

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Mardi (matin) 9 juin 2015

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

51 2014.RRGR.1202 Motion 263-2014 Vanoni (Zollikofen, Les Verts)

Développement des transports publics malgré le rejet du projet Tram Region Bern

N° de l'intervention: 263-2014
Type d'intervention: Motion
Déposée le: 24.11.2014
Déposée par: Vanoni (Zollikofen, Les Verts) (porte-parole)
Haudenschild (Spiegel, Les Verts)
Iannino Gerber (Hinterkappelen, Les Verts)
Cosignataires: 7
N° d'ACE: 442/2015 du 22 avril 2015
Direction: TTE

Développement des transports publics malgré le rejet du projet Tram Region Bern

Le Conseil-exécutif est chargé

1. d'exposer dans un rapport ses vues sur le développement des transports publics dans la région de Berne, malgré l'échec du projet *Tram Region Bern* ;
2. de libérer des ressources pour aider activement les communes concernées à chercher des solutions coordonnées de rechange (tram, bus) ;
3. de prendre les mesures nécessaires pour que l'échec du projet *Tram Region Bern* n'entraîne pas une évolution défavorable de la répartition modale ;
4. d'accélérer la mise en œuvre de mesures de gestion du trafic dans la région de Berne pour garantir que la priorité sera donnée aux transports publics.

Développement :

L'échec du projet *Tram Region Bern* risque de freiner le développement des transports publics dans l'agglomération bernoise. Les problèmes causés par l'engorgement de la ligne 10 entre Berne et Ostermundigen restent en particulier posés. La recherche de solutions ne doit pas tenir compte seulement des conditions locales ; il faut réexaminer la situation dans son ensemble et intégrer les perspectives des transports publics de toute la région bernoise.

Le bilan doit dès lors être tiré dans une perspective globale et c'est sur cette base que le canton pourra jouer un rôle actif dans la recherche de solutions pour le développement des transports publics dans l'ensemble de la région bernoise. Il faudra en particulier veiller à ce que la recherche de solutions de rechange dans les deux communes soit concertée, pour éviter la mise en concurrence des projets. Pour que le canton puisse jouer ce rôle de coordinateur, il doit disposer des ressources financières nécessaires ou en tout cas les prévoir. Les moyens initialement prévus pour le projet *Tram Region Bern* ne doivent pas être affectés au trafic individuel motorisé, mais aux transports publics et, pour les soulager, à la promotion du trafic lent.

Les problèmes non résolus ne doivent pas entamer l'attrait des transports publics dans la région bernoise : la part des transports publics dans la répartition modale doit au contraire augmenter. Pour éviter que les bus ne restent coincés dans les embouteillages et que la pression ne s'accroisse sur la construction routière, il faut accélérer la mise en œuvre de mesures de gestion du trafic. Cette affirmation concerne en particulier le projet pilote de gestion du trafic Berne-Nord dont la réalisation devait débuter à la mi-2011. L'accélération de ce projet devrait également créer les conditions permettant de gérer le trafic dans d'autres parties de l'agglomération bernoise, de privilégier les transports publics et de renforcer la sécurité pour les piétons et les cyclistes.

Réponse du Conseil-exécutif

Afin de parvenir à une solution aussi pérenne que possible en matière de transports publics pour la région bernoise, le canton – en étroite collaboration avec les communes concernées et en impliquant très largement la population – a travaillé durant plusieurs années à la mise sur pied d'un projet de tram. Celui-ci a été largement plébiscité par le corps électoral de la ville de Berne, mais s'est vu finalement rejeter par les communes d'Ostermundigen et de Köniz. La solution proposée conjointement par le canton et les autorités communales est donc un échec. Le dossier se trouve à présent entre les mains des communes de Berne, d'Ostermundigen et de Köniz, ainsi que de la Conférence régionale Berne-Mittelland. Il va de soi que l'intégralité de la documentation élaborée jusqu'ici pour la planification reste à disposition. Les communes pourront par ailleurs bénéficier de l'appui des spécialistes cantonaux si elles le souhaitent.

Réponse aux quatre points de la motion :

1. Les principes de la politique cantonale en matière de transports publics sont déjà détaillés dans la stratégie de mobilité globale du canton et dans le plan directeur cantonal : au sein des agglomérations et des espaces urbains, les transports publics, complétés par le trafic piéton et cycliste, constituent le moyen de transport principal – condition également essentielle pour garantir et améliorer l'accessibilité de ces espaces en transport individuel motorisé. Les piliers de cette stratégie sont le développement du RER bernois, des améliorations pour le tram et le bus, la connexion du RER avec la desserte fine au niveau de nœuds de transports collectifs commodes, une infrastructure destinée aux modes doux attractive et, parallèlement, un réseau de routes à grand débit fort avec des mesures de gestion des transports ciblées permettant de délester au maximum les espaces urbains du trafic motorisé. Les communes impliquées et la Conférence régionale compétente devront tenir compte de ces aspects pour la poursuite du dossier.

Les instruments légaux de planification et de financement en la matière sont par ailleurs les suivants :

- la conception régionale des transports et de l'urbanisation de Berne-Mittelland, qui inclut en outre le projet d'agglomération transports et urbanisation ;
- le crédit-cadre pour les subventions cantonales allouées aux projets communaux de priorité A conformément aux projets d'agglomération transports et urbanisation ;
- les instruments cantonaux que sont l'arrêté sur l'offre de transports publics, le crédit-cadre d'investissement pour les transports publics, le plan du réseau routier et le crédit-cadre d'investissement routier.

Le canton n'étant pas autorisé à édicter d'autres prescriptions, il n'y a pas lieu de présenter dans un rapport la façon dont il procéderait dans les circonstances actuelles.

2. Le canton met à disposition, dans le cadre des prescriptions légales, les moyens nécessaires pour permettre aux communes et aux régions de réaliser les planifications requises. Ainsi, il participe notamment aux coûts d'établissement des conceptions régionales des transports et de l'urbanisation, d'élaboration des schémas d'offre de transports publics régionaux, ainsi que d'autres planifications communales et régionales. La loi ne prévoit pas de soutiens financiers supplémentaires.
3. Conformément à la stratégie de mobilité globale du canton de Berne, l'objectif doit rester d'augmenter la part des transports publics dans la circulation globale et d'absorber en grande partie la croissance annoncée du trafic au moyen des transports collectifs et de la mobilité douce. Il appartient maintenant aux communes concernées et à la Conférence régionale de trouver une solution qui tienne aussi bien compte de cette problématique que le faisait le projet *Tram Region Bern*. Le Conseil-exécutif ne peut en l'occurrence pas prendre de mesures concrètes.
4. Le Conseil-exécutif a conscience de la grande importance et de la nécessité d'agir pour la gestion du trafic individuel motorisé, des transports publics et de la mobilité douce, et il appuie une mise en œuvre de mesures en ce sens dans les meilleurs délais. Plusieurs sont actuellement en cours de planification dans l'agglomération bernoise, dont certaines sont cofinancées par la Confédération via le Fonds d'infrastructure. Le système de gestion du trafic dans la région bernoise pourra-t-il être aussi largement développé que prévu ces prochaines années ? La réponse à cette question dépend en grande partie de l'octroi ou non par le Grand Conseil – dans le cadre des prochains crédits-cadres d'investissement pour les routes – et par les communes concernées des fonds nécessaires à la réalisation de ces mesures.

Proposition du Conseil-exécutif :

Vote point par point

Point 1: rejet
Point 2: rejet
Point 3: rejet
Point 4: adoption

Délibération groupée avec l'affaire 2014.RRGR.1200

Le président. Wir kommen zu den Traktanden 50 und 51, welche gemeinsam in einer freien Debatte beraten werden. Es geht um die Motion Haudenschild «Nach Nein zu Tram Region Bern finanzielle Mittel für Fuss- und Veloverkehr einsetzen». Der Regierungsrat beantragt diese Motion abzulehnen. Zudem geht es um die Motion Vanoni «Nach dem Nein zum Tram Region Bern den öffentlichen Verkehr weiterentwickeln». Hier gibt es verschiedene Ziffern. Bei dieser Motion will die Regierung die Ziffern 1, 2 und 3 ablehnen, ist aber zur Annahme von Ziffer 4 bereit. Zuerst haben die Urheberin und der Urheber das Wort. Für die erste Motion Frau Grossrätin Haudenschild, bitte.

Rita Haudenschild, Spiegel (Les Verts). Manchmal macht es sich der Regierungsrat doch etwas einfach. Der Kanton plant während Jahren mit drei Gemeinden ein Tram. Der Führungsanspruch lag während der ganzen Zeit klar beim Kanton. Er hat die Linienführung bestimmt und auch, dass wir nicht in Varianten überlegen und ebenso wenig einen Plan B entwickeln. Jetzt, nachdem die beiden Gemeinden Köniz und Ostermundigen das Tram abgelehnt haben und die Stadt Bern das Nachsehen hat, ist der Führungsanspruch plötzlich weg und eine Analyse scheint nicht notwendig. 30 Mio. Franken wurden verplant. Wir streiten uns hier manchmal über einzelne Millionen. Es wurden 30 Mio. Franken in den Sand gesetzt und nun ist man nicht bereit zu ergründen weshalb. Man will sich die Mühe nicht machen, eine Übersicht zu erhalten und allenfalls künftige Fehler zu vermeiden. Wir hätten es geschätzt, wenn der Kanton auch bei der Aufarbeitung und der Analyse dieses Tram-Debakels den Lead übernommen hätte. So hätte er beispielsweise kurz nach der Abstimmung zusammen mit den drei Gemeinden einen Runden Tisch einberufen können, um dann zusammen mit allen drei Gemeinden eine Auswertung vorzunehmen.

Auch dies hätte sicher dazu gedient, die gemachten Fehler nicht zu wiederholen und etwas gescheiter zu werden. Auch bei Ziffer 2 meines Vorstosses verstehe ich die Haltung des Regierungsrats nicht und denke, dass die Antwort nicht ganz richtig ist. Klar könnten die Mittel anders verwendet werden. Der Grosse Rat hat etwa vor einem Jahr beschlossen, diese für die beiden Autobahnzubringer im Oberaargau und im Emmental einzusetzen. Der Regierungsrat hätte genauso gut ein Projekt für die Veloförderung in der Agglomeration vorschlagen können. Er hätte nicht zwei Autobahnzubringer vorlegen müssen. Was diese beiden Strassen mit dem ÖV zu tun haben sollen und weshalb diese mit den Tram-Geldern finanziert werden können, ist mir tatsächlich ein Rätsel geblieben. Ich bitte die Frau Baudirektorin um Erklärung. Darf ich davon ausgehen, dass der Veloverkehr in den Agglomerationen in den nächsten Jahren aus dem ordentlichen Budget mehr gefördert wird? Auch hierzu möchte ich gerne eine Antwort unserer Baudirektorin erhalten. Es besteht eine dringende Notwendigkeit. Werfen Sie einmal einen Blick in den heutigen «Bund». Gerade in der Agglomeration und in der Stadt Bern braucht es noch sehr viel, erst dann kann man von einer Veloförderung sprechen. Ich halte bei beiden Ziffern an der Motionsform fest und beantrage punktweise Abstimmung. Danke für Ihre Unterstützung.

Le président. Jetzt hat Herr Grossrat Vanoni zur Begründung seiner Motion das Wort.

Bruno Vanoni, Zollikofen (Les Verts). Eine vorgestern seitens des Regierungsrats veröffentlichte Antwort auf eine Interpellation wäre eigentlich ein guter Ausgangspunkt gewesen, um die vorliegende Motion zu beantworten. Der Regierungsrat attestierte dem Tram Region Bern im Rückblick, dass es ein Gemeinschaftsprojekt gewesen sei mit gemeinsamer Verantwortung von Legislative und Exekutive sowohl auf kantonaler wie auch auf kommunaler Ebene. Was vor der Volksabstimmung in gemeinsamer Verantwortung von Kanton und Gemeinden gelegen hat, soll den Kanton nach der Volksabstimmung plötzlich nichts mehr angehen. Dies leuchtet mir nicht ein und meine Vorrednerin hat dies bereits ausgeführt. Diese Haltung steht vor allem auch im Widerspruch zu einer Argumentation, welche der Regierungsrat zu einer letzte Woche behandelten Motion abgegeben hat. Dort bezeichnete er das Tram-Region-Bern-Projekt im Rückblick als «kantonales Verkehrsinfrastrukturprojekt von überregionaler Bedeutung». Es wäre zur Hälfte vom Kanton finanziert worden, wozu die notwendigen Beschlüsse von diesem Rat gefällt worden sind. Deshalb

kann es aus meiner Sicht eigentlich nicht sein, dass die Suche nach einer Lösung für die weiterbestehenden Kapazitätsprobleme im öffentlichen Verkehr in der Region Bern einfach den drei Gemeinden überlassen wird. Es bedarf einer übergeordneten Sichtweise.

Es nutzt auch nichts, wenn der Regierungsrat in seiner Antwort sagt, auch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland müsse sich darum kümmern. In ihrem Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept, welches diese kürzlich in die Mitwirkung gegeben hat, weiss sie nämlich keine Antwort auf die Frage, wie es weitergehen soll. Angekündigt wird nur, dass nach der Mitwirkung erste Überlegungen eingebracht werden sollen. Die ersten Überlegungen bestätigen eigentlich die Notwendigkeit, weshalb der Kanton seinen Teil der Verantwortung sowie eine aktive und koordinierende Rolle weiterhin für ein Problem von überregionaler Bedeutung übernehmen soll. Der Kanton soll den betroffenen Gemeinden bei der Suche nach alternativen Lösungen helfen, und dafür braucht es wohl auch Geld.

Im Gespräch mit verschiedenen Ratskollegen habe ich festgestellt, dass ein Missverständnis besteht. Diese Motion will nicht die einst für das Tram Region Bern reservierten und anderweitig zugeteilten Gelder für die Suche nach neuen Lösungsideen zurückholen. Wer bereit war, diese Gelder lieber in den Oberaargau und in das Emmental zu investieren, kann dieser Motion problemlos zustimmen. Es geht nicht um dieselben Gelder. Das Hauptanliegen der Motion besteht darin, dass der ÖV nach dem Rückschlag beim Tram Region Bern nicht ins Hintertreffen gerät und an Marktanteilen verliert. Die Regierung schreibt in ihrer Antwort, dass es nach wie vor das Ziel sein müsse, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen. Ich kann nicht verstehen, dass man dieses Ziel weiterhin anstreben will und trotzdem nein sagt zu einer Motion, welche genau dies unterstützen möchte. So zieht sich der Kanton in einer sehr zentralen Frage aus seiner Verantwortung zurück. Eine Ablehnung von Ziffer 3 wäre aus meiner Sicht ein klarer Rückschritt. Um ein falsches Signal zu verhindern, überlege ich mir gestützt auf Ihre Stellungnahmen, Ziffer 3 in ein Postulat umzuwandeln. Zum Schluss noch eine erfreuliche Sache: Ziffer 4 der Motion wird von der Regierung unterstützt und zur Annahme empfohlen. Es geht um die beschleunigte Realisierung der verkehrslenkenden Massnahmen in der Region Bern, insbesondere um den Start des überfälligen Pilotversuchs «Verkehrsmanagement Bern-Nord». Dazu würden mich noch etwas präzisere Angaben interessieren, dahingehend, wann genau die notwendigen Kredite dem Grossen Rat vorgelegt werden sollen. Dies interessiert mich deshalb, weil in meiner Wohngemeinde Zollikofen schon lange auf den erwähnten Pilotversuch gewartet wird, zumal er zumindest eine Linderung der Stau-Probleme auf unserer Bernstrasse verspricht. Dort verkehren 20 000 Fahrzeuge pro Tag – etwa gleich viele, wie auf den überlasteten Strassen im Oberaargau und Emmental, worüber wir während der letzten Session diskutiert hatten. (*Le président demande à l'orateur de conclure.*) Ich danke allen, die bereit sind, auch hier etwas zu unternehmen und Ziffer 4 – oder besser noch der gesamten Motion – zuzustimmen.

Le président. Haben Sie etwas von Ihrer Motion in ein Postulat umgewandelt? (*Le motionnaire signale qu'il demandera de nouveau la parole à ce sujet.*) Es wurde als nichts umgewandelt. Somit kommen wir zu den Fraktionen, welche sich bitte zu beiden Vorstössen äussern wollen. Zuerst hat für die BDP-Fraktion Herr Grossrat Stähli das Wort.

Ulrich Stähli, Gasel (PBD). Ich nehme im Namen der BDP-Fraktion zu beiden Motionen Stellung. Bei diesen geht es darum, bewilligte Gelder für das abgelehnte Tram Region Bern irgendwie zu retten und zugunsten von Fuss- oder Velowegen oder generell auf den öffentlichen Verkehr umzuleiten. Zuerst zur Motion Haudenschild, von welcher wir eigentlich dachten, sie würde zurückgezogen: Der Regierungsrat ist zu Recht nicht bereit, nochmals in einem aufwändigen Bericht auf die Tram-Abstimmung zurückzukommen. Für mich als Könizer und überzeugter Demokrat war diese Abstimmung denn auch kein Debakel, liebe Rita Haudenschild, sondern eine legitime Willensäusserung der Stimmbürger. Diese Abstimmung ist «tempi passati». Es ist gesetzlich nicht zulässig, bewilligte Gelder ohne neue projektbezogene Beschlüsse umzuleiten und für andere Zwecke zu verwenden. Deshalb lehnen wir diese Motion einstimmig ab.

Zur Motion Vanoni. Wir haben eine breit abgestützte Gesamtmobilitätsstrategie und einen kantonalen Richtplan. Die Hauptelemente der Strategie bestehen aus folgenden Punkten: Erstens aus der Förderung der S-Bahn in Bern, zweitens aus einer generellen Verbesserung beim Bus- und Tramverkehr, drittens aus einer Feinverteilung bei Verkehrsknotenpunkten, viertens aus der Förderung des Langsamverkehrs und fünftens aus stärkeren Hochleistungsstrassen. Dieses Konzept erscheint uns gut, und die BDP sieht keinen Anlass, weshalb diese Strategie durch die

vorliegende Motion irgendwie beeinflusst werden sollte. Übrigens befinden sich Vorstösse in der Pipeline, welche diesem Thema besser gerecht werden. Wenn Ziffer 4 der Motion Vanoni «verkehrslenkende Massnahmen» zugunsten des ÖV beschleunigen will, würde dies im Klartext bedeuten, husch, husch auch noch die letzte verbliebene Haltestellen mit Busbuchten aufzuheben, sodass man beispielsweise den Bus auf der Strecke von Köniz nach Ostermundigen nirgends mehr überholen könnte. Derartiges lehnen wir ab. Eine grosse Mehrheit der BDP lehnt auch Ziffer 4 ab. Die Ziffern 1 bis 3 der Motion Vanoni lehnen wir einstimmig ab.

Le vice-président Carlos Reinhard prend la direction des délibérations.

Annette Toggwiler-Bumann, Ostermundigen (pvl). Als Mundigerin und grosse Befürworterin des Tram Region Bern war auch ich vom Abstimmungsergebnis enttäuscht. Die Mehrheit hat anders entschieden; dies gilt es zurzeit zu berücksichtigen und zu akzeptieren. Die glp-Fraktion erachtet es grundsätzlich nicht als Aufgabe des Kantons, einen Bericht über das Tram-Region-Bern-Debakel vorzulegen. Im Gegensatz zum Vorredner ist dies aus meiner Sicht ein Debakel. Ostermundigen hat seine Hausaufgaben gemacht und die GFS-Umfrage wird Mitte Juni kommuniziert. Weiter ist uns nicht ganz klar, wie sich diese 80 Mio. Franken zusammensetzen sollen. Kritisch betrachten wir auch die Tatsache, dass alle Gemeinden, welche sich eben nicht gegen das Tram ausgesprochen haben, weil sie gar nicht darüber abstimmen konnten, hier bei der Vergabe der Gelder nicht berücksichtigt würden. Für uns ist jedoch klar, dass dieses Geld sinnvoll eingesetzt werden soll. Dies müsste aber für alle Gemeinden gelten. Nichtsdestotrotz ist für die glp-Fraktion klar, dass in Zukunft mehr für den Fuss- und Veloverkehr getan werden muss. Aus diesen Gründen stimmen wir für diese Motion als Zeichen in die richtige Richtung.

Bei der Motion Vanoni kann ich mich kurz fassen: Für die glp reichen die Grundsätze der kantonalen ÖV-Politik in der Gesamtmobilitätsstrategie zurzeit aus. Die Antwort des Regierungsrats ist für uns schlüssig. Aus diesen Gründen werden wir dem Regierungsrat folgen.

Pierre Masson, Langenthal (PS). Das Thema dieser beiden Motionen spricht ganz klar ein Kernanliegen unserer Fraktion an. Dementsprechend intensiv haben wir uns mit den beiden Vorstössen befasst. Der öffentliche Verkehr, aber auch der Fuss- und Veloverkehr, darf auf keinen Fall ins Hintertreffen geraten. Darin sind wir uns einig. Das Projekt Tram Region Bern lag uns sehr am Herzen, sodass uns der Ausgang der Abstimmung entsprechend wenig Freude bereitete.

Ich komme zu den Anliegen dieser Motionen. Einer Überprüfung dieses Debakels – wie es in einem der Vorstösse genannt wird – durch den Kanton stehen wir eher kritisch gegenüber. Wir teilen hier die Ansicht des Regierungsrats. Eine kommunale Vorlage liegt per Definition in der Zuständigkeit der Gemeinden. Falls ein Bedürfnis für einen solchen Bericht besteht, ist dies Sache der jeweiligen Gemeinden. Der verlangte «Zustupf» aus den Projektgeldern für Fuss- und Veloverkehr ist heute im Investitionsrahmenkredit gebunden und kann beim besten Willen nicht einfach so für ein anderes Projekt eingesetzt werden. Zudem stellt der Kanton bereits heute die notwendigen Mittel im Rahmen seiner gesetzlichen Möglichkeiten bereit. Dazu gehören unter anderem die Beteiligungen an der Erarbeitung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) oder die regionalen ÖV-Angebotskonzepte. Die Grundsätze der kantonalen ÖV-Politik sind in der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie sowie im kantonalen Richtplan verankert. Darin ist unter anderem festgehalten, dass der ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr in städtischen Gebieten und in der Agglomeration als Hauptverkehrsmittel gelten. Weitere gesetzliche Planungs- und Finanzierungsinstrumente konnten wir der Antwort des Regierungsrats entnehmen. Der Weg, wie es auf Stufe Kanton weitergehen soll, ist genügend dokumentiert. Die Absicht, die notwendigen Massnahmen zu treffen, damit keine negative Veränderung des Modal-Splits eintritt, teilen wir selbstverständlich mit den Motionärinnen und Motionären. Diese Absicht ist jedoch bereits in der erwähnten Mobilitätsstrategie enthalten. Unserer Ansicht nach befinden wir uns hier auf Stufe Kanton bereits auf Kurs. Noch zu Ziffer 4 der zweiten Motion: Dort sehen wir eindeutig Handlungsbedarf, weshalb wir verkehrslenkende Massnahmen unterstützen, um den öffentlichen Verkehr langfristig mit der notwendigen Priorität zu sichern. Es ist richtig und wichtig, den Verkehrsmanagementsystemen im Raum Bern in den kommenden Jahren eine entscheidende Rolle einzuräumen. Dazu wird der Grosse Rat in einer der kommenden Sessionen etwas sagen können.

Aufgrund dieser Überlegungen wird die SP-JUSO-PSA-Fraktion in beiden Fällen dem Antrag des Regierungsrats folgen und bis auf Ziffer 4 der Motion Vanoni – trotz der guten Ideen dahinter – alle

Ziffern ablehnen.

Martin Aeschlimann, Berthoud (PEV). «Wir haben gegen die Staatspropaganda obsiegt und den Behörden eine Lektion erteilt», sagte der Präsident des Gegnerkomitees nach der Abstimmung. Bei künftigen Projekten müssten die Behörden gemeinsam mit den Bürgern über das Wachstum des Verkehrsproblems diskutieren und nicht in erster Linie mit Planungsbüros und Ingenieurunternehmen. Diese Reaktionen konnte man den Printmedien entnehmen. Sie klingen nach Wutbürgertum und «Denkzettel-Politik» oder nach einer Quittung an «die dort oben». Wir fragen uns, was eigentlich schief gelaufen ist, dass ein derart wichtiges Mobilitätsprojekt nach achtjähriger Planungszeit gescheitert ist. Ausser den Mutmassungen in den Medien, einigen Interviews mit Betroffenen und einzelnen «betupften» Reaktionen seitens der zuständigen Exekutiven gibt es heute keine brauchbaren Hinweise. Umso mehr erstaunt es, dass die Frage nach den Gründen für die Ablehnung erst neun Monate später und nur auf Druck durch parlamentarische Vorstösse auf die politische Traktandenliste gelangt. Die beiden Vorstösse gehören nicht in die Kategorie der oberflächlichen Ratsbetriebsmittel, wie wir sie hier manchmal antreffen. Sie fordern einerseits die Sicherung und die Weiterentwicklung der Projektziele, welche nun entgleist auf der Strecke liegen. Andererseits verlangt die Motion Haudenschild eine vertiefte Analyse, um Inputs für notwendige Anpassungen der Projektprozesse zu erhalten. Inhaltlich ist die EVP-Fraktion mit der Stossrichtung dieser Vorstösse, welche neue planerische Perspektiven zugunsten des ÖV in einem urbanen Siedlungsgebiet verlangen, absolut einverstanden. Die ÖV-Netze in dicht besiedelten Gebieten sind vergleichbar mit Blutbahnen, welche die Wirtschaft mit Sauerstoff versorgen und deren Entwicklung überhaupt erst ermöglichen. So gesehen steht das Abstimmungsergebnis auch in einem Zusammenhang mit der raumplanerischen Entwicklung und den Wachstumszielen des Kantons. Das Projekt Tram Region Bern darf deshalb nicht als isolierte Gemeindeangelegenheit beiseitegelegt werden. Der Ball kann eben nicht einfach mit einer trotzigsten Geste an die Gemeinde zurückgespielt werden. Es bedarf in dieser Frage einer Aufarbeitung aller Fakten und neuen Entwicklungsperspektiven. Dabei muss der Lead für dermassen wichtige Infrastrukturprojekte ganz klar beim Kanton liegen.

Wenngleich wir die Forderung nach einer konsequenten Förderung des Langsam- und Veloverkehrs klar unterstützen, haben wir uns mit Ziffer 2 der Motion Haudenschild etwas schwergetan. Die geforderte Umlagerung von ÖV-Geldern auf den Langsamverkehr würde aus unserer Sicht auch neue Ausgabenbeschlüsse bedingen und müsste eigentlich über die ordentliche Investitionsplanung erfolgen. Was uns an dieser plebiszitären Bruchlandung vielmehr interessieren sollte, ist die Analyse der Absturzursache. In dieser Hinsicht bin ich nicht mit der SP einverstanden, welche sagt, dass dies die Angelegenheit der Gemeinden sei. Jetzt geht es doch darum, die Blackbox zu finden, um Erkenntnisse für künftige Gross- und Planungsprojekte zu erhalten. Solche Unfälle bedeuten für einen finanzschwachen Kanton ein finanzielles Risiko und sie schaden der Reputation. Wir konnten es lesen: Dieses Planungsgeschäft reisst ein Loch von 30 Mio. Franken in die Staatskasse und wirft die Entwicklung des ÖV um Jahre zurück. Deshalb, liebe Anwesende, ist es sehr wichtig, dass Ziffer 1 der Motion Haudenschild überwiesen wird! Diese Forderung birgt nämlich das Potenzial, die Gründe in Ruhe zu analysieren und mögliche Korrekturen für künftige Projektierungen davon abzuleiten. Es geht nicht darum, einen Schuldigen zu finden oder jemandem «dr Schnägg i Sack z' stosse». Wenn es uns gelingt, aus diesen Bruchstücken neue Schlüsse zu ziehen und neue Projekte entsprechend zu verbessern, können wir noch etwas von diesem Geld verwerten. Diese Vorlage zeigt aber auch, dass solche Planungsgeschäfte nicht den gemeindehoheitlichen Grenzen entlang verlaufen. Wir müssen uns in Zukunft bei derart grossen raumplanerischen Infrastrukturprojekten überlegen, wo die Kompetenzen liegen. Wir werden wohl nicht darum herum kommen, über eine Verschiebung der Kompetenzen nachzudenken. Das Denken innerhalb der Gemeindegrenzen ist heute nicht mehr zeitgemäss. Heute ist ein Denken in funktionalen Räumen gefragt.

Carlos Reinhard, Thoune (PLR), vice-président. Bevor ich dem Geburtstagskind das Wort übergebe, stelle ich fest, dass sich alle Fraktionen angemeldet haben. Nun können sich die Einzelsprecher anmelden. Für die FDP-Fraktion hat Herr Grossrat Pfister das Wort.

Hans-Jörg Pfister, Zweisimmen (PLR). Die FDP lehnt sowohl die Motion Haudenschild als auch die Motion Vanoni ab. Denn es kann nicht sein, dass man dem Kanton Aufträge erteilt, um zu prüfen, weshalb die Bevölkerung ein Projekt abgelehnt hat. Das der Bevölkerung vorgelegte Projekt

war kein Schnellschuss seitens der Baudirektion. Es gab verschiedene Verhandlungen und Informationsveranstaltungen. Der Vorlauf war also sehr gross und ermöglichte der Bevölkerung, sich ein Bild zu machen. Es geht nicht, nochmals eine Studie zu machen, nachdem die Bevölkerung gewisser Gemeinden nicht mit diesem Projekt einverstanden war. Diese Studien sollen von denjenigen Gemeinden gemacht werden, deren Bevölkerungen nein gesagt haben. Der Kanton hatte das Geld für das Projekt Tram Region Bern eingestellt, wie er auch für andere Projekte Gelder sicherstellt. Hier hat die Bevölkerung nein gesagt; somit kann dieses Projekt im Moment nicht umgesetzt werden. Dies war bereits bei anderen Projekten der Fall. Die Baudirektion muss freie Hand haben und die entsprechenden Gelder anders einsetzen können. Dies hat die Baudirektion hier getan. Heute zu kommen und 80 Mio. Franken für die Fussgänger und die Velofahrer zu verlangen, ohne dass ein Konzept vorliegt, ist nicht seriös. Deshalb lehnt die FDP-Fraktion beide Vorstösse ab. Wir empfehlen dem Rat, dies ebenso zu tun.

Lars Guggisberg, Kirchlindach (UDC). Diese beiden Vorstösse wollen zusammengefasst gesagt Berichte für eine kantonale Analyse des Tram-Region-Bern-Debakels sowie einen Bericht über die Weiterentwicklung des ÖV und Mittel für den Langsamverkehr und für alternative und weitere Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Dies alles sind Nachwehen zur Abstimmung über das Tram Region Bern vom 28. September 2014, als dieses Projekt jedenfalls in zwei Gemeinden deutlich abgelehnt wurde. Dieser Entscheid des Stimmvolkes ist zu akzeptieren. Die Gründe für die Ablehnung dürften vielfältig gewesen sein. Zum einen waren sicher die Kosten ein Grund, zum anderen aber auch der Umstand, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) je länger desto mehr schikaniert wird. Es braucht beides, den ÖV und den MIV, und dies in einem vernünftigen Verhältnis. Bei diesem Spielchen, wo die eine gegen die andere Verkehrsart ausgespielt wird, machen wir nicht mit. Wir sind der Auffassung, dass für den ÖV momentan insgesamt sicher nicht weniger getan wird. Schliesslich wird der ÖV auch in einem erheblichen Ausmass durch Einnahmen aus der Strasse alimentiert. Für uns besteht also kein Anlass für einen weiteren Aktivismus zugunsten des ÖV. Es besteht auch kein Anlass für die geforderten Massnahmen gemäss den beiden Vorstössen. Diese lehnen wir beide integral ab, das heisst, auch Ziffer 4 des Vorstosses Vanoni.

Carlos Reinhard, Thoune (PLR), vice-président. Darf ich Sie bitten, Ihre Diskussionen draussen zu führen? Langsam kommt Unruhe auf. – Danke. Für die EDU-Fraktion hat Grossrat Tanner das Wort.

Ernst Tanner, Ranflüh (UDF). In der Märzsession haben wir mit 112 Ja-Stimmen entschieden, dass das Geld aus dem Investitionsspitzenfonds den Verkehrsverbesserungen Emmental und Langenthal-Aarwangen zugewiesen wird. Daran wollen wir seitens der EDU-Fraktion nichts mehr ändern. Deshalb lehnen wir die Motion Haudenschild in allen Punkten ab. Ebenfalls die Motion Vanoni lehnen wir in allen Punkten ab.

Maria Esther Iannino Gerber, Hinterkappelen (Les Verts). Ich bin etwas überrascht über alle Wirtschaftsunternehmer hier im Grossratssaal. Wäre es in Ihren Firmen passiert, dass ein Projekt über Jahre mit den verschiedensten Interessenten und Betroffenen geplant und zu Recht auf demokratisch-legitimem Weg abgelehnt wird, ohne dass sich jemand überlegt, weshalb es gescheitert bzw. teilweise gescheitert ist? Die Stadt Bern hat das Tram Region Bern schlussendlich angenommen. Dass jetzt alle ihren Kopf in den Sand stecken und sagen, es gehe sie nichts an, weil die verplanten 30 Mio. Franken wohl ohnehin nicht einem selber, sondern der Mehrheit gehören, scheint mir in diesem Saal etwas Neues zu sein. Manchmal fluchen wir ziemlich über ausgegebene Gelder, welche offenbar selbstverständlich sind. Eigentlich bin ich auch überrascht, wie oberflächlich Sie diese Vorstösse gelesen haben. Alle haben behauptet, dass Frau Haudenschild 80 Mio. Franken für den Fuss- und Veloverkehr verwenden will. In ihrer Motion steht jedoch «einen Anteil» dieser 80 Mio. Franken. Dieser Anteil kann schlussendlich auch eine halbe Million betragen, wenn es sinnvoll ist. So zu tun, als wolle man die Gelder nur für den Fuss- und Veloverkehr verwenden, ist nicht richtig und gegenüber der Motionärin unfair. Schliesslich weist sie nur darauf hin, dass man diese Mittel auch anders einsetzen kann als nur für den Bau von Autobahnumfahrsstrassen.

Beim Vorstoss von Bruno Vanoni bin ich masslos enttäuscht über die Antwort der Regierung. Eigentlich ist die Antwort der Regierung klar: Ausser bei Ziffer 4 lautet diese bei den Ziffern 1, 2 und

3 auf «Annehmen und Abschreiben». Dies erfolgt ja, obwohl wir gar nicht viel Neues sagen, sondern darauf hinweisen, dass man hier weiterfahren, sich Gedanken machen und etwas weiterentwickeln sollte. Der Regierungsrat sagt denn auch, dass er dies tut und eine Gesamtmobilitätsstrategie und ein Gesamtkonzept hat. Zudem seien der Kanton und die Regionalkonferenzen zuständig. Eigentlich ist die Ablehnung der Ziffern 1, 2 und 3 überhaupt nicht nachvollziehbar. Liebe Kolleginnen und Kollegen, wenn Sie der Meinung sind – so wie ich davon überzeugt bin –, dass der öffentliche Verkehr wichtig ist, dann setzen Sie heute ein Zeichen, weil eine Ablehnung überhaupt keinen Sinn macht. Setzen Sie ein Zeichen und stimmen Sie überall ja!

Carlos Reinhard, Thoune (PLR), vice-président. Dies waren alle Fraktionsvoten. Wird das Wort noch von Einzelsprechenden gewünscht? Bisher hat sich niemand angemeldet. – Doch, das Wort erhält für 3 Minuten Herr Grossrat Mentha.

Luc Mentha, Liebefeld (PS). Ich fasse mich kurz. Ich möchte Ihnen noch zwei persönliche Überlegungen bekannt geben. Erstens war hier die Rede vom Tram Region Bern und davon, dass dieses ein Debakel gewesen sei. Ich möchte darauf hinweisen, dass wir in Köniz über zwei Vorlagen abgestimmt haben und es nicht zu 100 Prozent ein Debakel gewesen ist. Die Bevölkerung von Köniz hat nämlich deutlich ja dazu gesagt, dass das Tram Nummer 9 nach Kleinwaben gezogen wird. Ich möchte alle, die den ÖV in der Agglomeration Bern unterstützen wollen, darauf hinweisen, dass wir im Rahmen der nächsten Investitionsrahmenkredite zugunsten des öffentlichen Verkehrs die Möglichkeit haben werden, dieses Projekt zugunsten des ÖV der Region Bern zu unterstützen. Natürlich bedarf es in meiner Heimatgemeinde Köniz sowie auf Bundesebene noch gewisser Vorarbeiten auf planerischer Ebene. Irgendwann werden wir hier wieder debattieren können. In diesem Sinn war die Abstimmung über das Tram Region Bern nicht gänzlich ein Debakel hinsichtlich der Förderung des öffentlichen Verkehrs.

Zum zweiten Gedanken: Eine Analyse über die Abstimmung zur Tramlinie Nummer 10 scheint mir problematisch zu sein. Ich bin der Meinung, dass das gegnerische Komitee zum Teil eine massive Desinformation betrieben hat. Die Bevölkerung hat aber entschieden und dieser Entscheid ist zu akzeptieren. Was gibt es da noch zu analysieren? Aus demokratiepolitischen Überlegungen kann man einen so herausgekommenen Volksentscheid danach nicht analysieren. Hätte man das Tram Nummer 10 integral angenommen, hätte man seitens der Gegner auch eine Analyse fordern können. Dies ist eine eigenartige Forderung, welche meines Erachtens aufgrund der Regel, wonach Entscheide der Bevölkerung zu akzeptieren sind, gar nicht gutgeheissen werden kann.

Carlos Reinhard, Thoune (PLR), vice-président. Das Wort erhält Frau Grossrätin Mühlheim – nein, das hat sich erledigt. Frau Regierungsrätin Egger hat das Wort.

Barbara Egger-Jenzer, directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie. Ich nehme die Gelegenheit wahr, um ein paar Dinge richtigzustellen, die in Sachen Tram Region Bern bezüglich der Einflussnahme seitens der kantonalen Verkehrsdirektorin herumgeistert sind oder noch herumgeistern. Beim Tram Region Bern handelt es sich um ein kantonales Projekt, welches aus dem Agglomerationsprogramm und auf Antrag der Regionalkonferenz Bern entstanden ist. Letztere ist nämlich für die Planung in der Region zuständig. Letztendlich ist aber der Kanton für die ÖV-Planung im gesamten Kanton verantwortlich. Tram Region Bern war ein kantonales Projekt, für welches der Grosse Rat bereits Gelder reserviert hatte. Den Hauptanteil des Projekts Tram Region Bern hätten der Kanton und vor allem der Bund bezahlt. Was die durchgeführten Volksabstimmungen anbelangt, so bezogen sich diese auf den jeweiligen Gemeindebeitrag an das kantonale Projekt. Dies waren Gemeindeabstimmungen, anlässlich derer über die Kreditvorlagen der betreffenden Gemeinden entschieden werden musste. Nachträglich von einem Debakel zu sprechen, halte ich für sehr fahrlässig. Das Projekt entstand in einem ausserordentlich aufwändigen partizipativen Prozess. So gab es etliche Begleitgruppen. Jede Gemeinde hatte eine eigene Begleitgruppe, daneben bestand eine kantonale Begleitgruppe. Die Parlamente von Ostermundigen, Bern und Köniz setzten sich mehrmals mit dem Projekt Tram Region Bern auseinander. Die Exekutiven dieser drei Gemeinden waren von Anfang an eingebunden. Zu sagen, es sei der Kanton, der dirigiert habe, ist völlig falsch, und ich weise dies mit Vehemenz zurück. Ueli Studer – er betritt gerade den Saal – war auch in dieser Behördendelegation eingebunden, Rita Haudenschild übrigens nicht. Ich gehe davon aus, dass Ueli Studer bestätigen könnte, dass wir die Gemeinden sehr stark eingebunden haben.

Selbstverständlich haben wir nach der Ablehnung in Ostermundigen und Köniz geschaut, was zu tun ist. Wir waren uns einig, dass zuerst die Gemeinden ihre Analysen machen müssen. Die Gemeinden sind es, die klären müssen, was sie bzw. ihre Stimmbürgerinnen und Stimmbürger eigentlich wollen. Dies, weil es sich um kommunale Abstimmungen gehandelt hat, bei welchen die Bürgerinnen und Bürger die entsprechenden Kredite abgelehnt haben. An dieser Stelle muss die Aufarbeitung erfolgen. Ich weiss von der Gemeinde Ostermundigen, dass die Aufarbeitung bereits erfolgt ist. Ich treffe mich übrigens gleich übermorgen mit dem Gemeindepräsidenten von Ostermundigen. In Köniz ist man daran bzw. hat schon einen Teil der Aufarbeitung abgeschlossen. In Bern hat das Volk dem Projekt zugestimmt. Dort hat man selbstverständlich auch hingesehen und sich über die Zustimmung der Mehrheit gefreut. Ich glaube nicht, dass es am Kanton ist, einen Bericht zu verfassen, welcher begründet, weshalb die Ostermundiger oder Könizer Stimmbürgerinnen und Stimmbürger für ihren Teil nein gestimmt haben. Dies wäre ein eigenartiges Demokratieverständnis.

Zu den reservierten Geldern: Der Kanton stellte für das Tram Region Bern einerseits Gelder im Investitionsspitzenfonds zur Verfügung, andererseits im ordentlichen Budget. Ich gehe davon aus, dass Frau Haudenschild diejenigen Gelder meint, welche im ordentlichen Budget vorgesehen waren. Was den Investitionsspitzenfonds anbelangt, hat der Grosse Rat im März entschieden, die reservierten Gelder den beiden Strassenprojekten Oberaargau und Emmental zukommen zu lassen. Ich muss wohl nicht erklären, wie es mit einem Budget läuft. Die nicht gebrauchten Gelder verfallen und gehen zurück. Unter anderem deshalb haben wir im Jahr 2014 wieder einen Gewinn gemacht. Dies nicht zuletzt auch, weil die für das Tram Region Bern reservierten Gelder nicht benötigt wurden. Wollen wir diese Gelder nun für etwas anderes verwenden, bedarf dies wiederum eines Beschlusses seitens des Grossen Rats. Ich wurde oft gefragt, weshalb ich diese Gelder nicht für ÖV-Projekte verwendet habe. Ich habe es hier vor kurzem auch schon erklärt: Wir haben eine Volksabstimmung über die Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)» gehabt. Nun ist der Bund für viele ÖV-Projekte selber zuständig und er finanziert diese auch. Im Moment haben wir keine solchen Grossprojekte in der Pipeline, für welche wir die Gelder verwenden könnten. Selbstverständlich, Frau Grossrätin Haudenschild, schauen wir immer, welche Agglomerationsprojekte in den Agglomerationsprogrammen vorhanden sind und unterstützen diese auch. Dabei handelt es sich vor allem um Langsamverkehrsprojekte. Ich bitte Sie doch, die Motion Haudenschild in beiden Punkten deutlich abzulehnen.

Zur Motion Vanoni: Diesbezüglich wurde ich gefragt, wie es sich mit dem Verkehrsmanagement verhält. Herr Grossrat Bichsel hat gerade eine Anfrage zu diesem Thema gestartet. Der Antwort auf diese Anfrage ist zu entnehmen, dass sich dieses Projekt auf Kurs befindet, die Gemeinden informiert und einbezogen sind, so unter anderem auch Zollikofen. Im Herbst wird zusammen mit den Gemeinden über die Ergebnisse des Vorprojekts informiert. Damit habe ich gleich auch eine Frage aus der Fragestunde beantwortet. Ich bitte Sie, die übrigen Ziffern der Motion Vanoni abzulehnen, insbesondere Ziffer 1, die ebenfalls einen Bericht verlangt. Hierzu muss ich Ihnen sagen, dass damit umsonst Geld in den Sand gesetzt würde. Die Arbeit in den Gemeinden ist bereits gemacht. Für unseren Teil haben wir selbstverständlich unsere Lehren im Hinblick auf ein Vorgehen beim nächsten Mal gezogen. Eine noch breitere Partizipation – dies sage ich Ihnen gleich an dieser Stelle – als wir im Rahmen von Tram Region Bern gemacht haben, ist nicht mehr möglich. In diese Richtung werden wir ganz sicher nicht gehen.

Carlos Reinhard, Thoun (PLR), vice-président. Nun haben die beiden Motionäre nochmals die Möglichkeit, das Wort zu ergreifen. Bitte melden Sie sich an.

Rita Haudenschild, Spiegel (Les Verts). Ich bin schon ein bisschen erstaunt: Der Kanton hat zusammen mit drei Gemeinden ein regionales Tram bauen wollen und dies geht am Schluss schief. Es wurden auch 30 Mio. Franken verplant. Trotzdem will man nicht zusammen mit den Gemeinden eine Analyse machen. Dies erstaunt mich doch etwas. Luc Mentha, ich akzeptiere den Entscheid. Darum geht es mir überhaupt nicht, sondern darum, dass man gescheitert ist als vorher. Ich bin es gewohnt, herauszufinden wo der Fehler gelegen hat, wenn etwas schief geht. Dies haben wir seitens der Gemeinden etwas vermisst. Der Kanton plant ja nicht zum letzten Mal zusammen mit mehreren Gemeinden, er hat dies wahrscheinlich auch künftig im Sinn. Wenn er wieder einmal ein solches Grossprojekt gemeinsam mit Gemeinden plant, wäre es nicht schlecht, wenn er vorgängig – auch mit den Gemeinden – herauszufinden versucht, welches die Gründe für das Scheitern waren. Das habe ich gewollt, nichts anderes. Es braucht keine Studien, Hans-Jörg Pfister. Ich habe aber an

die Durchführung eines Runden Tisches mit den Gemeinden gedacht – eben gemeinsam mit diesen. Dies braucht vielleicht einen halben oder zwei halbe Tage, und man hätte eine Aktennotiz darüber verfassen können. Dies war damit gemeint. Philippe Müller, wenn ich es richtig verstehe, wolltest du das Gleiche. Jedenfalls habe ich gestern etwas in diese Richtung in der Zeitung gelesen. Es gibt auch spruchreife Veloprojekte in der Stadt Bern und auch in der Agglomeration Bern. Jedenfalls könnten wir zwei oder drei aus der Schublade ziehen. Ich habe wirklich den Investitionsspitzenfonds gemeint, Frau Egger. Dort hätte man ein anderes Projekt vorlegen können. Man hätte seitens des Regierungsrats Projekte beantragen können, welche das Velo und allenfalls den Langsamverkehr in seiner Gesamtheit in den Agglomerationen fördern, anstatt in den Strassenbau zu investieren. Ich habe nicht das Budget gemeint, sondern das, was Sie dem Grossen Rat zum Beschluss vorgelegt haben.

Allen, die meine Motion unterstützen, danke ich sehr herzlich. Vor allem danke ich Martin Aeschlimann für sein Votum. Wer ihm zugehört hat, hat gemerkt, dass es genau darum geht. Vielen Dank, wenn Sie meine Motion im einen oder anderen Punkt unterstützen. Ich halte diese aufrecht und – ich sage es nochmals – verlange punktweise Abstimmung.

Bruno Vanoni, Zollikofen (Les Verts). Ich schliesse mich dem eben von Rita Haudenschild ausgesprochenen Dank an. Ich möchte einen Dank an Frau Regierungsrätin Egger für ihre Auskünfte im Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement Bern-Nord hinzuzufügen. Ich habe mit Interesse zur Kenntnis genommen, dass offenbar auch unser Gemeindepräsident von Zollikofen mittels Anfrage das Verkehrsmanagementsystem herbeisehnt und bin deshalb erstaunt, dass seine Fraktion Ziffer 4 offenbar ablehnen will. Noch erstaunter bin ich, dass die BDP offenbar auch so vorgehen will. Ueli Stähli hat es – wenn ich es richtig begriffen habe – gesagt und mit einem Beispiel aus dem Raum Köniz begründet. Ich gebe zu, ich bin Exil-Bündner und von Geburt an nicht sehr mit der bernischen Geografie vertraut. Aber etwas weiss ich: Bern-Nord betrifft Köniz nicht. Deshalb, Ueli, brauchst du überhaupt keine Angst vor diesem Pilotversuch im Norden zu haben. Dieser betrifft euch noch lange nicht! Allerdings musst du als Kulturlandschützer Angst davor haben, dass es – falls der Pilotversuch Bern-Nord nicht schnell kommt – mehr Druck geben wird für eine so genannte Entlastungsstrasse in Zollikofen. Dann möchte ich sehen, wie du dich als erklärter Kulturlandschützer in dieser Situation positionieren wirst.

Ich möchte noch eine generelle Bemerkung machen. Vielleicht war es nicht klug, diese beiden Motionen in einer gemeinsamen Debatte zu behandeln. Ich habe den Eindruck bekommen, dass es dadurch noch schwieriger geworden ist, die verschiedenen Forderungen auseinander zu halten. Rita Haudenschild und ich haben diese Motionen zwar miteinander gestaltet und als Zwillingsmotionen eingereicht, aber wir stellen verschiedene Dinge zur Diskussion. Die Analyse der Abstimmung zum Tram Region Bern ist ein Thema der Motion Haudenschild. Bei mir geht es um einen Bericht betreffend die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs. Dies möchte ich vor allem auch der FDP zu bedenken geben. In ihrem Votum wurden die beiden Vorstösse einfach in einen Topf geworfen. Ich bitte doch, etwas zu unterscheiden. Um das Differenzieren noch mehr zu ermöglichen, bin ich bereit, Ziffer 3 meiner Motion in ein Postulat umzuwandeln. Ich habe nämlich gehört, dass sowohl die BDP als auch die Grünliberalen, die SP und wahrscheinlich auch die EVP voll hinter der bisherigen Strategie stehen, den öffentlichen Verkehr zu fördern. Ich würde Sie doch bitten, wenigstens diesen Punkt als Postulat anzunehmen und nicht abzulehnen. Eine Ablehnung sendet nämlich ein falsches Signal aus in eine Richtung, welche von den eben aufgezählten Parteien sicher nicht gewollt ist. Vielen Dank.

Carlos Reinhard, Thoune (PLR), vice-président. Ich habe zur Kenntnis genommen, dass Ziffer 3 der Motion Vanoni in ein Postulat umgewandelt worden ist. Frau Regierungsrätin Egger wünscht das Wort nicht mehr. Deshalb kommen wir jetzt zur Abstimmung. Zuerst stimmen wir punktweise über die Motion Haudenschild ab. Wer Ziffer 1 in der Motionsform zustimmt, stimmt ja, wer dies ablehnt, stimmt nein.

Vote (affaire 2014.RRGR.1200 motion 261-2014, ch. 1)

Décision du Grand Conseil :

Rejet

Oui 31

Non 111

Abstentions 4

Carlos Reinhard, Thoune (PLR), vice-président. Sie haben Ziffer 1 der Motion abgelehnt. Wir stimmen über Ziffer 2 der Motion ab. Wer dieser zustimmt, stimmt ja, wer dies ablehnt, stimmt nein.

Vote (affaire 2014.RRGR.1200 motion 261-2014, ch. 2)

Décision du Grand Conseil :

Rejet

Oui 27

Non 114

Abstentions 5

Carlos Reinhard, Thoune (PLR), vice-président. Sie haben auch Ziffer 2 abgelehnt. Wir kommen zu Traktandum 51. Dort stimmen wir auch über alle Ziffern einzeln ab. Wer Ziffer 1 als Motion unterstützen kann, stimmt ja, wer dies ablehnt, stimmt nein.

Vote (affaire 2014.RRGR.1202 motion 263-2014, ch. 1)

Décision du Grand Conseil :

Rejet

Oui 30

Non 110

Abstentions 3

Carlos Reinhard, Thoune (PLR), vice-président. Sie haben Ziffer 1 der Motion Vanoni abgelehnt. Wir kommen zu Ziffer 2, ebenfalls in Form einer Motion. Wer seine Zustimmung gibt, stimmt ja, wer ablehnt, stimmt nein.

Vote (affaire 2014.RRGR.1202 motion 263-2014, ch. 2)

Décision du Grand Conseil :

Rejet

Oui 26

Non 117

Abstentions 4

Carlos Reinhard, Thoune (PLR), vice-président. Sie haben Ziffer 2 abgelehnt. Wir stimmen über Ziffer 3 als Postulat ab. Wer zustimmt, stimmt ja, wer ablehnt, stimmt nein.

Vote (affaire 2014.RRGR.1202 motion 263-2014, ch. 3)

Décision du Grand Conseil :

Rejet

Oui 68

Non 76

Abstentions 2

Carlos Reinhard, Thoune (PLR), vice-président. Sie haben das Postulat abgelehnt. Somit kommen wir zu Ziffer 4, wiederum in Form einer Motion. Wer dieser zustimmt, stimmt ja, wer ablehnt, stimmt nein.

Vote (affaire 2014.RRGR.1202 motion 263-2014, ch. 4)

Décision du Grand Conseil :

Rejet

Oui 66

Non 72

Abstentions 8

Carlos Reinhard, Thoune (PLR), vice-président. Auch Ziffer 4 ist abgelehnt worden. Damit sind diese beiden Traktanden zu Ende beraten.