

Mittwoch (Vormittag), 10. März 2021 / Mercredi matin, 10 mars 2021

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

23 2020.BVD.3722 Kreditgeschäft GR
Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr. Rahmenkredit 2022–2025

23 2020.BVD.3722 Affaire de crédit GC
Subventions d'investissement dans le domaine des transports publics.
Crédit-cadre 2022–2025

Präsident. Wir kommen in der Traktandenliste zurück zum Traktandum 23. Ich begrüsse ganz herzlich den Bau- und Verkehrsdirektor, Regierungsrat Christoph Neuhaus. Traktandum 23, «Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr. Rahmenkredit 2022–2025», ein Kreditgeschäft, das dem fakultativen Finanzreferendum untersteht. Deswegen sind wir in einer freien Debatte, Sprecher für die Kommission ist Grossrat Peter Flück.

Peter Flück, Interlaken (FDP), Kommissionssprecher der BaK. Erlauben Sie mir, dass ich bei diesem Geschäft auf der Bundesebene beginne. Seit fünf Jahren, basierend auf der Volksabstimmung 2014 über Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI), ist der Bund allein für die Finanzierung der Bahninfrastruktur zuständig. Die Kantone finanzieren mit einem Pauschalbeitrag in den Bahninfrastrukturfonds (BIF) mit. Der Kanton Bern leistet 2021 einen Betrag von rund 81 Mio. Franken in diesen BIF. Dies ist eine gebundene Ausgabe und nicht Bestandteil des vorliegenden Rahmenkredits. In der BaK wurde uns aufgezeigt, dass wir als Kanton Bern mehr aus dem Bahninfrastrukturfonds beziehen als wir einzahlen.

Was beschliessen wir nun mit dem vorliegenden Rahmenkredit? Wir finanzieren, was der Kanton in die Infrastruktur des Ortsverkehrs steckt, Beiträge an Agglomerationsprojekte, welche den ÖV betreffen, aber auch Beiträge an Umsteiganlagen, insbesondere zwischen Bahn und Bus, Beiträge an Bahnhofzugänge und Massnahmen zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG). Über den Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr (IRK) werden Investitionen finanziert, die zur Weiterführung des bestehenden Angebots dienen, zum Substanzerhalt, aber auch zur Abdeckung der zukünftigen Nachfrage.

Der IRK ermöglicht einen Überblick über die anstehenden Investitionen und über die Investitionsbeiträge, die voraussichtlich in den Jahren 2022–2025 verpflichtet werden sollen. Dies heisst auch, dass die Kosten noch nach 2025 anfallen können. Bei der Sanierung der Seftigenstrasse – ich komme darauf zurück – ist das bis rund 2029 der Fall. Der IRK ist auch eine Kompetenzdelegation des Grossen Rates an den Regierungsrat, beziehungsweise bei kleineren Beträgen direkt an die Direktion oder ans Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV). Im vorliegenden Kredit haben wir drei Schlüssel- oder Grossprojekte: die Erweiterung des Depots Bolligenstrasse der Bernmobil. Dieses soll im Zeitraum 2022–2023 ausgebaut werden, um dem stark steigenden Abstellbedarf zu genügen. Die Trams werden länger. Bei der Trainersatzbeschaffung 2023 werden die heutigen, 32 Meter langen Trams durch die gleiche Anzahl 43 Meter langer Trams ersetzt, aber auch bei den Bussen sind die Kapazitäten ausgereizt. Bei dieser Erweiterung geht es um Kosten von rund 42,7 Mio. Franken.

Beim Gleisersatz in der Seftigenstrasse, eine wichtige Achse im Verkehrssystem der Agglomeration Bern und dem Siedlungsgebiet der Gemeinden Köniz und Bern, stehen drei Infrastrukturvorhaben an, die koordiniert abgewickelt werden. Projekt 1 ist die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwaben. Dies war bereits Bestandteil des letzten IRK 2018–2021. Im neuen IRK geht es um die ÖV-Anteile an die beiden weiteren Projekte: Im Projekt 2 soll das Zentrum von Waben saniert werden. Die grundlegende Strassenraumgestaltung wird beibehalten, es geht um den Substanzerhalt. Der ÖV-Anteil beträgt dort rund 6 Mio. Franken. Das Projekt 3 schliesslich betrifft einen längeren Abschnitt zwischen dem Knoten Seftigen-/Morillonstrasse und Sandrain. Dort werden die Gleisanlagen ersetzt und gleichzeitig die Haltestellen behindertengerecht ausgestaltet sowie die Sicherheit und Nutzbarkeit für Fuss- und Veloverkehr den kantonalen Strassenstandards entsprechend angepasst

und verbessert. Gemäss Grobkostenschätzung leisten wir einen ÖV-Beitrag von rund 14 Mio. Franken.

Das dritte Grossprojekt ist der Neubau der Luftseilbahn Stechelberg–Mürren der Schilthornbahn. Die bestehende Erschliessung des Schilthorns geht auf das Ende der 60er-Jahre zurück. Der Abschnitt von Mürren über Birg aufs Schilthorn ist touristischer Verkehr und wird nicht von der öffentlichen Hand finanziert. Hier geht es um den untersten Teil. Die bestehenden Luftseilbahnen von Stechelberg über Gimmelwald nach Mürren bleiben erhalten und stellen die Erschliessung von Gimmelwald und Mürren während der vollen Fahrplanzeit sicher, während die neue Bahn, die von der Schilthornbahn gebaut wird, direkt von Stechelberg nach Mürren und von dort weiter aufs Schilthorn führt. Beim Gesamtprojekt rechnet man mit Kosten von rund 90 Mio. Franken. Die Kosten für den abgeltungsberechtigten Abschnitt Stechelberg–Mürren belaufen sich auf etwa 32 Mio. Franken, davon bezahlt der Bund rund 50 Prozent. Der ÖV-Anteil für den Kanton Bern liegt bei diesem Projekt entsprechend bei rund 16 Mio. Franken.

Der neue IRK ist mit 181 Mio. Franken deutlich tiefer als in den Jahren zuvor, insbesondere gegenüber dem IRK 2014–2017, bei dem wir aber überdurchschnittlich viele Ausbau- und Erweiterungsinvestitionen hatten. Zudem waren Beiträge an die regionale Bahninfrastruktur beinhaltet, die jetzt nicht mehr drin sind. Wir haben nur wenige Grossprojekte drin, deshalb fällt der Kredit entsprechend tiefer aus.

Ich habe es schon erwähnt: Die effektiven Zahlungen fallen über einen längeren Zeitraum an. Man kann aus diesen Zahlen nicht den Schluss ziehen, dass der Kanton Bern in den nächsten vier Jahren deutlich weniger in den ÖV investiert. Insbesondere die Beiträge an den Ausbau des Bahnhofs Bern, als Verpflichtung zulasten der Rahmenkredite 2014–2017 und 2018–2021 führen auch in den nächsten Jahren zu höheren Investitionsbeiträgen. Gemäss der aktuellen Finanzplanung geht man von einem Investitionsvolumen 2022–2025 von rund 478 Mio. Franken aus. Das sind eben die Beiträge aus den vorherigen Rahmenkrediten, die wir bewilligt haben.

Erlauben Sie mir noch einen Blick auf das Fernverkehrsangebot Horizont mit 2035: Auch hierzu müssen wir einen Beitrag leisten, damit das gemacht werden kann. Dies wurde im Bundesparlament bereits so beschlossen. Gerne erwähne ich hier, was es auf 2035 hin enthalten soll – ich spreche von einem längeren Zeithorizont, ich bin mir dessen bewusst: den Halbstundentakt Biel–Zürich, den Halbstundentakt Biel–Lausanne–Genf, die stündliche Direktverbindung Biel–Genf–Flughafen, den Halbstundentakt Bern–Neuenburg, die schnellere Verbindung Bern–Zürich–Winterthur–Frauenfeld mit halbstündlichem Halt in Aarau und am Flughafen, den Halbstundentakt Bern–Interlaken, davon alle zwei Stunden ein Direktzug nach Flughafen Zürich, den Halbstundentakt Bern–Brig und die halbstündliche Bedienung von Wynigen.

Das Gesamtfazit der Kommission zu diesem Angebotsbeschluss: Wir stellen fest, dass man den ÖV massvoll ausbaut. Dazu ein wenig im Widerspruch steht, dass dies nicht ganz ohne eine entsprechende Steuerbelastung geht. Nichtsdestotrotz ist die BaK klar der Meinung, dass wir diese Schritte tun müssen, wenn wir der zunehmenden Nachfrage auch in Zukunft gerecht werden wollen.

Zu den Zahlen: Es ist ein Verpflichtungskredit für die Investitionsbeiträge 2022–2025 von 181 Mio. Franken zu genehmigen. Davon müssen 60 Mio. Franken von den Gemeinden bezahlt werden. So bleibt dem Kanton ein Nettobetrag von 121 Mio. Franken. Darüber befinden wir nun.

Die FIKO stimmt diesem Rahmenkredit zu. Die gestellten Fragen im Mitbericht haben wir schriftlich beantwortet und sind gerne bereit, uns mit der FiKo auszutauschen, falls etwas nicht ganz klar sein sollte.

Die BAK beantragt Ihnen einstimmig, auf die Vorlage einzutreten und dem IRK von 121 Mio. Franken zuzustimmen. Ich möchte an dieser Stelle, am Schluss dieser beiden Geschäfte dem AÖV und der BVD ganz herzlich für die tolle Unterstützung bei der Vorbereitung dieser beiden Geschäfte danken. Ich bedanke mich aber auch an dieser Stelle bei allen Regionen, welche mithelfen, das Angebot zu definieren und entsprechend hier in den Grossen Rat zu bringen. Zuletzt – und dies ist mir auch wichtig – danke ich all den Leuten, welche während 24 Stunden 365 Tage im Jahr dafür sorgen, dass wir das, was wir hier beschliessen, zugunsten der Berner Bevölkerung und der vielen Gäste auch umsetzen können.

Präsident. Das Wort ist für die Fraktionen offen. – Dies scheint nicht gewünscht. Gibt es Einzel-sprechende? – Dies ist auch nicht der Fall. Dann hat Regierungsrat Neuhaus das Wort.

Christoph Neuhaus, Bau- und Verkehrsdirektor. Grossrat Peter Flück hat es umfassend skizziert. Es braucht entsprechende Investitionen. Es ist so – ich habe es gestern schon gesagt: Mit

FABI sind gewisse Infrastrukturen an den Bund gegangen, aber hier müssen wir entsprechend auch investieren. Ich glaube, angesichts des Umstands, dass es nicht bestritten ist, angesichts des Umstands, dass man nur so die Herausforderungen der Mobilität des Verkehrs der Zukunft bewältigen kann, angesichts des Umstands, dass wir Klimaziele 2050 haben und angesichts dessen, dass ich noch etwa 20 Gründe aufzählen könnte, möchte ich nicht länger werden, sondern danken, dass Sie zu diesem Kredit Ja sagen.

Präsident. Dann kommen wir zur Beschlussfassung. Traktandum 23, «Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr. Rahmenkredit 2022–2025». Wer den vorliegenden Kredit annimmt, stimmt Ja, wer ihn ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung (2020.BVD.3722)

Vote (2020.BVD.3722)

Der Grosse Rat beschliesst: / Décision du Grand Conseil :

Annahme / Adoption

Ja / Oui 146

Nein / Non 0

Enthalten / Abstentions 0

Präsident. Sie stimmen diesem Rahmenkredit einstimmig zu, mit 146 Ja-Stimmen.

Damit sind wir am Ende der BVD-Geschäfte erster Priorität. Besten Dank, Herr Neuhaus, und noch einen schönen Tag. Machen Sie es gut. Bis bald.

Dann schauen wir, ob Regierungsrat Christoph Ammann für das Traktandum 24, «Kantonales Landwirtschaftsgesetz» bereits hier ist. – Dies scheint nicht der Fall zu sein.

Dann nütze ich dies noch für eine Gratulation aus. Heute unter uns – der Jahrestag: Madeleine Amstutz, herzliche Gratulation zu deinem Geburtstag. Ich hoffe, du kannst ihn auch im Rat einigermaßen geniessen. Alles Gute! (*Applaus / Applaudissements*)

Kurze Pause / Courte Pause