



Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination  
Reiterstrasse 11  
3011 Bern

Bern, 3. Juli 2018

### Mitwirkung: ZMB öffentlicher Verkehr Wyler – Länggasse

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nimmt das Grüne Bündnis (GB) die Möglichkeit wahr, sich im Rahmen der Mitwirkung zur ZMB Wyler – Länggasse zu äussern.

#### Einleitung

Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) prüft, mit welchen Infrastrukturausbauten und welchem Rollmaterial, die auf Prognosen basierenden nachfrageorientierten Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden können. Weitere Massnahmen, die etwas anderes als einen öV-Ausbau vorsehen würden, können aufgrund der Fragestellung nicht eingehend beleuchtet werden. Um aber der Nachfrage nachzukommen, ist der Ausbau der Kapazitäten nicht der einzige Ansatz. **Das GB wünscht sich eine Gesamtschau der verschiedenen stadtverträglichen Mobilitätsformen und Überlegungen sowie Experimente hinsichtlich Verhaltensökonomie<sup>1</sup>.** Wie verhalten sich öV-Nutzer\_innen bei überlasteten Kursen? Wie können sie zu einer Verhaltensänderung bewegt werden? Welche anderen Angebote können zu einer Eindämmung der öV-Nachfrage führen? Diese Fragen werden in der ZMB nur am Rand thematisiert, sollten jetzt aber ins Zentrum gerückt werden. **Erst wenn die «Soft»-Massnahmen nicht mehr genügen sollten, ist ein teurer Infrastrukturausbau in Betracht zu ziehen.** Aber auch ohne Infrastrukturausbau erachtet es das Grüne Bündnis als unabdingbar, dass Familien mit Kinderwagen, Menschen mit eingeschränkter Mobilität und älteren Menschen, weiterhin ein attraktives und komfortables öV-Angebot zur Verfügung gestellt wird. Besonders hervorzuheben ist die Wichtigkeit eines guten öV-Angebotes für die Menschen im Kompetenzzentrum für Blinde und Erwachsene mit körperlicher Behinderung, welches in der hinteren Hälfte der Länggasse angesiedelt ist.

---

<sup>1</sup> Zusätzlich zu Preis, Kosten und Zeit wird unsere Entscheidung massgeblich von vielen anderen Faktoren beeinflusst: Kontextuelle, individuelle und psychologische Faktoren sowie Gewohnheiten. Beispiel: eine Metrolinie wurde auf dem Plan als angeblicher Umweg dargestellt, was zu einer Verlagerung um fast 10% der Fahrgäste auf eine andere Linie geführt hat.



### **Ast Wyler**

Der Kapazitätsengpass beschränkt sich auch in Zukunft auf einzelne Kurse im Abschnitt Bahnhof-Gewerbeschule. Eine Kombination von verschiedenen Ansätzen müsste geprüft werden:

- Förderung des Fussverkehrs für Schüler\_innen der GIBB
- Förderung des Veloverkehrs für Schüler\_innen, z.B. durch eine verbilligte Nutzung des städtischen Veloverleihsystems
- Staffelung und bzw. oder Verlegung der Unterrichtszeit

Weiter hat das GB grosse Bedenken bezüglich der Quartierverträglichkeit der Wendeschleife des geplanten Shuttle-Busses. Es müssen unbedingt Varianten geprüft werden, die verkehrsberuhigte Abschnitte nicht belasten. Schliesslich ist ein besonderes Augenmerk auf die Schulwege der jüngeren Kinder im Quartier zu legen – denn der Shuttle-Bus wird zur Schulwegzeit irgendwo wenden müssen.

### **Ast Länggasse**

Mit dem Einsatz von Doppelgelenkbussen steigt die Kapazität gegenüber Gelenkbussen deutlich an (um 40% bei einer Kapazität von 75 Pers. bei GB gegenüber 105 Pers. bei DGB). Gemäss diesen Annahmen gäbe es im Jahr 2030 nur wenige Kurse, die überlastet wären. Trams würden gegenüber DGB nochmals eine höhere Kapazität bieten. Es wird pro Tram (42m-Version) mit einer Kapazität von 170 Personen gerechnet. Da die Trams aber zu den Hauptverkehrszeiten im 4-Minutentakt und die DGB im 3-Minutentakt verkehren sollen, bleibt auf Stundenbasis eine Kapazitätzunahme des Trams gegenüber DGB von 450 Personen oder 21,5%.

Daher stellen sich folgende Fragen:

- Was ist die tatsächliche Entwicklung der Studierenden- und Arbeitsplatzzahlen?
- Wie sieht die räumliche Verteilung des Zuwachses aus? Die Vordere Länggasse wird mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) über den neuen Ausgang beim Obergericht/Grosse Schanze besser erschlossen. Die mittlere Länggasse ist noch gut zu Fuss oder mit dem Velo zu erreichen. Andererseits dürfte vor allem ein Wachstum im Bereich Muesmatt stattfinden. Dieser liegt zwischen der Haltestelle Mittelstrasse (Linie 12) und der Haltestelle Inselplatz (Linie 11). Höhere Zahlen sind speziell für die hintere Länggasse, insbesondere für das vonRoll-Areal, anzunehmen. Dieser Bereich ist auch mit der Linie 11, bzw. 101 erreichbar.

Die Zunahme der Fahrgastzahlen ist nicht nachvollziehbar. Wenn die Nachfragezahlen tiefer ausfallen als prognostiziert und auch aktiv andere Massnahmen zu deren Senkung ergriffen werden, wird es vielleicht kein Tram brauchen. Sollten aber wider Erwarten, die Prognosen zutreffen und dadurch künftig einzelne Kurse die Überlastungsgrenze erreichen, so ist dann die heutige Diskussion über das geeignete öV-Verkehrsmittel wieder zu führen.

Ein Tram in die Länggasse hat einen hohen Preis:

- **Der enge Strassenquerschnitt ist ein Nachteil für Velos**



Die Platzverhältnisse in der Länggassstrasse sind vergleichsweise eng. Zwar braucht ein Tram im Querschnitt nicht mehr Platz als ein Bus, aber die Schienen stellen eine Einschränkung und Gefahr für Velofahrende dar. Für viele Velofahrende ist die Länggassstrasse eine Wunschroute und Hauptverbindung nach Hinterkappelen und in weitere Ortschaften.

- **Hohe Kosten**

Die geschätzten Baukosten von rund 100 Millionen Franken sind für den erwarteten Nutzen und die Kürze der Strecke sehr hoch, selbst wenn ein grosser Teil dieses Geldes in die ohnehin irgendwann fällige Sanierung der Schanzenbrücke fliesst.

- **Einbindung ins städtische Verkehrsnetz**

Ein Tram nur für ein paar Haltestellen zu bauen ist wenig zielführend. Die sinnvolle Einbindung in das städtische Tramnetz wäre Voraussetzung für ein Tram Länggasse.

Deshalb sind folgende Alternativen zuerst zu prüfen und umzusetzen:

- **Fuss- und Veloverkehr stärken**

Die relativ kurzen Wege in der Länggasse, die Nähe zum Hauptbahnhof, die disperse Verteilung der diversen Bildungsinstitute und weiterer Arbeitsplätze sowie das engmaschige Strassen und Wegenetz sprechen dafür, den Fuss- und Veloverkehr zu fördern. Zu den entsprechenden Massnahmen gehören der neue Bahnhofsausgang beim Obergericht/Grosse Schanze, die Velohauptroute Erlach-/Freiestrasse, das Veloverleihsystem und die Umgestaltung der Länggassstrasse. Eine Verbilligung des Veloverleihsystems für Studierende und der Ausbau des Angebots an Veloparkplätzen an den verschiedenen Uni-Standorten sind weitere zielführende Schritte. Weiterhin ist die Fussverbindung von der Haltestelle Brückfeld der Linie 11 zum Gymnasium Neufeld zu verbessern. Dadurch kann die Linie 12 vermutlich (etwas) entlastet werden.

- **Andere öV-Linien im Umfeld stärken**

Die (Entwicklungs-) Gebiete Muesmatt und vonRoll sind mit der Linie 101 gleich gut oder besser erreichbar als mit der Linie 12. Es sollte daher geprüft werden, welche Verkehrs-/Nachfrageverlagerungen zu erwarten sind, wenn die Kapazität dieser Linien ausgebaut wird. Diese Frage sollte in die ZMB Güterbahnhof/Inselspital einfließen. Auch für diese ZMB ist dabei der eingangs erwähnte ganzheitliche Ansatz, der nicht ausschliesslich auf Kapazitätsausbau fokussiert, zu berücksichtigen.

Zu prüfen ist auch, welche Entlastung der Linie 12 könnte sich ergeben könnte, wenn das Angebot des anderen Astes der Linie 11 zum P&R Neufeld ausgebaut würde? Hierbei ist die angedachte Verlegung der PostAuto-Linien weg von der Länggassstrasse zu berücksichtigen.

- **Spitzen brechen**

Um die Spitzen zu brechen, sind nicht nur die Gymnasiast\_innen sondern alle gefragt. Studierende von Uni und FH sowie Arbeitnehmer\_innen und Arbeitgeber\_innen von Kanton und Stadt können dazu beitragen. Das GB denkt



Neubrückestrasse 17 | Postfach | 3001 Bern | T 031 301 82 09 | info@gbbern.ch |  
www.gbbern.ch | PC-30-37923-6 | GB Bern - Sektion der Grünen Kanton Bern

dabei klar nicht an ein Mobility-Pricing, sondern weist auf die Methoden der Verhaltensökonomie hin, die mit Experimenten operiert.

#### **FAZIT**

Das Grüne Bündnis schliesst nicht aus, dass langfristig ein Tram in die Länggasse geführt werden muss. Aber zum heutigen Zeitpunkt müssen wir mehr in Szenarien denken und dabei alle stadtverträglichen Mobilitätsformen einbeziehen. Erst wenn die «Soft»-Massnahmen nicht mehr genügen sollten und die Wachstumszahlen effektiv zu stark ansteigen, ist ein teurer Infrastrukturausbau vorzunehmen. Aber auch ohne Infrastrukturausbau erachtet es das Grüne Bündnis als unabdingbar, dass Familien mit Kinderwagen, Menschen mit eingeschränkter Mobilität und ältere Menschen, weiterhin ein attraktives und komfortables öV-Angebot zur Verfügung gestellt wird.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen und Vorschläge und verbleiben mit freundlichen Grüssen

i.V. Benjamin Steinweg  
Geschäftsführer des Grünen Bündnis