

Dienstag (Vormittag), 15. März 2022 / Mardi matin, 15 mars 2022

2. Priorität – Bau- und Verkehrsdirektion /**2^e priorité – Direction des travaux publics et des transports**

77 2021.RRGR.275 Motion 176-2021 glp (von Arx, Schliern b. Köniz)
Investitionspriorisierung auch im Tiefbau!

77 2021.RRGR.275 Motion 176-2021 pvl (von Arx, Schliern b. Köniz)
Priorisons les investissements dans les travaux publics également !

Vizepräsident. Wir kommen zum Traktandum 77. Es ist eine Motion: «Investitionspriorisierung auch im Tiefbau!» Der Regierungsrat empfiehlt Annahme. Wir führen eine freie Diskussion. Ist diese Motion bestritten? – Ja.

Dann hat der Motionär das Wort. Drückt noch jemand? – Gut, dann kannst du sprechen.

Casimir von Arx, Schliern b. Köniz (glp), Motionär. Ja, wir haben bekanntlich zu wenig Geld, um alle Investitionen zu realisieren, die auf der Wunschliste stehen. Beim Hochbau haben wir bzw. hat der Regierungsrat nach langem Bohren durch den Grossen Rat die Konsequenzen gezogen und eine Investitionspriorisierung vorgenommen – notabene eine, die noch immer zu einer Neuverschuldung von einer halben Milliarde Franken führt. So weit, so gut. Wenn man eine Investitionspriorisierung macht beim Hochbau, dann gibt es ja eigentlich keinen Grund, wieso man das nicht auch im Tiefbau machen soll: Auch im Tiefbau gibt es einen Handlungsspielraum für eine Investitionspriorisierung. Vielleicht ist die Priorisierung im Tiefbau sogar noch etwas wichtiger als im Hochbau.

Wenn wir uns das überlegen: Wenn der Kanton mehr Schulen baut, dann gibt es nicht mehr Schülerinnen und Schüler. Wenn der Kanton mehr Gefängnisse baut, dann gibt es auch nicht mehr Leute, die zu einer Gefängnisstrafe verurteilt werden. Aber wenn der Kanton mehr Strassen und ÖV-Infrastruktur baut, dann gibt es ein höheres Verkehrsaufkommen. Das heisst, es gibt einen entscheidenden Unterschied zwischen der Hochbaupriorisierung und der Tiefbaupriorisierung: Im Tiefbau kurbeln wir die Nachfrage an, indem wir mehr investieren. Auch das ein guter Grund, um im Tiefbau zu schauen, wo die Prioritäten liegen. Nach der Einreichung dieser Motion hat der Regierungsrat das glaub auch gesehen. Wir haben ja schon an der letzten Session über eine solche Priorisierung gesprochen. Der Regierungsrat empfiehlt entsprechend ja auch diese Motion zur Annahme. Besten Dank.

Ich sage noch etwas zu Punkt 2, der, wenn ich es richtig verstanden habe, in Frage gestellt wird von einigen Fraktionen. Punkt 2 geht natürlich Hand in Hand mit Punkt 1. Wenn wir im Tiefbau priorisieren, dann heisst das letztlich, dass wir gewisse Investitionen, die bisher vorgesehen und geplant sind, nicht oder später oder in einer reduzierten Form umsetzen. Und daraus entsteht natürlich ein gewisser Handlungsbedarf. Klar, ich habe es vorhin gesagt: Mehr von dieser Infrastruktur gibt mehr Verkehrsaufkommen, und wenn man sie nicht realisiert, gibt es ein bisschen weniger Verkehrsaufkommen, aber trotzdem sollte man schauen, wie man damit umgeht und wie man das kompensieren kann, wenn im Tiefbau weniger Infrastruktur gebaut wird. Natürlich ist das Mittel der Wahl dazu die Verkehrslenkung. Jetzt muss man aber gut hinschauen: In Punkt 2 geht es ja nur darum, dass der Regierungsrat im Rahmen von dieser Priorisierung ein Szenario erarbeitet, wie wir deutliche Fortschritte bei der Verkehrslenkung machen können. Damit ist ja noch nichts entschieden. Es geht nur um eine Auslegeordnung, ein Szenario. Ich denke, hier in diesem Saal ist wahrscheinlich bzw. hoffentlich niemand für Denkverbote, auch nicht im Bereich der Verkehrslenkung. Auch deshalb würde ich Ihnen empfehlen oder Sie bitten, auch Punkt 2 anzunehmen, damit diese Priorisierung inklusive dieser Szenarien, die sich der Regierungsrat ja überlegen muss, als Ganzes Sinn macht.

Hans Jörg Rügsegger, Riggisberg (SVP), Fraktionssprecher. Bei Punkt 1 ist die SVP dabei. Wir stimmen dort zu. Bei Punkt 2 sind wir der Meinung, dass – wenn man die Antwort der Regierung und die Ausführungen des Motionärs liest – eigentlich die Regierung bereits ganz klar in diese Richtung geht, dass es vorgesehen ist, dass es ein Ziel ist, dass dieses Szenario bereits in der Gesamtmobilitätsstrategie 2008 festgehalten ist und dass in diesem Szenario weiter die Handlungsmöglichkeiten ausgelotet und berücksichtigt werden, inklusive dessen, dass der Substanzerhalt und die Sicherheit im Fokus stehen. Auch die Verkehrslenkung wird thematisiert. Wir haben bei der SVP den Eindruck, dass dieser Punkt unnötig ist. Darum werden wir Ziff. 2 ablehnen. Wenn er angenommen wird, werden wir die Abschreibung beantragen.

Jan Remund, Mittelhäusern (Grüne), Fraktionssprecher. Wir wissen es alle: Es stehen jetzt Investitionen an. Für den Hochbau hat man diese priorisiert. Das ist okay für uns. Den Tiefbau hat man ausgeklammert, obwohl dort die Ausgaben steigen werden. Das macht von uns aus keinen Sinn. Von daher ist klar, dass wir diese Motion unterstützen. Auch der Unterhalt wird ja deutlich zunehmen, vor allem bei den Kunstbauten. Zudem, das muss einfach auch gesagt sein, sind ja sündhaft teure neue Strassen geplant. Zusätzliche Verkehrslenkung in Zukunft ist nicht nur «nice to have» – sie ist notwendig. Die Klimaschutzziele sind sonst nicht zu erreichen. Sie sind nur dann zu erreichen, wenn der Anteil des motorisierten Verkehrs kleiner wird und der motorisierte Verkehr nicht wächst. Mit einem Ausbau der Infrastruktur ist das nicht kompatibel. Allein der Umstieg auf die Elektroautos wird auch nicht genügen. Ich bitte um Zustimmung zu beiden Punkten.

Barbara Streit-Stettler, Bern (EVP), Fraktionssprecherin. Die EVP wird diese Motion in beiden Punkten einstimmig annehmen. Auch der Regierungsrat will das bekanntlich so machen. Aus seiner Antwort geht aber hervor, dass er wahrscheinlich nicht ganz das Gleiche darunter versteht wie wir bzw. wie der Motionär. Der Regierungsrat ist nämlich der Meinung, dass er eigentlich seine Hausaufgaben schon gemacht hat und dass er nichts mehr ändern muss. Wir sind nicht der gleichen Meinung. Es ist klar, dass im Moment viele Kunstbauten saniert werden müssen. Das bestreiten wir nicht. Wir möchten aber eine Priorisierung, wie sie jetzt im Hochbau zum Tragen kommt und wie wir sie auch sehr begrüßen. Es geht nicht um Unterhalt oder Sanierung und nachher Neubauten, sondern es geht darum, welche neuen Projekte vorgezogen werden, welche zurückgestellt oder eventuell sogar gar nicht ausgeführt werden.

Im Moment hat man den Eindruck, dass der Kanton vor allem Umfahrungen für den motorisierten Individualverkehr planen will. Man spricht von Stausituationen in der Agglomeration, die man lösen müsse, von der Bevölkerung in gewissen ländlichen Regionen, die unter dem Verkehr in den Stosszeiten leide. Alles andere, z. B. die neuen Elektrobikes mit gelben Nummern, für die man neue Lösungen im Verkehr finden muss, oder auch der motorisierte Individualverkehr, der zur Klimaerwärmung beiträgt und eben das Klima, wenn wir neue Strassen bauen, buchstäblich anheizt – auch darüber muss hier diskutiert werden.

Nicht nur aus finanziellen Gründen braucht es auch im Tiefbau eine Gesamtschau und eine Investitionspriorisierung. Gerade auch mit der Verkehrslenkung kann man unter Umständen Prioritäten setzen und Verbesserungen hinbekommen, ohne dafür neue Strassen zu bauen und eben eventuell sogar Einsparungen zu machen. Dabei müssen wir – wie im Hochbau – auch die personellen und finanziellen Ressourcen anschauen, die heute in den verschiedenen Oberingenieurkreisen vorhanden sind. Für uns ist klar, dass nicht alle Oberingenieurkreise Anrecht auf die gleichen Ressourcen haben, sondern man muss in jenen Oberingenieurkreisen, in denen viel Bevölkerung ist, nachher auch die Ressourcen anpassen.

Jürg Rothenbühler, Rüderswil (Die Mitte), Fraktionssprecher. Wir haben dieses Geschäft eingehend diskutiert. Die Mitte befürwortet grundsätzlich solche Investitionspriorisierungen. Es ist wichtig, dass wir wissen, wo, wann und mit welchem Aufwand die Gelder eingesetzt werden.

Bei Punkt 2 sind wir zweigeteilt. Ein Teil von uns findet es nicht unbedingt notwendig. Wir werden das Gefühl nicht los, dass hier einzelne Mobilitätsformen gegeneinander ausgespielt werden. Es ist

wichtig, dass wir in allen Bereichen der Mobilität den Unterhalt und auch die Investitionen gewährleisten. Wir möchten nicht, dass der öffentliche oder der Langsamverkehr gegen den Individualverkehr gestellt wird. Das macht in der heutigen Zeit ganz sicher nicht Sinn. Wir wünschen eine punktweise Abstimmung, das ist mal gut. Punkt 1 werden wir einstimmig zustimmen, und wie gesagt: Bei Punkt 2 sind wir zweigeteilt.

Peter Flück, Interlaken (FDP), Fraktionssprecher. Die FDP wird diesen beiden Punkten als Motion einstimmig zustimmen und unterstützt auch eine allfällige Abschreibung nicht. Wir sehen, dass wir die Priorisierung wollen. Das ist im Hochbau gemacht worden. Das muss jetzt unbedingt auch im Tiefbau gemacht werden. Wir haben gar nicht den Eindruck, dass die Regierung das eine gegen das andere ausspielt, was Punkt 2 anbelangt. Wir haben eine Strategie hier. Wir haben eine Strategie im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr, und die muss man aufeinander abstimmen, und das müssen wir in Zukunft tun, und darum sind wir klar der Meinung, dass man Punkt 2 so annehmen kann.

Vizepräsident. Hast du Abschreibung verlangt? Ich habe es nicht recht verstanden. – Nein, okay.
Für die SP-JUSO-PSA Fraktion: Grossrat Müller.

Reto Müller, Langenthal (SP), Fraktionssprecher. Ich hätte nicht gedacht, dass hier bestritten wird, weder der erste noch der zweite Punkt. Wir diskutieren hier über den zweiten Punkt, aber ich habe vorher dem Baudirektor gesagt: Scheinbar wird man ja bald wählen, also kann man hier durchaus etwas Dampf machen, von daher nehmen wir den Steilpass vonseiten der SVP gerne auf.

Eine Priorisierung der Investitionen ist eigentlich Regierungssache, nicht Sache des Grossen Rates, und die Frage ist jetzt eben: Ja, macht die Regierung das wirklich oder müssen wir sie zu ihrem Glück zwingen? Dieser Vorstoss ist von unserer Seite unbestritten. Wir *wollen* eine solche Priorisierung herbeiführen, eben nicht nur im Hochbau, sondern auch im Tiefbau. Damit habe ich jetzt meine Aufgabe erfüllt, wie ich es angekündigt habe, Herr Baudirektor. Fangen Sie doch bitte auch von sich aus an, zu priorisieren, wie wir umgehen wollen mit all den anstehenden Investitionen in diesem Kanton. Es ist unbestritten, das ist ja auch schon gesagt worden: Wir haben Probleme. Der Oberingenieurkreis respektive dessen Vorsteher schläft schlecht, glaube ich, weil mehrere Kunstbauten im Oberland wirklich marode sind. Es ist halt wirklich die Frage: Wie bringt man das jetzt auf den Schlitten und fängt nachher an, gegenüber anderen Projekten abzuwägen?

Die Lenkungswirkung, die jetzt hier bestritten wird von der SVP, finde ich unglaublich wichtig. Es hat eigentlich nicht damit zu tun, sondern mit der Verkehrszunahme, die wir in den letzten Jahren und Jahrzehnten auch im Kanton Bern hatten. Wenn man mit Priorisieren anfangen will, muss man halt auch schauen: Wo entwickelt sich relativ viel Wirkung im Ziel? Und da kann es eben sein, dass es auch um Umfahrungsstrassen geht. Aber das möchte ich nicht vertiefen. Wir sind nämlich vonseiten der SP-JUSO-PSA bei dieser Motion klar für die Annahme beider Punkte.

Vizepräsident. Gibt es weitere Fraktionssprecher? – Das ist nicht der Fall. Gibt es Einzelsprecher? – Auch nicht. Dann hat der Regierungsrat das Wort.

Christoph Neuhaus, BVD-Direktor. Priorisieren ist das neue Planen. Und es bringt in einer immer komplexeren Welt einen klaren Mehrwert dadurch, dass man Interesse abwägt, indem man Bedürfnisse gewichtet. Der Regierungsrat ist mit Blick auf die finanzielle Lage des Kantons und mit Blick auf die vielfältigen Bedürfnisse überzeugt: Es braucht auch eine Priorisierung der Investitionen im Tiefbau. Die ist nötig.

Man hat das noch nie gemacht, und dann hat man eine Hochbaupriorisierung gemacht, und jetzt sind wir an einer Tiefbaupriorisierung, und deshalb sind wir auch bereit, Ihnen im Grossen Rat im Rahmen der Finanzplanungsrunde Vorschlag (VA) 2023 und Aufgaben- und Finanzplan (AFP) 2024–2026 eine Investitionspriorisierung im Tiefbau vorzulegen. Aus naheliegenden Gründen müssen wir den Fokus auf den Substanzerhalt legen. Sie haben es bereits gehört: Etwa die Hälfte unserer Brücken, etwa 1000, sind im Oberland, und wir haben bei den Brücken einen ziemlich aufge-

schoben den Investitionsbedarf respektive man hat sie nicht so unterhalten, wie man das hätte tun sollen. Man hat das festgestellt, nachdem man einmal genauer hingeschaut hat. Und deshalb eben: Substanzerhalt zuerst. Aber wir werden gemäss der Forderung des Motionärs auch auf das Potenzial der Verkehrslenkung eingehen. Verkehrslenkung Bern-Nord, 26. Mai, Medienkonferenz – in diesem Sinn und Geist bitte ich um Annahme der Motion.

Vizepräsident. Wir kommen zur Abstimmung über das Traktandum 77, «Investitionspriorisierung auch im Tiefbau». Es ist punktweise Abstimmung verlangt, und bei Punkt 2 ist Abschreibung verlangt.

Wer dem Punkt 1 dieser Motion zustimmt, stimmt Ja, wer ihn ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung / Vote

2021.RRGR.275: Ziff. 1 / ch. 1

Annahme / Adoption

Ja / Oui	143
Nein / Non	0
Enthalten / Abstentions	0

Vizepräsident. Sie haben den Punkt 1 angenommen.

Wir kommen zum Punkt 2: Wer dem Punkt 2 dieser Motion zustimmt, stimmt Ja, wer ihn ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung / Vote

2021.RRGR.275: Ziff. 2 / ch. 2

Annahme / Adoption

Ja / Oui	95
Nein / Non	50
Enthalten / Abstentions	0

Vizepräsident. Sie haben auch dem Punkt 2 zugestimmt.

Wir befinden noch über die Abschreibung des Punkts 2: Wer der Abschreibung des Punkts 2 zustimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung / Vote

2021.RRGR.275: Ziff. 2, Abschreibung / ch. 2, classement

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui	58
Nein / Non	87
Enthalten / Abstentions	0

Vizepräsident. Sie haben diese Abschreibung abgelehnt.