

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern** **Le Grand Conseil
du canton de Berne**

Donnerstag (Nachmittag), 5. März 2020 / Jeudi après-midi, 5 mars 2020

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

43 2019.RRGR.256 Motion 208-2019 Trüssel (Trimstein, glp)
Umstellung des Berner Tramnetzes auf Zweirichtungsfahrzeuge

43 2019.RRGR.256 Motion 208-2019 Trüssel (Trimstein, pvl)
Faire passer le réseau bernois aux trams bidirectionnels

Präsident. Damit kommen wir zum Traktandum 43, einer Motion von Grossrat Trüssel. Da er nicht mehr im Grossen Rat ist und alleiniger Motionär war, hat Casimir von Arx die Rolle des Sprechenden übernommen. Ich erteile ihm das Wort.

Casimir von Arx, Köniz (glp). Zweirichtungstrams und Wendeschlaufen werden bei Tramprojekten immer wieder zum Thema. Wendeschlaufen, die viel Platz benötigen, sich über teils sehr grosse Flächen verteilen und viel Geld kosten, führen zu heftigen Diskussionen, teilweise zu massiver Kritik an Tramprojekten. Zweirichtungstrams benötigen nicht zwingend Wendeschlaufen, sondern sie kommen auch mit platzsparenden Kehranlagen aus. Sie haben auch andere interessante Eigenschaften, beispielsweise sind sie im Betrieb flexibler als Einrichtungstrams. Ich gehe jetzt nicht weiter auf die Vor- und Nachteile der verschiedenen Tramtypen und Wendeanlagen ein. Dafür reicht die Redezeit auch in einer freien Debatte nicht. Zudem wären diese ja Gegenstand des Berichts, den die Motion verlangt. Im Grossen Rat behandeln wir ab und an Tramgeschäfte zum Berner Tramnetz; es stand auch schon einmal zur Diskussion, ob man in der Region Biel ein Tram einsetzen möchte. Kommt hinzu, dass Bernmobil in nächster Zeit relativ viele Trams ersetzen oder anschaffen muss. Das alles, sind alles gute Gründe, um sich im Grossen Rat über Zweirichtungstrams jetzt genauer zu unterhalten. Darum geht es in den Punkten 1 bis 3 der Motion. Beim Punkt 4 geht es darum, dass der Grosse Rat seine Erkenntnis aus dem Bericht und der nachfolgenden Diskussion auch in einen Entscheid ummünzen kann, dass er also einen strategischen Entscheid für weniger Wendeschlaufen und mehr Zweirichtungstrams fällen kann, wenn er das dann wollte. Der Regierungsrat unterstützt die Punkte 1 bis 4 der Motion – vielen Dank dafür – und hat Vorbehalte gegen den Punkt 5. Deshalb spreche ich jetzt noch über Punkt 5.

Die ersten vier Punkte sollen dem Grossen Rat eine gute Entscheidungsgrundlage und auch Entscheidungsgelegenheit für den Raum Bern geben. In Punkt 5 geht es schliesslich noch um einen Entscheidungsspielraum. Überlegungen zum Einsatz von Trams und zum Bau von Traminfrastrukturen macht man sich ja nicht im luftleeren Raum, sondern was man am Schluss wirklich umsetzen kann, hängt von realen Gegebenheiten ab. Damit meine ich zum Beispiel die Beschaffungszyklen der Trams. Bernmobil beschafft in nächster Zeit ziemlich viele Trams. Das Unternehmen nahm eine Ausschreibung für bis zu 50 Trams vor, 27 davon wurden bestellt – mehrheitlich Zweirichtungstrams. Das heisst, Bernmobil kann noch bis zu 23 weitere Trams bestellen. Wenn das Unternehmen die zusätzlichen Trams bestellt, bevor der Grosse Rat darüber befunden hat, spielt es für den realen Spielraum des Grossen Rates natürlich eine bedeutende Rolle, ob in Bern Ein- oder Zweirichtungstrams bestellt werden. Die Trams werden zwar von Bernmobil bestellt, aber das geschieht durchaus in Absprache mit dem Kanton. Denn sie müssen ja zur Infrastruktur passen, und über diese entscheidet vor allem der Kanton. Der Spielraum des Grossen Rates hängt auch davon ab, welche Traminfrastrukturen in nächster Zeit geplant und gebaut werden. Es gibt laufende Projekte, in denen schon viel entschieden ist, vielleicht noch nicht ganz alles. Zudem könnten bisher unbekannte neue Projekte für Tramplanungen anlaufen.

Das Ziel von Punkt 5 der Motion ist, den Spielraum des Grossen Rates durch die Beschaffungs- und Planungsentscheide nicht unnötig zu verkleinern, bevor er über dieses Thema diskutiert und entschieden hat. Ich hatte eigentlich erwartet, dass der Regierungsrat Punkt 5 zur Richtlinie erklärt, liegen die Inhalte dieses Punktes doch alle klarerweise nicht in der Kompetenz des Grossen Rates. Jetzt steht Punkt 5 als Motion da. In dieser Form erscheint er vielleicht etwas absolut. Natürlich soll der Regierungsrat entscheiden, in wieweit er dieser Forderung nachkommt. Um Klarheit darüber zu

schaffen, wandle ich den Punkt 5 direkt in ein Postulat. Der Inhalt von Punkt 5 ist somit: Der Regierungsrat soll prüfen, ob er den Entscheidungsspielraum des Grossen Rates für mehr Zweirichtungstrams und weniger Wendeschlaufen überprüft. Wenn die Punkte 1 bis 4 überwiesen werden, ist ein solcher Prüfauftrag durchaus sinnvoll, wie ich meine. Deshalb bitte ich Sie, auch den Punkt 5 als Postulat zu unterstützen. Zum Punkt 5 liegt ein Abschreibungsantrag vor, in dem der Antragssteller bereits einkalkuliert hat, dass ich den Punkt hier umwandeln werde. Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen. Wie ich eben ausführte, wird der Regierungsrat in Punkt 5 um eine Überprüfung gebeten, damit der Spielraum des Grossen Rates für den Entscheid für Zweirichtungstrams und Wendeschlaufen nicht verkleinert wird. Der richtige Zeitpunkt für die Abschreibung dieses Auftrags liegt natürlich nach dem Entscheid des Grossen Rates und nicht heute. Denn es geht ja um einen laufenden Prüfauftrag, der heute nicht erledigt ist – ja, noch gar nicht erledigt sein kann. Danke also, wenn Sie diesen Antrag ablehnen.

Präsident. Wir kommen zur Beratung und somit zu den Fraktionssprechenden. Aus Effizienzgründen ... *(Widerspruchsbekundungen aus den Reihen der Grossratsmitglieder. / Manifestations de désaccord dans les rangs des membres du Grand Conseil.)* ... Ein Antrag auf Abschreibung muss nicht unbedingt detailliert begründet werden, wie ich finde – oder? *(Verschiedene Grossratsmitglieder signalisieren ihre Zustimmung. / Plusieurs membres du Grand Conseil signalent leur approbation.)* Das hätte man ja auch nur hier sagen können. Im Prinzip könnten Sie sich auch nur auf den fünften Punkt fokussieren, jedenfalls die Sprechenden, die ihr Votum nicht vorbereitet haben und improvisieren. Peter Moser, Sie haben das Wort.

Peter Moser, Biel/Bienne (FDP). Danke für diesen Input. Die Punkte 1 bis 4 sind klar, sie werden angenommen. Zum Punkt 4 kann ich mir die Frage an den Regierungsrat aber nicht verkneifen: Weiss er, was er mit uns will? Denn der Auftrag ist klar: «Der Regierungsrat legt dem Grossen Rat in geeigneter Form eine Entscheidungsgrundlage vor, mit der der Grosse Rat veranlassen kann, dass das Tramsystem im Raum Bern strategisch ohne den Bau neuer Wendeschlaufen in Richtung eines Zweirichtungssystems entwickelt wird.» Männer, wollen wir hier eigentlich über strategische Fragen ins Operative eingreifen und dem Unternehmen Bernmobil vorschreiben, welche Trams es verkaufen soll? – Ich hätte erwartet, dass der Regierungsrat das Anliegen zumindest als Postulat empfiehlt, aber sicher nicht als Motion; vielleicht kann er noch etwas dazu sagen.

Den Punkt 5 empfiehlt der Regierungsrat zur Ablehnung. Die Begründung ist klar: Wir wollen nicht in laufende Verfahren oder Bauprojekte eingreifen. Und trotzdem, wenn er dann schreibt, die Kompetenz zur Fahrzeugbeschaffung liege bei Bernmobil, muss ich sagen: Ja, aber ich habe noch keine Trambestellung gesehen, bei der der Kanton nicht mitbezahlen würde, und zwar zu einem grossen Teil. Deshalb ist es eben nicht so ausschliesslich, wie der Regierungsrat in seiner Antwort schreibt. Bekanntlich heisst es immer noch: Wer bezahlt, der befiehlt. So gesehen hat der Kanton zumindest ein gewichtiges Mitstimmrecht, voilà! Zudem geht es beim vorliegenden Vorstoss ja – wenn ich es als Nichtberner, respektive als nicht im Raume Bern Wohnender richtig verstanden habe – eigentlich um die Tramverlängerung Kleinwabern in der Gemeinde Köniz. In unserer Fraktion haben wir einen Könizer Gemeinderat, der sich anschliessend noch kurz zum Lokalkolorit äussern wird – selbst wenn Köniz oder Kleinwabern in der Motion nicht explizit erwähnt ist. Wenn Punkt 5 als Postulat überwiesen würde, unterstützten wir auch die Abschreibung.

Ulrich Stähli, Gasel (BDP). Ich passe mein Votum an. Aber es ist schade, dass der Punkt 5 keine Motion mehr ist. Denn jetzt ist der Zeitpunkt, wo wir sagen können: «Achtung, gut überlegen bei Entscheiden zu Fahrzeugbeschaffungen!» Land fressende Tramwendeschlaufen werden stets umstritten sein und jede neue Tramlinie gefährden. Nicht zuletzt wegen dieser Wendeschleife wurde ja auch das Tram nach Köniz abgelehnt. Im Kanton Bern haben wir nur noch wenige Fruchtfolgeflächen, die überbaut werden dürfen – wenn, dann sicher nicht mit unrentablen Wendeschlaufen! Wir wollen uns die Option für Zweirichtungstrams nicht mit vorgezogenen Beschaffungen verbauen. – Dies heute doch auch noch zu sagen, ist mir wichtig. Bernmobil hat als Betreiber des ÖV zwar die Verantwortung. Aber der Kanton ist der Besteller des ÖV-Angebots und finanziert zu grossen Teilen auch die Infrastruktur. Nehmen Sie das Postulat an, und verhindern Sie damit, dass Sachzwänge geschaffen werden. Und, um Gottes Willen, ja nicht abschreiben!

Barbara Streit-Stettler, Bern (EVP). Wir stehen dieser Motion kritisch gegenüber, kritischer als sogar der Regierungsrat. Will man das Tramnetz auf Zweirichtungsfahrzeuge umstellen, wäre dies

mit sehr grossem Aufwand verbunden, mit definitiv grösserem Aufwand, als wenn sich Köniz in Kleinwabern endlich zu einer Wendeschleife durchringen würde. In Bern gibt es bekanntlich bereits ein ganzes Netz von Tramlinien mit Wendeschleifen, das funktioniert. Im Moment sind 48 Einwegtrams und 9 Zweirichtungstrams in der Agglomeration Bern unterwegs. Weshalb Köniz keine Tramwendeschleife in Kleinwabern will, begreifen wir vor diesem Hintergrund nicht. Ich wohne an einer Tramlinie, respektive an einer Tramwendeschleife. Wir Anwohnenden stören uns nicht daran. Es wäre weitaus störender, wenn wir jetzt plötzlich so viel Geld für Zweirichtungsfahrzeuge zum Fenster hinausschmeissen würden, nachdem sich die Einrichtungsfahrzeuge über Jahre und Jahrzehnte bestens bewährt haben.

Auf den ersten Blick mögen die Zweirichtungsfahrzeuge die einfachere Lösung wären, es gibt aber sehr viele Argumente, die dem widersprechen. Die Einwegtrams sind günstiger in der Anschaffung und im Betrieb – gesamthaft sind es etwa 300'000 bis 500'000 Franken pro Fahrzeug. Wie wir von Casimir bereits gehört haben, steht Bernmobil vor einer Welle von Neuanschaffungen. Die Anschaffung 43 zusätzlicher Zweirichtungstrams käme auf 13 bis 22 Mio. Franken. Einrichtungstrams haben ein geringeres Gewicht, somit auch einen geringeren Stromverbrauch, weshalb sie auch ökologischer sind. Einrichtungstrams bieten mehr Sitzplätze und im Stehbereich mehr Platz für Rollstühle, Kinderwagen und Gepäck, weil sie nur auf einer Seite Türen haben. Der Platzbedarf der Tramwendeschleife ist ein Argument, das für Zweirichtungsfahrzeuge spricht. Es gibt aber sehr viele andere Argumente, die für Einwegtrams sprechen. Es ist übrigens so, dass auch Zweirichtungstrams an der Endstation eine so genannte Kehranlage brauchen – fragen Sie mich nicht, was eine Kehranlage genau ist, soweit kenne ich mich technisch nicht aus. Das Umkehren wird dadurch verkompliziert und zeitaufwändiger als mit Einwegtrams. Die EVP wird in den Punkten 1 bis 3 dem Regierungsrat folgen, den Punkt 4 ablehnen und den Punkt 5 auch als Postulat ablehnen.

Urs Buri, Hasle b. B. (SVP). Die Motion, «Umstellung des Tramnetzes auf Zweirichtungsfahrzeuge», sagt eigentlich gleich, was man im Grunde will. Es klingt etwas hart, denn man sagt zum Vornherein, wo die Sympathien liegen. Die Motion fordert aber lediglich einen ausführlichen Bericht zu beiden Fahrzeugtypen, die verglichen werden sollen. Der Bericht soll eine Entscheidungsgrundlage für allfällige Wechsel auf Zweirichtungsfahrzeuge bieten. Der Regierungsrat stimmt ja den Ziffern 1 bis 4 auch zu. Er will uns im Rahmen der vierjährigen ÖV-Beschlüsse eine Auslegeordnung mit Vor- und Nachteilen der zwei unterschiedlichen, derzeit von Bernmobil betriebenen Fahrzeugtypen vorlegen; sie sollten zuletzt auch auf Bernmobil abgestimmt sein. Ich glaube, die SVP-Fraktion war klar der Meinung, solche Berichte seien eine gute Sache, dass man eine saubere Auslegeordnung macht und der Grosse Rat so schliesslich Entscheidungshilfen dafür erhält, in welche Richtung es geht. Ich glaube, über die Vor- und Nachteile wurde genug gesagt. Ich denke auch, dass ein Betreiber wie Bernmobil im Moment sicher nicht 30 Fahrzeuge, die der Strategie des Unternehmens total entgegenlaufen, kaufen wird. Wir trauen es Bernmobil sicher zu, im Moment keine solch falschen Entscheide zu fällen. Deshalb lehnt die SVP-Fraktion den Punkt 5, den wir noch als Motion behandelt haben, im Moment sicher auch als Postulat ab. Für uns hat dies an der strategischen Ausrichtung des Geschäfts nichts geändert.

Präsident. Für die SP-JUSO-PSA-Fraktion hat Luc Mentha das Wort.

Luc Mentha, Liebefeld (SP). Ich kann Ihnen unsere Diskussion bekannt geben: Bei den Ziffern 1 bis 4 sind wir gespalten. Ein Teil unserer Fraktion findet, dies sei stufengerecht in den Unternehmen zu entscheiden. Dies sei keine Frage, die man auf der strategischen Ebene im Grossen Rat entscheiden müsse. Die andere Hälfte der Fraktion hält eine vertiefte Abklärung für sinnvoll, um die vielleicht etwas euphorische Sicht des Motionärs zugunsten des Zweirichtungstrams zu kontern und dieser eine differenzierte, neutrale Analyse der Vor- und Nachteile entgegenzusetzen. Insbesondere bei Ziffer 4 bin ich persönlich aber schon ganz klar der Meinung: Was die Motion will, ist ein bestelltes Gutachten – und da blicke ich jetzt auch zu meiner Fraktion. Die Motion will nämlich ein Ergebnis, das eine Umstellung auf Zweirichtungstrams empfiehlt. Das ist keine neutrale, nüchterne Analyse der Vor- und Nachteile beider Tramtypen.

Doch ich möchte die Zeit vor allem für die Ziffer 5 nutzen. Diese lehnen wir ab, sowohl als Postulat als auch als Motion. Es steht, meine Damen und Herren, eindeutig mehr dahinter, als im Wortlaut steht; Hans-Peter Kohler wird es sicher auch noch erwähnen. Denn die Bemühungen, das Tram nach Kleinwabern zu behindern, laufen auch auf kommunaler Ebene. Das Projekt wurde vom Volk bereits bewilligt. Die Absicht ist, die Tramwendeschleife in Kleinwabern zu verkleinern, in die Nähe

der Seftigenstrasse zu verschieben und insbesondere auf die S-Bahn-Verknüpfung in Kleinwabern zu verzichten. Das sind sehr gefährliche Unterfangen. Ich möchte es Ihnen kurz erläutern: Wird es so umgesetzt, muss die Tramverlängerung nach Kleinwabern als Neuprojekt frisch aufgegleist werden, womit man eine Zeitverzögerung von circa 10 Jahren provoziert. Meine Damen und Herren, Kleinwabern wartet seit gefühlten 50 Jahren auf die Tramverlängerung! Die Könizer Bevölkerung hat dem Projekt, das aus diesen Kreisen kritisiert wird, deutlich zugestimmt; es ist ein Volksscheid zugunsten dieses Projekts. Das wird hier einfach in den Wind geschlagen. Was dabei vergessen geht: Es ist eine Verknüpfung mit der S-Bahn. Zudem sollen dort auch Postautos wenden können, sodass man mit einer Zweirichtungstram-Lösung und dieser Kehranlage im Grunde gar nicht viel Boden gewinnt. Die Anlage wird, selbst wenn man sie als Zweirichtungstram ausbauen will, einen gewissen Anteil an Boden brauchen. Der Bodengewinn läge bei ungefähr 800 bis 1000 Quadratmetern – also, da muss ich Ihnen sagen: Deswegen das von der Bevölkerung gutgeheissene Projekt zu behindern? – Das ist nicht gut.

Etwas Letztes kommt hinzu: Ein Verzicht auf die S-Bahnhaltestelle, wie es der Motionär ins Auge fasst, würde die 23 Mio. Franken, die wir vom Bund erhalten, und die 30 Mio. Franken vom Kanton gefährden. Denn es wäre ein anderes Projekt, das neu aufgegleist werden müsste. Man müsste damit wieder an den Bund gelangen und im Grossen Rat wieder darüber debattieren. Denn sowohl der Bund als auch der Kanton sicherten ihre Beiträge nur zu, weil in Kleinwabern eine Tramlinie mit einer S-Bahnhaltestelle und mit einem Postautoterminal verbunden werden sollen, das heisst, weil dort ein leistungsfähiger ÖV-Knoten mit Umsteigemöglichkeiten zwischen Tram, Bus und S-Bahn gebaut wird. Was der Motionär und seine Entourage wollen, ist ein Verzicht auf die S-Bahnstation. Also, die Motionäre bezeugen nach aussen hin, sie seien auch für die Tramverlängerung. Aber persönlich sage ich Ihnen: Sie realisieren dabei nicht, dass sie mit ihren Forderungen ein Eigengoal riskieren. Deshalb bittet die SP-JUSO-PSA-Fraktion Sie, den Punkt 5 auch als Postulat abzulehnen. Das Projekt ist bewilligt. Das Volk hat es beschlossen. Lassen Sie es uns jetzt realisieren, und unterstützen Sie meinen Abschreibungsantrag, falls Sie das Postulat überweisen.

Daniel Klauser, Bern (Grüne). Die Diskussion über Ein- oder Zweirichtungstram kommt mir fast wie ein Glaubensstreit vor: Für die einen ist nur das eine richtig, für die anderen nur das andere. Dass es keine Angelegenheit von schwarz oder weiss ist, sondern dass es bei beiden Varianten Vor- und Nachteile gibt, hat Barbara Streit ausführlich dargelegt – ich werde es nicht wiederholen. Für unsere Fraktion ist klar: Uns ist wichtig, dass die Tramverlängerung nach Kleinwabern realisiert wird. Wir sind nicht bereit, dieses Projekt zu gefährden. Mein Vorredner, Luc Mentha, sagte, mit einem Verzicht auf die Wendeschleife würde man das Projekt gefährden. In diesem Sinn sind wir froh, dass der Punkt 5 in ein Postulat gewandelt wurde. Als Motion hätte ihn die Fraktion abgelehnt, als Postulat wird ihm ein Teil der Fraktion zustimmen. Aber uns ist sehr wichtig: Wird der Punkt 5 als Postulat überwiesen, dürften keine Massnahmen getroffen werden, die zu einer Gefährdung dieser Tramverlängerungen führen könnten.

Zu den Punkten 1 bis 4: Ich finde es ja spannend, wie der Vorstoss eine unvoreingenommene Prüfung zum Vergleich von Zweirichtungs- und Einrichtungstramsystemen verlangt, das Ergebnis der unvoreingenommenen Prüfung im Titel und in Ziffer 4 im Grunde aber schon festlegt. Uns ist es sehr wichtig, dass die Prüfung unvoreingenommen ist. Der Regierungsrat ist ja auch bereit, eine solche vorzunehmen. In diesem Sinn, können wir die Punkte 1 bis 4 mehrheitlich unterstützen. Aber das Ergebnis soll tatsächlich unvoreingenommen sein und nicht wie im Vorstosstitel schon klar auf Zweirichtungstrams hinauslaufen. Man muss sich einfach bewusst sein, dass eine Wendeschleife nicht notwendigerweise viel Platz braucht. Führen Sie sich beispielsweise den Bahnhof Wankdorf vor Augen. Dort gibt es auch eine Wendeschleife, aber das Tram fährt um ein Haus herum. Je nach Konstellation gibt es also auch Möglichkeiten, Wendeschlaufen ohne zusätzlichen Landverschleiss zu realisieren, im Vergleich zu Zweirichtungstrams. Diese benötigen auch eine Kehranlage, damit sie auf dem anderen Geleise wieder zurückfahren können, zudem muss der Chauffeur den Führerstand wechseln usw. In diesem Sinn: Als unvoreingenommene Prüfung ist das Anliegen in Ordnung, aber wir wollen damit nicht irgendwelche Entscheide vorwegnehmen; wir wollen es auch nicht als grundsätzliches Votum zugunsten von Zweirichtungstrams verstanden wissen.

Präsident. Casimir von Arx erhält diesmal für die Fraktion der glp das Wort.

Casimir von Arx, Köniz (glp). Ich gebe auch noch die Position der Glp-Fraktion bekannt: Diese unterstützt die Ziffern 1 bis 4 als Motion, die Ziffer 5 als Postulat und ist gegen die Abschreibung.

Ich nutze die Redezeit gleich für ein paar Repliken. Zu Kollege Moser: Tatsächlich sollte der Grosse Rat nicht in operative Details des Transportunternehmens eingreifen. Welches Modell es bei welcher Firma genau bestellt, wäre für mich ein solch operatives Detail. Aber die Grundfrage, ob Ein- oder Zweirichtungstrams, führt natürlich weiter. Sie hat auch Konsequenzen für die Raumplanung, auf die öffentlichen Finanzen und auf die Stadtplanung oder die Stadtgestaltung. Aus meiner Sicht sind dies definitiv keine operativen Details mehr, die in der Verantwortung eines Transportunternehmens liegen.

Zu Kollegin Streit: Mir ist bekannt, dass der Direktor von Bernmobil im November, also kurz nach der Einreichung dieser Motion, eine Präsentation zu Zweirichtungstrams hielt. Sie war interessant, aber natürlich primär aus der Perspektive von Bernmobil. Die Motion verlangt hingegen eine Gesamtsicht, zum Beispiel beinhalten die Kosten auch Opportunitätskosten für die Bodennutzung. Zu Kollege Mentha: Dass es den Motionären darum gehe, das Projekt in Kleinwabern zu gefährden, muss ich klar zurückweisen: Das ist nicht der Fall! Beim Punkt 5 als Postulat entscheidet der Regierungsrat ja selbst, inwiefern er es umsetzen würde. Daher besteht auch kein plausibles Risiko, dass das Projekt dadurch gefährdet werden könnte. Ich kann mir kaum vorstellen, dass der Regierungsrat dieses Projekt unnötig gefährden würde, wenn es keinen anderen Weg gibt.

Bezüglich Risiken – vielleicht wird Kollege Kohler, der hinter mir steht, noch etwas dazu sagen – gibt es in Köniz tatsächlich einen internen Dialog. Es gibt dort unterschiedliche Meinungen zur Frage, welches Verfahren die grössten Risiken für dieses Projekt birgt. Dazu gibt es am nächsten Freitagmorgen, um 6.30 Uhr, in Köniz einen runden Tisch, an dem der Verkehrsdirektor und ich teilnehmen werden. Vielleicht wird dort ein Konsens gefunden. Wegen des bestellten Auftrags: Ja, sicher, Daniel Klausner, aus der Motion geht die Sichtweise der Motionäre hervor. Aber die Motionsforderung ist eine unvoreingenommene Auslegeordnung, wie auch du sagtest. Ich kann mir kaum vorstellen, dass der Regierungsrat ein bestelltes Gutachten entgegennähme. Nochmals zu Luc Mentha: Die S-Bahnstation Kleinwabern ist klar nicht Gegenstand der Motion, sonst müsstest du mir zeigen, wo. Deshalb kann ich diese Befürchtungen nicht nachvollziehen.

Präsident. Wir haben einen Einzelsprecher: Hans-Peter Kohler von der FDP.

Hans-Peter Kohler, Spiegel b. Bern (FDP). Jetzt kommt dieser Kohler, dieser Könizer auch noch. Ich wurde angekündigt. Wer es noch nicht gemerkt hat: Dieser Vorstoss entstand aus einer Gruppe heraus – das ist Politik, das versteht man. Inzwischen nenne ich es «die Zwängerei von Köniz», die die Wendeschleife in Köniz um keinen Preis will. Es kommt mir tatsächlich wie eine Zwängerei vor. Das Könizer Volk stimmte den Gemeindegeldern für die «Realisierung Tramverlängerung 9» am 28.09.2014 zu. Im Vorstoss geht es ja nur um die Tramverlängerung Kleinwabern. Man muss ihn ein paarmal lesen, bis man es realisiert, aber es geht nur um die Wendeschleife in Köniz. Das Vorhaben Tramverlängerung Kleinwabern ist beschlossen. Es befindet sich in der Umsetzung. Als Bürger von Köniz betitle ich es wirklich als Zwängerei, weil wir das Projekt damit gefährden. Wir gefährden es! Ich spreche, wie sie merken, nur zum Punkt 5. Er ist nicht zielführend. Es gibt auch ein Leben ohne Zweirichtungstram! Man könnte tatsächlich meinen, das Zweirichtungstram sei das A und O, es gehe nicht anders. Ich will dieses Projekt nicht gefährden – ich hoffe, Sie auch nicht. Es kann zudem zu einem Planungsrückschritt und zu Verzögerungen führen, das lässt sich nicht wegdiskutieren. Ich will in Köniz jetzt vorwärtskommen. Zum Flächenverbrauch: Eine solche Wendeschleife wird immer als etwas Furchtbares dargestellt. In einer Schleife gibt es Land, das man durchaus auch baulich attraktiv gestalten kann; das ist so vorgesehen. Also, bitte: Punkt 5 ist gar nicht sinnvoll, auch als Postulat nicht. Man muss dort nichts prüfen. Das Projekt wird gefährdet. Wenn, dann sicher abschreiben.

Präsident. Ich erteile Herrn «Tramdirektor» Neuhaus das Wort.

Christoph Neuhaus, Bau- und Verkehrsdirektor. Einrichtungstrams haben Vor- und Nachteile, Zweirichtungstrams auch. Das bernische Tramnetz ist historisch gewachsen. Eine komplette Umstellung auf einen Typus wäre nicht innert kurzer Zeit möglich. Bernmobil hat bezüglich Beschaffung und Einsatz von Zweirichtungstrams in seinem bestehenden Netz eine ganz klare Strategie. Das Gerücht wird gestreut, eine Gemeinderätin der Stadt Bern verbiete Bernmobil-Direktor René Schmied zu sagen, er sei für Zweirichtungstrams. Das ist ein gutes Gerücht, gut gestreut, aber glauben Sie keinem Gerücht, das Sie nicht selbst streuten. Deshalb haben wir es hier angeschaut. Wichtig ist, dass die Strategie von Bernmobil darauf zielt, die Vorteile beider Tramtypen auf planbare Unter-

brüche, wie beispielsweise bei Grossveranstaltungen oder Demos, optimal zu nutzen. Der Regierungsrat unterbreitet dem Grossen Rat im Rahmen des vierjährigen ÖV-Beschlusses gerne eine Auslegeordnung punkto Tramsystem. Dabei wird er auch darstellen, welche Konsequenzen eine vollständige Umstellung der Berner Tramflotte zu einer reinen Zweirichtungsflotte hätte. Die Auslegeordnung wird dem Grossen Rat erlauben, einmal anhand von Grundlagen über die wünschenswerte Entwicklung der Tramsysteme zu diskutieren, und nicht immer die Hände über das eine oder andere Tram zu werfen. Aus diesen Gründen beantragt Ihnen der Regierungsrat Annahme für die Ziffern 1 bis 4 der Motion.

Den Auftrag gemäss Ziffer 5 lehnt der Regierungsrat aber dezidiert ab. Denn die Kompetenz für Fahrzeugbeschaffungen liegt ganz klar beim Transportunternehmen. Der Grosse Rat, Sie, haben zwar ganz klar eine gewisse Einflussmöglichkeit über die Finanzierung neuer Infrastrukturen des Ortsverkehrs, aber in künftigen und nicht in beschlossenen und sich in der Umsetzung befindlichen Fahrzeugbeschaffungen und Infrastruktur. Die Projekte Tramverlängerung Kleinwabern und Tram Bern–Ostermundigen sind bereits beschlossen und befinden sich in der Umsetzung. Es ist zur Mode geworden, aber es eine blöde Mode, alles nochmals wiederkauen, umstellen und entsprechend umplanen zu wollen. Das geht so nicht! Die Umsetzung der Ziffer 5 käme einem Projektunterbruch mit Mehrkosten bei der Projektierung und deutlichen Terminverzögerungen gleich. Zu diesen ist der Regierung, da gültige Volksabstimmungen und beschlossene Projekte vorliegen, nicht bereit. Deshalb: Lehnen Sie Ziffer 5 ab! Sollten Sie sich trotzdem auf ein Postulat versteigen, wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie es sofort abschreiben würden.

Präsident. Der Motionär, Casimir von Arx, hat nochmals das Word.

Casimir von Arx, Köniz (glp). Ich fasse mich nur noch kurz. Ich glaube, der Regierungsrat hat es gut aufgezeigt. Es geht in dieser Motion eben nicht nur um Kleinwabern, sonst hätte ja der Regierungsrat die Aufträge in den Punkten 1 bis 4 nicht angenommen. Vielmehr geht es um einen langfristigeren, strategischen Entscheid. Klar, werden Kleinwabern und Ostermundigen in der Begründung erwähnt, aber der Auftrag selbst ist ein langfristiger, strategischer Entscheid. Ich bitte, die Motion richtig zu lesen und die Punkte zu unterstützen.

Präsident. Wir kommen zur Abstimmung. Ich lasse ziffernweise abstimmen. Wer die Ziffer 1 der Motion annimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.256; Ziff. 1)

Vote (2019.RRGR.256 ; ch. 1)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 129

Nein / Non 16

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie haben die Ziffer 1 angenommen, mit 129 Ja- gegen 16 Nein-Stimmen bei 0 Enthaltungen.

Wer die Ziffer 2 dieser Motion annimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.256; Ziff. 2)

Vote (2019.RRGR.256 ; ch. 2)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 127

Nein / Non 19

Enthalten / Abstentions 1

Präsident. Sie haben die Ziffer 2 angenommen, mit 127 Ja- gegen 19 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung.

Wer die Ziffer 3 dieser Motion annimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.256; Ziff. 3)

Vote (2019.RRGR.256 ; ch. 3)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 120

Nein / Non 27

Enthalten / Abstentions 1

Präsident. Sie haben die Ziffer 3 dieser Motion angenommen, mit 120 Ja- gegen 27 Nein-Stimmen bei 1 Enthaltung.

Wer die Ziffer 4 dieser Motion annimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.256; Ziff. 4)

Vote (2019.RRGR.256 ; ch. 4)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 101

Nein / Non 43

Enthalten / Abstentions 3

Präsident. Sie haben die Ziffer 4 dieser Motion angenommen, mit 101 Ja- gegen 43 Nein-Stimmen bei 3 Enthaltungen.

Wir kommen noch zur Ziffer 5, die in ein Postulat gewandelt wurde. Wer die Ziffer 5 als Postulat annimmt, stimmt Ja, wer dies ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2019.RRGR.256; Ziff. 5 als Postulat)

Vote (2019.RRGR.256 ; ch. 5 sous forme de postulat)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Ablehnung / Rejet

Ja / Oui 26

Nein / Non 119

Enthalten / Abstentions 3

Präsident. Sie haben die Ziffer 5 als Postulat abgelehnt, mit 119 Nein- gegen 26 Ja-Stimmen bei 3 Enthaltungen.