

**Der Grosse Rat
des Kantons Bern**

**Le Grand Conseil
du canton de Berne**

Dienstag (Vormittag), 15. März 2022 / Mardi matin, 15 mars 2022

2. Priorität – Bau- und Verkehrsdirektion /

2^e priorité – Direction des travaux publics et des transports

82 2021.RRGR.202 Motion 133-2021 Stampfli (Bern, SP)

ÖV-Offensive für den Kanton Bern

Richtlinienmotion

82 2021.RRGR.202 Motion 133-2021 Stampfli (Berne, PS)

Transports publics dans le canton de Berne : passer à la vitesse supérieure ?

Motion ayant valeur de directive

Vizepräsident. Wir kommen zum Traktandum 82. Es ist eine Motion, «ÖV-Offensive für den Kanton Bern». Es ist eine Richtlinienmotion. Der Regierungsrat empfiehlt die Annahme. Wir haben eine reduzierte Diskussion. Ist diese Motion bestritten? – Sie ist bestritten. Dann hat der Motionär das Wort.

David Stampfli, Bern (SP), Motionär. Es hat mich sehr gefreut, dass vorhin der Vorstoss von Kollegä Schilt und allen Miteinreichenden so glatt durchgegangen ist. Ich hätte natürlich gehofft, dass das bei diesem Vorstoss auch so gehen wird. Andererseits finde ich es auch nicht schlecht, wenn wir mal kurz eine Diskussion führen. Ich habe den Eindruck, heute Morgen sind wir in seltener Einigkeit unterwegs, und das nicht einmal zwei Wochen vor den kantonalen Wahlen.

Der Kanton Bern ist der zweitgrösste Kanton der Schweiz. Es ist ein Flächenkanton mit ganz unterschiedlichen Tälern und Regionen. Man weiss, das bedingt auch, dass man ziemlich viel Infrastruktur bereitstellen muss, damit all die Menschen, die im Kanton Bern leben, von A nach B kommen können. Wir sind der Meinung, dass der Kanton Bern zwar einen sehr gut ausgebauten ÖV hat, aber dass es trotzdem noch massiv Luft nach oben gibt. Es gibt Erhebungen, wie viel der ÖV genutzt wird, und wenn man das nachschaut – das ist der sogenannte Mikrozensus Mobilität –, dann sieht man, dass die Tagesdistanzen im ÖV im Kanton Bern gerade einmal 27 Prozent ausmachen. Das ist zwar besser als in anderen Kantonen, aber absolut gesehen ist es trotzdem immer noch nicht so viel. Wir reden davon, dass wir die Menschen dazu zu bewegen möchten, dass sie vermehrt den öffentlichen Verkehr nutzen. Das ist sehr wichtig. Aber damit die Menschen das auch tun, muss der öffentliche Verkehr attraktiv sein, und zwar muss er überall attraktiv sein. Ich weiss, als Stadtberner habe ich es hier leicht: Der Bus oder das Tram fährt sehr häufig, aber mir wäre es wichtig, dass der ÖV im ganzen Kanton gut ausgebaut ist. Genau das wollen wir mit dieser Motion bezwecken. Der Regierungsrat soll aufzeigen, wie man ... *(Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'orateur de conclure)* ... den ÖV stärker ausbauen kann. Was für Massnahmen braucht es? Das verlangen wir hier, und ich möchte Sie bitten, diesen Vorstoss zu unterstützen.

Thomas Knutti, Weissenburg (SVP), Fraktionssprecher. Die SVP-Fraktion stellt hier einfach wieder einmal fest, dass man den ÖV gegen den sogenannten motorisierten Verkehr ausspielen will. Und da sind wir natürlich ganz klar dagegen. Die Motionäre sagen, 27 Prozent entfallen auf den öffentlichen Verkehr und 63 Prozent auf den motorisierten Individualverkehr. Suggestiert wird ja auch hier in dieser Motion wieder: die CO₂-Emissionen, und das Klima will man ins Feld führen. Und ich möchte hier klar und deutlich festhalten: Die SVP steht ein für ein gutes, funktionierendes Strassennetz, und wir stehen auch ein für gut funktionierende ÖV-Erschliessungen. Aber, geschätzte Damen und Herren, es braucht jetzt hier nicht wieder einen Bericht, der alles darlegen soll. Dass man Leute beschäftigt und dass Auswertungen gemacht werden, ist für uns überflüssig.

Die Bahn ist auch aus der Sicht der SVP ein wichtiger Verkehrsträger, und der Regierungsrat legt das ja in seiner Antwort auf die Motion auch dar. Die Perspektive Bahn 2050 wird ja bereits gemacht. Der Kanton Bern ist hier an der Ausarbeitung beteiligt. Er kann mitreden. Warum soll man jetzt hier noch zusätzlich einen Bericht machen? Es wurde von Kollege Stampfli dargelegt, dass genau er sich für eine gute ÖV-Verbindung im ländlichen Raum einzusetzen möchte. Was wäre denn deine Meinung? Wäre denn deine Meinung oder deine Hoffnung, dass der Bericht ergeben sollte, ja, jetzt brauchen wir auf einmal eine Bahn ins Diemtigtal oder nach Adelboden? Geschätzte Kollegen, es gibt den Angebotsbeschluss. Alle vier Jahre wird der Angebotsbeschluss hier in diesem Saal behandelt. Es gibt die regionalen Verkehrskonferenzen. Die Gemeinden sind mit einbezogen. Dort, wo es eine zusätzliche ÖV-Erschliessung braucht, können die Gemeinden und die Regionalkonferenzen Einfluss nehmen, und dann kann auch der Kanton Bern reagieren. Da braucht es nicht einen zusätzlichen Bericht. Der Bericht wird ja ... *(Der Präsident bittet den Redner, zum Schluss zu kommen. / Le président demande à l'orateur de conclure.)* ... im Angebotsbeschluss alle vier Jahre bereits gemacht. Warum will man jetzt hier mit einem Bericht wieder zusätzlichen Aufwand generieren? Es gibt Doppelspurigkeiten. Am 13. Februar ... *(Der Präsident bittet den Redner erneut, zum Schluss zu kommen. / Le président demande encore une fois à l'orateur de conclure.)* ... hat die Bevölkerung ganz klar gezeigt, dass auch der motorisierte Verkehr seine Berechtigung hat. Deshalb: Lehnen Sie das ab.

Tabea Bossard-Jenni, Oberburg (EVP), Mitmotionärin, Fraktionssprecherin. Wie können wir den Anteil des öffentlichen Verkehrs im Verhältnis zum Gesamtverkehrsvolumen steigern? Zwei vorgängige Motionen, die versucht haben, konkrete Vorschläge zu bringen, wurden stillschweigend als Postulat angenommen. Dass der Regierungsrat beiden Anliegen in Form eines Postulats zustimmt, zeigt, dass er grundsätzlich bereit ist, die zugrundeliegende Zielsetzung zu erfüllen. Ich schliesse daraus, dass ein auf die Situation abgestimmtes Vorgehen vorzuziehen wäre. Mit dem Bericht, der jetzt hier gefordert wird, geben wir dem Regierungsrat die Möglichkeit, Vorschläge zu machen. Nennen wir es vielleicht lieber nicht Bericht, sondern Massnahmenkatalog. Dieser Massnahmenkatalog gibt dem Grossen Rat die Möglichkeit, dass man zusammenkommen kann, um zu definieren, welche Massnahmen wir ergreifen wollen, um die Mobilitätswende zu erreichen. Ich bin überzeugt: Die Mobilitätswende ist im Interesse aller, auch der Autofahrenden.

Wenn wir nämlich mehr Leute vom Auto auf den ÖV oder auf den Langsamverkehr bringen, dann gibt es mehr Platz für diejenigen, die wirklich auf die Strasse angewiesen sind. Das gibt Platz für das Gewerbe. Es gibt Platz für diejenigen, die keine andere Möglichkeit haben. Ökologisch ist es sinnvoll, eine Lösung zu finden. Und eben: Man kommt schneller ans Ziel, wenn man dann wirklich das Auto braucht. In diesem Sinne unterstützen wir die Motionäre. Ich bin Mitmotionärin. Meine Fraktion steht hinter mir. Ich bin froh, wenn wir ein solches Papier erhalten können und wenn wir daraufhin Massnahmen definieren können, wie wir dieses Ziel erreichen können.

André Roggli, Rüschegg Heubach (Die Mitte), Fraktionssprecher. Die Mitte unterstützt diese Motion respektive diesen Vorstoss einstimmig. Schon bei den Wasserstoff-Tankstellen waren wir voll dafür, uns zu engagieren, weil es uns wichtig ist, dass wir die Klimaziele erreichen. Eine andere Massnahme, um die Klimaziele zu erreichen, ist sicher auch, dass wir den öffentlichen Verkehr optimieren. Ihn in die richtige Richtung zu lenken, ist ein wichtiger Punkt. Die Regierung zeigt glaubhaft auf, dass sie sich schon intensiv um diesen Weg kümmert.

Ich bin auch jemand, der auf dem Land lebt, Thömu, und ich bin im Winter am Morgen früh oft froh oder wäre oft froh, wenn ich nicht noch den Hausplatz oder die Zufahrtstrasse vom Schnee freiräumen müsste, sondern einfach auf das Postauto gehen könnte. Mit einem besseren öffentlichen Verkehr wäre das möglich, und dass der Kanton hier zusätzlich zu den Regionalkonferenzen einen gewissen Einfluss nimmt, da sind wir absolut dafür. Es geht nicht darum, gegeneinander auszuspielen, sondern dass wir eine Ergänzung des öffentlichen Verkehrs sicherstellen können.

Wir sprechen immer davon, eine gute Auslastung sei ein wichtiger Punkt, damit Züge, Busse und Trams aufrechterhalten werden können, und ich erlebe es draussen manchmal auch so, dass man

zu viel auf diesen Punkt achtet, auch in den Regionalkonferenzen. Etwas Unterstützung vom Kanton täte hier gut. Deshalb noch einmal: Wir von der Mitte unterstützen diesen Vorstoss einstimmig.

Peter Flück, Interlaken (FDP), Mitmotionär, Fraktionssprecher. Auch die FDP unterstützt diesen Vorstoss einstimmig. Wenn man die Antwort der Regierung liest, dann ist es eben nicht so, dass da ein zusätzlicher Bericht geschrieben werden soll. Das hat Thomas Knutti wohl nicht gelesen. Es ist so, dass die Regierung im Zusammenhang mit dem Angebotsbeschluss aufzeigen will, wie sie das machen will, und das finden wir absolut richtig. Es ist wohl auch kaum so, dass man eine neue Bahnlinie nach Adelboden bauen muss. Wenn man auch hier die Antwort der Regierung liest, dann sieht man, dass «wo nötig und zweckmässig auch die Busangebote optimiert» werden sollen. Wer, wenn nicht der ländliche Raum profitiert denn insbesondere von einer solchen Massnahme? Da wollen wir doch froh sein, wenn die Regierung das in diesem Sinne prüfen will. Das ist auch ganz im Sinne des Postulats von Kollege Schilt, das wir vorhin einstimmig überwiesen haben. Ich bitte Sie, die Motion so anzunehmen.

Jan Remund, Mittelhäusern (Grüne), Mitmotionär, Fraktionssprecher. Die Verdoppelung des ÖV-Anteils ist für den Klimaschutz und die Klimaneutralität ein zentraler Punkt. Der öffentliche Verkehr ist deutlich effizienter bezüglich Energie als der motorisierte Individualverkehr, und auch in Zukunft, mit der Elektrifizierung des Autos, wird das so sein.

Das hat auch der Bund erkannt, und so muss der Kanton seine mittelfristige Planung anpassen. Das war nichts anderes als ein Paradigmenwechsel beim Bundesrat. Beim Regierungsrat ist dieser Wechsel teilweise angekommen. Die Antwort ist mir da allerdings noch zu zurückhaltend. Viele Grüne, auch ich, waren in letzter Zeit eher zurückhaltend beim Ausbau der teuren Infrastruktur. Die Klimakrise macht aber einen raschen Ausbau und ein Überdenken notwendig. Der Fokus liegt hier für mich auf dem Bereich der S-Bahn. Der Ausbau für kürzere Distanzen sollte vorab mit dem Ausbau der Veloinfrastruktur gemacht werden. Riesige Investitionen sind mittelfristig notwendig. Da stellt sich die Frage: Wo und wie geschieht der Ausbau am effizientesten? Wie hoch sind die damit verbundenen Kosten? Diese Fragen und weitere sollen rasch geklärt werden.

Die Einplanung von diesem radikalen Wechsel in die normalen Vierjahresbeschlüsse sind für mich nötig, aber noch nicht genügend. Immerhin kann ich feststellen, dass bereits letztes Jahr in der Vernehmlassung zur S-Bahn 2040 eine Verdoppelung der ÖV-Kapazität angedacht wurde. Der Kanton ist also schon an der Arbeit. Es geht hier keineswegs um ein Gegeneinander. Es braucht den motorisierten Individualverkehr. Es braucht alle Verkehrsträger. Alle haben ihre Vor- und Nachteile. Aber was es braucht, ist eine klare Offensive für den ÖV, und es braucht auch den Fact, dass der motorisierte Individualverkehr nicht noch mehr ausgebaut wird. Merci für die Annahme.

Ruth Sager, Herzogenbuchsee (SP), Fraktionssprecherin. Ich glaube, wir sind uns alle einig, dass wir jetzt handeln müssen, um das Schlimmste in Sachen Klimakrise zu verhindern. Ein Drittel des CO₂-Ausstosses entsteht im Verkehr. Um den CO₂-Ausstoss im Verkehr zu senken, ist neben dem Umsteigen auf emissionsärmere und energieeffizientere Verkehrsmittel sicher auch die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs hin zum ÖV das wichtigste Instrument. Nur gerade 27 Prozent der Distanzen werden heute mit ÖV zurückgelegt, gegenüber 63 Prozent mit motorisiertem Individualverkehr. Für längere und mittlere Strecken muss der ÖV ausgebaut werden, damit die Leute umsteigen. Neben dem Bahn- und Busverkehr werden in Zukunft auch individuelle, flexiblere Formen der Mobilität wie «On Demand» und «Clever Shuttle» Teil des öffentlichen Verkehrs sein.

Dieser Vorstoss fordert das Aufzeigen, welche konkreten Massnahmen nötig sind, um eine deutliche Erhöhung des ÖV-Anteils zu erreichen. Wir wollen also nicht *mehr* öffentlichen Verkehr, sondern einen deutlich höheren prozentualen Anteil des ÖV am Gesamtverkehr. Das macht einen Unterschied im Modalsplit.

Der Regierungsrat will diese Forderungen im Rahmen der vierjährigen Beschlüsse zum öffentlichen Verkehr darlegen. Er will also nicht zusätzliche Leute beschäftigen, Herr Knutti. Wir hoffen sehr, es bleibe nicht nur beim Bericht, sondern wir freuen uns natürlich auf die Umsetzung.

Samuel Kullmann, Thun (EDU), Fraktionssprecher. Ich möchte Sie einladen, ein wenig ausserhalb der Kategorien zu denken, die wir bis jetzt immer wieder hatten, sei es der motorisierte Individualverkehr oder der öffentliche Verkehr. Beides ist nämlich teurer. Es gibt aber etwas, das günstig ist, und das ist eine hybride Lösung zwischen ÖV und dem motorisierten Individualverkehr. Das ist das Ridesharing. Ich habe es hier in diesem Saal schon ein paar Mal erwähnt. Stellen Sie sich vor, wenn 10, 20, 30 oder 40 Prozent der Pendlerinnen und Pendler im Kanton Bern mit einer einfachen App-Lösung eine Mitfahr-Gelegenheit angeboten würde. Sie wäre bezahlt, es gäbe wirtschaftliche Anreize dazu. Das Pendlerauto ist im Durchschnitt mit 1,1 Personen besetzt. Da ist eine Rieseneffizienzsteigerung möglich. Ich werde in der nächsten Legislatur, wenn ich wiedergewählt werde, noch einmal einen Vorstoss bringen in diese Richtung. Ich bin gespannt, ob gerade die linke Seite wirklich alles tun will, um den Klimawandel zu bekämpfen. Da hätte man wirklich eine supereffiziente Möglichkeit, wo man tätig werden könnte. Wenn Sie das heute machen wollen, sind Sie per Definition ein Taxi, Sie müssen irgendwie 43 Wochen im Jahr Bereitschaftsdienst haben, Ortskundeprüfung, Sprachprüfung etc.

Noch ganz schnell: Die EDU-Fraktion ist skeptisch, was den Bericht anbelangt. Wir sind auch der Meinung, dass es eigentlich eine gute Balance ist, die wir jetzt haben. Darum werden wir diesen Vorstoss ablehnen, einfach mit diesem Hinweis: Machen wir doch dort etwas, wo man mit sehr wenig Geld, mit sehr wenig Aufwand viel mehr Effizienz erreichen kann.

Casimir von Arx, Schliern b. Köniz (glp), Mitmotionär, Fraktionssprecher. Es wurde viel geredet. Ich wiederhole das Gesagte nicht. Auch die glp-Fraktion unterstützt diesen Vorstoss. Es ist ja nichts als konsequent, wenn man auf Bundesebene Überlegungen angestellt für eine deutliche Erhöhung des ÖV-Anteils, dass wir uns auf kantonaler Ebene auch überlegen, was das denn für uns ganz konkret heissen würde. Denn die Konkretisierung eines solchen ÖV-Ausbaus, der vom Bund angedacht ist, erfolgt ja dann zum grossen Teil in den Kantonen und in den Gemeinden. Wie schon beim vorherigen Vorstoss: Wir sind gegen Denkverbote, dagegen, dass man gar nicht erst überlegt, was es bedeuten würde, den ÖV-Anteil zu steigern. Eine Ablehnung macht aus unserer Sicht keinen Sinn.

Ich bin nicht ganz sicher, ob das wirklich eine Richtlinienmotion ist. Es wird eigentlich ein Bericht verlangt. Das ist normalerweise etwas, das man mit einer Motion machen kann. Aber wahrscheinlich ist es jetzt pragmatisch – so, wie der Regierungsrat es vorgeschlagen hat –, im Rahmen der ohnehin erfolgenden Berichterstattung über den ÖV auch diese Auslegeordnung zu machen, die diese Motion zu Recht verlangt.

Vizepräsident. Gibt es Einzelsprecher zu diesem Geschäft? – Das ist nicht der Fall. Willst du reden? Dann hat der Regierungsrat das Wort.

Christoph Neuhaus, BVD-Direktor. Die Erhöhung des Modellsplits zugunsten des öffentlichen Verkehrs ist ein langjähriges Anliegen des Regierungsrates. Ich sage dann jeweils: Da rennt man offene Türen ein oder überfährt eine tote Katze. Der Regierungsrat will dabei eine Gesamtbetrachtung des energie- und klimagerechten Verkehrs mit bestmöglicher Erschliessung von Stadt, mit bestmöglicher Erschliessung von Land. Verschiedene Verkehrsträger sind unterwegs. Jeder hat seinen Nutzen, jeder seine Berechtigung. Es wurde gesagt: Der Modalsplit im Kanton Bern ist 27 Prozent, der schweizerische 24 Prozent. Wir sind also schon 12,5 Prozent höher als man es in der Schweiz ist. Es gibt bereits jetzt Instrumente und Prozesse, um detailliert aufzuzeigen, mit was für Massnahmen am öffentlichen Verkehr man den Modalsplit steigern kann. Sie kennen sie: Es sind die vierjährlichen Beschlüsse zum öffentlichen Verkehr, der Angebotsbeschluss einerseits und der Investitionsrahmenkredit andererseits. Darin ist unter anderem auch eine Gesamtverkehrsbeurteilung des öffentlichen Verkehrs. Bitte nicht noch ein zusätzlicher Bericht! Wir haben dieses Instrument hier. Das kann man dort integrieren. In diesem Sinn und Geist will der Regierungsrat die Forderung der Motionäre annehmen. Ein zusätzlicher Gegenbericht, ein parallel erstellter, ist sicher nicht effizient, ist nicht zielführend. Vor diesem Hintergrund sagt der Regierungsrat: Nehmen Sie diese Motion an.

Vizepräsident. Wir kommen zur Abstimmung über das Traktandum 82, «ÖV-Offensive für den Kanton Bern»: Wer diese Motion annimmt, stimmt Ja, wer sie ablehnt, stimmt Nein.

Abstimmung / Vote

2021.RRGR.202

Annahme / Adoption

Ja / Oui	98
Nein / Non	44
Enthalten / Abstentions	2

Vizepräsident. Sie haben dieser Motion zugestimmt.