

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

Montag (Nachmittag), 16. März 2015

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

**5 2014.RRGR.817 Kreditgeschäft
Verpflichtung der Restmittel des Investitionsspitzenfonds gemäss Art. 3
Investitionsfondsgesetz**

Beilage Nr. 04, RRB 32/2015

Ziff. 3

Antrag EVP (Kipfer, Thun)

Sämtliche Restmittel des Investitionsspitzenfonds, die nach der definitiven Abrechnung der bisher verpflichteten Mittel im Fonds verbleiben werden, werden im Sinne von Art. 1 Abs 2 Bst. d InvFG möglichst

gleichwertig generell zu Gunsten der Nettoinvestitionen der Jahre 2016 - 2020 verpflichtet. Der Regierungsrat ist frei, eine Aufteilung der Jahrestanche auf konkrete Projekte vorzunehmen.

Antrag Grüne (Imboden, Bern)

Sämtliche Restmittel des Investitionsspitzenfonds, die nach der definitiven Abrechnung der bisher verpflichteten Mittel im Fonds verbleiben, werden im Sinne von Art. 1 Abs. 2 Bst. a und b InvFG wie folgt verpflichtet:

Für den Ausbau des Bahnhofs Bern (Realisierung Zukunft Bahnhof Bern ZBB)

Für die Realisierung von Projekten im Bereich Langsamverkehr und öffentlicher Verkehr im Rahmen der Verkehrssanierungen «Burgdorf–Oberburg–Hasle» und «Aarwangen–Langenthal Nord»

Antrag Bhend, Steffisburg (SP)

Sämtliche Restmittel des Investitionsspitzenfonds, die noch der definitiven Abrechnung der bisher verpflichteten Mittel im Fonds verbleiben werden, werden im Sinne von Art. 1 Abs. 2 Bst. b InvFG für zukünftige Grossinvestitionen im Bildungsbereich verpflichtet.

Antrag glp (Grimm, Burgdorf)

1. Beide Verkehrsvarianten (Null+ und Umfahrung) sind gleichwertig zu prüfen und abzuklären.
2. Der Regierungsrat legt dem Grossen Rat bis zur Vernehmlassung der Projekte dar, wie er die Varianten Null+ umsetzen will, wenn im Agglomerationsprogramm die Umfahrungsvarianten aufgenommen, diese jedoch vom Bund abgelehnt werden.
3. Die Moor-, Landschafts- und Kulturlandschutzvorgaben sind ohne Ausnahmen bei der Planung zu berücksichtigen und umzusetzen.

Präsidentin. Nous passons donc à l'affaire 5, Attribution des avoirs encore disponibles dans le Fonds de couverture des pics d'investissement selon l'article 3 de la loi sur le Fonds d'investissement. Nous serons en débat libre. C'est tout d'abord, M. Pfister qui s'exprimera. Puis, les auteurs des propositions, vous pouvez déjà vous annoncer, merci.

Hans-Jörg Pfister, Zweisimmen (FDP), Kommissionssprecher der FiKo. Wir haben heute über eine Vorlage zu befinden, mit der wir die Verpflichtung der Restmittel des Investitionsspitzenfonds bestimmen, das heisst, für welche Projekte diese verwendet werden sollen. Gemäss neustem Stand beinhaltet der Fonds 239,7 Mio. Franken. Dieser Betrag ist angestiegen, weil im Jahr 2014 keine Mittel aus dem Fonds entnommen wurden. Dies, weil man alle Projekte anderweitig finanzieren konnte. Der Ausschuss BVE der FiKo wie auch die Kommission haben diese Vorlage mit der Ver-

waltung diskutiert. Wir müssen das Geld, das in dem Fonds enthalten ist, bis Ende dieses Monats zuweisen. Die beiden Projekte, für die man die Restmittel nun einsetzen will, Aarwangen–Langenthal und Verkehrsproblemlösung Burgdorf–Oberburg–Hasle, wurden bereits erwähnt, als man den Fonds errichtet hat. Wir kamen daher zum Schluss, es sei nichts als richtig, wenn wir die Mittel heute diesen Projekten zuweisen. Wir führen keine Diskussion über die Projekte, denn diese sind noch gar nicht vorhanden. Die BVE hat wohl ein Vorprojekt dazu gestartet, wie man dies lösen kann. Diesen Auftrag haben wir ihr bereits erteilt, und sie ist dabei, dies zu tun. Wenn dann der Projektierungskredit kommt, der wiederum im Grossen Rat behandelt werden wird, kann die Diskussion geführt werden, ob es eine Umfahrung geben soll, wie viel Geld man in den ÖV investieren will usw. Aber heute ist nicht der Zeitpunkt für diese Diskussionen. Dass wir an den genannten Orten die Verkehrsprobleme lösen müssen, ist allen klar. Dass man das nicht allein mit dem ÖV lösen kann, wird wahrscheinlich auch allen klar sein. Deshalb ist es wichtig, heute dieser Vorlage zuzustimmen. Wir haben Anträge erhalten, auf die ich kurz eingehe. Der Antrag EVP, Kipfer, will die Mittel nicht für die beiden vorgesehenen Projekte verwenden. Er möchte das Geld anderweitig einsetzen. Wir haben das heute in der FiKo an einer Sitzung über Mittag diskutiert. Der Antrag wurde mit 14 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt. Auch der Antrag der Grünen, Imboden, möchte die Mittel anders verwenden; nicht so konkret, wie es die Vorlage vorsieht. Dieser Antrag wurde ebenfalls mit 13 gegen 2 Stimmen abgelehnt. Weiter fordert der Antrag Bhend, SP, die Mittel sollten für die Bildung eingesetzt werden. Das würde also eine gewisse Zweckentfremdung bedeuten. Auch dieser Antrag wurde in der FiKo mit 13 Stimmen ohne Gegenstimmen bei 4 Enthaltungen abgelehnt. Und schliesslich haben wir den Antrag glp, Grimm, der in drei Punkte gegliedert ist. Zu Punkt 1 hat der Grosse Rat der Regierung eigentlich bereits den Auftrag erteilt, und die Regierung, die BVE, ist dabei, diesen zu erfüllen. Deshalb lehnt die FiKo diesen Punkt mit 9 gegen 8 Stimmen ab. Punkt 2 geht in die Tiefe und will bereits festlegen, für welche Projekte oder Varianten man dieses Geld einsetzen will. Dafür ist es heute noch zu früh. Aus dieser Überlegung heraus lehnt die FiKo diesen Punkt mit 13 gegen 3 Stimmen bei 1 Enthaltung ab. Punkt 3 will, dass die Moor-, Landschafts- und Kulturlandschutzvorgaben eingehalten werden. Dafür gibt es ein Gesetz, deshalb müssen wir gar nicht weiter darauf eintreten. Auch diesen Punkt hat die FiKo daher mit 9 gegen 7 Stimmen bei 1 Enthaltung abgelehnt. Die drei Punkte der glp sind als Zusatzaufträge zu verstehen, wenn den beiden Krediten zugestimmt würde.

Die FiKo empfiehlt dem Plenum, der Zuweisung der Mittel an die beiden Projekte zuzustimmen und alle weiteren Anträge abzulehnen.

Präsidentin. Nous passons aux auteurs des propositions, nous sommes en débat libre, vous avez donc cinq minutes. M. Kipfer, c'est à vous.

Hans Kipfer, Thun (EVP). Frau Regierungspräsidentin, Frau Ratspräsidentin, werte Kolleginnen und Kollegen. Ich habe Sie, Frau Baudirektorin Egger, bewusst als Regierungspräsidentin angesprochen. Es ist mir wichtig, dass wir uns bewusst sind, dass dieses Geschäft in erster Linie eigentlich ein Finanzgeschäft ist, verbunden mit der mittelfristigen finanziellen Lage des Kantons. Schon in der Finanzkommission habe ich die Finanzdirektorin in dieser Frage vermisst, aber als Regierungspräsidentin haben Sie hier die Möglichkeit, die Gesamtsicht des Kantons zu vertreten.

Eine zweite Vorbemerkung: Die EVP befürwortet eine stetige und sinnvolle Investitionspolitik. Darum beziehen wir uns in unserem Antrag auf Absatz 2 Buchstabe d im Investitionsfondsgesetz: Dort steht nämlich, dass die Fondsmittel zur Verstetigung des Investitionsvolumens eingesetzt werden können. Wir von der EVP wollen das Potential des Kantons mit und guten Lösungen in Bildung, Sozialem, Mobilität, Gesundheitswesen etc. ausschöpfen.

Der Grosse Rat hat im 2009 den Investitionsspitzenfonds geschaffen, und aus der Erkenntnis der Anwendungsjahre lassen wir ihn dieses Jahr wieder auslaufen. Das Buchungsguthaben wird in die Jahresrechnung 2015 zurückfliessen, wenn wir dieses nicht anderweitig verpflichten. Ich spreche bewusst von Buchungsguthaben. Vorhin sprach man schon von «Kredit». Wir sprechen hier nicht von einem Kredit. Wir sollten hier ein- für alle Mal mit einem weit verbreiteten Irrtum aufräumen: Es gibt kein «Kässeli», in dem irgendwo ein paar physisch vorhandene Millionen liegen, welche nur darauf warten, endlich ohne Schaden gebraucht zu werden. Der einzige Zweck des Investitionsspitzenfonds ist eigentlich die Überlistung der Schuldenbremse. Jede Entnahme aus dem Investitionsspitzenfonds führt zu einer Neuverschuldung. Wenn wir aber kein «Kässeli» haben, worüber entscheiden wir dann bei der so genannten Verpflichtung der Restmittel? «Restmittel» ist auch so ein spezielles Wort. Ich versuche es einfach zu sagen: Wir erlauben zum Zeitpunkt X eine zweckge-

bundene Neuverschuldung in der Höhe der verpflichteten Mittel.

Im Vorschlag der Regierung mit der Verpflichtung auf die zwei Grossprojekte liegt der Zeitpunkt der Neuverschuldung, also des Geldflusses, in etwa in den Jahren 2025 bis 2030. Die EVP hat deshalb die aktuellen Finanzplanzahlen überprüft und stellt sich die Frage: Wollen wir heute, im Jahr 2015, eine Neuverschuldung erlauben, die erst in etwa 10 Jahren wirksam wird? Wir sind zur Überzeugung gelangt, dass es zunächst wichtig ist, den Focus auf die nächsten 5 Planjahre zu richten. Und wenn wir dies tun, sehen wir Folgendes: Wir sehen einen negativen Finanzierungssaldo ab 2017 von jährlich ca. 30 Mio. Franken an steigend. Wenn die Nationalbankgelder in diesen Jahren nicht mehr fliessen, so verschlechtert sich der Finanzierungssaldo um weitere 80 Mio. Franken. Wenn der NFA für Bern um 90 Mio. Franken gekürzt wird, verschlechtert sich der Finanzierungssaldo weiter. Kumulativ könnten wir also sagen, dass wir in den Jahren ab 2017 einen Finanzierungssaldo von etwa 200 Mio. Franken minus haben. Dem ist entgegenzuhalten, dass aufgrund des Tram-Bern-Entscheids pro Jahr ca. 40 Mio. Franken wegfallen. Damit bleiben immer noch 160 Mio. Franken Negativsaldo. Dem entgegenzuhalten ist aber auch, dass in der kürzlich präsentierten Rechnung des Jahres 2014 87 Mio. Franken nicht investiert wurden. Diese Investitionen wurden nicht aufgehoben, sondern nur verschoben. Sie werden also noch folgen. Wer soll das alles bezahlen?

Deshalb kommen wir von der EVP zur Erkenntnis, wenn überhaupt Mittel in die Zukunft verpflichtet werden sollen, dann soll dies für die nächsten 5 Jahre geschehen. Damit kann erreicht werden, dass eine stetige Investitionspolitik gemacht werden kann, und es kann erreicht werden, dass sinnvolle Projekte auch realisiert werden können. Wenn ich nun auf das zurückkomme, was ich zu Beginn formuliert habe, so geben wir mit diesem Antrag dem Regierungsrat die Erlaubnis, im Sinne einer Verstetigung der Investitionen in den Jahren 2016 bis 2020 eine Neuverschuldung in Kauf zu nehmen. Wenn wir diese Mittel wie im Jahr 2014 nicht brauchen werden, so ist die EVP auch nicht unglücklich darüber. Wir erhalten uns damit aber auch die Freiheit, über kommende Grossprojekte ohne Präjudiz entscheiden zu können. Wenn wir mit Projekten wie im Oberaargau, im Emmental oder auch beim Ausbau Bahnhof Bern eine Neuverschuldung realisieren, sind wir gemäss Schuldenbremse auf der Investitionsrechnung immer noch frei, über einen allfälligen Kompensationsverzicht zu entscheiden.

Also: Sichern wir doch die nächsten 5 Finanzplanjahre ab, erhalten wir uns die Freiheit, über Grossprojekte ohne Präjudiz abzustimmen, und geben wir nicht eine Erlaubnis zur Neuverschuldung in 10 Jahren oder später. Besten Dank, wenn Sie dem Antrag der EVP zustimmen.

Natalie Imboden, Bern (Grüne). Wir entscheiden heute über die Restverwertung des Investitionsspitzenfonds. Das, was uns die Regierung und die Mehrheit der FiKo unterbreiten, ist aus der Sicht der Grünen raumplanerisch und verkehrspolitisch unverdaulich. Deshalb unterbreitet Ihnen die grüne Fraktion einen anderen Antrag. Der Regierungsantrag steht für uns unter dem Motto «zurück in die Vergangenheit». Zurück in eine Vergangenheit, als eine Umfahrungsstrasse nach der andern gebaut wurde, als Strassenkapazitäten ausgebaut und wertvolles Kulturland in diesem Kanton zu-betoniert wurden. Die Grünen wollen keine neuen Schnellstrassen, keinen neuen Mehrverkehr, keine neuen Transitzkorridore – weder im Raum Burgdorf–Langenthal noch sonstwo in diesem Kanton. Da der vorliegende Antrag der Regierung unserer Meinung nach dem Schutz des Kulturlands und raumplanerischen Grundsätzen widerspricht, haben wir einen anderen Antrag unterbreitet. Die Grünen haben sich im Jahr 2009 klar für den Investitionsspitzenfonds ausgesprochen. Wir haben auch im vergangenen Jahr im März, als wir dies diskutierten, klar die Meinung vertreten, dass wir diesen Fonds weiterhin brauchen. Die Mehrheit hat jedoch anders entschieden. Jetzt geht es darum, wie wir den Rest – und es geht um etwa 220 Mio. Franken – verwenden wollen. Die beiden Absätze aus dem Investitionsgesetz haben ganz klar aufgezeigt, wofür man dieses Geld brauchen soll: In Artikel 1 Buchstabe a heisst es, für wirtschafts- und standortpolitisch bedeutende Verkehrsinfrastrukturvorhaben, und in Buchstabe b heisst es, für Grossprojekte. Die vom Bundesrat bereits abgelehnten Schnellstrassen im Oberaargau und im Emmental können wohl kaum diese Kriterien erfüllen. Dies an die Adresse der Regierung.

Der Antrag, den die Grünen hier unterbreiten, schlägt vor, diese Mittel statt in Schnellstrassen in nachhaltige ÖV-Projekte zu investieren. Dies insbesondere auch, weil ja schliesslich mit der Ablehnung des Projekts Tram Region Bern ein ÖV-Projekt abgelehnt worden ist; was uns diesen Spielraum gibt. Der Antrag der Grünen zielt deshalb nicht in die Vergangenheit, sondern in die Zukunft. Und diese Zukunft hat einen Namen: Sie heisst Bahnhof Bern, liebe Kolleginnen und Kollegen. Dass der Ausbau des Bahnhofs Bern ein bedeutendes wirtschafts- und standortpolitisches Projekt für den gesamten Kanton ist, darin sind wir uns wohl alle einig. Und damit erfüllt dieses Projekt auch

klar die Vorgaben des Investitionsgesetzes. Dies im Gegensatz zu neuen Schnellstrassen, die diesen Artikel kaum erfüllen würden. Der Bahnhof Bern hat, wie wir wissen, seine Kapazitätsgrenzen erreicht. Wir alle wissen auch, dass der Kanton Bern 200 Mio. Franken beitragen soll, sowohl für den Ausbau des RBS-Bahnhofs wie auch für die Publikumsanlagen. Von den Gesamtinvestitionen bis zum Jahr 2025 braucht es den Beitrag des Kantons von 200 Mio. Franken. So haben wir es jedenfalls in der Investitionsplanung vorgesehen. Das dauert bis zum Jahr 2025 und bewegt sich damit also genau im selben Zeitrahmen, für den wir hier die Verwendung der restlichen Mittel diskutieren. Die Grünen unterstützen aber auch die Anliegen der betroffenen Bevölkerung in den beiden Regionen Grossraum Burgdorf und Langenthal. Deshalb sind wir der Meinung, wir sollten auch hier gezielt für Massnahmen im Langsamverkehr und im ÖV Hand bieten und entsprechende Projekte aus diesem Fonds unterstützen. Wir wollen jedoch, wie gesagt, keine weiteren Schnellstrassen. Mit der Verwendung der Mittel aus diesem Fonds schaffen wir auch weiteren Spielraum im laufenden Investitionspott. Dies ermöglicht es uns, weitere Projekte auch im Rahmen der Förderung des Bildungs- und Wirtschaftsstandorts zu unterstützen. Ich erinnere hier an die Universität Bern und die Fachhochschulen, die in diesem Kanton Nachholbedarf haben und weitere Investitionen benötigen. Fazit: Die Grünen wollen mit ihrem Antrag in die Zukunft dieses Kantons investieren und nicht in die Vergangenheit. Die Zukunft sind für uns nachhaltige Investitionen und nachhaltige Mobilität. Damit wird der Kanton Bern als Gesamtes gestärkt. Die grüne Formel lautet: Z wie Zukunft – Bahnhof Bern, nachhaltiger Verkehr – statt A wie Autoschnellstrassen. Ich hoffe, Sie unterstützen den Antrag der Grünen, der Ihnen eine andere Verwendung vorschlägt.

Patric Bhend, Steffisburg (SP). Weshalb bin ich überhaupt auf die Idee gekommen, so kurzfristig noch einen Antrag zu diesem Geschäft einzureichen? Ich will einerseits verhindern, dass zukünftig Fehlanreize geschaffen werden. Trotzdem soll eine Möglichkeit geschaffen werden, damit das Geld noch für künftige Projekte eingesetzt werden kann. Geld bzw. Investitionen, die eben das ordentliche Investitionsbudget sprengen würden. Wir haben jetzt folgende Optionen auf dem Tisch: Wir können diesen Fonds einfach auslaufen lassen und das Geld anschliessend in den Schuldenabbau stecken. Das ist grundsätzlich keine unvernünftige Variante. Wir können aber auch das Geld für ein vordefiniertes Verkehrsprojekt reservieren, für das kaum Bundesgelder zu erwarten sind. Das ist die Variante, wie sie uns die Regierung vorschlägt. Oder wir können das Geld für etwas reservieren, für das das ordentliche Investitionsbudget eben nicht ausreicht, und das wäre gemäss Artikel 1 Buchstabe b eben Gesetzeskonform. Nun zur Variante 1. Liesse man den Fonds einfach auslaufen, führte dies dazu, dass wir kurzfristig einen Zusatzgewinn erwirtschaften würden. Ich glaube, das würde auch falsche Zeichen gegen aussen senden. Dieses Problem könnte man etwas entschärfen mit dem Antrag der EVP. Mit diesem Antrag könnte man das Geld dann auf verschiedene Jahre verteilen. Konsequenterweise müsste man aber das Investitionsbudget jedes Jahr um diesen Betrag herunterfahren. Denn wir wissen, gerade im ÖV-Bereich mit FABI stehen weniger Investitionen an. Dort wird der Kanton in Zukunft entlastet.

Bei Variante zwei handelt es sich um den Vorschlag der Regierung. Dieser Antrag ist meiner Meinung nach überflüssig, weil es im ordentlichen Investitionsbudget genügend Spielraum für sinnvolle Projekte gibt. Damit sage ich noch nichts dazu, ob das Projekt Emmental–Oberraargau sinnvoll ist oder nicht. Fakt ist, dass im letzten Jahr vom Investitionsbudget 89 Mio. Franken nicht gebraucht wurden. Wenn man dies über ein paar Jahre rechnet, ist das genug Geld, um auch solche Projekte oder Teile davon finanzieren zu können. FABI habe ich bereits erwähnt. Auch dies entlastet das Investitionsbudget des Kantons zukünftig, und zwar massiv. Wenn man das Geld nun also quasi für das Projekt Emmental–Oberraargau in einen Fonds einlegt, so ist das ein vorweggenommener Entscheid für die Umsetzung dieses Projekts. Und es besteht sogar die Gefahr, dass auch ein überteuertes Strassenprojekt realisiert wird, weil das Geld ja vorhanden ist. Finanziert man das Emmentaler Projekt eben nicht über das ordentliche Investitionsbudget, so bleibt logischerweise automatisch mehr Geld für andere, vielleicht kleinere Projekte übrig. Diese sind vielleicht nicht gerade sehr notwendig, sondern eher «nice to have». So kann man diese dann aber auch umsetzen, und damit werden wahrscheinlich gewisse Strecken auch schlichtweg vergoldet. Zustimmung zum Regierungsantrag bedeutet deshalb auch einen Verzicht auf Wettbewerb um die besten Lösungen oder Ideen. Man parkiert das Geld einfach einmal, und damit ist eigentlich klar, dass man das Projekt umsetzt. Das ist ein Fehlanreiz zu einem nicht massvollen Umgang mit Finanzmitteln.

Wer Variante 1, also das Geld einfach in die laufende Rechnung einfliessen zu lassen, nicht will, und der dennoch den Wettbewerb um die besten Ideen spielen lassen möchte, dem möchte ich hier eine Alternative bieten. Das ist absolut Gesetzeskonform. Artikel 1 Buchstabe b besagt nämlich,

man könne damit Grossprojekte finanzieren, welche zu einer ausserordentlichen Belastung der Investitionsrechnung führen. Wenn ich nun beispielsweise an den Campus der Fachhochschule denke, so wäre dies genau ein solches Grossprojekt. Und dabei spreche ich von Investitionskosten und nicht von Bildungsausgaben, die man übernehmen könnte. Es ist also keine Zweckentfremdung, wie dies vorhin genannt wurde. Wie gesagt, biete ich Ihnen hier eine Option oder Variante, im Wissen, dass ich damit sehr spät komme. Ich denke aber, für Vernunft ist es nie zu spät, und ich würde mich über ein paar unterstützende Stimmen freuen.

Christoph Grimm, Burgdorf (glp). Für die glp ist es wichtig, dass man Gelder, die für das Projekt Tram Region Bern vorgesehen waren, auch wieder in die Mobilität steckt. Ebenfalls ist uns wichtig, dass man sie eben nicht in die allgemeine Staatsrechnung fliessen lässt. Wir haben grosse Projekte, wie beispielsweise die Fachhochschule oder eben auch das Projekt, über das wir heute diskutieren. Im Emmental und im Oberaargau ist die Verkehrssituation zeitweise nicht sehr erfreulich. Wenn wir Gelder für die Sanierung und die Verbesserung dieser Situation reservieren, so ist dies grundsätzlich sicher sinnvoll. Für die glp birgt dieser Entscheid aber auch gewisse Gefahren und wirft grosse Fragen auf. Wie können wir die beiden Regionen so rasch wie möglich und nicht erst in 15 bis 20 Jahren entlasten? Ich betone: In 15 bis 20 Jahren wird der erste «Brummi» aussen herumfahren. Wie können wir die Region also entlasten? Wird die Situation ausgewogen beurteilt, oder wird das System einfach mit entsprechenden Daten gefüttert, sodass es das Resultat ausspuckt, das man sich wünscht?

Dazu drei Begründungen. Einige von uns haben ein Schreiben von der Regionalkonferenz Emmental, der Region Oberaargau, dem HIV und den Berner KMU erhalten. Diese Organisationen verbreiten systematisch falsche oder irreführende Zahlen und Fakten und haben ihre Informationsschreiben auch nicht an alle, sondern nur an einige geschickt. Ich habe es beispielsweise nicht erhalten. Burgdorf wird mit dem Gotthard verglichen. Stellen Sie sich dies einmal vor! Vorhin haben wir schwarz auf weiss gelesen: 100 000 Fahrzeuge passieren an Spitzentagen den Gotthard. In Burgdorf sind es an Spitzentagen hochgerechnet 18 000. Und nun wird der Spitzentag von Burgdorf auf den Durchschnitt beim Gotthard überwältigt, und man sagt, man arbeite mit richtigen Mitteln und informiere die Öffentlichkeit richtig. Das hält nicht stand, und das macht uns sehr skeptisch. Es wird auch gesagt, für den Langsamverkehr sei schon sehr viel getan worden. So kann man das nicht sagen. Die Stadt Burgdorf hat schlicht und einfach die Hausaufgaben noch nicht zu Ende gemacht. Sie stemmt sich hinter den Kanton mit den Umfahrungsprojekten, weiss aber genau, dass 85 Prozent des Verkehrsaufkommens hausgemacht ist. Und dann gibt es noch einen dritten Punkt, der uns skeptisch macht. Man spricht von Verkehrssanierungen, meint aber den Bau von neuen, zusätzlichen Strassen. Die einzige Änderung am Projekt, die wir jetzt bald angehen werden und eigentlich schon lange kennen, ist der Name. Weshalb ist der Name anders? Weil der Bund es eben nicht als Nationalstrasse aufnimmt. Das wissen wir, ist es doch x-mal abgelehnt worden. Bei einer erneuten Ablehnung – und davor fürchten wir uns auch – haben wir gar nichts.

Nun komme ich zu den Anträgen. Der erste Punkt ist eine absolute Selbstverständlichkeit. Das wurde vorhin auch von den meisten RednerInnen gesagt. Wir wollen beide Varianten prüfen. Und wenn heute hier alle Fraktionen nochmals versprechen, dass dies getan wird, so bin ich auch bereit, diesen Antrag zurückzuziehen. Dann müssen wir das nicht dreimal festschreiben. Der dritte Antrag – wobei es sich hier ja um Planungserklärungen handelt, und ich komme bewusst zuerst auf die dritte zu sprechen – fordert den Schutz der Moor-, Landschafts- und Kulturlandbereiche. Dort ist es wichtig, dies wirklich alles einzuhalten. Es ist wichtig, dass wir die Bundesvorgaben auch wirklich einhalten wollen, und dass wir bereit sind, uns dazu zu verpflichten. Wir haben noch keine einzige Umweltverträglichkeitsprüfung, man ist aber seit den 70er-Jahren dabei, dieses Projekt zu «pushen».

Nun komme ich zum zweiten Punkt. Hansjörg Pfister, du hast es völlig falsch verstanden, nach dem, was du vorhin dazu gesagt hast. Es steht auch nicht so im Antrag, sondern ich verlange einen Plan B. Denn es könnte ja sein, dass man die Umfahrung doch wieder in das Aggloprogramm aufnimmt und der Bund es wiederum ablehnt. Was tun wir dann? Das ist die Frage. Es geht hier nicht darum, dass irgendein Projekt priorisiert werden soll. Darum geht es überhaupt nicht; bitte lesen Sie das nochmals genau durch. Es ist wichtig, zu wissen, was mit diesen 100 bis 200 Mio. Franken geschieht, damit dann nicht die Regionen einfach mit abgesägten Hosen dastehen. Ich kämpfe für die Region und dafür, dass ihre Mobilität verbessert wird, aber nicht auf die Weise, wie es im Moment läuft.

Fazit: Die Situation wird systematisch dramatisiert. Burgdorf wird laufend mit dem Gotthard verglichen. Dem Langsamverkehr und den Fussgängern wird nicht genügend Rechnung getragen. Die

Umfahrungsvarianten verbannen den Verkehr nicht von den Strassen. 85 Prozent entstehen in Burgdorf selber. Da müssen wir unsere Hausaufgaben machen und uns selber bei der Nase nehmen, sodass die anderen wieder durchkommen. Die Autobahnzubringer sind zudem nicht vor 2030 bereit. Wir brauchen aber eine raschere Lösung. Wir wollen die Mobilität verbessern und nicht von Luftschlossern träumen. Ich bitte Sie, mindestens die Punkte 2 und 3 anzunehmen. Ob ich den ersten Punkt zurückziehe, werde ich entscheiden, wenn ich die weiteren Sprecher gehört habe.

Monika Gygax-Böninger, Obersteckholz (BDP). Aarwangen ist ein Dorf mit etwas mehr als 4200 Einwohnern. Wer aus dem Langetental Richtung Jura, Richtung Autobahn oder umgekehrt von der Autobahn Richtung Langenthal und Huttwil fahren will, muss zwingend durch Aarwangen fahren. Rund 15 000 Fahrzeuge pro Tag. Der Schwerverkehrsanteil ist dabei doppelt so hoch wie auf durchschnittlichen Strassen. Und ich habe hier noch nicht einmal die neusten Zahlen vorliegen. Und mittendrin verkehrt immer noch das «Bipperlisi» wie wir die Aare-Seeland-Bahn nennen, die auch noch eine recht grosse Strecke auf der Verkehrsfahrbahn zurücklegt. Das ist eine Belastung für ein Dorf, die kaum mehr erträglich ist. Die Wohn- und Lebensqualität ist da gering. Lärm, Gestank, Autokolonnen, verstopfte Strassen und dazwischen Velofahrer und Schülerinnen und Schüler, die zu Fuss unterwegs sind. Die Strasse zu queren ist kein einfaches Unterfangen. Die Situation im Emmental ist dieselbe, wenn auch andere Ortschaften betroffen und die Zahlen nicht gleich sind. Auch hier ist es tagtäglich eine Geduldprobe, wenn man durch Burgdorf, Oberburg und Hasle fahren muss. Seit Jahren ist dies bekannt. Seit Jahren sprechen wir davon, dass Lösungen dringend sind und Entlastungsmassnahmen ergriffen werden müssen. Ob man diese Massnahmen nun Umfahrung, Autobahnzubringer oder Sanierung nennt, ist zum heutigen Zeitpunkt und beim jetzt anstehenden Entscheid nicht ausschlaggebend.

In der Septembersession 2012 hat die Mehrheit des Grossen Rats die grossen Verkehrsprobleme in den beiden Regionen bestätigt und anerkannt. Damals haben wir einen wichtigen Vorprojektkredit gesprochen. Wir wussten aber schon damals, dass die Finanzierung nicht einfach werden würde und nicht definitiv klar ist. Der Grosse Rat hat aber damals diesen Kredit unter anderem mit der ausdrücklichen Absicht gesprochen, im Fall der Fälle einen wichtigen Schritt voraus zu sein. Nämlich für den Fall, dass sich eine Lösung mit dem Bund und mit einer Mitfinanzierung eröffnet. Und jetzt, man konnte es lesen, zeichnen sich auch in dieser Hinsicht Möglichkeiten ab. Ende dieses Monats wird der Investitionsspitzenfonds aufgelöst. Wir wissen, das Tram Region Bern, das von diesem Fonds hätte profitieren können, wurde abgelehnt. Die Restmittel sollen nun aber nicht einfach in die Staatskasse fliessen. Nein, dies ist eine grosse Chance für die beiden Strassenprojekte Oberaargau und Emmental. Sagen wir heute Ja zur Lösungsfindung und reservieren diese Mittel für die beiden Projekte! Und erst dann, wenn wir im Grossen Rat einen Projektierungskredit bewilligt haben werden, können diese Gelder auch wirklich abgeholt und in diese Verkehrslösungen investiert werden. Herauszufinden, wie diese Verkehrslösungen für das Emmental und den Oberaargau aussehen, wird nochmals eine grosse Herausforderung sein. Das können und wollen wir im heutigen Zeitpunkt auch nicht festlegen. Wirtschaftliche und finanzpolitische, aber auch land- und umweltverträgliche Überlegungen werden die Lösungsfindung beeinflussen.

Zu den Abänderungsanträgen. Wir von der BDP warnen davor, mit diesen beiden Projekten wieder einen Streit zwischen Stadt und Land oder zwischen ÖV und Strassenverkehr zu lancieren. Das Tram Region Bern ist abgelehnt worden. Ja, aber nicht wegen der Landbevölkerung im Kanton Bern. Jetzt haben wir die Chance, in den beiden Regionen dringend und zwingend nötige Entlastungsmassnahmen zu projektieren. Diese Massnahmen kommen nicht allein diesen Regionen zugute. Nein, das sind Verkehrsverbesserungsmassnahmen, die weit herum ausstrahlen werden. Das bedeutet für uns von der BDP auch, dass die beiden Projekte eng zusammenhängen. Sollte daher eines der beiden Projekte oder beide nicht realisiert werden, so müssen die Gelder zwingend in die Staatskasse zurückfliessen und dürfen nicht anderweitig verwendet werden. Die BDP lehnt deshalb die Abänderungsanträge von EVP und Grünen einstimmig ab. Die Anträge der glp lehnen wir grossmehrheitlich ab, weil damit für uns in der heutigen Phase bereits zu viel eingeschränkt oder vorbestimmt wird. Den Antrag der SP konnten wir in der BDP nicht diskutieren. Weil aber der Bildungsbereich aus unserer Sicht gar nicht unter die Definition von Grossprojekten und damit ins Investitionsfondsgesetz passt, werden wir sicher auch diesen ablehnen. Zum Schluss: Die BDP unterstützt das Vorhaben einstimmig, die restlichen Finanzmittel für die beiden Verkehrsprojekte zu reservieren. Dies aus der Überzeugung heraus, dass es jetzt für die beiden Regionen zu handeln gilt und damit für den Kanton Bern. Danke, wenn auch Sie Ja stimmen, und damit der Lösung dieser gewaltigen Verkehrsprobleme einen weiteren Schritt entgegenkommen.

Peter Sommer, Wynigen (FDP). Ich nehme es vorweg: Die FDP-Fraktion wird der Verpflichtung der Mittel aus dem Investitionsspitzenfonds für die beiden Projekte Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle und Verkehrssanierung Aarwangen–Langenthal Nord einstimmig zustimmen. Damit ist auch klar, dass wir nicht wollen, dass dieses Geld in die allgemeine Staatskasse fliesst oder verfällt. Die FDP war vor fünf Jahren bei der Gründung dieses Investitionsspitzenfonds aus finanzpolitischen Überlegungen skeptisch. Wir befürchteten, dem Zweck würde zu wenig nachgelebt. Aber heute ist die Ausgangslage eindeutig. Wir haben heute zwei Projekte auf dem Tisch, die zu 100 Prozent dem Zweck dieses Fonds entsprechen. Mit dieser Verwendung der Mittel bietet sich eine einmalige Chance, die wohl nicht so schnell wiederkommt. Wenn wir hier dem Antrag der Regierung nicht zustimmen, fliesst das Geld zurück in die Staatskasse und ist nicht mehr für Investitionen verfügbar. Demgegenüber wird, wenn wir dem Antrag zustimmen, ein erheblicher Teil der Finanzierung bereits gelöst sein. Und, was noch entscheidender ist, wir bringen die beiden Projekte auf einen Stand, mit dem sie eine Chance haben, weiterzukommen: Burgdorf mit einer Aufnahme ins Aggloprogramm, und Aarwangen kann allenfalls von den flankierenden Massnahmen im Zusammenhang mit dem Ausbau der A1 profitieren.

Die Verkehrssanierung ist notwendig. Das bestreitet hier im Saal wohl niemand. Die Verkehrssituation in Burgdorf und Aarwangen ist unhaltbar, in Stosszeiten sogar desolat. Wir haben veritable Sicherheitsprobleme beim Langsamverkehr und bei den Fussgängern. Es geht letztendlich auch und um die Lebensqualität der Bewohner in Burgdorf und Aarwangen. Das geht immer wieder etwas vergessen. Für die Wirtschaft in beiden Regionen sind funktionierende Erschliessungen ebenfalls wichtig. Die Diskussion heute zeigt es auch wieder: Es ist vor allem umstritten, wie wir diese Probleme lösen wollen. Dennoch braucht es heute keine Debatte zu den Varianten. Diese haben wir bereits bei der Genehmigung der Projektierungskredite im Jahr 2012 geführt. Damals haben wir beschlossen, dass bei beiden Projekten sowohl eine Umfahrung wie auch eine Variante Null+ geprüft werden soll. Es ist hier nun etwas unredlich, wenn man versucht, mit Anträgen, die einseitig die Varianten Null+ bevorzugen, diese Entscheidung vorwegzunehmen. Denn das ist letztendlich Gegenstand der laufenden Planung in diesen Vorprojekten. Zudem zeigt sich nach ersten Studien für diese Vorhaben, dass bei beiden Projekten die Umfahrungsvarianten sinn- und wirkungsvoller sind. Wir brauchen also keine Auflagen zu diesen Kreditbegehren.

Die Anträge der glp, Grimm, lehnen wir allesamt ab. Punkt 1, wonach beide Varianten gleichwertig zu prüfen seien, entspricht dem Auftrag, der bereits erteilt wurde. Punkt 2 ist ungenau: Über das Aggloprogramm sprechen wir nur im Fall von Burgdorf. Punkt 3 versteht sich von selbst. Der Antragsteller hat das auch schon gesagt. Dass die Schutzinteressen bezüglich Landschaft eingehalten werden, ist ja weitgehend gesetzlich geregelt. Weiter ist bei der Zweckmässigkeitsbeurteilung im Jahr 2007 bereits eine Beurteilung der Umweltaspekte wie Luftbelastung, Lärmbelastung etc. erfolgt.

Auch den Antrag EVP, Kipfer, lehnen wir ab. Wie gesagt, entsprechen beide Projekte dem Fondszweck. Das vorgeschlagene «zerstäuben» der Fondsmittel war eigentlich nie im Sinne dieses Gesetzes. Weiter sehen wir, dass dieser Antrag gar nicht umsetzbar ist, weil der Fonds Ende März 2015 ausläuft und wir bis zu diesem Termin klar sagen müssen, was mit den verbleibenden Mitteln geschehen soll und für welche Objekte sie verpflichtet werden sollen. Den Antrag der Grünen lehnen wir ebenfalls ab. Bereits in der Zweckmässigkeitsbeurteilung im Teilprojekt Langsamverkehr wurden diese Massnahmen geprüft, ebenso wie im Bereich öffentlicher Verkehr.

Ich komme noch zum Antrag Bhend. Auch diesen lehnen wir ab. Dort sind wir wie die FiKo der Meinung, dieser entspreche nicht dem Zweck des Fonds.

Béatrice Stucki, Bern (SP). Für die SP-JUSO-PSA-Fraktion ist es kein einfaches Geschäft, das wir hier vorliegen haben. Wir haben den Fonds vor fünf Jahren geäufnet. Die SP-JUSO-PSA-Fraktion war damals ganz klar für diesen Fonds und hätte auch eine unbeschränkte Lebensdauer befürwortet. Gegen den Willen der SP kam es leider nicht so heraus; der Fonds wurde auf fünf Jahre beschränkt. Ebenfalls gegen unseren Willen wurde genau vor einem Jahr die Verlängerung des Fonds in diesem Rat abgelehnt. Das Tram Region Bern wurde von zwei Gemeinden leider abgelehnt. Dies sehr zum Bedauern der Stadtbernerinnen und Stadtberner. Für uns ist klar: Gelder, die nicht in den ÖV gelangen, tun weh; es sind verlorene Gelder. Gelder, die primär in den MIV gehen, sind ebenfalls verlorene Gelder und tun weh. Die Regionen Burgdorf mit Oberburg und Hasle leiden massiv unter dem Verkehrsaufkommen, ebenso die Region Langenthal. Das Gesetz über den Fonds gibt uns aber ganz genau vor, wie und bis wann diese Gelder zu verwenden sind. Die Frist ist gesetzt

und läuft Ende diesen Monat ab. Wenn keine Vorprojekte mit einer Kostenschätzung vorliegen, kann heute nichts Neues mehr verpflichtet werden. Zurzeit sind – leider, muss man sagen – keine grösseren ÖV-Projekte vorhanden, die diese Zweckbestimmung erfüllen würden. Die Stadt Burgdorf hat sehr viel für den Bereich ÖV und für den Langsamverkehr getan. Trotzdem sind die Verkehrsprobleme nach wie vor nicht gelöst. Die Wohnqualität von vielen Leuten, gerade auch in Oberburg, die entlang der betroffenen Strassen wohnen, ist unerträglich und muss deshalb dringend angegangen werden.

Sehr kritisch stehen wir von der SP-JUSO-PSA-Fraktion dem Landverbrauch und damit dem Kulturlandverlust gegenüber. Dort setzen wir etliche Fragezeichen. Wir haben deshalb eine dringliche Motion eingereicht. Sie umfasst 8 Punkte, mit welchen solche Fragen geregelt werden sollen. Werden diese Fragen nicht so geregelt, wie wir dies in der Motion verlangen, so werden wir den Projektierungskrediten, die man uns ja noch vorlegen wird, niemals zustimmen. Die SP-JUSO-PSA ist trotz aller kritischen Punkte und aufgrund der positiven Punkte, die wir in den beiden Grossprojekten eben auch sehen, mehrheitlich für die Verwendung, wie sie hier von der BVE vorgeschlagen wird.

Rita Haudenschild, Spiegel (Grüne). An den Anträgen und der bisherigen Debatte sehen wir, dass dieses Geschäft wohl ein wenig schnell gekommen ist: Viel Zeit für umfassende Überlegungen und Interessenabwägungen hat man sich nicht genommen. Die Grünen hätten sich gewünscht, den Fonds noch verlängern zu können. Aber die Abklärungen der Rechtsfachleute des Kantons zeigten, dass dies nicht möglich ist, weil der Grosse Rat bereits vor einem Jahr eine Verlängerung abgelehnt hat. Jetzt liegen zwei Projekte für neue Strassen vor. Das Geld aus dem Fonds von gut 200 Mio. Franken war für das Tram Region Bern reserviert. Mit diesem Geld wollte man den öffentlichen Nahverkehr im dichten Siedlungsgebiet ausbauen. Nun will man Dutzende Hektaren bestes Landwirtschaftsland – notabene Fruchtfolgeflächen – in einer offenen Landschaft zubetonieren. Für die Grünen ist dies klar ein «no go». Dieses Geld muss weiterhin für den ÖV und für Velo- und Fussverkehrsprojekte verwendet werden. Es kann nicht sein, dass Strassenprojekte, die bis anhin in der Nachhaltigkeits- und in der Wirtschaftlichkeitsbeurteilung miserabel abgeschnitten haben, jetzt allein mit Kantonsgeldern gebaut werden sollen. Der Bund, das heisst Bundes- Stände- und auch Nationalrat, haben im Jahr 2012 ihre Unterstützung verweigert, und zwar für beide Projekte, die jetzt vorliegen.

Die Grünen unterstützen klar den Antrag Imboden. Ein schnellerer Ausbau des Bahnhofs Bern, und zwar derjenigen Projekte, die auch spruchreif sind, wie beispielsweise die Publikumsanlagen oder der RBS-Bahnhof, bewirkt sozusagen eine Win-win-win-Situation für den gesamten Kanton. Wenn man nur schon die Kapazitätsausbaumöglichkeiten der S-Bahn anschaut, sieht man, dass dies schnell realisiert werden müsste. Wenn wir die Mittel so verwenden, wie im Antrag Imboden vorgeschlagen wird, ergäbe dies einen Spielraum von ca. 240 Mio. Franken in der ordentlichen Investitionsplanung für andere, auch kleinere Projekte. Von diesen könnten viele Menschen in den verschiedensten Regionen im ganzen Kanton Bern profitieren, anstatt dass jetzt einige wenige ihre Grossprojekte und ihre Grossprojektfantasien ausleben.

Ich komme zu den weiteren Anträgen. Die Grünen lehnen den Antrag Kipfer ab. Wir finden ihn eher schwierig formuliert. Wir interpretieren den Gesetzesartikel anders und haben den Eindruck, der Antrag sei so nicht umsetzbar. Dasselbe gilt für den Antrag Bhend. Dieser erscheint uns zu wenig klar zu sein. Gemäss Gesetz sollten die Projekte unserer Ansicht nach klarer definiert sein. Auch hier interpretieren wir den Artikel anders und lehnen den Antrag ab. Die Planungserklärungen von Christoph Grimm unterstützen wir ganz klar. Wir haben den Eindruck, es brauche diese Wiederholung, obwohl dies bereits erwähnt wird. Sollten der Antrag Imboden und die Planungserklärungen Grimm abgelehnt werden, werden wir die beantragte Verwendung der Restmittel aus dem Investitionsspitzenfonds ablehnen. Ich bin gespannt, wie viele Bauern hier im Rat mit Knopfdruck hektarweise bestes Kulturland opfern werden. Ich bitte Sie um Unterstützung des Antrags der Grünen.

Barbara Streit-Stettler, Bern (EVP). Wenn wir dem Geschäft so zustimmen, wie es uns der Regierungsrat jetzt unterjubeln will, so treffen wir damit einen Vorentscheid für zwei Grossprojekte im Strassenbau. Zwar kann man sich formal gut auf den Standpunkt stellen, dieser Entscheid sei einfach finanztechnisch. Trotzdem stellen wir damit heute zumindest psychologische Weichen. Aus Sicht der EVP gibt es mehrere Gründe, weshalb ein Ja zu der regierungsrätlichen Vorlage schlicht und einfach demokratiepolitisch falsch ist. Wir sprechen von rund 239 Mio. Franken, die im Investitionsspitzenfonds noch vorhanden seien. Aber eigentlich ist dieses Geld ja gar nicht auf einem Konto deponiert. Grossrat Kipfer hat dies bereits im Detail erläutert. Der Fonds war einfach eine buchhal-

terische Möglichkeit, die Schuldenbremse zu umgehen. Es ist also fahrlässig, dieses Geld jetzt einfach schnell in irgendwelche Projekte zu klotzen, nur damit es so genannt nicht verloren geht. Das war auch der Grund, weshalb wir unseren Antrag gestellt haben. Zwar wird seit Jahren über die Grossprojekte Burgdorf–Oberburg–Hasle und Aarwangen–Langenthal Nord diskutiert. Aber bis heute kennen wir eigentlich die konkrete Ausgestaltung dieser Projekte noch nicht. Wir wissen beispielsweise nicht, wie viel sie genau kosten. Vor allem wissen wir auch nicht, ob der Bund tatsächlich einen Beitrag leisten wird. Es ist reines Kaffeesatzlesen, wenn wir in dieser Hinsicht eine Prognose stellen wollen.

Wir wissen beispielsweise auch nicht, wie viel Kulturland für diese Projekte verbraucht wird. Das richte ich nun insbesondere an die Bürgerlichen: Immer wieder betont ihr, euch sei das Kulturland sehr wichtig. Bei der International Scool habt ihr eine riesengrosse Diskussion gestartet. Hier, bei diesen Strassenbauprojekten, scheint dies keine Rolle zu spielen. Wir müssen zuerst hier im Grossen Rat über den Inhalt dieser Projekte diskutieren können und nicht jetzt schon quasi die Katze im Sack kaufen. Die EVP-Fraktion will, dass das Geld aus dem Investitionsspitzenfonds in ausgereifte, ausdiskutierte Projekte investiert und nicht einfach ins Blaue hinaus verteilt wird. Die Projekte im Emmental und im Oberaargau sind schlicht und einfach noch nicht spruchreif, darin sind wir uns wahrscheinlich alle einig. Es ist nicht sinnvoll, jetzt Geld an Projekte zu binden, bei denen man noch nicht weiss, ob sie eine politische Mehrheit im ganzen Kanton Bern finden und überhaupt jemals umgesetzt werden können. Das gilt übrigens auch für die Anträge der Grünen und von Patric Bhend. Auch hier sind wir der Meinung, dies müsse zuvor anhand des konkreten Projekts diskutiert werden.

Das Vorgehen der Befürworter der Vorlage ist relativ durchsichtig: Die Vorlage ist ein Druckmittel, um die Projekte «ghoue oder gstoche» durchzusetzen; sozusagen koste es, was es wolle. Wenn wir dieser Vorlage heute zustimmen, können diese Projekte, wenn sie uns dann einmal konkret vorliegen, nicht mehr grundsätzlich in Frage gestellt werden. Man wird kaum mehr die Frage stellen können, ob man das Projekt überhaupt brauche und ob es nicht günstigere und nachhaltigere Lösungen für diese Verkehrsprobleme gäbe. Der Ausgangspunkt unserer heutigen Diskussion ist doch eigentlich der, dass wir die im Investitionsspitzenfonds verbleibenden Gelder jetzt nachhaltig einsetzen. Es geht doch nicht darum, im Schnellverfahren zwei umstrittene Strassenbauprojekte im Emmental und im Oberaargau, die vielleicht in 10, 15 oder 20 Jahren umgesetzt werden, bereits jetzt durchzudrücken. Deshalb wäre für uns die zweitbeste Lösung, einfach alles abzulehnen. Auf diese Weise würden die Gelder, die jetzt noch im Fonds enthalten sind, einfach der Laufenden Rechnung gutgeschrieben. Das wurde bereits gesagt. Unser Fazit: Wir finden es falsch, die Fondsgelder bereits jetzt an die beiden Projekte im Emmental und im Oberaargau zu binden. Wir werden deshalb den Antrag von Regierungsrat und FiKo grossmehrheitlich ablehnen und den unseren selbstverständlich annehmen. Wir bitten Sie, uns darin zu unterstützen. Die Anträge der Grünen und von Patric Bhend lehnen wir ab.

Franziska Schöni-Affolter, Bremgarten (glp). Ich möchte es vorausschicken: Die glp ist der Meinung, das Emmental und der Oberaargau müssten nun auch einmal etwas bekommen, damit sie ihre grossen Verkehrsprobleme lösen können. Nun folgt jedoch das grosse «Aber»: Wie Sie von Christoph Grimm gehört haben, wollen wir diesen Regionen nicht einfach eine Carte blanche geben, sondern wir wollen dies mit gewissen gesicherten Auflagen tun. Denn Sie alle wissen, was wir vor etwa zwei Jahren diskutiert haben. Zum einen wurde der Autobahnzubringer vom Bund abgelehnt. Da haben der Oberaargau und das Emmental wirklich eine kalte Dusche bekommen. Und zum andern sprechen wir dort von Ausgaben im Bereich von einer halben Milliarde Franken. Dort möchten wir klar einen Riegel schieben. Wir möchten eine nachhaltige und finanzierbare Lösung, und Christoph Grimm hat versucht, Ihnen mit seinen Anträgen eine solche zu präsentieren. Das Geld reicht ganz klar nicht für den Autobahnzubringer. Das möchte ich hier einmal ganz klar gesagt haben. Da muss man auch finanzpolitisch «der Mähre zum Oug luege». (An die Reihen der Bürgerlichen Ratsmitglieder gerichtet:) Und das tun Sie ja sonst auch ganz gerne, wenn es um andere Projekte geht. «Lueget dere Mähre zum Oug!»; wir können es uns nicht leisten, im Oberaargau und im Emmental die Superlösung zu realisieren. Doch nun komme ich zum «Aber»: Wir haben ganz klar Lösungen. Es sind kleinere Lösungen; halt kein Rolls-Royce, sondern nur ein normaler PW. Mit diesen Lösungen wird man die – wie ich betone: hausgemachten – Probleme lösen können. Mit den 200 Mio. Franken können wir all diese Probleme in Burgdorf, Hasle, Oberaargau – you name it – lösen.

Ich komme noch kurz zu den anderen Anträgen. Zunächst zu den Giesskannenanträgen von Patric

Bhend und von der EVP. Diese sind einerseits etwas vage. Es ist einfach die Rede von Bildung. Wir unterstützen die Bildung jederzeit, wenn konkrete Projekte vorliegen. Auf der anderen Seite will der Antrag der EVP die Probleme einfach in die Zukunft schieben. In den nächsten fünf Jahren gäbe es keine Schuldenbremse für die Investitionen, aber was danach folgt, wissen wir alle nicht. Diese Anträge lehnen wir also ab. Der Antrag der Grünen ist uns natürlich sympathisch, denn auch sie möchten einerseits die hausgemachten Probleme in den Regionen lösen helfen. Andererseits sagt man auch, dass man den ÖV ebenfalls unterstützen muss. Der Bahnhof Bern ist nur teilweise finanziert von FABI, nämlich nur dort, wo die SBB betroffen ist. Den BLS-Anteil müssen wir übernehmen. Den Antrag der Grünen unterstützen wir also auch. Ich möchte noch sagen, dass wir uns, wenn alle Anträge abgelehnt würden, nicht für die Idee der Regierung erwärmen könnten, die dieses Geld einfach blind in den Oberaargau und das Emmental schicken will. Dann würden wir diesen Antrag ablehnen.

Jürg Iseli, Zwieselberg (SVP). Die SVP-Fraktion wird den Antrag der Regierung einstimmig unterstützen. Wir haben hier eine Diskussion, die wir vor noch nicht allzu langer Zeit schon einmal geführt haben, nämlich vor genau fünf Jahren. Damals haben wir diesen Fonds für Investitionsspitzen geschaffen. Meine Fraktion hat damals vehement dagegen gekämpft, und zwar genau wegen dessen, was nun auch wieder geschieht: Wir führen hier eine Diskussion, die sich nicht um das Thema dreht. Das Thema ist hier die Verpflichtung der Restmittel aus dem Investitionsspitzenfonds, es sind nicht die Projektierungs- und Ausführungskredite, geschätzte Kolleginnen und Kollegen. Denn erst dann, wenn wir über diese befinden werden, können Sie über das alles diskutieren und darüber, was hier richtig und was falsch ist. Wir haben einen Vorprojektkredit gesprochen, auch um dem Bund ein Zeichen geben können, wie wichtig die beiden Zubringer für den Kanton Bern sind. Wir haben nämlich zwei Landesteile, die wir damit erschliessen und deren Verkehrsprobleme wir damit lösen wollen. Damals sagte man auch, man wolle, wie es der Antrag der Grünen verlangt, beide Varianten abklären; die Variante Null+ und die Variante mit der Umfahrung. Das wird gemacht, geschätzte Kolleginnen und Kollegen. Das müssen wir nicht ein weiteres Mal fordern.

Zum Antrag EVP von Hans Kipfer. Er hat vor noch nicht allzu langer Zeit, nämlich im vergangenen November hier im Rat gesagt, wir könnten die Nettoinvestitionen ruhig von 500 auf 440 Mio. Franken herunterfahren. Die 60 Mio. Franken für die Hochschule und den öffentlichen Verkehr seien ja in der Laufenden Rechnung mitfinanziert. Heute hat er gesagt, wir müssten die Restmittel für die nächsten fünf Jahre verpflichten, damit wir die Nettoinvestitionen verstetigen und erhöhen können. Hans, ich habe das Gefühl, das sei ein leichter Widerspruch gegenüber dem, was wir im November diskutiert haben.

Die SVP-Fraktion ist sehr froh, dass die Regierung diesen Antrag gestellt hat, war dies doch der einzige Antrag, den die SVP mittragen konnte. Ich habe es eingangs gesagt: Wir haben dagegen gekämpft, dass der Fonds geschaffen wird. Jedes Mal, wenn man ihn wieder mit Geldern aus der Laufenden Rechnung, respektive mit den guten Abschlüssen alimentiert hat, sagten wir, das sei nicht richtig, wir brauchten diese Gelder nicht. Es hat sich denn auch gezeigt, dass seit Bestehen des Fonds – mit den Verpflichtungen, die wir jedes Jahr wieder hier im Grossen Rat beschliessen mussten – die Fondsentnahmen nie in der Höhe lagen, wie sie die Regierung beantragt hatte. Das Investitionsvolumen, das der Kanton Bern im Moment hat, reicht also aus, um die Investitionen zu tätigen. Das zeigt sich auch darin, dass wir im Voranschlag für die Investitionsplanung von 30 Prozent Planungsüberhang auf 9 Prozent heruntergekommen sind. Und ich bin fast sicher, wir werden im Voranschlagsprozess 2016 Ende dieses Jahres sehen, dass die Investitionen noch weniger Überhang haben werden. Ich bitte Sie im Namen der SVP-Fraktion, dem Antrag der Regierung zuzustimmen, alle anderen Anträge abzulehnen und somit dem Oberaargau und dem Emmental zu zeigen, dass sie uns etwas wert sind.

Ernst Tanner, Ranflüh (EDU). Die EDU-Fraktion sagt Ja zur Verpflichtung der Restmittel des Investitionsspitzenfonds, wie sie uns die Regierung vorschlägt. Es ist höchste Zeit, dass die Verkehrssituation im Emmental und im Oberaargau verbessert wird. Dabei ist festzuhalten, dass es nicht um eine Schnellstrasse geht, wie wir seitens der Grünen gehört haben, Natalie Imboden. Die Anträge der EVP, Kipfer, der Grünen, Imboden, und von Herrn Bhend, SP, lehnen wir ab. Wir wollen keine zusätzliche Aufteilung der Restmittel aus dem Investitionsspitzenfonds. Auch die drei Änderungsanträge der glp, Grimm, lehnen wir ab.

Präsidentin. Nous allons passer aux intervenants à titre personnel, mais avant cela, j'aimerais juste

faire une toute petite annonce. M. Bhend m'a annoncé que demain soir à 19h15, les footballeurs du Grand Conseil vont jouer contre les footballeurs de l'équipe du National. M. Bhend a ajouté qu'en fait, ils avaient un problème parce que notre équipe, donc l'équipe du Grand Conseil est habituée à s'entraîner sur un gazon naturel, et non artificiel. (*Heiterkeit*) Je souhaite déjà aujourd'hui bonne chance pour demain à tous les footballeurs qui sont dans cette équipe et revenez après-demain sans blessure, merci. Nous passons aux intervenants à titre personnel. M. Costa du PLR, c'est à vous.

Stefan Costa, Langenthal (FDP). Ich möchte zunächst meine Interessenbindung offenlegen. Ich bin beruflich Geschäftsführer der Region Oberaargau und in dieser Funktion auch Mitglied sowohl des operativen Projektteams wie auch des politischen Informationsgruppe. Ich kenne das Projekt daher relativ gut und kann Ihnen wirklich versichern, dass das Tiefbauamt beide Varianten, Null+ wie auch Umfahrung, genau gleich ausarbeitet und prüft, bis hinunter zur einzelnen Weiche des «Bipperlisis». Es geht aber nicht nur um die beiden Module Null+ oder Umfahrung, sondern noch um ein drittes Modul, über das wir heute noch kaum gesprochen haben. Dabei handelt es sich um die unabhängigen Sanierungsmassnahmen, die man in den beiden Regionen ohnehin an die Hand nehmen muss. Das betrifft mehrere Kreisel, mehrere Lichtsignalanlagen, Doppelspurvorhaben und Busbevorzugungen. Diese werden so oder so gemacht. Und wie sie dieser Aufzählung entnehmen können, geht es dabei nicht «nur» um Strassen- oder MIV-Projekte. Ein rechter Anteil davon geht in die so genannte allgemeine Mobilität, also in Langsamverkehr, ÖV und MIV gemeinsam. Noch eine Bemerkung an Christoph Grimm und die Zahlen bezüglich Gotthard: Gut hinsehen und hinhören; man hat vom durchschnittlichen Tagesverkehr gesprochen, nicht von den Spitzentagen, und dieser ist mit 18 000 bis 19 000 Fahrzeugen in beiden Regionen mit dem Gotthard vergleichbar, nur dass wir zudem teilweise auch noch Schülerinnen und Schüler, die Velos und das «Bipperlisi» auf der Strasse haben. Vielleicht noch ein politisches Signal an den Bund: Wenn Sie die Mittel für diese Projekte reservieren, so wird dies in Bundesbern auf jeden Fall wahrgenommen, sei es für das Aggloprogramm oder hinsichtlich der flankierenden Massnahmen beim Ausbau der A1 auf sechs Spuren. Ich bitte Sie, dies so durchzuwinken, wie es die FiKo und die Regierung vorgeschlagen haben.

Samuel Leuenberger, Trubschachen (BDP). Diese Diskussion zeigt exemplarisch auf, wie solche Diskussionen um neue Verkehrsprojekte in den letzten Jahren geführt wurden. Es gibt nämlich Leute, die das Gefühl haben, durch den Verzicht auf Neubauten und Verkehrssanierungen nehme automatisch der Verkehr ab, und wir alle hier im Rat plus die gesamte Bevölkerung würden dann auf ihr Mobilitätsbedürfnis verzichten. Kolleginnen und Kollegen, ich glaube, mit dieser Ideologie kommen wir nicht in die Zukunft. Mit dieser Ideologie bringen wir auch den Kanton Bern nicht in eine rosige Zukunft. Das Mobilitätsbedürfnis von uns allen, aber auch von Wirtschaft und Gewerbe ist vorhanden, und es wird sich zukünftig noch weiter steigern. Es ist einfach die Frage, wie wir als Politikerinnen und Politiker dieses Parlaments mit diesem Mobilitätsbedürfnis umgehen. Ich glaube, den Kopf in den Sand zu stecken und zu sagen, man wolle nichts und schon gar nichts Neues, denn dann werde sich auch das Mobilitätsbedürfnis einschränken, ist der falsche Weg. Es ist der Auftrag der Politik und auch des kantonalen Parlaments, für unsere Bevölkerung, aber auch für unsere Wirtschaft und unser Gewerbe optimale Rahmenbedingungen und Infrastrukturen zur Verfügung zu stellen. Dazu gehören auch die Verkehrssanierungen im Emmental und im Oberaargau. Die heute bestehende Situation ist nicht haltbar, auch nicht im Emmental. Und sie ist vor allem auch nicht haltbar für den ÖV. Die Busse in Burgdorf können ihren Fahrplan nicht mehr einhalten, weil sie dauernd im Stau feststecken. Die Stadt Burgdorf und die Region haben sehr wohl ihre Hausaufgaben gemacht, beim Langsam-, beim nichtmotorisierten Verkehr und ebenso beim ÖV. Aber wir kommen schlichtweg nicht mehr weiter, wenn wir nicht irgendwann eine Verkehrssanierung in dieser Region angehen. Es geht heute einzig und allein um die Verpflichtung der Gelder aus dem Investitionsspitzenfond. Es geht nicht um ein Projekt und um Kulturlandverschleiss oder was auch immer. Solche Detailfragen müssen wir gemeinsam klären, sobald diese Projekte auf dem Tisch liegen. Jetzt geht es einzig und allein um diese Gelder. Und wenn der Kanton hier seine Aufgabe und seine Rolle wahrnehmen soll, so bitte ich Sie, dem Antrag von Regierungsrat und Kommission zuzustimmen und alle anderen Anträge abzulehnen.

Martin Aeschlimann, Burgdorf (EVP). Es gibt bei diesem Geschäft eine finanztechnische Optik und es gibt natürlich auch eine inhaltliche, eine mobilitäts- und umweltpolitische Implikation bei der Verpflichtung dieser Restmittel. In der Diskussion hört man immer wieder das Argument, es handle

sich nur um eine buchhalterische Geschichte oder auch das Argument, es sei jetzt nicht an der Zeit, die Grundsatzdiskussion zu führen. Liebe Ratskolleginnen und -kollegen, es geht darum, die Finanzierbarkeit der beiden Grossprojekte Zubringer Emmental und Oberaargau bestmöglich zu sichern. So steht es in der Vorlage.

Ich habe das Geschäft heute Morgen in der Fraktionssitzung spontan mit folgendem Vorgehen verglichen: Stellen wir uns vor, wir würden den Kanton beauftragen, bei einer Bank eine Hypothek für ein Hochhausprojekt zu organisieren. Wenn ich aber der Meinung wäre, am geplanten Standort möchte ich nie und nimmer ein Hochhaus gebaut sehen oder höchstens ein Gebäude mit ein paar wenigen Stockwerken, dass sich in die Landschaft einpasst, dann enthielte meine Zustimmung doch auch eine finanzpolitische Aussage oder ein grundsätzliches Commitment zum Bau des Hochhauses. Darum geht es doch im Kern dieser Vorlage: Die bereitgestellten Finanzmittel enthalten die potenzielle Option, Umfahrungstrassen zu bauen.

Ich habe etwas Mühe mit diesen Relativierungen ins Finanztechnische und auch mit dem Aufbereiten in salami-taktische Portionen. Das weckt in mir grundsätzliche Zweifel. Warum spielt die Regierung nicht mit offenen Karten? Warum verknüpft die Regierung die Vorlage nicht mit transparenten Informationen über den aktuellen Planungsstand? Ich bin überzeugt, die Regierung weiss bereits heute, wohin respektive durch welche Landschaften die Reise führen wird. Und ich frage mich, warum der Zeitplan nicht so aufgestellt wurde, dass man zu diesem Geschäft auch gleich die favorisierte Projektvariante vorstellen konnte. Denn die Deadline für den Investitionsspitzenfonds kannte man schon lange.

Bestimmt kann man auch positive Aspekte in diesem Vorgehen sehen: Die Regierung sendet ein Signal in die betroffenen Regionen. Die Regionen mit ihren Verkehrsproblemen werden ernst genommen und kommen nun weit oben auf die Traktandenliste. Die entscheidende Frage ist jedoch, welche Behandlungsmethode mit diesem Geld angewendet werden wird. Zu befürchten ist für mich einfach, dass sich die hohen Multiplikatoreffekte, wie sie in der Vorlage erwähnt sind, leider auch auf den Verkehr beziehen werden. Denn es gilt immer noch der Zusammenhang: Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten.

Ich kann dem Geschäft aber einzig zusammen mit den drei Änderungsanträgen von Christoph Grimm und aus regionalpolitischen Überlegungen grundsätzlich gleichwohl zustimmen. Wer aber bei diesem Geschäft nach all den gehörten Voten noch an eine umweltpolitische Sicherung denkt – gerade, was die Umfahrungsstrassen betrifft –, der ist bei dieser Regierung vielleicht nicht gut bedient. Denn man muss ganz klar sehen, dass die rot-grüne Regierung, wenn man die ASP-Übung bedenkt, nach wie vor auch sehr nahe an einer bürgerlichen Regierung politisiert.

Präsidentin. Je vous rappelle qu'en tant qu'intervenant à titre personnel, vous avez trois minutes. J'ai encore trois interventions, j'aimerais clore cette liste, et après, nous entendrons Mme la directrice des travaux publics. Allez-y M. Seiler, c'est à vous.

Michel Seiler, Trubschachen (Grüne). Ein österreichischer Strassenbauprofessor verlangt von seinen Studenten mindestens die Intelligenz einer WC-Spülung: Dort wird nämlich nicht einfach das Loch vergrössert, nur weil mehr kommen will. Hier will man ein grösseres Loch in die Emmentaler Landschaft baggern, weil mehr Strassenverkehr kommen will. Wir haben genug grosse Löcher, genug Verkehr, genug Erdölverbrauch, mit dem wir Kriege finanzieren, genug Erderwärmung, die Hochwasser begünstigt, und genug Kulturlandvernichtung. Die Löcher für den motorisierten Verkehr verursachen dem Kanton und Privaten nicht gedeckte direkte und indirekte Kosten von jährlich über einer Milliarde Franken. Ich weiss, mit diesen Äusserungen falle ich beim «Wirtschaftsspiili Hääsli u Brändli» böse zurück, und auch, weil ich hier nicht für fünf Minuten Zeitgewinn über 400 Millionen Franken Verlust mitbestimmen will. Es gibt zwei der innovativsten Wirtschaftsbetriebe im Emmental, in Trubschachen. Sie haben den weitesten Weg zur Autobahn. Sehen Sie es, und merken Sie etwas? Je grösser der Abstand zur Autobahn, desto mehr nimmt der Kreativitätsreichtum zu. Sollte das Wunder hier geschehen, dass statt der Autos die Kreativität vermehrt wird, so hätte ich noch ein kleines Trostpreislein bei mir im Gepäck: die Emmentaler Lebensqualität.

Elisabeth Zäch, Burgdorf (SP). Ich bin bekennende Velofahrerin, das möchte ich einmal vorausschicken. Ich bin die «Stadtpräsidentin mit dem Velo»; so nennt man mich sogar, wenn ich unterwegs bin. «Da kommt sie wieder, die mit dem Velo», so heisst es jeweils. Ich bin also das Gegenteil eines Autofreaks. Trotzdem bitte ich Sie jetzt dringend, dieser Investitionsverwendung zuzustimmen und dieses Thema pragmatisch und vor allem nicht ideologisch abzuhandeln. Lieber Christoph –

und wer sonst noch etwas zu diesem Thema gesagt hat –, unsere Agglomeration hat ihre Hausaufgaben gemacht. Wir haben den ÖV ausgebaut. Wir haben in fast alle Richtungen den Viertelstunden-Takt eingeführt. Wir haben Velomassnahmen realisiert und gemeinsam mit anderen Gemeinden Velobrücken über die Emme gebaut. Und wir werden nun auch noch einen Busbahnhof in Burgdorf bauen. Wir haben hier also wirklich viel investiert, und zwar, verglichen mit allen Agglomerationen des Kantons Bern, prozentual am meisten. Das muss man einmal sehen. Das zeigt auch Wirkung, und das finde ich gut. Der Anteil von Menschen, die mit ÖV und Velos unterwegs sind, ist bei uns höher als in anderen Agglomerationen. Das ist super, das freut uns und darauf sind wir auch stolz. Aber jetzt braucht es einfach auch noch eine Bereinigung auf der Strasse. Man kann nicht alles mit dem E-Bike lösen. 19 000 Autos und Lastwagen fahren mitten durch unsere Stadt, vorbei an Schulen, Sportanlagen und am Spital. Nicht nur die Autos, sondern, wie wir gehört haben, auch der ÖV bleibt stecken, und es stinkt. Da braucht es Lösungen. Das müssen wir nicht zuletzt deshalb schaffen, Michel Seiler – das muss ich dir einfach sagen –, damit wir die Entwicklung an dieser Achse ermöglichen können. In den kantonalen Richtplänen, den RGSK, wurden Siedlungs- und Arbeitsgebiete ausgeschieden. Diese wollen wir realisieren, und zwar nicht nur in Burgdorf, sondern eben auch talaufwärts. Und es stimmt nicht, Michel, dass sich in letzter Zeit ein Gewerbe entwickeln konnte. In den letzten 30 Jahren hat sich keine grosse Firma mehr im Emmental angesiedelt, und das ist einer der Gründe dafür.

Wenn wir das Emmental entwickeln können, so ist das im Interesse des gesamten Kantons. Deshalb sind wir froh, wenn diese Gelder jetzt einmal reserviert werden, wie auch immer die Lösung dann am Ende aussehen wird. Dies, liebe Natalie Imboden, damit es mit dem Emmental vorwärts in die Zukunft geht. Im Übrigen ist es auch ein ganz wichtiges Zeichen gegenüber dem Bund, wenn Sie uns jetzt hier unterstützen. Wenn wir im nächsten Aggloprogramm des Bundes einen Beitrag für die Verkehrssanierung verlangen – und das sollen wir tun, Frau Bundesrätin Leuthard hat uns das persönlich empfohlen –, dann stärken wir unsere Position mit diesem reservierten Beitrag enorm. Wenn das Geld bereits reserviert ist, sagt dies nämlich aus, dass eine rot-grüne Regierung und hoffentlich auch das Parlament dringenden Handlungsbedarf feststellen, sowohl im Oberaargau wie auch im Emmental. Und das ist ein Trumpf, der dann auch sticht.

Thomas Rufener, Langenthal (SVP). Auch ich lege meine Interessenbindung dar. Ich bin Stadtpräsident von Langenthal und gehöre ebenfalls derselben Vorbereitungsgruppe an wie Stefan Costa. Ich habe der Diskussion interessiert zugehört. Am Schluss habe ich mir eine Frage gestellt: Was wäre eigentlich passiert, wenn das Tram Region Bern nicht abgelehnt worden wäre? Wir würden heute gar nicht diskutieren. Die Verwaltung würde die Vorprojektierung, die der Grosse Rat in Auftrag gegeben hat, fertigstellen. Diese befindet sich übrigens auf Kurs. Ich kann Ihnen sagen, dass für Ende dieses Jahres ein Mitwirkungsverfahren geplant ist. Und wenn es dann um die Projektierungskredite gehen wird, wird der Grosse Rat entscheiden können, in welche Richtung es weitergehen soll. Auch Langenthal hat die Hausaufgaben gemacht, meine Damen und Herren. Wir haben beispielsweise ein erfolgreiches Agglomerationsprogramm aufgelegt, kombiniert mit einem Entwicklungsschwerpunkt (ESP), das sich fast ausschliesslich auf den ÖV bezieht, nämlich die Attraktivierung und den Ausbau des Hauptbahnhofs in Langenthal. Die Umfahrung oder Verkehrssanierung in Aarwangen konnten wir nicht in unser Agglomerationsprogramm einbeziehen, weil Langenthal im Bundes-Agglomerationsbegriff eine isolierte Stadt ist und man nur Investitionen einbeziehen kann, die auch auf dem Territorium von Langenthal liegen. Das Tram Region Bern wurde nun eben abgelehnt. Soviel auch zu den buchhalterischen Überlegungen der EVP. Manchmal hat man irgendwo Geld. Es ist zwar gar nicht da, nur buchhalterisch, aber eigentlich will man es ja dann gleichwohl zuweisen. Wenn das Tram Region Bern nicht abgelehnt worden wäre, hätte man es nämlich zugewiesen, und hier würde gar nicht darüber diskutiert. In diesem Sinne danke ich dem Grossen Rat im Namen der Bevölkerung von Burgdorf, des Emmentals, aber auch des Oberaargaus, von Langenthal und insbesondere von Aarwangen, wenn wir diesen Regionen nun diese Chance geben. Dies im Sinne des Sprechers der SVP, Jürg Iseli, damit wir auch einmal an Projekte denken, die draussen in den Regionen vorangetrieben werden können.

Barbara Egger-Jenzer, Bau- Verkehrs- und Energiedirektorin. Auch ich lege meine Interessenbindung offen: Ich bin seit zwölf Jahren Verkehrsleiterin dieses Kantons und versuche dort, wo es Verkehrsprobleme gibt, nach Lösungen zu suchen. Die Regionen um Burgdorf und Aarwangen haben seit Jahren – ja, seit Jahrzehnten – ein massives Verkehrsproblem, das unbestrittenermassen immer schlimmer wird. Die Menschen an der Strecke und in dieser Region lei-

den darunter und erwarten vom Kanton Lösungen. Dessen sind wir uns bewusst, deshalb arbeitet der zuständige Oberingenieurkreis IV mit Hochdruck an den beiden Vorprojekten. Wie Sie aber auch wissen, geht es hier um zwei Grossprojekte, die sehr viel kosten werden. Wir rechnen, grob geschätzt, mit Gesamtkosten von 300 bis 500 Mio. Franken. Es ist deshalb sehr wichtig, dass wir die Finanzierung rechtzeitig sichern können, und dafür bietet sich eine einmalige Chance mit den Restmitteln, die jetzt noch im Investitionsspitzenfonds sind. Ich betone nochmals: Diese Chance haben wir genau jetzt, und später nicht mehr, denn am 1. April läuft der Fonds aus, und dann werden wir nicht mehr darüber bestimmen können, was mit diesen Restmitteln geschehen soll. Nachdem wir nun wissen, dass für das Jahr 2014 keine Fondsentnahmen nötig waren, steht fest, dass die Restmittel im Fonds mindestens 239,7 Mio. Franken betragen. Dazu kommen noch Beträge, die wir von den bereits verpflichteten Mitteln in der Höhe von 42,8 Mio. Franken eventuell nicht benötigen werden.

Ich weiss, dass einige unter Ihnen Mühe damit haben, dass wir diese Mittel ausschliesslich für Strassenprojekte reservieren wollen. Das kann ich verstehen. Sie kennen mich und wissen, dass mein Herz für den ÖV schlägt, für den ich mich ja auch sehr engagiere – in der Vergangenheit ebenso wie in der Zukunft. Ich bitte Sie aber, Folgendes zu bedenken: Die Verkehrssituation rund um Burgdorf und bei Aarwangen ist seit langem ganz schwierig und belastet die Betroffenen sehr. In Aarwangen ist der Durchgangsverkehr riesengross und hat einen ausserordentlichen, für diesen Kanton sehr, sehr hohen Anteil an Lastwagen. Das ist nicht nur von den Lärm- und Abgasemissionen her unzumutbar, sondern auch sehr gefährlich für den Langsamverkehr und insbesondere für die Schulkinder. Zudem müssen Sie sich dessen bewusst sein, dass sich im Raum um Burgdorf, Oberburg und Hasle der gesamte Verkehr von und nach dem Emmental tagtäglich zwischen den Häuserzeilen hindurchquetscht – man kann es wirklich nicht anders nennen. Ich kenne die Situation dort sehr gut und weiss, dass es besonders in Oberburg ganz schlimm ist. Liebe Grossrätinnen und Grossräte, wir müssen diese Verkehrsprobleme dringend lösen und zwar nachhaltig. Alles andere wäre gegenüber den vielen Betroffenen unsolidarisch und verantwortungslos.

Zweitens: Wenn wir nun die Restgelder aus dem Fonds für diese beiden Strassenprojekte reservieren, dann sichern wir damit nicht nur die Finanzierung, sondern wir schaffen auch genügend Kapazitäten für die «normale» Finanzierung anderer wichtiger Projekte; beispielsweise im Bildungsbereich. Wir stellen also keine einseitige Weiche für unsere Investitionsplanung, sondern das genaue Gegenteil ist der Fall: Gerade weil wir die Fondsgelder für die beiden Grossprojekte reservieren, werden wir später auch für andere wichtige Investitionen genügend Mittel haben. Eng wird es hingegen, wenn wir dies nicht tun.

Drittens müssen Sie nicht befürchten, dass dies nun zwei Strassenprojekte wie jene aus den 70er-Jahren werden. Ich habe den Begriff «Schnellstrasse» gehört. Kein Mensch plant an einer Schnellstrasse! Heute sind die Ansätze für eine Verkehrsplanung ganz anders geartet. Dabei ist selbstverständlich, dass wir auch Massnahmen für den ÖV und den Langsamverkehr einplanen und den Kulturlandverbrauch auf das absolute Minimum reduzieren. Das werden klug austarierte Projekte nach modernster Machart, bei denen wir die gesamte Klaviatur der heute möglichen, rücksichtsvollen Strassen- und Massnahmenplanung spielen lassen werden.

Ich komme zu den Anträgen. Die EVP möchte sich bei der Verwendung der restlichen Fondsmittel nicht festlegen und sie möglichst gleichwertig auf die Nettoinvestitionen der Jahre 2016 bis 2020 verteilen. Nun ist es aber so, liebe Grossrätinnen und Grossräte, dass wir genau für die Jahre 2016 bis 2020 nicht zwingend auf diese Fondsmittel angewiesen sind. Denn nachdem die Ausgaben für das Tram Region Bern wegfallen, werden auch in der normalen Investitionsplanung genügend Mittel für andere Projekte frei. Es würde uns also Investitionstechnisch gar nichts bringen, wenn Sie diesen Antrag unterstützten. Im Übrigen geht es beim Investitionsspitzenfonds eben gerade nicht um eine möglichst breite Verteilung der Mittel, sondern um die finanzielle Sicherung einzelner ausgewählter Grossprojekte. Daran hat uns die FiKo zu Recht immer wieder erinnert, wenn sie den Eindruck hatte, die Fondsmittel würden auf viel zu viele oder zu kleine Projekte verteilt. Der Antrag der EVP entspräche also nicht dem gesetzlich vorgesehenen Zweck des Fonds. Ich bitte Sie deshalb, den Antrag abzulehnen.

Ich komme zum Antrag der Grünen. Sie beantragen, dass wir die Restmittel ausschliesslich für bestimmte Projekte des ÖV und des Langsamverkehrs einsetzen. Auch bei diesem Antrag muss ich Sie bitten, die Realität nicht aus den Augen zu verlieren. Die Finanzierung für den Bahnhof Bern ist nach heutigem Erkenntnisstand gesichert, und auch für ÖV- und Langsamverkehrsmassnahmen bei den Verkehrssanierungen Burgdorf und Aarwangen benötigen wir keine zusätzlichen finanziellen Absicherungen. Wir brauchen diese jedoch dringend für die strassenbaulichen Massnahmen bei

Aarwangen und Burgdorf. Denn wir müssen nicht zuletzt auch dem Bund gegenüber ein klares Zeichen setzen, dass der Kanton alles tut, um die Verkehrssanierungen zu ermöglichen. Zudem es ist halt einfach so, dass wir beides brauchen: Schiene und Strasse. Wir kommen nicht weiter, wenn wir immer das Eine gegen das Andere ausspielen. Daher bitte ich Sie, auch diesen Antrag abzulehnen und die Fondsmittel für das zu reservieren, was wir wirklich brauchen.

Zum Antrag bzw. der Planungserklärung der glp von Herrn Grimm. Ziffer 1 und 3 sind für uns selbstverständlich. Was in Ziffer 1 verlangt wird, werden wir so machen, das haben wir auch immer schon so kommuniziert. Ziffer 3 enthält gesetzliche Bestimmungen, und selbstverständlich halten wir uns an die Gesetze; das habe ich vorhin ausgeführt. Bei Ziffer 2 ist mir nicht klar, was genau gefordert wird. Ich weiss nicht, was für eine Vernehmlassung dort durchgeführt werden soll. Aus dieser Sicht kann ich dazu nicht viel sagen; ich würde Sie im Zweifelsfall wohl eher ablehnen. Zum Antrag Bhend muss ich sagen, dass wir für die nächsten Jahre keine bildungsmässigen Grossprojekte in Aussicht haben, die konkret genug wären, um diese Gelder dafür zu reservieren.

Lassen Sie mich zum Schluss kommen. Es freut mich sehr, dass ich heute auch viele positive Voten gehört habe, und dass auch die FiKo unseren Antrag unterstützt. Ich möchte daher nicht länger werden und bitte Sie, alle Anträge und die Planungserklärung Ziffer Zwei der glp abzulehnen und der beantragten Verwendung der restlichen Fondsmittel zuzustimmen.

Präsidentin. M. Pfister, rapporteur de la commission ne veut plus la parole, nous passons donc aux auteurs des propositions. Tout d'abord, M. Kipfer, puis Mme Imboden si elle le veut, M. Bhend et M. Grimm. Vous avez trois minutes.

Hans Kipfer, Thun (EVP). Eine kleine Replik auf das, was gesagt wurde. Ich möchte nochmals darauf hinweisen, dass ich unseren Antrag wirklich finanztechnisch begründet habe, nicht regionalpolitisch und nicht verkehrspolitisch. Ich denke, das macht einen wesentlichen Unterschied aus zu all dem, was hier nun diskutiert wurde. Im Weiteren bin ich doch sehr erstaunt, dass wir hören konnten, wir hätten für die nächsten fünf Jahre schlichtweg keine Probleme mehr bei der Investitionsrechnung. Das wage ich nicht zu glauben. Wir haben keine Bugwelle mehr und wir haben alle Investitionen für die nächsten fünf Jahre gelöst, egal welcher Art. Das wäre schön. Ich kann mich noch an die Diskussion erinnern – und Grossrat Iseli hat mich da zitiert –, wie sehr sich die Baudirektorin dagegen wehrte, als es darum ging, den Investitionsplafond von 500 auf 440 Mio. Franken zu kürzen. Klar gab es inzwischen gewisse Veränderungen. Aber es ist weiterhin so: Wenn wir die Planjahre anschauen, sind die bevorstehenden Investitionen eben nicht finanziert. Wir haben einen negativen Finanzierungssaldo in Anbetracht dessen, was in den nächsten fünf Jahren bekanntlich auf uns zukommen wird. Genau das ist der Grund, weshalb wir den Fokus auf die nächsten fünf Jahre legen. Ich nenne Ihnen noch drei Gründe, weshalb Sie diesem Antrag wirklich zustimmen dürfen: Damit bewirken Sie eben Stabilität für die nächsten fünf Jahre, eine Investitionssicherheit. Sie haben die Freiheit, über Projekte ohne Präjudiz zu entscheiden, und Sie haben kein voreiliges Versprechen für eine Neuverschuldung abgegeben, die dann irgendwann ab 2025 wirksam wird. In diesem Sinne bitte ich Sie doch, unserem Antrag zuzustimmen.

Natalie Imboden, Bern (Grüne). Ganz kurz: Ich bin schon erstaunt über die Ausführungen von Frau Regierungsrätin Egger, die sagt, für die Massnahmen Langsamverkehr und für den öffentlichen Verkehr in der betroffenen Regionen Oberaargau und Emmental habe es genug Geld. Liebe Kolleginnen und Kollegen, wenn es da anscheinend nicht am Geld zu hapern scheint, dann frage ich mich schon, weshalb es nicht vorwärtsgeht und man nicht diese Massnahmen ergreift und tatsächlich das macht, was die Leute brauchen; nämlich nachhaltige Verkehrspolitik. Wir haben es vorhin gehört von Frau Regierungsrätin Egger: Sie hat gegen Ende ihres Votums gesagt, es gehe darum, allein für strassenbauliche Massnahmen ein Signal nach Bundesbern zu schicken. Genau das ist es, was die Grünen nicht wollen. Noch ein letzter Punkt. Wir haben im letzten November hier im Rat den Aufgaben- und Finanzplan 2016–2018 diskutiert und verabschiedet. Dort ist auf Seite 152 klar enthalten, dass der Kanton 200 Mio. Franken für das Projekt «Zukunft Bahnhof Bern», für den Tiefbahnhof und die Publikumsanlagen, zur Verfügung stellen muss. Davon sind in der Periode 2016–2018 30 Mio. Franken eingestellt, aber zu den restlichen 170 Mio. Franken gibt es meiner Meinung nach keine Ausgabenbeschlüsse. Dieses Geld muss noch aufgebracht werden, deshalb ist es eigentlich nur folgerichtig, den Antrag der Grünen zu unterstützen. Denn er sagt klar, dass hier die Prioritäten gelegt werden sollen und nicht allein beim Ausbau der Strassenkapazitäten.

Patric Bhend, Steffisburg (SP). «Bildung statt Beton» – diesem Prinzip bleibe ich hier gerne treu. Wenn es dann dafür auch ein wenig Beton braucht, bin ich der Letzte, der dazu Nein sagt, sofern es vernünftig ist. Deshalb möchte ich hier eine Alternative bieten und diese aufrechterhalten. In diesem Sinn bitte ich Sie, meinen Antrag zu unterstützen.

Christoph Grimm, Burgdorf (glp). Ich möchte Stefan Costa nochmals klar seine Zahlen nennen. In dem Brief, den Sie uns – oder eben mir nicht – geschickt haben, steht: «... mit gegen 20 000 Fahrzeugen sind sie im Durchschnitt etwa gleich stark befahren wie der Gotthardtunnel.» Und mit «sie» sind die Verkehrsströme im Emmental und Oberaargau gemeint. Das stimmt einfach nicht! Wir haben einen Durchschnitt am Gotthard von 20 000. Das würde ja heissen, dass im Emmental alle drei bis vier Sekunden Tag und Nacht, 24 Stunden, 7 Tage in der Woche und 365 Tage im Jahr ein Auto durchfährt. Das stimmt nicht. Es gibt manchmal auch die absolute Ruhe. Ich wohne in der Nähe und habe auch lange an dieser Strasse gewohnt. Ich weiss also ein wenig, wovon ich spreche. Das ist das eine. Dann an Frau Baudirektorin: Ich habe das sehr wohl gehört, vielen Dank. Die Versprechen sind wirklich vorhanden. Wir haben hier über Punkt 1 ja schon befunden. Daher bin ich im Namen der die glp auch bereit, diesen Punkt zurückzuziehen. Diesen müssen wir nicht nochmals festnageln. Die Punkte 2 und 3 wollen wir aufrechterhalten. Noch zur Klärung: Es geht dabei um die Mitwirkung, nicht um die Vernehmlassung. Das ist ein Fehler. Es ist völlig klar, es geht um die Mitwirkung, und dort müssen wir wissen, was geschieht, wenn der Bund allenfalls Nein sagt. Das halten wir also aufrecht. Wir von der glp möchten hier keinen Blankocheck erteilen, auch wenn die meisten von uns Ja zum Geschäft sagen werden. Einzelne werden sich auch enthalten. Wir wollen, dass etwas geschieht. Wir wissen, dass eine gewisse Problematik besteht in diesen Regionen. Aber diejenigen von uns, die jetzt ja sagen, befürworten damit keine Umfahrung. Wenn es dann nämlich darum gehen wird, zu entscheiden, ob ein Autobahnzubringer oder eben nur eine Sanierung – also Null+ – realisiert werden soll, dann werden wir uns klar gegen einen Autobahnzubringer stemmen. Aber dafür werden wir uns wieder melden.

Barbara Egger-Jenzer, Bau- Verkehrs- und Energiedirektorin. Ich muss noch ein paar Dinge korrigieren. Herr Grossrat Kipfer, damit dies klar ist: Ihre Interpretationen meiner Aussagen sind völlig falsch, und ich verbitte mir dies auch. Ich habe nie gesagt, wir hätten bei den Investitionen keine Probleme mehr, es sei alles finanziert und wunderbar. Im Gegenteil: Wir haben sehr viele Vorhaben, die noch finanziert werden müssen. Aber damit wir überhaupt etwas finanzieren können, braucht es Projekte, und in der heutigen Zeit dauert selbst die Planung eines ganz einfachen Projekts mindestens zehn Jahre. Ich kann also nicht jetzt für dieses viele Geld Projekte aus der Schublade ziehen, die man umsetzen könnte, die aber vielleicht gar keinen Sinn machen würden. Wir werden nach wie vor viele Investitionen benötigen, für den ÖV, den Hochbau wie auch den Tiefbau – und hier meine ich den Strassenverkehr – und ebenfalls für den Hochwasserschutz.

Auch Folgendes muss ich korrigieren: Frau Grossrätin Imboden, vielleicht haben Sie zur Kenntnis genommen, dass wir eine FABI-Abstimmung hatten, aufgrund derer sich die Finanzierung des ÖV vollständig verändert hat. Beispielsweise muss nicht mehr der Kanton die S-Bahn-Infrastrukturen übernehmen. Diese übernimmt ab 2016 der Bund. Genau dasselbe gilt beim Bahnhof Bern. Ein Teil wird dort durch FABI finanziert werden. Dies wollte ich unbedingt noch richtigstellen.

Präsidentin. Nous allons passer aux votes. Nous allons voter de la manière suivante. Tout d'abord, nous aurons un vote, la proposition du PEV contre la proposition des Verts. Puis, nous passerons au deuxième vote, la proposition Bhend contre la proposition victorieuse du premier vote, c'est-à-dire soit la proposition PEV soit celle des Verts. Puis nous aurons le troisième vote, la proposition restante contre la proposition du Conseil-exécutif et de la commission. Nous passerons ensuite aux trois amendements du pvl. Tous les points, ce sera oui ou non, mais les premier et deuxième points seront obsolètes si une des propositions PEV, Verts ou Bhend gagne. Pour le numéro 3 de M. Grimm, nous voterons oui ou non, puis nous irons au vote final. Nous commençons. Tout d'abord, ceux qui acceptent la proposition du PEV votent oui et ceux qui acceptent la proposition des Verts votent non.

Abstimmung (Ziff. 3, Antrag EVP gegen Antrag Grüne)

Der Grosse Rat beschliesst:
Annahme Antrag Grüne

Ja	34
Nein	101
Enthalten	17

Präsidentin. Vous avez accepté la proposition des Verts. Nous passons maintenant à la proposition de M. Bhend contre la proposition des Verts. Ceux qui acceptent la proposition de M. Bhend votent oui, ceux qui acceptent la proposition des Verts votent non.

Abstimmung (Ziff. 3, Antrag Bhend, SP gegen Antrag Grüne)

Der Grosse Rat beschliesst:

Annahme Antrag Grüne

Ja	40
Nein	87
Enthalten	23

Präsidentin. Vous avez donc accepté la proposition des Verts. Nous passons maintenant au vote, c'est-à-dire la proposition du Conseil-exécutif contre la proposition des Verts. Ceux qui acceptent la proposition du Conseil-exécutif votent oui, ceux qui acceptent la proposition des Verts votent non.

Abstimmung (Ziff. 3, Antrag Regierung / Kommission gegen Antrag Grüne)

Der Grosse Rat beschliesst:

Annahme Antrag Regierung / Kommission

Ja	106
Nein	38
Enthalten	5

Präsidentin. Vous avez accepté la proposition du Conseil-exécutif. Il paraît que le premier point de M. Grimm a été retiré, nous passons donc au point 2. Ceux qui acceptent le point 2 de l'amendement de M. Grimm votent oui, ceux qui refusent votent non.

Abstimmung (Antrag glp, Ziff. 2)

Der Grosse Rat beschliesst:

Ablehnung

Ja	41
Nein	108
Enthalten	2

Präsidentin. Vous avez refusé ce point 2. Nous passons au vote sur le troisième point. Ceux qui acceptent ce troisième point votent oui, ceux qui refusent votent non.

Abstimmung (Antrag glp, Ziff. 3)

Der Grosse Rat beschliesst:

Ablehnung

Ja	64
Nein	81
Enthalten	6

Präsidentin. Vous avez refusé ce point 3. Nous passons au vote final, sans amendement, sur la

proposition telle quelle du Conseil-exécutif sur l'attribution des avoirs encore disponibles dans le Fonds de couverture des pics d'investissement selon l'article 3 de la loi sur le Fonds d'investissement. Ceux qui acceptent la proposition du Conseil-exécutif votent oui, ceux qui refusent votent non.

Schlussabstimmung

Der Grosse Rat beschliesst:

Annahme

Ja 112

Nein 31

Enthalten 8

Präsidentin. Vous avez accepté cette proposition en vote final.