

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Mercredi soir, 22 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**

Proposition PEV (Wenger, Spiez) / UDC (Guggisberg, Kirchlindach)

Le passage du train au bus entre Spiez et Interlaken ne sera fait que lorsque les conditions suivantes seront réunies:

- Instauration de la cadence semi-horaire pour les IC entre Berne et Interlaken
- Amélioration de la sécurité à l'endroit où les bus accèdent à l'A8 en direction d'Interlaken

Aucun investissement ne sera réalisé pour l'arrêt des trains régionaux dans les gares concernées par ce changement.

Proposition Gabi Schönenberger, Schwarzenbourg (PS) / Burren, Lanzenhäusern (UDC)

Ligne de car postal 30.613 Schwarzenbourg – Albligen: maintien de la ligne 613. L'intégration du transport scolaire à la ligne permettra à l'avenir une meilleure utilisation des ressources et le respect des exigences minimales. La commune de Schwarzenbourg contribuera de manière substantielle au financement.

Le président. Wir kommen zu Traktandum 30. Wir führen eine freie Debatte, und ich möchte das Geschäft wie folgt behandeln: Zuerst erhält der Kommissionssprecher das Wort, Grossrat Mentha. Anschliessend haben wir die Abänderungsanträge Version 3. Dort übergebe ich je einem der beiden Antragsteller das Wort. Anschliessend kommen wie üblich die Fraktionen und die Einzelsprechenden an die Reihe. Sind Sie damit einverstanden? – Das ist der Fall.

Luc Mentha, Liebefeld (PS), rapporteur de la CIAT. Die BaK hat nach gründlicher und zeitintensiver Beratung festgestellt, dass dieses Geschäft sorgfältig vorbereitet wurde. Wir wurden umfassend informiert und der Angebotsbeschluss wurde in der BaK ausführlich begründet. Ich möchte der BVE und dem Amt für öffentlichen Verkehr im Namen der BaK für ihre gute Arbeit danken. Wir erhielten auf alle unsere Fragen kompetente Antworten. Einen Mitbericht der Finanzkommission haben wir bei unseren Überlegungen und Beratungen einbezogen und die entsprechenden Fragen auch abgeklärt.

Der ÖV ist ein sehr wichtiger, ja entscheidender Pfeiler des kantonalen Verkehrssystems. Ohne funktionierenden ÖV wäre es in den letzten 10–15 Jahren nicht gelungen, das grosse Mobilitätswachstum zu bewältigen. Der ausgebaute ÖV bewirkt insbesondere auch, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) übers Ganze betrachtet gut funktioniert. Ohne ausgebauten ÖV würden wir wegen der gestiegenen Mobilitätsnachfrage in einem riesigen Verkehrschaos leben.

Der Grosse Rat befasst sich alle vier Jahre mit dem Angebotsbeschluss. Das ist gesetzlich vorgeschrieben und Voraussetzung dafür, dass der Regierungsrat, beziehungsweise die zuständige Direktion, die ÖV-Leistungen bei den Transportunternehmungen bestellen kann. Im Angebotsbeschluss wird das Liniennetz aller Linien des Regional- und Ortsverkehrs beschlossen, bei jeder Linie die Angebotsdichte festgelegt und das Verkehrsmittel definiert; Bahn, Tram, Trolleybus oder Bus.

Der letzte Angebotsbeschluss vor vier Jahren stand stark unter dem Einfluss des Stabilisierungsprogramms, und man kann ihn als Moratorium taxieren. Der vorliegende Angebotsbeschluss versucht nun, den in den letzten vier Jahren entstandenen Nachfragedruck oder Nachfragestau etwas

abzufedern, indem gewisse zusätzliche Angebote aufgenommen werden. Insofern lockert er das Moratorium gezielt. Allein in den letzten Jahren hat die Nachfrage stetig zugenommen.

Nach Auffassung der BaK stellt der Angebotsbeschluss ein ausgewogenes Paket dar. Er beinhaltet sowohl neue Linien wie auch Angebotsveränderungen, sowohl Aufstufungen wie auch Abstufungen. Er enthält auch Streichungen von Linien und über hundert abgelehnte Begehren aus den Regional- und Verkehrskonferenzen. Davon konnten wir uns überzeugen. Nach dem Urteil der BaK trägt er insofern nicht nur der gestiegenen Nachfrage, sondern auch den nach wie vor finanziell angespannten Rahmenbedingungen Rechnung; sprich: der Eintrübung der Finanzlage, wie unsere Finanzdirektorin sich jeweils ausdrückt. In diesem Zusammenhang möchte ich Sie auf den BeschlusseSantrag der Regierung unter Ziffer 9.5 hinweisen, wonach der Regierungsrat vom Grossen Rat Anpassungen des vorliegenden Beschlusses verlangen kann, wenn die Entlastungsmassnahmen zugunsten eines ausgeglichenen Finanzhaushalts einen Handlungsbedarf beim ÖV ergeben sollten. Bei der Auswahl der Linienveränderungen wurde der Paradigmenwechsel bei der Raumplanung beachtet, den wir in unserer Richtplanung beschlossen haben, nämlich der Grundsatz zur Siedlungsentwicklung nach Innen. Wir haben auch festgestellt, dass der Angebotsbeschluss Voraussetzungen für eine positive wirtschaftliche Entwicklung im Kanton Bern schafft. Ich weise beispielsweise auf die Buslinie Grenchen–Lengnau hin, im Zusammenhang mit dem neuen Standort der CSL Behring.

Der vorliegende Angebotsbeschluss enthält Verbesserungen sowohl in den ländlichen Gebieten wie auch in den Agglomerationen und Zentren. Er ist auch aus dieser Optik ausgewogen. Er schafft insbesondere auch gezielt Verbesserungen für ländlich gelegene Wohnorte, damit die dortige, auswärts arbeitende Bevölkerung mit dem ÖV pendeln kann. Auch die Abbaumassnahmen betreffen sowohl Angebote in den Zentren und Agglomerationen wie auch auf dem Land.

Die BaK musste zur Kenntnis nehmen, dass Einsparungen im ÖV mit grosser Wahrscheinlichkeit ausgeprägt Linien auf dem Land treffen, da dort das Kosten-Nutzen-Verhältnis der finanzierten Angebote in der Regel am schlechtesten ist. Ich meine dabei die Kosten pro Passagier. Diesen Überlegungen hat die BaK nichts entgegenhalten können. Deshalb ist sie klar und ohne grosse Diskussion auf das Geschäft eingetreten. Wir haben einige wenige Einzelfälle intensiv besprochen, darunter den Antrag zur Busumstellung zwischen Spiez und Interlaken, über den wir hier noch diskutieren werden. Dazu nehme ich später Stellung und gebe Ihnen dann die Haltung der BaK bekannt.

Die BaK hat sich letztlich sehr klar für den Angebotsbeschluss des Regierungsantrags ausgesprochen und empfiehlt Ihnen den Angebotsbeschluss des Regierungsrats mit 14 gegen 1 Stimme ohne Enthaltungen zur Annahme.

Le président. Wir kommen zu den Antragstellern: Für den Antrag EVP und SVP sprechen beide.

Markus Wenger, Spiez (PEV). Unser Antrag für die Linie Spiez–Interlaken bezieht sich auf die Fahrplanperiode 2018–2021, wie es in unseren Unterlagen steht. Es geht also nicht um die Zeit nach 2022, sondern um die nächsten vier Jahre, in denen ein Umstieg auf den Bus geplant ist. Wer schon einmal mit dem Auto östlich von Därligen auf die A8 gefahren, also auf der Nationalstrasse nach links abgebogen ist, weiss, dass es wahrscheinlich schwierig ist, wenn dort jede Stunde ein Bus als Linksabbieger auf die Nationalstrasse hinausfahren soll. Ich persönlich erachte das als unzumutbar. Deshalb sind wir der Meinung, dass man das Umsteigen von der Bahn auf den Bus hinausschieben und die ganze Einfahrt in die A8 so organisieren muss, dass sie für den ÖV ungefährlich wird. Wenn aber in den nächsten vier Jahren ein Halbstundentakt Richtung Interlaken gefahren werden könnte, dann muss man trotzdem eine Lösung suchen. Das ist nur dann wichtig, wenn es in den nächsten vier Jahren geschehen sollte. Doch das ist nicht zu erwarten, denn mit all den Umbauarbeiten wird in den nächsten vier Jahren kaum ein Halbstundentakt nach Interlaken fahren können.

Zweitens ist auch wichtig, dass diese Einfahrt in die Strasse gewährleistet ist, und wir wollen nicht, dass in den nächsten Jahren an den Bahnhöfen Leissigen und Därligen Investitionen für den Gleichstellungsartikel, nämlich den behindertengerechten Einstieg, getätigt werden. Dafür hat man Zeit bis 2022, und deshalb können wir auch damit warten, dem zuzustimmen oder dafür ein anderes Konzept zu machen. Ich bitte Sie, diesem Antrag zuzustimmen, um so das Umstellen auf den Zeitpunkt hinauszuschieben, wo auch die Einfahrt in die Nationalstrasse sinnvoll und möglich ist.

Le président. Nun spricht der Mitantragsteller Grossrat Guggisberg von der SVP-Fraktion.

Lars Guggisberg, Kirchlindach (UDC). Mir ist es wichtig, hier noch einige Dinge zu ergänzen. Dieser Antrag ist keine Fundamentalopposition und keine Obstruktion. Wir wollen damit nichts verhindern. Deshalb ist die Busumstellung selber auch nicht mehr umstritten. Die Busumstellung erfolgt aber im Hinblick auf den Halbstundentakt, und deshalb ist es auch legitim, sie von der Umstellung auf diesen Halbstundentakt abhängig zu machen. Es geht uns auch nicht darum, jemandem in die Suppe zu spucken, sondern es geht uns um eine Feinjustierung, damit der Übergang zum Bus für die Betroffenen, vor allem in Leissigen, erträglicher und verträglicher wird. Eine sofortige Umstellung halten wir für überstürzt. Wir verhindern also nichts, wir passen höchstens den zeitlichen Ablauf etwas an. Zudem möchten wir auch keine überflüssigen Investitionen im Hinblick auf den Halbstundentakt. Die Kreuzungsstelle kann geplant und gebaut werden. Dagegen spricht überhaupt nichts. Wichtig ist aber, dass die Erreichbarkeit bis zur Busumstellung mittels Zug in Leissigen gewährleistet ist.

Le président. Nun spricht Grossrätin Gabi Schönenberger zum zweiten Antrag.

Sarah Gabi Schönenberger, Schwarzenbourg (PS). Weshalb überhaupt ein Abänderungsantrag von mir und Grossrat Burren? Um die zu wenig ausgelastete Postautoverbindung 30.613 Schwarzenbourg–Albligen in blinder Rettungswut oder aus emotionalen Gründen künstlich am Leben zu erhalten? Nein, so ist es eben nicht! Wir fordern nicht, diese Linie mit der heutigen niedrigen Auslastung zu belassen. Vielmehr haben wir einen vernünftigen und ganz konkreten Lösungsansatz, und die betroffene Gemeinde ist bereit, diesen auch finanziell wesentlich mitzutragen.

Im Herbst 2016 hat die Gemeinde via Regionalkonferenz erfahren, dass diese Linie gestrichen werden soll. Schwarzenbourg hat daraufhin mit Hilfe von Berechnungen von der PostAuto AG via Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern zu reagieren versucht. Zu diesem Zeitpunkt war das aber scheinbar bereits zu spät, deshalb kommen wir nun hier mit diesem Abänderungsantrag.

Der Gemeinderat Schwarzenbourg ist sich, ebenso wie wir, der tiefen Auslastung dieser Linie bewusst. Er ist jedoch bereit, diese Nachfrage mit Schülertransporten zu steigern und damit verbunden eine höhere finanzielle Beteiligung einzugehen. Die Konzeptanpassung sieht vor, neu alle Schüler aus Albligen, vom Kindergarten bis zur Primar- und Sekundarstufe, in die ÖV-Linie 30.613 zu integrieren, statt wie bisher nur die Oberstufenschüler. Die Gemeinde Schwarzenbourg verzichtet folglich zukünftig auf die Beförderung von Kinder aus Albligen mit dem gemeindeeigenen, separat finanzierten Schulbus, den sie bisher eingesetzt hat.

Im Vortrag steht auf Seite 23, das habe der Kanton schon früher vorgeschlagen. Damals war das jedoch aufgrund der Schulhaussituation nicht möglich. In dieser Gemeinde ist es sehr komplex, denn wir hatten viele externe Schulhäuser und mussten mehrere davon schliessen. Nun sieht das anders aus, und die Verlagerung dieses Schülertransports auf den ÖV wäre möglich. Mit der damit verbundenen Nachfragesteigerung wachsen die Verkehrserträge, und die Kostenbeteiligung der Gemeinde, in Form der Transportentschädigung, ist für den Kanton Bern von Bedeutung.

Das Beispiel Schwarzenbourg–Albligen setzt auch ein politisches Zeichen für das Aufrechterhalten eines gewissen, zumindest minimalen, ÖV-Angebots als Service Public auch in ländlichen Regionen und nicht nur in der Stadt. Es ist auch ein Zeichen dafür, dass fusionierte Gemeinden, wie eben Albligen, nicht abgestraft werden, indem man ihnen die ÖV-Anbindung gänzlich kappt.

Neben den Schülern, die dieses Postauto brauchen, gibt es auch Leute aus Albligen, die beispielsweise zu regelmässigen Terminen ins Gesundheitszentrum in Schwarzenbourg fahren müssen. Die Fahrplandichte ist ohnehin schon gering. Wir hier im Grossen Rat wissen vermutlich, dass diese Linie auch ohne Fusion auf der Abschussliste gestanden hätte, aber die sozusagen fusionierten Leute aus Albligen wissen das nicht. Sie sehen sich deshalb einfach als Verlierer. Und das wäre ja auch ein schlechtes Signal, wo doch die fusionsfördernde und fusionsfreundliche Haltung von Regierung und Kanton durchaus nachvollziehbar ist.

Hier liegt ein konkreter und konstruktiver Vorschlag auf dem Tisch, mit dem die minimale ÖV-Anbindung mit deutlich besserer Auslastung weiterhin angeboten werden könnte und die Minimalvorgaben erreicht würden. Es ist nicht ideal, dass dies erst hier besprochen wird. Wir bedauern das, doch es war nicht anders möglich. Mit diesem konkreten und sinnvollen Lösungsansatz könnte zumindest ein minimales ÖV-Angebot auch auf dem Land aufrechterhalten werden. Das würde mich sehr freuen, weil ich sehr oft Verständnis für Stadtanliegen habe und mich auch dafür einsetze. Für Ihr Verständnis und Ihre Unterstützung in dieser Angelegenheit bedanken wir uns.

Le président. Nun spricht noch einmal der Kommissionssprecher, Grossrat Mentha. Die Fraktionen können sich bereits anmelden.

Luc Mentha, Liebefeld (PS), rapporteur de la CIAT. Wir kommen nun zum grössten Zankapfel, zum Fall Leissigen. Hierzu haben wir auch in der BaK zahlreiche Eingaben von Interessierten und Betroffenen erhalten. Ich setze voraus, dass Sie wissen, worum es geht und verzichte deshalb darauf, den Sachverhalt im Detail auszuführen. Die BaK hat sich ausführlich und sehr intensiv mit diesem Entscheid befasst und die schriftlich dargelegte Sicht der Gemeinde Leissigen zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde Leissigen fand in Grossrat Fischer einen engagierten Fürsprecher, der sich mit Verve in die Diskussion einbrachte. Ich glaube, das darf ich hier sagen, denn das ist aufgrund der Medienberichte allgemein bekannt. Den Umstellungsentscheid müssen wir nun treffen, weil es bedauerlicherweise in der Regionalkonferenz Oberland-Ost nicht gelungen ist, Leissigen von der Richtigkeit dieses Umstellungsentscheids die Buslösung zu überzeugen und somit aus dieser Region kein Konsensantrag vorliegt. Es lässt sich deshalb nicht vermeiden, dass wir das Pro und Kontra abwägen und heute einen Entscheid fällen. Dafür sind wir ja manchmal da, und das ist nun einfach notwendig.

Folgende Argumente sprechen für den Regierungsvorschlag: Wir haben zur Kenntnis genommen, dass die Regionalkonferenz Oberland-Ost, die Gemeinden Därligen, Spiez, Interlaken, Matten, Unterseen, überhaupt die ganze Region mit rund 45 000 EinwohnerInnen mit Ausnahme von Leissigen mit 1000 EinwohnerInnen für die Umstellung auf Busse sind. Wichtigstes Ziel der Region im ÖV ist der integrale Halbstundentakt des Fernverkehrs ab Interlaken. Sie hat argumentiert, wenn es gelinge diesen Fernverkehr zu erhalten, dann könne man die Perronanlage in Leissigen nicht mehr benutzen, weil man auf Busse umstellen müsse. Damit wäre die Investition in deren Umbau nicht notwendig gewesen. Das Pro-Lager dieses Umstellungsentscheids hat uns auch dargelegt, dass die Buslösung bessere Anschlüsse für die Bevölkerung in Därligen bringt, weil die Bahnstation in Därligen etwas ausserhalb des Siedlungskerns liegt, und man mit Bussen viel näher an die Bevölkerung herankommen kann. Zudem habe insbesondere Faulensee die Buslösung klar favorisiert. Das ist ein Gemeindeteil von Spiez mit rund 1400 Einwohnern. Man hat uns auch gesagt, dass mit dem Wechsel auf Busse für die Leissiger, insbesondere für die SchülerInnen der Sekundarschule Interlaken, eine reelle Chance besteht, eine Buslösung zu erhalten, welche die Schüler direkt zur Schule bringt. Man hat uns dargelegt, das sei die kostengünstigste und wirtschaftlichste Lösung. Ich gestatte mir hier den Hinweis auf unsere angespannte Finanzlage.

Auch die Gegner dieser Umstellung brachten verschiedene Argumente vor: Die Gemeinde Leissigen mit 1000 EinwohnerInnen, die BLS als Transportunternehmung mit ihren Eigeninteressen sowie die Organisation Pro Bahn Schweiz, die sich für ein Beibehalten der Bahnerschliessung ausgesprochen haben, beantragten uns, den Entscheid zu verschieben, bis klar ist, ob der durchgehende Halbstundentakt kommt. Wir müssen heute über einen entsprechenden Antrag befinden. Sie haben uns dargelegt, dass der Busanschluss an die A8 in Därligen-Ost Richtung Interlaken schwierig und insbesondere an Stautagen erschwert ist. Das betrifft rund 20–30 Sonntage pro Jahr. Zudem sei ein Bus bezüglich der Fahrplanstabilität weniger gut als die Bahn und die Umstellung auf den Bus führe zu einer längeren Fahrzeit.

Nach Abwägung von Pro und Kontra gelangte die BaK zur Empfehlung, dass man sich der Haltung der Regionalkonferenz Oberland-Ost anschliessen und damit den Antrag des Regierungsrats unterstützen soll. Der integrale Halbstundentakt im Fernverkehr ist für die Region das zentrale Ziel im Verkehrsbereich, und es steht nicht in den Sternen, ob man es realisieren kann. Vielmehr gibt es reelle, sehr greifbare Chancen, diesen Halbstundentakt zu erhalten. Die BaK ist zur Überzeugung gelangt, dass die beantragte Lösung am kostengünstigsten und wirtschaftlichsten ist und dass die Buserschliessung für Därligen und auch für einen Teil der Leissiger Bevölkerung zwar Einschränkungen bei der ÖV-Erschliessung zur Folge hat, aber insgesamt eben auch Vorteile bietet: Falls es sich rechnet, kann ein Bus mehrere Haltestellen pro Gemeinde anfahren und damit näher an die Bevölkerung herankommen. Zudem kann ein Bus bei ausreichender Auslastung häufiger fahren als die Regionalbahn, die heute im Stundentakt fährt. Man könnte in den Hauptverkehrszeiten auf einen Halbstundentakt gehen. Diese Argumente wurden in der BaK gesichtet, und wir haben auch festgestellt, dass die Erschliessung von Faulensee langfristig auch nur mit einer Busumstellung abgesichert werden kann.

Ich komme nun noch konkret zu den beiden vorliegenden Anträgen. Mit dem Antrag EVP und SVP hat sich die BaK nicht befassen können. Wenn man ihn als Verschiebungsantrag betrachtet, kann man sagen, dass wir in der BaK einen analogen Antrag von Kollege Fischer hatten. Diesen hat die

BaK mit 10 gegen 5 Stimmen bei 0 Enthaltungen abgelehnt. Doch Sie müssen sich aufgrund der heutigen Debatte entscheiden. Als Sprecher der BaK kann ich Ihnen keine konkrete Haltung zum Antrag EVP und SVP mitgeben. Aber immerhin ist klar, dass man bei einem Umbau der Gleisanlage in Leissigen eine Kreuzungsstelle für die nun längeren Schnellzüge erhält. Dafür muss man den ganzen Bahnhof umbauen, und man kann insbesondere die alte Gleisanlage nicht mehr brauchen. Wenn man diesen Bahnhof umbaut und Perronanlagen baut, muss man auch eine Unterführung machen. Das ergäbe also ein relativ teures Unterfangen. Im Übrigen bitte ich Sie, der Diskussion aufmerksam zu folgen und auch den detaillierten Ausführungen, die unsere Verkehrsdirektorin zu diesem Antrag machen wird.

Auch den Antrag von Kollegin Gabi Schönenberger haben wir in der BaK nicht beurteilen können, weil er uns nicht vorlag. Ich muss Sie deshalb auch hier bitten, aufgrund der heutigen Debatte und ohne Empfehlung der BaK über diesen Antrag zu entscheiden.

Le président. Wir kommen zu den Fraktionssprechenden.

Ueli Frutiger, Oberhofen (PBD). Die BDP-Fraktion dankt der Verwaltung ganz herzlich für diesen umfassenden Bericht und für die Analyse des letzten Berichts von 2014–2017. Das ist ein gutes Werk, und Sie finden darin fast alles: Wann welcher Zug welche Frequenz aufweist, und wo zu wenig Frequenz besteht. Wir haben uns mit diesem ÖV-Beschluss für die Fahrplanperiode 2018–2021 befasst und haben keine Vorbehalte. Zu den beiden Anträgen komme ich noch.

Uns haben einmal mehr die Kosten etwas Bauchschmerzen bereitet. Die BDP-Fraktion ist für den ÖV. Wir wollen ihn und sind auch glücklich, dass möglichst viele Menschen den ÖV benutzen, wenn ihnen das möglich ist. Uns ist klar, dass das mehr Kapazität und dichtere Frequenzen braucht und schlussendlich auch mehr kostet. Wenn Sie aber betrachten, dass die im Vortrag aufgeführten Nettoinvestitionskosten nur schon von 2018–2021 von 186,2 Mio. Franken um 47 Mio. Franken auf 233,2 Mio. Franken steigen, dann ist das viel Geld. Wir fragen uns, ob wir uns das in Zukunft auch leisten können. Natürlich können wir im Herbst bei der Budgetdebatte noch einmal auf diesen ÖV-Beschluss zurückkommen, wenn das Geld nicht für alles reicht. Wir hoffen, das sei nicht notwendig. Wir dürfen aber auch hier die Finanzen nicht ganz ausser Acht lassen.

Den Antrag Leissigen von EVP und SVP haben wir auch lange diskutiert. Vor allem haben wir die Verkehrssituation an den Wochenenden für einen Bus berücksichtigt. Die meisten von uns gewichen aber den zukünftigen Halbstundentakt höher. Deshalb unterstützen wir den Antrag EVP und SVP. Solange wir den Halbstundentakt nicht haben, müssen wir nichts ändern. Perronanpassungen sollen nicht vorgenommen werden, das steht auch darin. Deshalb wird eine Mehrheit unserer Fraktion diesen Antrag annehmen.

Zum Antrag Gabi Schönenberger und Burren zu Schwarzenburg–Albligen: Uns ist bewusst, dass es für betroffene Gemeinden schwierig ist. Wenn wir hier jedoch beginnen, Kompromisse zu schließen und zu sagen, in diesem Fall geschieht es nun doch nicht, auch wenn die Frequenzen nicht ausreichen, dann wird es etwas heikel. Und wenn es der Gemeinde Schwarzenburg ein grosses Anliegen gewesen wäre, dieses Postauto zu behalten, dann hätten Sie vielleicht nicht erst letztes Jahr beginnen sollen, sich dafür einzusetzen. Dieser Antrag wird von einer grossen Mehrheit der Fraktion abgelehnt. Im Grundsatz steht die BDP hinter dem Angebotsbeschluss und unterstützt ihn.

Willy Marti, Kallnach (UDC). Die SVP hat das Angebot eingehend geprüft und wohlwollend aufgenommen. Viele zusätzliche Leistungen wurden mit entsprechender Kostenfolge eingebunden. Doch auch wir in der SVP sehen, dass der ÖV immer mehr Leistung braucht und die Kostenfolge wurde bei uns nicht einmal heftig kritisiert. Wir hoffen, dass die Aufgabensteigerung, die wir hier gerne beschliessen würden, bei allfälligen Sparmanövern, die vielleicht noch anstehen, nicht wieder rückgängig gemacht werden muss. Zu diesen Anträgen haben wir viele Briefe erhalten, fast ausnahmslos wegen der Umfahrung Leissigen. Aufgrund dieser Post hatte man das Gefühl, Leissigen hätte sich gegen alle Seiten wehren müssen. Ähnlich den Galliern früher, stand Leissigen alleine. Alle anderen Gemeinden, die PostAuto AG und die regionale Verkehrskonferenz haben sich gegen Leissigen gestellt. Teilweise haben sie sogar geschrieben, weshalb und wie Leissigen vom Wechsel profitieren könnte. Doch Leissigen blieb standhaft. Begründet wurde das in den Briefen vor allem mit dem Halbstundentakt des Intercity Bern–Interlaken. Der zweite Brief der BLS mit der Ankündigung, dass vorläufig gar nichts geschehen würde, hat offenbar auch bei den Antragstellenden eine Wirkung hinterlassen. Auch die SVP-Fraktion ist der Meinung, wenn man das nicht unbedingt machen muss, dann soll man es auch nicht machen. Es geht hier ja um immense Investitionen. Wenn

man später das «Umstechen» des Dorfes in Angriff nehmen muss, dann könnte man auf die Hilfe von Leissigen angewiesen sein. Deshalb sind wir der Meinung, dass der Bahnhof jetzt belassen werden soll, wie er ist. Unsere Fraktion stimmt mit sehr grosser Deutlichkeit dem zusammengeführten Antrag von EVP und SVP zu. Auch dem Antrag betreffend Schwarzenburg stimmen wir sehr deutlich zu, wenn Schwarzenburg die Kosten übernimmt. Und die ganze Vorlage unterstützen wir einstimmig.

Jakob Schwarz, Adelboden (UDF). Im Namen der EDU bedanke ich mich für die grosse Arbeit im Zusammenhang mit diesem Angebotsbeschluss. Er wurde vom Kommissionssprecher sehr gut vorgestellt. Deshalb gehe ich hier nicht weiter darauf ein, sondern komme gleich zu den umstrittenen Dingen: die Abänderungsanträge von EVP und SVP sowie von Gabi Schönenberger und Burren. Das Ausarbeiten eines solchen Angebotsbeschlusses ist schon für sich ein langer Prozess und dasselbe gilt für die umstrittene und bereits im Vorfeld heiss diskutierte Umstellung von Bahn auf Bus zwischen Spiez und Interlaken. Der Grosse Rat hat den Auftrag für die Prüfung einer Umstellung in Auftrag gegeben. Dieses Geschäft wurde von Fachleuten ausgearbeitet und in der Region, im Rahmen der Regionalkonferenz Oberland Ost beraten und entschieden. Es ist also nicht ein Geschäft vom «ungeliebten Bern vom Schreibtisch aus», sondern es kommt aus der Region. Danach kam das Geschäft in die Regierung, dann in die vorberatende Kommission und nun ist es hier im Grossen Rat. Das war ein langer Prozess mit vielen Vorarbeiten, und unsere Fraktion ist der Meinung, dass man deshalb ohne wirklich gravierende Mängel oder Fehler sehr vorsichtig sein sollte, wenn man auf Einzelinteressen eingeht. Wir riskieren, in Zukunft mit Anträgen überhäuft zu werden, wenn es Schule machen sollte, hier im Grossen Rat quasi kurz vor Torschluss noch eine Änderung zu bewirken. Ich bin persönlich ein grosser Gegner und Kritiker von Zentralisierungen. Für eine einzelne Gemeinde nachteilige regionale Lösungen sind manchmal der Preis, den wir dafür bezahlen oder eine Konzession, die wir eingehen müssen. Wir haben viele Schreiben erhalten, und es kann durchaus sein, dass die Zusammenarbeit oder Kommunikation mit den betroffenen Gemeinden im vorliegenden Fall nicht optimal war. Das ist von aussen aber schwer zu beurteilen. Unsere Fraktion ist der Auffassung, dass eine Umstellung von Bahn auf Bus nicht generell schlecht sein muss. Bei mehreren Umstellungen, beispielsweise bei der mir bekannten von Frutigen nach Kandersteg, hat man nach anfänglicher Skepsis und Widerstand festgestellt, dass eine Buslösung für die Bevölkerung sogar besser ist, nämlich näher beim Kunden und flexibler.

Die Umstellung auf der Strecke Spiez–Interlaken wird ohnehin kommen, und ich glaube, das stellen selbst die Antragsteller nicht mehr in Abrede. Wir fragen uns, ob es nicht besser ist, jetzt Planungssicherheit zu schaffen. Wir möchten nämlich nicht, dass die BLS mit Steuergeldern Millionen in einen Perronumbau investiert, der über kurz oder lang nicht mehr gebraucht wird. Und wenn bis 2022 behindertengerecht umgebaut werden muss, dann sollte man wohl auch langsam damit beginnen.

Die bis gestern vorliegenden Anträge hätten wir alle einstimmig abgelehnt. Den neu formulierten Antrag EVP und SVP konnten wir in der Fraktion nicht fundiert diskutieren. Es ist schade, wenn man am Vorabend einer Beratung eines solchen Geschäfts noch einen Antrag erhält. Er geht in eine Richtung, der wir auch eher folgen könnten. Wir wissen aber nicht, ob wir mit diesem Beschluss dann die Einführung des Halbstundentakts gefährden. Das möchten wir nämlich auf keinen Fall. Wir sind auch nicht überzeugt, dass wir die BLS davon abhalten können, eine Fehlinvestition zu tätigen. Ist dieser Beschluss hier ausreichend? Dass die Sicherheit für die Buseinfahrt auf die A8 gewährleistet sein muss, ist für uns auch unbestritten. Wir werden der Diskussion zuhören, und insbesondere möchten wir noch die Ausführungen der Verkehrsdirektorin über die Konsequenzen dieses neuen abgeänderten Antrags hören.

Für den Antrag Gabi Schönenberger und Burren haben wir Sympathien, aber auch hier haben wir ganz grundsätzliche Bedenken, wie ich sie vorher auch geäussert habe. Und auch dieser Vorschlag hätte eigentlich früher auf dem Tisch sein müssen, nämlich bereits in der Vorlaufzeit und nicht erst fünf Minuten vor Zwölf. Auch hier möchten wir noch hören, was die Verkehrsdirektorin dazu sagt. Ob es möglich ist, noch so kurzfristig darauf einzugehen? Wir werden wahrscheinlich deshalb noch eine Nacht darüber schlafen und morgen zuhören.

Le président. Ein Votum nehmen wir noch. Ich bitte Sie, bis zum Schluss zuzuhören und ruhig zu bleiben.

Marianne Dumermuth, Thoune (PS). Es lohnt sich, das hohe Gut ÖV zu sichern und auszubauen. Für unsere Fraktion ist ein funktionierender ÖV ein Grundanliegen des Service Public. Er gehört zu

unserer Grundversorgung. Er ist aber auch eine Bedingung für eine gute Ausbildung unserer Jugendlichen. Schauen Sie doch einmal, wie viele Jugendliche jeden Morgen und Abend in den Zügen und Bussen sind. Zudem ist er auch ein Rückgrat unserer prosperierenden Wirtschaft und bietet viele Standortvorteile. Deshalb unterstützen wir den vorliegenden Angebotsbeschluss einstimmig.

Vor vier Jahren gab es praktisch ein Moratorium, und deshalb haben wir nun einen Stau. Die Nachfrage hat um 14 Prozent zugenommen und das Angebot nur um 4 Prozent. Wenn man sagt, dass die Kosten mehr zunehmen als die Nachfrage, ist das ein Trugschluss. Das ist nur so, wenn man in die Zukunft schaut. Wenn man es aber aufrechnet, ist seit 2010 das Gegenteil der Fall. Ich finde es faszinierend: Dieser Angebotsbeschluss ist eine Meisterleistung unseres gut funktionierenden Systems von Gemeinden, Regionen und Kanton. Das müssen wir hoch würdigen, und ich möchte hier dasselbe für diese Arbeit tun. Wir haben das Gefühl, dass es ein austariertes System ist. Es erbringt etwas für Stadt wie Land, und für die nicht berücksichtigten Wünsche und Anliegen gibt es gute Gründe. Das ist ein langer Prozess, und es trifft das Land ebenso wie die Stadt. Alle Beteiligten wurden einbezogen, und man hat ihnen zugehört. Die Gemeinden zahlen einen grossen Beitrag über ihre ÖV-Punkte. Sie wissen gut, was sie brauchen und haben das in diesen Prozess eingeben können.

Ich komme zu Leissigen: Grundsätzlich fällt es uns ja nicht leicht, eine Bahnverbindung durch einen Bus zu ersetzen. Aber auch hier braucht es eine Gesamtsicht. Von der Buslösung profitieren mehr Leute, als dass es Verlierer gibt. Faulensee mit 1400 Leuten verliert den Bahnhof ja ohnehin. Därligen wehrt sich nicht dagegen, denn der Bahnhof Därligen ist ungünstig gelegen. Mich irritiert auch etwas, dass dieser Bus ja heute bereits fährt, nämlich am Abend ab 20.00 Uhr. Die Leute haben sich also bereits daran gewöhnt. Er fährt in dieser Zeit auch auf die A8, und es gibt bereits ein Konzept, das die Einfahrt auf die A8 noch optimieren will. Den Antrag, hier zu warten bezüglich A8, können wir nicht nachvollziehen.

Noch etwas zum anderen Antrag betreffend die Zeitachse. Es klingt vernünftig, dass man dies einmal verschieben soll, bis man mehr wisse. Aber das ist ein totaler Trugschluss. Auf der Zeitachse braucht es jetzt einen Grundsatzentscheid des Grossen Rats, denn der Bund wartet nicht einfach darauf, bis wir dann irgendwann entschieden haben. Wir brauchen die 400 Meter für das Kreuzen der Züge, für den Halbstundentakt und wenn sie von Zürich nach Interlaken fahren sollen. Wenn man diese 400 Meter baut, dann ist ja die Gefahr gross, dass man auch diesen Perron im Bahnhof Leissigen anpassen muss. Ich habe den Eindruck, dass wir uns als Kanton überschätzen. Wir hören dann noch, was die Verkehrsdirektorin dazu sagt. Beide Punkte lehnen wir ab.

Beim Antrag Albligen–Schwarzenburg sind wir etwas nachsichtig, denn wir haben uns überzeugen lassen können, dass man dort einfach zu spät gekommen ist, und dass es nun gelungen ist, die Schülerinnen auf diesen Bus zu bringen. Deshalb sind wir nachsichtig und unterstützen diesen Antrag, auch wenn ich vorher die Gesamtsicht erwähnt habe.

Le président. Hiermit schliessen wir die Sitzung und fahren morgen an diesem Punkt fort. Ich wäre froh, wenn Sie pünktlich hier wären. Einen schönen Abend.

Les délibérations sont interrompues à ce stade.

La séance est levée à 18 heures 59.

La rédactrice:
Sonja Riser (d)