

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

Mittwoch (Nachmittag), 8. September 2021 / Mercredi après-midi, 8 septembre 2021

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

30 2020.BVD.3200 Kreditgeschäft GR
Investitionsrahmenkredit Strasse 2022–2025

30 2020.BVD.3200 Affaire de crédit GC
Crédit-cadre d'investissement routier 2022–2025

Vizepräsident. *(Es ergeben sich geringfügige Probleme mit dem Mikrofon. / Quelques problèmes mineurs avec le micro.)* Es muss sich wohl zuerst noch an den Vizepräsidenten gewöhnen. – Werte Kolleginnen und Kollegen, werter Regierungsrat, dann fahren wir weiter mit dem Traktandum Nummer 30, «Investitionsrahmenkredit Strasse 2022–2025». Das ist ein Kreditgeschäft der BaK mit einem Minderheitsantrag. Wir haben die freie Diskussion. Ich nehme an, die Fraktionen werden auch gleich zum Minderheitsantrag sprechen. Dann gebe ich das Wort der Kommissionssprecherin, Grossrätin Josi.

Antrag BaK-Minderheit (Müller, Langenthal)

Der Brutto-Investitionsrahmenkredit Strasse wird um 10 % auf CHF 252'000'000 gekürzt.

Proposition minorité de la CIAT (Müller, Langenthal)

Réduire de 10 pour cent le montant brut du crédit-cadre d'investissement routier et le faire passer à 252 millions de francs.

Barbara Josi, Wimmis (SVP), BaK-Sprecherin. *(Es ergeben sich geringfügige Probleme mit dem Mikrofon. / Quelques problèmes mineurs avec le micro.)* Jetzt leuchtet es, Gott sei Dank. – Werter Herr Vizepräsident, werter Herr Regierungsrat, liebe Kolleginnen und Kollegen, zum Investitionsrahmenkredit Strasse 2022–2025: Gestützt auf Art. 52 Abs. 3 des Strassengesetzes (SG) hat der Grosse Rat im September 2013 erstmals einen Investitionsrahmenkredit (IRK) erlassen. Ich werde in meinem Votum IRK sagen und nicht mehr Investitionsrahmenkredit. Der aktuelle, zweite IRK Strasse, der von 2018 bis 2021 gilt, läuft Ende Jahr aus und soll durch den vorliegenden Rahmenkredit für die Jahre 2022 bis 2025 abgelöst werden. Gleichzeitig wird dem Grossen Rat im nächsten Traktandum der neue Strassennetzplan 2022–2037 (SNP) zur Kenntnis gebracht. Der IRK basiert auf dem SNP, der Langfristplanung für die Kantonsstrassen.

Der IRK legt den Umfang der mittelfristigen Investitionen in die Kantonsstrassen fest. Als Investitionen im Sinne des Strassengesetzes gelten Projekte, die der Herstellung eines ausreichenden Verkehrssicherheitsniveaus und einer angemessenen Erschliessungsqualität, das heisst Ausbau und Neubau, dienen. Über diese Investitionen in das Kantonsstrassennetz entscheidet der Grosse Rat im Grundsatz mit dem IRK. Mit dem vorliegenden IRK 2022–2025 bewilligt der Grosse Rat einen Kostenrahmen von brutto 280 Mio. Franken für Investitionen ins Kantonsstrassennetz, die der Kanton während der Laufzeit des Rahmenkredits starten und anschliessend gemäss Projektterminplan realisieren kann. Über die Ablösung der Mittel pro Vorhaben entscheiden der Regierungsrat oder die zuständige Stelle der BVD. Vorbehalten bleibt immer die Genehmigung der jeweiligen Jahresvoranschläge durch den Grossen Rat.

Der beantragte IRK 2022–2025 ist etwas tiefer als der letzte IRK Strasse von 2018–2021, der Investitionen von 297 Mio. Franken vorsieht. Unter Berücksichtigung des Finanzplans und der personellen Ressourcen können mit den beantragten Mitteln nur die wichtigsten Investitionsprojekte ausgelöst werden. Für Fahrbahnen, Brücken, Stützmauern und weitere Kunstbauten besteht zusätzlich

ein hoher Substanzerhaltungsbedarf, der mittels Rahmenkrediten für den baulichen Unterhalt finanziert wird.

Schliesslich sind für die Verkehrssanierungen Burgdorf-Oberburg-Hasle und Aarwangen Objektkredite des Grossen Rates vorgesehen, da es sich hier um Neubauten handelt. Diese beiden Projekte können nur mit substanziellen Beiträgen des Bundes und mit Mitteln aus dem kantonalen Investitionsspitzenfonds finanziert werden.

Zu den Investitionsgrundsätzen: Die Kantonsstrassen müssen verschiedensten Ansprüchen genügen und einer Vielzahl von Bedürfnissen entsprechen. Der zur Behebung aller festgestellten Schwachstellen erforderliche Finanzbedarf übersteigt die verfügbaren finanziellen Mittel. Deshalb ist eine strikte Priorisierung notwendig. Es kommt dort ein Schichtenmodell zur Anwendung. Die Priorisierung der Investitionen im Tiefbaubereich erfolgt laufend. Neben der Zuweisung zu den Schichten spielen auch die Vorgaben aus den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) eine Rolle. Auch innerhalb einer Schicht werden die Projekte durch die Oberingenieurkreise (OIK) aufgrund ihrer Wirkungen, ihrer Gesamtkosten, ihrer Abhängigkeit von Drittprojekten und ihrer Bau-reife priorisiert.

Die gesamten Investitionen ins Kantonsstrassennetz: Für die Jahre 2022 bis 2025 sind insgesamt rund 600 Mio. Franken ins Kantonsstrassennetz vorgesehen. Der Sachplan liegt damit über der Summe der aktuellen Finanzplanung. Dieser Sachplanüberhang ist zweckmässig und trägt dem Umstand Rechnung, dass sich Strassenbauprojekte im Laufe ihrer Entwicklung sowohl bezüglich Mengengerüst als auch bezüglich Realisierungszeitpunkt massgeblich verändern können, wie zum Beispiel wegen Verzögerungen durch Einsprachen und allenfalls Beschwerden. Er hat sich in den letzten Jahren bewährt und erlaubt, die im Voranschlag eingestellten Investitionsmittel flexibler für die Kantonsstrassen zu nutzen. Die Gesamtsumme von rund 600 Mio. Franken für die geplanten Investitionen ins Kantonsstrassennetz für die Jahre 2022 bis 2025 ist fast identisch mit derjenigen für die Periode von 2018 bis 2021.

Die Gültigkeitsdauer des IRK Strasse: Die Mittel für ein Strassenbauprojekt werden in der Regel mit zwei Ausführungsbeschlüssen bewilligt. Zuerst werden die Ausgaben für die Projektierung bewilligt und erst bei Vorliegen des genehmigten Strassenbauplans die Ausgaben für die Ausführung, also für die Bauarbeiten. Dazwischen vergehen je nach Grösse und Komplexität des Projekts mehrere Jahre, sodass die Geltungsdauer eines vierjährigen Rahmenkredits zwischenzeitlich abgelaufen sein könnte.

Damit ein Strassenbauprojekt vollständig aus *einem* Rahmenkredit finanziert werden kann, soll für den IRK Strasse 2022–2025 ein Systemwechsel vorgenommen werden, sodass Projekte, für die vor Ablauf der vierjährigen Gültigkeitsdauer am 31. Dezember 2025 erstmals Mittel aus dem Rahmenkredit abgelöst wurden, bis zu ihrer Fertigstellung ohne Verlängerung des Rahmenkredites finanziert werden können. Für die zeitliche Abgrenzung zwischen zwei Rahmenkrediten ist somit der Zeitpunkt des ersten Ausführungsbeschlusses massgebend. Ob die Veränderung, respektive der Systemwechsel des IRK, denn auch stattfindet, auf vier Jahre befristet, oder unbefristet wie beim Rahmenkredit für den öffentlichen Verkehr, erfolgt, das entscheidet schlussendlich der Regierungsrat.

Die personellen Auswirkungen auf diesen IRK: Das vorliegend ausgewiesene Investitionsvolumen und die sich im Bau befindlichen Projekte sowie die Einzelbauvorhaben stellen das Tiefbauamt vor grosse personelle Herausforderungen. Es ist geplant, den IRK Strasse 2022-2025 mit dem bestehenden Stellenetat des Tiefbauamts zu bewältigen. Der im IRK beantragte Kreditrahmen kann voraussichtlich knapp mit den bestehenden Ressourcen bewältigt werden.

Auswirkungen auf die Gemeinden: Der Bedeutung des Kantonsstrassennetzes als Rückgrat für viele Verkehrsbeziehungen entsprechend, arbeitet der Kanton bei der Planung, der Projektierung, dem Bau und dem Betrieb seiner Strassen partnerschaftlich mit den Gemeinden zusammen. Die Zusammenarbeit erlaubt dem Kanton und den Gemeinden auch, ihre Massnahmen auf dem gesamten Strassennetz gegenseitig abzustimmen und somit insgesamt zu optimieren. An der Finanzierung der Kantonsstrassen beteiligen sich die Gemeinden nur im Masse von Zusatzbestellungen, die über den Standard des Kantons hinausgehen, wie zum Beispiel schön gestaltete Kreisel.

Häufig beschliessen die Gemeinden im Zuge der Massnahmen des Kantons auch Anpassungen an ihrem Gemeindestrassennetz. Diese Kosten werden von den Gemeinden selbst getragen. Nicht

selten werden überdies auch im Zuge von Massnahmen auf den Kantonsstrassen gleichzeitig Werkleitungen (Wasser, Abwasser, Strom, und Gas) saniert. Die Werkeigentümer tragen auch hier die jeweiligen Projektkosten oder agieren als Bauherren.

Die Auswirkung auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft: Mit dem Investitionsrahmenkredit wird ein Bruttoinvestitionsvolumen von rund 280 Mio. Franken ausgelöst. Die direkte Wertschöpfung erfolgt zum grössten Teil in den betroffenen Regionen.

Ich komme zu den Schlussbemerkungen. Ich bedanke mich an dieser Stelle ganz herzlich bei allen Beteiligten für die einwandfreie Vorbereitung dieses Geschäftes und die interessanten Ausführungen anlässlich einer Besprechung mit dem Kantonsoberingenieur Herrn Studer sowie Herrn Gamper als strategischem Verkehrsplaner des Tiefbauamts (TBA). Die Kommission beantragt dem Grossen Rat mit 11 Ja-Stimmen zu 0 Nein-Stimmen bei 6 Enthaltungen, dem Investitionsrahmenkredit zuzustimmen.

Ich äussere mich noch gleich zum Abänderungsantrag der BaK-Minderheit: Eine BaK-Minderheit möchte den Brutto-IRK Strasse um 10 Prozent kürzen. Die Kommission hat diesen Abänderungsantrag mit 9 Ja- zu 8 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt. Der IRK 2022–2025 ist mit 280 Mio. Franken etwas tiefer als der letzte IRK Strasse 2018–2021, der Investitionen von 297 Mio. Franken vorsah. Dieser musste bekanntlich erhöht und verlängert werden, zum Teil durch unvorhergesehene Sanierungen, wie zum Beispiel die Halteketten auf den Kantonsstrassen. Beim Rahmenkredit 2014–2017 wurde ein gleichlautender Antrag gestellt und überwiesen, dieser wurde aber mit klaren Auflagen gestellt.

Reto Müller, Langenthal (SP), Sprecher BaK-Minderheit, Fraktionssprecher. Es ist unbestritten, Sie haben es gehört, wir haben im Kanton Bern viele Strassen und Kunstbauten. Diese gilt es auch zu unterhalten. Ausserdem haben wir in den letzten Jahren zahlreiche Vorstösse überwiesen, die Ausbauten im Langsamverkehr unterstützen oder fördern wollten oder zumindest priorisieren lassen wollten. Heute haben wir im IRK Strasse und dem SNP keine Priorisierung oder jedenfalls keine offensichtliche, oder es ist nicht offensichtlich, dass alle Verkehrsträger gleich behandelt werden sollen, was die Ausbauten oder Neubauten anbelangt. Es wurde uns zwar im Vortrag versichert, und auch in der BaK selber, dass die Projekte auf Stufe Amt priorisiert würden. Es wird aber nicht weiter ausgeführt, nach welchen Kriterien.

Nach Ansicht einer knappen BaK-Minderheit – Sie haben das Ergebnis gehört von Barbara Josi, 9 zu 8 Stimmen, ist es heute – auch unter dem Spardruck, den man zumindest im Hochbaubereich des Kantons Bern zu spüren anfängt – nicht mehr opportun, im Sinne von «Kraut und Rüben», ohne klar ersichtliche Priorisierung gemäss den übergeordneten Strategien des Kantons und den überwiesenen grossrätlichen Vorstössen, zu investieren. Wir haben letztlich mit und aufgrund von grossem Druck der Regierung jetzt endlich eine Priorisierung im Hochbau vorgelegt bekommen. Offen und transparent ist dort alles aufgeführt und die Konsequenzen bei einem Verzicht sind auch klar dargelegt. Eine BaK-Minderheit wünscht sich dies auch im Bereich des Tiefbaus.

Und der Weg dazu scheint einzig über den Verzicht auf diese 10 Prozent zu führen. Daher der Antrag auf 10 Prozent Kürzung des Rahmenkredits. Wir wollen bei den Strassen anfangen zu priorisieren. Wir wollen eine Kürzung, wir wollen eine Priorisierung zugunsten auch des Langsamverkehrs. Es ist an Ihnen zu entscheiden, ob wir 280 Mio. Franken oder eben – in Anführungszeichen – «nur» 252 Mio. Franken investieren wollen. Die Motivation dieses Kürzungsantrags habe ich jetzt, glaube ich, versucht, Ihnen beizubringen ... nahezulegen. (*Heiterkeit / Hilarité*) Entschuldigung, ich war einmal Lehrer.

Ich möchte zu den Traktanden 30 und 31 auch gleich als Fraktionssprecher sprechen, dann müssen wir nicht hin- und herlaufen: Die SP-JUSO-PSA-Fraktion unterstützt den Kürzungsantrag der BaK-Minderheit, wird den IRK aber auch mehrheitlich unterstützen, sollte der Minderheitsantrag der Antrag BaK nicht durchkommen. Es gibt einzelne ablehnende Stimmen zu diesen Strassenbauten, die sich insbesondere auf Ausbauprojekte beziehen, die nicht ausschliesslich der Verkehrssicherheit oder dem Langsamverkehr dienen.

Beim SNP, das ist dann das Traktandum 31, unterstützt die SP-JUSO-PSA-Fraktion die Planungs-erklärungen, die im selben Sinn und Geist wie der Kürzungsantrag zu Traktandum 30 sind, eben-falls – wie auch das gesamte Geschäft.

Bernhard Riem, Iffwil (Die Mitte), Fraktionssprecher. Die Mitte-Fraktion wird diesen Kredit von 280 Mio. Franken für 2022 bis 2024 einstimmig genehmigen. Damit ist auch gerade gesagt, dass wir den BaK-Minderheitsantrag ablehnen. Der vorliegende Kredit ist ja schon um 17 Mio. Franken tiefer als noch in der vorgängigen Periode. Der IRK ist für uns ein bewährtes Instrument, eine stu-fengerechte Bewilligung durch den Grossen Rat, ebenfalls durch den Regierungsrat, der nachher diese Projekte auslösen kann. Wir finden ebenfalls die Praxis mit den Laufzeiten der Projekte und der Finanzierung über die vier Jahre hinaus gut, gut geregelt, oder jedenfalls einen guten Ansatz. Die Grundlage für den vorliegenden Kredit ist denn auch der SNP, der ja nachher kommt, und der natürlich einen wesentlich längeren Zeitabschnitt berücksichtigt. Man hat uns in der BaK diese Sys-tematik, die alldem zugrunde liegt, aufgezeigt.

Zu denken gegeben hat mir der Unterhaltsbedarf für die Substanzerhaltung der Brücken und Kunst-bauten. Wenn wir nicht genügend Mittel bereit machen, werden wir mit dem Unterhalt in Rückstand geraten. Dann wird es erst richtig teuer, und das kennen wir ja auch von den über 1000 Hochbauten im Kanton, bei denen wir mit den Sanierungen im Rückstand sind. Darum habe ich kein Verständnis für den Senkungsantrag – und Reto Müller, du als Stadtpräsident von Langenthal weisst, wie viel Geld vom Kanton und von den Agglomerationsprogrammen und allem Möglichen in die Verkehrsinf-rastruktur dieser Region investiert wird. Wollen die Bürgerinnen und Bürger wirklich ein Sparpro-gramm, einen schlechteren Strassenunterhalt, Verkehrsberuhigungsmassnahmen, die verschoben werden müssen? Die Mitte-Fraktion will nicht auf Kosten der Zukunft leben, wir wollen, dass Stras-sen, Brücken gut unterhalten werden, wir wollen den Ausbau der Velowege, Massnahmen für siche-re Fussgängerstreifen, Lärmschutzmassnahmen, wir wollen Flüsterbeläge. Der Kürzungsantrag zielt ja gegen die Autos, trifft aber eben auch alle anderen Baumassnahmen, dies gerade in grossen Gemeinden mit einer hohen Verkehrsbelastung. Wir bitten Sie, diesen Kürzungsantrag abzulehnen und dem Rahmenkredit zuzustimmen.

Sandra Hess, Nidau (FDP), Fraktionssprecherin. Der Kanton Bern ist ja bekanntlich ein grosser Kanton und wir haben dementsprechend ein grosses Strassennetz. Die Strassen stammen zu ei-nem grossen Teil aus früheren Generationen und sind im letzten Jahrhundert errichtet worden. Wenn wir unsere Strassen und Wege, und insbesondere auch unsere Kunstbauten wie Brücken, in der Substanz erhalten wollen, dann müssen wir sie sanieren, erneuern, und das kostet viel Geld. Wir haben es vorhin von der BaK-Sprecherin gehört, wenn man alles umsetzen wollte, was nötig wäre, dann müssten wir jetzt einen Kredit von 600 Mio. Franken bewilligen. Der Rahmenkredit be-antragt aber 280 Mio. Franken, das ist also nicht einmal die Hälfte dessen, was eigentlich nötig wä-re. Gut unterhaltene Strassen sind aber von allergrösster Bedeutung, vor allem für die Sicherheit im Strassenverkehr, aber auch für die Wirtschaft, das Gewerbe und den Tourismus. Aber unser Stras-sennetz ist nicht nur in der Substanz in die Jahre gekommen, sondern es läuft teilweise eben auch am Limit, was die Kapazität angeht. Die grossen Kapazitätserweiterungen sind nicht Teil dieses Rahmenkredits, obwohl sie auch nötig wären, aber wir wissen ja, diese kommen mit separaten Kre-ditvorlagen hier in den Grossen Rat.

Eine weitere Schwierigkeit, die im Zusammenhang mit Strassen auf uns zukommen wird, ist die Digitalisierung. Diese wird einen enormen Einfluss auf unsere Verkehrsinfrastruktur haben, das wird Kosten verursachen, die hier natürlich auch noch nicht berücksichtigt sind. Umso wichtiger ist es darum, dass wir jetzt die nötigen Investitionen machen, soweit wir das können, und nicht noch wei-ter zulassen, dass unsere Strassenbau-Infrastruktur an Substanz verliert. Die FDP nimmt den Rah-menkredit einstimmig an. Gleichzeitig stellen wir mit Bedauern fest, dass aus den bekannten Grün-den nicht mehr Investitionen möglich sind.

Die Planungserklärung der BaK-Minderheit, die ja eine Kürzung von 10 Prozent verlangt, lehnen wir einstimmig ab. Abgesehen davon, dass diese Kürzung ja eben wahrscheinlich auf Kosten des moto-risierten Verkehrs auf der Strasse, und damit auch des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs,

gehen sollte, geht sie auf jeden Fall auch auf Kosten der Sicherheit, unter anderem bei den Brücken – das haben wir gehört – und damit eben auf Kosten der Regionen, der regionalen Bevölkerung, des Gewerbes. Auf verschiedene Art und Weise werden sie darunter leiden, wenn man diese Investitionen nicht wie geplant tätigen kann; das kommt für uns nicht in Frage, darum lehnen wir diese Planungserklärung ab. Zum Kredit sagen wir Ja.

Beat Kohler, Meiringen (Grüne), Fraktionssprecher. Wir finden es auch schwierig, einzuschätzen, wie die Entwicklung beim IRK Strasse genau ist. Wir haben gehört, es gibt eine Systemänderung, es ist somit auch schwierig, direkt mit dem bisherigen Kredit zu vergleichen. Wie sich die Ausgaben jährlich entwickeln werden, erscheint uns ein bisschen undurchsichtig, obwohl wir eigentlich davon ausgehen, dass es nicht so schwierig gewesen wäre, um es vergleichbarer zu machen, die beiden Systeme so herunterzurechnen, dass man Jahr auf Jahr hätte vergleichen können. Darum sind wir auch nicht so sicher, ob man hier sagen kann, dass die Ausgaben gegenüber dem letzten Kredit nachher insgesamt sinken werden.

Insgesamt sieht es aus, als wäre das Ganze ein «Weiter wie bisher», soweit es um den Strassenbau geht. Es scheint uns auch darum ein «Weiter wie bisher», weil Begriffe wie «Klima» in diesem ganzen Kredit überhaupt nicht vorkommen, und die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das ganze Verkehrswesen gar keine Rolle spielen. Das werden wir nachher auch bei der Behandlung des SNP noch sehen. Das überrascht uns etwas. Schliesslich hat der Regierungsrat in seiner Antwort auf den Vorstoss «Berner Mobilität klimafreundlich umbauen» (M 150-2020) meiner Kollegin Moussia von Wattenwyl aus dem letzten Jahr geschrieben, dass er einerseits die Auswirkungen der Corona-Krise auf das Mobilitätsverhalten in künftige Projekte einfließen lassen will. Andererseits hat er dort auch die Notwendigkeit anerkannt, die Treibhausgasemissionen im Verkehr in den nächsten Jahren stark zu senken. Und den ersten Punkt dieses Vorstosses haben wir nicht hier im Saal, sondern noch in der BEA-Halle, als Postulat überwiesen. Dieser Punkt hat gefordert, dass der Regierungsrat die notwendigen Grundlagen schafft, um die Berner Verkehrspolitik nach den Zielen des Pariser Klimaabkommens auszurichten, und die Investitionen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zu priorisieren.

Kollegen, die Priorisierung erscheint uns so im SNP, aber auch hier in diesem IRK noch zu wenig sichtbar! Wie gesagt, für uns macht das Ganze den Anschein von «Alles wie gehabt, weiter wie bisher». Wir sind aber der Meinung, dass man genauer hinschauen muss, und auch hier erscheint uns eine Priorisierung notwendig. Darum unterstützt die grüne Fraktion auch einstimmig die Kürzung des Kredits um 10 Prozent. Dies, obwohl wir durchaus sehen, dass Langsamverkehr-Projekte enthalten sind und wir beim Langsamverkehr ganz klar keine Kürzungen wollen. Wie ich vorhin gesagt habe, wollen wir dort eine Priorisierung.

Wir sehen auch, dass es einen erhöhten Mittelbetrag für die Sanierung von Kunstbauten geben wird, und auch da gehen wir davon aus, dass wir nicht die Sanierung dieser Kunstbauten verhindern wollen. Es ist aber auch so, dass ein grosser Anteil dieser Kunstbauten – wie Brücken – über den Unterhalt saniert werden, und im IRK ja nur diejenigen, die einen Neubauanteil von über 500'000 Franken enthalten, erscheinen. Es scheint uns unklar, wie hier genau abgegrenzt wird, und was wann genau in welchem Kredit erscheint. Wir sind aber der Meinung, dass man diese Kunstbauten-Sanierungen sicher finanzieren kann.

Wo wir noch Spielraum sehen, ist bei den Aus- und Neubauten. Wir sind der Meinung, Ausbauten sind nicht das Gebot der Zeit. Nur um die Strassen auf die Hauptverkehrszeiten auszurichten, müssen wir nicht investieren. Dort gibt es auf alle Fälle noch Spielraum. Und wir sehen auch Spielraum beim Standard der Ausführungen; zu diesen Standards werden wir beim Strassennetzplan noch kommen. Auch angesichts der finanziellen Lage des Kantons scheint uns eine Kürzung dieses Kredits geboten. Sollte die Kürzung keine Mehrheit finden, dann wird eine Mehrheit der grünen Fraktion auch dem Kredit nicht zustimmen.

Tabea Bossard-Jenni, Oberburg (EVP), Fraktionssprecherin. Die EVP-Fraktion stimmt dem Rahmenkredit mehrheitlich zu. Insbesondere begrüssen wir die Investitionen in die Radwegprojekte. Gründe für diejenigen, die abweichend stimmen werden, sind, dass zum Teil die Dringlichkeit von

Projekten anders eingestuft wird oder dass die Realisierung von Projekten ganz grundsätzlich in Frage gestellt wird. Dem Antrag der BaK-Minderheit können wir zur Mehrheit nicht zustimmen, weil die Kürzung des Rahmenkredits einem anderen Interesse unserer Fraktion widersprechen würde, namentlich dem Antrag, der nachher im Zusammenhang mit dem Radweg Därligen-Leissigen noch kommt.

Ich äussere mich auch noch gleich zum SNP: Wir werden dem SNP zustimmen, und den zugehörigen Planungserklärungen werden wir auch geschlossen zustimmen.

Casimir von Arx, Schliern b. Köniz (glp), Fraktionssprecher. Ich gebe Ihnen noch die Haltung der Fraktion bekannt: Unter den Projekten im IRK Strasse hat es zweifellos gute, die dem Fussverkehr dienen, oder dem Veloverkehr, oder die allgemein einfach der Verkehrssicherheit zugutekommen. Wir sind trotzdem der Ansicht, dass es auch im Tiefbau eine Priorisierung der Investitionen braucht. Da ist bisher zu wenig gegangen, und es ist aus unserer Sicht auch nicht sachgerecht, wenn man im Hochbau alle Projekte unter die Lupe nimmt und priorisiert, im Tiefbau dagegen dies generell aussen vor lässt, abgesehen von einer Gesamtpriorisierung. Das ist für uns notabene auch eine ordnungspolitische Frage. Sie stellt sich klar bei den Strassen, sie würde sich aber auch bei anderen Tiefbauprojekten stellen, also auch bei ÖV-Projekten.

In diesem Sinn werden wir dem Antrag der BaK-Minderheit grossmehrheitlich zustimmen. Wir erwarten vom Regierungsrat, dass er auch beim Tiefbau den Priorisierungsgedanken verfolgt, und zu diesem Zweck haben wir auch noch eine dringliche Motion eingereicht. Die Priorisierung im Tiefbau ist umso wichtiger, als mehr Verkehrsinfrastruktur mitunter ja auch zu mehr Verkehr führt. Regierungsrat Neuhaus wird nachher vielleicht darauf hinweisen, dass die Zunahme des Verkehrs wesentlich auf den Freizeitverkehr zurückgeht, und das stimmt natürlich schon, ändert aber auch nichts daran, dass mehr Verkehrsinfrastruktur zu mehr Verkehr führt, oder bildlich gesprochen: «Wer Strassen und Schienen sät, wird Verkehr ernten.»

Noch kurz zum SNP: Wir haben Sympathien für die Planungserklärung Wenger-Flück-Graf, wir dürfen aber auch noch zuhören, was Regierungsrat Neuhaus dazu sagt. Den Planungserklärungen Vanoni et al. stimmen wir zu.

Hans Jörg Rüegsegger, Riggisberg (SVP), Fraktionssprecher. Die SVP-Fraktion sieht es als positives Zeichen, dass der IRK 2022 bis 2025 unverändert aus der Kommission gekommen ist, als wichtiges Zeichen für die Gemeinden, aber auch für die Wirtschaft. Dass dieser IRK etwas weniger hoch ist als der letzte, oder jetzt auslaufende, ist gut begründet und für uns nachvollziehbar. Wir stimmen diesem IRK zu.

Ich komme noch zum Antrag der BaK-Minderheit: Die Idee der BaK-Minderheit, den IRK Strasse um 10 Prozent zu kürzen, und gleichzeitig die Motorfahrzeugsteuern zu erhöhen, ist wie eine Kuh zu melken, aber ihr nichts zu füttern zu geben, nichts zu fressen zu geben. Es ist völlig überflüssig zu sagen, dass wir für dieses Anliegen keine Sympathie aufbringen können, vor allem, wenn man sieht, dass die Priorisierung im Strassenbau etwas ganz anderes ist als im Hochbau: Das wissen diejenigen, die in den Gemeinden zuständig sind für den Strassenbau zum Beispiel, wie viele Einsprachen, wie viele Sonderwünsche es hier gibt, und da gibt es durchaus Verzögerungen, die nicht gleich aufgewogen werden. In diesem Sinn: keine Unterstützung von der SVP-Fraktion.

Markus Wenger, Spiez (EVP), Einzelsprecher. Wenn ich so landauf, landab mit dem Velo unterwegs bin, wie heute Morgen, komme ich mir manchmal etwas vor «wie das Poulet» – und wenn ich jetzt die Diskussion hier im Saal verfolge, geht es mir mit dem Minderheitsantrag zu diesem Kredit so, dass ich das Gefühl habe, dass unsere Langsamverkehr-Projekte in den nächsten vier Jahren plötzlich auch dastehen werden «wie das Poulet». Das möchte ich verhindern. Seien Sie doch so gut und machen Sie jetzt nicht voreilig eine Kürzung, denn wir haben nachher im SNP die Planungserklärung 3, mit der die Langsamverkehr-Projekte priorisiert werden sollen, und die ich gerne unterstützen möchte. Aber es geht eben nicht nur um die Langsamverkehr-Projekte, sondern darum, dass es auch dort, wo man den Strassenraum umbaut und erweitert, für die Zukunft Mass-

nahmen braucht, damit meine «Gümmeler-Kollegen» und ich uns auf dieser Strasse wohlfühlen, und das kostet halt etwas. Deshalb bitte ich Sie, jetzt nicht voreilig zu kürzen.

Roland Benoit, Corgémont (UDC), intervenant à titre personnel. Au niveau de la planification, j'aurais ici deux questions à soulever : c'est juste que cette planification doit être faite d'entente avec les communes et les régions ; alors il y a quand même dans notre région du Jura bernois deux planifications qui sont déjà passées plusieurs fois en étant au niveau 3 et qui ne sont toujours pas réalisées. J'aimerais citer ici l'exemple de la frontière cantonale avec le Jura, en direction de Tramelan, avec Les Reussilles, qui n'a toujours pas été faite. Et puis, la traversée de la commune de Romont qui a également déjà une planification depuis 2018 et qui a été reportée chaque année. Merci de répondre à ces questions.

Christoph Neuhaus, BVD-Direktor. Der IRK 2022–2025 stellt die mittelfristige Finanzierung der Kantonsstrassen und der kantonalen Radwege sicher, er enthält Projekte für Verkehrssicherheit, die dann für eine angemessene Erschliessungsqualität sorgen. Die Strassen spielen eine wichtige Rolle für die Verbindung in alle Regionen des Kantons. Sie sind wichtig als Zubringer für das Nationalstrassennetz und – Grossrat von Arx hat es gesagt – auch für den Freizeitverkehr. Wir haben 2037 Kilometer Kantonsstrassen auf einer Fläche von 5959 km², wir haben 237 Kilometer Autobahnen, aber wir haben auch Strassen, die von grösster Bedeutung sind für den Geschäftsverkehr, den Tourismus, den strassengebundenen ÖV, die Radfahrenden, den Individualverkehr – und man kann heute sagen, es fliesst kaum mehr Geld in reine Neubauten.

Der Grossteil der Investitionen dient der Verkehrssicherheit, der Behindertengerechtigkeit, sowie dem Ausbau von Strassen und Radwegen. Viele dieser Projekte haben auch wesentliche Substanzerhaltungs-Anteile. Aufgrund dieser Mischprojekte ist im IRK ein wesentlicher Teil die Substanzerhaltung, und um diesen Gesamtmittelbedarf hat man im Rahmen der Priorisierung hart gerungen. Zuerst hat man die Priorisierung für Hoch- und Tiefbau parallel gemacht. Danach hat man die Resultate in der Aufgaben- und Finanzplanung konsolidiert, und im IRK, über den Sie jetzt abstimmen, sind nur wichtige Ausbau- und Umgestaltungsprojekte sowie die dringenden Substanzerhaltungsprojekte mit Ausbauanteil berücksichtigt. Das ist nur möglich, weil man diesen Rahmenkredit gemacht hat mit Projekten, denen eine strikte wiederholte Priorisierung zugrunde liegt. Eine hohe Priorität haben beispielsweise Projekte, die in den Agglomerationsprogrammen enthalten sind. Wir, die Planungsdirektorin und ich, haben die Unterlagen gerade am vergangenen Freitag abgegeben, und das sind vor allem auch Programme, die nachher von Bundesbeiträgen profitieren.

Das erfreuliche Ergebnis: Der Mittelbedarf des IRK 2022–2025 ist etwa in der Grössenordnung des aktuellen IRK 2018–2021. Der mittelfristige Finanzbedarf in der IRK-Periode bleibt also, und wir haben das Nötige in diesen IRK 2022–2025 hineingepackt. Und Sie sehen, dass wir in den Jahren 2017 bis 2020 eine Teuerung von 1,5 Prozent hatten. Also ist ein Kredit, der jetzt gleich hoch ist, schon kleiner als der Vorhergehende. In Franken ausgedrückt, ist dieser Kredit um 19 Mio. Franken kleiner. Also ist dieser Kredit absolut und relativ kleiner als der Vorhergehende.

Zum Kürzungsantrag der BaK-Minderheit: Wir investieren als Kanton Bern im Vergleich zu anderen Kantonen deutlich weniger in den Ausbau und den Unterhalt der Strassen, das kann man mit den Zahlen des Bundesamts für Statistik klar belegen. Den IRK jetzt noch zu kürzen, wäre ein Eigen-goal. Wollen wir jetzt wirklich auf Projekte im Bereich Hindernisfreiheit verzichten? Machen wir keine Lärmsanierungen oder keine Sanierungen von Unfallschwerpunkten mehr? Verzichtet man zum Beispiel auf die dringende Substanzerhaltung von Brücken? Wir haben viele Brücken aus den sechziger und siebziger Jahren. In den nächsten paar Jahren gibt es einen Peak. Wollen wir nachgewiesene Schwachstellen im Kantonsstrassennetz behalten, wollen wir Bundesbeiträge gefährden, oder sollen wir etwa noch Veloprojekte verschieben? Der Regierungsrat findet das nicht, und ich als Baudirektor will auch nicht dem nächsten Baudirektor – weiblich oder männlich – einen entsprechend aufgestauten Investitionsbedarf weitergeben, sonst hätten wir unsere Hausaufgaben hier nicht gemacht. Dies dient aber weder den Strassennutzern, noch zahlt es sich auf längere Frist aus, und es schadet vor allem der Attraktivität des Kantons Bern.

Damit komme ich zum Fazit. Sie stimmen heute – obwohl der Unterhaltsbedarf zunimmt – über einen gegenüber dem letzten Mal praktisch unveränderten Investitionsbedarf ab. Aber das ist ein Betrag, der unverzichtbar ist. Die Kantonsstrassen sind ein wichtiges Rückgrat der Wirtschaft. Die Kantonsstrassen sind ein wichtiges Rückgrat der Gesellschaft. Darum beantragt Ihnen der Regierungsrat wie die BaK-Mehrheit, dass Sie dem IRK 2022–2025 zustimmen, und in Anlehnung an Grossrat Rügsegger sage ich: Übertreiben Sie nicht – lehnen Sie den Minderheitsantrag der BaK ab.

Vizepräsident. Damit haben wir die ausführliche Debatte über die Strassen gehört und kommen zur Abstimmung. Wir stimmen als erstes über den Minderheitsantrag ab. Wer dem Minderheitsantrag der BaK zustimmt, stimmt Ja, wer ihn ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung / Vote

2020.BVD.3200

Antrag BaK-Minderheit
Proposition minorité de la CIAT

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui	61
Nein / Non	91
Enthalten / Abstentions	0

Vizepräsident. Sie haben diesen Antrag abgelehnt.

Damit kommen wir zum eigentlichen Traktandum 30: Wer den vorliegenden Kredit ohne die Änderung der BaK-Minderheit annimmt, stimmt Ja, wer ihn ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung / Vote

2020.BVD.3200

Annahme / Adoption

Ja / Oui	127
Nein / Non	17
Enthalten / Abstentions	8

Vizepräsident. Sie haben diesem Kredit zugestimmt.