

**Der Grosse Rat      Le Grand Conseil  
des Kantons Bern    du canton de Berne**

Mittwoch (Abend), 9. September 2015

---

**Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion**

**33      2015.RRGR.344      Motion 114-2015 Keller (Hinterkappelen, Grüne)  
Nahverkehrsnetz der Stadt und Region Bern: Grundsätzliche Überprüfung**

Vorstoss-Nr.:            114-2015  
Vorstossart:            Motion  
Eingereicht am:        19.03.2015

Eingereicht von:        Keller (Hinterkappelen, Grüne) (Sprecher/in)  
                              Brönnimann (Mittelhäusern, glp)  
                              Stähli (Gasel, BDP)

Weitere Unterschriften: 2

RRB-Nr.:                917/2015    vom 12. August 2015  
Direktion:               Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

**Nahverkehrsnetz der Stadt und Region Bern: Grundsätzliche Überprüfung**

Der Regierungsrat wird beauftragt, eine grundsätzliche Überprüfung des gesamten Netzes des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Bern durch externe Fachleute in Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland vornehmen zu lassen. Dabei sollen namentlich Ansätze geprüft werden, welche die Haltstellen des S-Bahn-Netzes als neue zentrale Verknüpfungspunkte in die öffentliche Detailerschliessung einbinden.

Dem Grossen Rat ist über die Ergebnisse Bericht zu erstatten.

**Begründung:**

Die Bevölkerung von Ostermundigen und Köniz hat das Projekt abgelehnt, die Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb umzustellen (Tram Region Bern). In vielen politischen Kreisen ist die Enttäuschung über diesen Entscheid gross. Auch wenn mittlerweile in Ostermundigen Bestrebungen im Gang sind, erneut eine Volksabstimmung zum Ostast der Tramlinie durchzuführen: Die Ablehnung führt zu einem Marschhalt in der Entwicklung des Berner Tramnetzes, zumal die für das Tram Region Bern reservierten Kantonsgelder mittlerweile nicht mehr zur Verfügung stehen.

Mit der Motion Vanoni (263-2014) verlangen die Grünen, dass Massnahmen getroffen werden, damit die negativen Folgen der Ablehnung für den öffentlichen Verkehr beschränkt werden können. Vertiefte Überlegungen führen nun dazu, den ersten Punkt der Motion, den geforderten Bericht zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern, mit einer konkreten Forderung zu ergänzen.

Tatsächlich kann der Marschhalt als eigentliche Denkpause genutzt werden, um grundsätzliche Fragen anzugehen. Eine solche ist dringend angezeigt. Das Berner Nahverkehrsnetz geht in seiner Struktur auf ein Konzept aus dem Anfang des 20. Jahrhunderts zurück. Damals, in einer Kleinstadt mit knapp 60 000 Einwohnern war es sinnvoll, ein monozentrisches System von Linien aufzubauen, die allesamt am Bahnhof verknüpft waren. Heute, wo in der Stadt Bern und den Nachbargemeinden 230 000 Menschen leben, fusst das Liniennetz immer noch auf dieser gleich gebliebenen Grundlage, auch wenn mittlerweile Ansätze einer Tangentiallinie sowie weitere Feinerschliessungen dazu gekommen sind. Die Verkehrsbelastung hat inzwischen generell ein Volumen erreicht, das ein Durchkommen der Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs an vielen Stellen erschwert. BernMobil selber weist Fahrzeugfrequenzen auf, die zu massiven gegenseitigen Behinderungen führen, namentlich beim Zytglogge und beim Hirschengraben. Vor bald zehn Jahren ist zudem mit der S-Bahn ein neues leistungsfähiges Verkehrsnetz geschaffen worden, das die ausgesprochene Feiner-

schliessung mit vielen Haltestellen, wie sie durch BernMobil angeboten wird, mit einer Schnellerschliessung ergänzen könnte. (Beispielsweise dauert die Fahrt von Ostermündigen Bahnhof zum Hauptbahnhof Bern mit dem Bus 12 Minuten [9 Zwischenhalte], mit der S-Bahn 8 Minuten [1 Zwischenhalt].)

Der erwähnte Marschhalt sollte genutzt werden, um durch externe Fachleute überprüfen zu lassen, ob das hundertjährige Grundkonzept des öffentlichen Verkehrsnetzes in der Agglomeration Bern noch optimal ist. Es sollen Potenziale aufgezeigt werden, die sich in der Abstimmung zwischen BernMobil und S-Bahn ergeben. Weiter sollen unter Beachtung der beschränkten Verkehrsaufnahmefähigkeit der Berner Innenstadt polyzentrale Ansätze geprüft werden. Ziel sind nicht eine mögliche hohe Auslastung der Linien von BernMobil, sondern optimale Verbindungen mit kurzen Fahrzeiten einerseits innerhalb der Agglomeration und andererseits mit der Innenstadt sowie das Vermeiden von zum Verstopfen neigenden neuralgischen Punkten.

### **Antwort des Regierungsrats**

Die kritische Überprüfung und Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrsangebots in der Region Bern ist grundsätzlich eine Aufgabe der Regionalkonferenz Bern-Mittelland in Zusammenarbeit mit dem Kanton. Dies geschieht im Rahmen des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts (RGSK) Bern-Mittelland und bei der Ausarbeitung des regionalen Angebotskonzepts. Dabei wird jeweils auch das verkehrliche Grundkonzept überprüft. Es besteht daher für den Regierungsrat kein Anlass, in Abweichung von den gesetzlichen Zuständigkeiten selbst eine weitere Überprüfung des gesamten ÖV-Netzes in der Agglomeration Bern zu veranlassen.

Eine solche kantonale Überprüfung würde zudem laufende Projekte blockieren, die auf dem aktuellen Konzept basieren. Konkret geht es dabei zum Beispiel um die Teilergänzung der S-Bahn, die bis 2025 auf allen Linien in der Agglomeration Bern mindestens einen Viertelstundentakt haben soll. Um das Konzept umzusetzen, müssen zuerst verschiedene grosse Infrastrukturvorhaben realisiert werden, so insbesondere der Ausbau des Bahnhofs Bern, die Entflechtungen im Wylerfeld und in Ausserholligen, zusätzliche Gleiskapazitäten im Aaretal sowie Perronverlängerungen bei zahlreichen S-Bahnhaltestellen. Eine kantonale Überprüfung des Grundkonzepts würde die bisherige Arbeit an diesen wichtigen Projekten in Frage stellen.

Alle bisherigen Überprüfungen haben im Weiteren gezeigt, dass eine grundsätzliche Neukonzeption des ÖV-Systems im Raum Bern weder notwendig noch sinnvoll wäre. Aufgrund der topografisch-räumlichen Gegebenheiten, der Stadtgrösse, der Siedlungsstruktur und der verkehrlichen Bedürfnisse ist ein Verkehrssystem, das auf das Zentrum der Stadt Bern ausgerichtet ist und durch Umsteigeknoten zwischen S-Bahn und Feinverteiler sowie Tangentiallinien ergänzt wird, nach wie vor am sinnvollsten. Für einen wesentlichen Teil der ÖV-Passagiere liegt der Ziel- bzw. Startpunkt im Bereich der Berner Innenstadt. Die Haltestellen zwischen Zytglogge und Hirschengraben weisen absolut am meisten Ein- und Aussteiger auf. Tangentiallinien oder ÖV-Knotenpunkte ausserhalb des Zentrums vermögen die Innenstadt nur zu einem gewissen Grad zu entlasten und haben verhältnismässig bescheidene Frequenzen. Dies lässt sich am Vergleich zwischen Bahnhof Bern und der S-Bahnhaltestelle Wankdorf illustrieren: Während am Bahnhof Bern täglich 250 000 Ein- und Aussteigende gezählt werden, sind es im Wankdorf, einer wichtigen S-Bahnhaltestelle, bloss 10 800.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass eine kantonale Überprüfung der Gesamtstrategie den festgelegten Zuständigkeiten zuwiderliefe, unnötig und ineffizient wäre. Zudem würden unnötig Kosten verursacht. Alle bisherigen Überprüfungen haben klar ergeben, dass das bestehende System am besten geeignet und weiterentwicklungsfähig ist. Eine erneute Überprüfung der Gesamtstrategie wäre personell, finanziell und zeitlich sehr aufwändig und hätte zudem zur Folge, dass viele wichtige Projekte, die heute auf dem Weg zur Umsetzung sind, über längere Zeit blockiert oder in Frage gestellt würden.

Der Regierungsrat beantragt:

Ablehnung

**Präsident.** Auch dieses Geschäft wurde zurückgezogen. Grossrätin Keller gibt eine Erklärung ab.

**Bettina Keller, Hinterkappelen (Grüne).** Auch wir ziehen unsere Motion zurück. Aus unserer Sicht wäre es eine gescheite und unpolemische Idee gewesen, das Nahverkehrsnetz in der Agglomerati-

on für die nächsten zwanzig bis dreissig Jahre noch einmal unvoreingenommen und mit einem frischen Blick zu betrachten. Die Idee eines öffentlichen Verkehrsnetzes ist nämlich schon fast hundertjährig. Wir hätten vor allem gewünscht, dass S-Bahn-Stationen und das S-Bahn-Netz besser eingebunden würden, um mit der Zeit die Engpässe Zeitglocken und Hirschengraben erreichen zu können. Mit Bedauern und auch etwas mit Staunen nehmen wir zur Kenntnis, dass diese Idee bei der Verkehrsdirektion nicht ganz angekommen ist. Die Argumente gegen die Motion sind aus unserer Sicht recht eng; ich spüre immer noch den Groll und die Enttäuschung durchschimmern, dass das Projekt Tram Region Bern abgelehnt wurde. Deshalb werden wir es später noch einmal mit einem Vorstoss versuchen, vielleicht mit etwas anderen Worten und in anderer Zusammensetzung. Wir sind nach wie vor überzeugt, dass es eine gute Sache gewesen wäre.

**Präsident.** Damit sind die Geschäfte der BVE bereinigt. Ich verabschiede die Baudirektorin und danke ihr für die Zusammenarbeit. Morgen wird der Rat nicht tagen, sondern wird sich auf seinen Legislaturausflug begeben, und zwar in die Kantone Neuenburg und Freiburg. Rund 100 Grossrätinnen und Grossräte werden teilnehmen; auch 6 Regierungsmitglieder werden zeitweise mit uns unterwegs sein. Darüber freue ich mich.

*Schluss der Sitzung um 19.00 Uhr.*

Die Redaktorinnen:

*Priska Vogt (d)*

*Catherine Graf Lutz (f)*