

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

Die Motion Fraktion GB/JA! vom 16. Oktober 2014 wurde vom Stadtrat mit SRB Nr. 2017-170 vom 23. März 2017 im Sinne einer Richtlinie erheblich erklärt.

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 Sardinien 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

Bericht des Gemeinderats

Die vorliegende Motion wurde im Sinne einer Richtlinie erheblich erklärt. Der Gemeinderat 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 Motion verlangt insbesondere einen zuverlässigen Fahrplan der Busse auf der Linie 10 und nennt als Massnahme die möglichst vollständige Einführung einer Umweltspur (öV- und Velospur). Weiter soll eine Beschleunigung der Busse mittels bevorzugter Ampelschaltung erreicht werden,

wobei der Fuss- und Veloverkehr bezüglich Bewegungsfreiheit, Attraktivität und Sicherheit nicht eingeschränkt werden sollen. Mögliche Staus sollen dorthin verlagert werden, wo sie den öV, den Langsamverkehr und die Bevölkerung nicht beeinträchtigen.

Wie bereits in seiner Antwort an den Stadtrat vom 1. April 2015 dargelegt, erachtet der Gemeinderat das Anliegen der Richtlinienmotion als weitgehend umgesetzt, soweit dies mit der bestehenden Infrastruktur möglich ist. Der öffentliche Verkehr wird bei allen Lichtsignalanlagen entlang der Linie 10 bevorzugt, sofern sich daraus keine unverhältnismässigen Nachteile für andere Verkehrsteilnehmende – insbesondere für den Velo- und Fussverkehr – ergeben. Weitere Bus- oder Umweltspuren auf der Achse Ostermundigen – Bern – Köniz sind im bestehenden Strassenquerschnitt kaum mehr möglich (z.B. Ostermundigenstrasse, Viktoriastrasse, Kornhausbrücke) oder aber es besteht kein wirklicher Bedarf (z.B. Kornhausstrasse). Dass das Flächenoptimierungspotential weitgehend ausgeschöpft ist, zeigt sich auch daran, dass auf der gesamten Achse kaum mehr Parkplätze auf der Strasse markiert sind – mit Ausnahme entlang der Mühlemattstrasse – und dass es kaum mehr Streckenabschnitte gibt, auf denen pro Fahrtrichtung mehr als eine Fahrspur für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zur Verfügung steht. Ausnahmen sind mehrspurige Knotenzufahrten, die ebenfalls dazu dienen, den Bussen die Vorfahrt zu ermöglichen. Beispiele sind die Knotenzufahrten Schwarzenburgstrasse/Weissensteinstrasse oder Viktoriastrasse/Laubeggstrasse/Aargauerstalden/Papiermühlestrasse.

Der Gemeinderat hat in seiner Antwort an den Stadtrat weiter festgehalten, dass im Rahmen anstehender Sanierungsarbeiten gewisse Optimierungen möglich sind. Er hat allerdings auch darauf hingewiesen, dass Anpassungen an der Infrastruktur sehr kostspielig sind und das Grundproblem der Linie 10, nämlich deren ungenügende Kapazität, nicht lösen. Vor dem Hintergrund der Ablehnung des Projekts Tram Region Bern plädierte der Gemeinderat dafür, Anpassungen an der Infrastruktur über die Gemeindegrenzen hinweg zu ergreifen, um eine grössere Wirksamkeit zu erreichen. Er erklärte sich daher bereit, die Anliegen der Motion im Rahmen der laufenden Abklärungen mit der Regionalkonferenz vertieft auf ihre Zweckmässigkeit hin zu prüfen.

Inzwischen hat sich die Ausgangslage in Bezug auf das Tram geändert: Das Projekt Tram Bern-Ostermundigen wurde am 4. März 2018 vom Stimmvolk des Kantons Bern gutgeheissen. Damit kann die Buslinie 10 zwischen Bern und Ostermundigen künftig durch ein Tram ersetzt werden. Ab 2023 ist der Start der fünfjährigen Bauphase vorgesehen. Aufgrund einer hängigen Abstimmungsbeschwerde beim Bundesgericht konnte die Planung bisher jedoch nur eingeschränkt aufgenommen werden. Mögliche Massnahmen auf der Linie 10 zwischen Bern und Ostermundigen müssen im Zusammenhang mit dem Tramprojekt beurteilt werden: Einerseits können die Massnahmen nur für wenige Jahre einen Nutzen generieren und andererseits kann die Dauer bis zur Umsetzung bei aufwändigen Verfahren mehrere Jahre betragen.

Verschiedene Verbesserungsmassnahmen wurden in den vergangenen Jahren bereits realisiert:

- Mit der *Sanierung des Eigerplatzes* und den angrenzenden Strassen können die Busse diesen Abschnitt weitgehend ohne Störungen befahren.
- Die *Velohauptroute Bern – Köniz* ist kurz vor der Fertigstellung. Mit den umgesetzten Massnahmen kann durch die praktisch durchgehende Veloinfrastruktur das Konfliktpotenzial zwischen Velos und Bussen reduziert werden.
- Die *Velostreifen in der Viktoriastrasse* wurden verbreitert. Dadurch können Busse die Velos sicherer und einfacher überholen.
- Soweit möglich, erfolgen laufend *Optimierungen an den Lichtsignalanlagen*; dabei werden sowohl die Bedürfnisse des öV wie auch jene der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der Velofahrenden berücksichtigt.

Folgende weitere Massnahmen sind in Planung:

- Im Rahmen der Umsetzung des *Verkehrskonzepts Wirtschaftsstandort Innenstadt (VWI)* soll die in der übrigen Oberen Altstadt geltende Zufahrtsbeschränkung auf die Amtshausgasse ausgedehnt und mit einer Gegenverkehrslösung in der Kochergasse kombiniert werden. Damit können die Achse Amtshaus- und Schauplatzgasse soweit möglich vom MIV entlastet – die Zufahrt für den Wirtschaftsverkehr bleibt erhalten – und damit das Störungspotenzial für den Bus reduziert werden.
- Weitere *Optimierungen von Lichtsignalsteuerungen* werden jeweils bei einem Erneuerungsprojekt geprüft. In Planung sind die Erneuerungen der Lichtsignalanlagen Monbijoustrasse/Kappellenstrasse und Viktoriastrasse/Gotthelfstrasse.

Der Gemeinderat hält zusammenfassend fest, dass die Anliegen der Richtlinienmotion bereits weitgehend umgesetzt werden konnten. Die Grundprobleme der Buslinie 10 – die ungenügende Kapazität und die Störungen des stabilen Fahrplans – lassen sich in den kommenden Jahren nicht grundsätzlich lösen. Ursachen vieler Behinderungen der Busse auf der 10er-Linie sind Staus in den Zentren von Ostermundigen und Köniz. Um zusätzliche Transportkapazität zu schaffen, soll ab 2020 zu den Hauptverkehrszeiten der 2,5-Minutentakt zwischen Ostermundigen-Oberfeld und Köniz-Kirche eingeführt werden. Mit der Inbetriebnahme des Trams Bern Ostermundigen ab voraussichtlich 2027 soll die gewünschte Verbesserung des öV auf diesem Ast erreicht werden.

Die Entwicklung von Lösungsansätzen für den «Könizer-Ast» der Linie 10 erfolgt unter der Federführung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM). Um Handlungsbedarf und -optionen aufzuzeigen, läuft zurzeit unter Mitwirkung der Stadt Bern und der Gemeinde Köniz die Studie «Netzstrategie öV Kernagglomeration Bern». Die Resultate der Studie bilden die Grundlage für die Erarbeitung von mittel- bis langfristigen Entwicklungsmöglichkeiten des öV zwischen Bern und Köniz. Weiter kann das geplante regionale Verkehrsmanagement mittelfristig dazu beitragen, die öV-Priorisierung gemeindeübergreifend zu optimieren.

Bern, 20. Februar 2019

Der Gemeinderat