

Mercredi (matin) 4 juin 2014

Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie**57 2013.1424 Motion 291-2013 Grimm (Berthoud, pvl)
Amélioration des transports dans l'Emmental**

N° de l'intervention: 291-2013
Type d'intervention: Motion
Déposée le: 04.11.2013
Déposée par: Grimm (Berthoud, pvl) (porte-parole)
Cosignataires: 0
Urgence refusée: le 21.11.2013
N° d'ACE: 561/2014 du 30 avril 2014
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie

Amélioration des transports dans l'Emmental

Le Conseil-exécutif est chargé d'inclure d'autres variantes et réflexions dans la planification des mesures d'amélioration des transports dans l'Emmental, en prenant notamment les dispositions suivantes :

1. Aménagement d'un passage souterrain à la hauteur du Centre hospitalier régional d'Emmental.
2. Aménager partout des arrêts de bus en encoche sur les routes cantonales de la région.
3. Aménager un giratoire au carrefour Löwenkreuzung à Oberburg
4. Aménager un contournement ou un giratoire à la gare de Hasle-Rüegsau
5. Envisager la variante de Tram Région Emmental.

Dans le contexte des quartiers d'habitation qui seront construits dans la région sud de Berthoud et dans le cadre de la transformation du Centre hospitalier régional de Berthoud CHR en 2014, de nouvelles variantes doivent être étudiées et des aspects nouveaux tels que la desserte du Bas-Emmental par un tram régional qui circulerait sur les rails en place doivent être inclus dans la planification.

Développement

Depuis de nombreuses années, la circulation est très dense sur l'axe de transit entre la sortie de Kirchberg et la gare de Hasle-Rüegsau. A certaines heures, des bouchons et de longues colonnes se forment. Bien que dans Berthoud et alentour, il s'agisse d'un trafic dont le point de départ et la destination est la ville elle-même (donc ce n'est pas du transit en majeure partie), la situation, en particulier la fluidité du trafic doivent être améliorées dans la région de Berthoud-Emmental. Pour des raisons financières et politiques, il n'a pas été possible jusqu'ici de réaliser avec l'acceptation générale une solution globale, rationnelle, utile et financièrement viable pour le trajet décrit ci-dessus et valable tout à la fois pour le trafic lent, les transports public et le transport individuel motorisé. Pour de nombreux riverains, la situation est insupportable. Un pas important vers une amélioration est la réfection de la route qui traverse Berthoud. Ces dix dernières années, plus de 50 immeubles locatifs et d'innombrables maisons individuelles ont été construits dans la région de Berthoud-Sud, et la population a augmenté de plusieurs centaines de personnes. Les travaux de transformation et d'agrandissement du Centre hospitalier régional d'Emmental commenceront au printemps 2014. Cet agrandissement entraînera l'augmentation des transports individuels ces prochaines années. De plus, un quartier d'habitation encore plus grand est en projet à proximité immédiate du centre hospitalier. Ce nouveau quartier contribuera à charger le trafic davantage encore dans la région de Berthoud Sud. Les besoins en transports publics se multiplient très rapidement. Afin de répondre aux besoins et de pouvoir transporter les pendulaires vers le centre de Berthoud tout comme vers Berne-Wankdorf et Berne-City, il faut ménager sur le trajet Berthoud-Hasle-Rüegsau un réseau plus dense d'arrêts des moyens de

transport publics. Les bus ont déjà du mal aujourd'hui à assurer les connexions à la gare de Berthoud. Les arrêts ferroviaires d'Oberburg et de Berthoud-Steinhof sont trop éloignés pour pouvoir être rejoints en moins de cinq minutes à pied. Un tram, qui circulerait si possible sur les rails BLS déjà en place, avec des arrêts supplémentaires, notamment au CHR, permettrait de remédier à la situation et les connexions à Berthoud pourraient être assurées. La séparation de la route et du rail devient impérative pour le centre hospitalier, puisque les ambulances sont toujours plus souvent bloquées aux passages à niveau. Si le rail continue d'être développé, cette problématique s'aggraverait encore. Les passages sous voie permettent seuls de régulariser le flux de circulation dans la région de Berthoud Sud. Mais pour que la situation s'améliore dans le Bas-Emmental, il faut des mesures complémentaires à Oberburg (Löwenkreuzung) et à Hasle-Rüegsau, à la gare. Le bus du BLS qui circule actuellement entre Berthoud et Hasle-Rüegsau à la cadence semi-horaire traîne souvent derrière lui de longues colonnes. Des arrêts de bus à encoche sur tout ce tronçon permettraient d'améliorer considérablement la fluidité du trafic.

Réponse du Conseil-exécutif

Les problèmes de circulation dans la région de Berthoud, d'Oberburg et de Hasle près Berthoud sont connus depuis longtemps. Il y a quotidiennement de gros embouteillages, en particulier aux heures de pointe. Malgré la bonne qualité de l'offre de transports publics, avec les nouveaux quartiers prévus (densification du milieu bâti) et l'augmentation générale du trafic, la situation continuera à s'aggraver. Selon les prévisions, le trafic individuel motorisé (TIM) devrait augmenter de près de 19 pour cent d'ici à 2030, ce qui représente notamment une augmentation du trafic journalier moyen d'environ 18 000 à 21 200 véhicules pour la route cantonale (axe principal) de Berthoud. Le 5 septembre 2012, le Grand Conseil a approuvé un crédit de 3,6 millions de francs afin que des solutions financièrement viables puissent désormais être développées au plus vite dans le cadre de l'avant-projet.

L'examen d'opportunité (EO) de la desserte de l'Emmental effectué en 2007 propose une solution globale. Elle comprend une série de mesures intermodales, dont certains éléments ont déjà pu être réalisés. En premier lieu, les carrefours « Aebi » et « National » ainsi que le carrefour « Emmental-/ Schachen-/ Kirchbergstrasse » ont été transformés en giratoires pour le trafic individuel motorisé. La réfection de la traversée de la localité actuellement en cours fait également partie des mesures prises. Sur le plan des transports publics, la place de la Gare de Berthoud a été réaménagée, la liaison ferroviaire entre les gares de Berthoud et de Steinhof est passée à deux voies et différentes nouveautés ont été introduites au niveau des lignes de bus (nouvelle liaison régionale de bus entre Berthoud et Kirchberg, augmentation des cadences sur la ligne régionale de bus Hôpital– Berthoud – Kirchberg / Lyssach Bernstrasse et introduction de la ligne de bus urbaine n° 463). Dans le cadre des travaux de réfection de la traversée de Berthoud, différents arrêts de bus ont été ou seront par ailleurs améliorés. Par ailleurs, au cours de ces dernières années, des mesures d'amélioration ont aussi sans cesse été mises en œuvre pour la mobilité douce à l'instar des bandes cyclables, des diverses mesures de protection pour la traversée de l'axe principal de Berthoud et du réseau cyclable circulaire autour du centre de la ville (« Radwegring ») avec sa liaison gare centrale – Meiefeld et la desserte du Schlossguet. En outre, différentes places de stationnement pour vélos ont été réalisées près de la gare centrale de Berthoud et des gares de Steinhof, Lyssach et Hasle-Rüegsau.

Les mesures déjà prises sont toutefois loin de suffire à résoudre le problème de circulation dans la région. C'est pourquoi les travaux de planification du projet de solution générale se poursuivent. Ils incluent la variante de contournement évaluée et les mesures d'accompagnement correspondantes mais de plus, des mesures d'amélioration du réseau routier sans contournement font également l'objet d'études détaillées. Les deux variantes seront comparées et subdivisées, dans la mesure du possible, en étapes et en sous-projets. Ces travaux représentent une importante base de décision pour choisir la meilleure solution à long terme pour la région de Berthoud, d'Oberburg et de Hasle près Berthoud. Parallèlement, les possibilités de financement seront examinées. A la suite du refus de la Confédération d'intégrer

le projet d'origine de bretelle autoroutière de l'Emmental au réseau de routes nationales, il s'agit désormais en priorité de l'intégrer au projet d'agglomération de Berthoud (« transport et urbanisation »), cofinancé par la Confédération.

Dans le cadre du projet les mesures énoncées aux points 1 à 4 de la présente motion sont examinées.

La mesure énumérée au point 5, la variante « Tram Region Emmental », ne fera quant à elle l'objet d'aucun examen, et ce pour les raisons suivantes :

Durant la procédure participative d'élaboration de l'EO intermodale de la desserte de l'Emmental, de nombreuses variantes d'amélioration de la situation ont été abordées et évaluées. Dans le cas des transports publics par exemple, outre les améliorations du système actuel (« RER et bus »), d'autres alternatives de desserte comme une ligne de tram entre Hasle près Berthoud et Kirchberg ont également été étudiées. Pour la variante « Tram », il a été examiné si une cadence de 10 ou même de 7 minutes et demie serait possible sur l'axe Hasle près Berthoud – Berthoud – Kirchberg ou si des tracés alternatifs dans le centre de Berthoud seraient réalisables. Il s'est avéré que cette variante se heurtait à différents obstacles au niveau de la technique et de l'exploitation (croisements avec les voies CFF en gare de Berthoud, etc.). La demande potentielle pour ce mode de transport s'est par ailleurs révélée nettement trop faible. Aussi la variante du tram a-t-elle été rejetée et n'a-t-elle été intégrée ni à la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) actuelle de l'Emmental ni au projet d'agglomération (« transport et urbanisation ») de Berthoud.

D'autres variantes d'amélioration de l'offre de transports publics seront encore analysées dans le cadre des travaux de planification en cours pour l'avant-projet de réaménagement du réseau routier de Berthoud – Oberburg – Hasle près Berthoud, la priorité étant donnée aux lignes de bus qui permettent de diminuer les temps de trajet sur les routes cantonales surchargées et de respecter au mieux l'horaire.

Proposition du Conseil-exécutif :

Vote point par point

Points 1 à 4 : adoption

Point 5 : rejet

La présidente. Nous passons à l'affaire n°57, motion de M. Grimm, «Amélioration des transports dans l'Emmental». Je vous rappelle que cette motion a cinq points. Du point 1 au point 4, le Conseil-exécutif est prêt à accepter cette motion. Est-ce que la motion est contestée sur les points 1 à 4? Si ce n'est pas le cas, je vous prierai de ne discuter que le point 5. M. Grimm, vous avez la parole.

Christoph Grimm, Berthoud (pvl). Ich werde versuchen, mich in meinen Ausführungen auf Ziffer 5 zu beschränken. Ich danke Ihnen für die Annahme der Ziffern 1 bis 4. Mir ist es wichtig, dass diese wirklich verfolgt werden und dass nicht einseitig auf eine Umfahrungsstrasse gesetzt wird. Weiter ist mir wichtig, dass wir hier nicht über die Umfahrungsstrasse sprechen, zumal diese ein ganz anderes Thema ist. Zum Tram: Wenn ich von «Tram» spreche, so meine ich ein Vehikel, welches auf Schienen das Emmental hochfährt, allerdings ohne die genaue Strecke und die Haltestellen genannt zu haben. Ich verstehe, dass die Regierung in ihrer Antwort auf die sehr schwierige Realisierung hinweist. Geht man davon aus, dass neue Tramschienen gebaut werden müssten, wäre dies zutreffend. Aber davon spreche ich nicht. Dieses Tram war nicht meine Idee, es wurde bereits vor 20 Jahren aufgebracht, und eine Prüfung fand vor rund 10 Jahren statt. In der Zwischenzeit hat sich einiges verändert: Wie die restliche Schweiz ist auch das Emmental gewachsen. Gerne möchte ich auch etwas für die Wirtschaft tun. Sie sind jeweils erstaunt, wenn ich die Wirtschaft im positiven Sinn erwähne. 85 Prozent des in Burgdorf stattfindenden Verkehrs verursachen wir selber. Dies wurde in diesem Frühjahr erneut bestätigt. Deshalb sollten wir nicht

ausgerechnet nur ein Projekt fördern, welches besagte 85 Prozent nicht von der Strasse wegzubringen vermag. Diese Zahlen wurden weder von Mitte- noch grünen oder linken Kreisen genannt, sondern von Fachleuten. Wir sollten den Ansatz verfolgen, die Pendlerinnen und Pendler aus Burgdorf und Umgebung von der Strasse wegzubringen. Mit einem Tram – wie ich es als Arbeitstitel nenne – wäre dies wahrscheinlich möglich. Ich möchte nicht mehr und nicht weniger, als dass man diesen Gedanken nicht vergisst und auch Mut zu anderen Ansätzen hat. Ich bitte Sie wirklich um Ihre Unterstützung. Ich bin bereit, Ziffer 5 in ein Postulat zu wandeln; die Motionsform hätte ohnehin keine Chance. Es wäre schön, wenn Sie mithelfen würden, etwas an Kreativität aufrechtzuerhalten. In Bezug auf die technischen Probleme habe ich folgende Vorstellung: Wir haben die Bahn, welche von X nach Y führt. Wenn die S-Bahnen 44 und 4 nicht fahren, würde im Zwischentakt eine kürzere Komposition mit mehr Haltestellen fahren. Öfter halten zu können, ist zwecks einer besseren Feinverteilung ein Kriterium. Dies ist im Übrigen auch im Sinne des Spitals Region Emmental (RSE). Dieses begrüsst das Projekt sehr, zumal bereits eine neue Wohnüberbauung entsteht. Diese bedarf einer verkehrstechnischen Lösung. Wir können nicht 20, 30 oder 40 Jahre zuwarten und dann keine Lösung haben. Ich weiss, dass das Tram belächelt wird und habe Verständnis dafür. Kreative Ideen sollten zumindest nicht abgeblockt werden. Ich bitte Sie mitzuhelfen, indem Sie Ja zum Postulat sagen. Somit geht die Angelegenheit bei der Baudirektorin nicht vergessen. Vielen Dank.

Samuel Leuenberger, Trubschachen (PBD). Im Jahr 2012 hat der Grosse Rat einen Kredit für die Ausarbeitung des Vorprojekts «Zufahrt Emmental» bewilligt. In diesem Zusammenhang wurde ebenfalls ein Antrag der Finanzkommission (FiKo) überwiesen, welcher, gestützt auf den Ist-Zustand der heutigen Zufahrt, zusätzliche Möglichkeiten und Verbesserungen in Planung geben wollte. Dies heisst konkret, dass mit dem Vorprojekt nicht nur die Zufahrtsstrasse Emmental bzw. die Umfahrungsstrasse rund um Burgdorf geplant und projektiert werden soll, sondern ebenso eine «Variante 0+». Dies ist die Variante mit den Verbesserungen gegenüber der momentanen Situation. Im Rahmen der Prüfung werden ebenfalls neue Unterführungen, Busbuchten, Kreisel und weitere nach der heutigen Gesetzgebung durchzusetzende Möglichkeiten geprüft. Der Oberingenieurkreis IV erarbeitet zurzeit die beiden entsprechenden Projekte: eines betreffend die Zufahrtsstrasse und eines betreffend die «Variante 0+». Was die Ziffern 1 bis 4 dieser Motion anbelangt, so werden diese, wie der Regierungsrat in seiner Antwort festgehalten hat, bereits im Rahmen der Planung vollzogen. Wir werden die Ziffern 1 bis 4 annehmen; ich beantrage aber ihre gleichzeitige Abschreibung, sofern sie als Motion angenommen werden. Die Planungen zeigen klar auf, dass eine Zufahrt rund um Burgdorf in Zukunft dringend Not tut. Das Verkehrsaufkommen in der Agglomeration Burgdorf liegt bereits heute deutlich über der Belastungsgrenze. Ob wir wollen oder nicht – die Verkehrsaufkommen werden sich bis ins Jahr 2030 weiter erhöhen. Es obliegt uns Politikerinnen und Politikern, die nötigen Massnahmen zu ergreifen. Was die A6 anbelangt, haben Sie beim vorangegangenen Vorstoss mit einer grossen Mehrheit ein klares Zeichen an die Adresse von Bundesbern gesandt. Auch für das Emmental ist ein klares Zeichen vonnöten. Mit der «Variante 0+» könnte der zunehmende Verkehr nicht geschluckt werden. Dies ist die Quintessenz aus der von der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion (BVE) durchgeführten Planung. Hingegen zeigt sich, dass mit der Realisierung einer Zufahrt eine klare Entlastung erreicht und somit auch das künftig grösser werdende Verkehrsaufkommen geschluckt werden kann; dies auch zugunsten der Sicherheit von Schulwegen und zugunsten des öffentlichen Verkehrs (öV), der besser wird zirkulieren können. Die Prüfung eines «Trams Region Emmental» wird Verzögerungen nach sich ziehen und die dringende Inangriffnahme des Baus der Zufahrt Emmental um weitere Jahre hinausschieben. Dies will die BDP nicht. Die BDP sieht ein, dass das Emmental dringend einer Verkehrssanierung bedarf. Deshalb lehnt sie Ziffer 5 ab.

La présidente. M. Leuenberger, vous avez annoncé trop tard que vous vouliez classer les points 1 à 4. Je vous rappelle que nous avons dit que les points 1 à 4 n'étaient pas contestés. Je vous prie de bien vouloir vous concentrer sur le point 5.

Reto Müller, Langenthal (PS). Ich versuche mich selbstverständlich nur zu Ziffer 5 zu äussern; die Ziffern 1 bis 4 wurden bereits angenommen. Es ist nicht ganz so einfach. Die SP-JUSO-PSA-Fraktion hat zuerst festgestellt, dass wir – wie auch vom Neo-Tesla-Fahrer Samuel Leuenberger anerkannt – ein Problem haben. Wir mussten feststellen, dass der motorisierte Individualverkehr (MiV) im Bereich des effektiv vorhandenen Engpasses auch die Zuverlässigkeit des öV auf der

Strasse gefährdet. Die Ziffern 1 bis 4 sind auch der Regierung zufolge nicht bestritten; im Gegenteil: an der Umsetzung dieser Massnahmen wird gearbeitet. Unsere Fraktion führte betreffend die Frage eines möglichen Trams bzw. der Idee eines Trambetriebs auf den bestehenden Schienen der BLS eine undogmatische Diskussion über die Sinnhaftigkeit oder den Grad der Bevorzugung des öV gegenüber jeglichem MiV oder gegenüber des auf der Strasse möglichen öV. Die Frage war, ob wirklich jeder öV auf der Schiene grundsätzlich besser ist als eine öV-Lösung auf der Strasse. Schliesslich kam unsere Fraktion zum Schluss, dass ein Tram aus den im Bericht bereits genannten Gründen nicht weiterverfolgt werden sollte. Dies insbesondere aufgrund der im Bahnhof Burgdorf vorhandenen Inkompatibilität hinsichtlich des Kreuzens der SBB-Gleise und der bestehenden Schienenbreite. Wir haben zur Kenntnis genommen, dass die Frage eines «Trams Region Emmental» – möge sie noch so visionär, cool oder medial geeignet sein – im vorliegenden Fall bereits ausreichend geprüft wurde. Wir befürworten die weitere Prüfung dahingehend, ob und inwieweit eine sinnvolle Verdichtung der Taktfrequenzen im Rahmen des BLS-Streckennetzes möglich ist. Diskussionen, ob der Takt auf 7,5 Minuten verdichtet werden kann, sind bereits im Gang. Insofern sind wir der Meinung, dass diese Diskussionen weitergeführt werden sollen, weshalb auf Ziffer 5 weder in Form einer Motion noch als Postulat einzutreten ist. Die Motionsform lehnen wir deutlich ab. In Bezug auf das Postulat wird sich die Fraktion wahrscheinlich mehrheitlich entsprechend verhalten. Danke für Ihre Kenntnisnahme.

Martin Aeschlimann, Berthoud (PEV). Ich erlaube mir trotzdem ein Wort zu den Ziffern 1 bis 4. Als zuständiger Gemeinderat in Burgdorf habe ich Einblick in die aktuellen Arbeiten bezüglich der Ausarbeitung des Vorprojekts, wie wir es im Grossen Rat beschlossen haben. Dies bedeutet eine Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle-Rüegsau. Wie ich gesehen habe, werden die in den Ziffern 1 bis 4 gestellten Forderungen bearbeitet, weswegen wir diese überweisen oder abschreiben können. In Ziffer 5 dieser Motion geht es um ein Tram, also um eine öV-Geschichte. Ich wage zu behaupten, dass es sich um ein typisches Geschäft von Mathias Tromp handeln würde. Er würde am Rednerpult sicher aufblühen. Die Debatte über den öV hat in diesem Rat Tradition. Bereits im Jahr 1897 fand im gleichen Gebäude, in einem damals noch etwas anderen Saal, eine Debatte über den öV statt. Dies ist in Band III von Beat Junkers «Tradition und Aufbruch – Geschichte des Kantons Bern» nachzulesen. Ich lese Ihnen die entsprechende Passage vor: «In der Zeit um die Jahrhundertwende entstand im Bernbiet nicht nur die Lötschbergbahn, sondern auch eine Reihe von Linien mit regionaler Bedeutung. Ulrich Dürrenmatt gebrauchte dafür 1897 im Grossen Rat den Vergleich, es sei [...] an der Zeit, dass das Blut, der neue Saft, der durch das Verkehrsmittel der Eisenbahnen unser volkswirtschaftliches Leben speisen soll, nicht nur in die grossen Adern, sondern auch in die äussersten Haargefässe hinaus geleitet werde.» Ob diese Sätze in Mundart oder in Hochsprache gesprochen wurden, weiss ich nicht. Liest man weiter, geht aus diesem Text hervor, dass im Emmental auch die Lücken zwischen Burgdorf und Thun geschlossen wurden. Im Oberland wurde die Lücke im Jahr 1893 mit der Thunerseebahn geschlossen, sodass die Reisenden nicht zwischen Scherzligen und Därligen vom Schiff umsteigen mussten. Wie man sieht, sind die Eisenbahn und der öV ein Thema, welches den Kanton Bern seit Jahrhunderten beschäftigt. Weiter ist im selben Text Folgendes zu lesen: «Die Eisenbahnen veränderten Alltag und Lebensgefühl des Bürgers. Seine Mobilität stieg und führte ihn aus einer bisher eher statischen Welt in eine Dynamik, die dem beständig-behähigen Wesen widersprach, das man dem Berner zuschreibt.» Ich empfehle Ihnen, in diesem Werk etwas über den Verkehr im Kanton Bern nachzulesen. Ebenfalls zu lesen ist, dass bis Mitte des 19. Jahrhunderts jedes Dorf eine eigene Lokalzeit hatte, was wegen der neuen Fahrpläne zu Problemen führte. Zur Moral dieses kurzen Exkurses in die ÖV-Geschichte des Kantons: (*La présidente agite sa cloche.*) Es gab immer wieder frühere Generationen, die entgegen dem damaligen Widerstand konservativer, traditioneller Vorstellungen mutige Projekte in Angriff nahmen und weit über ihre Zeit hinausdachten. Die vorliegende Tram-Idee weist Parallelen auf: Sie scheint auf den ersten Blick etwas verrückt zu sein. Im Sinne einer vorausschauenden Haltung, mit einem Blick in die Zukunft, scheint ihre genauere Prüfung durchaus wertvoll zu sein. Es macht Sinn, das Potenzial der vorhandenen Bahnlinien, insbesondere von Linien, zu welchen sich die Autos täglich parallel im Stau befinden, maximal auszuschöpfen. Dies würde zur Entlastung der Strasse führen und damit auch zu einem ökologischen und ökonomischen Gewinn. Natürlich gibt es viele Bedenken. Unsere Fraktion hat diese auch diskutiert. Dies liegt in der Natur nicht alltäglicher Ideen. Dennoch hat die vorliegende Idee eine Prüfung verdient. Die EVP-Fraktion wird deshalb Ziffer 5 als Postulat teilweise zustimmen.

Peter Sommer, Wynigen (PLR). Ich beschränke mich in meinem Votum auf Ziffer 5. Die FDP-Fraktion wird die Ziffern 1 bis 4 annehmen. Ziffer 5, die Idee einer Tramlösung, wurde mit Blick auf das heutige System des S-Bahn- und Busbetriebs bereits geprüft. Der Motionär hat dies selber erwähnt. Die Prüfung zeigte klar, dass diese Lösung zu aufwendig und zu teuer und daher nicht realistisch ist. Zudem bin ich mir nicht sicher, ob es politisch einfach wäre, eine entsprechende Lösung durchzubringen. In der Regel haben es Tramlösungen nicht ganz einfach. Ich bin mit Christoph Grimm dahingehend einig, dass der Fächer geöffnet und möglichst kreativ gedacht und möglichst viele Ideen eingebracht werden sollten. Der Zeitpunkt ist aber nicht mehr der richtige; etliche Abklärungen wurden – wie von den Vorrednern erwähnt – bereits durchgeführt. Wir sollten dieses Projekt nun nicht mehr mit zusätzlichen Auflagen verzögern, sondern sollten vorwärts machen und dafür sorgen, über das Agglomerationsprogramm die Mitfinanzierung des Bundes zu sichern. Dies sollte das nächste Ziel sein und nicht weitere Auflagen, die das Projekt verzögern. Samuel Leuenberger hat es erwähnt: Es eilt, wir können nicht mehr länger warten im Emmental. Die Lösung muss jetzt realisiert werden. Die FDP-Fraktion lehnt deshalb Ziffer 5 sowohl in Motions- als auch in Postulatsform ab.

Alfred Bärtschi, Lützelflüh (UDC). Samuel Leuenberger hat bereits sehr vieles zu den Ziffern 1 bis 4 erwähnt. Dazu muss ich ohnehin nichts mehr sagen. Zu Ziffer 5: Wie ich gehört habe, soll Christoph Grimm bereits einen Namen für die allenfalls zu bauende Bahn haben. In Anlehnung an die «Spanisch-Brötli-Bahn» soll der Name «Käse- und Tigerexpress» oder ähnlich lauten. Spass beiseite. Wir lehnen Ziffer 5 auch in der Postulatsform ab und zwar aus folgenden Gründen: Die Traminie wurde bereits vor rund 20 Jahren traktandiert und fand auch damals keine Mehrheit. Wir haben den Eindruck, dass das Ansinnen seitens der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVKBM) vorgebracht werden sollte. Gestützt auf die Finanzen und auf die schlechte Resonanz der letzten Untersuchungen hat die RVKBM keine Diskussion über die Installation eines Trams geführt. Ein solches Angebot zu erstellen, wäre möglich. Die Nachfrage wäre aber zu gering. Es macht keinen Sinn, ein Postulat zu überweisen und etwas zu prüfen, das von niemandem gewollt wird. Die SVP-Fraktion lehnt Ziffer 5 auch als Postulat ab.

La présidente. Il est midi moins le quart, je vous souhaite bon appétit. La séance est close.

Les délibérations sur cette affaire sont interrompues.

La séance est levée à 11 heures 45.

Les rédactrices :

Catherine Graf Lutz (f)

Eva Schmid (d)