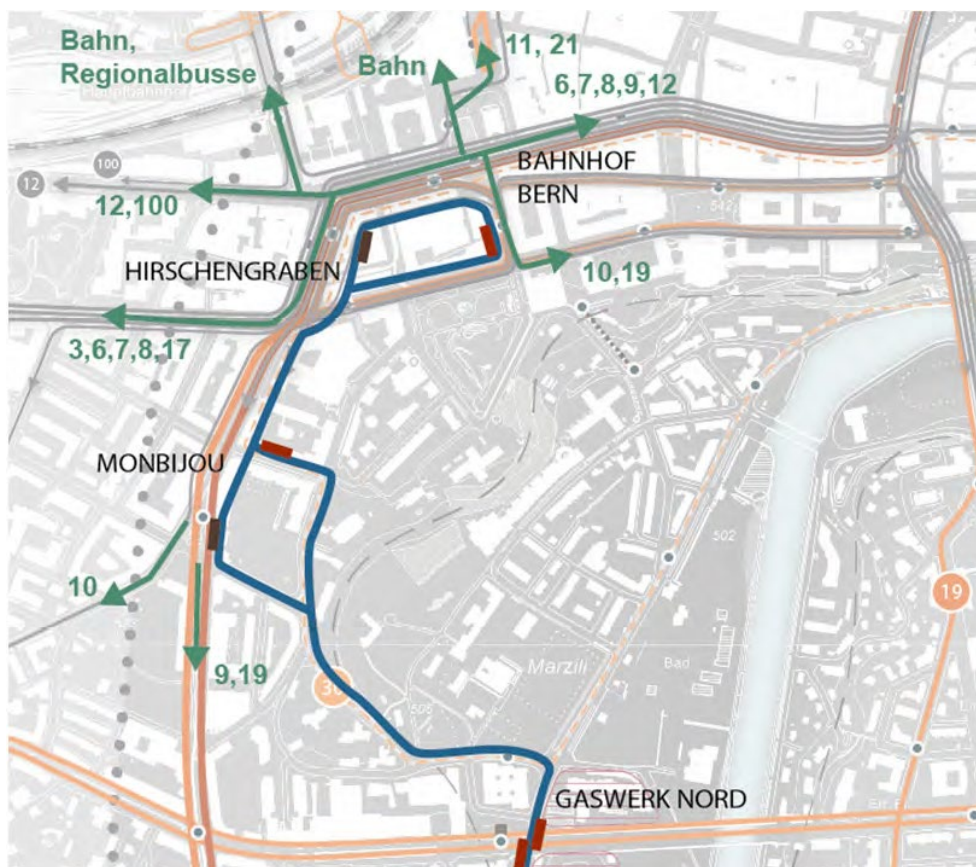


Angebotsplanung und Betriebskonzept Gaswerkareal

Auswertung der Mitwirkung



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 11. Februar 2021.

Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Projektleitung

RKBM Fachbereich Verkehr
Timo Krebs

Begleitgruppe

Bernhard Kirsch, Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
Martin Moser, RKBM, Fachbereichsleitung Verkehr
Ueli Müller, Stadt Bern, Fachstelle öffentlicher Verkehr
Stephan Moser, Stadt Bern, Verkehrsplanung
Bernhard von Erlach, Stadt Bern, Stadtplanungsamt

Auftragnehmer

Matthias Oswald, Metron Verkehrsplanung AG
Michael Moser, Metron Bern AG

Metron Verkehrsplanung AG
Stahlrain 2, Postfach, 5201 Brugg
T 056 460 91 11, info@metron.ch

Metron Bern AG,
Neuengasse 43, Postfach, 3001 Bern
T 031 380 76 80, bern@metron.ch

Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Ergebnis der Mitwirkung	5
3	Eingegangene Stellungnahmen	7
4	Stellungnahmen und Beantwortung	8
4.1	Gesamteindruck des Berichts zur Studie «Angebotsplanung und Betriebskonzept Gaswerkareal» – Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?	8
4.2	Vorgaben und Ziel – Sind für Sie die Ausführungen zu den kantonalen Vorgaben und dem Zielsystem nachvollziehbar?	9
4.3	Variantenstudium	10
4.3.1	Sind Sie mit den geprüften Varianten einverstanden?	10
4.3.2	Sind Sie mit der Variantenbeurteilung und dem damit verbundenen Fazit einverstanden?	12
4.4	Konkretisierung Bestvariante – Sind Sie mit der Konkretisierung der Bestvariante einverstanden?	14
4.5	Schlussfolgerungen – Sind Sie mit der Empfehlung und den weiteren Schlussfolgerungen einverstanden?	16

1 Ausgangslage

Das Gaswerkareal befindet sich in einem Gebiet, in welchem in den nächsten Jahrzehnten gemäss Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 der Stadt Bern diverse Umnutzungs- und Entwicklungsprozesse angestossen werden sollen. Das Areal, ehemals industriell genutzt, ist heute teils wichtiger Kulturveranstaltungsort, teils zwischengenutzt, teils brachliegend. Hier soll in den nächsten Jahren eine Überbauung mit 300-500 Wohnungen mit Platz für 1'000-1'400 Einwohnerinnen und Einwohner entstehen und das Naherholungsgebiet der Aare zwischen Marzili und Schönau weiter aufgewertet werden. Das Gaswerkareal wird heute vor allem in den Randzeiten besucht. Mit der Neubebauung wird daher ein grosser Entwicklungssprung vorgenommen.

Durch relativ starke topografische Abhebung von der Umgebung entsteht eine Dezentralität, welche sicherlich ein zentraler Faktor für die bis heute spärliche Nutzung ist, obwohl das Gaswerkareal von oben gesehen sehr zentrumsnah zwischen den Stadtteilen Mattenhof, Kirchenfeld und Altstadt liegt.

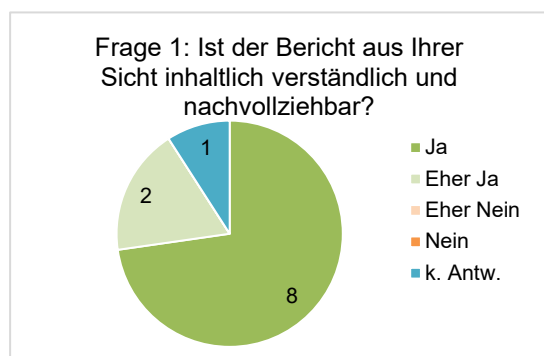
Wunsch nach besserer ÖV-Erschliessung

Das Gebiet ist mit dem ÖV grundsätzlich erschlossen, allerdings nur in Randlagen. Durch die topografische Abhebung von der Umgebung sind grössere Höhendifferenzen zu überwinden, um zur nächsten Haltestelle zu gelangen. Entsprechend liegt in einzelnen Teilgebieten die ÖV-Güteklasse C vor, was für den städtischen Raum eher eine Ausnahme darstellt. Um ein Mobilitätsverhalten entsprechend den städtischen Leitvorstellungen in den Quartieren zu erreichen, wird insbesondere hinsichtlich der geplanten Entwicklung ein Sprung in der Erschliessungsqualität angestrebt. Die Stadt Bern hat der Regionalkonferenz Bern-Mittelland beantragt, eine solche Verbesserung als Anliegen in das Regionale Angebotskonzept 2026-29 aufzunehmen.

2 Ergebnis der Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zu Angebotsplanung und Betriebskonzept Gaswerkareal fand vom 23. Oktober 2020 bis zum 17. November 2020 statt. Insgesamt trafen bei der RKBM 11 Stellungnahmen ein.

Gesamteindruck



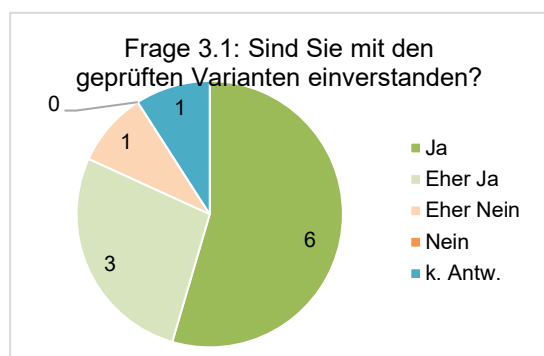
Die Einschätzungen zum Bericht fallen positiv aus. Die Mehrheit aller Eingaben finden den Inhalt verständlich und nachvollziehbar.

Vorgaben und Ziele

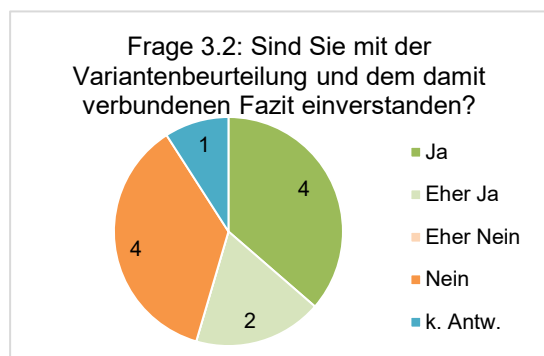


Für die Mehrheit der Stellungnahmen sind die kantonalen Vorgaben und das Zielsystem nachvollziehbar. Eine Stellungnahme kritisiert die Vorgabe, dass die Marzilibahn und der Mattelift – welche über Bundeskonzessionen verfügen und daher nicht in ihrem Bestand gefährdet werden dürfen – nicht konkurrenziert werden dürfen.

Variantenstudium



Die Mehrheit der Stellungnahmen ist mit den geprüften Varianten einverstanden. Kritisch wird Führung einer neuen Buslinie in den Raum Hirschengraben/Bahnhof Bern betrachtet.



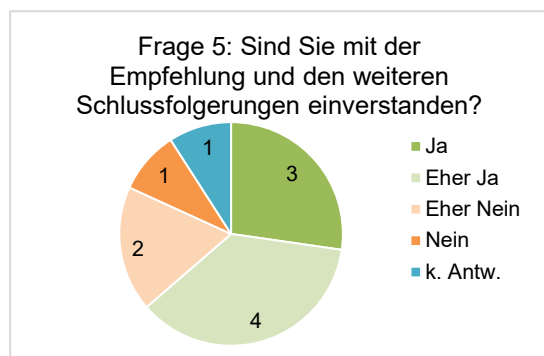
Eine Mehrheit der Stellungnahmen ist mit der Variantenbeurteilung und dem damit verbundenen Fazit einverstanden. Ein Drittel der Stellungnahmen lehnt dieses ab, hauptsächlich mit der Begründung, dass eine Durchbindung bis Wabern zu bevorzugen ist. Kurz- bis mittelfristig ist diese jedoch nicht umsetzbar. Eine Verlängerung der Linie in Richtung Wabern ist aus Sicht der RKBM jedoch langfristig anzustreben.

Konkretisierung Bestvariante



Die Konkretisierung der Bestvariante wird mehrheitlich begrüsst. Kritisch betrachtet werden die fehlende Durchbindung nach Wabern, die Führung über die Kappellenstrasse, sowie ein fehlender Mehrwert für das Marzili Quartier.

Schlussfolgerungen



Die Mehrheit der Stellungnahmen sind mit den Empfehlungen und den weiteren Schlussfolgerungen einverstanden. Kritische Rückmeldungen beziehen sich insbesondere auf fehlende Durchbindung nach Wabern.

3 Eingegangene Stellungnahmen

Folgende Gemeinden, Ämter, Transportunternehmen, Parteien und Verbände, sowie eine Privatperson, haben eine Stellungnahme zu Angebotsplanung und Betriebskonzept Gaswerkareal eingegeben.

Gemeinden

Bern

Ämter und Regionen

Kanton Bern TBA

Transportunternehmen

Bernmobil, BLS, Postauto

Parteien und Verbände

Quartierverein Marzili, SP Sektion Bern Süd, SP Stadt Bern, SP Köniz, VCS

4 Stellungnahmen und Beantwortung

4.1 Gesamteindruck des Berichts zur Studie «Angebotsplanung und Betriebskonzept Gaswerkareal» – Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Ja	-	x			
Quartierverein Marzili	Ja	-	x			
VCS	Eher Ja	Die Ausführungen sind verständlich und nachvollziehbar. Was jedoch fehlt, ist eine Abschätzung dazu, welchen Einfluss die ZBB-Baustelle für den neuen Bahnhofzugang auf den Testbetrieb der neuen Linie hat. Der Testbetrieb soll ab 2025 durchgeführt, der neue Bahnhofzugang Bubenberg 2027 eröffnet werden. Es ist also davon auszugehen, dass sich der Testversuch und die Baustelle zeitlich überschneiden und die Linienführung allenfalls beeinflusst wird dadurch.	x			Bei einer Einführung des Versuchsbetriebs sind im Rahmen der Umsetzungsplanung bzw. des Fahrplanverfahrens in Abstimmung mit allfälligen Bauzuständen (ZBB und Gaswerkareal) die Angebotsdetails (Linienführung / Fahrplanlage etc.) zu konkretisieren.
SP Sektion Bern Süd	Ja	-	x			
SP Stadt Bern	Ja	-	x			
SP Köniz	Ja	-	x			
Privatperson 1	Eher Ja	-	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Bernmobil	Ja	Wir begrüßen und unterstützen die Studie für die künftige ÖV-Erschliessung des Gaswerkareals. Der Bericht ist gut aufgebaut und verständlich formuliert.	x			
Postauto	Ja	-	x			

4.2 Vorgaben und Ziel – Sind für Sie die Ausführungen zu den kantonalen Vorgaben und dem Zielsystem nachvollziehbar?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Ja	-	x			
Quartierverein Marzili	Eher Nein	Die Vorgabe, dass keine andere Linie konkurriert werden darf erscheint uns ein sehr enges Korsett, etwas über den Tellerrand gucken, z.B. in das eher schlecht ÖV-erschlossene Quartier Marzili wäre durchaus angebracht. Zudem würde das Marzilibähnli nur teilweise konkurrenziert, weil nur bis 21.00Uhr.	x			Marzilibahn und Mattelift sind beide vom Bund konzessionierte Angebote und zu 100% selbsttragend. Bei einer erheblichen Konkurrenzierung und damit Verlagerung von Fahrgästen würde die Gefahr bestehen, dass der Bund einer neuen Buslinie die Konzession verweigert.
VCS	Ja	-	x			
SP Köniz	Ja	-	x			
SP Sektion Bern Süd	Ja	-	x			
SP Stadt Bern	Ja	-	x			
Privatperson 1	Eher Ja	-	x			
Bermobil	Ja	-	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Postauto	Ja	-	x			

4.3 Variantenstudium

4.3.1 Sind Sie mit den geprüften Varianten einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
OIK II	-	Bei allfälligem Hochwasser wird die Durchfahrt beim Gaswerkareal und in der Matte nicht möglich sein.	x			
Bern	Ja	-	x			
Quartierverein Marzilli	Eher Nein	Der Variantenfächer erachten wir aus folgenden Gründen suboptimal: - Es werden "nur" Buslinien untersucht, obwohl im Kapitel 4.2 auch z.B. Lifte als recht ideal für die Gaswerktopologie betrachtet werden (aber nicht als genügend...) - Die Variante "Kombination/Synergie" mit dem Marzilibus fehlt. - Fast alle Optionen, welche das Marzili Quartier besser an den ÖV anschliessen (insbesondere an den Bahnhof), werden früh im Bericht ausgeschlossen, da diese die Marzilibahn konkurrenzieren könnten. - 9 von 12 Varianten führen über den Bahnhof und zum Teil Hirschengraben. Sind diese Knotenpunkte nicht schon überlastet?	x			- Solche Lifte fallen in den Verantwortungsbereich der Gemeinden. Die Studie empfiehlt der Stadt Bern, wie bereits die die Machbarkeit zu vertiefen. - Eine Variante mit Stichfahrt Gaswerk und Weiterführung in die Matte wurde im Variantenspektrum (Kapitel 4.3) untersucht und wurde verworfen (insbesondere aufgrund der Konkurrenzierungsproblematik, schlechten Wirtschaftlichkeit). Die Technologie für selbstfahrende Fahrzeuge ist noch zu wenig etabliert als dass ein Einsatz im Horizont des Versuchsbetriebs denkbar wäre. - Konkurrenzierung Marzilibahn: siehe Antwort bei Stellungnahme zu Frage 2. - Für das Gaswerk ist eine Anbindung in Richtung Bahnhof/Innenstadt aus Netzsicht wünschenswert, weshalb entsprechend dieser Ansatz in verschiedenen Varianten enthalten ist. Die Zufahrt zum Bahnhof (insbesondere Hirschengraben) weist aber mit den bestehenden Linien bereits eine hohe Auslastung auf. Daher wurde die Zu-/Wegfahrt zum Bahnhof vertieft untersucht. Die vorgeschlagene Bestvariante wird auf Stufe Angebotskonzept als machbar eingeschätzt, da der Endhalt in der Christoffelgasse vorgesehen ist.
VCS	Eher Ja	Trotz der neuen Bahnhofzugänge im Rahmen des ZBB wurden nur Linienführungen geprüft, die über den Hirschengraben bis zum Bahnhof führen. Welche Vor- und Nachteile ergäben sich durch eine Linienführung, die nur bis zum Hirschengraben führt bzw. in der Region Bubenbergrasse wendet? Weiter sollte folgende Variante der Bestvariante für Linienführung vom Gaswerkareal zum Bahnhof geprüft werden: Weiterführung des Kurses über die Sulgeneckstrasse bis in die Bundesgasse, dann Linksabbiegen in die Bundesgasse und anschliessend Rechtsabbiegen in den Hirschengraben gemäss der Bestvariante. Begründung: Damit könnte eine Querung der Kapellenstrasse vermieden werden. An der Kapellenstrasse befinden sich die Synagoge und die Berufs-Fach- und Fortbildungsschule Bern. Erstere braucht zu gewissen Zeiten erhöhte Schutzmassnahmen, zweitere nutzt die Strasse am Morgen und Nachmittag als Pausenplatzersatz. Die Platzverhältnisse sind bereits jetzt sehr knapp; zusätzlicher Verkehr würde die Aufenthaltsqualität der Studierenden und Lernenden massiv beeinträchtigen, ein alternativer Aussenraum steht der Schule nicht zur Verfügung. Erhöhte Schutzmassnahmen der Synagoge könnten zudem zu Fahrplanverzögerungen und Umleitungen führen.	x			Es wurden verschiedene Möglichkeiten für die Zu-/Wegfahrt zum Bahnhof Bern geprüft (siehe Kapitel 4.5). Dabei waren die bestehenden und vorgesehenen Bahnhofszugänge ein wichtiger Aspekt. Da dies einen Linienendhalt darstellt, ist die Möglichkeit für minimale Stand-/Ausgleichzeiten zwingend. An der Haltestelle Hirschengraben kann dies aufgrund der hohen Frequenzen anderer Buslinien nicht gewährleistet werden. Die Christoffelgasse wird hierfür als einzige Option angesehen. Die Führung durch die Kapellenstrasse weist Herausforderungen auf, wurde aber in der Abwägung mit möglichen Alternativen als Bestvariante festgelegt. Auch eine Führung über die Sulgeneckstrasse-Bundesgasse wurde thematisiert, aber aufgrund der Leistungsfähigkeit des Knotens und der Konflikte mit dem durch die Bundesgasse laufenden ÖV-Korridor (Linien 3, 10, 17 und 19) verworfen.
SP Köniz	Ja	-	x			
SP Sektion Bern Süd	Ja	-	x			

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
SP Stadt Bern	Eher Ja	Die vorgelegten Varianten mit der geplanten Buserschliessung sind – immer unter der Voraussetzung, dass die Stadterweiterung auf dem Gaswerkareal realisiert werden kann – grundsätzlich sinnvoll. Ergänzungen sind aber denkbar. Wir begrüßen deshalb weitere Abklärungen zu den begleitenden Vertikalerschliessungen mittels Lift/Schräglift.	x			
Privatperson 1	Eher Ja	-	x			
Bernmobil	Ja	Der einleitende Einbezug der verschiedenen Verkehrsmittel erachten wir als wichtig und richtig. Das daraus geprüfte Variantenspektrum einer Buserschliessung mit den Vertiefungen ist gut dargestellt und nachvollziehbar.	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Postauto	Ja	-	x			

4.3.2 Sind Sie mit der Variantenbeurteilung und dem damit verbundenen Fazit einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Ja	-	x			
Quartierverein Marzili	Eher Ja	Eher ja für die Variantenbeurteilung der untersuchten Varianten, es wird aber zu wenig auf die Überlastung Hirschengraben hingewiesen. Die Beurteilung ist ja ok, aber wie in Frage 3.1 erläutert, sind ja keine Varianten vorhanden, welche für das Marzili Quartier eine Verbesserung darstellen würden.	x			
VCS	Nein	Es entsteht der Eindruck, dass primär die Anforderungen der Erschliessung des Gaswerkareals in Betracht gezogen wurden, mögliche Anforderungen der umliegenden Quartiere jedoch nur wenig Beachtung fanden. Insbesondere eine Erschliessung des Sandrain-Quartiers wird aus unserer Sicht zu wenig gewichtet. Wir bitten darum, dass bei der definitiven Ausführung das Quartier Sandrain ebenfalls erschlossen wird und die Planung dieser Erschliessung schon während dem Testbetrieb vorangetrieben wird. Zudem soll das Gaswerkareal in beide Richtungen, Richtung Stadt und Richtung Wabern per ÖV gut erschlossen sein. Das Argument des Konflikts zwischen Bus und MIV auf der Sandrainstrasse (Fazit Seite 34) können wir so nicht gelten lassen. Gemäss der 4V-Strategie der RKBM, insbesondere des Ziels «Verlagern», muss der öV höhere Priorität als der MIV geniessen. Wenn also der MIV eingeschränkt werden muss, um einen Busbetrieb zu ermöglichen, ist das kein Hindernis zur Einführung dieser öV-Linie, sondern die konsequente Umsetzung der 4V-Strategie. Es entspricht ausserdem dem Wunsch des Quartiers und den Plänen der Stadt Bern, die Sandrainstrasse verkehrlich zu beruhigen.	x			Die Sandrainstrasse wird als Rückstrecke eingesetzt, um die Funktionalität des Knotens Sandrain-/Seftigenstrasse bzw. der Achse Seftigenstrasse (Kantonsstrasse) zu gewährleisten und einen stabilen Fahrbetrieb auf der Tramlinie 9 sicherzustellen. Kurz- bis mittelfristig – insbesondere während den Bauarbeiten des Projekts Sanierung Seftigenstrasse – ist eine Beschränkung des MIV auf der Sandrainstrasse nicht umsetzbar. Zu einem späteren Zeitpunkt ist die Situation wieder zu überprüfen. Eine Verlängerung der Linie in Richtung Wabern ist aus Sicht der RKBM langfristig anzustreben.
SP Köniz	Eher Ja	Die Beurteilung der Variante 2A, insbesondere die Anbindung an den Bahnhof Wabern, ist aus Sicht der SP Köniz nicht abschliessend und noch zu wenig analysiert. Z. B. die aktuelle Neugestaltung des Areales Bahnhof Wabern inkl. der neuen Zugangsstrasse wurden nicht berücksichtigt. Der Bericht berücksichtigt die aktuelle Endhaltestelle in der (alten) Bahnhofstrasse und ist sicher nicht die beste Lösung. Die Variante müsste jedoch die neue Bahnhofstrasse und neue Haltestelle beim Bahnhof Wabern berücksichtigen. Die Herausforderungen beim Knotenpunkt Sandrain/Seftigenstrasse und bei der Kreuzung Dorfstrasse/Seftigenstrasse sind aus unserer Sicht im Rahmen der geplanten Sanierungsarbeiten lösbar. Zurzeit werden viele Verkehrsflächen suboptimal genutzt. Nebst einer optimalen Erschliessung des Gurtens, soll der Bahnhof Wabern auch ein zentraler Umsteigebahnhof für Pendler aus dem Süden mit Ziel Sulgenau/Marzili und Lebermatt/Steinhölzli sicherstellen. Die Variante 2A soll - wie im Bericht festgehalten - als Erweiterung der Variante 1A umgesetzt werden.	x			Die Sandrainstrasse wird als Rückstrecke eingesetzt, um die Funktionalität des Knotens Sandrain-/Seftigenstrasse bzw. der Achse Seftigenstrasse (Kantonsstrasse) zu gewährleisten und einen stabilen Fahrbetrieb auf der Tramlinie 9 sicherzustellen. Kurz- bis mittelfristig – insbesondere während den Bauarbeiten des Projekts Sanierung Seftigenstrasse – ist eine Beschränkung des MIV auf der Sandrainstrasse nicht umsetzbar. Zu einem späteren Zeitpunkt ist die Situation wieder zu überprüfen. Eine Verlängerung der Linie in Richtung Wabern ist aus Sicht der RKBM langfristig anzustreben.
SP Sektion Bern Süd	Nein	Der Raum Bern (Haupt-)bahnhof weist heute bereits eine sehr hohe öV-Belastung auf. Das Netz ist zentralistisch aufgebaut, es fehlen Tangentialverbindungen. Aus diesen Gründen wird die Variante 1A, welche genau diesem Muster folgt, abgelehnt. Zudem wird die Linie 30 (Abendlinie Marzili) in der Studie nicht berücksichtigt, obwohl die Linienführung praktisch gleich ist. Der Nachteil einer Radiallinie zum Gaswerkareal ist auch, dass dort eine Wendeschleife erstellt werden muss. Es wäre zu begrüssen, wenn die neue Verbindung bis nach Wabern ausgebaut würde.	x			Die Bestrebung zur Schaffung von tangentialen Netzverbindungen werden im Grundsatz unterstützt. Aufgrund der Nähe des Gaswerkareals zum Bahnhof/Innenstadt und den spezifischen situativen Voraussetzungen schnitt die radiale Variante 1A am besten ab. Aus Netzsicht wäre eine Weiterführung in Richtung Wabern wünschenswert, allerdings sind die infrastrukturellen Voraussetzungen bis zum Horizont des Versuchsbetriebs realistischweise nicht zu schaffen. Die Linie 30 wurde im Angebotskonzept berücksichtigt (z.B. Kapitel 2.4 oder 4.5). Auch im Rahmen des Variantenstudiums wurden Ansätze geprüft, welche sich an der Linie 30 orientieren.
SP Stadt Bern	Nein	Eine zukunftsgerichtete Lösung bringt nur die Variante 2A mit der Durchbindung nach Wabern: Die Benutzungsfrequenz kann mit einer Durchmesserlinie generell erhöht werden und es bieten sich mehr Umsteigemöglichkeiten. Der Umweg für Fahrgäste aus dem und ins Gürbetal zum Bahnhof Bern fällt weg, was diesen entlastet. Die für die Variante 2A nötige Sperrung der Sandrainstrasse für den MIV ist aus unserer Sicht kein Nachteil, sondern im Gegenteil ein zusätzlicher Pluspunkt, der für die Variante spricht. Damit wird auch Platz geschaffen für den Veloverkehr. Die Kreuzung Bus/Bus kann mittels LSA geregelt werden; dafür gibt es auf dem Bernmobil-Netz funktionierende Vorbilder. Ob die Linie an die Bahnhaltstelle Wabern oder an die Tramhaltestellen Wabern Zentrum oder Kleinwabern angebunden wird, müssen weitere Abklärungen ergeben.	x			Die Sandrainstrasse wird als Rückstrecke eingesetzt, um die Funktionalität des Knotens Sandrain-/Seftigenstrasse bzw. der Achse Seftigenstrasse (Kantonsstrasse) zu gewährleisten und einen stabilen Fahrbetrieb auf der Tramlinie 9 sicherzustellen. Kurz- bis mittelfristig – insbesondere während den Bauarbeiten des Projekts Sanierung Seftigenstrasse – ist eine Beschränkung

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
						des MIV auf der Sandrainstrasse nicht umsetzbar. Zu einem späteren Zeitpunkt ist die Situation wieder zu überprüfen. Eine Verlängerung der Linie in Richtung Wabern ist aus Sicht der RKBM langfristig anzustreben.
Privatperson 1	Nein	Wir wären für die Varianten 2A und 1D unter der Bedingung, dass die Sandrainstrasse für den MIV gesperrt wird. Eine ÖV-Angebotsverbesserung ist auch für das bestehende Sandrainquartier von grosser Bedeutung. Bei der Stadt Bern laufen seit mehr als 10 Jahren schleppende Bestrebungen, den Verkehr auf der Sandrainstrasse zu beschneiden, bisher ist bis auf die stark verzögerte Umsetzung der kleinstmöglichen Massnahme, nämlich Tempo 30 und einer Sperre bei der Aarhaldenstrasse, zum Ärger der Anwohner nichts passiert. Eine vielversprechende Studie zur zeitweisen Sperrung der Sandrainstrasse, an welcher die Anwohner intensiv mitgearbeitet haben, wurde klammheimlich versenkt. Der Rückstau ist immer noch ein tägliches, belastendes Problem. Ein Bus dagegen würde toleriert werden, da er auch selbst genutzt werden könnte. Diese Varianten sollen auch zur weiteren Konkretisierung mit in den Plan aufgenommen werden.	x			Die Sandrainstrasse wird als Rückstaustrasse eingesetzt, um die Funktionalität des Knotens Sandrain-/Seftigenstrasse bzw. der Achse Seftigenstrasse (Kantonsstrasse) zu gewährleisten und einen stabilen Fahrbetrieb auf der Tramlinie 9 sicherzustellen. Kurz- bis mittelfristig – insbesondere während den Bauarbeiten des Projekts Sanierung Seftigenstrasse – ist eine Beschränkung des MIV auf der Sandrainstrasse nicht umsetzbar. Zu einem späteren Zeitpunkt ist die Situation wieder zu überprüfen. Eine Verlängerung der Linie in Richtung Wabern ist aus Sicht der RKBM langfristig anzustreben.
Bermobil	Ja	-	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Postauto	Ja	-	x			
Bern	Ja	-	x			

4.4 Konkretisierung Bestvariante – Sind Sie mit der Konkretisierung der Bestvariante einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Eher Ja	Der Gemeinderat teilt die Haltung der Studie, dass mit der vorgeschlagenen Bestvariante und einem etappierten Angebotsausbau eine zielführende ÖV-Erschliessung für das Gaswerkareal erstellt werden kann. Im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten für den Versuchsbetrieb ist unter Berücksichtigung der kritischen Stellungnahme der QM3 jedoch eine alternative Linienführung via Giessereiweg anstelle Kapellenstrasse weiter zu vertiefen und den Bedenken der QM3 zur zusätzlichen Belastung des Bahnhofsumfeldes ausreichend Beachtung zu schenken. Ebenso ist dem Hinweis der QM3 Beachtung zu schenken, dass das neue Angebot mit der bestehenden Linie 30 abgestimmt werden muss.	x			Im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten für den Versuchsbetrieb sind diese Punkte wieder aufzugreifen.
Quartierverein Marzili	Eher Nein	Isoliert betrachtet, macht die Busverbindung vom Gaswerkareal mit Anbindung an den Bahnhof Sinn. Aber für das Marzili Quartier ist damit kein Mehrwert geschaffen. Ein weiterer Punkt, ohne Bezug zum Marzili Quartier, erscheint uns erwähnenswert aufgrund unserer Ortskenntnisse: Die geplante Haltestelle Kappellenstrasse erscheint uns nicht empfehlenswert. Es handelt sich hier um den Pausenhof der Berufsschule, zudem Morgens, in der Znünpause und Mittags sehr viele Schülerinnen, welche die geplante Ecke der Haltestelle passieren (Beck auf der anderen Strassenseite wird stark von den Schülerinnen frequentiert).	x			Ansätze, welche auch zu einer Verbesserung der Erschliessung des Marziliquartiers führen würden, wurden geprüft, jedoch verworfen, insbesondere aufgrund des Potenzials und der Konkurrenzsituation mit der bestehenden Erschliessung. Die Herausforderungen im Zusammenhang mit der Christoffelgasse wurden in der Erarbeitung diskutiert und sind bekannt.
VCS	Eher Ja	Ein Versuchsbetrieb im 20-Minuten Takt erscheint aus unserer Sicht fraglich, auch wenn dies aus finanziellen Gründen nachvollziehbar ist. Ein Testbetrieb, der einen anderen Takt hat als der definitive ÖV-Betrieb ist jedoch wenig attraktiv für die Bewohnenden. Mit dem ÖV-Angebot soll verhindert werden, dass die zukünftigen Nutzerinnen und Nutzer von Beginn weg auf ein anderes Verkehrsmittel (insb. den MIV) setzen. Ein 20-Minuten-Takt ist für viele Alltagsbereiche und insbesondere Menschen, die Pendeln oder fixe Arbeitszeiten haben nicht geeignet. Eine Erhöhung des Taktes auf 15 Minuten würden wir deshalb sehr begrüßen.	x			Der 20-Min.-Takt lässt sich durch ein Fahrzeug bedienen. Eine Takterhöhung auf den 10-Min.-Takt ist mit einem Fixkostensprung verbunden. Es ist vorgesehen, abgestimmt auf die Entwicklung des Gaswerkareals und der Nachfrage ein Angebotsausbau vorzunehmen. Für die Einführung des Versuchsbetriebs wurde aufgrund des Potenzials ein 20-Min.-Takt als zweckmässig erachtet.
SP Köniz	Eher Ja	Die Variante 1A ist nur ein erster Schritt. Die SP Köniz würde jedoch eine Realisierung der Variante 2A bevorzugen. Wir ersuchen Sie deshalb, die Variante 2A mit Berücksichtigung der neuen Zufahrtstrassen zum Bahnhof Wabern nochmals zu prüfen.	x			Die Sandrainstrasse wird als Rückstrecke eingesetzt, um die Funktionalität des Knotens Sandrain-/Seftigenstrasse bzw. der Achse Seftigenstrasse (Kantonsstrasse) zu gewährleisten und einen stabilen Fahrbetrieb auf der Tramlinie 9 sicherzustellen. Kurz- bis mittelfristig – insbesondere während den Bauarbeiten des Projekts Sanierung Seftigenstrasse – ist eine Beschränkung des MIV auf der Sandrainstrasse nicht umsetzbar. Zu einem späteren Zeitpunkt ist die Situation wieder zu überprüfen. Eine Verlängerung der Linie in Richtung Wabern ist aus Sicht der RKBM langfristig anzustreben.
SP Sektion Bern Süd	Nein	Wir würden es begrüßen, wenn die Verbindung bis nach Wabern geführt wird mit verbesserter Erschliessung des Sandrains. Dadurch könnte die Tramlinie 9 entlastet werden. Zudem soll der Wochenendbetrieb auf der Linie 28 eingeführt werden und die Umsteigebeziehung zum Gaswerkareal attraktiver gestaltet werden.	x			Die Sandrainstrasse wird als Rückstrecke eingesetzt, um die Funktionalität des Knotens Sandrain-/Seftigenstrasse bzw. der Achse Seftigenstrasse (Kantonsstrasse) zu gewährleisten und einen stabilen Fahrbetrieb auf der Tramlinie 9 sicherzustellen. Kurz- bis mittelfristig – insbesondere während den Bauarbeiten des Projekts Sanierung Seftigenstrasse – ist eine Beschränkung des MIV auf der Sandrainstrasse nicht umsetzbar. Zu einem späteren Zeitpunkt ist die Situation wieder zu überprüfen. Eine Verlängerung der Linie in Richtung Wabern ist aus Sicht der RKBM langfristig anzustreben.
SP Stadt Bern	Eher Nein	Wie aus den Ausführungen in 3.2 hervorgeht, sind wir mit der gewählten Bestvariante nicht einverstanden. Die Konkretisierungen zur Linienführung Bahnhof Bern – Gaswerkareal begrüßen wir hingegen.	x			

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson 1	Eher Ja	Ja, aber auch die Varianten 2A und 1D als Verlängerung nach Wabern prüfen unter der unter 3.2 genannten Bedingung.	x			Die Sandrainstrasse wird als Rückstrecke eingesetzt, um die Funktionalität des Knotens Sandrain-/Seftigenstrasse bzw. der Achse Seftigenstrasse (Kantonsstrasse) zu gewährleisten und einen stabilen Fahrbetrieb auf der Tramlinie 9 sicherzustellen. Kurz- bis mittelfristig – insbesondere während den Bauarbeiten des Projekts Sanierung Seftigenstrasse – ist eine Beschränkung des MIV auf der Sandrainstrasse nicht umsetzbar. Zu einem späteren Zeitpunkt ist die Situation wieder zu überprüfen. Eine Verlängerung der Linie in Richtung Wabern ist aus Sicht der RKBM langfristig anzustreben.
Bernmobil	Ja	Grundsätzlich sind wir mit der Bestvariante einverstanden. Wie im Bericht erwähnt, wollen wir aber darauf hinweisen, dass mit dieser Lösung bei Baustellenumleitungen und den entsprechenden Trammersatzbetrieben die Haltekante in der Christoffelgasse nicht mehr zur Verfügung stehen wird. Damit geht betriebliche Flexibilität und somit auch Komfort für die Fahrgäste verloren.	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Postauto	Eher Ja	Wir sind grundsätzlich mit der Konkretisierung der Bestvariante einverstanden und teilen die Einschätzungen grösstenteils. Gegenüber der Einführung eines 20'-Taktes beim Entwicklungsstart des Gaswerkareals sind wir jedoch etwas skeptisch. Einerseits wird dann das Nachfragepotenzial noch nicht sehr hoch sein. Andererseits ist ein 20'-Takt im städtischen Raum nicht sehr attraktiv. Die Wahrscheinlichkeit ist hoch, dass auf andere öV-Linien oder gar auf andere Verkehrsträger ausgewichen wird. Zudem sind die vorzunehmenden Anpassungen an der Infrastruktur für einen so dünnen Takt ziemlich hoch. Aus unserer Sicht wäre es zweckmässiger mit der Einführung des Versuchsbetriebs etwas zuzuwarten und dann gleich mit einem 10'-Takt in den HVZ zu starten.	x			Der 20-Min.-Takt lässt sich durch ein Fahrzeug bedienen. Eine Takterhöhung auf den 10-Min.-Takt ist mit Sprungkosten verbunden. Es ist vorgesehen, abgestimmt auf die Entwicklung des Gaswerkareals und der Nachfrage ein Angebotsausbau vorzunehmen. Für die Einführung des Versuchsbetriebs wurde aufgrund des Potenzials ein 20-Min.-Takt als zweckmässig erachtet.

4.5 Schlussfolgerungen – Sind Sie mit der Empfehlung und den weiteren Schlussfolgerungen einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Eher Ja	Den Bedenken der QM3 zur zusätzlichen Belastung des Bahnhofsumfeldes ist im Rahmen der Weiterbearbeitung ausreichend Beachtung zu schenken. Keine Priorität hat für den Gemeinderat die vorgeschlagene Machbarkeitsstudie für einen Schräglift im Sandrainquartier Richtung Tramlinie 9. Im Hinblick auf die Arealentwicklung Gaswerk erscheint eine bessere Anbindung des Sandrainquartiers zum neuen Stadtquartier an der Aare wichtiger. Als mittelfristige Perspektive für die Weiterentwicklung der Bestvariante steht für die QM3 und den Gemeinderat eine Verlängerung der neuen Linie über die Sandrainstrasse nach Wabern im Vordergrund. Während die Stadt Bern die Entlastung der Sandrainstrasse bereits in Planung hat, scheiterte eine konsequentere Führung des MIV über die Seftigenstrasse bislang an Kapazitätsbetrachtungen der kantonalen Fachstellen. Die Entwicklungen in diesem Raum, inklusive die Areale um den Bahnhof Wabern, sind daher im Auge zu behalten.	x			
Quartierverein Marzili	Eher Nein	Wir hätten uns folgendes gewünscht: - Frühere Einbindung der Quartiervertretungen in den Prozess - Es wäre wichtig, die Diskussion im Marzili Quartier zu lancieren, ob eine bessere Anbindung wünschenswert ist. Diese Möglichkeit wird hiermit vertan, da keine der Optionen eine Busanbindung des Quartiers vertieft diskutiert (mit Ausnahme der Option 1D, welche aber aufgrund der fehlenden direkten Verbindung zum Bahnhof Bern das Quartier nicht besser anschliesst) wird. - Eine Variante mit Synergien mit dem Marzilibus (oder wie oben erwähnt, sogar mit der ÖV-Erschliessung des Marzili Quartiers) - Prüfung Erschliessung via Lift(e) (analog Vorschlag QM3)	x			- Das übliche Vorgehen bei Angebotskonzepten ist so, dass die RKBM diese zusammen mit den Gemeinden und weiteren Partnern erarbeitet und sie danach in die öffentliche Mitwirkung gegeben werden. - Der Fokus dieser Studie lag bei der Verbesserung der Erschliessung des Gaswerkareals. - Das Marzili Quartier gilt gemäss den gesetzlichen Bestimmungen als grundsätzlich erschlossen. Wie bereits in früheren Studien festgestellt, können aufgrund den übergeordneten Gesetzgebungen, den schwachen Frequenzen und der bereits bestehenden Erschliessung keine Verbesserungen für das Marzili Quartier realisiert werden.
VCS	Eher Ja	Die für uns kritischen Punkte haben wir obenstehend ausgeführt. Der gesamten Schlussfolgerung können wir jedoch mehrheitlich zustimmen. Wir möchten nochmal betonen, dass aus unserer Sicht die öV-Planung prioritär behandelt werden muss und Einschränkungen des MIV in Kauf zu nehmen sind. Nur so kann das Verlagerungs-Ziel erreicht werden.	x			
SP Köniz	Ja	Eine Prüfung für einen Schräglift bei der Treppe "Schöneegg" begrüßen wir sehr. Eine bessere ÖV-Anbindung des Sandrainquartiers ist richtig.	x			
SP Sektion Bern Süd	Nein	Nein, anstelle der kurzen Shuttle-Linie zum Hauptbahnhof sind andere Ansätze zu verfolgen/vertiefen (Varianten 1D, 2A, Wochenendbetrieb Linie 28). Grundsätzlich sollen Tangentiallinien noch geprüft werden.			x	Kurz- bis mittelfristig – insbesondere während den Bauarbeiten des Projekts Sanierung Seftigenstrasse – ist eine Beschränkung des MIV auf der Sandrainstrasse nicht umsetzbar. Zu einem späteren Zeitpunkt ist die Situation wieder zu überprüfen. Eine Verlängerung der Linie in Richtung Wabern ist aus Sicht der RKBM langfristig anzustreben. Die Bestrebungen zur Stärkung tangentialer Verbindungen werden im Grundsatz unterstützt. Situativ zeigte sich die Linienführung Gaswerk–Bahnhof als Bestvariante (siehe auch Beantwortung Frage 3.2) – auch, da über die Monbijoubrücke bereits tangentielle Verbindungen bestehen. Ein Ausbau des Wochenendangebots der Linie 28 steht in einem Gesamtzusammenhang und muss auch mit der Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit abgestimmt werden. Aus Sicht der Erschliessung des Gaswerkareals wäre dies sicherlich wünschenswert, ersetzt aber nicht den vorgeschlagenen Versuchsbetrieb Gaswerk–Bahnhof.
SP Stadt Bern	Eher Nein	s. Ausführungen zu 3.2	x			
Privatperson 1	Eher Ja	Die Weiterführung zum Bahnhof Wabern (Variante 2A) ist mittelfristig und nicht längerfristig zu planen. Der MIV soll dafür von der Sandrainstrasse (insbesondere oberer Abschnitt) verbannt werden. die Stadt Bern soll endlich dieses Ziel angehen.	x			Die Sandrainstrasse wird als Rückstaustrasse eingesetzt, um die Funktionalität des Knotens Sandrain-/Seftigenstrasse bzw. der Achse

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
						Seftigenstrasse (Kantonsstrasse) zu gewährleisten und einen stabilen Fahrbetrieb auf der Tramlinie 9 sicherzustellen. Kurz- bis mittelfristig – insbesondere während den Bauarbeiten des Projekts Sanierung Seftigenstrasse – ist eine Beschränkung des MIV auf der Sandrainstrasse nicht umsetzbar. Zu einem späteren Zeitpunkt ist die Situation wieder zu überprüfen. Eine Verlängerung der Linie in Richtung Wabern ist aus Sicht der RKBM langfristig anzustreben.
Bernmobil	Ja	BERNMOBIL unterstützt die Empfehlungen und teilt die weitergehenden Entwicklungsperspektiven.	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Postauto	Eher Ja	Bezüglich des Zeitplans verweisen wir auf den unter Punkt 4 geäußerten Einwand.	x			