



Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Bern, 15. März 2016

**Sozialdemokratische Partei
Stadt Bern**

Monbijoustrasse 61
Postfach 1096
3000 Bern 23

Telefon 031 370 07 90
Telefax 031 370 07 81

bern@spbe.ch
www.spbern.ch

Mitwirkung Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018–2021

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an der Mitwirkung zum Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018–2021 teilzunehmen.

Wir bitten Sie um wohlwollende Prüfung unserer Stellungnahme und gehen davon aus, dass unsere Anliegen in den weiteren Planungsschritten berücksichtigt werden.

Diese Vernehmlassungsantwort beinhaltet – basierend auf den zur Verfügung gestellten Fragebogen – die Stellungnahme zum Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018–2021, zur Buslinie 10 wie auch zur Tangentiallinie Europaplatz–Thunplatz. Wir sind Ihnen dankbar, wenn Sie solche zusammengehörenden Vorlagen in Zukunft nicht scheinbarweise, sondern gleichzeitig vorlegen, versehen mit einer einheitlichen, angemessen langen Frist.

Freundliche Grüsse

Sozialdemokratische Partei der Stadt Bern

Stefan Jordi
Co-Präsident

Michael Sutter
Parteisekretär



1 Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018–2021

1. Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 - Erfolgskontrolle 2014-2017 (Kapitel 3)

Ist die Erfolgskontrolle verständlich und vollständig dargelegt?

Ja Teilweise Nein

Anträge (bitte mit Begründung pro Antrag):

Wir stellen erfreut fest, dass verschiedene Linien in der Stadt Bern eine höhere Auslastung erreicht haben (Bsp. 3, 7 Ost, 27, 28, 30). Wir haben bereits vor vier Jahren darauf hingewiesen, dass in innerstädtischen Gebieten hohe Taktfrequenzen und gute Umsteigemöglichkeiten für ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis grundlegend sind. Wir haben folgende Bemerkungen zu einzelnen Linien, die in der Stadt Bern nur die Minimalanforderungen erreichen: Der Bahnhof Weissenbühl benötigt eine Anbindung ans Bus- und/oder Tramnetz. Dies würde auch die Auslastung der attraktiven S31 verbessern. Die Linien 3 und 6 weisen weiterhin einen für den urbanen Raum unattraktiven Takt auf und es findet ein Ausweichereffekt auf andere Linien statt. Ein höherer Takt kann andere Linien entlasten, insbesondere die Linie 10.

2. Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 – Anträge (Kapitel 5)

Sind die Anträge zum Angebot öffentlicher Verkehr für die Jahre 2018-2021 aus Ihrer Sicht vollständig?

Ja Nein

Änderungsanträge (bitte mit Begründung pro Antrag):

A

Die Huhn-Ei-Problematik beim Festlegen des Taktes besteht auf verschiedenen Linien in der Stadt Bern. Linien bei denen der Takt ausgedünnt wurde, haben nun eine schlechtere Auslastung. Deswegen fordert die SP Stadt Bern Taktverdichtungen auf den Linien 3 und 6, insbesondere auch am Abend und an Wochenenden.

B

Die Sparmassnahmen auf den Linien 7 und 8 müssen rückgängig gemacht werden.

C

Für eine Hauptstadt und Zentrum eines Kantons mit über 1 Million Bewohnerinnen und Bewohnern entsprechen die Betriebszeiten nicht mehr den Bedürfnissen. Zugverbindungen am Morgen und am Abend sind teilweise nicht ans Bus- und Tramnetz angeschlossen! Die Betriebszeit des Normalangebots müssen morgens bis 05.00 Uhr und abends bis rund 01.00 Uhr (abwarten der letzten Züge) verlängert werden. Dies gilt grundsätzlich für alle Linien.



D

Die heute völlig verunglückte Linie 103 soll in Zukunft so betrieben werden, dass sie benutzt werden kann. Damit liesse sich ein Teil der Nachfrage der Linie 12 auffangen und die Zeit überbrücken bis zu einer allfälligen Tramlinie in die Länggasse-Neufeld. Ein teurer Trolleybusausbau für eine eher kurze Betriebszeit würde sich so wahrscheinlich erübrigen. Wir verlangen eine Linienführung, die derjenigen der Zusatzkurse der Linie 12 entspricht, einfach verlängert bis zum P+R Neufeld. Eine Bedienung aller Bernmobil-Haltestellen ist dabei zwingend.

E

Linie 6 Richtung Worb: Die Linie 6 muss auf Stadtgebiet zwingend auch die Haltestellen «Luisenstrasse», «Thunplatz» und «Weltpostverein» bedienen. Dies schafft neue umsteigefreie Beziehungen aus Richtung Ost (z.B. Gümligen-Thunplatz) oder stellt solche aus Richtung West wieder her (z.B. Fischermätteli-Weltpostverein).

F

Linien 6, 7 und 8: Die «halben» Haltestellen «KV» sind zu korrigieren. Wir erwarten, dass zumindest mittelfristig die ehemalige Haltestelle «Brunnmatt» beidseitig vollständig ergänzt wird und die Haltestelle «KV» ebenfalls am heutigen Standort zweiseitig bedient wird.

G

Die Linie 20 muss ab HB Bern zum Güterbahnhof geführt werden. Die Bedienung des Astes Güterbahnhof durch Postautos soll einer sinnvollen Lösung weichen. Eine Verknüpfung mit der Linie 20 bietet sich als Sofortmassnahme an, kann doch die bestehende Infrastruktur genutzt werden.

H

Die Buslinie 30 (Mattebus) muss endlich ihren ganztägigen Betrieb aufnehmen. Das Bedürfnis dafür ist ausgewiesen.

3. Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 – Priorisierung der Anträge (Kapitel 5)

Sind Sie mit der Priorisierung der jeweiligen Anträge einverstanden?

Ja teilweise Nein

4. Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021, Zusatzbericht Prüfaufträge

Ist der Zusatzbericht Prüfaufträge aus Ihrer Sicht vollständig?

Ja teilweise Nein



5. Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021, Weitere Prüfungsaufträge

Bestehen Anliegen für weitere, zukünftige Konzepte/Projekte (Planung ab ca. 2017)?

Ja Nein

Anträge für zukünftige Konzepte/Projekte (bitte mit Begründung pro Antrag):

Die SP Stadt Bern fordert ab 2018 einen Versuchsbetrieb der „Linie 25“, die Köniz mit dem Mattenhof und der Länggasse verbindet (siehe auch Grafik im Anhang). Die Dringlichkeit des Anliegens hat zwei Gründe: die Ablehnung von Tram Region Bern und die Baustelle am Bahnhof Bern (Engpass beim Umsteigen aufgrund von Baustellenverkehr und Platzbedarf der Baustelle). Die geforderte Buslinie bietet die Möglichkeit, die Qualität des regionalen Gesamtverkehrsnetzes zu verbessern:

- Die Umsteigemöglichkeit auf 25 bestehende Linien bietet neue attraktive Verbindungen (Bsp. Belp – Inselspital, Schwarzenburg – Gymnasium Lerbermatt)
- Der Bahnhof Weissenbühl wird an das Bernmobil-Netz angebunden.
- Der Hirschengraben und die Schanzenbrücke werden von Umsteigeverkehr entlastet.
- Direktere Verbindungen wirken der Entwicklung der wachsenden Personenkilometer entgegen.
- Neue Verbindungen innerhalb der Stadtteile vermeiden eine unnötige Belastung des Hauptbahnhofs. (Bsp. Äussere Enge – Zähringer Migros anstatt Äussere Enge – Bahnhof Migros).
- Die Linie 25 erschliesst „öV-Brachen“ wie in Köniz hinter dem Liebefeldpark und stärkt damit die Strategie „Verkehr verlagern“.
- Die Linie 25 verbessert die Erschliessung wichtiger Arbeitsplatzgebiete: Inselspital, Uni, Zentrum Köniz, Liebefeld, Eigerplatz, Bahnhof Weissenbühl, Spital Tiefenau.
- Die Linie 25 stärkt Quartierzentren (Köniz Zentrum, Eigerplatz, Mittelstrasse, Steinhölzli) und kann damit auch Verkehr verhindern.
- Die geforderte Verbindung stärkt Quartierzentren und fördert die Entwicklung neuer Areale wie Morillongut, Viererfeld, Reichenbachstrasse, Meinen-Areal.

Der Vorschlag entspricht den im Bericht erwähnten Zielen und der Strategie vollumfänglich. Die SP Stadt Bern ist von einem hervorragenden Kosten-Nutzenverhältnis überzeugt und fordert aufgrund der Dringlichkeit des Anliegens eine umgehende Prüfung der Linie mit dem Ziel, den Versuchsbetrieb ab 2018 zu starten. Wichtig ist zudem, dass die Linie im Versuchsbetrieb mit einem städtischen Takt (7.5 Min) betrieben wird, damit die Linie konkurrenzfähig ist und zu einer attraktiven Alternative wird.



Weitere Bemerkungen zum Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021.

Im Sommer 2016 beginnt der Ausbau des Bahnhofs Bern (ZBB). Die SP Stadt Bern geht von Mehrverkehr und Baustelleninstallationen rund um den Bahnhof aus. Der Raum Hirschengraben – Welle ist zu Spitzenzeiten bereits heute stark überlastet. Dies betrifft insbesondere auch den Fussverkehr. Damit der öV weiterhin zuverlässig und pünktlich verkehrt, braucht es während der Baustellenzeit Entlastungsmassnahmen.

Die SP Stadt Bern wendet sich ausserdem weiterhin klar gegen die das Zentrum diskriminierende kantonale «Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs» (KBV). Die Verordnung ist ungerecht, da sie nicht genügend verursachergerecht ausgelegt ist.



2 Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen

1. Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen: Analyse (Kapitel 3)

Ist die Analyse verständlich und vollständig dargelegt?

Ja Nein

Bemerkungen:

Die Bevölkerung der Stadt Bern hat dem Projekt Tram Region Bern zugestimmt. Dies ist wenig überraschend, da die grössten Engpässe auf der Linie 10 in den innerstädtischen Gebieten bestehen. Die SP Stadt Bern fordert weiterhin die Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb. Nur ein Tram stellt genügend Kapazitäten für die prognostizierte Nachfrage zur Verfügung und kann gleichzeitig die Qualität (Pünktlichkeit, Sitzgelegenheiten, Platz für Rollstühle und Kinderwagen) verbessern, die momentan aufgrund der hohen Nachfrage in den innerstädtischen Abschnitten nicht mehr gewährleistet ist. Die Analyse ist insofern nachvollziehbar als der dringende Handlungsbedarf aufgezeigt wird. Die Analyse der Verkehrsbeziehungen und der Siedlungsentwicklung beschränkt sich auf die Gemeinden Köniz und Ostermundigen. Dies überrascht, da die innerstädtischen Gebiete von den Engpässen am stärksten betroffen sind und dort folglich das grösste Potenzial besteht, um Entlastungsmassnahmen zu ergreifen (siehe Variantenfächer).

2. Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen: Auslegeordnung und Grobevaluation (Kapitel 4)

Ist der Variantenfächer aus Ihrer Sicht vollständig und die Grobbeurteilung schlüssig?

Ja Nein

Bemerkungen:

Wie in der Analysenkritik beschrieben, fehlt die Beschreibung der Verkehrsbeziehungen der innerstädtischen Gebiete. Die SP Stadt Bern weist darauf hin, dass beispielsweise der Stadtteil III in absoluten und relativen Zahlen den höchsten Anteil 20- bis 30-jähriger Menschen aller Berner Stadtteile aufweist. Folglich wäre es wichtig zu wissen, ob beispielsweise starke Verkehrsbeziehungen zwischen dem jüngsten Stadtteil und dem Universitätsquartier Länggasse bestehen. Solche Varianten fehlen im Variantenfächer, da eine starke Fokussierung auf die bestehenden Linien gewählt wurde.



3. Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermündigen: Vertieft untersuchte Varianten (Kapitel 5)

Ist der Variantenbeschrieb und die Begründung und Bewertung zu den einzelnen Varianten klar dargelegt?

Ja teilweise Nein

Bemerkungen:

Die Wahl der Kriterien und Indikatoren ist nachvollziehbar und sinnvoll. Die Begründungen in der Bewertung sind hingegen nur teilweise nachvollziehbar. Die Lage der Haltestellen am Bahnhof hat keine negativen Auswirkungen auf die Kapazitäten. Im Gegenteil kann die unterschiedliche Lage der Haltestellen am Bahnhof die Problematik des räumlichen Engpasses bei der Haltestelle beim Loeb entschärfen. Das Argument der Lage der Haltestellen ist auch bei der Erschliessungsqualität nicht nachvollziehbar. Die unterschiedliche Lage der Haltestellen bietet Vorteile, da heute die Distanz zwischen dem Bahnhofsausgang „Welle“ und der Haltestelle der Buslinie 10 beim Hirschengraben zu gross ist und folglich diese Umsteigemöglichkeit kaum genutzt wird. Die Variante 3 bietet neben zusätzlichen Direktverbindungen attraktive Umsteigemöglichkeiten beim Ausgang „Welle“. Da beide Linien mit einem 5 Min Takt bedient werden sollen, muss bei allen Haltestellen nicht lange gewartet werden. Die SP Stadt Bern bewertet die Variante 3 als Bestvariante. Wir weisen auch darauf hin, dass mit dieser Variante wichtige Erkenntnisse (Bsp. Langsamverkehrsströme) für eine zweite Tramachse gewonnen werden können.

4. Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermündigen: Folgerungen für das Angebotskonzept 2018–2021 (Kapitel 6)

Sind die Schlussfolgerungen nachvollziehbar?

Ja teilweise Nein

Bemerkungen:

Insgesamt unterstützen wir den Vorschlag, für das Angebotskonzept 2018-2021 die Linie 10 zu verdichten. Ohne einen Kapazitätsausbau wird die Qualität des öffentlichen Verkehrs auf dem Gebiet der Linie 10 massiv abnehmen und vermehrt wieder auf das Auto umgestiegen. Die Variante 3 bietet jedoch mehr Vorteile als die Variante 2, da sie insbesondere mehr Qualität (Direktverbindungen, bessere Umsteigemöglichkeiten am Bhf.) gewährleistet. Die SP Stadt Bern befürchtet, dass die Qualität des öV auf der Linie 10 sonst trotz der zusätzlichen Kapazitäten abnimmt, da es schwierig ist, einen so hohen Takt zuverlässig zu fahren. Die SP Stadt Bern fordert weiterhin, dass mittelfristig ein Tram realisiert wird. Zudem muss bereits kurzfristig geprüft werden, ob die innerstädtischen Abschnitte mit anderen Massnahmen (Bsp. Tangente Köniz – Länggasse) entlastet werden könnten.

Uns ist wichtig, dass die Endhaltestellen der Zusatzlinie an die S-Bahn angebunden sind. Dies heisst für uns, dass als Endhaltestellen die S-Bahn-Stationen Ostermündigen und Köniz oder Liebfeld im Vordergrund stehen. Die Fahrzeuge



können auf bestehenden Kreislern gewendet werden. Neue Wendeschlaufen sind nicht nötig.

5. Weitere Bemerkungen zum Angebotskonzept 2018-2021 der Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen:

Die SP Stadt Bern wendet sich einmal mehr klar gegen die das Zentrum diskriminierende kantonale «Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs» KBV. Die Verdichtung der Linie 10 zeigt beispielhaft auf, dass die Finanzierungsgrundlage unfair ausgestaltet ist. Die zusätzlichen Kurse bringen den innerstädtischen Gebieten nur einen begrenzten Zusatznutzen. Mit der bestehenden Berechnung entstehen aber Zusatzkosten für die Stadt Bern. Für die Akzeptanz der Massnahmen ist eine faire Kostenbeteiligung von grundlegender Bedeutung. Eine weitere Bemerkung betrifft das Thema Fussverkehr. Insgesamt fehlen Aussagen zu den Kapazitäten des Langsamverkehrsnetzes am Bahnhof. Es bestehen auch Engpässe beim Bahnhof (Bsp. Haltestelle Linie 10 Loeb).



3 Tangentiallinie Bern Süd, Angebotskonzept Bus

1. Tangentiallinie Bern Süd, Linienführung (Kapitel 3)

Ist aus Ihrer Sicht die vorgeschlagene Linienführung nachvollziehbar und sinnvoll gewählt?

Ja Teilweise Nein

Bemerkungen:

Die vorgeschlagene Linienführung ist grundsätzlich nachvollziehbar. Die Führung der neuen Linie über die Monbijoubücke ist zwingend. Die Durchbindung mit der Linie 31 steht für uns nicht unbedingt im Vordergrund; dagegen ist eine Durchbindung mit der Linie 28 zu prüfen und nicht von vornherein auszuschliessen.

2. Tangentiallinie Bern Süd, Fahrplankonzept und Angebot (Kapitel 4 und 5)

Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Fahrplankonzept und Angebot (Taktintervalle, Betriebszeiten) einverstanden?

Ja Teilweise Nein

Bemerkungen:

Der 15'-Takt ist als Ausgangspunkt nachvollziehbar. Wir erwarten aber, dass die neue Linie im Ganztagesbetrieb (mindestens 06:00 bis 20:00 Uhr) geführt wird. Auch in einer ersten Versuchsphase ist der Betrieb mindestens auch über Mittag sicherzustellen. Die Ergebnisse der Evaluation des Versuchsbetriebs sind sonst kaum aussagekräftig.

3. Tangentiallinie Bern Süd: Empfehlungen (Kapitel 7)

Sind Sie mit den Empfehlungen, resp. dem Antrag für das Regionale Angebotskonzept 2018-2021, einverstanden?

Ja Teilweise Nein

Bemerkungen:

Wir begrüssen den Vorschlag grundsätzlich. Zu Takt und Betriebszeiten s. oben.

4. Weitere Bemerkungen zur Tangentiallinie Bern Süd, Angebotskonzept Bus:

Die neue Linie kann nicht dazu dienen, das Entwicklungsgebiet Gaswerkareal bezüglich öV zu erschliessen. Dazu ist sie ungeeignet und es müssen andere Lösungen gefunden werden.

Konzept Bus 25

