

**Der Grosse Rat Le Grand Conseil
des Kantons Bern du canton de Berne**

Donnerstag (Nachmittag), 3. September 2020 / Jeudi après-midi, 3 septembre 2020

Bau- und Verkehrsdirektion / Direction des travaux publics et des transports

**42 2020.BVD.1244 Kreditgeschäft GR
Investitionsrahmenkredit Strasse 2018–2021. Zusatzkredit**

**42 2020.BVD.1244 Affaire de crédit GC
Crédit-cadre d'investissement routier 2018–2021. Crédit complémentaire**

Präsident. Wir kommen zum Geschäft 42, einem Zusatzkredit zum «Investitionsrahmenkredit Strasse 2018–2021». Wir befinden uns in einer reduzierten Debatte. Ich gebe das Wort der Kommissionssprecherin, Grossrätin Josi.

Barbara Josi, Wimmis (SVP). Kommissionssprecherin der BaK. «Investitionsrahmenkredit Strasse 2018–2021», Zusatzkredit von 110 Mio. Franken. Gemäss Artikel 52 Absatz 3 des Strassengesetzes (SG), beschliesst der Grosse Rat, «gestützt auf den Strassennetzplan, in der Regel alle vier Jahre einen Rahmenkredit» Strassen. Er legt damit den Kostenrahmen für die finanziellen Verpflichtungen fest, welche der Kanton während den nächsten vier Jahren für Investitionen ins Kantonsstrassennetz eingehen kann. Die Ausgaben für die konkreten Projekte, die in diesen vier Jahren zur Projektierung und Ausführung kommen sollten, werden mit den Ausführungsbeschlüssen aus dem Rahmenkredit ausgelöst. Verzögern sich Projekte, die während dieser Laufdauer von einem Rahmenkredit geplant sind, können sie wegen der zeitlichen Beschränkung des Rahmenkredits nicht mehr aus dem vorgesehenen Rahmenkredit finanziert werden. Sie belasten deshalb den Rahmenkredit der Folgeperiode, was jetzt der Fall ist.

Der zweite «Investitionsrahmenkredit Strasse 2018–2021» wurde Anfang 2017 erarbeitet und am 7. September 2017 vom Grossen Rat bewilligt. Da der erste Rahmenkredit von 2014 bis 2017 von 267 Mio. Franken zu diesem Zeitpunkt erst zu zwei Dritteln ausgeschöpft war, wurden in der Folge 80 Mio. Franken weniger eingeplant. Man ging davon aus, dass im verbleibenden Jahr noch ein erheblicher Teil der geplanten Projekte zulasten des ersten Investitionsrahmenkredits (IRK) abgewickelt werden kann. Das gelang leider nicht. Projektverzögerungen, neue dringliche Projekte und Kostensteigerungen belasten nun den «IRK Strasse 2018–2021» stärker als ursprünglich erwartet. Um die notwendigen Investitionen in wichtige Projekte tätigen zu können, ist für den Rest der Kreditperiode ein Zusatzkredit in der Höhe von eben diesen 110 Mio. Franken erforderlich. Die beantragte Aufstockung des Rahmenkredits führt insgesamt zu keinen zusätzlichen Ausgaben bei den Strasseninvestitionen. Dies, weil eben genau der «IRK Strasse 2014–2017» nicht ausgeschöpft wurde. Es handelt sich um eine notwendige Erhöhung des laufenden «IRK Strasse» aufgrund der heutigen Erkenntnisse, mit dem Ziel, die Realisierung der vorgesehenen Projekte nicht zu verzögern. Im Bericht der FiKo ist festgehalten, dass sich die Nettoinvestitionen zulasten des Kantons im selben Umfang bewegen, wie sie im «IRK 2014–2017» angegeben wurden. An dieser Stelle besten Dank der FiKo für den zustimmenden Mitbericht.

Nun, wie setzen sich diese 110 Mio. Franken zusammen? Zum einen Teil durch Projektverzögerungen. Die Projekte «Verkehrsmanagement Region Bern Nord» mit 13 Mio. Franken und die Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Ipsach mit 4 Mio. Franken, die im «IRK 2014–2017» vorgesehen waren, werden in der Projektliste des «IRK 2018–2021» nicht geführt, weil man Anfang 2017 davon ausging, dass sie bis Ende 2017 verpflichtet werden. 20 weitere grössere Projekte aus diesem «IRK 2014–2017» wurden zwar in die Liste der geplanten Projekte für 2018–2021 aufgenommen, jedoch in der damals realistischen Annahme, dass mindestens die Hälfte davon noch bis Ende 2017 verpflichtet werden können. 18 der 20 Projekte, mit Kosten von insgesamt 130 Mio. Franken, konnten leider nicht mehr zu Lasten dieses früheren Rahmenkredits verpflichtet werden. Sie belasten den jetzigen Rahmenkredit um rund 65 Mio. Franken.

Hauptsächliche Gründe für diese Verzögerungen sind längere Verhandlungen mit Gemeinden, Privaten und Fachstellen, Abhängigkeiten bei komplexen Projekten, andere Faktoren, wie zum Beispiel Anforderungen aufgrund der Behindertengesetzgebung, zunehmend schwieriger werdende

Landerwerbsverhandlungen, knappe personelle Ressourcen in den Oberingenieurkreisen, fehlende Ressourcen in den Ingenieurbüros, den Bauunternehmungen sowie dem Tiefbauamt. Eine Verlängerung des Rahmenkredits wurde 2017 geprüft und wurde mit der Hauptbegründung einer unzureichenden Transparenz für das Parlament über sämtliche Kantonstrassenbauvorhaben verworfen. Transparenz könnte dadurch sichergestellt werden, dass der Regierungsrat die Verlängerung des laufenden Rahmenkredits gleichzeitig mit dem Antrag für einen neuen Rahmenkredit an den Grossen Rat beschliessen würde. Die genaue Ausgestaltung einer neuen Lösung wird mit der FIN besprochen. Nähere Ausführungen dazu folgen im Vortrag zum nächsten «IRK Strasse 2022–2025», zirka in einem Jahr.

Ein weiterer Grund für diesen Nachkredit sind neue dringliche Projekte. In der Rahmenkreditsumme 2018–2021 sind Kosten für den hindernisfreien Umbau der Bushaltestellen nach Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) nicht enthalten. Angesichts der gesetzlichen Sanierungsfrist und des insgesamt hohen Aufwands für die Projektierung und Realisierung müssen diese Mittel bereits vor Ende 2021 verpflichtet werden. Konkret sprechen wir hier von 10 Mio. Franken für 44 Bushaltekanten, welche zusätzlich zu finanzieren sind. Zum Zeitpunkt der Erstellung des «IRK 2018–2021» waren die Abklärungen noch in Gang, wo Bushaltekanten prioritär umgebaut werden müssen. Aus diesem Grund wurden die Kosten für den Sanierungsbedarf der Bushaltestellen im Rahmenkredit noch nicht spezifisch ausgewiesen. In der Praxis aber wurden im Rahmen des «IRK 2018–2021» bereits zahlreiche Projekte des behindertengerechten Ausbaus von Bushaltestellen bewilligt und umgesetzt. Auch im Rahmen des neu zu bewilligenden Zusatzkredits sollen weitere solche Projekte realisiert werden.

Ein weiterer Grund sind die Kostensteigerungen. Soweit bei geplanten Projekten Kostensteigerungen gegenüber den ursprünglichen Grobkostenschätzungen feststanden, wurden sie bei der Aktualisierung des Mittelbedarfs berücksichtigt. Sie ergaben sich aus verschärften Normvorgaben, wie der erwähnten Behindertengleichstellung, oder durch notwendigen Projektanpassungen, wie als Folge der neu notwendigen Überbauungsordnung in Münsingen. Insgesamt belasten solche Mehraufwände den «IRK Strasse 2018–2021» zusätzlich mit rund 18 Mio. Franken.

Ich komme zum Schluss: Die Aufstockung des «Investitionsrahmenkredits Strasse 2018–2021» um 110 Mio. Franken hat keine Auswirkung auf das Budget und auf den Finanzplan. Es kann insgesamt festgehalten werden, dass der vorgelegte Zusatzkredit zum «IRK Strasse» auch in der aktualisierten gesamtkantonalen Investitionsplanung bereits berücksichtigt ist. Die Erhöhung des laufenden «IRK Strasse» hat den Zweck, dass das Investitionsbudget für den Strassenbau besser gemäss der aktuellen Finanzplanung ausgeschöpft werden kann. Sie sichert damit eine Fortführung der bewährten Investitionspolitik des Grossen Rates im Kantonsstrassenbau. In der Kommission wurde dieser Zusatzkredit grossmehrheitlich, bei 1 Enthaltung, angenommen. Zu sagen ist noch, dass im beantragten Zusatzkredit allfällige Auswirkungen – Projektverzögerungen, die sich aus der Situation mit dem Coronavirus ergeben – nicht berücksichtigt sind, weil dies zum Zeitpunkt der Einreichung des Kreditantrags noch überhaupt nicht abschätzbar war.

Präsident. Wir befinden uns in einer reduzierten Debatte. Wir kommen zu den Fraktionserklärungen. Eingetragen hat sich Casimir von Arx für die glp.

Casimir von Arx, Köniz (glp). Merci, Herr Präsident, Herr Strassendirektor, liebe Kolleginnen und Kollegen, dieser Zusatzkredit ist wahrscheinlich relativ unbestritten. Vielleicht ist es doch gut, wenn jemand ein Stück weit einen Kontrapunkt setzt. Wir haben heute eine Reihe von Krediten für Hochbauinvestitionsprojekte gewährt, und jedes dieser Projekte ist für sich gesehen im Grundsatz überzeugend. Es sind noch viele andere Projekte in der Pipeline, und ich nehme an, auch von diesen werden viele mehr oder weniger überzeugen. Wir wissen aber auch, dass insgesamt zu viele Bauprojekte auf der Bestellliste stehen und dass es deshalb eine Priorisierung braucht. Diese Priorisierung haben wir beim Regierungsrat auf die Wintersession hin bestellt. Priorisieren müssen wir nicht nur im Hochbau, sondern auch im Tiefbau, liebe Kolleginnen und Kollegen, und das heisst, bei Strassenbauprojekten und auch bei ÖV-Bauprojekten. Bei der Verkehrsinfrastruktur ist die Priorisierung sogar besonders wichtig und dringlich. Seit Jahren versuchen wir Verkehrsprobleme oder teilweise einfach prognostizierte Verkehrsprobleme vor allem mit Beton zu lösen und geben dafür Unmengen an Geld aus. Es wäre viel günstiger, die Verkehrsentwicklungen so zu lenken, dass zumindest der Zuwachs an Verkehrsinfrastruktur gebremst wird, wie das mit Mobility Pricing unter anderem bezweckt wird. Ich möchte diese Problematik nicht über Gebühr auf den laufenden «Investiti-

onsrahmenkredit Strasse» beziehen. Es hat darin sicher auch gute Projekte, bei denen es nicht um Beton geht, zum Beispiel Verkehrsmanagementprojekte. Aber dieser Kredit enthält auch Massnahmen aus der sogenannten Schicht 6. Das sind Ausbau- und Neubauprojekte. Wenn ich richtig geschaut habe, hat das Geld für alle grösseren «Schicht 6»-Projekte gereicht. Für andere, sinnvollere Projekte braucht es jetzt einen Zusatzkredit. Wenn man mehr Prioritäten gesetzt hätte, in dem Sinn, den ich vorhin beschrieben habe, bräuchte es jetzt vielleicht auch einen kleineren Zusatzkredit. Als Erinnerung an die Notwendigkeit, dass man auch im Tiefbau Prioritäten setzt, wird es aus unserer Fraktion nicht nur Zustimmung zu diesem Zusatzkredit geben, sondern auch ein paar Enthaltungen.

Präsident. Wünscht der Verkehrsdirektor zu replizieren? – Er hat das Wort.

Christoph Neuhaus, Bau- und Verkehrsdirektor. Nur ganz kurz: Ich danke für das Statement betreffend Infrastruktur. Staaten wurden ursprünglich gegründet wegen Sicherheit. Heute sind das Armee, Polizei, aber auch die soziale Sicherheit. Man hat sie gegründet wegen der Bildung und wegen der Infrastruktur. Ich habe das gehört mit der Prioritätensetzung im Tiefbau. Ich habe auch gehört, dass man wahnsinnig viel ausbauen wolle. Wenn man die Realität kennt, dass jeder Ausbau auf wahnsinnigen Widerstand stösst und wir 20 Jahre lang Hochkonjunktur hatten und man nicht mehr bauen will, kann ich mit auf den Weg geben, dass längst nicht alles realisiert werden wird. Vor diesem Hintergrund ist es relativ schwierig, weil wir immer wieder hören: «Keinen Stau!», «Wir wollen sofort und alles!», aber es darf nichts kosten, und man darf nicht mehr betonieren. Aber ich will auch nicht eine Grundsatzdiskussion anstossen, sondern fand, dass Grossrätin Josi das Ganze umfassend dargestellt hat, und dann kann man dort entsprechend weiterarbeiten. Wo die Reise hingehen wird, werden Sie sagen, oder das Volk ganz allgemein. Noch einmal abschliessend zur Beruhigung: Wir werden nicht den ganzen Kanton Bern zubetonieren.

Präsident. Das ist eine beruhigende Aussicht. Wir kommen zur Beschlussfassung, Traktandum 42, ein Zusatzkredit zum «IRK Strasse 2018–2021». Wer den vorliegenden Kredit annehmen will, stimmt Ja, wer das nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.BVD.1244)

Vote (2020.BVD.1244)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 126

Nein / Non 4

Enthalten / Abstentions 9

Präsident. Sie haben diesem Kredit zugestimmt, mit 126 Ja- gegen 4 Nein-Stimmen und 9 Enthaltungen.