

Amt für Öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

Reiterstrasse 11

3013 Bern

ZMB ÖV Köniz / Bern Süd

Mitwirkungseingabe

Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Möglichkeit, zur ZMB Stellung nehmen zu können. Das Komitee Metro Nord-Süd ist eine parteipolitisch unabhängige Gruppierung aus Personen aus den Bereichen Politik, Wirtschaft und Raum- und Verkehrsplanung. Sie sprechen für sich und nicht für eine Organisation oder Körperschaft. Die Gruppierung hat die Resultate der ZMB analysiert und zeigt sich enttäuscht über die Resultate. In den folgenden Seiten wird diese Haltung begründet.

Fehlende Vision

Die ZMB hätte die einmalige Gelegenheit geboten, die schwierige Situation dieses Korridors im Lichte einer langfristigen Perspektive grundsätzlich neu zu entwickeln und schrittweise umzusetzen. Das Umgekehrte passiert nun: ohne Gesamtperspektive wird auf jeden Nachfrageschritt reagiert. Mit den vorgeschlagenen Lösungsansätzen werden die grundlegenden Mängel dieses Korridors nicht korrigiert:

- Die S6 nach Schwarzenburg wurde vor 120 Jahren als Schmalspurstrecke trassiert und verliert mit dem Umweg über Ausserholligen viel Zeit. Diese S-Bahn wird nie in der Lage sein, die notwendige Grunderschliessung - wie im Bericht S-Bahn Siedlung aus dem Jahr 1992 (!) bereits gefordert - sicherzustellen. Die S-Bahn stellt das Rückgrat der Erschliessung im Kanton Bern dar und verbindet Stadt und Land (Kantonaler Richtplan, Kapitel 3.2 Räumliche Hauptziele). Wie optimal sich eine Erschliessung mit einer autonomen S-Bahn mit dichtem Takt auswirkt, zeigen die S7, die S8 oder die S9 im Norden und Osten von Bern. Nicht von ungefähr haben sich die Bundesämter in den letzten Jahren grossenteils im Norden von Bern angesiedelt. Auch die Swisscom hat in seinem Konzentrationsprozess den Standort Ittigen dem Standort Köniz-Liebefeld vorgezogen. Zweifellos waren auch andere Faktoren von Bedeutung, aber eben auch die Erschliessungsqualität mit der S-Bahn. Eine attraktive S-Bahn zwischen Schwarzenburg und Bern führt auch zu einer deutlichen Verbesserung des Modal Split und dies wiederum zu einer deutlichen Entlastung des Strassennetzes in der Kernagglomeration. Eines der Hauptziele des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept der Region Bern.
- Die investierte Milliarde in den RBS-Bahnhof Bern bleibt Stückwerk, wenn der Bahnhof ein «Sackbahnhof» bleibt, und entsprechend gewaltige betriebliche Mängel aufweist und

hohe Kosten generiert. Ein Durchgangsbahnhof würde betriebliche Chancen eröffnen, die in der ZMB völlig untergegangen sind.

- Die im kantonalen Richtplan richtig festgelegte Zentrumsstruktur mit Regionalzentren, Agglomeration, Kernagglomeration sowie Kantonszentrum und die damit verbundene Erschliessungsstrategie mit der S-Bahn, fehlt in den Überlegungen der ZMB gänzlich.
- Wäre der Korridor Süd effizient mit einem Mittelverteiler (S-Bahn) erschlossen, ergäben sich für diesen Korridor ganz neue Entwicklungsperspektiven und Chancen. Alleine die in den Gesundheitsstandort Bern bzw. in das Universitätsspital Insel investierte Milliarde erfordert auch eine adäquate Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr: sprich eine S-Bahn.

Attraktivitätssteigerung des Durchmesserbetriebes vergessen

Im normalspurigen Teil des Bahnhofs Bern kommen an:

- Von Süden/Westen 5 normalspurige S-Bahnlinien (Brünnen-Neuenburg/Murten, Laupen, Freiburg, Schwarzenburg, Belp/Thun)
- Von Norden/Osten 4 normalspurige S-Bahnlinien (Biel, Burgdorf-Solothurn/Sumiswald, Langnau, Thun)

Damit können nicht alle Züge als Durchmesser verkehren. Durchmesserlinien bringen aber mehr umsteigefreie Verbindungen zu den Arbeitsplätzen in den Vororten (Liebefeld/Köniz, Worblaufen/Zollikofen/Ittigen) und reduzieren wesentlich den Autoverkehr. Ohne RBS-Durchbindung bleibt die Schwarzenburger Linie eine Sackgasse!

Andere Städte haben den Wert der Durchmesserlinien erkannt und solche mit z.T. hohen Kosten geschaffen:

- S-Bahn Zürich mit Bahnhof Museumstrasse und der Zürichberglinie seit 1990;
- Mit der Verlängerung der «Ficelle» vom Zentrum Lausanne nach Norden ist 2008 eine hervorragende Süd-Nord-Durchmesserlinie entstanden;
- Der 2014 in Betrieb genommene Durchgangsbahnhof Löwenstrasse Zürich wird auch von S-Bahnen benutzt;
- Durchmesserlinie der Appenzellerbahnen in St.Gallen seit 2018;
- Durchmesserlinie Genf (Léman-Express) seit 2019.

Geplant ist in Basel ein «Herzstück», das neue Durchmesserlinien nach Basel Nord und Deutschland erlauben wird. Auch der angedachte Tiefbahnhof Luzern wird nicht nur dem Fernverkehr, sondern auch den S-Bahnen Durchmesserlinien ermöglichen.

All diese umsteigefreien Verbindungen fördern das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, verbessern die Erreichbarkeit der zunehmend ausserhalb des Stadtzentrums liegenden Arbeitsplätze und erhöhen damit den volkswirtschaftlichen Nutzen und reduzieren die Betriebskosten (Wegfall der Endaufenthaltszeiten). Weder die volkswirtschaftlichen Effekte noch die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen sind in die Entscheidung der ZMB eingeflossen.

Alle grösseren Schweizer Städte haben neue Durchmesserlinien geschaffen oder werden sie noch bauen. Will sich Bern diesem Trend nicht auch anschliessen?

Bern als nationales Gesundheitszentrum in Frage stellen?

Gar nicht berücksichtigt wird, wie sich das Inselareal gegenüber den anderen konkurrierenden Zentren bezüglich Erschliessung aufstellt:

- Das Lausanner CHUV hat nun seit 15 Jahren eine exzellente Metroverbindung zum Bahnhof.
- Vor 4 Jahren wurde die S-Bahn-Durchmesserlinie Genf mit der unterirdischen Zwischenstation Champel eröffnet, mit direktem Fussgängerzugang zu den Hôpitaux Universitaires de Genève.
- Basel plant eine S-Bahn-Durchmesserlinie durch die Innenstadt (Herzstück), die mit der Station «Mitte» eine umsteigefreie Verbindung Region – Basler Universitätsspital schafft.
- Einzig Zürich hat nur eine Tramverbindung Bahnhof-Unispital. Aus diesem Mangel hat man gelernt und vis-à-vis des Flughafenbahnhofs im «Circle» ein «Ambulantes Gesundheitszentrum USZ Flughafen» eingerichtet.

Welche Schlüsse zieht man in Bern aus dieser Entwicklung? Wo wurde dies in der ZMB berücksichtigt?

Denken vom Kleinen ins Grosse

Der Fokus der ZMB liegt auf den Feinverteiltern. Für das Szenario «Dynamisch» wird eine Tramlösung vorgeschlagen. Mit einer effizienten S-Bahn im Sinne der RBS-Varianten wäre ein Tram unnötig. Im Gegensatz zu Ostermundigen besitzt Köniz zwei (starke) Bus-Erschliessungsachsen, die eine hervorragende Feinerschliessung sicherstellen. Und: Ein Prozess für die Realisierung eines neuen Trams würde mindesten 20 Jahre dauern und wäre ebenfalls mit hohen Kosten für Kanton und Gemeinden verbunden. Auch eine Tramer-schliessung für die Insel würde sich mit den RBS-Varianten erübrigen. Dieser Punkt wäre ebenfalls in die Kostenüberlegungen mit einzubeziehen.

Positive städtebauliche Effekte unterschätzt

Klar ist: Die RBS-Varianten würden die positivsten städtebaulichen Effekte bringen. Nicht nur das betroffene Strassennetz könnte neu geordnet, auch der dringend notwendige Platz könnte dem öffentlichen Verkehr und dem Veloverkehr zugesprochen werden. Zudem wäre es möglich, den frei werdenden Bahnkorridor im Liebfeld als begrünter Fuss- und Velokorridor auszugestalten. Das Resultat wäre eine verbesserte Lebensqualität, welche zu monetarisieren und in der Gesamtbilanz zu berücksichtigen wäre.

Kosten: Vergleich Äpfel mit Birnen und unvollständig oder falsch

Die RBS-Varianten sind zweifellos die teuersten Varianten, aber auch die Varianten mit dem grössten Nutzen. Langfristig wird sich die Bilanz zugunsten der RBS-Varianten verlagern. Die notwendigen Massnahmen zur Leistungssteigerung im Knoten Holligen, die teilweise durch die S6 bedingt sind, der oberirdische Doppelspurausbau im Liebfeld, die Taktverdichtungen von Bussen oder der Ausbau des Netzes mit Tramlösungen nach Köniz und in die Insel würden auch mehrere hundert Millionen kosten und hohe betriebliche Kosten generieren (wir verweisen hier auf die Stellungnahme der RBS, die aufzeigt, dass mit falschen Kostensätzen gerechnet wurde). Nicht zu unterschätzen sind auch die Kosten die

durch die starke Abnutzung der Gleise und den erhöhten Unterhalt der Zugskompositionen generiert werden. Auch ist zu berücksichtigen, wer die Kosten trägt. Es ist zwar richtig und im Sinne aller, eine wirtschaftliche Lösung zu finden. Für die Finanzierung ist es aber auch entscheidend, welcher Verteilschlüssel zum Tragen kommt. Mit den RBS-Varianten hätte der Kanton erneut ein Schlüsselprojekt, das zum grossen Teil durch den Bund finanziert wird. Verglichen mit anderen Projekten wie der Tiefbahnhof Luzern oder der Grimseltunnel ist die RBS-Variante zweifellos konkurrenzfähig.

Fazit

Die Beurteilung erfolgte aus kleinräumiger Sicht (bottom up) der Feinerschliessung. Gefragt ist jedoch eine mutige Langfriststrategie im Lichte der Ziele des kantonalen Richtplans und des RGSK zur Stärkung dieses Kantons und der Region Bern. Aus der Beurteilung ergeben sich folgende Forderungen:

Forderung 1: Abgeleitet vom kantonalen Richtplan und vom RGSK: Erarbeiten einer entwicklungspolitischen Strategie als Grundlage zur Beurteilung der ÖV-Entwicklungsvarianten.

Forderung 2: Schrittweises Beurteilen im Lichte der ÖV- Hierarchie: welches ist die beste Erschliessung mit der S-Bahn (Mittelverteiler) und darauf aufbauend, welches ist die beste Erschliessung mit Tram und Bus (Feinverteiler).

Forderung 3: Miteinbezug der Überlegungen im Lichte des neuen RBS-Bahnhofs Bern und der verbesserten Erschliessung von bedeutenden Standorten wie die Insel sowie der Einbezug städtebaulicher Überlegungen.

Forderung 4: Kostenvergleich der verschiedenen Ausbauszenarien bei einem Vollausbau. Investitions- und Betriebskosten, Aufzeigen der Finanzierung. Einbezug des Nutzens durch die Entlastung des Stassennetzes.

Forderung 5: Aufzeigen einer betrieblichen Übergangslösung mit minimalen baulichen Massnahmen für die bestehende S6 bis zur Realisierung der RBS-Varianten mit einem Viertelstundentakt.

Forderung 6: Zeitverzugsloses Fortsetzen der Planung und Anmeldung des Projekts in der Investitionsplanung des Bundes. Insbesondere sollte die Chance des RBS-Bahnhofneubaus Bern für eine rasche Fortsetzung der S7 in den Raum Insel genutzt werden.

Wir sind überzeugt, dass mit einer Neubeurteilung im Sinne der genannten Kritikpunkte eine grundsätzlich andere Lösung in den Vordergrund rückt. Wir danken Ihnen, dass Sie unsere Argumente berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

Für das Komitee Metro Nord-Süd



Marco Rupp
Gemeindepräsident
Ittigen



Uwe Jocham
Direktionspräsident
Insel Gruppe



Urs Rohrbach
Gemeindepräsident
Schwarzenburg