

**Postulat Fraktion SP/JUSO (Beat Zobrist, SP): „Grüne Welle“ für BERNMOBIL!**

Eine Kundenumfrage hat BERNMOBIL in den meisten Punkten gute bis sehr gute Noten verliehen. Am tiefsten bewertet wurde aber das „zügige Vorwärtskommen“. Viele Fahrgäste bemängeln in der Umfrage, dass Trams und Busse bei der Verkehrsführung nicht genügend bevorzugt werden und darum die Transportgeschwindigkeit zu wünschen übrig lässt. BERNMOBIL bestätigt das Problem und beklagt in der Zeitschrift NEWSMOBIL, dass ihre Fahrzeuge zum Ärger der Fahrgäste immer wieder im Verkehrsstau stecken blieben. Oft müssten an den Lichtsignalanlagen unnötige Wartezeiten in Kauf genommen werden. Entsprechend wird gefordert, dass die Priorisierung von Trams und Bussen an den Kreuzungen konsequenter umgesetzt wird und an neuralgischen Stellen eine Entflechtung von öV und Individualverkehr zu erfolgen hat.

Dieser Forderung schliesst sich die SP/JUSO-Fraktion an. Es ist die Aufgabe der städtischen Verkehrsplanung, in Zusammenarbeit mit den öV-Anbietenden taugliche Lösungen zu finden und diese umzusetzen. Durch die öV-priorisierenden Massnahmen dürfen dem ebenfalls zu fördernden umweltfreundlichen Langsamverkehr natürlich keine Nachteile erwachsen. Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs transportieren bis zu 100 Fahrgäste. Sie müssen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr, dessen Fahrzeuge durchschnittlich mit lediglich 1,2 Personen besetzt sind, klar bevorzugt werden. Von schnelleren und zuverlässigeren Bussen und Trams werden alle profitieren. Mehr Leute werden auf den öV umsteigen, mit den positiven Effekten, dass die Luftqualität steigt, der Strassenverkehr entlastet und verflüssigt sowie die Parkplatznot gelindert wird. Eine höhere Fahrgeschwindigkeit dient aber auch den Finanzen: Bedienen die Fahrzeuge eine Strecke schneller, sind weniger Busse und Trams nötig, um den gleichen Takt zu bedienen.

Die Fraktion SP/JUSO bittet den Gemeinderat, dem Stadtrat einen Bericht vorzulegen, der aufzeigt, mit welchen Massnahmen er den öffentlichen Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr bevorzugen und in Zukunft zu einer zügigeren Fahrt verhelfen will.

Bern, 23. November 2006

*Postulat Fraktion SP/JUSO (Beat Zobrist, SP), Beni Hirt, Sarah Kämpf, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Andreas Krummen, Stefan Jordi, Giovanna Battagliero, Claudia Kuster, Annette Lehmann, Hasim Sönmez, Liselotte Lüscher, Margrith Beyeler-Graf, Rolf Schuler, Andreas Zysset, Andreas Flückiger, Thomas Göttin, Patrizia Mordini, Gisela Vollmer, Ursula Marti*

**Antwort des Gemeinderats**

Die Forderung nach einer „Grünen Welle“ für die verschiedenen Gruppen von Verkehrsteilnehmenden ist ein immer wiederkehrendes Thema in der Verkehrspolitik der Stadt Bern. So sind in den vergangenen Jahren unter anderem in einem Postulat und zwei Motionen die Einführung der „Grünen Welle“ für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gefordert worden.

Die Stadt unternimmt seit Jahren grosse Anstrengungen, um den öffentlichen Verkehr wo immer möglich zu bevorzugen. So sind beispielsweise auf der Schwarzenburgstrasse, der

Schwarztorstrasse und der Schanzenstrasse Umweltspuren (reserviert für Bus- und Veloverkehr) eingerichtet oder verlängert worden. Auf der Belpstrasse wurde eine eigene Tramspur markiert. Neue Spuraufteilungen auf der Murtenstrasse haben ebenfalls Behinderungen für den Busverkehr reduziert. Auch im Rahmen der Erneuerung von Lichtsignalanlagen wird die ÖV-Bevorzugung laufend verbessert. So ist zum Beispiel im Bollwerk die Koordination der Lichtsignalanlagen auf die Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs hin angepasst worden. An den Knoten Fischermätteli, Sulgenau, Monbijou, aber auch bei anderen Kreuzungen wird der öffentliche Verkehr bei den Ampelsteuerungen weitgehend priorisiert.

Bei der Beantwortung der einleitend genannten Vorstösse hat der Gemeinderat bereits die allgemeine Problematik der Verkehrssteuerung in den bis zur Belastungsgrenze genutzten Hauptverkehrsachsen der Stadt Bern dargestellt und zu den Forderungen nach einer „Grünen Welle“ Stellung genommen. Besonders sei auf die Antwort des Gemeinderats zur Motion Fraktion SVP/JSVP „Auf der Verkehrsachse Lorrainebrücke, Bollwerk und Laupenstrasse muss die ‚Grüne Welle‘ wieder eingeführt werden!“ vom 18. Mai 2006 verwiesen, welche der Stadtrat am 6. Juli 2006 zur Kenntnis genommen hat (SRB 364). Die darin gemachten Aussagen sind auch in Bezug auf die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs durch die Lichtsignalanlagen gültig.

In seiner damaligen Antwort hat der Gemeinderat auf die hohe Belastung der Achse Lorrainebrücke – Bollwerk – Laupenstrasse hingewiesen, welche auch für das Netz von Bernmobil von zentraler Bedeutung ist. Insbesondere die Kreuzung Bubenbergplatz – Laupenstrasse – Schanzenstrasse wird täglich von rund 35 000 motorisierten Fahrzeugen, über 700 Bussen, schätzungsweise über 60 000 Fussgängerinnen und Fussgängern und einer hohen Zahl von Fahrrädern überquert.

Die Kundenumfrage von BERNMOBIL hat eine gewisse Unzufriedenheit der Fahrgäste mit der Transportgeschwindigkeit der Busse und Trams ergeben. Andere Kategorien von Verkehrsteilnehmenden „leiden“ ebenso unter der allgemein tiefen Reisegeschwindigkeit, welche die hohe Verkehrsbelastung mit sich bringt. Bei ihnen würden vermutlich ähnliche Zufriedenheitswerte erzielt, allerdings fehlen hier die entsprechenden Umfragen.

Die Reisegeschwindigkeit wird durch verschiedene Faktoren beeinflusst, so u.a. durch Wartezeiten des öffentlichen Verkehrs an einzelnen Lichtsignalanlagen. Der Gemeinderat ist bemüht, den öffentlichen Verkehr im Rahmen der technischen und finanziellen Möglichkeiten weiterhin zu fördern. Dazu gehört auch die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs an Lichtsignalanlagen. Die Kanalisierung des motorisierten Individualverkehrs auf dem mit den Strecken des öffentlichen Verkehrs oft identischen Basisnetz, die verstärkte Berücksichtigung des Langsamverkehrs und die Berücksichtigung der Bedürfnisse der querenden Verkehrsströme (auf denen oft auch öffentlicher Verkehr zirkuliert) führen allerdings dazu, dass auf einer Linie unter Umständen nicht mehr zu erreichen ist als eine Stabilisierung der bisherigen Fahrzeiten.

Die schwierige Verkehrssituation auf den Innenstadt-Achsen stellt hohe Anforderungen an die Fahrdienstangestellten von BERNMOBIL. Gemäss der letzten Mitarbeitendenbefragung von BERNMOBIL sind die Wartezeiten und zu kurze Freifahrtzeiten für Busse bei Lichtsignalanlagen einer der häufigsten Gründe für Unzufriedenheit.

Obwohl der Gemeinderat die Unzufriedenheit von Fahrgästen und Fahrdienstangestellten von BERNMOBIL ernst nimmt, muss er vor der Illusion warnen, dass einfache Lösungen für das vorliegende Problem zu finden sind. Im städtischen Verkehr sind zu den Spitzenstunden an den wichtigsten Knoten Wartezeiten für alle Gruppen von Verkehrsteilnehmenden nicht zu

vermeiden. Bereits das vorliegende Postulat weist auf den grundlegenden Zielkonflikt bei der Verkehrssteuerung hin, indem es festhält, dass durch eine weitere Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs dem Langsamverkehr „natürlich keine Nachteile erwachsen“ dürfe. Dem ist beizufügen, dass der Langsamverkehr teilweise zur Transportkette des öV gehört.

Dennoch können gewisse Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr mit der weiteren Optimierung der Verkehrsflächenzuweisung und der betrieblichen Abläufe erreicht werden. Zu diesem Zweck hat die Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün und BERNMOBIL im März dieses Jahres ein Projekt zur zusätzlichen Verkehrsoptimierung auf der Achse der Buslinie 20 (Bahnhofplatz – S-Bahnstation Wankdorf) gestartet. Im Rahmen dieser Arbeiten werden auch Ziele für den ÖV und entsprechende Massnahmen definiert, die sodann abschnittsweise im Rahmen der üblichen Sanierungs- und Anpassungsarbeiten umgesetzt werden. Damit soll die heute bereits bestehende Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs in Zusammenarbeit mit BERNMOBIL erhalten und weiter ausgebaut werden. Weitere Verbesserungen der Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs sind in Grossprojekten wie Tram Bern West, Länggasse 2009 und Wankdorfplatz, aber auch in verschiedenen kleineren Projekten geplant.

Der Gemeinderat wird sich also auch künftig bemühen, Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr durch eine Optimierung der Verkehrsflächenzuweisung und der betrieblichen Abläufe zu erreichen. Er folgt dabei gesamtheitlichen verkehrspolitischen Grundsätzen: Eine Massnahme zugunsten der einen Gruppe von Verkehrsteilnehmenden darf eine andere Gruppe nicht über Gebühr benachteiligen; angesichts knapper Mittel können Massnahmen umso eher realisiert werden, je grösser ihr Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden insgesamt ist.

Im Rahmen der üblichen Sanierungs- und Anpassungsarbeiten auf dem städtischen Strassennetz werden diese Grundsätze umgesetzt, damit die heute bereits bestehende Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs weiter erhalten und ausgebaut werden kann.

#### *Folgen für das Personal und die Finanzen*

Keine. Allfällige Massnahmen sind noch zu definieren und sollen im Umfang der üblichen Sanierungs- und Anpassungsarbeiten umgesetzt werden.

#### **Antrag**

1. Der Gemeinderat beantragt dem Gemeinderat, das Postulat erheblich zu erklären.
2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 27. Juni 2007

Der Gemeinderat