

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

Mittwoch (Nachmittag), 4. Juni 2014

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

57 2013.1424 Motion 291-2013 Grimm (Burgdorf, glp) Verkehrerschliessung Emmental mit zusätzlicher Variante "Tram Region Emmental" Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 291-2013
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2013.1424

Eingereicht am: 04.11.2013

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von:

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Ja
Dringlichkeit gewährt: Nein 21.11.2013

RRB-Nr.: 561/2014 vom 02. Juni 2014
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Punktweise beschlossen**
 Ziffern 1 bis 4: Annahme
 Ziffer 5: Ablehnung

Verkehrerschliessung Emmental mit zusätzlicher Variante «Tram Region Emmental»

Der Regierungsrat wird aufgefordert, in die Planung für die bessere Verkehrerschliessung des Emmentals weitere Varianten und Überlegungen mit einzubeziehen. Dies insbesondere durch folgende Massnahmen:

1. Unterführung beim RSE (Regionalspital Emmental)
2. Busbuchten bei allen Bushaltestellen auf den Kantonsstrassen in obgenannter Region
3. Kreisel Löwenkreuzung in Oberburg
4. Umfahrung oder Kreisel beim Bahnhof Hasle-Rüegsau
5. ÖV-Variante «Tram Region Emmental»

Im Zusammenhang mit in nächster Zeit neu entstehenden Wohnbausiedlungen in der Region Burgdorf-Süd und im Rahmen des Umbaus des Regionalspitals Burgdorf (RSE) ab 2014 müssen auch neue, bis anhin noch nicht in Betracht gezogene Varianten geprüft werden.

Dabei sind neue Aspekte wie die Erschliessung des unteren Emmentals auf der bestehenden Bahnstrecke durch einen Trambetrieb zu prüfen.

Begründung:

Seit vielen Jahren besteht auf der Durchgangsachse von der Autobahnausfahrt Kirchberg bis zum Bahnhof Hasle-Rüegsau zeitweise dichter Verkehr. Zu gewissen Zeiten staut sich der Verkehr, und es bildet sich eine längere Autokolonne. Obschon es sich beim Verkehr in und um Burgdorf zum grössten Teil um Ziel-Quellverkehr handelt (also zum grössten Teil nicht um Durchgangsverkehr), muss die Verkehrssituation – im Speziellen der Verkehrsfluss – in der Region Burgdorf-Emmental verbessert werden.

Aus finanziellen und auch aus politischen Gründen war es bis anhin nicht möglich, eine ganzheitliche, vernünftige, wirkungsvolle, bezahlbare und allseits akzeptierte Verkehrslösung für die oben beschriebene Strecke sowohl für den Langsamverkehr, den öffentlichen Verkehr und auch für den motorisierten Individualverkehr zu realisieren. Für viele Anwohnerinnen und Anwohner ist diese Situation unerträglich.

Einer der wichtigen Schritte zu Verbesserung der Verkehrssituation ist die momentane Sanierung der Durchfahrt Burgdorf. In den vergangenen ca. 10 Jahren wuchs die Region Burgdorf-Süd um mehr als 50 Mehrfamilienhäuser und unzählige Einfamilienhäuser, was einer Bevölkerungszunahme von weit mehr als tausend Personen entspricht. Mit Baubeginn Frühjahr 2014 wird das Regionalspital Emmental AG (RSE) um- und ausgebaut. Verbunden mit dem Ausbau wird der Individualverkehr in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Zusätzlich ist die Planung einer weiteren grösseren Wohnbausiedlung in unmittelbarer Nähe des RSE in vollem Gange. Auch diese Neusiedlung wird die Verkehrssituation in der Region Burgdorf-Süd zusätzlich belasten.

Der Bedarf nach ÖV-Angeboten steigt rasant. Um diesem Bedarf gerecht zu werden und um die Pendlerinnen und Pendler mit dem ÖV in das Zentrum von Burgdorf sowie nach Bern-Wankdorf und Bern City zu bringen, ist auf der Strecke Burgdorf–Hasle-Rüegsau ein verfeinertes ÖV-Haltestellennetz dringend notwendig. Die Busse können schon heute die Bahnanschlüsse in Burgdorf oft nicht einhalten. Die Bahnhaltestellen Oberburg und Burgdorf-Steinhof sind zu weit entfernt, als dass diese zu Fuss in weniger als 5 Minuten erreicht werden können. Somit weichen die Pendlerinnen und Pendler auf den MIV aus. Dies könnte mit einer Tramlinie, wenn möglich auf dem bestehenden BLS-Schienennetz, mit zusätzlichen «Tram-Haltestellen» (u. a. beim RSE) verbessert werden, und die Anschlüsse in Burgdorf wären somit gewährleistet.

Die Trennung von Strasse und Schiene ist für die RSE AG zunehmend von grosser Wichtigkeit, da immer öfter auch Rettungswagen von verschlossenen Bahnschranken zurückgehalten werden. Bei einem weiteren Ausbau auf der Schiene verstärkt sich diese Problematik zusätzlich. Die Unterführungen alleine verstetigen einerseits den Verkehrsfluss in der Region Burgdorf-Süd. Damit sich jedoch die gesamte Verkehrssituation im unteren Emmental verbessert, müssen andererseits gleichzeitig flankierende Massnahmen in Oberburg (Löwenkreuzung) und in Hasle-Rüegsau (beim Bahnhof) umgesetzt werden. Der heute auf der Strecke Burgdorf–Hasle-Rüegsau im Halbstundentakt verkehrende Bus der BLS verursacht teilweise lange Rückstaus. Mittels Busbuchten an allen Haltestellen auf diesem Verkehrsabschnitt kann der Verkehrsfluss des MIV zusätzlich verbessert werden.

Antwort des Regierungsrats

Die Verkehrsprobleme im Raum Burgdorf, Oberburg und Hasle bei Burgdorf sind seit längerem bekannt. Täglich staut sich der Verkehr stark, insbesondere in den Spitzenstunden. Mit der angestrebten Siedlungserweiterung bzw. Siedlungsverdichtung nach innen und dem generellen Verkehrswachstum wird sich trotz des guten Angebots im öffentlichen Verkehr die Situation weiter verschärfen. Die Prognosen gehen davon aus, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) bis im Jahr 2030 um etwa 19 Prozent zunehmen wird. Das bedeutet beispielsweise für die Kantonsstrasse (Hauptachse) in Burgdorf eine Zunahme des durchschnittlichen täglichen Verkehrs von rund 18 000 auf 21 200 Fahrzeuge. Am 5. September 2012 hat der Grosse Rat einen Kredit von 3,6 Mio. Franken bewilligt, damit nun im Rahmen der Vorprojektierung möglichst rasch tragbare Lösungen entwickelt werden können.

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Verkehrserschliessung Emmental aus dem Jahre 2007 zeigt eine Gesamtlösung auf. Diese beinhaltet ein verkehrsträgerübergreifendes Massnahmenpaket, wovon bereits einige Elemente umgesetzt wurden. So wurden, in erster Linie für den motorisierten Individualverkehr, beispielsweise die Knoten «Aebi» und «National» sowie der Knoten Emmental-/ Schachen-/ Kirchbergstrasse in Kreisverkehrsanlagen umgebaut. Die laufende Sanierung der Ortsdurchfahrt Burgdorf ist auch ein Element des Pakets. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs wurden der Bahnhofplatz Burgdorf umgestaltet, die Bahnverbindung Bahnhof Burgdorf–Bahnhof Steinhof doppelspurig ausgebaut, eine neue Regionalbusverbindung Burgdorf–Kirchberg und Takt-

verdichtungen auf der Regionalbusverbindung Spital–Burgdorf–Kirchberg / Lyssach Bernstrasse und der Stadtbuslinie 463 eingeführt. Im Zuge der Sanierung Ortsdurchfahrt Burgdorf wurden und werden zudem diverse Bushaltestellen optimiert. Auch für den Langsamverkehr wurden in den letzten Jahren laufend Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt, wie insbesondere die Radstreifen in Burgdorf, die verschiedenen Querungshilfen auf der Hauptachse durch Burgdorf und den Radwegring Burgdorf mit der Verbindung Hauptbahnhof–Meiefeld sowie beim Schlossguet. Zudem wurden diverse Veloabstellanlagen / -stationen beim Hauptbahnhof Burgdorf und den Bahnhöfen Steinhof, Lyssach und Hasle-Rüegsau umgesetzt.

Die bereits umgesetzten Massnahmen lösen das Verkehrsproblem im Raum Burgdorf–Oberburg–Hasle b. B. allerdings bei Weitem nicht. Deshalb werden die Planungsarbeiten zum Vorprojekt für eine umfassende Lösung vorangetrieben. Sie beinhalten nicht nur die evaluierte Umfahrungslösung mit den notwendigen flankierenden Massnahmen. Als Alternative werden auch konkrete Verbesserungen des bestehenden Strassennetzes ohne Umfahrung vertieft geprüft. Die beiden Lösungsansätze werden einander gegenübergestellt und in mögliche Etappen und Teilprojekte eingeteilt. Die Arbeiten dienen als wichtige Entscheidungsgrundlage für die Festlegung der langfristig richtigen Lösung im Raum Burgdorf–Oberburg–Hasle b. B. Gleichzeitig werden auch die Finanzierungsmöglichkeiten geprüft. Nachdem der Bund die Aufnahme des ursprünglichen Projekts «Autobahnzubringer Emmental» ins Nationalstrassennetz abgelehnt hat, steht insbesondere eine Integration des Projekts ins Agglomerationsprogramm Burgdorf (Siedlung und Verkehr), mit einer Mitfinanzierung durch den Bund, im Vordergrund.

Im Rahmen des Projekts werden unter anderem auch die in der Motion unter den Ziffern 1 bis 4 aufgeführten Massnahmen untersucht.

Nicht untersucht wird hingegen die unter Ziffer 5 aufgeführte Massnahme: ÖV-Variante «Tram Region Emmental». Dies aus den folgenden Gründen:

Während der partizipativen Erarbeitung der verkehrsträgerübergreifenden ZMB Erschliessung Emmental wurden zahlreiche Varianten zur Verbesserung der Verkehrssituation diskutiert und beurteilt. So wurden z. B. für den öffentlichen Verkehr, neben den Verbesserungen am heutigen Betriebssystem «S-Bahn und Bus», auch alternative Bedienungsmöglichkeiten, wie ein Trambetrieb zwischen Hasle b. B. und Kirchberg geprüft. Bei der Variante «Trambetrieb» wurde untersucht, ob sich auf der Achse Hasle b. B.–Burgdorf–Kirchberg eine wesentliche Taktverdichtung bis auf 10 oder gar 7½ Minuten realisieren liesse und ob alternative Linienführungen im Kernbereich von Burgdorf umsetzbar wären. Dabei hat sich gezeigt, dass die Tramversion diverse betrieblich-technische Schwierigkeiten (u. a. Kreuzungskonflikte mit den SBB-Gleisen im Bahnhof Burgdorf) aufweist. Zudem erwies sich das Nachfragepotenzial für einen Trambetrieb als deutlich zu gering. Deshalb wurde der Trambetrieb verworfen und fand anschliessend weder Aufnahme im aktuellen Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Emmental noch im Agglomerationsprogramm (Siedlung und Verkehr) Burgdorf.

Weitere Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr werden im Rahmen der laufenden Planungsarbeiten zum Vorprojekt «Verkehrssanierung Burgdorf–Oberburg–Hasle b. B.» geprüft. Im Vordergrund stehen dabei Massnahmen für den Busverkehr, welche die Fahrzeiten auf den überlasteten Kantonsstrassen verkürzen und die Fahrplansicherheiten erhöhen.

Präsidentin. 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, Burgdorf (glp). 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 (BDP). 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.

Präsidentin. 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 (SP). 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, Burgdorf (EVP). 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-behägigen 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: (*Die Präsidentin läutet die Glocke*). 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 (FDP). 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 vorwärtsmachen 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 (SVP). 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 Tigereexpress» oder ähnlich lauten. Spass beiseite. Wir lehnen Ziffer 5 auch in der Postulatsform ab und zwar aus folgenden Gründen: Die Tramlinie 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.

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

Hier werden die Beratungen unterbrochen.

Schluss der Sitzung um 11.45 Uhr.

Die Redaktorinnen:

Catherine Graf Lutz (f)

Eva Schmid (d)