

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 114-2015
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2015.RRGR.344

Eingereicht am: 19.03.2015

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

Weitere Unterschriften: 2

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 917/2015 vom 12. August 2015
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Ablehnung**



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 Be-

richt 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 Grundanlage, 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 Feinerschliessung 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 möglichst 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 Regierungsrates

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 topographisch-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.

Verteiler

- Grosser Rat