

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

52 2019.RRGR.356 Motion 285-2019 Speiser-Niess (Zweisimmen, SVP)
Verbesserung der Verkehrssituation für die Pendler zwischen Spiez und Interlaken Ost mit
Anpassung über das Angebot im öffentlichen Verkehr der Fahrplanperiode 2022–2025 bzw.
mit einer ersten Korrektur des geplanten Angebots 2018–2021

52 2019.RRGR.356 Motion 285-2019 Speiser-Niess (Zweisimmen, UDC)
Amélioration des conditions de circulation pour les pendulaires entre Spiez et Interlaken Ost

Präsident. Wir kommen zu Traktandum Nummer 52, «Verbesserung der Verkehrssituation [...] zwischen Spiez und Interlaken Ost [...]». Es ist eine Motion von Grossrätin Anne Speiser. Die Regierung schlägt punktweise Behandlung vor, lehnt die Ziffern 1 bis 3 ab und nimmt Ziffer 4 an, möchte sie aber gleichzeitig abschreiben. Die Motionärin Grossrätin Anne Speiser hat das Wort.

Anne Speiser-Niess, Zweisimmen (SVP). Die Motion, deren Thema eine «Verbesserung der Verkehrssituation für die Pendler zwischen Spiez und Interlaken Ost» ist, ist ein Thema, das wir schon vor vier Jahren behandelt haben, und ich komme jetzt eben noch einmal mit dieser ganzen Angelegenheit. Ich sage gerne einmal etwas: Seit März, seit der Debatte von März 2017 hat sich in dieser ganzen Planung, in dieser ganzen Geschichte einiges verändert. Ich sage gerne etwas zu den Kosten des ganzen Projekts, das heisst, zu den Kosten für die geplante Kreuzungsstelle. Dort konnte man massive Einsparungen machen. Die Länge wurde gekürzt. Unter anderem hat die BLS das selbst vorgeschlagen, weil sonst ein Wohnhaus hätte abgerissen werden müssen. Dank den Simulationsvideos, welche die «Interessengemeinschaft Leissigen Futura» gemacht hat, hat man für die ganze Angelegenheit der Rangieranlage bei der Rigips AG eine bessere Lösung finden können. Dort kann man rund 10 Mio. Franken einsparen. Ich zitiere gleich noch das Statement der BLS: «Die BLS schätzt die konstruktiven Vorschläge der IG «Leissigen Futura» sehr und hat diese weiterentwickelt. Die neue Lösung ist nicht nur positiv für die Anwohner in Leissigbad, sondern auch für die BLS: Die Rangieranlage braucht weniger Platz und gleichzeitig reduzieren sich die Kosten des Gesamtprojekts.»

Ich sage noch gerne etwas zu den Kosten der Bushaltestellen, die 2017 in der Studie mit 0,3 Mio. Franken aufgenommen wurden. Gemäss Ausschreibungen sind sie jetzt neu auf 1,3 Mio. Franken, ohne Häuschen, also nur rein alles, was den Strassenkörper betrifft. Da sind die Kosten deutlich höher, als was man eigentlich damals in die Studie aufgenommen hat. Dann sage ich noch etwas zur Einmündung der A8, also zu Punkt 3 der Motion. Damals wurden Versprechungen vonseiten des Regierungsrates gemacht. Aber auch Grossräte sagten, für die Einmündung von Därligen auf die A8 werde man mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) Massnahmen finden, und diese Massnahmen sollten bis 2019 auf dem Tisch liegen. Es wurde nichts gemacht. Wir können es auch in der Antwort der Regierung lesen. Das hat das ASTRA zwar schon 2016 so gesagt. Also, dieser Punkt wurde nicht ernst genommen. Im Rat wurden Dinge versprochen, die nicht möglich sind. Die Stausituation auf der A8 ist definitiv ein Problem. Wenn Unfälle passieren, ist die Strecke gesperrt. Es gibt keine Umfahrungsmöglichkeiten. Leider mussten wir heute – Tatsache – feststellen, dass die A8 nicht so ungefährlich ist, wie man immer darlegen will. Heute war die A8 wegen eines sehr tragischen Unfalls während mehreren Stunden gesperrt.

Zu den Zügen eine ganz wichtige Aussage: Wir verlangen als Motionäre nicht einen einzigen zusätzlichen Zug auf dieser Strecke. Wir wollen lediglich, dass die Züge, die bei dieser Kreuzungsstelle auch anhalten, nicht nur anhalten, sondern auch die Türen öffnen und die Leute, notabene Pendler, ein- und aussteigen können. Das sind also künftig die Fernverkehrszüge, das ist der «Goldenpass», der ja dann von Montreux bis Interlaken fährt. Also, noch einmal: keine zusätzliche Zugverbindung, sondern das was besteht nutzen, damit man keine Doppelspurigkeit hat. Es ist mir ein Rätsel, dass man in den heutigen Zeiten ein doppelspuriges Angebot macht, wenn es offensichtlich ist, dass man andere Lösungen anstreben kann. Dann sage ich noch etwas, weil ja immer wieder gesagt wurde, der Fernverkehr sei gefährdet. Das stimmt nicht. Die Gemeinde Leissigen hat

im November 2019 ein Schreiben der SBB erhalten, das ganz klar sagt, dass es möglich ist, dass dieser Zug anhält. Dazu braucht es natürlich eine Haltekante. Ohne Haltekante ist das nicht möglich. Also, das ist möglich.

Ich fasse zusammen: Diese Motion verlangt keinen zusätzlichen Zug, sondern man will die Kosten reduzieren. Man will keine Doppelspurigkeit, also nicht gleichzeitig einen Zug und einen Bus. Die Fahrplansicherheit ist mit dem Bus ganz sicher nicht immer gewährleistet. Das Beispiel von heute zeigt das. Dann ist auch aus Sicht der klimapolitischen Überlegungen für mich ein Rätsel, dass gerade der Grosse Rat das nicht will, dass auch der Regierungsrat das nicht möchte. (*Der Präsident bittet den die Rednerin, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'oratrice de conclure.*) Die Fahrplansicherheit ist wichtig für die Pendler, damit sie rechtzeitig an den Arbeitsplatz kommen, denn sonst gehen die auf die Strasse, weil der Bus unsicher ist. Und die A8, diese Einmündung in die A8 ist ein Problem. Da müssen wir hinschauen. Ich verlange punktweise Abstimmung, wie der Regierungsrat.

Präsident. Die nächsten beiden Sprechenden sind die Mitmotionäre. Zuerst Barbara Josi.

Barbara Josi, Wimmis (SVP). Ich bin kein regelmässiger Zugfahrer, fahre aber zwischendurch, und ich habe auch ein Halbtax-Abo. Was ich aber nicht begreife, ist, dass an einem Ort ein Zug anhält und man nicht einsteigen und nicht aussteigen kann. Das kann ich nicht ganz verstehen. So wie Anne Speiser gesagt hat: Es werden keine zusätzlichen Zugverbindungen verlangt. Es sollen einfach die Züge, die fahren und anhalten, die Türen öffnen, sodass man einsteigen und aussteigen kann. Somit könnten eben die Kosten gespart werden, wenn man auf ein doppelspuriges Angebot verzichten könnte. Dazu braucht es den Bau der Haltekanten. Haltekanten bauen, das wissen wir jetzt auch, kostet weniger als die Bushaltestellen. Als Letztes möchte ich noch sagen, dass bei der Auffahrt Därligen der A8 die Sicherheitsproblematik immer noch nicht gelöst ist. Ich glaube, jeder von uns, der Auto fährt und diese A8 fährt, weiss, dass es dort gar nicht angenehm ist. Ich bitte Sie, die Motion gemäss Regierungsrat so anzunehmen.

Präsident. Wie gesagt, als Mitmotionär Samuel Krähenbühl.

Samuel Krähenbühl, Unterlangenegg (SVP). (*Es ergeben sich geringfügige Probleme mit dem Mikrofon. / Quelques problèmes mineurs avec le micro.*) Man sollte das Mikrofon ja nicht berühren, ich weiss. Es ist die Macht der Gewohnheit. Ich muss es höher stellen, nicht wahr. Das ist gut, denn jetzt sind Sie alle aufmerksam. Liebe Leute: Leissigen, ein wunderschönes Dorf am oberen Thunersee. Wenn Sie dort wohnen, ist es aber nicht immer so lustig. Die Eisenbahn zerschneidet das Dorf mittendurch, erhöht auf einem Bahndamm. Die Kirche unten ist abgeschnitten, eine schöne Säge ist erhalten. Die einen Häuser sind unterhalb der Strasse, die anderen oberhalb. Jeden Tag Lärm, schwere Züge fahren durch und so weiter. Die Leissiger verstehen nicht, weshalb bei ihnen Züge durchfahren, die genau gleich durchfahren, aber nicht anhalten. Sie könnten halten, es hat einfach keine Haltekante für die Behinderten. Liebe Leute, ich glaube, so weit sind wir heute, dass wir sagen, es muss jeder, der in einem Rollstuhl sitzt, jederzeit bei einer Station einsteigen können. Es geht nur um das. Und jetzt versetzen Sie sich in die Lage der rund 1100 Leissiger. Da kann man jetzt sagen, das ist nicht viel. Aber es ist ein Dorf in unserem Kanton, welches das Recht hat, dass man hinschaut. Für die Leissiger ist es unverständlich, dass sie heute ein Bahnangebot nicht nutzen dürfen, das da ist, das ganz sicher noch 10 Jahre lang da ist. Denn es wird sicher noch mindestens 10 Jahre dauern, wenn nicht länger, bis es überhaupt eine andere Lösung gibt und es dann nicht mehr möglich ist, dass sie dort einsteigen könnten, weil die Züge anders fahren.

Deshalb: Geben Sie Ihren Herzen jetzt einen Ruck. Ich habe mich letzte Woche ein wenig kritisch zur E-Mobilität geäussert. Aber hier ist die E-Mobilität mit dem Zug schon vorhanden. Hören wir doch auf mit Doppelspurigkeiten. Ermöglichen wir doch diesen Leissigern, sinnvollerweise in diesen Zug einzusteigen. Machen wir das, und kommen wir vor allem auch einmal auf einen Entscheid zurück, den wir einmal gefällt haben, bei dem wir vielleicht anders entschieden haben. Man kann auch einmal die Meinung ändern. Bitte, geben Sie sich einen Ruck. Merci, ich habe geschlossen.

Präsident. Wir kommen zu den Fraktionen. Als Erste für die SP-JUSO-PSA-Fraktion: Grossrätin Marianne Dumermuth.

Marianne Dumermuth, Thun (SP). Wir können als SP-JUSO-PSA-Fraktion ohne weiteres auf ei-

nen Entscheid zurückkommen, wenn das vernünftig wäre. Aber hier ist es einfach gar nicht vernünftig. Es wurde auch nicht die ganze Wahrheit gesagt. Wir haben hier schon zweimal darüber gesprochen. Es ist legitim, wenn eine Gemeinde für etwas kämpft, das bestreite ich gar nicht. Aber Verkehr hört einfach nicht an der Gemeindegrenze auf. Deshalb gibt es ja die regionalen Verkehrskonferenzen oder Regionalkonferenzen, damit man immer eine Gesamtsicht hat, wenn man in eine neue Verkehrsführung investiert. Übrigens: Dieser Bus ist beschlossen. Man spricht jetzt immer nur von Leissigen, aber es gibt auch noch Spiez, Faulensee, Därligen und Interlaken. Sie alle profitieren, und das sind leider einfach mehr Einwohnerinnen und Einwohner als in der Gemeinde Leissigen.

Etwas müssen Sie auch noch wissen: Es stehen nicht alle Leute in der Gemeinde Leissigen hinter dieser Motion. Die Schülerinnen und Schüler zum Beispiel profitieren davon, wenn sie in Zukunft mit dem Bus direkt vor das Schulhaus gebracht werden, wenn sie in Interlaken die Sek besuchen. Das sind Dinge, die vorhin nicht gesagt wurden. Etwas Weiteres ist wichtig: Wenn man diese Haltekannte jetzt gleich zusammen mit der Kreuzungsstelle bauen würde, würde es den Kanton nur für Leissigen mindestens 1 Mio. Franken kosten. Denn solange das nicht im Fernverkehrssystem aufgenommen wird, zahlt der Bund nichts an solche Projekte. Das ist ganz wichtig. Ich weiss nicht, wer hier im Saal diese Million für die Gemeinde Leissigen einfach so finanzieren will. Wir haben aus diesen Gründen, und weil wir ja eine Gesamtsicht machen, gesagt ... Auch bei der Auffahrt auf die A8 wurde nicht erwähnt, dass es Gutachten des ASTRA gibt, und das ASTRA hat das Gefühl, es gebe keinen Handlungsbedarf, weil es nicht gefährlich sei. Auch die Kantonspolizei fand, es gebe keinen Handlungsbedarf, weil es nicht wirklich gefährlich sei. Was heute passiert ist, habe ich noch nicht gesehen, aber werde das nachholen. Ich stütze mich einfach auf die Expertinnen und Experten. Deshalb lehnen wir auch diesen Punkt ab.

Wir lehnen als Fraktion die Punkte 1 bis 3 ab, nehmen Punkt 4 an, wie der Regierungsrat, und schreiben ihn gleich ab, weil wir diese Session ja schon eine Elektrobusstrategie (*M 026-2020*) angenommen und überwiesen haben. Die Elektrobustechnologie macht Fortschritte. Vielleicht fährt zwischen Spiez und Interlaken dereinst ein Elektrobus. Ich bitte darum, dass wir das Thema Leissigen abschliessen können. Ich bin gar nicht sicher, ob alle hier im Saal überhaupt verstehen, um was es geht.

Andreas Mühlemann, Grasswil (BDP). Wie Sie schon gehört haben: Die Verkehrssituation für Pendler zwischen Spiez und Interlaken Ost wird schon länger diskutiert. Seit 2017 hat man das mit dem Anschluss an das Busnetz Därligen–Leissigen–Faulensee hier ausführlich diskutiert. In der Antwort des Regierungsrates sind alle Punkte der Motion begründet, und die BDP-Fraktion unterstützt dies. Wir sehen keinen Handlungsbedarf. Die BDP-Fraktion stimmt dem Antrag des Regierungsrates zu: Punkt 1 bis 3 Ablehnung, Punkt 4 Annahme und gleichzeitige Abschreibung.

Beat Kohler, Meiringen (Grüne). Wir haben es schon mehrfach gehört: Solche Anliegen werden von unten nach oben genau geprüft. Die Regionalkonferenz hat sich die Situation mehrfach angeschaut und sie untersucht. Auch die neue Situation bezüglich Kreuzungsstelle und Ausfahrt A8 wurde genau angeschaut. Für die Mehrheit der Fraktion Grüne ist deshalb klar, dass man auf die dort gewonnenen Erkenntnisse abstützt und dementsprechend die Punkte des Vorstosses ablehnen wird. Dasselbe gilt eigentlich auch für Punkt 1, die Haltekannte. Allerdings habe ich gehört, dass darüber in der Regionalkonferenz noch diskutiert wurde und es da vielleicht eine gewisse Einigung gab. Vielleicht hören wir von Vertretern der Regionalkonferenz, die hier im Saal sitzen, noch etwas dazu. Das wäre spannend. Denn wenn es so wäre, könnte man dem allenfalls zustimmen, der Logik entsprechend, dass wir den Anträgen folgen, welche die Regionalkonferenz eingebracht hat. Das wäre dann der Fall, wenn die Regionalkonferenz wirklich Hand zu einem solchen Kompromiss geboten hätte. Den letzten Punkt werden wir, wie die Regierung vorgeschlagen hat, annehmen.

Luca Alberucci, Ostermundigen (glp). Wir haben schon vor 3 bis 4 Jahren über dieses Geschäft gesprochen, und schon damals haben wir entschieden, dass es da Sinn macht, beim ÖV-Angebot im Nahverkehr von der Bahn auf Bus zu wechseln. Ich möchte an dieser Stelle gerne die zwei wichtigsten Gründe noch einmal wiederholen. Der erste Grund ist, dass der ÖV im Nahverkehr an diesem Thunerseeufer zwischen Spiez und Interlaken für ganz viele Leute, wenn es ein Bus ist, deutliche Vorteile bietet. Ich erinnere beispielsweise an die Situation in Faulensee. Dort ist der Bahnhof oben auf der Kuhweide, das Dorf ist unten am See. Eine Busanbindung ist dort objektiv besser. Dasselbe gilt in Därligen. Der Bahnhof ist nicht im Dorfzentrum. Und Grossrätin Dumermuth hat es gesagt: Auch für gewisse Leissiger, die jetzt mit dem neuen Angebot in ihrem Dorf näher einsteigen

und beispielsweise direkt ins Oberstufenzentrum auf dem Bödeli fahren können, ist es deutlich besser mit dem Bus als mit der Bahn. Der zweite Grund für diesen Wechsel war, dass man plant, in 10 Jahren einen Halbstundenfahrplan für Fernverkehrszüge nach Interlaken einzuführen. Das ist extrem wichtig, es ist extrem wichtig für das Berner Oberland, und es ist extrem wichtig für den Kanton Bern, dass wir diese Erschliessung haben: Jede halbe Stunde ein IC-Zug, der nach Interlaken fährt. Diese zweite Sache ist nicht kompatibel mit einem Regionalverkehr auf der Schiene zwischen Spiez und Interlaken. Deshalb hat man im Angebotsbeschluss gesagt: Wir wechseln auf Bus, und das macht Sinn. Das hat damals Sinn gemacht und macht weiterhin Sinn.

Jetzt gibt es den vorliegenden Vorstoss. Ich habe vorhin gehört, dass man von einer Hybridlösung spricht, wonach man wahrscheinlich, wenn ich es richtig verstehe, nur Leissigen mit dem Zug erschliessen würde, Därligen und Faulensee nicht. Der Regierungsrat sagt, eine solche Hybridlösung wäre extrem teuer. Nicht nur würden Kosten für die Haltekante anfallen, sondern auch jährliche Kosten. Wie Sie der Antwort des Regierungsrates entnehmen können, sind es, glaube ich, ungefähr 1,5 Mio. Franken Mehrkosten pro Jahr für eine Hybridlösung, wenn man eben nicht nur den mindestens so guten Busanschluss hat. In diesem Sinn ist die Grünliberale Partei auf der Linie des Regierungsrates und wird alle Punkte ablehnen. Punkt 4 nehmen wir auch an und schreiben ihn ab.

Ernst Tanner, Ranflüh (EDU). 2017 haben wir hier im Rat dieses Geschäft diskutiert und gestützt auf die Angaben der Regionalkonferenz damals abgelehnt. Stand heute hat sich die Situation leicht verändert. Weil Punkt 1, «Behindertengerechte Haltekanten in Leissigen und Därligen [...] sofort in die Bauetappe [...] aufzunehmen und zu erstellen», von der Region unterstützt wird, stimmen wir in der EDU-Fraktion diesem Punkt zu. Bei den weiteren drei Punkten werden wir so abstimmen, wie es die Regierung vorschlägt.

Jürg Marti, Steffisburg (SVP). Im Namen der SVP-Fraktion kann ich Ihnen unseren Entscheid mitteilen. Grossmehrheitlich wird man die Annahme der Motion unterstützen. Im letzten Punkt, zu dem Annahme und Abschreibung beantragt wurde, sind wir gleicher Meinung wie der Regierungsrat. Die Begründung der SVP-Fraktion ist, dass man nebst dem, dass man den Fernverkehr mit seiner Qualität, die er voraussichtlich in 10 Jahren – in 10 Jahren! – mit Halbstundentakt haben wird, regionalpolitisch bei uns den Entscheid getroffen hat, dass man auch lokal in der Region ein Angebot anbieten will. Demzufolge ist die Haltekante für die SVP-Fraktion von grosser Bedeutung.

Sandra Hess, Nidau (FDP). Wir haben es gehört: Im Rahmen des «Beschlusses über das Angebot im öffentlichen Verkehr [...]» hat der Grosse Rat im März 2017 beschlossen, dass Därligen, Leissigen und Faulensee künftig mit dem Bus erschlossen werden. Dass das in den betroffenen Gemeinden nicht rundum mit Begeisterung aufgenommen wurde und man mit dem Entscheid hadert, verstehen wir. Allerdings ist der Beschluss erstens sicher nicht leichtfertig gefallen, und zweitens hat man die Gemeinden auch nicht vom ÖV-Netz abgehängt, sondern eher umgehängt. Der Beschluss ist auch im Sinne des grösseren Ganzen ausgefallen. Er ist mit der Absicht gefallen, die Anbindung von Spiez und Interlaken, und damit eben des Berner Oberlands, an das Bahnfernverkehrsnetz zu verbessern und die ÖV-Benutzung in dieser Region insgesamt zu attraktivieren.

Für uns ist störend, wenn aus lokalpolitischer Sicht auch nicht ganz unverständlich, dass man den Entscheid nicht akzeptiert und versucht, im Grossen Rat auf den Entscheid zurückzukommen. Ein bisschen Mühe haben wir auch damit, dass man sagt, alles was jetzt geplant sei, werde sowieso nicht funktionieren. Die regierungsrätliche Antwort auf den Vorstoss fällt sehr ausführlich aus, und die FDP-Fraktion kommt nach längerer Diskussion zum Schluss, dass insgesamt keine Gründe vorliegen, welche den Beschluss von 2017 in Frage stellen würden. Die FDP ist der Meinung, dass es wichtig sei, dass das ÖV-Angebot im Interesse der ganzen Region gestaltet wird und nicht, wie zum Beispiel mit der Hybridlösung vorgeschlagen, einzelne Gemeinden bevorzugt werden. Im Sinn eines haushälterischen Umgangs mit Steuergeldern ist sie auch nicht dafür zu haben, dass man weitere teure Abklärungen macht und in den Bau von Perrons oder Haltekanten investiert, die es gemäss Grossratsbeschluss aus dem Jahr 2017 nicht braucht. Fazit der FDP: Wir lehnen die Punkte 1 bis 3 ab, Punkt 4 nehmen wir an und schreiben ihn ab.

Markus Wenger, Meikirch (EVP). Die EVP-Fraktion respektive die Mehrheit der EVP-Fraktion wird genauso stimmen wie die Regierung und die Punkte 1 bis 3 ablehnen und Punkt 4 als Motion überweisen und abschreiben. Ich persönlich habe bei diesem Geschäft eine etwas andere Meinung, indem ich Punkt 1 zustimmen werde. Ich denke, für eine Dauer von 10 Jahren – in der Regel geht

es länger, als man denkt – wäre es für diesen Betrag sinnvoll, dass man beim Kreuzen in Leissigen den Leissigern nicht nur den Lärm und die Unannehmlichkeiten des Bahnverkehrs zumutet, sondern sie auch dort ein- und aussteigen lässt. Bei Punkt 3 ist es eine spezielle Situation. Ich habe bereits vor drei Jahren darauf hingewiesen, dass zumindest für mich die Einmündung in die A8 als Linksabbieger mit einem Bus schwierig ist. Ich als Busfahrer möchte das nicht mehrmals täglich machen müssen. Aber speziell ist, dass man hier erwähnt, dass es vom ASTRA keine Lösung gebe. Wir hatten schon vor drei Jahren eine Skizze, ein Projekt oder Vorprojekt hier, auf dem man sah, dass man Därligen auf der Westseite gefahrlos mit einem Dreiviertelanschluss erschliessen und damit das Problem lösen kann. Därligen selbst hat das aber abgelehnt. Und wenn die Ortsgemeinde schon eine Entwicklung ablehnt, die sicher wäre, kann es ja kein Problem sein. Deshalb beuge ich mich und nehme zur Kenntnis, dass Därligen selbst die Einmündung an der Ostseite als zumutbar anerkennt, weil sie den Anschluss auf der Westseite ablehnen.

Präsident. Wir kommen zu den Einzelsprechenden. Den Anfang macht Grossrat Andreas Michel.

Andreas Michel, Schattenhalb (SVP). Dank dem Entscheid in diesem Rat seinerzeit, kann das Oberland Ost ab 2030 mit einer direkten Anbindung an die wichtigen Städte im Halbstundentakt rechnen. Vor drei Jahren habe ich diesen Entscheid in den lokalen Gremien mitgetragen. Ich bin dankbar für die weitsichtige Initiative, welche die Verantwortungsträger der Regionalkonferenz damals lanciert haben. Es kann im heutigen Zeitpunkt nicht Thema sein, die Grundsätze der damaligen Entscheide in Frage zu stellen und das Rad zurückdrehen zu wollen. Ungeachtet der sehr weitgehenden Forderungen der «IG Leissigen Futura» hat die Region mit der Gemeinde Leissigen, mit dem Gemeinderat, in vielen Gesprächen in den letzten Jahren versucht, einen Weg zu finden, der einerseits die erwähnte Fernverkehrsanbindung nicht in Frage stellt und gleichwohl kostengünstig realisiert werden kann, die aber andererseits den Anliegen eines grossen Bevölkerungsanteils zwischen Interlaken und Spiez entgegenkommt.

Die Lösung liegt unseres Erachtens darin, dass man an der zu erstellenden Kreuzungsstelle, die ja buchstäblich mitten im Dorf Leissigen zu liegen kommt, die bestehende Haltekante verlängert. Das erlaubt, dass die Fernzüge beim Halt am morgen früh und am Abend auch Leute ein- und aussteigen lassen können. Damit können in den nächsten 10 Jahren der heutige Bahnhof und die neue Kreuzungsstelle gemeinsam genutzt werden. Das heisst, die Türen müssen beim Halt nicht geschlossen bleiben. Die Regierung begründet ihre ablehnende Haltung mit dem geringen Nutzen. Im Licht der vielen Lösungen, die im Raum gestanden sind und für gewisse Leute immer noch stehen, ist die Optimierung dieses insgesamt sehr guten Projekts sehr wohl von grossem Nutzen und auch vertretbar. In einer schriftliche Konsultativabstimmung, weil die nächste Versammlung erst Ende Juni stattfinden kann, haben die Regionalkonferenzgemeinden dem Angebotskonzept mit dem entsprechenden Prüfauftrag betreffend der Haltestelle Leissigen zugestimmt, bei einer Enthaltung. Damit dieser Auftrag überhaupt ausgeführt werden kann, braucht es die in Punkt 1 der Motion geforderte Haltekante in Leissigen. Weitergehende Anliegen wurden als nicht opportun angesehen. Ich bitte Sie, die politische Auseinandersetzung in der Region für eine optimalere und immer noch kostengünstige Lösung anzuerkennen und beantrage Ihnen, Punkt 1 zuzustimmen.

Urs Graf, Interlaken (SP). Ich schliesse mich gleich dem Votum von Andreas Michel an, allerdings mit einer anderen Schlussfolgerung. Ich bin absolut einverstanden, dass der Grundsatz der Lösung von 2017 weiter zu tragen ist. Es ist auch richtig, dass wir in der Geschäftsleitung der Regionalkonferenz, in der wir beide Einsitz haben, und auch in der Regionalkonferenz, gesagt haben, es bestehe vielleicht eine Möglichkeit, dass die Fernverkehrszüge dereinst in Leissigen halten könnten. Aber, und jetzt kommt das grosse Aber, wenn Sie die Motion von Anne Speiser lesen, steht dort: «1. Behindertengerechte Halteanlagen in Leissigen und Därligen sind sofort in die Bauetappe [...] aufzunehmen [...]». Wir halfen einen Brief zu schreiben, in dem steht, «Prüfauftrag an den Bund», ob dort diese Haltekante aufzunehmen sei. Das braucht aber eine Zustimmung der SBB, und die SBB haben in einem Brief geschrieben, das sei nur möglich, wenn 400 Meter Haltekante gebaut würden. Was wir von der Regionalkonferenz jetzt möchten, ist zuerst eine Abklärung, ob man eine Lösung mit den SBB findet. Erst wenn diese Lösung da ist, sollte man das angehen.

Denn etwas hat keinen Sinn: Perrons auf Halde zu bauen. Das hat absolut keinen Sinn. Es wird immer gesagt, die nächsten 10 Jahre könne das ja sowieso für die Regionalzüge gebraucht werden. Aber bis das mit all den Einsparungen gebaut ist, dauert es noch ein paar Jahre, und nachher sind es vielleicht noch 4, 5 Jahre, in denen das ginge. Noch das Letzte: Das hier sind immer nur Lösungen

für Leissigen, und weil es für Därligen, Faulensee und Spiez nicht gilt, müsste man sämtliche Kurse doppelt führen: Einmal auf der Schiene und einmal auf der Strasse, und das ist nicht sehr wirtschaftlich. Ich würde es den Leissigern sehr gönnen, wenn die Züge am Morgen halten könnten. Aber das ist eine Frage der Eidgenossenschaft und nicht des Kantons. Es sind Fernverkehrszüge, und das können wir hier nicht lösen.

Regina Fuhrer-Wyss, Burgistein (SP). Wir kennen das: Wir erhalten jeweils vor und während der Sessionen E-Mails von Verbänden, Gruppierungen oder Interessensgruppierungen, mit ihren Argumenten und Empfehlungen zu den einzelnen Motionen. Das ist Lobbying. Jeder und jede hier im Saal engagiert sich mit viel Energie und Herzblut für die selbst eingereichten Motionen. Das ist auch richtig und wichtig so. Als ich aber kürzlich einen Brief öffnete, habe ich doch etwas gestaunt. (*Grossrätin Fuhrer-Wyss zeigt eine Broschüre. / La députée Fuhrer-Wyss montre une brochure.*) Ich habe zur Unterstützung einer Motion dickes Papier, farbig, sechsseitig in Händen. Da kommt mir leider unweigerlich der Gedanke: Wer bezahlt das? Wer steckt dahinter? Mit dieser aufwändigen Broschüre ist meiner Meinung nach das Lobbying für eine Motion überspannt worden. Hinzu kommt, dass ich den Inhalt, die Aussagen dieser Broschüre, obwohl vielfarbig und sechsseitig, nicht ganz verstanden habe. Aber das, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, liegt wohl an mir.

Ursula Zybach, Spiez (SP). Als Lokführertochter und als Spiezerin muss ich doch noch zwei Sätze dazu sagen. Spiez ist eine Gemeinde mit 13'000 Einwohnern. Wenn wir diesen Bus in der geplanten Art realisieren können, ist es für Spiez ein grosser Mehrwert. Nicht nur, was Sie vorhin bereits aus einem Votum entnehmen konnten mit Faulensee, wo der Bahnhof nämlich extrem abgelegen und vor allem auf dem Hügel oben gelegen ist, sodass man wirklich hetzen muss, wenn man den Zug sieht und ihn noch erwischen will, sondern dass man eben nachher direkt im Dorf einsteigen könnte. Aber auch für ganz Spiez ist es etwas sehr Wertvolles. Mir kommen die Diskussionen hier vor wie damals, als man, auch in der Region Spiez, entschied, dass man den Bummelzug nach Thun nicht mehr hat, sondern einen Bus. Heute fährt dieser Bus sehr häufig, und es ist für die ganze Bevölkerung eine wahre Weiterentwicklung des ÖV.

Ich erlaube mir auch noch eine Bemerkung: Ich hätte sonst auch den «Leissiggrat» mitgenommen. Ich finde es sehr speziell und berührend, wenn man so massive Werbung erhält. (*Grossrätin Zybach zeigt dieselbe Broschüre wie zuvor Grossrätin Fuhrer-Wyss. / La députée Zybach montre la même brochure que la députée Fuhrer-Wyss précédemment.*) Regina, du bist nicht die Einzige, die nicht alles verstand. Ich wäre dankbar, wenn wir künftig bei Motionen auf solche Sachen verzichten würden, selbst wenn mir Leissigen extrem gut gefällt und ich wohl zu jenen gehöre, nebst einem Urs Graf und anderen aus dem Berner Oberland, die sehr häufig dort entlangfahren und die Strecke gut kennen.

Präsident. Ich würde die BVD-Geschäfte gerne heute noch fertig machen. Die Motionärin möchte nach der Regierung sprechen. Deshalb hat jetzt Christoph Neuhaus das Wort.

Christoph Neuhaus, Bau- und Verkehrsdirektor. Wir haben jetzt einen Entscheid von 2017 ausführlich diskutiert. Im Angebotsbeschluss 2018–2021 hat man die Weichen gestellt, um den Regionalverkehr zwischen Spiez und Interlaken künftig mit Bus und nicht mehr mit der Bahn zu machen. Ein klarer Entscheid. Für mich ist es ganz, ganz klar nachvollziehbar, dass sich Leissigen entscheidend wehrt, geschätzte Grossrätinnen und Grossräte. Ich habe ein grosses Verständnis für die Leissigerinnen und Leissiger, weil ich das selbst erlebt habe. Ich wuchs in Arch auf. In Arch hatte man ab 1864 einen Zug. Er wurde 1994 eingestellt. Diese Befürchtungen, diese Ängste, diese Diskussionen hatte man damals auch. Man hatte 1990 1300 Leute, und heute hat man 1628 Personen in Arch. Jetzt können Sie sagen, dass dieses Dorf wachsen konnte ist, weil der Neuhaus von Arch wegzog. Aber es ist überall so. Lüsslingen-Nennigkofen wuchs, Leuzigen wuchs, Rütli bei Büren wuchs von gut 700 auf 860 Leute. Ich weiss, es ist eben wirklich schwierig, alte Gewohnheiten zu ändern. Es schmerzt persönlich, solche teils heftigen Diskussionen mit einer Gemeinde austragen zu müssen. Es ist ganz klar: Der ÖV liegt auch mir am Herzen.

Wir haben uns noch einmal intensiv mit einer Umstellung auf Bus auseinandergesetzt und das Gespräch mit der Gemeinde gesucht. Es gab verschiedenste Vorschläge und Ideen. Leider ergab sich, dass die geplante Umstellung auf Bus aus einer Gesamtsicht jetzt wirklich die beste Lösung ist. Erstens hat man das Busangebot ausgeschrieben, und das Angebot ist noch günstiger als erwartet. Gegenüber der Zug-Lösung kann man ab Dezember dieses Jahres jährlich eine Viertelmillion Fran-

ken sparen. Zweitens: Das bisher stündliche Angebot per Zug kann man jetzt per Bus am Morgen, Mittag und Abend zu einem Halbstundentakt ausbauen. Es gibt dadurch mehr Fahrgelegenheiten und entsprechend zusätzliche Haltestellen. Es wurde gesagt: Für Schülerinnen und Schüler, die in Interlaken zur Schule gehen, ist es besser. Auch die Anbindung von Leissigen an den ÖV wird ganz klar öfter und besser gemacht. Die Befürchtung, die Strassensituation in Därligen sei gefährlich und ein Unfallschwerpunkt, kann man mit Blick auf den Kanton nicht bestätigen. Das kantonale Tiefbauamt (TBA) hat das angeschaut. Bei den Fahrplänen hat man die Stausituation berücksichtigt. Die Pendlerinnen und Pendler werden rechtzeitig am Arbeitsplatz sein, die Schülerinnen und Schüler pünktlich in der Schule. Das war drittens, und jetzt komme ich zu viertens: Das Argument von Leissigen, wegen dem Klimaschutz seien Züge immer besser als Busse, stimmt so pauschal nicht. Bei kleinen Verkehrsmengen sind Busse aus ökologischer Sicht besser als grosse, schwere Züge. Fünftens hat der Bund seit dem Grossratsentscheid beschlossen, dass der Halbstundentakt zwischen Bern und Interlaken kommt. Verschiedene Votanten haben es gesagt. Es wird in ungefähr 10 Jahren soweit sein. Wir können noch einmal 1,3 Mio. Franken sparen. Shuttlezüge zwischen Spiez und Interlaken werden wegfallen. Das bestätigt Ihren Entscheid von 2017 noch einmal mehr. Sie sehen, geschätzte Grossrätinnen und Grossräte, dieser Beschluss zur Umstellung auf den Bus bleibt auch nach nochmaliger Überprüfung richtig. Das haben die Erkenntnisse der vergangenen Monate gezeigt. Nicht zuletzt ist dieser Beschluss heute nicht mehr umkehrbar, ohne dass es erhebliche Kosten gibt. Ich appelliere hier an Leissigen und an Sie: Versuchen wir es doch einmal mit einer Buslösung. Ich bin zuversichtlich, dass das funktionieren kann. Vor allem bitte ich Sie, mit dem Beschluss, mit der Ablehnung der Motion noch einmal zu bestätigen, dass man den Entscheid von 2017 ganz bewusst getroffen hatte. In diesem Sinn bittet Sie auch der Regierungsrat, die Ziffern 1 bis 3 abzulehnen. Ziffer 4 kann man annehmen und abschreiben, und dafür danke ich.

Was seit der Beantwortung der Motion neu hinzukam, ist das mit der Haltekannte. Es ist selbstverständlich: Den Antrag der Regionalkonferenz muss man gut anschauen und prüfen. Es ist einfach so, dass für die Infrastruktur beim Bau der Haltekannte der Bund, das Bundesamt für Verkehr (BAV), zuständig wäre. Aber ich kann mir auch vorstellen, dass es heisst: «Wenn Sie, der Kanton und die Gemeinden, das wollen, werden Sie beteiligt.» Es gäbe eine Hybridlösung, einige wenige Züge, die anhalten würden. Und dann müsste man eben schauen, wer wann was bezahlen muss, welches die Kosten sind und welches der Nutzen. Danke, dass Sie mir zugehört haben und danke, dass Sie die BVD heute «fertig machen».

Präsident. Wir werden sehen, ob wir das schaffen (*Heiterkeit / Hilarité*). Das Wort hat die Motionärin. Bitte, Grossrätin Anne Speiser.

Anne Speiser-Niess, Zweisimmen (SVP). Danke für diese Diskussion. Weshalb bin ich nicht überrascht, dass eigentlich fast alle Fraktionen gegen eine Überprüfung eines Entscheids von 2017 sind? Nachvollziehen kann ich es nicht, aber überrascht bin ich auch nicht. Ich sage gerne noch etwas zur A8: Im Bericht von 2016 stand ganz klar schon, dass die Einmündung in die A8 problematisch sei und dass die ganze Strecke A8 problematisch sei wegen dem Stau. Es ist ebenfalls vom ASTRA und nicht von mir erfunden, dass es ein Verkehrsaufkommen von jährlich plus 1,5 Prozent gibt. Das waren in den letzten 4 Jahren allein 6 Prozent mehr Verkehrsaufkommen, das man verzeichnen musste. Die ganze Geschichte, auch noch mit einem Busverkehr ... Es wird ganz sicher nicht der Fall sein, dass man die Fahrplansicherheit versprechen kann. Dann noch etwas zu den Kosten: Mir ist unbegreiflich, wenn man sagt, dass am Schluss der Bus billiger und umweltfreundlicher ist, wenn man parallel Zug und Bus fahren lässt. Denn man hat die Emissionen von beiden Angeboten, und man hat die Kosten für beide Angebote, Personalkosten und so weiter. Noch einmal: Diese Züge können Halt machen und halten an dieser Kreuzungsstelle auch an. Sie dürfen nur die Türen nicht öffnen, und es darf niemand ein- und aussteigen. Ich verstehe es nicht. Noch etwas zur Broschüre, über die offensichtlich die SP-Seite sehr brüskiert war. Diese Broschüre wurde von der «Interessengemeinschaft Leissigen Futura» erstellt. Es ist eine Interessengemeinschaft, die das finanziert hat. Ich habe diese Broschüre nicht verlangt. Es war das Anliegen der Leissiger, damit Sie ein wenig verstehen, was in diesem Dorf abgeht, mit dem Bau einer doppelspurigen Kreuzungsstelle quer durchs Dörfchen. Wenn Sie die Broschüre angeschaut haben ... Und wer sie nicht verstanden hat, dem gebe ich gerne ein wenig Nachhilfeunterricht. Es gibt einen Bahndamm quer durchs Dorf, den man 70 cm bis 2 Meter ab gewachsenem Terrain auffüllen muss. Liebe Kolleginnen und Kollegen, vielleicht verstehen Sie dann, weshalb sich die Leissiger wehren und sagen: «Wir sind einverstanden mit einer Kreuzungsstelle und nehmen gewisse Dinge in Kauf,

aber möchten gerne etwas zurückerhalten.»

Ich wandle sehr schweren Herzens Punkt 1 in ein Postulat, in der Hoffnung, dass das, was der Regierungsrat versprochen hat – man prüft die Haltekante, so wie es auch der Auftrag der Regionalkonferenz ist –, dass man die Prüfung wirklich auch macht und nicht nur wieder die gleichen Antworten bekommt wie zu den verschiedenen Punkten der Motion. Ich würde Ihnen wirklich ans Herz legen: Überlegen Sie doch auch einfach einmal ein wenig, was das bedeutet, wenn es in einer Gemeinde ein solches Bauvorhaben gibt. Dann noch etwas zu den Pendlerströmen. *(Der Präsident bittet, zum Schluss zu kommen und weist darauf hin, dass es bereits 16.33 Uhr ist. / Le président prie la députée de conclure en lui indiquant qu'il est déjà 16 heures 33.)* Ich komme zum Schluss. In Faulensee sind es im Schnitt 18 Personen, die den Zug benutzen, in Leissigen sind es im Schnitt 300 bis 350 Personen, die den Zug benutzen, in Därligen sind es 109 Personen, die den Zug benutzen. Ich verstehe nicht, dass man einen Bahnhof *(Der Präsident bittet die Rednerin erneut, zum Schluss zu kommen / Le président demande encore une fois à l'oratrice de conclure.)* und eine Einsteigestelle abstellen will, wenn es so rege benutzt wird. Ich bitte Sie, dem zuzustimmen.

Präsident. Wir kommen zur Beschlussfassung: Traktandum Nummer 52, ein Vorstoss zur «Verbesserung der Verkehrssituation [...] zwischen Spiez und Interlaken Ost [...]». Wer Ziffer 1 als Postulat annehmen will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.356; Ziff. 1 als Postulat)

Vote (2019.RRGR.356 ; ch. 1 sous forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 72

Nein / Non 66

Enthalten / Abstentions 5

Präsident. Sie haben die Ziffer 1 angenommen, mit 72 Ja- zu 66 Nein-Stimmen bei 5 Enthaltungen. Ziffer 2: Wer diese als Motion annehmen will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.356; Ziff. 2)

Vote (2019.RRGR.356 ; ch. 2)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui 38

Nein / Non 96

Enthalten / Abstentions 11

Präsident. Sie haben Ziffer 2 als Motion abgelehnt, mit 96 Nein- zu 38 Ja-Stimmen bei 11 Enthaltungen.

Ziffer 3: Wer diese als Motion annehmen will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.356; Ziff. 3)

Vote (2019.RRGR.356 ; ch. 3)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui 35

Nein / Non 100

Enthalten / Abstentions 11

Präsident. Sie haben Ziffer 3 abgelehnt, mit 100 Nein- zu 35 Ja-Stimmen bei 11 Enthaltungen.
Ziffer 4: Wer diese als Motion annehmen will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.356; Ziff. 4)

Vote (2019.RRGR.356 ; ch. 4)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 107

Nein / Non 33

Enthalten / Abstentions 5

Präsident. Sie haben Ziffer 4 angenommen, mit 107 Ja- zu 33 Nein-Stimmen bei 5 Enthaltungen.
Wer Ziffer 4 auch gleich abschreiben will, stimmt Ja, wer dies nicht will, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.356; Ziff. 4; Abschreibung)

Vote (2019.RRGR.356 ; ch. 4 ; classement)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 120

Nein / Non 22

Enthalten / Abstentions 2

Präsident. Sie haben Ziffer 4 abgeschrieben, mit 120 Ja- zu 22 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen.