

Postulat Oliver Berger (FDP): Bessere und effizientere ÖV-Erschliessung von Berns Südwesten

Die ÖV Anbindung in den Quartieren Mattenhof und Weissenbühl ist im innerstädtischen Vergleich eher unterdurchschnittlich. Das war nicht immer so. Früher hatte die Linie 5 (Fischermätteli) wochentags einen Taktfahrplan von 6 Minuten.

Diese verschwand jedoch im Jahr 2010 und wurde zur neuen Linie 6 mit einer Frequenz von 10 Minuten wochentags und 15 Minuten abends sowie am Wochenende. Die Linie 3 (Weissenbühl) mit einer Frequenz von ehemals 5-7 Minuten wurde aufgeteilt und ebenfalls auf eine Frequenz von 10 Minuten wochentags und 15 Minuten am Abend sowie am Wochenende reduziert. Das Weissenbühl-Tram macht am Bahnhof eine für alle Verkehrsteilnehmer unzweckmässige Zik-Zak-Fahrt.

Diese Situation ist in der Summe unbefriedigend, weil das ÖV-Angebot sowie der Komfort für die Passagiere insgesamt abgenommen haben.

Da die Gleisanlagen der Linie 6 offenbar demnächst saniert werden sollen, stellt sich die Grundsatzfrage, wie die ÖV-Anbindung des Südwestens insgesamt verbessert werden kann.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt, dem Stadtrat einen Bericht mit folgendem Inhalt vorzulegen:

Wie die Taktfrequenz der Linien 6 und 3 zwischen Bahnhof und den jeweiligen Endstationen insbesondere in den Stosszeiten erhöht werden kann.

- Falls aus Kapazitätsgründen oder technischen bzw. finanziellen Gründen nicht möglich, die Prüfung
- einer alternativen Routenführung des ÖVs in Berns Südwesten durch Neuverknüpfung oder Verlängerung von Tram- oder Buslinien
 - eines alternativen Verkehrsträgers, z.B. etwaiger Ersatz der 10-Minuten- Tramangebots durch einen 6-Minuten-Busservice

Bern, 17. Dezember 2020

Erstunterzeichnende: Oliver Berger

Mitunterzeichnende: Ursula Stöckli, Bernhard Eicher, Thomas Hofstetter, Dolores Dana, Tom Berger

Bericht des Gemeinderats

Nach Rücksprache mit dem kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV), der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) und BERNMOBIL nimmt der Gemeinderat zum vorliegenden Vorstoss wie folgt Stellung.

Heutiges Angebot

Der Südwesten der Stadt Bern wird aktuell durch zwei S-Bahn-, drei Tram- und fünf Buslinien durch den öffentlichen Verkehr erschlossen. Das Angebot setzt sich folgendermassen zusammen:

Linie	Haltestellen	Taktfrequenz		
		Hauptverkehrszeit	Nebenverkehrszeit	Wochenende tagsüber
S3/ Belp-Biel	Bahnhof Weissenbühl	30 Minuten	30 Minuten	30 Minuten
S31/Belp-Müchsenbuchsee (-Biel)	Bahnhof Weissenbühl	30 Minuten	-	-
3/Bern Bahnhof-Weissenbühl	Hasler Eigerplatz Beaumont Weissenbühl	10 Minuten	10 Minuten	10 Minuten
6/Worb-Bern Bahnhof-Fischermätteli	Brunnhof Cäcilienstrasse Munzinger Fischermätteli	10 Minuten	10 Minuten	Sa: 10 Minuten So: 15 Minuten
9/Wabern-Bern Bahnhof-Wankdorf Bahnhof	Sulgenau Wander Schöneegg Sandrain	6 Minuten	6 Minuten	7,5/12 Minuten
10/Ostermundigen-Bern Bahnhof-Köniz Schliern	Eigerplatz Weissensteinstrasse Dübystrasse	2,5 Minuten	5 Minuten	6/10 Minuten
17/Köniz Weiermatt-Bern Bahnhof	Fischermätteli Loryplatz Brunnhof Hasler	7,5 Minuten	10 Minuten	10 Minuten
19/Elfenau-Bern Bahnhof-Blinzern	Sulgenau Wander Zieglerspital	5 Minuten	10 Minuten	10 Minuten
28/Wankdorf Bahnhof-Weissenbühl Bahnhof	Bahnhof Weissenbühl Beaumont Eigerplatz Sulgenau	15 Minuten	15 Minuten	-
31/Niederwangen-Brunnadernstrasse	Fischermätteli Munzinger Weissensteinstrasse Eigerplatz Sulgenau	15 Minuten	15 Minuten	-

Nächste Angebotsschritte

In den nächsten Jahren sind in diesem Gebiet folgende Verbesserungen im ÖV-Angebot geplant:

- Linie 9: Voraussichtlich ab 2024 ist in den Hauptverkehrszeiten eine Taktverdichtung zum 5-Minuten-Takt vorgesehen.
- Linie 10: Voraussichtlich ab Dezember 2025 sollen Doppelgelenktrolleybusse eingesetzt werden, womit der extrem hohe Fahrplanktakt von 2,5 Minuten auf voraussichtlich 4 Minuten angepasst, die Fahrplanstabilität verbessert und die Transportkapazität verstetigt werden kann.
- Linie 3: Mit der geplanten Tramlinie Bern-Ostermundigen soll diese Linie mit einem Tramast im Osten der Stadt durchgebunden werden, womit die mit grossen Nachteilen behaftete Schlaufenfahrt beim Bahnhof eliminiert wird. Welche Linien verknüpft werden, wird in den nächsten Jahren untersucht und geklärt. Je nach Verlauf des Baubewilligungsverfahrens kann frühestens 2024 mit dem Bau der Tramlinie Bern-Ostermundigen begonnen werden. Es wird mit einer Bauzeit von mindestens vier bis fünf Jahren gerechnet.
- Linie 6: Dem Stadtrat liegt das Geschäft Gleisersatz Brunnhof-Fischermätteli; Ausführungskredit; Kostenanteil der Stadt Bern (2017.TVS.000315) vor. Falls die städtischen Stimmberechtigten dem Realisierungskredit Ende November 2021 zustimmen, ist die Sanierung des Abschnitts Mattenhof-Fischermätteli 2023 bis 2025 vorgesehen. Der Kanton hat seinen Beitrag an die Schienensanierung im ÖV-Investitionsrahmenkredit 2022 – 2025 berücksichtigt, welchem der Grosse Rat am 10. März 2021 zugestimmt hat.
- Die Aufrechterhaltung des Trambetriebs ins Fischermätteli entspricht nicht zuletzt der Forderung des Postulats Fraktion SP (Peter Marbet/Fuat Köçer) *Tram-Ast Fischermätteli (Linie 6) muss bleiben*, welches der Stadtrat am 14. August 2014 mit 44 gegen 15 Stimmen bei 4 Enthaltungen erheblich erklärte.
- Auf dem Ast Worb hat der Bund im Rahmen des Ausbaus Schritts 2035 der Schieneninfrastruktur die Finanzierung des Doppelspurabschnitts Muri-Gümligen beschlossen. Damit wird in gut 10 Jahren ein 7,5-Minutentakt zwischen Fischermätteli und Gümligen Siloah ermöglicht.

Langfristige Angebotsentwicklung

Die RKBM hat im Dezember 2020 die ÖV-Netzstrategie für die Kernagglomeration vorgelegt. Darin wird die Weiterentwicklung des Hauptliniennetzes für den Zeithorizont 2040 präsentiert. Für den Korridor Köniz bestehen dabei zwei Optionen: Tram ab Eigerplatz oder Verlängerung RBS. Bei der Option Tram wäre eine Alternative zum heutigen Trambetrieb nach Weissenbühl zu suchen. Zur vertieften Abklärung der beiden Optionen wird der Kanton demnächst eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) starten. Für den Korridor Fischermätteli sieht die Netzstrategie langfristig den Weiterbetrieb als Tramlinie vor, um die Durchbindung aller Tramlinien zu gewährleisten. Im Zeithorizont 2040 soll weiter zur Stärkung der südlichen Tangentialbeziehung die Linie 31 mit Gelenkbussen im 7,5-Minutentakt betrieben werden.

Zu den Anliegen des Vorstosses

Der vorliegende Vorstoss wünscht die Erhöhung der Taktfrequenz auf den beiden Tramlinien 3 und 6. Dazu ist zu bemerken, dass die Nachfrage auf den beiden relevanten Linienabschnitten Eigerplatz-Weissenbühl und Mattenhof-Fischermätteli mit dem heutigen Angebot gut abgedeckt werden kann. Auch in Anbetracht des ausgedehnten weiteren ÖV-Angebots in diesem Gebiet ist eine Taktverdichtung auf den beiden Linien an sich nicht notwendig.

Dennoch sind wie dargestellt aus übergeordneten Gründen in naher Zukunft auf beiden Linien Massnahmen zur Verbesserung des Angebots vorgesehen:

- Die Linie 3 wird mit der Eröffnung der Tramlinie nach Ostermundigen mit einem östlichen Tramast verknüpft werden. Eine Taktverdichtung ist in diesem Zusammenhang möglich, aber nicht notwendig. Die Verknüpfung wird aber für die Fahrgäste der Linie 3 auch so einen erheblichen

Qualitätsgewinn darstellen, namentlich durch die umsteigefreie Fahrt bis in die Innenstadt und den Wegfall der zeitraubenden Schlaufenfahrt stadtauswärts zwischen Bahnhof und Hirschengraben.

- Auf der Linie 6 wird die Taktfrequenz von heute 10 auf 7,5 Minuten erhöht, sobald der Doppelspurausbau zwischen Muri und Gümligen erfolgt ist.

Das Hauptanliegen des vorliegenden Postulats kann somit als erfüllt betrachtet werden. Ergänzend nimmt der Gemeinderat zu den im vorliegenden Vorstoss geäusserten optionalen Vorschlägen wie folgt Stellung:

- Verknüpfung von Tram- oder Buslinien: Das Anliegen wird auf der Tramlinie 3 erfüllt.
- Umstellung von Tram- auf Busbetrieb: Die Netzstrategie verfolgt angesichts der prognostizierten starken Nachfragezunahme den Ansatz «Umstellung von Bus- auf Tramlinien», womit auch ein Beitrag zur Entlastung des Stadtraums Bahnhof geleistet werden kann. Tramlinien können aufgrund der höheren Fahrzeugkapazität in einem geringeren Takt als Buslinien verkehren, was die Anzahl der ÖV-Bewegungen reduziert. Bei der Tramlinie 6 steht angesichts der bevorstehenden Gleissanierung, für welche der kantonale Finanzbeitrag bereits gesprochen ist, eine Umstellung nicht zur Diskussion.
- Einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung im Südwesten von Bern wird auch der ab Dezember 2025 geplante Einsatz von Doppelgelenktrolleybussen auf der Linie 10 darstellen.
- Keine Option stellen Linienverlängerungen dar, wie entsprechende Abklärungen im Rahmen der Netzstrategie ergeben haben. Dies insbesondere deshalb, weil zukünftig in den Quartieren Weissenbühl und Fischermätteli das Nachfragepotenzial nicht massgeblich zunehmen wird.

Fazit

Die südwestlichen Gebiete der Stadt Bern sind durch die S-Bahnstation Weissenbühl, drei Tram- und fünf Buslinien hervorragend erschlossen und ins ÖV-Netz der Region eingebunden. Aus einer streng lokalen Sicht drängt sich somit keine Verbesserung des Angebots auf. Dennoch werden aus übergeordneten Gründen in den kommenden Jahren auf den Linien 3, 6 und 10 Massnahmen zur Verbesserung des Angebots umgesetzt, von welchen auch der Südwesten der Stadt Bern profitieren wird. Weitere Massnahmen zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung erachtet der Gemeinderat nicht als erforderlich.

Folgen für Finanzen und Personal

Taktverdichtungen im öffentlichen Verkehr haben eine Erhöhung des ÖV-Gemeindebeitrags zur Folge, da die Anzahl der Kurshalte an Haltestellen (sog. ÖV-Punkte) eine der beiden Bemessungsgrundlagen ist, welche mit einer Gewichtung von zwei Dritteln zur Berechnung des ÖV-Beitrags herangezogen wird (die andere Bemessungsgrundlage ist die Bevölkerungszahl). Die Erhöhung der Taktfrequenz auf der Linie 6 von 10 auf 7,5 Minuten wird den städtischen Beitrag für diese Linie um rund ein Viertel erhöhen. Umgekehrt wird die Einführung von Doppelgelenkbussen auf der Linie 10 und die damit einhergehende Anpassung der Taktfrequenz von 2,5 auf ca. 4 Minuten den linienbezogenen Beitrag um rund 25 Prozent reduzieren.

Antrag

1. Der Gemeinderat beantragt dem Stadtrat, das Postulat erheblich zu erklären.
2. Die Stellungnahme gilt gleichzeitig als Prüfungsbericht.

Bern, 26. Mai 2021

Der Gemeinderat