

Interfraktionelle Motion SP/JUSO, GLP/JGLP (Michael Sutter, SP/Melanie Mettler, GLP): Verlängerung der Buslinie 11 bis zum Europaplatz; Begründungsbericht

Am 28. März 2019 hat der Stadtrat die folgende Motion SP/JUSO, GLP/JGLP im Sinne einer Richtlinie erheblich erklärt. Mit SRB 2021-404 hat er am 9. Dezember 2021 einer Fristverlängerung bis 31. Dezember 2021 zugestimmt; eine fristgerechte Einreichung des Begründungsberichts war unter diesen Umständen nicht mehr möglich:

Um möglichst attraktive Umsteigebeziehungen bereitzustellen und unnötige Umwege zu verhindern, sollen verschiedene Bernmobil-Linien, wenn immer möglich miteinander verknüpft und an das S-Bahn-Netz angebunden werden. Dies betrifft im Besonderen die Endhaltestellen von Bus- und Tramlinien. Dazu ist im Stadtentwicklungskonzept (STEK 2016) folgendes Ziel betreffend öffentlichen Verkehr festgehalten: «S-Bahnhaltestellen sind zu multimodalen Umsteigeorten vom Mittelverteiler auf die Feinverteiler Tram, Bus und Veloverkehr auszubilden»¹.

Um die geplanten Überbauungen Warmbächliweg und Mutachstrasse optimal an den öffentlichen Verkehr anzuschliessen, soll die Buslinie 11 (Inselbus) demnächst bis zum Warmbächliweg verlängert werden. Dafür hat der Stadtrat am 26. März 2015 einen Projektierungskredit bewilligt. Bereits früher wurde die Forderung laut, die Buslinie sei darüber hinaus bis zum S-Bahnhof Europaplatz zu verlängern.

Den Europaplatz bedienen neben den Tramlinien 7 und 8 und der Buslinie 31 von Bernmobil die S-Bahnlinien S1, S2, S3, S31 und S6, in Zukunft evtl. auch die S44 und die S5 / S51 / S52. Eine direkte Anbindung der Linie 11 an das S-Bahnnetz würde insbesondere die öV-Erschliessung des Inselspitals, der grössten Arbeitgeberin des Kantons Bern, erheblich verbessern. Das beträchtliche Umsteigepotenzial käme Angestellten, Patientinnen und Besuchenden gleichermaßen zugute, insbesondere jenen aus den westlichen, südlichen und südöstlichen Agglomerationsgemeinden. Zudem könnten die bereits heute stark ausgelastete Buslinie 11 zwischen Hauptbahnhof und Inselspital sowie der Hauptbahnhof als Umsteigeknoten entlastet werden.

Eine Anbindung der Buslinie 11 an den öV-Knoten Europaplatz würde auch den BewohnerInnen der neuen Wohnsiedlungen Warmbächliweg und Mutachstrasse sowie den vielen weiteren AnwohnerInnen der Buslinie 11 eine bessere öV-Erschliessung bringen. Die Infrastrukturgenossenschaft Oberholligen ISGO würde eine Weiterführung der Buslinie bis zum Europaplatz daher begrüßen. Auch in der Quartierkommission QM3 wird eine Weiterführung der Buslinie 11 diskutiert. Im Stadtrat war die Verlängerung des Inselbusses bis zum Europlatz bereits mehrfach ein Thema. Sowohl in der Stadtratssitzung vom 11. November 2010 (öV-Erschliessung Insel/Von Roll) als auch in jener vom 26. März 2015 (Verlängerung der Trolleybuslinie 11 zum Warmbächliweg; Projektierungskredit für das Bau- und Auflageprojekt) wurde in diversen Fraktionserklärungen gefordert, die Buslinie 11 sei zu einem späteren Zeitpunkt über den Warmbächliweg hinaus bis zum Europaplatz zu verlängern. Idealerweise würde die gesamte Verlängerung in einem einzigen Schritt erfolgen. Da alle neuen Trolleybusse von Bernmobil mit einem Akku ausgestattet sind und über eine gewisse Distanz auch ohne direkte Stromzufuhr verkehren können, sollte der neue Linienabschnitt teilweise fahrleitungsfrei vorgesehen werden. Dies würde insbesondere die Verkehrsführung auf dem

¹ STEK 16, Vertiefungsbericht Mobilität, Seite 29

letzten Teilstück (nach der Einmündung der Freiburgstrasse in die Schlossstrasse) und auf dem Europaplatz, wo auch die Tramlinien 7 und 8 verkehren, erleichtern.

Angesichts des tagsüber recht dichten und wohl bald noch dichteren Taktes der Linie 11 ist auch denkbar, zu gewissen Betriebszeiten nur jeden zweiten Bus über die aktuelle Endhaltestelle Holligen hinaus bis zum Europaplatz verkehren zu lassen. Deshalb und aus betriebstechnischen Gründen ist zu prüfen, ob die bestehende Bus-Wendemöglichkeit am Knoten Freiburgstrasse / Friedbühlstrasse / Weyermannsstrasse zu erhalten.

Der Gemeinderat wird deshalb beauftragt:

1. Sich beim Kanton und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland für eine rasche Verlängerung der Trolleybuslinie 11 über den Warmbächliweg hinaus bis zum Europaplatz einzusetzen. Diese ist entweder im Rahmen der Verlängerung bis zum Warmbächliweg zu realisieren oder in der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zum Gebiet Insel/von Roll verbindlich zu prüfen.
2. Die physische Sperrung der Freiburgstrasse bei der Einmündung in die Schlossstrasse für den MIV aufrechtzuerhalten, den Bernmobil-Bussen die Durchfahrt aber zu ermöglichen.
3. Auf dem neuen Linienabschnitt – soweit technisch möglich – auf Oberleitungen zu verzichten und die Trolleybusse auf diesem Teilstück im Akkubetrieb verkehren zu lassen.

Bern, 01. Februar 2018

Erstunterzeichnende: Michael Sutter, Melanie Mettler

Mitunterzeichnende: Fuat Köçer, Halua Pinto de Magalhães, Peter Marbet, Nadja Kehrl-Feldmann, Katharina Altas, Johannes Wartenweiler, Mohamed Abdirahim, Bettina Stüssi, Patrizia Mordini, Marieke Kruit, Ladina Kirchen Abegg, Timur Akçasayar, Sandra Ryser, Maurice Lindgren, Patrick Zillig, Michael Daphinoff, Lionel Gaudy, Ruth Altmann, Barbara Nyffeler

Bericht des Gemeinderats

Die zukünftige Erschliessung des Inselareals ist in einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) unter der Federführung der kantonalen Bau- und Verkehrsdirektion (BVD) untersucht worden. Die Studie, welche im April 2021 vorgestellt wurde, kommt zum Schluss, dass das Inselareal mit Doppelgelenkbussen erschlossen und die Buslinie 12 bis zum Europaplatz verlängert werden soll. Damit kann die bereits heute hohe Nachfrage im öffentlichen Verkehr, die mit der Stärkung des Medizinalstandorts Bern weiter zunehmen wird, mittelfristig abgedeckt werden.

Rund 70 Prozent der Fahrgäste in diesem Korridor fahren heute mit dem Bus über die Laupenstrasse vom Bahnhof Bern zum Inselareal. Der Rest benutzt hauptsächlich die Tramlinien im Süden des Areals. Im Rahmen der ZMB Insel wurde ein breiter Fächer möglicher Lösungsvarianten untersucht. Lösungen mit Bus, Tram oder Bahn waren ebenso darunter wie auch unkonventionelle Varianten. Bei der Bahn wurden eine neue S-Bahn-Haltestelle auf der Höhe des Inselareals und die Verlängerung des RBS bis zum Inselareal geprüft. Beim Tram wurden sechs Varianten angeschaut und beim Bus deren vier. Auch eine Stärkung des Velo- und Fussverkehrs sowie Seilbahnvarianten wurden geprüft.

Als kurz- und mittelfristig beste Variante hat sich der Einsatz von Doppelgelenkbussen auf den Buslinien 12 und 101 mit einer Verlängerung der Linie 12 bis zum Europaplatz erwiesen. Damit kann die stark steigende Nachfrage aus dem Inselareal abgedeckt, die Erschliessung des Holligenquartiers (insbesondere der entstehenden Siedlung Holliger) verbessert und die Linie 12 an die

Verkehrsdrehscheibe Europaplatz angebunden werden. Mit der Verschiebung der Haltestelle Stöckacker wird der Europaplatz in den nächsten Jahren als Verkehrsdrehscheibe deutlich gestärkt.

Die Kosten für die nötige Anpassung der Haltestellen werden auf rund 20 Mio. Franken geschätzt (+/- 50 %). Längerfristig werden die Kapazitäten bei einem Vollausbau des Medizinalstandorts jedoch nicht ausreichen. Langfristig stehen als Lösungen eine neue Tramlinie auf der Murtenstrasse oder die Verlängerung des RBS ins Inselareal zur Debatte. Eine neue Tramlinie zum Güterbahnhof würde rund 60 Mio. Franken kosten, die Verlängerung des RBS 425 Mio. Franken (je +/- 50 %). Falls wegen längerfristigen Angebotsverdichtungen auf den betreffenden S-Bahnlinien eine Wendeanlage im Westen des heutigen RBS-Bahnhofs als nötig beurteilt wird, so fallen wegen Synergien die für die RBS-Lösung anrechenbaren Kosten deutlich geringer aus (125 Mio. Franken, +/- 50 %).

In der öffentlichen Mitwirkung, welche von Anfang April bis Ende Mai 2021 stattgefunden hat, gingen 22 Stellungnahmen ein. Die kurz- bis mittelfristige Bestlösung («Bus-Y-Variante») fand grossmehrheitliche Zustimmung. Bei den beiden langfristig möglichen Varianten «Tram Murtenstrasse» und «Verlängerung RBS» waren die Haltungen geteilt. Zur Frage der RBS-Verlängerung wird 2022 eine weitere Studie gestartet, die den Korridor Bern Süd – Köniz bis Schwarzenburg untersuchen wird.

Zu den Anliegen der Motion kann der Gemeinderat im Einzelnen folgendermassen Stellung nehmen:

Zu Punkt 1:

Stadt, Kanton und Region haben das Anliegen der Verlängerung der Linie 12 bis zum Europaplatz bei der Auftragsformulierung für die ZMB Insel berücksichtigt. Die zur kurz- bis mittelfristigen Umsetzung vorgeschlagene Bestvariante, welche in der Mitwirkung bestätigt wurde, sieht für die Linie 12 eine Verlängerung bis zum Europaplatz vor. Unterdessen haben sich die Planungspartner über die nächsten Planungsschritte verständigt. Demnach wird die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) in einer ersten Phase (voraussichtlich 2023) das nötige Betriebs- und Angebotskonzept für die beiden Buslinien erarbeiten und parallel dazu wird die Stadt eine Vorstudie zur Umgestaltung des Korridors Freiburgstrasse-Europaplatz durchführen. Dabei werden insbesondere Lösungen für die Wendeschleife der Buslinie auf dem Europaplatz Süd zu suchen sein. In einer zweiten Phase wird die Stadt eine Vorstudie für den Korridor Laupenstrasse-Murtenstrasse durchführen.

Zu Punkt 2:

Im Rahmen der Vorstudie wird zu untersuchen sein, ob das heutige Verkehrsregime auf der Freiburgstrasse zwischen der neuen Siedlung Holliger und der Einmündung der Schossstrasse beibehalten werden kann oder allenfalls zu modifizieren ist. Das Beispiel der Linie 11 Neubrücke ab Bierhübeli-Kreisel zeigt, dass es möglich ist, den Betrieb einer Trolleybuslinie mit einer weitgehenden Verkehrsberuhigung zu kombinieren.

Zu Punkt 3:

Die Frage der Fahrleitungen wird Gegenstand des Betriebs- und Angebotskonzepts unter Federführung der RKBM sein. Die Abklärungen für die Umstellung der Linie 10 Bern-Köniz-Schliern auf Betrieb mit Doppelgelenkbussen der RKBM in den Jahren 2019/2020 haben gezeigt, dass ein relativ grosser Spielraum für den fahrleitungslosen Betrieb von Trolleybussen besteht und die technologische Entwicklung sehr rasch fortschreitet. Bei diesen Abklärungen werden sowohl die Anforderungen an einen stabilen Trolleybusbetrieb als auch Bedürfnisse zur Eliminierung von Fahrleitungen in anderen Korridoren zu berücksichtigen sein.

Folgen für das Personal und die Finanzen

In der ZMB Insel wurden die Investitionskosten für die Anpassung der Strassen- und Haltestelleninfrastruktur bei der Bestvariante auf 20 Mio. Franken (+/- 50 %) geschätzt. Diese Kosten werden weitgehend von der Stadt als Strasseneigentümerin zu tragen sein, vorbehaltlich weiterer Beiträge (beispielsweise Agglomerationsprogramme des Bundes). Die finanziellen Auswirkungen des Betriebs der beiden Buslinien können erst beziffert werden, wenn das Betriebs- und Angebotskonzept vorliegt. Linienverlängerungen mit zusätzlichen Haltestellen erhöhen grundsätzlich die Kosten, während der Einsatz von Doppelgelenkbussen kostendämpfend wirkt, weil der Fahrplankontakt – insbesondere in den Hauptverkehrszeiten – reduziert werden kann.

Bern, 23. Februar 2022

Der Gemeinderat