

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.):

Grünliberale Partei Kanton Bern

Verantwortliche Person: Casimir von Arx, Grossrat, Präsident

Telefon für Rückfragen: 076 348 16 40

E-Mail-Adresse: be@grunliberale.ch und casimir.vonarx@grunliberale.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 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:

Die Planung eines ÖV-Gesamtnetzes (statt nur einzelner Korridore oder Linien) und die Entwicklung einer Gesamtsicht unter Einbezug möglichst vieler Einflussfaktoren ist zu begrüssen. Dabei ist bis zu einem gewissen Grad nachvollziehbar, dass eine ÖV-Netzstrategie den Fokus auf dem ÖV hat. Dennoch dürfen die Alternativen nicht vernachlässigt werden. Aus Sicht der Grünliberalen ist zweifelhaft, ob die vorliegende Netzstrategie dem gerecht wird (vgl. dazu Antwort auf Frage 2).

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:

Unbestrittenermassen gibt es einen Zusammenhang zwischen Siedlungswachstum, Veränderung des Modalsplits und ÖV-Nachfrage. In der vorliegenden Netzstrategie werden aber weitere Einflussfaktoren, Entwicklungen und Handlungsoptionen zu wenig beachtet – mit dem Ergebnis, dass die Strategie sehr stark auf ÖV-Kapazitäts-Wachstum und entsprechende ÖV-Maximallösungen ausgerichtet ist.

Zu den vernachlässigten Aspekten zählen die Potenziale von Homeoffice, Fernunterricht (zumindest an Hochschulen) und von Mobility-Pricing zur Reduktion von Verkehrsspitzen und für die generelle Dämpfung des Verkehrswachstums. Diese Potenziale ergänzen sich in Bezug auf einen Teil der arbeitstätigen Bevölkerung gegenseitig: Mobility-Pricing setzt die finanziellen Anreize, Homeoffice gewährt den Handlungsspielraum, um diese Anreize beim eigenen Verhalten zu berücksichtigen. Angesichts des in der Corona-Krise von vielen Arbeitgebern erkannten Potenzials von Homeoffice besonders fragwürdig ist zudem die auf S. 13 oben erwähnte Aussage, die Potenzialanalysen für die

verschiedenen Siedlungsschwerpunkte gelangten v. a. bezüglich Arbeitsplätzen zu deutlich höheren Prognosen als die allgemeine Trendanalyse. Es stellt sich dabei die Frage, ob hier die Entwicklungswünsche der Standortgemeinden zur Prognose geworden sind.

Ebenso wird das Potenzial des Fuss- und des Veloverkehrs unterschätzt. Es entsteht der Eindruck, dass man diesen Verkehrsformen immer noch nicht zutraut, (ganzjährig) tragende Säulen des Verkehrssystems in der Kernagglomeration zu sein.

Problematisch hieran ist, dass gerade durch die einseitige Ausrichtung auf den Ausbau der ÖV-Kapazität die Chance verpasst, ja unterwandert wird, die Alternativen zu stärken, namentlich in den Bereichen Fuss- und Veloverkehr, Homeoffice, Fernunterricht an Hochschulen und Mobility-Pricing Fortschritte zu erzielen. Denn die Bereitschaft, sich auf diese Alternativen einzulassen, hängt insbesondere davon ab, wie hoch die ÖV-Kapazität ist. Die Grünliberalen sehen diese Versäumnisse kritisch.

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:

Zu Kapitel 3.1:

Übergeordnete Planungen: Die vorliegende Netzstrategie dient als eine Grundlage für das RGSK. Das RGSK 2021 befindet sich indes bereits in der Finalisierungsphase, so dass die Mitwirkungen zur Netzstrategie wohl nicht mehr im RGSK 2021 berücksichtigt werden können. Nach unserem Kenntnisstand hat die ÖV-Netzstrategie Verspätung gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan. Dies ist vor dem erwähnten Hintergrund zu bedauern.

Verträglich gestalten: Das Ziel der Verträglichkeit beinhaltet auch den Aspekt der Finanzierbarkeit (S. 16). In diesem Zusammenhang ist die Wichtigkeit von Massnahmen wie Mobility-Pricing zu betonen (vgl. Antwort auf Frage 2). Die Grünliberalen halten fest, dass sie den Entscheid der Verkehrskommission der RKBM, sich nicht an einem Mobility-Pricing-Pilotversuch zu beteiligen, sehr bedauern. Zugleich verwundert es etwas, dass dennoch ein vor dem Hintergrund der Finanzierbarkeit und der finanziell sehr angespannten kantonalen Investitionsplanung teure Projekte wie das Länggass-Tram weiterverfolgt werden, ohne dass bekannte Alternativen ernsthaft geprüft werden.

Zu Kapitel 3.2:

Die Zielvorgaben erscheinen grundsätzlich vernünftig. Im Einzelnen ist aber anzumerken:

«Mit der Siedlungsentwicklung abstimmen»: Wenn durch den Ausbau der ÖV-Infrastruktur die Siedlungsentwicklung «antizipiert» werden soll, besteht die Gefahr, dass man sich selbst erfüllende Prophezeiungen schafft. Dies ist besonders unter dem Aspekt der zu starken Fokussierung auf ÖV-Kapazitätsausbau (vgl. Antwort auf Frage 2) problematisch.

«Betriebsqualität gewährleisten»: Um Störungen und Betriebsunterbrüche zu reduzieren, empfiehlt sich der Einsatz von Zweirichtungstrams. Dies gilt besonders dann, wenn, wie vorliegend, ein starker Fokus auf mehr Trams gesetzt wird.

Zu Kapitel 3.3:

Die Beachtung der Netzhierarchie (3.3.1) erachten wir als zielführend.

Hingegen stellen wir fest, dass mehrere der unter 3.3.2 genannten Grundsätze für das Tram- und Busnetz grosse Einschränkungen betreffend Netz- und Angebotsgestaltung mit sich bringen:

Eine solche Einschränkung ist, dass keine Trams in Bahnhofsnähe wenden sollen. Dies führt dazu, dass man versucht, jeden Tramast mit einem Gegenast zu verbinden, auch wenn es einen solchen gar nicht braucht (Bsp. Länggass-Tram, Fischermätteli-Tram), namentlich im Westen, wo es gemäss Kapitel 4.9 ohnehin einen Überhang an (geplanten) Tramlinien gibt. Es ist zwar nachvollziehbar, dass es Argumente gibt, die gegen ein Wenden von Trams in Bahnhofsnähe sprechen; indes wird das Wenden dadurch unnötig verkompliziert, dass Bernmobil zu wenig auf Zweirichtungstrams setzt. Nicht nur deswegen und angesichts des starken Fokus auf mehr Trams ist als genereller Grundsatz zu ergänzen, dass im Berner Tramnetz künftig auf Zweirichtungstrams gesetzt wird.

Es ist zu prüfen, ob Linien, die denselben Korridor bedienen, wirklich an derselben Haltestelle halten müssen, damit das angestrebte Ziel einer gleichmässigeren Verteilung auf die Linien erreicht wird. Eine geeignete Signalisation könnte eine Alternative darstellen: die meisten Fahrgäste sind ortskundig und wissen im Grundsatz darüber Bescheid, dass es für ihren Korridor verschiedene Linien gibt. Es könnte genügen, sie an der Haltestelle von Linie A darauf aufmerksam zu machen, in wie vielen Minuten Linie B an einer anderen Haltestelle abfährt.

Gewisse betriebliche Vorteile eines einheitlichen Takts leuchten ein, namentlich dort, wo der Platz knapp ist (bspw. am Hirschengraben). Hingegen erscheint das Argument der attraktiven Anschlüsse weniger stark: Wie anfällig ist das Funktionieren genau abgestimmter Anschlüsse auf Verspätungen? Wie relevant ist das Funktionieren dieser Anschlüsse angesichts ohnehin relativ dichter Kurse? Wenn generell nur Takte in Frage kommen, die sich durch ganzzahliges Multiplizieren oder Dividieren von 7.5 Minuten ergeben, schliesst dies z. B. 5- oder 6-Minuten-Takte aus. Dies ist eine grosse Einschränkung für die Gestaltung des Angebots und bringt vielerorts – wegen der Verlangsamung auf einen 7.5-Minuten-Takt – eine Verschlechterung des Angebots mit sich.

Das Festlegen des ÖV-Gefässes hängt stark mit der Verteilung des Fahrgastaufkommens über den Tag ab. Dieses wiederum hängt massgeblich mit Mobility-Pricing und Homeoffice zusammen (s. o.). Bei der Betrachtung des für die Gefässgrösse massgebenden stärksten Querschnitts muss zudem analysiert werden, welchen Anteil am Fahrgastaufkommen Kürzeststrecken ausmachen, die ebenso gut zu Fuss zurückgelegt werden können (bspw. Monbijou-Hirschengraben-Bahnhof). Hier sind Anreize für ein vermehrtes Zurücklegen dieser Strecken zu Fuss zu setzen, insb. durch Mobility-Pricing und bessere Signalisation.

4. Handlungsbedarf und Lösungsansätze (Kapitel 4)

Aufgrund unserer obigen Bemerkungen hinterfragen wir den starken Ausbau der ÖV-Kapazität generell. Dies gilt grundsätzlich auch für die in Kapitel 4 behandelten einzelnen Korridore, aber nicht überall im selben Ausmass. In diesem Zusammenhang sehen wir auch die Absicht, in den meisten Korridoren zwecks Kapazitätsmaximierung auf neue (teure) Tramlösungen zu setzen, kritisch. Diese grundsätzliche Kritik wird in den Antworten zu den einzelnen Korridoren nicht mehr explizit wiederholt.

Auf S. 6 wird darauf hingewiesen, dass die Belastung des Zentrums durch den ÖV künftig weiter zunehmen werde. In der Tat erreicht die Belastung ein zunehmend problematisches Ausmass, was danach ruft, Alternativen stärker zu forcieren (siehe Antwort zu Frage 2).

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:

Eingangs ist festzuhalten, dass ein sog. «Tram Köniz» politisch einen sehr schweren Stand haben dürfte, wie die Abstimmung und die Debatte im Jahr 2014 zeigten. Viele Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Umsetzung einer Tramlinie nach Köniz bestehen unverändert, bspw. das Wenden im Zentrum von Köniz mit Schlaufe und eine geeignete Erschliessung von Schliern und – falls diese mit Tram erfolgen soll – auch hier das Wenden.

Bei der Variante «RBS-Verlängerung» wiederum stellen die hohen Kosten, die nota bene auch bei der Variante «Tram Köniz» nicht gering sind, ein Problem dar.

Aus Sicht der Grünliberalen steht daher auch zur Debatte, auf beide Varianten zu verzichten, stattdessen Doppelgelenkbusse auf der Linie 10 einzusetzen, den Takt der S6 zu erhöhen und ansonsten auf die in der Antwort auf Frage 2 genannten Alternativen zu setzen.

Was die Gegenüberstellung dieser Varianten anbelangt, fehlen aus Sicht der Grünliberalen noch relevante Entscheidungsgrundlagen, insbesondere Gesamtwirtschaftlichkeitsrechnungen. Diese müssen nicht nur die Investitionskosten für die Erstellung der nötigen ÖV-Infrastruktur einschliessen, sondern auch die Betriebskosten und andere verkehrliche und nichtverkehrliche Aspekte, die volkswirtschaftlich relevant sind, beispielsweise: die volkswirtschaftlichen Kosten, die sich ergeben, wenn für die S6 die Barriere über die Könizstrasse vier- bis achtmal pro Stunde geschlossen wird; der volkswirtschaftliche Nutzen, wenn ein Teil des oberirdischen Bahntrassees der S6 zurückgebaut und der bisher dafür genutzte Boden anderweitig genutzt (und entlärm) wird. Ebenso ist angesichts des Umsetzungshorizonts der Variante RBS-Verlängerung zwingend eine Berechnungsvariante mit selbstfahrenden Gefässen vorzusehen (vgl. Antwort auf Frage 8, insb. hinsichtlich des Arguments der Personalkosten). Schliesslich sind für die verschiedenen Varianten die Fahrzeiten anzugeben resp. bei der Variante RBS auch die Summe von Fahrzeit und Fussmarsch vom RBS-Tiefbahnhof bis zum Bubenbergplatz.

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:

Eine Erhöhung der Buskapazität insbesondere via (batteriebetriebenen) Doppelgelenkbus erscheint angemessen. Hingegen ist auf eine weitere Tramlinie bis Sandrain zu verzichten. Stattdessen ist Wabern mit einem dichteren Takt als 7.5 Minuten zu bedienen und, falls tatsächlich nötig, mit weiteren Buslösungen zu arbeiten.

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:

Zur Erschliessung einer allfälligen Stadterweiterung West scheint die Tramverlängerung eine gute Lösung. Allerdings sollte dieser Grüne Gürtel geschützt und erhalten werden, eine Überbauung ist hier nicht sinnvoll und daher stellt sich die Frage der Tramverlängerung gar nicht.

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:

Die Busverlängerung Holligen bis Europaplatz erscheint sinnvoll zur besseren Erschliessung der gerade entstehenden Überbauung Warmbächli. Ein neues Tram hingegen nicht, da die Linien 7 und 8 dafür zu nahe parallel dazu verlaufen.

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:

Die Planung eines Länggass-Trams wird weiterhin abgelehnt. Dieses wird primär mit der Zunahme der Studierenden begründet, was – zusammen mit den relativ kurzen zurückzulegenden Distanzen – vielmehr für einen stärkeren Fokus auf Fuss- und Veloverkehr spricht. Zudem weisen die Investitionskosten für das Länggass-Tram ein sehr ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Es erstaunt, dass offenbar unbeeindruckt von der breiten Kritik an dieser Tramlinie in der ZMB Wyler-Länggasse unverändert an diesem Vorhaben festgehalten wird und dass dies im Synthesebericht mit wenigen lapidaren Sätzen abgehandelt wird, ohne auf Alternativen ausserhalb des ÖVs einzugehen.

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:

Bei der Anbindung der Stadterweiterung Ost an den ÖV scheint insbesondere der Anschluss an die S-Bahnlinie prüfungswert, auch aufgrund der bereits jetzt relativ langen Fahrzeit der Linie 8.

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 Kosten-Nutzen-Verhältnis für eine solch kurze Verbindung mit einem neuen Tram auf der Papiermühlestrasse wird hinterfragt. Hier würden kleinere Lösungen, z. B. Shuttle-Bus-Verbindungen, wohl ein günstigeres Verhältnis aufweisen.

Anmerkung: In Kapitel 4.1.7 steht geschrieben, dass auf der Buslinie 20 ein Doppelgelenkbus für lange Zeit ausreiche. Dies entspricht den Aussagen in der ZMB Wyler-Länggasse. In Kapitel 4.3 hingegen wird die Umstellung der Linie 20 auf Tram in Aussicht gestellt. Seit der Mitwirkung zur ZMB Wyler-Länggasse ist vergleichsweise wenig Zeit vergangen und in diesen Zeitraum fällt noch dazu die starke Entwicklung der Homeoffice-Nutzung, welche sich dämpfend auf die Verkehrsauslastung auswirkt (vgl. Antwort auf Frage 2). Vor diesem Hintergrund entzieht es sich unserer Einsicht, wie man in Kapitel 4.3 nun plötzlich doch zum Schluss kommt, auch auf der Linie 20 eine Umstellung aufs Tram in Aussicht zu nehmen.

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:

Die Tangentiallinie Ost wird im Rahmen des Engagements Verein Spurwechsel nicht unterstützt, zusätzlich wird die Notwendigkeit zum Ausbau hinterfragt, da bereits viele andere Anschlussmöglichkeiten bestehen wie zum Beispiel der in der Dokumentation nicht aufgeführte RBS-Bus.

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 verweisen auf die einleitenden Bemerkungen zu Kapitel 4 und zu unseren Antworten zu den einzelnen Elementen von Kapitel 4.1.

Betreffend zweite Tramachse gab es ursprünglich eine weitere, in vielerlei Hinsicht vorteilhafte Variante, die vor dem Bundeshaus durchführt. Dem Vernehmen nach soll diese nicht möglich sein, weil man vor dem Bundeshaus keine Oberleitungen installieren kann. Dies ist aber eine Frage des Fahrzeugparks: Das erwähnte Problem wäre auch durch den Einsatz von Trams zu lösen, die eine kurze Strecke mit Akku, ohne Oberleitung, fahren können. Hierzu finden sich im Synthesebericht keinerlei Ausführungen.

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:

-

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:

Die vorhandenen Informationen erlauben noch keine abschliessende Entscheidung (vgl. Antwort auf Frage 4.1). Hingegen fehlt eine Variante, die weder ein «Tram Köniz» noch eine «RBS-Verlängerung» beinhaltet.

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:

-

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:

-

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:

Wir verweisen auf die Antworten insb. auf Frage 2. Die dort genannten Aspekte hinterlassen einen kritischen Gesamteindruck der Netzstrategie. Im Folgenden gehen wir auf einen anderen Aspekt ein.

Wir begrüssen, dass teilweise Lösungsansätze in Varianten präsentiert werden und nicht nur eine einzige sog. Bestlösung. Dies trägt ein Stück weit der Tatsache Rechnung, dass in der Verkehrsplanung oft verschiedene Wege zum Ziel führen. Es ist denn auch sachlich oft nicht haltbar und hat sich unseres Erachtens in Vergangenheit nicht bewährt, dass rigide an einer einzigen, früh festgelegten «Bestlösung»

festgehalten wurde. Dies gilt umso mehr, als die Erarbeitung von Lösungsansätzen und die Festlegung der «Bestlösung» in der Verkehrsplanung normalerweise in einem kleinen Personenkreis stattfinden und auch übergeordnete Verkehrsplanungsinstrumente (wie die vorliegende Netzstrategie) dem parlamentarischen Prozess (faktisch) entzogen sind.

Leider erinnert das gegenwärtige Vorgehen betreffend Tram Länggasse (siehe oben) an besagtes Muster. Dies, obwohl offenbar die ZMB Wyler-Länggasse und – wie wir annehmen – auch die zugehörige Mitwirkung, in der breite und begründete Kritik am Vorhaben eines Länggass-Trams geäußert wurde, in die vorliegende Netzstrategie einfließen.

Wir wünschen uns für die Zukunft vermehrt Varianten zuhanden der öffentlichen Debatte über Verkehrsplanungsfragen. In der vorliegenden Strategie hätten wir uns gewünscht, dass auch Varianten gesucht werden, die über den Metaansatz hinausgehen, prognostizierte Verkehrsprobleme primär durch mehr ÖV-Kapazität lösen zu wollen.

8. Weitere Bemerkungen:

In der Netzstrategie fehlt die Perspektive auf selbstfahrende ÖV-Fahrzeuge. Die dafür nötige Technik ist bereits weit und sie macht grosse Fortschritte. Auch wenn noch technische und gesetzgeberische Anstrengungen nötig sind, bevor selbstfahrende ÖV-Fahrzeuge breit eingesetzt werden können, sollte eine Strategie mit Horizont 2040 diesen Aspekt behandeln, denn er hat Implikationen für die Ausgestaltung und die Kostenstruktur des ÖV-Angebots. Namentlich dürfte sich das Preis-Leistungs-Verhältnis kleiner ÖV-Gefässe verbessern, wenn diese ohne Personal im Fahrzeug auskommen.

In diesem Zusammenhang möchten wir auch erwähnen, dass die Mobilitätsstrategie der Regionalkonferenz Bern-Mittelland vom Dezember 2019 die 3 V (vermeiden, verlagern, verträglich gestalten) aus der Mobilitätsstrategie aus dem Jahr 2003 um ein weiteres V (vernetzen) zu den 4V ausgebaut wurde, und diese Vernetzung in der ÖV-Netzstrategie sich gerade in Hinblick auf die zukünftigen technischen Möglichkeiten nicht niedergeschlagen hat.

Das gleichzeitige Verfolgen eines Fokus auf Trams ohne Eigentrassee und einer Stärkung des Veloverkehrs erscheint zunehmend schwierig, weil die Tramgleise für den Veloverkehr ein Gefahrenpotenzial darstellen. Dies gilt besonders in der Innenstadt und gerade für das Vorhaben, im Nordquartier auf weiteren Strassen Tramgleise einzusetzen.

Weiter sei betreffend Verträglichkeit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden, namentlich gegenüber dem Fussverkehr, angemerkt: Trams mögen pro Fahrzeug eine grössere Kapazität haben als Doppelgelenkbusse. Dies ist aber im Wesentlichen auf ihre Länge zurückzuführen, welche wiederum zum bereits bekannten Tramwand-Effekt führt, welcher sich dadurch auszeichnet, dass bereits ein einzelnes Tram zu einer relativ langen Unterbrechung der Möglichkeit, das Tramgleis zu queren, führt. Fahren mehrere Trams hintereinander, verstärkt sich der Effekt, nicht zuletzt, weil Trams gegenüber dem Fussverkehr vortrittsberechtigt sind, letzterer also warten muss.

Abschliessend sei erwähnt, dass der Ausbau des Tramnetzes, wie in der Netzstrategie geplant, aufgrund der langen Konzessionsdauer gemäss Eisenbahngesetz, zunehmend die Frage aufwirft, inwiefern es für den Nahverkehr im Raum Bern unter diesen Bedingungen realistischerweise überhaupt noch einen Wettbewerb geben kann.

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!