

## **Bericht des Gemeinderats**

### **Postulat Fraktion GFL/EVP (Nadia Omar/Anna Magdalena Linder, GFL) vom 06. September 2007: Busverbindung über die Bremgartenstrasse (07.000314)**

In der Stadtratssitzung vom 22. Mai 2008 wurde das folgende Postulat Fraktion GFL/EVP erheblich erklärt:

Die Bremgartenstrasse liegt entlang dem Bremgartenwald zwischen dem Forsthaus und dem Park& Ride Neufeld. An dieser Strasse liegen nicht nur das Neufeldgymnasium, das Lindenhofspital, das Tierspital und die Unisporthallen, sondern auch das neu genutzte Von-Roll-Areal mit der Berufs- und Laufbahnberatung für den ganzen Kanton, Wohnblöcke und das Gebiet für die geplante PH.

Auf der ca. 1,5 km langen Bremgartenstrasse verkehrt aber noch keine Buslinie. Das Problem, das sich speziell angesichts des Lindenhofspitals bietet, wohin gehbehinderte und kranke Menschen nur mit dem Auto oder dem Taxi kommen, ist nicht neu.

Die viel frequentierte neue Nutzung auf dem Von-Roll-Areal an der Bremgartenstrasse bedingt

dringend einer Neubeurteilung der alten Forderung einer Busverbindung über die Bremgartenstrasse. Spitäler, Schulen, Uni und wichtige öffentliche Dienstleistungen gehören zu den vordringlichsten Gründen für eine Neuerschliessung einer öV-Strecke.

Uns ist nichts bekannt zum Stand der Planung, es interessiert uns, was der Gemeinderat zu tun gedenkt.

Wir bitten daher den Gemeinderat, in der Regionalen Verkehrskonferenz mit folgenden Fragen vorstellig zu werden:

1. Auf welche Weise kann die Bremgartenstrasse optimal mit einer Buslinie zwischen Güterbahnhof und Park & Ride Neufeld erschlossen werden (Rundlinie(n)?)
2. Mit welchen Kosten ist für die Planung, die Stromkabel, die Haltestellen etc. zu rechnen.

Bern, 6. September 2007

Postulat Fraktion GFL/EVP (Nadia Omar/Anna Magdalena Linder, GFL), Susanne Elsener, Erik Mozsa, Gabriela Bader Rohner, Barbara Streit-Stettler, Rania Bahnan Büechi

## **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 18. Juni 2008 auch das Postulat Fraktion SP/JUSO (Ursula Marti, SP): öV-Erschliessung Von Roll und 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 - Länggassstrasse 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 Lindenhospitals 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 Nach-

frage 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.

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 Ausbauetappe 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 (Gü-

---

<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.

terbahnhof 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 Fahrplanaus-

gleichzeitig 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 Länggassstrasse/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 Neubrückestrasse verschoben. 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 Stadttagente 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 Dieselmotor 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.

#### *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 Inselspitals 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 Güter-

bahnhof 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 Fahrplangentwürfe 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