



Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 260-2021
Vorstossart: Postulat
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2021.RRGR.380

Eingereicht am: 08.12.2021

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Flück (Interlaken, FDP) (Sprecher/in)
Dütschler (Hünibach, FDP)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: vom
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Auswahl**

Kantonale Studie «Businfrastruktur»

Der Regierungsrat wird beauftragt, im Hinblick auf spätere Agglomerationsverkehrsprogramme aufzuzeigen, welche Massnahmen notwendig sind, damit die wichtigsten Buslinien im Kanton nicht im zunehmenden Strassenstau stecken bleiben, und dazu für das nächste Agglomerationsverkehrsprogramm die notwendigen Infrastrukturmassnahmen vorzuschlagen.

Begründung:

Im Bericht «Investitionsbeiträge an den öffentlichen Verkehr, Rahmenkredit 2022-2025» vom 2. Dezember 2020 zeigt der Regierungsrat auf, welche Ausbauten im Schienenverkehr im Kanton Bern in den letzten Jahren getätigt wurden und welche noch bevorstehen, so dass Bahnen und Trams ihre Leistungen ständig verbessern konnten und in Zukunft noch verbessern können.

Aber nicht alle grossen Orte im Kanton werden von Bahnen erschlossen. Grosse Quartiere und wichtige Querverbindungen sind auf zuverlässige Buslinien angewiesen. Der Fahrplan vieler dieser Buslinien wurde zwar in den letzten Jahren verbessert. Zudem wird das Bussystem mit Gelenkbussen – in der neusten Zeit sogar mit 24 Meter langen Doppelgelenkbussen – fast so leistungsfähig wie ein Tramsystem. Bezüglich Umweltschutz steht der zukünftig elektrisch fahrende Bus nicht mehr hinter der Bahn oder dem Tram.

Aber immer öfter stecken die Busse im Stau. Ihre Fahrzeit wird verlängert und die Fahrgäste verpassen die Bahnanschlüsse.

Buslinien haben – mit wenigen Ausnahmen – kein Quantitätsproblem mehr, wohl aber ein Qualitätsproblem. Die Qualität des ÖV wird an seiner Pünktlichkeit gemessen! Damit die Buslinien für die Kunden verlässlich sind, müssen sie stabile Fahrzeiten garantieren können. Bei Stau

wird diese Stabilität infrage gestellt. Die kritischen Strassenabschnitte müssen nun für den Bus optimiert werden.

Der Kanton und viele Gemeinden versuchten bisher, dem Bus durch Busspuren Priorität einzuräumen. Doch oft fehlt dazu eine genügende Fahrbahnbreite. Hier sollten spezielle Infrastrukturen für den Bus geschaffen werden. Im Ausland wird vielerorts der Bus speziell gefördert (Bus Rapid Transit, Bus à haut niveau de service). In der Schweiz sind erst einige wenige Businfrastrukturen gebaut: z. B. in Zürich Busrampen, damit der Bus direkt einen Umsteigebahnhof anfahren kann. Der Kanton Aargau hat in Baden einen Bustunnel gebaut, damit mehrere Buslinien einen stark belasteten Strassenknoten unterfahren können. Denn oft ist es wesentlich günstiger, auf kurzen, kritischen Strecken für den Bus eine eigene Busstrasse, eine Brücke oder einen kurzen Tunnel zu bauen, als wenn man für eine neue Schienenverbindung die ganze Strecke ausbauen müsste.

Die Planung, die Finanzierung und der Bau solcher Anlagen für den Bus sind schwieriger als der Bahnausbau. Für Bahnlinien ist klar eine Bahnunternehmung verantwortlich, und der Bund finanziert Bau und Unterhalt zu 100 Prozent (bei Tramlinien nur eine Teilfinanzierung durch den Bund). Diese klare Aufgabenzuweisung fehlt beim Bus: Die Strasseninfrastruktur ist auf Kanton und Gemeinden aufgeteilt und erleichtert damit die Planung nicht. Die Busunternehmung ist für die Strasseninfrastruktur nicht verantwortlich. Hier muss der Kanton aktiv werden.

Wir postulieren eine Untersuchung, wo zukünftig Staus zu erwarten sind, die die Qualität des Busverkehrs beeinträchtigen. Dies betrifft vor allem die Agglomerationen ohne Tram, d. h. Biel, Thun, Burgdorf und Langenthal, aber auch die Umgebung von Bern, wo immer mehr Arbeitsplätze an den Rand der Stadt und in die Vororte verlegt werden. Desto wichtiger wird die Qualität der dortigen Tangentialbuslinien, damit das Verkehrssystem nicht zusammenbricht. Denn weder Elektroautos noch autonom fahrende Autos werden das Stauproblem lösen! Und der Ausbau der Berner Schienenverbindungen allein genügt nicht für eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur.

Verteiler
– Grosser Rat