-Argovie.

La population et les municipalités de l'Emmental soutiennent également le projet. Son intérêt économique a été attesté au moyen de la procédure Mistra, établie et reconnue par la Confédération. Le projet a fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement par les offices cantonaux et l'Office fédéral de l'environnement. Le projet de contournement d'Oberburg est mûr. Sans le crédit additionnel de la Confédération, le projet serait bloqué. Les coûts de cette mesure, figurant parmi celles liées au projet d'agglomération de troisième génération de Berthoud, sont chiffrés à 220 millions de francs. Il est prévu que la Confédération cofinance cette mesure à hauteur de 35 pour cent.

Pour cette raison, le Conseil fédéral propose de libérer un crédit additionnel de 77 millions de francs pour réaliser le projet.

Il y a une petite minorité du groupe des Verts qui s'oppose de façon générale au projet. La majorité de la commission propose d'entrer en matière et d'adhérer au projet. Je vous remercie de la suivre.

**Umbricht Pieren** Nadja (V, BE), für die Kommission: Im September 2019 haben wir im Rahmen des Geschäfts 18.065, "Agglomerationsverkehr", auch über das Agglomerationsprogramm Burgdorf-Oberburg-Hasle diskutiert, auch bekannt als "Zubringer Emmental". In der Einigungskonferenz wurde ein Kompromiss zwischen Nationalrat und Ständerat eingegangen. Dieser verlangt in Artikel 3 Absatz 3 des Bundesbeschlusses, dass der Bundesrat dem Parlament eine Botschaft zur Beantragung eines Verpflichtungskredits vorlegt, wenn





## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2021 • Fünfte Sitzung • 03.06.21 • 08h00 • 21.025  
Conseil national • Session d'été 2021 • Cinquième séance • 03.06.21 • 08h00 • 21.025



erstens das Projekt weit fortgeschritten ist und durch die fehlende Verpflichtungsmöglichkeit behindert würde und zweitens die Mittel aus den Programmen Agglomerationsverkehr der ersten und zweiten Generation nicht ausgeschöpft wurden und Mittel im Umfang des vorliegenden Zusatzkredits zur Verfügung stehen.

Beide Voraussetzungen werden nun erfüllt. Deshalb entscheiden wir heute über den Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für einen Beitrag an die Massnahme "Umfahrung Oberburg" im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr in der Höhe von 77,13 Millionen Franken. An dieser Stelle bedanke ich mich ganz herzlich bei Frau Bundesrätin Sommaruga für das sehr schnelle Erledigen dieses Geschäfts. Wir freuen uns im Emmental sehr, dass Sie hier so zügig gehandelt haben.

Über die Argumente, warum die Umfahrung Oberburg in die dritte Generation aufgenommen werden soll, wurde im Rahmen der Debatte im September 2019 ausführlich diskutiert und argumentiert. Die Regionen Burgdorf, Oberburg und Hasle leiden seit Jahren an einem massiven Verkehrsaufkommen. Das Projekt, für das wir heute hoffentlich einen Zusatzkredit sprechen, ist Teil eines Gesamtprojekts. Der Kredit für die Massnahmen in Burgdorf wurde bereits im Agglomerationsprogramm aufgenommen. Um die Verkehrssituation im Emmental ganzheitlich zu verbessern, ist die Region darauf angewiesen, dass nicht nur das Teilprojekt mit den Massnahmen in Burgdorf umgesetzt, sondern das Gesamtprojekt inklusive der Umfahrung Oberburg angegangen wird. Das ist für das Gesamtverkehrssystem in der Region sehr wichtig, sei es für den Fuss-, den Velo-, den Auto- oder den öffentlichen Verkehr. Auch für den Wirtschaftsstandort Emmental ist das Projekt von grosser Bedeutung. Das Projekt wird im Kanton und in der Region breit unterstützt und akzeptiert. Es hat eine Umweltverträglichkeitsprüfung bei den kantonalen Ämtern und beim Bundesamt für Umwelt durchlaufen, welche die Einhaltung der Umweltvorschriften bestätigt. Das Bauprojekt liegt vor, und die Umfahrung ist somit baureif. Eine Kommissionsminderheit will nicht auf das Geschäft eintreten. Sie ist der Meinung, dass das Projekt heute nicht besser ist als bei der letzten Diskussion. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis sei schlecht, und durch den Tunnelbau gebe es einen Mehrverkehr.

Ihre Kommission, die KVF-N, beantragt Ihnen mit 19 zu 4 Stimmen bei 1 Enthaltung, auf das Geschäft einzutreten. Mit 17 zu 6 Stimmen bei 1 Enthaltung empfiehlt Ihnen Ihre Kommission die Annahme des Bundesbeschlusses für den

AB 2021 N 1029 / BO 2021 N 1029

Zusatzkredit von 77,13 Millionen Franken für die Umfahrung Oberburg.

**Trede Aline** (G, BE): Die Kommissionssprecherin hat mein Votum schon sehr gut zusammengefasst. Unserer Meinung nach ist die Umfahrung Oberburg eine sehr leidige Geschichte. Es ist ein schlechtes Projekt – das sagt vor allem auch die Bewertung des ARE, unseres Bundesamtes, und hier im Parlament haben wir das auch einmal so befunden. Frau Umbricht Pieren hat es gesagt: Man hat damals entschieden, ja, wenn dann noch Geld da ist, lösen wir diesen Kredit aus. Jetzt hat man noch ein bisschen Geld. Das Projekt ist nicht besser geworden, es ist keine neue Beurteilung vorgenommen worden, und jetzt wollen wir dieses Geld einfach ausgeben, weil halt noch ein bisschen Geld vorhanden ist. Und nein, ein Projekt wird auch nicht besser, wenn man einfach wartet und es dann ein paar Jahre später wieder aus der Schublade zieht.

Für Sie, die Sie nicht in der Kommission waren: Dieses Projekt hat in der Beurteilung des ARE eine Bewertung von 6 Punkten erhalten. Normalerweise erhalten Bauprojekte, die wir in Agglomerationsprogrammen umsetzen, zwischen 30 und 60 Punkte. Mit 6 lächerlich peinlichen Punkten ist das wirklich ein schlechtes Projekt. Das Projekt Umfahrung Oberburg ist sehr teuer. Der Bund spricht von 220 Millionen Franken. Auf der Webseite des Kantons Bern sind es 280 Millionen. Es kommt natürlich immer darauf an, was man alles einrechnet. Aber Sie sehen schon hier: Es ist einfach eine riesige Summe, und es bringt in allen Analysen keinen wirtschaftlichen Nutzen mit sich.

Dieses Projekt widerspricht zudem der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern. Sie alle wissen, der Kanton Bern ist kein rot-grüner Kanton. Der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern wird damit also entgegengewirkt. Dieses Projekt führt zu einer Zunahme des motorisierten Verkehrs, das heisst auch zu einer Zunahme von CO<sub>2</sub>-Emissionen. Das ist weder mit einer modernen Klimapolitik noch mit den Nachhaltigkeitszielen des Bundes vereinbar. Sie haben alle die Meinung des Komitees Emmental mobil per Mail erhalten. Es ist ein sehr starker Eingriff in die Landschaft und in die Natur vor Ort. Der Tunnelbau birgt zudem grosse Risiken für das Grundwasser.

Wir versuchen hier seit Jahren, eine Mobilität zu planen, die effizient ist, damit die, die wirklich ein Auto benötigen, dieses auch wirklich fahrend benutzen können und nicht im Stau stehen. Es ist eben nicht so, dass weniger Stau entsteht, wenn wir mehr Strassen bauen. Mehr Strassen, das zeigt jede Simulation, generieren mehr Verkehr. Und das will hier drin wohl niemand.





Bei der Ausarbeitung des Projekts wurde mit einer starken Zunahme des Verkehrs gerechnet. Diese Grundlage ist falsch, die Annahme hat sich nicht bewahrheitet. Schon heute hat der Verkehr nicht in diesem Masse zugenommen. Der grösste Kritikpunkt aber ist der geringe volkswirtschaftliche Nutzen. Dass dieser sehr gering ist, bestätigen alle Beurteilungen. Die Umfahrungsstrasse Oberburg ist also weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll.

Ich bitte Sie deshalb, das Nichteintreten zu unterstützen und diesen Zusatzkredit nicht zu sprechen.

**Giezendanner Benjamin (V, AG):** Heute haben wir die Möglichkeit, mit dieser Zusatzfinanzierung die Türen und das Tor für eine prosperierende Wirtschaft im Emmental zu öffnen. Das Gesamtverkehrskonzept beinhaltet wirklich eine ausgewogene Finanzierung. Wir haben den Autoverkehr, der in Zukunft wieder fliessen kann, dadurch entstehen weniger Emissionen. Wir haben den Busverkehr, der eine grösstmögliche Fahrplanstabilität beinhaltet. Wir haben den Fahrradverkehr, der eine grössere Sicherheit beinhaltet, die Fussgänger, die breitere Trottoirs bekommen, und selbstverständlich die Anwohner, die in Zukunft weniger Lärm und Autoverkehr haben werden. Sie sehen, es gibt nur sehr wenige Anspruchsgruppen, die mit diesem Projekt nicht zufrieden sind. Selbstverständlich gibt es ein paar ideologisch geprägte Birkenstock-Trägerinnen und -Träger, die nicht zufrieden sind; die finden wir aber bei jedem grossen Agglomerationsprojekt. Manchmal findet man auch noch irgendwo eine gefährdete Art in der Natur, die das Projekt noch verhindert.

Heute können wir einer ganzen Region die Möglichkeit geben, wieder zu prosperieren und eben, wie gesagt, die Türen und das Tor zu öffnen. Es liegt eine Lösung vor. Wir stehen mit dieser Zusatzfinanzierung momentan noch mittendrin, also bewilligen Sie das entsprechend. Auch ich möchte der Frau Bundesrätin und der Verwaltung ein Kompliment dafür aussprechen, dass wir hier schnell vorwärtsgekommen sind und 2023 mit dem Bau beginnen können.

In diesem Sinne: Unterstützen Sie diesen Zusatzkredit.

**Aebischer Matthias (S, BE):** Ich kann es kurz machen. Die SP-Fraktion ist sich bei diesem Geschäft uneins, weil die SP bei den lokalen Befürworterinnen und Befürwortern und bei den Gegnerinnen und Gegnern vertreten ist. Vor gut anderthalb Jahren hat sich die SP hier im Rat mit wenigen Ausnahmen gegen die Umfahrung Oberburg ausgesprochen, zwei Wochen später, nach der Einigungskonferenz, hat sie dem Einigungsantrag jedoch einstimmig zugestimmt. Jetzt, wo es noch um die Gelder für dieses Projekt geht, verteilen sich die Stimmen unserer Fraktion wieder auf alle drei Abstimmungsknöpfe: auf Grün, Rot und Gelb. Die Konsultationsabstimmung in der Fraktion ergab folgendes Resultat: 2 für Grün, 14 für Rot und 11 für Gelb.

**Siegenthaler Heinz (M-E, BE):** Eine Vorbemerkung zum Voraus: Ich wurde gefragt, wo Oberburg eigentlich liege. Dieses Unwissen ist wahrscheinlich auch der Grund dafür, dass wir hier separat über diesen Zusatzkredit beschliessen müssen. Oberburg ist eine kleine Gemeinde im Kanton Bern und liegt etwa 16 Kilometer Luftlinie vom Bundeshaus entfernt in nordöstlicher Richtung. Verkehrstechnisch ist die Gemeinde an die Bahnlinie Burgdorf-Thun angeschlossen und 5 Kilometer vom nächsten Autobahnanschluss der A1 entfernt. Oberburg ist eine Nachbargemeinde von Burgdorf, das Sie vielleicht eher kennen. Die beiden Gemeinden sind siedlungsmässig zusammengewachsen. Wie Sie auch schon gehört haben, bezeichnet man diese Region bei uns als "Tor zum Emmental". Ich denke, beim Wort "Emmental" wissen schon die meisten, wo diese Region liegt. Sie haben es gehört: Das Problem sei, dass das Projekt schlecht sei. Das beurteile ich anders. Wahrscheinlich ist nicht das Projekt zu schlecht, sondern Oberburg zu klein. Wenn man hier eine Umfahrung oder ein Verkehrsprojekt in Bern unterstützen müsste, gälte dieses wahrscheinlich als ein gutes Projekt. Aber die Menschen, die in dieser Region leben, können ja nichts dafür, dass sie im schweizerischen Kontext halt als nicht so wichtig erscheinen.

Nun, Sie haben es gehört, Oberburg ist ein Tor. Der Begriff "Tor" bezeichnet einen Engpass. Aufgrund dieser geo- und topografischen Lage ist die Achse über Oberburg für den Erschliessungsverkehr in die Region Emmental alternativlos. Das führt zu einer Verkehrsbelastung von täglich 20 000 Fahrzeugen, die das Dorf durchqueren. Die vorgeschlagene Lösung soll die Bevölkerung von Lärm und Verkehr entlasten.

Sie kennen die Geschichte, ich kann mich hier kurzhalten. Die Mitte-Fraktion unterstützt dieses Projekt einstimmig. Die Bedingungen sind bereits erfüllt, das Projekt ist weit fortgeschritten, und die Mittel sind nicht ausgeschöpft.

Ich bitte Sie daher im Namen der Mitte-Fraktion, dieses Projekt zu unterstützen und hier Ja zu stimmen.

**Töngi Michael (G, LU):** Welche Ziele wollen wir mit den Agglomerationsprogrammen fördern? Ich möchte zwei nennen: Wir wollen die Siedlungsentwicklung nach innen fördern, und wir wollen die räumliche Ausdehnung der Siedlungsgebiete begrenzen.



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2021 • Fünfte Sitzung • 03.06.21 • 08h00 • 21.025  
Conseil national • Session d'été 2021 • Cinquième séance • 03.06.21 • 08h00 • 21.025



Die Umfahrung Oberburg hat, gemessen an den gesetzten Massstäben, eine miserable Bilanz erhalten. In einer Kosten-Nutzen-Analyse hat dieses Projekt gerade einmal 6 Punkte erhalten. Das war die schlechteste Bilanz, die es im letzten Agglomerationsprogramm für Umfahrungsprojekte überhaupt gab, und das Projekt wurde in der Liste extra rot angestrichen. Wir haben es gehört: Andere Projekte kommen in der Analyse auf 60 Punkte. Die schlechte Bilanz hat

AB 2021 N 1030 / BO 2021 N 1030

damit zu tun, dass die Kosten exorbitant hoch sind und der Nutzen halt sehr klein. Der Prüfbericht kam damals zu folgendem Schluss: Die vorgeschlagene Tunnellösung in Oberburg wird aufgrund der sehr hohen Kosten und der sehr lokalen Wirkungen nicht als adäquater Lösungsansatz erachtet. Es gab weitere nicht sehr schmeichelhafte Feststellungen: Es gibt nur in Ansätzen ein schlüssiges Gesamtkonzept zur Siedlungsentwicklung, es gibt keine flächendeckende Strategie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, und die vorgeschlagenen Massnahmen lassen nur eine leichte Modalsplit-Verschiebung erwarten.

Jetzt haben wir dieses Projekt wieder bei uns auf dem Tisch. Sind die Mängel behoben worden? Wir wissen es nicht. Es steht dazu nichts in der Botschaft, es gibt zu diesem Projekt keinen neuen Prüfbericht. Ich muss meinem Vorredner sagen, dass wir Oberburg schon angeschaut haben. Wir haben auch die Zahlen genauer angeschaut. Dieses Projekt kostet pro Einwohner in Oberburg 74 000 Franken. Umgerechnet würde dies bedeuten, dass wir für die Stadt Zürich ein Bauprojekt von 31 Milliarden Franken bewilligen würden, mit einem Beitrag des Bundes von 10 Milliarden Franken. Die Gemeinde, in der ich wohne, hat 28 000 Einwohner. Bei ihr wäre es ein Projekt von über 2 Milliarden Franken mit 700 Millionen Franken, die wir vom Bund bekämen. Es gibt Krienserinnen und Krienser, die das auch möchten. Ich glaube, wenn wir diesem Projekt zustimmen, dann werden noch ganz viele Dörfer und Städte kommen und sagen: Da gibt es so viel Geld zu verteilen, da möchten wir uns auch beteiligen! Ich bitte Sie einfach, diesen Schub nicht auszulösen.

Es ist aber nicht nur so, dass dieses Projekt wenig Nutzen hat, es bringt auch einen grossen Schaden. Wir diskutieren hier in diesem Rat seit zwei oder zweieinhalb Jahren intensiv über die Klimapolitik. Wir diskutieren darüber, dass wir auch das Umsteigen fördern müssen, den Verzicht auf Mobilität. Es ist vollkommen klar: Wenn wir die CO<sub>2</sub>-Emissionen senken wollen, die Klimaziele erreichen wollen, dann reicht es einfach nicht, dass wir allen Leuten sagen: Ihr müsst einfach aufs Elektroauto umsteigen, aber ihr könnt noch mehr fahren. So erreichen wir die ganzen Ziele ganz sicher nicht.

Ich möchte noch darauf hinweisen, dass auch vom ASTRA eine Studie zu den Schnittstellenproblematiken herausgekommen ist. Dort steht ganz klar drin, dass ein Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes auch den Effekt hat, dass eben wieder mehr gependelt wird, mehr Auto gefahren wird. Es steht da, dass das ein Problem ist, weil dann das Pendeln attraktiver wird. Analog ist auch die Engpassbeseitigung, über die wir heute entscheiden, regional im gleichen Problem verhaftet.

Ich bitte Sie deshalb wirklich, auf dieses Geschäft nicht einzutreten und den Kredit abzulehnen.

**Fluri Kurt (RL, SO):** Wir erinnern uns, dass im Rahmen des Agglomerationsprogramms der dritten Generation im Jahr 2019 dieses Geschäft zurückgestellt worden ist, mit Verweis auf die bereits mehrfach genannten Rahmenbedingungen, welche es erlauben würden, das Geschäft wieder auf die Traktandenliste unseres Parlamentes zu bringen. Das ist nun der Fall, und zwar nicht nach Ansicht der Region, sondern nach Ansicht des ARE und des Bundesrates.

Aus Sicht des Bundesrates sind die Kriterien erfüllt. Das ARE hat das Projekt in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Bern nochmals angesehen und festgestellt, dass es planerisch reif sei. Das haben die Vertreter der Minderheit auch in der Kommission so gehört und zur Kenntnis genommen. Wenn nun die Anführerin der Minderheit sagt, das Projekt werde jetzt umgesetzt, weil eben noch Geld vorhanden sei, so ist das doch eine relativ polemische Verkürzung des Sachverhalts. Auch sie hat die beiden Voraussetzungen zur Kenntnis genommen und die Antwort darauf ebenfalls.

Die Vorbehalte der Minderheit, nun neuerdings bezogen auf die Klimasituation, hätten wohl noch bei vielen Projekten des Agglomerationsprogramms der dritten Generation vorgebracht werden können. Es ist aber nun Sache des Bewilligungsverfahrens und der flankierenden Massnahmen, den möglicherweise entstehenden Mehrverkehr zu bekämpfen. Ich verweise Sie auf Ziffer 4.2 der Botschaft auf Seite 8: Da ist ausdrücklich vorgesehen, dass der Kanton Bern die notwendigen Rahmenbedingungen zu formulieren hat, um unerwünschten Auswirkungen der Umfahrung Oberburg zu begegnen, und zu diesen unerwünschten Auswirkungen würde natürlich ein per saldo gesteigerter Verkehr zählen. Der Bundesrat schreibt ausdrücklich, dass der Kanton Bern die Verkehrsentwicklung in diesem Raum weiter zu beobachten habe, mittels eines Monitorings der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, und dass, sofern unerwünschte Entwicklungen einträten, die Trägerschaft des





## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2021 • Fünfte Sitzung • 03.06.21 • 08h00 • 21.025  
Conseil national • Session d'été 2021 • Cinquième séance • 03.06.21 • 08h00 • 21.025



Agglomerationsprogramms Burgdorf gefordert sei, in den Programmen der folgenden Generationen sachgerechte Gegenmassnahmen aufzuzeigen. Details dazu würden im Rahmen der zu ergänzenden Leistungsvereinbarung geregelt.

Mit anderen Worten: Die befürchteten Erwartungen, welche die Minderheit bereits als erfüllt erachtet, werden vom ARE als Möglichkeit erfasst. In diesem Sinn werden eben die Perspektiven für den Kanton Bern bereits in der Botschaft formuliert.

Unter diesen Umständen ist auch die FDP-Liberale Fraktion der Auffassung, der Antrag der Minderheit sei abzulehnen und es sei auf die Vorlage einzutreten und ihr zuzustimmen.

**Schaffner** Barbara (GL, ZH): Im Rahmen der Debatte über das Agglomerationsprogramm und der entsprechenden Freigabe des Verpflichtungskredits hat sich die grünliberale Fraktion schon 2019 klar gegen die Unterstützung der Umfahrung Oberburg ausgesprochen. Der Tunnel muss in einem schwierigen geologischen Umfeld mit einem Grundwasserstrom gebaut werden. Dadurch weist er nicht nur ein extrem schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf, sondern stellt auch eine nicht zu unterschätzende Gefahr für dieses Grundwasser dar. Aber nicht nur der Tunnel selber weist für eine Finanzierung über das Agglomerationsprogramm aus unserer Sicht eine zu schlechte Bilanz auf, auch die Balance zwischen Massnahmen beim motorisierten Individualverkehr und Massnahmen beim öffentlichen Verkehr respektive beim Velo- und Fussverkehr ist zu schlecht. An dieser Meinung halten wir fest und werden dem Kredit nicht zustimmen.

Die Grünliberalen werden nicht müde, das Prinzip "Intelligenz statt Beton" zu vertreten. Wir müssen wegkommen von der Idee, eine steigende Nachfrage nach Individualmobilität sei einfach mit mehr Strassen und Tunnels zu beantworten. Gerade die Pandemie und die Erfahrungen mit dem Homeoffice haben gezeigt, dass wesentliche Änderungen im täglichen Pendlerverhalten möglich sind. Vielfach haben sowohl Arbeitgeberinnen wie auch Arbeitnehmer ein gewisses Mass an Homeoffice sogar schätzen gelernt. Wir müssen also davon ausgehen, dass die Verkehrsströme nach der Pandemie nicht mehr dieselben sein werden wie vor der Pandemie.

Neben der erhöhten Flexibilität bei der Wahl des Arbeitsortes für Beschäftigte in einem Bürojob verändert sich die Arbeitswelt auch generell hin zu flexibleren Arbeitszeiten. Die Politik sollte sich darauf konzentrieren, diese Entwicklungen zu fördern und sie zu nutzen, um Verkehrsspitzen zu glätten, und nicht auf den alten Rezepten verharren und die Verkehrsinfrastruktur einfach auf diese Spitzen auslegen.

Mit Projekten wie der Umfahrung Oberburg fördern wir aber genau das Gegenteil einer zukunftsgerichteten Verkehrsentwicklung. Wir lehnen deshalb den Zusatzkredit ab.

**Sommaruga** Simonetta, Bundesrätin: Alle Mitglieder dieses Rates, die 2019 bereits dabei waren, erinnern sich natürlich an die Umfahrung Oberburg. Das war das Projekt, das es damals bei der Behandlung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation in den beiden Räten bis in die Einigungskonferenz schaffte. Sie haben damals einen Entscheid gefällt: Sie haben beschlossen, dass die Umfahrung Oberburg als Bestandteil des Agglomerationsprogramms Burgdorf anerkannt werden soll, dies aber mit einer separaten Botschaft. Diese Botschaft und auch die Finanzierung sollen von der Bundesversammlung beschlossen werden. Um diese Botschaft geht es heute. Sie ist die Umsetzung eines von Ihnen bereits früher gefällten Entscheids. Sie haben damals auch festgelegt, dass zwei Bedingungen erfüllt sein müssen, damit der Bundesrat die Botschaft

AB 2021 N 1031 / BO 2021 N 1031

vorlegen kann: Erstens müsse das Projekt reif und weit fortgeschritten sein. Zweitens müsse die Finanzierung gewährleistet sein, und zwar über Restmittel von Projekten aus früheren Agglomerationsprogrammen, die nicht umgesetzt werden können, weil sie auf dem Weg zur Realisierung steckengeblieben sind.

Für den Bundesrat sind diese beiden Bedingungen jetzt erfüllt. Das Projekt ist weit fortgeschritten; es kann davon ausgegangen werden, dass der Bau in den Jahren 2023/24 starten kann. Der Bund hat beim Verfassen der Botschaft eng mit dem Kanton Bern zusammengearbeitet. Ich muss Ihnen sagen, dass es nicht mehr in der Hand des Bundes ist, wie diese Arbeiten fortschreiten, wenn das Geschäft hier abgeschlossen ist. Wir halten es aber für möglich, dass in den Jahren 2023/24 mit dem Bau gestartet werden kann.

In der Frage der Finanzierung sind die Bedingungen, wenn man es streng nimmt, noch nicht ganz erfüllt. Der Bundesbeitrag für die Umfahrung Oberburg beträgt bekanntlich 77 Millionen Franken. Wir halten die Wahrscheinlichkeit aber für sehr hoch, dass aus den ersten drei Generationen von Agglomerationsprogrammen noch genügend Gelder vorhanden sein werden, die nicht abgeholt wurden und dann für die Umfahrung Oberburg eingesetzt werden können.





## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Nationalrat • Sommersession 2021 • Fünfte Sitzung • 03.06.21 • 08h00 • 21.025  
Conseil national • Session d'été 2021 • Cinquième séance • 03.06.21 • 08h00 • 21.025



Ich bitte Sie deshalb, die Kommissionsmehrheit zu unterstützen, diese Vorlage jetzt entsprechend zu beraten und dann auch zu verabschieden.

### *Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 21.025/23054)

Für Eintreten ... 110 Stimmen

Dagegen ... 81 Stimmen

(2 Enthaltungen)

### **Bundesbeschluss über einen Zusatzkredit für einen Beitrag an die Massnahme "Umfahrung Oberburg" im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr**

**Arrêté fédéral sur un crédit additionnel pour une contribution à la mesure "contournement d'Oberburg" prise dans le cadre du programme en faveur du trafic d'agglomération**

### *Detailberatung – Discussion par article*

#### **Titel und Ingress, Art. 1**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### **Titre et préambule, art. 1**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

### *Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 21.025/23052)

Für Annahme der Ausgabe ... 163 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(31 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

#### **Art. 2, 3**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

### *Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 21.025/23053)

Für Annahme des Entwurfes ... 110 Stimmen

Dagegen ... 81 Stimmen

(2 Enthaltungen)