

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

Dienstag (Nachmittag), 9. März 2021 / Mardi après-midi, 9 mars 2021

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

22 2020.BVD.4550 Übrige Geschäfte

Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2022 bis 2025

22 2020.BVD.4550 Autre affaire

Arrêté sur l'offre de transports publics pour les périodes d'horaire 2022–2025

Präsident. Wir kommen zum Traktandum Nr. 22, dem Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2022 bis 2025. Wir sind in der freien Debatte. Ich werde das Geschäft so strukturieren, dass wir zuerst zum Sprecher der Kommissionsmehrheit kommen, danach zum Sprecher der Kommissionsminderheit, der dann auch gleich seine Anträge begründet. Dann gehen wir zu den Fraktionen und beraten das Geschäft durch. Ich gebe das Wort dem Sprecher der BaK, Grossrat Peter Flück.

Antrag BaK-Mehrheit (Flück, Interlaken) – Nr. 1

Der integrale Halbstundentakt auf der Interregiostrecke Bern–Burgdorf–Herzogenbuchsee–Langenthal bis Mitternacht ist wiederum aufzunehmen.

Ergänzung Ziffer 4.5: Aufnahme der RE-Züge Bern–Olten (RE-Züge) in die Angebotsstufe 1

UND

Anpassung Ziffer 10.1: Erhöhung der Abgeltungen um CHF 1,7 Mio.

in Millionen Franken	2022	2023	2024	2025
Abgeltungen	270.7	272.5	285.5	293.9
./. Anteil Gemeinden (ÖVG Art. 12)	-90.2	-90.8	-95.2	-98.0
Nettoausgaben zulasten Kanton	180.5	181.7	190.3	195.9

UND

Anpassung im Anhang II

Proposition majorité de la CIAT (Flück, Interlaken) – n° 1

Réinstaurer la cadence semi-horaire intégrale jusqu'à minuit sur la ligne InterRegio Berne – Berthoud – Herzogenbuchsee – Langenthal

Complément au chiffre 4.5 : Classement des trains RegioExpress Berne – Olten (trains RegioExpress) dans le niveau d'offre 1

ET

Adaptation du chiffre 10.1 : augmentation du montant des indemnités de CHF 1,7 million

en millions de francs	2022	2023	2024	2025
Indemnités	270.7	272.5	285.5	293.9
./. participation des communes (art. 12 LCTP)	-90.2	-90.8	-95.2	-98.0
Dépenses nettes à la charge du canton	180.5	181.7	190.3	195.9

ET**Modification à l'annexe II**

Antrag BaK-Minderheit (Rothenbühler, Lauperswil) – Nr. 2

Angebotsausbau Linie 340 R Burgdorf–Konolfingen–Thun

Generell: Aufstufung der Linie von Angebotsstufe 3 in Angebotsstufe 4

1. Abendangebot: Ausdehnung des 30-Minuten-Takts ab 21.30 Uhr bis Mitternacht mit 3 zusätzlichen Kurspaaren
2. Tagesangebot: Ausbau des Angebots mit einem zusätzlichen Regio pro Stunde, Montag bis Sonntag von 6 bis 20 Uhr im 60-Minuten-Takt mit 9 zusätzlichen Kurspaaren

Ergänzung Ziffer 4.5: Aufstufung der Bahnlinie Konolfingen–Thun in die Angebotsstufe 4

UND

Anpassung Ziffer 10.1: Erhöhung der Abgeltungen um CHF 1,6 Mio.

in Millionen Franken	2022	2023	2024	2025
Abgeltungen	270.6	272.4	285.4	293.8
./. Anteil Gemeinden (ÖVG Art. 12)	-90.2	-90.8	-95.1	-97.9
Nettoausgaben zulasten Kanton	180.4	181.6	190.3	195.9

UND**Anpassung im Anhang II**

Proposition minorité de la CIAT (Rothenbühler, Lauperswil) – n° 2

Etoffement de l'offre sur la ligne 340 R Berthoud – Konolfingen – Thoune

Résumé : : Classement de la ligne dans le niveau d'offre 4 plutôt que 3

1. Offre en soirée : extension de la cadence semi-horaire de 21 h 30 à minuit avec trois allers-retours supplémentaires
2. Offre en journée : développement de l'offre avec un Regio supplémentaire par heure, du lundi au dimanche de 6 h à 20 h en cadence horaire avec 9 allers-retours supplémentaires

Complément au chiffre 4.5 : Classement de la ligne ferroviare Konolfingen – Thoune dans le niveau d'offre 4

ET

Adaptation du chiffre 10.1 : augmentation du montant des indemnités de CHF 1,6 million

en millions de francs	2022	2023	2024	2025
Indemnités	270.6	272.4	285.4	293.8
./. participation des communes (art. 12 LCTP)	-90.2	-90.8	-95.1	-97.9
Dépenses nettes à la charge du canton	180.4	181.6	190.3	195.9

ET**Modification à l'annexe II**

Eventualantrag BaK-Mehrheit (Flück, Interlaken) / BaK-Minderheit (Rothenbühler, Lauperswil) – Nr. 3

Anpassung von Ziffer 10.1 bei Annahme von Antrag 1 und Antrag 2:

in Millionen Franken	2022	2023	2024	2025
Abgeltungen	272.3	274.1	287.1	295.5
./.. Anteil Gemeinden (ÖVG Art. 12)	-90.8	-91.4	-95.7	-98.5
Nettoausgaben zulasten Kanton	181.7	182.7	191.4	197.0

Proposition subsidiaire majorité de la CIAT (Flück, Interlaken) / majorité de la CIAT (Rothenbühler, Lauperswil) – n° 3

Adaptation du chiffre 10.1 en cas d'adoption des propositions 1 et 2 :

en millions de francs	2022	2023	2024	2025
indemnités	272.3	274.1	287.1	295.5
./.. participation des communes (art. 12 LCTP)	-90.8	-91.4	-95.7	-98.5
Dépenses nettes à la charge du canton	181.7	182.7	191.4	197.0

Antrag BaK (Flück, Interlaken) – Nr. 4

Ergänzung Ziffer 4.5:

- Aufstufung der Buslinie Interlaken–Habkern in die Angebotsstufe 2
- Aufstufung der Buslinie (Interlaken–)Wilderswil–Gsteigwiler in die Angebotsstufe 3

Proposition CIAT (Flück, Interlaken) – n° 4

Complément au chiffre 4.5 :

- Classement de la ligne de bus Interlaken – Habkern dans le niveau d'offre 2
- Classement de la ligne de bus (Interlaken –) Wilderswil – Gsteigwiler dans le niveau d'offre 3

Antrag BaK (Flück, Interlaken) – Nr. 5

Ergänzung Ziffer 6.3:

- Sonceboz-Sombeval–St-Imier–La Chaux-de-Fonds (MN156)
- Tavannes–Tramelan–Saignelégier (N21)

UND

Anpassung im Anhang III

Proposition CIAT (Flück, Interlaken) – n° 5

Complément au chiffre 6.3:

- Sonceboz-Sombeval – St-Imier – La Chaux-de-Fonds (MN156)
- Tavannes – Tramelan – Saignelégier (N21)

ET

Modification à l'annexe III

Antrag BaK (Flück, Interlaken) – Nr. 6**Ergänzung Ziffer 11:**

Neu: Um seine eigenen Grundsätze zum Angebot im öffentlichen Verkehr und insbesondere auch die Umsetzung der eigenen, kantonalen Mobilitätsstrategie, welche insbesondere einen weitreichenden «Modal-Shift» zahlreicher Verkehrsteilnehmenden verlangt, zu erfüllen, ist das Angebot des öffentlichen Verkehrs vorausschauend und insbesondere aus den regionalen Zentren zu den Kantonshauptorten hin auf den nächsten Angebotsbeschluss zu optimieren.

Proposition CIAT (Flück, Interlaken) – n° 6**Complément au chiffre 11 :**

Insérer : Pour respecter les principes qu'il s'est lui-même fixés en ce qui concerne l'offre de transports publics, notamment dans le cadre de sa stratégie de mobilité globale, qui prévoit notamment un transfert modal pour un grand nombre de personnes, le canton est invité à optimiser l'offre de transports publics de manière proactive et en particulier des centres régionaux vers les chefs-lieux cantonaux, ce d'ici au prochain arrêté sur l'offre.

Peter Flück, Interlaken (FDP), Kommissionssprecher der BaK-Mehrheit. In den letzten Jahren hat die Mobilität im Kanton Bern deutlich zugenommen. Der öffentliche Verkehr ist ein entscheidender Pfeiler dieses Systems, und ohne gut funktionierenden ÖV wäre es nicht möglich gewesen, das grosse Mobilitätswachstum überhaupt so bewältigen zu können. Aus Umfragen wissen wir, dass der ÖV von sehr vielen Menschen im Kanton Bern gebraucht wird. Knapp achtzig Prozent der bernischen Bevölkerung nutzen den ÖV, und knapp die Hälfte der Bevölkerung macht das einmal pro Woche. Im Kanton Bern hat der ÖV im Gegensatz zur restlichen Schweiz an Anteil zugelegt: Von 2005 bis 2015 ist er von 20 Prozent auf 27 Prozent gestiegen, während der Individualverkehr leicht abgenommen hat. Hätte das Verkehrswachstum auf der Strasse stattgefunden, hätten wir noch häufiger Stau. Das wäre schlecht für die Bevölkerung und für die Wirtschaft, weil es Kosten verursacht und unsere Standortattraktivität reduzieren würde. Zudem kommt dem ÖV eine entscheidende Rolle zu, wenn es darum geht, Mobilität klimagerechter zu machen. Als Kollektiv- und Massentransportsystem ist seine Energieeffizienz deutlich besser als beim Individualverkehr, und bei der Flächenbeanspruchung sieht es auch ganz gut aus.

Was legt der Angebotsbeschluss, über den wir hier beraten, fest? Der Grosse Rat legt das Liniennetz aller Linien des Regional- und Ortsverkehrs fest, ebenso die Angebotsstufen, das heisst: wie viel und wie häufig, also wie dicht, das Angebot auf den jeweiligen Linien sein soll. Danach wird festgelegt, welche Verkehrsmittel dazu eingesetzt werden sollen. Wie kommt dieser Angebotsbeschluss zustande? Das ist ein langer Prozess, angefangen bei den regionalen Verkehrskonferenzen und den Regionalkonferenzen, die 2018 bis 2020 ihre regionalen Angebotskonzepte erarbeitet haben. Die Regionen reichen diese bei der BVD ein, das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AöV) priorisiert, erstellt das Angebotskonzept, stimmt es mit dem Finanzplan ab. Im letzten Sommer ging dieses dann zurück in die Regionen. Diese konnten eine Rückmeldung machen zuhanden des AöV, und im Dezember hat der Regierungsrat den Angebotsbeschluss, so wie er hier vorliegt, verabschiedet. Es sind über 230 Anträge eingereicht worden, die ebenfalls priorisiert werden mussten. Etwas mehr als die Hälfte davon ist im vorliegenden Angebotsbeschluss enthalten. Man schaut vor allem darauf, dass das Angebot dort verbessert wird, wo dies auch aufgrund von äusseren Rahmenbedingungen gerechtfertigt ist und wo man davon ausgehen kann, dass es einer ausgewiesenen Nachfrage entspricht.

Die Covid-Situation beschäftigt das AöV seit einem Jahr sehr stark, das ist uns in der Kommission aufgezeigt worden. Sie konnten dies sicher auch verschiedenen Medienberichterstattungen entnehmen. Die Pflicht zum Homeoffice, die geschlossenen Geschäfte und die Absage von Veranstaltungen hatten 2020 eine massive Auswirkung auf die Nachfrage und die Erträge im ÖV. Im letzten Frühling ist die Nachfrage um 80 Prozent eingebrochen, hat sich aber im Sommer relativ schnell wieder erholt. Der massive Einbruch in den Verkehrserlösen wird im Rahmen einer nachträglichen Defizitdeckung – einer Sonderregelung, die auf Bundesebene beschlossen wurde – ausgeglichen. Dazu müssen die Transportunternehmen zuerst ihre für schlechte Jahre – das ist 2020 und 2021 ganz sicher gegeben – geäußerten Reserven auflösen. Im Kanton Bern sind wir in der glücklichen Lage, dass die Transportunternehmen relativ viele Reserven bilden konnten und so die Ausfälle grossmehrheitlich abdecken können. Das AöV rechnet für den Kanton mit Kosten zwischen 15 und 20 Mio. Franken. Das kann im Rahmen des Budgets abgedeckt werden; es braucht also keine Budgeterhöhung, da die Offertverhandlungen entsprechend gut erfolgen konnten.

Wie die Auswirkungen von Covid-19 auf den öffentlichen Verkehr sind, ist sehr schwierig abzuschätzen. Niemand weiss es, es ist weitestgehend Kaffeesatzleserei, aber Tendenzen sind vorhanden, auch wenn diese von Fachleuten teilweise unterschiedlich eingeschätzt werden. Die erstaunlich schnelle Erholung im letzten Frühsommer – trotz bestehender Covid-Einschränkungen – lässt uns zum Schluss kommen, dass es im laufenden Jahr, falls wir die Krise überwunden haben, wiederum eine rasche Erholung geben wird. Aber die Nachfrage wird wahrscheinlich nicht so hoch sein wie in früheren Jahren. Das Homeoffice wird in vielen Branchen zu einem festen Bestandteil des Arbeitslebens werden. Für den ÖV und die Verkehrsspitzen wird es aber entscheidend sein, an welchen Tagen zuhause gearbeitet wird.

Die BaK stellt erfreut fest, dass wir inzwischen einen Kostendeckungsgrad über das Gesamtangebot von 58 Prozent erreicht haben. Das ist sehr positiv. Wir stellen ebenso erfreut fest, dass man die Nachfrage steigern konnte; dies, nachdem man das Angebot im Zusammenhang mit dem Angebotsbeschluss 2018–2021 schon verbessern konnte. Das ist sicher auch ein Grund, warum der Kostendeckungsgrad eben besser wurde. Die Nachfrage wird ganz sicher weiter steigen. Hier teilen wir die Haltung des Regierungsrates, er hat das im Vortrag so beschrieben. Die Kapazitätsengpässe, wie sie in den letzten Monaten häufig aufgetreten sind, sind nicht zuletzt auf die grosse Verdichtung des öffentlichen Verkehrs zurückzuführen. Darum begrüsst die Kommission ausdrücklich, dass man auch in diesem Angebotsbeschluss gezielt Verbesserungen anstrebt.

Was wir in der Kommission sehr begrüssen: Wir sind froh, dass eine breite Auslegeordnung gemacht wurde, um das Nachtangebot neu zu definieren. Es ist ein riesiger Gewinn für den Kanton Bern, dass wir hier ein einheitliches und vor allem zeitgemässes Tarifsysteem anbieten können. Wir sind überzeugt, dass das Nachtbusangebot noch vermehrt gebraucht wird. Einerseits sind so vor allem die jungen Leute nachts weniger auf das Auto angewiesen, das ist sicher ein grosser Vorteil. Ich stelle aber auch fest, dass gerade im Tourismusgebiet, insbesondere im Oberland, das Nachtbusangebot ebenfalls genutzt wird, allerdings in umgekehrter Richtung. Es gibt viele Gäste, die am Morgen mit dem letzten Nachtbus zurück ins Zentrum fahren, damit sie zur richtigen Zeit nach Zürich zum Flughafen kommen, oder nach Genf – eine absolute Win-win-Situation also. Auf Seite 4 im Vortrag – für die Interessierten – sehen Sie eine sehr gute Darstellung, welche Linien in Zukunft von diesem Nachtangebot werden profitieren können.

Auch wenn die finanziellen Mittel keine grossen Schritte zulassen, ist es für die BaK sehr erfreulich, dass man die ÖV-Flotte weiterhin mit emissionsarmen Fahrzeugen bestücken will. Das ist sicher ein Gewinn. Die Kommission ist froh, dass man als Ziel definiert hat, ab 2030 Busse mit möglichst CO₂-armen Antriebssystemen zu beschaffen und bis 2045 die komplette Umstellung auf alternative Antriebe zu machen. Für diesen Schritt sind im vorliegenden Beschluss 10 Mio. Franken vorgesehen. Damit sollten alle bisher bekannten und ausführungsfähigen Projekte realisiert werden können.

Inhaltlich noch zwei, drei Sachen, die wir als sehr gut erachten: Im Fernverkehr erhält das Oberland Ost endlich den Anschluss an den Flughafen Zürich im Zweistunden-Takt. Das wird zwar noch zehn Jahre dauern, aber es ist jetzt so aufgegleist, dass es umgesetzt werden kann. Das ist zentral für den Tourismus und den Kongressort Interlaken. Natürlich ist dies auch an verschiedene Bedingungen geknüpft: Die Entflechtung Wylerfeld muss fertig gebaut werden und die Kreuzungsstelle Leisigen muss entsprechend ausgebaut sein.

Wie im Vortrag festgehalten, geht auch die Kommission davon aus, dass die Mobilität während der Laufzeit dieses Angebotsbeschlusses insbesondere im regionalen Personenverkehr wieder steigen wird. Darum tun wir sicher gut daran, einen massvollen Ausbau sicherstellen zu können.

Im Vortrag wird eingehend auf die Tangentialverbindung Biel-Thun via Ostermundigen eingegangen. Dazu haben wir hier im Grossen Rat eine Motion sehr deutlich überwiesen, wonach das Angebot in den aktuellen Angebotsbeschluss aufgenommen werden soll. Ich habe nachgelesen, was Regierungsrat Neuhaus dannzumal dazu gesagt hat. Er hat gesagt, dass man diese Motion nun einmal entgegennehme, dass er aber zusammen mit dem AöV prüfen werde, ob man das Angebot so aufnehmen könne und ob es überhaupt umsetzbar sei. Ich glaube, es wäre falsch, wenn man jetzt sagt: Weil wir hier im Saal die Motion überwiesen haben, muss man dies auch aufnehmen. Ich bin aber froh, dass dies so eingehend geprüft wurde. Das sieht die Kommission auch so. Es ist im Vortrag dargelegt, dass die Linie grundsätzlich gefahren werden kann, dass dies aber Zusatzkosten von rund 2 Mio. Franken zur Folge hätte. Diese würde je hälftig vom Bund und vom Kanton getragen. Zudem ist das Angebot längerfristig eben nicht gesichert. Spätestens ab 2025 besteht die erhebliche Gefahr, dass Züge wegen Einschränkungen infolge von Baustellen bei der «Entflechtung Wankdorf Süd», beim «Umbau und Modernisierung Bahnhof Ostermundigen» und bei der «Entflechtung Gümligen» nicht mehr verkehren könnten. Die Fixkosten von 1,3 Mio. Franken jährlich

müsste die BLS gleichwohl übernehmen. Nach Abschluss der Bauarbeiten und der Einführung des Viertelstundentakts der S-Bahn zwischen Bern und Münsingen sowie des Halbstundentakts zwischen Bern–Brig, Bern–Interlaken und Bern–Frutigen–Lötschberg könnten diese Züge ebenfalls nicht mehr verkehren. Darum kommt die Kommission zum Schluss, dass es richtig ist, das Angebot trotz der überwiesenen Motion nicht zu beschliessen. Im vorliegenden Angebotsbeschluss ist das bereits so vorgesehen.

Im Namen der Kommission möchte ich auch noch auf Folgendes hinweisen: Damit sich die Abgeltungen im skizzierten Rahmen entwickeln können, müssen verschiedene Bedingungen erfüllt sein. Die Corona-Pandemie sollte 2021 überwunden sein, und die Nachfrage sollte sich 2022 ungefähr auf dem Niveau vor Corona einpendeln können. Die Mitfinanzierung des Bundes bei der Bestellung des Angebots im regionalen Personenverkehr (RPV) muss im vorgesehenen Umfang sichergestellt werden können. Das ist nicht ganz selbstverständlich. Weiterhin sollten eine moderate Teuerung und ein tiefes Zinsniveau vorherrschen. Auch sollte ein Teil der Investitionskosten mit der Rationalisierung und der Betriebsoptimierung der Transportunternehmen aufgefangen werden können. Das sind die Rahmenbedingungen, die eingehalten werden müssen, damit das, was wir jetzt allenfalls beschliessen, nicht aus dem Ruder läuft.

Die Kommission ist davon überzeugt, dass wir mit dem vorliegenden Beschluss ein gutes Instrument haben und die nachhaltige Entwicklung für den ganzen Kanton auf verschiedenen Ebenen sicherstellen können. Wir denken, dass dies auch für den Kanton als Wirtschaftsstandort in allen Bereichen wichtig ist, sei das betreffend die Pendler oder die Anschlüsse im Bereich Tourismus. Es ist schon auch gut, dass man nicht überbordnet, sondern massvolle Ausbauschritte vorsieht.

Die finanziellen Auswirkungen sehen so aus, dass im Jahr 2022 zulasten des Kantons netto 179 Mio. Franken, im Jahr 2023 180 Mio. Franken, im Jahr 2024 189 Mio. Franken und im Jahr 2025 194 Mio. Franken ausgegeben werden sollen. Das Drittel, das die bernischen Gemeinden gemäss Gesetz daran zu zahlen haben, ist bei diesen Zahlen bereits abgezogen; das ist also eine Nettoinvestition für den Kanton Bern. Die Kommission beantragt ihnen einstimmig, auf die Vorlage einzutreten und dem vorliegenden Angebotsbeschluss zuzustimmen.

Ich gebe auch gleich noch die Haltung der FDP-Fraktion bekannt: Die FDP-Fraktion stimmt diesem Anliegen ebenfalls zu.

Präsident. Ich gebe jetzt als nächstes dem Sprecher der Kommissionsminderheit das Wort – Grossrat Rothenbühler – und bitte dann Grossrat Peter Flück, noch die Anträge der BaK-Mehrheit zu begründen. So haben die Fraktionen die ganze Auslegeordnung, damit sie sich anschliessend zu Wort melden können. Jetzt hat der BaK-Minderheitssprecher, Grossrat Rothenbühler, das Wort.

Jürg Rothenbühler, Lauperswil (Die Mitte), Kommissionssprecher der BaK-Minderheit. Ich vertrete den Minderheitsantrag der BaK zum Angebot im öffentlichen Verkehr; es geht hier um die Linie 340 R Burgdorf–Konolfingen–Thun.

Vielleicht kurz zu mir: Ich bin schon seit Längerem Präsident der Regionalkonferenz (RK) Emmental. Wie Sie bereits von Peter Flück gehört haben, werden am Anfang der ganzen Planung immer die Regionen und die Regionalkonferenzen angefragt, ob sie Bedürfnisse oder Änderungen zu ihrem ÖV-Angebot hätten. Bei dieser ersten Konsultation haben alle drei betroffenen Regionen oder eben Regionalkonferenzen – und wenn ich von dreien spreche, ist das eben die RK Emmental, die RK Bern-Mittelland (RKBM) und die Regionale Verkehrskonferenz Oberland-West (RVK 5) – zu dieser Linie 340 Burgdorf–Konolfingen–Thun Eingaben gemacht. Es war übrigens nicht das erste Mal in dieser Planungsphase. Alle drei Anfragen wurden von der zuständigen kantonalen Verwaltung nachher gestrichen.

Die drei Regionen haben sich anschliessend zusammengetan, um diese Linie noch einmal genauer anzuschauen, und sie sind nach wie vor der Meinung, dass dieses Angebot sehr nachhaltig und attraktiv ist. Die Linie betrifft alle drei Regionen in ihrer Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung. Wenn wir in Burgdorf im Emmental anfangen, ist dies die Strecke Burgdorf–Hasle, die im Agglomerationsprogramm Burgdorf verankert ist. In Bern-Mittelland ist es Konolfingen als Drehscheibe und sehr wichtiger Umsteigeort und ebenfalls als sehr wichtiger Entwicklungsstandort. Bei der Verkehrskonferenz Oberland-West sind dies die Gebiete Heimberg–Steffisburg und natürlich Thun.

Dieser Ausbau entlastet auch den Bahnhof Bern durch die Stärkung der Tangentialverbindung über Konolfingen. Es werden weniger Leute von Thun über Bern reisen, um zum Beispiel nach Langnau zu fahren. Dieses Angebot bewirkt auch eine erhebliche Verbesserung der Anschlüsse zu den überregionalen Gebieten. Ich denke zum Beispiel an das Wallis oder auch an die Richtung Langnau–

Luzern, wo wieder eine Entlastung anfallen würde.

Bei der Ausgestaltung haben alle drei Regionen wirklich darauf geachtet, dass der Aufwand so gering wie möglich ist, vor allem eben bei den Kosten. Das heisst, dass man das bestehende Rollmaterial brauchen kann, damit es dort keine Neuanschaffung braucht. Es sind keine Infrastrukturanpassungen notwendig, und wenn die Einführung käme, kann diese zudem gestaffelt erfolgen und muss nicht zu Jahresbeginn anfangen. Die BaK-Minderheit dankt für Ihre Zustimmung zu diesem Angebot, und auch die Regionalkonferenzen, die drei Regionen, danken für eine wohlwollende Zusage.

Präsident. Dann geht das Wort wie gesagt noch einmal an Peter Flück als Mehrheitssprecher der BaK.

Peter Flück, Interlaken (FDP), Kommissionssprecher der BaK-Mehrheit. Ich stelle Ihnen die Anträge aus der Sicht der BaK-Mehrheit vor.

Zum Antrag 1: Beim vorliegenden Antrag geht es darum, den integralen Halbstundentakt auf der Interregiostrecke Bern–Burgdorf–Herzogenbuchsee–Langenthal bis Mitternacht wieder aufzunehmen oder überhaupt aufzunehmen. Das ist ein lange gehegter, sehnlicher Wunsch aller betroffenen Regionen. Wir haben schon vor über zehn Jahren einen entsprechenden Vorstoss hier im Grossen Rat überwiesen. Mit dem Antrag soll sichergestellt werden, dass der ÖV zwischen Bern und Langenthal dank des geforderten Halbstundentakts vor allem auch zu später Stunde vermehrt genutzt wird, weil damit die langen Wartezeiten in Bern deutlich verkürzt werden können.

Der Stadtpräsident von Langenthal hat in der Kommission aufgezeigt, dass die Verbindungen nach Luzern, Zürich und Basel besser seien als nach Bern. Langenthal gebe aber ein klares Bekenntnis zu Bern ab, und darum sei der Angebotsbeschluss so zu erweitern. Die Mehrkosten belaufen sich auf 1,7 Mio. Franken, was dazu führte, dass in der BaK mehrere kritische Stimmen zu vernehmen waren. Die Kommission stimmte dem Antrag mit 8 Ja- bei 6 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen zu, und ich bitte Sie, dies auch zu tun und dem Antrag so zuzustimmen. Wir dürfen Langenthal nicht an Luzern oder Zürich verlieren. Der Herr Stadtpräsident ist dann hier in der Pflicht.

Zum Antrag 2: Die Kommission stellt fest, dass es um eine Linie geht, auf der heute schon 39 Kurspaare pro Tag verkehren. Jetzt möchte man 11 zusätzliche Kurspaare. Es ist selbstverständlich, dass das etwas bringen würde und dass man dank der Aufstufung im Angebotsbeschluss auf der Stufe 4 wäre. Allerdings wären die 11 zusätzlichen Kurspaare eine Angebotssteigerung von fast einem Drittel. Das hätte zur Konsequenz, dass ein Problem bei der Nachfrage und beim Kostendeckungsgrad entstehen würde. Die Zielvorgaben der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung, AGV) würden nicht mehr erfüllt, weil wir unter die Minimalvorgaben fallen würden. Momentan werden die Zielvorgaben erfüllt. Es besteht aber eben wirklich die Gefahr, unter die Minimalanforderungen der Auslastung zu fallen, wenn wir den Antrag annehmen würden. Die Mehrkosten hierzu belaufen sich auf 1,6 Mio. Franken. Die Überlegungen, die ich Ihnen jetzt dargelegt habe, führten in der BaK dazu, dass wir den Antrag mit 8 Nein- zu 6 Ja-Stimmen bei 3 Enthaltungen ablehnten. Ich bitte Sie auch hier, der Kommission zu folgen.

Zum Antrag 3: Das ist der Eventualantrag, in dem die Kosten ausgewiesen sind, die entstehen, wenn wir den Anträgen 1 und 2 zustimmen. Diesem müssten wir dann auch so zustimmen, falls wir die Anträge 1 und 2 überweisen.

Beim Antrag 4 ist es so, dass während der Vorbereitung des Geschäfts festgestellt wurde, dass verschiedene Sachen in den Dokumenten nicht kongruent sind. Im Antrag 4 sind zwei Aufstufungen der beiden Buslinien im Vortrag und im Anhang II enthalten, diese fehlen aber im Beschluss für den Grossen Rat. Deshalb müssten sie dort noch entsprechend aufgeführt werden. Inhaltlich ändert sich nichts, wir müssen nur die Dokumente alle auf demselben Stand haben, wenn wir hier im Rat beschliessen.

Beim Antrag 5 geht es um etwas Ähnliches. Die zwei interkantonalen Linien fehlen in Ziffer 6.2 und im Anhang III, entsprechend müsste man diese dort noch aufnehmen. Inhaltlich ändert sich auch da wiederum nichts, aber alle Dokumente müssen kongruent und auf dem gleichen Stand sein. Die BaK stimmt beiden Anträgen diskussionslos einstimmig zu, und ich bitte Sie, das auch zu tun.

Zum Antrag 6: Hier geht es darum, dass wir das Angebot zwischen den Zentren im Hinblick auf den nächsten Angebotsbeschluss optimieren. Die BaK stimmt dem Antrag mit 14 Ja- bei 0 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen ebenfalls zu, und ich bitte Sie, auch das so zu befolgen.

Ich erlaube mir, auch noch rasch die Haltung der FDP-Fraktion kundzutun: Zu Antrag 1 gibt es eine grossmehrheitliche Zustimmung, zu Antrag 2 hat die FDP-Fraktion Stimmfreigabe beschlossen und

den Anträgen 3 bis 6 stimmt die Fraktion zu.

Präsident. Dann fahren wir weiter mit den Fraktionserklärungen. Sprecherin für die SP-JUSO-PSA-Fraktion ist Grossrätin Marianne Dumermuth an Pult Nr. 2.

Marianne Dumermuth, Thun (SP). Unsere Fraktion unterstützt diesen Angebotsbeschluss einstimmig. Uns scheint es auch – mir besonders, da ich früher auch dabei war –, dass dieser Angebotsbeschluss eine Meisterleistung unseres funktionierenden Systems zwischen Gemeinden, Regionen und Kanton ist. Mir scheint, wir müssen es sehr hoch würdigen, dass wir das so – mehr oder weniger – im Konsens machen können, und ich möchte allen danken, die dabei waren und beteiligt waren und so gute Arbeit geleistet haben. Es lohnt sich, das hohe Gut ÖV immer wieder zu sichern und auch auszubauen, auch wenn es dieses Mal moderat ist.

Für unsere Fraktion ist ein funktionierender ÖV ein Grundanliegen, eben Service public. Der ÖV stellt sicher, dass alle Leute über eine Grundmobilität verfügen. Der ÖV ist ein ganz wichtiger, entscheidender Pfeiler des kantonalen Verkehrssystems, und im Kanton Bern nimmt der ÖV jedes Jahr zu – zum Teil im Gegensatz zur restlichen Schweiz. Aus Umfragen wissen wir – wie es Peter Flück vorhin auch schon gesagt hat –, dass sehr viele Leute den ÖV brauchen und dass knapp 80 Prozent der bernischen Bevölkerung den ÖV ... dass knapp die Hälfte der Bevölkerung dies mindestens einmal pro Woche macht. Es ist Ihnen ja sicher auch schon aufgefallen, wenn Sie am Morgen und am Abend am Bahnhof stehen oder in den Zug steigen, wie viele Jugendliche in diesen Zügen und in den Bussen sind. Also trägt der ÖV einen wesentlichen Teil dazu bei, den Jugendlichen eine gute Ausbildung zu ermöglichen: Sonst kämen sie gar nicht in die Zentren hinein. Auch immer wieder ganz gut bedenken und würdigen muss man, dass wir das ganze Mobilitätswachstum, das wir eben haben und wogegen niemand wirklich etwas machen kann, ohne gut ausgebauten ÖV gar nicht bewältigen könnten. Wesentlich ist auch, dass der ÖV die ganze Mobilität klimaverträglicher macht. In den Zentren können immer mehr Leute auf das Auto verzichten.

Also, ich komme zum Fazit: Wir unterstützen diesen gezielten Ausbau des öffentlichen Verkehrs im vorliegenden Angebotsbeschluss: Er bringt nicht nur etwas für die Zentren, sondern auch für das Land. Für die Wünsche und Anliegen, die nicht berücksichtigt werden konnten, gibt es natürlich auch gute Gründe. Wir begrüßen es sehr, dass der Moonliner, also das Nachtangebot, jetzt in das Grundangebot aufgenommen wird. Das ist ein Gewinn, weil dann die Jugendlichen in der Nacht seltener ihr eigenes Auto nehmen müssen und weil das Tarifsysteem angepasst wird und im ganzen Kanton für alle Strecken gleich ist. Ebenfalls erfreulich ist, dass der Kanton vermehrt emissionsarme Fahrzeuge unterstützen will. Wir finden allerdings die 10 Mio. Franken etwas dürftig, da hätten wir uns wirklich mehr erhofft. Andere Kantone investieren mehr, aber zum Glück gibt es wenigstens ein Ziel, nämlich, dass bis spätestens 2045 die komplette Umstellung auf alternative Antriebe erfolgen muss.

Ich komme dann beim nächsten Geschäft, dem Investitionsrahmenkredit (IRK), nicht mehr nach vorne. Da ist die SP auch einstimmig dafür.

Jetzt noch etwas zu den Anträgen: Zum Oberaargau wird der Stadtpräsident reden; er kann Sie viel besser und glaubwürdiger von diesem Antrag überzeugen, als ich das könnte. Ich möchte Ihnen noch schmackhaft machen – obschon ich vorhin gesagt habe, es sei ein austariertes System –, die Taktverdichtung der Linie 340 zu unterstützen, und zwar, weil sie aus dem gemeinsamen Interesse zweier Regionalkonferenzen und einer regionalen Verkehrskonferenz, nämlich derjenigen des Oberlands – der RVK 5 –, hervorgeht. Ich war früher auch ein Teil davon, und ich vertrete immer noch die Interessen dieser Region. *(Der Präsident bittet die Rednerin, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'oratrice de conclure.)* Wie gesagt: Wir haben dies in den Regionalkonferenzen geprüft, und ich möchte Ihnen einfach sagen: Unterstützen Sie diesen Antrag!

Hans Jörg Rügsegger, Riggisberg (SVP). Die SVP-Fraktion stimmt dem Bericht über den Vollzug des Angebotsbeschlusses von 2018 bis 2021 zu beziehungsweise nimmt ihn zur Kenntnis – dies vorweg. Im vorliegenden Angebotsbeschluss über den ÖV im Kanton Bern von 2022 bis 2025 begrüßen wir, dass das Nachtfahrangebot im Grundangebot angeboten wird. Das bedeutet eine wesentliche Vereinfachung, die Attraktivität im ganzen Kanton steigt, und ich denke, die Administration nimmt ab. Entsprechend könnte das Angebot noch mehr Anklang finden als in den vergangenen Jahren. Wir haben in der BaK und auch in der Fraktion natürlich über die einzelnen Linien diskutiert, die neu dazukommen, die wegfallen oder bei denen Änderungen vorgesehen sind und die uns vorgelegt werden. Wir haben in der BaK selber ca. 23 Seiten Anträge durchsehen können, wel-

che Linien vorhanden sind und welche RK oder RVK welche Angebote oder Anträge eingereicht haben.

Es ist erstaunlich, was da eigentlich geht, und das ist das Fantastische – denke ich – im Kanton Bern: 365 Tage ein solches Angebot – das sind nicht nur die Schienen, die eines Tages gelegt wurden, das ist nicht nur der Strom, der fliesst, sondern das sind auch Leute, die dahinter sind und die eben irgendwo ihren Job wahrnehmen; egal ob am Morgen um fünf Uhr im ersten Zug oder am Abend um 22 oder 24 Uhr im letzten Bus oder im Nachtbus, der dann auch noch fährt mit irgendjemandem, der vorne am Steuer sitzt. Das dünkt mich fantastisch, in jede Region ...

Ebenfalls erfreulich ist eigentlich der Kostendeckungsgrad im Kanton Bern. Dass dieser gesteigert werden konnte, ist ein gutes Zeichen, denke ich. Das ist ein Leistungsausweis auch gegenüber anderen Kantonen, die doch vielleicht regional oder von der topografischen Ausgangslage her besser gelegen sind und bessere Voraussetzungen haben. Die gesamte Entwicklung der Kosten von 2022 bis 2025 aber, mit dieser Kostensteigerung, die ja anzunehmen war, bedeutet auch für die Gemeinden im spezifischen 8 Franken pro Einwohner in diesen 4 Jahren. Das scheint nicht viel zu sein, aber wenn man dann bedenkt, dass dies via Gesetz über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG) irgendwo doch Einfluss auf die einzelnen Gemeinden hat, ist es nicht ausser Acht zu lassen. Diese Entwicklung ist nicht überall unbedingt gut angekommen, sie bedrückt einen auch oder macht einen etwas unsicher im Hinblick auf die Zukunft.

Zu den Änderungsanträgen: Zum Antrag 1, BaK-Mehrheit/Flück betreffend den Halbstundentakt Bern–Burgdorf–Herzogenbuchsee–Langenthal – wir haben hier die höchsten Berner, also den Stadtpräsidenten, den Grossratspräsidenten ... Wir haben auch in unserer Fraktion einzelne, die diesen Antrag unterstützen werden und es ist auch so, dass man es den Langenthalern dann gönnen mag. Wir gehen davon aus, dass er überwiesen wird, und dennoch gibt bei uns eine Mehrheit, die ihm nicht zustimmen wird – nicht, weil man die Langenthaler nicht will, sondern weil man sie schätzt und das Gefühl hat, sie könnten mit dem Bisherigen auch schon relativ gut leben.

Zum Antrag der BaK-Minderheit/Rothenbühler hat es bei uns in der SVP wenige Ja-Stimmen, viele Nein-Stimmen und Enthaltungen gegeben. Die Begründung via RKBM scheint uns etwas schwach und hinkt hinterher. Die Nachfrage ist nicht nachgewiesen, das Angebot deckt die Nachfrage nicht, sozusagen. Das ist nicht zielführend, und wenn ich dem Minderheitssprecher, unserem Kollegen Rothenbühler, zugehört habe, dass man das Angebot schrittweise einführen will ... Ja, ich habe mich auch darum gekümmert, ich bin auch in der RKBM und daher mit Konolfingen auch betroffen. Ich weiss, was es heisst auf dieser Strecke ... aber, liebe Kolleginnen und Kollegen, wenn der Bedarf nachgewiesen ist, wie zwischen Steffisburg–Heimberg oder auch Burgdorf–Hasle, dann sollte man *das* in einem ersten Schritt einführen und *diese* Kosten ausweisen und den Probelauf machen – man sollte *das* und nicht die ganze Strecke eingeben! Wenn ich die BLS bezüglich des Rollmaterials frage: Dieses fährt nicht gratis, und – wir haben es vorhin gehört – jeder Zug braucht einen Kondukteur. Es braucht noch weitere Leute, welche die Zugverbindungen möglich machen. Das ist für uns der falsche Ansatz, und daher wird der Antrag bei uns nicht landen. Der Minderheitsantrag wird abgelehnt.

Zum Eventualantrag 3 von Peter Flück: Dieser ist logisch, diesbezüglich werden wir uns entsprechend verhalten. Das wäre ja die Anpassung an die beiden ausgeführten Anträge. Den ergänzenden Anträgen 4 bis 6 der BaK stimmen wir zu. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Daniel Klauser, Bern (Grüne). Ich versuche, es kurz zu machen, damit wir heute noch fertig werden. Insgesamt sind wir zufrieden mit dem vorliegenden Angebotsbeschluss, und – Marianne Dummermuth hat es gesagt – es ist, glaube ich, wirklich ein gutes Zeichen für diesen Prozess, der mit sehr viel Aufwand betrieben wird: von den Regionalkonferenzen über das AöV und nachher über die Kommission bis in den Grossen Rat. Dabei kommen gut ausgearbeitete Lösungen heraus, und in diesem Sinn auch herzlichen Dank an alle Beteiligten, die in den letzten Monaten und schon fast Jahren an diesem Angebotsbeschluss gearbeitet haben.

Ich konzentriere mich auf die Anträge. Den Antrag 1, die zusätzlichen Verbindungen von Langenthal, unterstützen wir. Das ist ein Anliegen – und zwar ein sehr berechtigtes Anliegen –, das vom Oberaargau seit Jahren vorgebracht wird, und es ist aus Sicht der grünen Fraktion jetzt einfach an der Zeit, dass man diesem Anliegen stattgibt – im Bewusstsein, dass ein Stück weit die Gefahr besteht, dass man einen Präzedenzfall schafft, weil es eigentlich eine Fernverkehrslinie ist. Aber ich denke, der Bedarf ist wirklich nachgewiesen, und daher stimmen wir diesem Antrag 1 zu.

Beim Antrag 2 ist es etwas anders: Ich glaube, die Grünen stehen nicht im Verdacht, dass sie dem öffentlichen Verkehr nicht gut gesinnt sind, aber auch aus grüner Sicht ist es einfach so, dass auch

beim öffentlichen Verkehr das Geld, das wir einsetzen – und das man aus unserer Sicht auch in Zukunft vermehrt einsetzen soll –, zielführend eingesetzt werden soll und dort eingesetzt werden soll, wo es am meisten Nutzen bringt. Aus unserer Sicht ist dies beim Antrag 2 einfach nicht nachgewiesen. Wenn diese Verbindung schon heute die Zielwerte nicht erreicht, was Auslastung und Kostendeckung anbelangt, und die Minimalwerte nur knapp erreicht, dann ist es aus unserer Sicht einfach nicht angezeigt, dass man hier das Angebot um einen Drittel ausbaut. Das führt mit grosser Wahrscheinlichkeit dazu, dass nachher nicht einmal mehr die Minimalwerte erreicht werden. Wir finden es gut, dass man objektive Kriterien hat, die sagen, wo es Sinn macht, zusätzliche Angebote zu schaffen und wo eben nicht. Das verhindert nachher auch ein Stück weit, dass einfach regional-politisches Lobbying darüber entscheidet, wo Angebote geschaffen werden und wo nicht. In diesem Sinn lehnen wir diesen Antrag 2 etwas «contre cœur» ab.

Die weiteren Anträge – 3 bis 5 – sind klar; sie ergeben sich je nach Abstimmungsverhalten oder dem Abstimmungsergebnis zu den Anträgen 1 und 2.

Ich möchte noch kurz auf den Antrag 6 zu sprechen kommen. Das ist aus unserer Sicht ein sehr wichtiger Antrag, weil er eben in die Zukunft schaut. Er legt auch dar, dass man – wenn man die Ziele erreichen will, den Modal Split nachhaltig zu verändern – dies eben gut planen muss, entsprechende Schritte machen muss, den öffentlichen Verkehr weiter ausbauen muss, um dort auch aus Klimasicht Fortschritte erreichen zu können.

Insgesamt ist das aus unserer Sicht ein guter Angebotsbeschluss, und wir werden ihm zustimmen.

Bernhard Riem, Iffwil (Die Mitte). Hier die Stellungnahme der Mitte-Fraktion. Das System der vier-jährlichen Beratung des Angebotsbeschlusses hat sich aus unserer Sicht bewährt. Ich bin jetzt schon einige Jahre dabei und stelle fest, dass das Angebot im ÖV stark ausgeweitet wurde. Das will man so. Wenn der Gesamtverkehr weiterhin effizient funktionieren soll, muss der ÖV ausgebaut werden, auch aus ökologischer Sicht. Das hat aber seinen Preis. Ich erwähne dies, weil wir heute ja vor allem über Anträge diskutieren, die das Angebot über die Budgetvorstellungen des Regierungsrates hinaus ausweiten wollen. In der Kommission haben wir uns über den Nachfrageeinbruch aufgrund der Corona-Pandemie informieren lassen. Wird sich die Nachfrage erholen und wieder das «Vor-Corona-Niveau» erreichen? Und wann? Wir stellen die Frage: Sind die vorgesehenen Angebotserhöhungen in dieser Ungewissheit verantwortbar? Und die zusätzlichen Anträge aus den Regionen? Werden wir schon bald wieder Sparmassnahmen beschliessen müssen? Ganz sicher bin ich persönlich da nicht – auch nicht, ob die Passagierzahlen wirklich zunehmen werden, so wie prognostiziert. Die Kommission ist aber relativ optimistisch. Wir haben in der Fraktion auch diskutiert, wohin es führt, wenn die Regionalkonferenzen nach der Evaluation und dem ganzen umfassenden Prozess in letzter Minute ihre Wünsche im Grossen Rat durchsetzen wollen. Was entscheidet jetzt Die Mitte? Sie ist auch optimistisch. In unserer Fraktion geniesst der ÖV eine hohe Priorität; Mobilität ist für uns generell ein wichtiges Anliegen. Wir werden daher dem Angebotsbeschluss einstimmig zustimmen.

Zu den Anträgen: Der Halbstundentakt Bern–Burgdorf–Langenthal bis Mitternacht sei wieder aufzunehmen. Das ist ein regionales Anliegen, für das wir Verständnis haben. Andererseits haben wir, wie ich schon gesagt habe, eine Mitverantwortung, dass die Kantonsfinanzen in dieser Zeit nicht noch grössere Defizite verursachen. Die Fraktion ist bei diesem Antrag geteilter Meinung. Dem Angebotsausbau auf der Linie 340 stimmt eine Mehrheit unserer Fraktion zu. Allen anderen Anträgen stimmen wir einstimmig zu.

Casimir von Arx, Schliern b. Köniz (glp). Der Angebotsbeschluss ist ein umfangreiches Geschäft. Dies macht es erforderlich, dass man sich im Votum auf wenige Aspekte beschränkt. Darum beschränke ich mich auf die vorliegenden Abänderungsanträge; es wurde sonst ja schon viel gesagt. Ich fange hinten an: Dem Antrag 6 stimmen wir zu, wir halten ihn für sinnvoll. Die formalen Anträge 4 und 5 befürworten wir ebenfalls.

Dann zum Antrag 1 betreffend den Halbstundentakt zwischen Bern und Langenthal: Es ist bekannt, dass die ÖV-Anbindung des Obergeraums verbessert werden muss. Wir sind daher offen, diesem Antrag zuzustimmen. Die Investition erscheint uns auch deswegen sinnvoll, weil zu befürchten ist, dass die Verkehrsprobleme in den betroffenen Regionen sonst einfach mit noch mehr Strassenbau gelöst werden, was jeweils sehr kostspielig ist. Wir wollen aber auch noch hören, was der Herr Verkehrsdirektor zu diesem Antrag zu sagen hat. Vielleicht kann er ja mit stichhaltigen Gegenargumenten noch Einfluss auf uns nehmen.

Zum Antrag 2 betreffend den Angebotsausbau Burgdorf–Konolfingen–Thun: Hier ist die Sachlage

eine andere. Wir können zwar nachvollziehen, dass aufgrund verschiedener Entwicklungsprojekte in den nächsten Jahren die Nachfrage für die Aufstufung dieser Linie steigen dürfte. Zurzeit ist das aber noch nicht der Fall, und daher lehnen wir den Antrag heute grossmehrheitlich ab. Sobald die Entwicklungsprojekte weiter sind und die Nachfrage nach mehr ÖV auf dieser Verbindung fassbarer wird, können wir uns aber vorstellen, diese Aufstufung zu unterstützen. Das heisst: zum Beispiel im Rahmen des nächsten Angebotsbeschlusses oder auch schon früher, falls die Projekte schneller vorankommen. Die Stärkung von Tangentiallinien, wie sie hier vorgeschlagen wird, finden wir im Übrigen grundsätzlich sinnvoll, weil schon mehr als genug Verkehr über den Bahnhof Bern läuft. Falls der Eventualantrag 3 zur Abstimmung kommt, also die Anträge 1 und 2 eine Mehrheit finden, stimmen wir dem Antrag 3 zu. Dem Angebotsbeschluss als Ganzem stimmen wir auch zu.

Tabea Bossard-Jenni, Oberburg (EVP). Ich erlaube mir auch, einfach nur zu einzelnen Punkten Stellung zu nehmen. Die EVP-Fraktion begrüsst die Aufnahme des Moonliners in das kantonale Angebot. Dass einzelne Linien gestrichen werden, weil sie durch anderweitige ÖV-Linien erschlossen sind, findet die EVP-Fraktion ebenfalls sinnvoll. Angesichts der wegen Corona angespannten Lage und der Veränderung der Mobilität nimmt die EVP wohlwollend zur Kenntnis, dass im Wesentlichen die bisherige Mobilitätsstrategie weiterverfolgt wird und nicht aufgrund kurzfristiger Veränderungen umgekrempelt wurde. Im Vortrag konnten wir lesen, dass die geplanten Aufstufungen nur umgesetzt werden, sofern der finanzielle Rahmen dies erlaubt und die Nachfrage dies rechtfertigen würde. Ich gehe mal davon aus, dass diese Einschränkung auch bei den Änderungsanträgen zutreffen würde. Die EVP stimmt den beiden Änderungsanträgen zur Schliessung der Taktlücke beim Regio Thun–Burgdorf–Solothurn und beim Interregio zwischen Bern und Olten zu. Die EVP bekennt sich zu einem starken und zuverlässigen öffentlichen Verkehr. Die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene begrüssen wir sehr. Und wenn man schaut, wo dieser Regio von Thun–Burgdorf nach Solothurn durchfährt, dann würde sich ja vielleicht mit der Zeit auch das Nadelöhr rund um Burgdorf etwas entschärfen, zu dem wir ja in einer späteren Session noch ein sehr schwieriges Kreditgeschäft haben werden.

Präsident. Die EDU scheint auf das Fraktionsvotum zu verzichten. Dann kommen wir zu den Einzelsprechenden, als Erster Grossrat Michael Ritter.

Michael Ritter, Burgdorf (glp). Ich beschränke mich in meinem Votum als Einzelsprecher auf den Antrag 2, den Minderheitsantrag von Kollega Grossrat Rothenbühler. Dieser Antrag braucht wohl noch am meisten Unterstützung, und ich empfehle dem Grossen Rat, diesen Antrag anzunehmen. Der Hauptgrund für meine Motivation ist verkehrspolitischer Art. Es wurde schon gesagt: Die Entlastung des Bahnknotenpunkts im Grossraum Bern wird allgemein als verkehrspolitisches Ziel anerkannt. Dann ist die Erschliessung des – ich sage es einmal so – westlichen Emmentals gegenüber dem Oberland über die beiden Regionalzentren Thun und Burgdorf und dazwischen der Drehscheibe Konolfingen ein sehr wichtiges verkehrspolitisches Anliegen, eben diese «Tangentiallinie», in Anführungszeichen. Ich bin ganz klar der Meinung, dass man diese Aufstufung verkehrspolitisch unterstützen muss. Der Antrag ist sehr breit abgestützt durch zwei Regionalkonferenzen und die regionale Verkehrskonferenz. Ich bin dort nicht «lobbyiert worden», ich gehöre dort nicht dazu. Trotzdem bin ich in diesem Sinn ganz klar der Meinung, dass man die regionale Abstützung, die sehr gross ist, honorieren muss. Ich empfehle dem Grossen Rat entsprechend, diese Aufstufungen von der Angebotsstufe 3 zur Angebotsstufe 4 sowie die anderen Anträge so gutzuheissen. Zum Schluss noch etwas zum Verhältnis Bahn–Strasse. Ich war da immer sehr pragmatisch. Wenn man auf die Karte schaut oder – so wie ich – dort schon durchgefahren ist, dann muss man einfach wissen, dass das eine Linie ist, an der man strassenbautechnisch keine grossen Verbesserungen machen kann. Es ist sehr malerisch, von Burgdorf nach Thun zu fahren, ohne die Autobahn über Bern zu benutzen, aber eben eher malerisch als schnell, und es gibt wenig Möglichkeiten, etwas zu machen, ausser mit unendlich viel Geld, das man nie haben wird. Es geht eigentlich weniger darum, die Strassenverbindungen und den ÖV gegeneinander auszuspielen, sondern der ÖV ist dort einfach ein sehr wichtiges Stützgerüst für die Verkehrserschliessung, und das in einer Region, die meiner Meinung nach eine Entwicklung verdient. Aus diesem Grund empfehle ich wärmstens, den Antrag 2 auch gutzuheissen.

Reto Müller, Langenthal (SP). Danke vielmals, Herr Grossratspräsident und Geschäftsleiter der Region Oberaargau, Herr Regierungsrat und Verkehrsdirektor, liebe Kolleginnen und Kollegen: Viel-

leicht haben Sie es gesehen, ich habe jetzt lange auf der Liste gewartet, bis ich drankomme. So erging es auch dem Oberaargau, was diese Taktlücke anbelangt. Gestern Abend habe ich im Namen der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Langenthal eine Rechnung zur Zahlung angewiesen, eine erste Teilzahlung von 1 Mio. Franken akonto für den öffentlichen Verkehr. Das ist wirklich eine Glanzleistung, die wir hier im Kanton Bern machen – aber auch für eine einzelne Stadt: Bei uns ist das immerhin ein Prozent unseres Budgets.

Langenthal und die Region Oberaargau haben aber in den vergangenen Jahren auch sonst Beiträge geleistet. Als die «Bahn 2000» kam, haben wir Land dafür hergegeben – und fortan auf direkte Intercityzüge nach Langenthal verzichtet, vorbehaltlos. Dann kamen im Jahr 2008 Sparmassnahmen, und plötzlich – für uns plötzlich – fehlten die besagten Züge im Halbstundentakt im Fernverkehr nach Bern einfach. Wir hatten diese vor 2008.

Heute können Sie sicher sein, dass Sie garantiert diese Taktlücke um 22.38 Uhr erwischen, wenn Sie eine Veranstaltung in Bern haben, etwas besuchen wollen, eine Abendsitzung haben. Das ist ärgerlich, und es ist auch ungerecht. Der Oberaargau ist die einzige Region im Kanton Bern, die am Abend nicht mindestens durchgehend im Halbstundentakt erschlossen wird.

Wir haben uns lange geduldet, wir haben uns lange gewehrt, wir haben diesen Antrag – zu dem ich jetzt heute eine grosse Zustimmung spüre, merci vielmals allen Fraktionssprecherinnen und -sprechern – schon dreimal im regionalen Angebotskonzept eingefordert, und er wurde einfach immer und immer wieder gestrichen. Wir hatten 2012 ein mit 130 Ja-Stimmen überwiesenes Postulat im Grossen Rat, und der Regierungsrat hat im Vortrag zum ÖV-Investitionskredit in Kapitel 5.3 selber geschrieben: «Unbefriedigend ist seit längerer Zeit das Abendangebot auf der Fernverkehrslinie Bern–Burgdorf–Langenthal–Olten. Mit der neuen Fernverkehrskonzession werden die Linien ab Ende 2020 von der Schweizerischen Südostbahn AG (SOB) und BLS betrieben. Der Kanton und die Regionen setzen sich für eine Verlängerung des Halbstundentaktes ein.»

Passiert ist in den letzten dreizehn Jahren nichts. Doch: Stefan Costa und ich gingen Klinken putzen bei der BLS und der SOB. Immerhin hat die BLS es jetzt endlich geschafft. Wir haben mittlerweile von Langenthal aus ein besseres Taktnetz, einen besseren durchgehenden Takt nach Olten, Zürich, Basel und Luzern als nach Bern, obwohl eben zwei Drittel unserer Pendlerinnen und Pendler nach wie vor nach Bern fahren. Sie spüren: Es wurde einfach unhaltbar, aber ich möchte auch Ängste nehmen – wir sind nicht Clavaleyres, wir sind nicht Moutier, aber doch merci, wenn Sie auch ein wenig nach Langenthal schauen. Natürlich können wir die Argumente nachvollziehen, dass dies zum Fernverkehrsnetz gehört, dass das Angebot eigentlich vom Bund getragen werden sollte und dass man hier nicht mit Regionalverkehrsgeldern Lücken schliessen will. Aber, meine lieben Verantwortlichen, das wäre nicht das erste Mal, wahrscheinlich auch nicht das letzte Mal, dass man das macht. Dann gehen Sie doch zum Bund und schauen Sie, dass er diese Lücke schliesst, wie im Vortrag eben schon beschrieben, sodass dann der Kanton Bern am Schluss eben nichts mehr bezahlen muss. *(Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. Er erklärt, dass er dies ungern tue, dass er aber auch hier konsequent sein müsse und dass schon fast dreieinhalb Minuten verstrichen seien. / Le président demande à l'orateur de conclure. Il explique qu'il fait cela à contre-cœur mais qu'il doit être cohérent là aussi, et que trois minutes et demie se sont déjà écoulées.)* Ja, ich habe gedacht, ich reize es etwas aus ... Nein, vielen Dank. Die BaK hat dies erkannt, und ich kann nur um die Unterstützung aller Anträge bitten und mich bedanken.

Präsident. Damit sind wir am Ende der Rednerinnen- und Rednerliste angelangt. Ich gebe das Wort dem Verkehrsdirektor, Regierungsrat Christoph Neuhaus.

Christoph Neuhaus, Bau- und Verkehrsdirektor. Angesichts der fortgeschrittenen Zeit konzentriere ich mich auf die Anträge. Ich habe mich aber sehr gefreut über die breite Unterstützung für diesen Angebotsbeschluss. Das freut mich, und das zeigt uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Wir haben aber auch gehört: Was einen Wert hat, hat seinen Preis – alles hat seinen Preis und seinen Wert. Ich möchte mich, wie ich es gesagt habe, zu den Anträgen äussern.

Zum Minderheitsantrag der BaK, Antrag 2: Dieser Antrag fordert einen deutlichen Angebotsausbau auf der Bahnlinie Burgdorf–Thun, besonders im Bereich Konolfingen–Thun. Dieser Antrag wurde von drei Regionen bei uns eingereicht, wir haben ihn geprüft und verworfen, weil dies eine Linie ist, die schon 39 Züge pro Tag und Richtung und damit ein sehr dichtes Angebot hat. Nachfrage und Kostendeckungsgrad erfüllen die Minimalvorgaben, aber die Zielwerte gemäss Verordnung werden schon heute – also ohne Ausbau – klar nicht erreicht. Mit dem Angebotsausbau werden die Zielvorgaben mit grosser Wahrscheinlichkeit noch weniger erreicht, und es ist gut möglich, dass man dann

die Minimalanforderung an die Auslastung der Züge verfehlen würde. Das heisst: Beim nächsten Angebotsbeschluss müsste man dann dieses Angebot wieder reduzieren. Das wäre nicht nachhaltig. Das würde vor allem auch die Passagierinnen und Passagiere dieser Linie verärgern. Das würde zu Unmut führen. Mit hüst und hott ist niemandem gedient. Es wäre aus ÖV-Sicht ein Stück weit ein Sündenfall. Der ÖV muss verlässlich sein und bleiben. Ich hoffe, dass Sie hier das Augenmass behalten und diesen Antrag ablehnen.

Zu den Mehrheitsanträgen der BaK: Der erste Antrag verlangt die Finanzierung und Bestellung von Spätzügen zwischen Bern und Langenthal. Ich habe mit Freude gehört, dass zwei Drittel der Pendlerinnen und Pendler also auch nach Bern fahren, um auszugehen, und nicht nach Zürich und nicht nach Olten. Vor diesem Hintergrund ist das wirklich Freizeitverkehr. Ich verstehe den Ärger der Obergeraargauerinnen und Obergeraargauern, der Langenthalerinnen und Langenthaler und vieler anderer, wenn sie eben nach dem Besuch einer Veranstaltung in Bern oder wenn sie in Bern gearbeitet haben nicht direkt auf den Zug eilen können, sondern warten müssen – besonders jetzt, wenn man nicht noch irgendwo einkehren kann.

Das Problem ist allerdings – und ich bin froh, dass der Herr Stadtpräsident von Langenthal das gesagt hat –, dass dies im Prinzip Züge sind, die zum Fernverkehr zählen; es sind Züge, die nicht zum Regionalverkehr gehören, und gemäss Bundesgesetzgebung sind diese eigentlich grundsätzlich nicht durch den Kanton zu finanzieren. Die Fernverkehrszüge Bern–Burgdorf–Langenthal–Olten sind am Abend schwächer besetzt, und darum fahren eben diese Züge am Abend ab 22 Uhr nur noch im Stundentakt, so wie das beim Fernverkehr auch zwischen Bern und Biel der Fall ist, oder zwischen Bern und Freiburg ab 23 Uhr. Und ich habe es gesagt, zwischen Biel und Bern: Das wäre dann das Nächste, das man mir um die Ohren schlagen müsste.

Grundsätzlich kann der Kanton diese Züge finanzieren, weil es sich aber um den Fernverkehr handelt, wäre der Bund wahrscheinlich nicht bereit, sich an der Finanzierung zu beteiligen. Ich sage «wahrscheinlich», weil wir beim Bund schon nachgefragt haben: Zusätzliche Züge würden pro Jahr 1,7 Mio. Franken mehr kosten. Wir haben vorhin darüber diskutiert, wie wir die Schynige-Platte-Bahn unterstützen wollen. Es ist kein Millionenbetrag, und es ist einmalig. Hier wären es 1,7 Mio. Franken pro Jahr für vier Züge am Abend, die nicht sehr gut belegt sind. Das ist doch ein hoher Betrag.

Immerhin bin ich froh, dass wir «Rundum Aarwangen» haben, dass wir der Region wieder etwas zurückgeben. Reto Müller, den Betrag kennst du selber. Die Annahme dieses Antrags wäre ein ungutes Präjudiz gegenüber den SBB und den anderen Regionen. Es wäre das erste Mal – ich habe zwar gehört, das habe man auch schon gemacht –, aber es wäre das erste Mal, dass man unausgelastete, unrentable Fernverkehrszüge finanziert. Und dies wird anderswo auch noch ähnliche Begehrlichkeiten wecken; da bin ich mir sicher. Es wurde hier im Saal die Frage aufgeworfen, wir hätten 30 bis 40 Prozent weniger ÖV. Ich bin überzeugt: Der ÖV wird sich erholen, aber nicht gerade sofort in diesem Mass, und je nachdem werden wir dann sparen müssen. Wenn man da für vier Züge – was ich nachvollziehen kann – Geld ausgeben will, sind das 1,7 Mio. Franken, damit man am Abend nach dem Ausgehen – oder, was seltener vorkommt, nach der Arbeit – nach Hause kommt. Und entsprechend sind eben die späten Züge, die zwischen Bern und Biel fahren, nicht rentabel. Für die BLS wäre es aus wirtschaftlicher Sicht interessant, an den Kanton zu gelangen und zu sagen: «Bezahle mir das Defizit dieser letzten Züge.» Mit dem Antrag – so berechtigt er aus der Sicht der Bevölkerung ist – gehen wir ein grosses Risiko ein: das Risiko, dass wir das nächste Mal über die Finanzierung von letzten Fernverkehrszügen auf anderen Linien diskutieren. Daher bin ich Ihnen sehr dankbar, wenn Sie diesen Antrag ablehnen – auch, wenn Ihnen sogar Adrian Wüthrich geschrieben hat. Er hat sich schon vor zwanzig Jahren dafür eingesetzt, aber ... Einleitend habe ich es gesagt: Ich habe zwar viel Verständnis für den Antrag, aber er hat nicht nur seinen Wert, sondern auch seinen Preis. Ich gebe aber auch öffentlich zu Protokoll, dass ich bei Ablehnung des Antrags noch einmal mit den Bahnen das Gespräch suchen werde – weil ich von Reto Müller dazu aufgefordert wurde –, um Lösungen zu finden, damit die Spätzüge eingeführt und von jenen bezahlt werden, die das auch tun müssen. Die Ergebnisse dieser Abklärungen werden wir Ihnen im nächsten Angebotsbeschluss respektive bereits in zwei Jahren – wir machen diese Revision alle zwei Jahre – unterbreiten.

Den Antrag zu Ziffer 11 können wir bis zum nächsten Angebotsbeschluss umsetzen. Ich muss allerdings die Hoffnungen auf einen grossen Angebotssprung auf diesen Zeitpunkt etwas dämpfen, weil die wichtigen Verkehrsträger zwischen den regionalen Zentren, den Kantonshauptorten, wirklich die Bahnen sind. Bei der Bahn werden die Ausbauten durch das Bundesparlament beschlossen – ich habe es heute auch schon gesagt –, eben aufgrund dieses Bahninfrastrukturfonds, den es seit

2016 beim Bund gibt. Im Kanton Bern wird das Angebot – das ist die gute Nachricht – auch deutlich verbessert, aber – und das ist die schlechte Nachricht – zuerst muss man die nötige Infrastruktur bauen. Es braucht dazu besonders die Entflechtung in Holligen beim Weyermannshaus, zwischen Wankdorf und Ostermundigen sowie südlich von Gümligen. Denn daran fehlt es, und bis diese Infrastrukturen fertig sind, wird es noch rund ein Jahrzehnt dauern. Nach diesen Leitplanken können wir bis zum nächsten Angebotsbeschluss ein später umsetzbares Szenario mit einem verstärkten Ausbau erarbeiten. Ich gehe auch davon aus, dass der ÖV dann eine entsprechend goldene Zukunft hat.

Bei den zwei Anträgen zur Ergänzung der Ziffern 4.5 und 6.3 können Fehler im Beschluss korrigiert werden. Diese Fehler ärgern uns und sind meinen Fachleuten peinlich. Es ist gut, haben wir sie vor dem Beschluss entdeckt und kann man sie rechtzeitig beheben. Und hier eben meine Entschuldigung. Damit wären wir nun so ziemlich beschlussfähig, wenn jetzt nicht noch irgendwem auf die Füsse getreten wird, damit er oder sie auch noch unbedingt nach vorne ans Mikrofon kommen müsste, und so gebe ich zurück ins Studio.

Präsident. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, es fällt einem nicht immer gleich leicht, sich hier im Ratspräsidium neutral zu verhalten und sich inhaltlich nicht zu äussern. Wir kommen zur Beschlussfassung.

Traktandum 22, Beschluss über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperiode 2022 bis 2025: Wir befinden zuerst über den Antrag 1 der BaK-Mehrheit. Wer den Antrag 1 der BaK-Mehrheit annimmt, stimmt Ja, wer ihn ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.BVD.4550; Antrag BaK-Mehrheit [Flück, Interlaken] – Nr. 1)

Vote (2020.BVD.4550 ; proposition majorité de la CIAT [Flück, Interlaken] – n° 1)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 110

Nein / Non 44

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie stimmen diesem Antrag zu, mit 110 Ja- zu 44 Nein-Stimmen. Es braucht keinen Stichentscheid des Ratspräsidenten.

Wir kommen zum Antrag 2 der BaK-Minderheit, diesen hat Ihnen Grossrat Rothenbühler erläutert. Wer den Antrag 2 der BaK-Minderheit annimmt, stimmt Ja, wer ihn ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.BVD.4550; Antrag BaK-Minderheit [Rothenbühler, Lauperswil] – Nr. 2)

Vote (2020.BVD.4550 ; proposition minorité de la CIAT [Rothenbühler, Lauperswil] – n° 2)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 87

Nein / Non 65

Enthalten / Abstentions 2

Präsident. Sie haben den Antrag 2 angenommen, mit 87 Ja- zu 65 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen. Damit haben wir über den Eventualantrag 3 zu befinden, da Antrag 1 und Antrag 2 angenommen wurden. Wer den Eventualantrag 3 der BaK-Mehrheit *und* der BaK-Minderheit annehmen will, stimmt Ja, wer ihn ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.BVD.4550; Eventualantrag BaK-Mehrheit [Flück, Interlaken] und BaK-Minderheit [Rothenbühler, Lauperswil] – Nr. 3)

Vote (2020.BVD.4550 ; proposition subsidiaire majorité de la CIAT [Flück, Interlaken] et minorité de la CIAT [Rothenbühler, Lauperswil] – n° 3)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 153

Nein / Non 0

Enthalten / Abstentions 1

Präsident. Sie stimmen dem Eventualantrag 3 einstimmig zu, mit 153 Ja-Stimmen bei 1 Enthaltung. Wir kommen zum Antrag 4 der BaK: Wer den Antrag 4 der BaK annimmt, stimmt Ja, wer ihn ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.BVD.4550; Antrag BaK [Flück, Interlaken] – Nr. 4)

Vote (2020.BVD.4550 ; proposition CIAT [Flück, Interlaken] – n° 4)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 153

Nein / Non 0

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie stimmen dem Antrag 4 mit 153 Ja-Stimmen einstimmig zu.

Es folgt der Antrag 5 der BaK: Wer den Antrag 5 der BaK annimmt, stimmt Ja, wer ihn ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.BVD.4550; Antrag BaK [Flück, Interlaken] – Nr. 5)

Vote (2020.BVD.4550 ; proposition CIAT [Flück, Interlaken] – n° 5)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 153

Nein / Non 0

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie befürworten auch den Antrag 5 einstimmig mit 153 Ja-Stimmen.

Jetzt kommen wir zu den einzelnen Ziffern des Regierungsratsbeschlusses. Ziffer 11.1: Wer die Ziffer 11.1 zur Kenntnis nimmt, stimmt Ja, wer die Kenntnisnahme ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.BVD.4550; Ziff. 11.1)

Vote (2020.BVD.4550 ; ch. 11.1)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 153

Nein / Non 0

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie nehmen die Ziffer 11.1 des Regierungsratsbeschlusses einstimmig zur Kenntnis, mit 153 Ja-Stimmen.

Dann folgt die Ziffer 11.2 des Regierungsratsbeschlusses; diese ist nun ergänzt durch die angenommenen Anträge 1 und 2. Wer die Ziffer 11.2 annimmt, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.BVD.4550; Ziff. 11.2)

Vote (2020.BVD.4550 ; ch. 11.2)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 152

Nein / Non 0

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Auch bei der Ziffer 11.2 herrscht Einstimmigkeit, sie ist angenommen mit 152 Ja-Stimmen.

Es folgt die Ziffer 11.3 des Regierungsratsbeschlusses: Wer diese annimmt, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.BVD.4550; Ziff. 11.3)

Vote (2020.BVD.4550 ; ch. 11.3)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 143

Nein / Non 0

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie nehmen die Ziffer 11.3 an, ebenfalls einstimmig mit 143 Ja-Stimmen.

Die Ziffer 11.4 mit dem gleichen Szenario: Wer die Ziffer 11.4 des Regierungsratsbeschlusses annimmt, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.BVD.4550; Ziff. 11.4)

Vote (2020.BVD.4550 ; ch. 11.4)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 151

Nein / Non 0

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Bin ich jetzt etwas zu schnell für das System? – Nein? Gut. Sie stimmen der Ziffer 11.4 ebenfalls einstimmig zu, mit 151 Ja-Stimmen.

Wir kommen zur Ziffer 11.5, das Ende ist absehbar: Wer die Ziffer 11.5 des Regierungsratsbeschlusses annimmt, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.BVD.4550; Ziff. 11.5)

Vote (2020.BVD.4550 ; ch. 11.5)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 151

Nein / Non 0

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Auch hier herrscht Einstimmigkeit. Die Ziffer 11.5. ist angenommen, mit 151 Ja-Stimmen.

Dann zum Schluss noch die Ziffer 11.6: Wer die Ziffer 11.6 des Regierungsratsbeschlusses annimmt, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.BVD.4550; Ziff. 11.6)

Vote (2020.BVD.4550 ; ch. 11.6)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 149

Nein / Non 0

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Die Ziffer 11.6 wurde ebenfalls einstimmig angenommen, mit 149 Ja-Stimmen.

Dann haben wir noch den Antrag 6 der BaK, die letzte Abstimmung zu diesem Geschäft: Wer den Antrag 6 der BaK annimmt, stimmt Ja, wer ihn ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.BVD.4550; Antrag BaK [Flück, Interlaken] – Nr. 6)

Vote (2020.BVD.4550 ; proposition CIAT [Flück, Interlaken] – n° 6)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 149

Nein / Non 0

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Das gleiche Bild auch hier: Das ist eine einstimmige Annahme der Ziffer 6 mit 149 Ja-Stimmen.

Ich blicke zum Kommissionssprecher mit der Frage, ob wir das Traktandum 23 morgen behandeln. Oder gibt es dazu keine Wortmeldungen? – Wir behandeln dieses Traktandum morgen, weil ein Diskussionsbedarf anzunehmen ist. Damit sind wir am Ende des heutigen Sessionstages. Wir fahren morgen Vormittag um neun Uhr mit dem Traktandum 23 weiter, Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr. Die Sitzung ist geschlossen. Kommen Sie gut nach Hause, ich wünsche Ihnen einen schönen Abend.

Hier werden die Beratungen unterbrochen. / Les délibérations sont interrompues à ce stade.

Schluss der Sitzung um 16.30 Uhr. / Fin de la séance à 16 heures 30.

Die Redaktorinnen / Les rédactrices

Stephanie Messmer (d)

Ursula Ruch (f)