

## Bericht des Gemeinderats

### **Interfraktionelles Postulat SP/JUSO, BDP/CVP (Ursula Marti, SP/Kurt Hirsbrunner, BDP) vom 11. November 2010: ÖV-Erschliessung Bremgartenstrasse: Wenn schon mit Postauto, dann aber richtig! (10.000305)**

In der Stadtratssitzung vom 7. Juli 2011 wurde das folgende Interfraktionelle Postulat SP/JUSO, BDP/CVP erheblich erklärt:

Der Gemeinderat wird gebeten,

1. bei der Regionalkonferenz RK zu beantragen, dass die Postautolinien, die inskünftig die Bremgartenstrasse erschliessen sollen (zurzeit sind das die Linien 102, 104, 105, 106), ebenfalls die BERNMOBIL-Haltestellen entlang der Länggasstrasse (Universität, Mittelstrasse, Unitobler, Länggasse) in beide Richtungen bedienen.
2. ein Konzept für öV-Linien und Umsteigebeziehungen zu erstellen, das eine benutzerfreundliche Verbindung Bahnhofplatz – Lindenhofspital gewährleistet, und dieses bei der RK zu beantragen.

Begründung:

Die RK und der Gemeinderat wollen die längst fällige bessere Erschliessung von Einrichtungen an der Bremgartenstrasse, z. B. des Lindenhospitals, mit Postautos bewerkstelligen. Die Idee einer 11er-Bus-Ringlinie wurde verworfen.

Punkt 1: Damit das Postauto von den Bewohnenden des Länggassquartiers und den Studierenden benutzt werden kann, um zum Lindenhofspital, zur grossen Uni-Turnhalle oder zum Naherholungsgebiet Studerstein/Viererfeld zu gelangen, müssen die Postautos die bestehenden BERNMOBIL-Haltestellen entlang der Länggasstrasse in beide Richtungen bedienen. Die Postautos fahren diese Strecke ohnehin, es ist kein grosser Aufwand, auf Verlangen anzuhalten. Heute sind die Haltestellen zum Teil nicht identisch. Das Postauto betreibt eine Haltestelle am Obergericht, die von BERNMOBIL nicht bedient wird, währendem die Haltestellen Universität und Unitobler von den Postautos ausgelassen werden.

Immer wieder wird darauf hingewiesen, dass es keine Rolle spiele, ob die Erschliessung mit Postautos oder BERNMOBIL-Bussen erfolge. Diese Aussage stimmt aber nur, wenn die Postautos die gleichen Haltestellen wie die städtischen Busse bedienen, nahtloses Umsteigen also gewährleistet ist und für die Benutzenden kein Verwirrspiel durch unterschiedliche Haltestellen entsteht.

Punkt 2: Damit Stadtbewohnende direkt von andern städtischen Linien auf das Postauto, das sie zum Lindenhofspital bringt, umsteigen können, muss dafür eine benutzerfreundliche Umsteigebeziehung geschaffen oder definiert werden. Diese muss möglichst wenig Umsteigen und kurze Fusswege beinhalten, zeitlich abgestimmt sein und den Fahrgästen gut kommuniziert werden. Ein Umsteigeweg vom Bahnhofplatz bis zum Postautobahnhof ist beispielsweise für Gehbehinderte eine zu umständliche Verbindung.

Bern, 11. November 2010

*Interfraktionelles Postulat SP/JUSO (Ursula Marti, SP) und BDP/CVP (Kurt Hirsbrunner, BDP), Leyla Gül, Thomas Göttin, Beat Zobrist, Silvia Schoch-Meyer, Ruedi Keller, Guglielmo Grossi, Miriam Schwarz, Corinne Mathieu, Patrizia Mordini, Annette Lehmann, Halua Pinto de*

Magalhães, Rithy Chheng, Gisela Vollmer, Vinzenz Bartlome, Sonja Bietenhard, Martin Mäder, Henri-Charles Beuchat, Giovanna Battagliero, Martin Schneider.

## **Bericht des Gemeinderats**

In grundsätzlicher Hinsicht ist dem Gemeinderat der Hinweis wichtig, dass für die Bestellung des öffentlichen Verkehrs (Regional- und Ortsverkehr) der Kanton zuständig ist, während die Angebotsplanung den Regionalkonferenzen obliegt. Die Stadt Bern hat in dieser Frage - wie alle andern Gemeinden - bloss ein Antragsrecht.

Der Gemeinderat hat sich im Rahmen dieser Möglichkeiten bereits für die Umsetzung des Postulats eingesetzt: Einerseits hat er am 24. Februar 2011 in der von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland durchgeführten öffentlichen Mitwirkung zum ÖV-Gesamtkonzept Frienisberg und zum Konzept ÖV-Erschliessung Lindenhofspital entsprechende Anträge gestellt. Andererseits hat er am 26. April 2012 in der öffentlichen Mitwirkung zu der von der Regionalkonferenz auf Wunsch des Gemeinderats verfassten Studie „Verlängerung der Linie 12 zur besseren Erschliessung der hinteren Länggasse“ entsprechend Stellung genommen.

### *Zu Punkt 1:*

Seit dem Fahrplanwechsel per 11. Dezember 2011 verkehren die Buslinien 102 (Bern-Säriswil), 104 (Bern-Wahlendorf), 105 (Bern-Lyss) und 106 (Bern-Zollikofen) nicht mehr via Halenstrasse, sondern via Bremgartenstrasse-Neubrücke-Strasse und erschliessen somit die neue Bushaltestelle Lindenhofspital sowie die Haltestelle Neufeld P+R. Damit tagsüber und am Wochenende keine Taktlücke von mehr als 15 Minuten entsteht, sind diese Linien zudem mit einer zusätzlichen Linie 103 (Bern-Neufeld P+R) ergänzt worden.

Die fünf Buslinien 102, 103, 104, 105 und 106 erschliessen in der Länggasse die Haltestellen Obergericht, Mittelstrasse, Unitobler sowie Lindenhofspital und Neufeld P+R. Auf die Bedienung der Haltestelle Universität wird hingegen verzichtet, weil ansonsten der Haltestellenabstand zur benachbarten Haltestelle Obergericht zu kurz wäre (nur rund 120 Meter). Als Ergänzung wird die Linie 103 - gemäss aktuellem Fahrplanentwurf, Stand Juni 2012 - ab Fahrplanwechsel Dezember 2012 zusätzlich die Haltestellen Schanzenstrasse und Länggasse bedienen. Gleiches ist bei den anderen Linien nicht möglich, da hier keine Fahrzeitreserven zur Verfügung stehen. Zudem würde die Bedienung zusätzlicher Haltestellen bei diesen Linien regelmässig zu Verspätungen führen, womit die Fernverkehrsanschlüsse nicht mehr gewährleistet wären. Letztere sind aber vor allem für die Fahrgäste aus der hinteren Länggasse und aus dem Frienisberg sehr wichtig.

### *Zu Punkt 2:*

Um das Umsteigen zwischen den städtischen Tram- und Buslinien und den Linien zum Lindenhofspital zu verbessern, müssten die Linien 102, 103, 104, 105 und 106 ab Bahnhofplatz verkehren können. Aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse ist dies aber nicht möglich. Deshalb hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland auf Wunsch des Gemeinderats 2011 eine Studie zur Verlängerung der Linie 12 erstellt und vom 26. Januar bis 27. April 2012 in die öffentliche Mitwirkung gegeben. Die Studie zeigt das Potenzial sowie verschiedene Varianten für die Verlängerung der Linie 12 auf. Dabei ist bei allen Varianten mit erheblichen Investitions- und Betriebskosten zu rechnen. Bei einer Verlängerung zum P+R Neufeld (Variante 7) würden die Investitionskosten beispielsweise rund 5,1 Mio. Franken betragen, die zusätzlichen Betriebskosten rund 0,7 Mio. Franken pro Jahr.

Der Gemeinderat hat sich in seiner Mitwirkungsantwort vom 26. April 2012 für eine Verlängerung der Linie 12 zum P+R Neufeld eingesetzt und bei der Regionalkonferenz beantragt, beim Kanton die Variante 7 zur Umsetzung zu empfehlen. Diese Variante wird im Übrigen auch von andern Institutionen und Organisationen am häufigsten bevorzugt. Der Kanton bevorzugt demgegenüber eine Verlängerung nur bis zum Lindenhofspital. Grundsätzlich wünscht er, dass vor der Verlängerung der Linie 12 die Erfahrungen mit der Linie 103 ausgewertet und eine Zweckmässigkeitsprüfung für ein Tram in die Länggasse durchgeführt werden, um sicherzustellen, dass eine solche Massnahme einem tatsächlichen Bedürfnis entspricht und mit den übergeordneten öV-Planungen kompatibel ist.

Aufgrund der Mitwirkungsantworten hat die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland an ihrer Sitzung vom 21. Mai 2012 beschlossen, die Erfahrungen mit der neuen Buslinie 103 auszuwerten, verschiedene von den Mitwirkenden aufgeworfenen Fragen zu prüfen und abzuklären, ob eine Tramlinie in die Länggasse mit der künftigen ÖV-Gesamtplanung kompatibel wäre. Der Gemeinderat und die zuständigen Stellen werden die Entwicklung aufmerksam verfolgen und sich weiterhin für eine Verbesserung der öV-Erschliessung der hinteren Länggasse einsetzen.

#### *Folgen für das Personal und die Finanzen*

Die Gemeinden zahlen dem Kanton für jeden fahrplanmässigen Halt an einer Haltestelle auf ihrem Gebiet einen Beitrag an die ungedeckten Kosten des öffentlichen Verkehrs (sog. „öV-Punkte“, momentan Fr. 343.00/öV-Punkt). Würden die beiden Haltestellen Universität und Länggasse von den Linien 101, 104, 105 und 106 bedient, würde dies der Stadt Bern zusätzliche Kosten für den öV-Beitrag von rund Fr. 130 000.00 pro Jahr verursachen. Personelle Ressourcen der Stadt würden durch die Massnahme hingegen nicht beansprucht.

Bern, 4. Juli 2012

Der Gemeinderat