

# Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept

## Fragebogen Mitwirkung

---

Gemeinde / Institution: QM3, Quartiermitwirkung Stadtteil 3

Kontaktperson: Claudia Luder

Strasse: Schlosstrasse 87a

PLZ, Ort: 3008 Bern

Telefon: 031 371 00 23

E-Mail: info@qm3.ch

---

### 1. Gesamteindruck (Kapitel 1)

Wurden Ihre Erwartungen gemäss der Projektskizze bzw. wurden die Ziele der Studie erreicht?

- Den Prozess zur Entwicklung des vorliegenden Tramkonzepts beurteilen wir als gut strukturiert.
- Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Workshops bestätigen, dass die Methodik nachvollziehbar war und in einer logischen Art die Analyse und darauf aufbauend auch die Lösungsvorschläge erarbeitet wurden.
- Für QM3 sind die kurz- und mittelfristigen Umsetzungsphasen von grösserem Interesse als die, von (zu) vielen offenen Entscheiden abhängigen, Optionen für den Zielzustand 2030.

### 2. Ziele und Grundsätze (Kapitel 2)

Wie beurteilen Sie die formulierten Ziele und Grundsätze für die Weiterentwicklung des Tram- und des ergänzenden Busnetzes?

- Mit den dargestellten Grundsätzen für die Erarbeitung der Stossrichtungen und der Beurteilung der konkreten Lösungsansätze (wann welches Verkehrsmittel) sind wir einverstanden.
- Die betriebliche Stossrichtung, möglichst alle Tramlinien als Durchmesserlinien zu betreiben, sollte auch für das Busnetz gelten.

### **3. Analyse – Linienast- und Korridorbetrachtung (Kapitel 3)**

Wie beurteilen Sie die Analyse und die daraus gezogenen Fazits?

#### **Linienast Weissenbühl:**

Wir können die Schlussfolgerung („klare Vorteile für den Busbetrieb“) grundsätzlich nachvollziehen. Damit diese Vorteile auch effektiv eintreten, müssen für uns jedoch unbedingt folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Betrieb als Durchmesserlinie ab Bahnhof Weissenbühl Richtung Elfenau oder ZPK.
- Werktags tagsüber durchgehender 6-Min-Takt (Mo.-Fr.) und 10-Min-Takt (Sa.-So.)
- In Schwachlastzeiten (abends und am Wochenende) möglichst gute Abstimmung des Fahrplans auf S-Bahn-Fahrplan ab Bahnhof Weissenbühl.
- Linienführung via Monbijoustrasse (wie heutige Buslinie 10)
- Betrieb als Trolleybuslinie.

Wir bedauern, dass diese von QM3 und aus dem Weissenbühl-Quartier schon vielfach genannten Forderungen alle erst nach 2020 umgesetzt werden sollen und wir bis dahin sogar eine Verschlechterung des Angebots (ab 2014 auch werktags 10-Min-Takt mit nach wie vor am Bahnhof endender Tramlinie) erleiden müssen.

#### **Linienast Fischermätteli:**

Wir können auch hier die Schlussfolgerung („klare Vorteile für den Busbetrieb“) grundsätzlich nachvollziehen. Damit diese Vorteile auch effektiv eintreten, müssen für uns jedoch unbedingt folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- Betrieb als Durchmesserlinie Richtung ZPK, Ostring oder Elfenau.
- Werktags tagsüber durchgehender 6-Min-Takt (Mo.-Fr.) und 10-Min-Takt (Sa.-So.)
- Betrieb als Trolleybuslinie.
- Die Chancen, den Strassenraum quartierverträglicher zu gestalten, sollen nach Einstellung des Trambetriebs möglichst rasch ergriffen werden, insbesondere für den Fuss- und Veloverkehr sind Verbesserungen notwendig (z.B. Brunnmattstrasse/ Weissensteinstrasse).
- Optimierung der Umsteigebeziehungen bei der Haltestelle KV/ Brunnhof. So sollten insbesondere die Umsteigezeit auf die Linien 7/8 stadtauswärts verkürzt werden (z.B. für Schulschwimmen im Weyerli). Optimierungsbedarf sehen wir auch bei den Zugangsdistancen für Fussgänger zum Inselspital.
- Infrastrukturelle Mehrkosten: Da die Linie langfristig sowieso als Buslinie geführt wird, sollte die für Sommer 2014 vorgesehene Teilsanierung der Tramgleise noch einmal grundsätzlich hinterfragt resp. überprüft werden (siehe auch Punkt 7). Damit könnten allenfalls Ausgaben in eine bis 2020 sicher nicht amortisierbare Investition vermieden werden.

#### **Linienast Linie 11:**

Mit dem Fazit, Beibehaltung des Busbetriebs, sind wir einverstanden. In einer späteren Phase sollte eine Umstellung auf Trambetrieb im Rahmen einer ZMB abgeklärt werden.

#### **Linienast Linie 19:**

Sollte das Angebot zum Ostring auf Bus umgestellt werden, dann wäre eine Durchbindung mit dem 19-er Bus Blinzern aus unserer Sicht eine gute Option.

#### 4. Stossrichtungen und Gesamtnetzvarianten (Kapitel 4)

Erachten Sie die aufgezeigten Stossrichtungen als plausibel? Sind die dargestellten Netzvarianten nachvollziehbar?

Grundsätzlich favorisieren wir für den Zielzustand 2030 die Stossrichtungen B und V, weil damit am meisten Durchmesserlinien geschaffen werden können (5 Tram- und 5 bzw. 4 Buslinien). Entsprechend der Analyse teilen wir betreffend Linie 3 und 6 die Meinung, dass sie (eher früher als später) auf Bus umgestellt werden können. Die Aufhebung der 2 traditionellen Tramlinien im Stadtteil 3 dürfte aber nur auf Akzeptanz stossen, wenn damit ein (im Vergleich zur Ist-Situation) besseres ÖV-Angebot geschaffen werden kann, weshalb eine Durchbindung (als Trolleybuslinien) durch die Innenstadt und eine Taktverdichtung aus der Sicht von QM3 unabdingbar sind.

#### 5. Umsetzungsphasen (Kapitel 5)

Erachten Sie die aufgezeigten Umsetzungsphasen als plausibel?

Die dargestellten Umsetzungsphasen sind aus unserer Sicht gut dargestellt. Für die **erste Etappe** wird die Stossrichtung B mit Bus-, resp. Trolleybuslinien Fischermätteli-ZPK und Bahnhof Weissenbühl-Ostring klar favorisiert. Der Zwischenzustand W wird nicht erwünscht, da sich die Verbindung zum Bahnhof Weissenbühl so noch weiter verzögern würde. Die **folgenden Etappen** sind nachvollziehbar beschrieben, wir gehen davon aus, dass wir zu den Entscheidungen nach 2024 noch einmal konkret zurate gezogen werden.

#### 6. Einbindung ins S-Bahn-Netz (Kapitel 6)

Wurden der Stellenwert des Gesamtnetzes und die Einbindung ins S-Bahn-Netz richtig erkannt?

Die Entstehung der neuen Knoten Köniz-Liebefeld und Ostermundigen werden unterstützt. Der Anschluss an den S-Bahnhof Weissenbühl soll möglichst bald mit der Umstellung der Linie 3 auf Busbetrieb (Trolleybus) erreicht werden. Längerfristig sollte auch im Bereich der Haltestelle Fischermätteli ein Umsteigepunkt zur S-Bahn geschaffen werden, mit dem insbesondere die öV-Erreichbarkeit von Köniz/Liebefeld (Buslinie 17) und der neuen Sporthalle Weissenstein deutlich verbessert werden könnte.

## **7. Entscheidungsbedarf (Kapitel 7)**

Erachten Sie den definierten Entscheidungsbedarf als richtig?

Wie in Punkt 5 erörtert, beantragen wir eine weitere Entscheidungsgrundlage, um zu entscheiden, ob die Teilsanierung der Schienen der Linie 6 umgangen werden kann. Neben den Infrastrukturkosten, die bis 2020 sicher nicht abgeschrieben werden können, sehen wir insbesondere aus Angebotssicht Vorteile für einen (Trolley-)Busbetrieb auf der Linie 6.

## **8. Spezielle Optik der Gemeinden / Quartierorganisationen / Verbände, weitere Bemerkungen**

Welche Rahmenbedingungen und Probleme müssen aus der Optik der einzelnen Gemeinden / Quartierorganisationen / Verbände speziell berücksichtigt werden?

Vor dem Hintergrund, dass die beiden traditionellen Tramlinien im Stadtteil 3 mittelfristig zu Buslinien umgestellt werden müssen, was für die betroffenen Quartierbewohner auch mit Komforteinbussen (gilt nur eingeschränkt für das „Blaue Bähkli“) verbunden ist, sollte möglichst bald Klarheit über die weitere ÖV-Erschliessung des Stadtteils geschaffen werden. Für die 1. Etappe der Umsetzungsphase bis ca. 2022 fordert QM3 die Prüfung weiterer Alternativen für die hauptbetroffenen Quartiere Mattenhof/ Fischermätteli und Weissenbühl. Mit dem Ziel einer kurzfristigen (ab 2015) Verbesserung des Angebots auf den Linien 3 und 6 sollten die folgenden beiden Varianten im Sinne einer Zwischenetappe konkreter ausgearbeitet und mit ihren Auswirkungen auf das Gesamtnetz und die Kosten bewertet werden.

Variante 1:

- Linie 6 bereits ab 2015 auf Bus umstellen, Durchmesserlinie nach Elfenau oder Ostring im 6-Min-Takt (Mo.-Fr.) und 10-Min-Takt (Sa.-So.), ab ca. 2020/22 Betrieb als Trolleybuslinie Fischermätteli – ZPK.

Variante 2:

- Linie 3 bereits ab 2014/15 auf Bus umstellen, Anbindung S-Bahnhof Weissenbühl, Durchmesserlinie nach Elfenau oder Ostring im 6-Min-Takt (Mo.-Fr.) und 10-Min-Takt (Sa.-So.), ab ca. 2020/22 Betrieb als Trolleybuslinie Bahnhof Weissenbühl – Elfenau.


Die Diskussion über die beiden Varianten an der Delegiertenversammlung vom 16. September 2013 macht deutlich, dass für eine Positionierung der QM3 für oder gegen eine der beiden Ansätze noch weitere Informationen erforderlich sind. Es reicht nicht aus, die mit der jeweiligen Variante verbundenen Vorteile zu betrachten (bei V1 und V2: dichteres Angebot, bei V2 zudem Schaffung einer neuen Durchmesserlinie und Anbindung Bahnhof Weissenbühl). Erst in Kenntnis der Auswirkungen, sowohl auf das Angebot der anderen Linien<sup>1</sup> als auch auf die Gesamtkosten, werden wir uns ein definitives Urteil bilden können. Wir bitten daher, diese ergänzenden Abklärungen möglichst bald an die Hand zu nehmen und uns über die dabei gewonnenen Ergebnisse zu informieren.

Die Stellungnahme wurde an der Delegiertenversammlung vom 16. September 2013 mit 15 Ja-Stimmen einstimmig verabschiedet.

Bern, 20. September 2013

QM3 – Quartiermitwirkung Stadtteil 3  
Frank Schley, Co-Präsident

Claudia Luder, Leiterin Koordinationsstelle



Kopie an:

- Ueli Müller, Leiter Fachstelle öV, TVS Stadt Bern

---

<sup>1</sup> Die Beurteilung von Lösungen mit dem Weiterbetrieb des Linienasts Fischermätteli als Tram hängt z.B. sehr stark davon ab, in welchem Zeitraum das Angebot am Sonntag (heute 15-min-Takt) verbessert werden kann.