



Erlacherhof, Junkerngasse 47
Postfach 3000 Bern 8

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

Amt für öffentlichen Verkehr und
Verkehrskoordination
Reiterstrasse 11
3011 Bern

Bern, 8. Dezember 2021

Fachkonsultation Schlussbericht «S-Bahn 2040»; Stellungnahme der Stadt Bern

Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben der Stadt Bern via Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) mit E-Mail vom 4. Oktober 2021 den Schlussbericht «S-Bahn 2040» zur Stellungnahme im Rahmen einer Fachkonsultation zugestellt. Gerne nimmt der Gemeinderat dazu wie folgt Stellung:

1. Generelle Einschätzung

Wie der Gemeinderat bereits in seiner Stellungnahme vom 24. Juni 2020 zum Arbeitspapier 1 im Rahmen dieses Projekts zum Ausdruck gebracht hat, begrüsst er die Planungsarbeiten zur Weiterentwicklung der S-Bahn Bern. Sie sind unabdingbar für eine nachhaltige Entwicklung der Kernagglomeration Bern und der Hauptstadtregion im Sinne der relevanten kantonalen und regionalen Richtpläne und Konzepte.

Von besonderer Bedeutung ist für den Gemeinderat die postulierte massgebliche Erhöhung des Modalsplitanteils des ÖV, womit ein substantieller Beitrag zur Senkung des CO₂-Ausstosses des Verkehrs geleistet werden soll. Diese Zielsetzung erfordert über die bereits beschlossene 2. Teilergänzung hinaus eine wirkungsvolle Ausbaustrategie für die S-Bahn Bern. Dabei darf der effiziente Mitteleinsatz allerdings nicht ausser Acht gelassen werden.

Die Bemerkungen aus der erwähnten Stellungnahme vom 24. Juni 2020 zu den analytischen und konzeptionellen Aussagen sind im Schlussbericht nur ansatzweise aufgegriffen worden. Der Gemeinderat verzichtet darauf, seine damaligen Bemerkungen zu wiederholen. Er beschränkt sich auf den Hinweis, dass sich die korridorbezogenen Angebotskonzepte nur rudimentär auf die im Konzeptteil erarbeiteten Stossrichtungen und Szenarien zurückführen lassen.

2. Ausbaubedarf Infrastruktur

Dem Gemeinderat ist bewusst, dass der vorliegende Bericht hauptsächlich angebotsbezogene Aussagen macht, die als Grundlage für die Eingabe der Regionen im Rahmen des nächsten Ausbauschnitts (AS) der Bahninfrastrukturplanung des Bundes (STEP) dienen, weshalb noch keine konkreten Aussagen zum Infrastrukturbedarf gemacht werden können. Im Verlauf des weiteren Planungsprozesses wird es jedoch unabdingbar sein, den dafür nötigen Ausbaubedarf insbesondere im Perimeter des Bahnknotens Bern zu bestimmen und frühzeitig mit den betroffenen Gemeinden abzustimmen. Teil dieses Prozesses müssen auch die langfristig erforderlichen Abstell- und Unterhaltungsanlagen der S-Bahn sein.

Antrag 1:

Im weiteren Planungsprozess «S-Bahn 2040» ist eine Phase Infrastrukturplanung vorzusehen. Die Standortgemeinden systemrelevanter Ausbauprojekte sind in diesen Planungsschritt einzubeziehen, und er ist mit einer öffentlichen Mitwirkung abzuschliessen.

3. Bahnübergänge

Auf dem Gebiet der Stadt Bern bestehen noch zwei Bahnübergänge auf dem Netz der S-Bahn. Neben dem, dass dadurch generell der querende Verkehr behindert wird (auf der Brünnenstrasse besteht immerhin eine Langsamverkehrsunterführung), ist das Problem der Busbehinderung sehr störend. So wird die Morillonstrasse mit dem Referenzangebot der 2. Teilergänzung pro Stunde für 12 Züge in beide Richtungen geschlossen sein. Die diesen Bahnübergang benutzende Buslinie 19 wird gemäss ÖV-Netzstrategie der Region Bern-Mittelland mittelfristig zu den Hauptverkehrszeiten entweder im 4-Minutentakt oder mit Doppelgelenkbussen im 7,5-Minutentakt betrieben werden müssen. Dies bedeutet eine Schliesszeit von 15 Minuten pro Stunde, sofern die Norm-Schliesszeit pro Zugsdurchfahrt von 1,5 Minuten eingehalten wird, was dem Vernehmen nach heute nicht durchgehend der Fall ist. Die daraus resultierende ÖV/ÖV-Behinderung ist ineffizient, stellt für die Fahrgäste einen erheblichen Nachteil dar und ist damit langfristig nicht vertretbar. Im Rahmen der weiteren S-Bahn-Planung ist deshalb die Aufhebung der genannten Bahnübergänge ins Auge zu fassen.

Antrag 2:

Bei Bahnübergängen in der Kernagglomeration an denen sich die S-Bahn und der Busverkehr in hoher Frequenz (S-Bahn: mehr als acht Züge/Stunde in beide Richtungen; Bus: mehr als 10 Busse/Stunde in beide Richtungen) kreuzen, ist im Rahmen der weiteren Planung die Aufhebung dieser Übergänge vorzubereiten.

4. «Cityschiene», Durchbindungen und Mobilitätshubs

Aus der Sicht der Stadt Bern als nationalem Zentrum und primärem S-Bahnknoten ist die «Cityschiene» ein unverzichtbarer Bestandteil des S-Bahnkonzepts. Eine Hauptfunktion der S-Bahn im urbanen Raum wird auch im Bericht erwähnt: Die Bereitstellung der notwendigen Beförderungskapazität im urbanen Raum. Dieser Zielsetzung kann mit

dem vorgelegten Konzept entsprochen werden. Positiv sind hier insbesondere die Produkte «Regionalexpress» und «beschleunigte S-Bahn» zu werten. Dadurch wird die Bedienung der nach dem Bahnhof Bern wichtigsten städtischen S-Bahnhalte Europaplatz und Wankdorf stark erhöht.

Damit das Potenzial dieser Halte – insbesondere auch im innerstädtischen Verkehr – optimal genutzt werden kann, ist die systematische Verknüpfung aller Linien aus den westlichen mit denjenigen aus den östlichen Korridoren unabdingbar. Heute bestehende Lücken werden auch mit Umsetzung der 2. Teilergänzung nach wie vor bestehen und verhindern damit eine Umsetzung des Konzepts der «Cityschiene», wie es als Langfristvision bei der Schaffung der S-Bahn Bern 2005 formuliert wurde. Diese Lücke ist in einer Langfristplanung unbedingt zu schliessen. Die generelle Zielsetzung, es seien so viele S-Bahnen wie möglich durchzubinden (Bericht S. 44), erscheint dem Gemeinderat als zu allgemein und zu wenig griffig. Er plädiert dafür, dass jeder S-Bahn-Korridor mindestens mit zwei Produkten über den Bahnhof Bern hinaus durchgebunden wird. Nur so kann die S-Bahn Bern die ihr zugedachte Rolle als Rückgrat des ÖV-Angebots für eine Region mit einer Million Einwohnerinnen und Einwohnern erfüllen. Über die Liniendurchbindung hinaus ist eine gesamtheitliche Perspektive der wichtigsten S-Bahnhaltestellen in der Kernagglomeration (Europaplatz, Wankdorf, Worblaufen, Zollikofen, Ostermündigen, gegebenenfalls auch Brünnen, Bümpliz Nord, Bümpliz Süd und Köniz) als multimodale Mobilitätshubs unter Berücksichtigung der standortspezifischen Gegebenheiten (beispielsweise Nähe zu Bildungsstandort) zu entwickeln.

Antrag 3

Die konzeptionellen Grundsätze sind um das Element der «Cityschiene» zu ergänzen. Als Vorgabe für die weitere Planung «S-Bahn 2040» ist festzulegen, dass jeder Korridor mit mindestens zwei Produkten (RE, beschleunigte S-Bahn und/oder S-Bahn) über den Bahnhof Bern hinaus durchzubinden ist.

Antrag 4

Im weiteren Planungsprozess ist unter Einbezug der Region und der Standortgemeinden für die wichtigsten S-Bahnhaltestellen der Kernagglomeration eine gesamtheitliche Perspektive im Sinne des Konzepts multimodaler Mobilitätshubs zu entwickeln.

5. Tangentialverbindungen

Der Gemeinderat begrüsst ausdrücklich das neu ins S-Bahnkonzept eingeführte Element der Tangentiallinien, womit auch ein Auftrag des Grossen Rats umgesetzt wird. Dank der hohen Attraktivität solcher Angebote für Pendlerinnen und Pendler auf zentrumsnahen Tangentialkorridoren (insbesondere Beziehung zwischen nördlichem und südlichem Teil der Region Bern) besteht hier ein Potential zur Entlastung des Bahnhofs Bern als Umsteigeknoten zwischen S-Bahn und städtischem Feinverteiler. Zudem kann auf solchen Korridoren wie angestrebt eine Modalsplitverlagerung vom MIV zum ÖV erreicht werden. Sofern dieses Konzeptelement mit vertretbarem Infrastrukturaufwand realisierbar ist und die dafür nötigen Trassen zur Verfügung stehen, befürwortet der Gemeinderat eine zeitnahe Umsetzung.

Der Gemeinderat dankt dem Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination für die wohlwollende Prüfung seiner Anliegen und Anträge.

Freundliche Grüsse



Alec von Graffenried
Stadtpräsident



Dr. Claudia Mannhart
Stadtschreiberin

Beilage:
Ausgefüllter Fragebogen