

Erlacherhof, Junkerngasse 47
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16
stadtkanzlei@bern.ch
www.bern.ch

Amt für öffentlichen Verkehr und Ver-
kehrskoordination des Kantons Bern
Reiterstrasse 11
3011 Bern

Bern, 2. Juni 2021

Zweckmässigkeitsbeurteilung Insel, öffentliche Mitwirkung; Stellungnahme des Gemeinderats der Stadt Bern

Sehr geehrte Damen und Herren

Ihr Amt hat die Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Insel am 1. April 2021 in die öffentliche Mitwirkung gegeben. Der Gemeinderat nimmt die Gelegenheit zur Stellungnahme gerne wahr und bedankt sich für die gewährte Fristverlängerung.

1. ÖV-Erschliessung des Medizinalstandorts Insel

Der Gemeinderat erachtet die vorgeschlagene Bestlösung als pragmatisch und auf die örtlichen Begebenheiten zugeschnitten. Mit geringfügigen Investitionen kann eine grosse Transportkapazität geschaffen werden, welche unter Annahme eines erheblichen Fahrgastwachstums die sehr hohen Nachfragespitzen zu den Hauptverkehrszeiten in diesem Korridor für die kommenden Jahrzehnte abzudecken vermag. Die Lösung gewährleistet eine gute Erschliessung des Inselareals von der Freiburg- und von der Murtenstrasse her. Sie kann somit die starke Transformation, welche das Areal in den kommenden Jahrzehnten gemäss dem Masterplan durchlaufen soll, in idealer Weise begleiten.

2. Verlängerung der Linie 12 bis zum Europaplatz

Der Gemeinderat begrüsst, dass die vorgeschlagene Y-Buslösung die Verlängerung der Linie 12 zum Europaplatz enthält, womit diese Linie zukünftig beidseitig ins ÖV-Netz eingebunden wird. Dieser Aspekt kann dazu beitragen, dass der stark von ÖV-Bewegungen und Umsteigevorgängen belastete Stadtraum Bahnhof tendenziell entlastet und der ÖV-Knoten Europaplatz im Gegenzug gestärkt wird. Dort werden die Fahrgäste der Linie 12 zukünftig die Möglichkeit haben, auf mehrere Tram- und Buslinien umzusteigen. Weiter werden sie mit der Eröffnung der S-Bahnhaltestelle Europaplatz Nord (Ver-

legung der heutigen Haltestelle Stöckacker) direkten Zugang zu den meisten Normalspur-S-Bahnlinien erhalten. Zwei höchst dynamische Entwicklungsschwerpunkte – das Inselareal und der ESP Ausserholligen – werden so auf direkteste Weise verbunden.

Mit diesem Vorschlag werden sowohl die vom Stadtrat erheblich erklärte Interfraktionale Richtlinienmotion SP/JUSO, GLP/JGLP: *Verlängerung der Buslinie 11 bis zum Europaplatz* umgesetzt, als auch die Grundsätze des Stadtentwicklungskonzepts (STEK 2016).

Damit der Europaplatz zukünftig seine Rolle als wichtiger Mobilitätshub einnehmen kann, wird es neben der Verlängerung der Linie 12 und der neuen S-Bahnstation Europaplatz Nord auch wichtig sein, die bestehenden Perrons zu modernisieren und uneingeschränkt hindernisfrei zu gestalten. Die BLS sollte insbesondere ihr lange verzögertes Sanierungsprojekt für die S-Bahnstation Europaplatz Süd zeitnah umsetzen. Weiter ist bei der bestehenden S-Bahnstation der SBB zu prüfen, ob die Hindernisfreiheit gewährleistet ist.

3. Langfristige Optionen

Grundsätzlich bietet die vorgeschlagene Bestlösung über einen langen Zeitraum genügende Kapazität, sofern sich die Nachfragezunahme in der erwarteten Bandbreite bewegt. Es besteht somit aus Sicht des Korridors Insel-Holligen nicht eine hohe Dringlichkeit, darüber hinaus gehende Optionen zu prüfen.

Der Gemeinderat interpretiert die Ergebnisse der ZMB so, dass eine RBS-Verlängerung nur bis Insel nicht realistisch ist, da eine sehr hohe Überkapazität geschaffen würde und es sich sowohl bei den Investitions- als auch bei den Betriebskosten um die mit Abstand teuerste Variante handelt (400 Mio. Franken Investitionskosten, 2.6 Mio. Franken Betriebskosten). Demgegenüber wären Investitionskosten von 80 Mio. Franken (inkl. bauliche Anpassungen für den Betrieb der Linie 12 mit Doppelgelenkbussen und Verlängerung bis zum Europaplatz) und zusätzliche Betriebskosten von 1,8 Mio. Franken für die Option Tram Murtenstrasse für Kanton und Stadt Bern eher finanzierbar. Die RBS-Verlängerung kommt für den Gemeinderat nur in Frage, wenn sie sich in Kombination mit der zukünftigen Erschliessung auf dem Korridor Köniz-Schwarzenburg als zweckmässig erweist und für die Stadt keine Mehrkosten anfallen. Bei den weiteren Abklärungen ist die wichtigste Anforderung aus Stadtsicht, dass eine wirkungsvolle Entlastung bei der ÖV-Feinerschliessung im Gebiet Insel-Holligen und Bern-Süd (Schwarzenburgstrasse, Könizstrasse) erreicht wird, gleichzeitig aber die hohe Erschliessungsqualität erhalten bleibt. Ein weiteres wichtiges Beurteilungskriterium ist die Entlastungswirkung für das städtische Strassennetz. Die vertiefte Untersuchung der RBS-Verlängerung darf nicht dazu führen, dass der beschlossene und bis spätestens 2030 umzusetzende Viertelstundentakt auf der S-Bahnlinien S6 (Schwarzenburg) verzögert oder sistiert wird. Der Gemeinderat erwartet, dass die damit zu erreichende Modalsplitverschiebung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum ÖV insbesondere auf der Schwarzenburgstrasse ab Schloss Köniz bis zum Eigerplatz bis 2030 erreicht wird.

Die beiden von der ZMB favorisierten Langfristoptionen werden in den städtischen Mitwirkungsstellungen kontrovers beurteilt. Beim Tram Murtenstrasse wird in einzelnen Stellungnahmen zurückhaltend positiv beurteilt, während andere die RBS-Verlängerung klar vorziehen. Umgekehrt besteht gegenüber der RBS-Variante eine relativ starke und explizite Ablehnung. Es ist deshalb wichtig, dass die nötige Debatte zu diesem In-

frastrukturvorhaben auf der Basis von belastbaren Planungsergebnissen geführt werden kann und bereits in dieser Phase eine breite Partizipation erfolgt.

4. Vorschläge zum Langsamverkehr

Der Gemeinderat begrüsst, dass im Rahmen der ZMB auch die Erschliessungsmöglichkeiten durch den Langsamverkehr in einer eigenen vertieften Variante untersucht worden sind. Es konnten dabei Ansätze aufgezeigt werden – beispielsweise die verstärkte Förderung von Shared-Mobility-Angeboten, welche zukünftig gemeinsam mit der Insel-Spitalgruppe, der Universität und weiteren Partnern weiter zu verfolgen sind. Bei der Umsetzung der Y-Buslösung wird die Stadt alles daransetzen, Synergien zu nutzen, um die Qualität des betreffenden Strassenraums für den Fuss- und Veloverkehr insbesondere auf der Freiburgstrasse und dem Europaplatz zu verbessern.

5. Weiteres Vorgehen

Für die Umsetzung der vorgeschlagenen Bestvariante sind eine Reihe weiterer Abklärungen nötig, beispielsweise ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die betroffenen Abschnitte der Freiburg- und Schlosstrasse sowie des Europaplatzes. Falls die Planungspartner sich darauf einigen, die Bestvariante umzusetzen, so ist die Stadt bereit, in einem ersten Schritt mit allen beteiligten Partnern die Erarbeitung eines Vorgehenskonzepts und Ablaufplans an die Hand zu nehmen, um danach die nächsten Schritte zeitgerecht und koordiniert anzugehen. Er ist bereit, dazu in der zweiten Jahreshälfte 2021 einen Workshop mit den relevanten Projektpartnern durchzuführen.

Im Sinne einer Lesehilfe finden Sie in der Beilage die vorliegende Stellungnahme eingefügt in den Fragebogen zur Mitwirkung.

Der Gemeinderat bedankt sich für die Berücksichtigung seiner Stellungnahme und die ausgezeichnete Zusammenarbeit. Mit der vorliegenden Zweckmässigkeitsbeurteilung sind wertvolle Vorarbeiten geleistet worden, welche für die Weiterentwicklung des ÖV-Systems in der Stadt Bern und für die Entwicklung des betroffenen Stadtteils von zentraler Bedeutung sind.

Freundliche Grüsse

Alec von Graffenried
Stadtpräsident

Dr. Jürg Wichtermann
Stadtschreiber

Beilage:

- Ausgefüllter Fragebogen

Kopie

- BERNMOBIL
- RBS
- Postauto AG, Region Bern
- Regionalkonferenz Bern-Mittelland
- Städtische Organisationen und Parteien, welche sich an der Mitwirkung beteiligt haben.