

Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat

Versuchsbetrieb Tangentiallinie Bern Süd: Ausführungs- und Betriebskredit (Verpflichtungskredit zu Lasten der Erfolgsrechnung)

1. Worum es geht

Sowohl im Stadtentwicklungskonzept als auch im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept ist das Ziel enthalten, das Angebot an tangentialen Buslinien zu verbessern. Insbesondere fehlt eine Direktverbindung zwischen Europaplatz und Eigerplatz. Zur Schliessung dieser Netzlücke hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland 2016 mögliche Linienführungen untersucht. Als Bestvariante erwies sich eine Linienführung, welche auf dem Korridor Europaplatz-Weissensteinstrasse-Eigerplatz-Sulgenau-Monbijoubücke-Thunplatz-Brunnadernstrasse verkehrt. Die Linie soll von Montag bis Freitag von 06.00 bis 22.00 im 15-Minutentakt in Betrieb sein. Am Europaplatz soll sie mit der bestehenden Linie 31 (Europaplatz-Erle Niederwangen) durchgebunden werden. Die Tangentiallinie Bern-Süd soll im Dezember 2018 eröffnet werden.

Diese neue Tangentiallinie soll vorerst während einer Dauer von drei Jahren als Versuch betrieben werden. Danach wird über die definitive Aufnahme ins Grundangebot entschieden werden. Gestützt auf die kantonale öV-Gesetzgebung übernimmt der Kanton gemäss gängiger Praxis ein Drittel der Bruttokosten eines Betriebsversuchs, sofern die vom Versuchsbetrieb bedienten Gemeinden die verbleibenden Nettokosten (nach Abzug der prognostizierten Fahrgast-Erträge) übernehmen. Somit muss die Stadt für den vorliegenden 3-jährigen Versuchsbetrieb einen Kostenanteil von Fr. 1 245 000.00 übernehmen. Weiter muss sie Kosten von Fr. 55 000.00 für Anpassungen an ihrer Strasseninfrastruktur, namentlich die Errichtung einer provisorischen Haltestelle übernehmen. Dafür beantragt der Gemeinderat dem Stadtrat einen Ausführungs- und Betriebskredit in Form eines Verpflichtungskredits zu Lasten der Erfolgsrechnung von 1 300 000.00 Franken.

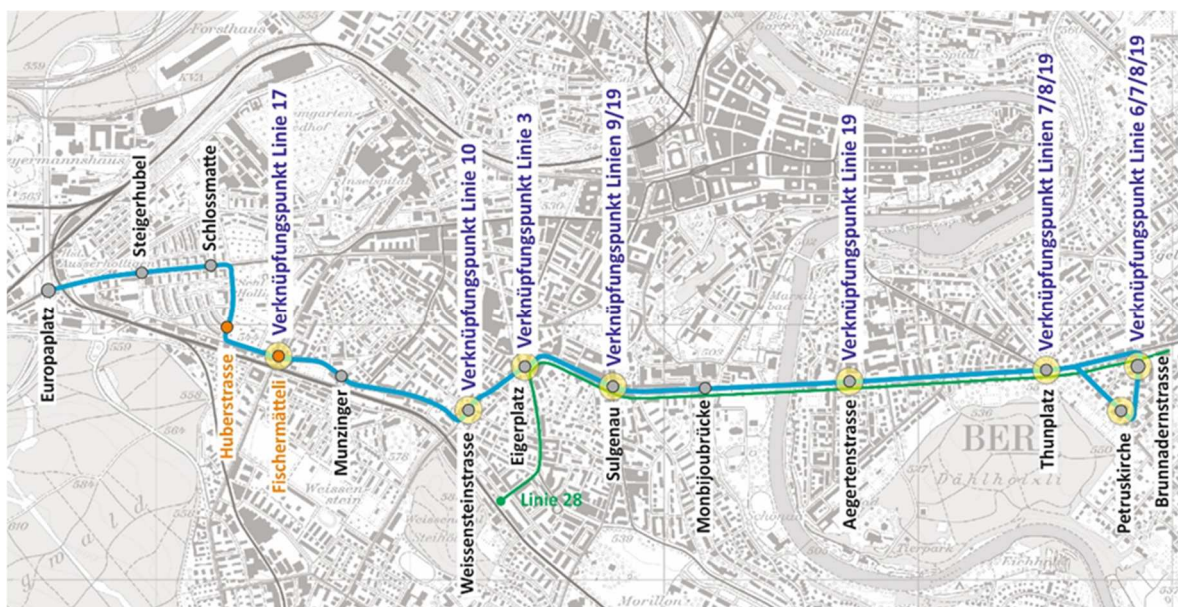


Abb. 1: Linienführung der neuen Tangentiallinie Bern-Süd

2. Ausgangslage

2.1 Heutiges Angebot an Tangentiallinien

Es besteht heute bereits auf bestimmten tangentialen Korridoren ein öV-Angebot. Beispielfhaft seien hier drei Linien erwähnt:

- Die Linie 28 verkehrt auf der Strecke Bahnhof Weissenbühl-Eigerplatz-Monbijoubrücke-Thunplatz-Brunnadernstrasse-Tiefenmösli-Bahnhof Ostermundigen-Waldau-Bahnhof Wankdorf. Die Linie konnte nach der Eröffnung des neuen Eigerplatzes im September 2017 bis zum Bahnhof Weissenbühl verlängert werden und damit eine neue Umsteigebeziehung zur S-Bahn geschaffen werden.
- Die Linie 29 verkehrt zwischen Bahnhof Niederwangen-Bahnhof Köniz-Hesstrasse-Steinhölzli-Gurtenbahn-Wabern Lindenweg.
- Die Linie 44 verkehrt zwischen Gümligen Tannacker-Ostermundigen Bahnhof-Zent-Waldau-Deisswil.

2.2 Planerische Analysen und strategische Vorgaben

Die tangentialen Verbindungen sind allerdings noch nicht vollständig ausgebildet. Das Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016), welches der Gemeinderat am 14. Dezember 2016 verabschiedete, stellt fest, dass zwischen mehreren Stadtteilen Direktverbindungen entweder noch nicht bestehen oder verbesserungswürdig sind. Entsprechend formuliert das STEK 2016 folgende Ziele:

«Neben dem Kapazitätsausbau auf den starken ÖV-Korridoren ist auch eine Entlastung dieser Korridore und des ÖV-Knotens Bahnhof Bern durch die Schaffung von ÖV-Direktbeziehungen zwischen angrenzenden Stadtteilen und Quartieren anzustreben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Attraktivität dieser neuen ÖV-Tangentiallinien im Vergleich zum bestehenden radialen ÖV-Netz mit kurzen, zeitsparenden Verbindungen limitiert ist. Namentlich soll die Weiterentwicklung der heutigen Linie 28 geprüft werden, um die Süd-Ostverbindung weiter zu verbessern. (S-Bahnhaltestelle Weissenbühl – Monbijou – Ostring – Rosengarten – S-Bahnhaltestelle Wankdorf). In einer ersten Etappe soll eine Linienführung via Laubeggstrasse auf dem heutigen Netz geprüft werden. Nach einem allfälligen Rückbau der A6 (nach Zeithorizont 2030) ist die Linienführung erneut zu überprüfen. Weiter ist für die Linie 28 eine Trennung der Funktionen Stadtteilverbindung und interne Quartierserschliessung ins Auge zu fassen. Weitere Tangentiallinien zwischen anderen Stadtteilen sind zu prüfen.» (STEK, [Vertiefungsbericht Mobilität](#), S. 34)

Das [Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept \(RGSK\), 2. Generation](#), welches im Oktober 2016 von der Regionalkonferenz verabschiedet und im April 2017 vom Kanton genehmigt wurde, postuliert, dass der öV-Knoten Bahnhof Bern nach Möglichkeit zu entlasten ist: «Eine Entlastung ist auch mit dem S-Bahnangebot oder Tangentiallinien anzustreben.» Weiter: «Ergänzend sind tangentiale Busverbindungen in der Stadt Bern, im urbanen Kerngebiet ausserhalb der Stadt und innerhalb des Agglomerationsgürtels nötig.» (S.100). Weiter heisst es: «Auch die Verbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen und Korridoren sollen verbessert werden». (S.128)

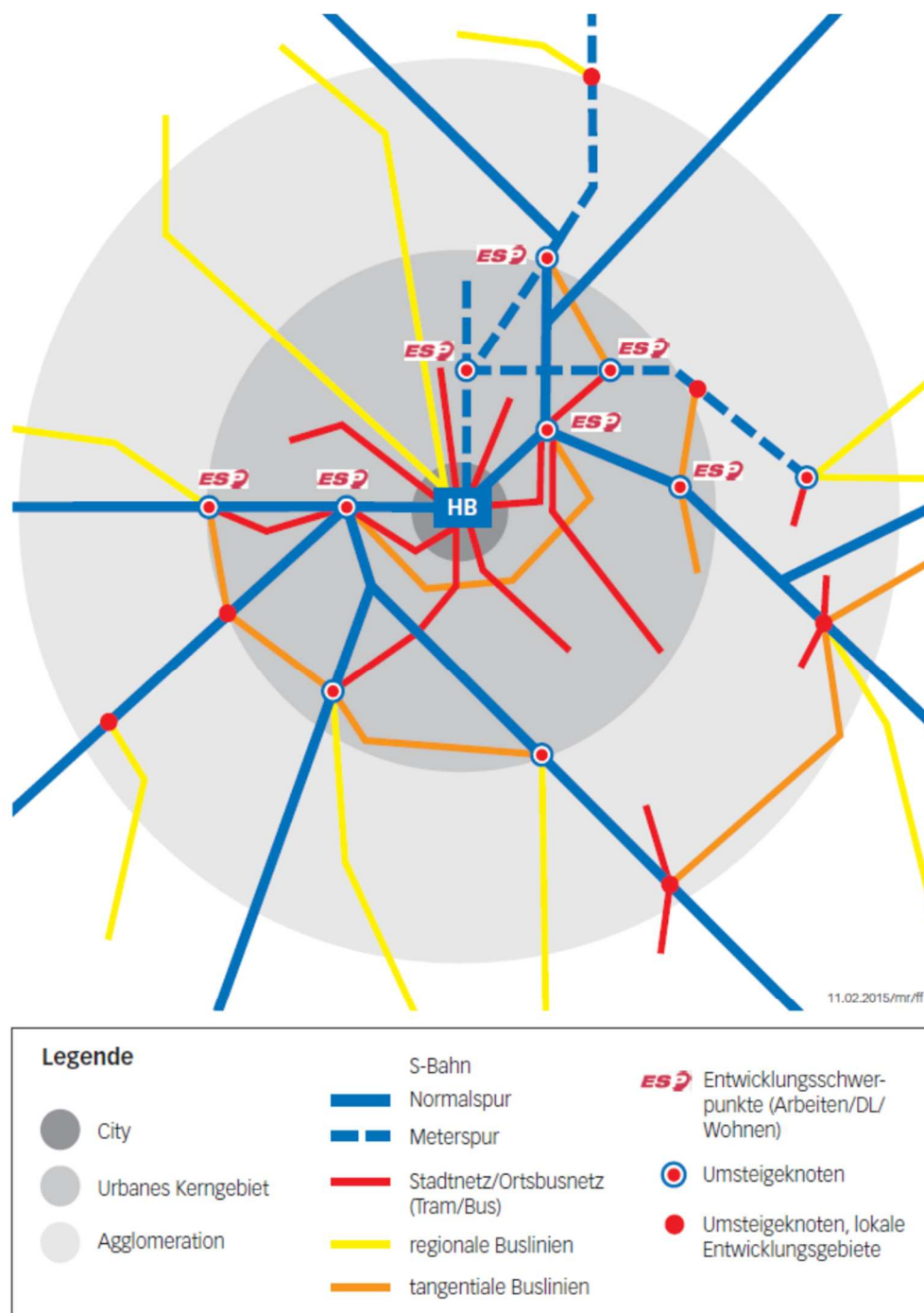


Abb. 2: Schematische Darstellung der öV-Strategie des RGSK

Das im STEK 2016 und RGSK formulierte Ziel ist im [kantonalen Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr 2018 - 2021](#) aufgenommen worden. Folgende neue Tangentiallinien sind dort namentlich aufgeführt:

- Niederwangen-Brünnen
- Breitenrain-Ostermundigen Bahnhof-Oberfeld
- Europaplatz-Eigerplatz-Thunplatz-Brunnadernstrasse (Südtangente)

Diese Linien werden als zweckmässig beurteilt und es wird darauf hingewiesen, dass auf kantonaler Ebene die Kompetenz zur Einführung dieser Linien beim Regierungsrat liegt.

3. Geplante Tangentiallinie Bern Süd

3.1 Planungsstudie Regionalkonferenz

Gestützt auf die übergeordneten strategischen Vorgaben aus RGSK und STEK 2016 sind von der Regionalkonferenz 2015/2016 in einer Planungsstudie verschiedene Varianten für eine Tangentiallinie Bern-Süd untersucht worden. Als Bestvariante resultierte eine Buslinie, welche auf dem Korridor Europaplatz – Weissensteinstrasse – Eigerplatz – Sulgenau - Monbijoubrücke – Thunstrasse – Brunnadernstrasse verkehrt. Die Linie soll im Versuchsbetrieb von Montag bis Freitag von 06.00 bis 22.00 Uhr im 15-Minutentakt verkehren und am Europaplatz mit der bestehenden Linie 31 (Europaplatz-Erle Niederwangen) durchgebunden werden. Eine Ausdehnung des Angebots wird allenfalls nach Vorliegen der Ergebnisse des Versuchsbetriebs geprüft werden. Da die bestehende Linie 31 ausserhalb der Hauptverkehrszeiten nur im 30-Minutentakt verkehrt, wird zu diesen Zeiten jeder zweite Kurs am Europaplatz wenden. Umgekehrt wird die Linie 31 am Samstag wie bisher nur zwischen Niederwangen Erle und Europaplatz verkehren. Auf dem Abschnitt Eigerplatz bis Brunnadernstrasse entsteht dank der Überlagerung der neuen Linie mit der bestehenden Linie 28 neu ein 7.5-Minutentakt.

Diese Variante schneidet vorteilhaft ab, weil der Korridor Europaplatz-Weissensteinstrasse-Eigerplatz-Sulgenau-Monbijoubrücke eine sehr hohe Nutzungsdichte aufweist und auf der Weissensteinstrasse bisher keine öV-Linie verkehrt. Mit einer Tangentiallinie können den öV-Benützerinnen und –Benützern in diesem Korridor eine Verkürzung der Reisezeiten und bessere Direktbeziehungen angeboten werden. Insbesondere für An- und Wegreisende aus dem Süden und Westen der Region entfällt die Umwegfahrt via Bahnhof Bern. Damit kann auch eine Entlastung dieses öV-Knotens erreicht werden. Die direkte öV-Beziehung zwischen den Stadtteilen III (Mattenhof-) und IV (Kirchenfeld-Schosshalde) wird dank der teilweisen Überlagerung mit der Linie 28 deutlich attraktiver. Schliesslich bietet die neue Linie Umsteigebeziehungen auf das S-Bahnnetz, die Tramlinien 6, 7 und 8 sowie die Buslinien 10, 17, 19, 28, 40 und 44.

3.2 Mitwirkung

Zur Studie der RKBM wurde 2016 eine Mitwirkung durchgeführt. Die Regionalkonferenz fasst die Ergebnisse der Mitwirkung wie folgt zusammen: «Die Mehrzahl der Mitwirkenden ist mit der Linienführung einverstanden, diese ist bis und mit Eigerplatz kaum umstritten (...). Die Führung über die Monbijoubrücke zum Thunplatz wird unterschiedlich beurteilt. Teilweise wird sie begrüsst, sogar als zwingend erachtet. Die negativen Eingaben begründen die Ablehnung damit, dass die Linie 28 ein ausreichendes Angebot darstellen würde. Die Überlagerung der neuen Tangentiallinie mit der bestehenden Linie 28 wird von ca. der Hälfte der Mitwirkenden als Attraktivitätssteigerung des ÖV-Angebots gewertet. Teilweise wird eine Durchbindung mit der Linie 28 ab Eigerplatz/Weissenbühl gewünscht. Die Durchbindung mit der Linie 31 wird positiv bewertet. Verschiedentlich wird auf die Umsteigebeziehungen hingewiesen (z. B. ausreichende Umsteigezeit S-Bahn am Europaplatz). Zudem ist wichtig, dass für die Linie 31 keine Verspätungen entstehen.» ([Mitwirkungsbericht](#), S. 4).

Im Rahmen dieser Mitwirkung haben auch die drei Stadtteilorganisationen der Stadtteile III, IV und V Stellung bezogen. Der Gemeinderat berücksichtige diese in seiner Stellungnahme. Die Linienführung fand bei den drei Organisationen ungeteilte Zustimmung. Auf Anregung der QM3 stellte der Gemeinderat den Antrag, es sei zu prüfen, den Bahnhof Weissenbühl mit der neuen Linie anzufahren. Zu diesem Anliegen nahm die Regionalkonferenz wie folgt Stellung: «Die Anschlüsse an die S-Bahn Richtung Gürbetal, die im 15- Minutentakt verkehrt, erfolgen mit der Buslinie 28, die voraussichtlich ab Sommer 2017 zum Bahnhof Weissenbühl verlängert wird (Angebotsbeschluss 2014 – 2017). Der Fahrplan der neuen Buslinie wird so gelegt werden, dass auf der Gemeinschaftsstrecke mit der Linie 28 zusammen ungefähr ein 7.5 Minuten-Takt entsteht. Damit erhält aber die neue Linie selbst bei einer Linienführung via Bahnhof Weissenbühl keine Zugsanschlüsse. Zudem wäre die Linienführung via Bahnhof Weissenbühl länger als die Linienführung gemäss Vorschlag des Angebotskonzepts;

die Fahrzeiten auf der neuen Linie würden länger, die neue Linie wäre unattraktiver. Aus diesen Gründen soll auf eine Linienführung via Bahnhof Weissenbühl verzichtet werden.»

Gestützt auf die Haltungen der Stadtteilorganisationen forderte der Gemeinderat, dass ab Betriebsaufnahme trotz höherer Kosten ein Ganztagesbetrieb inklusive Abendstunden erfolge, um die Erfolgchancen für den Versuch zu erhöhen. Diesem Anliegen wird im konkreten Umsetzungsprojekt nachgekommen, indem von 06.00 bis 22.00 Uhr ein uneingeschränkter Viertelstundentakt angeboten wird.

Schliesslich beantragte der Gemeinderat auf Anregung der QM3, die vorgesehenen Wartezeiten am Europaplatz (Durchbindungspunkt der bestehenden Linie 31 mit der neuen Tangentiallinie) zu optimieren. Die Überprüfung ergab, dass diese Wartezeiten nicht wesentlich verkürzt werden können, da die Anschlüsse an die S-Bahn in Niederwangen und Europaplatz gewährt werden müssen. Dies erfordert eine längere Wartezeit beim Europaplatz. Zugleich wird die Wartezeit zum Ausgleich von Verspätungen auf dieser relativ langen Linie benötigt.

3.3 Umsetzungsplanung

Unterdessen sind die Arbeiten zur Realisierung des neuen Angebots weit fortgeschritten. Die Eröffnung des Versuchsbetriebs ist im Dezember 2018 geplant. Nebst der Beschaffung der für den Versuchsbetrieb erforderlichen Standardbusse sind auch Anpassungen an der Strasseninfrastruktur nötig. Namentlich müssen zwei Haltestellen neu errichtet und eine Lichtsignalanlage an der Einmündung der Huberstrasse in die Weissensteinstrasse installiert werden. Die Haltestellen werden vorerst provisorisch errichtet, da es sich um einen Versuchsbetrieb handelt. Auf die im Angebotskonzept vorgesehene Haltestelle Weberstrasse wird nach vertieften planerischen Abklärungen verzichtet, da keine zufriedenstellende Lösung im bestehenden Strassenraum gefunden werden konnte.

Die dafür anfallenden Investitionskosten gehen zulasten des jeweiligen Strasseneigentümers, womit ein erheblicher Teil vom Kanton übernommen werden muss. Die Stadt muss in erster Linie die Errichtung der provisorischen Haltestelle Huberstrasse übernehmen. Daneben fallen lediglich unbedeutende Kosten für Markierungen und Anpassungen von Lichtsignalanlagen an.

Da die neue Linie mit der bestehenden Linie 31 durchgebunden wird, wird sie durchgehend die Liniennummer 31 erhalten.

4. Kosten und Finanzierung

4.1 Finanzierung von Versuchsbetrieben

Gemäss kantonaler öV-Gesetzgebung wird bei neu einzuführenden Linien – soweit ihre Einführung nicht Teil des Angebotsbeschlusses ist – ein Versuchsbetrieb durchgeführt, um den tatsächlichen Bedarf abzuklären. Der Kanton kann bei solchen Versuchsbetrieben zwischen 25 und 75 Prozent der Bruttokosten übernehmen. Nach gängiger Praxis übernimmt der Kanton ein Drittel der Bruttokosten von Versuchsbetrieben. Im Rahmen des Versuchsbetriebs hat die Linie die minimalen Anforderungen hinsichtlich Auslastung und Kostendeckungsgrad zu erfüllen. Dazu wird jährlich eine Erfolgskontrolle durchgeführt.

4.2 Kosten für provisorische Infrastrukturanpassungen

Für die erwähnten Infrastrukturanpassungen auf den städtischen Strassen, insbesondere die Errichtung der provisorischen Haltestelle Huberstrasse und der Anpassung einer Lichtsignalanlage (Einrichtung einer öV-Priorisierung) ist mit Kosten von Fr. 55 000.00 +/-20 %) zu rechnen.

4.3 Betriebskosten und städtischer Kostenanteil gemäss Offerte BERNMOBIL

BERNMOBIL hat im November 2017 die Offerte für den dreijährigen Versuchsbetrieb vorgelegt: Sie rechnet darin mit Bruttokosten von Fr. 3 370 000.00. Davon übernimmt der Kanton ein Drittel, entsprechend Fr. 1 120 000.00. Weiter werden die voraussichtlichen Erträge in Abzug gebracht, welche auf Fr. 1 000 000.00 geschätzt werden. Der Stadt verbleibt somit ein Anteil an den Betriebskosten von Fr. 1 245 000.00. Zusammen mit den Kosten für die provisorische Haltestelle von Fr. 55 000.00 wird somit ein Gesamtkredit von Fr. 1 300 000.00 für den Versuchsbetrieb Tangentiallinie Bern-Süd beantragt. Die Offerte ist verbindlich, die Risiken für Schwankungen der Erträge trägt BERNMOBIL. Die Kosten sind im IAFP 2019 – 2022 wie auch im Budget 2019 im Betrag für den Gemeindebeitrag an den öffentlichen Verkehr eingerechnet.

5. Weiteres Vorgehen

Um die Vorbereitungen für die Inbetriebnahme der neuen Tangentiallinie weiter vorantreiben zu können, sind bis Mitte 2018 die definitiven Kreditbeschlüsse von Kanton und Stadt zu erwirken. Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination beabsichtigt, im zweiten Quartal 2018 dem Regierungsrat den entsprechenden Kreditantrag zu stellen. Die Inbetriebnahme ist am 9. Dezember 2018 geplant.

Antrag

1. Der Stadtrat genehmigt die Vorlage Versuchsbetrieb Tangentiallinie Bern Süd; Ausführungs- und Betriebskredit.
2. Für die Durchführung des Versuchsbetriebs Tangentiallinie Bern-Süd (Europaplatz-Brunnadenstrasse) wird ein Verpflichtungskredit von Fr. 1 300 000.00 zu Lasten der Erfolgsrechnung der Fachstelle öffentlicher Verkehr (PG500500) bewilligt.
3. Der Gemeinderat wird beauftragt, diesen Beschluss zu vollziehen.

Bern, 21. Februar 2018

Der Gemeinderat