

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Jeudi matin, 23 mars 2017

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

31 2017.RRGR.30 Affaire de crédit GC

Subventions d'investissement dans le domaine des transports publics. Crédit-cadre 2018-2021

Le président. Wir fahren fort mit dem Kreditgeschäft Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr, 2018-2021. Das Geschäft unterliegt dem fakultativen Finanzreferendum. Wir führen eine freie Debatte.

Peter Flück, Unterseen (PLR), Rapporteur de la CIAT. Wir haben uns in der BaK mit dem Investitionsrahmenkredit 2018–2021 intensiv auseinander gesetzt. Wir haben einen Mitbericht der FiKo erhalten – ich komme noch darauf zurück. Ich möchte es nicht unterlassen, gleich zu Beginn der Verwaltung für die ausgezeichnete Arbeit zu danken. Wir wurden sehr gut dokumentiert. Die zu diesem Geschäft gestellten Fragen wurden eingehend beantwortet. Luc Mentha und ich haben dieses Geschäft vorbereitet, und wir konnten uns auf der BVE entsprechend informieren. Wir erhielten zu allem Auskunft; ganz herzlichen Dank!

Mit dem Rahmenkredit 2018–2021 sollen die Investitionsbeiträge in der Höhe von brutto 291 Mio. Franken verpflichtet werden. Abzüglich des Anteils der Gemeinden von einem Drittel, das sind 97 Mio. Franken, verbleiben dem Kanton Nettoinvestitionen von 194 Mio. Franken. In den Folgejahren werden die entsprechenden Zahlungen je nach Baufortschritt ausgelöst. Es handelt sich hier um den fünften Rahmenkredit dieser Art. In der BaK liessen wir uns aufzeigen, dass der vorliegende Kredit in direktem Zusammenhang zum Angebotsbeschluss steht, dem wir zugestimmt haben. Mit dem Rahmenkredit schaffen wir die Voraussetzungen dafür, dass wir das Bestellte auch umsetzen können. Damit das möglich ist, braucht es verschiedene Anlagen. Ebenfalls haben wir uns aufzeigen lassen, wie die finanzielle Neuregelung im ÖV seit 2016 vonstatten geht. Der Investitionsrahmenkredit richtet sich erstmals nach der neuen Finanzierungsregelung des Bundes für Infrastrukturen des ÖV gemäss Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI). Neu werden die Infrastrukturen des Regionalverkehrs durch den Bund finanziert. Das erfolgt über den Bahninfrastrukturfonds, in welchen die Kantone jährlich insgesamt 500 Mio. Franken einzahlen. Der Anteil des Kantons Bern beträgt 82 Mio. Franken. Der Anteil der Gemeinden von einem Drittel ist darin enthalten. Dabei handelt es sich um eine gebundene Ausgabe, die nicht Bestandteil des Investitionsrahmenkredits ist.

Bisher hat der Bund über den Infrastrukturfonds Beiträge an die Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs bei Agglomerationsprojekten geleistet. Mit FABI sind Beiträge an die nationale und regionale Bahninfrastruktur aus dem Infrastrukturfonds nicht mehr möglich. So gibt es für das kommende Agglomerationsprogramm 2019–2022 nur noch Beiträge an den Ortsverkehr und allenfalls an den strassengebundenen Regionalverkehr. Als Folge dieser Neuregelung werden mit dem vorliegenden Rahmenkredit primär Infrastrukturen des Orts- und Agglomerationsverkehrs finanziert. Dazu gehören Umsteigeanlagen, Bahnhofzugänge, Agglomerationsprojekte, Infrastrukturen im Ortsverkehr, Depots und Werkstätten. Ausserdem werden auch die Massnahmen zur Umsetzung des Gleichstellungsgesetzes für Behinderte finanziert.

Der Investitionsrahmenkredit enthält vier grosse Projekte. Zum einen ist es der Zugang Bubenberg für den Bahnhof Bern. Um die Finanzierung durch den Bund sicherzustellen, sind wir dringend auf einen Beschluss des Grossen Rats angewiesen. Als zweites grosses Projekt ist der ÖV-Knoten Ostermundigen integriert. Weiter sind die Tramverlängerung nach Kleinwabern sowie die Sanierung

und Erneuerung der Adhäsionsbahn Grütschalp–Mürren enthalten. Zu den finanziellen Auswirkungen. Wie eingangs erwähnt befinden wir über einen Nettokredit von 294 Mio. Franken. Für Grossprojekte sind diesbezüglich 164,6 Mio. Franken vorgesehen. Der Kreditbeschluss unterliegt dem fakultativen Referendum.

Ich erlaube mir einen Vergleich zu den Vorjahren. Man sagt gerne, der ÖV werde immer weiter ausgebaut, und man bezahle immer mehr. Ein direkter Vergleich ist schwierig, da HRM2 eingeführt wurde und auch die Finanzierung auf Bundesebene sich etwas geändert hat. In der BaK haben wir uns darüber auch unterhalten. Stellen wir, bei allen Schwierigkeiten, einen Vergleich an, so geben wir nun rund 100 Mio. Franken weniger aus als beim letzten Angebotsbeschluss.

Ich komme zum Mitbericht der FiKo. Die FiKo hat uns dazu aufgefordert, vor allem das Grossprojekt Tramverlängerung nach Kleinwabern unter die Lupe zu nehmen. Sie hat die Frage nach der Wirtschaftlichkeit im Vergleich mit einer Buslinie gestellt. Wir liessen uns von der BVE überzeugen, dass das Tram in diesem Fall die bessere Lösung ist als der Bus. Das konnte man uns erklären, und die BaK hat das so zur Kenntnis genommen. Das haben wir der FiKo in der Zwischenzeit auch mitgeteilt. Die BaK empfiehlt Ihnen den vorliegenden Investitionsrahmenkredit mit 14 zu 1 Stimme zur Annahme.

Le président. Ich sage es nun einmal so: Wenn die SP noch eine Fraktionssitzung halten will, so bitte ich Sie, diese draussen durchzuführen. – Nicht einmal das hören sie. Ich bitte Sie, ruhig zu sein. Ich danke dem Kommissionssprecher für die Ausführungen. Wünscht jemand das Wort? – Das ist nicht der Fall. Wir kommen zur Abstimmung.

Vote

Décision du Grand Conseil:

Adoption

Oui 126

Non 0

Abstentions 5

Le président. Sie haben dem Geschäft zugestimmt.