

Motion Luzius Theiler (GPB-DA) Alexander Feuz (SVP) Jacqueline Gafner Wasem (FDP) Rolf Zbinden (PdA) Bernhard Eicher (FDP): Schnelle Realisierung von Direktkursen nach Ostermundigen und Köniz

Nach Ablehnung von Tram Region Bern (TRB) sind einfache, kostengünstige und schnell realisierbare Massnahmen zur Verbesserung der öV-Verbindungen auf der Linie 10 gefragt.

Antrag

Der Gemeinderat wird beauftragt, beim Kanton und der Regionalkonferenz Mittelland vorstellig zu werden, damit ein Teil der für TRB vorgesehenen Investitionsbeiträge aus dem vom Grossen Rat bewilligten Rahmenkredit 2014-2017 für einen vorerst auf 5 Jahre beschränkten Versuchsbetrieb mit Direktkursen von Bern nach Ostermundigen und Köniz und wenn nötig zum Kauf der dazu benötigten neuen Fahrzeuge freigegeben werden.

Begründung

Die Ablehnung von TRB in den vermeintlich „begünstigten“ Gemeinden Ostermundigen und Köniz zeigt, dass die bestehenden öV-Verbindungen weitgehend den Bedürfnissen genügen. Auch von den Kritikerinnen und Kritikern des Tramprojektes wurde jedoch nie bestritten, dass die Belastungen in den Spitzenzeiten sehr gross sind. Es ist deshalb sinnvoll, die Spitzenfrequenzen mit Direktkursen auszubauen und besser zu verteilen. Direktkurse nach Bethlehem über die Murtenstrasse haben sich vor Einführung des Trams Bern-West sehr bewährt und werden noch heute vielfach vermisst. Direktkurse würden auch speziell den Fahrgästen aus dem Stadtgebiet dienen, die heute oft in bereits vollbesetzte Busse steigen müssen. Damit die bestehenden Routen der Linie 10 und die Innenstadt nicht noch stärker belastet werden, sollten die Direktkurse dort wo möglich auf anderen Strecken verkehren, z.B. über die Lorrainebrücke, Guisanplatz nach Ostermundigen bzw. über Sporthalle Weissenstein, Swisscom, Hesskreisel zum Kreisel Liebefeldpark (Entwicklungsschwerpunkt Köniz).

Gegen Ende der Versuchsperiode lassen sich die Erfahrungen auswerten und beurteilen, ob weitere Massnahmen notwendig sind.

Bern, 27. November 2014

Erstunterzeichnende: Luzius Theiler, Alexander Feuz, Jacqueline Gafner Wasem, Rolf Zbinden, Bernhard Eicher

Mitunterzeichnende: Peter Erni, Mario Imhof, Manfred Blaser, Roland Jakob, Kurt Rügsegger, Hans Ulrich Gränicher, Ueli Jaisli

Antwort des Gemeinderats

Die Erarbeitung von Konzepten und Vorschlägen zur Verbesserung der öV-Erschliessung ist eine regionale Aufgabe unter Einbezug der betroffenen Gemeinden, welche im Fall der Stadt Bern durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) übernommen wird. 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.

Die Ausgangslage nach der Ablehnung von Tram Region Bern durch die Gemeinden Köniz und Ostermundigen sowie seine Einschätzung dazu hat der Gemeinderat dem Stadtrat jüngst in seiner Antwort auf die Interpellation Fraktion BDP/CVP: Wie geht es weiter mit dem Tram Region Bern? (2014.SR.000339) vom 25. März 2015 dargelegt.

In Bezug auf das Anliegen der vorliegenden Motion sind folgende Punkte aus der erwähnten Interpellationsantwort von Bedeutung:

- Der Gemeinderat erachtet die klare Zustimmung der städtischen Stimmberechtigten zu Tram Region Bern als politischen Auftrag, sich weiterhin dafür einzusetzen, dass die Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb umgestellt wird und zwar entlang der bestehenden Linienführung. Voraussetzung für eine zumindest teilweise Umstellung ist, dass sich die Gemeinde Ostermundigen dafür entscheidet, erneut ein Tramprojekt auf ihrem Gebiet in Angriff zu nehmen. Die Projektierung müsste rasch vorangetrieben werden, damit der kantonale Finanzierungsanteil in den öV-Investitionsrahmenkredit 2018 - 2021 aufgenommen werden kann.
- Der Kanton hat die Gemeinden Bern, Köniz und Ostermundigen im Dezember 2014 aufgefordert, Vorschläge für die kurzfristige Optimierung der Linie 10 vorzulegen und in die ordentlichen Planungsprozesse einfließen zu lassen, womit namentlich das regionale öV-Angebotskonzept 2018 - 2021 gemeint ist.
- Die Stadt Bern hat entsprechende Vorschläge eingereicht. Sie enthalten insbesondere die Massnahmen
 - o Taktverdichtungen auf den Linien 3 und 17 zur Entlastung der Linie 10;
 - o Einsatz von 1 - 2 Bussen zu den Hauptverkehrszeiten zur Verlängerung der Umlaufzeiten bzw. Erhöhung der Betriebsstabilität;
 - o Taktverdichtung vom 3- auf den 2,5-Minutentakt kombiniert mit vorzeitigem Wenden eines Teils der Kurse.

Die Einführung von Direkt- oder Eilkursen¹ hat die Stadt in ihrer Eingabe an die Regionalkonferenz als ungeeignete Massnahme beurteilt. Die Gemeinde Köniz hat in ihrer Eingabe vorgeschlagen, Eilkurse als kurzfristige Massnahme und mittelfristig die Einführung von Doppelgelenkbussen zu prüfen.

Die Regionalkonferenz hat unterdessen ihre Abklärungen zu Übergangsmassnahmen auf der Buslinie 10 aufgenommen. Bis im November 2015 sollen die eingegangenen Vorschläge der Gemeinden und von weiteren Organisationen geprüft sowie Abklärungen zu technischer und betrieblicher Machbarkeit, zu Kosten und Nutzen sowie zum Zeitbedarf für die Umsetzung durchgeführt werden. Die Übergangslösungen müssen rasch umsetzbar und daher ohne grössere Infrastrukturmassnahmen realisierbar sein. Aus den fachlichen Abklärungen soll eine Bestvariante hervorgehen, die sodann weiter zu konkretisieren ist. Der Schlussbericht zu diesen Abklärungen wird in eine öffentliche Mitwirkung gegeben. Die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz will den konsolidierten Bericht im zweiten Quartal 2016 verabschieden. Die Bestvariante soll danach ins regionale öV-Angebotskonzept aufgenommen und dem Kanton für den Angebotsbeschluss 2018 - 2021 beantragt werden.

¹ Unter Eilkursen sind zusätzliche Kurse zu verstehen, welche die Haltestellen nur teilweise bedienen. Unter Direktkursen sind zusätzliche Kurse zu verstehen, welche nur die zentrumsfernen Haltestellen bedienen und, sofern möglich, auf direkter Linie ins Zentrum fahren.

Die Ablehnung der Vorlage Tram Region Bern in Köniz und Ostermundigen kann hingegen nach Auffassung des Gemeinderats nicht dahingehend interpretiert werden, dass die bestehenden öV-Verbindungen den Bedürfnissen genügen; vielmehr wurde in den beiden Gemeinden das konkrete Projekt abgelehnt. Zur näheren Klärung der Motive der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger wird deshalb in Ostermundigen eine repräsentative Befragung durchgeführt. In der Sache besteht nach wie vor die Herausforderung, dass auf der Linie 10 in den kommenden 20 Jahren mit einer Zunahme der Fahrgastfrequenzen um 60 Prozent zu rechnen ist. Es handelt sich hier um eine konservative Prognose, welche unter dem jährlichen Wachstum der Fahrgastzahlen der letzten 10 Jahre liegt.

Zum formulierten Anliegen der Motion nimmt der Gemeinderat vor diesem Hintergrund wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1:

Weder aus Köniz noch aus Ostermundigen bestehen alternative, leistungsfähige Strassenkorridore, auf welchen Direktkurse rasch ins Zentrum verkehren könnten. Die in der Motion für den Ast Köniz vorgeschlagene Linienführung via die Könizstrasse ist stark durch den motorisierten Individualverkehr belastet und führt über zwei Bahnübergänge, die für einen dichten Busbetrieb nachteilig sind. Durch die RKBM wird nun zu prüfen sein, wie sich eine zusätzliche Linie mit hoher Taktfrequenz in diesem Korridor auf das Staurisiko und damit auf die Betriebsstabilität der Direktkurse und der Linie 17 auswirken würden. Bei der für den Ast Ostermundigen vorgeschlagenen Linienführung via Guisanplatz-Tellstrasse-Winkelriedstrasse-Standstrasse-Nordring-Lorrainebrücke-Bollwerk² stellt sich das gleiche Problem in verschärfter Form. Zwischen Standstrasse und Bollwerk verkehrt die Linie 20 zu den Hauptverkehrszeiten im 2-Minutentakt. Weiter wäre die vorgeschlagene Linienführung für Direktkurse aus Ostermundigen rund ein Drittel länger als die heutige Linie und würde auch die stark benutzten Haltestellen Zytglogge und Bärenplatz nicht mehr bedienen. Eine Direktlinie auf dieser Strecke würde somit kaum Fahrgäste von der Linie 10 übernehmen. Schliesslich ist die Tellstrasse eine verkehrsberuhigte Quartierstrasse, welche für die Führung einer stark frequentierten Buslinie nicht in Frage kommt.

Zu Punkt 2:

Grundsätzlich sind Direktkurse wie auch Eilkurse für die Benützerinnen und Benützer, welche bei den zentrumsnahen Haltestellen ein- oder aussteigen, eine nachteilige Lösung - das Angebot in den zentrumsfernen Abschnitten wird damit zu Lasten des Angebots in den zentrumsnahen Abschnitten ausgebaut. Der Gemeinderat lehnt eine Lösung, welche den Ein- und Aussteigerinnen auf praktisch allen städtischen Haltestellen der Linie 10 Nachteile in Form eines Abbaus der angebotenen Transportkapazität bringt, entschieden ab. Er ist daher auch nicht bereit, eine solche Lösung vorzuschlagen.

Zu Punkt 3:

Wie der Gemeinderat bereits in seiner Antwort auf die Interpellation Fraktion BDP/CVP, Punkt 5.a und 5.b, ausgeführt hat, mussten die für Tram Region Bern bereits freigegebenen Kredite unmittelbar nach der Abstimmung abgerechnet werden, weshalb hieraus keine Mittel mehr zur Verfügung stehen.

Infrastrukturvorhaben und Rollmaterial werden grundsätzlich unterschiedlich finanziert, ersteres über den öV-Infrastrukturrahmenkredit, letzteres durch die Transportunternehmen. Bei den Rollmaterialbeschaffungen deckt der Kanton als Besteller des öV die ungedeckten Kosten über die be-

² Theoretisch wären auch noch andere Linienführungen ab Guisanplatz denkbar, z. B. über Papiermühlestrasse-Kasernenstrasse-Breitenrainplatz oder Papiermühlestrasse-Viktoriastrasse-Viktoriaplatz. Dadurch würde die Linie aber noch länger als via Tellstrasse, womit das Quartier noch stärker belastet würde.

trieblichen Abgeltungen, welche über den öV-Angebotsbeschluss finanziert werden. Aus diesen beiden Gründen ist eine Umwidmung der Mittel von Tram Region Bern auf einen Versuchsbetrieb von Direktkursen auf der Linie 10 ausgeschlossen.

Aus den angeführten Gründen beantragt der Gemeinderat, die vorliegende Motion abzulehnen.

Folgen für Personal und Finanzen

Die Kostenfolgen einer Umsetzung des Motionsanliegens können zum heutigen Zeitpunkt nicht beziffert werden. Die Einführung von Direktkursen auf der Linie 10 wäre vergleichbar mit der Einführung einer neuen Linie; kostenrelevant wäre die Anzahl Abfahrten pro Haltestelle dieser neuen Linie, welche der Stadt über den kantonalen Lastenausgleich (öV-Punkte) verrechnet würde.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, die Motion abzulehnen.

Bern, 20. Mai 2015

Der Gemeinderat