

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Mardi (matin) 15 septembre 2015

Direction de l'économie publique

51 2015.RRGR.70 Motion 020-2015 Riem (Iffwil, PBD) Terminal d'autocars à Neufeld

N° de l'intervention: 020-2015
Type d'intervention: Motion
Déposée le: 19.01.2015
Déposée par: Riem (Iffwil, PBD) (porte-parole)
Luginbühl-Bachmann (Krattigen, PBD)
Feller (Münsingen, PBD)
Cosignataires: 8
Urgence: refusée le 22.01.2015
N° d'ACE: 725/2015 du 10 juin 2015
Direction: ECO

Terminal d'autocars à Neufeld

Le Conseil-exécutif est chargé d'intervenir dans les meilleurs délais auprès des parties concernées afin d'assurer que soit entrepris l'assainissement du terminal d'autocars à Neufeld.

Développement

L'état de la gare routière à Neufeld est depuis des années totalement insatisfaisant et indigne de la ville et du canton de Berne. Son assainissement doit être entrepris de toute urgence. Aucune disposition concrète n'a été prise dans ce sens à ce jour, malgré les appels répétés. Il n'est pas admissible qu'en faisant trainer le traitement du projet, on cherche à empêcher la concurrence d'autres acteurs des transports. Le terminal est une carte de visite de la ville de Berne et de notre canton.

Chaque jour, quelque 25 autocars circulent au départ du terminal de Neufeld. Le potentiel d'accroissement de ce moyen de transport à longue distance, nettement moins coûteux et plus écologique, existe. Plusieurs entreprises étudient le développement d'une ligne à destination de Berne. Le terminal de Neufeld a une importance qui dépasse la région, il est sur les rangs pour le transport à longue distance.

La ville de Berne ne se soucie manifestement pas de la nécessité urgente des travaux d'assainissement. C'est pourquoi le canton se doit d'insister pour qu'ils soient entrepris. Il n'est pas logique d'investir chaque année des millions de francs dans la promotion du tourisme et la prospection des marchés tout en acceptant que l'une des portes d'entrée de la ville soit en aussi mauvais état. C'est pourquoi le Conseil-exécutif doit intervenir avec insistance pour que la situation soit améliorée le plus rapidement possible.

Réponse du Conseil-exécutif

« La présente motion porte sur un domaine ressortissant exclusivement au Conseil-exécutif (motion ayant valeur de directive). Le gouvernement dispose ainsi d'une latitude relativement grande en ce qui concerne le degré de réalisation des objectifs fixés, les moyens à mettre en œuvre et les modalités pratiques. Il lui appartient de décider en dernier ressort. »

L'organisme responsable de la gare routière de Neufeld est la société Car-Terminal provisoire Bern, dont le secrétariat est dirigé par l'ASTAG¹. Le Terminal assume actuellement deux tâches: c'est l'arrêt d'une part pour les voyages de groupes formés au préalable («voyages en autocar»), et d'autre part pour les lignes de bus longue distance (à l'heure actuelle 71 lignes desservent

¹ L'ASTAG (Association suisse des transports routiers) regroupe les entreprises de transport routier

Berne). Les liaisons par bus jouent un rôle plutôt modeste dans les transports longue distance vers Berne et sont importants surtout pour les trajets vers l'Europe du Sud et de l'Est. Il est toutefois probable que le nombre et l'importance des lignes pour le trafic longue distance vont augmenter. Pour les voyages de groupes, d'autres arrêts comme la gare du Wankdorf ou le parking de Schützenmatte sont également utilisés – le chiffre de 25 bus par jour au départ de Neufeld comprend les deux types d'activité.

Les communes sont responsables des gares routières situées sur leur territoire (Berne dans le cas présent). La ville veut offrir des conditions optimales aux voyageurs en autocar. La conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) Berne-Mittelland prévoit une mesure allant dans ce sens. D'après la fiche de mesure², elle sera réalisée entre 2015 et 2018 et coûtera 7,2 millions de francs. La question du financement est encore ouverte. La mesure étant prioritaire, il y a une volonté politique de la part de la ville et de la région de développer la gare routière de Neufeld.

Le tourisme est un secteur transversal, ses prestations étant fournies par différentes branches. A côté des branches ayant une grande influence sur le tourisme (hôtellerie et restauration, transports ou commerce de détail), une multitude de sous-traitants des prestataires touristiques en profite aussi. Le canton est le principal responsable de la promotion du site mentionnée par les motionnaires. Toutes ses tâches sont définies dans la loi sur le développement du tourisme³. D'après cette loi, le canton encourage la commercialisation indépendamment de l'état des infrastructures touristiques. Le canton n'a donc ni l'obligation, ni le droit de s'immiscer dans les travaux en cours pour une nouvelle gare routière.

Le Conseil-exécutif partage l'opinion selon laquelle un terminal d'autocars attractif est souhaitable au plan touristique. Un tel terminal contribuerait aussi à promouvoir les transports publics. Les bus longue distance se justifient pour des destinations sans offre ferroviaire adéquate et ne sont pas en contradiction avec la stratégie de mobilité globale du canton. Ils constituent une alternative au trafic individuel motorisé et freinent l'accroissement du trafic. Leur bon bilan écologique contribue en outre à rendre la circulation plus supportable. Le Conseil-exécutif s'attend donc à ce que la réalisation de la gare routière avance selon la priorité attribuée par la CRTU Bern Mittelland. Par contre, il ne voit pas de raison d'intervenir avec insistance auprès de la ville de Berne.

Proposition du Conseil-exécutif :

Rejet

Le président. Bei diesem Geschäft handelt sich um eine Richtlinienmotion, deshalb führen wir eine Reduzierte Debatte. Die Regierung beantragt Ablehnung. Der Motionär hat das Wort.

Bernhard Riem, Iffwil (PBD). Wer den Busbahnhof im Neufeld kennt, weiss um die miserablen Verhältnisse dort: einzigartig in Mitteleuropa. Im Schnitt verkehren täglich 25 Reisebusse, die Tendenz ist steigend. Demnächst folgt der Linienverkehr nach Frankreich und Deutschland. Über die Zustände an diesem sogenannten Terminal gibt es seit Jahren Berichte in den Medien: ein provisorisch asphaltierter Platz, ein trauriger Billettcontainer, in einem Zelt ein sogenanntes Restaurant, das ich noch nie offen gesehen habe, und ganz am Rand eine Mobitoil-Kiste; kein Regenunterstand – die Passagiere warten in den Autos auf die Ankunft und die Abfahrt der Busse. Trotz der Ankündigung, die Planung in die Hand zu nehmen, geht es nicht ernsthaft vorwärts. Die Regionalkonferenz hatte die Planung in der Periode 2011 bis 2014 vorgesehen: Wir haben noch nichts Zählbares. In der laufenden Periode sollte bereits gebaut werden. Der Regierungsrat schreibt, dass die Massnahmen oberste Priorität haben. Ich bezweifle, dass die verantwortlichen

² Bern Mittelland, rapport de la CRTU 2012, fiches de mesure CRTU, mesure V – KM 3; disponible sous www.bernmittelland.ch => Themen => Raumplanung

³ Loi du 20 juin 2005 sur le développement du tourisme (LDT, RSB 935.211)

Behörden dies ebenfalls so sehen. Es gibt Leute, die den Buslinienverkehr als Konkurrenz für die SBB sehen und dieses Projekt deshalb nicht ungern verzögern.

In seiner Antwort anerkennt der Regierungsrat die Wichtigkeit des Fernbusverkehrs für den Tourismus und die gute Ökobilanz. Er erwartet, dass die Realisierung des Terminals vorangetrieben wird; dafür danke ich ihm. Er sieht sich jedoch nicht legitimiert, Druck auszuüben. Das wäre an sich richtig, wenn nicht nur widerwillig vorwärtsgemacht würde. Ich ziehe die Motion nicht zurück und wandle auch nicht in ein Postulat. Wenn die Motion abgelehnt wird, verstehe ich den Vorstoss als Protest dagegen, dass ein unhaltbarer Zustand sei Jahren toleriert wird. Der Kanton muss ein Interesse daran haben, dass Touristen, Arbeitnehmer und Studenten einen zweckmässigen Bahnhof für Linienbusse erhalten. Ich bitte den Rat, der Motion zuzustimmen und ein Zeichen zu setzen. Der Regierungsrat darf sich meiner Meinung nach durchaus stärker für dieses Projekt einsetzen.

Niklaus Gfeller, Rüfenacht (PEV). Die EVP-Fraktion schätzt die Bedeutung des Car-Terminals im Neufeld ähnlich ein wie die Motionäre. Der Terminal ist tatsächlich so etwas wie die Visitenkarte der Stadt Bern. Gegenwärtig ist diese Visitenkarte in keinem schönen und einladenden Zustand. Es ist deshalb aus unserer Sicht richtig, den Car-Terminal als Einzelmassnahme im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland aufzuführen. Gemäss diesem Massnahmenblatt ist die Realisierung für den Zeitraum von 2015 bis 2018 vorgesehen. Es ist deshalb etwas seltsam, dass der Regierungsrat jetzt schon intervenieren sollte, da man vor der Realisierung steht. Eine Intervention wäre aus unserer Sicht erst 2019 berechtigt, wenn bis dahin noch nichts passiert wäre. Aus diesem Grund lehnen wir die Motion ab.

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

Michael Köpfli, Berne (pvl). Wir teilen grundsätzlich die Einschätzung des Motionärs, dass der Zustand des Car-Terminals nicht befriedigend ist. Es ist aber klar, dass primär die Stadt Bern für das Projekt zuständig ist und in einem zweiten Teil die Besitzer sowie die Regionalkonferenz Bern-Mittelland. Es wäre nicht zielführend, wenn wir im Grossen Rat nun eine Motion überweisen würden, welche die Regierung auffordert, bei der Stadt Bern vorstellig zu werden. Wenn schon, müsste man konsequent sein und sagen, der Kanton beteilige sich auch finanziell daran. Es ist immer noch so, dass bei einem solchen Projekt befiehlt, wer zahlt. Als Föderalist lehne ich, obwohl ich in Bern wohne, jedoch total ab, dass der Kanton der Stadt Bern irgendwelche Gelder geben würde, um den Car-Terminal zu sanieren. Es geht um mehr als 7 Mio. Franken. Es ist die Aufgabe der Stadt Bern, das Problem zusammen mit der Regionalkonferenz zu lösen. Der Kanton hat im Moment keinen Einfluss darauf und sollte sich deshalb entsprechend zurückhalten.

Matthias Burkhalter, Rümli (PS). Auch der SP ist klar, dass dort oben miserable Verhältnisse herrschen, die man durchaus verbessern sollte. Wir sind nicht denn auch nicht gegen den Car-Terminal. Busse im Fernverkehr sind auch ein Element des öffentlichen Verkehrs und können nicht gegen die SBB ausgespielt werden. Wir haben allerdings gewisse Bedenken; wir sind der Meinung, die private Wirtschaft solle das selbst regeln. Wir wollen uns dort als Staat nicht einbringen. Die Motion verlangt nicht einmal den Einsatz von Geldmitteln, sondern lediglich, dass sich der Kanton bei den entsprechenden Stellen dafür einsetzt, dass der Car-Terminal verbessert wird. Wir sehen jedoch nicht, in welcher Form er das tun sollte. Soll der Volkswirtschaftsdirektor die Leute in einem Brief auffordern, endlich etwas zu unternehmen? Wenn die Motion abgelehnt wird, ist sie abgelehnt, wenn sie angenommen wird, wird wohl auch nichts passieren, weil seitens des Kantons nichts gemacht werden kann. Es handelt sich nicht um ein kantonales Aufgabengebiet. Vielmehr sollen die Betroffenen dies selbst regeln. Wir lehnen die Motion ab; ein Postulat würden wir sehr skeptisch beurteilen.

Simone Machado Rebmann, Berne (LAVerte). Der Car-Terminal im Neufeld gleicht einer Kiesgrube, und eine Sanierung ist offensichtlich nötig. Inhaltlich unterstützt die grüne Fraktion das Anliegen. Reisecars haben bei hoher Auslastung auch eine gute Ökobilanz, und die Stadt Bern braucht einen Car-Terminal, der seinen Namen verdient. Der Regierungsrat schreibt aber richtigerweise, dass die Standortgemeinden für die Car-Terminals zuständig sind. Der Kanton betreibt einzig Standortmarketing, gestützt auf das Tourismusförderungsgesetz. Wir sind nicht legitimiert, hier Druck auszuüben. Auf meine Nachfrage liess mir die Stadt Bern ein Faktenblatt

zukommen, das sie Ende August 2015 erstellt hat. Demnach will die Awag Autoeinstellhalle Waisenhausplatz AG ein Vorprojekt für einen definierten Car-Terminal erstellen. Die Kosten werden auf 5 Mio. Franken geschätzt, mit 30 Prozent Abweichung gegen oben und unten. Es wird Drittmittelbedarf ermittelt; sobald dieser feststeht, wird man für einen Beitrag an die Stadt gelangen. Danach folgen das Planungs- und das Baubewilligungsverfahren; Baubeginn soll 2018 sein, die Inbetriebnahme soll 2019 erfolgen. Das Anliegen des Motionärs ist also berechtigt. Das Vorhaben geht schleppend voran. Wegen der fehlenden Legitimation lehnt die grüne Fraktion die Motion dennoch grossmehrheitlich ab.

Lars Guggisberg, Kirchlindach (UDC). Wir teilen die Meinung der Motionäre ebenfalls, dass der Zustand des Busbahnhofs in Bern Neufeld seit mehreren Jahren eigentlich kein Zustand ist. Es ist effektiv so, dass dies einer Hauptstadt unwürdig ist, vor allem wenn man bedenkt, dass dort auch sehr viele Leute vorbeifahren und diese Visitenkarte sehen. Es ist in der Tat ein Armutszeugnis. Die Stadt Bern unternimmt zu wenig. Auch das ist klar. Damit habe ich ebenfalls gesagt, weshalb wir den Vorstoss grossmehrheitlich ablehnen. Es ist nicht stufengerecht, dass sich der Kanton darum kümmern soll. Es ist tatsächlich eine Angelegenheit der Stadt Bern, die leider ihre Prioritäten anders setzt: Sie hebt lieber vor der Reithalle Parkplätze auf und lässt dort irgendwelche Projekte zu. Wir halten das Anliegen nicht für stufengerecht und gewichten die Gemeindeautonomie höher. Deshalb lehnen wir den Vorstoss sowohl als Motion wie auch als Postulat grossmehrheitlich ab.

Anita Herren-Brauen, Rosshäusern (PBD). Diese Motion aus den Reihen der BDP verlangt nichts anderes als eine Intervention. Die Missstände und die Zustände sind bekannt. Sie haben es alle gehört. Verschliessen wir die Augen nicht davor. Wir müssen hinschauen. Nur planen nützt nichts. Wir haben es gehört: Die Regionalkonferenz ist dabei, die Stadt ist involviert, aber alle wollen nur schauen. Auch wir müssen hinschauen: Es ist unser Aushängeschild und unsere Visitenkarte. Machen wir doch etwas, das dem Tourismus dient. Sonst vergraulen wir die Leute, und sie kommen nicht hierher. Es ist eine unwürdige Situation. Deshalb will die BDP ein Zeichen setzen und dem Regierungsrat den Auftrag geben, einmal eine beratende Intervention zu machen. Ich hoffe, dass auch der Rat dieses Zeichen unterstützen kann.

Adrian Haas, Berne (PLR). Das Carwesen in der Stadt Bern ist tatsächlich unbefriedigend gelöst: einerseits die Frage der Fernbusse, die Bernhard Riem zu Recht angesprochen hat, andererseits auch die Frage der Ausflugsbusse. Heute ist es einem Ausflugsbus nicht möglich, vor dem Bahnhof zu halten und die Leute aussteigen zu lassen, die nachher mit dem Zug nach Hause fahren wollen. Das ist unbefriedigend. Mir ist unerklärlich, weshalb die Stadt Bern da nicht vorwärtsmacht. Es ist jedoch eine Tatsache, dass der Kanton hier keine Kompetenzen hat. Es ist Sache der Stadt Bern beziehungsweise der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, hinsichtlich der Planung vorwärtszumachen. In dem Sinn hat die Fraktion beschlossen, den Vorstoss nicht zu unterstützen, obwohl wir grosse Sympathie dafür haben. Die Voten, die nun gefallen sind, sollten der Stadt Bern ein Stück weit eine Hilfe sein, das Problem endlich zu lösen.

Andreas Rickenbacher, directeur de l'économie publique. Die Regierung kann sich den meisten Vorrednerinnen und Vorrednern anschliessen. Sie findet es ebenfalls wichtig, dass die Bundeshauptstadt über einen würdigen Car Terminal verfügt. Wie bereits gesagt wurde, liegt die diesbezügliche Kompetenz nicht beim Kanton. Wir sind klar der Meinung, dass wir Kompetenzordnungen einhalten sollten. Deshalb lehnt die Regierung diesen Vorstoss ab – und nicht, weil sie mit dem Anliegen nicht einverstanden wäre.

Monsieur Riem demande la parole.

Carlos Reinhard, Thoune (PLR), vice-président. Der Motionär darf sich nur noch äussern, wenn er den Vorstoss wandelt. – Ist dies der Fall?

Monsieur Riem répond que ce n'est pas le cas.

Carlos Reinhard, Thoune (PLR), vice-président. In dem Fall kann ich dem Motionär das Wort nicht mehr erteilen. Wir befinden uns bekanntlich in einer reduzierten Debatte. Wir stimmen über die Motion Riem ab. Wer die Motion annehmen will, stimmt ja, wer sie ablehnt, stimmt nein.

Vote

Décision du Grand Conseil :

Rejet

Oui 26

Non 98

Abstentions 3

Carlos Reinhard, Thoune (PLR), vice-président. Der Rat hat die Motion abgelehnt.