

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

19 2016.RRGR.883 Motion 182-2016 Brönnimann (Mittelhäusern, glp) ÖV-Angebot im Korridor Bern-Süd-Thun planen, ausbauen und (vor-)finanzieren Richtlinienmotion

Gemeinsame Antwort zu M 112-2016, M 129-2016 und M 182-2016

Vorstoss-Nr.: 182-2016
Vorstossart: Motion
Eingereicht am: 12.09.2016
Eingereicht von:

Brönnimann (Mittelhäusern, glp)
(Sprecher/in)
Aebersold (Bern, SP)
Stähli (Gasel, BDP)
Dumermuth (Thun, SP)
Lanz (Thun, SVP)
de Meuron (Thun, Grüne)
Kohler (Spiegel b. Bern, FDP)
Kipfer (Münsingen, EVP)

Weitere Unterschriften: 0
Dringlichkeit verlangt: Ja
RRB-Nr.: 1271/2016 vom 16. November 2016
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

ÖV-Angebot im Korridor Bern-Süd-Thun planen, ausbauen und (vor-)finanzieren

Der Regierungsrat wird beauftragt, einen Bericht vorzulegen, der Auskunft gibt, über das Potenzial, die Dringlichkeit und die grob geschätzten Kosten für folgende ÖV-Projekte:

1. Verlängerung der RBS-Linien von Bern-Hauptbahnhof Richtung kantonales Universitätsspital Insel
2. Aufwertung der Bahnhofsinfrastrukturen im Raum Bern-Europaplatz im Hinblick auf den neuen BFH-Campus
3. Verlängerung der Bernmobil-Tramlinie 3 zum S-Bahnhof Bern-Weissenbühl und Aufwertung dieses Bahnhofs zum Umsteigeknoten durch Verknüpfung der S-Bahn-Linien S3 und S4 mit dem Bernmobilnetz
4. Verlängerung der Bernmobil-Tramlinie 9 Richtung Wabern-Kleinwabern-Kehrsatz und deren Anbindung ans S-Bahnnetz
5. Bau einer neuen S-Bahnhaltestelle im ESP Thun-Nord
6. aktuelle Vorfinanzierungszinskosten des Kanton Bern für Infrastrukturprojekte für die Laufzeiten von 5, 10, 15 und 20 Jahren (indikative Bandbreite)

Begründung:

Bern-Süd boomt und entwickelt sich rasant weiter. In der Stadt Bern werden bspw. Das Inselareal und die Fachhochschule Bern zu massiv mehr Pendlerverkehr aus dem ganzen Kanton führen. Das Gebiet Bern–Ausserholligen–Weyermannshaus hat für die Region Bern eine vergleichbare Bedeutung, wie das Gebiet Zürich-West für die Region Zürich. Wenn der Kanton Bern ernsthaft erwägt, den ESP-Bern-Ausserholligen-Weyermannshaus zügig voranzutreiben (Projekt Campus Bern BFH, Schwerpunktprojekt Wohnen), dann ist er gut beraten, bereits jetzt zu planen, wie der S-Bahnhof Bern-Europaplatz weiterentwickelt werden kann.

Auch der Raum Bern–Köniz–Gütbetal–Thun entwickelt sich dynamisch als Wohn- und Wirtschafts-

region. Der Privatverkehr stösst tagtäglich an seine Grenzen und staut sich in Belp und Wabern. Auf diesem Korridor ist der ÖV auszubauen durch den Ausbau des Bahnhofs Weissenbühl zum Umsteigeknoten auf das Bernmobilnetz und durch die Verlängerung des 9er-Trams. Die BLS hat ihren Ausbaubescheid auf Doppelspur bereits getroffen.

In Thun drängt sich der Bau eines neuen S-Bahnhofs im ESP Thun-Nord auf. Bis 2030 wird mit bis zu 6700 neuen Beschäftigten im Areal gerechnet. Das Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation, sowie der Erläuterungsbericht zur Überbauungsordnung Erschliessung ESP Thun-Nord konkretisieren die Idee hinsichtlich Lage und Wirkung. Der Kanton Bern ist gut beraten, die verkehrstechnischen Rahmenbedingungen nicht nur in der Agglomeration Bern zu verbessern, sondern auch in Thun.

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung aus dem Jahre 2008, das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2010 und das Projekt Zukunft Bahnhof Bern enthalten Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Verschiedene Projekte sind aufgegleist, andere warten zum Teil wohl noch Jahrzehnte auf die Umsetzung. Es wäre aber unverantwortlich, die dringendsten Projekte nicht rasch anzupacken, nur weil der Bund seinen Finanzierungsanteil erst im Rahmen eines zukünftigen Agglomerationsprogramms leisten kann. Die Verkehrsprobleme im Raum Bern-Süd/Thun bleiben bestehen bzw. verschärfen sich in den kommenden 10 Jahren noch weiter. Dies bestätigt eine aktuelle Analyse der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, die als Sofortmassnahme Zusatzbusse auf der Linie 10 fordert, dabei aber explizit darauf hinweist, dass es sich nur um eine Überbrückungsmassnahme für ein paar Jahre handelt.

Anstatt auf ein Gesamtprojekt zu setzen, ist es angezeigt, das bestehende Netz punktuell auszubauen und besser zu verknüpfen. Da der Bahnhof Bern auch in Zukunft sehr stark belastet sein wird, ist es wichtig, möglichst viel Pendlerverkehr bereits in den Regionsbahnhöfen auf das Feinverteilungsnetz von Bernmobil umzuleiten. Das bisher radikal zentrisch auf den Hauptbahnhof Bern ausgerichtete Netz soll vermehrt polyzentrisch auf die Subzentren der Region Bern ausgerichtet werden. So muss der Bau des RBS-Tiefbahnhofs für eine Verlängerung der RBS-Linie Richtung kantonales Universitätsspital Insel genutzt werden. Die geschätzten Linienverlängerungskosten von 100 Millionen Franken sind verhältnismässig für eine zusätzliche Haltestelle Bern Inselelspital mit einem geschätzten täglichen Personenverkehrsaufkommen von über 10 000 Personen.

Die aktuelle Refinanzierungssituation ist ein Glücksfall und dürfte noch ein paar Jahre anhalten. Dieses strategische Zeitfenster muss genutzt werden. Aktuell kann sich der Kanton Bern auf zehn Jahre für Kapitalzinskosten refinanzieren, die deutlich unter 1 Prozent liegen. Diese Chance muss er packen, anstatt über seine tiefe Finanzkraft zu jammern, auf höhere Finanzausgleichszahlungen des Bundes zu hoffen und neidisch zu staunen, wie es Zürich und die Genferseeregion vormachen.

Begründung der Dringlichkeit: Diverse Bauprojekte sind bereits in der Planung. Deshalb muss bezüglich der Verkehrsstrategie rasch Klarheit geschaffen werden.

Vorstoss-Nr.: 112-2016

Vorstossart: Motion

Eingereicht am: 01.06.2016

Eingereicht von: Studer (Niederscherli, SVP) (Sprecher/in)

Haudenschild (Spiegel, Grüne)

Brönnimann (Mittelhäusern, glp)

Weitere Unterschriften: 5

RRB-Nr.: 1271/2016 vom 16. November 2016

Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

Aktualisierung Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern

Der Regierungsrat wird beauftragt, die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern aus dem Jahr 2008, insbesondere das Teilprojekt ZMB Bern Süd, an die heutigen Gegebenheiten anzupassen. Unter Berücksichtigung des Volksentscheids in der Gemeinde Köniz von 2014 gegen eine Tramlösung auf der Linie 10 sind im Rahmen einer Aktualisierung der ZMB insbesondere auch Verkehrslösungen ohne Tramlinie auf dem südlichen Ast der Linie 10 zu prüfen. Die Arbeiten sind mit der strategischen Entwicklungsplanung (STEP) des Bundes abzustimmen.

Dem Grossen Rat ist über die Ergebnisse der aktualisierten ZMB Bern Bericht zu erstatten.

Begründung:

Im Herbst 2014 hat die Könizer Stimmbevölkerung dem Vorhaben, die Linie 10 zwischen Eigerplatz

und Köniz/Schliern von Bus- auf Trambetrieb umzustellen, eine klare Absage erteilt. Die Schaffung zusätzlicher ÖV-Kapazitäten im Korridor Bern Süd/Köniz ist aber dringender denn je. Dies belegen die Zahlen zur Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Raum Köniz, welche die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) im Mitwirkungsbericht vom Februar 2016 zum Angebotskonzept 2018–2021 für die Buslinie 10 veröffentlicht hat. Die RKBM rechnet gemäss aktuellen Planungen auf dem Ast Köniz bis ins Jahr 2020 mit rund 1000 neuen Einwohnerinnen und Einwohnern sowie 2000 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Als Folge davon erwartet die RKBM auf der Linie 10 bis 2021 eine Zunahme der Nachfrage um bis zu 25 Prozent in den Hauptverkehrszeiten. Damit verschärfen sich die Kapazitätsengpässe und die betrieblichen Probleme durch überlastete Kurse massiv. Die RKBM kommt zum Schluss, dass vor allem auf dem Ast Köniz der Linie 10 Massnahmen dringend nötig sind und zusätzliche Systemkapazitäten oder signifikante Entlastungen für die Linie 10 notwendig sind. Denn auch nach 2020 wird die Nachfrage auf dem Könizer Ast zunehmen, namentlich wegen der neuen Bundesarbeitsplätze im Liebefeld.

Im Mitwirkungsbericht zum Angebotskonzept 2018–2021 für die Linie 10 schlägt die RKBM vor, das Angebot auf der am stärksten belasteten Teilstrecke der Linie 10 zwischen Schloss Köniz und Wegmühlegässli Ostermundigen weiter zu verdichten. Hierbei kann es sich aber lediglich um eine Übergangsmassnahme handeln. Nach wie vor ist eine Lösung gesucht, die im Raum Bern Süd/Köniz mittel- und langfristig markant mehr ÖV-Kapazitäten schafft.

Nach Ansicht der Motionäre muss als Basis für eine solche Lösung die ZMB Bern, insbesondere das Teilprojekt Bern Süd, aktualisiert werden. Da sich in den letzten Jahren verschiedene Rahmenbedingungen verändert haben, ist es nicht mehr zulässig, die ZMB Bern von 2008 als vollumfänglich gültig zu erklären:

- Die Umstellung der Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb zwischen Bern und Köniz/Schliern ist in der ZMB Bern von 2008 Teil der Bestvariante. Nach dem klaren Nein der Könizer Stimmbevölkerung zu diesem Vorhaben fällt diese Lösung weg, es braucht eine neue Bestvariante. Unter Berücksichtigung des Könizer Volksentscheids verlangen die Motionäre, in der überarbeiteten ZMB insbesondere Lösungen für den Raum Bern Süd/Köniz aufzuzeigen, die keine neue Tramlinie auf der Linie 10 beinhalten.
- In der ZMB Bern von 2008 wurde eine unterirdische Linie vom neu zu bauenden RBS-Tiefbahnhof Bern via Inselspital und Liebefeld nach Köniz geprüft. Diese Variante «M» wurde als grundsätzlich positiv und als längerfristig mögliche Option bewertet. Sie schied in der ZMB Bern vornehmlich deshalb aus, weil sie die Kosten für den Bau des neuen RBS-Tiefbahnhofs beinhalten und als zu teuer eingestuft wurde. Doch inzwischen ist der RBS-Tiefbahnhof mit seiner Lage für eine Weiterführung Richtung Westen finanziert, er wird bis 2025 gebaut. Es ist also anzunehmen, dass die Variante «M» oder ihr ähnliche Varianten in einer aktualisierten ZMB besser abschneiden würden als in der ZMB Bern von 2008. Das Könizer Parlament hat in einer Motion, die von sämtlichen Parlamentsmitgliedern unterzeichnet wurde, weitere Abklärungen zu dieser unterirdischen Linienführung in Form einer Durchbindung der RBS gefordert.
- Auf dem Insel-Areal soll gemäss dem Regierungsrat (Nov. 2014) ein nationales Kompetenzzentrum für transnationale Medizin und Unternehmertum entstehen. Diese Nutzung mit dem entsprechenden Mobilitätspotenzial ist in der ZMB-Überarbeitung zu berücksichtigen.

Die Motionäre sind überzeugt, dass mit einer aktualisierten ZMB Bern und einer neuen Bestvariante die Basis zur Behebung der zunehmenden ÖV-Kapazitätsprobleme im Raum Bern Süd/Köniz gelegt werden kann. Ein starkes ÖV-Angebot in diesem Korridor entspricht den Zielen des revidierten Richtplans des Kantons Bern, der stark auf eine Siedlungsentwicklung gegen innen setzt.

Vorstoss-Nr.: 129-2016
Vorstossart: Motion
Eingereicht am: 07.06.2016
Eingereicht von:

Brönnimann (Mittelhäusern, glp)
(Sprecher/in)
Stähli (Gasel, BDP)
Kohler (Spiegel b. Bern, FDP)

Weitere Unterschriften: 0
RRB-Nr.: 1271/2016 vom 16. November 2016
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

ÖV-Kapazitätsproblem im Raum Bern-Süd-Köniz mittelfristig lösen

Der Regierungsrat wird beauftragt, einen Bericht vorzulegen,

1. der in Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und lokal betroffenen Interessensgruppen kostengünstige und mittelfristig realisierbare Alternativen und Varianten zum Projekt Tram Region Bern ergebnisoffen prüft und bewertet
2. der insbesondere für die Bernmobil-Linie 10 Lösungen mit Grossbussen und Zusatzbussen zu Spitzenzeiten prüft

Begründung:

Die Nachfrage auf der Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen hat während der Hauptverkehrszeiten die Kapazität eines Gelenkbusbetriebs im 3-Minuten-Takt erreicht. Angesichts der kurz- und mittelfristig absehbaren Wohn- und Arbeitsplatzentwicklungen wird sich die bereits kritische Situation weiter verschärfen. Das Projekt Tram Region Bern (TRB), das zur Steigerung der ÖV-Kapazität auf der Linie 10 geplant war, wurde in Köniz deutlich abgelehnt und in Ostermundigen erst im zweiten Anlauf und in abgewandelter Form knapp angenommen. Die dafür reservierten Kantonsbeiträge sind inzwischen verfallen. Der Grosse Rat wird daher für ein künftiges Projekt neue Kredite sprechen müssen. Es stellt sich die Frage, welches aus Sicht des Kantons eine angemessene Lösung des Kapazitätsproblems ist.

Hauptkritikpunkte am Projekt TRB waren u. a. die hohen Infrastrukturkosten, eine ungenügende Prüfung kostengünstiger, stadtverträglicher Alternativen, beispielsweise mittels Grossbussen, die Beeinträchtigung der Velosicherheit durch die Geleise, ungenügende Platzverhältnisse für eigene Tramtrassen, Tramstau in der Innenstadt, Auslagerung von Kosten auf andere Projekte, ungenügende Kapazität ohne zweite Tramachse durch die Innenstadt und das Roden erhaltenswerter Aaleen. Die Argumente, die für diese Kritikpunkte sprachen, bestehen grundsätzlich nach wie vor.

Vor weitergehenden Planungsschritten soll daher auf Kantonsebene geklärt werden, welche Variante das Kapazitätsproblem aus heutiger Sicht mittelfristig am sinnvollsten löst und lokal, regional und kantonale mehrheitsfähig ist. Dazu ist das Variantenspektrum nochmals zu öffnen, und die drei bis vier erfolgversprechendsten Lösungen sind in einer umfassenden Kosten-Wirksamkeits-Analyse zu bewerten und vergleichend zu beurteilen. Bewertungskriterien sollen u. a. die vollständigen Infrastrukturkosten, die Stadtverträglichkeit, die Kapazitäten, die Qualität des Fahrplanangebots und die entsprechenden Betriebskosten sowie die Verkehrssicherheit sein. Die Studie sollte bis 2017 erstellt werden, damit die beste Lösung auf das Angebotskonzept 2022–2025 hin umgesetzt werden kann. Die geforderte Partizipation bietet beste Gewähr, dass eine breit abgestützte Lösung gefunden werden kann.

Damit die gesuchte Bestvariante später auch umgesetzt werden kann, soll der Regierungsrat im Rahmen seiner Möglichkeiten und in Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland sicherstellen, dass sämtliche beim Bund nach wie vor für das Projekt Tram Region Bern bzw. für eine allenfalls wesentlich geänderte Massnahme mit vergleichbarer Wirkung reservierten Mittel reserviert bleiben.

Gemeinsame Antwort des Regierungsrats

Bei den vorliegenden Motionen handelt es sich um Motionen im abschliessenden Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates (Richtlinienmotion). Der Regierungsrat hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grades der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrages, und die Entscheidungsverantwortung bleibt beim Regierungsrat.

Gemäss den Vorgaben des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) sind die Regionalkonferenzen bzw. Regionalen Verkehrskonferenzen für solche Abklärungen und Fachstudien, wie sie in den Vorstössen verlangt werden, zuständig. Die Berichte dienen dann als Grundlage für den Angebotsbeschluss ÖV bzw. für den Investitionsrahmenkredit ÖV des Grossen Rats. Der Regierungsrat teilt die Anliegen der Motionäre bezüglich der künftigen ÖV-Planung im Raum Bern-Süd. Er ist deshalb bereit, die vorliegenden Motionen im Sinne von Prüfaufträgen als Postulate entgegenzunehmen. Die Arbeiten sollen mit den bestehenden Instrumenten und im Rahmen der üblichen Zuständigkeit erfolgen. Die Berichterstattung an das Parlament ist in einen künftigen Angebotsbeschluss oder Investitionskredit integriert.

Zu M 112-2016

Im Rahmen der ZMB Bern wurden zwischen 2006 und 2008 alle erkennbaren Ansätze zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems der Region Bern geprüft. Für den Raum Bern–Köniz waren dies konkret die folgenden Varianten:

- S: Angebotsverdichtung auf der S-Bahnlinie Bern–Köniz und neue Haltestelle Waldegg
- T: Umstellung der Buslinie 10 auf Tram
- T+Z: Umstellung der Buslinie 10 auf Tram und zusätzlicher Strassenzubringer aus dem Raum Morillon nach Niederwangen
- M: Verlängerung des RBS via Inselspital nach Schwarzenburg
- N: Umstellung der S-Bahnlinien nach Schwarzenburg und Belp–Thun auf Meterspur
- S+T: Kombination der Varianten S und T

Die Variante S+T erhielt in der ZMB die beste Beurteilung und wurde mit dem Projekt «Tram Region Bern» sowie mit Ausbauten im Bahnhof Bern vorangetrieben. Nach Ablehnung von «Tram Region Bern» durch die Stimmbevölkerung stehen nun der Ausbau des Bahnhofs Bern und die Entflechtung Holligen im Zentrum, damit die Voraussetzungen für einen Viertelstundentakt bei der S-Bahn geschaffen werden können. Der Bau der Haltestelle Waldegg ist beim Bundesamt für Verkehr als Massnahme im STEP-Ausbauschritt 2030 angemeldet. Es läuft somit die Umsetzung der Variante S.

Noch offen ist die Frage, wie die Feinerschliessung von Köniz verbessert und die Kapazitäten auf der Strecke der Buslinie 10 erweitert werden können. Dabei sind die Optionen für die Feinerschliessung breit zu prüfen. Auch Tramvarianten oder eine unterirdische Verlängerung des RBS in Richtung Köniz sollen in Betracht gezogen werden. Die in der ZMB behandelte Variante M stellt aus heutiger Sicht keine valable Lösung mehr dar, weil diese Variante die gleichen Haltestellen vorsieht wie die in Umsetzung befindliche Variante S und daher die Feinerschliessung nicht verbessern würde. Statt die ZMB Bern-Süd zu aktualisieren ist es daher zielführender, direkt nach Lösungen für den Feinverteiler in Ergänzung zur zukünftigen S-Bahnlinie zu suchen.

Für das Inselareal soll eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt werden, die auch die Auswirkungen des neuen «Swiss Institute for Translational and Entrepreneurial Medicine» (Sitem) berücksichtigt.

Zu M 129-2016

Der Regierungsrat begrüsst die im Vorstoss vorgeschlagene Studie. Aufgrund der zunehmenden Kapazitätsprobleme zwischen Bern und Köniz besteht in der Tat Handlungsbedarf. Alternativen zum bestehenden Busangebot, das gemäss Antrag der Regionalkonferenz ab 2018 durch Zusatzbusse verdichtet werden soll, sind daher zu prüfen. Die Federführung liegt bei der Regionalkonferenz Bern-Mittelland. Der Regierungsrat wird eine solche Studie durch das zuständige Fachamt unterstützen und fachlich begleiten lassen. Zudem wird er sich im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür einsetzen, dass die beim Bund reservierten Mittel auch tatsächlich reserviert bleiben.

Zu M 182-2016

Für die meisten der im Vorstoss aufgeführten ÖV-Projekte liegen bereits Resultate vor. Der aktuelle Planungsstand der Projekte kann folgendermassen zusammengefasst werden:

1. Die mittel- bis längerfristig gute ÖV-Erschliessung des Inselareals ist ein Anliegen von Kanton, Region und Stadt. 2017 soll eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt werden, in welcher die Erschliessung dieses Areals durch den öffentlichen Verkehr genau geprüft wird.
2. Der Grosse Rat hat in der diesjährigen Junisession den Standortentscheid für die Berner Fachhochschule im Gebiet Weyermannshaus getroffen. Eine allfällige Aufwertung der Bahnhofinfrastrukturen im Hinblick auf den neuen BFH-Campus wird im Rahmen der Richtplanrevision des ESP Ausserholligen konkretisiert. In einer ersten Phase wird bis Mitte 2017 eine Gesamtstrategie für den ESP entwickelt. Darauf aufbauend folgt ab 2017 die inhaltliche Revision des Richtplans, mit einem Handlungsfeld für die Erschliessung und Mobilität innerhalb des ESP.
3. Die Verknüpfung von S-Bahn und Stadtverkehr in Bern-Weissenbühl hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland vor einiger Zeit geprüft. Die Studie kam zum Ergebnis, die attraktivste Lösung stelle die Verlängerung der Buslinie 28 vom Eigerplatz zur Haltestelle Bern-Weissenbühl dar, was der Grosse Rat im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2014–2017 dann auch beschlossen hat. Die dafür benötigte Infrastruktur wird derzeit realisiert (Umbau Knoten Eigerplatz sowie Endhaltestelle in Bern-Weissenbühl). Voraussichtlich ab 2017 werden die Busse nach Weissenbühl ver-

kehren.

4. Auch die Verlängerung der Tramlinie 9 von Wabern nach Kleinwabern und allenfalls Kehrsatz hat die Regionalkonferenz Bern- Mittelland geprüft. Die Studie kam zum Schluss, dass die Tramlinie 9 nach Kleinwabern verlängert und die Verknüpfung zwischen Bahn und Tram in Kleinwabern realisiert werden soll. Die Tramverlängerung wurde projektiert und die Stimmbevölkerung hat im September 2014 den Beitrag der Gemeinde Köniz an dieses Projekt gutgeheissen. Das Projekt wird beim Bund zur Mitfinanzierung im Rahmen der Agglomerationsprogramme für die Periode 2019–2022 angemeldet. Die Verlängerung der Tramlinie nach Kehrsatz wurde wegen vergleichsweise hoher Kosten, einer nicht gesicherten Siedlungsentwicklung und der parallel verlaufenden Bahninfrastruktur nicht aufgenommen. Sie ist lediglich als längerfristige Option bezeichnet.
5. Der Bau einer neuen S-Bahnhaltestelle in Thun Nord wurde beim Bundesamt für Verkehr als Projekt für den Ausbauschritt 2030 angemeldet. Die angemeldeten Projekte werden derzeit vom Bund geprüft und beurteilt. Im kommenden Jahr soll der Entwurf der Botschaft für den Ausbauschritt 2030 in die Vernehmlassung gegeben werden. Die Finanzierungsverantwortung liegt mit FABI neu beim Bund.
6. Nach den seit diesem Jahr geltenden, neuen Finanzierungsregeln ist der Bund für die Finanzierung der nationalen und regionalen Bahninfrastruktur zuständig und der Kanton für die lokale Bahninfrastruktur, insbesondere für Tramlinien. Vorfinanzierungen sind dann möglich, wenn eine nationale oder regionale Bahninfrastruktur vom Bund als zweckmässig, aber nicht prioritär beurteilt und in einem Ausbauschritt explizit für eine Vorfinanzierung vorgesehen wird. Allerdings besteht in diesem Fall keine Garantie einer Rückerstattung durch den Bund. Da der Inhalt des Ausbauschritts 2030 noch nicht bekannt ist, kann im jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden, ob diese Möglichkeit für den Kanton Bern opportun ist. Bei lokalen (Tram-) Infrastrukturen sind im Übrigen keine Vorfinanzierungen vorgesehen.

Anfang August 2016 galten die folgenden Zinssätze,	
Laufzeit 5 Jahre:	- 0.64%
Laufzeit 10 Jahre:	- 0.32%
Laufzeit 15 Jahre:	- 0.12%
Laufzeit 20 Jahre:	0.00%

Dabei ist allerdings zu beachten, dass die Finanzmärkte aktuell in einer ausserordentlichen Situation sind und sich die Lage jederzeit ändern kann. Zudem sind bei jeder Investitionsplanung auch die Finanzlage des Kantons und die durch die Schuldenbremse gesetzten Grenzen zu berücksichtigen.

Der Regierungsrat beantragt:
Annahme als Postulat

Präsident. Wir fahren mit Traktandum 19 weiter. Es handelt sich ebenfalls um eine Richtlinienmotion. Der Regierungsrat ist bereit, den Vorstoss als Postulat anzunehmen. Wir führen eine reduzierte Debatte. Herr Grossrat Brönnimann, Sie haben das Wort.

Thomas Brönnimann, Mittelhäusern (glp). Nur damit wir in diesen zwei Minuten gleich Klarheit haben: Ich werde an Ziffer 1 als Motion festhalten und in Absprache mit den anderen Mitmotionären die Ziffern 2–6 wandeln. Ich kann es noch einmal betonen: Ich werde auch hier an der Motion festhalten. Es wäre aus meiner Sicht berechtigt gewesen, solche Themen ausführlicher zu diskutieren. Der Grosse Rat wollte die reduzierte Debatte. Eine solche führen wir jetzt. Einzelsprecher aus den Regionen können sich somit leider nicht einbringen. Notabene werden wir anschliessend in freier Debatte die Datenerhebung beim Luchsbestand diskutieren. Vielleicht wäre es doch klüger gewesen, über ein Thema wie das Vorliegende etwas ausführlicher zu sprechen. Denn das, worüber wir hier diskutieren, setzt aus meiner Sicht einen Impuls für den nächsten ÖV-Rahmenkredit und Angebotsbeschluss in vier Jahren. Für mich ist völlig klar: Wenn wir jetzt den Tiefbahnhof bauen, sind die Voraussetzungen ganz anders als zum Zeitpunkt der letzten Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB). Vielleicht liegt es auch an diesem seltsamen Namen. Hinter diesen drei Buchstaben versteckt sich nämlich die Gesamtverkehrsstrategie für die ganze Region Bern und somit eigentlich auch für den ganzen Kanton. Wir haben den Bau des Tiefbahnhofs beschlossen, und es leuchtet niemandem ein, dass man jetzt nicht zumindest darüber in Berichtsform diskutiert. Ich spreche zum Beispiel die

Situation des Inselspitals an mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von über 10 000 Passagieren; Leute, die dort arbeiten, und Besucher. Weshalb sollten wir das Spital nicht direkt vom Hauptbahnhof Bern her erschliessen statt nur mit dem Bus? Bis das Vorhaben dann einmal gebaut ist, wird es noch eine Weile dauern.

Präsident. Als Mitmotionärin hat Frau Grossrätin Dumermuth das Wort.

Marianne Dumermuth, Thun (SP). Ich möchte hier die Gelegenheit nutzen, den Blick in den Süden von Bern zu richten und Sie für die Anliegen von Thun zu sensibilisieren. Sie haben hier einmal einen Kredit für den Bypass bewilligt. Dieser wird 2018 eröffnet und wird den ESP Thun Nord sicher attraktiver machen; eine Attraktivität, welche wir uns heute in dieser Form wahrscheinlich noch gar nicht vorstellen können. Etwas Erfreuliches ist letzte Woche passiert, Sie konnten es in der Zeitung lesen: Die EMPA will ihren Standort im ESP Thun Nord stärken und mit der Unterstützung des Kantons und der Stadt sogar ausbauen. Jetzt kann man sich fragen, ob es sinnvoll ist, dass man den ESP Thun Nord, der ein Potenzial von 4000 bis 6000 zusätzlichen Arbeitsplätzen und 300 bis 500 zusätzlichen Einwohnern hat, nur mit dem Bus über den Bahnhof Thun erreichen kann. Oder wäre es sinnvoll, wenn dann alle mit dem Auto kämen und über den Bypass dorthin fahren würden? Nein, das soll eben nicht so sein! Deshalb haben wir das grosse Anliegen, beim ESP Thun Nord eine neue Haltestelle zu bauen. Das grosse Vorbild ist das Wankdorf. Im Wankdorf haben wir eine neue S-Bahn-Haltestelle. Wie das funktioniert und sich Arbeitsplätze und ÖV gegenseitig «beschleunigen», kann man dort sehr gut beobachten. Wir wissen, dass der Kanton das Vorhaben unterstützt, weil es im nächsten Ausbauschritt vorgesehen ist. Wir möchten nochmals ein klares Commitment des Kantons und danken dafür.

Präsident. Die Fraktionen können sich anmelden. Meldet sich keine Fraktion? – Dann hat Frau Regierungsrätin Egger das Wort.

Barbara Egger-Jenzer, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin. Wir teilen das Interesse der Motionäre an den genannten, einzeln aufgeführten ÖV-Projekten. Sie sind auch alle bereits in Bearbeitung. Wir haben Sie in der Motionsantwort detailliert über den Planungsstand informiert, insbesondere auch, Frau Grossrätin Dumermuth, zu Ziffer 5, dem Bau der S-Bahn-Haltestelle in Thun Nord. Das Vorhaben ist beim Bund angemeldet, und wir werden uns selbstverständlich in diesem Ausbauschritt für das Projekt engagieren. Ich kann mich darum auf einige wenige Ergänzungen beschränken. Die Verlängerung der Tramlinie 9 von Wabern nach Kleinwabern ist im Investitionsrahmenkredit 2018–2021 aufgenommen. Sie werden in der Märzsession darüber entscheiden können. Zum Punkt der Vorfinanzierungskosten: Dem Kanton entstehen aktuell keine Vorfinanzierungszinskosten, weil wir gar keine Vorfinanzierungen machen. Die laufenden Arbeiten sollen jetzt alle wie geplant weitergeführt werden. In dem Sinn befürworten wir die Annahme der Motion als Postulat in allen Punkten.

Präsident. Wandelt der Motionär in diesem Fall Ziffer 1 auch noch in ein Postulat? – Dies scheint der Fall zu sein; ich übergebe Grossrat Brönnimann das Wort.

Thomas Brönnimann, Mittelhäusern (glp). Ich möchte Frau Bau- und Verkehrsdirektorin Egger ganz herzlich für ihre Worte danken. Als Könizer freut es mich natürlich sehr, dass das Tram nach Wabern, welches im Übrigen in der Volksabstimmung eine deutliche Mehrheit erhielt, in Köniz ein A-Projekt wird. Es wurde beim Bund eingegeben und kommt nun auch in den Rahmenkredit. Ich habe auch mit grossem Interesse die Antwort zu Ziffer 6 gelesen. Ich zitiere: «Vorfinanzierungen sind dann möglich, wenn eine nationale oder regionale Bahninfrastruktur vom Bund als zweckmässig, aber nicht prioritär beurteilt und in einem Ausbauschritt explizit für eine Vorfinanzierung vorgesehen wird.» Ich interpretiere das so: Dieser Fall tritt ein, wenn das Projekt in einen Rahmenkredit aufgenommen wird. Im Übrigen bitte ich Sie einfach noch, einen Blick in die Antwort zu Ziffer 6 zu werfen. Denn im August 2016 hätte sich der Kanton auf 20 Jahre hinaus zu null Prozent finanzieren können. Hätte er auf 15 Jahre hinaus Geld aufgenommen, hätte der Zins minus 0,12 Prozent betragen. Wenn man in derart goldenen Investitionszeiten nicht langfristige Infrastrukturvorhaben ins Auge fasst, ist man selber schuld. Die Zürcher haben ihren ganzen Tiefbahnhof vorfinanziert.

Präsident. Es sind jetzt alle Ziffern gewandelt worden. Ich möchte über das Postulat in einer Ab-

stimmung befinden lassen. Verlangt jemand ziffernweise Abstimmung? – Das scheint nicht der Fall zu sein. Wir stimmen ab. Wer das Postulat annehmen will, stimmt ja, wer dies ablehnt, stimmt nein.

Abstimmung (als Postulat)

Der Grosse Rat beschliesst:

Annahme

Ja 147

Nein 0

Enthalten 1

Präsident. Sie haben das Postulat angenommen.