

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

Mittwoch (Vormittag), 9. März 2022 / Mercredi matin, 9 mars 2022

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

29 2021.RRGR.342 Motion 223-2021 Egger (Hünibach, SP)
ÖV- und Velo-Offensive am Thunersee

29 2021.RRGR.342 Motion 223-2021 Egger (Hünibach, PS)
Offensive en faveur des vélos et des transports publics aux abords du lac de Thoune

Le président. Nous avons reçu une proposition de report de l'affaire du point numéro 40 de l'ordre du jour, le rapport sur la procédure et la juridiction administrative, de M. le député Gnägi qui demande que cette affaire soit traitée en deuxième priorité, c'est-à-dire, la semaine prochaine.

Ordnungsantrag / Motion d'ordre

Antrag Gnägi (Aarberg, Die Mitte)

2015.JGK.3854: Das Geschäft ist erst in der DIJ, 2. Priorität, in der zweiten Sessionswoche zu behandeln.

Proposition Gnägi (Aarberg, Le Centre)

2015.JGK.3854 : cette affaire de la DIJ doit être traitée en 2^e priorité pendant la deuxième semaine de session.

Le président. Nous allons voter sur cette proposition à moins que la parole soit demandée ? – Ce n'est pas le cas. – Les député-e-s qui acceptent de reporter l'affaire du point 40 à la semaine prochaine, deuxième priorité, votent oui, celles et ceux qui rejettent cette proposition votent non.

Abstimmung / Vote

2015.JGK.3854

Ordnungsantrag Gnägi
Motion d'ordre Gnägi

Annahme / Adoption

Ja / Oui	125
Nein / Non	1
Enthalten / Abstentions	2

Le président. Vous avez accepté cette proposition de report de l'affaire du point numéro 40 de l'ordre du jour à la semaine prochaine.

Nous poursuivons, l'affaire du point 29, une motion déposée par M. le député Egger. Le gouvernement propose l'adoption sous forme de postulat du chiffre 1, le rejet du chiffre 2, l'adoption et classement du chiffre 3 et l'adoption du chiffre 4. Le débat est libre. Je laisse la parole à M. le député Egger.

Ulrich Egger, Hünibach (SP), Motionär. Ich spreche hier selten, wenn es um Regionalpolitisches geht, aber heute mache ich es sehr gerne – und vorneweg: Es hat rund um Thun sehr viele – oft selbsternannte – Verkehrsexpertinnen und Verkehrsexperten, und ich zähle mich da nicht dazu, deshalb habe ich diese Motion auch so offen formuliert. Aber als ich Ende November diese Motion eingereicht habe, standen die Busse zwischen Hilterfingen und Thun fast jeden Abend im Stau, und ich habe dreimal den Zug verpasst, um an eine wichtige Sitzung zu fahren, und dachte, das gehe anderen wohl auch so. Meistens nehme ich ja das Velo, und dann verpasse ich keinen Zug. In der Zwischenzeit sind verschiedene Versuche am Laufen, und die Situation hat sich auch verbessert. Ich danke deshalb schon jetzt einmal dem Regierungsrat und der Verkehrsdirektion für die grundsätzlich positive Aufnahme meiner Motion, auch für alle diese Anstrengungen, die gemacht worden sind und die künftig noch gemacht werden. Es ist für mich und die SP wichtig, dass die Regierung neben allen diesen Diskussionen um die Lösung von Autostaus deutlich signalisiert, dass sie den ÖV und den Velo- und Fussgängerverkehr als genauso wichtig erachtet wie den motorisierten Individualverkehr. Aus unserer Sicht lassen sich diese Verkehrsprobleme am rechten Thunerseeufer nur mit einer Velo- und ÖV-Offensive lösen. Die Leute in unserer Gemeinde müssen die Möglichkeit haben, pünktlich und ohne grosse Wartezeiten ohne eigenes Auto in die Stadt und an den Bahnhof zu kommen. Nur so wird sich die gegenwärtige Verkehrssituation kurz- und mittelfristig lösen lassen. Wir brauchen zukunftsorientierte, soziale und umweltverträgliche Lösungen – jetzt und hier – und nicht allzu teure Planungen, die Jahrzehnte in Anspruch nehmen. Deshalb gibt es zu den Punkten 1 und 2 Folgendes zu sagen:

Beim Punkt 1, Priorisierung des öffentlichen Verkehrs, bin ich ja gleicher Meinung wie die Regierung und bin einverstanden mit einer Wandlung in ein Postulat. Hingegen habe ich es beim durchgehenden Radstreifen für unsere Velo-Offensive wohl ein bisschen falsch formuliert. Ich bin mit der Ablehnung überhaupt nicht einverstanden, aber mit der Formulierung «durchgehend» habe ich wohl auch gerade ein bisschen übertrieben, weil es an ein paar Orten wirklich schwierig ist – ich konnte diesbezüglich auch noch mit Markus Wyss Rücksprache nehmen –, aber überall, wo es möglich ist, mit vernünftigen Aufwand so einen Streifen zu machen, muss das jetzt einfach noch sein. Ich habe noch gleich ein Beispiel aus meiner Gegend. Ich bin heute messen gegangen. Wir haben in Hünibach ein Trottoir von 2,70 Metern, das jetzt gerade wegen einer Leitung neu aufgerissen worden ist und wieder 2,70 Meter breit geworden ist. Vis-à-vis ist ein Trottoir von 2,30 Metern. Wir haben also 5 Meter Trottoir in einem Gebiet, in dem es keine Läden gibt, in dem es keinen grossen Fussgängerverkehr gibt. Aber die Velos sind nicht separat markiert, was einfach ein Minimum wäre.

Die Koexistenz auf dem Aarequai, die die Regierung moniert, ist ja schon recht, aber wenn es jemandem pressiert, er am Morgen auf den Zug will, dann will er nicht am Aarequai fahren, wo noch Leute mit Hunden am Spazieren sind, wo später Kinder mit Dreirad, mit Rollbrettern sind. Das gibt einfach nicht eine Koexistenz, wie sie jetzt möglich ist, wenn nur langsame Velofahrer dort sind. Aber wir wollen ja eben Leute auf das Velo und weg vom Auto bringen, damit dann der Stau für diejenigen Automobilisten, die das wirklich brauchen, auch kleiner ist. Nehmen Sie darum doch bitte den Punkt 2 als Postulat an, damit hier weiter geprüft wird, was man machen kann. Das ist schliesslich auch die Zukunft.

Dann zum Punkt 3: Hier geht es um die Verdichtung des Busfahrplans. Ich begrüsse es sehr, dass auf der Seelinie Ende 2023 der Zehnminutentakt eingeführt wird und auf der Linie 24 jetzt schon ein zusätzlicher Kurs verkehrt. Aber dieser Drittel der Sigriswilerinnen und Sigriswiler, der auf dieser Linie ist, der dort erschlossen wird, will am Morgen um 5.30 Uhr und am Abend gegen 21.30 Uhr auch noch je einen weiteren Kurs, damit dann eben Pendeln auch für die Berufstätigen möglich ist und damit man auch noch nach Aeschlen oder nach Schwanden kommt, wenn man einmal eine verlängerte Sitzung hat. Sie vergleichen das mit der Gemeinde Beatenberg, die weniger Einwohner als dieses Gebiet von Sigriswil hat – rund 1000 Einwohner – und eben am Abend noch je einen Kurs hat und am Morgen auch noch einen für die Pendlerinnen und Pendler.

Beim Punkt 4 haben wir ja keine Differenz. Deshalb kann ich zusammenfassen: Die Punkte 1 und 2 möchte ich als Postulat annehmen lassen, die Punkte 3 und 4 als Motion und noch nicht abschreiben, bis es diese zwei zusätzlichen Kurse auch noch gibt. Mit einer Petition macht die SP rechtes Thunerseeufer (SP RTU) noch Druck auf unsere Gemeinderätinnen und Gemeinderäte in denjeni-

gen Gemeinden, die betroffen sind, damit sie diese Bemühungen des Kanton mitzutragen helfen und sie unterstützen. Merci vielmals für das Zuhören und merci vielmals für die Unterstützung.

Le président. Vous avez entendu : les chiffres 1 et 2 sous la forme d'un postulat, les chiffres 3 et 4 sous la forme d'une motion et pas de classement au chiffre 3. Je laisse la parole maintenant aux groupes. Pour l'UDC, M. le député Gimmel.

Roman Gimmel, Thun (SVP), Fraktionssprecher. Ich kann es kurz machen. Die SVP-Fraktion wird den Anträgen des Regierungsrates, wie sie schriftlich vorliegen, folgen. Uns freut natürlich, Ueli Egger, dass wir hier nicht nur dieses Thema wieder einbringen können, sondern dass wir überparteilich versuchen, diesbezüglich Lösungen zu finden. Das ist wirklich dringend notwendig. Ich glaube, es besteht wirklich bei allen Konsens darüber, dass wir diesbezüglich nach wie vor ein Problem haben. Sie kennen die Situation, weil es mehrmals auch schon hier in diesem Saal besprochen worden ist. Wir haben ein Verkehrsforum, bei dem wirklich alle Stakeholder, die wollen, dabei sind. Wir haben Massnahmen aufgelegt – Ueli Egger ist ausführlich geworden –; es läuft eine Versuchsphase, die evaluiert werden soll. Man ist also wirklich daran.

Ich würde fast sagen: Diesbezüglich läuft es rund. Was noch nicht rundläuft, sind die Durchfahrtszeiten. Ich musste ob des Titels des Vorstosses ein bisschen schmunzeln. Wenn ich sehe, wie du das heute Morgen gemessen hast oder beobachtest, Ueli, dann sind ja zu viele Verkehrsbewegungen drin, und jetzt verlangen wir hier eine ÖV- und Velo-Offensive, was ja eigentlich nach noch mehr Bussen und noch mehr Velos klingt. Aber ich weiss, was der Sinn und Zweck dieses Vorstosses ist.

Kurz zu den einzelnen Punkten: Priorisierung des ÖV – hier ist ja dieser Versuch im Gang, bei dem man rote Ampeln für den motorisierten Individualverkehr (MIV) hat, während dieser Busstopp bei den Bushaldebuchten stattfindet. Eine Massnahme: eine 30er-Zone. Eine andere Massnahme: Einmal schauen, ob wir damit zum Ziel kommen. Wir tragen die Annahme als Postulat mit.

Dann dieser durchgehende Radstreifen – und nicht etwa einfach dort, wo es Platz hätte. Du hast es selber schon gerade ein bisschen gesagt. Das ist das, was wir in der Fraktion besprochen haben. Es steht schwarz auf weiss «durchgehend». Durchgehend ist nicht möglich, ist unrealistisch, und deshalb lehnen wir diesen Punkt sicher ab.

Punkt 3 ist diese Taktverdichtung, dieser Zehnminutentakt. Der kommt, der ist aufgelegt. Es geht natürlich im Sinn der Politik und der Verwaltung, wie das manchmal so ist, noch gerade ein paar Monate, aber das kommt. Und dann das Letzte: Das Verkehrsleitsystem, bei dem man unbedingt auch ab dem Bödeli, ab dem Bundesamt für Strassen (ASTRA), ab Interlaken eingreifen müsste, ist sicher nicht falsch. Daher folgen wir diesen vier Anträgen des Regierungsrates.

Martin Egger, Frutigen (glp), Fraktionssprecher. Roman hat, glaube ich, alle Details dieses Projekts klar auf den Tisch gelegt, und uns geht es ähnlich wie der SVP. ÖV- und Velo-Offensive am Thunersee – wir von der glp sind mit dem Motionär einverstanden, dass die aktuelle Verkehrssituation am rechten Thunerseeufer unbefriedigend ist und wirklich Handlungsbedarf besteht. Es ist unerlässlich, dass diese Strasseninfrastruktur intelligent genutzt und der ÖV- und Veloverkehr gefördert werden muss. Aus diesem Grund begrüssen wir die Arbeit des Verkehrsforums Thun sehr. Dieses Verkehrsforum hat Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation diskutiert, entsprechende Empfehlungen und Sofortmassnahmen während der Verkehrsspitzen verabschiedet. Wir sind auch zufrieden mit der Antwort der Regierung. Man sieht, dass sie diesbezüglich auch Hand bieten und die Situation verbessern wollen. Darum folgen wir dem Vorschlag der Regierung – Punkt 1: Annahme als Postulat, Punkt 2: ablehnen, Punkt 3: Annahme und gleichzeitige Abschreibung, und Punkt 4: annehmen.

Beat Kohler, Meiringen (Grüne), Fraktionssprecher. Die grüne Fraktion hat selbstverständlich sehr viel Sympathie für diesen Vorstoss von Ueli Egger. Es ist klar: Jeder, der auf das Velo oder auf den ÖV umsteigt, verhindert eine Autofahrt, und jedes Auto weniger auf der Strasse hilft mit beizutragen, dass der Stau weniger wird. In diesem Sinn ist eine Velo- und Busoffensive selbstverständlich zu

begrüssen. Vielleicht müsste man dann auch raumplanerisch überlegen, ob es sinnvoll ist, in diesen Gebieten immer noch mehr Einfamilienhäuschen im oberen Preissegment zu bauen, bei denen zwei bis drei Autos vor dem Haus stehen. Aber das ist eine andere Frage.

Zu den einzelnen Punkten: Wir werden so abstimmen, wie das jetzt vom Vorstösser vorgeschlagen worden ist. Wir sind insbesondere beim Punkt 2 froh, dass er ihn in ein Postulat umgewandelt hat, denn es ist tatsächlich so: Durchgehend wird man dort nicht Velostreifen machen können, sonst müsste man Häuser abreissen und enteignen, und das wäre wahrscheinlich eine grössere Schwierigkeit. Man soll das prüfen, möglicherweise auch kreativ. Ueli Egger hat zwar gesagt, er wolle die Velos nicht auf dem Quai haben, aber vielleicht müsste man trotzdem vorne nochmals schauen, ob es dort eine Möglichkeit gäbe, zumal die Stadt Thun ja Anfang Woche bekannt gegeben hat, dass sie eine Verbreiterung des Quais selber auch prüfen wolle. Entsprechend könnte man das in diese Prüfung hineinnehmen.

Zur ÖV-Förderung: Wir sind sowohl für die Taktverdichtung zu haben, und selbstverständlich ist es auch wichtig, dass die Anschlüsse für den ÖV gehalten werden können. Die Leute steigen nur auf den ÖV um, wenn diese Anschlüsse entsprechend gehalten werden und sie sich darauf verlassen können.

Zum letzten Punkt 4: Wenn Flächen knapp sind, muss man sie möglichst optimal nutzen. Das ist für uns unbestritten. Solche Leitsysteme sollten eingeführt werden. Das werden wir selbstverständlich auch annehmen.

Regina Fuhrer-Wyss, Burgistein (SP), Fraktionssprecherin. Uns ist bewusst, dass dieser Vorstoss ein regionales Problem aufnimmt. Das ist regionalpolitisch wichtig, und wir wissen auch: Diesbezüglich gehen die Emotionen hoch. Es ist aber auch klar, dass das hier im Rat nicht der erste und nicht der letzte Vorstoss mit einem regionalpolitischen Anliegen ist. Trotz des regionalpolitischen Hintergrunds hat dieser Vorstoss eben auch einen grundsätzlichen Hintergrund, wirft eine grundsätzliche Frage auf. Es geht um die Frage, welches Gewicht der ÖV und der Veloverkehr bei Strassen mit Stau, bei Strassen mit Überlastungsproblemen haben. Der Vorstoss will, dass der ÖV und der Veloverkehr eine grosse Wichtigkeit haben, Priorität haben.

Mir ist bewusst, dass bezüglich der Verkehrsproblematik am rechten Thunerseeufer schon relativ viel gegangen ist. Es gibt viele Gruppierungen, die sich damit auseinandersetzen – an runden Tischen, an eckigen Tischen. Manchmal hat man sich an diesen Tischen auch ein bisschen die Köpfe eingeschlagen. Es sind Ideen gesammelt worden, und es gibt auch immer mehr Gruppierungen, die sich mit diesem Thema auseinandersetzen. Auch der Kanton und die Gemeinde haben bereits kurzfristige Massnahmen getroffen. Aber der ÖV und der Veloverkehr haben in diesen ganzen Prozessen, in diesen ganzen Gruppierungen eine schwache Lobby. Und das wollen wir mit diesem Vorstoss ändern. Dazu sind die konkreten Vorschläge in diesen vier Punkten der Motion. Es kann ja nicht sein – wir haben es gehört –, dass man den Bus nehmen will, z. B. in Oberhofen, und man weiss, dass man den Zug dann sicher verpasst, wenn man in diesen Bus einsteigt. Und es kann ja auch nicht sein, dass man, wenn man mit dem Velo pendeln will, entweder den Fussgängerinnen im Weg ist oder auf der Kantonsstrasse Angst um seine Sicherheit haben muss.

Für uns ist es ein wichtiger Vorstoss. Für uns ist es ein Vorstoss mit einem Grundsatz. Für uns ist es ein Vorstoss, der will, dass der ÖV und der Veloverkehr ernstgenommen werden, einbezogen sind, ihren Platz haben, ihren wichtigen Platz haben. Wir wollen hier auch ein Zeichen setzen, und ich bitte Sie, auch ein Zeichen zu setzen, um dem ÖV und dem Veloverkehr den Rücken zu stärken. Wir – die SP-JUSO-PSA, die Fraktion – nehmen, jetzt gewandelt, die Punkte 1 und 2 als Postulat an, und die Punkte 3 und 4 nehmen wir als Motion an, und die Abschreibung streiten wir ab.

Samuel Kullmann, Thun (EDU), Fraktionssprecher. Ja, diesen Vorstoss kann ich sehr gut nachvollziehen. Ich habe ein paar Jahre an der Staatsstrasse in Hilterfingen gewohnt, und zum Teil hat man von der schönen Aussicht, die ich vom Fenster auf den See und auf die Berge hatte ... – Man hat auch den Stau gesehen – Hunderte Autos, die sich bis zum Haus, in dem ich wohnen durfte, stauten oder noch weiter nach hinten bis Hilterfingen. Das Ganze ist manchmal wirklich eine Zumu-

tung und ist wirklich ein bekanntes Problem. Für mich gab diese Verkehrssituation eigentlich mitunter den Ausschlag, dass ich auf das E-Bike umgestiegen bin.

Ich habe es zwischendurch erlebt, dass ich daheim mit dem Auto weggefahren bin, und dann habe ich den Stau gesehen und habe kehrtgemacht und bin dann aufs Velo, bis ich dann eben das Auto eigentlich gar nicht mehr gebraucht habe und nur noch auf das E-Bike bin. Das können aber nicht alle, das ist nicht für alle die richtige Lösung. Für mich war es super so.

Aber wir wollen ja, dass alle Mobilitätsformen fair behandelt werden: der Privatverkehr, der ÖV und eben auch die Velos. Ich denke, bei den Velos kann man sicher noch etwas machen. Ich bin ich froh, dass der Motionär den Punkt 2 in ein Postulat gewandelt hat, damit man dort im Rahmen der Möglichkeiten macht, was eben möglich ist. Diese Radstreifen können zu mehr Sicherheit beitragen, können den Veloverkehr ein bisschen fördern. In den anderen Punkten stimmen wir so, wie die Regierung das empfiehlt. Eben Punkt 2: Dort würden wir ein Postulat unterstützen. Und bei diesem Punkt möchte ich einfach noch ermutigen, dass wir uns bewusst sind: Wir leben im 21. Jahrhundert. Es gibt Technologien, die uns erlauben würden, ausserhalb von klassischen Denkmustern – sei es einerseits hier ÖV, andererseits individuell motorisierter Verkehr ... dass wir nicht zwischen dem einen oder anderen festgefahren sein müssen, sondern es hybride Formen gibt wie mit Ride-Sharing. Es gibt seit über 10 Jahren moderne, technologisch mögliche Formen, wie das noch mehr kombiniert werden kann. Das ist politisch bis jetzt nicht gewollt. De facto haben wir ein Technologie-Verbot, sodass Ride-Sharing im Kanton Bern nicht möglich ist, obwohl da sehr viel effizient herauszuholen wäre. Wir werden in der nächsten Legislatur sicher noch einmal einen Vorstoss in diese Richtung machen. Ich möchte das einfach hier an dieser Stelle deponieren, dass wir doch auch die technischen Möglichkeiten nutzen, die sich mit hybriden Formen zwischen ÖV und individuellem motorisiertem Verkehr bieten würden, denn das könnte die ganze Verkehrssituation nicht nur am rechten Thunerseeufer, sondern im ganzen Kanton entspannen.

Markus Wenger, Spiez (EVP), Fraktionssprecher. Auch die evangelische Velo-Partei unterstützt selbstverständlich die Stossrichtung dieses Ansinnens hier voll und ganz. Auch kostenmässig ist es natürlich so, dass eine Verlagerung des Verkehrs die kostengünstigste und einfachste Problemlösung wäre. Und dazu tun wir natürlich etwas für unsere Gesundheit und für unser persönliches Wohlbefinden. Wir haben jetzt im Verhältnis zur Regierung noch zwei Punkte, bei denen wir eine Differenz haben, und darum werde ich nur noch zu diesen etwas sagen. Das eine ist der Punkt 2, bei dem man bei der Formulierung ein Problem mit diesem «durchgehend» hat, was technisch nicht möglich ist. Und deshalb finde ich das Wandeln in ein Postulat eine sinnvolle Lösung. Dem können wir zustimmen, und unter dem Titel «Postulat» machen wir dann entsprechend eben, was möglich ist. Die zweite Differenz ist die Bestreitung der Abschreibung. Hier haben wir aber das Gefühl, dass der Tatbestand erfüllt ist, dass wir das dort nicht weiterköcheln lassen müssen. Und bei Punkt 3 werden wir bei der Abschreibung mitmachen. Wir hoffen, damit einen Beitrag leisten zu können, damit man an dieser wunderbaren Küste auf der rechten Thunersee-Seite wieder besser ins Rollen kommt, und das noch auf eine körperlich gute Art und Weise.

Alfons Bichsel, Merligen (Die Mitte), Fraktionssprecher. Als betroffener Bewohner dieses schönen rechten Thunerseeufers darf ich die Haltung der Mitte zu diesem Thema kundtun. Es ist jetzt aber eben ein bisschen wichtig, dass wir die Gesamtsituation der Stauproblematik kennen und die notwendigen Zusammenhänge in diese Motion von Ueli Egger einbringen. In der Einleitung schreibt Ueli nämlich, dass es erst «seit der Einführung des neuen Verkehrsregimes» zu regelmässigem Stau kommt, und das geschieht eben nicht nur zum Ärgernis der Automobilisten, sondern es führt auch zu Verspätung im ÖV, und dann wird es auch noch von den Velofahrern als Hindernis wahrgenommen. Ueli Egger, du schreibst es sehr deutlich: «Seit der Einführung des Verkehrsregimes» – und das ist eigentlich das Problem. Das Problem ist das Einbahnregime, und leider fehlt in diesem Zusammenhang eben in der Antwort des Regierungsrates eine klare Bestätigung des offensichtlichen Problems, und er verweist auf diesen Missstand. Das ist sicherlich diesem laufenden Verkehrsregime respektive den Massnahmen, die jetzt in der Prüfung sind, zuzuschreiben, und das respektieren wir. Wir wollen auch einen Beitrag zur Lösung leisten, und wir helfen diesbezüglich

absolut mit. Mit der Motion wird dann aber eben nicht das Problem gelöst, sondern sollen der ÖV und der Velofahrer gegenüber dem Autoverkehr unter dem Deckmantel des Klimaschutzes bevorzugt behandelt werden, und das führt zu einer Ungleichbehandlung. Das können wir im Grundsatz eigentlich überhaupt nicht unterstützen. Denn gemäss dem Oberingenieurkreis (OIK) ist der Hauptgrund des Staus der Freizeitverkehr, der Einkaufsverkehr, und unter der Woche sind es noch die Mami-Taxis.

Und jetzt bitte ich eigentlich die SP und diejenigen, die das unterstützen wollen, dem Klima zutragen wollen, dass man das effektive Problem behebt. Wenn man das kann – und man geht davon aus, vor allem geht man dann auch davon aus, dass man eben das Einbahnregime im Bereich des Lauiters während der Stauzeiten untersucht und dass man mit einem möglichen intelligenten Verkehrsleitsystem dieses Problems Herr werden könnte. Unter diesen Voraussetzungen sind wir natürlich absolut auch bereit, die ganz guten Ansätze dieser Motion entsprechend zu prüfen und auch zu unterstützen.

Ich komme zum Punkt 1. Wir sind uns, glaube ich, alle einig, dass der ÖV auch in Bezug auf die Pünktlichkeit ein zuverlässiger Partner sein muss. Das ist unbestritten, wird von uns unterstützt. Die Sofortmassnahmen mit der Ampel ermöglichen eine Übergangslösung, wie wir sie heute haben. Dem können wir zustimmen, aber wir unterstützen diesen Punkt nur als Postulat, weil ja die Verkehrsmassnahmen, die Überprüfung im Moment am Laufen sind.

Punkt 2: Ich fahre selber E-Bike, und einfach zum Hören, das ist meine ... Das ist mein Arbeitsweg, den ich fahre. Und ich muss Ihnen eines sagen: Wenn man zur jetzigen Zeit von Oberhofen bis nach Thun 30 km/h hat, dann halten sich eben genau diese nicht daran, und das wird zu einem grossen Problem, und jetzt kommt noch dazu, dass wir die Platzverhältnisse im Moment eigentlich gar nicht haben, um dort eine entsprechende Lösung, eine schnelle Lösung zu finden. Ich unterstütze, dass wir das in Zukunft prüfen, ebenfalls z. B. mit dem Entwicklungsraum Thun (ERT). Somit lehnen wir den Punkt 2 ab. Wir könnten möglicherweise aber mit einem Postulat leben, damit man das weiter prüft – Verdichten des ÖV-Angebots, Zehnminutentakt. Man muss jetzt einfach wissen: Schon jetzt besteht eine Linie zwischen Oberhofen und Thun mit einem Fünfzehnminutentakt. Das hört aber dann gleich auf. Wenn man den Freizeitverkehr, der jetzt eigentlich der Hauptverursacher dieses Staus ist, mit einem Halbstundentakt von Interlaken nach Thun hat ... – und wenn Sie die Hoffnung haben, dass jetzt diese Leute auf diesen ÖV umsteigen, dann muss ich Sie leider enttäuschen. Das werden sie nicht machen, weil eben dieses Angebot nicht besteht, und der Freizeitverkehr besteht eben nicht zwischen Oberhofen und Thun, sondern es ist das schöne Berner Oberland, von dem die Leute wieder nach Hause fahren wollen. Weil es ja im Programm schon drin ist und wir diese Realisierung dieses Takts dann schon haben – auch die Schwanden-Linie, das freut uns natürlich – und das ab Ende 2023 realisiert wird, werden wir auch diesen Punkt annehmen und abschreiben, weil wir auch das unterstützen.

Beim Punkt 4 sind wir sowohl mit dem Motionär wie mit der Regierung einverstanden, denn die Einschätzung eines intelligenten Verkehrsleitsystems löst grundsätzlich das Problem, aber man muss eben die Gesamtsicht haben, und wir sind diesbezüglich natürlich – bringen wir es auf den Punkt – klar der Meinung: Wenn wir nämlich das Einbahnregime in Thun mit einem intelligenten System lösen, und das nur in den Stauzeiten, dann werden wir dessen Herr. Helfen wir also alle zusammen mit, diese Lösung und diesen Knotenpunkt dort gemeinsam zu lösen. Daher werden wir Punkt 4 ebenfalls annehmen.

Peter Dütschler, Hünibach (FDP), Fraktionssprecher. Es freut mich, Ihnen die FDP-Position mitzuteilen. Ich kenne das sehr gut, ich wohne dort. Ich habe früher an dieser Strasse den Tourismus promotet und weiss, wie wichtig dies ist und dass es dort einfach viele Leute hat. Ich habe auch ein «Schlossberg Forum 2019» gemacht, denn das Problem, das wir haben – Alfons Bichsel hat es auch gesagt –, fängt in Thun an und nicht am See. Und das ist früher ein bisschen weniger schlimm gewesen. Jetzt sind es einfach Zustände, die man nicht mehr tolerieren kann. Was habe ich in diesem «Schlossberg Forum» gemacht? Ich habe einmal alle Leute der Stadt Thun, die betroffen sein sollten, an einen Tisch geholt und zweieinhalb Tage nicht mehr aus diesem Raum herausgelassen, bis man allen zugehört hat und gemeinsam eine Lösung hatte. Wir haben eine Lösung, und es geht

eben noch weiter: Ursprünglich hat man ja diesen Bypass gemacht. Aber vor dem Bypass hatte man noch eine Seequerung, hat man den Hübelitunnel gemacht, weil dieser Verkehr ... Einfach, damit das auch mal gesagt ist: Sie haben alle das Gefühl, es sei viel Verkehr. Ich behaupte: Wir sind hier in Thun an dieser Strassenseite Weltmeister darin, mit wenig Verkehr viel Stau zu machen. Für die paar Autos, die da eigentlich kommen ... Aber wenn Sie natürlich eine Spitzkehre drin haben, wie irgendwie in einer alten Bergpassstrasse, durch die Sie nur einspurig fahren können ... Das ist in Thun in einer Ecke: Seit 150 Jahren haben wir diese Lauitor-Ecke, und deshalb muss man das jetzt umfahren. Es ist kein Wunder, dass das staut. Aber es fliesst eben auch nicht. Wir pipettieren also in Thun. Manchmal habe ich gesagt: Das ist wie eine Waschanlage, aber nicht einmal das Auto ist geputzt hinten rausgekommen, wenn du dann mal durch die Stadt durch bist. Wir haben dort also gar keine Frequenzen oder keinen Durchlass. Und darum, wenn wir jetzt einfach nur wollen ... Es *ist* ein Problem. Es ist auch für die Velofahrer ein Problem. Es läuft nicht rund. Ich bin auch Velofahrer. Und ich habe dann noch einen Trail gebaut – jetzt haben wir noch mehr Velos am Quai und der Autobahn entlang, die dort hinfahren.

Und es braucht jetzt wirklich langfristig eine Lösung. Das ist sicher ein Tunnel oder eine Seequerung. Man sollte diese Diskussion angehen. Das ist nicht das Thema dieses Vorstosses. Das Thema ist, bis das kommt. Das geht jetzt noch 10, 15 Jahre, bis man so eine Querung hat. Das weiss Ueli Egger auch. Und hier, diese Themen, die man anspricht, das ist halt auch viel Wunschdenken, aber ich glaube, man muss sich schon daranmachen, und was ich dem Kanton oder dem zuständigen Oberingenieur wirklich ankreide, ist, wenn man einfach sagt: «Hör mal, Peter, das ist jetzt so. Jetzt musst du dich daran gewöhnen.» Das ist dann die falsche Antwort, die ich erhalte, ich spüre dann nicht ... Ich will eigentlich mindestens alle drei bis sechs Monate einen neuen Versuch, dass man das probiert, dass man jenes probiert, dass man dies probiert, und nicht einfach sagt: «Das geht nicht, das wird jetzt immer nur noch schlimmer.» Also dann brauchen wir keinen Ingenieur. Ingenieur heisst für mich: Kein Problem zu schwer, es zu lösen. Aber wenn man nicht lösen will, geht es nicht.

Okay, ich komme zurück. Punkt 1: Die FDP-Fraktion nimmt das wie die Regierung als Postulat an. Punkt 2 lehnen wir als Motion klar ab, weil es einfach Wunschdenken ist. Als Postulat prüfen wir das gerne. Die Verdichtung des ÖV nehmen wir an und schreiben sie gleichzeitig ab, denn dieser Takt ist ja durch die Regionale Verkehrskonferenz (RVK) eigentlich erledigt. Und die optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrsflächen mit intelligenten Verkehrsleitsystemen ist auch ein Vorschlag, den wir im Forum gemacht haben – unbedingt annehmen. Diesbezüglich gibt es noch Möglichkeiten, bei denen man im Kleinen vielleicht spielen kann. Aber einfach noch einmal, was ich gesagt haben will: Einfach nur mit Kosmetik reicht es nicht. Wir müssen dort auch ein bisschen klotzen, denn sonst bringen wir das nicht durch. Und wenn Sie auch schauen: Die Verkehrszahlen, die wir haben – das ist ein Nichts im Vergleich zum Stau, den wir damit machen.

Le président. Tous les groupes ont pris la parole, du moins ceux qui le souhaitent. Je laisse maintenant les intervenants à titre individuel s'exprimer. La première inscrite, Mme la députée Amstutz.

Madeleine Amstutz, Sigriswil (SVP), Einzelsprecherin. Wir haben es gehört: Das ist ein regionales Thema, aber sicher das grösste Problem in der Region Thun seit Jahren. 2019 haben der damalige Altgrossrat Thomas Heuberger, der Gemeindepräsident Philippe Tobler und ich zum ersten Mal Unterschriften eingereicht und auf das Problem aufmerksam gemacht, dass Handlungsbedarf besteht, dass etwas gehen muss. Und dieses Problem besteht insbesondere seit der Einführung des Einbahnregimes. Das haben wir schon mehrmals gehört. Heute sind es drei Jahre später, aber immerhin wird es mittlerweile breiter diskutiert. Das Problem wird immer mehr wahrgenommen, aber wir machen keine Gesamtlösung. Auch hier: Wir werden in dieser Session noch ein zweites Mal über dieses Thema diskutieren – ich habe zwar dann nicht ganz verstanden, warum wir das nicht zusammennehmen. Mein Vorstoss verlangt eine Prüfung des Hübelitunnels oder eine Umfahrung, um die Lösung dieses Problems langfristig anzugehen. Dieser Vorstoss, der aus der Novembersession verschoben worden ist, kommt dann in zweiter Priorität.

Wir haben es gehört: Es ist schon viel gemacht worden – überall ein bisschen etwas, wie auch diese Sofortmassnahmen. Ich selber kann diese nicht unterstützen: 400'000 Franken Steuergelder, um 30er-Zonen umzusetzen. Oder ein Beispiel ist auch ein Kreisel. Wenn ich mit dem Auto unterwegs war, habe ich nirgendwo sonst noch Kreisel gesehen, bei denen Leute im Kreisel den Verkehr weisen und trotzdem auch noch Stau ist. Zum Teil ist es sogar noch die einzige Region, die als Verkehrsmeldung mit Stau gemeldet wird. Das Problem sollte also definitiv bekannt sein und muss jetzt angegangen und umgesetzt werden, und es soll nicht nur überall ein bisschen «Pflasterlipolitik» gemacht werden. Für mich gelten auch nicht diese Argumente, ob jetzt dort Reiche oder Arme wohnen, oder ob jetzt das Berufsverkehr oder Freizeitverkehr ist oder Mütter sind. Die Politik ist da, um Rahmenbedingungen zu schaffen. Wir müssen schauen, dass wir dort diese Verkehrsengpässe bereinigen können und dass es Verbesserungen gibt.

Ein Punkt, der schon lange – von Anfang an – gefordert wird, ist, mindestens versuchsweise dieses Einbahnregime aufzulösen, und dann würde man nämlich auch sehen, ob das etwas bringt oder nicht. Es ist ja auch schon mehrmals bestätigt worden, dass das Problem seit dann besteht.

Auch dieser Vorstoss ist gut. Ich habe immer gesagt, es braucht ÖV-Verbesserungen und es braucht Verbesserungen für den Individualverkehr. Es ist einfach im Vorstoss zum Teil nicht glücklich formuliert, auch gerade beim Punkt 3: Wir wollen auf der Linie Oberhofen–Aeschlen–Schwanden am Abend länger ÖV-Anschlüsse. Es braucht nicht einen Zehnminutentakt oder interne Verdichtung, sondern es ist nötig, dass am Abend nicht um 19 Uhr der letzte Bus ankommt, dass man wirklich eben um 21 Uhr, 22 Uhr auch die Möglichkeit hat, mit dem Bus hinzukommen oder aus diesen Dörfern fortzukommen. ... (*Der Präsident bittet die Rednerin, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'oratrice de conclure.*)

Le président. La parole n'est plus demandée – M. Egger a appuyé sur le bouton : Grossrat Egger, ist es ein Versehen ? Non, c'est après. D'abord M. le conseiller d'État. – Comme tu veux, willst du vorher oder nachher reden? – Nachher.

Christoph Neuhaus, BVD-Direktor. Sonst gebe ich dann nachher eine persönliche Erklärung ab. (*Heiterkeit / Hilarité*). Also: Wieso behandelt man diesen Vorstoss nicht mit dem anderen? Ich kann darauf lesen: Es ist dringend. Deshalb hat man ihn nicht zusammengenommen. Das ist eine ganz einfache Erklärung, dass man darüber diskutieren musste, geschätzte Frauen und Männer. Und dieses Verkehrsaufkommen am rechten Thunerseeufer ärgert einen. Es ist in vielerlei Hinsicht problematisch, aber es ärgert nicht nur die Autofahrer. Es ist von allen diesen Verkehrsexpertinnen, Verkehrsexperten gesagt worden: Auch wer im Bus unterwegs ist, steckt fest. Velofahrende, die den Abgasen im Stau ausweichen wollen, verärgern dann am Aarequai die flanierenden Leute. Ich muss aber auch eines feststellen: Bei 9 von 13 Messpunkten nach dem Bypass ist die Situation besser. Und ich bin auch froh, dass mir wieder einmal bewiesen worden ist, dass Menschengedenken 5 bis 7 Jahre geht. Es ist behauptet worden, vor dem Bypass habe es keine Probleme gegeben. Ich bin schon vor einem Jahrzehnt dort im Stau gestanden – einfach, damit es auch einmal gesagt wäre. Der Regierungsrat hat die Dringlichkeit des Problems erkannt. Wir haben gehandelt, und gestützt auf Empfehlungen des Verkehrsforums werden seit einem Jahr Massnahmen getestet – Massnahmen, die diese Situation entschärfen und den ÖV stärken sollen. Nach Auswertung der Tests will man dann schauen, welche Massnahmen sinnvoll sind, was man dauerhaft einführen kann.

Die Forderung in Ziff. 1 wird im Namen dieser Arbeiten geprüft, und deshalb: Nehmen Sie das bitte als Postulat an. Wir mussten Anpassungen machen. Im Februar hat man diese Sofortmassnahmen um einen Monat bis zum 27. Mai verlängert, damit dann am Schluss nicht gesagt wird, die Auswertung sei durch die Homeofficepflicht verfälscht. Und wenn diese Auswertung erfolgt ist, wird der runde Tisch die Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation voraussichtlich auf diesen Sommer, Anfang Juli, diskutieren und dann gestützt darauf weitere Empfehlungen formulieren.

Bauen kann man nur dort, wo es auch Platz hat – und auch ein Radstreifen braucht Platz. Und diese Radstreifen, die man mit Ziff. 2 verlangt, hat man überall dort gebaut, wo es auch Platz hat. Herr Grossrat Egger, Sie können noch so manches Mal – drei-, fünf-, siebenmal – messen: 1 Meter gibt dann immer nur 100 Zentimeter, und das wird nicht breiter, und es braucht eine gewisse Breite,

denn sonst machen Sie Gefahrenherde, bei denen es gefährlich wird. Es gibt einfach längere Strecken, bei denen die Verbreiterung der Strasse aufgrund bestehender Bauten oder wegen der aktuellen Nutzung unmöglich ist.

Und ich danke Grossrat Beat Kohler. Er hat eigentlich auf das Grundproblem hingewiesen, wieso wir diese Situation haben. Wichtig ist aber, dass der Regierungsrat in diesem Zusammenhang feststellt: Die Umsetzung von Ziff. 2 ist wegen der Platzverhältnisse nicht möglich. Vor diesem Hintergrund beantragen wir die Ziff. 2 zur Ablehnung. Man hat effektiv schon gemessen und geschaut, wo man kann, wo man nicht kann. Danke, dass Sie die Leute nicht zusätzlich beüben. Der Grosse Rat hat die Forderung in Ziff. 3 mit dem Angebotsbeschluss 2022–2025 bereits beschlossen. Ab 2023 wird es umgesetzt, und darum: bitte Annahme und gleichzeitige Abschreibung. Es ist unbestritten, dass moderne Technologien auch im Verkehrsmanagement zum Einsatz kommen. Das Tiefbauamt hat die Arbeiten für ein digitales Verkehrsleitsystem im Dezember 2021 angestossen. Auch die Ziff. 4 ist bereits in der Umsetzung, und deshalb danke ich Ihnen auch hier für die Annahme der Ziffer. Und wenn es dann so weit ist, wünsche ich Ihnen einen guten Appetit und weiterhin eine gute Session.

Ulrich Egger, Hünibach (SP), Motionär. Merci, Herr Verkehrsdirektor, für Ihre ermunternden Worte in Sachen Mittag. Sonst sind wir noch nicht gerade zu 100 Prozent auf der gleichen Linie, denn dieser Stau, den Sie erwähnen, ist sonntags, an den Wochenenden schon Jahrzehnte alt, aber nicht einfach jeden Abend im Businessverkehr. Und 1 Meter ist wirklich 1 Meter, aber wenn 5 Meter für die Fussgänger an einem Ort reserviert sind, an dem wenige Fussgänger sind, und dann 0 Meter für den Veloverkehr, ist das dann eben doch auch: 1 Meter ist 1 Meter, auch für die Velos.

Ich gehe noch schnell zu den Sprechenden. Peter Dütschler möchte ich für alle diese Bemühungen auch beim Verkehrsforum und auch für sein Verständnis eben für Radfahrende danken. Bei Alfons Bichsel muss ich einfach sagen: «Seit der Einführung des neuen Verkehrsregimes» – das habe ich zeitlich gemeint und nicht als Grund, und deshalb schreibe ich ja dann auch in der Motion, man müsse diese Verkehrsflächen einfach optimal nutzen. Ob dann da eine Einbahn und in welche Richtung und immer in die gleiche Richtung – das sollen dann die Verkehrsexperten sagen. Einfach noch zur Überschrift «ÖV- und Velo-Offensive»: Das heisst – und das hat vielleicht Roman falsch verstanden und nicht verstehen wollen, oder auch Martin Egger –: Jedes Velo mehr auf dieser Strasse ist ein Auto weniger, und jeder Bus mehr auf dieser Strasse ist ein Dutzend oder zwei oder drei Dutzend Autos weniger, und wenn wir diesen Verkehr fördern und attraktiv machen, dann haben wir erstens die Umwelt geschützt und – Markus Wenger hat es gesagt – auch noch die Gesundheit. Darum merci, wenn Sie diesbezüglich Verständnis haben, dass ich bei meinen Anträgen bleibe, so wie ich es gesagt habe: die ersten zwei Punkte als Postulat und die zweiten zwei als Motion.

Le président. Si la parole n'est plus demandée, nous allons voter sur cette affaire du point numéro 29 de l'ordre du jour. Nous votons chiffre par chiffre, le premier chiffre est sous la forme du postulat : les député-e-s qui acceptent ce premier chiffre sous la forme d'un postulat votent oui, celles et ceux qui rejettent cette proposition votent non.

Abstimmung / Vote

2021.RRGR.342: Ziff. 1, als Postulat / ch. 1, sous forme de postulat

Annahme / Adoption

Ja / Oui	143
Nein / Non	0
Enthalten / Abstentions	0

Le président. Vous avez accepté ce premier chiffre sous la forme d'un postulat à l'unanimité.

Nous passons au chiffre 2 : le motionnaire transforme ce point en postulat : les député-e-s qui acceptent ce postulat votent oui, celles et ceux qui rejettent cette proposition votent non.

Abstimmung / Vote

2021.RRGR.342: Ziff. 2, als Postulat / ch. 2, sous forme de postulat

Annahme / Adoption

Ja / Oui	91
Nein / Non	51
Enthalten / Abstentions	2

Le président. Vous avez accepté ce chiffre 2 sous la forme d'un postulat.

Le chiffre 3 : le motionnaire l'a maintenu en motion, nous allons voter sur cette proposition : les député-e-s qui acceptent ce chiffre 3 sous la forme d'une motion votent oui, celles et ceux qui rejettent cette proposition votent non.

Abstimmung / Vote

2021.RRGR.342: Ziff. 3 / ch. 3

Annahme / Adoption

Ja / Oui	140
Nein / Non	4
Enthalten / Abstentions	0

Le président. Vous avez accepté ce chiffre sous la forme d'une motion.

Le classement a été proposé par plusieurs groupes et le gouvernement. Nous allons donc voter sur le classement : les député-e-s qui souhaitent classer ce chiffre 3 votent oui, celles et ceux qui ne le souhaitent pas votent non.

Abstimmung / Vote

2021.RRGR.342: Ziff. 3, Abschreibung / ch. 3, classement

Annahme / Adoption

Ja / Oui	96
Nein / Non	49
Enthalten / Abstentions	0

Le président. Ce chiffre 3 sera classé, vous avez voté ce classement.

Dernier point, le chiffre 4 : là, le motionnaire maintient sa motion. Nous allons voir si vous êtes d'accord avec lui : celles et ceux qui acceptent cette proposition votent oui, celles et ceux qui la rejettent votent non.

Abstimmung / Vote

2021.RRGR.342: Ziff. 4 / ch. 4

Annahme / Adoption

Ja / Oui	146
Nein / Non	0
Enthalten / Abstentions	0

Le président. Vous avez accepté à l'unanimité de maintenir ce chiffre 4 sous la forme d'une motion.

Nous terminons ainsi les affaires de première priorité de la DTT. Merci, Monsieur le Conseiller d'Etat. Merci à ses collaboratrices et collaborateurs et bon appétit à tout le monde. Nous nous retrouverons à 13 heures 30.

Die Sitzung endet um 11.45 Uhr. / La séance se termine à 11 heures 45.

Protokoll: / Procès-verbal :

Stefan Ragaz (d)

Ursula Ruch (f)