

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Jeudi matin, 23 mars 2017

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

30 2017.RRGR.29 Autre affaire
Arrêté sur l'offre de transports publics pour la période 2018-2021

Suite

Le président. Sie haben gesehen, dass ich hereingerannt bin, denn wir hatten soeben noch eine Sitzung. Wir sind bei Traktandum 30 etwa in der Mitte der Fraktionssprechenden verblieben und fahren fort mit den Sprecherinnen und Sprechern, die sich bereits gestern eingetragen haben. Es geht um den Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr. Ich bitte Sie, aus Respekt vor dem Spiessrutenlauf für den ersten Sprecher am Morgen von Anfang an aufmerksam zuzuhören. Wir führen eine freie Debatte, das heisst, pro Fraktionssprecher fünf Minuten Redezeit.

Martin Aeschlimann, Berthoud (PEV). Ich habe mit einer Bärengeschichte gerechnet und muss nun zuerst noch mein Tablet aufstarten. Sie müssen mir noch etwas Zeit geben. –

Le président. Die Bärengeschichte kommt schon noch, aber ich muss mich zuerst vorbereiten.

Martin Aeschlimann, Berthoud (PEV). Vor uns liegt ein grosses Werk, das einmal mehr sorgfältig erarbeitet wurde. (*Le président agite sa cloche.*) Unser Dank gilt der BVE, dem AÖV und ebenso den Regionalkonferenzen und den Regionalen Verkehrskonferenzen im Kanton, die das alles mit viel Knochenarbeit erarbeitet haben. Es war ein vorbildliches Verfahren mit grosser Partizipation der Regionen, vielleicht ist es sogar international ein Vorbild. In den Grundlagen zum Angebotsbeschluss und Rahmenkredit konnten wir sehen, dass das Mobilitätswachstum der letzten Jahre weitgehend durch den ÖV aufgefangen wurde. (*Le président agite sa cloche.*) Der Anteil des ÖV an der gesamten Verkehrsleistung hat sich damit zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) vergrössert. Im Grundsatz begrüsst die EVP diese Entwicklung, auch wenn wir das Mobilitätswachstum als Ganzes kritisch betrachten. (*Le président agite sa cloche.*) Es ist ähnlich wie bei den Anstrengungen für mehr Energieeffizienz, wenn die Effizienzgewinne durch höheren Konsum wieder davonschmelzen.

Wir sind uns bewusst, dass Mobilitätswachstum und Raumordnungspolitik einen direkten Zusammenhang haben. Aus unserer Sicht braucht es die gezielte Förderung einer nachhaltigen Raumentwicklung mit einer Siedlungsentwicklung nach innen, welche die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr und die Nutzungen erleichtert. Wir brauchen griffigere Instrumente und Anreizsysteme um Wohnen und Arbeiten, Studieren, Einkaufen usw. näher zueinander zu bringen. Hierzu eine Klammerbemerkung: Vielleicht sind wir in 30 Jahren nicht mehr in diesem Saal, und vielleicht stören wir uns auch nicht mehr mit dem Sprechen und Rascheln der Zeitungen. Vielleicht sind wir in 30 Jahren zu Hause am Tablet und betreiben so den Ratsbetrieb. Das wäre denkbar.

Die EVP ist der Ansicht, dass das vorliegende Paket ausgewogen ist und eine gute Stossrichtung hat. Die Entwicklung der urbanen Räume und die Wirtschaft werden berücksichtigt, ohne dass die Regionen dabei abgehängt werden. Es ist keine Überraschung, dass eine geplante Umstellung von Bahn auf Bus und die Streichung einer Buslinie am meisten zu reden geben. Das kennen wir. Wir vertreten aber nun die Haltung, dass die BaK und der Grosse Rat fachlich gar nicht in der Lage sind – nun müssen Sie mir zuhören! –, an den einzelnen Elementen dieses Gesamtwerks herumzuschrauben oder gar einzelne Teile herauszubrechen, ohne dass wir uns dabei in ungewollte Abhän-

gigkeiten oder präjudizierende Haltungen verstricken. Wer solche Arbeiten, jahrelange Knochenarbeit, schon in den regionalen Verkehrskonferenzen (RVK) oder in den Gemeinden begleitet hat, weiss, dass es sich um ein System handelt, bei dem ein einheitlicher Massstab angelegt wird und in dem alles miteinander verflochten ist.

Wir können das beispielhaft an den Abänderungsanträgen für Leissigen sehen. Nach jeder neuen Formulierung wurden wir mit neuen technischen Wirkungen konfrontiert, die wiederum eine Änderung des Abänderungsantrags zur Folge hatten, und insgesamt nahm die Verunsicherung zu.

Nun komme ich zu den Abänderungsanträgen. Zuerst zum Antrag Gabi Schönenberger und Burren: Die EVP kann diesem Antrag aus den bereits erwähnten, grundsätzlichen Überlegungen und aus prinzipiellen Gründen nicht zustimmen. Genau dieselben Diskussionen haben wir nämlich in der Regionalkonferenz Emmental auch geführt. Das ist immerhin die Region mit dem tiefsten Erschliessungsgrad, nämlich 73,6 Prozent. Der Kantonsdurchschnitt liegt bei 84 Prozent. Wenn sich nun alle Grossrätinnen und Grossräte der abgelehnten oder versäumten Anliegen ihrer Regionen annehmen würden, müssten wir vermutlich diese Session um mindestens eine Woche verlängern.

Zum Abänderungsantrag EVP und SVP: Der Kommissionssprecher, Grossrat Mentha, hat die Argumente Pro und Kontra der geplanten Umstellung – wie eigentlich immer – sehr verständlich dargestellt. Offenbar werden der Anschluss an die A8 und die finanziellen Auswirkungen als problematisch erachtet. Wie wir in der Fraktion verstanden haben, ist das der Auslöser für den Abänderungsantrag von Seiten Grossrat Wenger. Die Mehrheit der EVP unterstützt den Abänderungsantrag. Es geht uns vielleicht ähnlich wie der SP: im Prinzip Nachsicht vor Gesamtsicht. Wir haben das gestern gehört. Die Minderheit argumentiert ähnlich wie beim Abänderungsantrag Gabi Schönenberger und Burren und lehnt ihn aus grundsätzlichen Erwägungen ab.

Le président. Nun sind wohl alle anwesend und haben sich begrüsst. Deshalb bitte ich Sie um noch etwas mehr Ruhe.

Blaise Kropf, Berne (Les Verts). Ich habe den Eindruck, dass wir dieses grosse und bedeutsame Geschäft auf eine etwas seltsame Art und Weise behandeln. Einerseits liegt uns hier ein absolutes Riesengeschäft vor. Es ist ein Riesengeschäft in finanzieller Hinsicht, wenn man betrachtet, wie viel es den Kanton Bern kostet. Es ist aber auch ein Riesengeschäft in Bezug auf die Gesamtbedeutung, welche der öffentliche Verkehr für unseren Kanton hat. Und zudem ist es ein Riesengeschäft in logistisch-koordinativer Hinsicht. Ich schliesse mich hier dem Dank verschiedener Vorrednerinnen und Vorredner an die BVE an. Sie hat es ein weiteres Mal geschafft, einen Angebotsbeschluss vorzulegen, der diese anspruchsvolle Koordinationsaufgabe sehr gut wahrgenommen hat. Doch trotz der grossen Bedeutung dieses Geschäfts an sich, diskutieren wir hier über eine Strecke von einigen wenigen Kilometern. Hier hat offensichtlich jemand wirklich die Nadel im Heuhaufen gefunden. Es ist durchaus legitim, dass man das hier diskutiert, aber das sollte gleichwohl nicht dazu führen, dass man die Gesamtbedeutung dieses Angebotsbeschlusses aus den Augen verliert.

Die grüne Fraktion beurteilt den vorliegenden Angebotsbeschluss 2018–2021 als sehr erfreuliches Geschäft. Zwar möchte ich darauf hinweisen, dass die Nachfrage kontinuierlich gestiegen ist, obwohl der Angebotsbeschluss 2014–2017 bezüglich der Angebotsentwicklung sehr zurückhaltend war und man nicht viele Angebotsausbauten realisieren konnte. Das ist sehr gut so, und wir tun sicher gut daran, in dieser Debatte auch darauf hinzuweisen. Stellen Sie sich vor, dass die ganze Verkehrszunahme mit dem motorisierten Individualverkehr, alles auf der Strasse, hätte bewältigt werden müssen! Das wäre schlicht und einfach nicht möglich gewesen. Wir hätten verstopfte Strassen, und insofern ist es wirklich sehr erfreulich, dass diese Nachfrage auch beim öffentlichen Verkehr aufgefangen werden konnte.

Angesichts dieser Nachfrageentwicklung ist es mehr als nur positiv und richtig, dass nun mit dem vorliegenden Angebotsbeschluss auch eine gewisse Angebotsentwicklung möglich ist. Das ist für die Stärkung unseres Kantons, für die Regionen und auch für die Wirtschaft von ganz elementarer Bedeutung. Die Entwicklung dieses Angebots erfolgt mit viel Augenmass. Hier werden nicht einfach neue Angebote mit der Giesskanne finanziert. Ein ganz grosser Teil des Finanzmehrbedarfs aufgrund des Angebotsbeschlusses ist auf getätigte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, also insbesondere in das Rollmaterial, zurückzuführen. Hier stehen nun Abschreibungen an, und nur der andere Teil ist Finanzmehrbedarf aufgrund von Angebotsveränderungen. Unter dem Strich liegt also nach unserer Einschätzung ein sehr gelungener Angebotsbeschluss vor.

Ich spreche nun noch kurz zu den Anträgen Leissigen sowie Schwarzenburg–Albligen. Vorausschicken möchte ich, dass sich die vorberatende Kommission BaK sehr ausführlich mit dem Antrag zu

Leissigen auseinandergesetzt hat und diesbezüglich zu einem relativ deutlichen Entscheid von zwei Dritteln zu einem Drittel gekommen ist. Mit meiner Einschätzung schliesse ich mich hier meinem Vorredner, Grossrat Aeschlimann, an. Man kann sich fragen, ob der Grosse Rat das geeignete Gremium ist, um solche Entscheide zu treffen und solch differenzierte Diskussionen zu führen. In einer Kommission ist das noch eher möglich, und das ist dort geschehen. Vorausschicken möchte ich zum Antrag Leissigen noch eine andere Bemerkung. (*Le président agite sa cloche.*) Ich habe mit relativ grossem Erstaunen zu Kenntnis genommen, wie und insbesondere wer sich hier für die Bahnvariante stark macht. Erstaunlicherweise nimmt ausgerechnet der finanzpolitisch sonst doch sehr restriktive Handels- und Industrieverein (HIV) eine ganz zentrale Schlüsselrolle in der Organisation des Widerstands gegen die Umstellung auf die Busvariante ein. Das macht mich etwas stutzig. Offensichtlich zählt sich hier die HIV-Mitgliedschaft der BLS aus.

Für die grüne Fraktion stehen allerdings andere Elemente im Vordergrund, nämlich die übergeordneten Interessen, die Gesamtinteressen und die Gesamtsicht statt der Nachsicht. Es geht um die Realisierung des integralen Halbstundentakts, um die Anbindung an den Flughafen Kloten und um eine wirtschaftliche Mittelverwendung. Wir sind nicht bereit, diese Ziele mit unserem Verhalten zu hintertreiben oder auf dem Weg dorthin unnötige Kosten für Perronausbauten und Ähnliches in Kauf zu nehmen. Deswegen werden wir den Antrag zu Leissigen ablehnen.

Beim Antrag Schwarzenburg-Albigen werden wir der Debatte folgen. Wir hatten keine Möglichkeit, diesen Antrag zu besprechen und sind insbesondere auf die Stellungnahme der Verkehrsdirektorin gespannt. Im Übrigen stimmen wir diesem Angebotsbeschluss zu.

Le président. Es ist mir immer noch zu unruhig. Senken Sie nun bitte den Lärmpegel! Für die Sprechenden ist es wirklich nicht angenehm, und ich bitte nun um Ruhe. Ich begrüsse Lernende der Gemeindeverwaltung Berner-Oberland unter der Leitung von Herrn Schneider. Herzlich willkommen bei uns. Auf dem Zettel steht noch, dass sie jedes Jahr kommen würden. Ich hoffe, dass die Lernenden aber auch weiterkommen und dass nicht jedes Jahr dieselben Lernenden hierherkommen. (*Hilarité*) Herzlich willkommen bei uns, und viel Spass bei unseren Debatten. (*Applaudissements*)

Luca Alberucci, Ostermundigen (pvl). Der Angebotsbeschluss bietet auf einer gesamtkantonalen Stufe die Möglichkeit, das lokale und regionale Angebot des öffentlichen Verkehrs zu bestimmen. Das sollte im Einklang mit den in der kantonalen Mobilitätsstrategie aus dem Jahr 2008 definierten Grundsätzen erfolgen. Wir von der grünliberalen Partei finden diese Grundsätze sehr gut, und wir erachten es als sehr wichtig, dass sich der Grosse Rat daran hält.

Erster Grundsatz: Wir wollen ein attraktives Grundangebot im ÖV. Das ist absolut korrekt und erstrebenswert. Ein wichtiger Grundsatz ist auch, dass sich das Angebot an der Nachfrage orientieren soll. Ein weiterer Grundsatz lautet: Es ist ein Miteinander von ÖV und MIV. Es ist kein Gegeneinander und sie sind – insbesondere in den eher dünn besiedelten Regionen – als Ergänzung zu betrachten. Ein weiterer Grundsatz: Die Behindertenfreundlichkeit ist auch aufgrund der eidgenössischen Gesetzgebung zu gewährleisten. Auch wichtig ist, dass man vorausschauend planen soll. Es geht nicht darum, Einzelinteressen und Einzelentscheide in den Vordergrund zu stellen. Es darf auch nicht sein, dass man bei diesem Angebotsbeschluss Partikularinteressen übermässig gewichtet und andere individuelle Bedürfnisse nicht genügend berücksichtigt, sodass denjenigen gegeben wird, die am lautesten schreien, während diejenigen untergehen, die nichts sagen. Die glp-Fraktion geht davon aus, dass dies bei diesem Angebotsbeschluss insgesamt gewährleistet ist und wird ihm im Grundsatz zustimmen.

Ich komme zu den Anträgen. Den Antrag Gabi Schönenberger und Burren konnten wir in der BaK nicht besprechen. Wir werden der Debatte sehr aufmerksam folgen und individuell entscheiden, ob man dem zustimmen kann. Für diesen Antrag hegen wir eine gewisse Sympathie und stehen ihm grundsätzlich nicht skeptisch gegenüber.

Zum Antrag von EVP und SVP zu Leissigen: Dieser Antrag ist eine emotionale Geschichte. Doch hier ginge es darum, einen Vernunftentscheid zu treffen, der im Einklang mit den soeben formulierten Grundsätzen unseres öffentlichen Verkehrs steht. Dieser Umstieg auf den Bus wurde in einem mehrstufigen Verfahren entwickelt. Es gab ein Mitwirkungsverfahren, bei dem zuerst die Regionen ihr Angebot definiert und konsolidiert haben. Eine regionale Interessenabwägung hat also bereits stattgefunden, und wir machen hier auf einer übergeordneten Stufe noch eine gesamtkantonale Interessenabwägung. Uns Grünliberale stimmt es aus ordnungspolitischer Sicht sehr skeptisch, dass nun die Einzelinteressen von Leissigen, die in den Regionen kein Gehör gefunden haben, ungefiltert und mit Unterstützung eines kantonalen Unternehmens, das eigentlich nur ein Leistungs-

erbringer sein sollte, hier in den Grossen Rat getragen werden. Vielleicht sollte man genauer sagen, es handle sich um die Einzelinteressen des Gemeinderats von Leissigen. Die Situation ist folgendermassen: Schon jetzt verkehrt dort abends ab 20 Uhr ein Bus. Der Bus ist für Faulensee eindeutig eine Angebotsverbesserung. In Leissigen hält er zweimal, die Bahn hält hingegen nur einmal. Er hält in Därligen im Dörfli, wogegen die Bahnstation völlig abseits, nämlich 300 Meter neben dem Dorf liegt. Er erlaubt eine direkte Erschliessung des Sekundarschulhauses auf dem Bödeli, wo eine grosse Nutzerschaft, sprich die Sekundarschüler aus Leissigen und Därligen, direkt vor die Schule chauffiert werden. Zudem kann der Bus in den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt fahren. Betrachten wir diese Situation, dann erhärtet sich für uns der Verdacht, dass für die Mehrheit der Region, für die Bevölkerung am Thunerseeufer zwischen Spiez und Interlaken, ein Bus der Bahn mindestens ebenbürtig ist. Deshalb gibt es für uns absolut keinen Hinweis, dass die Interessenabwägung auf regionaler Stufe in der Regionalkonferenz nicht korrekt stattgefunden hat, und wir werden dementsprechend diesem Antrag von EVP und SVP nicht folgen.

Peter Flück, Interlaken (PLR). In der FDP-Fraktion haben wir festgestellt, dass die Verkehrskonferenzen im ganzen Kanton und das Amt für öffentlichen Verkehr sehr gute Arbeit geleistet haben, und wir danken ihnen dafür. Wir haben auch festgestellt, dass beinahe fünf Seiten voller Anträge aus den Regionen abgelehnt und nicht in diesen Angebotsbeschluss aufgenommen wurden. Es ist also nicht so, dass man einfach alle Wünsche in diesen Angebotsbeschluss aufgenommen hat. Das erscheint uns richtig. Unseres Erachtens ist der vorliegende Angebotsbeschluss so ausgewogen, dass er den steigenden Bedürfnissen angemessen Rechnung trägt. Die FDP-Fraktion unterstützt den Antrag der BaK und der Regierung grundsätzlich.

Ich komme zu den Anträgen, zuerst zum Antrag EVP und SVP: Unsere Fraktion hat grundsätzlich sehr grosses Verständnis für die Anliegen der Gemeinde Leissigen. Es ist nie schön, wenn jemandem etwas weggenommen wird und man alte Gewohnheiten aufgeben und etwas anders machen muss. Jede Umstellung, die wir hier im Grossen Rat beschlossen haben, hat zu Diskussionen geführt. Ich erinnere an die Umstellung von Bahn auf Bus zwischen Thun und Spiez. Hauptbetroffen war damals Einigen mit etwa 1000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Die Umstellung Sumiswald-Huttwil gab zu diskutieren, Dürrenroth mit ungefähr 1000 Einwohnerinnen und Einwohnern war betroffen. So viele Einwohnerinnen und Einwohner hat auch Leissigen. All das hat zu Diskussionen geführt, und wir haben hier im Grossen Rat beschlossen, dass wir diese Umstellung vornehmen wollen. Die Leute in beiden Regionen sind nun zufrieden mit dem Beschluss, den der Grosse Rat damals gefällt hat. Ich habe mich danach erkundigt.

Weniger Verständnis hat unsere Fraktion für die BLS. In meinen elf Jahren im Grossen Rat habe ich noch nie erlebt, dass sich eine Unternehmung als Auftragnehmer dermassen in ein Geschäft, in einen Prozess seines Auftraggebers, einmischt. Wenn das Schule machen soll, dann frage ich mich, wie viele Briefe wir dann von Baumeistern und so weiter erhalten, die uns schreiben, wie man es gerne hätte, wenn wir eine Bauausführung machen. Ein solches Verhalten geht nicht. Das ist der FDP-Fraktion grossmehrheitlich sehr sauer aufgestossen.

Zu den einzelnen Punkten des Abänderungsantrags: Wir sind erfreut, dass er die Umstellung grundsätzlich auch unterstützt. Die Auflagen sind allerdings bei genauer Betrachtung nicht zu erfüllen, falls der Grosse Rat den Antrag annimmt und man sie umsetzen müsste. Die Region hat strategische Ziele entwickelt, und eines davon ist die Einführung des integralen Halbstundentakts im Fernverkehr. Das sollte ungefähr im Jahr 2030 möglich sein, wie man uns zwischenzeitlich bestätigt hat. Das andere grosse strategische Ziel ist das Wiedergewinnen des Direktanschlusses von Interlaken an den Flughafen Zürich-Kloten. Diesen hatten wir bereits und haben ihn dann aus Fahrplangründen verloren. Wir hätten ihn gerne wieder. Damit wir diese beiden Ziele erfüllen können, müssen folgende Voraussetzungen geschaffen sein: Erstens muss das Wylerfeld umgebaut werden. Daran arbeitet man, und das wird auf 2023 abgeschlossen. Zweitens muss die Kreuzungsstelle in Leissigen ebenfalls ausgebaut und fertig gebaut sein. Das Bundesamt für Verkehr hat die BLS bereits im letzten Sommer schriftlich aufgefordert, das umzusetzen und mit den Arbeiten zu beginnen. Wir können den Fahrplan nämlich nur einhalten, wenn das Wylerfeld und die Kreuzungsstelle in Leissigen umgebaut sind. Nun muss man wissen, dass bei diesem Umbau im Bahnhof Leissigen kein Stein auf dem anderen bleibt. Alle Gleise und Perrons werden entfernt, und man baut zwei neue Gleise nebeneinander, damit die 400 Meter langen IC-Züge kreuzen können. Wenn wir nun sagen, wir müssen den Regionalverkehr dort bis 2030 erhalten, bis wir dann allenfalls den Halbstundentakt bekommen, dann müssen wir dort zwei nagelneue Perrons bauen und die Behindertengerechtigkeit umsetzen. Der Kostenpunkt ist 10 Mio. Franken für sieben Jahre Nutzung. Dem

kann die FDP nicht Folge leisten. Wir lehnen daher den Abänderungsantrag EVP und SVP ab. Zur Ausfahrt Därligen sage ich später noch etwas.

Le président. Wir kommen zu den Einzelsprechenden

Andreas Burren, Lanzenhäusern (UDC). Ich werde vor allem über unseren Abänderungsantrag sprechen. Zuerst danke ich allen, die ein wenig Sympathie für unseren Antrag gezeigt haben. Ich versuche nun, diese Sympathie noch etwas zu fördern. Danken möchte ich auch meiner Mitantragstellerin. Üblicherweise sind wir politisch nicht derselben Meinung, aber es ist schön, wenn wir regionalpolitische Geschäfte gemeinsam vertreten können.

Ich möchte noch etwas klarstellen, das vor allem vom Sprecher der BDP bemängelt wurde: Warum will man erst jetzt diese Schülertransporte auf den ÖV umstellen? Im 2011 hat Albligen mit Wahlern zur Gemeinde Schwarzenburg fusioniert. Schon bald hat man gemerkt, dass das Schulhaus Albligen nicht mehr offengehalten werden kann, und man hat entschieden, dieses Schulhaus zu schliessen. Dann hat man geschaut, wohin man die Kinder schickt. Das Schulhaus Albligen liegt 2,5 Kilometer vom ÖV entfernt. Daher bestand nur die Möglichkeit, diese Kinder mit einem gemeindeeigenen Schulbus zu transportieren. Das hatte man der Bevölkerung bereits mitgeteilt und den Schulbus bestellt. Dann kam die Anfrage, ob man diese Schüler nicht mit dem Postauto transportieren könnte. Das hat die Gemeinde als falschen Zeitpunkt für einen Wechsel des Schülertransports auf den ÖV erachtet. Man konnte doch der Bevölkerung nicht plötzlich sagen: Nein, es ist nun doch nicht so. Wir verschieben die Kinder an einen anderen Ort, und sie werden nicht mit dem Schulbus, sondern mit dem ÖV transportiert. Man kann doch nicht nach einer Schulhausschliessung aufgrund einer Fusion einen neuen Standort beschliessen und den Transport organisieren und das dann schon wieder ändern, noch bevor es umgesetzt wurde.

Inzwischen hat die Gemeinde ein Schulhaus mit mehr Kapazität saniert, und kann deshalb im Sommer 2017 ein weiteres Schulhaus schliessen. Nun ist es möglich, sämtliche Schüler von Albligen in einem Schulhaus zu unterrichten, das etwa 150 Meter von der Postautohaltestelle entfernt ist. Deshalb kam nun seitens Gemeinde das Angebot, diese Schüler auf den öffentlichen Verkehr umsteigen zu lassen. Ich bin mir bewusst, dass es in Albligen Eltern gibt, die damit nicht unbedingt einverstanden sind, denn mit dem Schulbus wurden die Kinder viel besser betreut.

Das kostet die Gemeinde rund 50 000 Franken, das sind etwa 10 Prozent eines Steuerzehntels. Im Gegensatz zu anderen Ablehnungssituationen vor vier Jahren, wo man einfach ablehnen wollte, ohne dass die Gemeinden etwas dazu beigetragen haben, wird hier doch ein erheblicher finanzieller Beitrag seitens Gemeinde geleistet. Ich sehe, die Lampe blinkt bereits. Ich hoffe, Sie können unserem Antrag zustimmen, und ich bin Ihnen sehr dankbar dafür.

Anne Speiser-Niess, Zweisimmen (UDC). Im Abänderungsantrag EVP und SVP geht darum, den Entscheid für die Umstellung auf den Busbetrieb Spiez-Interlaken dringend zu verschieben. Die Kosten für die Auffahrt auf die A8 und auch die Frage des Wendeplatzes für die Busse, sind nicht abgeklärt. Wenn man diesen Entscheid nun um zwei Jahre hinausschiebt, kann man endlich sauber abklären, was die Prognosen des Astra über künftige Verkehrsaufkommen bedeuten. Ich zitiere aus dem Interview in der «Berner Zeitung» mit dem Präsidenten der Regionalkonferenz Oberland Ost, Peter Flück, zum Thema Problematik der Verkehrsentwicklung auf der A8: «Natürlich müssen wir die Situation intensiv prüfen. Sobald der Angebotsbeschluss da ist, können wir mit dem Astra dahintergehen.» Für mich ist nicht nachvollziehbar, dass man heute einen Entscheid fällt und erst anschliessend intensiv prüft, ob dieser Entscheid überhaupt schlau und umsetzbar ist und was das Ganze am Schluss kosten soll. Wir wissen, dass die Einfahrt Därligen-Ost auf die A8, gemäss Astra, mit erhöhtem Verkehrsaufkommen, besonders für Busse, problematisch und gefährlich ist. Schüler und andere Benutzer stehen im Bus. Mit einer Verkehrszunahme von 1,25 Prozent pro Jahr haben wir in zehn Jahren 12 Prozent mehr Verkehr auf den Strassen. All diese Dinge sind nicht berücksichtigt.

Die Kosten des Anschlusses an die A8 sowie der Buswendepplatz sind nicht bekannt, sondern eine grosse Wundertüte. Wenn wir diese Umstellung nun um zwei Jahre verschieben, geschieht gar nichts. Es gibt keine Verzögerung. Wir können das ohne Problem verantworten. Vielleicht muss man noch sehen, dass der Bahnhof Leissigen so oder so umgebaut wird, und das hat nichts mit dem Regionalverkehr zu tun. Für diesen Umbau braucht es in Leissigen entlang der Bahnlinie Land, Liegenschaften müssen weichen und Zufahrten anders geregelt werden. Und dann soll Leissigen, trotz diesem riesigen Umbau, in Kauf nehmen, dass niemand ein- und aussteigen darf? Ei-

gentlich kann ich die Leissiger nur zu gut verstehen. In der Gemeinde Leissigen leben beinahe nur Pendler. Es gibt dort viel Landreserve und das Dorf entwickelt sich stark.

Nun noch etwas zu den Ausführungen von Grossrat Mentha: Es braucht keine Unterführung, denn eine solche haben sie bereits. Sie ist ausreichend, und es braucht nur einen Perron. Und noch etwas zur Stausituation: Da kann das Astra Auskunft geben. Es geht nicht nur um Stausituationen am Sonntag. Vielmehr hat man zwischen Mai und September auch während der Woche Stau. Mein Appell: Verschieben, das ist der einzige vernünftige Entscheid!

Urs Graf, Interlaken (PS). In meiner Funktion als Gemeindepräsident von Interlaken und als Geschäftsleitungsmitglied der Regionalkonferenz setze ich mich seit Jahren eingehend mit diesem Geschäft auseinander. Sie können sich vorstellen, dass es mir nicht leicht fällt, hier gegen eine Nachbargemeinde zu votieren. Das tue ich nicht ohne Not. Ich habe jedoch wiederholt versucht, einen Kompromiss zu finden – mit der BLS, mit Leissigen, mit dem Gemeindepräsidenten, mit dem Alt-Gemeindepräsidenten, mit dem Gemeinderat. Es gibt jedoch keine andere Lösung. Wenn ich heute für die Umstellung eintrete, dann aus folgenden Gründen. Die beiden Dörfer werden ja nicht vom ÖV abgeschnitten, im Gegenteil. Erstens: Für Därligen ist es besser, für Leissigen ist es objektiv gesehen gleichwertig und für Faulensee wird es besser und häufiger. Zweitens: Das Oberland Ost will und braucht dringend den Halbstundentakt. Dafür brauchen wir keine Störmanöver. Das geht nicht, das ist für uns vital. Drittens: Wenn der Halbstundentakt kommt, dann gibt es die Bahnhöfe Leissigen und Därligen nicht mehr; das ist eine Frage der Zeit. Viertens: Ebenso wichtig ist für das Oberland Ost die direkte Anbindung von Zürich-Flughafen nach Interlaken. Diese braucht es für den Tourismus. Bereits heute gibt es viele Reisegruppen, die mit dem Car fahren, weil sie nicht direkt nach Interlaken gelangen können. Die Umstellung erfordert – Peter Flück hat es gesagt – den Umbau Wylerfeld sowie den Umbau Leissigen. Beim Umbau Leissigen muss es klare Vorgaben geben, sonst begreift es die BLS nicht. Wir haben das in der Regionalkonferenz, in den regionalen Verkehrskonferenzen eingehend diskutiert. Wir tun das nicht gern, aber wir sind für diese strategische Lösung. Die Umstellung kommt erst 2020. Sie kommt nicht sofort. Bis dahin hat man, wenn man den Druck hat, mit dem Astra eine Lösung gefunden.

Zu den Anträgen Wenger und Guggisberg. Willkommen im Club, kann ich da nur sagen. Ich wollte ebenfalls eine «Sowohl-als-auch-Lösung». Aber es geht nicht. Wir brauchen jetzt klare Vorgaben. Die BLS begreift es sonst nicht. Wenn Sie das Schreiben der BLS an die BaK lesen, sehen Sie im zweiten Lemma auf Seite zwei, dass sie die Perrons in Leissigen vom Bund finanzieren lassen wollen. Und diese braucht es nicht. Was will das Oberland Ost? Ich fasse es kurz zusammen. Das Oberland Ost will von Ihnen kein Geld. Sie wollen eine klare Führung. Sie wollen keinen «Wischwaschi-Entscheid». Sie wollen, dass die BLS begreift, wie das gemacht werden soll, nämlich keine Perrons mehr in Leissigen und Därligen sowie die Umstellung auf den Busbetrieb.

Martin Boss, Saxeten (Les Verts). Erlauben Sie mir zuerst eine grundsätzliche Stellungnahme. Wir befinden heute über den Angebotsbeschluss im öffentlichen Verkehr für die Angebotsperioden 2018–2021. Wir Parlamentarier stehen in der Verantwortung, den ÖV für die nächsten Perioden sicherzustellen. Wir alle haben ein Paket mit den Angebotsbeschlüssen erhalten. Die Regionen haben ihre Eingaben dazu in grosser Arbeit zuhanden der BVE eingereicht. Debattieren wir nun im Grossen Rat über einzelne Angebote, losgelöst vom Gesamtpaket, so werden die Regionsentscheide in Frage gestellt. Diese Entscheide haben die Regionen zugunsten der Regionen getroffen. Es sind notabene zukunftsweisende Entscheide. Auch die Arbeiten der BaK, des Amts für öffentlichen Verkehr und der BVE werden in Frage gestellt. Ich finde das doch einigermassen problematisch.

Nun zur Thematik. Die Gleisverlängerungen in Leissigen als Kreuzungspunkt für die langen ICE-Züge sind in Planung und müssen bis zur Entflechtung Wylerfeld 2022 umgesetzt sein. Wollen wir die Verbindung von Zürich-Flughafen nach Interlaken-Ost und in weiterer Zukunft die Anbindung der Fernverkehrszüge im Halbstundentakt, macht eine Aufschiebung gemäss dem Antrag Guggisberg und Wenger keinen Sinn. Wir müssen handeln, und zwar jetzt. Die Variante Busumstellung ist die kostengünstigste Lösung, und das ohne Einschränkungen für die ÖV-Erschliessung der Gemeinden Därligen und Leissigen. Bei einem Aufschub entstünden dem Kanton Mehrkosten bei der Bestellung des ÖV, weil nämlich nicht die kostengünstigste Bus-Lösung gewählt wird und der Bund in neue Perronanlagen investieren muss, die schlussendlich später nicht mehr genutzt werden können. Das macht keinen Sinn, haben wir doch auch den Auftrag, haushälterisch mit unseren Steuergeldern umzugehen – egal auf welcher Ebene.

Sagen wir heute ja zu diesem Beschluss, wird das die Grundlage dafür sein, mit dem Astra und dem Kanton die Einfahrt Därligen zu besprechen. Dort werden wir bestimmt auch kurzfristige Lösungen finden, welche die Sicherheit erhöhen und dem Busfahrplan Rechnung tragen. Aber eben: Zuerst muss mit dem heutigen Beschluss die Grundlage geschaffen werden. Vorher können wir gar nicht verhandeln. Die Erschliessung im Halbstundentakt von Interlaken und der weiteren abgehenden Verbindungen in die Täler ist aus wirtschaftlicher und touristischer Sicht ein Muss. Die grosse Wertschöpfung des Tourismus im Perimeter Oberland Ost ist auf die guten Bahn- und Fernverkehrsverbindungen angewiesen. (*Le président demande à l'orateur de conclure.*) Ich möchte noch das Argument der Pendler ins Feld führen. Die Attraktivität in Bezug auf die Arbeitsplätze – ich nenne die Erschliessung des Flughafens Interlaken als Stichwort – müssen wir gewährleisten.

Thomas Knutti, Weissenburg (UDC). Selbstverständlich unterstütze ich den Antrag Wenger und Guggisberg. Denn es ist richtig, sich nicht unter Zeitdruck setzen zu lassen sondern abzuwarten. Ich erlaube mir, einige kritische Argumente gegen das Projekt anzuführen. Man hat die Regionalkonferenzen gegründet und gesagt, das sei nun die Hoheit der Regionen. Heute diskutieren wir über einen Entscheid, den die Regionalkonferenz gefällt hat. Das ist für mich ein klares Zeichen, dass die Regionalkonferenzen eine Fehlkonstruktion sind. Als Strassenbefürworter muss ich auch noch etwas zum Thema Bus und Bahn sagen. Der Bus ist ganz klar flexibel. Ein Bus ist wirtschaftlich, und vor allem ist ein Bus heute auch umweltfreundlich. Man kann nicht mehr sagen, die Busse seien heute nicht umweltfreundlich. Ich sehe es bei den Lastwagen: Wir fahren heute mit Euro-6-Motoren. Der Kommissionspräsident sagte gestern, die Gemeinde Faulensee mit rund 1200 Einwohnern würde besser erschlossen. Das spricht für eine Unterstützung der Buslösung, weil man dort eine bessere Erschliessung machen könnte. Zusammenfassend ist für mich der Entscheid, zu verschieben, wahrscheinlich richtig. Aber auch die Strasse kann eine Chance sein, und die Busumstellung hätte eine gewisse Berechtigung.

Andrea de Meuron, Thoune (Les Verts). Wäre ich eine der tausend Einwohnerinnen und Einwohner von Leissigen, so würde ich wahrscheinlich auch alles unternehmen, damit ich eine direkte Bahnanbindung behalten kann. Bei einer Umstellung von der Bahn auf den Bus schaue ich nicht nur als Grüne, sondern auch als Präsidentin des VCS Thun-Oberland ganz genau hin. Denn wer, wenn nicht der VCS, setzt sich für einen guten ÖV ein? Doch die Prüfung der Unterlagen zeigt: Es gibt eben nicht nur eine Leissiger Sicht. Es gibt auch die übergeordnete Sicht. Und so wird deutlich, dass die Umstellung auf den Bus sehr wohl auch Vorteile für die Dörfer Leissigen und Därligen mit sich bringt. Das haben wir gehört. Ich möchte den Vorteil der direkten Busverbindung von Leissigen und Därligen zu den Oberstufenschulanlagen in Interlaken hervorheben. Das scheint mir ein wesentlicher Punkt. Denn wer, wenn nicht gerade die Schülerschaft, ist auf eine gute, direkte ÖV-Verbindung angewiesen?

Das Hinauszögern dieses Entscheids wirkt auf den ersten Blick verlockend und nachvollziehbar. Aber – wir haben es gehört – das ist ein wenig ein Wunschprogramm. Wenn wir warten, nehmen wir ganz klar Mehrkosten für den Kanton bei der Bestellung des ÖV in Kauf, weil wir nicht die kostengünstigere Buslösung wählen. Und man setzt Millionen von Steuergeldern in den Sand, weil die Investitionen in die Perronanlagen, die mit der Einführung des Halbstundentakts obsolet würden, dann wahrscheinlich wortwörtlich «für ds Büsi» wären. Das scheint mir das wesentlichste Argument in dieser Sache. Bei einer Erschliessungsvariante mit dem Bus ist die Bevorzugung des Busses auf der Strasse unabdingbar, damit die Erschliessungsqualität, also die Fahrplanstabilität, gewährleistet werden kann. Das ist machbar. Darum braucht es nun unbedingt diesen Entscheid, damit man vorwärts macht und den Entscheid nicht immer weiter hinausschiebt. Denn sonst wird die Planung nicht weitergeführt, und bereits bekannte Lösungen werden auch nicht umgesetzt. Ich möchte gerne jedem Dorf – über einen Bahnanschluss könnten wir noch diskutieren – einen guten Takt geben. Man muss sich aber auch die Frage stellen, wer die Rechnung bezahlt. Und dann müssten wir die Lage all derjenigen Gemeinden, die eine Reduktion im ÖV-Angebot erfahren, hier ebenfalls diskutieren. Und ob so die richtige Lösung herauskommt, wage ich zu bezweifeln. Die Ablehnung des Antrags ist für mich schlussendlich klar. Der vorliegende Entscheid bringt für mehr EinwohnerInnen eine bessere Lösung. Als Grossrätin habe ich das Gesamtinteresse des Kantons zu vertreten. Daher lehne ich den Antrag deutlich ab.

Le président. Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass ich die Rednerliste in einer Minute schliessen werde.

Melanie Beutler-Hohenberger, Gwatt (PEV). Ich äussere mich als Einzelsprecherin, aber vor allem auch als ÖV-Nutzerin, und dieser schliesst ja bekanntlich sowohl die Bahn als auch den Bus ein. Das heisst, ich habe keine Präferenz; beide sind für mich gleichwertig. Mein Votum bezieht sich vor allem auf das Umsteigen von der Bahn auf den Bus zwischen Spiez und Interlaken. Übergeordnet möchte ich auch sagen, dass der vorliegende Angebotsbeschluss für sehr viele unserer Verkehrsbedürfnisse wirklich eine tolle Lösung darstellt. Die Lösungen müssen nicht nur unternehmerisch Sinn machen, sprich: wirtschaftlichen Kriterien genügen, sondern gleichzeitig auch den Bedürfnissen der Nutzer dienen, sprich: deren Bedarf decken. Das Entgegenkommen der verschiedenen Parteien und Interessen ist ein sehr aufwändiger Prozess und aus meiner Sicht ein wenig mit dem Schachspiel zu vergleichen. In letzter Zeit wurden an den Regionalkonferenzen und anderswo bereits einige wichtige und spielbestimmende Züge gefahren. Auch heute stehen noch einige solcher Züge an; diesmal eben von uns hier im Grossen Rat. Persönlich tendiere ich heute dazu, nur dasjenige zu entscheiden, nur diejenigen Züge zu tätigen, die absehbare und gewünschte Konsequenzen haben, zumindest für den grösstmöglichen Teil der betroffenen Bevölkerung.

Ich komme zum Schluss. Da der wichtige, anvisierte Halbstundentakt in der Zukunft liegt und durch den Abänderungsantrag EVP, Wenger nicht gefährdet ist, stimme ich diesem Antrag zu. Ich möchte Lösungen unterstützen, die Sinn machen. Und hier scheint es mir eben gerade sinnvoll, etwas zurückzustellen, etwas noch nicht heute zu entscheiden, das eben nicht notwendigerweise heute entschieden werden muss. Eine Klammerbemerkung: Wir sprechen immerhin über Lösungen, die in der Grössenordnung zwischen 9 und 90 Mio. Franken liegen. Diese Zahlen stammen aus gesicherten Quellen. Und dies nur, um den Busverkehr zwischen Spiez und Interlaken sicher zu gestalten. Da spreche ich über die bekannte Einfahrt auf die A8.

Hans Rösti, Kandersteg (UDC). Eigentlich hatte ich nicht im Sinn, etwas zu sagen, doch die Diskussion hat mich nun nach vorne geholt. Der Angebotsbeschluss als Ganzes ist ein guter Angebotsbeschluss. Einige Dinge konnten berücksichtigt werden und andere weniger. Aber das ist so geschehen, und das ist sicher gut. Dass die Region Interlaken-Oberhasli für die Umstellung kämpft, kann ich verstehen. Aber dass sich alle ändern, die es eigentlich nicht betrifft, derart vehement für die Umstellung auf den Bus einsetzen, kann ich nicht unbedingt verstehen. Ich verstehe auch nicht, warum man einen Angebotsbeschluss vor den Grossen Rat bringt, wenn es nicht mehr möglich sein sollte, eine kleine Anpassung zu machen. Ich komme aus dem Frutigtal. Das Frutigtal hat schon vor einigen Jahren auf den Busbetrieb umgestellt, das war eine riesige «Kumedi». Heute ist es eine gute Sache, das wurde bereits gesagt. Ich habe aber ein politisches Problem. Ich möchte an dieser Stelle die folgende Aussage machen: Die Regionalkonferenz Oberland Ost erdrückt die Gemeinde Leissigen. Das ist vielleicht etwas hart ausgedrückt, aber in meinen Augen ist das einfach so. Es wurde gesagt, nur der Gemeinderat von Leissigen wolle nicht umsteigen. Die «Jungfrau Zeitung» hat eine Umfrage gemacht und 554 Personen befragt. 446 wollen die Bahn, 96 den Bus und 12 Personen ist es egal. Aber selbst das spielt keine Rolle. Seitens von Thun wird gesagt, man wolle nun endlich eine Regionalkonferenz, und man fragt sich, warum die Täler nicht mithelfen; das Frutigtal, das Simmental und das Saanenland. Wenn Sie hier solche Sachen machen, werden die kleineren Gemeinden in diesen Tälern weiterhin nicht mithelfen, dass Thun-Oberland-West eine Regionalkonferenz erhält. Diejenigen, die es nicht betrifft, fordere ich dazu auf, wenn Sie nicht zustimmen wollen, den weissen Knopf zu drücken, und dem Antrag Wenger und Guggisberg zuzustimmen. Es geschieht gar nichts, das haben wir nun verschiedentlich gehört. Die Thematik muss erst 2030 umgesetzt sein. Ob wir hier nun zwei oder vier Jahre warten – es passiert gar nichts, es tut unterhalb von Leissigen niemandem weh, und oberhalb auch nicht. Aber dass diejenigen oberhalb dafür kämpfen, das verstehe ich.

Ursula Zybach, Spiez (PS). Das Angebot für den öffentlichen Verkehr in den Angebotsperioden 2018–2021 wurde über eine sehr lange Zeit sehr sorgfältig erarbeitet. Viele Organisationen waren involviert, die Gemeinden, die Verkehrskommission Oberland West, das Astra, die BLS, die Post und weitere. In der Funktion als Gemeinderätin von Spiez hatte ich irgendwann einmal ein Dokument mit dem Titel «Studie zur Zukunft des Regionalverkehrs Spiez–Interlaken Ost» bei mir auf dem Schreibtisch. Da habe ich es sehr stark gespürt. Ich, als Tochter eines Lokführers, muss jetzt die Argumente finden für die Bahn. Ich habe das Dokument von vorne nach hinten und von hinten nach vorne durchgelesen und mir gesagt: Irgendwo finde ich doch das Argument! Schlussendlich musste ich feststellen, dass es nur Argumente für die Mischvariante Bahn und Bus gibt. Es gibt kei-

ne Argumente dafür, den regionalen Zug weiterzuführen. Und so haben wir das denn als Gemeinde im Mitwirkungsverfahren auch eingereicht: ein klares Votum für die Mischvariante.

Sie haben heute Morgen bereits viele Argumente gehört. Ich erinnere an das engagierte Votum von Urs Graf. Er hat das sehr schön aufgelistet. Eines möchte ich gerne noch ergänzen. Faulensee ist als Gemeinde grösser als Leissigen und Därligen zusammen. Unser «Bahnhöfli» – ein wunderschönes «Bahnhöfli» übrigens – ist extrem abgelegen. Gestern erhielt ich einen lustigen Vorschlag von jemandem aus Leissigen. Man könnte ja ein «Bähnli» ins Dorf hinauf bauen. Das wäre bestimmt schön und eine touristische Attraktion; ich wüsste einfach nicht, wer es bezahlen würde. Der Bus hingegen führt mitten durch das Dorf. Für uns wäre es eine sehr gute Lösung, einen Bus zu haben, der die Orte erschliesst.

Ich erinnere daran, dass Spiez bereits einmal vor einer ähnlichen Fragestellung stand. Es ging um den Zug zwischen Spiez und Thun. Es ging darum, ob der Regionalzug aufgehoben werden solle oder nicht. Auch damals hat mein Lokführerherz BLS-seitig gelitten. Man hat den Bus eingeführt, und – Sie glauben es nicht – alle sind wahnsinnig glücklich! Einerseits wurde der Fahrplan verdichtet, und andererseits wird er von immer mehr Fahrgästen genutzt. Es ist das genau gleiche Phänomen wie bei der Linie Spiez–Interlaken: Der Bus führt durch die Dörfer hindurch. Der Bus führt dorthin, wo man wirklich hingehen will. Wir kennen den Bus ja bereits. Daher wissen wir auch, wo er fährt. Abends ab 20.00 Uhr – auch das haben Sie schon gehört – fahren wir nämlich bereits mit dem Bus. Ich bin überzeugt, dass auch die Leissiger in einigen Jahren über die Mischvariante sehr glücklich sein werden. An dieser Stelle danke ich für das Süss, das wir gestern erhalten haben. Stimmen Sie daher bitte dem Angebot zu, und lehnen Sie den Änderungsantrag EVP und SVP ab.

Peter Flück, Unterseen (PLR). Wie angekündigt möchte ich kurz nochmals etwas sagen. Vorab zu den Regionalkonferenzen. Wegen mir muss man keine Regionalkonferenz haben; das kann man morgen abschaffen. Man müsste aber ein Organ haben, das auf regionaler Ebene einen Beschluss fasst. Im Westen ist das die Regionale Verkehrskonferenz Oberland West, im Osten ist es halt die Regionalkonferenz. Dort kommen Entscheide demokratisch zustande. Dieser Entscheid wurde in der Geschäftsleitung gefällt. In der Geschäftsleitung sind die Gemeindepräsidenten von Guttannen und von Habkern vertreten – letzterer sitzt übrigens auf der Tribüne. Der Entscheid wurde einstimmig gefällt. Zur Ausfahrt Därligen. Ich danke dem Grossen Rat, dass ihm dies ein so grosses Anliegen ist. Das freut mich wirklich. Es gibt in der Region Probleme, die seit langem bekannt sind. Es wurden viele Gespräche mit Därligen, dem Astra und dem Kanton geführt. Bis heute wurde aus verschiedenen Gründen keine Lösung gefunden, die ich an dieser Stelle aufzeigen kann. Ich bin Ihnen für die Unterstützung dankbar, die Sie in diesem Sinne leisten. Selbstverständlich werden wir sofort ans Astra gelangen und dieses zur Lösungsfindung auffordern, falls der Angebotsbeschluss so aufgesetzt wird. Das habe ich auch mit Frau Regierungsrätin Egger abgemacht. Ich bin überzeugt, dass wir die Lösung zeitgerecht finden werden. Ich bitte Sie nochmals, den Antrag abzulehnen.

Adrian Wüthrich, Huttwil (PS). Zum Glück habe ich mich schon vorher angemeldet, Thomas Knutti, aber ich muss nun gleich mit dir beginnen. Der Angriff auf die RVK ist sachlich überhaupt nicht gerechtfertigt. Ich darf nun zum fünften Mal bei der Erarbeitung eines Angebotskonzepts mitwirken. Vier davon habe ich in der RVK erlebt. Bis Ende 2016 war ich Mitglied der RVK Oberaargau. Auch als Präsident der IGÖV-Oberaargau war ich involviert. Die Erfahrungen, die wir auf regionaler Ebene machen, sind sehr gut. Denn wir können die Diskussion in der Region führen, Thomas. Im Oberaargau führen wir intensive, harte Diskussionen. Dann stellen wir dem Kanton den Antrag, und der Kanton muss ein Gefäss haben, damit er die Anliegen aufnehmen kann. Jede Gemeinde wird zweibis dreimal angefragt, ob sie Anliegen hat. Sie werden vor Beginn der Arbeiten zum Angebotskonzept angefragt, worauf die Wünsche eingehen. Diese werden diskutiert, und anschliessend können die Gemeinden erneut Stellung nehmen. Dann wird ein Entwurf erstellt, und die Gemeinderäte können nochmals Stellung nehmen. Damit werden aus meiner Sicht die Gemeinden auf eine Art und Weise involviert, die ihresgleichen sucht.

Auch als ehemaliger Kommissionspräsident beim letzten Angebotsbeschluss bin ich froh, dass wir insgesamt wieder eine Entwicklung haben. Im Zusammenhang mit dem letzten Angebotsbeschluss konnten wir leider nicht gross ausbauen. Jetzt können wir da und dort etwas machen. Ich hoffe, dass wir 2018 anlässlich der Budgetberatung keine Kürzungen beim ÖV vornehmen werden. Die Planungssicherheit ist für unsere Transportunternehmen wichtig. Bei der Vierjahresperiode, die nun auf dem Tisch liegt, sollte nicht gekürzt werden.

Zur regionalen Sicht. Auch seitens des Oberaargaus hätten wir x Anträge stellen können. Es gibt Anliegen, die nicht aufgenommen wurden. Ich denke, es geht allen Regionen so, dass eben Anliegen aufgrund der Kosten nicht aufgenommen werden konnten. In einem Punkt fühlen wir uns im Oberaargau etwas benachteiligt. Diesbezüglich haben wir Sie auch schon mit Motionen belästigt. Unsere Region hat nämlich keinen Anschluss an die S-Bahn Bern. Wir haben in Langenthal einen S-Bahn-Anschluss Richtung Turgi, und wir haben einen S-Bahn-Anschluss in Richtung Luzern. Aber nach Bern haben wir keinen; wir haben Fernverkehr. Da fehlt uns abends der Halbstundentakt. Alle andern Regionen haben einen Halbstundentakt, weil sie S-Bahn-Anschluss haben. Ich hoffe, der Regierungsrat werde hier weiterhin Druck machen, wie er es auch versprochen hat.

Zum vorliegenden Antrag. 2004 habe ich mich als Bürger gegen die Bahnumstellung zwischen Huttwil und Sumiswald-Grünen eingesetzt. Ich weiss, wie man sich fühlt. Die Leissiger erhalten von mir eine Sympathiestimme. Wir sind damals «abgeschiffet», und heute fährt der Bus. Bald wird die Dampfbahn auf unserer Strecke fahren, und die Infrastruktur wird erneuert.

Mohamed Hamdaoui, Biel/Bienne (PS). En écoutant ce débat on pourrait croire que le seul enjeu concerne une région au demeurant magnifique, c'est celle de Leissigen. Mais je vous rappelle tout de même que ce projet concerne l'ensemble du canton, qu'il apportera des améliorations conséquentes, alors permettez très brièvement au Biennois que je suis de rappeler une ou deux choses importantes pour nous. Nous sommes une ville qui est particulièrement touchée par un trafic routier chaotique – c'est le moins que l'on puisse dire – et le problème ne sera pas résolu avant l'achèvement du contournement autoroutier on ne sait pas quand. N'empêche que notre ville ne cesse de se développer, que l'offre en matière de transports publics qui est prévue dans ce projet devrait contribuer à faire en sorte que ce développement soit le plus harmonieux possible, notamment dans deux directions, avec l'accès plus facile aux Champs-de-Boujean, où il y a un développement commercial industriel qui est important, qui est salubre mais qui s'accompagne naturellement de plus en plus de pendulaires et, d'autre part aussi, le désenclavement des quartiers qui sont éloignés du centre-ville et qui seront desservis par une cadence horaire, notamment les week-ends, qui sera beaucoup plus intéressante si l'on veut efficacement développer les transports publics et la mobilité douce. Donc je vous invite à accepter ce projet, nous Biennois nous nous réjouissons qu'il y aura autant d'enjeux émotionnels dans quelques années lorsque nous pourrons enfin parler du Regiotram.

Martin Schlup, Schüpfen (UDC). Bei der Durchsicht des grossen Dossiers über das Angebot im ÖV habe ich mir ein paar Gedanken gemacht. Ich möchte hier nicht zu einzelnen Anträgen Stellung nehmen. Beschrieben ist Mobilität als «der Zustand, dass in einer Gesellschaft Menschen nicht mehr eng an einen Ort gebunden sind». Das wäre eigentlich der Überbegriff der Mobilität. Der ÖV ist in unserer Gesellschaft und Wirtschaft sicherlich wichtig und nicht mehr wegzudenken. Ohne ÖV wäre die immense Mobilität gar nicht mehr zu bewältigen. Wir haben es heute einige Male gehört: das Angebot richtet sich nach der Nachfrage. Ich habe ein paar Mal für mich gedacht, man könnte es auch umkehren. Es ist auch nicht wegzudiskutieren, dass beispielsweise ein Dreiminutentakt auch unnötigen, zusätzlichen Verkehr generiert. Ich lasse das einmal so stehen. Es geht hier um Geld, um sehr viel Geld, und auch um Energie und Umwelt. Ich selber werde hier zustimmen, aber es gilt in Zukunft daran zu denken, wie weit wir mit unserer Mobilität noch gehen wollen. Müssen wir alle immer mehr Mobilität haben? Ist diese zwingend notwendig? Denn es wird doch auch immer etwas enger bei uns.

Luc Mentha, Köniz (PS), rapporteur de la CIAT. Ich habe der Debatte zu Leissigen aufmerksam zugehört und möchte Ihnen als Kommissionssprecher Folgendes mit auf den Weg geben: Die BaK hat den Umstellungsantrag auf den Bus begrüsst und unterstützt diesen. Uns lag ein zum Antrag Wenger und Guggisberg analoger Verschiebungsantrag vor. Dieser wurde in der BaK mit 10 zu 5 Stimmen abgelehnt. Nun haben wir einen Tag vor dem Entscheid den Antrag Wenger und Guggisberg erhalten. Es ist grundsätzlich schon ein wenig riskant, wenn man einen Tag vor der Entscheidung einen neuen Antrag stellt, ohne dass die BaK diesen hätte anschauen können. Es besteht die Gefahr, dass Fehlentscheide getroffen werden, wenn man einen Antrag nicht genau anschauen kann. Ich versuche trotzdem, diesen etwas zu analysieren.

Im ersten Teil des Antrags wird vorgeschrieben, dass die Umstellung auf den Bus stattfinden muss. Der Zeitpunkt der Umstellung wird an die Bedingung geknüpft, dass der Halbstundentakt eingeführt wird, und kumulativ dass die Einfahrt in die A8 in Därligen verbessert wird. Zweierlei fällt auf: Erstens gibt es nach der Einführung des Halbstundentakts keine Bahnerschliessung mehr für Därligen

und Leissigen. Zweitens fällt auf, dass wir uns, wenn wir den Antrag gutheissen, in eine Abhängigkeit vom Astra und von dessen Tempo bei den Verbesserungsmassnahmen für die Zufahrt auf die A8 begeben. Der zweite Teil des Antrags schreibt vor, dass in Leissigen keine Perronanlage für den Halt von Regionalzügen mehr gebaut werden darf. Das Verbot für Investitionen in Perronanlagen ist – Sie können es nachlesen – vorbehaltlos formuliert. Die Kreuzungsstelle in Leissigen soll nach dem Wortlaut dieses Antrags in jedem Fall ohne Perronanlage gebaut werden. Dieser zweite Teil des Antrags, meine Damen und Herren, in Verbindung mit dem ersten Teil des Antrags, kann den Kanton Bern sowie die Gemeinden Därligen und Leissigen in eine Sackgasse führen.

Sollte der Halbstundentakt scheitern, was wir alle nicht hoffen, verbessert das Astra die Einfahrt in die A8 nicht zügig, sind die Gemeinden Därligen und Leissigen nach dem Wortlaut des Antrags vom ÖV vollständig abgeschnitten und haben nichts mehr; weder Bus noch Bahn. Denn die Kreuzungsstelle in Leissigen muss man zwingend bis 2022 bauen, und zwar ohne Perronanlage, wird der Antrag Wenger und Guggisberg angenommen. Da erlaube ich mir, auf Äusserungen von Grossrätin Anne Speiser zu reagieren. Die Kosten für die Verbesserung des Anschlusses an die A8 sind bekannt, und zwar sowohl für die Variante im Osten wie auch für diejenige im Westen. Die Unterführung muss man bauen. Die heute bestehenden Perronanlagen sind nicht mehr brauchbar, wenn man die Kreuzungsstelle über 400 Meter für die langen Züge, die jetzt verkehren, baut. Dazu wurden Ausführungen gemacht, die nicht zutreffen.

Aus diesem Grund möchte ich als Kommissionssprecher wiederholen: Wir haben einen wohlüberlegten Antrag getroffen. Unterstützen Sie den Antrag der Regierung und der Regionalkonferenz Oberland Ost. Setzen wir gegenüber dem Bund ein klares Signal in Bezug auf den Halbstundentakt für die Region Oberland Ost und für die direkte Verbindung von Interlaken zum Flughafen Kloten. Es braucht gegenüber dem Astra und gegenüber dem Bund klare Signale und kein Zuwarten mit dem Entscheiden. Wir sind in der BaK zur Überzeugung gelangt, dass die Busumstellung auch für Leissigen mehr Vorteile als Nachteile bringt. Ich danke Ihnen, wenn Sie den Antrag der BaK unterstützen und den Angebotsbeschluss ohne Änderungen gutheissen.

Barbara Egger-Jenzer, directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie. Wir diskutieren hier über den Angebotsbeschluss. Mit dem Angebotsbeschluss bestimmt der Grosse Rat das Angebot des öffentlichen Verkehrs für das gesamte Kantonsgebiet für die nächsten vier Jahre und nimmt die finanziellen Auswirkungen des Angebots im öffentlichen Verkehr zur Kenntnis. Der Angebotsbeschluss stützt sich auf die Anträge der regionalen Verkehrskonferenzen, beziehungsweise der Regionalkonferenzen. Es ist ein Prozess von unten nach oben. Viele Kantone beneiden uns um diesen Prozess. Es kommt nämlich von den Gemeinden an die Regionalkonferenzen, von den Regionalkonferenzen in die BVE, in die Regierung und anschliessend in den Grossen Rat, der schlussendlich darüber entscheidet. Seit 2013, also seit dem letzten Angebotsbeschluss, blieb das Angebot im öffentlichen Verkehr im gesamten Kantonsgebiet eigentlich konstant. Das hat dazu geführt, dass sich die Auslastung der Züge und Busse im Kanton Bern stark erhöht hat. Oder anders ausgedrückt: Mit der gleichen Leistung werden mehr Personen befördert. Der ÖV hat seine Effizienz im Kanton Bern erhöht. Das ist zwar gut, ist aber infolge des anhaltenden Wachstums nicht mehr ausreichend.

Wie ist die heutige Situation? Viele unter Ihnen erleben das täglich. Auf allen Bahnlinien und auf zahlreichen Buslinien haben wir in den Hauptverkehrszeiten eine hohe Auslastung. Bei verschiedenen S-Bahn-Linien und zahlreichen Buslinien – vor allem in den Agglomerationen – sind die Kapazitätsgrenzen längstens erreicht und sogar überschritten. Die finanzielle Situation des Kantons ist nicht rosig. Die Anträge der Regionen mussten priorisiert werden. Das haben wir mit den folgenden Stossrichtungen gemacht. Die Kapazitäten werden erhöht. Auf verschiedenen Linien stösst das heutige Angebot an seine Kapazitätsgrenzen. Das ist insbesondere in der Agglomeration Bern, aber auch in der Agglomeration Thun und auf einzelnen S-Bahn-Linien der Fall. Wir wollen einen attraktiven ÖV in Biel und in Thun. Das Angebot soll durch dichtere Takte attraktiver werden, und der ÖV soll gestärkt werden. Wir wollen einen gezielten und potenzialgerechten Ausbau. Wir wollen kein Giesskannenprinzip. Das Angebot wird dort ausgebaut, wo auch eine gute Nachfrage vorhanden ist. So stellen wir sicher, dass der eingesetzte Franken auch etwas bewirkt und der Ausbau nachhaltig ist. Wir wollen die Verkehrsspitzen glätten. Auf einzelnen stark ausgelasteten Linien wird die Verdichtung in den Hauptverkehrszeiten am Morgen zeitlich ausgedehnt. Damit wird es attraktiver, die Hauptverkehrszeiten zu meiden, was dazu beiträgt, die Verkehrsspitzen zu glätten.

Das heutige Angebot soll grundsätzlich beibehalten werden. Die Bürgerinnen und Bürger in allen Regionen des Kantons sollen sich darauf verlassen können, dass ihr Angebot an ÖV – Bus oder

Bahn – auch weiterhin besteht. Mit den verschiedenen Angebotsausbauten steigen die jährlichen Abgeltungskosten zwischen 2018 und 2021 von rund 280 Mio. Franken auf rund 335 Mio. Franken. Knapp die Hälfte der Mehrkosten sind eine Folge von Angebotsverbesserungen, mit welchen wir den Leuten wirklich ein besseres Angebot machen können. Die andere Hälfte sind Investitionsfolgekosten, vor allem wegen neuem Rollmaterial, insbesondere bei der BOB und beim RBS. Sie sehen jetzt, dass das Ausgabenwachstum klar begründet und dringend notwendig ist. Nachdem beim letzten Angebotsbeschluss aus finanziellen Gründen kaum zusätzliche Mittel gesprochen werden konnten, ist das jetzt dringend notwendig. Eine Kürzung der ÖV-Ausgaben führt nicht zu Einsparungen, sondern lediglich zu einer Verlagerung der Kosten auf den Individualverkehr. Denn die Bürgerinnen und Bürger werden bei einem reduzierten ÖV-Angebot ihre Mobilität nicht einschränken, sondern wieder vermehrt aufs Auto umsteigen. Das führt dort zu Mehrkosten und ist auch aus volkswirtschaftlicher Sicht teurer. Denn überall dort, wo sich Verkehrsströme bündeln lassen, ist halt der ÖV die bessere Lösung. Ein Bus auf der Strasse ersetzt 50 Autos mit je einem Passagier. Umgekehrt führt jeder reduzierte Bus schlimmstenfalls zu 50 neuen Autos.

Zusammengefasst: Nach der langen Debatte kann ich sagen, dass ich eine ausserordentlich glückliche Verkehrsdirektorin bin. Es wurde nämlich über den gesamten ÖV im ganzen Kanton wenig diskutiert. Sie haben das akzeptiert und unterstützen das. Das freut mich ausserordentlich. Es ist der fünfte Angebotsbeschluss, den ich hier im Rat vertrete. Und nun hat man während relativ langer Zeit über einen Punkt gesprochen, quasi über eine der vielen Linien, die sie heute beschliessen. Merci vielmals, ich fühle mich glücklich.

Ich komme zu den Anträgen. Die Frage, ob Leissigen, Därligen und Faulensee mit der Bahn oder dem Bus erschlossen werden sollen hat nun enorm zu reden gegeben. Sie hat auch enorm zu schreiben gegeben. Ich kann nicht auf alle Voten eingehen, die abgegeben wurden. Ich muss Ihnen ganz ehrlich sagen: Es sind Voten gefallen, die ich nicht verstehe. Ich kann nur sagen, wahrscheinlich wissen die Leute nicht genau, wie das in Leissigen aussieht. Ich versuche es nun ganz sachlich darzulegen. Der Grosse Rat hat dem Regierungsrat mit dem letzten Angebotsbeschluss 2013 den Auftrag erteilt, zu prüfen, ob die Linie Spiez–Interlaken von der Bahn auf den Bus umgestellt werden soll. Das ist etwas, das bei jedem Angebotsbeschluss kommt, nämlich dass wir prüfen müssen, ob man Linien umstellen soll. Heute diskutieren wir nicht mehr einfach über die Umstellung, sondern über Fernverkehr, über Halbstundentakt, über Regionalverkehr, über Perrons, über Doppelspurausbauten usw. Das haben wir – ich glaube, dass muss man hier einfach sagen – ein Stück weit der BLS zu verdanken; respektive eben nicht zu verdanken. Ich habe die übermässige Einmischung der BLS als nicht richtig angeschaut. Ich finde, eine Transportunternehmung darf lobbyieren, aber alles im Rahmen. Und wenn man einmal verloren hat bei einem Antrag, so muss man das akzeptieren und nicht immer weitergehen.

Also, zurück zur Studie. Wir haben das so gemacht, wie wir es immer machen. Wir haben nämlich eine Studie in Auftrag gegeben. Der Kanton hat die Studie so durchgeführt, wie wir es schon früher x-mal gemacht haben, im Emmental, im Mittelland und an vielen andern Orten. Bei der Erarbeitung der Studie waren die betroffenen Regionen dabei. Die Gemeinden waren dabei, auch Leissigen war dabei. Das BAV war dabei, das Astra war dabei, und die Transportunternehmen inklusive der BLS waren dabei. Die BLS hat viele Anträge und Konzeptvorschläge eingegeben, was die ganze Sache auch nicht einfacher gemacht hat. Aber man hat alles im Detail geprüft. Die Studie zeigt, dass die heutige Bahnerschliessung mit einer Buserschliessung bezüglich der Qualität des ÖV vergleichbar ist. Die Buslösung ist allerdings günstiger. Das ist der Fall, solange der Fernverkehr zwischen Bern und Interlaken nicht im Halbstundentakt fährt. Sobald der Halbstundentakt eingeführt wird, und dafür setzen wir uns seit Jahren beim Bund vehement ein, ist die Buserschliessung vor allem aus wirtschaftlichen Überlegungen deutlich überlegen. Sie ermöglicht jährliche Einsparungen von über 4 Mio. Franken. 80 Prozent der Passagiere auf dieser Linie reisen zwischen Spiez und Interlaken und nehmen den Intercity-Zug.

Und noch etwas zur Studie. Wann machen wir solche Studien? Wenn eben die Nachfrage nicht mehr vorhanden ist, wenn es einfach zu wenige Einsteigende hat. In Spiez–Interlaken–Leissigen–Därligen haben wir 450 Personen. Wir haben aber Umstellungstudien zwischen Ramsei und Sumiswald gemacht mit 1900 betroffenen Personen. Zwischen Sonceboz und La-Chaux-de-Fonds mit 2000 Personen. Zwischen Lyss und Kerzers mit 2000 Personen. Und es gibt noch mehr Beispiele. Das ist also ein ganz normaler Vorgang. Wenn es bei so wenigen Personen eine so kleine Nachfrage gibt, und wenn die Buslösung auch noch günstiger ist, dann liegt es einfach auf der Hand, dass man die Buslösung vorzieht.

Die beiden betroffenen Regionen Oberland West und Oberland Ost, die betroffenen Gemeinden mit Ausnahme von Leissigen und der Regierungsrat sind der Meinung, dass eine Buslösung mehr Vorteile aufweist als die Bahn. Die Gemeinde Leissigen ist damit nicht einverstanden. Und ich muss Ihnen sagen, da habe ich Verständnis. Auch das haben wir in den letzten Jahren immer wieder erlebt. Bei Umstellungen von Bahn auf Bus gab es immer Gemeinden, die sich mit Vehemenz gewehrt haben. Ich verstehe das. Man verliert etwas, das man vielleicht lieb gewonnen hat. Dafür habe ich Verständnis. Die Gemeinde Leissigen ist nicht einverstanden. Die BLS, wie ich erwähnt habe, auch nicht. Die BLS ist nicht einverstanden, weil sie gerne im Auftrag von Bund und Kanton Bahnleistungen erbringt – das ist ja klar. Und die Gemeinde Leissigen, weil ihr die Bahn am Herzen liegt. Die Faktenlage ist nicht ganz einfach. Daher möchte ich die Rahmenbedingungen nochmals darlegen und die Gründe für den Umstellungsentscheid erläutern. Wichtig ist die zukünftige Entwicklung in diesem Raum. Das ist alles miteinander verbunden, und das muss man verstehen. Dabei sind zwei Schritte wesentlich. Als erstes steht die Wiedereinführung direkter Züge von Interlaken zum Flughafen Zürich an. Das ist für das Oberland Ost äusserst wichtig. Ich habe von den Tourismusorganisationen und den Hotelliervereinen x Briefe erhalten, in welchen ich gebeten wurde, mich weiterhin dafür zu engagieren, dass die direkten Züge vom Flughafen nach Interlaken wieder kommen. Der Regierungsrat hat zusammen mit dem Berner Oberland lange dafür gekämpft. Damit man das einführen kann, bezahlen wir auch einen massiven Beitrag an die Entflechtung Wylerfeld, die sich im Bau befindet. Sie soll 2022 fertiggestellt sein. Die Entflechtung im Wylerfeld ist eine Voraussetzung für die direkte Verbindung; ohne die Entflechtung geht es nicht. Eine weitere Bedingung ist ebenfalls der Ausbau der Kreuzungsstelle in Leissigen. Ohne Ausbau können nämlich die langen Züge nach Zürich und umgekehrt nicht kreuzen, und die Direktverbindung kann nicht eingeführt werden. Die BLS erarbeitet zurzeit das Projekt, das wissen Sie. Das Genehmigungsverfahren soll dieses Jahr eingeleitet werden, sodass Ende 2018 oder 2019 mit dem Bau begonnen werden kann. Ziel ist es, dass die Kreuzungsstelle ebenfalls im Jahr 2022 fertig wird. Dann können ab 2022 die direkten Züge vom Flughafen wieder nach Interlaken fahren.

Sollte der Grosse Rat heute nicht entscheiden, besteht das Risiko, dass das Projekt verzögert wird, weil nicht klar ist, ob ein Perron gebaut werden muss oder nicht. Die Geleise werden gegenüber heute verschoben. Die Geleise sind dann also nicht mehr dort, wo sich der heutige Perron befindet. Sollen die Züge halten, muss man also einen neuen Perron bauen. Und das kostet zwischen 9 und 10 Mio. Franken. Nun komme ich zum nächsten Punkt. Im Jahr 2019 entscheidet das Bundesparlament über den nächsten Ausbauschritt 2030. Die Planungen dazu laufen. Ein sehr wichtiges Anliegen des Kantons Bern ist in diesem Ausbauschritt die Verbesserung der Verbindungen ab Bern ins Berner Oberland mit dem Halbstundentakt nach Interlaken und nach Brig. Die zusätzlichen Züge ermöglichen genügend Kapazität für Pendlerinnen und Pendler, aber auch für den wichtigen und zunehmenden Tourismusverkehr. Diese Angebotsverbesserung ist aber nur möglich, wenn der Lötschberg Basistunnel ausgebaut wird. Aus den bisherigen Arbeiten wissen wir, dass es nicht so schlecht aussieht. Aber wir wissen auch, dass wir uns noch sehr stark für den Lötschberg-Ausbau engagieren müssen. Sie müssen sich bewusst sein, dass Sie mit dem heutigen Entscheid zum Angebot Spiez–Interlaken auch ein Signal zum Halbstundentakt Bern–Interlaken setzen. Der Bund nimmt zur Kenntnis, welches Signal Sie setzen. Wenn man heute nicht entscheidet oder anders entscheidet, so kann man das so interpretieren, dass man den Halbstundentakt vielleicht gar nicht will. Dem Bund ist das eigentlich noch so recht. Wenn Sie sich für die Bahn entscheiden, muss der Bund in die Perrons in Leissigen und Därligen investieren. Mit dem Halbstundentakt Bern–Interlaken wäre die Investition dann aber umsonst gewesen. Wenn Sie sich für den Bus entscheiden, ist die Investition in die Perrons nicht notwendig, und der Kanton sendet dem Bund ein Signal, dass die Infrastruktur direkt auf den Halbstundentakt Bern–Interlaken ausgerichtet werden soll und nicht noch mit Zwischenhalten.

Zum Abänderungsantrag. Wird der Antrag angenommen, verkehrt weiterhin stündlich ein Regionalzug zwischen Spiez und Interlaken. Die Perrons in Leissigen müssen ausgebaut werden, sonst kann der Zug nicht halten, da der heutige Perron mit dem Umbau von Leissigen nicht mehr am Geleise liegt. Das habe ich bereits ausgeführt. Wird der Antrag abgelehnt, setzen wir uns sofort für eine Verbesserung der Einfahrt von Därligen auf die A8 ein. Die Signale seitens des Astra sind positiv. Bis der Bus eingeführt wird, und das wird frühestens Ende 2019 der Fall sein, soll die Situation bei der Einfahrt auf die A8 in Därligen verbessert werden. Ich bitte Sie, die Anträge abzulehnen. Ich glaube, ich habe nun genügend dargelegt, dass einerseits falsche Signale an den Bund gesendet würden und dass dort andererseits gar nicht mehr angehalten werden kann, wenn man nicht investieren will.

Ich komme zum Antrag Gabi Schönenberger und Burren. Albligen, ein Dorf in der Gemeinde Schwarzenburg, westlich des Sensegrabens, wird heute durch zwei Buslinien erschlossen. Einerseits bestehen stündliche, in den Hauptverkehrszeiten halbstündliche Verbindungen nach Ueberstorf und Flamatt mit guten Anschlüssen auf die S-Bahn nach Bern. Mit dieser Buslinie ist das Dorf Albligen gut erschlossen. Andererseits gibt es täglich fünf Kurspaare nach Schwarzenburg. Mit dieser Linie beschäftigen sich die Regionalkonferenz und die BVE seit mehreren Jahren. Denn die Linie weist eine ungenügende Auslastung und einen stark ungenügenden Kostendeckungsgrad auf. Um diese Linie geht es im Antrag. In allerletzter Minute haben die Gemeinde Schwarzenburg und die Postauto AG einen Rettungsvorschlag unterbreitet. Was sieht dieser vor? Es sind dies mehr Kurse, damit die Schülerbedürfnisse vollständig abgedeckt werden können und eine Verlängerung der Linie von Schwarzenburg nach Mamishaus. Die Postautos aus Albligen fahren dann zusätzlich zu den bereits verkehrenden Bussen der Linie 611 Schwarzenburg–Riggisberg von Schwarzenburg nach Mamishaus. Das neue Angebot kostet den Kanton mehr als das heutige Angebot. Die Kennwerte der kantonalen Verordnung zur Auslastung und zum Kostendeckungsgrad werden knapp genügend. Das allerdings nur deshalb, weil die Gemeinde Schwarzenburg einen Direktbeitrag an die Linie leistet. Nur so können 20 Prozent der Kosten durch Billetterträge und Gemeindebeiträge überhaupt gedeckt werden. Die Besteller, also der Bund und der Kanton, übernehmen die restlichen 80 Prozent der Kosten.

Warum sind wir der Ansicht, dieses Angebot sei nicht Bestandteil des Grundangebots im öffentlichen Verkehr? Die Buslinie hat keine wesentliche Bedeutung bei der Erschliessung von Albligen. Das Dorf ist mit der Buslinie nach Flamatt erschlossen. Die heutige Nachfrage zeigt, dass die Linie primär dem Schülerverkehr dient und sonst kaum eine Bedeutung hat. Somit ist klar, dass es sich ausschliesslich um Schülertransport handelt, und dieser liegt nun einmal im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden. Die Busse fahren zu einem grossen Teil entlang von Bahn und Buslinien mit einem guten Angebot. Zwischen Lanzenhäusern, Schwarzenburg und Mamishaus verkehren häufig Züge, beziehungsweise Busse. Schülertransporte werden, wenn immer möglich, in den öffentlichen Verkehr integriert. Auf vielen Linien hilft das, die Linie überhaupt zu erhalten. Wird die Nachfrage jedoch zu gering, und werden nur noch Schülertransporte abgedeckt, ist es nicht Aufgabe des öffentlichen Verkehrs, das Angebot zu finanzieren. Im ganzen Kanton gibt es Beispiele für solche Linien. Albligen–Schwarzenburg ist da kein Einzelfall. Ich denke an folgende Linien: Kröschenbrunnen–Trub, ein Bürgerbus der Gemeinde, Utzigen–Radelfingen–Bangerten in der Gemeinde Vechigen, Niederried–Ringgenberg, Biembach–Hasle oder Heimenschwand–Wangelen. Schülertransporte kosten weniger als eine ÖV-Linie. Der Grund liegt einerseits in den Anforderungen an den ÖV mit Billetts, Haltestelleninformationen und dem fixen, zuverlässigen Fahrplan. An schulfreien Nachmittagen und bei besonderen Schulanlässen fährt dann halt auch ein Bus. Mit der Annahme des Antrags erhöhen wir die Kosten für den Kanton, aber auch die Kosten ganz allgemein. Lediglich die Gemeinde Schwarzenburg könnte die Kosten senken, aber das zulasten des Kantons. Nun habe ich mich zu diesem Antrag auch noch geäussert. Er ist in den Voten ein wenig untergegangen. Ich bitte Sie, die Anträge abzulehnen. Ich erlaube mir, eventuell nach dem Antragsteller nochmals das Wort zu ergreifen.

Le président. Im Namen des Grossen Rats drücke ich die grosse Freude aus, dass wir Sie so glücklich gemacht haben. Schauen wir einmal, ob das nach der Abstimmung auch noch der Fall sein wird. Das Wort haben nun nochmals die Antragsteller.

Martin Wenger, Spiez (PEV). Herzlichen Dank für die angeregte Diskussion. Es ist spannend zu erleben, was alles in vier Sätze hineininterpretiert werden kann. Zum Teil beinhalteten die Aussagen hier am Rednerpult ungefähr das Gegenteil dessen, was wir sagen wollten. Wir sind grundsätzlich und unbestreitbar für einen Halbstundentakt für Interlaken. Wir sind unbestreitbar für einen direkten Anschluss an den Flughafen. Darin sind wir uns einig. Hingegen sehen wir Probleme bei der Einmündung und die Strasse, und wir haben in einem gewissen Sinn Zeit. Aus der Diskussion habe ich herausgespürt, dass ein Satz im Antrag Missverständnisse auslöst. Es ist das Abwarten der Einführung des Halbstundentakts. Wir möchten eigentlich nicht die Planung behindern, sondern den Zeitpunkt der Umsetzung definieren. Daher streichen wir die erste Forderung. Also geht es jetzt noch um die Einmündung in die A8. An dieser Forderung halten wir fest. Und wir wollen keine Fehlinvestitionen. Wir wollen nicht in die Perrons investieren, wenn dafür nicht irgendwie eine Zukunft besteht. Es geht nur um diejenigen Bahnhöfe, die von der Umstellung betroffen sind. Wenn es keine Umstellung gibt, gibt es auch keine Kosten. Seit ungefähr zwei Wochen bin ich mit diesem Thema recht

intensiv beschäftigt. Mir fällt auf, dass es nicht um Termine geht, nicht um Bahntechnik. Es geht auch nicht darum, um welche Zeit welches Verkehrsmittel fährt. Ich habe ganz stark den Eindruck gewonnen, dass man zwar miteinander gesprochen, einander jedoch nicht verstanden oder sich nicht zugehört hat. Daher bin ich der Meinung, wir sollten die Zeit, die wir zur Verfügung haben, für solche Gespräche, für die notwendigen Abgleiche nutzen. Wir sollten die Sache «z Bode rede» oder eben «z Bode lose».

Lars Guggisberg, Kirchlindach (UDC). Angesichts dessen, dass beim Angebotsbeschluss alles klar sein sollte, haben nun doch sehr viele Leute das Wort zu unserem Antrag ergriffen. Offenbar besteht Diskussionsbedarf. Das «BLS-Bashing» finde ich nicht angebracht. Hätten wir effektiv für die BLS alles unternehmen wollen, wären wir bestimmt nicht für die Umstellung von der Bahn auf den Bus. Und wir haben ja geschrieben, dass wir damit einverstanden sind. Im Übrigen entbehrt es nicht einer gewissen Widersprüchlichkeit, dass man sich zum einen beschwert, wenn die BLS Einfluss zu nehmen versucht. Geht es jedoch darum, dass sich die RBS in Bätterkinden einmischt, so ist das dann kein Problem. Einige Votanten haben so getan, als wären wir gegen die Busumstellung. Das ist falsch. Wir sind nicht gegen die Busumstellung. Die Vorteile sind bekannt; Luc Mentha hat sie nochmals erläutert, und auch andere haben das getan. Der Entscheid soll gefällt werden. Wenn Sie unseren Antrag lesen, wird Ihnen das klar. Dort heisst es, die Umstellung des ÖV von der Bahn auf den Bus zwischen Spiez und Interlaken sei zu vollziehen, einfach unter bestimmten Voraussetzungen. Der Antrag unterscheidet sich im Übrigen nicht völlig von demjenigen, der in der BaK vorlag. Das hat Luc Mentha gesagt; das ist nicht so.

Zu den Voten von Kobi Schwarz, von Blaise Kropf, von Martin Aeschlimann und von Luca Alberucci. Es gibt ja einen Grund, warum uns das Geschäft vorgelegt wird. Ich betrachte es als unsere Aufgabe, kritisch hinzuschauen und nicht einfach abzunicken. Sonst wäre es ja wirklich sinnlos, dass uns die Vorlage hier noch unterbreitet wird. Wir möchten einfach nicht, dass die Busumstellung mit dem Holzhammer vollzogen wird, sondern mit dem etwas kleineren «Hämmerli», wie es die Archäologen jeweils benutzen. Das Gesetzgebungsverfahren ist jeweils ein ellenlanges Verfahren, und auch dazu stellen wir im Rat jeweils Anträge. Der erste Punkt, Einführung des Halbstundentakts bei den IC-Zügen zwischen Bern und Interlaken, ist nun zurückgezogen. Es bleibt also nur noch der zweite Punkt, Verbesserung der Sicherheit für die Buseinfahrt auf die A8 Fahrtrichtung Interlaken. Das ist sehr allgemein formuliert. Laut den Aussagen von Herrn Graf und auch von Herrn Flück deckt sich dies ja nun mit den Absichten. Es handelt sich also nicht um ein Störmanöver, um irgendetwas zu verschieben. Diesbezüglich besteht also kein Widerspruch mehr, und es ist keine Sackgasse. Ich bitte Sie im Interesse der Betroffenen vor allem in Leissigen, aber auch an andern Orten, das erträglicher zu machen und dem Antrag, so wie er jetzt noch steht, zuzustimmen.

Andreas Burren, Lanzenhäusern (UDC). Hätte die Gemeinde Albligen 2009 entschieden, zu Ueberstorf zu wechseln, dann würde ich die Argumente von Frau Regierungsrätin Egger unterstützen und sagen, das sei gut, man könne das Angebot sofort streichen. Es ging damals um drei Stimmen, die den Ausschlag für Wahlen gaben. Seither gehört Albligen eben zur Gemeinde Schwarzenburg. Die Albliger sind frustriert. Es war eine emotionale Angelegenheit. Und so wird auch das Kleinste, das wir entscheiden, auf die Fusion zurückgeführt, wenn sie das Gefühl haben, es sei gegen sie gerichtet. Darum an diejenigen, die Fusionen vorantreiben wollen: Geht man nach Albligen und hört man den Leuten zu, so schlagen sie eben den Fusionsfreunden das Gegenteil vor. Nicht nur die Schüler müssen nach Schwarzenburg. Auch ältere Leute sind betroffen. In Schwarzenburg gibt es seit drei Jahren ein Ärztezentrum. Auch Albliger haben sich dazu entschieden, dorthin zu gehen. Eine Frau hat mich angerufen und hat gesagt, sie habe niemanden, der sie dorthin führe. Ich habe sie gefragt, wie häufig sie dorthin gehe, worauf sie geantwortet hat, alle 14 Tage. Es ist klar, das ist sehr wenig. Gerade für sie ist das jedoch lebenswichtig. Ich bitte sie daher, dem Angebot zuzustimmen. Die Gemeinde hat auch ein Zeichen gesetzt und hilft mit.

Sarah Gabi Schönenberger, Schwarzenburg (PS). Die Verkehrsdirektorin hat bestätigt, dass durch den Lösungsansatz der Gemeinde Schwarzenburg und das finanzielle Mittragen die Auslastungsanforderungen erfüllt werden. Die Buslinie dient eben nicht allein und ausschliesslich dem Schülertransport. Das habe ich auch einleitend schon gesagt. Sonst würde sich die Gemeinde Schwarzenburg gar nicht für die Postautolinie einsetzen. Es gäbe ja keinen Grund dafür. Die Gemeinde hat einen eigenen Schülertransport, der bereits in Betrieb ist und bestens funktioniert. Es geht darum, Leuten beispielsweise den regelmässigen Gang ins Gesundheitszentrum zu ermöglichen.

chen. Das kleine Albligen hat, wie gesagt, mit der grösseren Gemeinde Schwarzenburg fusioniert und eben nicht mit Flamatt. Ohne Annahme unseres Antrags wird die ÖV-Anbindung zwischen Albligen und Schwarzenburg gänzlich gekappt. Das macht in unseren Augen keinen Sinn, denn es braucht die ÖV-Verbindung zwischen den beiden fusionierten Gemeinden.

Barbara Egger-Jenzer, directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie. Ich habe Verständnis für das Argument. Mit dem ÖV können wir Gemeindefusionen, die man nicht wollte, nicht rückgängig machen und auch nicht lösen. Würden wir diesem Antrag zustimmen, so würden wir viele andere Gemeinden, die den Schülertransport eben selbst organisieren und finanzieren müssen, ins Unrecht setzen. Und das finde ich nicht in Ordnung.

Nochmals zum Antrag Wenger und Guggisberg, bei dem nun der erste Punkt gestrichen wurde. Ich muss Ihnen sagen, bei diesem Antrag kann ich persönlich nicht mehr ganz folgen. Für mich ist der wesentliche Punkt der letzte Satz, wonach an den von der Umstellung betroffenen Bahnhöfen keine Investitionen hinsichtlich des Halts von Regionalzügen zu tätigen seien. Ich sage es nochmals: Wenn man will, dass Direktzüge von Interlaken zum Flughafen Zürich und umgekehrt fahren können, dann braucht es eine neue Kreuzungsstelle in Leissigen. Und diese kommt an einen andern Ort zu liegen als die jetzigen Geleise. Der jetzige Perron ist nutzlos. Also muss man, will man dort halten und sollen die Leute ein- und aussteigen können, einen neuen Perron bauen. Das kostet zwischen 9 und 10 Mio. Franken. Das ist die Fehlinvestition. Die Kreuzungsstelle in Leissigen muss 2022 fertiggestellt sein. Und darum muss die BLS jetzt mit dem Projekt vorwärtsmachen. Ich bitte Sie nochmals, den Antrag abzulehnen.

Le président. Wir kommen zu den Abstimmungen. Es liegt ein Bericht zum Vollzug des Angebotsbeschlusses vor; das ist Ziffer 9.1. Diesen Bericht nehmen wir nur zur Kenntnis. Anschliessend stimmen wir über die Anträge ab. Dann kommen wir zu den Ziffern 9.2, 9.3, 9.4 und 9.5. Zuerst stimmen wir über Ziffer 9.1 des Berichts des Regierungsrats zum Vollzug des Angebotsbeschlusses ab. Hier geht es um Kenntnisnahme.

Vote (ch. 9.1 du rapport relatif à l'exécution de l'arrêté sur l'offre 2014–2017)

Décision du Grand Conseil:

Prise de connaissance

Oui 151

Non 0

Abstentions 0

Le président. Sie haben Ziffer 9.1 einstimmig zur Kenntnis genommen. Nun stimmen wir über den abgeänderten Antrag Wenger und Guggisberg – ohne den ersten Punkt – ab.

Vote (proposition PEV (Wenger, Spiez) / UDC (Guggisberg, Kirchlindach)

Décision du Grand Conseil:

Rejet

Oui 54

Non 85

Abstentions 12

Le président. Sie haben den Antrag abgelehnt. Als nächstes stimmen wir über den Antrag Gabi Schönenberger und Burren ab.

Vote (proposition Gabi Schönenberger, Schwarzenbourg (PS) / Burren, Lanzenhäusern (UDC)

Décision du Grand Conseil:

Rejet

Oui 53

Non	76
Abstentions	21

Le président. Sie haben den Antrag abgelehnt. Jetzt stimmen wir über die Ziffern 9.2–9.5 in einer einzigen Abstimmung ab. Sind Sie mit diesem Vorgehen einverstanden? – Das ist der Fall.

Vote (ch. 9.2–9.5 de l'arrêté sur l'offre de transports publics pour les périodes d'horaire 2018 à 2021)

Décision du Grand Conseil:

Adoption

Oui	150
Non	0
Abstentions	0

Le président. Sie haben die Ziffern 9.2–9.5 einstimmig angenommen. Somit haben wir dieses Geschäft zu Ende beraten.