

Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern

Mitwirkung: 9. September bis 23. Oktober 2020

Den Fragebogen in elektronischer Form und sämtliche Beilagen finden Sie auf unserer Website:
www.bernmittelland.ch

Grundlage:

- Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern, Synthesebericht, Stand 20. August 2020

Absender (Gemeinde, Verband, Verein, Partei, Transportunternehmen etc.):

SP

Verantwortliche Person: Michael Sutter, Parteisekretär

Telefon für Rückfragen: 031 370 07 90

E-Mail-Adresse: michael.sutter@spbe.ch

1. Sinn und Zweck einer Netzstrategie (Kapitel 1)

Sind Sinn und Zweck der Netzstrategie für Sie nachvollziehbar? Teilen Sie die Ansicht, dass eine Netzstrategie öffentlichen Verkehr mit einem langfristigen übergeordneten Zielbild angesichts der kommunal geplanten Siedlungsentwicklung und des prognostizierten Wachstums der ÖV-Nachfrage sinnvoll und notwendig ist?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Die Argumente stimmen mit unserem Bedürfnis nach vorausschauender Planung überein. Die vorgesehene Elastizität mit Varianten und Optionen für zeitliche Etappierungen entsprechend der Siedlungsentwicklung ist zu begrüssen. Es fehlt allenfalls noch die Identifizierung der 'points of no return' in gewissen Entscheidungsprozessen. In einer nächsten Phase müssen auch die partizipativen (Diskussionsgefässe mit der Bevölkerung) und politisch-formalen (Volksabstimmungen) Entscheidabläufe dargestellt werden.

2. Entwicklung der Nachfrage (Kapitel 2)

Ist es für Sie nachvollziehbar und plausibel, dass die ÖV-Kapazität ausgebaut werden muss, weil das Siedlungswachstum und die ändernde Verkehrsnachfrage zu einer grösseren ÖV-Nachfrage führen?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Das wachsende Gesamtverkehrsaufkommen muss unbedingt mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln aufgefangen werden. Der MIV muss konsequent reduziert und ÖV, Velo- und Fussverkehr gefördert werden. Wir unterstützen insbesondere die unter 2.2.2 ausgeführten Punkte betreffend Flächeneffizienz und Verkehrlenkung. Auch wenn der ÖV im Bewusstsein der BürgerInnen Priorität geniesst, zeigt unsere Erfahrung mit Verkehrs-Planungsgeschäften immer wieder fast unüberwindbare Zielkonflikte in der optimalen Verteilung des Strassenraums auf: Anlieferung und Parkierung MIV, ÖV, Fussgänger und dem durch E- Bikes immer schneller werdenden Veloverkehr.

3. Ziele und Grundsätze der zukünftigen Netzentwicklung (Kapitel 3)

In Kapitel 2 wird die Bevölkerungsentwicklung (und damit Nachfrageentwicklung) dargestellt, in Kapitel 3.1 werden aus den übergeordneten Planungen die Ziele und Grundsätze der zukünftigen Netzentwicklung hergeleitet. Sind die daraus abgeleiteten Zielvorgaben (Kapitel 3.2) und Grundsätze (Kapitel 3.3) aus Ihrer Sicht nachvollziehbar und vollständig?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Im Hinblick auf eine flächeneffiziente und nachhaltige Mobilität sind die Stossrichtungen Vermeiden und Verlagern von besonderer Bedeutung und müssen konsequent vorangetrieben werden. Eine gute Vernetzung der verschiedenen ÖV Systeme ist dabei ein wichtiges Element. Ergänzen zu Punkt 3.3.2, Grundsätze: 'Trams die in demselben Korridor fahren bedienen dieselben Haltestellen'. Wir haben mehrfach erfahren, dass durchfahrende Trams der Linie 6 eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmende darstellen, die sich auf die an den mehrheitlich haltenden Trams orientieren. Sonder-/ Expresskurse von Bussen werden offenbar anders wahrgenommen.

4. Handlungsbedarf und Lösungsansätze (Kapitel 4)

4.1. Für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Köniz (Kapitel 4.1.1) werden zwei mögliche Varianten aufgezeigt. Welchen Lösungsansatz bevorzugen Sie?

Variante «mit Tram Köniz» Variante «mit RBS-Verlängerung

Keine der Varianten Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten

Falls Sie eine oder keine der beiden Varianten bevorzugen, bitte ausführen:

Beide Varianten sind aus heutiger Sicht unrealistisch. Das Tramprojekt wurde in Köniz deutlich abgelehnt und bleibt wohl auch in der näheren Zukunft politisch nicht mehrheitsfähig. Die Option «Verlängerung RBS» ist gegenüber dem Tram ca. 8x teurer (der Rest der Strecke müsste ebenfalls umgespurt oder auf Bus umgestellt werden) und es ist fraglich, ob die nötigen Finanzmittel zur Verfügung stehen werden. Falls die nötigen Gelder von Kanton und Bund gesprochen werden, wäre die Option «Verlängerung RBS» voranzutreiben, da so die ÖV Hierarchie gestärkt und die Entwicklung des Inselkomplexes als überregionales Gesundheitszentrum gefördert würde.

4.2. Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Wabern (Kapitel 4.1.2) einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern sowie die zusätzliche Tramlinie während der HVZ bis Sandrein sind sinnvoll. Der Einsatz eines DGB auf der Linie 19 sehen wir allerdings kritisch. DGB nehmen viel Platz in Anspruch und sind nicht für enge Strassenverhältnisse, wie sie auf der Linie 19 herrschen, geeignet. Wenn DGB eingesetzt werden, muss zwingend genügend Platz für den Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung stehen.

4.3. Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Bern West/ Fischermätteli (Kapitel 4.1.3) einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Die Entwicklungen in den Gebieten Ausserholligen, Untermatt, Weyermannhaus, Chantier Bethlehem und Bümpliz, Niederwangen sollten konkreter in die Überlegungen zum ÖV einfließen. So wird einzig festgestellt, dass die Tramlinien 7 und 8 im Zeithorizont 2040 ihre Kapazitätsgrenzen erreichen werden, sich aber kein Angebotsausbau aufdrängt.

4.4. Für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Insel (Kapitel 4.1.4) werden zwei mögliche Varianten aufgezeigt. Welchen Lösungsansatz bevorzugen Sie?

- Variante «mit Tram Köniz» Variante «mit RBS-Verlängerung»
 Keine der Varianten Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten

Falls Sie eine oder keine der beiden Varianten bevorzugen, bitte ausführen:

Beide Varianten sind unrealistisch. Das Tramprojekt wurde deutlich abgelehnt und es ist fraglich, ob das Projekt mittelfristig mehrheitsfähig wäre. Die Variante «mit RBS-Verlängerung» ist zwar durchaus attraktiv, es erscheint aber fraglich, ob die nötigen finanziellen Mittel von Kanton und Bund zur Verfügung stehen werden. Das Inselareal sollte nicht nur über den Hauptbahnhof gut erschlossen sein, sondern auch mit direkten Verbindungen Richtung Köniz, den Europaplatz und die Länggasse/Worblaufen. Die Verlängerung der Buslinie 12 zum Europaplatz sollte schnell erfolgen.

4.5. Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Bremgarten/Neufeld/Länggasse (Kapitel 4.1.5) einverstanden?

- Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Eine Tramlinie in die Länggasse erscheint nur sinnvoll, wenn die Linie Richtung Viererfeld oder Güterbahnhof verlängert wird. Zudem sind die Platzverhältnisse in der Länggasse sehr eng und es ist fraglich, ob genügend Platz für die Velofahrenden zur Verfügung stehen wird. Dies ist aber eine Voraussetzung, da die Länggasse sehr stark vom Veloverkehr genutzt wird. Die heute bestehenden Radiallinien sollen so schnell wie möglich zu Durchmesserlinien zusammengelegt werden, was die Erschließung dieser Quartiere verbessert, z.B. Linie 11/101, Linie 21/17. Dies kann ohne lange Wartezeit umgesetzt werden.

4.6. Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Ostring/Muri (Kapitel 4.1.6) einverstanden?

- Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Wir lehnen aufgrund der engen Platzverhältnisse den Einsatz von DGB in der Altstadt klar ab. Eine Stärkung der Tangentialbeziehung in diesem Korridor wäre bereits heute möglich: es könnte z.B. jeder zweite Kurs der Linie 12 vom Zentrum Paul Klee zum Guisanplatz fahren und so Anschlüsse zu den (heute stark belasteten) Linien 9 und 10 herstellen – womit diese stark belasteten Linien entlastet und Tangentialverbindungen entstehen können.

4.7. Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Wankdorf/Ostermundigen (Kapitel 4.1.7) einverstanden?

- Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Die Umstellung der Buslinie 20 Wyler auf Trambetrieb könnte durchaus Sinn machen, auch die Platzverhältnisse sind auf diesem Ast im Hinblick auf den Veloverkehr gut. Allerdings kam die ZMB zum Schluss, dass die Tramlinie nicht gebaut werden soll. Es stellt sich also die Frage, was sich inzwischen geändert hat. Mit der Betriebsaufnahme der Verlängerung der Linie 26 Breitenrainplatz – Ostermundigen Bhf – Oberfeld soll nicht mehr länger zugewartet werden.

4.9. Sind Sie mit der Beurteilung des Potenzials von Tangentiallinien und den Lösungsansätzen für die Stärkung der Tangentiallinien (Kapitel 4.2) einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Wie unter Kapitel 2.2.3 aufgeführt ist der Raum Zytglogge-HB bereits heute überlastet – dies weil die meisten öV-Reisenden über den (Haupt-)bahnhof gelenkt werden. Dies wird in der vorliegenden Netzstrategie nicht ausreichend entschärft, sondern durch den Fokus auf diesen Perimeter werden in Zukunft noch mehr Reisen durch dieses Gebiet führen. Das Potential von Tangentiallinien müsste konsequenter ausgeschöpft werden. Es gäbe verschiedene Möglichkeiten, Tangentialbeziehung zu stärken:

a) Verlängerung der Betriebszeit der Linie 31/28 zwischen Brunnadernstrasse und Eigerplatz/Ausserholligen
 b) Verlängerung der Linie 31 zum Bärenpark – heute besteht keine Tangentialverbindung vom Burgernziel zum Bärenpark, obwohl die Strecke kurz und die Nachfrage sicher vorhanden ist.

Das heisst, es besteht keine direkte Verbindung von Muri/Ostring/Brunnadernstrasse her zum Bärenpark. Weiter wäre auch eine Erschliessung der unteren Altstadt ins Nordquartier wünschenswert wie einst mit der Verlängerung der Linie 36. Dies würde auch eine öV-Verbindung zwischen Rosengarten und Bärenpark herstellen.

c) Es fehlt eine direkte Verbindung vom Bhf Europaplatz-Insel in die Länggasse und weiter ins Neufeld-Rosfeld-Worblaufen unter Umfahrung des (Haupt-)bahnhofes.

d) durch kürzliche Umbauten wurden Umsteigebeziehung verschlechtert anstatt verbessert, bsp. Burgernziel/Brunnadernstrasse: Dies wäre eine wichtige Umsteigestellen zwischen den Tramlinien 6/7/8 sowie den Buslinien 28/31/40 sowie einer allfälligen zukünftigen Verbindung zum Bärenpark. Allerdings ist die Haltestelle der Linie 31 so dezentral, dass sie von den Haltestellen der anderen Linien kaum auffindbar ist, die Linie 40 fährt im Burgernziel, etc. – hier wäre eine grundlegend andere Philosophie erforderlich.

4.10. Ist der Lösungsansatz der Umstellung weiterer Buslinien auf Tram zur Reduktion der Fahrzeugbewegungen in den am stärksten belasteten Abschnitten (Kapitel 4.3) aus Ihrer Sicht richtig?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Es gibt gute Gründe für zusätzliche Tramlinien, insbesondere die gegenüber Bussen grössere Transportkapazität.

Für eine zweite Tramachse ist der Viktoriarain aus Platzgründen kaum geeignet. Eine zweite Linie könnte stattdessen via Lorrainebrücke – Breitenrainstrasse verkehren. Eine Tramachse durch Speichergasse und Nägelgasse ist definitiv nicht sinnvoll.

5. Zielbild Netzstrategie ÖV (Kapitel 5)

5.1. Sind für Sie die richtigen Themen als gemeinsame Elemente der beiden Varianten «mit Tram Kölniz» und «mit RBS-Verlängerung» festgelegt worden? (Kapitel 5.2)

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Tangentialverbindungen/Entlastung Bereich (Haupt-)bahnhof/Zytglogge werden zu wenig berücksichtigt, nach wie vor zu starker Fokus darauf, dass möglichst viele öV-Reisen via (Haupt-)bahnhof führen was nicht zielführend ist. Vielerorts könnte mit einer relativ kurzen Linienverlängerung schon viel erreicht werden.

5.2. Ist es für Sie nachvollziehbar, dass die Netzstrategie sowohl eine Variante «mit Tram Köniz», wie auch eine Variante «mit RBS-Verlängerung» beinhaltet? (Kapitel 5.1, 4.1.1. und 4.1.4)

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Wie bereits erläutert sind beide Varianten nur bedingt realistisch. Es braucht Alternativszenarien, falls beide Varianten nicht umgesetzt werden können?

5.3. Sind die variantenspezifischen Elemente der Varianten «mit Tram Köniz» und «mit RBS-Verlängerung» für Sie nachvollziehbar? (Kapitel 5.3 und 5.4)

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

6. Umsetzung: Etappierung und Meilensteine (Kapitel 6)

Sind Sie mit den eruierten strategischen Netzelementen und der Prioritätensetzung bei der Umsetzung einverstanden?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Im Hinblick auf einzelne strategische Netzelemente haben wir, wie weiter oben erläutert, grundsätzliche Vorbehalte (Linienführung zweite Tramachse, DGB Blinzern – ZPK, Varianten Köniz). Zu starker Fokus auf Infrastrukturausbauten, Tangentialverbindungen sind stärker zu priorisieren.

7. Gesamteindruck des Syntheseberichts Netzstrategie (Kapitel 1–6)

Ist der Gesamtbericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

8. Weitere Bemerkungen:

Der Einsatz von Doppelgelenkbussen muss, unter Berücksichtigung der konkreten Situation, immer sorgfältig abgewogen werden. Sie nehmen im Strassenraum sehr viel Platz ein und sind für enge Platzverhältnissen nicht geeignet. Dort wo sie eingesetzt werden, muss zwingend genügend Platz für den Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung stehen (Velohauptrouen, Trottoirs...).

Tramlinien sind insbesondere für den Veloverkehr ebenfalls eine Herausforderung. Genügend breite Velospuren und geeignete Winkel zur Querung der Tramgleise sind von grosser Bedeutung.

Insgesamt erhält der Westen Berns in der Netzstrategie nicht das nötige Gewicht. So werden insbesondere bei der Prüfung einer Verlängerung der RBS-Linie nach Köniz die Nachteile für den Umsteigeknoten Europaplatz als Arbeits- und Freizeitschwerpunkt nicht diskutiert.

Bitte senden Sie den Fragebogen und allfällige Beilagen **in elektronischer Form** bis zum **23. Oktober 2020** an: verkehr@bernmittelland.ch

Besten Dank für Ihre wertvolle Mitarbeit!