

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Mardi (matin) 19 mars 2013

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

22 2012.1599 Autres affaires

Arrêté du Grand Conseil sur l'offre de transports publics pour les périodes d'horaire 2014-2017

Annexe 5, ACE 0037/2012

Bernhard Antener, Langnau i.E. (PS), vice-président. Wir kommen zu Traktandum 22. Zuerst hat der Kommissionspräsident und anschliessend der Antragsteller das Wort. Wir werden die Anträge zusammen behandeln.

Ch. 1

Proposition PBD (Etter, Treiten)

Par le présent arrêté, le Grand Conseil définit l'offre de transports publics non touristiques et le cadre financier afférent pour les périodes d'horaire 2014 et 2015.

Ch. 9.2

Proposition PBD (Etter, Treiten)

Le Grand Conseil charge le Conseil-exécutif de mettre en œuvre l'arrêté sur l'offre 2014 et 2015.

Ch. 9.6

Proposition PBD (Etter, Treiten)

Le Grand Conseil se réserve le droit d'adapter ultérieurement le présent arrêté en fonction des enseignements tirés de l'Examen des offres et des structures. Il charge le Conseil-exécutif de lui soumettre une adaptation du présent arrêté sur l'offre, s'il ressort de l'Examen des offres et des structures qu'il est nécessaire d'intervenir.

Adrian Wüthrich, Huttwil (PS), président de la commission. Wir werden das nächste Geschäft nicht mehr in einem Schnellzugstempo behandeln können, bleiben aber thematisch bei den Zügen und Bussen. Die Kommission hat den Angebotsbeschluss an zwei Halbtagesitzungen beraten. Gleichzeitig haben wir den Investitionsrahmenkredit der nächsten vier Jahre beraten und beides einstimmig verabschiedet. Den Angebotsbeschluss haben wir mit 17 Stimmen ohne Gegenstimmen verabschiedet. Beim Investitionsrahmenkredit hat es Enthaltungen gegeben. Dieser wird erst im Juni im Grossen Rat behandelt. Wir sprechen hier vom Angebotsbeschluss der nächsten vier Jahre. Es ist derjenige Beschluss, der definiert, welche Züge, Bahnen und Busse während den nächsten vier Jahren ab Dezember 2013 fahren werden. In der Kommission haben wir festgestellt, dass es darum geht, das Bestehende weiterzuführen. Seitens der Regionalen Verkehrskonferenzen kamen zig Vorschläge aus den Regionen mit der Forderung weiterer Ausbauwünsche. Leider konnten diese vom Amt für öffentlichen Verkehr nicht in den Beschluss aufgenommen werden. Wir sind zum Schluss gekommen, dass wir uns angesichts der Finanzlage diesem Moratorium unterwerfen. Dies wird dazu führen, dass die Nachfrage in den nächsten Jahren deutlich steigt. Vom Verkehrsmodell her haben wir uns aufzeigen lassen, dass die im Jahr 2007 prognostizierten Zahlen ziemlich genau der Nachfrage, wie sie eingetreten ist, entsprechen. Wir können folglich davon ausgehen, dass das zu Grunde gelegte Verkehrsmodell stimmt. Wir sehen, dass wir das Angebot nicht so ausbauen können, wie es eigentlich von der Nachfrage verlangt wird. Dies wird in den nächsten vier Jahren

der Fall sein. Insofern wird es in den nächsten vier Jahren ein Problem geben. Die Leute werden dieses dadurch bemerken, dass sie vermehrt stehen und keine zusätzlichen Züge und Busse fahren. Wir haben aber auch festgestellt, dass der Angebotsbeschluss den Finanzplan einhält.

Wir sprechen hier nur über den Beschluss ab Seite 34, wie Sie ihn in den Unterlagen vorfinden. Darüber werden wir abstimmen. In der Diskussion sind wir zum Schluss gekommen, mit dem hier zur Debatte stehenden Beschluss Planungssicherheit zu erhalten. Wir möchten, dass es nicht mehr zu unterjährigen Fahrplananpassungen kommt. Dies wurde in der Kommission seitens mehrerer Votanten deutlich zum Ausdruck gebracht, ohne dass wir einen Beschluss zu dieser Problemstellung gefasst haben. In der letztjährigen Budgetdebatte von November 2012 haben wir Kürzungen vorgenommen. Weil diese mitten in der Fahrplanperiode umgesetzt werden müssen, stellen sie ein Problem dar. (*Le vice-président agite sa cloche.*) Ich nehme an, dass sich die Verkehrsdirektorin zu diesem Problem äussern wird. Das Bundesamt für Verkehr hat offenbar eine Entscheidung getroffen. Die Kommission beantragt Ihnen mit 17 Stimmen ohne Gegenstimmen, den vorliegenden Angebotsbeschluss anzunehmen.

Zu den Anträgen: Diese lagen der Kommission zum Beratungszeitpunkt nicht vor. Ich gehe davon aus, dass die Kommission die drei vorliegenden Anträge ablehnen würde. Dies, weil wir uns in der Kommission klar für Planungssicherheit ausgesprochen haben und das bestehende Angebot während den nächsten vier Jahren gewährleisten wollen. Insofern gehe ich davon aus, dass die Kommission die ersten zwei Anträge ablehnt. Der dritte Antrag ist meiner Meinung nach obsolet, weil ein ähnlicher Punkt bereits auf Seite 6 des Beschlusses, unter Ziffer 9.6, aufgenommen ist. Deshalb müsste mir der Antragsteller in seinem Votum noch den Unterschied zwischen seinem Antrag und jenem des Regierungsrats aufzeigen.

Bernhard Antener, Langnau i.E. (PS), vice-président. Das Eintreten dürfte nicht bestritten sein. – Das ist der Fall. Damit ist das Eintreten beschlossen. Nun führen wir eine gemeinsame Debatte über die Anträge der BDP und werden anschliessend separat über diese abstimmen. Das Wort hat der Antragsteller und BDP-Sprecher Grossrat Etter.

Jakob Etter, Treiten (PBD). Guten Morgen. Ich erlaube mir, die Anträge gleichzeitig auch als Fraktionssprecher zu begründen. Mit dem ÖV-Angebotsbeschluss liegt uns ein Planungsinstrument für die nächsten Jahre vor. Die bisherigen ÖV-Angebote haben nicht so viel zu reden gegeben, wie die vorliegenden. Die Vereinbarungen zwischen dem Kanton, dem Bund, den Gemeinden und den Transportunternehmungen sind meist harmonisch verlaufen. Mit dem vorliegenden Beschluss verhält es sich etwas anders: Das uns vorgelegte ÖV-Angebot ist umfassender. Wie wir alle wissen, ist die Nachfrage nach dem öffentlichen Verkehr gestiegen oder im Steigen begriffen. In den letzten Jahren hat die Nachfrage um durchschnittliche 4 Prozent bzw. um 30 Prozent in den letzten zehn Jahren zugelegt oder angezogen. Ich habe kürzlich gehört, dass im letzten Jahr ein leichter Rückgang oder zumindest eine Stagnation zu verzeichnen war. Die weiteren Tendenzen der Nachfrage sind unsicher. Wir können jedoch eine weitere Zunahme erwarten. Das ÖV-Angebot 2014 bis 2017 ist ein grosser Brocken in der Planungsphase. Das vorliegende Angebot nimmt dahingehend Rücksicht auf die Nachfrage, möglichst ein gerechtes Grundangebot zu gewährleisten.

Die Ziele ersehen Sie im Ihnen vorliegenden Bericht. Dies sind vor allem die Verbindungen zwischen den Agglomerationen, ein guter Mix zwischen ÖV und Individualverkehr, ein durchgängiges Taktsystem, ein behindertenfreundliches Angebot und eine vorausschauende Planung. Mit diesen Punkten ist ein umfassendes Angebot für die kommenden Fahrplanperioden vorgesehen. In den meisten Regionen besteht ein gutes Grundangebot. Dieses ist weiterhin gewährleistet. Einzelne Postautokurse oder Zughaltestellen mussten in Randzeiten reduziert werden. Die Investitionen nehmen in den kommenden Jahren erheblich zu. Die jährlichen Kosten, die sich auf die laufende Rechnung auswirken, betragen ungefähr 12 Mio. Franken. Angesichts der finanziellen Situation des Kantons ist jede Erhöhung zu viel, obwohl sie gerechtfertigt ist. Die Situation ist äusserst delikat. Wir müssen heute zum Teil über Angebote für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre entscheiden. Im Grundsatz ist die BDP-Fraktion mit den Vorschlägen des Angebotsbeschlusses für den ÖV einverstanden.

Ich komme zu den gestellten Anträgen: Vielleicht hat die zweimal in diesem Bericht vorhandene Nummerierung bereits Verwirrung gestiftet. Wir sprechen von der Nummerierung in den Anträgen des Regierungsratsbeschlusses 0037/2012 auf Seite 6. Im Grundsatz ist es einfach: Wir wollen nicht, dass wir bereits heute für die nächsten vier Jahre beschliessen müssen, wie das ÖV-Angebot

aussehen soll. Es geht darum, dass wir in zwei Jahren nochmals darüber sprechen können. Dies hängt sehr stark von der momentan unsicheren finanziellen Situation des Kantons zusammen. Diese ist uns allen bekannt. Der Bericht zur Angebots- und Strukturüberprüfung (ASP) liegt noch nicht im Detail vor. Wir kennen dessen Resultate noch nicht. Aus diesen Gründen können wir heute nicht über Projekte beschliessen, welche über die vorliegende Investitionsplanung hinausgehen. Das würde für uns alle einen Blindflug in unbekannte Richtung bedeuten, oder man kann sagen, dass wir ohne Licht in einen Tunnel fahren, ohne zu wissen, wie es weitergeht. Es bestehen so viele offene Fragen und ungelöste Probleme, dass es zum jetzigen Zeitpunkt unverantwortlich wäre, heute ein solches Konzept für die nächsten vier Jahre zu verabschieden. Deshalb haben wir diese drei Anträge formuliert.

Bei den Anträgen zu den Ziffern 1 und 9.2 geht es um das Gleiche; anstatt von «2014 bis 2017» zu schreiben, wollen wir, die Dauer durch «2014 bis 2015» ersetzen. Damit kann man Anfang 2015 wieder über das ÖV-Angebot sprechen. Zu diesem Zeitpunkt werden wir auch Kenntnis von den Resultaten der ASP und vom Finanzplan für die anschliessende Periode ab 2016 haben. Der Antrag zu Ziffer 9.6 – hierzu stellt der Kommissionspräsident die Frage nach dem Unterschied – enthält einen wichtigen Unterschied. Wenn Sie unserem Antrag zustimmen, hat die Regierung eine Bringschuld. Nach der jetzigen Formulierung haben wir eine Holschuld, sodass wir die Diskussion wieder verlangen müssen. Darin besteht der wichtige Unterschied. Weshalb haben wir die Idee gehabt, einen entsprechenden Antrag zu stellen? Sie erinnern sich, dass wir im November des letzten Jahres über das Budget gesprochen und unter anderem bei den Sparmassnahmen vereinzelt beim öffentlichen Verkehr abgebaut haben. Danach mussten wir feststellen, dass ein grosser Teil der beschlossenen Reduktionen gar nicht umgesetzt werden konnten, weil die Fahrpläne bereits gemacht waren. Genau das wollen wir verhindern. Wir wollen frühzeitig darüber diskutieren können. Wir haben Verständnis dafür, dass die Transportunternehmungen genügend Planungssicherheit für zwei bis drei Fahrplanperioden wünschen. Hier geht es aber in erster Linie um die Interessen des Kantons. Diese liegen bei den Finanzen, das heisst, es geht darum, rechtzeitig auf die Finanzen Einfluss zu nehmen, sodass wir eine Übereinstimmung mit der ASP und dem Investitionsvoranschlag erreichen können. Die jetzigen Diskussionen sind massgeblich von der finanziellen Situation geprägt. Aus dieser Sicht müssen wir uns die Möglichkeiten offen halten, nach zwei Jahren eine Neubeurteilung vorzunehmen. Deshalb bitte ich Sie, den Anträgen zuzustimmen. Die BDP-Fraktion beantragt Ihnen aufgrund dieser Überlegungen den vorliegenden drei Anträgen im Rahmen des Angebotsbeschluss zuzustimmen.

Hugo Kummer, Berthoud (UDC). Guten Morgen miteinander. Wir sprechen über den Angebotsbeschluss 2014 bis 2017. Der Grosse Rat entscheidet, wo wie viel öffentlicher Verkehr in den nächsten vier Jahren stattfinden soll. Primär wichtig ist, dass der Grosse Rat dies über die Liniennetze aller Linien des Regional- und Ortsverkehrs festlegt. Wie viele dies sein werden, wird bei der Angebotsdichte, das heisst, bei der Angebotsstufe festgelegt. Die Verkehrsmittel – Bahn, Tram, Bus, Trolleybus – werden definiert. Im ganzen Kanton ist ein attraktives nachfrage- und potentialgerechtes Grundangebot des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen. Der Angebotsbeschluss stützt sich auf die Arbeiten der Regionalkonferenzen und der Regionalen Verkehrskonferenzen. Darin sind die Gemeinden vertreten. Eine Fahrperiode umfasst jeweils zwei Jahre. Für eine erfolgreiche Planungssicherheit benötigen die Transportunternehmer mindestens zwei Fahrperioden, also vier Jahre. Die Artikel im Gesetz des öffentlichen Verkehrs sagen klar, dass der Angebotsbeschluss nach dem Willen des Gesetzgebers in einem Zeitraum von vier bis sechs Jahren stattfinden soll. Mit vier Jahren befinden wir uns demnach an der im Gesetz vorgeschriebenen Untergrenze. Der Bund legt auch die Terminplanung für den Bestellprozess des öffentlichen Verkehrs fest. Wir sind folglich mit dem Bund vernetzt, was wichtig zu wissen ist. Die Eingaben der sogenannten Fahrplantrasses der Regionalzüge müssen bis Mitte April erfolgen. Es sind also nicht nur wir, die befehlen, sondern es hängt mit dem Bund zusammen.

Natürlich gibt es in jedem Angebotsbeschluss Veränderungen, seien diese positiv oder negativ. Wir müssen der Wahrheit wirklich ins Auge sehen. Dass es Unterschiede gibt, zeigen Beispiele ganz klar. Den Bahnhof Bern frequentierten im Jahr 2012 pro Tag 60 000 Fahrgäste. Wir haben dies seitens der Kommission vor Ort angeschaut. Am Morgen waren pro Stunde 8000 Personen im Bahnhof Bern unterwegs. Bei der Dauer des Angebotsbeschlusses geht es darum, den Transportunternehmungen mit vier Jahren eine gewisse Planungssicherheit zu geben. Solche Unternehmen müssen auch Anschaffungen und Investitionen tätigen, was eines längeren Planungshorizontes bedarf. Deshalb ist es sicher wichtig, dass man gemeinsam mit diesen

Unternehmen arbeitet. Das vom Bund vorgeschriebene Fahrplanverfahren findet Anfang Juni statt und dient zur Bereinigung des Fahrplans des Regionalverkehrs. Mit einer Verschiebung des Angebotsbeschlusses könnten die Fristen nicht, wie vorgesehen, eingehalten werden. Die Transportunternehmungen befänden sich damit wieder in einer unsicheren Situation, sodass die Grundlagen für ihre entsprechenden Eingaben wiederum unsicher wären. Das hängt alles zusammen und ist nicht so einfach, wie es auf den ersten Blick erscheint. Die Frage ist, was sich mit einer Beratung im Juni ändern würde. Ich denke, es würde sich nicht viel verändern. Der Kommissionspräsident hat es klar gesagt. Die Kommission hat sich einstimmig für den Angebotsbeschluss ausgesprochen. Ebenfalls war die Kommission einstimmig der Meinung, nichts mehr aus dem Angebotsbeschluss herauszuberechnen. Wenn wir damit beginnen, etwas herauszuberechnen, wird jede Region wollen, dass wir noch etwas verändern. Das wäre gefährlich. Zu den Anträgen von Grossrat Etter. Wir sind der Meinung, dass man diese nicht annehmen sollte, um nichts mehr am Angebotsbeschluss zu ändern. Der Präsident hat auch darauf hingewiesen, dass der dritte Antrag einen ähnlichen Inhalt enthält wie bereits im Angebotsbeschluss vorgesehen. Die ersten beiden Punkte möchten wir nicht verändern, weil es einen Zeitlauf von vier Jahren braucht. Deshalb unterstützen wir diese nicht. Die SVP unterstützt den Angebotsbeschluss, so wie er vorliegt, mehrheitlich.

Hans-Jörg Rhy, Zollikofen (PS). Wir von der SP-JUSO-PSA-Fraktion nehmen zur Kenntnis, dass mit dem vorliegenden Beschluss das ÖV-Angebot der Jahre 2014 bis 2017 aufgrund der finanziellen Situation des Kantons Bern auf das Mögliche gekürzt wurde und praktisch auf dem heutigen Stand eingefroren wird. Die begründeten Ausbau- und Verbesserungsanträge der Regionalen Verkehrskonferenzen werden – mit kleinen Ausnahmen – alle abgelehnt. Das Fahrplanangebot bleibt, wie es ist. Allerdings ergibt sich im Verhältnis zur grösseren Nachfrage faktisch ein Rückschritt in der Qualität des ÖV-Angebots. Das ist gefährlich. Weil das Angebot in den letzten Jahren der steigenden Nachfrage folgen konnte, hat man bis jetzt eine erfreulich deutliche Verhaltensänderung der Bevölkerung feststellen können, hin zur stärkeren Benutzung des öffentlichen Verkehrs. Dank dem guten ÖV-Angebot und aufgrund der verstopften Strassen in den Agglomerationen hat sich beim ÖV eine positive Nachfrageentwicklung von jährlich 4 Prozent ergeben. Potenziell kann sich diese Entwicklung sogar verstärken, aber nur dann, wenn das ÖV-Angebot qualitativ auch in der Zukunft stimmt. Mein Vorredner hat auf die verschiedenen Aspekte der Qualität hingewiesen. Es ist kein Geheimnis, dass Kapazitätsprobleme schon heute in vielen Bussen, Trams und Zügen bestehen. Auf einzelnen Buslinien ist das Fahren in den Stosszeiten trotz Zwei-Minuten-Takt eine Zumutung. Das ist nicht nur in Bern der Fall! Wenn sich die unbequemen Platzverhältnisse weiter verschärfen und sich wegen Taktausdünnungen die Anschlüsse verschlechtern, dann wird das Pendeln mit dem ÖV unattraktiv. Das führt wiederum zu einer Rückverlagerung vom öffentlichen Verkehr auf den Individualverkehr, zu noch mehr Staus und zu einer reduzierten Erreichbarkeit der wichtigen Wirtschaftszentren und Subzentren im Kanton sowohl mit dem ÖV als auch auf der Strasse. Das führt folglich zu einer doppelten Verschlechterung der wirtschaftlichen Standortqualität.

Wenn wir den ÖV schon nicht ausbauen können, dann sollten wir ihn zumindest nicht noch verschlechtern. Das könnte für den Grossen Rat und für die Regierung – speziell auch für jede künftige Regierung – ein teurer Spass werden. Warum? Jede finanzielle Einsparung des Kantons bewirkt eine gleichwertige Einsparung bei den Beiträgen des Bundes! Beschliesst der Kanton also eine Einsparung von 20 Mio. Franken, hat das einen Abbau im Ausmass von mindestens 40 Mio. Franken zur Folge. Die Gemeindebeiträge – speziell diejenigen der Städte – gehen dann dem ÖV auch noch flöten. Dies hat entsprechende Auswirkungen auf den gesamten Verkehr, auf der Schiene und auf der Strasse, was ganz sicher nicht nur im Stadtverkehr der Fall sein wird. Am meisten leidet heute schon das Umland der Städte, also die Gemeinden mit Autobahnausfahrten und mit Hauptstrassen, die in die Stadt führen. Dort ist jeden Morgen und jeden Abend alles verstopft. Dies kann täglich in den Vororten von Thun, Burgdorf, Biel und Bern besichtigt werden. In Zollikofen und in Wabern «stehen» und fahren jeden Tag 20 000 bis 25 000 Autos auf der Strasse auf dem Weg in die Stadt. In Nidau, Bözingen, Hilterfingen und Kirchberg sind es nicht viel weniger. Es kann nicht intelligent sein, dieses Chaos zu verstärken und in Zukunft noch mehr Leute vom ÖV auf die Strasse zu verlagern.

Noch eines: Es wird sehr viel schwieriger sein, nach einem Abbau der ÖV-Leistungen die Beiträge des Bundes später wieder zu holen, anstatt sie heute mit einem kontinuierlichen Angebot zu sichern. Ein Auf und Ab, ein Hüst und Hott einzelner Kantone, die alle in ein nationales

Gesamtsystem des ÖV eingebunden sind, wird seitens des Bundes nicht geschätzt. Rasch 10 bis 20 Mio. Kantonsgelder zu sparen und später zu merken, dass total 20 bis 40 Mio. mühsam wieder hereingeholt werden müssen, sollten wir keiner Regierung antun, weder der heutigen noch einer allfällig künftigen. Das könnte uns allen, nach dem Erwachen aus dem Wahlkampfduzel, ein gehöriges «Gringweh» verursachen. Die SP-JUSO-PSA-Fraktion bittet Sie, das alles zu bedenken und dem Angebotsbeschluss, so wie er vorliegt und von der Kommission einstimmig verabschiedet wurde, zuzustimmen.

Zu den Anträgen Etter: Gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr sollen die Planungsgrundlagen für die Weiterentwicklung des ÖV-Angebots periodisch vom Regierungsrat dem Grossen Rat unterbreitet werden. Der Regierungsrat stützt sich dabei auf Studien und Anträge der regionalen Verkehrskommissionen. Auch diese benötigen eine gewisse Zeit für ihre Studien und Begründungen zum Verkehrsangebot. Mit dem Angebotsbeschluss soll der Grosse Rat die mittelfristige Angebotsentwicklung festlegen. Was unter mittelfristig zu verstehen ist, konnte der Grosse Rat in den frühen 1990er-Jahren bei der Beratung des ÖV-Gesetzes wie folgt zur Kenntnis nehmen: «Die Angebotsplanung ist auf die Entwicklung des Angebotes im Rahmen der bestehenden Infrastruktur ausgerichtet und umfasst einen Zeitraum von zwei oder drei Fahrplanperioden (vier bis sechs Jahre).» So steht es im Vortrag zum Gesetz und betrifft den Artikel 13, der die Planungsberichte des Regierungsrates regelt. Der Zeitraum von vier bis sechs Jahren ist für die Planungssicherheit der Transportunternehmen wichtig und nötig, damit sie ihre Produktionsplanung nach dem definierten Angebot der Kantone ausrichten und mit dem Fernverkehrsangebot des Bundes kombinieren können. Die Bereitstellung und der Einsatz des Rollmaterials bei den Bahnen oder die Beschaffung der Strassenfahrzeuge bei den Busunternehmen können nicht kurzfristig erfolgen. Der Einsatz und die allfällige Rekrutierung des Fahrpersonals muss rechtzeitig geplant werden können und sollte nicht nach ein bis zwei Jahren bereits wieder in Frage gestellt werden. Züge, Trams und Busse lassen sich auch nicht so einfach wieder verkaufen. Deshalb ist eine Vierjahresperiode für alle Beteiligten die geeignete Form für den Angebotsbeschluss. Das gilt heute genauso wie vor zwanzig Jahren. Der Grosse Rat sollte sich nicht leichtfertig über seine damaligen Beschlüsse hinwegsetzen. Ich bitte Sie, die Anträge Etter abzulehnen. Diese dienen eigentlich niemandem. Besten Dank.

Jakob Schwarz, Adelboden (UDF). In unserer Fraktion ist der Angebotsbeschluss, wie er vorliegt, unbestritten. Bestehendes wird weitergeführt. Die RVK-Anträge wurden, wie wir gehört haben, weitgehend abgelehnt. In diesem Sinn ist eine gewisse Opfersymmetrie vorhanden. Alle sind etwas unzufrieden, sowohl diejenigen, die mehr ÖV möchten, als auch diejenigen, die aus finanziellen Gründen weniger möchten. Deshalb wird diese Vorlage wahrscheinlich auch mehrheitsfähig sein. Für die Anträge Etter hat unsere Fraktion relativ grosse Sympathien. Den bürgerlichen Kollegen seitens der SVP muss ich doch zu bedenken geben, ob wir den Angebotsbeschluss wirklich auf vier Jahre fixieren wollen, wenn wir im Rahmen der ASP hart über Finanzen diskutieren. Wenn ja, müssen wir auch dazu stehen. Andernfalls fixieren wir besser eine zweijährige Periode anstatt unterjährige Sparübungen, wie im letzten Herbst, zu machen. Das möchten wir nicht. Deshalb unterstützen wir die Anträge der BDP.

Maria Esther Iannino Gerber, Hinterkappelen. In den letzten Jahren hat die Nachfrage nach dem öffentlichen Verkehr erfreulicherweise stark zugenommen. Diese Zunahme ist im Vergleich zum Angebotsausbau überproportional erfolgt. Somit sind die Kapazitätsengpässe während den Hauptverkehrszeiten verschärft worden. Die Prognosen sehen weitere Zunahmen vor. Falls das ÖV-Angebot gekürzt wird, erfolgt eine Verlagerung auf die Strasse, welche das Strassennetz noch mehr belastet. Der hier präsentierte Angebotsbeschluss ist eine minimale Weiterführung des heute bestehenden Angebots. Obschon die kantonale ÖV-Strategie ein genügendes Angebot vorsieht, sind praktisch alle Anträge aus den Regionalen Verkehrskonferenzen oder aus den Regionalkonferenz abgelehnt worden – und dies in erster Linie aus finanziellen Gründen. Man hat bereits auf die Finanzlage des Kantons Bern Rücksicht genommen, bevor überhaupt der Auftrag, Einsparungen vorzunehmen, erteilt wurde. Mir erscheint wichtig, dass die Anträge der Konferenzen in Abstimmungen mit den Gemeinden gestellt wurden. Diese leisten ebenfalls ihren finanziellen Beitrag und kennen die Bedürfnisse der Bevölkerung bestens. Dieser Bottom-up-Ansatz ist nicht etwa auf der grünen Wiese oder am Schreibtisch entstanden; es handelt sich nicht um ein Nice-to-have-Angebot. Die Nachfrage nach einem gut funktionierenden öffentlichen Verkehr ist mehr als erwiesen. Dass das zu beschliessende Angebot jetzt wesentlich weniger beinhaltet, als es die

Nachfrage fordert, ist eigentlich bedauerlich. Aber in Anbetracht der angespannten Finanzlage sind sich alle Beteiligten einig, dass im Moment keine weiteren Angebotsausweitungen verlangt werden können und dass der Gürtel nur enger geschnallt werden soll.

Die grüne Fraktion spricht sich einstimmig für die Annahme des Beschlusses über das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Fahrplanperioden 2014 bis 2017 aus. Somit ist auch gesagt, dass die grüne Fraktion die Anträge der BDP allesamt ablehnt. Ich bin etwas über diese Anträge erstaunt. In der Kommission wurde gross darauf hingewiesen, dass man den Transportunternehmungen Planungssicherheit gewähren möchte. Plötzlich lagen diese Anträge vor. Was mir wichtiger erscheint, ist, dass die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs nicht aufrechterhalten werden kann, wenn sich die ÖV-Benutzenden nicht auf das Angebot verlassen können. Falls der Grosse Rat aufgrund der Angebots- und Strukturüberprüfung zum Schluss kommen sollte, weitere Sparrunden im Bereich des öffentlichen Verkehrs einleiten zu wollen, indem Angebote gekürzt werden, dann kann der Schuss leicht nach hinten losgehen. Jede ÖV-Benutzerin und jeder ÖV-Benutzer leistet einen grossen Beitrag zur Entlastung des Strassennetzes. Falls der Kanton im Benchmark mit anderen Kantonen nicht an Attraktivität verlieren und schlechter abschneiden will, als er es heute tut, bedarf es einer hohen Standortqualität. Um Konkurrenzfähigkeit im Standortwettbewerb für die Wirtschaft zu ermöglichen, braucht es ein gut funktionierendes ÖV-System, welches die Transportkette vom Wohn- zum Arbeitsort sicherstellt.

Peter Moser, Bienne (PLR). Guten Morgen. Als einer der letzten Fraktionssprecher hat man immer die undankbare Aufgabe, sich kurz zu fassen, nichts zu wiederholen und trotzdem etwas Gescheites, noch nicht Gesagtes, zu sagen. Als Wichtigstes sollte man auch den vorliegenden Bericht und damit die grosse Arbeit würdigen. Auch für unsere Fraktion ist ein funktionierender ÖV das Rückgrat für eine prosperierende Wirtschaft. Aus diesem Grund unterstützen wir den vorliegenden Angebotsbeschluss, so wie er ist und ohne Änderungen. Mit Blick auf die kommende Entwicklung der Passagierzahlen ist der vorliegende Status quo knapp genügend oder sogar ungenügend. Im Prinzip sollten wir das Angebot weiter ausbauen – wenn nur die lieben Finanzen nicht wären. Ein weiterer Ausbau des ÖV muss daher Rücksicht nehmen auf die bescheidenen finanziellen Möglichkeiten der öffentlichen Hand. Deshalb haben wir Verständnis für die Tatsache, dass nur ein kleiner Teil der Ausbauwünsche, die seitens der Regionen bzw. der RVK eingebracht wurden, berücksichtigt werden konnten. Wenn der Ausbau mehr oder weniger stagniert, dann geschieht dies doch auf einem guten Level, das heisst, auf einem hohen Niveau. Klar, wir hätten gerne mehr. Wir wissen aber, dass es nicht geht.

Der Berner ÖV ist ein Erfolgsprodukt. Die Prognosen rufen nach einem Ausbau. Wie uns ein Augenschein um 07.15 Uhr am Bahnhof Bern gezeigt hat, ist dieser auch dringend. Es ist sehr eindrücklich, welche Menschenmassen dort «durchgeschleust» werden. Es sind praktisch Verkehrslenker dafür im Einsatz. Angesichts der kommenden Sparrunden muss auch der ÖV-Benutzer seinen Beitrag wohl oder übel leisten. Ohne Prophet zu sein, wird es sicher zu einem Mix aus Tarifierhöhungen und Angebotskürzungen kommen. Beides muss aber so austariert sein, dass der Mechanismus nicht darunter leidet. Wir wollen auch keine ungewollte Abwanderung der ÖV-Benutzer auf die Strasse. Die Strassen sind, wie wir bereits gehört haben, auch verstopft. Ein grosser Teil des ÖV fährt auch wieder auf diesen Strassen. Insofern handelt es sich um einen Teufelskreis, bei dem wir nicht wissen, wo wir beginnen sollen.

Die vom Volk im letzten Jahr abgesegnete Motorfahrzeugsteuersenkung hat – so schön sie ist – den Spielraum für mögliche Tarifierhöhungen im ÖV nicht vergrössert; im Gegenteil. Wenn noch die Herausforderungen des Umweltschutzes, wie beispielsweise aufgrund des CO₂-Gesetzes, daher kommen, müssten wir den ÖV eigentlich sofort ausbauen. Sie sehen, dass wir uns in einem Spannungsfeld zwischen prognostizierten Verkehrszunahmen auf der einen Seite befinden. Um diese zu befriedigen, bedarf es eines Ausbaus des Angebots. Auf der anderen Seite des Spannungsfelds liegt die Finanzlage des Kantons. Diese Schere – auch diesbezüglich muss man nicht Prophet sein – wird wahrscheinlich weiter auseinandergehen. Somit stellt sich die Frage, wie, mit welcher Strategie und mit welchen Massnahmen, wir einen solchen Ausbau in Zukunft bewerkstelligen wollen.

Ich hatte mir vorgenommen, auch ein paar Worte zur Ausschreibungsstrategie des Kantons zu sagen, verzichte aber darauf. Zumindest weise ich darauf hin, dass man diese einmal hinterfragen könnte. Die Ausschreibungen haben – zumindest im Seeland – nicht nur Gewinner, sondern wohl mehr Verlierer hinterlassen. Auch der Kunde konnte nicht davon profitieren. Hinzu kommt, dass der Kanton einen sehr guten Benchmark aufweist. Er weiss, wo, sämtliche Linien stehen. Mit diesen

Zahlen kann auch in der Diskussion mit den Transportunternehmungen und den Dienstleistungserbringern der eine oder andere Druck ausgeübt werden. Sollte dies nicht mehr ausreichen, kann immer noch eine Ausschreibung gemacht werden. Mit diesem Druck werden im Prinzip auch die Tarifierhöhungen angestossen. Die Regierung sagt zu einem weiteren Vorstoss, dass dies nicht ihre Hoheit und Befugnis sei. Wenn man nicht Druck auf die Transportunternehmungen ausübt, führt dies zum Druck auf der anderen Seite, nämlich dazu, die Einnahmen zu erhöhen. Angesichts der zitierten, schwierigen Ausgangslage unterstützt unsere Fraktion die vorliegende und gut austarierte Vorlage.

Zu den drei Anträgen. Die Ablehnung der ersten zwei Anträge wurde von Grossrat Rhyn gut begründet. Mit dem dritten Antrag haben wir auch Mühe. Man könnte manchmal den Eindruck erlangen, wir Grossräte möchten Regierungsrat spielen. Wir sind klar der Meinung, dass die Regierung die Prioritäten setzen und definieren muss, wo wie viel gespart wird. Danach können wir darüber befinden. Es ist nicht am Grossen Rat zu sagen, auf welcher Linie gespart werden soll. Dadurch findet eine Kompetenzvermischung statt, die uns nicht zusteht. Am Schluss danke ich der BVE für die gute, umfangreiche und auch übersichtliche Vorlage und – dies sage ich persönlich – für die effiziente Arbeit. Es kommt wohl nicht in vielen Kommissionen vor, dass ein stellvertretender Amtsvorsteher selber das Protokoll erstellt und es fristgerecht abgeliefert. Vielen Dank.

Bernhard Antener, Langnau i.E. (PS), vice-président. Ich habe eine Mitteilung zu machen: Ich darf Ueli Studer, der heute seinen Geburtstag feiert, herzlich gratulieren. (*Applaudissements*)

Martin Aeschlimann, Berthoud (PEV). Ich bin seit einem Jahr im Grossen Rat und habe zum ersten Mal die Gelegenheit gehabt, in dieser Kommission mitzuwirken. Obwohl ich früher während vielen Stunden im Estrich Eisenbahnen zusammengebaut habe, habe ich über die Komplexität der Angelegenheit gestaunt und wie umfangreich nicht nur die Finanzen dieses Geschäfts, sondern auch die uns zugestellten Dossiers und Unterlagen sind. Ich möchte der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion gleich zu Beginn dafür danken. Die Kommunikation verlief seitens von Frau Regierungsrätin Egger-Jenzer und ihrer Entourage sehr gut. Auch wurde für diejenigen, die das erste Mal dabei waren, der Mechanismus des Angebots- und Investitionsrahmenkredits erklärt.

Die EVP nimmt – wie verschiedene Vorrednerinnen und Vorredner auch – zur Kenntnis, dass das Angebot im öffentlichen Verkehr aufgrund der Finanzlage und abgesehen von einigen homöopathischen Eingriffen praktisch auf dem Status quo belassen werden soll. Der vorliegende Angebotsbeschluss 2014 bis 2017 berücksichtigt dabei in keiner Art und Weise das Nachfragewachstum, welches in den nächsten vier Jahren zu erwarten ist. Folglich führt der vorliegende Beschluss – wenn man den Status quo und die steigende Nachfrage übereinanderlegt – zu einem Abbau der öffentlichen Dienstleistungen während den nächsten vier Jahren. Dies müssen wir einfach zur Kenntnis nehmen. Darüber sind wir grundsätzlich nicht erfreut. Aufgrund der Finanzlage ist es ein Gebot der Stunde. Dass das erfolgte Wachstum der Mobilität – dieses geht auch eindrücklich aus einer Grafik hervor – zwischen 2000 und 2010 fast vollständig zulasten des öffentlichen Verkehrs gegangen ist, stimmt uns hoffnungsvoll. Auch wenn wir grundsätzliche Fragen und kritische Anmerkungen zum steigenden Wachstum in der Mobilität insgesamt haben, finden wir es natürlich gut, dass dieses mit dem öffentlichen Verkehr aufgefangen werden kann. Grundsätzlich müssen wir uns aber überlegen, wie viel Wachstum unsere Gesellschaft letztlich – gerade auch im Hinblick auf die ambitionierten Energieziele, die wir uns in unserem Kanton gesteckt haben – trägt.

Ich habe der Kommission aufgrund meiner Erfahrungen vor Ort in Burgdorf zu bedenken gegeben, dass Firmen, die sich heute neu in einer Region ansiedeln wollen, nicht nur den Steuerfuss beachten, sondern auch, wie gut das ÖV-Angebot ist. Dies hat einen Zusammenhang damit, dass junge Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer es immer mehr als selbstverständlich erachten, den Weg vom Wohn- zum Arbeitsort mit dem ÖV zurückzulegen. Diese Entwicklung ist gut und erfreulich. Offenbar findet in den jungen Köpfen auch eine Veränderung statt. Es ist zu hoffen, dass diese auch noch ältere ansteckt. Insgesamt unterstützt die EVP-Fraktion den Angebotsbeschluss über die vier Jahre. Damit komme ich zu den Abänderungsanträgen der BDP. Wie meine Vorrednerinnen und Vorredner sind wir auch der Meinung, dass die Planungssicherheit über vier Jahre entscheidend ist. Wir haben seitens der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion deutlich gehört, dass es Sinn macht. Bis auf zwei Ausnahmen wird auch die EVP-Fraktion die Abänderungsanträge ablehnen.

Thomas Brönnimann, Mittelhäusern (pvl). Es wird Sie nicht erstaunen, dass die glp-CVP-Fraktion in der Sache uneingeschränkt hinter dem Angebotsbeschluss steht. Darüber muss ich kein einziges Wort verlieren. Hingegen muss ich ein paar Worte zu den Anträgen Etter sagen. Solche Debatten haben es an sich, dass, wenn es um Verkehr geht, die Verkehrspolitikern an das Rednerpult treten. Was wir aus der Sicht unserer Fraktion in der nächsten Zeit benötigen, ist eine Gesamtsicht. Wir sind überzeugt, dass man wahrscheinlich bereits in einem halben bzw. spätestens in einem Jahr wird sagen können, dass der Kanton Bern nach der ASP nicht mehr der gleiche Kanton sein wird wie vor der ASP.

Damit sind wir bei Grundsatzfragen angelangt. Grossrat Rhyn hat das Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Vortrag zitiert. Ich glaube Grossrat Rhyn, obwohl ich die Zitate nicht nachgelesen habe. Unter normalen Bedingungen ist es auch absolut sinnvoll, den öffentlichen Verkehrsbetrieben vier bis sechs Jahre Planungshorizont zu gewähren. Die Situation ist jetzt so, dass wir im Moment im Kanton Bern nicht in normalen Zeiten leben. Sie erinnern sich vielleicht an den berühmten «Minger»-Witz. Dieser lautet: «En cas de guerre, sonnez deux fois». Wir befinden uns in einer dramatischen Finanzsituation. Während dieser kann man auch nicht mit normalen Argumenten argumentieren. Genau das halten wir Grossrat Etter zugute; er hält den Finger auf den wunden Punkt. Alle Vorredner haben gelobt, wie der öffentliche Verkehr fantastisch funktioniert und immer wächst. Ich bin auch Benutzer des öffentlichen Verkehrs. Ich schätze diesen sehr und benutze auch die RBS-Linie nach Zollikofen, auf welcher japanische Verhältnisse herrschen. Ich freue mich auch, dass wir auf unserer S6-Bahnlinie Doppelstockzüge haben. Ich habe das Dokument gelesen und stelle fest, dass selbst der gut laufende S-Bahnverkehr gerade die Hälfte seiner Kosten deckt. (*Le vice-président agite sa cloche.*) Wenn wir das Angebot ausweiten, müssen wir es auch finanzieren. Schlussendlich drücken wir uns – zumindest sehr viele von uns – vor dieser Grundsatzfrage, nämlich, ob wir dazu auch bereit sind. Es gibt verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten, so beispielsweise über Steuergelder als einfachste Möglichkeit, aber auch über die Erhöhung der Tarife. In diesem Zusammenhang möchte ich auf die Reaktionen verweisen, die die letztjährigen Tarifierhöhungen seitens der SBB ausgelöst haben. Der Personenverkehr, dessen Wachstumskurve in Zukunft antizipiert, ist erstmals gesunken, und dies aufgrund einer leichten Tarifierhöhung. Insofern besteht eine Preiselastizität der Nachfrage. Deshalb sollten wir aufpassen und die Wachstumsszenarien nicht fortschreiben, sondern diese hinterfragen.

Wir haben die Worte von Frau Regierungsrätin Egger noch im Ohr. Sie hat einige Male gesagt, welches die Folgen wären, wenn wir dem Kanton die nötigen Gelder nicht zur Verfügung stellen. Regierungsrätin Egger liest jeweils vor, welche Linien primär betroffen sind. Es sind Linien auf dem Land. Vor allem Sie, die hier in der Mitte sitzen, haben als Regionalvertreter keine Freude daran. Auch Frau Regierungsrätin Egger dürfte nicht erfreut sein, ebenso wenig unsere Fraktion. Es ist aber einfach eine Tatsache; wenn das Geld nicht vorhanden ist, muss irgendwo gespart werden. Frau Egger und die Regierung haben sogar die Region Bern ins Visier genommen, indem der Tramtakt ausserhalb der Stosszeiten von sechseinhalb auf sieben Minuten gesenkt wurde. Daran hat kein Trambenutzer Freude. Wenn es darum geht, Opfer zu bringen, zu welchen wir den Kanton offenbar in einer Mehrheit zwingen, dann sind diese Sparopfer aus unserer Sicht immer noch vertretbar.

Sie merken es sicher. Meine Argumentation läuft darauf hinaus, dass wir Grossrat Etter in seinen Anträgen unterstützen. Wir stellen fest, dass der vorliegende Angebotsbeschluss eine Politik des Status quo repräsentiert. Grossrat Aeschlimann hat es auch erwähnt. Man kann sagen, dass dies der kleinste gemeinsame Nenner ist. Ich gehe sogar einen Schritt weiter, indem ich diese Politik als ein Gleichgewicht des Schreckens zwischen Land- und Stadtregionen bezeichne. Alle haben Angst, dass ihre Linien von den Einsparungen betroffen sein könnten. Dann fahren halt alle Trams nur noch alle siebeneinhalb Minuten und am Abend fährt dann nach 20.00 Uhr kein Postauto mehr nach Gerzensee. Davor haben alle Angst, weshalb man sich auf diesen Beschluss geeinigt hat. Ich sage es noch einmal: Dieser Kanton wird nach ASP nicht mehr gleich aussehen wie zuvor. Deshalb finden wir seitens der glp-CVP-Fraktion, dass diesen Anträgen zuzustimmen ist. In den nächsten Jahren nach ASP sollten wir uns viel grundsätzlichere Fragen stellen, nämlich wie wir die Mobilität insgesamt vermeiden können. Weder der Privat- noch der öffentliche Verkehr deckt seine Kosten. Plötzlich diskutieren wir hier über Fragen, wie dezentrale Entwicklungsschwerpunkte gefördert werden können. Oder wir diskutieren die Frage, wie wir fördern können, dass die Leute wieder dort wohnen können, wo sie arbeiten. Vielleicht diskutieren wir dann darüber, wie dezentrale Bildungszentren oder eine dezentrale Verwaltung finanziert werden kann. Diesbezüglich wird eine Diskussion zwischen Stadt und Land vielleicht wieder möglich sein. Aber das ist natürlich ein Zehn-

bis Zwanzig-Jahresprojekt. In diesem Sinn unterstützen wir die Anträge von Grossrat Etter.

Werner Moser, Landiswil (UDC). Ich habe es bereits von meinem Vorredner gehört und gehe mit ihm einig, dass sich die Diskussion aufgrund der finanziellen Lage erübrigt. Wie wir wissen, fordert dies Opfer. Der vorliegende Angebotsbeschluss fordert Opfer im ländlichen Raum von Gemeinden, die überhaupt keinen ÖV mehr haben werden. Insofern muss ich die Frage stellen, wie ich der ländlichen Bevölkerung klar machen soll, dass sie keinen ÖV mehr haben wird, während man in der Stadt über den Minutentakt diskutiert. Letzteres kann ich wegen der regen Benutzung verstehen. Dass dies auf dem Land nicht begriffen wird, ist klar. Ich muss aber klarstellen, dass es auf dem Land auch Leute gibt, die kein Auto fahren – seien dies Kinder oder ältere Personen. Weil Schulhäuser zusammengelegt wurden, kann man die Sache natürlich mit Schulbussen angehen. Dieses Angebot würde eher auf die Unterstufenkinder beschränkt, während die älteren Schulkinder mit Velos oder Mofas zur Schule fahren können. Im Winter sind die Strassenverhältnisse wiederum sehr gefährlich. Die Gemeinde Bleiken, die mich kontaktiert hat, hat in kurzer Zeit mehr als 50 Prozent Unterschriften der Stimmberechtigten gehabt. Es geht nicht darum, dass diese selber den ÖV benutzen möchten. Ein Teil der Leute ist auf den ÖV angewiesen wie Kinder und ältere Leute. Letztere müssen ausserhalb des Dorfes zum Arzt. Dasselbe gilt für den wöchentlichen Einkauf, dort, wo der Dorfladen nicht mehr ausreicht. Ich habe einfach keine Alternative in diesem Angebotsbeschluss – sei es nur ein Rufbus – gefunden. Aus diesem Grund kann ich den Angebotsbeschluss nicht unterstützen.

Heinz Siegenthaler, Rüti b. Büren (PBD). Vorab sei klargestellt, dass es sich nicht um Anträge Etter – ich will ihm nichts wegnehmen – sondern um BDP-Anträge handelt. Die BDP hat fachlich und sachlich nichts am Bericht auszusetzen. Hier wurde sehr gute Arbeit geleistet. Wir sehen das Ganze im Zusammenhang der unsererseits mehrfach geäusserten Warnungen vor dem Hintergrund der finanziellen Situation des Kantons Bern. Im Juni werden wir den Geschäftsbericht 2012 beraten müssen. Sie wissen alle, dass 200 Mio. Franken fehlen, etwa so viel, wie die jährlichen Subventionen des ÖV ausmachen. Alle sagen, dass jetzt gehandelt werden muss. Die Frage ist einfach, wann dies sein wird. Alle sprechen vom Zauberwort ASP. Kein Mensch kann aber irgendeine von der Regierung geplante Sparmassnahme erkennen. Im Gegenteil erhalten wir immer wieder Signale, wonach die ASP immer wieder hinausgeschoben wird, weil es wahrscheinlich schmerzhaft sein wird, überall sparen zu müssen. Überall heisst, dass auch beim ÖV gespart werden muss. Man sagt, dass man bereits gespart hat, indem man gar nicht so viel ausgebaut hat, wie dies gewünscht war. Wenn Sie die Zahlen lesen, sehen Sie, dass die Ausgaben in den nächsten vier Jahren um 12 Mio. Franken erhöht werden. Die Erhöhung einer Ausgabe hat meines Erachtens gar nichts mit Einsparungen zu tun, sondern mit einer Verminderung. Wenn man bei den Zahlen im Rahmen der Vorprüfung der ASP festgestellt hat, dass der Kanton Bern ein Defizit von etwa 15 Prozent aufweist, müsste man folglich 15 Prozent sparen. Bei 200 Mio. Franken würde dies 30 Mio. Franken bedeuten und nicht 12 Mio. Franken plus.

Unser Antrag ist kein Sparantrag. Er will lediglich dem Grossen Rat den Handlungsspielraum offenhalten, indem für die nächsten zwei Jahre mit den Zahlen des Angebotsbeschlusses gefahren wird. In den nächsten zwei Jahren werden wir auch Finanzbeschlüsse fassen müssen. Wir müssen auch beschliessen, wie wir das strukturelle Defizit wegbringen. Wenn wir für vier Jahre feste Ausgaben beschliessen, wird es während der Budgetdebatte im Herbst seitens der Regierung heissen, der ÖV sei tabu, weil der Grosse Rat im März 2013 vier Jahre fix beschlossen hat. Das möchten wir verhindern, indem wir den Spielraum offenhalten. Wenn wir dies nicht tun, geschieht das, was letzten Herbst passiert ist. Man hat im November rasch ein Sparpaket von 100 Mio. Franken schnüren müssen und wollte unter anderem auch beim ÖV sparen. Dies war letztlich gar nicht möglich, weil im November – aufgrund fixer Verträge und Leistungsaufträge – nicht mehr festgelegt werden kann, diese oder jene Buslinie ab Januar zu schliessen. Irgendwie ist es Augenwischerei, zumal die Budgethoheit und unsere Möglichkeiten, bei finanziellen Ausgaben eingreifen zu können, zur Farce werden. So könnten wir genauso zu Hause bleiben, wenn es um das Budget und um die ASP geht. Ich wiederhole nochmals, dass es sich beim Antrag BDP nicht um einen Sparantrag handelt. Es geht nur darum, den Handlungsspielraum des Grossen Rates aufrechtzuerhalten. Ich bitte Sie, den Antrag zu unterstützen.

Moritz Müller, Bowil (UDC). Ich bin ganz sicher auch für einen gut ausgebauten ÖV, ich nutze diesen auch. Er ist bei uns auf dem Land auch sehr wichtig. Wir haben Kinder, alte und behinderte

Leute, die diesen benutzen. Deshalb ist es gefährlich, ihn abzubauen. Man muss nicht das Gefühl haben, dass, wenn ein Angebot gestrichen wird, die Leute den ÖV weiterhin nutzen, wenn sie von zu Hause aus das Auto nehmen müssen, um an einen Bahnhof zu fahren; umso mehr, als die Parkplätze an den Bahnhöfen knapp sind. Wo fahren die Leute hin? Sie fahren weiter. Auch ich wurde seitens der Gemeinde Bleiken angesprochen. Diese hat mir Zahlen der STI (Verkehrsbetriebe Steffisburg-Thun-Interlaken) geliefert, welche die Linie von Oberdiessbach über Wangelen-Heimischwand und zurück führt. Wir haben unseren Kommissionsmitgliedern mitgeteilt, wie die Menge der Benutzer berechnet wurde. Dies sind nach Angabe der Mitglieder etwa 2,6 Benutzer pro Kurs. Die Zahlen der STI zeigen aber auf, dass diese Angaben gar nicht stimmen können. Insofern frage ich mich, welche Zahlen richtig sind, zumal die Zahlen der STI eine hundert Prozent höhere Benutzungsziffer der besagten Kurse aufzeigt. Ich habe Zahlen, die pro Kurs von 21 bis 24 Personen ausgehen. Dies gibt nach Angebotsstufe 1 bis zu sechs Personen pro Kurs. Gestützt darauf stelle ich hier eine grosse Differenz fest und werde dem Angebotsbeschluss 2014 bis 2017 nicht zustimmen.

Mathias Tromp, Berne (PBD). Heute fällt es mir nicht so leicht, die fünf Meter von meinem Sitzplatz zum Rednerpult zu gehen. Ich weiss aber, dass gewisse Leute ein Votum von mir verlangen. Ich weiss, dass die Kollegen des ÖV ein flammendes Votum für den ÖV von mir verlangen, während diejenigen, die mit mir im Rahmen der ASP kämpfen, dafür plädieren, irgendwo Bremsen einzubauen. Das ist mein Dilemma. Ich könnte sitzen bleiben und mich auf den Standpunkt stellen, dass ich abstimmen kann, wie ich will oder den Saal während der Abstimmung verlassen kann. Ich möchte aber klar festhalten, was ich denke. Im Sinne eines flammenden Votums für den ÖV kann ich klar festhalten, dass der von der BVE ausgearbeitete Angebotsbeschluss hervorragend und sachlich gut ist. Er mag Härtefälle beinhalten. Die BVE hat es sich auch nicht leicht gemacht. Es mussten praktisch alle Anliegen der Regionen abgelehnt werden oder man hat sogar Kürzungen am bestehenden Angebot vornehmen müssen. Sie haben vorhin gehört, dass dies bei der Linie von Wangelen der Fall war. Insofern muss der Angebotsbeschluss als ausgewogen und als gut bezeichnet werden. Meines Erachtens kann ihm zugestimmt werden. Jetzt komme ich zur finanzpolitischen Seite. Diesbezüglich haben wir ein Problem. Ich war letztes Jahr Budgetsprecher. Auf Seite 32 des Vortrags steht Folgendes: «Kreditbeschlüsse werden jeweils für ein Jahr bewilligt.» Dementsprechend wird das Angebot ebenfalls jährlich bewilligt. Es werden zu Recht Leistungsvereinbarungen getroffen, sodass auch die Transportunternehmungen über eine Planungssicherheit verfügen. Dies zeigt, dass man im November anlässlich der Budgetberatung nichts beschliessen kann, obwohl wir die Budgethoheit haben. Dem ist so, weil die Verträge bereits laufen. Das ist zu Recht so: Man kann nicht im November den Fahrplan für den Dezember korrigieren. Folglich verfügen wir über kein Instrument. Wir können nicht über das Budget Einfluss nehmen. Den Finanzplan nehmen wir nur zur Kenntnis. Somit können wir über diesen auch nichts bewirken. Deshalb stellt sich die Frage, wo wir einen Handlungsspielraum holen können. Dieser kann bei der Zeitdauer liegen – doch dem werde ich so nicht zustimmen, weil der Fahrplan für vier Jahre gemacht ist. Ich bitte Sie aber dringend, dem Antrag der BDP zu Ziffer 9.6 zuzustimmen. Dieser gibt dem Grossen Rat ausdrücklich die Möglichkeit, von sich aus aktiv zu werden. Dies immer im Rahmen der zeitlichen Möglichkeiten. Wenn wir im Rahmen der ASP über die Berufsbildung, über Klassenschliessungen oder über Strassenbau sprechen müssen, wird auch der ÖV betroffen sein. Im Rahmen dieses Gesamtpakets soll nicht zugewartet werden, bis uns die Regierung etwas vorlegt. Der Grosse Rat muss im Rahmen des Gesamtpakets die Freiheit haben, den Handlungsspielraum zu behalten. Ich unterstreiche ausdrücklich das entsprechende Votum von Grossrat Siegenthaler, der gesagt hat, dass der Handlungsspielraum für alle Direktionen gelten muss. Ich sage es bewusst: Dies ist leider auch beim öffentlichen Verkehr der Fall. Ich bitte Sie dringend, mindestens dem BDP-Antrag zu Ziffer 9.6 zuzustimmen, damit der Grosse Rat die Handlungsfreiheit behalten kann.

Luc Mentha, Köniz (PS). Es ist klar; wir haben im Kanton Bern einen destabilisierten Finanzhaushalt. Heinz Siegenthaler hat gesagt, dass die BDP unzählige Male rechtzeitig auf das Problem hingewiesen habe. Wir haben dies seitens der SP auch getan, indem wir unzählige Male vor Steuer- und Gebührensenkungen und vor den Folgen grosser finanzieller Probleme gewarnt haben. Diese sind nun eingetreten. Der heute vorliegende Beschluss ist sehr zurückhaltend. Darin steht, dass 59 Anträge der Regionalen Verkehrskommissionen abgelehnt wurden. Man kann diesen Angebotsbeschluss nicht anders als ein Moratorium qualifizieren, welches dieser schwierigen

Finanzlage Rechnung trägt, um während dessen Laufzeit nach Lösungen zur Stabilisierung des Finanzhaushalts suchen zu können.

Die Anträge der BDP machen ehrlicherweise nur dann Sinn, wenn man effektiv auch zusätzliche Sparmassnahmen ergreift. Heinz Siegenthaler hat versucht, den Wolf in einen Schafspelz einzuhüllen. Ich glaube, es ist eindeutig: Wenn wir nach zwei Jahren wieder auf den Angebotsbeschluss – unter dem Stichwort «Stabilisierung des Finanzhaushalts» – zurückkommen, bedeutet dies, beim ÖV zu sparen. Was heisst das? Das heisst, dass die Verkehrsverbindungen über den ÖV im ländlichen Raum noch mehr abgebaut werden. Bleiken und Obertal lassen grüssen. Ich habe volles Verständnis für die Interventionen des SVP-Vertreters aus diesem Raum, der sich mit der Streichung schwer tut. Moritz Müller muss ich sagen, dass es mir relativ problematisch erscheint, wenn du praktisch zwei Minuten vor der Beschlussfassung sagst, du habest Zahlen und dass etwas nicht stimmen könne. Diese Zahlen hätten wirklich viel früher eingespeist werden sollen. Insofern bin ich in Bezug auf deine Äusserungen ziemlich hilflos und weiss nicht, was ich von diesen halten soll. Zu Mathias Tromp möchte ich bemerken, dass der Angebotsbeschluss meiner Auffassung nach nicht gut ist. Du hast gesagt, dass dieser gut sei. Er ist nicht gut. Er lehnt berechnete Forderungen massiv ab. 59-mal werden berechnete Einzelforderungen abgelehnt. Aber – und so löse ich das Dilemma – es geht nicht anders, als dass wir einem schlechten Angebotsbeschluss, im Sinn eines Moratoriums, zustimmen. Damit können wir unseren Finanzhaushalt während dessen Laufzeit stabilisieren.

Martin Aeschlimann, Berthoud (PEV). Eine Passage aus dem Votum von Moritz Müller ist mir doch etwas in die Nase gestochen. Ich möchte kurz etwas darauf erwidern. Du sagst, dass der ÖV auf dem Land für Kinder, alte Leute und Behinderte sei. Das kann es nicht sein. Das ist eine völlige Unterschätzung des Potentials des ÖV. Der ÖV leistet bedeutet mehr, als nur ein Transportinstrument für diese Gruppierungen zu sein. Es gibt Leute, die bewusst keine Autoprüfung machen und mit dem ÖV fahren. Es gibt junge Leute, die sich ein GA finanzieren. Ich möchte Sie bitten, dies zur Kenntnis zu nehmen.

Bernhard Antener, Langnau i.E. (PS), vice-président. Grossrat Müller möchte etwas auf das Votum von Grossrat Mentha erwidern.

Moritz Müller, Bowil (UDC). Ich habe der Gesamtkommission die erwähnten Zahlen über ein Kommissionsmitglied zugestellt. Die Kommission hat über diese verfügt. Insofern habe ich diese Zahlen nicht kurzfristig erwähnt.

Jakob Etter, Treiten (PBD). Vielen Dank für diese Diskussion. Ich habe erwartet, dass diese sehr engagiert ausfallen wird. Ich muss vielleicht etwas präzisieren, weil ich mich – wie zumindest aus verschiedenen Voten hervorgegangen ist – unklar ausgedrückt habe. Die BDP steht klar hinter dem vorliegenden ÖV-Angebot. Wir wollen keine Änderung. Insofern habe ich nie von einem Abbau gesprochen. Wir haben keinen Antrag auf Reduktion gestellt, sondern stehen hinter dem Angebot. Ich bin auch ein ÖV-Benutzer und habe ein GA in der Tasche. Ich bin froh, wenn der Zug rechtzeitig fährt oder wenn ich ein Postauto oder ein Tram benutzen kann. Wir müssen aber den Gesamtkontext – das heisst, auch die finanzielle Situation – sehen. Mit unseren Anträgen verlangen wir einzig, dass das Angebot in zwei Jahren wieder diskutiert und die Situation unter dem Blickwinkel der ASP neu beurteilt werden kann. Wir wollen die Situation neu beurteilen können, wenn wir wissen, wie es in ferner Zukunft um unsere Finanzen steht. Wir haben keinen Abbau gefordert. Es steht auch nicht im ÖV-Angebot, dass wir alle Spitzen abdecken möchten. Das ist gar nicht möglich. Darin steht ausdrücklich, dass es zumutbar ist, dass während Fahrten von 15 Minuten nicht genügend Sitzplätze verfügbar sind. Der Angebotsbeschluss ist ausgewogen. Deshalb stehen wir dahinter. Wir sind nicht gegen die Transportunternehmen. Wir müssen und wollen mit diesen zusammenarbeiten. Das Interesse des Kantons und der Kantonsfinanzen gewichten wir jedoch höher als die langfristige Planungssicherheit der Transportunternehmen. Unsere Vorschläge sind nicht dermassen exotisch, wie sie vielleicht erscheinen mögen. Eine Fahrplanperiode dauert zwei Jahre. Die Transportunternehmen wollen die Planungssicherheit über zwei oder sogar über drei Fahrplanperioden haben. Deshalb ist es nicht daneben, in zwei Jahren wieder darüber diskutieren zu wollen. Insofern sind unsere Anträge machbar. Vielleicht noch ein Wort zu Werner Moser, der sich beklagt, dass seine Gemeinde keinen oder nur noch einen reduzierten Anschluss hat. In meinem Wohnort Treiten haben wir seit 12 Jahren keinen einzigen

ÖV-Anschluss mehr, weder einen Postauto- noch einen Bahnanschluss. Wir leben immer noch. Zu Luc Mentha möchte ich sagen, dass es im Rahmen der Angebots- und Strukturüberprüfungen in diesem Kanton keine Tabus geben darf. Wir müssen alles auf den Tisch legen. Deshalb dürfen wir gewisse Bereiche auch nicht zementieren, sodass man nicht mehr über sie diskutieren kann. Ich möchte Sie bitten, unsere Anträge zu unterstützen. Ich danke Ihnen, wenn Sie den drei Anträgen zustimmen. Ich glaube, es ist selbstverständlich, dass über jeden Antrag einzeln abgestimmt wird.

Adrian Wüthrich, Huttwil (PS), président de la commission. Wir haben eine ausführliche Diskussion gehabt. Vielen Dank dafür. Ich möchte mich zu einigen Punkten äussern und abschliessend nochmals auf die Anträge zu sprechen kommen. Wir haben das von zwei Rednern aufgegriffene Problem der Gemeinde Bleiken kurz diskutiert und dieses zur Kenntnis genommen. Mehr kann ich als Kommissionspräsident nicht dazu sagen. Grossrat Brönnimann, die Kommission hat sich nicht von einer Angst leiten lassen. Wir haben das ganze Projekt nicht unter dem Licht der ASP, sondern aus verkehrstechnischer Sicht betrachtet. Aus verkehrstechnischer Sicht umfasst der Beschluss das, was heute möglich ist. Es handelt sich – wie bereits erwähnt – um einen grundsätzlich guten Angebotsbeschluss. Die Kommission möchte diesen einstimmig annehmen.

Heinz Siegenthaler hat die Mehrkosten angesprochen. Diese werden auf Seite 31 erläutert. Es handelt sich während den nächsten vier Jahren um insgesamt 12 Mio. Franken Mehrkosten. Diese sind natürlich eine Folge des neuen Rollmaterials. Wenn das Rollmaterial doppelstöckig zur Verfügung gestellt und die BLS neue Züge im Betrag von fast 1 Mrd. Franken kaufen muss, hat dies natürlich Abschreibungen zur Folge. Diese müssen wir hier finanzieren. Hätten wir das neue Rollmaterial nicht, müssten die Leute nur noch stehen oder auf den nächsten Zug warten, weil sie nicht mehr einsteigen können. Andernfalls müssten, wie es in Japan der Fall ist, Leute engagiert werden, welche die Leute in den Zug hineindrücken. Das wollen wir ja nicht. Deshalb hat die BLS richtig entschieden und – wie andere Transportunternehmen auch – neues Rollmaterial angeschafft. Zusätzlich kommen neue Kostensteigerungen auf die Transportunternehmungen zu. Ich weiss, dass sehr viele Transportunternehmungen die Zitrone bereits ausgepresst haben und alles Mögliche unternehmen, um noch günstiger produzieren zu können. Der Kanton führt harte Offertverhandlungen mit diesen Unternehmungen. Diese produzieren wirklich günstig. Insofern ist nicht mehr Spielraum vorhanden. Dass hier eine kleine Kostensteigerung über die nächsten vier Jahre ausgewiesen ist, steht der Tatsache gegenüber, dass wir lange von den Kosteneinsparungen als Folge der letzten Jahre profitieren konnten. Die Transportunternehmungen haben immer mehr Auflagen zu erfüllen, wodurch neue Kosten auf sie zukommen.

Zu den konkreten Anträgen: Jakob Etter, inzwischen habe ich den dritten Antrag der BDP besser verstanden. Ich muss Ihnen allerdings nochmals sagen, dass wir uns ein Gesetz über den öffentlichen Verkehr erlassen haben. Dieses legt klar fest, welche Periode wir wählen müssen. Wir können uns nicht einfach über das eigene Gesetz hinweg setzen. Aus diesem Grund erachte ich den Antrag der BDP in diesem Sinn als nicht statthaft. Das Gesetz besagt klar, dass es zwei oder vier Fahrplanperioden sein müssen. Die Fahrplanperiode dauert zwei Jahre. Folglich müsste man den Angebotsbeschluss über vier oder sechs Jahre beschliessen. Deshalb bitte ich Sie, den entsprechend Antrag der BDP abzulehnen, in der Annahme, dass die Kommissionsmehrheit dahinter steht. Im Weiteren muss ich festhalten, dass eine Anpassung des Angebotsbeschlusses jederzeit möglich ist. Das haben wir bereits mehrmals – auch in den letzten Jahren, beispielsweise im Jahr 2009 – gemacht.

Zum Schluss eine Bemerkung zur ASP: Ich bin gespannt, wie der Grosse Rat vorgehen möchte, falls der Antrag der BDP jetzt angenommen wird. Wie ich Grossrat Etter verstehe, möchte die BDP, dass der Grosse Rat bestimmt, welche Linien gestrichen werden sollten. Ich erachte den von der Regierung vorgeschlagenen Weg, welcher auf das Gleiche hinausläuft, als den richtigen. Es ist allen klar, dass alle Bereiche im Rahmen der ASP angegangen werden müssen. Auch die Regierung spricht davon. Die Kommission hätte diesbezüglich auch den Regierungsratsantrag unterstützt, so wie wir dies beim Angebotsbeschluss mit insgesamt 17 Stimmen ohne Gegenstimme taten. Am Schluss danke ich selbstverständlich der BVE, dem Amt für öffentlichen Verkehr und Frau Regierungsrätin Egger für die gute Zusammenarbeit.

Barbara Egger-Jenzer, directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie. Fast alle Bewohnerinnen und Bewohner unseres Kantons benutzen den öffentlichen Verkehr. Über die Hälfte der Bernerinnen und Berner benutzen ihn sogar regelmässig, und es werden täglich mehr. Die Anzahl der Fahrgäste hat seit 2006 um 20 Prozent zugenommen, und dies nicht nur in den

Agglomerationen, sondern im ganzen Kanton. Vom Oberaargau bis ins Emmental, im Jura und im Berner Oberland fahren 15 bis 30 Prozent mehr Fahrgäste mit den Bussen und Bahnen. Es bestehen keine Anzeichen für eine Trendwende, weder im Regional- noch im Ortsverkehr, für welchen der Kanton zuständig ist. Der leichte Nachfragerückgang bei der SBB betrifft nämlich lediglich den Fernverkehr und ist raumplanerisch auch so gewollt. Aber – und hier öffne ich eine Klammer als Antwort auf einige Voten, die den ÖV und auch die Finanzierung hinterfragen – die Leute, die heute mit dem ÖV pendeln, werden bei einem Abbau des ÖV auf das Auto umsteigen. Wir haben bereits heute verstopfte Strassen. Ich bin überzeugt, dass der Ausbau der Strassen in unserem dicht besiedelten, aber auch relativ schwierigen Gelände eher teurer zu stehen kommt, zumal der Kanton die Kosten für die Kantonsstrassen zu 100 Prozent übernehmen muss. Die jüngere Generation ist heute viel stärker und vor allem auch viel selbstverständlicher auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet, als es meine – und damit meine ich mehrheitlich auch Ihre Generation – war. Auf der anderen Seite müssen wir, wie Sie wissen, die Finanzlage im Auge behalten. Diese hat sich auch direkt auf diesen nächsten Angebotsbeschluss ausgewirkt.

Der Angebotsbeschluss – und dies scheint mir wichtig zu sein – ist ein mittelfristiges Planungsinstrument, das alle vier Jahre vorgelegt werden muss, und kein Finanzierungsinstrument für den öffentlichen Verkehr. Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) schreibt dies nicht zuletzt darum vor, damit die Transportunternehmungen, bei welchen wir das Angebot des öffentlichen Verkehrs bestellen, eine gewisse Planungssicherheit haben und wissen, wonach sie unter anderem auch die Arbeitsplätze ausrichten müssen. Der Angebotsbeschluss entsteht jeweils in sehr enger Zusammenarbeit mit den Regionen. Der Kanton stützt sich auf die regionalen Angebotskonzepte, welche von den Regionalkonferenzen und von den regionalen Verkehrskonferenzen erarbeitet werden. Die Gemeinden unseres Kantons sind Mitglieder dieser Konferenzen. Gleichzeitig ist auch die Finanzplanung zu berücksichtigen. Aus diesem Grund haben wir beim neuesten Angebotsbeschluss im Gegensatz zu früheren Angebotsbeschlüssen die Anträge aus den Regionen für Angebotsausbauten zum ersten Mal weitgehendst ablehnen müssen. In allen früheren Angebotsbeschlüssen konnten wir ausbauen. Verbesserungen, wie sie die Gemeinden und Regionen beantragt haben, sind dieses Mal grösstenteils nicht möglich. Wir haben nur sehr vereinzelte kostengünstig realisierbare Verbesserungen aufnehmen können.

Wie gesagt wird die Nachfrage auch in den nächsten Jahren voraussichtlich weiterhin stark zunehmen. Jedoch wird das Angebot in den kommenden Jahren auf dem heutigen Stand eingefroren. Das wird zu einer Zuspitzung der Kapazitätsengpässe führen. Bei den S-Bahnlinien der BLS kann dank dem Einsatz von neuen Doppelstockzügen das Platz- bzw. auch das Stehplatzangebot erweitert werden – allerdings nicht auf allen Linien. Stehplätze werden in den Spitzenzeiten auf allen Linien, auch mit grösseren Zügen, an der Tagesordnung sein. Das kann man vielleicht als zumutbar erachten. Steht man aber wie Sardinien bei einander, geht es vielleicht nicht jeden Tag. Auch wird sich die Situation bei verschiedenen Buslinien von BERNMOBIL und bei den S-Bahnlinien von RBS weiter zuspitzen. Der vorliegende Angebotsbeschluss sieht somit ein verkehrs- und finanzpolitisch gerade noch verantwortbares Minimum vor. Er erfüllt nicht alle heutigen Mobilitätsansprüche der Regionen und der Bernerinnen und Berner. Mit dem Angebotsbeschluss 2014 bis 2017 steigt der Abgeltungsbedarf geringfügig an. Im Regionalverkehr ist dies insbesondere wegen des Einsatzes von neuen und auch grösseren Zügen sowie aufgrund von Kostensteigerungen bei den Transportunternehmungen der Fall. Letztere können nicht mit Mehrerträgen kompensiert werden. Ebenfalls kostensteigend wirken sich die Abschreibungsfolgekosten von Infrastrukturinvestitionen und am Rande auch die kleineren Angebotsanpassungen aus.

Ich komme zu den Abänderungsanträgen der BDP. Die ersten beiden Anträge betreffen die Geltungsdauer des Angebotsbeschluss. Diese soll neu von vier auf zwei Jahre begrenzt werden. Ich bitte Sie, diese Anträge aus folgenden Gründen abzulehnen: Wie ich bereits erwähnt habe, ist der Angebotsbeschluss ein gesetzlich zwingend vorgeschriebenes mittelfristiges Planungsinstrument, welches nicht zuletzt den Transportunternehmungen ermöglichen soll, ihre betrieblichen Planungen darauf auszurichten. Seitens des BDP-Sprechers wurde gesagt, dass die Geltungsdauer ein Stück weit einem Wunsch der Transportunternehmungen entspreche. Es handelt sich nicht um einen Wunsch der Transportunternehmungen, liebe Grossrätinnen und Grossräte, sondern um eine gesetzliche Vorgabe. Artikel 13 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG), welches vom Grossen Rat verabschiedet wurde, schreibt vor, dass der Bericht über die mittelfristige Nachfrage und Angebotsentwicklung für die nächsten zwei bis drei Fahrplanperioden festzuhalten sei. Eine Fahrplanperiode umfasst zwei Jahre. Folglich wollte der Grosse Rat, dass wir

einen Angebotsbeschluss über einen Zeitraum von vier bis sechs Jahren machen. Mit vier Jahren liegen wir ohnehin an der unteren Grenze. Führt man jetzt die Finanzen und die Interessen des Kantons als Argumente ins Feld, so ist zu beachten, dass der Kanton aus Bürgerinnen und Bürgern besteht. Die Interessen des Kantons können nur die Interessen der Bürgerinnen und Bürger sein. Insofern, liebe Grossrätinnen und Grossräte, wissen Sie selber, dass die Bernerinnen und Berner den öffentlichen Verkehr wollen. Wenn wir nur die kleinste Linie ausdünnen oder abbauen, führt dies zu Petitionen und zu einem Sturm im Kanton Bern, mehr noch, als es beim eingeschränkten Winterdienst der Fall ist. Diesen Aspekt gilt es nebst den Finanzen auch zu berücksichtigen. Ich bin gespannt, wie der Grosse Rat angesichts dieser Interessenlage für die Bürgerinnen und Bürger entscheiden will.

Der öffentliche Verkehr ist eine Branche, die auf lange Planungshorizonte angewiesen ist. Dabei gilt es zu beachten, dass eine Fahrplanperiode jeweils zwei Jahre umfasst. Ein zweijähriger Angebotsbeschluss würde nur eine Fahrplanperiode umfassen und widerspräche damit dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) bzw. würde dieses nicht einhalten. Ein Hin- und Her mit kurzfristigen Änderungen von einer Fahrplanperiode zur nächsten wäre über kurz oder lang auch der Ruin der Transportunternehmungen. Es gilt ebenfalls zu beachten, dass im Kanton Bern zirka 6500 Leute für die Transportunternehmungen arbeiten und eine feste Arbeitsstelle haben. Das ist keine geringe Anzahl. Der dritte Antrag der BDP verlangt einen ausdrücklichen Vorbehalt späterer Anpassungen aufgrund der Erkenntnisse aus der Angebots- und Strukturüberprüfung, ASP 2014. Für diesen Antrag habe ich ein gewisses Verständnis. Er ist aber unnötig, weil das Anliegen bereits in Ziffer 9.6 des Beschlusses berücksichtigt ist. Ich lese Ihnen Ziffer 9.6 vor: «Der Grosse Rat beauftragt den Regierungsrat, ihm eine Anpassung des vorliegenden Beschlusses zu unterbreiten, falls die Aufgaben- und Strukturüberprüfung einen Handlungsbedarf beim öffentlichen Verkehr ergibt.» Der Auftrag an den Regierungsrat ist gewährleistet, sodass entsprechende Erkenntnisse aus der ASP 2014 in den Angebotsbeschluss einfließen. Es gibt keinen Grund, einen weiteren Antrag zu stellen, zumal das Anliegen bereits im Beschluss enthalten ist. Ich bitte Sie deshalb, die drei Anträge der BDP abzulehnen.

Bernhard Antener, Langnau i.E. (PS), vice-président. Damit kommen wir zu den Abstimmungen. Ich schlage Ihnen vor, die ersten beiden Anträge der BDP zu den Ziffern 1 und 9.2 einer gemeinsamen Abstimmung zu unterziehen. Der Antragsteller ist einverstanden damit, zumal es in beiden Anträgen um die Verkürzung der Geltungsdauer des Angebotsbeschlusses geht. Sind Sie damit einverstanden, eine gemeinsame Abstimmung über die Anträge zu den Ziffern 1 und 9.2 durchzuführen? – Das ist der Fall.

Vote (proposition PBD concernant les ch. 1 et 9.2)

Décision du Grand Conseil :

Rejet

Oui 39

Non 105

Abstentions 2

Bernhard Antener, Langnau i.E. (PS), vice-président. Sie haben die Anträge der BDP zu den Ziffern 1 und 9.2 abgelehnt.

Vote (proposition PBD concernant le ch. 9.6)

Décision du Grand Conseil :

Rejet

Oui 46

Non 100

Abstention 1

Bernhard Antener, Langnau i.E. (PS), vice-président. Sie haben den Antrag der BDP zu Ziffer 9.6 ebenfalls abgelehnt.

Vote final

Décision du Grand Conseil :

Adoption

Oui 129

Non 15

Abstentions 3

Bernhard Antener, Langnau i.E. (PS), vice-président. Sie haben den Angebotsbeschluss genehmigt.