

Parlamentarischer Vorstoss. Antwort des Regierungsrates

Vorstoss-Nr.: 263-2014
 Vorstossart: Motion
 Richtlinienmotion:
 Geschäftsnummer: 2014.RRGR.1202

Eingereicht am: 24.11.2014

Fraktionsvorstoss: Nein
 Kommissionsvorstoss: Nein
 Eingereicht von: Vanoni (Zollikofen, Grüne) (Sprecher/in)
 Haudenschild (Spiegel, Grüne)
 Iannino Gerber (Hinterkappelen, Grüne)

Weitere Unterschriften: 7

Dringlichkeit verlangt: Nein
 Dringlichkeit gewährt: Nein

RRB-Nr.: 442/2015 vom 22. April 2015
 Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
 Klassifizierung: Nicht klassifiziert
 Antrag Regierungsrat: **Punktweise beschlossen**
Ziffer 1-3: Ablehnung
Ziffer 4: Annahme



Nach dem Nein zum Tram Region Bern den öffentlichen Verkehr weiterentwickeln

Der Regierungsrat wird beauftragt,

1. in einem Bericht darzulegen, wie der öffentliche Verkehr in der Region Bern nach dem Scheitern des Projekts Tram Region Bern weiterentwickelt werden soll
2. die nötigen Mittel bereitzustellen, um die betroffenen Gemeinden bei der Suche nach alternativen Lösungen (Tram, Bus) aktiv und koordinierend zu unterstützen
3. die nötigen Massnahmen zu treffen, damit der Rückschlag für den öV-Ausbau nicht zur negativen Veränderung des Modal Splits führt
4. verkehrslenkende Massnahmen in der Region Bern beschleunigt zu realisieren, um dem öffentlichen Verkehr die Priorität zu sichern

Begründung:

Nach der Ablehnung der Tram-Region-Bern-Vorlage in Ostermundigen und Köniz droht der Ausbau des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Bern ins Hintertreffen zu geraten. Insbesondere die Probleme mit der überlasteten Buslinie 10 zwischen Bern und Ostermundigen bleiben bestehen; die Suche nach einer Lösung darf nicht nur mit Blick auf die örtlichen Verhältnisse

erfolgen, sondern muss in eine Neu Beurteilung der Lage und Zukunftsperspektiven des öffentlichen Verkehrs in der ganzen Region Bern eingebettet werden.

Es drängt sich deshalb eine Standortbestimmung aus übergeordneter Perspektive auf – als Grundlage für eine aktive Rolle des Kantons bei der Suche nach Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in der ganzen Region Bern. Dabei ist insbesondere sicherzustellen, dass Bestrebungen für alternative Lösungen in den betroffenen Gemeinden koordiniert erfolgen und nicht dazu führen, dass örtliche Projekte gegeneinander ausgespielt werden. Damit der Kanton eine koordinierende Rolle übernehmen kann, muss er benötigte finanzielle Mittel einsetzen oder zumindest in Aussicht stellen können. Die Mittel, die nach dem Nein zum Tram Region Bern nicht für diesen Zweck gebraucht werden, dürfen nicht für Projekte zugunsten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) verwendet werden, sondern sollten für den öffentlichen Verkehr und – zu seiner Entlastung – für die Förderung des Langsamverkehrs reserviert bleiben.

Es gilt zu verhindern, dass der öffentliche Verkehr in der Region Bern wegen ungelöster Probleme an Attraktivität verliert; sein Anteil am Gesamtverkehr (Modal-Split) muss im Gegenteil weiter gesteigert werden können. Damit insbesondere Busse nicht zunehmend in Staus stecken bleiben und damit der Druck zum Ausbau von Strassenkapazitäten nicht weiter zunimmt, sind verkehrlenkende Massnahmen beschleunigt einzuführen. Das gilt insbesondere auch für das Pilotprojekt Verkehrsmanagement Bern-Nord, dessen Realisierung ab Mitte 2011 angekündigt worden war. Mit einer beschleunigten Durchführung dieses Projekts können auch Voraussetzungen für verkehrlenkende Massnahmen in andern Teilen der Agglomeration Bern geschaffen werden, die den öffentlichen Verkehr bevorzugen und die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs erhöhen.

Antwort des Regierungsrates

Im Interesse einer möglichst nachhaltigen ÖV-Lösung für die Region Bern hat der Kanton in engster Zusammenarbeit mit den involvierten Gemeinden und unter sorgfältigem Einbezug der Bevölkerung über Jahre ein Tramprojekt entwickelt. Dieses wurde schliesslich zwar von den Stimmenden der Stadt Bern klar angenommen, aber die Stimmenden der Gemeinden Ostermundigen und Köniz haben das Projekt abgelehnt. Damit ist die Lösung, die der Kanton gemeinsam mit den Gemeindebehörden vorgeschlagen hat, gescheitert. Die weitere Bearbeitung des Dossiers liegt nun bei den Gemeinden Bern, Ostermundigen und Köniz und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland. Sämtliche Unterlagen aus der bisherigen Planung stehen selbstverständlich zur Verfügung. Zudem werden die Gemeinden auf deren Wunsch durch die kantonalen Fachleute unterstützt.

Zu den konkreten Motionsforderungen:

1. Die Grundsätze der kantonalen ÖV-Politik sind in der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie und im kantonalen Richtplan bereits ausreichend festgelegt: In den Agglomerationen und in den städtischen Räumen ist der öffentliche Verkehr, ergänzt durch den Fussgänger- und Veloverkehr, das Hauptverkehrsmittel. Dies ist auch für die Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr von zentraler Bedeutung. Schlüsselemente zur Umsetzung der Strategie sind der Ausbau der Berner S-Bahn, Verbesserungen bei Tram und Bus, die Verknüpfung von Feinverteiler und S-Bahn an attraktiven ÖV-Knoten, eine attraktive Langsamverkehrsinfrastruktur und ein starkes Hochleistungsstrassennetz mit gezielten Verkehrsmanagementmassnahmen, das ermöglicht, die urbanen Räume weitest möglich vom motorisierten Verkehr zu entlasten. Die involvierten Gemeinden und die zustän-

dige Regionalkonferenz werden diese Grundsätze bei der Weiterbearbeitung berücksichtigen müssen.

Zudem gelten die folgenden gesetzlichen Planungs- und Finanzierungsinstrumente:

- das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern-Mittelland, das auch das Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung beinhaltet;
- der Rahmenkredit für Kantonsbeiträge an die Gemeindeprojekte der Priorität A gemäss Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung;
- die kantonalen Instrumente Angebotsbeschluss ÖV, Investitionsrahmenkredit ÖV, Strassennetzplan und Investitionsrahmenkredit Strasse.

Weitere Vorgaben darf der Kanton nicht machen und es erübrigt sich daher, in einem Bericht darzulegen, wie der Kanton unter den gegebenen Umständen vorgehen würde.

2. Der Kanton stellt im Rahmen der gesetzlichen Regelungen die notwendigen Mittel bereit, damit die Gemeinden und die Regionen die nötigen Planungen durchführen können. So beteiligt er sich u. a. an den Kosten der Erarbeitung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte, der Ausarbeitung der regionalen Angebotskonzepte ÖV sowie weiterer kommunaler und regionaler Planungen. Darüber hinaus gehende finanzielle Unterstützungen sind gesetzlich nicht vorgesehen.
3. Gemäss Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern muss es nach wie vor das Ziel sein, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu erhöhen und das prognostizierte Verkehrswachstum weitgehend mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr aufzufangen. Es ist nun an den involvierten Gemeinden und der Regionalkonferenz, eine Lösung zu finden, die diesem Ziel ebenso Rechnung trägt, wie das Projekt Tram Region Bern. Konkrete Massnahmen kann der Regierungsrat dabei nicht treffen.
4. Der Regierungsrat ist sich der grossen Bedeutung und Notwendigkeit verkehrslenkender Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr bewusst und unterstützt eine möglichst rasche Realisierung. Zurzeit sind im Grossraum Bern verschiedene Massnahmen in Planung, die teilweise auch vom Bund mit Mitteln aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert werden. Ob das Verkehrsmanagementsystem im Raum Bern in den nächsten Jahren wie geplant deutlich ausgebaut werden kann, oder nicht, hängt allerdings entscheidend davon ab, dass der Grosse Rat – im Rahmen der kommenden Investitionsrahmenkredite Strasse – und die betroffenen Gemeinden die nötigen Mittel für die Umsetzung der vorgesehenen Massnahmen sprechen werden.

An den Grossen Rat