

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat**ÖV-Erschliessung Insel/von Roll: Ausführungskredit****1. Worum es geht**

Der Gemeinderat unterbreitet dem Stadtrat die Baukreditvorlage für das Projekt ÖV-Erschliessung Insel/von Roll. Beantragt wird ein Gesamtkredit von Fr. 1 500 000.00 (inkl. MwSt.).

Der Stadtrat hat das Geschäft am 8. April 2010 beraten und dem Gemeinderat eine Reihe von Prüfaufträgen erteilt (SRB 223 vom 8. April 2010). Diese werden im vorliegenden ergänzten Vortrag im Kapitel 4 beantwortet.

2. Ausgangslage

Das Inselspital ist mit rund 6 000 Mitarbeitenden und über 220 000 Patientinnen und Patienten sowie zahlreichen Besucherinnen und Besuchern eines der wichtigsten Fahrziele in der Stadt Bern. Seine Defizite bei der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sind seit langem erkannt. So ist bisher die nächstgelegene Haltestelle Inselplatz rund 300 Meter vom Haupteingang des Spitals entfernt. Aus Richtung Bahnhof muss zudem die stark befahrene Laupenstrasse überquert werden. Mit der nun gefundenen Lösung kann die Haltestelle „Inselspital“ direkt vor dem Haupteingang platziert werden. Auch die Erschliessung der übrigen Gebäude des Inselspitals wird dadurch stark verbessert.

In den nächsten Jahren soll zudem auf dem Areal der heutigen Kehrrechtverbrennungsanlage Warmbächliweg eine neue Überbauung mit hochwertigem Wohnraum für 500 - 600 Menschen und Gewerberäumlichkeiten für 200 - 250 Arbeitsplätze entstehen. Diese Überbauung kann durch die in der zweiten Etappe geplanten Verlängerung der neuen Linie in idealer Weise erschlossen werden.

Das hier vorgelegte Projekt basiert auf dem Konzept „ÖV-Erschliessung Insel/von Roll“ der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK 4). Dieses wurde zwischen Ende Oktober 2007 und Mitte Januar 2008 den interessierten Kreisen zur Mitwirkung unterbreitet. Zur Stellungnahme eingeladen wurden nebst der Stadt Bern die Direktion des Inselspitals, die Universität Bern, BERNMOBIL, Postauto, Verkehrsverbände und kantonale Fachstellen sowie die Gemeinde Wohlen. Das Konzept untersucht die heutigen und zukünftigen Erschliessungsbedürfnisse des Inselspitals, der geplanten Universitätsbauten auf dem von Roll-Areal sowie der geplanten Wohnüberbauung auf dem heutigen Areal der Kehrrechtverwertungsanlage (KVA) am Warmbächliweg. Der Gemeinderat stimmte in seiner Stellungnahme vom 17. Januar 2008 dem Konzept und der darin vorgeschlagenen Bestvariante grundsätzlich zu. Auch die übrigen Institutionen und Organisationen, die sich an der Mitwirkung beteiligten, unterstützten das Gesamtkonzept. Bedenken wurden gegenüber der Haltestelle Güterbahnhof und dem Abfahrtsort der neuen Linie im Zentrum vorgebracht (siehe 3.2 sowie 4.6.).

Am Bauprojekt sind neben der Stadt als Strasseneigentümerin der Laupenstrasse inkl. Inselplatz auch das Inselehospital (Strasseneigentümerin Freiburgstrasse bis zur Kreuzung Friedbühlstrasse) und BERNMOBIL (Eigentümerin der Trolleyfahrleitungen) als Bauherrschaften beteiligt (Details vgl. 6.).

Im Vorprojekt vom März 2009 konnten die Bedürfnisse und Anforderungen der drei Bauherrschaften in einem Projekt vereinigt werden. Dieses soll in zwei Etappen realisiert werden:

- In einem ersten Schritt soll die Trolleybuslinie 11 vom Neufeld ab Inselplatz durch das Spitalareal via Freiburgstrasse bis zum Kreisel Friedbühlstrasse geführt werden. Die notwendigen Bauarbeiten für diese erste Etappe des Gesamtkonzepts sind Gegenstand des vorliegenden Kreditantrags. Die Haltestelle Güterbahnhof wird künftig durch die Postautolinie 101 sowie Verstärkungskurse Bahnhof-Güterbahnhof bedient.
- In einer zweiten Etappe wird die Linie 11 ab ca. 2014 auf der Freiburgstrasse bis in den Bereich Warmbächliweg geführt, wo anstelle der heutigen KVA eine neue Überbauung geplant ist. Diese zweite Etappe ist auf den Terminplan der Umnutzung des KVA-Areals abzustimmen und deshalb nicht Bestandteil der vorliegenden Baukreditvorlage.

Das Bauprojekt für die erste Etappe sowie die Plangenehmigung durch das Bundesamt für Verkehr liegen vor. Die Baukosten werden gemäss den Richtlinien des Regierungsrats über die Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr unter den drei Bauherrschaften Inselehospital, BERNMOBIL und Stadt Bern aufgeteilt. Einen Grossteil der Baukosten trägt demnach mit rund 5,2 Mio. Franken das Inselehospital. Dessen Direktion ist bereit, ihren Beitrag an die verbesserte Erschliessung des Spitals zu leisten und hat den Ausführungskredit an der Verwaltungsratssitzung vom 12. Februar 2010 genehmigt. Der Anteil von BERNMOBIL von fast 3 Mio. Franken ist vom Verwaltungsrat BERNMOBIL am 14. Dezember 2009 freigegeben worden.

Für den Anteil der Stadt Bern wird dem Stadtrat mit vorliegendem Geschäft ein Ausführungskredit von Fr. 1 500 000.00 für die nötigen Anpassungen im städtischen Strassenraum beantragt. Die Kreditfreigabe aller zuständigen Instanzen vorausgesetzt, wird das Konzept „ÖV-Erschliessung Insel/von Roll“ voraussichtlich auf den Fahrplanwechsel 2011 umgesetzt.

3. Das Projekt

3.1. Projektorganisation

Die Arbeiten werden begleitet von einer Arbeitsgruppe, in der das Inselehospital, BERNMOBIL und die Stadt Bern vertreten sind. Die Federführung liegt beim Inselehospital. Übergeordnet ist ein Lenkungsausschuss, in dem das Inselehospital durch Bernhard Leu, Direktor Betrieb, BERNMOBIL durch seinen Direktor René Schmied und die Stadt Bern durch Stadtingenieur Hans-Peter Wyss vertreten sind.

3.2. Projektbeschreibung

Um das Inselehospital besser zu erschliessen, wird die bestehende Trolleybuslinie 11 in der Spitzenzeit alle 6 Minuten neu über die Freiburgstrasse geführt und beim Kreisel Friedbühlstrasse zurück Richtung Bahnhof gewendet. Damit werden zwei neue Haltestellen geschaffen mit den Bezeichnungen „Inselehospital“ (direkt beim Haupteingang unter der bestehenden Passerelle) und „Holligen“ (prov. Endstation der ersten Etappe vor dem Anna-Seiler-Haus). Die bestehende Haltestelle „Inselplatz“ wird stadtauswärts neu vor der Linden-Apotheke (Freiburgstrasse 2) bedient, stadteinwärts bleibt sie am heutigen Ort. Um das Angebot bei den bestehenden Haltestellen Bremgartenfriedhof und Güterbahnhof weiterhin aufrecht zu erhalten, werden diese

(und natürlich auch der Inselplatz) neu werktags tagsüber im 10-Minuten-Takt mit der Postautolinie 101 bedient, wobei in Spitzenzeiten zusätzliche Verstärkungskurse vorgesehen sind. In einem separaten Projekt wird abgeklärt, ob der Bahnhofplatz oder der Postautobahnhof als Abfahrtsort für die Linie 101 und die Verstärkungskurse dienen werden.

3.3. *Lichtsignalanpassungen*

Damit die Kapazität der Inselplatz-Kreuzung weiterhin gewährleistet ist, wurde eine Leistungsuntersuchung mit der neuen Linienführung der Linie 11 durchgeführt. Diese kam zum Schluss, dass bei der Laupenstrasse in Richtung Inselplatz eine Busschleuse erstellt werden muss. Dabei wird der Individualverkehr gestoppt, damit der Bus einen sicheren Fahrstreifenwechsel von rechts nach links vollziehen kann. Ausserdem wird die Lichtsignalsteuerung angepasst und mit zusätzlichen Punktsignalen für die Busse ausgerüstet, um die neue Abbiegebeziehung in die Freiburgstrasse sicherzustellen. Weiter werden auch Optimierungen bei den Markierungen vorgenommen. Die Ausführung wird mit dem Projekt „Ersatz Lichtsignalanlage Inselplatz“ eng koordiniert, für das der Gemeinderat am 27. August 2008 einen Kredit von Fr. 300 000.00 bewilligt hat.

Bei der Haltestelle Güterbahnhof muss die Steuerung der Lichtsignalanlage stadtauswärts so angepasst werden, dass neu das Postauto (Linie 101) anhalten und weiter die neue Fahrbeziehung geradeaus Richtung Forsthauskreuzung fahren kann.

3.4. *Tiefbauarbeiten*

Aufgrund der neuen Linienführung der Trolleybuslinie 11 muss die Freiburgstrasse zwischen Murtenstrasse und Friedbühlstrasse auf die neuen Belastungen ausgerichtet werden. Zu diesem Zweck werden der Belag und die Foundationsschicht auf der gesamten Fahrbahnbreite erneuert. Die Kosten werden von den jeweiligen Strasseneigentümern (Stadt Bern und Inselspital) getragen. BERNMOBIL übernimmt die Kosten für die neu zu erstellende Fahrleitung.

Bei der Haltestelle Güterbahnhof müssen stadteinwärts bauliche Anpassungen an der Bushaltestelle gemacht werden, damit Grund- und Verstärkungskurse unabhängig betrieben werden können (Verstärkungskurse müssen Zeitausgleich machen können). Dazu muss die heutige Haltestellenkante angepasst werden.

3.5. *Wartehalle*

Beim Inselspital wird Richtung Bahnhof eine neue Wartehalle des Typs „Link“ aufgestellt. Solche Wartehallen gibt es in der Stadt Bern mittlerweile an mehr als hundert Standorten. Gemäss den genannten Finanzierungsrichtlinien trägt die Standortgemeinde und nicht der Strasseneigentümer die Kosten für die Wartehalle.

3.6. *Öffentliche Beleuchtung*

Die Beleuchtung wird mit der neuen Fahrleitungsaufhängung kombiniert und dementsprechend angepasst. Die Kosten für die Arbeiten übernimmt auf Stadtboden gemäss Leistungsvertrag Energie Wasser Bern. Da die Anzahl Lichtpunkte mit der neuen Beleuchtung gleich bleiben, ergeben sich keine zusätzlichen Folgekosten für die Stadt Bern.

4. **Abklärung der Prüfaufträge des Stadtrats vom 8. April 2010**

Der Stadtrat hat das Geschäft am 8. April 2010 beraten und mit folgenden Prüfaufträgen an den Gemeinderat zurückgewiesen:

1. Die heutige Buslinie 11 wird in eine Ringbuslinie in zwei Richtungen umgewandelt.

2. Die neu geplante Buslinie wird zu 11A und fährt zum Bahnhof durch das Inselspital über den „Warmbächliweg“ zum S-Bahnhof Ausserholligen.
3. Zu prüfen ist, ob ein Zusammenschluss der Linien 11A und 20 oder 3 möglich ist.
4. Alle neuen Haltestellen erhalten mind. eine einfache und günstige Wartehalle (Link-Wartehallen sind unpraktisch und sehr teuer).
5. Bus- und Postautohaltestellen befinden sich immer am gleichen Ort - zum Umsteigen.
6. In Bezug zum Bahnhof ist mindestens ein zentraler Umsteigepunkt zu definieren, an dem möglichst alle Nahverkehrsmittel halten und der einen einfachen und direkten Zugang zu den Zügen und zum Postautobahnhof ermöglicht.

Die Prüfaufträge fallen in unterschiedliche Zuständigkeiten. Für die Aufträge 1 bis 3 sind die Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Fachbereich Verkehr (RKBM) und das kantonale Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) als Besteller des öV zuständig. Die RKBM und das AöV haben ihre Abklärungen separat in zwei Schreiben vom 25. Mai 2010 vorgelegt.

4.1 Ringbuslinie

Der Vorschlag einer Ringbuslinie ist 2009 von der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK4, heute RKMB) in einer Studie überprüft worden. Die Regionalkonferenz ist der klaren Auffassung, dass die Ergebnisse der betreffenden Studie nach wie vor gültig sind:

- 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.
- Eine neue Haltestelle zur Erschliessung des von-Roll-Areals via Bremgartenstrasse würde von der bestehenden Haltestelle Güterbahnhof stark konkurrenziert. Für die Mehrheit der Fahrgäste aus dem von-Roll-Areal könnten durch die neue Haltestelle die Fusswege nicht verkürzt werden, hingegen müssten sie längere Fahrzeiten in Kauf nehmen. Die Haltestelle Güterbahnhof wäre auch deshalb attraktiver, weil ab diesem Einsteigepunkt 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 eine 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.

Insgesamt kommt die RKBM zum klaren Schluss, dass eine Ringbuslinie nicht tauglich ist, das von-Roll-Areal zweckmässig zu erschliessen. Demgegenüber erachtet sie ein System als notwendig, das bedarfsgerecht auf die Entwicklung der Nachfrage in der hinteren Länggasse und der Universität reagieren kann.

Das kantonale Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) bestätigt die Schlussfolgerungen der RKBM. Zusätzlich zu den angebotsseitigen Nachteilen weist das AöV auch auf die hohen Investitionskosten und das schlechte Kosten/Nutzen-Verhältnis dieser Lösung hin. Bereits mit Schreiben vom 9. Februar 2010 wies das AöV die Stadt darauf hin, dass der Grosse Rat des Kantons Bern im Angebotsbeschluss 2010 - 2013 die neue Linienführung der Linie 11 durch das Inselareal festgelegt hat und ein Rückkommen auf diesen Entscheid angesichts der vorliegenden Argumente nicht realistisch ist.

Sowohl nach Auffassung der RKBM als auch des AöV ist der Lösungsansatz der Linie 101 zur Erschliessung der hinteren Länggasse am besten geeignet. Die Linie nach Hinterkappelen hat sich in den letzten Jahren zu einer städtischen Linie entwickelt (Taktverdichtungen) und mit ihren unterschiedlichen Funktionen (Morgenspitze: Pendler/innen ins Zentrum, Studierende vom Zentrum an den Stadtrand) zu einer optimalen Auslastung geführt. Der nach Hinterkappelen angebotene Grundtakt lässt sich für die Länggasse bedarfsgerecht verdichten. Zudem kann Bethlehem (und Brünnen) mit dieser Lösung eine direkte Beziehung zum von-Roll-Areal angeboten werden.

Zukünftig wird bei der Haltestelle Güterbahnhof ein der Nachfrage besser angepasstes Angebot zur Verfügung stehen:

	<i>Angebot 2010: Linie 11</i>	<i>Angebot mit Inselbus: Linie 101</i>
Grundtakt, Montag - Freitag	7,5 Minuten (6 - 19 Uhr)	10 Minuten (6 - 21.30 Uhr)
Verdichtungen, Montag - Freitag	4 Minuten (7 - 8 Uhr) 6 Minuten (16 - 18 Uhr) => <i>Verdichtung während 3 Stunden</i>	5 Minuten (6 - 9 Uhr, 11 - 13 Uhr, 16 - 19 Uhr) => <i>Verdichtung während 8 Stun- den</i>
Abendangebot	15'-Takt (ab 21.30)	15'-Takt (ab 21.30)
Anzahl Kur- se/Werktag	145	152
Angebot Samstag	7,5'-Takt (6 - 18 Uhr) 10'/12'/15'-Takt (18 - 24 Uhr)	10'-Takt (8 - 17 Uhr) 15'-Takt (6 - 8 Uhr, 17 - 24 Uhr)
Angebot Sonntag	10'-Takt (9 - 21 Uhr) 15'-Takt (6 - 9 Uhr, 21 - 24 Uhr)	wie Angebot am Samstag
Anzahl Kurse Wo- chenende	129 (Samstag) 100 (Sonntag)	94 (Samstag und Sonntag)

Das Betriebskonzept für die Linie 101 sah am Abend ab 20 Uhr und am Sonntag nur einen 15-Minutentakt vor, was die Stadt Bern als ungenügend erachtete. Das AöV hat nun auf Antrag der RKBM entschieden, dass die Linie 101 bis um 21.30 und am Wochenende von 8 bis 17 Uhr im 10-Minutentakt betrieben wird, was weitgehend dem heutigen Angebot entspricht.

Auch das AöV rechnet zukünftig mit einer erheblichen Zunahme der Nachfrage für die Haltestelle Güterbahnhof aufgrund der Entwicklung auf dem von-Roll-Areal. Demnach erlaubt einzig die Aufteilung der beiden nachfragestarken Standorte Insel und Von Roll auf zwei Linien, auf diesen Nachfragezuwachs flexibel zu reagieren und die Kapazität weiter zu erhöhen.

Das Resultat der Abklärungen lässt sich also folgendermassen zusammenfassen:

Die RKBM, welche für die öV-Angebotsplanung zuständig ist, und das AöV als Besteller des öV kommen auch nach erneuter Überprüfung der Idee einer Ringbuslinie zum Schluss, dass das Kundenbedürfnis für dieses Angebot ungenügend ist und der Betrieb deshalb unwirtschaftlich wäre.

Bei dem vom Kanton vorgesehenen Angebot mit der Linie 101 wird das Kurs- und Kapazitätsangebot von Montag bis Freitag auf den beiden Haltestellen Bremgartenfriedhof und Güterbahnhof gegenüber dem heutigen Zustand leicht verbessert und der Nachfrage im Tages- und Wochenverlauf angepasst. An Werktagen wird während insgesamt acht Stunden täglich der Grundtakt von 10 Minuten bis zur Haltestelle Güterbahnhof auf einen 5-Minutentakt verdichtet, womit sich eine Verbesserung der Angebotsqualität gegenüber dem heutigen Zustand ergibt. Eine weitere Ausdehnung der Verdichtung ist bei entsprechender Nachfrage möglich.

Während also beim Angebot der Linie 101 und der Verstärkungskurse auf den beiden Haltestellen Bremgartenfriedhof und Güterbahnhof im Rahmen der nachgewiesenen bzw. prognostizierten Nachfrage noch Handlungsspielraum besteht, ist die neue Linienführung der Linie 11 durch das Inselareal im kantonalen Angebotsbeschluss verbindlich festgehalten. Eine Korrektur dieses Beschlusses scheint angesichts der klaren Faktenlage ausgeschlossen.

4.2 Verlängerung der neuen Linie 11 bis zum Bahnhof Ausserholligen

RKBM und AöV betrachten die Verlängerung der neuen Linie über die beim aktuellen Konzept vorgesehene Endhaltestelle Holligen beim Loryspital hinaus als Option. Voraussetzung dafür ist jedoch eine Zunahme der Nachfrage im betreffenden Gebiet, insbesondere die Realisierung geplanten Umnutzung des Areals der Kehrlichtverbrennungsanlage Warmbächliweg. Der Nutzen einer Verlängerung bis zum Bahnhof Ausserholligen ist zu überprüfen, wobei die bestehende gute öV-Erschliessung auf der Schlossstrasse wird mit einbezogen werden müssen.

Die Option für die Verlängerung der neuen Linie 11 muss also noch planerisch geprüft werden, bevor über eine allfällige Einführung entschieden werden kann. Das Verfahren sieht folgendermassen aus:

- (1) Konzeptstudie
- (2) Bei positiver Beurteilung: Versuchsbetrieb
- (3) Bei positivem Ergebnis der Erfolgskontrolle: Antrag auf Aufnahme ins kantonale Grundangebot.

Die RKBM hat zugesichert, die Konzeptstudie auf entsprechenden Antrag auszulösen. Die Stadt wird diesen Antrag stellen, sobald über die Realisierung der Überbauung Warmbächliweg entschieden ist und der Realisierungszeitpunkt geklärt ist.

4.3 Verknüpfung mit der Linie 20 oder der Linie 3

Die Verknüpfung mit der Linie 20 ist im Rahmen öV-Erschliessung Insel/von Roll geprüft worden und hat im Vergleich zur Verknüpfung mit der Linie 11 deutlich schlechter abgeschnitten, da die beiden Linien eine unterschiedliche Nachfrage haben. Die Linie 20 befördert Werktags rund 11 000 Personen, bei der Linie 11 sind es bis zum Inselplatz rund die Hälfte.

Auch die Verknüpfung mit der Linie 3 (Ast Weissenbühl) wurde überprüft. Eine solche Linie würde über den Hirschengraben verlaufen und könnte damit nicht unmittelbar ans Zentrum herangeführt werden, was gegenüber der Lösung gemäss vorliegendem Konzept einen deutlichen Nachteil darstellen würde. Zudem hätte die Linie im Vergleich zu anderen Varianten ein geringeres Durchbindungspotenzial, da sie benachbarte Quartiere über Eck verbinden würde.

4.4 Ausrüstung der Haltestellen mit Wartehallen, Wartehallentyp

Für die Errichtung von Haltestellen beim strassengebundenen öV sind die Gemeinden zuständig. Aus finanziellen Gründen kann die Stadt längst nicht alle Haltestellen auf ihrem Gebiet mit einer Wartehalle ausstatten. Ob an einer Haltestelle eine Wartehalle aufgestellt wird, hängt unter anderem von folgenden Kriterien ab:

- Hauptsächliche Haltestellenfunktion (Ein-/Aussteige- oder Umsteigehaltestelle)
- Anzahl einsteigende Personen
- Mittlere Wartezeiten
- Externer Witterungsschutz (privat/öffentlich innerhalb 50 m)
- Netzplanung, künftige Entwicklung
- Städtebauliche Integration: Standortwahl, Zugang, Topographie

Die Haltestellen auf dem neuen Abschnitt der Linie 11 durch das Inselspital werden folgendermassen ausgerüstet:

<i>Haltestelle</i>	<i>Richtung</i>	<i>Wartehalle</i>	<i>Begründung</i>
Inselplatz	stadtauswärts	Nein	Hauptsächlich Aussteigehaltestelle
	stadteinwärts	Ja	Bereits bestehend
Inselspital	stadtauswärts	Nein	Hauptsächlich Aussteigehaltestelle, Witterungsschutz unter Passerelle
	stadteinwärts	Ja	Haltestelle mit vielen Einsteigenden
Holligen	(Endhaltestelle)	Nein	Nur vorübergehende Endhaltestelle

Die Stadt Bern verwendet seit dem Jahr 2000 fast ausschliesslich Wartehallen des Typs Link. Damit können einerseits die Komfort- und Sicherheitsbedürfnisse der Fahrgäste gewährleistet werden und kann andererseits der öffentliche Strassenraum durch ein einheitliches Erscheinungsbild der Wartehallen aufgewertet werden. Zudem sind die Wartehallen Typ Link bezüglich Unterhalt zweckmässig, durch ihren modularen Aufbau ergeben sich langfristig erhebliche Einsparungen in den Unterhaltskosten.

4.5 Bus- und Postautohaltestellen am gleichen Ort

Es ist für den Fahrgast wünschenswert, dass Buslinien, die in die gleiche Richtung fahren, auch dieselbe Haltekante bedienen und an Knoten im Liniennetz das Umsteigen zwischen den Linien so attraktiv wie möglich gestaltet ist. Es ist darauf geachtet worden, dass diese Anforderungen im vorliegenden Projekt soweit als möglich erfüllt werden:

<i>Haltestelle</i>	<i>Richtung</i>	<i>Situation</i>
Inselplatz	stadtauswärts	Linie 101: bedient die bestehende Haltekante nach der Kreuzung Linie 11: neu an der Freiburgstrasse*
	stadteinwärts	Die Linien 11 und 101 bedienen die selbe Haltekante
Inselspital	beide Richtungen	nur von der Linie 11 bedient
Holligen	(Endhaltestelle)	id.
Bremgartenfriedhof	beide Richtungen	Linie 101 und Verstärkungskurse bedienen die gleiche Haltekanten
Güterbahnhof	beide Richtungen	id.

* Eine gemeinsame Haltestelle müsste an der Laupenstrasse vor der Einmündung der Zieglerstrasse platziert werden und würde so das Inselareal nur ungenügend erschliessen.

4.6 Zentraler Umsteigepunkt am Bahnhof

Die Frage des Umsteigepunkts am Bahnhof ist von der Abteilung Verkehrsplanung der Stadt Bern detailliert geprüft worden. Folgende zwei Lösungsvarianten stehen sich gegenüber (vgl. Beilage: Plan „Vergleich der Wendemöglichkeiten am Bahnhof Bern für die Buslinie 101“).

Abfahrtsort Bahnhofplatz

Bei dieser Variante würden die beiden Linien 11 und 101 inklusive Verstärkungskurse einheitlich von der Haltestelle Bahnhofplatz beim Burgerspital abfahren. Die Wendeschleife würde rund um die alte Hauptpost auf der Route Bollwerk-Speichergasse-Genfergasse-Aarberggasse und Wiedereinmünden ins Bollwerk gefahren. Hauptumsteigepunkt wäre der Bahnhof-

platz, wobei auch die bestehende Haltestelle Hirschengraben gute Umsteigemöglichkeiten bieten würde.

Abfahrtsort Postautoplattform

Bei dieser Variante würde die Linie 101 unverändert wie heute auf der Postautoplattform wenden und statt an der Haltestelle Hirschengraben an der Haltestelle Schanzenstrasse anhalten. Die Umsteigebeziehungen würden sich bei dieser Variante auf die Haltestelle Schanzenstrasse (alle Tramlinien sowie Buslinien 10, 17 und 19, Haltestelle Hirschengraben) und auf die Endhaltestelle (Linien 20 und 21) verteilen.

Die beiden Varianten wurden anhand einer Reihe von Kriterien miteinander verglichen:

	Abfahrtsort Postautoplattform	Abfahrtsort Bahnhofplatz
Verkehrssicherheit	☺ keine Veränderungen	☹ Zusätzliche Risiken für Langsamverkehr durch Rechtsabbiegemanöver rund um alte Hauptpost ☹ 60 statt wie heute 48 Kurse/Stunde und Richtung auf Bollwerk
Wirkung für öV - Umsteigebeziehungen - Fahrplanstabilität	☹ Längere Wege zu Bernmobil -Linien ☺ Kurze Wege zu S-Bahn/Fernverkehr ☺ Kein zusätzliches Verspätungsrisiko	☺ Kurze Wege zu Bernmobil-Linien ☹ Längere Wege zu S-Bahn/Fernverkehr ☹ Zusätzliches Verspätungsrisiko wegen Wendeschleife um alte Hauptpost
Auswirkungen auf übrigen Verkehr - Velo, Fussgänger - MIV - Taxi - Anlieferverkehr	☺ K. Veränderungen, geringe Risiken ☺ Keine Beeinträchtigungen ☺ Keine Beeinträchtigungen ☺ Keine Beeinträchtigungen	☹ Verschiedene Konfliktpunkte, namentlich Rechtsabbieger Bollwerk/Speichergasse. Erfolg einer LSA-Lösung zweifelhaft ☺ Keine Beeinträchtigungen ☹ Beeinträchtigungen für Taxi sind namentlich bei der Ausfahrt von der Aarbergasse ins Bollwerk zu befürchten. ☹ Rund 60 Meter Anlieferzone (Parkverbot) an Speichergasse fallen weg.
Kompatibilität für zukünftige Entwicklungen	☺ Durchbindung weiterer Linien (z.B. Linien 12 und 20) über den Bahnhofplatz bleibt möglich ☹ Verkehrsaufnahmekapazität kleine Westtangente wird leicht eingeschränkt	☹ Haltestelle Bahnhofplatz West stark ausgelastet.
Notwendige Infrastruktur-Anpassungen	☺ Keine (Annahme: Verstärkungskurse werden nicht mit Trolleybussen gefahren)	☹ Diverse Änderungen bei Markierungen, Einrichtung eines Bushaldefelds inkl. Anpassungen Trolleyfahrlösungen, Änderung Lichtsignalsteuerung, Verschiebung Veloparkplätze.

☺ = positive Beurteilung

☹ = negative Beurteilung

Es zeigt sich, dass die Variante Bahnhofplatz zwar bei den Umsteigebeziehungen besser abschneidet, jedoch auch die Variante Postautoplattform eine vertretbare Lösung für die öV-Benutzerinnen und -Benutzer darstellt. Gegen die Variante Bahnhofplatz spricht vor allem die

schlechtere Beurteilung hinsichtlich Verkehrssicherheit insbesondere beim Langsamverkehr (Fussgänger/innen und Velo) und die bei dieser Lösung unumgänglichen Einschränkungen für den Taxi- und Anlieferverkehr. Insgesamt schneidet die Variante Postautoplattform bei der grossen Mehrheit der Beurteilungskriterien besser ab, weshalb mit der Inbetriebnahme des Inselbusses vorläufig weiterhin dieser Abfahrtsort beim Bahnhof für die Linie 101 gelten soll.

Der Abfahrtsort Bahnhofplatz für die Linie 101 wird jedoch als Option weiterhin offengehalten. Er kann ins Auge gefasst werden, wenn sich zukünftig eine sinnvolle Durchbindungsmöglichkeit anbietet und damit die Wendeschleife um die alte Hauptpost nicht benötigt wird. Die Vertretung der Stadt Bern wird in der Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland eine entsprechende Prüfung beantragen.

4.7 Fazit

Die Ergebnisse der Prüfaufträge bestätigen das öV-Angebotskonzept für das Inselspital und die hintere Länggasse wie es von der Regionalen Verkehrskonferenz (heute Regionalkonferenz, Bereich Verkehr) in mehreren Studien erarbeitet worden ist. Die Variante der Ringbuslinie zur Erschliessung der hinteren Länggasse erachtet der Gemeinderat aufgrund der qualitativen Nachteile bei hohen Mehrkosten nicht als zielführend. Auch der Kanton als Besteller des öffentlichen Verkehrs hat diese Lösung wiederholt ausgeschlossen.

Die Verlängerung bis zum Warmbächliweg ist als Option vorhanden, welche realisiert werden kann, sobald die dafür nötige Nachfrage absehbar ist (Überbauung Areal KVA Warmbächliweg). Eine Verlängerung bis zum Bahnhof Ausserholligen steht aufgrund der zukünftigen guten Erschliessung des Holligenquartiers mit Tram Bern West nicht im Vordergrund, kann aber jederzeit wieder geprüft werden.

Die Abklärungen haben weiter gezeigt, dass die Verknüpfung des Inselbusses mit dem Ast P+R Neufeld der Linie 11 gemäss Angebotskonzept die bestmögliche Lösung darstellt und dass alle wesentlichen Haltestellen mit einem genügenden Witterungsschutz ausgerüstet sind.

Schliesslich ist der Umsteigepunkt der Linien 11 und 101 beim Bahnhof überprüft worden. Dabei zeigte sich, dass der Abfahrtsort Bahnhofplatz zwar hinsichtlich Umsteigebeziehungen besser abschneidet, jedoch erhebliche Risiken bei der Verkehrssicherheit und Beeinträchtigungen für den Taxi- und Anlieferverkehr aufweist. Der Abfahrtsort Postautoplattform weist ebenfalls eine gute bis genügende Qualität der Umsteigebeziehungen auf und schneidet bei den anderen Kriterien fast durchwegs besser ab, weshalb diese Lösung umgesetzt werden soll. Der Abfahrtsort Bahnhofplatz für die Linie 101 soll als Option aufrecht erhalten werden.

Damit kommt der Gemeinderat zum Schluss, dem Stadtrat die Realisierung des Projekts ÖV-Erschliessung Insel/von Rolll in der vorliegenden Form zu beantragen.

5. Ausführung

Das BAV hat Ende Januar 2010 die Plangenehmigung erteilt. Gegen diese ist momentan ein Wiedererwägungsgesuch beim BAV hängig. Die Bauarbeiten können somit nach Bewilligung des Kredits voraussichtlich im Herbst/Winter 2010/2011 gestartet werden. Auf der Vorprojektstufe war geplant, den neuen Inselbus mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 in Betrieb zu nehmen. Dieser Zeitplan hat sich als zu optimistisch erwiesen. Vertiefere Abklärungen im Rahmen der Bauprojektierung haben aufgezeigt, dass die Umstellung der Trolley-

buslinie 11 im Dezember 2010 nicht möglich ist, ohne Qualitätseinbussen und für das Spital nicht zumutbare Nachtschichten bei den Bauarbeiten in Kauf zu nehmen. Aus diesem Grund hat sich die Bauherrngemeinschaft (Inselspital, BERNMOBIL und Stadt Bern) entschieden, den Zieltermin Dezember 2010 fallen zu lassen. Gemäss heutigem Terminprogramm ist mit einer Bauzeit von ca. anderthalb Jahren zu rechnen, so dass der Inselbus voraussichtlich im Sommer 2012 in Betrieb genommen werden kann.

Die Ausführungsarbeiten am Inselplatz werden zeitlich auf die Gesamterneuerung Stadttangente abgestimmt.

6. Kostenteiler Honorare

An diesem Projekt als Bauherrschaften beteiligt sind das Inselspital, BERNMOBIL und die Stadt Bern. Die anfallenden Honorarkosten werden aufgrund der Baukosten prozentual aufgeteilt. Gemäss Kostenvoranschlag vom 5. Januar 2010 kann von folgendem Kostenteiler ausgegangen werden:

Stadt Bern	14.0%
BERNMOBIL	29.3%
Inselspital	56.7%

7. Kosten

Die Gesamtkosten für das Projekt belaufen sich auf ca. 9,8 Mio. Franken inkl. MWSt. Davon übernimmt das Inselspital 5,2 Mio. Franken, BERNMOBIL 3,1 Mio. Franken und die Stadt Bern 1,5 Mio. Franken.

Die Kosten für die Stadt Bern setzen sich in den Hauptpositionen wie folgt zusammen:

Baumeisterarbeiten	Fr.	960 000.00
Honorare*	Fr.	210 000.00
Baunebenkosten (Verkehrsdienst, Bewilligung, etc.)	Fr.	130 000.00
Eigenleistungen	Fr.	50 000.00
Diverses und Unvorgesehenes	Fr.	150 000.00
Total beantragter Kredit inkl. MWSt	Fr.	1 500 000.00

* Der vom Gemeinderat am 1. Juli 2009 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 115 000.00 ist in dieser Position enthalten.

Der Kostenvoranschlag (+/- 10 %) basiert auf der Preisbasis vom Januar 2009. Die Kosten für die spätere Verlängerung der Buslinie bis zum Warmbächliweg sind in diesen Kosten nicht enthalten; der entsprechende Kredit wird zu einem späteren Zeitpunkt beantragt.

8. Finanzierung

Die Finanzierung erfolgt gemäss den „Richtlinien des Regierungsrats über die Zuständigkeiten bei der Finanzierung von Investitionen im öffentlichen Verkehr“ vom 29. Mai 2002. Gemäss diesen Richtlinien gilt der Grundsatz, dass jeder Partner seine Infrastruktur bezahlt. Im

vorliegenden Fall ist das Inselehospital Eigentümer der Strassen auf dem Spitalareal, die Stadt Bern ist Eigentümerin der übrigen betroffenen Strassenabschnitte sowie der Lichtsignalanlagen, und BERNMOBIL ist Eigentümer der Fahrleitungen.

9. Folgekosten

9.1 Kapitalfolgekosten

Investition	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	10. Jahr
Restbuchwert	1 500 000.00	1 350 000.00	1 215 000.00	581 130.00
Abschreibung 10 %	150 000.00	135 000.00	121 500.00	58 115.00
Zins 3.31 %	49 650.00	44 685.00	40 215.00	19 235.00
Kapitalfolgekosten	199 650.00	179 685.00	161 715.00	77 350.00

9.2 Betriebsfolgekosten

Für die periodische Reinigung und den baulichen Unterhalt der Wartehalle fallen jährliche Kosten an, welche der laufenden Rechnung belastet werden. Die Kosten sind abhängig vom jeweiligen Verschmutzungsgrad und allfälligen Schäden durch unbekannt Dritte (z.B. Schäden durch Fahrzeuge, Vandalenschäden, etc.). Es ist indessen durchschnittlich mit zusätzlichen jährlichen Betriebskosten von ca. Fr. 6 000.00 zu rechnen; diese werden der laufenden Rechnung des Tiefbauamts belastet.

10. Beiträge Dritter

Es sind keine Beiträge Dritter zu erwarten.

11. Werterhalt und Mehrwert

	Werterhalt	Mehrwert
ÖV-Erschliessung Insel/Von Roll	70 %	30 %

12. Pendente Vorstösse betreffend Ringbuslinie

Im Zusammenhang mit dem vorliegenden Geschäft öV-Erschliessung Insel/von Roll sind zwei Postulate zu erwähnen, welche vom Stadtrat erheblich erklärt wurden:

- Postulat Fraktion GFL/EVP (Nadia Omar/Anna Magdalena Linder) vom 6. September 2007: Busverbindung über die Bremgartenstrasse.
- Postulat Fraktion SP/JUSO (Ursula Marti, SP) vom 29. November 2007: ÖV-Erschliessung von Roll und Bremgartenstrasse.

Die beiden Vorstösse setzen sich für die Einrichtung einer Ringlinie zur besseren Erschliessung der hinteren Länggasse mit dem öffentlichen Verkehr ein. Das gleiche Anliegen wurde auch in der Petition „Ausbau statt Abbau beim ÖV: Ein 11er-Ringbus für die Länggasse“ vorgebracht, welche am 28. Januar 2009 mit 3 162 Unterschriften eingereicht wurde.

Das Anliegen der beiden Vorstösse und der Petition wird vom Gemeinderat kritisch beurteilt. In seinem Prüfungsbericht vom 17. Juni 2009 kommt er - gestützt auf die fachlichen Abklärungen der RVK 4 - zum Schluss, die zukünftige Erschliessung des Von-Roll-Areals via Haltestelle Güterbahnhof durch die Linie 101 plus Zusatzkurse und die Erschliessung des Lindenhofspitals und des Neufeld-Gymnasiums mit einer neuen, durch die Postautolinien Richtung Frienisberg bedienten Haltestelle an der Bremgartenstrasse sei der Erschliessung durch eine Ringlinie vorzuziehen.

Der Stadtrat hat sich dieser Ansicht nicht anschliessen können und wies den Prüfungsbericht zum Postulat Omar am 5. November 2009 zurück (SRB 601). Auch im Stadtrat war jedoch die Verbesserung der Erschliessung des Inselspitals via Freiburgstrasse durch die Linie 11 unbestritten.

Antrag

1. Das Projekt ÖV-Erschliessung Insel/von Roll wird genehmigt.
2. Für die Ausführung wird ein Gesamtkredit von Fr. 1 500 000.00 zulasten der Investitionsrechnung, Konto I5800062 (KST 510110), bewilligt.
3. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass ab 2011 zusätzliche jährliche Betriebskosten von Fr. 6 000.00 anfallen werden.
4. Der Stadtrat nimmt die Ergebnisse der Prüfaufträge gemäss SRB 223 vom 8. April 2010 zur Kenntnis.
5. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 25. August 2010

Der Gemeinderat

Beilagen

- Übersichtsplan (elektronisch nicht vorhanden)
- Plan „Vergleich der Wendemöglichkeiten am Bahnhof Bern für die Buslinie 101“