

Kleine Anfrage Fraktion SVP (Alexander Feuz/Roger Mischler): Regionalkonferenz, Tram Region Bern, Demokratiedefizit?

Gemäss Medienartikel (Bund vom 2.6.2015) probt die Gemeinde Linden den Aufstand. Die Gemeinde fühlt sich als Zaungast, die wohl oder übel helfen muss, etwas mitzufinanzieren.

Auch die Fragesteller haben den Eindruck, dass die von der Stadt Bern massgeblich dominierte Regionalkonferenz betr. der Zukunft des öV wieder einzig auf die frühere Zweckmässigkeitsbeurteilung abstellt und andere Ansätze wie alternative Linienführungen, Doppelgelenkbusse und Einführung von Eilkursen kaum Eingang in die Diskussion finden und nicht weiterverfolgt werden; dies trotz dem klaren Scheitern des Projektes Tram Region Bern in den Gemeinden Ostermundigen und Köniz und den von Tramprojektgegnern erhobenen Bedenken in der Stadt Bern.

In diesem Zusammenhang wird der Gemeinderat höflich aufgefordert die nachfolgenden Fragen zu beantworten:

1. Wie wurde die Ablehnung von Tram Region Bern in der Regionalkonferenz aufgenommen? Werden Alternativen wie alternative Linienführungen (z.B. Galgenfeld), Doppelgelenkbusse, Kappt die Kapphaltstellen, Ausbau S-Bahn und Einführung von Eilkursen konkret in der Regionalkonferenz weiterverfolgt? Wenn Ja, wie? Wenn Nein, warum nicht?
2. Wie setzt sich die Stadt im Rahmen der Regionalkonferenz für die beantragte neue Linie Marzilibus und für eine Verbesserung der Tarife für die Stadt Bern ein?
3. Wie nimmt der Gemeinderat zu den nachfolgenden Vorwürfen Stellung?
 - Demokratiedefizit in der Regionalkonferenz;
 - Stures Festhalten an alten Grundsätzen („Bern als Tramstadt“), anstelle von Prüfung von neuen Alternativen wie alternative Linienführungen (z.B. Galgenfeld), Einführung Doppelgelenkbusse, Kappt die Kapphaltstellen, Ausbau S-Bahn und Einführung Eilkursen

Bern, 04. Juni 2015

Erstunterzeichnende: Alexander Feuz, Roger Mischler

Mitunterzeichnende: Roland Iseli, Manfred Blaser, Henri-Charles Beuchat, Hans Ulrich Gränicher, Erich Hess

Antwort des Gemeinderats

Der Gemeinderat kann keinen Zusammenhang zwischen den Absichten der Gemeinde Linden hinsichtlich ihrer Stellung in der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) und dem Scheitern des Projekts Tram Region Bern in den Abstimmungen in Köniz und Ostermundigen erkennen. Die Regionalkonferenz entwickelt ihre Grundsätze in siedlungs- und verkehrsplanerischer Hinsicht aufgrund von fachlichen Überlegungen und unter Berücksichtigung der politischen Rahmenbedingungen.

Zu den gestellten Fragen nimmt der Gemeinderat vor diesem Hintergrund und in Absprache mit der RKBM wie folgt Stellung:

Zu Frage 1:

Die RKBM und ihre Vorgängerorganisation, die Regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK4), trugen wesentlich zu den Planungen für Tram Region Bern bei. Das Projekt war ein Schlüsselvorhaben des Agglomerationsprogramms 1. Generation, mit dem die Region Bern die Strategie der verdichteten Entwicklung im Agglomerationskern verfolgen will. Die RKBM war deshalb auch in der Projektorganisation Tram Region Bern vertreten und trug das Projekt immer überzeugt mit. Sie bedauert entsprechend, dass das Vorhaben durch die Ablehnung in Köniz und Ostermundigen gescheitert ist.

Nach der Ablehnung hat die RKBM gestützt auf Vorschläge der Gemeinden Köniz und Ostermundigen sowie der Stadt Bern Abklärungen zu Übergangsmassnahmen zur Erhöhung der Kapazität auf der Linie 10 aufgenommen. Der konsolidierte Bericht zu diesen Abklärungen soll im zweiten Quartal 2016 von der Regionalkonferenz verabschiedet werden. Die Optionen „alternative Linienführungen“, „Eilkurse“ und „Doppelgelenkbusse“ werden in diesem Rahmen geprüft werden. Für weitere Ausführungen verweist der Gemeinderat auf seine Antwort auf die 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 vom 20. Mai 2015 (2014.SR.000336).

Zur Frage der Kaphaltestellen hat sich der Gemeinderat in seiner Antwort vom 18. März 2015 auf die Motion Fraktion SVP (Alexander Feuz/Hans Ulrich Gränicher): Kappt die Kaphaltestellen! (2014.SR.000255) ausführlich geäußert. Bushaltestellen werden in der Stadt und Region Bern situationsangepasst nach einheitlichen Standards konzipiert und erstellt. Damit kann sichergestellt werden, dass der Gesamtverkehr optimal fliesst und insbesondere die Anforderungen der Verkehrssicherheit erfüllt werden. Es besteht keine Absicht, von diesen Standards abzuweichen, um auf bestimmten Buslinien weitere Überholmöglichkeiten für Busse einzuführen; die RKBM führt dazu auch keine Abklärungen durch.

Die Planung des S-Bahn-Angebots liegt in der Kompetenz des Kantons, weshalb die RKBM auch hierzu keine Abklärungen durchführt. Der Viertelstundentakt auf den Strecken Bern-Köniz-Niederscherli sowie Flamatt-Bern-Ostermundigen-Münsingen ist Bestandteil des kantonalen Konzepts für die 2. Teilergänzung S-Bahn Bern. Die Umsetzung dieses Angebotsausbaus ist auf 2025 geplant, wozu verschiedene Infrastrukturausbauten, u.a die Entflechtungsbauwerke Wylerfeld und Holligen sowie ein drittes Gleis im Aaretal nötig sind. Der Ausbau der S-Bahn stellt keine Alternative dar, sondern in erster Linie eine Ergänzung zum Feinverteiler auf der Linie 10.

Zu Frage 2:

Auf Antrag der Stadt Bern untersucht die RKBM im Zusammenhang mit der Planung Gaswerkareal momentan die Möglichkeiten, die Quartiere Sandrain (Gaswerkareal), Marzili, Matte und Altenberg besser durch den öffentlichen Verkehr zu erschliessen. Untersucht werden verschiedene Varianten des sogenannten „Marzilibusses“, bzw. eine Weiterentwicklung der heutigen, nur am Abend verkehrenden Linie 30. Die Mitwirkung wird mit derjenigen zum Gaswerkareal zeitlich koordiniert erfolgen.

Für die Tariffestsetzung sind die Transportunternehmen bzw. der Libero-Tarifverbund zuständig. Die RKBM hat in diesem Bereich keine Kompetenz. BERNMOBIL setzt sich in Absprache mit dem Gemeinderat innerhalb des Liberoverbunds dafür ein, dass die Interessen der städtischen öV-Benutzerinnen und -Benutzer bei jeglichen Tarifmassnahmen gebührend berücksichtigt werden.

Zu Frage 3:

Der Gemeinderat erachtet die erwähnten Vorwürfe als unbegründet:

- Die Einführung der RKBM ist 2009 in einer regionalen Volksabstimmung mit über 80 Prozent Ja-Stimmen beschlossen worden. Der Stimmverteilungsschlüssel für die Gemeinden basiert auf der Bevölkerungszahl, wobei die Stimmen der kleinen Gemeinden im Sinne des Minderheitenschutzes überproportional gewichtet werden. Nach Auffassung des Gemeinderats ist die Regionalkonferenz Bern-Mittelland also sehr demokratisch gestaltet und respektiert die Interessen der innerregionalen Minderheiten.
- Die RKBM hat im Bereich der öV-Angebotsplanung fachliche Aufgaben im Auftrag des Kantons. Um eine systematische und flächendeckende öV-Angebotsplanung sicherzustellen, ist die Region in sieben Sektoren aufgeteilt. Die Aufträge für Konzepte und Studien werden in Absprache mit dem Kanton als Besteller des öffentlichen Verkehrs von der dafür zuständigen Kommission Verkehr der RKBM erteilt, in welcher alle Sektoren der Region durch Exekutivvertreterinnen und -vertreter aus den Gemeinden vertreten sind. Somit wird nicht „stur an alten Grundsätzen festgehalten“, sondern es werden entsprechend der fachlichen und politischen Ausgangslage durch die legitimierten regionalen Institutionen Planungsaufträge erteilt.

Bern, 1. Juli 2015

Der Gemeinderat