



bedingungen verändert haben, ist es nicht mehr zulässig, die ZMB Bern von 2008 als vollumfänglich gültig zu erklären:

- Die Umstellung der Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb zwischen Bern und Köniz/Schliern ist in der ZMB Bern von 2008 Teil der Bestvariante. Nach dem klaren Nein der Könizer Stimmbevölkerung zu diesem Vorhaben fällt diese Lösung weg, es braucht eine neue Bestvariante. Unter Berücksichtigung des Könizer Volksentscheids verlangen die Motionäre, in der überarbeiteten ZMB insbesondere Lösungen für den Raum Bern Süd/Köniz aufzuzeigen, die keine neue Tramlinie auf der Linie 10 beinhalten.
- In der ZMB Bern von 2008 wurde eine unterirdische Linie vom neu zu bauenden RBS-Tiefbahnhof Bern via Inselspital und Liebefeld nach Köniz geprüft. Diese Variante «M» wurde als grundsätzlich positiv und als längerfristig mögliche Option bewertet. Sie schied in der ZMB Bern vornehmlich deshalb aus, weil sie die Kosten für den Bau des neuen RBS-Tiefbahnhofs beinhaltete und als zu teuer eingestuft wurde. Doch inzwischen ist der RBS-Tiefbahnhof mit seiner Lage für eine Weiterführung Richtung Westen finanziert, er wird bis 2025 gebaut. Es ist also anzunehmen, dass die Variante «M» oder ihr ähnliche Varianten in einer aktualisierten ZMB besser abschneiden würden als in der ZMB Bern von 2008. Das Könizer Parlament hat in einer Motion, die von sämtlichen Parlamentsmitgliedern unterzeichnet wurde, weitere Abklärungen zu dieser unterirdischen Linienführung in Form einer Durchbindung der RBS gefordert.
- Auf dem Insel-Areal soll gemäss dem Regierungsrat (Nov. 2014) ein nationales Kompetenzzentrum für transnationale Medizin und Unternehmertum entstehen. Diese Nutzung mit dem entsprechenden Mobilitätspotenzial ist in der ZMB-Überarbeitung zu berücksichtigen.

Die Motionäre sind überzeugt, dass mit einer aktualisierten ZMB Bern und einer neuen Bestvariante die Basis zur Behebung der zunehmenden ÖV-Kapazitätsprobleme im Raum Bern Süd/Köniz gelegt werden kann. Ein starkes ÖV-Angebot in diesem Korridor entspricht den Zielen des revidierten Richtplans des Kantons Bern, der stark auf eine Siedlungsentwicklung gegen innen setzt.

Der Regierungsrat beantragt:

Annahme als Postulat

Vorstoss-Nr.:	129-2016
Vorstossart:	Motion
Eingereicht am:	07.06.2016
Eingereicht von:	Brönnimann (Mittelhäusern, glp) (Sprecher/in) Stähli (Gasel, BDP) Kohler (Spiegel b. Bern, FDP)
Weitere Unterschriften:	0
RRB-Nr.: 1271/2016	vom 16. November 2016
Direktion:	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

## ÖV-Kapazitätsproblem im Raum Bern-Süd-Köniz mittelfristig lösen

Der Regierungsrat wird beauftragt, einen Bericht vorzulegen,

1. der in Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und lokal betroffenen Interessensgruppen kostengünstige und mittelfristig realisierbare Alternativen und Varianten zum Projekt Tram Region Bern ergebnisoffen prüft und bewertet
2. der insbesondere für die Bernmobil-Linie 10 Lösungen mit Grossbussen und Zusatzbussen zu Spitzenzeiten prüft

Begründung:

Die Nachfrage auf der Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen hat während der Hauptverkehrszeiten die Kapazität eines Gelenkbusbetriebs im 3-Minuten-Takt erreicht. Angesichts der kurz- und mittelfristig absehbaren Wohn- und Arbeitsplatzentwicklungen wird sich die bereits kritische Situation weiter verschärfen. Das Projekt Tram Region Bern (TRB), das zur Steigerung der ÖV-Kapazität auf der Linie 10 geplant war, wurde in Köniz deutlich abgelehnt und in Ostermundigen erst im zweiten Anlauf und in abgewandelter Form knapp angenommen. Die dafür reservierten Kantonsbeiträge sind inzwischen verfallen. Der Grosse Rat wird daher für ein künftiges Projekt neue Kredite sprechen müssen. Es stellt sich die Frage, welches aus Sicht des Kantons eine angemessene Lösung des Kapazitätsproblems ist.

Hauptkritikpunkte am Projekt TRB waren u. a. die hohen Infrastrukturkosten, eine ungenügende Prüfung kostengünstiger, stadtverträglicher Alternativen, beispielsweise mittels Grossbussen, die

Beeinträchtigung der Velosicherheit durch die Geleise, ungenügende Platzverhältnisse für eigene Tramrassen, Tramstau in der Innenstadt, Auslagerung von Kosten auf andere Projekte, ungenügende Kapazität ohne zweite Tramachse durch die Innenstadt und das Roden erhaltenswerter Alleen. Die Argumente, die für diese Kritikpunkte sprachen, bestehen grundsätzlich nach wie vor. Vor weitergehenden Planungsschritten soll daher auf Kantonsebene geklärt werden, welche Variante das Kapazitätsproblem aus heutiger Sicht mittelfristig am sinnvollsten löst und lokal, regional und kantonally mehrheitsfähig ist. Dazu ist das Variantenspektrum nochmals zu öffnen, und die drei bis vier erfolversprechendsten Lösungen sind in einer umfassenden Kosten-Wirksamkeits-Analyse zu bewerten und vergleichend zu beurteilen. Bewertungskriterien sollen u. a. die vollständigen Infrastrukturkosten, die Stadtverträglichkeit, die Kapazitäten, die Qualität des Fahrplanangebots und die entsprechenden Betriebskosten sowie die Verkehrssicherheit sein. Die Studie sollte bis 2017 erstellt werden, damit die beste Lösung auf das Angebotskonzept 2022–2025 hin umgesetzt werden kann. Die geforderte Partizipation bietet beste Gewähr, dass eine breit abgestützte Lösung gefunden werden kann.

Damit die gesuchte Bestvariante später auch umgesetzt werden kann, soll der Regierungsrat im Rahmen seiner Möglichkeiten und in Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland sicherstellen, dass sämtliche beim Bund nach wie vor für das Projekt Tram Region Bern bzw. für eine allenfalls wesentlich geänderte Massnahme mit vergleichbarer Wirkung reservierten Mittel reserviert bleiben.

Vorstoss-Nr.:	182-2016
Vorstossart:	Motion
Eingereicht am:	12.09.2016
Eingereicht von:	Brönnimann (Mittelhäusern, glp) (Sprecher/in) Aebersold (Bern, SP) Stähli (Gasel, BDP) Dumermuth (Thun, SP) Lanz (Thun, SVP) de Meuron (Thun, Grüne) Kohler (Spiegel b. Bern, FDP) Kipfer (Münsingen, EVP)
Weitere Unterschriften:	05
RRB-Nr.: 1271/2016	vom 16. November 2016
Direktion:	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

### **ÖV-Angebot im Korridor Bern-Süd-Thun planen, ausbauen und (vor-)finanzieren**

Der Regierungsrat wird beauftragt, einen Bericht vorzulegen, der Auskunft gibt, über das Potenzial, die Dringlichkeit und die grob geschätzten Kosten für folgende ÖV-Projekte:

1. Verlängerung der RBS-Linien von Bern-Hauptbahnhof Richtung kantonales Universitätsspital Insel
2. Aufwertung der Bahnhofsinfrastrukturen im Raum Bern-Europaplatz im Hinblick auf den neuen BFH-Campus
3. Verlängerung der Bernmobil-Tramlinie 3 zum S-Bahnhof Bern-Weissenbühl und Aufwertung dieses Bahnhofs zum Umsteigeknoten durch Verknüpfung der S-Bahn-Linien S3 und S4 mit dem Bernmobilnetz
4. Verlängerung der Bernmobil-Tramlinie 9 Richtung Wabern-Kleinwabern-Kehrsatz und deren Anbindung ans S-Bahnnetz
5. Bau einer neuen S-Bahnhaltestelle im ESP Thun-Nord
6. aktuelle Vorfinanzierungszinskosten des Kanton Bern für Infrastrukturprojekte für die Laufzeiten von 5, 10, 15 und 20 Jahren (indikative Bandbreite)

Begründung:

Bern-Süd boomt und entwickelt sich rasant weiter. In der Stadt Bern werden bspw. Das Inselareal und die Fachhochschule Bern zu massiv mehr Pendlerverkehr aus dem ganzen Kanton führen. Das Gebiet Bern–Ausserholligen–Weyermannshaus hat für die Region Bern eine vergleichbare Bedeutung, wie das Gebiet Zürich-West für die Region Zürich. Wenn der Kanton Bern ernsthaft erwägt, den ESP-Bern-Ausserholligen-Weyermannshaus zügig voranzutreiben (Projekt Campus Bern BFH,

Schwerpunktprojekt Wohnen), dann ist er gut beraten, bereits jetzt zu planen, wie der S-Bahnhof Bern-Europaplatz weiterentwickelt werden kann.

Auch der Raum Bern–Köniz–Güretal–Thun entwickelt sich dynamisch als Wohn- und Wirtschaftsregion. Der Privatverkehr stösst tagtäglich an seine Grenzen und staut sich in Belp und Wabern. Auf diesem Korridor ist der ÖV auszubauen durch den Ausbau des Bahnhofs Weissenbühl zum Umsteigeknoten auf das Bernmobilnetz und durch die Verlängerung des 9er-Trams. Die BLS hat ihren Ausbaubehauptung auf Doppelspur bereits getroffen.

In Thun drängt sich der Bau eines neuen S-Bahnhofs im ESP Thun-Nord auf. Bis 2030 wird mit bis zu 6700 neuen Beschäftigten im Areal gerechnet. Das Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation, sowie der Erläuterungsbericht zur Überbauungsordnung Erschliessung ESP Thun-Nord konkretisieren die Idee hinsichtlich Lage und Wirkung. Der Kanton Bern ist gut beraten, die verkehrstechnischen Rahmenbedingungen nicht nur in der Agglomeration Bern zu verbessern, sondern auch in Thun.

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung aus dem Jahre 2008, das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2010 und das Projekt Zukunft Bahnhof Bern enthalten Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Verschiedene Projekte sind aufgegleist, andere warten zum Teil wohl noch Jahrzehnte auf die Umsetzung. Es wäre aber unverantwortlich, die dringendsten Projekte nicht rasch anzupacken, nur weil der Bund seinen Finanzierungsanteil erst im Rahmen eines zukünftigen Agglomerationsprogramms leisten kann. Die Verkehrsprobleme im Raum Bern-Süd/Thun bleiben bestehen bzw. verschärfen sich in den kommenden 10 Jahren noch weiter. Dies bestätigt eine aktuelle Analyse der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, die als Sofortmassnahme Zusatzbusse auf der Linie 10 fordert, dabei aber explizit darauf hinweist, dass es sich nur um eine Überbrückungsmassnahme für ein paar Jahre handelt.

Anstatt auf ein Gesamtprojekt zu setzen, ist es angezeigt, das bestehende Netz punktuell auszubauen und besser zu verknüpfen. Da der Bahnhof Bern auch in Zukunft sehr stark belastet sein wird, ist es wichtig, möglichst viel Pendlerverkehr bereits in den Regionsbahnhöfen auf das Feinverteilungsnetz von Bernmobil umzuleiten. Das bisher radikal zentrisch auf den Hauptbahnhof Bern ausgerichtete Netz soll vermehrt polyzentrisch auf die Subzentren der Region Bern ausgerichtet werden. So muss der Bau des RBS-Tiefbahnhofs für eine Verlängerung der RBS-Linie Richtung kantonales Universitätsspital Insel genutzt werden. Die geschätzten Linienverlängerungskosten von 100 Millionen Franken sind verhältnismässig für eine zusätzliche Haltestelle Bern Inselempital mit einem geschätzten täglichen Personenverkehrsaufkommen von über 10 000 Personen.

Die aktuelle Refinanzierungssituation ist ein Glücksfall und dürfte noch ein paar Jahre anhalten. Dieses strategische Zeitfenster muss genutzt werden. Aktuell kann sich der Kanton Bern auf zehn Jahre für Kapitalzinskosten refinanzieren, die deutlich unter 1 Prozent liegen. Diese Chance muss er packen, anstatt über seine tiefe Finanzkraft zu jammern, auf höhere Finanzausgleichszahlungen des Bundes zu hoffen und neidisch zu staunen, wie es Zürich und die Genferseeregion vormachen. Begründung der Dringlichkeit: Diverse Bauprojekte sind bereits in der Planung. Deshalb muss bezüglich der Verkehrsstrategie rasch Klarheit geschaffen werden.

### **Gemeinsame Antwort des Regierungsrats**

Bei den vorliegenden Motionen handelt es sich um Motionen im abschliessenden Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates (Richtlinienmotion). Der Regierungsrat hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grades der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrages, und die Entscheidungsverantwortung bleibt beim Regierungsrat.

Gemäss den Vorgaben des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) sind die Regionalkonferenzen bzw. Regionalen Verkehrskonferenzen für solche Abklärungen und Fachstudien, wie sie in den Vorstössen verlangt werden, zuständig. Die Berichte dienen dann als Grundlage für den Angebotsbeschluss ÖV bzw. für den Investitionsrahmenkredit ÖV des Grossen Rats. Der Regierungsrat teilt die Anliegen der Motionäre bezüglich der künftigen ÖV-Planung im Raum Bern-Süd. Er ist deshalb bereit, die vorliegenden Motionen im Sinne von Prüfaufträgen als Postulate entgegenzunehmen. Die Arbeiten sollen mit den bestehenden Instrumenten und im Rahmen der üblichen Zuständigkeit erfolgen. Die Berichterstattung an das Parlament ist in einen künftigen Angebotsbeschluss oder Investitionskredit integriert.

*Zu M 112-2016*

Im Rahmen der ZMB Bern wurden zwischen 2006 und 2008 alle erkennbaren Ansätze zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems der Region Bern geprüft. Für den Raum Bern–Köniz waren dies konkret die folgenden Varianten:

- S: Angebotsverdichtung auf der S-Bahnlinie Bern–Köniz und neue Haltestelle Waldegg
- T: Umstellung der Buslinie 10 auf Tram
- T+Z: Umstellung der Buslinie 10 auf Tram und zusätzlicher Strassenzubringer aus dem Raum Morillon nach Niederwangen
- M: Verlängerung des RBS via Inselspital nach Schwarzenburg
- N: Umstellung der S-Bahnlinien nach Schwarzenburg und Belp–Thun auf Meterspur
- S+T: Kombination der Varianten S und T

Die Variante S+T erhielt in der ZMB die beste Beurteilung und wurde mit dem Projekt «Tram Region Bern» sowie mit Ausbauten im Bahnhof Bern vorangetrieben. Nach Ablehnung von «Tram Region Bern» durch die Stimmbevölkerung stehen nun der Ausbau des Bahnhofs Bern und die Entflechtung Holligen im Zentrum, damit die Voraussetzungen für einen Viertelstundentakt bei der S-Bahn geschaffen werden können. Der Bau der Haltestelle Waldegg ist beim Bundesamt für Verkehr als Massnahme im STEP-Ausbauschnitt 2030 angemeldet. Es läuft somit die Umsetzung der Variante S.

Noch offen ist die Frage, wie die Feinerschliessung von Köniz verbessert und die Kapazitäten auf der Strecke der Buslinie 10 erweitert werden können. Dabei sind die Optionen für die Feinerschliessung breit zu prüfen. Auch Tramvarianten oder eine unterirdische Verlängerung des RBS in Richtung Köniz sollen in Betracht gezogen werden. Die in der ZMB behandelte Variante M stellt aus heutiger Sicht keine valable Lösung mehr dar, weil diese Variante die gleichen Haltestellen vorsieht wie die in Umsetzung befindliche Variante S und daher die Feinerschliessung nicht verbessern würde. Statt die ZMB Bern-Süd zu aktualisieren ist es daher zielführender, direkt nach Lösungen für den Feinverteiler in Ergänzung zur zukünftigen S-Bahnlinie zu suchen.

Für das Inselareal soll eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt werden, die auch die Auswirkungen des neuen «Swiss Institute for Translational and Entrepreneurial Medicine» (Sitem) berücksichtigt.

#### *Zu M 129-2016*

Der Regierungsrat begrüsst die im Vorstoss vorgeschlagene Studie. Aufgrund der zunehmenden Kapazitätsprobleme zwischen Bern und Köniz besteht in der Tat Handlungsbedarf. Alternativen zum bestehenden Busangebot, das gemäss Antrag der Regionalkonferenz ab 2018 durch Zusatzbusse verdichtet werden soll, sind daher zu prüfen. Die Federführung liegt bei der Regionalkonferenz Bern-Mittelland. Der Regierungsrat wird eine solche Studie durch das zuständige Fachamt unterstützen und fachlich begleiten lassen. Zudem wird er sich im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür einsetzen, dass die beim Bund reservierten Mittel auch tatsächlich reserviert bleiben.

#### *Zu M 182-2016*

Für die meisten der im Vorstoss aufgeführten ÖV-Projekte liegen bereits Resultate vor. Der aktuelle Planungsstand der Projekte kann folgendermassen zusammengefasst werden:

1. Die mittel- bis längerfristig gute ÖV-Erschliessung des Inselareals ist ein Anliegen von Kanton, Region und Stadt. 2017 soll eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt werden, in welcher die Erschliessung dieses Areals durch den öffentlichen Verkehr genau geprüft wird.
2. Der Grosse Rat hat in der diesjährigen Junisession den Standortentscheid für die Berner Fachhochschule im Gebiet Weyermannshaus getroffen. Eine allfällige Aufwertung der Bahnhofinfrastrukturen im Hinblick auf den neuen BFH-Campus wird im Rahmen der Richtplanrevision des ESP Ausserholligen konkretisiert. In einer ersten Phase wird bis Mitte 2017 eine Gesamtstrategie für den ESP entwickelt. Darauf aufbauend folgt ab 2017 die inhaltliche Revision des Richtplans, mit einem Handlungsfeld für die Erschliessung und Mobilität innerhalb des ESP.
3. Die Verknüpfung von S-Bahn und Stadtverkehr in Bern-Weissenbühl hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland vor einiger Zeit geprüft. Die Studie kam zum Ergebnis, die attraktivste Lösung stelle die Verlängerung der Buslinie 28 vom Eigerplatz zur Haltestelle Bern-Weissenbühl dar, was der Grosse Rat im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2014–2017 dann auch beschlossen hat. Die dafür benötigte Infrastruktur wird derzeit realisiert (Umbau Knoten Eigerplatz sowie Endhaltestelle in Bern-Weissenbühl). Voraussichtlich ab 2017 werden die Busse nach Weissenbühl verkehren.
4. Auch die Verlängerung der Tramlinie 9 von Wabern nach Kleinwabern und allenfalls Kehrsatz hat

die Regionalkonferenz Bern- Mittelland geprüft. Die Studie kam zum Schluss, dass die Tramlinie 9 nach Kleinwabern verlängert und die Verknüpfung zwischen Bahn und Tram in Kleinwabern realisiert werden soll. Die Tramverlängerung wurde projektiert und die Stimmbevölkerung hat im September 2014 den Beitrag der Gemeinde Köniz an dieses Projekt gutgeheissen. Das Projekt wird beim Bund zur Mitfinanzierung im Rahmen der Agglomerationsprogramme für die Periode 2019–2022 angemeldet. Die Verlängerung der Tramlinie nach Kehrsatz wurde wegen vergleichsweise hoher Kosten, einer nicht gesicherten Siedlungsentwicklung und der parallel verlaufenden Bahninfrastruktur nicht aufgenommen. Sie ist lediglich als längerfristige Option bezeichnet.

5. Der Bau einer neuen S-Bahnhaltestelle in Thun Nord wurde beim Bundesamt für Verkehr als Projekt für den Ausbauschritt 2030 angemeldet. Die angemeldeten Projekte werden derzeit vom Bund geprüft und beurteilt. Im kommenden Jahr soll der Entwurf der Botschaft für den Ausbauschritt 2030 in die Vernehmlassung gegeben werden. Die Finanzierungsverantwortung liegt mit FABI neu beim Bund.
6. Nach den seit diesem Jahr geltenden, neuen Finanzierungsregeln ist der Bund für die Finanzierung der nationalen und regionalen Bahninfrastruktur zuständig und der Kanton für die lokale Bahninfrastruktur, insbesondere für Tramlinien. Vorfinanzierungen sind dann möglich, wenn eine nationale oder regionale Bahninfrastruktur vom Bund als zweckmässig, aber nicht prioritär beurteilt und in einem Ausbauschritt explizit für eine Vorfinanzierung vorgesehen wird. Allerdings besteht in diesem Fall keine Garantie einer Rückerstattung durch den Bund. Da der Inhalt des Ausbauschritts 2030 noch nicht bekannt ist, kann im jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden, ob diese Möglichkeit für den Kanton Bern opportun ist. Bei lokalen (Tram-) Infrastrukturen sind im Übrigen keine Vorfinanzierungen vorgesehen.

Anfang August 2016 galten die folgenden Zinssätze,	
Laufzeit 5 Jahre:	- 0.64%
Laufzeit 10 Jahre:	- 0.32%
Laufzeit 15 Jahre:	- 0.12%
Laufzeit 20 Jahre:	0.00%

Dabei ist allerdings zu beachten ist, dass die Finanzmärkte aktuell in einer ausserordentlichen Situation sind und sich die Lage jederzeit ändern kann. Zudem sind bei jeder Investitionsplanung auch die Finanzlage des Kantons und die durch die Schuldenbremse gesetzten Grenzen zu berücksichtigen.

Der Regierungsrat beantragt:  
Annahme als Postulat

**Präsident.** Ich begrüsse Frau Regierungsrätin Egger und wünsche ihr viel Erfolg bei ihren Geschäften. Wir kommen nun zu Traktandum 17. Es handelt sich um eine Motion des ehemaligen Grossrats Studer. Grossrat Brönnimann hat sie übernommen. Der Regierungsrat ist bereit, den Vorstoss als Postulat anzunehmen. Wir führen eine reduzierte Debatte. Ich bitte um ein bisschen Ruhe. Sie haben das Wort.

**Thomas Brönnimann, Mittelhäusern (glp).** Zu Beginn meiner Ausführungen erlaube ich mir einige Sätze zum Thema Richtlinienmotion. Dieser Vorstoss wurde – wie die folgenden – als Richtlinienmotion eingeschätzt. Wir als Parlament müssen aufpassen, dass die Regierung unsere Vorstösse nicht leichtfertig als Richtlinienmotionen klassifiziert und ihnen im Fall ihrer Überweisung viel von ihrer politischen Kraft genommen wird. Im vorliegenden Fall erachte ich es als äusserst fragwürdig, dass es formal nicht in der Kompetenz des Parlaments liegen soll, eine Aktualisierung der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zu fordern. (*Der Präsident läutet die Glocke.*) Immerhin steht in Artikel 14 Absatz 1 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr: «Der Grosse Rat beschliesst gestützt auf die Berichte des Regierungsrats über die mittelfristige Angebotsentwicklung und über die Investitionsplanung». Deshalb wäre es geradezu widersinnig, wenn der Grosse Rat nicht verbindlich Berichte einfordern könnte, so wie es der Vorstoss tut. Aus Fehlern lernt man: Man hätte diese Einstufung beim Büro anfechten müssen, dann hätte das Büro darüber diskutiert. Aber nun zur Sache: Die letzte ZMB stammt aus dem Jahr 2008. In der Zwischenzeit wurde auf Bundesebene beispielsweise über die «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)» abgestimmt und diese angenommen. In Köniz wurde über das Tram Region Bern abgestimmt, welches deutlich abgelehnt wurde. Die beste Lösung fällt damit weg. Wir haben entschieden, in Bern einen Tiefbahnhof zu bauen.

Es gibt ziemlich viele politische und faktische Gründe, die dafür sprechen, die ZMB rasch zu aktualisieren. Hinzu kommen technische Fortschritte im Bereich der Doppelgelenkbusse. Ich bitte Sie, dem als Richtlinienmotion bereits abgeschwächten Vorstoss als Motion zuzustimmen. Sonst verschwindet das Anliegen in einem Stapel der BVE.

**Präsident.** Wir fahren fort mit den Fraktionen.

**Peter Moser, Biel/Bienne (FDP).** Ich werde mich sehr kurz halten. Für uns ist die Antwort der Regierung schlüssig. Wir können dieser nichts beifügen. Der Regierungsrat ist ja bereit, das Anliegen anzunehmen, da es sich um eine Richtlinienmotion handelt als Postulat. Folgerichtig ist unsere Fraktion gegen eine Motion, unterstützt aber klar ein Postulat. Und um Zeit zu sparen, hier gleich dieselbe Antwort für die zwei nächsten Vorstösse: Copy Paste. Dieselbe Antwort und dasselbe Abstimmungsverhalten der Fraktion für die nächsten beiden Vorstösse.

**Ueli Frutiger, Oberhofen (BDP).** Auch die BDP-Fraktion kann den Vorstoss höchstens als Postulat entgegennehmen. Dass man eine solche Zweckmässigkeitsbeurteilung vornimmt, ist für uns klar und stellt eigentlich einen Dauerauftrag für die zuständigen Organe dar. Das ist wichtig, damit man sich in der Zukunft nichts verbaut und muss auch so durchgeführt werden. Wir sind aber auch der Meinung, dass dies geschieht und die zuständigen Organe, wie die Regionalkonferenzen sowie die Behörden von Bern und Köniz, diesbezüglich tätig sind. Sie unternehmen also nicht einfach nichts, auch wenn der Volksentscheid negativ war. Darum unterstützen wir höchstens ein Postulat.

**Luc Mentha, Liebefeld (SP).** Die SP-JUSO-PSA-Fraktion unterstützt den Vorstoss, aber auch nur in Form eines Postulats. Dies an die Adresse der Motionäre. Das reicht, und mehr ist nicht nötig. Der Regierungsrat ist bekanntlich bereit, das Anliegen in Form des Postulats anzunehmen. Begründet wird dies vor allem mit Fragen der Zuständigkeit. Dem können wir gut folgen. Wir danken der Regierungsrätin für ihre Offenheit und Bereitschaft, nach Lösungen zu suchen. Dies als eine Art Antwort auf die Bemerkung von Herrn Gemeinderat Brönnimann aus Köniz, bezüglich der Stapel in der BVE. Der Handlungsbedarf betreffend die Linie 10 ist anerkannt. Es besteht ein ernsthaftes Problem. Der Korridor ist stark belastet durch motorisierten Individualverkehr (MIV), der ÖV ist am Anschlag. Aufgrund der lokalen Situation muss der ÖV verstärkt werden. Andere Optionen, wie beispielsweise eine Verstärkung der Möglichkeiten für den MIV zu schaffen, sind auf dieser Achse im Raum Köniz nicht möglich. Es muss etwas geschehen. Ein Tram Nummer 10, welches bis nach Schliern gefahren wäre, wurde abgelehnt. Das bedaure ich persönlich auch. Es ist aber ein Fakt und wir müssen diesen akzeptieren. Aber die Bevölkerung von Köniz und übrigens auch die Stadtberner Bevölkerung erwartet, dass sich auf dieser Linie etwas ändert und nach Alternativen gesucht wird, und das mit Recht. Aber das ist nicht so einfach. Denn die beste Variante wurde leider abgelehnt; da bin ich mit dir, Thomas Brönnimann, einverstanden. Aber man muss trotzdem weiterarbeiten. Das sagen alle massgebenden Kritiker der Tramlösung in Köniz und alle politischen Parteien in Köniz. Überweisen Sie darum bitte den Vorstoss als Postulat. Das ist das einzig Richtige.

**Präsident.** Es ist 11.45 Uhr. Mit diesem Votum ist es zeitlich gerade gut aufgegangen. Wir fahren am Nachmittag weiter. Ich wünsche «ä Guete».

*Hier werden die Beratungen unterbrochen.*

*Schluss der Sitzung um 11.45 Uhr*

Die Redaktorinnen:  
*Andrea Trachsel (d)*  
*Sara Ferraro (f)*