

## **Bericht des Gemeinderats**

### **Postulat Fraktion SP/JUSO (Ursula Marti, SP) vom 29. November 2007: ÖV-Erschliessung Von Roll und Bremgartenstrasse (07.000405)**

In der Stadtratssitzung vom 19. Juni 2008 wurde das folgende Postulat Fraktion SP/JUSO erheblich erklärt:

Ab 2012 werden auf dem geplanten neuen Uni-Campus auf dem Von Roll-Areal rund 4000 Studierende ausgebildet. Ein grosser Teil von ihnen wird den öffentlichen Verkehr benützen. Ein kürzlich veröffentlichter Bericht der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland befasste sich mit der Frage, wie das Inselspital und das Von Roll-Areal in Zukunft mit dem öV erschlossen werden sollen. Im Bericht wird vorgeschlagen, die Buslinie 11 inskünftig direkt ins Insel-Areal zu führen, womit das Spital viel besser erschlossen werden kann. Dies entspricht einem wichtigen Bedürfnis und ist sehr zu begrüssen.

Die von der RVK ausgearbeitete Variante beinhaltet aber auch, dass die bisherige Endstation der Linie 11 (Güterbahnhof), welche künftige das Von Roll-Areal erschliessen soll, nur noch durch Postautokurse und einen Verstärkerkurs in Spitzenzeiten abgedeckt werden soll. Dies ist eine klare Verschlechterung zu heute: Die Kurse fahren in grösserem Zeitabstand und die Verbindung Bahnhofplatz-Güterbahnhof fällt weg, da die Postautos (und auch der Verstärkerkurs) direkt ab dem Postautobahnhof (Perronplatte) fahren. Erst recht vermag diese Lösung den Anforderungen an den zukünftigen Uni-Standort aus unserer Sicht keineswegs zu genügen. Die unattraktive Linie könnte zudem dazu führen, dass viele Studierende den 12er-Bus bevorzugen, auch wenn sie einen grösseren Fussweg in Kauf nehmen müssen. Der 12er-Bus ist aber zu den Spitzenzeiten heute schon überlastet und seine Frequenz kann (gemäss RVK-Bericht) nicht mehr erhöht werden.

Aus unserer Sicht wurde der Blick auf weitere Lösungen zu wenig weit aufgetan. So wurde die Möglichkeit einer Ringlinie des bisherigen 11er-Kurses nicht eingehend geprüft. Die zwei bisherigen Endstationen „P+R Neufeld“ und „Güterbahnhof“ liegen relativ nahe beieinander und könnten über die Bremgartenstrasse sehr einfach miteinander verbunden werden. Die neue Ringlinie würde wichtige Standorte mit dem öV bedienen, was einem grossen Bedürfnis entspräche. Allen voran das Lindenhof-Spital, welches seit langem auf eine dringend nötige Erschliessung durch den öV wartet. Daneben würden auch die Sportanlagen Neufeld (500 Studierende), das Gymnasium Neufeld, das kantonale Berufsinformationszentrum BIZ, der Wohnpark Von Roll inkl. verschiedener Dienstleistungsbetriebe – und eben der neue Uni-Campus direkter und besser erschlossen werden. Nicht zuletzt würden auch die zukünftigen Mitarbeitenden der neuen KVA und des neuen Feuerwehrstützpunktes von dieser Buslinie profitieren. Wir bitten den Gemeinderat folgende Anliegen aus städtischer Sicht zu prüfen und in der Regionalen Verkehrskonferenz und gegenüber dem Kanton zu vertreten:

1. Alternative, weitergehende Lösungen als die von der RVK skizzierte Variante, um den neuen Uni-Standort auf dem Von Roll-Areal sinnvoll und attraktiv durch den öV zu erschliessen. Aufzeigen der Kostenfolgen für die Stadt.
2. Dabei ist insbesondere der Umbau der Linie 11 zu einer Ringlinie zu prüfen. Bei dieser Lösung müsste die geplante verbesserte Erschliessung des Inselspitals weiterhin gewährleistet sein, ev. aber verknüpft mit einer anderen Linie (z.B. Bus-Linie 20, welche eine ähnliche Kapazitätsnachfrage aufweist).

### 3. Prüfung als mittel- bis längerfristige Option: Eine neue S-Bahn-Haltestelle Inselspital / Güterbahnhof

Bern, 29. November 2007

Postulat Fraktion SP/JUSO (Ursula Marti, SP), Patrizia Mordini, Rolf Schuler, Liselotte Lüscher Annette Lehmann, Hasim Sönmez, Beat Zobrist, Guglielmo Grossi, Markus Lüthi, Andreas Krummen, Miriam Schwarz, Stefan Jordi, Thomas Göttin, Christof Berger, Ruedi Keller, Andreas Flückiger, Margrith Beyeler-Graf, Corinne Mathieu, Andreas Zysset

#### **Bericht des Gemeinderats**

Die Verbesserung der Erschliessung der hinteren Länggasse durch den öffentlichen Verkehr ist ein von verschiedenen Seiten vorgebrachtes Anliegen. So ist neben dem vorliegenden Vorstoss am 22. Mai 2008 auch das Postulat Fraktion GFL/EVP (Nadia Omar/Anna Magdalena Linder, GFL): Busverbindung über die Bremgartenstrasse vom Stadtrat erheblich erklärt worden. Zudem ist am 21. Januar 2009 eine Petition der SP Länggasse-Enge eingereicht worden, welche die Umwandlung der Buslinie 11 in eine Ringlinie fordert.

Der Gemeinderat unterstützt die Ziele der beiden Vorstösse und der Petition grundsätzlich:

- Die öV-Erschliessung des Inselspitals ist zu verbessern. Dabei ist darauf zu achten, dass in einer späteren Phase auch das Areal Warmbächliweg, das mit dem Wegzug der KVA umgenutzt werden soll, erschlossen werden kann.
- Die hintere Länggasse, insbesondere der neue Universitätsstandort auf dem Von-Roll-Areal, das Lindenhofspital und das Gymnasium Neufeld, soll eine gute ÖV-Erschliessung erhalten.
- Das P+R-Neufeld soll eine bessere öV-Anbindung ans Länggass-Quartier erhalten.
- Es soll auf allen ÖV-Linien eine ausreichende Kapazität geschaffen werden.

Diese Ziele sind im Rahmen der kantonalen Vorgaben zur öV-Erschliessungsqualität und zur Wirtschaftlichkeit des öV-Angebots anzustreben. Es ist sowohl im Interesse der Stadt als auch des Kantons, dass die getroffenen Massnahmen in einem möglichst guten Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen. Für die Stadt betrifft dies namentlich die Veränderung der öV-Gemeindebeiträge („öV-Punkte“) und die von ihr zu tragenden Investitionskosten, etwa für Strassenanpassungen und Haltestellen. Der Kanton hat die ungedeckten Betriebskosten abzugelten und die Investitionskosten zu tragen (im vorliegenden Fall namentlich die für den Trolleybusbetrieb nötigen elektrischen Installationen).

Was die Zuständigkeiten im öffentlichen Verkehr betrifft, bringen die Gemeinden ihre öV-Anliegen bei der Regionalen Verkehrskonferenz ein, welche Angebotskonzepte erstellt und auf deren Grundlage Antrag beim Kanton stellt. Der Kanton ist es schliesslich, welcher im Angebotskonzept und im Investitionsrahmenkredit für den öffentlichen Verkehr über das gefahrene Angebot entscheidet, bzw. dieses Angebot bei den Transportunternehmen bestellt.

#### *Stand der öV-Angebotsplanungen im Nordwesten der Stadt Bern*

In den vergangenen Jahren sind von der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK4) diverse Konzepte erarbeitet worden, welche die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im Nordwesten der Stadt Bern zum Gegenstand haben und denen die eingangs genannten Ziele zu Grunde lagen. Die Konzepte sehen folgende Massnahmen vor:

- Angebotskonzept Frienisberg (2002/2008):  
Mit der Inbetriebnahme des Neufeldzubringers und der Verkehrsberuhigung Länggasse werden die regionalen Buslinien aus dem Frienisberg (102, 104, 105, 106) nicht mehr via Halenstrasse, sondern ganztags via Neubrücke - Brengartenstrasse - Länggasse geführt. Beim P+R Neufeld und beim Lindenhofspital entstehen neue Haltestellen, die werktags während des Tags von insgesamt zirka 6 bis 10 Kursen pro Stunde und Richtung bedient werden. Damit steht das P+R auch als Parkierungsmöglichkeit für die westliche Länggasse zur Verfügung. Weiter wird dadurch die Erreichbarkeit des Lindenhofspitals sowie des Gymnasiums Neufeld aus Richtung Bahnhof und aus dem Frienisberg deutlich verbessert. Diese Massnahmen werden im Rahmen des Projekts Verkehrsberuhigung Länggasse umgesetzt. Offen ist momentan noch, ob die Buslinien bis zum Abschluss der Sanierung Stadttangente weiter über die Halenstrasse verkehren sollen, um den in diesem Zusammenhang zu erwartenden Staus ausweichen zu können.

Für die weitere Umsetzung des Angebotskonzepts Frienisberg liegt noch kein bereinigter Zeitplan vor. Der Kanton hat der Stadt jedoch zugesichert, dass im Abschnitt Bahnhof - P+R Neufeld in Kombination aller Linien eine für städtische Buslinien nötige und der Nachfrage angemessene Taktdichte geschaffen werden soll (ca. 10 Minuten-Takt tagsüber).

- Angebotskonzept ÖV Bern West (2006):  
Das Angebot der Linie 101 Hinterkappelen - Bethlehem - Bern wird schrittweise verdichtet. Damit können zum einen die mit der Inbetriebnahme von Tram Bern West wegfallenden Direktkurse der Linie 14D ersetzt werden. Zum anderen kann der steigenden Nachfrage nachgekommen werden (vor allem ESP Weyermannshaus, Universität Von Roll, Inselspital). Die Linie 101 wird neu die bestehende Haltestelle Güterbahnhof (Uni Von Roll) und eine neue Haltestelle beim zukünftigen Infrastrukturstandort Forsthaus West (geplante Kehrlichtverbrennungsanlage und neuer Feuerwehrstützpunkt) bedienen. Damit können während den Spitzenzeiten die freien Buskapazitäten der Linie 101 in der Gegenlastrichtung<sup>1</sup> (morgen: stadtauswärts, abends: stadteinwärts) genutzt werden.
- Angebotskonzept Insel/von Roll (2007/2009):  
Die Linie 11 soll langfristig ab Inselplatz via Inselspital zum Warmbächliweg geführt werden, wobei sie in einer ersten Etappe bis zum Inselspital und Loryspital verkehren soll. Die Inbetriebnahme ist auf Fahrplanwechsel Dezember 2010 geplant. Das Inselspital ist eines der wichtigsten Fahrziele in der Stadt Bern (ca. 6 000 Mitarbeitende, über 220 000 Patientinnen und Patienten pro Jahr sowie viele Besucherinnen und Besucher). Auch hier helfen die freien Kapazitäten der Linie 101 in der Gegenlastrichtung zur Erschliessung. In einer späteren Etappe ist die Verlängerung Richtung umgenutztes KVA-Areal am Warmbächliweg vorgesehen.  
Die erforderlichen Kreditanträge werden voraussichtlich im Herbst 2009 gestellt werden. Da die Freiburgstrasse zwischen Inselplatz und Anna-Seiler-Haus weitgehend im Eigentum des Inselspitals ist, wird dieses einen grossen Anteil der Investitionskosten übernehmen.

---

<sup>1</sup> Die Fahrgastauslastung von öV-Linien ist normalerweise je Fahrtrichtung unterschiedlich. Die Kapazität einer Linie ist idealerweise auf die höhere Auslastung auszurichten, diese wird als Lastrichtung bezeichnet. Entsprechend verfügt eine Linie in der Gegenlastrichtung über freie Kapazität.

Als Teil der Umsetzung dieser Konzepte ist unterdessen ein Fahrplanentwurf per 2011 für das Einzugsgebiet der Linien 101 und der Linie 11 (neu) erstellt worden. Der Entwurf ist auf die zusätzliche Nachfrage ausgerichtet, welche durch das neue Hörraumzentrum der Universität auf dem Von-Roll-Areal entsteht. In einer ersten Etappe sollen dort 7 Hörräume mit insgesamt 1 500 Plätzen im Laufe des Jahres 2010 eröffnet werden. Nach Vollendung der zweiten Ausbaustufe 2013 soll das Areal rund 4 000 Studierende aufnehmen. Für eine dritte Etappe sind Zeitpunkt und Nutzung noch nicht definiert. Es ist das gemeinsame Ziel von Stadt, RVK4 und Kanton, dass die zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer des Von-Roll-Areals weitestgehend mit dem öV, zu Fuss oder dem Velo an- und wegfahren. Basierend auf diesen Annahmen sieht der Fahrplanentwurf zwischen Eymatt und Bahnhof folgendes Angebot vor:

- Haltestellen Eymatt, Kirche Bethlehem, Untermattweg, Weyermannshaus, KVA/Feuerwehr (geplant) der Linie 101:  
Das Angebot der Linie 101 wird gegenüber heute stark verdichtet. Statt dem heutigen 15-Minuten-Takt (Montag-Freitag, Samstagnachmittag), der in den Randzeiten und am Sonntag durch einen 30-Minuten-Takt ersetzt wird, soll neu während der ganzen Betriebszeit Basistakt von 15 Minuten gelten. Montag bis Samstag soll die Linie 101 tagsüber im 10-Minuten-Takt verkehren. Dadurch verbessern sich auf dem Gebiet der Stadt Bern die Erschliessungsqualität der Eymatt, von Bethlehem (zum Beispiel für Fahrten zwischen Bethlehem und Inselspital oder zwischen Untermattquartier und Bahnhof) und des ESP Weyermannshaus deutlich.
- Haltestellen Güterbahnhof, Bremgartenfriedhof (heute Linien 11 und teilweise 101, Zukunft Linie 101 mit Verstärkungskursen zwischen Bahnhof und Güterbahnhof):  
Neu wird Montag bis Freitag in den Spitzenzeiten ein 5-Minuten-Takt angeboten (Güterbahnhof heute: ca. 6-Minuten-Takt). In den Zwischenzeiten wird das heutige Angebot (Güterbahnhof ca. 7½-Minuten-Takt) auf einen 10-Minuten-Takt reduziert. Ebenso wird in den Randzeiten (Güterbahnhof heute: 10- bzw. 15-Minuten-Takt) neu durchgehend ein 15-Minuten-Takt gefahren. Über den ganzen Tag betrachtet verkehren zwischen Bahnhof und Güterbahnhof gegenüber heute ca. 5 zusätzliche Kurse. Am Samstag wird anstelle des heutigen 7½-Minuten-Takts zwischen 8 und 17 Uhr ein 10-Minuten-Takt angeboten, zu den übrigen Zeiten ein 15-Minuten-Takt. Das Angebot nimmt damit am Samstag an der Haltestelle Güterbahnhof um ca. 35 Kurse ab. Am Sonntag fährt die Linie 101 durchgehend einen 15-Minutentakt (Güterbahnhof heute: ca. 10-Minuten-Takt), womit die Zahl der Kurse um ca. 25 abnimmt. Weiter sind bedarfsgerechte Verdichtungen je nach Stundenplan der Universität und der Entwicklung der Nachfrage in den Gebieten ESP Weyermannshaus - Bethlehem - Hinterkappelen auf dem Abschnitt Bahnhof - Güterbahnhof bzw. auf der ganzen Linie vorgesehen.  
Die Haltestelle Güterbahnhof wird mit der Bedienung durch die Linie 101 attraktiver, da neu von dort aus direkte Fahrmöglichkeiten in Richtung Weyermannshaus - Bethlehem - Hinterkappelen entstehen. Die Universität Von Roll wird damit auch aus Richtung Bethlehem - Hinterkappelen erreichbar.  
Schliesslich entspricht das neue differenzierte Angebot der Nachfrage besser als der heutige Fahrplan, wodurch die verfügbaren finanziellen Mittel besser eingesetzt werden.
- Inselplatz (Linien 11 und 101):  
Mit der Überlagerung der neuen Linie 11 und der verdichteten Linie 101 wird hier das Angebot im Vergleich zu heute ausgebaut. Die Anzahl Kurse nimmt je nach Wochentag und Richtung zwischen ca. 25 und 79 Kursen zu.

- Neue Haltestellen Loryspital und Inselspital/Haupteingang:  
Die neue Linie 11 wird ungefähr in den selben Fahrplanintervallen verkehren wie heute.
- Haltestelle Bahnhof:  
Wo die Linie 101 am Bahnhof enden wird, ist zurzeit noch offen. Entweder endet sie wie heute auf der Postautoplattform oder auf dem Bahnhofplatz bei den Haltestellen der Linie 11. Beide Varianten haben Vor- und Nachteile. Bei einer Endhaltestelle auf der Postautoplattform ist das Umsteigen auf die Bahn und die anderen Regionalbuslinien besonders attraktiv, bei einer Endhaltestelle auf dem Bahnhofplatz das Umsteigen auf die anderen städtischen Linien. Dabei ist zu berücksichtigen, dass an der heutigen Haltestelle Hirschengraben der Linie 101 ebenfalls auf die meisten städtischen Linien umgestiegen werden kann.  
Aufgrund der Fahrplanintervalle und der Fahrzeuggrösse eignet sich die Linie 101 nicht für eine Verknüpfung mit einer anderen Radiallinie (Durchbindung).

Auf dem Linienast P+R Neufeld soll die Linie 11 weiterhin in der heutigen Taktdichte verkehren.

#### *Ringbus entlang der heutigen Linie 11*

Die Variante der Verknüpfung der Linien 11 und 12 zu einer Ringbuslinie wurde bereits im Rahmen der Abklärungen zur Verbesserung der öV-Erschliessung Insel/Von Roll (2007) von der RVK4 abgeklärt. Aufgrund des vorliegenden Postulats hat die Stadt Bern bei der RVK4 angeregt, die Variante einer Ringbuslinie 11 erneut durch externe Fachleute abklären zu lassen. Bei einer solchen Variante würde die eine Hälfte der Trolleybusse der heutigen Linie 11 im Uhrzeigersinn, die andere Hälfte im Gegenuhrzeigersinn auf der Strecke Güterbahnhof - Inselplatz - Bahnhof - Bierhübeli - P+R Neufeld - Bremgartenstrasse - Güterbahnhof verkehren. Die reine Fahrzeit würde ca. 20 Minuten betragen. Zusätzlich würde eine Fahrplanausgleichszeit von rund 3 Minuten benötigt, um Verspätungen auf den Fahrplan ausgleichen und dem Fahrpersonal eine kleine Pause einräumen zu können. Die Ausgleichszeit würde bei der Haltestelle P+R Neufeld abgewartet, da dort vermutlich am wenigsten Passagiere im Bus von der Wartezeit betroffen wären. An der Bremgartenstrasse würden drei Haltestellen geschaffen: Lindenhofspital/Gymnasium Neufeld, Knoten Länggassestrasse/Bremgartenstrasse, Universität Von Roll. Die heutige Haltestelle P+R Neufeld könnte entweder am heutigen Ort belassen werden, was aber wegen der Schlaufenfahrten über den Knoten die Fahrzeit weiter verlängern würde. Oder aber die Haltestelle würde an die Bremgartenstrasse oder an die Neubrücke verschieben. Dies hätte den Nachteil, dass Benutzerinnen und Benutzer des P+R eine bis zwei Strassen überqueren müssten, um zur Haltestelle zu gelangen.

Gemäss den externen Abklärungen würde sich die Ringlinie 11 und ihre drei neuen Haltestellen wie folgt auf die Erschliessung der hinteren Länggasse auswirken:

- Die Ringlinie 11 würde die hintere Länggasse erschliessen. Die drei neuen Haltestellen würden jedoch am Siedlungsrand liegen, d.h. es befinden sich nur auf der Südseite der Bremgartenstrasse namhafte Fahrziele, während auf der Nordseite Waldgebiet ist. Das ganze Gebiet südlich der westlichen Bremgartenstrasse wird gemäss den kantonalen Vorgaben von den beiden bestehenden Haltestellen Güterbahnhof und Länggasse genügend erschlossen. Die kantonale Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr legt fest, dass Siedlungsgebiete in einem Radius von 400 Metern Luftlinie durch eine Haltestelle des öffentlichen Verkehrs zu erschliessen sind, wie es in vielen Gebieten in der Stadt Bern der Fall ist. Im westlichen Bereich der hinteren Länggasse liegen die wichtigen

Ziele weitaus näher an den Haltestellen. So ist die neue Wohnsiedlung auf dem östlichen Von-Roll-Areal rund 250 m Luftlinie von der Haltestelle Länggasse entfernt, das Zentrum für Berufs-, Studien- und Laufbahnberatung BIZ an der Bremgartenstrasse 37 ist in etwa 300 Metern Distanz zur Haltestelle Länggasse.

- Die neue Haltestelle, welche das Von-Roll-Areal von der Bremgartenstrasse her erschliessen soll, würde von der bestehenden Haltestelle Güterbahnhof stark konkurrenziert. Für die Mehrheit der Fahrgäste aus dem Von-Roll-Areal könnte durch die neue Haltestelle die Fusswege nicht verkürzt werden, obwohl sie längere Fahrzeiten in Kauf nehmen müssten. Deren Attraktivität wäre auch deshalb höher, weil mit ihrer Benützung die absehbaren Wartezeiten des Busses bei der überlasteten Kreuzung Forsthaus zu vermeiden wären. Schliesslich wäre sie auch weitaus besser bedient, weil dort zukünftig auch die Linie 101 halten wird.
- Ähnlich präsentiert sich die Situation für die neue Haltestelle am Knoten Bremgartenstrasse/Länggassstrasse. In deren Einzugsbereich (Luftlinie 200 Meter) würde namentlich das BIZ liegen. Das Berufsbildungszentrum ist jedoch auch von der bestehenden Haltestelle Länggasse der Linie 12 nur rund 300 Meter Luftlinie entfernt. Die Fahrzeit zwischen Bahnhof und BIZ würde via Ringlinie rund 9 Minuten betragen, mit der Buslinie 12 hingegen nur 6 Minuten. Der „12er“ verkehrt zudem meist in dichterem Takt als der „11er“.
- Das Lindenhofspital liegt direkt an der geplanten Haltestelle Lindenhof sowie ca. 250 m von der Haltestelle Länggasse entfernt. Die Fahrzeit zwischen Bahnhof und Lindenhofspital beträgt mit der Buslinie 12 bis Haltestelle Länggasse ca. 6 Minuten, mit der Ringlinie würde sie via Güterbahnhof rund 11 Minuten, via P+R Neufeld (wo die Fahrplanausgleichszeit stattfindet) rund 13 Minuten dauern. Mit den Linien 102, 104, 105 und 106, die die neue Haltestelle Lindenhof spätestens nach Abschluss der Sanierung der Stadttangente bedienen werden, beträgt die Fahrzeit ca. 7 Minuten.
- Zwischen der westlichen und der östlichen Länggasse würde die Ringlinie eine neue Verbindung schaffen: Es würde beispielsweise für eine Fahrt zwischen der Inneren Enge und Inselspital die Wahl zwischen der Ringlinie 11 via Bahnhof oder via Bremgartenstrasse bestehen. Auf vielen Strecken wäre jedoch weiterhin die Fahrt via Bahnhof kürzer. So würde eine Fahrt von der Haltestelle Engeried nach Inselspital via Bremgartenstrasse 13 Minuten dauern, während sie via Bahnhof nur rund 10 Minuten beträgt. Damit wird klar, dass auch mit einer Ringlinie 11 die meisten quartierinternen Fahrten über den Bahnhof abgewickelt würden. Generell ist der Anteil solch tangentialer Fahrten im Quartier verglichen mit der Zahl der Fahrten Richtung Stadtzentrum als gering zu erachten.
- Schliesslich käme erschwerend hinzu, dass die Kommunikation mit den Fahrgästen bei einer Ringlinie komplexer als bei einer Radial- oder Durchmesserlinie ist. Insbesondere müssen die Fahrgäste darüber informiert werden, in welcher Richtung sie schneller zu ihrer Zielhaltestelle kommen, da jede Haltestelle aus beiden Richtungen erreichbar ist.

#### *Investitions- und Betriebskosten*

Die Mehrkosten für den Betrieb der Ringlinie 11 werden bei gleichem Fahrplanintervall wie heute auf rund 1,4 Mio. Franken pro Jahr (Fahrzeuge, Personal) geschätzt. Weiter wären erhebliche Investitionen für die Fahrleitung zwischen P+R Neufeld und Güterbahnhof erforderlich (grobe Kostenschätzung für Fahrleitung und Gleichrichter: ca. 8 Mio. Franken +/- 50 %) sowie für die neuen Haltestellen und Anpassungen an bestehenden Haltestellen sowie an

Lichtsignalanlagen an. Die Investitionskosten für die Haltestellen und Lichtsignalanlagen müssten bei Bedarf mit einem Vorprojekt abgeschätzt werden.

Geringer würden die Investitionskosten ausfallen, wenn die Linie 11 auf Gas- oder Dieseltrieb umgestellt würde. Eine solche Massnahme würde aber zu einer Erhöhung der Immissionen in der Länggasse führen (v.a. Lärm) und stünde im Widerspruch zu den Verkehrsberuhigungsmassnahmen, die jetzt in der Länggasse umgesetzt werden.

Damit können die Prüfungsanträge des Postulats wie folgt beantwortet werden:

*Zu Punkt 1:*

Bereits bei der Erarbeitung des Erschliessungskonzepts Insel/Von Roll sind mehrere Optionen inklusive einer Ringbusvariante Linie 11/12 geprüft worden. Die nun in Umsetzung begriffene Variante schnitt dabei bezüglich Angebotsqualität und Aufwärtskompatibilität deutlich besser ab.

*Zu Punkt 2:*

Die Erweiterung der heutigen Linie 11 in eine Ringlinie ist im Rahmen der Umsetzung des Konzepts Insel/Von Roll geprüft worden. Wie ausgeführt, ergeben sich aus einer Ringbuslösung namentlich für die Erschliessung des Von-Roll-Areals nur geringfügige Verbesserungen. Ihnen würden als Nachteil die verlängerten Fahrzeiten von einer Haltestelle Von Roll an der Bremgartenstrasse bis Bahnhof gegenüberstehen. Die Erschliessung des Lindenhospitals und des Gymnasiums Neufeld kann ab spätestens 2012 durch die neue Haltestelle Lindenhof der Linien 102, 104, 105 und 106 gewährleistet werden. Das Tierspital und das BIZ sind mit der Endhaltestelle Länggasse der Linie 12 genügend erschlossen.

*Zu Punkt 3:*

Eine S-Bahnstation Inselspital/Güterbahnhof käme in einen Engpass im Schienennetz der Stadt Bern zu liegen, von dem sowohl der Fern- als auch der Regionalverkehr betroffen sind. Es bestehen daher keine freien Kapazitäten für Halte auf dem bestehenden Schienennetz. Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern wurden diesbezügliche Massnahmen geprüft. Eine unterirdische Verlängerung der S-Bahnlinie S7, S8 und S9 (RBS) Richtung Köniz mit einer S-Bahnstation im Bereich Inselspital ist aus Nachfrage- und Kostengründen zwar nicht prioritär, jedoch eine langfristige Option, die offen gehalten wird.

*Fazit*

Der Gemeinderat unterstützt das Anliegen des Postulats, die Erschliessung des hinteren Länggassquartiers zu verbessern.

Die gemachten Abklärungen zeigen aber, dass die Fahrgastfrequenzen auf einer Ringbuslinie 11 auf dem neuen Abschnitt Güterbahnhof - P+R Neufeld sehr gering wären und die Linie 11 kaum zusätzliche Fahrgäste gewinnen könnte. Für die meisten Fahrten vom/zum Bahnhof/Stadtzentrum ist die Fahrt via die bestehenden Haltestellen attraktiver, und selbst für Fahrten innerhalb der Länggasse ist die Fahrt via Bahnhof in vielen Fällen kürzer. Dem geringen Nutzen stehen die sehr hohen Kosten für Investitionen und Betrieb gegenüber. Es ist nicht damit zu rechnen, dass der Kanton auf ein solches Vorhaben eintreten würde.

Demgegenüber kann die Erschliessung des hinteren Länggassquartiers mit den sich in der Umsetzung befindlichen Konzepten weitgehend erreicht werden:

- Die Erschliessung des Inseleospitals durch den öffentlichen Verkehr wird stark verbessert und es besteht die Option, das Areal Warmbächliweg zu erschliessen, sobald die dort geplante Überbauung realisiert wird.
- Die öV-Erschliessung der hinteren Länggasse wird ebenfalls stark verbessert. Das Lindenhofspital und das Gymnasium Neufeld erhalten eine neue Haltestelle mit kurzen attraktiven Fahrmöglichkeiten zum Bahnhof und sind neu direkt aus dem Frienisberg erreichbar. Der neue Universitäts-Standort auf dem Von-Roll-Areal ist via Haltestelle Güterbahnhof gut an den Bahnhof angebunden und neu direkt auch aus Richtung Bethlehem - Hinterkappelen erreichbar.
- Das P+R-Neufeld wird mit den Linien 102, 104, 105, 106 neu auch an das Zentrum des Länggass-Quartiers angebunden.
- Die Fahrplanentwürfe sehen ausreichende Kapazitäten auf allen ÖV-Linien vor. Das vorgesehene Angebot an Verstärkungskursen kann bei Bedarf weiter ausgebaut werden.

Für den Gemeinderat ist zudem von hoher Bedeutung, dass sich mit der Umsetzung der erwähnten Konzepte auch die ÖV-Erschliessung in anderen Quartieren wie Eymatt oder Untermatt verbessern lässt, deren ÖV-Erschliessung bisher qualitativ weit unter dem Stand der Länggasse liegt.

Schliesslich können die vergleichsweise hohen Investitionskosten für die Stromversorgung entlang der Bremgartenstrasse vermieden werden.

#### *Folgen für das Personal und die Finanzen*

Für den Betrieb einer Ringlinie entlang der Bremgartenstrasse im gleichen Fahrplanintervall wie die heutige Linie 11 ist mit zusätzlichen Betriebskosten von 1,4 Mio. Franken pro Jahr und 8 Mio. Franken für Fahrleitungsinvestitionen zu rechnen. Die daraus resultierende Erhöhung des öV-Beitrags der Stadt Bern kann nicht abgeschätzt werden.

Die Investitionskosten für Haltestellen und Lichtsignalanpassungen, welche zu Lasten der Stadt gehen, könnten erst in einem allfälligen Vorprojekt abgeschätzt werden.

Bern, 17. Juni 2009

Der Gemeinderat