

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.):

Grünes Bündnis Stadt Bern

Verantwortliche Person: Jelena Filipovic

Telefon für Rückfragen:

E-Mail-Adresse:

1. Sinn und Zweck einer Netzstrategie (Kapitel 1)

Sind Sinn und Zweck der Netzstrategie für Sie nachvollziehbar? Teilen Sie die Ansicht, dass eine Netzstrategie öffentlicher 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:

Wir anerkennen grundsätzlich die Notwendigkeit der Netzstrategie. Da unsere Mobilitätsgewohnheiten aber möglicherweise vor tiefgreifenden Veränderungen stehen (Digitalisierung, Mobility Pricing etc.) ist es wichtig, in der Planung flexibel zu bleiben. Die Netzstrategie soll zum Ziel haben, den ÖV attraktiv und effizient nach den gegebenen Bedürfnissen zu planen. Diese Bedürfnisse können 2040 grundlegend anders sein als heute. Wenn die Netzstrategie dazu führt, dass auf kommende Trends nicht reagiert wird, hat sie ihre Daseinsberechtigung in unseren Augen verloren.

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:

Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass ein grosser Teil der zukünftigen Mobilitätsnachfrage mit dem ÖV abgewickelt werden soll. Dazu muss die ÖV-Kapazität in einem vernünftigen Mass ausgebaut werden. Gegenüber den Prognosen haben wir aber gewisse Vorbehalte. Die lineare Interpolation der Nachfrage berücksichtigt die zu erwartenden Veränderungen im Mobilitätsverhalten nicht. Gerade die Möglichkeit, mittels Mobility Pricing die Spitzen der Nachfrage zu brechen, erachten wir als vielversprechend. Der Ausbau des ÖV einzig und alleine für die hohe Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten ist kostspielig und ineffizient. Mit betrieblichen Massnahmen wie zBsp. tageszeitabhängigen Tarifen könnten einige Ausbauten umgangen werden. Wir erinnern an dieser Stelle an die ZMB Wyler-Länggasse, die wir in der damaligen Mitwirkung kritisch beurteilt haben. Zudem hat die Corona-Pandemie zu grösseren und aller Voraussicht nach nicht bloss vorübergehenden Verschiebungen im Mobilitätsverhalten führt. Die Studie war beim Pandemie-Ausbruch schon weit fortgeschritten. Dennoch kritisieren wir, dass die Veränderungen im Mobilitätsverhalten zu wenig Berücksichtigung finden. Der gegenwärtige Trend zu vermehrtem Individualverkehr (MIV, Zweirad-, Fussverkehr) zulasten des ÖV dürfte andauern. Hinzu kommt die "Entdeckung" des Home-Office und der vermehrte Fernunterricht an den (Fach-)Hochschulen seit dem Pandemie-Ausbruch, was sich gerade auf die kapazitätskritischen Pendlerspitzen dämpfend auswirkt und zu spürbar geringerem Wachstum der ÖV-Nachfragespitzen führen dürfte als bisher prognostiziert. Auch der rasante E-Bike Boom, der vielfach zulasten der ÖV-Benutzung geht, fand in den Verkehrsmodellierungen bisher zu wenig Beachtung.

Wir fordern daher, die Nachfrageschätzung aus den Erfahrungen der Pandemie nochmals zu überprüfen. Das Potential des Fuss- und Veloverkehrs in der Kernagglomeration, wo kurze Distanzen überwiegen, wird nach wie vor unterschätzt. Durch den Maximalausbau der ÖV-Kapazität sinkt der Druck, die Potenziale von Velo- und Fussverkehr, Homeoffice und Mobility-Pricing zu nutzen.

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:

Zielvorgaben:

Wir begrüssen, dass die künftigen Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung gut mit dem ÖV erschlossen werden sollen. Allerdings soll gerade bei den sehr zentrumsnahen Siedlungsentwicklungsgebieten (Vierfeld, Ausserholligen, ...) der höchste Anteil am Gesamtverkehr über den Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden, da dieser Punkte Flächenverbrauch, Kosten und Umweltauswirkungen dem ÖV überlegen ist.

Grundsätze:

Für die Wahl der Gefässgrösse (Tram, Bus) ist das Nachfragepotential das alleinige Kriterium. Wir finden, hier bräuchte es zusätzliche Kriterien wie Konflikte mit dem Stadtbild, Veloverkehr, Flexibilität usw.

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:

Zum jetzigen Zeitpunkt können wir diese Frage nicht beantworten. Die RBS-Verlängerung ist enorm teuer (Faktor 6-8 mal teurer als das Tram Köniz), ohne dass der Nutzen gegenüber dem Tram vergleichbar höher erscheint. Die ZMB Erschliessung Insel-Areal sollte bezüglich Kosten/Nutzen Klarheit schaffen.

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:

Anstelle einer neuen HVZ-Tramlinie bis Sandrain ist zu prüfen, ob diese auch mit einem Bus erfolgen könnte.

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 Linie 6 erscheint uns in ihrer heutigen Form eher wenig zweckmässig. Aus wirtschaftlicher Sicht drängt sich die Umstellung auf einen Busbetrieb auf. Wir fragen uns aber auch, ob die Linie 6 nicht sinnvoll mit anderen Tramlinien kombiniert werden könnte. Denkbar wäre etwa, die Trasse der Linie 6 via Weissensteinstrasse bis zum Europaplatz zu verlängern, so dass dann die Linie 7 oder 8 darauf verkehren könnten. Dies könnte allenfalls zur Reduktion einer westlichen Tramlinie führen und so den Bahnhof Bern entlasten.

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:

Auch bei dieser Frage möchten wir das Ergebnis der ZMB Erschliessung Inselareal abwarten. Auf den ersten Blick ist die Erschliessung des Inselspitals als grösster Arbeitgeber mit einem Tiefenbahnhof eine attraktive Lösung. Mit dem heutigen Wissen erscheint es uns aber fraglich, ob der Nutzen dieser sehr teuren Option gegeben ist, zumal die beiden Linien 12 und 101 trotz S-Bahn weiterbetrieben werden müssten.

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:

In unserer Stellungnahme zur ZMB Wyler-Länggasse haben wir 2018 Vorbehalte gegen eine Tramlösung für die Länggasse geäussert (Stellungnahme kann bei Bedarf nachgereicht werden). Dem vorliegenden Synthesebericht können wir keine Erkenntnisse abgewinnen, die uns zu einer Änderung unserer Position bringen würden. Die Tramlinie in die Länggasse wurde in der öffentlichen Mitwirkung von breiten Kreisen kritisiert. Es irritiert, dass die vorliegende Studie nun stur an dieser Lösung festhält. Den Lösungsansätzen zu den Linien 21 und 11 stimmen wir zu.

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:

Der Abschnitt Bern Bahnhof – Burgernziel scheint mit 3 Linien überdimensioniert. Die Zusammenlegung der Linien 7 und 8 wurde auch schon angeregt: so würde das Saali dann von der Linie 7 via heutige A6 erschlossen. Angesichts der begrenzten Kapazität im Raum Bahnhof Bern sollte in der Netzstrategie nicht nur der Ausbau des ÖV-Netzes, sondern auch die Aufhebung unzweckmässiger Linien untersucht werden. Solche Überlegungen fehlen in der vorliegenden Netzstrategie.

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:

Das Ostermundigen-Tram haben wir stets tatkräftig unterstützt. Obschon die Kapazitäten auf der Linie in den Wyler mit einem DGB als ausreichend beurteilt werden, ist im Gesamtkonzept auf dieser Linie ein Tram vorgesehen. Das leuchtet uns nicht ein. Eine zusätzliche ÖV-Verbindung durch die Papiermühlestrasse Richtung Bhf Wankdorf erscheint uns sinnvoll. Ob ein Tram auf dieser Linie geeignet ist, ist für uns unklar (Konflikte Städtebau, Bäume und Velohauptroute).

4.8. 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:

Wir begrüßen Tangentiallinien und die Entlastung des Bahnhofs Bern. Die 2 vorgesehenen Tangentiallinien erscheinen uns soweit sinnvoll, aber die Realisierbarkeit eher ungewiss. Welche Funktion die heutige A6 dereinst übernehmen wird, steht noch in den Sternen. Auch ist mit der Inbetriebnahme des A6-Bypass nicht vor 2045 zu rechnen. Auf lange Sicht wäre allenfalls auch eine Nord-Tangente über die angedachte «Panoramabrücke» denkbar. Diese könnte den Bahnhof Bern zusätzlich entlasten, indem sie die Nordquartiere mit dem Bahnhof Wankdorf und/oder Europaplatz verbindet. Auch diese Linie ist aber mit grossen Unsicherheiten behaftet.

4.9. 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:

Wir verstehen den Wunsch, die Anzahl Fahrzeugbewegungen zu reduzieren. Es besteht aber immer ein Interessenkonflikt zwischen Tram und Velos, den es gebührend zu beachten gilt. Eine Umstellung von Bus- auf Trambetrieb muss aus unserer Sicht immer am konkreten Vorhaben beurteilt werden. Die Strassenverhältnisse sowie die realisierbare Ausgestaltung der Haltestellen haben einen entscheidenden Einfluss auf diese Interessenabwägung. Zudem haben die letzten Tramvorlagen auch gezeigt, dass grosse Konflikte mit dem Städtebau entstehen. Bern ist bekannt für seine historischen Alleen. Tramlinien sind daher besonders anspruchsvoll. Ein weiterer Nachteil von Tramlinien ist, dass sie unflexibel sind wegen der starren Schienen-Infrastruktur. Das vorliegende Konzept erachten wir insgesamt als viel zu Tramlastig. Das Netz soll von heute 9 auf 15 Tramlinien ausgebaut werden mit zusätzlichen 20 Schienenkilometern. Das erscheint uns übertrieben. Und die Planung ist angesichts der Erfahrungen aus den Tramvorlagen auch realitätsfremd: Es wird nicht einfacher, die Bevölkerung von Tramlösungen zu überzeugen. Das hat sich auch in der breiten Ablehnung der Tramlinie in die Länggasse gezeigt. Die vorliegende Strategie lässt diese Trends aber völlig ungeachtet.

5. Zielbild Netzstrategie ÖV (Kapitel 5)

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

Ja Eher Ja Eher Nein Nein

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

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

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:

Klicken Sie hier, um Text einzugeben.

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:

Angesichts unserer Kritik am Länggass-Tram sind wir auch mit der Prioritätensetzung dieser Massnahme als 2. Priorität nicht einverstanden. Die anderen Prioritätensetzungen unterstützen wir.

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:

Uns ist bewusst, dass der Fachbericht wohl zu umfangreich ist für eine öffentliche Mitwirkung. Ein Synthesebericht ist daher zielführend, leider geht der vorliegende Synthesebericht aus unserer Sicht aber zu wenig in die Tiefe. Das Fehlen jeglicher Kapazitäts- und Nachfrageberechnungen macht es schwierig, die Sinnhaftigkeit einer Massnahme zu beurteilen. Weder die bestehenden Kapazitäten noch der Bedarf im Zeithorizont 2040 werden ausgewiesen. Leider fehlen auch Angaben zum angestrebten Modal Split im Jahr 2040, welche als Basis für die Nachfrageberechnung unerlässlich sind.

8. Weitere Bemerkungen:

Das Grüne Bündnis bedankt sich dafür, zur Netzstrategie öV Stellung nehmen zu dürfen. Grundsätzlich begrüssen wir, dass mit der Netzstrategie eine Gesamtnetz Betrachtung vorgenommen wird. Auf der momentanen «Flughöhe» nehmen wir die Netzstrategie mehrheitlich wohlwollend zur Kenntnis. Trotzdem wird eine differenzierte Betrachtung der einzelnen Linien unerlässlich sein. Jede neue Linie soll darum im Rahmen einer ZMB genauer untersucht werden. Gerade mögliche Konflikte zwischen Tram und Velo sollen sorgfältig abgeklärt werden. In Zukunft wird sich auch die Frage stellen, wann im ÖV von einer nachfrage- zu einer angebotsorientierten Planung gewechselt wird. Es ist klar, dass die Kapazität nicht ewig gesteigert werden kann. Flächeneffizienten Verkehrsmitteln sollte eine zunehmende Bedeutung zukommen, gerade der Fussverkehr überzeugt in dieser Hinsicht. Darum wünschen wir uns, dass auch Alternativen zu Kapazitätsausbauten untersucht werden. Als Beispiele seien hier der GIBB-Shuttle und das Länggass-Tram genannt: Geeignete Anreize sollten dazu führen, dass BerufsschülerInnen und StudentInnen die kurzen Strecken vom Bahnhof vermehrt zu Fuss bewältigen.

Das Grüne Bündnis bittet darum, zu den kommenden ZMBs Stellung nehmen zu dürfen.

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!