

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Mercredi (soir) 7 septembre 2016

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

31 2016.RRGR.598 Demande de crédit

Route cantonale n° 23 Kirchberg – Berthoud – Ramsei – Huttwil. Communes de Lyssach, Berthoud, Oberburg, Hasle b. B. 10273 / réaménagement du réseau routier de Berthoud – Oberburg – Hasle. Crédit d'engagement pour l'étude de projet

Annexe 15, ACE 659/2016

Proposition Aeschlimann, Berthoud (PEV)

L'affaire de crédit ACE 659/2016 est complétée comme suit :

Charge : Les travaux effectués pour le projet de construction avec plan de route ainsi que la procédure d'octroi du permis (dossier de mise à l'enquête) comprennent la variante 5 du projet préliminaire, c'est-à-dire l'extension sans contournement de Berthoud (contournement d'Oberburg et de Hasle, variante Zéro+ à Berthoud).

Proposition de la minorité de la CIAT (Hofmann, Berne (SP))

1. Renvoi de l'affaire au Conseil-exécutif assortie de la charge suivante :

Soumettre au Grand Conseil une demande de crédit d'étude pour une variante Zéro + améliorée.

Proposition Bhend, Steffisbourg (PS)

Rejet.

Le président. Damit kommen wir zu Traktandum 31, dem Kreditgeschäft betreffend die Kantonsstrasse Nr. 23, Kirchberg–Burgdorf–Ramsei–Huttwil sowie die Gemeinden Lyssach, Oberburg, Hasle und die Verkehrssanierungen Burgdorf–Oberburg–Hasle. Es handelt sich um einen Verpflichtungskredit für die Projektierung. Auch dieses Kreditgeschäft untersteht dem fakultativen Finanzreferendum. Es liegen verschiedene Anträge vor. Zuerst erteile ich dem Kommissionssprecher das Wort. Grossrat Trüssel, bitte.

Daniel Trüssel, Trimstein (pvl), rapporteur de la CIAT. Ich spreche zuerst über die Kosten und danach sage ich noch etwas zum Projekt. Vorab möchte ich mich seitens der BaK herzlich für die gute Zusammenarbeit bedanken. Es handelt sich um einen sehr umfangreichen Kredit. Wir hatten zahlreiche Fragen, sodass wir einen ganzen Fragenkatalog zusammenstellten, welcher uns sehr gut und umfangreich beantwortet wurde. Im Moment sprechen wir über die Gesamtkosten von Planung und Projektierung, einen Kredit von ursprünglich 16,4 Mio. Franken. 4,5 Mio. Franken davon wurden bereits für das Vorprojekt bewilligt. Aktuell sprechen wir über einen Kredit von 11,9 Mio. Franken zur Ausarbeitung eines Planauflageverfahrens, das heisst von geeigneten Unterlagen, um überhaupt eine Projektierung mit einer höheren Kostensicherheit und Planungsgrundlagen zu haben, damit wir überhaupt mit dem Bund über allfällige Beiträge an dieses Strassenprojekt Oberburg–Emmental–Hasle diskutieren können. Gemäss der Finanzplanung kann auf eine Teilfinanzierung der Projektierungskosten über den Investitionsspitzenfonds verzichtet werden. Das heisst, wir können die Planungsarbeiten aus dem Laufenden finanzieren. Demzufolge können die seinerzeit in den Investitionsspitzenfonds gelegten Mittel vollumfänglich für die Ausführung dieses Strassenbauprojekts genutzt werden. Nach heutigen Erkenntnissen werden die Gesamtkosten für diese Etappe auf grob 421 Mio. Franken geschätzt. Etwa 120 Mio. Franken entfallen auf Hasle, und rund 240 Mio. Franken entfallen auf Oberburg und Burgdorf mit der Null+

Variante inklusive dem Lyssach-Schachen von etwa 58 Mio. Franken. Wie Sie sehen, würde die Umfahrung Burgdorf nochmals etwa 210 Mio. Franken kosten. Diese ist aber nicht im vorliegenden Kredit enthalten, und deshalb diskutieren wir auch nicht darüber.

Dieses Projekt wird eigentlich wie folgt finanziert: Erstens haben wir die ordentlichen Mittel, welche für Verkehrsinfrastrukturprojekte des Kantons zur Verfügung stehen. Zweitens besteht der Fonds zur Deckung von Investitionsspitzen. Drittens stehen Bundesmittel aus dem Agglomerationsprogramm für den Teil Burgdorf und Oberburg zur Verfügung. Der Teil Hasle befindet sich nicht mehr im Agglomerationsperimeter; diesen werden wir selber finanzieren müssen. Wir konnten mit Herrn Kreisoberingenieur Roger Schibler eine Besichtigung vor Ort machen. Er versicherte uns, dass keine anderen Projekte konfrontiert oder konkurriert werden. Dies nur, damit nicht plötzlich ein Regionenkrieg entsteht und wir den Kredit deshalb mit dem Argument infrage stellen, im Oberland oder im Berner Jura könne nicht auch noch gebaut werden.

Um zum Projekt zu kommen: Der Bedarf in der Region ist unbestritten. Die Verkehrsmenge wird in absehbarer Zeit auf etwa 20 000 Autos pro Tag anwachsen. Der Lastwagenanteil liegt bei etwa 6 Prozent, was bei solchen Strassen normal ist. Seit den 1970er-Jahren wird geplant; es wurden immer wieder Projekte angestossen und verworfen, und bisher wurde noch keine befriedigende Lösung gefunden. Mit den Koreferenten Peter Sommer und Ursula Brunner haben wir am 30. Juni eine Begehung vor Ort machen können. Herr Roger Schibler, Kreisoberingenieur, begleitete uns während des ganzen Vormittags und vermittelte uns einen umfassenden Überblick über die vorgesehenen Arbeiten vor Ort. Jürgen Seeber, Projektleiter, konnte mit Fotos sowie vor Ort aufzeigen, wo was geplant ist. Wie überall bei solchen Strassenprojekten sind die Stauzeiten vor allem morgens und abends. Die Belastung ist ausserordentlich hoch. Ich habe einmal gesagt, dass Oberburg für mich aussieht, als «verslume» es langsam.

Ich darf das Vorgehen der BVE kurz zusammenfassen und hoffe, dabei keine entscheidenden Fehler zu machen. Es wurde eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt, welche die zwei Varianten – also überall Null+ und überall umfahren – einander gegenüberstellt. Null+ würde bedeuten, auf bestehenden Strassentrassees eine Entflechtung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des öffentlichen Verkehrs (ÖV) vorzunehmen und bei den Bahnübergängen Unterführungen anzubringen. Man verglich nicht bloss die zwei Varianten – alles Null+ oder alles umfahren – miteinander, sondern auch jede dazwischen liegende Schattierung wie beispielsweise die Umfahrung jedes einzelnen Dorfs oder Null+. Das Ergebnis dieser Vorarbeiten steht im Synthesenbericht. Diesen haben Sie für die Vorbereitung dieser Geschäfte erhalten. Als wichtige ergänzende Beurteilung hat der sogenannte Beilagenbericht Bewertungen gedient. Aufgrund einer Bewertungsmethodik wurden etwa 60 Kriterien miteinander verglichen. Die Bewertungen wurden nicht etwa willkürlich gewählt, sondern diese wurden von einem Bewertungsgremium gewählt, welches politisch querbeet zusammengesetzt war. Man überlegte sich, welches Kriterium wie stark zu gewichten ist. Daraus ergaben sich verschiedene Betrachtungen, Kosten-Nutzen-Betrachtungen und Betrachtungen bezüglich der Umwelteinflüsse der einzelnen Varianten. Mit einem Gewichtungssparameter versuchte man, diese Betrachtungen einander gegenüberzustellen. Dabei kam klar heraus, dass die Umfahrung Hasle das schlechteste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist, gefolgt von Oberburg. Das mit Abstand beste Kosten-Nutzen-Verhältnis weist die Umfahrung Burgdorf aus. Sprich: Das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis läge in einem Projekt, mit welchem alle drei Ortschaften umfahren würden.

Weshalb liegt uns dieses Projekt nicht vor? Nach dem Analysebericht wurde noch eine Befragung der Bevölkerung durchgeführt. Im Rahmen dieses Mitwirkungsverfahrens sprachen sich Tausende von Bürgerinnen und Bürgern sowie politische Parteien und Unternehmungen deutlich dafür aus, Hasle sowie Oberburg zu umfahren. Die Burgdorfer mit 65 Prozent bevorzugten die Variante Null+. Pragmatisch ausgedrückt, wollten die Burgdorfer die Umfahrung nicht. Deshalb hat sich die Verwaltung für ein etappiertes Vorgehen entschieden, mit welchem unten begonnen wird, indem Hasle und Oberburg aufgeräumt und in Burgdorf die bestehenden Trassees mit der Variante Null+ optimiert werden sollen. Aus Sicht der BaK ist dieses Vorgehen gut, denn die Stadt Burgdorf ist die Treiberin oder die Verkehrsproduzentin. In Burgdorf sind 85 Prozent des Verkehrs sogenannter Quellzielverkehr. Der Verkehr fährt in die Stadt Burgdorf oder aus dieser hinaus. Oberburg generiert praktisch keinen Verkehr, Hasle ebenfalls nicht. Dies bedeutet, dass diese Ortschaften den von Burgdorf ausgelösten Verkehr konsumieren. Die Etappierung ist zum Teil etwas aufgestossen. Es liegt auch ein Antrag Aeschlimann vor, über welchen wir noch diskutieren müssen. Auf diesen gehe ich später ein. Beim vorliegenden Projektierungskredit sprechen wir nicht von einem Umfahren aller drei Ortschaften, sondern klar nur von der ersten Etappe mit dem Umfahren von Hasle und

Oberburg sowie der Variante Null+ in Burgdorf, was eigentlich auch im Sinne der Burgdorfer ist. Der Planungskredit wurde in der BaK mit 9 zu 6 Stimmen bei 1 Enthaltung gutgeheissen und ich bitte Sie, dem Antrag der BaK zu folgen.

Am Schluss möchte ich noch darauf hinweisen, dass es sich nicht nur um ein Strassenbauprojekt handelt. Der ÖV wird wieder zirkulieren können. Heute ist es während der Stosszeiten nicht mehr möglich, dass der Bus auf den bestehenden Trassees fahren kann. Es sind umfangreiche Massnahmen für den Langsamverkehr vorgesehen sowie zahlreiche Massnahmen für den Fussgängerverkehr. Die Regierung hat uns auch zugesagt, dass während den Projektierungsarbeiten Ideen, welche das Projekt weiterentwickeln, jederzeit berücksichtigt werden können. Wir diskutieren hier nicht über einen Ausführungskredit, sondern ausschliesslich über einen Planungskredit, welchen wir benötigen, damit wir alle hier später sagen können «Ja, dieses Projekt ist ausgewogen» oder «Nein, dieses Projekt ist zu teuer». Deshalb bitte ich Sie, dem Antrag der BaK zu folgen.

Le président. Nun möchte ich allen Antragstellenden das Wort geben.

Martin Aeschlimann, Berthoud (PEV). Die BVE hat im Rahmen der Vorprojektierung verschiedene Ausbauvarianten umfassend auf ihre verkehrstechnischen, finanziellen und umweltrelevanten Auswirkungen hin untersucht. Daniel Trüssel hat dies vorhin sehr ausführlich dargelegt. Die BVE hat – dies ist meine Beurteilung – auch einen sehr guten Job gemacht. Die Ingenieure und die Verwaltung haben umfassend gearbeitet, meterlange Pläne produziert und schwere Dossiers aufgelegt, welche man in der Mitwirkung einsehen konnte. Der jetzt dem Rat vorliegende Vortrag betrifft die Planung. Als Planer bin ich mir bewusst, dass man zu Ende denken muss. Meistens plant man, um später zu bauen. Schaut man sich diesen Vortrag für den Verpflichtungskredit Projektierung an, weicht dieser von den untersuchten Ausbauvarianten der BVE ab. Er verlangt eigentlich eine Maximalvariante mit Umfahrungen der Ortszentren Burgdorf, Oberburg und Hasle, die sogenannte Ausbauvariante IV, vorerst aber etappiert mit Optimierungen in Burgdorf. Dies entspricht der sogenannten Ausbauvariante V oder Null+ in Burgdorf, welche in Oberburg und Hasle Umfahrungen bedeuten würde. Würde dies gebaut, entspräche das einer Kombination beider Ausbauvarianten, welche technisch und finanziell nicht im Vorprojekt untersucht wurden. So wurde insbesondere auch nicht die Frage untersucht, welche Voraussetzungen bereits heute in Burgdorf für die Option Umfahrung mitgeplant werden. Das ist der Grund, weshalb ich meinen Antrag gestellt habe. Dies, weil ich schlicht und einfach die Option der zweiten Etappe aus dem Vortrag entfernen möchte.

Mein Antrag ist aber keine Rückweisung, sondern lediglich eine Präzisierung des Vorprojekts, nämlich dahingehend, die Ausbauvariante V weiterzuverfolgen. Dies bedeutet eben Null+ in Burgdorf und die Umfahrung von Oberburg und Hasle. Der Antrag will vorsorgen, damit kein fait accompli geschaffen wird. Die Annahme dieses Abänderungsantrags führte lediglich zu einer Klärung. Würde heute dem Planungskredit zugestimmt, würden keine Planungsarbeiten, keine Vorinvestitionen für eine zweite Etappe mitgeplant oder präjudiziert. Dies sage ich all jenen Ratsmitgliedern, welche dem Antrag von BaK und Regierung vielleicht mit finanzpolitischen Zweifeln folgen, die massiven Ausbaupläne aber dennoch irgendwo begrenzen möchten. Es kann nicht sein, dass wir für 421 Mio. Franken eine Verkehrssanierung im Emmental bauen! Bei 20 Prozent deklarerter Ungenauigkeit könnten es möglicherweise auch 560 Mio. Franken sein. Dies um im selben Vortrag anzumerken, dass noch 284 Mio. Franken für eine Umfahrung verbaut werden müssten, sollten diese Baumassnahmen nicht genügen. Damit wären wir summa summarum bei 705 Mio. Franken und wenn man die Kostenungenauigkeit berücksichtigt, bei 846 Mio. Franken. Oder anders ausgedrückt: Wenn nach jahrzehntelangen Diskussionen und Debatten im Emmental endlich ein Bauprojekt von 421 Mio. Franken gebaut ist, soll gleich die Frage der Nachrüstung losgehen und man soll weiter diskutieren.

Hinzu kommt eine technische Frage, welche aus meiner Sicht nicht unbedeutend ist. Bauen wir mit der Umfahrung von Oberburg und Hasle nicht gerade die Voraussetzung dafür, dass die zweite Umfahrung gebaut werden muss? Die Verkehrsfachleute sprechen nämlich diesbezüglich vom Trichterprinzip. Wenn wir oben zweimal einen Pfropfen wegnehmen, gelangt plötzlich etwas mehr nach unten, sodass die Verkehrsbelastung in Burgdorf zunimmt. Die Abänderungsanträge geben auch uns als betroffene Gemeinden Burgdorf und Lyssach die Möglichkeit, eine Planungssicherheit zu erhalten. Deshalb spreche ich hier auch als zuständiges Exekutivmitglied für Hochbau und Mobilität. Wir wüssten nämlich, was Sache ist. Ich bin froh, wenn Sie diesen Abänderungsantrag

unterstützen können.

Le président. Nun kennen wir inhaltlich alles. Wir werden den Antrag BaK und Regierungsrat jenem von Grossrat Aeschlimann gegenüberstellen und kommen jetzt zu einem Rückweisungsantrag, welcher von Grossrat Hofmann begründet wird.

Andreas Hofmann, Berne (PS). Ich spreche im ersten Punkt über beide Verkehrsvorlagen. Im Moment geht es um zwei Projektierungskredite. Die dadurch bewirkten Baukredite belaufen sich auf 0,57 Mrd. Franken. Als Entscheidungsgrundlage haben Sie alle die Vorträge erhalten. Als ich diese als Kommissionsmitglied las, war ich ratlos. Ich hätte seitenlang Fragen formulieren können. Danach las ich noch den Synthesenbericht, welchen Sie nicht erhalten haben. Dieser vermochte schon einige Fragen zu klären. Schliesslich erschien ein Artikel in «Der Bund», in welchem der Journalist eine weitere ausfindig gemachte Quelle aufzeigte, nämlich die Berichte zu den Bewertungen. Natürlich verlangte ich diese Berichte danach. Nach der Lektüre dieser Berichte war mir fast alles klar. Allerdings wurden uns als Kommissionsmitgliedern diese Berichte nicht zugestellt und Sie haben diese erst recht nicht erhalten. Die zwei heute fallenden Entscheidungen beruhen – soweit auf den Ihnen zugestellten Unterlagen basierend – auf einer relativ schwachen Grundlage. Nun komme ich zum Projekt Emmental. Die Baukosten für die Umfahrung werden – wie bereits erwähnt – auf 421 Mio. Franken geschätzt. Meiner Auffassung nach ist diese Vorlage nicht finanzierbar. Früher brachte die Regierung bereits einmal eine ähnliche Vorlage mit einem ähnlichen Kostenrahmen. Sie sagte damals, wenn der Kanton selber dafür aufkommen müsse, sei dies nicht finanzierbar. Heute haben wir eine Vorlage, zu welcher der Bund vielleicht auch etwas beiträgt. Wie wir gehört haben, werden diese Beiträge nicht berauschend sein. Deshalb bin ich der Meinung, dass dieses Projekt nicht finanzierbar ist. Es wurde erwähnt, dass die hohen Kosten, in welche wir uns stürzen, nicht zulasten anderer Vorlagen gingen. Ich denke vor allem an das Tram Bern–Ostermundigen, welches mir natürlich ein wesentlich grösseres Anliegen ist als diese Strassenbauten. Ob wirklich gar kein Zusammenhang besteht, wenn man dermassen viel Geld ausgibt, glaube ich im Moment noch nicht.

Es wurden drei Bewertungsmethoden angewendet, um herauszufinden, welche Variante besser ist, die Regierungsvariante oder die Variante Null+. Bei zwei von drei Bewertungsmethoden gewann die Variante Null+. Die Regierung sagte aber, sie habe die Variante Null+ nicht berücksichtigt, sondern sei nur der dritten Bewertungsvariante gefolgt, mit welcher die Regierungsvariante besser abgeschnitten hatte. Dies ist natürlich gewöhnungsbedürftig. Ein grosses Gewicht legte die Regierung denn auch auf die Mitwirkung. Im Bereich der Stadt und Agglomeration Bern gibt es vergleichbare Strassen. Zu nennen sind die Seftigenstrasse in Wabern, die Bernstrasse in Zollikofen oder die Kirchenfeldstrasse in der Stadt Bern. Diese Strassen weisen alle Verkehrsmengen auf, welche zum Teil grösser sind als beispielsweise jene in Burgdorf. Würde man die Leute im Kirchenfeld fragen, was sie dazu meinten, wenn ihnen der Kanton eine Umfahrungsstrasse bauen würde, gehe ich davon aus, dass 90 Prozent Ja-Stimmen gewährleistet wären. So können Sie überall im Kanton vorgehen. Bei solchen Verkehrsmengen wollen alle eine Umfahrungsstrasse, wenn sie diese nicht einmal selber als Gemeinde bezahlen müssen! Die Umfahrung Hasle bringt deutlich zu wenig Nutzen. Der jetzige Verkehr würde nicht einmal halbiert. Der Grund besteht darin, dass eine grosse Menge an lokal erzeugtem Verkehr vorhanden ist, welchen man natürlich nicht durch eine Umfahrung wegbringt. In Oberburg würde die Situation etwas verbessert; der Verkehr würde um rund einen Viertel sinken. Der Preis dafür ist allerdings hoch. So würde die Umfahrung Oberburg alleine eine Viertelmilliarde kosten. Zum Glück wird auf die Umfahrung Burgdorf verzichtet. Liest man eben auch die guten Unterlagen, findet man beispielsweise die Information, dass Burgdorf 15 Prozent Durchgangsverkehr aufweist. Wenn man auf die Idee kommt, bei 15 Prozent Durchgangsverkehr eine Umfahrung zu bauen, kann man schon an der geistigen Gesundheit der entsprechenden Leute zweifeln!

Le président. Wir kommen noch zu Grossrat Bhend, der seinen Ablehnungsantrag begründet.

Patric Bhend, Steffisbourg (PS). Sie haben es gesehen: Ich habe bei beiden Vorlagen den gleichen Antrag gestellt und werde Sie beim nächsten Geschäft verschonen und Ihnen nicht nochmals dasselbe erzählen. Im Grunde genommen geht es um die gleichen Argumente, wie ich Sie Ihnen hier vorlege. Die Rückweisung ist für mich keine Option. Dies, weil ich schon heute davon überzeugt bin, dass das geplante Gesamtprojekt eine der grössten Fehlinvestitionen in der

Geschichte des Kantons sein wird. Erstens löst dieses Projekt langfristig keine Probleme, sondern schafft neue. Mit dem Ausbau von Verkehrswegen hat man es noch nie geschafft, dass der Verkehr dadurch abnimmt. Hingegen hat es jeweils zehn Jahre gedauert, bis ein neues Nadelöhr entstanden ist, sodass man den Verkehr irgendwo anders hatte und es erneut einer Lösung bedurfte. Durch die Schaffung neuer Kapazitäten hat man mehr Verkehr generiert. Hier spielt auch der Markt. Für Sie mag es vielleicht lustig klingen, wenn ich als Sozialdemokrat nach vorne komme und auf die Marktpreise oder zumindest auf den Markt aufmerksam mache! Wenn die Strecke schneller absolviert werden kann, werden die Wohnlagen weiter weg von den Zentren attraktiver, weil die Marktmieten dort tiefer sind. Der Weg verkürzt sich zeitlich. Das heisst, es wird Leute geben, die vermehrt wieder dort wohnen, sodass man eine entgegengesetzte Bewegung dessen erhält, was man eigentlich lösen möchte, nämlich das Verkehrsproblem.

Der zweite Punkt besteht darin, dass ich lieber in Bildung oder andere Bereiche investiere als in Beton. Hier greift ein finanzpolitisches Argument, welches nicht mit den vorliegenden Plänen zu tun hat. Investitionen in dieser Grössenordnung, in dieser unglaublichen Höhe eigentlich, haben Abschreibungen von Unterhaltskosten von jährlich mindestens 30 bis 50 Mio. Franken zur Folge. Dies betrifft nicht einfach die Investitionsrechnung, sondern damit wird die Laufende Rechnung belastet. Ich bezweifle, dass dieser Betrag – wie immer angepriesen wird – kostenneutral innerhalb der BVE oder innerhalb des Straussenbaus kompensiert werden kann. Sie können sich ausmalen, wer die Leidtragenden sein werden, wenn man plötzlich 50 Mio. Franken einsparen muss: Plötzlich haben wir wieder eine halbe ASP-Übung vor uns, sodass wieder die Spitäler und die sozialen Institutionen betroffen sein werden, man vielleicht auch über die Löhne des Personals und so weiter spricht, um dort Abstriche zu machen.

Drittens bin ich der Meinung – und diesbezüglich mögen Sie mich als Visionär oder eher Fantast abtun –, dass wir im Moment gerade im Logistikbereich an der Schwelle zu einer technologischen Revolution stehen. Die Post testet die Auslieferung von Paketen mit Robotern. Es gibt bereits Logistikunternehmen, welche die Auslieferung mit Drohnen über die Luft testen. In den USA fahren unbemannte Lastwagen umher. Ein Grossratskollege aus dem Emmental fährt ein Auto, welches ebenfalls praktisch selbstständig fahren kann, was eigentlich sehr erstaunlich ist. (*Hilarité*) Erstaunlich ist nicht, dass der Kollege dieses Auto besitzt, sondern, dass bereits heute – auch in der Schweiz – Autos auf der Strasse unterwegs sind, welche selbstständig fahren könnten. Daraus werden sich ganz neue Möglichkeiten ergeben. Wahrscheinlich wird es in zehn Jahren Fahrzeuge geben, die sich an meiner Agenda orientieren können, pünktlich vor meiner Türe stehen und vielleicht nicht einmal mehr mir gehören. In diesen Autos sitzen vielleicht bereits zwei oder drei Personen, sodass ich einsteigen kann und an den Ort gefahren werde, wo meine nächste Sitzung stattfindet. Dadurch wird der Verkehr reduziert. Es wird ein System geben mit Sensoren, über welche der Abstand zum vorderen Wagen geregelt wird, sodass sich der «Handorgelverkehr» eindämmen lässt. Allenfalls wird man sich Zeitslots reservieren können, wann man eine dicht befahrene Strecke unter die Räder nehmen will, um Stau zu vermeiden und den Verkehr besser zu verteilen. Denkt man weiter, wird man vielleicht einmal durch die Luft mit einer Drohne zur Arbeit gelangen. Dies mag heute sehr verrückt klingen. (*Le président agite sa cloche.*) Doch wir verfügen bereits heute über eine sehr sichere, stabile Technologie. Der Schritt zum Personentransport mit Drohnen dürfte nicht mehr so gross sein, wie viele hier vielleicht denken. Was geschieht dann mit Verkehrswegen, die man teuer unterhalten muss? Es tut mir leid, aber dies ist nichts anderes als eine Investition in eine veraltete Technologie! Es wird 15 bis 20 Jahre dauern, bis dieses Projekt realisiert werden kann. Bis dahin, liebe Kolleginnen und Kollegen, werden modernere Autos auf unseren Strassen fahren, welche wesentlich mehr können. Dann wird die Machine-to-Machine-Technologie Einzug in das tägliche Leben gehalten haben. Vielleicht fliegen bereits erste Leute mit Drohnen durch die Luft. Wir werden uns auf jeden Fall in den nächsten zehn Jahren über eine Gesetzgebung betreffend Drohnen unterhalten, zumindest auf Bundesebene. (*Le président demande à l'orateur de conclure.*) Deshalb ist diese Vorlage hier für mich, wie erwähnt, keine Option. Wer will, dass nichts gebaut wird und dies bereits jetzt weiss, braucht auch nichts zu planen. Dafür sind mir die 20 Mio. Franken, welche man investieren will, ebenfalls bereits zu schade. Deshalb stelle ich hier klar Antrag auf Ablehnung des Planungskredits.

Le président. Der Kommissionssprecher möchte rasch während einer bis zwei Minuten etwas zu den Anträgen sagen. Danach gebe ich bekannt, wie wir morgen weiterfahren.

Daniel Trüssel, Trimstein (pvl), rapporteur de la CIAT. Ich fasse mich sehr kurz, damit Sie gleich

in den wohl verdienten Feierabend gehen können. Den Antrag Aeschlimann, welcher eigentlich den heutigen Zustand betonieren will, haben wir nicht in der BaK diskutiert. Ich versuche trotzdem inhaltlich etwas dazu zu sagen. Eigentlich ist dieser Antrag «für ds Büsi». Grossrat Aeschlimann will genau das, was im Vortrag der Verwaltung steht. In diesem Sinn möchte ich keine Empfehlung von Seiten der BaK abgeben. Der Antrag Hofmann lag uns vor und wir diskutierten ihn in der BaK. Die BaK hat ihn mit 9 zu 6 Stimmen bei 3 Enthaltungen abgelehnt. Ebenfalls nicht in der BaK behandelt wurde der Rückweisungsantrag Bhend. Man muss aber kein Prophet sein um zu raten, zu welchem Ergebnis die BaK hier gekommen wäre.

Le président. Es handelt sich um einen Ablehnungsantrag von Grossrat Bhend. Morgen erhalten zuerst die Fraktionen das Wort. Nur damit Sie wissen, wie das Abstimmungsprozedere abläuft und Sie sich darauf vorbereiten können: Zuerst werden wir den Antrag Regierungsrat und BaK dem Antrag Aeschlimann gegenüberstellen. Der obsiegende Antrag wird danach dem Rückweisungsantrag der BaK Minderheit gegenübergestellt. Sollte der Rückweisungsantrag nicht durchkommen, käme danach der Ablehnungsantrag Bhend zur Abstimmung. Wir fahren also morgen mit den Fraktionsmeinungen weiter. Ich danke für das Ausharren und das gute Mitmachen. Kommen Sie gut nach Hause, bis morgen!

Les délibérations sont interrompues à ce stade.

La séance est levée à 18 heures 55.

La rédactrice :
Eva Schmid (d)