

Bericht des Gemeinderats

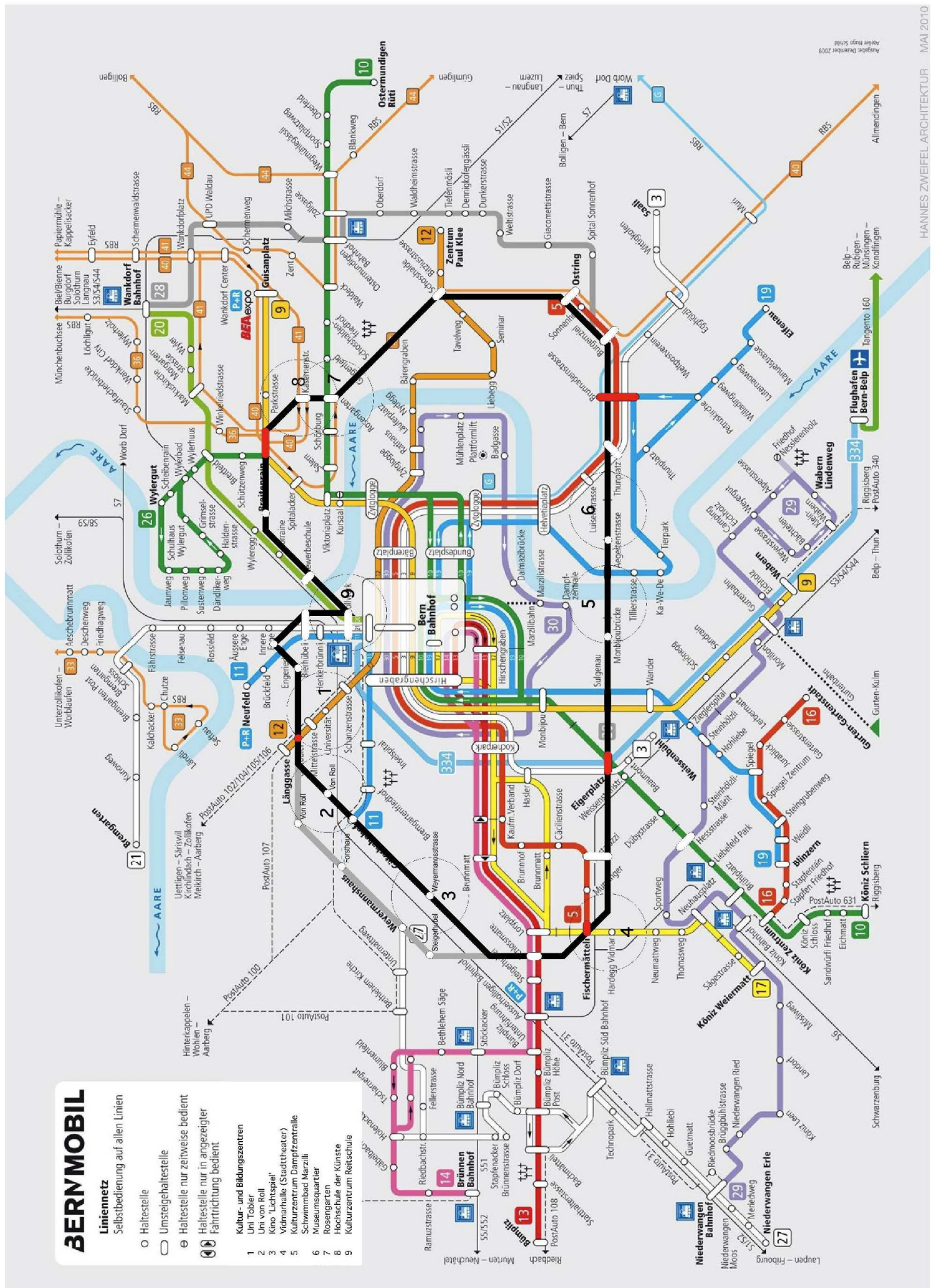
Postulat Fraktion GLP (Kathrin Bertschy/Tanja Sollberger, GLP): Ringbuslinie als Verbindung dezentraler Knoten und zur Entlastung der Innenstadt (2010.SR.000151)

Am 9. Dezember 2010 hat der Stadtrat das folgende Postulat Fraktion GLP (Kathrin Bertschy/Tanja Sollberger, GLP) erheblich erklärt und am 28. Juni 2012 eine Fristverlängerung zur Vorlage des Prüfungsberichts bis Ende 2012 gewährt:

Das öV-Liniennetz der Stadt Bern ist bis auf wenige Linien radial ausgerichtet und durch eine starke Bündelung der Linien in der Innenstadt zwischen Hirschengraben und Zytglogge gekennzeichnet. Die Belastung dieser zentralen Abschnitte ist sehr hoch, die neu eingesetzten, deutlich längeren Tram-Combis verschärfen die Situation weiter, teilweise stehen Tram und Bus je nach Tageszeit regelrecht im „Stau“. Für Fussgänger und Velofahrer wird es zunehmend schwierig und auch gefährlich, neuralgische Plätze zu überqueren (z.B. Theater-/Kornhausplatz). Mit der neuen Tramlinie Köniz-Bern-Ostermundigen (Tram Region Bern) ist zwar mittelfristig eine geringfügige Entlastung in Sicht, da die neue Linie nur noch im 6-Minuten-Takt verkehren wird und der 12er Bus in die Nebengassen verlegt wird. Dennoch: Die Belastung in der Innenstadt wird hoch bleiben, in der Markt- und Spitalgasse werden zu Spitzenzeiten 46 und mehr Kurse verkehren.

Zweitens bestehen zwischen den meisten Quartieren keine direkten Verbindungslinien. Die wenigen Quartier- und Tangentiallinien (z.B. 26er, 28er) verkehren nur im 15 - 20 Minuten-Takt und z.T. nur während bestimmten Tageszeiten. Dies ist zu selten, um eine echte Alternative zum (Um-)Weg über die Innenstadt darzustellen. Aus Mangel an Alternativen wählen Fahrgäste, welche von Quartier zu Quartier möchten, den Weg über die Innenstadt, womit die Belastung dieser Linien unnötig verstärkt wird.

Zur Entlastung der Innenstadt sollen in stadtnahen Quartieren neue Verkehrsknoten gefördert werden, welche direkt und in beide Richtungen miteinander verbunden werden. Je nach Linieneinführung könnten so auch diverse dezentral gelegene Kultur- und Bildungszentren miteinander verbunden werden. Eine mögliche Linieneinführung, welche auch neue Entwicklungsschwerpunkte der Stadt wie z.B. das nach wie vor schlecht erschlossene Von Roll Areal oder bisher schlecht erschlossene Kulturzentren wie die Dampfzentrale miteinbezieht, ist in folgendem Plan skizziert:



Obwohl eine Ringbuslinie sicherlich hohe (Zusatz-)kosten verursachen würde, könnten im Gegenzug andere Linien entlastet oder kompensiert werden.

Wir bitten den Gemeinderat daher, mit diesem Anliegen in der Verkehrskommission der Regionalkonferenz vorstellig zu werden und dem Stadtrat Abklärungen zu treffen:

1. Welche Verkehrsströme (Anteil Wege) bestehen zwischen den Quartieren (Quelle und Ziel), die nicht zwingend über den Bahnhof führen müssten? Dabei soll auch der Langsamverkehr berücksichtigt werden (z.B. über eine Auswertung der Mikrozensusdaten¹).
2. Die Nachfrageeffekte einer optimierten Ringbuslinie (siehe Skizze mit möglicher Routenführung, Liste muss nicht abschliessend sein) abzuklären, insbesondere auch hinsichtlich potentieller Entlastung der Innenstadt.
3. Welche Fahrzeitreduktionen (von Quartier zu Quartier) würden resultieren?
4. Was wären die Kostenfolgen einer solchen Ringbuslinie?
5. Wo lägen die Kompensationsmöglichkeiten (Taktreduktionen, Wegfall bestehender Linien) inkl. Kosteneinsparungen?
6. Wie beurteilen die Kommission Verkehr und der Gemeinderat den Vorschlag einer solch umfassenden Ringbuslinie hinsichtlich Entlastung der Innenstadt und andererseits Verbesserung der Verbindung zwischen den Quartieren?

Vorschlag: Bus über Tiefenauviadukt von Wankdorf nach Neufeld.

Bern, 27. Mai 2010

Postulat Fraktion GLP (Kathrin Bertschy/Tanja Sollberger, GLP), Peter Ammann, Michael Köpfli, Claude Grosjean, Lukas Gutzwiller, Daniel Klauser, Tania Espinoza, Peter Künzler, Henri-Charles Beuchat, Kurt Hirsbrunner, Thomas Begert, Vania Kohli, Claudia Meier, Martin Schneider, Jimmy Hofer, Mario Imhof, Luzius Theiler, Pascal Rub, Christoph Zimmerli, Regula Fischer

Bericht des Gemeinderats

Vorbemerkungen

Weil die Beantwortung des vorliegenden Postulats enge Zusammenhänge mit der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Zweite Tramachse Innenstadt aufweist, hat der Stadtrat mit SRB 316 vom 28. Juni 2012 eine Fristverlängerung zur Vorlage eines Prüfungsberichts bis Ende 2012 bewilligt. Die Ergebnisse der ZMB liegen inzwischen vor.

Die Idee, auf dem öV-Netz der Stadt Bern Ringlinien zu schaffen, ist im Stadtrat bereits früher vorgebracht und geprüft worden. So im Postulat Fraktion GFL/EVP (Nadja Omar/Anna Magdalena Linder) vom 6. September 2007: Busverbindung über die Bremgartenstrasse (Geschäft 07.000314), welches der Gemeinderat mit Bericht vom 18. Oktober 2010 beantwortet hat. Gestützt auf Abklärungen der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) kam der Gemeinderat damals zum Schluss, dass eine öV-Erschliessung der hinteren Länggasse mittels einer Ringbuslinie nicht zielführend wäre.

¹ Gemäss Bericht der BVE (2007), Auswertung der Mikrozensusdaten 2005 für den Kanton Bern werden für die Stadt (Kerngemeinde) über 1000 Personen erfasst.

Heutige Netzstruktur

Wie im vorliegenden Postulat beschrieben, ist das S-Bahn-, Tram- und Busnetz der Kernagglomeration Bern heute radial ausgerichtet. Die Netzstruktur ist stark geprägt von der Topographie Berns und ihren spezifischen Beschränkungen (Aarelauf, Brücken), aber auch von der historischen Stadtentwicklung. Die Bahnlinien werden im Westen in Holligen, im Osten im Wankdorf und im Norden in Worblaufen gebündelt. Auch das Tram- und Busnetz ist wegen der Ausrichtung auf die bestehenden Brücken stark radial geprägt. Dies führt einerseits zu einer ausserordentlich guten Erreichbarkeit des Zentrums sowie zu schnellen und direkten Durchmesserbeziehungen, andererseits aber auch zur bekannten hohen Belastung der Innenstadt durch den öV.

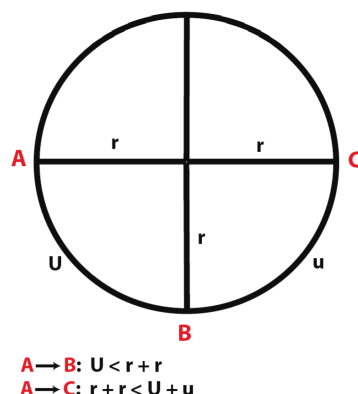
Ergebnisse der ZMB Zweite Tramachse Innenstadt

Die öV-Netzstruktur ist im Rahmen der ZMB Zweite Tramachse überprüft worden. Dabei zeigte sich, dass das Stadtzentrum und die Obere Altstadt auch weiterhin das weitaus wichtigste Zielgebiet des gesamten öV-Netzes bleiben wird. Die Haltestellen Hirschengraben und Bahnhof mit ihren idealen Umsteigemöglichkeiten zur S-Bahn und zum Fernverkehr, aber auch die hohe Anzahl an Arbeitsplätzen und die starke Detailhandelspräsenz sind die wichtigsten Gründe, weshalb auch in Zukunft an der heutigen Netzstruktur festgehalten werden soll. Das Netz soll jedoch um eine zweite Tramachse durch die Innenstadt ergänzt werden, welche sowohl die Belastung der Hauptgassen erheblich senken als auch neue betriebliche Spielräume für die Erweiterung des Tramnetzes eröffnen soll. Als klare Bestvariante wurde dabei die Linieneinführung durch die nördliche Innenstadt via Speicher- und Nägeligasse gefunden. In der im Mai 2012 durchgeführten Anhörung zeigte sich, dass die Resultate der ZMB weitgehend Zustimmung finden. Die Bestvariante ist als Projekt in das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungsprogramm (RGSK) aufgenommen worden, welches Mitte 2012 beim Bund eingereicht worden ist.

Basierend auf der Bestvariante Innenstadt Nord für die zweite Tramachse wird zurzeit das geltende Regionale Tramkonzept von 2003 durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland überprüft und weiterentwickelt. Als Grundphilosophie gilt, dass an den Schnittpunkten von Tram- und Buslinien mit der S-Bahn optimale Umsteigeknoten bestehen sollen (z.B. Wankdorf, Brünen, zukünftig Ostermundigen und Kleinwabern).

Konzept Ringlinie

Gemäss dem Vorschlag des vorliegenden Postulats soll die Ringlinie rund um das Stadtzentrum herum geführt werden und dadurch die radial ausgerichteten öV-Linien und die Umsteigeknoten im Stadtzentrum entlasten. Ringlinien weisen typischerweise folgende Eigenschaften auf:



Wie die schematische Darstellung deutlich macht, bieten tangentielle Verbindungen innerhalb des gleichen Sektors kürzere Strecken und Fahrzeiten als eine indirekte Verbindung via Stadtzentrum. Bei Fahrten in gegenüberliegende Sektoren sind dagegen die Strecke und damit die Fahrzeit einer Ringlinie deutlich länger als bei einer Radiallinie. Anders ausgedrückt: Für längere, sektorübergreifende Verbindungen ist eine Ringlinie nicht attraktiv, vorausgesetzt, es bestehen Radiallinien, welche die Fahrgäste rasch und direkt bzw. mit kurzen Umsteigezeiten zu ihren Fahrzielen bringen. Zur Illustration dieser Aussage kann die Linie 28 dienen. Deren Fahrzeit beträgt von Eigerplatz bis Wankdorf 29 Minuten. Mit der Linie 10 und Umsteigen auf die S-Bahn am Hirschengraben oder Bahnhof lässt sich aber die gleiche Strecke in 18 Minuten zurücklegen (bei 8 Minuten Umsteigezeit).

Da bei einer Ringlinie im Linienablauf grosse Nachfrageschwankungen auftreten und das Angebot auf die höchste Nachfrage ausgelegt werden muss, ist ihr Betrieb relativ kostenintensiv und die Wirtschaftlichkeit tendenziell tief.

Angesichts des gut ausgebauten und effizienten Netzes von Radiallinien in Bern - dessen Kapazität in den nächsten Jahren mit erheblichen Investitionen ausgebaut werden soll - kann eine Ringlinie vor diesem Hintergrund keine attraktive Alternative darstellen. Sie wäre aufgrund ihrer Länge sehr kostspielig und wegen der zu erwartenden tiefen Auslastung auch unwirtschaftlich. Zudem fehlt in der Stadt Bern wegen der topographischen Einschränkungen auch eine ringförmig um das Zentrum herum verlaufende Strassenstruktur. Namentlich fehlt eine innerstädtische Strassenverbindung zwischen Nordquartier und Länggasse. Ein weiterer Nachteil ist schliesslich die schwierig zu gewährleistende Busbevorzugung auf Tangentialachsen, welche zu Konflikten mit den passagierstärkeren öV-Linien auf den Radialachsen führt und damit das Verspätungsrisiko bei den Tangentiallinien erhöht.

Tangentiallinien als Alternative

Linien, welche Tangentialbeziehungen herstellen, lassen das Ziel des Postulats ebenso gut aber wesentlich kostengünstiger erreichen und können zudem schrittweise auf- und ausgebaut werden.

Bereits heute besteht in der Stadt und Kernagglomeration eine Reihe von Tangentiallinien, welche Querverbindungen innerhalb eines Sektors oder zwischen benachbarten Sektoren ermöglichen. Beispiele dafür sind:

- Linie 27 (Niederwangen - Bümpliz - Bethlehem - Weyermannshaus)
- Linie 28 (Eigerplatz-Wankdorf Bahnhof)
- Linie 29 (Bahnhof Niederwangen-Wabern Lindenweg)
- Linie 36 (Breitenrain-Münchenbuchsee, stellt in der Kernagglomeration die Tangentialbeziehung Breitenrain-WankdorfCity-Worblaufen her)
- Linie 40 (Allmendingen-Zollikofen, stellt in der Kernagglomeration die Tangentialbeziehung Egghölzli-Wankdorfplatz).

Es ist sinnvoll, das Angebot der Tangentiallinien zukünftig weiter auszubauen und zu systematisieren. In einer Grobanalyse ist die Regionalkonferenz Bern-Mittelland zum Schluss gekommen, dass grundsätzlich Handlungsbedarf entlang zweier Tangentialachsen besteht. Näher zu prüfen sind:

- Eine oder zwei *Westtangente*n, die Niederwangen mit Brünnen und die Quartiere Weisenbühl - Holligen - Güterbahnhof - Länggasse miteinander verbinden.
- Eine *Nordtangente*, welche die Quartiere Bethlehem - Weyermannshaus - Länggasse - Innere Enge - Wankdorf miteinander verbindet.

Damit könnten die wesentlichen, heute noch bestehenden Lücken in den Tangentialverbindungen zwischen benachbarten Quartieren geschlossen werden. Namentlich würden dadurch die Verbindungen zwischen folgenden Quartieren verbessert:

- Weissenstein und Holligen
- Holligen, Muesmatt und Länggasse
- Länggasse und Engeried
- Länggasse und Breitenrain
- Niederwangen und Brünen.

Die Linienführung sollte sich an den übergeordneten Grundsätzen der Verkehrs- und Stadtplanung der Stadt Bern orientieren. So ist darauf zu achten, dass die Linien auf dem Basis- und Übergangnetz verkehren, verkehrsberuhigte Quartierstrassen sind nach Möglichkeit zu meiden. Eine Linienführung via Fabrikstrasse, Hochfeldstrasse oder Neufeldstrasse, wie sie im Postulat vorgeschlagen wird, kann deshalb keine Option sein.

Ausgehend von diesen Erkenntnissen beabsichtigt die Regionalkonferenz in den nächsten Jahren konkret Tangentiallinien in folgenden Gebieten zu untersuchen:

- Weissenbühl/Eigerplatz - Ausserholligen
- Fischermätteli - Holligen - Länggasse
- Bümpliz - Weyermannshaus - Länggasse - Wankdorf
- Niederwangen - Brünen.

Haltung des Kantons

Der Kanton hat anlässlich der Diskussionen um das öV-Angebotskonzept 2014 - 2017 der Region Bern-Mittelland deutlich gemacht, dass er in den kommenden Jahren angesichts seiner schlechten Finanzaussichten Anträge für Angebotsausbauten sehr restriktiv beurteilen müssen. Er steht zwar einer Strategie des Ausbaus von Tangentialverbindungen im öV nicht grundsätzlich ablehnend gegenüber, erachtet sie aber nicht als prioritär. Deshalb ist auch die Finanzierung von Planungsstudien für neue Tangentiallinien bisher nicht gesichert.

Anliegen des Postulats im Einzelnen

In Absprache mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (Regionalkonferenz) nimmt der Gemeinderat zu den im Postulat vorgebrachten Anliegen wie folgt Stellung:

Zu Punkt 1 und 2:

Die Mikrozensusdaten genügen für solch detaillierte Auswertungen nicht. Aussagekräftig sind hingegen die Kennzahlen der bestehenden wichtigen Tangentiallinien. So zeigen die Passagierzahlen für die Linie 28, dass sich die Nachfrage im Vergleich zu Radiallinien auf bescheidenem Niveau bewegt. Der Vergleich mit der (radialen) Linie 17 zeigt:

	Linie 28	Linie 17
Minimalvorgabe (Pers./Kurs)*	10	15
Durchschnittliche Belegung (Pers./Kurs)	13	28
Zielvorgabe (Pers./Kurs)*	16	25
Kurse/Stunde	4	6
Spitzenstunden Morgen/Abend	4	8

*gemäss kantonaler Angebotsverordnung

Zu bemerken ist dazu, dass die Kostendeckung - eine weitere Anforderung der kantonalen Angebotsverordnung - der Linie 28 mit 45 % sehr gut ist (Zielvorgabe 50 %).

Die hohen Frequenzen der radialen Linien wie auch die hohe Zahl von ein- und aussteigenden Fahrgästen an den Haltestellen Hirschengraben bis Zytglogge legen nahe, dass der grösste Teil der Benützerinnen und Benützer von Tram und Bus ihr Ziel oder ihren Ausgangspunkt entweder in der Innenstadt haben, oder das Zentrum radial durchqueren wollen. Eine signifikante Entlastung der wichtigen öV-Radiallinien und des Bahnhofs Bern als Umsteigeknoten wäre deshalb durch die Einführung bzw. den Ausbau von Tangentiallinien nicht zu erwarten, hingegen eine stetige, wenn auch sanfte Verbesserung des Modalsplitanteils für den öV auf den jeweiligen Tangentialbeziehungen.

Zu Punkt 3:

Auf kürzeren Tangentialbeziehungen können die Fahrzeitgewinne erheblich sein. So könnte gemäss Berechnungen der Regionalkonferenz etwa bei einer Direktbeziehung Niederwangen Bahnhof - Westside Bahnhof die Fahrzeit (inkl. Umsteigen) von 23 auf 11 Minuten reduziert werden, d.h. auf weniger als die Hälfte.

Auf längeren Tangentialbeziehungen nimmt dagegen die Attraktivität einer Tangentiallinie rasch ab. Eine Direktverbindung zwischen Wabern und Westside via Köniz Bahnhof - Niederwangen Bahnhof würde 36 Minuten benötigen. Mit der S-Bahn kann jedoch die gleiche Strecke heute mit Umsteigen in Bern Bahnhof bereits in minimal 25 Minuten zurückgelegt werden.

Zu Punkt 4:

Kostenabschätzungen können beim heutigen Wissenstand weder für einen Ringbus noch für eine der möglichen Tangentiallinien gemacht werden. Dazu müsste zuerst in einem Angebotskonzept die Linienführung geklärt und gestützt darauf ein konkretes Betriebskonzept mit Fahrplan erarbeitet werden.

Für die Stadt erweisen sich die bestehenden Tangentiallinien als relativ teuer. So bewegt sich der Kostenbeitrag, den die Stadt für die Linie 28 zu leisten hat, etwa auf gleicher Höhe wie derjenige für die Linie 17, welche jedoch weitaus höhere Passagierfrequenzen und einen weitaus höheren Fahrplankontakt hat. Die Linie 28 transportiert mit 4 400 Personen/Tag weniger als die Hälfte der Fahrgäste der Linie 17 (9 000 Personen/Tag) obwohl sie fast doppelt so viele Haltestellen aufweist.

Zu Punkt 5:

Eine Ringlinie kann das in der Stadt Bern aufgebaute, effiziente System von radialen öV-Linien nicht ersetzen. Ein Umbau des öV-Systems in dieser Weise würde der hauptsächlichen Nachfrage der Bevölkerung widersprechen und deshalb zu einer massiven Attraktivitätseinbusse führen. Die vorgeschlagenen Tangentiallinien sind deshalb als Ergänzung des bestehenden Systems zu verstehen. Es werden dadurch zusätzliche, auf dem bestehenden Liniennetz nicht kompensierbare Kosten entstehen. Wo neue Tangentialverbindungen durch Verlängerung bestehender Linien (bessere Integration im Quartier) geschaffen werden können, ist es allenfalls möglich, das Kosten-Nutzen-Verhältnis dieser Linien zu erhöhen.

Zu Punkt 6:

Wie einleitend dargestellt, sind der Gemeinderat und die Regionalkonferenz gestützt auf die Erkenntnisse der aktuellen Planungsstudien, namentlich der ZMB Zweite Tramachse, der Auffassung, dass das radiale öV-Netz der Stadt und Kernagglomeration Bern ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist. Mit der zweiten Tramachse können im Zentrum die zusätzlich benötigten Kapazitäten für den mittel- bis langfristigen Ausbau und die Weiterentwicklung des

Tram- und Busnetzes geschaffen werden. Das öV-Netz soll darüber hinaus mit weiteren Tangentialverbindungen ergänzt werden.

Eine Ringlinie erachten der Gemeinderat und die Regionalkonferenz demgegenüber nicht als zukunftsweisende Lösung, da die bestehenden Radiallinien sowie ausgebaute und neue Radiallinien für den Grossteil der öV-Benützerinnen und -Benützer attraktivere und kürzere Beziehungen anbieten.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Kosten für eine Ringlinie können beim heutigen Kenntnisstand nicht beziffert werden. Aufgrund ihrer Länge und der absehbar bescheidenen Passagierfrequenzen wäre aber eine solche Linie sowohl für die Stadt wie auch für den Kanton als Besteller sehr kostspielig und würde einen tiefen Kostendeckungsgrad aufweisen.

Die Abschätzung der Kosten für weitere Tangentiallinien werden Gegenstand der weiteren Planungsarbeiten sein. Die bestehenden Tangentiallinien verursachen der Stadt Bern via öV-Gemeindebeitrag aktuell Kosten zwischen Fr. 150 000.00 (Linie 36) und Fr. 500 000.00 pro Jahr (Linie 28).

Bern, 21. November 2012

Der Gemeinderat