

Jeudi matin, 7 septembre 2017

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

32 2012.RRGR.505 Autre affaire

Plan du réseau routier 2014-2029, actualisation des annexes 1 à 3

Délibération groupée des affaires 2017.RRGR.320 et 2012.RRGR.505

La présidente. Wir kommen zu Traktandum 31, «Investitionsrahmenkredit Strasse 2018–2021». Es handelt sich um ein in der BaK vorberatenes Kreditgeschäft. Wir führen eine freie Debatte und eine gemeinsame Beratung mit Traktandum 32, «Strassennetzplan 2014–2029, Aktualisierung der Anhänge 1 bis 3». Ich erteile der Sprecherin der BaK, Grossrätin Dumermuth, das Wort.

Marianne Dumermuth, Thoune (PS), rapporteur de la CIAT. Der aktuelle Kredit läuft Ende 2017 aus und wurde erstmals im September 2013 vom Grossen Rat genehmigt. Damals wurde sehr begrüsst, dass es dieses Instrument zusammen mit dem Strassennetzplan gibt. Dies war das erste Mal. Der jetzige Kredit basiert denn auch auf dem Strassennetzplan und dem aktualisierten Anhang 2. So können Sie sich vorstellen, dass die Planung und die Finanzierung der Kantonsstrassen zusammenhängen. Es geht um 187 Mio. Franken brutto, welche der Kanton für Investitionen während der nächsten vier Jahre ausgeben kann. Netto wären es rund 100 Mio. Franken, wobei die Beiträge des Bundes, der Gemeinden sowie von Dritten in den allgemeinen Finanzhaushalt fliessen, weshalb es sich um einen Bruttokredit handelt. Der aktuelle Rahmenkredit ist um rund 80 Mio. Franken tiefer als der letzte, denn die Erfahrungen der letzten vier Jahre haben gezeigt, dass man nicht mehr braucht und dieser Betrag ausreichen sollte. Das ganze Paket, das heisst die beschlossenen Ausgaben, die gebundenen Ausgaben und die Investitionen, betragen am Schluss etwa gleich viel wie in den vier Jahren, nämlich 590 Mio. Franken.

Der letzte Rahmenkredit wurde um 10 Prozent gekürzt. Nur, damit Sie sich ein Bild machen können: Diese weniger beantragten 80 Mio. Franken referenzieren sich bereits an diesem gekürzten Bruttokredit. Damit man überhaupt versteht, wie der ganze Mechanismus aufgebaut ist und was der Investitionsrahmenkredit beinhaltet, möchte ich Ihnen kurz das Schichtenmodell erklären. Teil des Investitionsrahmenkredits ist die wichtige Schicht 4, Verkehrssicherheit, welche den grössten Anteil ausmacht. Ein grosser Teil der Schicht 5, Agglomerationsprogramm, gehört zu diesem Investitionsrahmenkredit und ein kleiner Teil, nämlich die Ausbau- und Neubauprojekte aus der Schicht 6. Was man bereits beschlossen hat oder der ganze Rahmenkredit für den baulichen Unterhalt und die Lärmschutzmassnahmen ist Teil des aktuellen Rahmenkredits. Nicht Teil dieses Rahmenkredits sind alle Einzelvorhaben, die grösser als 2 Mio. Franken sind und eine wesentliche Kapazitätssteigerung für den motorisierten Individualverkehr (MIV) bewirken. Die bekanntesten Beispiele sind die Umfahrung Aarwangen und die Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle.

Sie haben vom Tiefbauamt eine Liste erhalten, welche aufzeigt, was in den nächsten vier Jahren über den Investitionsrahmenkredit finanziert werden soll. Wir sind auch darüber informiert worden, dass diese Liste nicht sakrosankt ist, sondern angepasst werden muss, wenn es beispielsweise infolge von Einsprachen zu Verzögerungen kommt oder wenn etwas sehr dringlich ist.

Nun möchte ich noch auf den Mitbericht der FiKo hinweisen, welchen diese der BaK hat zukommen lassen. Die FiKo schlug der BaK vor, es sei auch dieses Mal eine Kürzung um 10 Prozent in Erwägung zu ziehen. Sie sagte aber auch, es sei weniger bei den Projekten zu sparen, sondern vor allem bei den Ausbaustandards. Weiter empfahl sie, Prioritäten zu setzen. Die BaK besprach diesen Mitbericht, und Regierungsrätin Egger teilte uns mit, dass für diesen Rahmenkredit bereits alle Optimierungen und Priorisierungen vorgenommen worden seien und dass keine Luxuslösungen vor-

gesehen seien. Zudem haben uns Regierungsrätin Egger und das Tiefbauamt glaubhaft versichert, dass der Handlungsspielraum bezüglich der Ausbaustandards sehr gering sei. Es bestünden viele gesetzlich-normative Vorgaben wie beispielsweise das Strassenverkehrsgesetz (SVG), das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) oder das Gewässerschutzgesetz (GSchG) – um nur einige zu nennen. Also könne die 10-prozentige Kürzung nicht bei den Ausbaustandards aufgefangen werden, sondern es müssten Projekte verzögert werden und dies vor allem zulasten der Verkehrssicherheit. Der Antrag auf Kürzung fand denn in der BaK auch keine Mehrheit.

Die FiKo hat ein weiteres Anliegen bezüglich Lärmschutzmassnahmen gehabt. Weil der Kanton Bern nicht als einziger das Problem hat, dass der Bund ab Mitte 2018 nicht mehr bezahlt, haben sich die Kantone bereits beim Bund gemeldet. Auch diesbezüglich besteht Hoffnung, dass der Bund bis mindestens zum Jahr 2022 weiter bezahlt.

Aus all diesen Gründen beantragt Ihnen die BaK, dem vorliegenden Kredit ohne Kürzung zuzustimmen. Die FiKo hat erklärt, sie sei von der Antwort zufriedengestellt.

La présidente. Nun erteile ich Grossrat Sommer als Kommissionssprecher das Wort zum Traktandum 32, «Strassennetzplan 2014–2029, Aktualisierung der Anhänge 1 bis 3».

Peter Sommer, Wynigen (PLR), Kommissionssprecher der BaK. Der Ihnen heute vorliegende Strassennetzplan ist das neue Planungsinstrument, das im Jahr 2013 das frühere Strassenbauprogramm abgelöst hat. Wie wir bereits von der Kollegin Dumermuth gehört haben, bildet der Strassennetzplan die Basis für den Investitionsrahmenkredit Strasse 2018–2021. Daraus ersehen Sie die finanziellen Auswirkungen, welche durch die Planungen aufgrund des Strassennetzplans ausgelöst werden. Der Strassennetzplan wurde zum ersten Mal im Jahr 2013 vom Grossen Rat zur Kenntnis genommen. Der Regierungsrat beschliesst diesen grundsätzlich alle acht Jahre, kann aber bereits vorher Änderungen vornehmen. Genau dies ist der Grund, weshalb uns der Strassennetzplan bereits heute, das heisst nach gut vier Jahren, vorgelegt wird. Gegenüber dem alten Strassenprogramm zeigt der heutige Strassennetzplan auch die Eigentumsänderungen auf, nämlich wann und wie eine bestimmte Strasse von der Gemeinde oder dem Bund in das Eigentum des Kantons übergeht oder selbstverständlich auch umgekehrt. Bei der Einführung des Strassennetzplans war es eine der Anforderungen an das neue Instrument, dass die Eigentumsverhältnisse zwischen Bund, Kanton und Gemeinden entflochten werden und damit klar ist, wer bei welchen Strassen für Unterhalt oder Werterhalt zuständig ist. Im vorliegenden, angepassten Strassennetzplan geht es im Wesentlichen um Korrekturen in den Anhängen 1 bis 3. Aufgrund von Veränderungen bei verschiedenen sich in Planung oder Ausführung befindlichen Projekten musste vor allem der Anhang 2 aktualisiert werden. In diesem sind die Massnahmen mit Investitionen über 2 Mio. Franken netto aufgelistet. Aus der Liste ist weiter der Realisierungshorizont ersichtlich und in welchen der sechs Schichten sich das Projekt befindet. Die Anpassungen werden auch stark durch die Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte beeinflusst. Im Anhang 3, der ebenfalls geändert wurde, sehen Sie den Stand der Eigentumsveränderungen. Ein Eigentumsübertrag erfolgt natürlich erst, wenn die Werkmängelfreiheit des jeweiligen Objekts sichergestellt ist. Der Strassennetzplan ist in der BaK diskutiert worden, und wir haben keine Korrekturen oder Änderungswünsche anzubringen gehabt, so dass wir diesen einstimmig zur Kenntnis genommen haben. Im Namen der BaK empfehle ich Ihnen, dies ebenso zu tun.

La présidente. Zu Traktandum 31 liegt ein Antrag der FDP von Herrn Haas vor. Gerne erteile ich Grossrat Haas das Wort, damit er diesen Antrag kurz kommentiert.

Proposition PLR (Haas, Berne) pour l'affaire 2017.RRGR.320

Afin de combler les lacunes en matière de sécurité routière (niveaux 4 et 5) et d'aménager et de construire les routes (niveaux 5 et 6), il faut trouver des solutions (outre la pratique déjà répandue aujourd'hui de renoncer à des standards trop élevés) concernant l'agencement des projets, qui visent à garantir ou améliorer la qualité de la desserte dans le cadre des moyens limités (p. ex. en renonçant à des ronds-points inutiles ou en prenant des mesures de réaménagement de la route).

Adrian Haas, Berne (PLR). Beim Antrag der FDP-Fraktion handelt es sich formell um eine Auflage, allerdings um eine sanfte, weil sie der Regierung keine strengen Vorgaben hinsichtlich der einzelnen Projekte macht. Dies wäre auch nicht sinnvoll. Wir möchten ganz einfach, dass man sich bei der Planung von Projekten immer die Frage stellt, ob ein gewisser Projektteil wirklich benötigt wird.

Es geht nämlich viel Geld die Aare hinunter für Projektteile, die im besten Fall einem Wunschbedarf entsprechen. Wir denken hier an nicht unbedingt notwendige Kreisel oder beispielsweise an Gestaltungsmassnahmen wie Bäume an einzelnen Stellen im Strassenraum. Diese Auflage betrifft nicht die Standards, sprich die Qualität oder die Frage, wie gebaut wird, sondern was gebaut wird. Ich bitte Sie, dieser Auflage zuzustimmen.

La présidente. Das Wort steht den Fraktionen offen.

Lars Guggisberg, Kirchlindach (UDC). Qualitativ gute Verkehrsinfrastrukturen sind eine wichtige Voraussetzung für die Entwicklung eines Kantons und seiner Regionen. Sie hören es aus diesem einleitenden Satz heraus: Die SVP-Fraktion ist klar dafür, dass in unserem Kanton während der nächsten vier Jahre auch in die Strassen investiert wird. Deshalb sind wir für Annahme des Investitionsrahmenkredits Strasse im vorgeschlagenen Umfang. Die eine oder andere Seite im Saal und die FiKo haben mit einem Kürzungsantrag geliebäugelt. Wir sind froh, liegt nun kein solcher Antrag auf dem Tisch. Im Gegenteil: Wir sind sogar der Meinung, es gebe gute Gründe, den Rahmenkredit noch zu erhöhen. Ich möchte hier nur zwei solche Gründe ins Feld führen. Die SVP-Fraktion hat sich immer dazu bekannt, die herrschenden Verkehrsprobleme einvernehmlich mit der gleichberechtigten Förderung von MIV und ÖV lösen zu wollen. So haben wir während der letzten Märzsession dem Rahmenkredit ÖV einstimmig zugestimmt. Nur betrug dieser Kredit brutto 291 Mio. Franken und nicht «nur» 187 Mio. Franken und somit über 100 Mio. Franken mehr als hier bei der Strasse. Ausserdem ist einmal mehr daran zu erinnern, dass der Kanton Bern nach wie vor mehr Strassengelder einnimmt, als er für die Strasse ausgibt. Dies im Gegensatz zum ÖV, der einen deutlich tieferen Selbstfinanzierungsgrad aufweist. Wir stellen aber keinen Antrag auf Erhöhung des Investitionsrahmenkredits. Dies vor allem auch im Hinblick darauf, anstehende wichtige Strasseninfrastrukturvorhaben nicht zu gefährden, so beispielsweise die Verkehrssanierungen Burgdorf und Oberaargau oder die Umfahrung Wilderswil, die wir im Rahmen separater Objektkredite werden genehmigen dürfen. Die Auflage FDP, wonach bei den Schichten 4 bis 6 hinsichtlich der Ausgestaltung der Projekte Lösungen zu treffen sind, die im Rahmen der beschränkten Mittel eine Aufrechterhaltung oder Verbesserung der Erschliessungsqualität zum Ziel haben – zum Beispiel den Verzicht auf unnötige Kreisel, Luxusvarianten oder Strassenumgestaltungsmassnahmen –, konnten wir in der Fraktion leider nicht besprechen. Ich gehe aber davon aus, dass unsere Fraktion dieser Auflage mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit einstimmig zustimmen wird. Zusammenfassend: Die SVP-Fraktion nimmt den Investitionsrahmenkredit Strasse 2018–2021 einstimmig an. Ebenfalls nimmt sie den Strassennetzplan 2014–2029 zur Kenntnis.

Bernhard Riem, Iffwil (PBD). Die BDP-Fraktion nimmt die Aktualisierungen beziehungsweise die Nachführungen des Strassennetzplans 2014–2029 zur Kenntnis. Wir sind somit auch mit der langfristigen Planung der Kantonsstrassen einverstanden. Mit dem Einbezug der Wirtschaftsstrategie, der Gesamtmobilitätsstrategie, der Richtpläne sowie der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte erachten wir die vorgesehenen Projekte und Änderungen als sinnvoll und nötig. Wir stimmen ebenfalls dem Investitionsrahmenkredit für die kommenden vier Jahre zu.

In der Diskussion ist – wie verschiedentlich erwähnt – eine 10-prozentige Senkung des Kredits in Erwägung gezogen worden. Der eingesparte Betrag soll zulasten der sehr hohen Baustandards gehen. Darüber haben wir diskutiert. Die kostentreibenden Standards scheinen in Stein gemeisselt beziehungsweise in Beton gegossen zu sein. Diesbezüglich beisst man im wahrsten Sinn des Wortes auf Granit statt auf kostengünstigere Materialien. Wir leisten uns mehr als nur eine gute Funktionalität; wir leisten uns eine Bauqualität, eine Ästhetik, aber auch die Berücksichtigung vielschichtiger Wünsche, die sich nur sehr wohlhabende Staaten leisten können. Dies gilt analog auch für Investitionen im ÖV-Bereich. Die Standards sind in dieser Broschüre erklärt. Wenn man eine Senkung der Standards fordert, müsste dies konkret definiert werden. Damit wird es schwierig. Die BDP-Fraktion hat sich deshalb gegen einen möglichen Antrag, der nun nicht vorliegt, ausgesprochen. Wir wollen letztendlich nicht, dass an den Standards viel geändert wird, sodass die Projekte reduziert werden müssten. Ein gutes Strassennetz für Autos, den Warentransport, für Fussgänger und Velos ist wichtig für die Entwicklung des Kantons als Wirtschafts- und Wohnstandort und nicht zuletzt auch für das gute Funktionieren und die Prosperität der ländlichen Regionen.

Wir sind auch der Meinung, dass sich die Investitionssummen für den ÖV und den MIV in einem guten Gleichgewicht befinden und nicht einseitig bei den Strassen gespart werden soll, umso mehr als ein beachtlicher Teil des Geldes für die Besserstellung der Fussgänger, des Veloverkehrs und

der Sicherheit ausgegeben werden soll. Die BDP hat die Planung und den Rahmenkredit zugunsten des ÖV unterstützt. Wir erwarten, dass auch der Investitionsrahmenkredit Strasse breit unterstützt wird. An diesem gut austarierten Gleichgewicht zwischen den beiden Rahmenkrediten soll nicht gerüttelt werden. In beiden Bereichen sind Investitionen notwendig.

Zum Antrag Haas: Diesen haben wir nicht diskutieren können. Es gibt sicher Leute aus der BDP-Fraktion, die diesen unterstützen werden. Die BDP bittet Sie, dem Investitionsrahmenkredit Strasse zuzustimmen.

Daniel Trüssel, Trimstein (pvl). Die glp wird diesem Investitionsrahmenkredit einstimmig zustimmen. Ich möchte mich herzlich bei Marianne Dumermuth und der BaK für die sorgfältige Vorbereitung dieses Geschäfts bedanken. Für uns ist dies alles plausibel. Der Sparvorschlag von 10 Prozent ist aus meiner Sicht falsch, weil der Handlungsspielraum an anderer Stelle gesucht werden muss. Erlauben Sie mir deshalb, ein paar kritische Punkte anzusprechen oder potenzielle Sparprogramme anzudiskutieren, wo wirklich Geld gespart werden kann, ohne dass bei den Standards, der Dicke, der Breite oder an den Seitenstreifen gespart werden muss. Ich habe mir erlaubt, dieses Thema mit vielen Unternehmungen anzudiskutieren und sie zu fragen, wo sie den Handlungsbedarf aus ihrer Sicht sehen. Denn meistens hat der Unternehmer eine etwas andere Perspektive als der Politiker, der relativ digital denkt, obwohl in der Regel einige Grautöne enthalten sind.

Sparpotenzial orten wir einerseits bei den Stückelungen der einzelnen Aufträge. Viele kleine Lose, die manchmal aus regionalpolitischer Perspektive gemacht werden, verteuern ein Bauprojekt. Deshalb sollte überlegt werden, ob es nicht lohnender wäre, grössere Lose zu machen, die zweifellos einen preislichen Effekt haben. Einer der Punkte, wo ich grosses Sparpotenzial orte, liegt bei der Risikobeurteilung. Heute haben wir SIA-Normen, welche relativ klare Richtlinien vorgeben, dahingehend, in welche Richtung geplant werden soll und wo die Aufgabe des Investors beziehungsweise des Bauherrn und des Unternehmers ist. Durch detaillierte, kleinliche Abgrenzungen hat man vermehrt Risiken dem Unternehmer zugeschoben. Der Unternehmer rechnet diese Risiken selbstverständlich bei der Offertstellung auf. Risiken können positiv oder negativ sein. Wenn ich baue, nehme ich relativ bewusst einen grossen Teil der kalkulierbaren Risiken auf mich selber. Will man ein Carte-blanche-Paket ausschreiben, hat dies zur Folge, dass die Unternehmungen die Risiken einkalkulieren, sodass der Bauherr nicht an den positiven Risiken partizipiert, welche ein Projekt günstiger machen.

Der folgende, dritte Punkt sollte vielleicht auch einmal in der BaK konkret diskutiert werden: Es sind die Kompetenzen der Projektleiter der Bauherrschaft. Die Projektleiter der Bauherrschaft werden heute durch Heerscharen von Juristen sekundiert. Sie haben schlichtweg keinen Mut mehr, Entscheidung zu treffen und voranzumarschieren. Sie lassen sich immer alles juristisch abarbeiten. Die Folge davon ist, dass sich der Unternehmer ebenfalls einen Stab von Juristen zur Seite stellen muss, was vielfach zu Kleinkriegen führt. Ich ziehe hier gerne das Kreiselprojekt im Wankdorf heran, bei welchem die Einigung am Schluss bei der Grössenordnung lag, auf die sich die Ingenieure und Projektleiter eigentlich geeinigt hatten, jedoch mit dem Unterschied, dass sechs Jahre Juristerei dazwischen lagen. Dies möchte ich nicht im Sinne einer substanziellen Kritik anbringen. Verstehen Sie mich bitte richtig: Ich möchte helfen, das Projekt weiterzuentwickeln und künftig für bessere Rahmenbedingungen sowie für günstigere Projekte weibeln. Aus meiner Sicht könnte man sich durchaus überlegen, die ganzen Planungs- und Ausführungsprozesse substanziell neu einzusetzen und – wie im Hochbau erfolgreich praktiziert – sogenannte TU-Angebote einzuholen. Das heisst, der Planer, der Unternehmer und der Ingenieur geben eine gemeinsame Offerte ein und stehen mit ihrer Kompetenz und Verantwortung hin, um ein Projekt von A bis Z durchzuziehen. Man könnte sich durchaus überlegen, im Kanton Bern einen Pilot in diese Richtung zu starten. Dies sind nur ein paar Ideen vonseiten der glp. Wir sehen kein substanzielles Potenzial für eine Kürzung oder eine Erhöhung des Kredits, weil es schlicht nicht nötig ist.

Noch eine kleine Randbemerkung zuhanden von Lars Guggisberg – das Lämpchen blinkt bereits: Wenn ich mir die Strassenrechnung des Kantons Bern anschau, ist dort ein Defizit von 230 Mio. Franken enthalten, weil die Autofahrer diesen Betrag zu wenig an ihre Strassen bezahlen. Die Gemeinden sind noch nicht enthalten.

Martin Aeschlimann, Berthoud (PEV). Für die EVP-Fraktion ist es ebenfalls klar: Wir unterstützen den Investitionsrahmenkredit Strasse für die nächsten vier Jahre ohne Abstriche. Natürlich haben wir auch darüber diskutiert. Natürlich widerspricht es unseren politischen Zielsetzungen, wenn man im Sozial- und Bildungsbereich Sparrunden andenkt, dies aber bei den Strassenprojekten nicht tut.

Weshalb also unsere Unterstützung? Ich versuche dies anhand eines Beispiels zu erläutern: Wenn ich sehen würde, dass man den Gürtel in meiner Familien enger schnallen oder schauen müsste, dass wir ein wenig sparen können, dann kann ich einerseits sagen, dass wir einmal weniger auswärts in einer Pizzeria essen. Damit habe ich gespart, ohne dass dies in meiner Familie zu Auswirkungen führen würde, die zur Besorgnis Anlass gäben. Wenn ich jedoch sparen will, indem ich nicht mehr in den Unterhaltsfonds des Hauses einbezahle, dann mache ich nichts anderes, als anfallende Kosten zu verschieben, weil ich sie im Moment nicht bezahlen will. In etwa so haben wir diese Fragestellung beurteilt und sind zum Schluss gekommen, dass Bauwerke ein Ablaufdatum haben und zu einer bestimmten Zeit erneuert werden müssen. Deshalb macht es keinen Sinn, diese Fristen hinauszuschieben.

Etwas anders sieht es bei den Neubauprojekten aus. Dort sind wir kritisch und – wie wir dies mehrmals in diesem Rat dokumentiert haben – sprechen uns gegen übertriebene Strassenprojekte aus. Diese sind denn auch nicht Gegenstand dieses Investitionsrahmenkredits, sondern werden dem Rat als separate Kreditvorlagen vorgelegt. Dazu werden wir uns aus politischer Überzeugung sicher anders äussern. Ebenfalls nicht gewollt haben wir – dies ist bereits von meinen Vorrednern erwähnt worden –, dass die Investitionsrahmenkredite ÖV und Strasse gegeneinander ausgespielt werden, indem man den einen aufbricht und den Sparstift ansetzt, dies aber beim anderen unterlässt beziehungsweise vielleicht auch dort in Zukunft tut. Wir sind der Meinung, dass eine Investition in die Infrastruktur Strasse sowie in die ÖV- und Bahninfrastruktur wichtige Voraussetzungen für einen Kanton, einen Lebensraum und eine Wirtschaft sind.

Zur seitens der FDP vorliegenden Auflage: Hier sind wir der Meinung, es sei ein bisschen schnell gegangen. Wir waren erstaunt, zumal solche Anträge sonst besser erarbeitet präsentiert werden. Ich habe gedacht, Adi Haas bringe noch ein wenig Fleisch an den Knochen oder liefere etwas Erhellendes nach. Uns ist aber unklar, wo im Kanton bereits ein unnötiger Kreisel gebaut worden ist. Vielleicht existiert eine solche Liste, und wir wären interessiert, sollte das eine oder andere Argument nachgeliefert werden. Doch grundsätzlich sind wir der Meinung, dass dies in die Kompetenz der Regierung, namentlich der BVE, gehört und diese ihren Job bisher nach unserer Beurteilung gut gemacht hat.

Daniel Klauser, Berne (Les Verts). Dieser Investitionsrahmenkredit hat einen Vorteil: Wir sprechen über einen Rahmenkredit Geld und befinden nicht über jedes einzelne Projekt. Wenn man bei den vorhergegangenen Traktanden gesehen hat, was mit den Kreditvorlagen passiert, stossen diese hier nicht auf allzu grosse Resonanz. Insofern ist der Investitionsrahmenkredit hinsichtlich der Effizienz des Ratsbetriebs durchaus zu begrüßen. Der Nachteil des Rahmenkredits besteht natürlich darin, weniger Steuerungsmöglichkeiten zu haben, dahingehend, wo das Geld hinfliesst und welche Projekte zu priorisieren sind. Dies liegt dann in der Zuständigkeit des Regierungsrats oder der BVE. Dies ist genau das Problem, wenn man darüber diskutiert, einen solchen Kredit allenfalls zu kürzen. Man weiss nicht, welches die Auswirkungen einer Kürzung des Rahmenkredits wären beziehungsweise welche Projekte wegfallen würden. Dadurch wird es relativ schwierig, daran zu schrauben. Aus grüner Sicht – dies dürfte nicht überraschen – sind wir kritisch, wenn es um Kapazitätserweiterungen und den Ausbau im Bereich des Strassenverkehrs geht. Wie von meinem Vorredner angestimmt, gibt es einzelne Projektkredite, die hier nicht enthalten und von grüner Seite bekämpft worden sind, wobei wir weiterhin kritisch sein werden. Im Investitionsrahmenkredit, über welchen wir hier befinden, sind auch sehr viele Projekte im Bereich der Verkehrssicherheit und des Langsamverkehrs enthalten, welche auch aus grüner Sicht sinnvoll sind. Aus unserer Sicht ist es deshalb wichtig, dass auch im Rahmen der von der BVE laufend vorzunehmenden Priorisierung der Fokus auf der Verkehrssicherheit liegt und nicht auf Kapazitätserweiterungen.

Ich komme zum Antrag Haas. Dieser ist aus unserer Sicht ein Wolf beziehungsweise ein Hase im Schafspelz. Nach unserem Sprachverständnis handelt es sich mehr oder weniger um die Aussage, es sei vor allem die Erschliessungsqualität zu erhöhen. Aus unserer Sicht hat die Verkehrssicherheit im Rahmen der hier zur Verfügung stellten Mittel Priorität. Deshalb lehnen wir den Antrag Haas ab. Wir sind aber – auch im bereits erwähnten Zusammenhang – bereit, weil wir den ÖV-Rahmenkredit in diesem Rat vor kurzem genehmigt haben, auch den hier vorliegenden Rahmenkredit zu genehmigen.

La présidente. Für die SP-JUSO-PSA-Fraktion hat Grossrätin Dumermuth das Wort.

Marianne Dumermuth, Thoune (PS). Ich kann noch erwähnen, dass sich die BaK nicht mit dem Antrag Haas befassen konnte, weil dieser, als wir eine Sitzung über den Mittag gehabt haben, nicht bereit war. Insofern kann sich die BaK nicht dazu äussern.

Bei der SP-JUSO-PSA-Fraktion sieht es so aus, dass sie diesen Antrag ablehnt, obwohl wir eigentlich sehr mit der Kürzung um 10 Prozent geliebäugelt haben. Diese 10-prozentige Kürzung muss heute im Rahmen des Ganzen betrachtet werden. Es geht darum, wie wir mit unseren Kantonsfinanzen umgehen und wo wir die Prioritäten setzen. Deshalb haben wir mit Blick auf das Entlastungspaket damit geliebäugelt, auch hier ein Zeichen zu setzen. Wir liessen uns aber davon überzeugen, dass der in diesem Rahmenkredit enthaltene, für die Verkehrssicherheit vorgesehene Teil sehr gross ist, dass es um die Umsetzung des BehiG geht, dass sich im Kanton Bern anscheinend 50 Unfallschwerpunkte befinden, die dringend saniert werden sollten, dass es um Massnahmen für den Langsamverkehr geht, die parallel oder einzeln zu den Strassenprojekten laufen, und dass es um Agglomerationsprojekte und -programme geht. Diesbezüglich kann ich aus den Erfahrungen von Thun sprechen. Parallel zu grossen Strassenprojekten sollten immer Aufwertungen des Langsamverkehrs realisiert werden, wobei dies nicht immer gemacht wird. Die Liste all jener Projekte, die Teil des Investitionsrahmenkredits sind, zeigt sehr viele Massnahmen für Behinderten-, Velo- und Langsamverkehr auf.

Aus all diesen Überlegungen sagen auch wir als SP-JUSO-PSA-Fraktion ja zu diesem Investitionsrahmenkredit, lehnen aber den Antrag Haas ab. Dies, weil wir den Eindruck haben, dass man dem Tiefbauamt allein aus strukturellen Gründen nicht vorgeben kann, es solle bei unnötigen Kreiseln oder Strassenumgestaltungsmassnahmen kürzen. Mir wäre es lieber, man könnte bei den Standards den bleibenden, wenn auch kleinen Spielraum nutzen, um klare Vorgaben zu geben, damit dieser nicht umgesetzt wird.

Peter Sommer, Wynigen (PLR). Die FDP hat den Strassennetzplan und den Investitionsrahmenkredit selbstverständlich auch studiert und diskutiert. Wir nehmen den Strassennetzplan einstimmig zur Kenntnis und sind mit der strategischen Ausrichtung zum Erhalt unserer wichtigen Infrastrukturbauten einverstanden. Die in den Anhängen enthaltenen Aktualisierungen als Kern dieses Geschäfts sind für uns ebenfalls nachvollziehbar und plausibel. Ich habe es bereits als Kommissionssprecher erwähnt: Das Ganze wurde hinsichtlich der zweiten Generation der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte angepasst. Zu den in Anhang 3 enthaltenen Eigentumsänderungen haben wir auch keine Anmerkungen; diese sind aus unserer Sicht gut und nachvollziehbar dargestellt.

Dem Investitionsrahmenkredit 2018–2021 werden wir im Umfang der 187 Mio. Franken zustimmen. Dies anerkennen wir auch als wichtige Investition in unsere Strasseninfrastruktur. Dabei haben wir zur Kenntnis genommen, dass der Investitionsrahmenkredit rund 80 Mio. Franken tiefer ausfällt als der vorhergegangene für die Jahre 2014–2017. Auch wir haben die bereits mehrfach angetönte 10-prozentige Kürzung diskutiert und sind zum Schluss gekommen, dass es nicht zielführend ist, den Investitionsrahmenkredit pauschal weiter zu kürzen. Nachdem wir in den vergangenen Jahren bereits verschiedene Male gekürzt haben, erachten wir eine weitere Reduktion als kaum möglich. Dies, weil gemessen am Substanzwert der Infrastruktur unserer Strassen bestimmte Kennwerte bestehen, wie viel in die Strassen investiert werden muss, wobei wir uns unter diesem Richtwert bewegen. Selbstverständlich unterstützen wir den Antrag Haas. Die Begründung hat bereits der Antragsteller vorgebracht, ich will diese nicht nochmals wiederholen.

Ernst Tanner, Ranflüh (UDF). Die EDU-Fraktion stimmt dem Antrag FDP Haas einstimmig zu. Wir sind überzeugt, dass Strassenumgestaltungsmassnahmen nicht überall so grosszügig realisiert werden müssen, wie es mehrere Beispiele der letzten Jahre zeigen. Auch Kreisel sollen nur dann gebaut werden, wenn dies wirklich notwendig ist. Die Qualität unserer Strassen nimmt nicht ab, wenn wir weniger in die Strassenumgestaltungsmassnahmen investieren. Wir nehmen den Strassennetzplan zur Kenntnis, und dem Investitionsrahmenkredit stimmt die EDU zu.

La présidente. Wir haben alle Fraktionen gehört und kommen zu den Einzelsprechern.

Hans Jörg Rügsegger, Riggisberg (UDC). Ich möchte weder zum Rahmenkredit noch zum Strassennetzplan etwas sagen, sondern möchte die guten und effizienten Projektverantwortlichen der BVE und des Tiefbauamts stärken. Ich stelle aber fest, dass vor allem in meinem Kreis, dem Obergeringenieurkreis II Bern Mittelland, diverse Projekte in letzter Zeit eine dynamische Planungsneu-

rose erwisch haben, was ich schade finde. Es geht um Strasseninseln, die mehr als quer in der Landschaft stehen; es geht um einzuführende Tempo-30-Zonen bei Durchgangsstrassen; es geht um Haltestellen, die praktisch sind, um hinauszufahren, die bisher für die Postautos vorgesehen waren, und es geht um Lärmschutzwände. Es gibt aber auch Fachberichte aus Abteilungen, die eine sehr hohe Priorität geniessen, bei welchen man die Frage nach der Interessenabwägung stellen muss. Dies finde ich schade, namentlich weil es in diesen Fällen nicht nur um die Verkehrssicherheit geht. Die Spezialisten sind bei den Gemeinden vor Ort und wissen etwa, wie es abläuft. Diese Abläufe könnten durchaus verbessert beziehungsweise effizienter gestaltet werden. Dort sehe ich ein gewisses künftiges Einsparungspotenzial. Ich wäre froh, wenn diesem die nötige Beachtung geschenkt werden könnte.

La présidente. Es haben sich keine weiteren Einzelsprecher angemeldet. Somit erteile ich gerne Regierungsrätin Barbara Egger das Wort.

Barbara Egger-Jenzer, directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie. Vor genau vier Jahren berieten Sie hier zum ersten Mal den Strassennetzplan und stimmten auch dem ersten Investitionsrahmenkredit Strasse 2014–2017 zu. Dass wir den Strassennetzplan heute bereits wieder thematisieren, obwohl dieser für eine Dauer von 16 Jahren angelegt worden ist und immer im Acht-Jahres-Rhythmus gesamthaft aktualisiert werden sollte, hat nichts damit zu tun, dass wir irgendwelche Fehler korrigieren müssten. Allerdings bleibt die Zeit nicht stehen, und das Strassenprojektportfolio hat sich während der letzten vier Jahre rasant weiterentwickelt. Deshalb haben wir für den nächsten Investitionsrahmenkredit Strasse vor allem die Liste der Strassenprojekte in Anhang 2 sowie die Planübersicht zum Strassennetzplan in Anhang 1 à jour gebracht. Mit der Aktualisierung von Anhang 3 haben wir Sie zudem über ein paar neu geplante Eigentumsänderungen informieren wollen. Im Übrigen bleibt der Strassennetzplan unverändert, und er soll erst in vier Jahren – im regulären Acht-Jahres-Rhythmus – gesamthaft überarbeitet werden.

Gleichzeitig entscheiden Sie heute über den nächsten Investitionsrahmenkredit Strasse für die Jahre 2018–2021. Sie haben eine gemeinsame Beratung von Strassennetzplan und Rahmenkredit gewünscht, was absolut richtig ist. Der neue Investitionsrahmenkredit basiert nämlich auf dem aktualisierten Anhang 2 des Strassennetzplans und legt den finanziellen Höchstbetrag fest, welchen der Regierungsrat während der nächsten vier Jahre gesamthaft für notwendige Neuinvestitionen in das Kantonsstrassennetz verpflichten darf. Weshalb benötigen wir überhaupt noch Neuinvestitionen? Verfügen wir denn nicht bereits über ein funktionierendes Kantonsstrassennetz? Ja, wir verfügen über ein gutes Kantonsstrassennetz, welches unsere Strasseninspektoren, unsere Strassenmeister und unsere Ingenieure mit grossem Engagement unterhalten. Gott sei Dank haben wir noch Fachleute, die wissen, wie geplant, gebaut oder abgeklärt werden muss, ob es einen Kreiselschleifen braucht oder nicht. Wir haben auch Missstände, weil wir rund 50 – ich betone: 50 – Unfallschwerpunkte haben, oder weil Fussgängerstreifen nicht mehr sicher sind – wissen Sie, dies ist bereits ein grosses Thema –, oder weil Strassenabschnitte für heutige Bedürfnisse zu eng oder Bushaltestellen an Kantonsstrassen nicht behindertengerecht sind. In all diesen Fällen und vielen mehr wollen wir Verbesserungen erreichen, damit der Strassenverkehr sicherer und flüssiger wird. So werden wir auch Verkehrsmanagementprojekte, kantonale Agglomerationsprojekte und Lärmschutzprojekte über diesen neuen Rahmenkredit finanzieren. Es geht hier schon längst nicht mehr um eine Autoeuphorie früherer Generationen, sondern um eine moderne, kostenbewusste Strassenpolitik, die den Hebel gezielt ansetzt, nämlich dort, wo es nötig ist. Mehr wollen wir nicht – aber auch nicht weniger!

Somit komme ich zum Kernpunkt dieser Vorlage, nämlich zu den Kosten. Wir beantragen – wir haben es gehört – 187 Mio. Franken für die nächsten vier Jahre. Damit liegen wir rund 80 Mio. Franken unter dem aktuellen Rahmenkredit. Diese Kürzung ist berechtigt, weil wir festgestellt haben, dass wir nicht alle Projekte des letzten Rahmenkredits realisieren können. Projekte verschieben sich aus den verschiedensten Gründen und lassen sich damit manchmal nicht so rasch umsetzen, wie wir es gerne hätten. In diesem Punkt wird es immer schwieriger, überhaupt noch Projekte einer gewissen Grössenordnung umzusetzen, und dies dauert länger. Wir sind also realistischer geworden und wollen Ihnen keinen Kredit beantragen, den wir ohnehin nicht ausschöpfen können. Wir sind aber bei einem Limit angelangt. Wir haben deshalb kein Polster eingerechnet, das sich irgendwie wegsparen liesse. Auch wenn ich höre, welche Sparideen hier noch zirkulieren, muss ich Ihnen sagen, dass es meine Leute vom Tiefbauamt schon lange gewohnt sind, kostengünstige Lösungen zu realisieren, wobei es immer um Verkehrssicherheit geht, um Menschen, Kinder und Schulkinder. So muss manchmal eine etwas teurere Lösung realisiert werden, indem eine

Strasseninsel erstellt wird, die für Autofahrerinnen und Autofahrer quer auf der Strasse steht. Dafür ist einem Kind damit geholfen, die Strasse besser zu überqueren.

Ich bitte Sie deshalb diesem Geschäft zuzustimmen und uns die Chance zu geben, mit unseren Projekten rechtzeitig für einen sicheren und flüssigen Verkehr im Kanton Bern zu sorgen. Dies bedeutet nicht, dass wir den Kredit zu hundertprozentiger Sicherheit ausschöpfen können. Das kann ich Ihnen hier nicht garantieren. Aus diesem Grund habe ich auf eine entsprechende Anfrage geantwortet, dass Sie uns zwar mehr Geld geben können, wir dieses aber wahrscheinlich gar nicht brauchen können. Dies bedeutet, dass wir immerhin die Chance haben, unsere geplanten Projekte umzusetzen.

Zum Schluss noch ein Wort zum Antrag Haas. Ich finde es doch schwierig, beurteilen zu müssen, was denn ein nötiger und was ein unnötiger Kreisel ist. Aber wahrscheinlich bedarf es hierfür wieder einer Untersuchung durch verschiedene Juristen. Nein, Spass beiseite! Wir realisieren sowieso kostengünstige Lösungen. Insofern nehme ich diesen Antrag so zur Kenntnis. Würde es sich um eine Motion handeln, würde ich Ihnen Annahme und Abschreibung beantragen.

La présidente. Wir kommen zur Abstimmung, es sei denn, der Antragsteller oder die Kommissionssprechenden wünschen das Wort? – Das ist nicht der Fall. Somit kommen wir zu den Abstimmungen betreffend das Traktandum 31, «Investitionsrahmenkredit Strasse 2018–2021». Wir stimmen zuerst über den Antrag FDP Haas ab. Wer den Antrag annimmt, stimmt ja, wer ihn ablehnt, stimmt nein.

Vote (affaire 2017.RRGR.320; proposition PLR (Haas, Berne))

Décision du Grand Conseil:

Adoption

Oui 81

Non 67

Abstentions 0

La présidente. Sie haben den Antrag angenommen. Damit kommen wir zur Gesamtabstimmung, wobei der Antrag FDP Teil davon ist. Wer den Investitionsrahmenkredit Strasse 2018–2021 mit der Auflage der FDP annimmt, stimmt ja, wer dies ablehnt, stimmt nein.

Vote (affaire 2017.RRGR.320, y compris charge selon proposition PLR (Haas, Berne))

Décision du Grand Conseil:

Adoption

Oui 139

Non 1

Abstentions 7

La présidente. Sie haben diesem Kreditgeschäft inklusive der Auflage gemäss Antrag FDP zugestimmt. Wir kommen zur Abstimmung betreffend Traktandum 32. Wer den «Strassennetzplan 2014–2029, Aktualisierung der Anhänge 1 bis 3» zur Kenntnis nimmt, stimmt ja, wer die Kenntnisnahme ablehnt, stimmt nein.

Vote (affaire 2012.RRGR.505)

Décision du Grand Conseil:

Prise de connaissance

Oui 145

Non 0

Abstentions 1

La présidente. Sie haben Kenntnisnahme beschlossen. Bevor wir in der Traktandenliste weiterfahren, möchte ich kurz über Folgendes informieren: Wie gestern erwähnt, hat sich Grossrätin Wälchli gestern am Handgelenk verletzt. Die Operation hat nicht gestern stattgefunden, sondern alle Abklärungen. Die Operation findet heute statt. Grossrätin Wälchli wird nicht mehr an dieser Session teilnehmen können. Wir wünschen ihr von unserer Seite alles Gute. Das kann ihr sicher noch jemand ausrichten, der sie besucht. Wir werden Grossrätin Wälchli eine Karte zukommen lassen.

Dann möchte ich nochmals auf das um 10.00 Uhr beginnende Blutspenden aufmerksam machen. Grossrätin Herren ist «Tätschmeisterin». Sie haben bereits Termine erhalten, wobei es noch offene Termine hat. So wie ich Grossrätin Herren verstanden habe, hätte sie grosse Lust, einen Rekord aufzustellen. Sie ist bereits nahe dran. Wenn das eine oder andere Grossratsmitglied Lust hat, Blut zu spenden, melden Sie sich doch bei Grossrätin Herren. Sie würde sich sehr freuen.