

Motion Fraktion GB/JA! (Stéphanie Penher, GB): Freie Bahn für den 10er-Bus durch die Einführung einer Umweltspur für öV und Velo

Der öffentliche Verkehr ist ein unentbehrlicher Teil der stadtverträglichen Mobilität, damit die Voraussetzung für Leben und Wirtschaften in der Stadt Bern funktionieren. Mit Bussen wird die Hälfte aller Fahrten im Schweizer öffentlichen Verkehr zurückgelegt, 2012 transportierten sie rund 940 Millionen Fahrgäste. 2012 legten Busse 278 Millionen Kilometer zurück, das sind 56 Prozent der Angebotskilometer im öffentlichen Verkehr. Bis 2025 wird mit 50 Prozent mehr Fahrgästen gerechnet.

Nach der Ablehnung des Trams Region Bern in Ostermundigen und Köniz müssen die rund 17 Millionen Fahrgäste, die jährlich diese Linie nutzen, weiterhin wie Sardinen transportiert werden. Der 10er-Bus muss die steigende Mobilität jedoch aufnehmen können, ohne dabei an Attraktivität einzubüssen, sonst droht eine Zunahme des motorisierten Individualverkehrs. Um die Paketbildung zu verhindern und allenfalls sogar eine Taktverdichtung vornehmen zu können, muss der Bus freie Bahn haben. Separate Busspuren – Umweltspuren, sind eine Fahrspur für den öffentlichen Verkehr und Veloverkehr – und eine angepasste Lichtsignalsteuerung, führen zu einem zuverlässigen Fahrplan.

Der Gemeinderat wird deshalb angehalten, folgende Massnahmen für die freie Fahrt des 10-Buses umzusetzen:

1. Die möglichst vollständige Einführung einer Umweltspur (öV- und Velospur) auf der Linie 10.
2. Auf den Abschnitten wo sich eine Umweltspur nicht umsetzen lässt, ist dies zu begründen und der Stau muss dann dorthin verlagert werden, wo er den öV, den Langsamverkehr und die Bevölkerung nicht stört.
3. Zur Beschleunigung des Busses im Ortsverkehr ist eine bevorzugte Ampelschaltung einzuführen. Dabei sind die Schlüsselkriterien für die Lichtsignalsteuerung die Anzahl Personen pro Gefäss, sowie die ökologischen Kriterien der stadtverträglichen Mobilität.
4. In allen Fällen sind weder der Fuss- noch der Veloverkehr in ihrer Bewegungsfreiheit, Attraktivität und Sicherheit einzuschränken.

Bern, 16. Oktober 2014

Erstunterzeichnende: Stéphanie Penher

Mitunterzeichnende: Franziska Grossenbacher, Regula Bühlmann, Mess Barry, Regula Tschanz, Seraina Patzen, Leena Schmitter, Christine Michel

Antwort des Gemeinderats

Umweltspuren und andere Massnahmen zur öV-Bevorzugung sind Bestandteil von Betriebskonzepten für Strassen. Solche Konzepte werden üblicherweise im Rahmen von Sanierungs- und Aufwertungsprojekten erarbeitet. Es handelt sich dabei um eine klassische exekutive Aufgabe, welche im Zuständigkeitsbereich des Gemeinderats liegt. Der vorliegenden Motion kommt deshalb der Charakter einer Richtlinie zu. Sollte die Motion erheblich erklärt werden, ist sie für den Gemeinderat nicht bindend. Er hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grads der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrags. Zudem bleibt die Entscheidungsverantwortung beim Gemeinderat.

Der Gemeinderat bedauert, dass das Projekt Tram Region Bern nach der Ablehnung in Köniz und Ostermundigen nicht umgesetzt werden kann. Immerhin erachtet er das zustimmende Abstimmungsergebnis in der Stadt Bern als klaren politischen Auftrag der städtischen Bevölkerung, das Netz des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt Bern weiter zu entwickeln und auf den nachfragestarken Linien die Umstellung von Bus- auf Trambetrieb ins Auge zu fassen.

An ihrer abschliessenden Sitzung hat die Behördendelegation Tram Region Bern im Oktober 2014 festgehalten, dass die Herausforderungen auf der Linie 10 unverändert weiter bestehen und die Gemeinden deshalb zusammen mit der Region und dem Kanton gefordert sind, nach Lösungen zu suchen. Unterdessen haben die Gemeinden Vorschläge für kurzfristige Verbesserungen des Angebots auf der Linie 10 bei der Regionalkonferenz eingereicht.

In der vorliegenden Richtlinienmotion wird einer der möglichen Handlungsansätze aufgezeigt, wie die Linie 10 nach der Ablehnung von Tram Region Bern weiterentwickelt werden könnte.

Die Anliegen der Richtlinienmotion beurteilt der Gemeinderat vor diesem Hintergrund wie folgt:

Zu Punkt 1:

Mit Busspuren soll der heutige Busverkehr zuverlässiger abgewickelt und gleichzeitig sollen auch Verbesserungen für den Veloverkehr erreicht werden. Jedoch sind auf dem Gebiet der Stadt Bern entlang der Linie 10 die Möglichkeiten für die Einrichtung von zusätzlichen Umweltspuren sehr begrenzt. Auf den meisten Streckenabschnitten besteht kein Platz für zusätzliche Umweltspuren, weshalb auch im Tramprojekt mit Ausnahme der Ostermundigenstrasse keine Separatspuren vorgesehen waren. Für die Einrichtung von Busspuren müsste mit relativ hohen Investitionskosten gerechnet werden. Diese wären im Gegensatz zum Tramprojekt gemäss der kantonalen öV-Gesetzgebung¹ vom Strasseneigentümer, also der Stadt zu übernehmen.

Zu Punkt 2:

Bei allen Lichtsignalanlagen entlang der Linie 10 wird der öffentliche Verkehr bevorzugt, soweit dies möglich ist. Es sind höchstens noch geringfügige Optimierungen im Rahmen von Anpassungen der Lichtsignalsteuerungen denkbar.

Der Betrieb der Linie 10 muss insbesondere mit dem Verkehr auf denjenigen Strassen koordiniert werden, die quer zu dieser Linie verlaufen, beispielsweise also der Weissensteinstrasse, der Papiermühlestrasse oder der Laubeggstrasse (ab Abzweigung Ostermundigenstrasse). Auf den meisten dieser Strassen verkehren ebenfalls Bus- und Tramlinien und es hat auch dort ein erhebliches Langsamverkehrsaufkommen. Vor diesem Hintergrund würde es der Gemeinderat nicht als sinnvoll erachten, zugunsten des Betriebs der Linie 10 auf diesen Strassen die Stauräume zu vergrössern. Vielmehr muss es darum gehen, ein Verkehrsmanagement einzurichten, welches sowohl der Linie 10 wie auch den anderen Bus- und Tramlinien einen flüssigen Betrieb erlaubt und den Fuss- und Veloverkehr nicht behindert.

Zu Punkt 3:

Die Busbevorzugung ist heute bereits an allen Lichtsignalanlagen entlang der Linie 10 auf Stadtgebiet eingeführt, soweit dies ohne unverhältnismässige Nachteile für andere Verkehrsteilnehmer, insbesondere Velo- und Fussverkehr möglich ist. Damit ist auch dieses Anliegen der Richtlinienmotion umgesetzt. Optimierungen sind teilweise in geringem Masse möglich, gehen aber zu Lasten der übrigen Verkehrsteilnehmer.

¹ Richtlinie des Regierungsrates über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr vom 29. Mai 2002

Zu Punkt 4:

Lichtsignalanlagen steuern die begrenzten Kapazitäten und teilen sie gemäss vorgegebenen Regeln auf die einzelnen Verkehrsarten, sowie die Fahrt- und Querungsrichtungen zu. Je stärker die Interessen von Fuss- und Veloverkehr berücksichtigt werden, desto limitierter sind die Möglichkeiten der Busbevorzugung.

Schlussfolgerungen

Der Gemeinderat hält zusammenfassend fest, dass das Anliegen der Richtlinienmotion heute bereits weitgehend umgesetzt ist, soweit dies mit der bestehenden Infrastruktur möglich ist. Gewisse Optimierungen sind im Rahmen anstehender Sanierungsarbeiten möglich. Hingegen lässt sich das Grundproblem auf der Linie 10, die ungenügende Kapazität, auch mit weitergehenden Massnahmen, d.h. aufwändigen Anpassungen an der Infrastruktur nicht lösen, sondern höchstens vorübergehend entschärfen. Dabei wären die Kosten für solche Übergangslösungen für die Stadt als Strasseneigentümerin im Vergleich zum Nutzen relativ hoch. Erschwerend kommt hinzu, dass der Nutzen solcher Massnahmen nur zum Tragen kommt, wenn auch die betroffenen Nachbargemeinden entsprechende Massnahmen ergreifen. Der Gemeinderat ist jedoch bereit, die Anliegen - soweit sie nicht bereits umgesetzt sind - im Rahmen der laufenden Abklärungen mit der Regionalkonferenz vertieft auf ihre Zweckmässigkeit zu prüfen.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Falls die vertieften Abklärungen zur Zweckmässigkeit zum Schluss kommen sollten, dass die Umsetzung weiterer Massnahmen zur öV-Bevorzugung entlang der Linie 10 sinnvoll sind, müsste zusammen mit den Nachbargemeinden und dem Kanton ein Projekt gestartet und finanziert werden. Die Kosten können zum heutigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden; sie wären aber erheblich. Der Gemeinderat müsste dazu beim Stadtrat einen Projektierungskredit beantragen.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion als Richtlinie erheblich zu erklären.

Bern, 1. April 2015

Der Gemeinderat