



Parlamentarischer Vorstoss

Antwort des Regierungsrates

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.:	305/2022 vom 23. März 2022
Direktion:	Bau- und Verkehrsdirektion
Klassifizierung:	Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat:	Annahme

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.

Antwort des Regierungsrates

Der Regierungsrat teilt die Einschätzung der Postulanten. Damit der Busverkehr attraktiv ist, muss die Pünktlichkeit gewährleistet sein. Es ist richtig, dass im Gegensatz zur Bahninfrastruktur die Aufgaben bei der Strasseninfrastruktur auf die Kantone und Gemeinden aufgeteilt ist. Busse des öffentlichen Verkehrs benutzen grösstenteils öffentliche Strassen. Für die Strasseninfrastruktur sind gemäss der kantonalen Gesetzgebung die Strasseneigentümer zuständig, in den meisten Fällen sind dies die Gemeinden oder der Kanton.

Im Grundsatz identifiziert der Kanton den konkreten Handlungsbedarf, daraufhin entwickeln die Regionen gemeinsam mit den Strasseneigentümern geeignete Verkehrsinfrastrukturmassnahmen in den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK), die auf alle weiteren Verkehrsträger und die Siedlungsentwicklung abgestimmt sind. Konkret wurden die Regionen im Rahmen der Vorgaben zu den RGSK 2021 aufgefordert, die Strassenabschnitte, wo die Busse im Stau stehen, genauer zu analysieren und Lösungsansätze zur Behebung der Busverspätungen zu entwickeln. Die Umsetzung der Massnahmen kann sich aber aufgrund der Rahmenbedingungen (z. B. begrenzter Strassenraum, Strassennetz, unverhältnismässige Massnahmen) teilweise als sehr schwierig bis unmöglich erweisen.

Zur Verbesserung des Gesamtverkehrssystems und zur Sicherstellung eines pünktlichen Betriebs werden Busse insbesondere in den Städten und Agglomerationen dort, wo dies möglich

und verhältnismässig ist, bevorzugt, sei es durch Lichtsignalanlagen mit Buspriorisierung, sei es mit Busspuren oder in Einzelfällen speziellen Busstrassen.

Investitionsbeiträge für den öffentlichen Verkehr werden über den Investitionsrahmenkredit öffentlicher Verkehr finanziert. Im Bereich der Businfrastruktur betrifft das Massnahmen wie Umsteigestationen, Lichtsignalanlagen für den öffentlichen Verkehr oder Strassen, die nur dem öffentlichen Verkehr dienen, zum Beispiel die Verbindung in Biel/Bienne zwischen den Stadien und der Fritz-Oppligerstrasse im Bözingenfeld.

Die Pünktlichkeit der Busse ist seit Jahren eine Thematik, die im Rahmen der RGSK und der Agglomerationsprogramme durch die Regionen bearbeitet wird. Aufgrund der Aufgabenteilung zwischen Kanton und Regionen ist es, wie oben ausgeführt, die Aufgabe der Regionen, gemeinsam mit den Strasseneigentümern Lösungsvorschläge für das Beheben von Schwachstellen im Busnetz zu erarbeiten. Diese Lösungsvorschläge können durchaus in die im Vorstoss skizzierte Richtung von kurzen Strassenabschnitten für eine Buspriorisierung gehen. Falls es sich um Projekte auf Kantonsstrassen handelt, erfolgt die Entwicklung von Lösungsvorschlägen in enger Zusammenarbeit mit dem kantonalen Tiefbauamt.

Der Regierungsrat prüft somit seit Längerem im Rahmen der Aktualisierungen der RGSK oder des kantonalen Strassennetzplans Vorschläge der Regionen, die einen zuverlässigeren Busbetrieb ermöglichen. Die Massnahmen müssen im Kontext der aktuellen finanziellen Lage des Kantons geprüft werden und finanziell tragbar sein. Er ist bereit, die Anliegen der Postulanten in die Aktualisierung der RGSK einzubringen und bei der nächsten Behandlung im Grossen Rat dazu zu informieren. Er beantragt die Annahme des Postulats.

Verteiler

– Grosser Rat