

Interpellation Fraktion SP/JUSO (Gisela Vollmer, SP): Bahnhöfe sind intermodale Schnittstellen. Auch in Bern?

Ausgangslage

Unter intermodalen Schnittstellen werden heute die Verknüpfungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern (Eisenbahn, Postauto, Tram, Bus, Fussverkehr, Velowege und -parkplätze, Park&Ride) sowie weiteren Infrastruktureinrichtungen verstanden. Die Ausgestaltung optimaler intermodaler Schnittstellen ist für die Leistungsfähigkeit, die Kundenorientierung und die Entwicklung des öffentlichen und gesamten Verkehrs von zentraler Bedeutung.

Problemstellung

Auf dem Gemeindegebiet der Stadt Bern befinden sich mehrere, zum grössten Teil in den letzten Jahren sanierte Regionalverkehrsbahnhöfe, die den heutigen Anforderungen als intermodale Schnittstellen noch nicht genügen.

So sind das Netz und die Haltestellen von Bernmobil vielerorts nicht oder nur ungenügend auf die Umsteigebeziehungen zum Regionalverkehr ausgerichtet. Ebenso sind die Nutzungen im unmittelbaren Umfeld der Bahnhöfe sowie die dazu gehörenden Verbindungsräume zu wenig den Bedürfnissen der öV-Reisenden angepasst.

Fragen

Vor dem Hintergrund der oben erwähnten Problemstellungen wird der Gemeinderat um Beantwortung folgender Fragen gebeten:

1. Hat der Gemeinderat ein Konzept und einen Zeitplan für die Umgestaltung der bestehenden S-Bahnhöfe zu intermodalen Schnittstellen?
2. Wurde dieses Konzept mit den beteiligten Akteuren koordiniert?
3. Wie sollen überdies die ausserhalb des Stadtgebietes liegenden öV-Haltestellen mit dem städtischen Nahverkehr besser verknüpft werden?
4. Berücksichtigt die vorgesehene Neuauflage „Tram Bern West“ die Anforderungen an intermodale Schnittstellen?
5. Bestehen Konzepte bezüglich der Gestaltung des öffentlichen Raumes als Verbindungs- und Zugangswege zum öffentlichen Verkehr mit direkten und kurzen Wegbeziehungen?

Bern, 19. Mai 2005

Interpellation Fraktion SP / Juso (Gisela Vollmer, SP); Maya Widmer, Sarah Kämpf, Beni Hirt, Rolf Schuler, Patrizia Mordini, Béatrice Stucki, Claudia Muster, Giovanna Battagliero, Annette Lehmann, Beat Zobrist, Thomas Göttin, Corinne Mathieu, Raymond Anliker, Stefan Jordi, Andreas Flückiger, Rudi Keller, Michael Aebersold

Antwort des Gemeinderats

Die S-Bahn-Stationen als Knotenpunkte der verschiedenen Verkehrsträger des öffentlichen Verkehrs haben in der Region Bern schon seit Jahren eine hohe Bedeutung. Für ihre langfristige Planung ist der Kanton bzw. in seinem Auftrag die Regionale Verkehrskonferenz der Region Bern (RVK4) zuständig. Die Verknüpfung der Verkehrsträger kann von der Stadt zwar

nicht in eigener Kompetenz geplant werden; die Stadt bringt aber selbstverständlich ihre diesbezüglichen Bedürfnisse und Vorstellungen in die Arbeiten der RVK ein.

Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Verkehr + Siedlung¹ waren die Verbesserung der Transportketten und die Aufwertung der S-Bahn-Stationen als öV-Knotenpunkte wichtige Themen. Dabei wurden die bestehenden S-Bahn-Stationen auf ihr Potenzial hinsichtlich des Wohnens und Arbeitens sowie in Bezug auf das Umsteigen beurteilt. Im „Angebotskonzept 2005 – 2008, Arbeitsschwerpunkte“² verfeinerte die RVK 4 alsdann ihre Planung zu den öV-Knoten zu einem Arbeitsprogramm für Qualitätssteigerungen in den S-Bahn-Stationen. Dieses ist heute Bestandteil des Angebotsbeschlusses 2005 – 2008 für den öffentlichen Verkehr, den der Grosse Rat am 10. Februar 2004 verabschiedet hat.

Als Beispiel für die Aufwertung der öV-Knoten in der Agglomeration Bern kann die S-Bahn-Station Wankdorf gelten, die im Dezember 2004 in Betrieb genommen wurde und die inzwischen mit über 3 000 Ein- und Aussteigenden pro Tag bereits zu den am meisten frequentierten Stationen der S-Bahn Bern zählt. Die optimale Verknüpfung der S-Bahn mit den übrigen öV-Linien ist hier ein zentrales Element der Aufwertungsmassnahmen. Die Anbindung der Trolleybuslinie 20 (Hauptbahnhof – Wyler) und der Tangentiallinie 28 (Eigerplatz – Wyler) erfolgte auf die Inbetriebnahme der S-Bahn-Station hin, und die Vorortlinien 36 (Münchenbuchsee), 40 (Allmendingen) und 41 (Papiermühle) werden im Rahmen der ESP-Erschliessungsmassnahmen mit der S-Bahn verknüpft. Im Zuge der Umgestaltung des Wankdorfplatzes soll auch die Tramlinie 9 (Guisanplatz) noch bis ins Wankdorf verlängert werden.

Zu Frage 1:

Für die öV-Infrastrukturplanung in der Agglomeration Bern ist, wie erwähnt, der Kanton zuständig, der entsprechende Aufträge an die RVK 4 erteilt hat. Das aktuelle Angebotskonzept sieht insbesondere die Eröffnung der S-Bahn-Station Brünnen mit Anbindung der städtischen öV-Linien vor. Mittelfristig werden auch der Bau einer S-Bahn-Station im Morillon sowie deren Verknüpfung mit dem Tram- und Busnetz zu prüfen sein.

Zu Frage 2:

Das Angebotskonzept einschliesslich der Festlegungen zu den öV-Knotenpunkten wurde in Absprache mit den Transportunternehmen (u.a. BERNMOBIL, BLS, SBB, RBS) von den RVK-Gremien genehmigt und ist integraler Bestandteil des kantonalen öV-Angebotsbeschlusses. Die entsprechenden Projekte durchlaufen die üblichen öffentlichen Mitwirkungsverfahren. Die Festlegungen für die öV-Knotenpunkte sind verbindliche Vorgaben für regionale und kommunale Richt- bzw. Nutzungspläne.

Zu Frage 3:

Die RVK-Konzeptarbeiten orientieren sich grundsätzlich nicht an Gemeindegrenzen; vielmehr wird das öV-System nach funktionalen Kriterien für den ganzen RVK-Perimeter gestaltet, der in fünf Korridore (Ost, Nord, West, Süd, Zentrum) eingeteilt ist. Insbesondere wird das Pendleraufkommen gestützt auf ein Gesamtverkehrsmodell als Grundlage für die Weiterentwicklung der öV-Knoten herangezogen. Damit wird auch die Verknüpfung städtischer Bus- und Tramlinien mit S-Bahn-Stationen ausserhalb der Stadt Bern systematisch abgeklärt.

¹ Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern in Zusammenarbeit mit RVK Bern-Mittelland und dem Verein Region Bern (VRB): Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung Region Bern, Hauptbericht, 15. Juli 2005

² RVK Bern-Mittelland: Angebotskonzept 2005-2008 Arbeitsschwerpunkte, September 2003. Zu Leistungssteigerungen der S-Bahnstationen s. S.20f und S.34: „Koordinationsplatt öV-Knotenpunkte“

Zu Frage 4:

Das aktualisierte Tramprojekt Bern West (Variante 4) ist Teil des Angebotskonzepts öV Bern West und damit hinsichtlich der Erschliessung von Bümpliz, Bethlehem und Brünnen mit Tram, Bus und S-Bahn optimiert. Es sieht die Verknüpfung der neuen Tramlinie über zwei Knoten mit der S-Bahn Bern vor: Einerseits durch Anbindung der beiden Linienäste an die S-Bahn-Station Ausserholligen, andererseits durch die Platzierung der Endstation des Astes Bethlehem bei der neuen S-Bahn-Station Brünnen, zu der auch weitere regionale Buslinien hingeführt werden sollen. Die beiden S-Bahn-Stationen werden damit zu attraktiven öV-Knotenpunkten.

Zu Frage 5:

Bei der Projektierung neuer oder bei der Erweiterung bestehender S-Bahn-Stationen werden im Rahmen der örtlichen Gegebenheiten immer auch die Umsteigebeziehungen optimiert. In idealer Weise ist dies bei der S-Bahn-Station Wankdorf möglich, wo die Stadt nicht nur bei der Richt- und Nutzungsplanung Einfluss nehmen konnte, sondern als Grundeigentümerin auch bei der Planung der Strassenführung und des öffentlichen Raums über einen grossen Gestaltungsspielraum verfügt. Die Grundlagen bilden dabei einerseits die jeweiligen Richtpläne (ESP Wankdorf bzw. ESP Ausserholligen), andererseits der Richtplan Fuss- und Wanderwege.

Bern, 19. Oktober 2005

Der Gemeinderat