

Parlamentarischer Vorstoss

Vorstoss-Nr.: 129-2016
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion: ☐
Geschäftsnummer: 2016.RRGR.623

Eingereicht am: 07.06.2016

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Brönnimann (Mittelhäusern, glp) (Sprecher/in)
Stähli (Gasel, BDP)
Kohler (Spiegel b. Bern, FDP)

Weitere Unterschriften: 0

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: vom
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat:



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 Tramtrassen, Tramstau in der Innenstadt, Auslagerung von Kosten auf andere Projekte, ungenügende Kapazität ohne zweite Trambahse 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 kantonale mehrheitsfähig ist. Dazu ist das Variantenspektrum nochmals zu öffnen, und die drei bis vier erfolgversprechendsten 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.

Verteiler

- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
- Grosser Rat