

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

Mercredi soir, 7 juin 2017

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

29 2017.RRGR.142 Affaire de crédit GC

BERNMOBIL. Subvention cantonale à l'étude de projet et à la réalisation du tram Bern – Ostermundigen (TBO) selon les articles 4 et 5 LCTP. Crédit d'engagement

La présidente. Ich begrüsse Sie herzlich zurück aus der Pause. (*La présidente agite sa cloche.*) Während Sie noch Ihren Platz für die nächsten zwei Stunden suchen, informiere ich Sie, welche Vorstösse zurückgezogen wurden. Es handelt um Traktandum 40 beziehungsweise das Postulat 231-2016, welches ich bereits heute Morgen erwähnt habe, Traktandum 52 beziehungsweise Motion 245-2016, wozu Sie bereits eine E-Mail erhalten haben, sowie Traktandum 56 beziehungsweise Motion 188-2016. Für diese Traktanden brauchen Sie keine Voten vorzubereiten, ausgenommen sind natürlich jene, welche die Vorstösse zurückgezogen haben und eine Erklärung abgeben werden. Somit dürften genügend Ratsmitglieder anwesend und genug Ruhe eingekehrt sein, damit wir mit Traktandum 29 beginnen können.

Noch ein Hinweis zu den Unterlagen für die Simultandolmetschung im Grossen Rat: Die beiden Damen oben in der Kabine würden sich sehr freuen, wenn Sie Ihre vorbereiteten Texte vorgängig dem Guichet schicken würden, welches diese weiterleitet. Damit würde das Dolmetschen erleichtert. Übrigens wird nicht stur das gedolmetscht, was Sie geschrieben haben, sondern wirklich das, was Sie sagen. Sie haben immer noch eine grosse Freiheit. Denken Sie also daran, Ihre Texte ans Guichet zu schicken, sodass die Arbeit der Dolmetscherinnen erleichtert wird. Den beiden Dolmetscherinnen danke ich ganz herzlich für das Dolmetschen der heutigen Abendsession!

Wir kommen zu Traktandum 29, dem Kantonsbeitrag BERNMOBIL. Es handelt sich um einen Verpflichtungskredit. Ich warte noch einen kurzen Moment, bis es ruhiger ist, bevor ich Ihnen den Ablauf erkläre. – Wir starten mit dem Kommissionssprecher der BaK, Grossrat Müller, der uns in das Geschäft einführt. Danach behandeln wir den Rückweisungsantrag BDP Etter. Der Antragsteller wird uns sechs Auflagen am Stück erläutern. Anschliessend diskutieren wir über den Rückweisungsantrag. Es können sich Fraktions- und Einzelsprecher äussern, weil wir eine freie Debatte führen. Schliesslich stimmen wir über den Rückweisungsantrag ab. Wird dieser angenommen, ist die Sache erledigt. Wenn nicht, steigen wir inhaltlich ins Geschäft ein, wiederum mit Fraktions- und Einzelsprechenden. Es liegen noch weitere Anträge vor, die Anträge SVP Hofer. Diese werden natürlich nur behandelt, wenn auf das Geschäft eingetreten wird. Stimmt diese Beratungsform für Sie? – Ich stelle fest, dass Sie keine Einwände haben. Wir können so vorgehen. Gerne erteile ich nun Grossrat Müller das Wort.

Reto Müller, Langenthal (PS), rapporteur de la CIAT. Es freut mich, dass wir mit dem Tramprojekt Bern–Ostermundigen ein weiteres Infrastrukturprojekt des Kantons präsentieren können. Jetzt, wo wir die Projektkredite im Emmental und im Oberaargau für Strassen – teilweise bis vors Volk – sprechen konnten, geht es hier um einen Bau- und Projektkredit für ein Tram. Eine kritische und grundsätzliche Feststellung sei mir als Referent der BaK erlaubt: Manchmal stellt man sich schon die Frage, ob die tendenziell linke Opposition gegen Strassen und die tendenziell rechte Opposition gegen Tramprojekte nicht einem fortschrittlichen und fördernden Verkehrsinfrastrukturkonzept oder eben sogar einer entsprechenden Politik weichen sollten, welche die zweckmässige Entwicklung und Förderung aller Regionen im Kanton Bern erlauben würde. Die BaK beurteilt jedes Projekt nach diesen Grundsätzen. So hat sie auch die Vorlage TBO nach den Aspekten der Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit und Zweckmässigkeit geprüft.

Ich möchte folgende Ausführungen zur Vorlage machen: Mit dem Projekt TBO soll die Buslinie 10 zwischen Bern und Ostermundigen auf einen Trambetrieb umgestellt werden. Es handelt sich um eine äusserst nachfragestarke Linie von BERNMOBIL; sie wird zu Stosszeiten im 3-Minuten-Takt betrieben und ist zu Spitzenzeiten dennoch überlastet. Ich denke, diejenigen, welche diesen Bus schon zu einer Zeit benutzt haben, da er stark besetzt ist, wissen, wovon ich spreche. Der dichte Takt führt auch zu betrieblichen Problemen und beeinträchtigt das Gesamtverkehrsnetz zwischen Bern und Ostermundigen. Gemäss der erstellten Nachfrageprognose nehmen das Verkehrs- und das Publikumsaufkommen auf der Buslinie 10 in den nächsten Jahren weiter zu. Diese werden mittelfristig mit Doppelgelenkbussen und der auszubauenden S-Bahn nicht ganz bewältigt werden können. Angesichts dieser Prognosen kommt man zum Schluss, dass eine Tramlösung notwendig wird. Die Linienführung entspricht grundsätzlich dem Auflageprojekt für das Tram Region Bern, jedoch mit dem Unterschied, dass die Rüti nicht mehr mit dem Tram erschlossen wird und deshalb die Wendeschleife in Ostermundigen neu zu platzieren ist.

Insgesamt wurden 23 verschiedene Linienführungen mehrmals geprüft. Gemäss der Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde denn auch die beste Variante ausgewählt. Mit den anstehenden Sanierungs- und Aufwertungsprojekten im Umfeld soll es ebenfalls Synergien geben. Insbesondere soll die Sanierung der Bernstrasse integriert werden. Das Tram Bern–Ostermundigen ist seit 2010 ein zentraler Bestandteil des Berner Agglomerationsprogramms der ersten Generation des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts der Region Bern-Mittelland. Durch die verbesserte Erschliessung soll die neu gebaute Strecke im Kerngebiet von Ostermundigen mit hoher Arbeitsplatz- und Wohndichte auch ein grosses Entwicklungspotenzial entfalten und zu einer optimalen Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung führen. Die Ziele sind einerseits die langfristige Bewältigung des heutigen Verkehrsaufkommens auf der Linie 10, andererseits klar die Schaffung der Voraussetzungen für eine verdichtete Entwicklung von zentrumsnahen Gebieten in Bern und Ostermundigen gemäss den raumplanerischen Zielen. Bis und mit 2014 wurde das Projekt zusammen mit der Tramlinie nach Köniz und der Tramlinienverlängerung nach Kleinwabern unter dem Titel Tram Region Bern geführt. Wie Sie wissen, wurde das Gesamtvorhaben von den Stimmberechtigten der Gemeinden Ostermundigen und Köniz abgelehnt. Deshalb wurde das Projekt von Seiten des Kantons gestoppt.

Anfang 2016 wurde die Idee einer Umstellung vom Bus- auf einen Trambetrieb zwischen Bern und Ostermundigen im Zusammenhang mit der kommunalen Volksinitiative «Bernstrasse sanieren – Verkehr optimieren» in Ostermundigen erneut aufgegriffen. Der Gemeinderat lancierte einen Gegenvorschlag, welcher besagte, auf die Trammerschliessung der Rüti sei neu zu verzichten, wobei der Standort der Wendeschleife vorerst offen gelassen wurde. Am 3. April 2016 nahm die Stimmbewölkerung von Ostermundigen diesen Gegenvorschlag an. Die Rüti wird auf eine andere Art und Weise angemessen mit dem ÖV erschlossen werden müssen. Dies ist auch die Bedingung, welche der Bund für die Mitfinanzierung dieses Projekts im Rahmen der Agglomerationsprogramme stellt. Nach diesem Entscheid der Gemeinde Ostermundigen nahm der Kanton die Arbeiten am Tramprojekt wieder auf. In einem ersten Schritt wurde ein externes Büro mit der Erarbeitung einer Grundlagenstudie beauftragt. Diese musste darüber Auskunft geben, ob die vorgeschlagene Lösung mit dem Tram zwischen Bern und Ostermundigen aufgrund der heute vorliegenden Grundlagen immer noch die zweckmässigste Lösung darstellt. Im Schlussbericht Tram Bern–Ostermundigen konnten wir zur Kenntnis nehmen, dass auch bezüglich der Systemfrage Tram oder Doppelgelenkbus nochmals bestätigt wurde, die Tramlösung sei unverändert die zweckmässigste Lösung. Der Kanton und die Stadt Bern müssen ihre Finanzentscheide nochmals den zuständigen Organen zur Bewilligung unterbreiten. Gestützt auf den von uns zu fällenden Grossratsbeschluss wird die Stadt Bern wahrscheinlich im November 2017 nochmals abstimmen. Stimmen der Kanton und die Stadt Bern zu, wird das Bewilligungsverfahren wieder aufgenommen, sodass das Tram im Jahr 2022 realisiert werden sollte. Für die Bauzeit werden rund fünf Jahre gerechnet.

Neben der Entlastung und Aufwertung des Verkehrs in den Gemeinden Ostermundigen und Bern hat das Projekt auch positive Auswirkungen auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft, wie ich einleitend erwähnt habe. Der erwartete volkswirtschaftliche Nutzen des Trams ist 2,6-mal grösser als die Kosten. Der Grund dafür sind die erhöhte Erreichbarkeitsqualität, die gesteigerte Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems und das Entwicklungspotenzial infolge der räumlichen Aufwertung. Die positiven Effekte auf die Umwelt resultieren aus der reduzierten Lärm- und Schadstoffbelastung sowie dem tieferen Energiebedarf. Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf 244,1 Mio. Franken. Beim Tram Region Bern schätzte man ursprünglich Kosten in der Höhe von 277,5 Mio. Franken. Die Kostenreduktion um 33 Mio. Franken ergibt sich vor allem aus dem Verzicht auf den Anschluss

der Rüti, wodurch grösstenteils der Kanton entlastet wird. Die Kosten für den Kanton reduzieren sich deshalb auf 130 Mio. Franken. Der bewilligte Investitionskredit beläuft sich insgesamt – inklusive 8 Prozent Mehrwertsteuer und 10 Prozent Kostengenauigkeit – auf 152 Mio. und ein paar zerquetschte Franken. Nach Abzug des Gemeindedrittels müssen wir also 1 862 000 Franken netto zulasten des Kantons sprechen. Beim Projekt handelt es sich um einen Einzelkredit. Das Vorhaben ist im Rahmenkredit 2018–2021 für Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr nicht enthalten. Der Kreditbeschluss unterliegt der fakultativen Volksabstimmung.

Die BaK hat sich – wie ich eben ausgeführt habe – ausführlich mit dem Inhalt dieses Projekts befasst. Nebst der umfangreichen Dokumentation konnten wir von 16 Antworten Kenntnis nehmen, welche wir im Rahmen der Vorbereitung von der BVE auf unsere Fragen erhielten. Ebenfalls in die Beurteilung eingeflossen sind die Fragen, welche die FiKo in einem Mitbericht an die BaK stellte. Auch diese Fragen wurden von der BVE zuhanden der BaK beantwortet. Zudem führte die BaK Anhörungen von interessierten Kreisen durch. Seitens der Gegnerschaft des Trams wurden die Herren Schneider und Schweizer angehört und als befürwortende Gruppe wurden die Herren Zahler und Weber begrüsst. Die Kommission konnte zur Kenntnis nehmen, dass die Frage der korrekten Erschliessung unabhängig der vielen Studien und Fakten heute teilweise eine Glaubensfrage ist. Glauben wir daran, dass wir damit das Verkehrsaufkommen bewältigen können? Glauben wir daran, dass es sich um ein Entwicklungsprojekt handelt, welches wir unterstützen wollen? Unabhängig von der Glaubensfrage oder von diesem Glaubenskrieg enthält das Geschäft einige Spezialitäten. Heute werden Ihnen der Projekt- und gleichzeitig der Ausführungskredit beantragt. Das Projekt basiert auf einem Ausbau, zuerst per Bus und dann nochmals per Tram, damit man die prognostizierten Lasten, was das Verkehrs- und Publikumsaufkommen anbelangt, denn auch bewältigen kann.

Der Standort der Wendeschleife ist heute noch nicht genau definiert, und die 10 Mio. Franken, welche dafür eingesetzt werden, gelten als Kostendach. Dies scheint ungewöhnlich, aber auch machbar zu sein im Sinne einer förderlichen Behandlung dieses Geschäfts. Der Busanschluss der Rüti wird erst im nächsten Angebotsbeschluss des Grossen Rates ordentlich besiegelt und beschlossen werden können, gilt aber als Voraussetzung für die Mitfinanzierung des Bundes. Wenn wir heute ja zum Tram sagen, müssen wir im Angebotsbeschluss für den Bus nachziehen. Trotz der Spezialitäten dieses Geschäfts und der Tatsache, dass wir heute über ein Projekt befinden, bei welchem noch nicht ganz klar ist, wo der letzte Stein gesetzt wird, muss man sich die Frage stellen, ob diese Fragezeichen eine Rückweisung, wie sie die BDP fordert, zum heutigen Zeitpunkt rechtfertigen. Die BaK entschied an ihrer Sitzung mit 12 Ja-Stimmen bei 4 Enthaltungen gegenüber 0 Nein-Stimmen und bei einer Abwesenheit, es sei jetzt auf das Geschäft einzutreten und es sei zu bejahen.

Die BaK hat den Rückweisungsantrag der BDP gestern Mittag in einer kurzen und schnellen Sitzung in globo zur Kenntnis genommen und für alle Auflagen entschieden, es sei nicht auf diese einzutreten. Die Anliegen der BDP sind – wie bereits ausgeführt – im Projekt enthalten oder sie werden in naher Zukunft selbstverständlich. Denn es wird keine Linie gebaut ohne eine Wendeschleife. Es sei denn, das Tram hätte zwei Führerstände, wie bereits in den Medien berichtet wurde. Die BaK ist der Meinung, es sei an der Zeit, jetzt einen Entscheid zu fällen und das Geschäft nicht an die Verwaltung oder den Regierungsrat zurückzuweisen.

Die Anträge der SVP, welche später anstehen, werden mit dem gefällten Entscheid der BaK zum Projekt beantwortet. Wie erwähnt, spricht sich die BaK für die Zustimmung aus.

La présidente. Somit kommen wir zum Rückweisungsantrag BDP Etter. Wir diskutieren die darin enthaltenen Auflagen. Anschliessend stimmen wir darüber ab, welche Auflagen wir überweisen werden.

Proposition de renvoi PBD (Etter, Treiten)

L'affaire est renvoyée au Conseil-exécutif avec les charges suivantes :

1. La desserte de Rüti doit être incluse dans le projet.
2. Le site de l'aire de retournement doit être défini.
3. La variante avec des bus articulés et un tracé approprié doit être réexaminée en détail et comparée à la présente variante.
4. Les coûts induits par les projets de raccordement nécessaires, comme la prolongation du Rüti et les mesures dans le centre-ville, doivent être indiqués.
5. Le calcul des coûts doit être mis à jour (selon le rapport, p. 10 ; niveau 2012).
6. L'extension prévue du réseau RER dans cette région doit être prise en compte dans les prochaines réflexions

Jakob Etter, Treiten (PBD). Ich möchte vorausschicken, dass ich nicht gegen den ÖV bin, im Gegenteil. Ich unterstütze den Ausbau, aber einen Ausbau mit Augenmass und keine Luxusprojekte. Wir anerkennen auch, dass es sich zwischen Bern und Ostermundigen um eine Entwicklungsachse handelt und die Kapazitäten dort erhöht werden müssen. Die Frage ist nur, zu welchen Kosten. Wir haben es vom Kommissionsprecher gehört: Es wurden 23 Varianten geprüft; uns wird eine einzige vorgelegt, weil es offenbar keine anderen gibt oder wir keine Kenntnis von anderen Varianten haben dürfen. Wir haben gar keine Vergleichsmöglichkeit und wissen nicht, ob eine andere Variante einen ähnlichen Effekt hätte, jedoch nicht dermassen teuer wäre, sodass eine günstigere Variante mit dem fast gleichen Effekt realisiert werden könnte.

Es gibt eine Studie über den Busgelenkbetrieb, welche besagt, dass die Kapazitäten bis 2030 bewältigt werden können. Der Kommissionssprecher hat erwähnt, dass die Kapazitäten mit Gelenkbussen und mit einem Ausbau der S-Bahn, wie er im Wylerfeld im Wankdorf im Gang ist, fast bewältigt werden könnten – und dies für wesentlich weniger Geld. Die Variante mit Gelenkbussen ist offenbar wesentlich günstiger, und sie ist viel flexibler, nicht an Gleise gebunden. Bei allfälligen Unfällen, Umleitungen bei Baustellen und so weiter können die Busse einen anderen Weg fahren, was bei den Trams nicht möglich ist. Gemäss der erstellten INFRAS-Studie, in welche ich Einblick genommen habe, wäre dies absolut möglich.

Wie wir vom Kommissionssprecher gehört haben, weist das Tram die beste Kosten-Nutzen-Analyse und mit 2,6 den besten Kosten-Nutzen-Faktor aus. Ich nehme an, dass auch die Verkehrsdirektorin darauf eingehen wird. Ich habe diese Studie angeschaut. Die Kosten-Nutzen-Analyse ist nicht zu bestreiten, zumal die Studie von Fachleuten erstellt wurde. Über die Werte kann sicher diskutiert werden. So sind beispielsweise der Komfort, Fahrzeitverkürzungen, bessere Einstiegs- und Ausstiegsmöglichkeiten und ein Wert von 4,3 Mio. Franken pro Jahr enthalten. Unfälle sind mit 5,3 Mio. Franken pro Jahr enthalten, die Umwelt mit 0,6 Mio. Franken pro Jahr. Zählt man diese Werte alle zusammen, kommt man auf den Faktor von 2,6. Für mich sind dies virtuelle und keine monetären Werte. Davon hat der Kanton wenig bis nichts, das heisst keine zusätzlichen Einnahmen. Vielleicht mögen diese Werte gesamtwirtschaftlich ein Stück weit ins Feld geführt werden, aber für den Kanton handelt es sich trotzdem um Ausgaben von 110 Mio. Franken. Zudem muss man wissen, dass sich mit HRM2 durch die Abschreibungen eine Belastung der laufenden Rechnung ergibt, welche in die Gesamtrechnung einzubeziehen ist.

Ebenfalls gestört haben wir uns daran – dies ist auch in unserem Rückweisungsantrag enthalten –, dass auf dem Kostenstandindex von 2012 abgestellt wird. Heute haben wir das Jahr 2017. Das Projekt sollte zwischen 2022 und 2027 realisiert werden. In der Botschaft steht, wenn der Grosse Rat diesem Kredit zustimme, würde damit zugleich sämtlichen teuerungsbedingten Mehrkosten zugestimmt. Ich hätte zumindest erwartet, dass die Kosten mit dem Stand 2016 neu berechnet worden wären, sodass man über aktuelle Kostenangaben verfügt. Deshalb lohnt es sich, nochmals hinzusehen.

Ich komme zur Zusammenfassung: Für uns sind sehr viele Fragen offen. So wissen wir zum Beispiel nicht, was mit der Rütli geschieht und welche Kosten dort entstehen. Beim letzten Projekt Tram Bern Ost hiess es auch, in der Stadt müssten zusätzliche Massnahmen getroffen werden, und man sprach von einer zweiten Tramachse. Davon ist nicht mehr die Rede. Bevor wir über 100 Mio. Franken bewilligen und ja zu diesem Kredit sagen, möchten wir wissen, welches die zu erwartenden Folgekosten und weiteren Investitionen sind. Das hier vorliegende Projekt bezieht sich nur auf das Tram. Es liegen keine Alternativen vor und somit besteht keine Auswahlmöglichkeit; andere Varianten sind ausgeblendet. Es handelt sich um sehr hohe Investitionen. Sicher gibt es kostengünstigere Varianten mit nahezu gleichem Effekt. Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, ich bitte Sie, diesem Rückweisungsantrag zuzustimmen, damit wir ein Gesamtpaket erhalten und wissen, wozu wir ja sagen.

La présidente. Damit kommen wir zur Diskussion der Fraktionen über den Rückweisungsantrag respektive über die einzelnen Auflagen. Wird das Wort von Fraktionssprecherinnen und -sprechern gewünscht? – Dies ist der Fall. Ich habe gemerkt, dass zuerst etwas Ruhe einkehren muss, bevor jemand den Knopf drückt. Als erster Sprecher hat Grossrat Klauser für die grüne Fraktion das Wort. Sie dürfen jeweils gerne vorne bereit stehen, sodass wir die Zeit besser nutzen können.

Daniel Klauser, Berne (Les Verts). Ich nehme mir dies zu Herzen. Ich bin etwas erstaunt, dass sonst niemand zum Rückweisungsantrag das Wort gewünscht hat. Ich weiss nicht, ob dies bedeu-

tet, dass der Rückweisungsantrag unbestritten ist. Ich möchte aus Sicht der grünen Fraktion erläutern, weshalb wir den Rückweisungsantrag ablehnen. In der Zwischenzeit können sich vielleicht weitere Personen für eine Stellungnahme zu diesem Antrag erwärmen.

Die Busse der Linie 10 sind bereits heute sehr stark ausgelastet. Alle, die dies nicht wissen, sollten doch einmal versuchen, zwischen 07.00 und 09.00 Uhr morgens oder abends zu den Stosszeiten mit einem Kinderwagen in den 10er-Bus hineinzukommen. Sie haben fünf Versuche. Ich garantiere Ihnen, dass Sie es in den meisten Fällen nicht schaffen, in den Bus hineinzukommen! Die Linie 10 ist schon heute sehr stark ausgelastet. Im Votum des Kommissionsreferenten haben wir gehört, welche Prognosen für die Entwicklung der Verkehrsnachfrage gestellt werden. Man kann wirklich feststellen, dass diese Linie bereits heute sehr stark ausgelastet ist.

Beim Tram Bern–Ostermundigen handelt es sich nicht um ein Luxusprojekt. Es löst ein heute real existierendes Problem. Dieses Projekt hat eine lange Geschichte hinter sich: Es wurde im Jahr 2008 mit der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) als Tram Region Bern gestartet, welches im Jahr 2014 zur Abstimmung kam. Nun liegt es in einer Neuauflage für den Ostermundigen-Ast vor. Ich durfte dieses Projekt auf kommunaler Ebene während sechs Jahren in Kommissionen begleiten. Ich durfte viele der jetzt wieder vorgebrachten Fragen und Argumente schon zig Male hören. Ebenso durfte ich zig Male gute und plausible Antworten der Fachleute hören, dahingehend, weshalb das Tram auf der bestehenden Linienführung die wirtschaftlich beste Lösung ist.

Mit dem Rückweisungsantrag wird versucht, Alternativvarianten ins Spiel zu bringen, welche bereits wiederholt vorgebracht wurden und zu welchen wir bereits mehrfach plausible Antworten gehört haben, weshalb die vorgeschlagene Variante die beste ist. Ich frage mich schon, ob es bei diesem Rückweisungsantrag wirklich um eine Verbesserung des Projekts geht oder ob man sich nicht eingestehen will, dass man eigentlich gegen dieses Projekt ist. Das Tram Bern–Ostermundigen ist aus verschiedenen Gründen ein sehr wichtiges Projekt für die Agglomeration, und man darf wirklich sagen, dass dies auch für den ganzen Kanton Bern der Fall ist. Eine gute Verkehrserschliessung auf dieser Hauptachse ist wichtig für die wirtschaftliche Entwicklung. Diese ist auch aus raumplanerischer Sicht wesentlich. Nicht umsonst ist das Tram Bern–Ostermundigen ein zentraler Bestandteil des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts. Dieses Projekt ist zentral, wenn wir darüber sprechen, an zentralen, gut erschlossenen Lagen zu bauen und dort zu verdichten, anstatt irgendwo die grüne Wiese zu überbauen, zumal wir das Kulturland schützen wollen. Das Projekt ermöglicht erst, entlang der Linie 10 Richtung Ostermundigen im bestehenden Siedlungsraum eine weitere Verdichtung, welche die Siedlungsentwicklung nach innen voranzutreiben erlaubt. Das Tram Bern–Ostermundigen hilft auch, den entstehenden Verkehr auf den ÖV zu verlagern, sodass der Strassenraum weiterhin für jene funktioniert, die ihn brauchen und nicht verstopft ist. Gerade aus Sicht des Gewerbes dürfte dieser Aspekt sehr wichtig sein. Wie wir vom Vorredner gehört haben, handle es sich bei der Tram- gegenüber der Buslösung um einen Luxus. Es scheint mir wichtig, dass wir einen attraktiven ÖV bieten. Ungeachtet dessen, ob man ein Fan des ÖV ist oder nicht, dürften wir uns wohl alle darin einig sein, dass wir ohne einen leistungsfähigen ÖV in den Ballungszentren die künftige Verkehrsentwicklung nicht bewältigen können. In diesem Sinn hoffe ich, dass Sie den Rückweisungsantrag ablehnen.

Luc Mentha, Liebefeld (PS). Zuerst möchte ich ein paar grundsätzliche Überlegungen bekanntgeben, bevor ich zum Rückweisungsantrag von Grossrat Etter Stellung nehme. Die Bevölkerung der Stadt Bern stimmte im Jahr 2014 dem Kredit für das Tram und der Linienführung in der Stadt Bern sehr deutlich zu. Die Bevölkerung von Ostermundigen stimmte der neuen Linienführung und dem Gemeindekredit 2016 zu. Die Tramlösung entspricht aus diesem Grund offensichtlich einem echten Bedürfnis der beiden Gemeinden und deren Bevölkerung. Sie ist auch ein echtes Bedürfnis der Region Bern, weil die Regionalkonferenz Bern-Mittelland dieses Projekt stützt. Meine Damen und Herren, diese demokratisch zustande gekommenen Entscheide sollten wir respektieren und den im Jahr 2014 vom Grossen Rat gefällten Entscheid heute bestätigen. Das sollte uns umso leichter fallen, weil der Kredit um 30 Mio. Franken tiefer ist als damals im Jahr 2014. Dies, weil die zugegeben teure Erschliessung der Rütli entfällt.

Zu meiner zweiten Bemerkung: Für die Entwicklung eines erfolgreichen, prosperierenden Wirtschaftsstandorts ist eine funktionierende Verkehrserschliessung unabdingbar und eine äusserst wichtige Voraussetzung. Dies gilt für den Oberaargau genauso wie für die Region Bern. Beim Bahnhof Ostermundigen liegt ein Premium-Standort der Entwicklungsschwerpunkte (ESP) des Kantons Bern, welcher sein Potenzial bis heute nur teilweise ausschöpft. Die Trammerschliessung ist eine wirksame Massnahme, um dort endlich eine wirtschaftlich interessante Entwicklung auszulösen, um

neue Unternehmungen anzusiedeln und Arbeitsplätze zu schaffen. Der Zusammenhang zwischen Wirtschaftsstandort und Trammerschliessung ist eine erwiesene Tatsache. Hierzu bestehen Beispiele verschiedener Art. Ich erwähne an dieser Stelle nur die Glattalbahn im Kanton Zürich, welche beispielsweise in Wallisellen zur Ansiedlung des Hauptsitzes der Allianz Versicherung geführt hat. Dies weiss ich aus eigener Anschauung, weil ich Gespräche mit dem dortigen SVP-Präsidenten geführt habe. Wer diese Zusammenhänge nicht sieht, dem müssen wir seitens der SP-JUSO-PSA-Fraktion sagen, dass er eine wirtschaftsfeindliche Grundhaltung hat. Eigentlich kann ich fast nicht glauben, dass ein grosser Teil der SVP das Tram nicht unterstützen will.

Ich äussere mich nun zum Rückweisungsantrag von Grossrat Etter. Wir unterstützen diesen nicht. Die mit dem Antrag verbundenen Auflagen sind im Rahmen des bestehenden Projekts bereits geprüft und soweit wie möglich berücksichtigt worden. Die Rückweisung wird die Notwendigkeit des Trams nicht infrage stellen, wenn die Abklärungen getroffen sind, sondern diese bestätigen. Wegen der Rückweisung hätten wir höhere Folgekosten, weil längst getätigte Abklärungen nochmals von teuren Fachleuten vorgenommen werden müssen. Damit würde das Projekt letztlich verteuert. Dies sollten wir verhindern.

Zu den einzelnen Auflagen im Detail: Die Erschliessung der Rüti ist glasklar; diese soll geschehen und ist eindeutig im Projekt eingeflochten sowie gegenüber dem Bund zugesichert, zumal es sich um eine Auflage des Bundes handelt. Die Erschliessung der Rüti wird also erfolgen, die Leute der Rüti werden nicht abgehängt.

In der zweiten Auflage wird gefordert, dass der Standort der Wendeschleife definiert sein müsste. Die Geldmittel für die Wendeschleife sind im Kredit enthalten; der Kommissionssprecher hat darauf hingewiesen. Dies ist aus unserer Sicht ausreichend. Nachdem heute zu fällenden Kreditbeschluss wird der Standort unter zwei heute noch verbleibenden Varianten definitiv ausgewählt. Es macht keinen Sinn, weitere Gelder auszugeben, um eine Abklärung durchzuführen, welche obsolet und überflüssig wäre, sollte der Kredit abgelehnt werden.

Ziffer 3 des Rückweisungsantrags äussert sich zur nochmals zu prüfenden Variante der Gelenkbusse. Meine Damen und Herren, diese Variante wurde ausführlich analysiert. Hierzu liegt ein 20-seitiger Bericht aus dem Jahr 2016 vor. Diesen haben wir in der BaK gesehen, und er zeigt auf, dass die Nachfrage mit Doppelgelenkbussen nur für eine beschränkte Zeit befriedigt werden könnte und dass die Zeit zu kurz ist, um die nicht zu unterschätzenden Investitionen in neue Busse und die Infrastruktur – ich spreche hier von den Haltestellen – abzuschreiben. Deshalb macht eine nochmalige Prüfung keinen Sinn. Die Gelenkbusse könnten die Nachfrage nur während einer bestimmten Zeit abdecken. Danach müsste man gleichwohl die Tramlösung realisieren.

Zu Ziffer 5: Die Begründungen sind technisch bedingt, und ich gehe davon aus, dass Regierungsrätin Egger dazu Stellung nehmen wird. Der Index stammt aus dem Jahr 2012. Ich möchte diesbezüglich nicht länger werden.

Zu Ziffer 6: Die vorgesehene Erweiterung des S-Bahnnetzes in der Region müsste mit einbezogen werden. Gerade diese wurde mit einbezogen. Meiner Auffassung nach wird die Linie 10 durch den Ausbau des Bahnhofs Ostermundigen und den kommenden 15-Minuten-Takt im S-Bahnverkehr nicht entlastet, sondern wahrscheinlich mehr belastet. Denn es gibt zahlreiche Fahrgäste, welche die S-Bahn nutzen werden, um in Ostermundigen auf das Tram umzusteigen. Nämlich dann, wenn ihr Ziel- oder Arbeitsort an der Linie 10 liegt. Diese Route ist attraktiv. Weshalb sollte ein Umweg über den Bahnhof Bern gefahren werden, wenn man in Ostermundigen auf das Tram umsteigen kann? Allerdings steigt man nicht um, wenn ein Bus dort nicht pünktlich fährt und permanent überfüllt ist. Deshalb ist die Berücksichtigung des Ausbaus des Bahnhofs Ostermundigen eine Voraussetzung und ein wichtiger Zusammenhang dieser Tramlösung.

Dies sind unsere Begründungen. Ich sehe, dass das Lämpchen blinkt. Noch eine letzte Bemerkung: Wir haben eine Motion von Philippe Müller überweisen. Dies sage ich zuhanden der BDP-Fraktion. Diese Motion fordert, es seien nicht zu viele Planungskosten auszugeben und bei Grossprojekten seien zuerst die Grundsatzentscheide zu fällen. Diese Motion wurde einstimmig überweisen, auch von Ihnen seitens der BDP. Jetzt verlangen Sie weitere Abklärungen, bevor der Kredit hier beschlossen wird. Dies ist ein Widerspruch!

La présidente. Ich weise nochmals auf die eigentlich vorgesehene Gestaltung der Debatte hin. Zuerst möchte ich, dass über den Rückweisungsantrag der BDP gesprochen wird. Sollte das Geschäft allenfalls mit Auflagen zurückgewiesen werden, würde die grosse Diskussion zu einem späteren Zeitpunkt geführt. Sollte die Rückweisung nicht durchkommen, würde die Debatte danach geführt. Jetzt stelle ich aber fest, dass Sie sich zu allem auf einmal äussern. Ich bitte, jene, welche

noch sprechen werden, sich wirklich auf das Thema zu beschränken. Im Moment geht es um die Rückweisung.

Luca Alberucci, Ostermundigen (pvl). Zum Rückweisungsantrag kann man ein paar wenige einfache Worte sagen. Die wichtigen Punkte beziehungsweise die Auflagen wurden bereits geprüft, wie dies eingehend vom Kommissionssprecher und den Vorrednern erläutert worden ist. Leider muss ich entgegen des Wunsches der Ratspräsidentin gleichwohl umschwenken. Ich interpretiere den Rückweisungsantrag als grundsätzliche Ablehnung des Tramprojekts. Deshalb, um dem entgegenzuhalten, werde ich mein Votum entsprechend für das Tram halten. Aus diesem Votum wird auch klar hervorgehen, weshalb eine Rückweisung schlicht kein gangbarer Weg ist.

Weshalb braucht es dieses Projekt? Der erste Grund ist, dass es einer Lösung bedarf. Bereits jetzt verkehren in Ostermundigen 8,2 Millionen Passagiere pro Jahr auf der Linie 10. Dies sind so viele Passagiere wie auf allen 22 RBS-Buslinien zusammen. Zum jetzigen Zeitpunkt weisen in der gesamten Deutschschweiz nur vier von etwa 30 Tramlinien ein höheres Verkehrsaufkommen auf als die derzeitige Linie 10. Von einem Luxusprojekt zu sprechen, ist aus meiner Sicht vermessen. Damit ist noch nicht Schluss! Die Entwicklung in Ostermundigen und in Bern entlang der 10er-Linie ist noch lange nicht abgeschlossen. Einerseits handelt es sich um einen Wunsch, andererseits um eine Tatsache. Allein auf Ostermündiger Boden beginnt für das geplante 100 Meter-Hochhaus, das Bären-Projekt, das Baubewilligungsverfahren. Zudem haben wir einen kantonalen Entwicklungsschwerpunkt sowie erhebliche Verdichtungsprojekte entlang der Linie 10. In Bern befindet sich der ehemalige Swisscom-Hauptsitz, welcher auch entwickelt werden soll. Ausserdem haben wir die Reiterstrasse, die Schönburg und wenn alles kommt, wie es kommen sollte – natürlich handelt es sich um planerische, aber wünschbare Annahmen –, haben wir noch ein massiv höheres Verkehrsaufkommen auf der Linie 10. Hinzu kommt der von den Vorrednern erwähnte ÖV-Knoten Ostermundigen. Dieser ist nicht für die Ostermündiger gedacht oder nicht ausschliesslich. Es handelt sich um einen Umsteigeknoten vom oder auf den Nahverkehr. Dieser macht dann Sinn, wenn die Erschliessung des Nahverkehrs entsprechend attraktiv gestaltet ist. Die Unterführung, die verbreitert werden soll, bietet eine solche Attraktivitätssteigerung.

Der Bedarf ist also klar. Erstens habe ich auch noch nie gehört, dass jemand bestreitet, dass mit der Linie 10 etwas geschehen muss. Zweitens löst das vorliegende Projekt dieses Problem. Alle anderen Lösungen wurden seit Jahren geprüft und hielten nicht bis am Schluss Stand. Dazu liegen Studien vor. Ich erinnere mich als Ostermündiger, dass wir bereits im Jahr 2012 über mögliche alternative Linienführungen sprachen. Diese Diskussionen sind mir seit über fünf Jahren bekannt. Sie sind aus meiner Sicht – ich wiederhole es – eine reine Verzögerungstaktik. Denn es wurde alles eingehend geprüft und die Studien wurden aktualisiert. Was sagt man? Erstens sagt man, die Linienführung sei gegeben. Es gibt einfach eine Strasse, welche nach Ostermundigen führt. Wir verfügen nicht über zwei Hauptstrassen, sondern über eine Strasse nach Ostermundigen. Entsprechend wurden 23 Linienvarianten geprüft. Bei der vorliegenden Variante handelt es sich um die benötigte Linie. Überdies wurden Verkehrsträger geprüft. Gemäss den Verkehrsprognosen verhält es sich so, dass der zweitbeste Verkehrsträger bezüglich der Kapazität der Doppelgelenk-Trolleybus ist. Dieser wäre im Übrigen mit erheblichen Investitionen verbunden und seine Kapazitäten wären nur bis zum Jahr 2030 ausreichend. Insofern dürfte nichts mehr zu prüfen sein. Mit dem vorliegenden Projekt wird das Problem gelöst.

Ein weiterer Punkt sind die Kosten. Zum einen hat Ostermundigen das redimensionierte Projekt angenommen, mit dem der Kanton 30 Mio. Franken einsparen wird. Mit diesem Projekt wird auf den Kehrtunnel verzichtet, der zur unteren Rüti geführt hätte. Zum einen wird nicht nur die untere Rüti, sondern die ganze Rüti mit einem Shuttle-Bus erschlossen. Trotz der Tatsache, dass die Linie nicht ganz in die periphere Rüti führt, handelt es sich um eine Verbesserung. Zum anderen würde eine alternative Verkehrslösung ebenfalls Kosten nach sich ziehen: Projektierungskosten, Kosten für Haltestellen, allenfalls Leitungen für den Trolley-Bus. Ein weiteres erhebliches Argument für das Projekt ist, dass wir 50 Mio. Franken vom Bund holen können.

Ich komme zum Schluss. Werte Grossräte, stimmen Sie dem Kredit zu und lehnen Sie den Rückweisungsantrag ab. Es handelt sich um ein gutes Projekt, welches ein konkretes Verkehrsproblem löst, und es ermöglicht eine wichtige Entwicklung und Verdichtung entlang der Linie 10. Dies liegt im Interesse der Region, aber auch des Gesamtkantons.

Bernhard Riem, Iffwil (PBD). Ich kann den Rückweisungsantrag und das Projekt auch nicht ganz auseinanderhalten. Das Tramprojekt Bern–Ostermundigen ist für unsere Fraktion eine relativ

schwierige Angelegenheit. Wir haben unsere liebe Mühe mit dem vorliegenden Projekt. Unsere Fraktion hat bisher alle wesentlichen Projekte des öffentlichen Verkehrs unterstützt: das Vorgängerprojekt Tram Region Bern, den Ausbau des Bahnhofs Bern, die massiven Erhöhungen der Investitionsbeiträge, den Investitionsrahmenkredit 2018–2021, und auch für die Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) standen wir dezidiert ein. Bei diesem Projekt sind wir ungefähr zur Hälfte geteilter Meinung. Was spricht aus Sicht der BDP für dieses Projekt? Das Tram Bern–Ostermundigen bringt eine klare Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Erschliessung durch diese Linie. Für die wirtschaftliche Entwicklung, gerade für Ostermundigen mit seinem grossen Potenzial, aber auch für die Stadt, ist dies wichtig. Mehr sage ich nicht dazu; die Vorredner haben sehr vieles dazu gesagt.

Welche Gründe führen die Gegner dieser Vorlage ins Feld? In erster Linie sind es die enormen Summen, welche wir in den kommenden Jahren für Grossprojekte im ganzen Kanton einsetzen. Wir haben eine extreme Häufung von Grossinvestitionen bis zum Jahr 2026. Sie können diese alle in der gesamtkantonalen Investitionsplanung nachlesen oder zum Teil auch nicht. Einerseits ist unsere Fraktion für Investitionen in die Infrastrukturen des Kantons Bern, andererseits wird damit das Fuder überladen. Überlegt man sich, was wir hier in letzter Zeit alles beschlossen haben, bereitet dies seriösen Finanzpolitikern mehr als nur Sorgen. Man könnte meinen, es herrsche Torschlusspanik. Wer die gesamtkantonale Investitionsplanung studiert, stellt fest, dass die Investitionssumme in den Jahren ab 2020 massiv erhöht wird, es sei denn, bewilligte Projekte würden hinausgeschoben, weil die an und für sich sinnvollen Planungsüberhänge sehr hoch sind. Lieber würden wir deshalb den Kredit zurückweisen, anstatt ihn abzulehnen. Jakob Etter hat darauf hingewiesen.

Der ÖV-Knoten Ostermundigen wird ausgebaut. Zusammen mit der Entflechtung im Wylerfeld wird die Transportkapazität nach Ostermundigen erhöht, verbessert und attraktiver gemacht. Ein Stück weit wird dadurch die Buslinie entlastet werden. Die Mehrheit der BDP ist der Meinung, die Auswirkungen dieses Projekts seien abzuwarten. Gelenkbusse könnten eine mögliche Übergangslösung sein. Der effektive Bedarf wird erst im Jahr 2030 feststehen. Dann wird man die richtige Entscheidung fällen können. Die BDP kritisiert, dass für die Wendeschleife des Trams kein Standort festgelegt und die genaue Anbindung der Rütli noch nicht bekannt ist. Die grosse Mehrheit der BDP unterstützt den Rückweisungsantrag. Sollten wir diesen nicht durchbringen, wird der Kredit je hälftig angenommen beziehungsweise abgelehnt.

Martin Aeschlimann, Berthoud (PEV). Es stört mich schon, dass der Rückweisungsantrag der BDP das Drehbuch dieser Debatte so stark bestimmt. Meine Notizen beziehen sich auf das gesamte Geschäft und die ganze Debatte. Nun muss ich versuchen, das Ganze auseinanderzunehmen. Wäre der Rückweisungsantrag BDP-intern als substantiell beurteilt worden, hätte dieser in die BaK eingebracht und dort diskutiert werden können. Ich gehe davon aus, dass es so nicht ganz seriös ist. Als Fraktionssprecher der EVP verzichte ich darauf, die Geschichte des Trams Region Bern nochmals aufzurollen. Für die EVP-Fraktion ist dieses Geschäft, gleichermassen wie die ursprünglichen Projekte, unbestritten. Es handelt sich um ein klassisches ÖV-Ausbauprojekt, welches mit der stark gewachsenen und in Zukunft steigenden Nachfrage solide begründet ist. Nun hat sich eine Gegnerschaft formiert, die weitgehend dieselben Einwände wie bereits im früheren Abstimmungskampf geltend macht. Dazu gehören auch Parteien, die eine Rückweisung des Geschäfts wollen.

Die BaK konnte sich mit den Argumenten der Gegner auseinandersetzen. Sie kam zum Schluss, dass die BVE mit umfassenden Studien und Abklärungen die technischen, wirtschaftlichen, aber auch – wie wir von Luc Mentha gehört haben – die städtebaulichen Auswirkungen und die umweltwirksamen Aspekte der Linienführung gründlich überprüft hat. *(La présidente interrompt l'orateur en raison d'un problème technique avec la traduction simultanée, et lui redonne la parole une fois le problème résolu.)* Ich fahre fort. Jetzt liegt ein Rückweisungsantrag auf dem Tisch, der eine andere Linienführung und andere Lösungen verlangt.

Unsere Fraktion sieht es wie folgt: Will man im Rahmen dieser fachspezifischen Vorlage substantielle, bessere Lösungen einbringen, muss man von dieser Disziplin schon sehr viel verstehen. Anders ausgedrückt: Es funktioniert einfach nicht, wenn alle ihre Ideen, wie ÖV-Erschliessungen eines städtischen Raums aussehen könnten, als Gegenvorschlag einbringen. Dies gilt auch für die Gegner dieses Projekts. Als Grossräte sind wir bei dermassen komplexen Projekten, wie dies auch auf die nachfolgenden Bauprojekte zutrifft, auf die fachlichen Grundlagen angewiesen. Dies ist meines Erachtens auch das Defizit der Argumentation der Gegner. Sie vermochten diese nicht auf fachtechnische Aussagen abzustützen. Der Grosse Rat muss sich auch nicht um den Standort eines Wendeplatzes kümmern, liebe BDP. Weiter an Ihre Adresse: Ich vermute, dass der Grosse Rat mit

einem Strauss von 23 Varianten, wie die Tramlinie 10 nach Ostermundigen aussehen könnte, schlicht überfordert wäre. Für uns sind detaillierte fachliche Eingriffe in ein gründlich erarbeitetes Projekts unzulässig. Sie sind damit vergleichbar, wie wenn sich der Grosse Rat beispielsweise bei einem Ausbauprojekt eines Wasserkraftwerks mit der Grösse und der Art der Turbinen befassen müsste. Wir wären schlicht und ergreifend überfordert. Die EVP-Fraktion lehnt den Rückweisungsantrag mit sämtlichen Auflagen ab.

Ernst Tanner, Ranflüh (UDF). Wir sprechen hier über ein unvollständiges, veraltetes Projekt, welches auf veralteten Technologien basiert. Die EDU-Fraktion stimmt dem Rückweisungsantrag mit Auflagen BDP Etter, wie von Grossrat Etter begründet, in allen Punkten zu.

Hugo Kummer, Berthoud (UDC). Um es vorwegzunehmen: Wir können den Rückweisungsantrag der BDP grossmehrheitlich bei einigen Enthaltungen unterstützen. Wir sprechen hier über Überlastungen während der Stosszeiten. Natürlich fragen wir uns insbesondere, ob es nicht eine günstigere Lösung gibt für die kurze Zeit, wo die grossen Probleme bestehen. Rechnen wir doch mit 1,5 Stunden pro Tag. Dies entspricht quasi 6 Prozent von 24 Stunden. Für diese kurze Zeit geben wir dermassen viel Geld aus! Wir kommen später noch auf unsere Anträge zu sprechen. Ich möchte Ihnen nur sagen, dass wir eine Verbesserung wollen, auch bei dieser mithelfen, aber nicht in der vorliegenden Art und Weise. Wir fragen uns auch, weshalb es dermassen eilt. Das Volk hatte die Tramlösung eigentlich verworfen. Innerhalb von kurzer Zeit wird wieder eine Vorlage gebracht. Wäre es nicht klüger, alle Fakten auf den Tisch zu legen und seriös mit einem neuen Geschäft anzutreten? Ich kann hier auch erwähnen, dass wir nicht gegen den ÖV sind. Wir stehen hinter dem ÖV, aber wir haben grossen Respekt vor den hohen Kosten und dem, was später noch auf uns zukommt. Wie bereits mehrmals erwähnt stehen etliche Grossprojekte an, welche auch Kosten verursachen. Ausserdem haben wir keine Freude daran, dass die Rüti einfach so abgespeckt wird. Man bringt das gehabte Projekt, speckt es um 33 Mio. Franken ab und sagt, dies sei es jetzt, genauso werde es gebraucht. Ich bin überzeugt, dass die Leute auf der Rüti und in den entsprechenden Wohngebieten mit diesem Entscheid überhaupt nicht glücklich sind. Deshalb können wir den Rückweisungsantrag grossmehrheitlich unterstützen. Ich komme später in meinem Plädoyer auf die von uns gestellten Anträge zurück.

Peter Flück, Interlaken (PLR). Die FDP-Fraktion hat dieses Geschäft intensiv diskutiert. Ich kann mich kurz fassen: Wir lehnen den vorliegenden Rückweisungsantrag ab. Wenn man dem Kommissionssprecher gut zugehört hat, hat dieser eigentlich begründet, wie die im Rückweisungsantrag enthaltenen Punkte zu behandeln sind. Dies hat uns überzeugt. Aus diesem Grund lehnen wir den Rückweisungsantrag ab.

La présidente. Somit sind wir bei den Einzelsprechenden angelangt.

Vania Kohli, Berne (PBD). «Das Tram erlebt heute fast weltweit eine Renaissance.» Ich zitiere hier wörtlich aus dem Protokoll der vor vier Jahren geführten Debatte aus dem Jahr 2013, aus einem Votum meines alten Freundes Mathias Tromp, der mir bei dieser Debatte ganz besonders fehlt. Er half mir beim letzten Mal, den damaligen Antrag von Jakob Etter zu bekämpfen und im Rat die Mehrheit für das Tramprojekt zu gewinnen. Heute liegen wieder Anträge gegen den Tramkredit vor – aus verschiedenen Reihen. Alle haben eine Gemeinsamkeit: Eigentlich wollen sie das Tram verhindern, auch wenn sie als Rückweisungsanträge getarnt sind. Ich zitiere Jakob Etter anlässlich der Debatte von 2013: «Wie wollen wir der ländlichen Bevölkerung erklären, dass man in den Städten über eine Milliarde Franken in den öffentlichen Verkehr investieren will? Und das in einer Zeit, da Buslinien und abendliche Buskurse gestrichen werden. Das versteht kein vernünftiger Steuerzahler.» Heute werden als Argumente angeführt, dass die Technik Fortschritte mache und es die Doppelgelenkbusse auf jeden Fall schaffen werden, dass es noch nicht klar sei, welche Auswirkungen der neue S-Bahnhof Ostermundigen auf die Mobilitätsbedürfnisse haben werde, wo die Tramschleife hinkomme und wie man in die Rüti, wenn überhaupt, anschliessen werde. Der Kredite beruhe auf alten Zahlen, dies komme garantiert teurer zu stehen. Der Beschluss komme jedenfalls definitiv zu früh. Deshalb müsse alles vorher abgeklärt werden. In meinen Ohren klingt dies beinahe wie eine ironische Geschichte von Mani Matter. Aber nochmals mit den Worten von Mathias Tromp: «Das Tram ist nicht primär für die Stadt da.» Davon profitiert der ganze Kanton Bern und vor allem Os-

termundigen. «Dieses Tram entlastet auch den Knoten Bern. Wer von Münsingen an die Reiterstrasse gelangen will, steigt in Zukunft in Ostermundigen um.»

Eine gute ÖV-Infrastruktur, also Investitionen in den ÖV – liebe Kolleginnen und Kollegen, dies muss ich nicht zur linken Seite sagen – sind matchentscheidend für die Entwicklung eines Wirtschaftsstandorts. Die Räume Zürich, Basel und Genf haben dies schon lange begriffen. Sie investieren viel stärker als wir in die öffentlichen Infrastrukturen. Mit dem Tram werden nicht nur die heutigen, sondern auch die zukünftigen Probleme gelöst, und zudem ist es nachhaltig. Investitionen in solche Vorhaben zahlen sich für uns alle aus. Ich bitte Sie alle, den Rückweisungsantrag der BDP sowie die Anträge der SVP abzulehnen und mit den Investitionen der Region und dem ganzen Kanton zu dienen.

Ulrich Stähli, Gasel (PBD). Reto Müller hat vorhin gesagt, es handle sich beinahe um einen Glaubenskrieg. Ich habe nicht etwa im Sinn wegen dieses Trams einen Krieg zu entfachen. Wenn das Tram durchkommt, so kommt es halt durch – à la bonheur. Ich bin überhaupt kein Tramliniengegner-«Fundi». Schliesslich geht es um die Linie und nicht nur um das Tram. Dennoch möchte ich Ihnen ein paar Punkte zu bedenken geben, die mir Sorgen bereiten und mich plagen.

Wenn Sie gestern die Demonstration gegen den Sozialhilfeabbau gesehen haben und wir uns bewusst sind, wie in der nächsten Zeit um die knapper werdenden Finanzen gerungen wird, erstaunt mich Folgendes extrem: Dieselbe Partei, die sich gegen jegliche Sparmassnahmen im Sozial- oder Bildungsbereich wehrt, ist locker bereit, für ein Schienenfahrzeug mehr als 100 Mio. Franken buchstäblich im Boden zu vergraben, selbst wenn man mit Gelenkbussen oben drüber oder mit jenen, die nicht durchkommen über das Wylergebiet aussenherum fahren könnte. Es tut mir leid, dass ich dies so sagen muss. Das Geld, welches wir mit allen traktandierten BVE-Geschäften grosszügig investieren, wird fehlen. Es geht nicht nur um das Tram, sondern um die ganzen noch folgenden Geschäfte. Es handelt sich um einen gewaltigen Brocken. Mir persönlich würde es sehr wehtun – und ich bin diesbezüglich ganz ehrlich –, wenn man schlussendlich wegen solcher Vorhaben wie dieser Tramvorlage bei der Bildung oder im sozialen Bereich sparen müsste. Gut ausgebildete Kinder sind mir wichtiger als ein Sitzplatz im Tram nach Ostermundigen. Dies ist einfach meine Meinung, ganz abgesehen davon, dass wohl keine Hauptstadt in Europa ihre schönste Gasse mit einer «Tramwand» zuflastert. Wir haben gehört, dass Ostermundigen noch eine grosse Zunahme haben wird: Industrie, Dienstleistungsbetriebe, Bevölkerung. Im Extremfall könnte dies zu einem Tramverkehr im Rhythmus von vier Minuten führen. Alle vier Minuten würde ein Tram nach oben und eines nach unten fahren. Dies würde bedeuten, dass alle zwei Minuten ein 45 Meter langes Tram fährt! Deshalb handelt es sich um eine «Tramwand» und dies im schönsten kulturgeschützten Gebiet der Stadt Bern! Dies geht einfach nicht. Ich hoffe deshalb, dass Sie den Rückweisungsantrag unterstützen oder den Kredit ablehnen.

La présidente. Als nächster Einzelsprecher hat Grossrat Brönnimann das Wort. Ich werde die Rednerliste in einer Minute schliessen.

Thomas Brönnimann, Mittelhäusern (pvl). Bevor ich mich zum Inhalt des Rückweisungsantrags äussere, erlaube ich mir eine Grundsatzbemerkung. Was und wann kann und soll der Grosse Rat in Verkehrsfragen überhaupt noch entscheiden? Oder soll er eigentlich nur noch bezahlen und nicken? Häufig fallen die Verkehrsfragen in die Kompetenz der Regionalkonferenz, faktisch oft sogar nur an deren Verkehrsausschuss. Oder es entscheidet der Bund, das Bundesamt für Verkehr beziehungsweise der Bundesrat, ob ein Vorhaben ein A-Projekt ist oder als B-Projekt auf die lange Bank geschoben wird. In diesen Fällen diskutieren wir hier wiederum nicht mehr mit. Verkehrsmotionen aus dem Grossen Rat werden vom Regierungsrat meistens stracks zu Richtlinienmotionen erklärt. Wenn alles nicht mehr hilft, kommen die berühmten Expertengutachten. Wer diese nicht begreift, hat es sowieso nicht begriffen. Dies hindert mich jedoch nicht, hier eigenständig als Grossrat Geschäfte zu hinterfragen und zu argumentieren.

Zur Sache: Für einen Vertreter für den öffentlichen Verkehr, wie ich einer bin, ist es nicht ganz einfach, gegen dieses Projekt anzutreten. Es braucht sogar ein bisschen Mut. Das vorliegende Geschäft ist unfertig; die Anbindung an einen Tram-Westast fehlt, seit wir in Köniz das Projekt mit zwei Dritteln abgelehnt haben. Die Kosten für eine zweite Berner-Innenstadt-Achse fehlen, ebenso die Alternativkosten für eine Lösung mit Doppelgelenkbussen. Schlussendlich hat sich die Technologie während der letzten Jahre massiv weiterentwickelt. Wir haben es gehört: BERNMOBIL hat unterdessen selber für eine andere Linie, die Wylerlinie, Doppelgelenkbusse bestellt. Die Linie 17 Wey-

ermatt/Köniz wird in Kürze auf Elektrobusse umgestellt. Ich erinnere daran, dass die ZMB-Studie aus dem Jahr 2008 stammt. Kurz zusammengefasst: Für so viel Geld erhält man mehr ÖV. Die Bundesgelder sind nicht gefährdet, weil es sich um ein A-Projekt handelt. Wir müssen uns keine Sorgen machen. Im Übrigen haben sich Tramschienen noch nie mit Velopneus vertragen.

Erlauben Sie mir abschliessend ein paar Gedanken aus Könizer Sicht. Vor drei Jahren wurde das Projekt Köniz genauso alternativlos dargestellt. Was geschah seither? Erstens kam es zu einem neuen Einschubkurs auf der Linie 10, zweitens zur Umstellung der Linie 17 auf Elektrobusse, drittens zur Verdichtung des Ortsbusses zu einem Tangentialbus Wabern–Brünnen. Viertens darf die unterirdische Verlängerung der RBS wieder gedacht und geplant werden. Fünftens bauen wir zusammen mit der Stadt Bern eine Veloachse. Damit ist doch einiges geschehen, und dies zeigt, was möglich ist.

Noch eine letzte Bemerkung zum Votum des Kollegen Mentha. Der Vergleich mit der Glattalbahn ist sehr gewagt; die Glattalbahn verfügt nämlich fast ausschliesslich über Eigentrassee. Wenn die Busse in Ostermundigen im Stau stehen, stehen auch die Trams im Stau. Ostermundigen muss die Hausaufgaben machen und den Innerortsverkehr massiv reduzieren.

Antonio Bauen, Münsingen (Les Verts). An die Adresse der BDP: Es dauert nicht mehr lange, bis wir hier über die Sparübungen sprechen werden und darüber, wo wir hier und dort noch ein paar «Fränkli» oder «Räppli» zusammenkratzen können. Genau dann stellt sich die Frage nach den Strukturen des Kantons. Der damalige Vergleich mit anderen Kantonen zeigte, dass der Kanton Bern kein Ausgaben-, sondern ein Einnahmeproblem hat. Genau dort müssen wir ansetzen, indem wir an den Strukturen des Kantons arbeiten. In Anbetracht dessen, dass schon lange an einem Projekt «umeteigget» wird, jetzt noch verschiedene Schritte aktualisiert worden sind und das Projekt eigentlich bereit ist, würde ein Zürcher keine Sekunde zögern und es umsetzen. Wenn wir anderen Kantonen zuhören, ertönt der Vorwurf, wir hingen mit dem Finanzausgleich am Tropf der anderen Kantone. Angesichts dessen müssen wir diesen Schritt jetzt machen! Wir müssen nicht bei der Verwaltung sparen, sondern endlich an den Strukturen arbeiten, und zwar an einer der Hauptschlagadern unseres Kantons. Wir haben heute mehrmals gehört, dass es sich um eine der wichtigsten Verkehrslinien handelt, welche zudem in einem der wichtigsten Entwicklungsschwerpunkte des Kantons liegt. Hier müssen wir investieren und endlich abdrücken! Das endlose Hin-und-Her, das Man-könnte und Dort-ist-noch-ein-Detail-unklar – damit müssen wir endlich aufhören, indem wir ja sagen zu diesem Projekt. Nur so schaffen wir Strukturen, welche schlussendlich Steuereinnahmen generieren, mit welchen man die Sozialleistungen und das Personal anständig bezahlen kann und mit welchen Sie, liebe SVP, über den Finanzausgleich Geld in Ihre Täler erhalten. Jeder sollte sich einmal überlegen, woher das Geld über den Finanzausgleich kommt. Schliesslich braucht es einen Motor, eine Ressource, aus der das Geld herkommt. Hier schlagen wir einen Pflock ein, um Strukturen zu schaffen. Sagen wir entschieden und mutig ja! Zeigen wir der Schweiz, dass wir Mut und auch ein wenig «Pfupf im Füdle» haben, obwohl wir Berner sind.

Michael Köpfli, Berne (pvl). Ich möchte tatsächlich etwas zum Rückweisungsantrag sagen respektive zu der geäusserten Begründung. Wenn ich den Fraktionssprecher richtig verstanden habe, argumentiert er vor allem mit den zu hohen Investitionen und dass er diese Mittel anderswo einsetzen möchte. So kann man argumentieren. Ich vertrete klar eine andere Haltung. Das ist legitim.

Es klingt vielleicht schulmeisterlich, aber es muss gleichwohl einmal gesagt werden, weil es hier immer wieder vorkommt; nämlich die Vermischung von Investitionsrechnung und laufender Rechnung: Wenn argumentiert wird, es müsse im sozialen Bereich oder bei der Bildung gespart werden, wenn das Tram gebaut wird, ist dies hanebüchen. Beim einen handelt es sich um eine Investition auf lange Sicht, welche jetzt, in einer Phase mit tiefen Zinsen, Sinn macht. Beim anderen handelt es sich um die laufende Rechnung, bei der wir tatsächlich Sparbedarf haben und uns einschränken müssen. Ich finde es schwierig, wenn bei Investitionsprojekten – ich fand dies auch bei der Umfahrung Oberaargau falsch, welche ich ablehnte – auf einmal mit Ausgaben der laufenden Rechnung argumentiert wird.

Vielleicht noch inhaltlich, weshalb diese Investition dermassen wichtig ist. Ich glaube, man braucht nur in den Westen von Bern zu blicken, um zu sehen, wie sich Bümpliz und Bethlehem in den letzten Jahren entwickelt haben. Das ist fantastisch und ich bin der festen Überzeugung, dass dies massgeblich mit dem Tram zu tun hat. Ich bin auch der festen Überzeugung, dass wir im Berner Teil ein riesiges Potenzial haben, aber insbesondere auch in Ostermundigen, wenn wir das Tram

bauen. Ich werde deshalb mit der grossen Mehrheit meiner Fraktion mit Überzeugung gegen den Rückweisungsantrag und für das Tram stimmen.

Blaise Kropf, Berne (Les Verts). Selbstverständlich kann man jedes Projekt aus unterschiedlichen Perspektiven beurteilen. Dies sollte aber mit fairen Argumenten geschehen. Diesbezüglich sind mir zwei Punkte aufgestossen, zu welchen ich mich kurz äussern möchte. Jakob Etter, du hast hier insinuiert, dass man mit diesem Kredit gewissermassen Teuerungsmehrkosten bewilligen würde. Du hast den Teuerungsstand von 2011 erwähnt. Jetzt befinden wir uns im Jahr 2017. Weisst du denn, wie viel die Teuerung seit 2011 betragen hat? Sie hat -1,8 Prozent betragen. Es kann also keine Rede von Teuerungsmehrkosten sein, welche hier bewilligt werden. Ich denke, es ist richtig, darauf hinzuweisen.

Zum zweiten Punkt: Ueli Stähli, du bist Ersatzmitglied der BaK, warst aber gleichwohl an der BaK-Sitzung dabei. Dort diskutierten wir ausführlich über die Belastung der Berner Innenstadt, über eine allfällige zweite Tramachse, die nötig sein könnte. Die so genannte «Tramwand» war dabei ein Thema. Wir konnten mehr als einmal den Hinweis zur Kenntnis nehmen, dass wir heute in der Berner Innenstadt eine Fahrzeugbelastung von 52 Fahrzeugen pro Stunde haben. Nach der Realisierung des Trams Bern–Ostermundigen wird diese Belastung auf 48 Fahrzeuge pro Stunde sinken. Dies sind Fakten, wie sie der Kommission auch vorlagen. Ich wünschte mir doch, man wäre bei der Argumentation so ehrlich und bezöge sich hier auf die erhaltenen Informationen, welche nicht einfach vom Tisch gewischt werden können, anstatt Stimmung mit Konstrukten wie der «Tramwand» zu machen. Dies zur Berichtigung.

Simone Machado Rebmann, Berne (LaVerte). Reto Müller hat es richtig gesagt: Anscheinend geht es hier um eine Glaubensfrage. Das vorherrschende Dogma lautet: Tram = ÖV = gut. Hier mein Bekenntnis in der Sache: Die Busse sind die besseren Trams. Das Tram wurde im letzten Jahrhundert erfunden, als die Strassen noch aus Pflastersteinen bestanden und holprig waren. Die Trams brachten damals einen grossen Fortschritt, weil man seither auf Schienen einher gleiten konnte. Jetzt sind die Strassen überall geteert und glatt. Die Busse können überall fahren; das Tram benötigt extra ein eigenes Trasse.

Nun zum Rückweisungsantrag. Ich zitiere aus Seite 3 der im Auftrag der BVE erstellten so genannten INFRAS-Studie: «Doppelgelenk-Hybridbusse bieten bei 3-Minuten-Taktintervallen ausreichende Beförderungskapazitäten bis ca. 2025, Doppelgelenk-Trolleybusse je nach Siedlungsentwicklungsdynamik bis in den Zeithorizont 2030/2035.» Heutzutage können diese Trolleybusse an den Endstationen innerhalb von zwei Minuten elektrisch aufgeladen werden, sodass sie wieder eine Runde fahren können. So müssen nicht einmal Fahrleitungen gebaut werden. Ab circa 2025 wird die S1 zwischen Ostermundigen und Bern im 5-Minuten-Takt verkehren. So wird es auf der heutigen 10er-Linie zu einem Nachfragerückgang kommen. Auch dies ist der INFRAS-Studie zu entnehmen. Also benötigen wir dieses Tram gar nicht. Mit Bussen können wir bis 2025 überbrücken, bis die S-Bahn die Entlastung bringt. Wir wollen also 243,6 Mio. Franken ausgeben für etwas, das man heute nicht und erst recht nicht in acht Jahren braucht. Der Kanton soll knapp 101 Mio. Franken bezahlen, und 50 Mio. Franken sollen den Gemeinden aufgebracht werden. Die fehlende Aufnahme der Wendeschleife in die Kreditvorlage, die fehlende Erschliessung der Rütli sowie die Probleme in der Hauptgasse der Stadt Bern haben meine Vorredner bereits erwähnt. Die von der ETH-Zürich erstellte Weidmann-Studie sagt zur Frage der inneren Verdichtung auf Seite 21: «Der Systemwechsel leistet an sich einen geringen Beitrag an die Siedlungsentwicklung nach innen.» Hier sind andere Faktoren wichtig wie Bauordnung oder Landpreise. Nicht in der Kreditvorlage erwähnt sind die Baumalleen, die in der Schosshalde und im Galgenfeld gefällt werden müssten. Es handelt sich um gesunde Bäume. Stadt Grün Bern hat diese gepflegt und die Alleen unterhalten. Die Städte erhitzen sich immer mehr. Im Jahr 2015 starben in der Schweiz mehr als 750 Personen am Hitzetod. Eine von Klimaforschern vorgeschlagene Massnahme ist das Pflanzen von Baumalleen. Der Bund prüft gegenwärtig Massnahmen in diese Richtung, wie der «NZZ am Sonntag» zu entnehmen ist.

Ich habe noch einen letzten Satz zu Gute, das Lämpchen blinkt. Liebe Kolleginnen und Kollegen, weisen wir den beantragten Kredit zurück. Zu viele Fragen sind offen und wir haben eine angespannte Finanzlage im Kanton Bern. Wir dürfen nicht wegen eines Tram-Dogmas wider besseres Wissen so viel Geld verschleudern. Das Referendum steht vor der Tür. Geben wir der BVE die Gelegenheit, nochmals über die Bücher zu gehen. Dies ist der kleinstmögliche Schaden.

La présidente. Das Wort hat nochmals der Kommissionssprecher.

Reto Müller, Langenthal (PS), Kommissionssprecher der BaK. Ich hätte es nicht gedacht, aber es gibt immer wieder Dinge, die mich in diesem Grossratssaal erstaunen. Deshalb musste ich lachen: Eine Grüne ist gegen das Tram – okay. Das ist beinahe wie die Aussage, wonach man nicht gegen den ÖV sei. Irgendwann einmal müssen wir Farbe bekennen. Wenn Sie nicht gegen den ÖV sind, weshalb sind Sie dann gegen Investitionen in den ÖV? Grossrat Stähli, vielleicht ist es kein Glaubenskrieg, aber zumindest ist es doch zu einem vertiabilen BDP-Fight gekommen, was doch relativ selten ist. Das war auch schön. Herr Köpfli hat es schon gesagt: Manchmal täte uns und als Anregung ein Lehrgang oder zumindest ein Kurs für bernische Gemeindeschreiberinnen und Gemeindeschreiber nicht so schlecht. Ich habe diesen Lehrgang selber nicht besucht, habe mir aber sagen lassen, dass in der ersten Lektion der Unterschied zwischen laufender Rechnung und Investitionskrediten erklärt wird. Bitte sagen Sie nicht, wir würden hier sparen und dafür würden wir beim Konsumkredit im Herbst nicht mehr sparen. Das stimmt schlichtweg nicht! Wir befinden uns auf einem historischen Tief, was die Investitionskosten im Kanton Bern anbelangt. Zurzeit investieren wir 340 Mio. Franken pro Jahr. Damit rücken wir in die Nähe der von Herrn Mentha erwähnten Wirtschaftsfreundlichkeit. Wenn Sie nicht mehr in den Kanton Bern investieren wollen, bringen Sie diesen damit zu Boden. Aber sagen Sie bitte nicht, wir würden hier sparen, aber dafür im Herbst nicht mehr. Das stimmt schlichtweg nicht.

Herr Brönnimann hat gesagt, die ZMB stamme aus dem Jahr 2008. Deshalb wurde eine erneute Prüfung vorgenommen, und im Jahr 2016 wurde nochmals eine Studie der Grundlagen durchgeführt. Man sagte nochmals, es handle sich von den 23 Varianten um die zweckmässigste Lösung der Linienführung. Dies ist die Sicht der BaK.

Ich stelle fest, dass die Solidarität zumindest zwischen einem Exekutivmitglied der Gemeinde Köniz mit einer anderen Gemeinde im Speckgürtel von Bern nicht spielt. Trotzdem möchte ich nochmals darauf hinweisen, dass es auch darum geht, wie wir in die Regionen investieren wollen. Es geht ebenfalls darum, die Stadt und das Land zu berücksichtigen und wieder einmal eine Investition in ein Verkehrsinfrastrukturprojekt der Stadt zu tätigen. Zudem können wir uns dies leisten.

Delegationen der FiKo und die BaK nahmen an einer gemeinsamen Informationsveranstaltung teil, anlässlich derer uns die Baudirektorin und die BVE informierten, dass mit der Überhangsinvestitionsplanung das Fuder trotz der Grossprojekte nicht überladen wird. Dies, weil einerseits ein Rest aus dem Investitionsspitzenfonds zur Verfügung steht und andererseits jährlich 340 Mio. Franken beziehungsweise hoffentlich auch wieder einmal 380 Mio. Franken in Infrastrukturprojekte des Kantons Bern investiert werden können.

Ich komme zum Schluss. Köbi Etter, ich kann nachvollziehen, dass du als Läufer sagst, es gebe kostengünstigere Varianten. (*Hilarité*) Jakob, «seckle» wäre günstiger! So ist es. Die Frage ist halt, ob dies die beste Variante ist. Die Zweckmässigkeit wurde von der BaK so beurteilt, dass es um Nachhaltigkeit geht sowie darum, was in Bezug auf Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft die zweckmässigste Variante ist. Das ist nicht immer die günstigste, es ist aber die beste Variante und sie hat halt den Preis erhalten.

La présidente. Bevor ich dem Antragsteller Grossrat Etter das Wort erteilte, möchte ich eine Gruppe auf der Tribüne begrüßen. Es handelt sich um Gäste von Grossrat Res Burren und zwar um Mitglieder der SVP Schwarzenburg. Herzlich willkommen im Grossen Rat! (*Applaudissements*)

Jakob Etter, Treiten (PBD). Reto Müller, die noch bessere Variante wäre «seckle» und Busse! Du kannst das am Samstag beim Hundermeterlauf sehen. Was wir mit den Bussen machen, wäre mit Trams nicht machbar. Dies nebenbei bemerkt.

Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, vielen Dank für die angeregte Diskussion. Ich hätte nicht erwartet, dass diese so heftig wird. Es ist sehr vieles gesagt worden, auch gute Sachen. Es sind mir aber Aussagen unterstellt worden, die ich nicht gemacht und gemeint habe. Noch ein paar Argumente. Der ESP Bahnhof Ostermündigen ist unbestritten. Ich habe in meinem ersten Votum erwähnt, dass die Kapazitäten erhöht werden müssen. Es kommt aber darauf an, wie man diese erhöht und vor allem mit welchen Kosten wir dies tun. Es liegt uns eine Variante vor, nämlich die Variante Tram, zu welcher wir ja oder nein sagen können. Ich habe zumindest nirgends im Vortrag gelesen, was eine Busvariante kosten würde. Diese hätte gemäss der bereits erwähnten INFRAS-Studie dieselben Kapazitäten und Effekte.

Zur S-Bahn. Sie ist ein wichtiger Verkehrsträger. Dies kann ich vielleicht besser im Westen von Bern beurteilen. Vom Westside in die Stadt braucht man 9 Minuten mit der S-Bahn. Mit dem Tram

oder dem Bus dauert es zwischen 26 und 32 Minuten. Glauben Sie tatsächlich, jemand steige in ein Tram mit 22 Haltestellen ein, um in die Stadt zu gelangen, wenn er in einem Drittel der Zeit mit der S-Bahn fahren kann? Das führt zu einer wesentlichen Entlastung. Wenn das Tram im Jahr 2027/2028 fertig ist, wird auch die S-Bahn die Kapazität erhöht haben, sodass wir wahrscheinlich Überkapazitäten haben werden. Übrigens wurde bereits früher einmal gesagt, Grossraum-Gelenkbusse seien nicht möglich. In der Zwischenzeit habe ich gehört, dass BERNMOBIL 28 von diesen bestellt hat.

Noch zu den verstopften Strassen, Luc Mentha. Mir ist nicht bekannt, dass das Tram oben drüber fliegt. Es fährt auch auf den Strassen. Dadurch werden die Strassen genauso, wenn nicht sogar mehr verstopft als durch den Bus. Ich stehe nach wie vor zu meiner von Vania Kohli zitierten Aussage aus dem Jahr 2013. Das ganze Geld, das wir hier ausgeben, können wir an anderer Stelle nicht ausgeben. Wir können es nicht zweimal ausgeben. Deshalb möchte ich gerne auch noch eine günstigere Variante anschauen.

Zu Michael Köpfli und seiner Aussage, wir müssten zwischen Investitionen und laufender Rechnung unterscheiden. Dem ist so. Die Abschreibungen belasten aber die laufende Rechnung und zwar mit HRM2 noch mehr. Noch zu Antonio Bauen: Der Vergleich mit Zürich hinkt, weil Zürich doch eine etwas andere finanzielle Situation hat. Zürich ist ein Geberkanton, während wir ein Nehmerkanton sind. Wir können uns nicht ganz mit Zürich vergleichen. Apropos Projekte neu beginnen: Wir sprechen hier sowohl über einen Projektierungs- als auch über einen Realisierungskredit. Wir müssen nicht nochmals alles projektieren. Mit diesem Kredit genehmigen wir nämlich auch den Projektierungskredit.

Ich bitte Sie, den Rückweisungsantrag zu unterstützen. Frau Grossratspräsidentin, vielleicht darf ich noch ein Zitat anbringen. «Viele Menschen benutzen das Geld, das sie nicht haben, für den Einkauf von Dingen, die sie nicht brauchen, um damit Leuten zu imponieren, die sie nicht mögen.» Dies ist ein Zitat von Walter Slezak.

La présidente. Wir nehmen dieses Zitat mit in diesen Abend. Vorher erteile ich das Wort Regierungsrätin Egger.

Barbara Egger-Jenzer, directrice des travaux publics, des transports et de l'énergie. Sie erinnern sich bestimmt, dass das Projekt Tram Region Bern im Herbst 2014 in den Gemeinden Köniz und Ostermundigen abgelehnt wurde, während sich die Stadt Bern klar dafür aussprach. Der Grosse Rat hatte die finanziellen Mittel für den Bau dieser Tramlinie bereits gesprochen und zwar im Juni 2013, also in der Session genau vor vier Jahren, und dies mit – hören Sie gut zu! – 135 Ja gegen 5 Neinstimmen bei 8 Enthaltungen. Mathias Tromp fehlt wirklich. Danach geschah Folgendes: Die Ostermundiger Bevölkerung kam auf ihren Entscheid zurück und stimmte im letzten Jahr mit über 55 Prozent Ja-Stimmen einem leicht geänderten Tramprojekt zu, das heisst ohne eine Trammerschliessung der Rüti. Im Juni 2016 nahmen wir dieses Projekt wieder auf. Jetzt sind wir so weit, dass Sie, liebe Grossrätinnen und Grossräte, nach vier Jahren erneut über das Tram Bern–Ostermundigen befinden können. Wie erwähnt, hat die Ostermundiger Bevölkerung bereits ja gesagt. Die Stadtbernerinnen und Stadtberner werden im kommenden Herbst nochmals über das Tram abstimmen. Es ist ziemlich klar, was sie dazu sagen werden.

Über dieses Projekt wurde sehr vieles geschrieben und jetzt auch gesagt. Ich gehe davon aus, dass Sie nun gut Bescheid wissen, obwohl vorhin ein paar «Fake News» verbreitet worden sind. Deshalb fasse ich die wichtigsten Gründe, die für das Tramprojekt sprechen, nur kurz zusammen.

Erstens sind die Busse der Linie 10 zwischen Bern und Ostermundigen meistens schrecklich überfüllt. Ich staune schon, wenn sich hier Leute zu dieser Buslinie äussern, die diese wahrscheinlich noch nie benutzt haben. Wie ich bereits vor vier Jahren erwähnte, handelt es sich um die Buslinie, die ich tagtäglich benutze, um zu meinem Büro zu gelangen. Ich kann die Situation also zu verschiedenen Zeiten beurteilen. Diese ist insbesondere für ältere Leute, für Mütter oder Väter mit Kindern und für die vielen Pendlerinnen und Pendler eine echte Zumutung – vor allem im Winter.

Zweitens wird sich die Situation in den nächsten Jahren weiter verschärfen. Alle Prognosen sagen ein weiteres Verkehrswachstum voraus. Denken Sie nur an das grosse Entwicklungspotenzial in Ostermundigen oder im Galgenfeld. Wir müssen dringend handeln! Nur ein Tram schafft für so viele Passagiere genügend Platz, Pünktlichkeit und Fahrkomfort.

Drittens ist die Tramlösung von 23 geprüften Erschliessungsoptionen klar die beste. Dies haben externe Experten bereits im Rahmen des alten Projekts wiederholt bestätigt. Nur mit dem Tram in Kombination mit der S-Bahn können wir die enorm grosse Nachfrage zwischen Bern und Ostermundigen langfristig decken.

Viertens verkehrt das Tram dank der vergrösserten Kapazität in weniger dichten Zeitabständen und belastet die Strasse somit viel weniger. Davon profitieren die Automobilistinnen und Automobilisten. Fünftes ist das Tram Bern–Ostermundigen weder von anderen ÖV-Projekten in Bern – ich denke an die Länggasse oder an das Wylerquartier – noch von einer möglichen späteren zweiten Tramachse in der Innenstadt abhängig. Es sind also keine weiteren Ergebnisse bezüglich anderer Projekte abzuwarten. Ich halte fest: Wegen des Trams Bern–Ostermundigen bedarf es keiner zweiten Tramachse.

Sechstens wird mit dem Tram das richtige Verkehrsmittel am richtigen Ort eingesetzt. Genauso, wie es in Aarwangen eine Umfahrungsstrasse braucht, benötigen wir zwischen Bern und Ostermundigen ein Tram. Wie Sie sehen, geht es bei diesem Geschäft ebenfalls um eine gelebte Solidarität zwischen Stadt und Land. Im Fall von Aarwangen hat die Stadt Bern mit ihrem Ja vorgelegt. Jetzt sind Sie am Drücker.

Ich komme zum Rückweisungsantrag. In den ersten zwei Punkten fordert Grossrat Etter, die Erschliessung der Rüti sei einzubeziehen und der Wendepunkt müsse bekannt sein. Es ist unbestritten, dass die Rüti mit dem ÖV zu erschliessen ist. Das haben wir gehört. Gleichermassen unbestritten ist es, dass Ostermundigen demokratisch entschieden hat, einen Bus und kein Tram bis zur Rüti fahren zu lassen. Ostermundigen hat zudem demokratisch entschieden, dass der Gemeinderat den Standort der Wendeschleife festlegen soll. Weiter hat Ostermundigen demokratisch entschieden, dass der Gemeinderat gemeinsam mit der Bevölkerung einen Vorschlag zur Buserschliessung unterbreiten soll. Zurzeit laufen die Arbeiten. Für das zweite Halbjahr 2017 ist eine öffentliche Mitwirkung der Bevölkerung geplant. Es wäre absolut stossend und anmassend, wenn wir diesen demokratisch legitimierten Prozess unterlaufen würden.

Im dritten Punkt verlangt der Rückweisungsantrag eine erneute Prüfung der Linienführung und der Variante der Doppelgelenkbusse. Ich versichere Ihnen, die ETH Zürich, unabhängige Experten, meine Fachleute, die Fachleute der Stadt Bern und die Fachleute der Gemeinden haben Linienführung und Transportmittel mehrfach und immer wieder geprüft – mit dem immer gleichen Resultat. Die jetzt vorliegende Linienführung und die Tramvariante schneiden mit Abstand am besten ab. Wenn Sie möchten, können Sie dies alles nachlesen. Klar, wir können noch Tausend weitere Studien in Auftrag geben! Es gibt Leute, die davon profitieren würden. Doch ausser Kosten wären ganz sicher keine neuen Ergebnisse zu erwarten. Auch die Gegner – diese sind sonst immer auf Effizienz erpicht – müssen einmal und definitiv zur Kenntnis nehmen, dass es nichts mehr zu prüfen gibt.

Im vierten Punkt verlangt Grossrat Etter, dass die Folgekosten, etwa jene zur Erschliessung der Rüti oder für Massnahmen in der Innenstadt, aufzuzeigen sind. Für den Rüti-Anschluss haben wir ein klares Kostendach festgelegt, um sicherzustellen, dass der heutige Kredit für das Gesamtprojekt ausreicht. Im Übrigen sind sämtliche Folgekosten in unseren Finanzplanungen berücksichtigt. So auch der bescheidene Kantonsbeitrag zur Verlegung der Buslinie 12 in der Innenstadt, um Platz für die neue Tramlinie zu schaffen. Mit Blick auf die Jahreskosten zeigt sich, dass die Umstellung vom Bus auf das Tram für den Kanton kostenneutral ist. Zwar fallen für den Kanton höhere Amortisationskosten an. Dafür sinken bei BERNMOBIL die jährlichen Produktionskosten und damit auch die Abgeltungen des Kantons an BERNMOBIL. Unter dem Strich haben wir eine höhere Effizienz zu gleichen Kosten.

Mit dem fünften Punkt fordert der Rückweisungsantrag eine aktualisierte Kostenberechnung. Ich kann Sie wirklich beruhigen: Seit der letzten Berechnung sind die Kosten nicht gestiegen, weil der hier zur Anwendung kommende, aktuelle Bahnbau-Teuerungsindex (BTI) heute exakt auf dem gleichen Niveau liegt wie bei der letzten Kalkulation im Jahr 2012. Im Weiteren fordert der Bund von uns, dass wir den BTI 2012 annehmen.

Schliesslich eine Bemerkung zum letzten Punkt, zur Berücksichtigung der S-Bahn-Erweiterung. Es ist tatsächlich so, dass der S-Bahn-Ausbau die Nachfrage bezüglich der ÖV-Achse Ostermundigen–Bern beeinflusst. Dies haben auch meine Verkehrsplaner festgestellt, allerdings bereits viel früher. Bei sämtlichen der zahlreich erstellten Studien berücksichtigten wir den Ausbau der S-Bahn von Anfang an. Trotzdem braucht es das Tram. Man kann uns mögen oder nicht, aber Dilettanten sind meine Verkehrsplaner nicht!

Apropos S-Bahn: Die SBB investiert im Zusammenhang mit dem Ausbau zwischen Bern und Münsingen Millionen. Sie müssen wissen, ob das Tram zustande kommt oder nicht. Ein Grund mehr, heute einen klaren Entscheid zu fällen. Ich staune schon, dass Grossrat Etter hier sagt, es seien noch sehr viele Fragen offen. Ich habe der BaK unzählige Fragen beantwortet – schriftlich und mündlich. Grossrat Etter ist zwar nicht Mitglied der BaK, aber der BaK gehören doch BDP-Mitglieder an.

Ich komme noch auf die Kosten zu sprechen. Selbstverständlich habe ich für die finanzpolitischen Bedenken Verständnis. Es ist in der Tat so, dass ab 2022 grosse Investitionsvorhaben anstehen. Die Kumulation von Grossvorhaben ist eben nicht zuletzt eine Folge davon, dass der Kanton Bern während der letzten Jahre viel zu wenig investiert hat. Für die Entwicklung eines Kantons ist es zukunftsweisend, dass die entsprechenden Grossvorhaben jetzt so rasch wie möglich realisiert werden. Dazu gehört auch das Tram Bern–Ostermundigen.

Ich habe die BaK- und die FiKo-Mitglieder für eine Information betreffend die Finanzierbarkeit von Grossvorhaben zu uns in die BVE eingeladen. Leider waren weder Grossrat Riem noch Grossrat Etter anwesend. Ich zeigte bei dieser Gelegenheit auf, dass die anstehenden Grossvorhaben finanzierbar sind. Ich legte aber auch dar, dass der Grosse Rat dereinst, ab den Jahren 2022/2023, mehr Mittel für die Investitionen sprechen muss. Dies hat die Regierung auch so beschlossen. Der Gesamtheregierungsrat ist überzeugt, dass es dieser Investitionen bedarf. Ein Kanton, welcher nicht genügend in seine Zukunft investiert, verliert im Standortwettbewerb mit anderen Kantonen und muss versäumte Investitionen später viel teurer nachholen. Wir dürfen den Nachholbedarf nicht zu einem «Nachnachsachholbedarf» werden lassen. Gerade weil wir die finanzielle Lage des Kantons sehr ernst nehmen, müssen wir jetzt investieren. Wir können es uns nicht leisten, für dringend benötigte Infrastrukturprojekte Gelder des Bundes zu verlieren. Diese würden wir verlieren, weil sie nur für dieses Projekt reserviert sind. Es geht nicht um A-, B- oder C-Projekte. Diese Gelder sind ausschliesslich für dieses Projekt reserviert und zwar genau bis zum Jahr 2027.

Aus all diesen Gründen besteht absolut kein Anlass für eine Rückweisung dieses Geschäfts. Es ist sinnlos, nochmals zu prüfen, was bereits wiederholt geprüft wurde. Die Fakten liegen jetzt auf dem Tisch und sie ändern sich auch nicht nach einer erneuten Prüfung. Ich ersuche Sie deshalb, den Rückweisungsantrag von Grossrat Etter abzulehnen.

La présidente. Somit kommen wir zur Abstimmung über den Rückweisungsantrag BDP Etter. Ich werde die Auflagen einzeln zur Abstimmung bringen.

Vote (proposition de renvoi PBD Etter; charge 1)

Décision du Grand Conseil:

Rejet

Oui 49

Non 84

Abstentions 12

Vote (proposition de renvoi PBD Etter; charge 2)

Décision du Grand Conseil:

Rejet

Oui 51

Non 79

Abstentions 14

Vote (proposition de renvoi PBD Etter; charge 3)

Décision du Grand Conseil:

Rejet

Oui 53

Non 78

Abstentions 13

Vote (proposition de renvoi PBD Etter; charge 4)

Décision du Grand Conseil:

Rejet

Oui 54

Non 78

Abstentions 12

Vote (proposition de renvoi PBD Etter; charge 5)

Décision du Grand Conseil:

Rejet

Oui 52

Non 80

Abstentions 13

Vote (proposition de renvoi PBD Etter; charge 6)

Décision du Grand Conseil:

Rejet

Oui 58

Non 78

Abstentions 9

La présidente. Jetzt blicke ich zu Sandra Lager. Führen wir noch eine Gesamtabstimmung über den gesamten Rückweisungsantrag durch? Es braucht zwar keine Schlussabstimmung. Sandra Lager ist aber der Meinung, dass die Schlussabstimmung trotzdem durchgeführt werden kann. Helfen Sie mit? Dies nimmt uns niemand mehr. Sie sind nicht dieser Meinung? – Gut, wir beenden dies hier. Sie haben keinen Auflagen zugestimmt und deshalb kommt es nicht zu einer Rückweisung. Sind Sie einverstanden, wenn wir keine Abstimmung mehr durchführen, sondern den Rückweisungsantrag als erledigt betrachten, weil die sechs Auflagen nicht durchgekommen sind? – Das ist der Fall.

Jetzt steht die eigentliche Debatte an. Allerdings bin ich nicht sicher, wie viele Argumente es noch gibt. Vorhin haben sich sehr viele bereits inhaltlich geäußert. Dennoch möchte ich die Debatte eröffnen, weil ich dies am Anfang so kommuniziert habe. Die eigentliche Debatte zum Thema findet jetzt statt. Fraktionssprechende können sich anmelden. Sie müssen nicht, wenn Sie finden, es sei bereits alles gesagt worden.

Proposition UDC (Hofer, Berne)

1. Proposition de rejet.

Proposition UDC (Hofer, Berne)

2. Proposition subsidiaire:

Soumettre l'affaire à la votation populaire obligatoire selon l'article 61 ConstC.

La présidente. Es liegen noch zwei Anträge der SVP vor. Herr Grossrat Hofer hat das Wort zu deren Begründung.

Grossrat Hofer, Berne (UDC). Ich halte mich auf Wunsch unserer Grossratspräsidentin kurz und prägnant und werde nicht wiederholen, was bereits gesagt worden ist. Zu dem, was uns seitens der SVP dazu gebracht hat, diesen Antrag einzureichen: Wir sind einfach der Meinung, das so genannte Leuchtturmprojekt sei ein riesiger Murks, der unbedingt durchgebracht werden soll. Wir stören uns wahnsinnig daran, dass hier über 100 Mio. Franken abgestimmt werden soll, ohne dass das Projekt grundsätzlich fertig ist. Wie heute Abend mehrfach erwähnt worden ist, fehlen diverse Sachen, sei es die Tramschlaufe, sei es, ob das weitere Vorgehen klar ist, wenn die S-Bahn Ostermundigen–Bern fertig ist. Dann wird diese Linie nämlich entlastet und die jetzigen Busse würden dann füglich ausreichen. Das ist weder nur meine Meinung noch meine Idee, vielmehr geht es aus der vom Kanton in Auftrag gegebenen INFRAS-Studie hervor. Zudem sind heute viele Unwahrheiten

ten gesagt worden. Ich glaube, es wäre sehr unseriös, wenn wir heute Abend ja zu diesem Kredit sagen würden. Dies genau deshalb, weil noch sehr viele Fragen offen sind und Unklarheiten bestehen.

Wir bitten Sie, dem Eventualantrag aus folgenden Gründen zuzustimmen: Genau aus dem Grund, dass wir eine sehr grosse Diskussion geführt haben, wollen wir, dass eine obligatorische Volksabstimmung durchgeführt wird. Dies macht Sinn und ist absolut notwendig, da bei vergangenen Abstimmungen in Köniz und in Ostermundigen nein gesagt wurde und die Bevölkerung sehr gespalten ist. Die letzte Meinung soll doch die Bevölkerung abgeben. Diese soll entscheiden können, ob sie diese Tramlösung wünscht oder nicht. Ich hoffe, dass Sie diesen Anträgen folgen können.

La présidente. Damit eröffne ich die Debatte. Wünscht sich der Kommissionssprecher zu äussern? – Das ist nicht der Fall. Wünschen Fraktionssprechende das Wort, einerseits zum Inhalt dieses Geschäfts, anderseits zu den eben begründeten Anträgen SVP Hofer? Ich sehe keine Wortbegehren. Möchten sich Einzelsprechende äussern? Auch hier sehe ich keine Wortbegehren. Wünscht Regierungsrätin Barbara Egger das Wort nochmals? – Das ist nicht der Fall. Somit kommen wir zur Abstimmung. Wer dem Kreditgeschäft, wie es vorliegt, zustimmt, stimmt ja, wer es ablehnt, stimmt nein.

Vote (demande de crédit selon la proposition du Conseil-exécutif et de la commission)

Décision du Grand Conseil:

Adoption

Oui 79

Non 40

Abstentions 21

La présidente. Nun stimmen wir über den Eventualantrag ab. Falls dieser angenommen wird, ist der Antrag SVP Hofer noch zur Abstimmung zu bringen. Wer den Eventualantrag SVP annehmen will, stimmt ja, wer ihn ablehnt, stimmt nein.

Vote (proposition subsidiaire UDC Hofer)

Décision du Grand Conseil:

Rejet

Oui 62

Non 72

Abstentions 6