

Postulat Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer, SP): Erschliessung des Inselareals mit einer Standseilbahn ab Loryplatz*Ausgangslage*

Eine bessere öV-Erschliessung des Inselspitals ist dringend erforderlich. Die vorgesehene Umlenkung des Busses Nr. 11 durch das Inselareal bringt jedoch nicht wenige Verschlechterungen anderswo.

Problematik der heutigen Erschliessungsvorhaben

Die durch die Inselspital-Erschliessung mit dem Bus Nr. 11 notwendige alternative Erschliessung des VonRoll-Areals mit dem Postauto Nr. 101 führt zu bedeutenden Nachteilen bezüglich des Abfahrortes vom Postautobahnhof und der damit verbundenen schlechteren Anbindung an das übrige städtische Nahverkehrsnetz. Es ist überdies nicht auszuschliessen, dass die Zunahme der Anzahl Kursfahrzeuge vom Postautobahnhof die Knoten Laupenstrasse/Schanzenstrasse und Schanzenstrasse/Ausfahrt Westplattform erheblich belasten wird. Möglicherweise wird durch den Wegfall der heutigen Buslinie Nr. 11 zum Güterbahnhof auch die heute in den Hauptverkehrszeiten bereits überlastete Trolleybuslinie in die Länggasse für die Erschliessung der Uniareale in der hinteren Länggasse nochmals stärker belastet.

Erschliessung des Inselareals mit einer Standseilbahn ab Loryplatz

Eine Erschliessung des Inselareals mittels einer Standseilbahn ab Loryplatz eröffnete in vielerlei Hinsicht eine attraktive Lösung. Die damit erreichte Verknüpfung des Inselspitals mit den neuen Tramlinien nach Bümpliz und Brünnen würde überdies einen grossen Teil der Stadt Bern sowohl im Osten, im Zentrum wie insbesondere auch die Quartiere im Westen von Bern direkt mit dem Umsteigepunkt zur Standseilbahn am Loryplatz verbinden. Der Umsteigepunkt Loryplatz zur Standseilbahn eignet sich deshalb ausgezeichnet für die angestrebte Verbesserung der Erschliessung des Inselareals. Gleichzeitig könnte auch die von Bewohnergruppen angestrebte Attraktivierung des Loryplatzes erleichtert werden. Aus seilbahntechnischer Sicht erachten Fachleute und Herstellerfirmen nach einer – zweifellos noch unverbindlichen – Erstbeurteilung eine derartige Erschliessung als machbar und wirtschaftlich. Als Variante wäre auch eine Linienführung zwischen Brunnmattstrasse und Insel-Haupteingang möglich. Entsprechende Unterlagen stehen zur Verfügung.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt zu prüfen, wie weit eine Erschliessung des Inselareals mit einer Standseilbahn zwischen „Loryplatz“ und „Haupteingang Inselspital“ mit möglichem Zwischenhalt „Frauenspital“ eine qualitativ bessere, kundenfreundlichere und verkehrspolitisch für die gesamte Stadt interessantere Möglichkeit darstellt. Als Variante soll auch eine Linienführung zwischen Brunnmattstrasse und Insel-Haupteingang in die Prüfung einbezogen werden.

Bern, 11. November 2010

Postulat Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer, SP), Guglielmo Grossi, Leyla Gül, Halua Pinto de Magalhães, Silvia Schoch-Meyer, Edith Leibundgut, Patrizia Mordini, Kurt Hirsbrunner, Beatrice Wertli, Vinzenz Bartlome, Martin Mäder, Martin Schneider, Annette Lehmann, Ursula Marti

Antwort des Gemeinderats

Der öffentliche Personennahverkehr basiert in der Stadt und Region Bern heute auf einem dichten Netz von Tram-, Trolleybus- und Buslinien. In der Region Bern bestehen mit der Gurtenbahn und der Marzilibahn zwei Standseilbahnen, welche jedoch im Sinne der kantonalen Gesetzgebung als touristischer und nicht als öffentlicher Verkehr gelten. Sie müssen deshalb kostendeckend betrieben werden und erhalten keine Abgeltungen vom Kanton.

Transportsystem Standseilbahn

Standseilbahnen kommen im öffentlichen Personennahverkehr vereinzelt bei spezifischen Erschliessungsproblemen zum Einsatz, namentlich wenn grosse topographische Hindernisse zu überwinden sind oder geeignete Strassen für umwegfreie Tram- oder Buslinien fehlen. Bei Standseilbahnen handelt es sich um zwei fix an einem rundum laufenden Seil befestigte Züge, die sich auf einem Gleis im Pendelbetrieb von den beiden Endstationen her aufeinander zu bewegen. Auf der Streckenmitte befindet sich eine zweispurige Kreuzungsstelle, welche gleichzeitig als Haltestelle dient.

Ein aktuelles Beispiel ist der 2010 in Venedig eröffnete „People Mover“, eine Standseilbahn von 870 Meter Länge, welche die Isola del Tronchetto mit der Piazzale Roma am Eingang zum Canale Grande verbindet. Auf der Tronchetto-Insel befinden sich der Kreuzfahrthafen und grosse Parkplatzanlagen für Privatfahrzeuge und Autobusse. Der „People Mover“ ist eine auf Stützen gebaute Hochbahn, die beiden Endhaltestellen sind abgesenkt, so dass die Fahrgäste zum Ein- und Aussteigen keinen Niveauunterschied überwinden müssen. Die Kosten für die Anlage werden vom Ersteller mit umgerechnet 24 Mio. Franken angegeben (Preisstand 2005). Weitere Informationen finden sich unter: www.dcc.at. Typischerweise wird also die moderne Standseilbahn im Stadtverkehr als Verkehrsmittel für den „Shuttle“-Betrieb, d.h. für den Transport grosser Personenmengen zwischen zwei Punkten mit möglichst wenigen Zwischenhalten, eingesetzt.

öV-Erschliessung Insel/Von Roll

In mehreren Studien hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland in den vergangenen Jahren verschiedene Varianten zur besseren öV-Erschliessung des Inselspitals und des Von-Roll-Areals untersucht. Es zeigte sich, dass die beste Lösung darin besteht, zukünftig das Inselspital mit der Linie 11 und das Von-Roll-Areal via Haltestelle Güterbahnhof mit der Linie 101 (Bern Bahnhof - Hinterkappelen) zu erschliessen. In einer ersten Phase wird der Trolleybus der Linie 11 beim Friedbühlkreisel wenden, nach der Umnutzung des Areals KVA Warmbächliweg wird die Linie bis zur Kreuzung Freiburgstrasse/Warmbächliweg verlängert. Die Linie 101 wendet weiterhin auf der Postautoplattform. Für die Linie besteht die Option Abfahrtsort Bahnhofplatz, falls die Durchbindung mit einer Buslinie Richtung Nordwesten möglich wird. Sie wird mit einem Grundtakt von zehn Minuten betrieben, dieser wird während den Zeiten hoher Nachfrage mit Ergänzungskursen zu einem 5-Minutentakt erhöht.

Im Vergleich zum heutigen Zustand wird mit dieser Lösung die Transportkapazität der beiden Linien um 15 % erhöht. Das Angebot kann flexibel weiter ausgebaut werden, wenn die Nachfrage weiter steigt. Momentan läuft für den „Inselbus“ das Plangenehmigungsverfahren. Falls dieses termingerecht abgeschlossen werden kann, ist eine Inbetriebnahme auf Sommer 2013 vorgesehen. Für die zur Realisierung dieser Lösung nötigen Anpassungen der Strasseninfrastruktur hat der Stadtrat mit SRB 630 vom 11. November 2010 einen Baukredit von Fr. 1 500 000.00 bewilligt. Das Inselspital investiert in die Sanierung der Freiburgstrasse und der darunter liegenden Werkleitungen auf seinem Areal 7 Mio. Franken, BERNMOBIL für die Trolleybus-Fahrleitung 3 Mio. Franken.

Linienführung und weitere Aspekte einer Standseilbahn

Das Postulat schlägt für die Standseilbahn eine Linienführung vom Loryplatz via Apgarweg zur Besucherplattform des Inselspitals vor. Der Grossteil der Besucherinnen und Besucher des Inselspitals kommen via Bahnhof Bern. Sie steigen dort auf die Linie 11 um, die sie heute in 3 Minuten an den Inselplatz bringt, zukünftig in 4 Minuten zum Haupteingang des Inselspitals. Gemäss dem Vorschlag des Postulats müssten die Besucherinnen und Besucher des Inselspitals mit der Linie 7 oder 8 zum Loryplatz fahren und dann auf die Standseilbahn umsteigen. Die Fahrzeit im Tram beträgt 6 Minuten ab Bahnhof, für die Standseilbahn sind inklusive Umsteigezeit und durchschnittliche Wartezeit mindestens 5 Minuten einzurechnen. Die mehr als verdoppelte Fahrzeit und der Umsteigezwang stellen einen grossen Nachteil der vorgeschlagenen Lösung dar.

Bei der im Postulat als Alternative vorgeschlagenen Linienführung via die Brunnmattstrasse wäre die gesamte Fahrzeit ab Bahnhof geringfügig kürzer als beim Abfahrtsort Loryplatz. Hingegen käme als Schwierigkeit hinzu, dass sich die Haltestelle Kaufmännischer Verband stadteinwärts verschoben von der stadtauswärts liegenden Haltestelle befindet. Vom Inselspital herkommende Fahrgäste müssten deshalb zum Umsteigen mehr als hundert Meter von der Standseilbahn zum Tram zu Fuss gehen und die Effingerstrasse überqueren.

Weiter fallen die folgenden fachlichen Aspekte bei der Beurteilung negativ ins Gewicht:

- Die Linien 11 und 101 würden bei der vorgeschlagenen Erschliessung wie heute betrieben. Durch die Bedienung der heutigen Haltestelle Inselspital am Inselplatz würden sie weiter eine mindestens gleich attraktive Verbindung zum Inselspital anbieten wie die Standseilbahn, namentlich für diejenigen Fahrgäste, die gut zu Fuss sind. Es würde sich damit um eine Mehrfachbedienung handeln, wie sie vom kantonalen öV-Gesetz in Artikel 6, Ziffer 4 untersagt wird.
- Auf dem Areal der heutigen Kehrrichtverbrennungsanlage (KVA) am Warmbächli ist in naher Zukunft eine Überbauung mit Wohnungen für maximal 600 Menschen und 250 Arbeitsplätze geplant. Mit einer Verlängerung der „neuen“ Linie 11 bis zur Kreuzung Freiburgstrasse/Warmbächliweg kann dieser neue Quartierteil in idealer Weise erschlossen werden. Falls das Inselspital via Loryplatz mit dem öV erschlossen würde, müssten für das Warmbächliareal andere, für die Fahrgäste ungünstigere und im Betrieb teurere Lösungen gesucht werden.
- Am Loryplatz müsste vom Tram auf die Standseilbahn umgestiegen werden, was gerade für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung, welche eine wichtige Besuchergruppe des Inselspitals ausmachen, ein zusätzliches Erschwernis darstellen würde. Positiv zu bewerten wäre hingegen, dass mit der Standseilbahn die Besucherplattform direkt und niveaufrei angefahren werden könnte.
- Auf dem Loryplatz ist der Raum für die Errichtung einer Standseilbahnstation nicht verfügbar. Die Bahn müsste auf der ganzen Länge bis zum Inselspital in Hochlage auf Stützen errichtet werden. Ob ein solches Bauwerk aufgrund der Bauvorschriften bewilligungsfähig wäre, ist fragwürdig.
- Im Nutzungszonenplan der Stadt Bern ist der grösste Teil der Fläche zwischen Inselheim und Frauenspital der Schutzzone B (Landschafts- und Ortsbildschutzareal) zugeteilt. Gemäss Artikel 25 Absatz 3 der Bauordnung der Stadt Bern dürfen auf solchen Flächen neue Bauten nur erstellt werden, soweit sie „dem Schutzzweck dienen oder diesen nicht wesentlich schmälern.“ Die Linienführung via Apgarweg würde dieses Gebiet, welches heute noch durch eine provisorische Parkplatzanlage belegt ist, weiter mit einer Verkehrsanlage tangieren, was der städtischen Bauordnung widersprechen würde. Ähnliche Probleme be-

stehen bei der anderen Linienführungs-Variante. Ab der Kreuzung Brunnmattstrasse/Schlösslistrasse ist die Breite der Strasse sehr gering. Es befindet sich dort das Haus Brunnmattstrasse 10, welches im kantonalen Denkmalschutzinventar als schützenswert eingestuft ist.

Haltung von Kanton, Region und Inselempital

Gemäss der kantonalen öV-Gesetzgebung ist die Region für die Planung des öV-Angebots zuständig, der Kanton entscheidet als Besteller über das tatsächliche Angebot. Ein solches Projekt könnte also nur mit Zustimmung von und in Zusammenarbeit mit Region und Kanton lanciert werden. In einem langwierigen Verfahren konnte eine Lösung für die Erschliessung des Inselempitals und des Von-Roll-Areals gefunden werden, welche durch den Grossen Rat verbindlich beschlossen wurde. Vor diesem Hintergrund ist nicht davon auszugehen, dass Kanton und Region erneut auf eine Diskussion für eine andere öV-Erschliessung des Inselempitals eintreten würden. Dies umso mehr, als sich das bereits erwähnte Problem der Mehrfachbedienung stellen würde.

Zudem wäre auch die Zustimmung und Mitarbeit der betroffenen Grundeigentümer unabdingbar. Namentlich das Inselempital als wichtigster Grundeigentümer hat sich gestützt auf seine langfristige Entwicklungs- und Erschliessungsstrategie klar für die Lösung „Inselbus“ ausgesprochen und dafür einen Investitionskredit von 7 Mio. Franken gesprochen. Eine Abkehr von dieser Haltung ist auszuschliessen.

Beurteilung durch den Gemeinderat

Beim Inselempital handelt es sich um eines der wichtigsten Fahrziele in der Stadt Bern, in dem täglich über 7 000 Mitarbeitende und mehrere Tausend Besucherinnen und Besucher ein- und ausgehen. Es ist der grösste Arbeitgeber der Stadt Bern und das zweitgrösste Spitalzentrum der Schweiz mit nationaler Bedeutung. Die Verbesserung der öV-Erschliessung ist deshalb für den Gemeinderat von grosser Bedeutung.

Mit dem „Inselbus“ kann die Erreichbarkeit des Inselempitals innerhalb und über die Region Bern hinaus wesentlich verbessert werden. Gleichzeitig kann mit den neuen Haltestellen Inselplatz, Bremgartenfriedhof und Güterbahnhof der Linie 101 samt Verstärkungskursen auch der neue Universitätsstandort Von Roll erschlossen werden. Zudem kann zu gegebener Zeit die geplante Überbauung Warmbächliweg durch die Verlängerung der Linie 11 einfach erschlossen werden. Die Standseilbahn schneidet schliesslich bezüglich der längeren Fahrzeit und dem „Umsteigezwang“ schlechter ab als der Inselbus.

Insgesamt erkennt der Gemeinderat keine sachliche Notwendigkeit, zum jetzigen Zeitpunkt die Planung für eine alternative öV-Erschliessung des Inselareals zu initiieren. Dies umso mehr, als mit diesem Projekt eine erhebliche Wertvernichtung bei noch nicht amortisierten Infrastrukturen von Stadt und privaten Grundeigentümern verbunden wäre. So ist der sanierte und umgestaltete Loryplatz erst Mitte 2009 eröffnet worden. Aufgrund dieser Beurteilung beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Investitionskosten für die öV-Erschliessung des Inselareals mit einer Standseilbahn können erst im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geschätzt werden (Kostengenauigkeit: +/- 50 %). Aufgrund von Referenzprojekten scheinen Kosten in einer Grössenordnung von 25 Mio. Franken oder mehr realistisch.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat abzulehnen.

Bern, 27. April 2011

Der Gemeinderat