

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. Der erste Prüfungsbericht vom 17. Juni 2009 wurde mit SRB 601 vom 5. November 2009 abgelehnt:

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 Buechi

Bericht des Gemeinderats

Einleitend möchte der Gemeinderat auf den ersten Prüfungsbericht vom 17. Juni 2009 zum vorliegenden Postulat verweisen, der mit SRB 601 vom 5. November 2009 abgelehnt wurde.

Der Vorschlag einer Ringbuslinie zur besseren Erschliessung der hinteren Länggasse durch Verknüpfung der Linien 11 und 12 wurde bereits im Rahmen der Abklärungen zur Verbesserung der öV-Erschliessung Insel/Von Roll (2007) von der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK4, heute RKMB) überprüft. Auf Anregung der Stadt Bern hat die RVK4 die Variante einer Ringbuslinie im Jahr 2009 nochmals in einer Studie analysiert. Zudem hat der Gemeinderat nach erfolgter Ablehnung des ersten Prüfungsberichts zum vorliegenden Postulat beim kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) mit Schreiben vom 22. Dezember

2009 nochmals eine Stellungnahme zum Thema Ringbus eingeholt. Weitere Abklärungen wurden schliesslich im Zusammenhang mit der Rückweisung des Geschäfts „ÖV-Erschliessung Insel/von Roll; Ausführungskredit“ durch den Stadtrat an den Gemeinderat und den gleichzeitig erteilten Prüfaufträgen gemäss SRB 223 vom 8. April 2010 getätigt.

Zum aktuellen Stand der Abklärungen wird im Folgenden aus dem Vortrag des Gemeinderats an den Stadtrat betreffend ÖV-Erschliessung Insel/von Roll: Ausführungskredit zitiert, welcher der Gemeinderat mit GRB 1298 vom 25. August 2010 zuhanden der vorberatenden Kommission und des Stadtrats verabschiedet hat. In Kapitel 4.1 zur Ringbuslinie werden folgende Ausführungen gemacht:

„Der Vorschlag einer Ringbuslinie ist 2009 von der Regionalen Verkehrskonferenz Bern-Mittelland (RVK4, heute RKMB) in einer Studie überprüft worden. Die Regionalkonferenz ist der klaren Auffassung, dass die Ergebnisse der betreffenden Studie nach wie vor gültig sind:

- *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.*
- *Eine neue Haltestelle zur Erschliessung des von-Roll-Areals via Bremgartenstrasse würde von der bestehenden Haltestelle Güterbahnhof stark konkurrenziert. Für die Mehrheit der Fahrgäste aus dem von-Roll-Areal könnten durch die neue Haltestelle die Fusswege nicht verkürzt werden, hingegen müssten sie längere Fahrzeiten in Kauf nehmen. Die Haltestelle Güterbahnhof wäre auch deshalb attraktiver, weil ab diesem Einsteigepunkt 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 eine 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 Stadttangente 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.

Insgesamt kommt die RKBM zum klaren Schluss, dass eine Ringbuslinie nicht tauglich ist, das von-Roll-Areal zweckmässig zu erschliessen. Demgegenüber erachtet sie ein System als notwendig, das bedarfsgerecht auf die Entwicklung der Nachfrage in der hinteren Länggasse und der Universität reagieren kann.

Das kantonale Amt für öffentlichen Verkehr (AöV) bestätigt die Schlussfolgerungen der RKBM. Zusätzlich zu den angebotsseitigen Nachteilen weist das AöV auch auf die hohen Investitionskosten und das schlechte Kosten/Nutzen-Verhältnis dieser Lösung hin. Bereits mit Schreiben vom 9. Februar 2010 wies das AöV die Stadt darauf hin, dass der Grosse Rat des Kantons Bern im Angebotsbeschluss 2010 - 2013 die neue Linienführung der Linie 11 durch das Insellareal festgelegt hat und ein Rückkommen auf diesen Entscheid angesichts der vorliegenden Argumente nicht realistisch ist.

Sowohl nach Auffassung der RKBM als auch des AöV ist der Lösungsansatz der Linie 101 zur Erschliessung der hinteren Länggasse am besten geeignet. Die Linie nach Hinterkappelen hat sich in den letzten Jahren zu einer städtischen Linie entwickelt (Taktverdichtungen) und mit ihren unterschiedlichen Funktionen (Morgenspitze: Pendler/innen ins Zentrum, Studierende vom Zentrum an den Stadtrand) zu einer optimalen Auslastung geführt. Der nach Hinterkappelen angebotene Grundtakt lässt sich für die Länggasse bedarfsgerecht verdichten. Zudem kann Bethlehem (und Brünnen) mit dieser Lösung eine direkte Beziehung zum von-Roll-Areal angeboten werden.

Zukünftig wird bei der Haltestelle Güterbahnhof ein der Nachfrage besser angepasstes Angebot zur Verfügung stehen:

	Angebot 2010: Linie 11	Angebot mit Inselbus: Linie 101
Grundtakt, Montag-Freitag	7,5 Minuten (6 - 19 Uhr)	10 Minuten (6-21.30 Uhr)
Verdichtungen, Montag-Freitag	4 Minuten (7 - 8 Uhr) 6 Minuten (16 - 18 Uhr) => Verdichtung während 3 Stunden	5 Minuten (6 - 9 Uhr, 11 - 13 Uhr, 16 - 19 Uhr) => Verdichtung während 8 Stunden
Abendangebot	15'-Takt (ab 21.30)	15'-Takt (ab 21.30)
Anzahl Kurse/Werktag	145	152
Angebot Samstag	7,5'-Takt (6 - 18 Uhr) 10'/12'/15'-Takt (18 - 24 Uhr)	10'-Takt (8 - 17 Uhr) 15'-Takt (6 - 8 Uhr, 17 - 24 Uhr)
Angebot Sonntag	10'-Takt (9 - 21 Uhr) 15'-Takt (6 - 9 Uhr, 21 - 24 Uhr)	wie Angebot am Samstag
Anzahl Kurse Wochenende	129 (Samstag) 100 (Sonntag)	94 (Samstag und Sonntag)

Das Betriebskonzept für die Linie 101 sah am Abend ab 20 Uhr und am Sonntag nur einen 15-Minutentakt vor, was die Stadt Bern als ungenügend erachtete. Das AöV hat nun auf Antrag der RKBM entschieden, dass die Linie 101 bis um 21.30 Uhr und am Wochenende von 8 bis 17 Uhr im 10-Minutentakt betrieben wird, was weitgehend dem heutigen Angebot entspricht.

Auch das AöV rechnet zukünftig mit einer erheblichen Zunahme der Nachfrage für die Haltestelle Güterbahnhof aufgrund der Entwicklung auf dem von-Roll-Areal. Demnach erlaubt einzig die Aufteilung der beiden nachfragestarken Standorte Insel und Von Roll auf zwei Linien, auf diesen Nachfragezuwachs flexibel zu reagieren und die Kapazität weiter zu erhöhen.

Das Resultat der Abklärungen lässt sich also folgendermassen zusammenfassen:

Die RKBM, welche für die öV-Angebotsplanung zuständig ist, und das AöV als Besteller des öV kommen auch nach erneuter Überprüfung der Idee einer Ringbuslinie zum Schluss, dass das Kundenbedürfnis für dieses Angebot ungenügend ist und der Betrieb deshalb unwirtschaftlich wäre.

Bei dem vom Kanton vorgesehenen Angebot mit der Linie 101 wird das Kurs- und Kapazitätsangebot von Montag bis Freitag auf den beiden Haltestellen Bremgartenfriedhof und Güterbahnhof gegenüber dem heutigen Zustand leicht verbessert und der Nachfrage im Tages- und Wochenverlauf angepasst. An Werktagen wird während insgesamt acht Stunden täglich der Grundtakt von 10 Minuten bis zur Haltestelle Güterbahnhof auf einen 5-Minutentakt verdichtet, womit sich eine Verbesserung der Angebotsqualität gegenüber dem heutigen Zustand ergibt. Eine weitere Ausdehnung der Verdichtung ist bei entsprechender Nachfrage möglich.

Während also beim Angebot der Linie 101 und der Verstärkungskurse auf den beiden Haltestellen Bremgartenfriedhof und Güterbahnhof im Rahmen der nachgewiesenen bzw. prognostizierten Nachfrage noch Handlungsspielraum besteht, ist die neue Linienführung der Linie 11 durch das Inselareal im kantonalen Angebotsbeschluss verbindlich festgehalten. Eine Korrektur dieses Beschlusses scheint angesichts der klaren Faktenlage ausgeschlossen.“

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der Kanton als Besteller des öffentlichen Verkehrs die Lösung einer Ringbuslinie wiederholt ausgeschlossen hat.

Die geforderte Erschliessung des hinteren Länggassquartiers kann jedoch mit den sich in Umsetzung bzw. Ausarbeitung befindlichen Konzepten (Angebotskonzept ÖV Bern West 2006, Angebotskonzept Insel/von Roll 2007/2009, Angebotskonzept Frienisberg 2002/2008/2010 in Arbeit) weitgehend erreicht werden (vgl. dazu Prüfungsbericht vom 17. Juni 2009 zum vorliegenden Postulat):

- 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 verbessert. Das Lindenhospital und das Gymnasium Neufeld erhalten eine neue Haltestelle mit kurzen attraktiven Fahrmöglichkeiten zum Bahnhof und sind neu direkt aus dem Raum Frienisberg - Aarberg erreichbar. Der neue Universitäts-Standort auf dem Von-Roll-Areal ist via Haltestelle Güterbahnhof gut an den Bahnhof angebunden und auch aus Richtung Bethlehem - Hinterkappelen ohne Umweg über das Stadtzentrum erreichbar.
- Das P+R-Neufeld wird mit den Linien 102, 104, 105, 106 neu auch an das Zentrum des Länggass-Quartiers angebunden.
- Die Fahrplanentwürfe 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 Bedeutung, dass sich mit der Umsetzung der erwähnten Konzepte auch die ÖV-Erschliessung in anderen Quartieren die Untermatt verbessern lässt, deren ÖV-Erschliessung bisher qualitativ weit unter dem Stand der Länggasse liegt.

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, 18. Oktober 2010

Der Gemeinderat