



Erlacherhof, Junkerngasse 47  
Postfach 3000 Bern 8

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

Regionalkonferenz Bern-Mittelland  
Fachbereich Verkehr  
Holzikofenweg 22  
Postfach  
3001 Bern

Bern, 11. November 2020

## **Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern: Öffentliche Mitwirkung; Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben dem Gemeinderat mit E-Mail vom 9. September 2020 die Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern mit Frist bis zum 23. Oktober 2020 zur Stellungnahme unterbreitet. Mit E-Mail vom 15. September 2020 haben Sie eine Fristerstreckung bis am 13. November 2020 gewährt. Der Gemeinderat bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme und die gewährte Fristerstreckung.

### **1. Einschätzungen des Gemeinderats**

#### *1.1 Generelle Einschätzung*

Der Gemeinderat unterstützt die Stossrichtung der Netzstrategie und verdankt die grossen und wertvollen Arbeiten der RKBM.

#### *1.2 Verkehrsentwicklung*

Der Gemeinderat erachtet die der Netzstrategie zugrundeliegende Analyse der Verkehrsentwicklung als zutreffend. Sie stimmen – abgesehen von einem geringfügigen Fehler bei der Bevölkerungsprognose (vgl. Antrag 4 unten) – mit den im STEK 2016 und im RGSK 2021 gemachten Prognosen und Vorgaben hinsichtlich Entwicklung des ÖV überein. Die Folgerung, auf den am stärksten belasteten Korridoren die Kapazität zu erhöhen – namentlich auf den Linien 9 und 10 sowie auf der Linie 12: Insel – ist somit nachvollziehbar. Allerdings besteht erhebliche Unsicherheit darüber, wann diese Kapazitätserhöhungen notwendig sein werden.

### *1.3 Netzelemente erster Priorität*

Der Gemeinderat teilt die Auffassung, dass die bestehende Traminfrastruktur in der Innenstadt mit der Eröffnung von Tram Bern-Ostermundigen ihre Kapazitätsgrenze erreichen wird. Die Netzstrategie bestätigt hier die Befunde früherer Abklärungen, wonach eine zweite Tramachse die unabdingbare Voraussetzung für zukünftige Erweiterungen des Tramnetzes ist. Weiter weist der Gemeinderat darauf hin, dass auch wegen der zunehmenden Personenfrequenzen an der Tramhaltestelle Hirschengraben nach der Eröffnung von Zukunft Bahnhof Bern dringender Bedarf für die zweite Tramachse besteht. Entsprechende Untersuchungen von BERNMOBIL haben ergeben, dass die Tramhaltestelle Hirschengraben im Zeitraum 2035 ihre Kapazitätsgrenzen erreichen wird, weshalb die Anzahl der Trambewegungen an dieser Haltestelle reduziert werden muss. Mit der zweiten Tramachse West bzw. einer neuen Haltestelle in der Laupenstrasse könnte diese Entlastung erreicht werden.

Der Gemeinderat begrüsst deshalb die Empfehlung der vorliegenden Netzstrategie, die Linienführung der Zweiten Tramachse sei im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB), die an die Erkenntnisse der ZMB 2012 anknüpft, nochmals zu überprüfen. Diese Untersuchung ist angesichts des langen Entscheidungs- und Realisierungshorizonts von Infrastrukturprojekten im städtischen Raum mit hoher Dringlichkeit, unter Einbezug aller Planungspartner und mit einer breit abgestützten Partizipation durchzuführen. Dabei ist insbesondere auch zu prüfen, ob die Zweite Tramachse integral oder etappiert (Zweite Tramachse West/Zweite Tramachse Ost) zu erstellen ist.

Auf dem Korridor Köniz bzw. der Linie 10: Köniz besteht bereits kurzfristig dringender Bedarf nach einer Kapazitätserhöhung. Eine entsprechende Studie wird momentan unter gemeinsamer Federführung von Region und Kanton durchgeführt. Sie untersucht insbesondere den Einsatz von Doppelgelenkbussen auf dieser Linie. Auf der Liste der Umsetzungselemente in Kapitel 6 des Syntheseberichts fehlt diese Massnahme.

Die beiden erwähnten Netzelemente sind aus Sicht des Gemeinderats zentral. In Anlehnung an die Terminologie der Richtplanung können sie als «Zwischenergebnis» bezeichnet werden.

Der Gemeinderat stimmt zu, dass langfristige Massnahmen zur Kapazitätserhöhung auf den Korridoren Bern Bahnhof-Köniz und Bern Bahnhof-Insel mit Priorität 1 angegangen werden müssen. Wie im Synthesebericht ausgeführt, kann zum heutigen Zeitpunkt auf strategischer Ebene nicht entschieden werden, welche Variante dafür zweckmässiger ist. Dazu müssen zuerst die Ergebnisse der vertieften planerischen Abklärungen vorliegen.

### *1.4 Weitere vorgeschlagene Netzelemente*

In der Netzstrategie werden unter zweiter und dritter Priorität eine Reihe von weiteren interessanten Vorschlägen gemacht. Dem Vorschlag einer tangentialen Tramlinie auf der Achse Ostring-Wankdorf stimmt der Gemeinderat zu. Er empfiehlt, der Stärkung der Tangentialbeziehungen zur Entlastung des Stadtzentrums bei der ÖV-Netzentwicklung zukünftig noch mehr Beachtung zu schenken (vgl. Antrag 3 unten). Positiv beurteilt der Gemeinderat auch die neue Tramlinie via Papiermühlestrasse, mit welcher die Linien 9 und 10 entlastet und das neue VBS-Verwaltungszentrum attraktiv erschlossen werden

könnte. Schlüssig können diese Netzelemente jedoch erst nach Vorliegen weiterer planerischer Abklärungen beurteilt werden, insbesondere hinsichtlich der Zweiten Tramachse.

## 2. Anträge

Gestützt auf die oben dargelegten Ausführungen stellt der Gemeinderat folgende Anträge und bittet Sie um entsprechende Aufnahme in die definitiven Dokumente zur Netzstrategie:

**Antrag 1:** Im Rahmen der Überprüfung der Linienführung der Zweiten Tramachse ist frühzeitig zu untersuchen, ob dieses Netzelement integral oder etappiert (Zweite Tramachse West/Zweite Tramachse Ost) zu erstellen ist. Der Synthesebericht zur Netzstrategie ist deshalb wie folgt zu ergänzen (S. 27, am Schluss des 2. Absatzes):

*«Im Rahmen dieser Untersuchung ist auch zu prüfen, ob dieses Netzelement integral oder etappiert (Zweite Tramachse West/Zweite Tramachse Ost) zu erstellen ist».*

*Begründung:* Für die langfristige Weiterentwicklung der städtischen Strasseninfrastruktur und die Koordination mit anderen städtischen Vorhaben ist diese Frage von hoher Bedeutung und muss deshalb frühzeitig geklärt werden.

**Antrag 2:** Die Massnahme «Kurzfristige Kapazitätserhöhung Linie 10: Köniz» ist mit Priorität 1 in die Liste der strategischen Netzelemente aufzunehmen. Der Synthesebericht zur Netzstrategie ist deshalb wie folgt zu ergänzen:

(S. 20, nach dem 2. Absatz): *«In einem ersten Schritt soll die Linie 10: Köniz zur Kapazitätserhöhung neu mit Doppelgelenkbussen betrieben werden. Diese Massnahme kann kurzfristig ergriffen werden. Sie ist sowohl zur Variante RBS als auch zur Variante Tram Köniz aufwärtskompatibel. Entsprechende Abklärungen sind im Gange».*

(S. 30, Abbildung 16, neue Zeile nach «Option Tramverlängerung Saali»): *«DGB Bern-Bahnhof-Köniz/1./Kurzfristig realisierbare Kapazitätserhöhung, aufwärtskompatibel mit Tram Köniz oder RBS-Verlängerung».*

*Begründung:* Auf diesem Korridor besteht insbesondere auf dem städtischen Abschnitt seit Langem ein Kapazitätsengpass. Momentan besteht ein «window of opportunity» für eine kurzfristige Kapazitätserhöhung, da die auf dieser Linie eingesetzten Busse am Ende ihrer Lebensdauer angelangt sind und im Rahmen der Ersatzbeschaffung Doppelgelenkbusse beschafft werden können. Die Massnahme ist deshalb mit Priorität 1 in die Liste der strategischen Netzelemente aufzunehmen.

**Antrag 3:** Im Synthesebericht ist festzuhalten, wie der Grundsatzentscheid über die Gesamtnetz-Variante zu fällen ist. Der Synthesebericht zur Netzstrategie ist deshalb wie folgt zu ergänzen (S. 29, neues Kap. 5.5):

**«5.5 Abhängigkeit des Variantenentscheids von planerischen Abklärungen**

*Für den Entscheid zur Gesamtnetz-Variante müssen die Ergebnisse der Planungsstudien zum Korridor Bahnhof Bern-Köniz (vgl. Kap. 4.1.1), zum Korridor Bahnhof Bern-Insel (vgl. Kap. 4.1.4) und zur zweiten Tramachse (vgl. Kap. 4.3) vorliegen. Im Zuge des Entscheids ist das Zielbild hinsichtlich der Netzelemente zweiter und dritter Priorität sowie der Entwicklungsprognosen nochmals zu plausibilisieren. Bei dieser Gelegenheit soll auch erneut geprüft werden, ob das Stadtzentrum mit weiteren Tangentiallinien zusätzlich entlastet werden kann».*

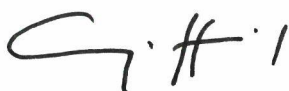
*Begründung:* Es ist sicherzustellen, dass der definitive Entscheid zur Gesamtnetz-Variante erst in Kenntnis der Ergebnisse der vertieften planerischen Abklärungen zu den relevanten Netzelementen gefällt wird. Bei dieser Gelegenheit ist das Zielbild zu plausibilisieren und erneut zu prüfen, ob Tangentiallinien einen stärkeren Beitrag zur Entlastung des Stadtzentrums leisten können.

**Antrag 4:** Die Angaben zur Bevölkerungsentwicklung des STEK 2016 (Synthesebericht S. 11) sind korrekt mit 12 Prozent wiederzugeben und nicht mit den aufgeführten 12,5 Prozent (vgl. Gesamtbericht STEK 2016, S. 21).

**Antrag 5:** Schliesslich regt der Gemeinderat an, in den Abbildungen 1 und 2 des Syntheseberichts (Seiten 7 und 8) die Ortsbezeichnung «Muri» einzufügen, um die Orientierung in den Plandarstellungen zu erleichtern.

Der Gemeinderat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Bemerkungen und Anträge und die jederzeit gute Zusammenarbeit.

Freundliche Grüsse



Alec von Graffenried  
Stadtpräsident



Dr. Jürg Wichteremann  
Stadtschreiber