

1609 Richtlinienmotion (BDP, Grünliberale, EVP, CVP, Grüne) "Mittelfristige Verkehrslösung auf der Strecke Bern Bahnhof-Schliern"

Abschreibung; Direktion Planung und Verkehr

1. Ausgangslage

Am 23. Mai 2016 wurde die Antwort des Gemeinderates zur Richtlinienmotion von BDP, Grünliberale, EVP, CVP und Grüne 1609 "Mittelfristige Verkehrslösung auf der Strecke Bern Bahnhof-Schliern" im Parlament behandelt (Beilage 1). Das Parlament erklärte die Richtlinienmotion erheblich. Damit erhielt der Gemeinderat den Auftrag, sich bei den zuständigen Stellen der Region sowie des Kantons für die Erstellung eines Berichtes betreffend Mittelfristige Verkehrslösung auf der Strecke Bern Bahnhof-Schliern einzusetzen.

In diesem Antrag geht es darum, das Parlament über den aktuellen Stand der Arbeiten und Abklärungen zu informieren und die Richtlinienmotion nach Ablauf der Erfüllungsfrist vom 23.05.2018 abzuschreiben.

2. Rückblick

Nachdem am 28. September 2014 die Umstellung der Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb von den Könizer Stimmberechtigten abgelehnt wurde, hat der Gemeinderat die Eckwerte für die künftige Verkehrsplanung festgelegt. Diese wurden in einem Schreiben an die Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM), Bereich Verkehr sowie einer Medienmitteilung erläutert (Beilage 2). Die Ablehnung der Tramvorlage zog auch eine Reihe von Vorstössen im Parlament nach sich, hier eine Übersicht:

Form	Text	Im Parlament	Resultat	Abschreibung
Interpellation	1420 „Verkehr in Köniz wie weiter?“	23.03.2015	nicht befriedigt	
Postulat	1423 Zukunft Buslinie 10	27.04.2015	erheblich	22.05.2017
Interpellation	1506 „Viertelstundentakt der S6 in Köniz“	26.05.2015	teilweise befriedigt	
Richtlinienmotion	1609 "Mittelfristige Verkehrslösung auf der Strecke Bern Bahnhof-Schliern"	23.05.2016	erheblich	aktuelles Geschäft
Richtlinienmotion	1611 „Metro Nord-Süd: Verlängerung der RBS-Linie nach Köniz-Schwarzenburg“	19.09.2016	erheblich	Beantwortung offen
Richtlinienmotion	1613 „Für eine rasch realisierbare Süd - Nord-Achse“	14.11.2016	zurückgezogen	
Interpellation	1717 Übergangsmassnahmen 2018-21; Buslinie 10	04.12.2017	teilweise befriedigt	

Alle Vorstösse wurden auf der Basis der vom Gemeinderat definierten „Eckwerte für die künftige Verkehrsplanung“ beantwortet. Im Grossen Rat wurden von Grossratsmitgliedern aus Köniz ebenfalls Vorstösse zum Thema eingereicht, die Geschäfte finden sich in der Beilage 3. Zuständig für die Planung des öffentlichen Verkehrs in der Region Bern ist die Regionalkonferenz Bern Mittelland, Bereich Verkehr.

Wie der Vorstossbeantwortung in der Beilage 1 entnommen werden kann, hat die RKBM im Frühjahr 2015 einer Planungsgemeinschaft den Auftrag erteilt, kurz- und mittelfristige Lösungen im Korridor der Linie 10 für die Angebotskonzepte 2018-21 und 2022-2025 aufzuzeigen. Im Zusammenhang mit der erneuten Abstimmung zum Tramprojekt in der Gemeinde Ostermundigen hat die Kommission Verkehr beschlossen, in einem ersten Schritt die kurzfristigen Massnahmen zur öffentlichen Mitwirkung zu bringen. Dieser Prozess wurde mit der Veröffentlichung des Mitwirkungsberichtes im Mai 2016 abgeschlossen. Seither laufen die Vorbereitungen für die Umsetzung. Die Arbeiten für die mittelfristigen Massnahmen wurden Anfang 2017 von der RKBM neu gestartet.

3. Stand zu Ziffer 1: Verkehrskonzept **Erster Schritt: Erarbeitung Projektskizze mit Pflichtenheft**

Unter der Federführung der RKBM soll ein breitgefächertes Projekt „Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern“ entwickelt werden. In einem ersten Schritt wurde die Projektskizze mit Pflichtenheft für die Einholung von Offerten für die Auftragsvergabe an externe Büros erarbeitet. Bei den folgenden Textabschnitten handelt es sich um Auszüge dieser Projektskizze. Das ganze Dokument findet sich in der Beilage 3.

Ausgangslage

Gemeinsam mit dem Amt für öffentlichen Verkehr AÖV, der Stadt Bern und der Gemeinde Köniz will die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM eine langfristige Netzstrategie ÖV für die Kernagglomeration Bern erarbeiten. Diese ist für die ganze Region Bern-Mittelland von Bedeutung, da ein funktionierendes ÖV-Netz in der Kernagglomeration zentral für das Zusammenspiel der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der ganzen Region ist. Die Weiterentwicklung des regionalen Tramnetzes in der Kernagglomeration Bern wurde nach den negativen Volksentscheiden zu «Tram Region Bern» nicht weiterverfolgt. Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zeigte sich jedoch die Notwendigkeit, die Rahmenbedingungen für das Tram- und Busnetz in der Kernagglomeration weiterzuentwickeln und festzulegen. Auch drängende Fragen wie die Feinerschliessung durch den ÖV im Raum Bern Süd-Köniz oder die Belastung der Umsteigeanlagen am Bahnhof Bern und der Innenstadt sowie der Umgang mit geplanten Siedlungsentwicklungen mit gewichtigen Verkehrsvolumen, erfordern eine Überprüfung des bestehenden Systems und der bisherigen Ausbaustrategie.

Fokusbilder

Bei der Erarbeitung der Netzstrategie ÖV sind im vorgegebenen Perimeter die Auswirkungen auf folgende Hotspots zu untersuchen:

- *Bahnhof Bern, Umsteigeanlagen*
- *Berner Innenstadt*
- *Hirschengraben*
- *Inselareal**
- *Köniz-Liebefeld*
- *Korridor Kapazität Bern Süd-Köniz*
- *Bei der Untersuchung der Hotspots sind folgende Punkte zu betrachten:*
- *Kapazität des Systems (technische Leistungsfähigkeit, Umsteigekapazität, ...)*
- *Belastbarkeit/Verträglichkeit für das Umfeld*

**(Für die Erschliessung des Inselareals steht die Variante „Metro“ im Fokus)*

Perimeter/Abgrenzung

Zum Perimeter gehört das Feinverteilternetz der Kernagglomeration inklusive der Umsteigeknoten Köniz, Kleinwabern, Kehrsatz, Muri, Gümligen, Bolligen, Ittigen, Worblaufen, Zollikofen, Brünnen, Niederwangen.

Erwartete Resultate/Ergebnisse

Das Lieferobjekt ist die Netzstrategie ÖV, welche als Stossrichtung der zukünftigen Entwicklung des ÖV-Netzes dient bzw. den langfristigen Zielzustand des ÖV-Netzes beschreibt. Basierend auf dieser langfristigen Ausbaustrategie werden Umsetzungsschritte für die Entwicklung des ÖV-Netzes inkl. Linienverknüpfungen aufgezeigt.

Aus einer langfristigen Optik sollen fachliche Antworten auf zentrale Fragen zur Weiterentwicklung des ÖV-Netzes gesucht werden, die immer wieder gestellt werden. Ein grober Machbarkeits- und Finanzierbarkeitsnachweis für die Netzstrategie ÖV liegt vor und allfällige erforderliche Vertiefungen sind aufgezeigt.

4. Zweiter Schritt: Vergabeprozess

Auf Basis der Projektskizze und des Pflichtenhefts wurden am 23. Januar 2018 sechs Büros zur Einreichung einer Offerte eingeladen.

Bei der RKBM wurde für die Projektbearbeitung ein Betrag von CHF 240'000.-- reserviert. An diesen Kosten beteiligt sich die Gemeinde mit dem ordentlichen jährlich fälligen Beitrag an die RKBM, ein zusätzlicher projektspezifischer Kostenbeitrag ist nicht vorgesehen. Der Entscheid zur Auftragsvergabe soll in der Kommission Verkehr am 26. April 2018 gefällt werden.

5. Dritter Schritt: Projektbearbeitung, Mitwirkung und Abschluss

Ziel: Die Ergebnisse des Auftrages «Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern» liegen im Sommer 2019 als Bericht zur Mitwirkung vor.

Folgende Meilensteine wurden in der Projektskizze festgelegt:

Meilenstein	Zeitraum
Offertverfahren, Offertbeurteilung, Vergabeantrag Begleitgruppe	Januar-März 2018
Auftragsvergabeentscheid KV (vorbehältlich Kreditentscheid RV s.u.)	Do 26. April 2018
Genehmigung Kreditantrag z.H. RV durch GL	Mi 9. Mai 2018
Kreditentscheid RV	Do 21. Juni 2018
Startsitzung	Di 3. Juli 2018
Erarbeitung Netzstrategie ÖV: Arbeitspakete 1 bis 3	
Präsentation Zwischenfazit in der Kommission Verkehr	
Erarbeitung Netzstrategie ÖV: Arbeitspaket 4 und 5	
Workshop mit der Kommission Verkehr (als Abschluss Arbeitspaket 5)	Q1/Q2 2019
Erarbeitung Netzstrategie ÖV: Arbeitspakete 6 bis 8	
Abgabe Bericht zur Mitwirkung	Ende Juli 2019
Verabschiedung Bericht zur Mitwirkung durch KV	August 2019
Öffentliche Mitwirkung	Q3/Q4 2019
Mitwirkungsbericht, Bereinigung, Erstellung Schlussbericht	Q4/2019– Q1/2020
Verabschiedung Schlussbericht durch KV	Februar 2020

6. Stand zu Ziffer 2: Bundesgelder

Die Frage der Bundesgelder im Vorstoss Ziffer 2, wurde dem zuständigen Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons (AöV) zum Zweck der Aktualisierung direkt gestellt. Sie wurde Anfang Februar 2018 mit folgendem Wortlaut beantwortet:

Eine wesentliche Massnahmenänderung, wie in diesem Fall die Verwendung eines alternativen Verkehrsmittels, hat den Nachweis zu erbringen, dass sowohl die Programmwirkung wie auch die Wirkung der Massnahme gleich bleiben. Wesentliche Massnahmenänderungen mit höheren Investitionskosten gegenüber dem ursprünglichen Projekt können sich zudem nicht auf den festgelegten Beitragssatz berufen, da in der Leistungsvereinbarung maximale Bundesbeiträge für jedes Projekt festgelegt werden. Für Projekte, welche mit Beiträgen aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert werden, hat der Bund eine Umsetzungsfrist bis Ende 2027 festgelegt.

Der Bau des Trams Bern-Ostermundigen hat keine direkten Auswirkungen auf die Finanzierung einer Alternativlösung in Köniz. Die beiden Vorhaben werden beim Bund als separate Agglomerationsprojekte geführt.

7. Fazit

Der Prozess unter der Federführung der RKBM zur Erarbeitung von mittelfristigen Verkehrslösungen auf der Strecke Bern Bahnhof-Schliern dauert wesentlich länger als ursprünglich erwünscht. Dies hat zum einen mit der Komplexität des Themas zu tun. Wie den Ausschnitten der Projektskizze in Kap. 3 entnommen werden kann, ist für die Beurteilung des Korridors Köniz-Schliern eine Gesamtbetrachtung des ÖV Netzes in der Kernagglomeration erforderlich. Mit den bestehenden Durchmesserlinien und den vorhandenen Traktionen ist die isolierte Betrachtung nur eines Korridors nicht zielführend. Dazu ist aufwändige Grundlagenarbeit erforderlich. Zum anderen hat der personelle Wechsel in der Verkehrsbereichsleitung der RKMB dazu geführt, dass es bei der Projektdefinition zu Verzögerungen gekommen ist.

Mit dem Versand der Unterlagen an die erwähnten Büros am 23. Januar 2018 und dem darin enthaltenen Terminplan hat das Vorhaben nun definitiv Fahrt aufgenommen. Die interessierten Verbände und Organisationen können sich im zweiten Semester 2019 zu den erarbeiteten Resultaten äussern. Die Verwaltung wird auf fachlicher Ebene im Projektteam und politisch mit dem Vorsteher der Direktion Planung und Verkehr in der Kommission Verkehr der RKBM den Prozess steuern und damit sicher stellen, dass die Bedürfnisse und Interessen der Gemeinde Köniz in den Arbeiten berücksichtigt sind. Entsprechen die Resultate in den Planungen den vom Bund festgelegten Kriterien (siehe Ziffer 6), sind die Bundesgelder noch bis 2027 dafür reserviert. Mit dem beschriebenen Vorgehen und den darin involvierten Personen und Institutionen ist die Verankerung des Vorhabens auf lokaler und regionaler Ebene sichergestellt.

Gemäss dem Geschäftsreglement des Parlaments werden Motionen mit Richtliniencharakter nach der traktandierten Behandlung der gemeinderätlichen Berichterstattung im Parlament stillschweigend abgeschrieben.

Köniz, 14. Februar 2018

Der Gemeinderat

Beilagen

- 1) Parlamentsantrag Beantwortung vom 20. April 2016
- 2) „Eckwerte für die künftige Verkehrsplanung“, Schreiben an die Regionalkonferenz Bern Mittelland (RKBM), Bereich Verkehr und Medienmitteilung
- 3) Parlamentarischer Vorstoss Grosse Rat. Gemeinsame Antwort, des Regierungsrates, Gemeinsame Antwort zu M 112-2016, M 129-2016 und M 182-2016
- 4) RKBM Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern, Projektskizze mit Pflichtenheft für die Einholung von Offerten, 23. Januar 2018

1609 Richtlinienmotion (BDP, Grünliberale, EVP, CVP, Grüne) "Mittelfristige Verkehrslösung auf der Strecke Bern Bahnhof–Schliern"

Beantwortung; Direktion Planung und Verkehr

Vorstosstext

1. Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton, allenfalls bei der RKBM, für die Erstellung eines Berichts über ein mittelfristig umsetzbares Verkehrskonzept zur Kapazitätserhöhung entlang der Strecke Bern Bahnhof–Schliern ein. Das Verkehrskonzept berücksichtigt angemessen die Interessen von ÖV, MIV und Langsamverkehr. Insbesondere in Bezug auf die Sicherheit ist das Konzept velo- und fussverkehrsfreundlich ausgestaltet. ÖV-seitig beinhaltet es Doppelgelenkbusse.
2. Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass die Voraussetzungen für eine anschliessende Umsetzung einer solchen Verkehrslösung im Rahmen des Angebotskonzepts 2022–2025 intakt bleiben. Dabei gilt sein besonderes Augenmerk der Sicherung der Bundesgelder, die aus dem Projekt Tram Region Bern für den Könizer Ast reserviert sind.

Begründung

Aufgrund des zu erwartenden Zuwachses an Wohn- und Arbeitsplätzen vornehmlich im Raum Liebefeld wird die Kapazität auf Teilen der Strecke Bern Bahnhof–Schliern nach Einschätzung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland ungefähr ab 2020 knapp – dies auch unter Berücksichtigung der im Angebotskonzept 2018–2021 vorgesehenen Verdichtungskurse. Das Projekt Tram Region Bern, welches zur Steigerung der ÖV-Kapazität auf der Strecke Ostermundigen–Bern Bahnhof–Schliern geplant war, wurde in Köniz deutlich abgelehnt. Als verkehrstechnisch zweckmässige und vermutlich mehrheitsfähige Lösung bleibt somit mittelfristig nur der Einsatz grösserer Busse. Die vorliegende Motion lässt offen, ob die Busse künftig nur bis zum Bahnhof Bern verkehren sollen oder ob sie auch einen anderen Ast wie heute Bern–Ostermundigen erschliessen. Um die in Vergangenheit geäusserte Kritik an Doppelgelenkbussen zu würdigen, muss der Einsatz dieser Busse so ausgestaltet sein, dass auch Sicherheit und Attraktivität für den Velo- und den Fussverkehr gewährleistet sind. Dabei soll insbesondere das Potenzial der Sicherheitstechnik moderner Busse genutzt werden.

Damit die Möglichkeit offengehalten wird, das Verkehrskonzept terminlich auf das Angebotskonzept 2022–2025 hin umzusetzen, muss die Studie bis Ende 2016 erstellt und dem UVEK in geeigneter Form zur Kenntnis gebracht werden. Nach Ablauf dieser Frist droht der Verlust eingestellter Bundesgelder. Der Gemeinderat soll in Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und dem Kanton alles daransetzen, dass die beim Bund für den Könizer Ast des Projekts Tram Region Bern reservierten Mittel von maximal 31.27 Mio. CHF (Massnahme 351.014) für die Umsetzung des beschriebenen Verkehrskonzepts reserviert bleiben. Es ist insbesondere darauf zu achten, dass die Trägerschaft von Tram Region Bern, also der Kanton, nicht auf diese Gelder verzichtet.

Eingereicht

14. März 2016

Unterschieden von 15 Parlamentsmitgliedern

Casimir von Arx, Thomas Frey, Toni Eder, Hansueli Pestalozzi, Barbara Thür, Thomas Marti, Katja Niederhauser-Streiff, Mathias Rickli, Elena Ackermann, Bruno Schmucki, Bernhard Zaugg, Ulrich Kropf, Stephan Rudolf, Christina Aebischer, Andreas Lanz

Antwort des Gemeinderates

Formelle Prüfung

Der Gegenstand dieser Motion fällt in den ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates. Im Fall einer Erheblicherklärung kommt der Motion daher der Charakter einer Richtlinie zu.

Zu Ziffer 1:

In Folge der Ablehnung des Projektes „Tram Region Bern“ hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts 2018-2021 die Linie 10 analysieren und Übergangsmassnahmen zur Entschärfung der Kapazitätsengpässe erarbeiten lassen. Die Gemeinde Köniz war nebst der Stadt Bern und der Transportunternehmung ebenfalls in der Begleitgruppe vertreten. Die öffentliche Mitwirkung hat im Februar/März 2016 stattgefunden.

Die RKBM hat zu diesem Zweck im Frühling 2015 einen Auftrag an eine Planungsgemeinschaft vergeben. Der Auftrag hatte folgende Zielsetzung:

- Die Projektskizze fokussiert auf Übergangsmassnahmen für das Regionale Angebotskonzept 2018–2021 ohne grössere Infrastrukturmassnahmen. Für das folgende Regionale Angebotskonzept 2022–2025 ist die Weiterentwicklung aufzuzeigen. Dabei ist auf die Kompatibilität mit langfristigen Massnahmen zu achten.
- Ziel ist, aus fachlicher Sicht eine Bestvariante zur Bewältigung der Nachfrage auf der Linie 10 mit Bussen bis etwa zum Jahr 2025 unter Berücksichtigung der technischen und betrieblichen Machbarkeit sowie der Wirtschaftlichkeit zu bestimmen. Insbesondere sind die Anforderungen und Rahmenbedingungen für den Einsatz von Doppelgelenk(trolley)bussen aus technischer und verkehrlicher Sicht zu klären.

Mit der Bekanntgabe der erneuten Abstimmung zum Tramprojekt in der Gemeinde Ostermundigen, hat die Kommission Verkehr der RKBM beschlossen, die öffentliche Mitwirkung auf die Massnahmen der Angebotsperiode 2018-21 zu begrenzen. Da es unmöglich ist, bis 2018 Doppelgelenkbusse in Betrieb zu nehmen, mussten alle Varianten, die solche Fahrzeuge vorgesehen haben, verworfen werden.

In der bisher bereits erfolgten Analyse durch die Planungsgemeinschaft sind mittelfristige Lösungsansätze aber dennoch untersucht worden. Diese werden nach der Abstimmung in Ostermundigen wieder aufgenommen. Die RKBM wird das Projekt weiterführen und im Jahr 2016/2017 Ansätze für mittelfristige Lösungen mit Aufwärtskompatibilität erarbeiten. Darin sollen die im Vorstosstext genannten Anliegen einfließen

Die Gemeinde Köniz wird auch im zukünftigen Projekt für mittelfristige Lösungen auf der Linie 10 in der Begleitgruppe vertreten sein. Sie wird sich dafür einsetzen, dass im Konzept auch die anderen ÖV-Linien, der motorisierte Individualverkehr, die Velofahrenden und die zu Fussgehenden in der Lösungsfindung einbezogen werden.

Zu Ziffer 2:

Die Bundesgelder aus dem Infrastrukturfonds für das Agglomerationsprojekt „Tram Region Bern“ sind solange reserviert, bis der Kanton Bern dem Bund offiziell den Verzicht auf den Bau von „Tram Region Bern“ mitteilt. Das ist bislang – im Hinblick auf die Abstimmung in der Gemeinde Ostermundigen – nicht erfolgt.

Die Beiträge aus dem Infrastrukturfonds an das Projekt „Tram Region Bern“ wurden vom Bund projektbezogen zugesichert. Die Beiträge können somit nicht ohne weiteres anderweitig beansprucht werden. Eine „Sicherung“ der Bundesgelder könnte somit nur ins Auge gefasst werden, indem ein alternatives, vergleichbares Projekt erarbeitet und dem Bund mit entsprechenden Anträgen zur Prüfung unterbreitet wird.

Der Regierungsrat hat nach der Ablehnung des Projektes Tram Region Bern die auf kantonaler Ebene für dieses Projekt reservierten Kredite freigegeben und anderweitig eingesetzt. Für ein alternatives Projekt müssten deshalb sowohl beim Kanton Bern wie auch in der Stadt Bern neue Kreditbeschlüsse durch das jeweilige finanzkompetente Organ erwirkt werden.

Der Gemeinderat hat sich verschiedentlich bei der RKBM und dem Kanton dahingehend vernennen lassen, dass die in der Zweckmässigkeitsbeurteilung von 2008 erarbeitete Variante M weiterverfolgt und beim Bund eingereicht werden soll.

Fazit:

Die Forderungen und Fragen der Motion decken sich mit den Absichten des Gemeinderates. Da es sich um eine Richtlinienmotion handelt, beantragt der Gemeinderat, die Motion als Postulat erheblich zu erklären.

Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Parlament, folgenden Beschluss zu fassen:

Die Motion wird als Postulat erheblich erklärt.

Köniz, 20. April 2016

Der Gemeinderat

Beilagen

Formelle Prüfung der Motion vom 7. April 2016



Köniz, 7. April 2016 rc

1609 Dringliche Motion (BDP, Grünliberale, EVP, CVP, Grüne) "Mittelfristige Verkehrslösung auf der Strecke Bern Bahnhof - Schliern"
Formelle Prüfung der Motion

Gemäss der gemeinderätlichen Weisung HA 11 prüft der Gemeindeschreiber, ob der Gegenstand von eingereichten Motionen im ausschliesslichen Zuständigkeitsbereich des Gemeinderates liegt. In diesem Fall käme einer Motion der Charakter einer Richtlinie zu.

Die reglementarische Grundlage in Art. 53 Abs. 1 des Geschäftsreglements des Parlamentes:

Eine Motion verpflichtet den Gemeinderat, einen bestimmten Beschlusses- oder Reglementsentwurf vorzulegen oder eine Massnahme zu treffen. Soweit der Gegenstand der Motion in der ausschliesslichen Kompetenz des Gemeinderates liegt, kommt ihr der Charakter einer Richtlinie zu.

Mit der vorliegenden Motion wird der Gemeinderat beauftragt:

1. Der Gemeinderat setzt sich beim Kanton, allenfalls bei der RKBM, für die Erstellung eines Berichts über ein mittelfristig umsetzbares Verkehrskonzept zur Kapazitätserhöhung entlang der Strecke Bern Bahnhof–Schliern ein. Das Verkehrskonzept berücksichtigt angemessen die Interessen von ÖV, MIV und Langsamverkehr. Insbesondere in Bezug auf die Sicherheit ist das Konzept velo- und fussverkehrsfreundlich ausgestaltet. ÖV-seitig beinhaltet es Doppelgelenkbusse.
2. Der Gemeinderat setzt sich dafür ein, dass die Voraussetzungen für eine anschliessende Umsetzung einer solchen Verkehrslösung im Rahmen des Angebotskonzepts 2022–2025 intakt bleiben. Dabei gilt sein besonderes Augenmerk der Sicherung der Bundesgelder, die aus dem Projekt Tram Region Bern für den Könizer Ast reserviert sind.

Die Motionäre wollen, dass sich der Gemeinderat bei den zuständigen Stellen für eine mittelfristige Verkehrslösung auf der Strecke Bern Bahnhof – Schliern einsetzt.

Im Rahmen seiner allgemeinen Zuständigkeiten setzt sich der Gemeinderat für die Anliegen der Gemeinde ein und vertritt diese nach aussen.

Fazit: Mit der Erheblicherklärung dieser Motion gibt das Parlament dem Gemeinderat eine Richtlinie vor.

Cornelia Rauch
Stv. Gemeindeschreiberin



Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Bereich Verkehr
Holzikofenweg 22
Postfach 8623
3001 Bern

Zuständige Verwaltungsstelle:
Abteilung Verkehr und Unterhalt

Köniz, 4. Februar 2015

Korridor Köniz/Liebefeld, Eckwerte für die künftige Verkehrsplanung

Sehr geehrter Herr Reusser
Sehr geehrte Damen und Herren

Gemäss den Beschlüssen der Behördendelegation Tram Region Bern vom 13. Oktober 2014 sind die aufgrund der Ablehnung der Kreditvorlagen Tram Region Bern in den Gemeinden Köniz und Ostermundigen nötigen Nachfolgeplanungen unter der Federführung der Regionalkonferenz Bern-Mittelland abzuwickeln. Der Gemeinderat hat als Input für diese Planungsprozesse Eckwerte für die künftige Verkehrsplanung im Korridor Köniz/Liebefeld diskutiert. Dabei wurden Massnahmen und Optionen bezeichnet, die insbesondere auf ihre Verkehrswirksamkeit, Verträglichkeit mit den Nachbargemeinden sowie Kosten im Detail zu prüfen sind. Zeitlich sind sie auf die jeweiligen Perioden der Kantonalen Angebotskonzepte abgestimmt. Der Gemeinderat bittet die RKBM, Bereich Verkehr, im Rahmen der ordentlichen Planungsverfahren folgende Massnahmen im Detail zu prüfen:

Grundsätzliches

Kurz- und mittelfristig ist die Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb nicht mehr weiter zu verfolgen. Schienengebundene Lösungen (Tram, Metronet u.ä) sind aber langfristig, d.h. für die Inbetriebnahme im Angebotskonzept 2026-29 bzw. 2030-33, ins Auge zu fassen. Um im betroffenen Korridor rasch zusätzliche ÖV-Kapazitäten bereitstellen zu können, werden die RKBM sowie der Kanton und die Bahnunternehmen aufgefordert, alles zu unternehmen, um den vorgesehenen ¼-Std-Takt auf der S6 möglichst rasch einzuführen.

Im Rahmen der Erarbeitung des Angebotskonzeptes 2018 – 21 sind zu prüfen:

- Splitting der Buslinie 10 beim Bahnhof Bern in einen Ast Köniz bzw. Ostermundigen und Prüfung anderer Durchmesservarianten wie z.B. Köniz - Länggasse. Die auf den jeweiligen Ästen entstehenden Verspätungen sollen so nicht - wie heute der Fall - auf den andern Ast übertragen werden.
- „Internes Splitting“ der Linie 10: Am 3'-Takt während den Spitzenzeiten soll grundsätzlich festgehalten werden. Es ist aber zu prüfen, ob ein vorzeitiges Wenden einzelner Buskurse im Raum Köniz möglich und sinnvoll ist. Die damit gewonnene Leistungsmasse soll als Taktverdichtungen auf andern Streckenabschnitten oder andern Buslinien eingesetzt werden.

- Wiedereinführung von Eilkursen auf der Linie 10.
- Prüfen einer Taktverdichtung auf der Buslinie 17 und einer Weiterführung dieser Linie ins Quartier Mösli-Buchsee.
- Das Potenzial sowie die Auswirkungen einer zusätzlichen Haltestelle auf der Linie 17 in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Köniz, um das Umsteigen auf die S6 zu erleichtern, soll aufgezeigt und geprüft werden.
- Zu prüfen sind neue Ringlinien - als Option: entlang der Buslinien 19 und 10 mit Ringchluss via Steinhölzli – und/oder das Splitting der Linie 19 ab Steinhölzli alternierend nach Spiegel bzw. Liebefeld.
- Der Gemeinderat hat vom Abschlussbericht betreffend dem übergeordneten Verkehrsmanagement TRB Kenntnis genommen. Die entsprechenden Planungsarbeiten, mit dem Ziel den Verkehr im Raum Liebefeld und Köniz zu verflüssigen und Paketbildungen auf der Linie 10 zu verhindern, sind weiter zu verfolgen.

Im Rahmen der Planungen mit weiterem Zeithorizont

Für den Zeithorizont Angebotskonzept 2022-25 ist der Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der Linie 10 unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit für Velofahrende und der Ermittlung der Kosten für entsprechende bauliche Massnahmen zu prüfen.

Langfristig ist die Option der Verlängerung einer Linie des Regionalverkehrs Bern- Solothurn (RBS) via Inselspital - Liebefeld nach Köniz (Metronet) und/oder eine Erschliessung mit einer Tramlinie nach Köniz offen zu halten.

Der Gemeinderat stimmt einer neuen S-Bahn-Haltestelle Waldegg an der S6 nur zu, wenn die Zufahrt für den Individualverkehr zu den Vidmarhallen direkt ab der Könizstrasse erhalten bleibt.

Ferner hat der Gemeinderat beschlossen, die für solche Prozesse vorgesehenen Mitwirkungsinstrumente der Gemeinde sowie der Region anzuwenden und auf die Einsetzung einer Kommission oder einer Begleitgruppe zu verzichten.

Der Gemeinderat bittet die RKBM, Bereich Verkehr, die notwendigen Planungsschritte gemäss den erwähnten Eckwerten einzuleiten und sichert die aktive Mitarbeit in den entsprechenden Gremien zu.

Im Namen des Gemeinderates

Ueli Studer
Gemeindepräsident

Cornelia Rauch
Stv. Gemeindeschreiberin



Kopie:

- Amt für öffentlichen Verkehr, Reiterstrasse 11, 3011 Bern
- Frau Gemeinderätin Ursula Wyss, Bern
- Frau Gemeinderätin Regula Unteregger, Ostermundigen
- Herr Ruedi Flückiger, Präsident Geschäftsleitung RKBM



An
Medien gemäss Verteiler
Parlament, Verwaltung z.K.

Medieninformation vom 5. Februar 2015

Gemeinderat beschliesst Eckwerte für die Verkehrsplanung

Der Gemeinderat hat Eckwerte für die künftige Verkehrsplanung im Korridor Köniz - Liebefeld festgelegt. Diese sollen, unter Federführung der Regionalkonferenz Bern Mittelland, mit den involvierten Partnern koordiniert und geprüft werden. Die möglichst rasche Einführung des Viertelstundentaktes auf der S-Bahn Linie 6 ist ein zentrales Anliegen.

Nach dem Nein zur Tramlinie 10 hat der Gemeinderat von Köniz das weitere Vorgehen in der Verkehrsplanung diskutiert. Er ist dabei zum Schluss gekommen, dass die von den Stimmberechtigten abgelehnte Tramlinie 10 nach Köniz kurz- und mittelfristig nicht mehr weiter verfolgt werden soll.

Für den Zeithorizont 2018-21 will der Gemeinderat die folgenden Massnahmen prüfen lassen:
Allgemein:

- Die Verdichtung der S-Bahn auf der S6 zum 15-Minuten-Takt soll, mit gleichzeitiger Verbesserung bei den Barrierschliesszeiten, möglichst rasch erfolgen.
- Ringförmig betriebene Buslinien sind im Raum Köniz-Liebefeld als Option vertieft zu prüfen.
- Die Planungsarbeiten im Bereich Verkehrsmanagement sind weiter zu verfolgen. Ziel ist die Verflüssigung des Verkehrs im Raum Liebefeld und Köniz und die Vermeidung von Paketbildungen auf den Buslinien.
- Die Umsetzung des Richtplans Velo ist für die Ortsteile Schliern, Köniz und Liebefeld mit direkten Velorouten bis zum Eigerplatz prioritär zu behandeln.

Linie 10:

- Splitting in einen Ast Köniz und einen Ast Ostermundigen oder neue Durchmesser Verbindung beim Bahnhof Bern.
- Beibehaltung des 3-Minuten-Taktes zu den Spitzenzeiten und vorzeitiges Wenden von Kursen im Raum Köniz.
- Wiedereinführung von Eilkursen.

Linie 17:

- Kursverdichtungen.
- Zusätzliche Haltestelle in Nähe Bahnhof Köniz (bessere Umsteigebeziehungen zur S-Bahn).

Für den Zeithorizont 2022-25 ist der Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der Linie 10 unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit für Velofahrende zu prüfen. Langfristig ist die Option der Verlängerung einer Linie des Regionalverkehrs Bern-Solothurn (RBS) als U-Bahn via Inselspital - Liebefeld nach Köniz (Metronet) und/oder eine Tramlinie nach Köniz offen zu halten. Der Gemeinderat stimmt einer neuen S-Bahn-Haltestelle Waldegg an der S6 nur zu, wenn die Zufahrt für den Individualverkehr zu den Vidmarhallen direkt ab der Könizstrasse erhalten bleibt.

Ferner hat der Gemeinderat beschlossen, die für solche Prozesse vorgesehenen Mitwirkungsinstrumente der Gemeinde sowie der Region anzuwenden und auf die Einsetzung einer Kommission oder Begleitgruppe zu verzichten.

Auskunftspersonen

Katrin Sedlmayer, Gemeinderätin Planung und Verkehr, T 031 970 94 40 / 078 737 01 42

Parlamentarischer Vorstoss. Gemeinsame Antwort des Regierungsrates

Gemeinsame Antwort zu M 112-2016, M 129-2016 und M 182-2016

Vorstoss-Nr.: 112-2016
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion:
Geschäftsnummer: 2016.RRGR.570

Eingereicht am: 01.06.2016

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Studer (Niederscherli, SVP) (Sprecher/in)
Haudenschild (Spiegel, Grüne)
Brönnimann (Mittelhäusern, glp)

Weitere Unterschriften: 5

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt:

RRB-Nr.: 1271/2016 vom 16. November 2016
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Annahme als Postulat**



Aktualisierung Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern

Der Regierungsrat wird beauftragt, die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern aus dem Jahr 2008, insbesondere das Teilprojekt ZMB Bern Süd, an die heutigen Gegebenheiten anzupassen. Unter Berücksichtigung des Volksentscheids in der Gemeinde Köniz von 2014 gegen eine Tramlösung auf der Linie 10 sind im Rahmen einer Aktualisierung der ZMB insbesondere auch Verkehrslösungen ohne Tramlinie auf dem südlichen Ast der Linie 10 zu prüfen. Die Arbeiten sind mit der strategischen Entwicklungsplanung (STEP) des Bundes abzustimmen.

Dem Grossen Rat ist über die Ergebnisse der aktualisierten ZMB Bern Bericht zu erstatten.

Begründung:

Im Herbst 2014 hat die Könizer Stimmbevölkerung dem Vorhaben, die Linie 10 zwischen Eigerplatz und Köniz/Schliern von Bus- auf Trambetrieb umzustellen, eine klare Absage erteilt. Die Schaffung zusätzlicher ÖV-Kapazitäten im Korridor Bern Süd/Köniz ist aber dringender denn je. Dies belegen die Zahlen zur Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Raum Köniz, welche die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) im Mitwirkungsbericht vom Februar 2016 zum Ange-

botskonzept 2018–2021 für die Buslinie 10 veröffentlicht hat. Die RKBM rechnet gemäss aktuellen Planungen auf dem Ast Köniz bis ins Jahr 2020 mit rund 1000 neuen Einwohnerinnen und Einwohnern sowie 2000 zusätzlichen Arbeitsplätzen. Als Folge davon erwartet die RKBM auf der Linie 10 bis 2021 eine Zunahme der Nachfrage um bis zu 25 Prozent in den Hauptverkehrszeiten. Damit verschärfen sich die Kapazitätsengpässe und die betrieblichen Probleme durch überlastete Kurse massiv. Die RKBM kommt zum Schluss, dass vor allem auf dem Ast Köniz der Linie 10 Massnahmen dringend nötig sind und zusätzliche Systemkapazitäten oder signifikante Entlastungen für die Linie 10 notwendig sind. Denn auch nach 2020 wird die Nachfrage auf dem Könizer Ast zunehmen, namentlich wegen der neuen Bundesarbeitsplätze im Liebefeld.

Im Mitwirkungsbericht zum Angebotskonzept 2018–2021 für die Linie 10 schlägt die RKBM vor, das Angebot auf der am stärksten belasteten Teilstrecke der Linie 10 zwischen Schloss Köniz und Wegmühlegässli Ostermundigen weiter zu verdichten. Hierbei kann es sich aber lediglich um eine Übergangsmassnahme handeln. Nach wie vor ist eine Lösung gesucht, die im Raum Bern Süd/Köniz mittel- und langfristig markant mehr ÖV-Kapazitäten schafft.

Nach Ansicht der Motionäre muss als Basis für eine solche Lösung die ZMB Bern, insbesondere das Teilprojekt Bern Süd, aktualisiert werden. Da sich in den letzten Jahren verschiedene Rahmenbedingungen verändert haben, ist es nicht mehr zulässig, die ZMB Bern von 2008 als vollumfänglich gültig zu erklären:

- Die Umstellung der Linie 10 von Bus- auf Trambetrieb zwischen Bern und Köniz/Schliern ist in der ZMB Bern von 2008 Teil der Bestvariante. Nach dem klaren Nein der Könizer Stimmbewölkerung zu diesem Vorhaben fällt diese Lösung weg, es braucht eine neue Bestvariante. Unter Berücksichtigung des Könizer Volksentscheids verlangen die Motionäre, in der überarbeiteten ZMB insbesondere Lösungen für den Raum Bern Süd/Köniz aufzuzeigen, die keine neue Tramlinie auf der Linie 10 beinhalten.
- In der ZMB Bern von 2008 wurde eine unterirdische Linie vom neu zu bauenden RBS-Tiefbahnhof Bern via Inselspital und Liebefeld nach Köniz geprüft. Diese Variante «M» wurde als grundsätzlich positiv und als längerfristig mögliche Option bewertet. Sie schied in der ZMB Bern vornehmlich deshalb aus, weil sie die Kosten für den Bau des neuen RBS-Tiefbahnhofs beinhaltete und als zu teuer eingestuft wurde. Doch inzwischen ist der RBS-Tiefbahnhof mit seiner Lage für eine Weiterführung Richtung Westen finanziert, er wird bis 2025 gebaut. Es ist also anzunehmen, dass die Variante «M» oder ihr ähnliche Varianten in einer aktualisierten ZMB besser abschneiden würden als in der ZMB Bern von 2008. Das Könizer Parlament hat in einer Motion, die von sämtlichen Parlamentsmitgliedern unterzeichnet wurde, weitere Abklärungen zu dieser unterirdischen Linienführung in Form einer Durchbindung der RBS gefordert.
- Auf dem Insel-Areal soll gemäss dem Regierungsrat (Nov. 2014) ein nationales Kompetenzzentrum für transnationale Medizin und Unternehmertum entstehen. Diese Nutzung mit dem entsprechenden Mobilitätspotenzial ist in der ZMB-Überarbeitung zu berücksichtigen.

Die Motionäre sind überzeugt, dass mit einer aktualisierten ZMB Bern und einer neuen Bestvariante die Basis zur Behebung der zunehmenden ÖV-Kapazitätsprobleme im Raum Bern Süd/Köniz gelegt werden kann. Ein starkes ÖV-Angebot in diesem Korridor entspricht den Zielen des revidierten Richtplans des Kantons Bern, der stark auf eine Siedlungsentwicklung gegen innen setzt.

Vorstoss-Nr.: 112-2016
Vorstossart: Motion
Richtlinienmotion:
Geschäftsnummer: 2016.RRGR.570

Eingereicht am: 01.06.2016

Fraktionsvorstoss: Nein
Kommissionsvorstoss: Nein
Eingereicht von: Brönnimann (Mittelhäusern, glp) (Sprecher/in)

Stähli (Gasel, BDP)
Kohler (Spiegel b. Bern, FDP)

Weitere Unterschriften: 5

Dringlichkeit verlangt: Nein
Dringlichkeit gewährt: Nein

RRB-Nr.: 1271/2016 vom 16. November 2016
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat: **Annahme als Postulat**

Aktualisierung Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern

Der Regierungsrat wird beauftragt, einen Bericht vorzulegen,

1. der in Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland und lokal betroffenen Interessensgruppen kostengünstige und mittelfristig realisierbare Alternativen und Varianten zum Projekt Tram Region Bern ergebnisoffen prüft und bewertet
2. der insbesondere für die Bernmobil-Linie 10 Lösungen mit Grossbussen und Zusatzbussen zu Spitzenzeiten prüft

Begründung:

Die Nachfrage auf der Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen hat während der Hauptverkehrszeiten die Kapazität eines Gelenkbusbetriebs im 3-Minuten-Takt erreicht. Angesichts der kurz- und mittelfristig absehbaren Wohn- und Arbeitsplatzentwicklungen wird sich die bereits kritische Situation weiter verschärfen. Das Projekt Tram Region Bern (TRB), das zur Steigerung der ÖV-Kapazität auf der Linie 10 geplant war, wurde in Köniz deutlich abgelehnt und in Ostermundigen erst im zweiten Anlauf und in abgewandelter Form knapp angenommen. Die dafür reservierten Kantonsbeiträge sind inzwischen verfallen. Der Grosse Rat wird daher für ein künftiges Projekt neue Kredite sprechen müssen. Es stellt sich die Frage, welches aus Sicht des Kantons eine angemessene Lösung des Kapazitätsproblems ist.

Hauptkritikpunkte am Projekt TRB waren u. a. die hohen Infrastrukturkosten, eine ungenügende Prüfung kostengünstiger, stadtverträglicher Alternativen, beispielsweise mittels Grossbussen, die Beeinträchtigung der Velosicherheit durch die Geleise, ungenügende Platzverhältnisse für eigene Tramtrassen, Tramstau in der Innenstadt, Auslagerung von Kosten auf andere Projekte, un-

genügende Kapazität ohne zweite Tramachse durch die Innenstadt und das Roden erhaltenswerter Alleen. Die Argumente, die für diese Kritikpunkte sprachen, bestehen grundsätzlich nach wie vor.

Vor weitergehenden Planungsschritten soll daher auf Kantonsebene geklärt werden, welche Variante das Kapazitätsproblem aus heutiger Sicht mittelfristig am sinnvollsten löst und lokal, regional und kantonal mehrheitsfähig ist. Dazu ist das Variantenspektrum nochmals zu öffnen, und die drei bis vier erfolgversprechendsten Lösungen sind in einer umfassenden Kosten-Wirksamkeits-Analyse zu bewerten und vergleichend zu beurteilen. Bewertungskriterien sollen u. a. die vollständigen Infrastrukturkosten, die Stadtverträglichkeit, die Kapazitäten, die Qualität des Fahrplanangebots und die entsprechenden Betriebskosten sowie die Verkehrssicherheit sein. Die Studie sollte bis 2017 erstellt werden, damit die beste Lösung auf das Angebotskonzept 2022–2025 hin umgesetzt werden kann. Die geforderte Partizipation bietet beste Gewähr, dass eine breit abgestützte Lösung gefunden werden kann.

Damit die gesuchte Bestvariante später auch umgesetzt werden kann, soll der Regierungsrat im Rahmen seiner Möglichkeiten und in Zusammenarbeit mit der Regionalkonferenz Bern-Mittelland sicherstellen, dass sämtliche beim Bund nach wie vor für das Projekt Tram Region Bern bzw. für eine allenfalls wesentlich geänderte Massnahme mit vergleichbarer Wirkung reservierten Mittel reserviert bleiben.

Vorstoss-Nr.:	112-2016
Vorstossart:	Motion
Richtlinienmotion:	<input checked="" type="checkbox"/>
Geschäftsnummer:	2016.RRGR.570
Eingereicht am:	01.06.2016
Fraktionsvorstoss:	Nein
Kommissionsvorstoss:	Nein
Eingereicht von:	Brönnimann (Mittelhäusern, glp) (Sprecher/in) Aebersold (Bern, SP) Stähli (Gasel, BDP) Dumermuth (Thun, SP) Lanz (Thun, SVP) de Meuron (Thun, Grüne) Kohler (Spiegel b. Bern, FDP) Kipfer (Münsingen, EVP)
Weitere Unterschriften:	5
Dringlichkeit verlangt:	Nein
Dringlichkeit gewährt:	
RRB-Nr.:	1271/2016 vom 16. November 2016
Direktion:	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Klassifizierung:	Nicht klassifiziert
Antrag Regierungsrat:	Annahme als Postulat

Aktualisierung Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) Bern

Der Regierungsrat wird beauftragt, einen Bericht vorzulegen, der Auskunft gibt, über das Potenzial, die Dringlichkeit und die grob geschätzten Kosten für folgende ÖV-Projekte:

1. Verlängerung der RBS-Linien von Bern-Hauptbahnhof Richtung kantonales Universitätsspital Insel
2. Aufwertung der Bahnhofsinfrastrukturen im Raum Bern-Europaplatz im Hinblick auf den neuen BFH-Campus
3. Verlängerung der Bernmobil-Tramlinie 3 zum S-Bahnhof Bern-Weissenbühl und Aufwertung dieses Bahnhofs zum Umsteigeknoten durch Verknüpfung der S-Bahn-Linien S3 und S4 mit dem Bernmobilnetz
4. Verlängerung der Bernmobil-Tramlinie 9 Richtung Wabern-Kleinwabern-Kehrsatz und deren Anbindung ans S-Bahnnetz
5. Bau einer neuen S-Bahnhaltestelle im ESP Thun-Nord
6. aktuelle Vorfinanzierungszinskosten des Kanton Bern für Infrastrukturprojekte für die Laufzeiten von 5, 10, 15 und 20 Jahren (indikative Bandbreite)

Begründung:

Bern-Süd boomt und entwickelt sich rasant weiter. In der Stadt Bern werden bspw. Das Inselareal und die Fachhochschule Bern zu massiv mehr Pendlerverkehr aus dem ganzen Kanton führen. Das Gebiet Bern-Ausserholligen-Weyermannshaus hat für die Region Bern eine vergleichbare Bedeutung, wie das Gebiet Zürich-West für die Region Zürich. Wenn der Kanton Bern ernsthaft erwägt, den ESP-Bern-Ausserholligen-Weyermannshaus zügig voranzutreiben (Projekt Campus Bern BFH, Schwerpunktprojekt Wohnen), dann ist er gut beraten, bereits jetzt zu planen, wie der S-Bahnhof Bern-Europaplatz weiterentwickelt werden kann.

Auch der Raum Bern-Köniz-Gürbetal-Thun entwickelt sich dynamisch als Wohn- und Wirtschaftsregion. Der Privatverkehr stösst tagtäglich an seine Grenzen und staut sich in Belp und Wabern. Auf diesem Korridor ist der ÖV auszubauen durch den Ausbau des Bahnhofs Weissenbühl zum Umsteigeknoten auf das Bernmobilnetz und durch die Verlängerung des 9er-Trams. Die BLS hat ihren Ausbaumentscheid auf Doppelspur bereits getroffen.

In Thun drängt sich der Bau eines neuen S-Bahnhofs im ESP Thun-Nord auf. Bis 2030 wird mit bis zu 6700 neuen Beschäftigten im Areal gerechnet. Das Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation, sowie der Erläuterungsbericht zur Überbauungsordnung Erschliessung ESP Thun-Nord konkretisieren die Idee hinsichtlich Lage und Wirkung. Der Kanton Bern ist gut beraten, die verkehrstechnischen Rahmenbedingungen nicht nur in der Agglomeration Bern zu verbessern, sondern auch in Thun.

Die Zweckmässigkeitsbeurteilung aus dem Jahre 2008, das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2010 und das Projekt Zukunft Bahnhof Bern enthalten Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Verschiedene Projekte sind aufgegleist, andere

warten zum Teil wohl noch Jahrzehnte auf die Umsetzung. Es wäre aber unverantwortlich, die dringendsten Projekte nicht rasch anzupacken, nur weil der Bund seinen Finanzierungsanteil erst im Rahmen eines zukünftigen Agglomerationsprogramms leisten kann. Die Verkehrsprobleme im Raum Bern-Süd/Thun bleiben bestehen bzw. verschärfen sich in den kommenden 10 Jahren noch weiter. Dies bestätigt eine aktuelle Analyse der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, die als Sofortmassnahme Zusatzbusse auf der Linie 10 fordert, dabei aber explizit darauf hinweist, dass es sich nur um eine Überbrückungsmassnahme für ein paar Jahre handelt.

Anstatt auf ein Gesamtprojekt zu setzen, ist es angezeigt, das bestehende Netz punktuell auszubauen und besser zu verknüpfen. Da der Bahnhof Bern auch in Zukunft sehr stark belastet sein wird, ist es wichtig, möglichst viel Pendlerverkehr bereits in den Regionsbahnhöfen auf das Feinverteilungsnetz von Bernmobil umzuleiten. Das bisher radikal zentrisch auf den Hauptbahnhof Bern ausgerichtete Netz soll vermehrt polyzentrisch auf die Subzentren der Region Bern ausgerichtet werden. So muss der Bau des RBS-Tiefbahnhofs für eine Verlängerung der RBS-Linie Richtung kantonales Universitätsspital Insel genutzt werden. Die geschätzten Linienerweiterungskosten von 100 Millionen Franken sind verhältnismässig für eine zusätzliche Haltestelle Bern Inselspital mit einem geschätzten täglichen Personenverkehrsaufkommen von über 10 000 Personen.

Die aktuelle Refinanzierungssituation ist ein Glücksfall und dürfte noch ein paar Jahre anhalten. Dieses strategische Zeitfenster muss genutzt werden. Aktuell kann sich der Kanton Bern auf zehn Jahre für Kapitalzinskosten refinanzieren, die deutlich unter 1 Prozent liegen. Diese Chance muss er packen, anstatt über seine tiefe Finanzkraft zu jammern, auf höhere Finanzausgleichszahlungen des Bundes zu hoffen und neidisch zu staunen, wie es Zürich und die Genferseeregion vormachen.

Begründung der Dringlichkeit: Diverse Bauprojekte sind bereits in der Planung. Deshalb muss bezüglich der Verkehrsstrategie rasch Klarheit geschaffen werden.

Gemeinsame Antwort des Regierungsrates

Bei den vorliegenden Motionen handelt es sich um Motionen im abschliessenden Zuständigkeitsbereich des Regierungsrates (Richtlinienmotion). Der Regierungsrat hat bei Richtlinienmotionen einen relativ grossen Spielraum hinsichtlich des Grades der Zielerreichung, der einzusetzenden Mittel und der weiteren Modalitäten bei der Erfüllung des Auftrages, und die Entscheidungsverantwortung bleibt beim Regierungsrat.

Gemäss den Vorgaben des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (ÖVG) sind die Regionalkonferenzen bzw. Regionalen Verkehrskonferenzen für solche Abklärungen und Fachstudien, wie sie in den Vorstössen verlangt werden, zuständig. Die Berichte dienen dann als Grundlage für den Angebotsbeschluss öV bzw. für den Investitionsrahmenkredit öV des Grossen Rats. Der Regierungsrat teilt die Anliegen der Motionäre bezüglich der künftigen öV-Planung im Raum Bern-Süd. Er ist deshalb bereit, die vorliegenden Motionen im Sinne von Prüfaufträgen als Postulate entgegenzunehmen. Die Arbeiten sollen mit den bestehenden Instrumenten und im Rahmen der üblichen Zuständigkeit erfolgen. Die Berichterstattung an das Parlament ist in einen künftigen Angebotsbeschluss oder Investitionskredit integriert.

Zu M 112-2016

Im Rahmen der ZMB Bern wurden zwischen 2006 und 2008 alle erkennbaren Ansätze zur Weiterentwicklung des Verkehrssystems der Region Bern geprüft. Für den Raum Bern-Köniz waren dies konkret die folgenden Varianten:

- S: Angebotsverdichtung auf der S-Bahnlinie Bern-Köniz und neue Haltestelle Waldegg
- T: Umstellung der Buslinie 10 auf Tram
- T+Z: Umstellung der Buslinie 10 auf Tram und zusätzlicher Strassenzubringer aus dem Raum Morillon nach Niederwangen
- M: Verlängerung des RBS via Inselspital nach Schwarzenburg
- N: Umstellung der S-Bahnlinien nach Schwarzenburg und Belp-Thun auf Meterspur
- S+T: Kombination der Varianten S und T

Die Variante S+T erhielt in der ZMB die beste Beurteilung und wurde mit dem Projekt «Tram Region Bern» sowie mit Ausbauten im Bahnhof Bern vorangetrieben. Nach Ablehnung von «Tram Region Bern» durch die Stimmbevölkerung stehen nun der Ausbau des Bahnhofs Bern und die Entflechtung Holligen im Zentrum, damit die Voraussetzungen für einen Viertelstundentakt bei der S-Bahn geschaffen werden können. Der Bau der Haltestelle Waldegg ist beim Bundesamt für Verkehr als Massnahme im STEP-Ausbauschritt 2030 angemeldet. Es läuft somit die Umsetzung der Variante S.

Noch offen ist die Frage, wie die Feinerschliessung von Köniz verbessert und die Kapazitäten auf der Strecke der Buslinie 10 erweitert werden können. Dabei sind die Optionen für die Feinerschliessung breit zu prüfen. Auch Tramvarianten oder eine unterirdische Verlängerung des RBS in Richtung Köniz sollen in Betracht gezogen werden. Die in der ZMB behandelte Variante M stellt aus heutiger Sicht keine valable Lösung mehr dar, weil diese Variante die gleichen Haltestellen vorsieht wie die in Umsetzung befindliche Variante S und daher die Feinerschliessung nicht verbessern würde. Statt die ZMB Bern-Süd zu aktualisieren ist es daher zielführender, direkt nach Lösungen für den Feinverteiler in Ergänzung zur zukünftigen S-Bahnlinie zu suchen.

Für das Inselareal soll eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt werden, die auch die Auswirkungen des neuen 'Swiss Institute for Translational and Entrepreneurial Medicine' (Sitem) berücksichtigt.

Zu M 129-2016

Der Regierungsrat begrüsst die im Vorstoss vorgeschlagene Studie. Aufgrund der zunehmenden Kapazitätsprobleme zwischen Bern und Köniz besteht in der Tat Handlungsbedarf. Alternativen zum bestehenden Busangebot, das gemäss Antrag der Regionalkonferenz ab 2018 durch Zusatzbusse verdichtet werden soll, sind daher zu prüfen. Die Federführung liegt bei der Regionalkonferenz Bern-Mittelland. Der Regierungsrat wird eine solche Studie durch das zuständige Fachamt unterstützen und fachlich begleiten lassen. Zudem wird er sich im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür einsetzen, dass die beim Bund reservierten Mittel auch tatsächlich reserviert bleiben.

Zu M 182-2016

Für die meisten der im Vorstoss aufgeführten öV-Projekte liegen bereits Resultate vor. Der aktuelle Planungsstand der Projekte kann folgendermassen zusammengefasst werden:

1. Die mittel- bis längerfristig gute öV-Erschliessung des Inselareals ist ein Anliegen von Kanton, Region und Stadt. 2017 soll eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durchgeführt werden, in welcher die Erschliessung dieses Areals durch den öffentlichen Verkehr genau geprüft wird.
2. Der Grosse Rat hat in der diesjährigen Junisession den Standortentscheid für die Berner Fachhochschule im Gebiet Weyermannshaus getroffen. Eine allfällige Aufwertung der Bahnhofinfrastrukturen im Hinblick auf den neuen BFH-Campus wird im Rahmen der Richtplanrevision des ESP Ausserholligen konkretisiert. In einer ersten Phase wird bis Mitte 2017 eine Gesamtstrategie für den ESP entwickelt. Darauf aufbauend folgt ab 2017 die inhaltliche Revision des Richtplans, mit einem Handlungsfeld für die Erschliessung und Mobilität innerhalb des ESP.
3. Die Verknüpfung von S-Bahn und Stadtverkehr in Bern-Weissenbühl hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland vor einiger Zeit geprüft. Die Studie kam zum Ergebnis, die attraktivste Lösung stelle die Verlängerung der Buslinie 28 vom Eigerplatz zur Haltestelle Bern-Weissenbühl dar, was der Grosse Rat im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2014–2017 dann auch beschlossen hat. Die dafür benötigte Infrastruktur wird derzeit realisiert (Umbau Knoten Eigerplatz sowie Endhaltestelle in Bern-Weissenbühl). Voraussichtlich ab 2017 werden die Busse nach Weissenbühl verkehren.
4. Auch die Verlängerung der Tramlinie 9 von Wabern nach Kleinwabern und allenfalls Kehrsatz hat die Regionalkonferenz Bern-Mittelland geprüft. Die Studie kam zum Schluss, dass die Tramlinie 9 nach Kleinwabern verlängert und die Verknüpfung zwischen Bahn und Tram in Kleinwabern realisiert werden soll. Die Tramverlängerung wurde projektiert und die Stimmbevölkerung hat im September 2014 den Beitrag der Gemeinde Köniz an dieses Projekt gutgeheissen. Das Projekt wird beim Bund zur Mitfinanzierung im Rahmen der Agglomerationsprogramme für die Periode 2019–2022 angemeldet. Die Verlängerung der Tramlinie nach Kehrsatz wurde wegen vergleichsweise hoher Kosten, einer nicht gesicherten Siedlungsentwicklung und der parallel verlaufenden Bahninfrastruktur nicht aufgenommen. Sie ist lediglich als längerfristige Option bezeichnet.
5. Der Bau einer neuen S-Bahnhaltestelle in Thun Nord wurde beim Bundesamt für Verkehr als Projekt für den Ausbauschritt 2030 angemeldet. Die angemeldeten Projekte werden derzeit vom Bund geprüft und beurteilt. Im kommenden Jahr soll der Entwurf der Botschaft für den Ausbauschritt 2030 in die Vernehmlassung gegeben werden. Die Finanzierungsverantwortung liegt mit FABI neu beim Bund.
6. Nach den seit diesem Jahr geltenden, neuen Finanzierungsregeln ist der Bund für die Finanzierung der nationalen und regionalen Bahninfrastruktur zuständig und der Kanton für die lokale Bahninfrastruktur, insbesondere für Tramlinien. Vorfinanzierungen sind dann möglich, wenn eine nationale oder regionale Bahninfrastruktur vom Bund als zweckmässig, aber nicht prioritär beurteilt und in einem Ausbauschritt explizit für eine Vorfinanzierung vorgesehen wird. Allerdings besteht in diesem Fall keine Garantie einer Rückerstattung durch den Bund. Da der Inhalt des Ausbauschritts 2030 noch nicht bekannt ist, kann im jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilt werden, ob diese Möglichkeit für den Kanton Bern opportun ist. Bei lokalen (Tram-) Infrastrukturen sind im Übrigen keine Vorfinanzierungen vorgesehen.

Anfang August 2016 galten die folgenden Zinssätze,

Laufzeit 5 Jahre:	- 0.64%
Laufzeit 10 Jahre:	- 0.32%
Laufzeit 15 Jahre:	- 0.12%
Laufzeit 20 Jahre:	0.00%

Dabei ist allerdings zu beachten ist, dass die Finanzmärkte aktuell in einer ausserordentlichen Situation sind und sich die Lage jederzeit ändern kann. Zudem sind bei jeder Investitionsplanung auch die Finanzlage des Kantons und die durch die Schuldenbremse gesetzten Grenzen zu berücksichtigen.

Verteiler

- Grosser Rat

Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern

Projektskizze mit Pflichtenheft für die Einholung von Offerten

Auftraggeberin	Kommission Verkehr der RKBM
Sektoren	Bern, Köniz sowie Kernagglomeration (einzelne Gemeinden/Teile der Sektoren: West, Süd, Südost, Ost, Nord)
Projektleitung	RKBM, Fachbereich Verkehr
Begleitgruppe	RKBM Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) Stadt Bern Gemeinde Köniz
Erweiterte Begleitgruppe	Bernmobil BLS RBS Postauto Ggf. weitere Beteiligte: zu bestimmen

Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Gesamtprojektleitung

RKBM, Fachbereich Verkehr

Inhalt

Inhalt	3
Abkürzungen	5
1 Ausgangslage und Aufgabenstellung	6
1.1 Ausgangslage	6
1.2 Aufgabenstellung und offene Fragen	8
1.3 Die Zielsetzung	10
2 Grundlagen	12
2.1 Grundlagendokumente (werden zur Verfügung gestellt)	12
2.2 Schnittstellenprojekt	13
2.3 Perimeter/Abgrenzung	14
3 Auftrag und Leistungsbeschreibung	15
3.1 Ablauf und Methodik	16
3.2 Arbeitspaket 1: Aufarbeitung der bisherigen ÖV-Ausbaustrategie	17
3.3 Arbeitspaket 2: Analyse des Basisszenarios 2040	17
3.4 Arbeitspaket 3: Erweitertes Szenario 2040	18
3.5 Arbeitspaket 4: Alternative Stossrichtungen	19
3.6 Arbeitspaket 5: Analyse der Stossrichtungen	20
3.7 Arbeitspaket 6: Netzstrategie ÖV 2040	20
3.8 Arbeitspaket 7: Empfehlungen	21
3.9 Arbeitspaket 8: Dokumentation und Prozessleistungen	21
4 Projektorganisation	22
5 Meilensteine Netzstrategie ÖV 2040	23
6 Kostenschätzung und Finanzierung	23
7 Angaben zum Verfahren	24
7.1 Art des Verfahrens	24
7.2 Teilnahmeberechtigung	24
7.3 Termine Offertphase	25
7.4 Teilnahmebestätigung	25
7.5 Fragen zur Ausschreibung	25
7.6 Einreichung der Offerten	25
7.7 Gültigkeit der Offerte	26
7.8 Startsituation	26
7.9 Inhalt der Offerte / Einzureichende Unterlagen	26

7.10 Teilnahmebedingungen, Ausschluss- und Eignungskriterien	27
8 Vergabe	27
8.1 Zuschlagskriterien inkl. Gewichtung	27
8.2 Beurteilung der Angebote	28
8.3 Vergabe	28
8.4 Eröffnung	28
8.5 Rechtsmittel	28
8.6 Vertragsabschluss	28
8.7 Eigentums- und Verwendungsrechte	28
Glossar	29

Abkürzungen

AP 1/2/3/4	Agglomerationsprogramm 1., 2., 3., 4. Generation
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern
AÖV	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern
BG	Begleitgruppe
GL	Geschäftsleitung der RKBM
GVM	Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern
KV	Kommission Verkehr der RKBM
LV	Langsamverkehr (Fuss- und Veloverkehr)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PL	Projektleitung
RGSK II	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2. Generation
RGSK 2020	Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 3. Generation
RKBM	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
RPG	Raumplanungsgesetz
RV	Regionalversammlung der RKBM
STEK 2016	Stadtentwicklungskonzept Bern 2016
TBA	Tiefbauamt des Kantons Bern
ZMB	Zweckmässigkeitsbeurteilung

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Gemeinsam mit dem Amt für öffentlichen Verkehr AÖV, der Stadt Bern und der Gemeinde Köniz will die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM eine langfristige Netzstrategie ÖV für die Kernagglomeration Bern erarbeiten. Diese ist für die ganze Region Bern-Mittelland von Bedeutung, da ein funktionierendes ÖV-Netz in der Kernagglomeration zentral für das Zusammenspiel der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der ganzen Region ist.

Die Weiterentwicklung des regionalen Tramnetzes in der Kernagglomeration Bern wurde nach den negativen Volksentscheiden zu «Tram Region Bern» nicht weiterverfolgt. Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) zeigte sich jedoch die Notwendigkeit, die Rahmenbedingungen für das Tram- und Busnetz in der Kernagglomeration weiterzuentwickeln und festzulegen.

Auch drängende Fragen wie die Feinerschliessung durch den ÖV im Raum Bern Süd-Köniz oder die Belastung der Umsteigeanlagen am Bahnhof Bern und der Innenstadt sowie der Umgang mit geplanten Siedlungsentwicklungen mit gewichtigen Verkehrsvolumen, erfordern eine Überprüfung des bestehenden Systems und der bisherigen Ausbaustrategie.

Das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern GVM wird derzeit für den Zeithorizont 2040 aktualisiert. Das daraus resultierende Basisszenario 2040 sowie ein erweitertes Szenario 2040, welches im Rahmen dieser Studie mit zusätzlichen angedachten Netzausbauten ergänzt wird (z.B. 2. Tramachse), sollen genutzt werden, um das bestehende System und die geplanten Ausbaumassnahmen auf Stärken und Schwächen zu untersuchen. Bei der Analyse der Auswirkungen sollen auch erweiterte Siedlungsentwicklungen der Gemeinden und Einflüsse von Änderungen im Mobilitätsverhalten, die nicht Bestandteil des Basisszenarios 2040 sind, einbezogen werden. Basierend auf der Analyse der Wirkung der bisher geplanten Netzausbauten ist der langfristige Handlungsbedarf festzustellen. Stossrichtungen zum Umgang mit diesem Handlungsbedarf sind einzugrenzen. Durch die Gegenüberstellung dieser Stossrichtungen mit der bisherigen Ausbaustrategie soll die Definition einer konsolidierten Netzstrategie ÖV 2040 ermöglicht werden.

Mit diesem Vorgehen sollen Rückschlüsse für die konkrete Netzdefinition, Folgerungen für das Netz 2030 und die Netzplanung 2040 gezogen werden. Weitere Schritte und notwendige Vertiefungen sollen definiert werden.

1.1 Ausgangslage

Offene Fragen zur Weiterentwicklung des Tram- und Busnetz

Im Projekt «Weiterentwicklung des Regionalen Tramkonzepts» (RKBM 2013) wurden die Tram- und Hauptbuslinien der Kernagglomeration Bern hinsichtlich Nachfrageentwicklung und Kapazität geprüft. Dabei wurden Grundsätze definiert, wie zum Beispiel die erforderliche Nachfrage für eine vertiefte Prüfung einer Umstellung auf Tram oder das Vermeiden von Radiallinien, die am Bahnhof Bern wenden. Die Studie ging von einer Realisierung des Trams Region Bern Köniz–Bern–Ostermundigen sowie der zweiten Tramachse Innenstadt aus.

Nach den negativen Volksentscheiden in Köniz und Ostermundigen zum Tram Region Bern wurde die Weiterentwicklung des Tramnetzes nicht weiterverfolgt. Auch die Arbeiten an der zweiten Tramachse wurden sistiert, solange Unklarheit über die Realisierung einer Tramlinie nach Ostermundigen besteht. Hingegen nahmen – gestützt auf die Erkenntnisse des Regionalen Tramkonzepts – Stadt und Kanton die ZMB einer Trammerschliessung der Länggasse und des Wylerquartiers in Angriff. Dabei hat sich gezeigt, dass einige Fragen nicht im Rahmen einer ZMB geklärt werden können, wie zum Beispiel die Einbindung eines allfälligen Tramastes Länggasse in das bestehende Tramnetz. Entsprechende Fragestellungen gehen über den Bearbeitungsperimeter der ZMB hinaus.

In den letzten Monaten hat sich die Erkenntnis erhärtet, dass für die Weiterentwicklung des Tramnetzes in der Kernagglomeration Bern eine langfristige Netzstrategie ÖV erforderlich ist. Diese soll auch künftige Stadtraumentwicklungen berücksichtigen, insbesondere im Osten Berns im Zusammenhang mit der Realisierung des «Bypass Bern Ost» der A6 zwischen Wankdorf und Muri. Bestehenden Abhängigkeiten mit dem heutigen, historisch gewachsenen Netz soll hingegen weniger Bedeutung zukommen. Vielmehr soll für mögliche Ausbauten die Kompatibilität von Zwischenschritten mit dem strategisch festgelegten Netz zugrunde gelegt werden. Die Netzstrategie ÖV soll die Rahmenbedingungen für künftige ZMB klarer abstecken, als dies heute mit dem Regionalen Tramkonzept aus dem Jahr 2013 der Fall ist.

Mit der Abstimmung der Stadt Bern im November 2017 und auf kantonaler Ebene im März 2018 zum Tram Bern-Ostermundigen und den Resultaten der ZMB Wyler/Länggasse (Veröffentlichung und Mitwirkung voraussichtlich im 1. Quartal 2018) werden zusätzliche planerische Erkenntnisse zu Netzelementen vorliegen. Die wesentlichen Elemente des übergeordneten Bahnnetzes und die bisherigen Ansätze der Tram- und Busfeinerschliessung eines ÖV-Angebotes 2040 lassen sich planerisch festlegen und ermöglichen die Definition eines erweiterten Szenarios. In den Ergebnissen verschiedener Studien zeigt sich, dass dieses Netz bei einer Langfristbetrachtung in bestimmten Bereichen an eine Systemgrenze stossen wird. Zu den Engpässen gehören insbesondere die Berner Innenstadt, die Umsteigeanlagen am Bahnhofplatz sowie die ÖV-Erschliessungskapazität Köniz-Liebefeld.

Berücksichtigung angedachter Siedlungsentwicklungen

Verstärkt wird diese Unsicherheit auf Grund der zahlreichen gewichtigen Projekte der Siedlungsentwicklungen in der Kernagglomeration. Oft ist unsicher, ob die mit den Projekten verbundenen erheblichen Verkehrsvolumen von den Verkehrsinfrastrukturen noch verarbeitet werden können. Mehrere dieser angedachten Siedlungsentwicklungen sind nur unter der Annahme einer grösseren Umlagerung vom MIV auf den ÖV und den LV möglich. Das heisst, dass die Anforderungen an den ÖV sowohl beim Bereitstellen der nötigen Kapazität wie auch bei der Qualität überproportional wachsen werden. Daher sind die angedachten Siedlungsentwicklungen (nach Innen und Aussen) im Sinne von Sensitivitätsbetrachtungen in die Erarbeitung der Netzstrategie ÖV einzubeziehen.

Aktualisierung Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern

Derzeit nimmt das AÖV eine Aktualisierung des Gesamtverkehrsmodells GVM vor, bei dem der Prognosezustand 2040 gebildet und beurteilt wird. Dabei wird eine Nachfrageprognose 2040 erstellt sowie ein Referenzzustand 2040 für das ÖV-Angebot definiert, der die bereits genehmigten Ausbauprojekte beinhaltet (Basisszenario 2040). Die Basis einer quantitativen Prognose von Entwicklungsszenarien und deren Auswirkungen auf das ÖV-Netz befindet sich damit in Erarbeitung und soll im vorliegenden Projekt genutzt werden.

Eine Netzstrategie 2040 für die Kernagglomeration Bern

Angesichts der oben angeführten Ausgangslage ist eine Überprüfung der bisherigen Ausbaustrategie angebracht. Die bisherige Ausbaustrategie des bestehenden Systems soll auf seine Stärken und Schwächen beurteilt werden. Der Einfluss angedachter Siedlungsentwicklungen (nach Innen und Aussen) und Veränderungen im Mobilitätsverhalten sollen im Sinne von Sensitivitätsüberlegungen qualitativ miteinbezogen werden.

1.2 Aufgabenstellung und offene Fragen

Die Studie soll insbesondere Folgendes erbringen:

Vergangenheitsbetrachtung:

- ▶ Die bisherige Ausbaustrategie in der Kernagglomeration Bern soll aufgearbeitet und analysiert werden. (siehe Kap 2.1).

Gegenwart mit absehbarer Entwicklung:

- ▶ Die bisherige Ausbaustrategie ist mit dem für das 2040 quantitativ ermittelten Basisszenario 2040 zu analysieren.
- ▶ Erweitertes Szenario 2040: Ausgehend von der Analyse der Auswirkungen der Nachfrage mit dem Prognosezustand 2040 auf dem ÖV-Netz des Basisszenario 2040 (Angebot mit bereits genehmigten Ausbauprojekten) ist ein erweitertes Szenario ÖV-Angebot 2040 zu bilden: Dieses umfasst die Umsetzung der bisherigen Ausbaustrategie mit zusätzlichen planerisch bereits erarbeiteten, noch nicht beschlossenen Ausbauelementen.
- ▶ Die Stärken und Schwächen des Angebotes 2040 (Basisszenario 2040 GVM sowie erweitertes Szenario 2040) sind zu analysieren. Wie stabil ist das bestehende Netz, gibt es Systemgrenzen?
- ▶ Bezüglich Belastbarkeitsgrenzen für den ÖV in der Berner Innenstadt und bei der Umsteigeanlage Hauptbahnhof Bern sind Aussagen zu machen resp. Annahmen zu treffen .
- ▶ Die Auswirkungen in den definierten Fokusfeldern/Hotspots (s.u.) sind zu analysieren.

Zukunft mit Stossrichtungen im Langfristfokus 2040:

- ▶ Alternative Stossrichtungen mit entsprechenden Massnahmenbündeln sollen gebildet, qualifiziert und quantifiziert werden (je nach Resultat der Analyse der bisherigen ÖV-Ausbaustrategie).
- ▶ Sensitivitätsbetrachtungen bezüglich Nachfrageveränderungen (angedachte Siedlungsentwicklungen und Auswirkungen Trends) sind vorzunehmen.
- ▶ Eine Analyse der Auswirkungen und ein Vergleich der Stossrichtungen ist vorzunehmen. Die aus fachlicher Sicht am besten geeignete Netzvariante ist zu empfehlen.

Ableitung der Netzstrategie ÖV 2040:

- ▶ Definition der Netzstrategie ÖV 2040: Das Zielbild 2040 ist festzulegen und die konkreten Umsetzungsschritte (inkl. Durchbindungskonzept) sind zu definieren.
- ▶ Folgerungen für das Netz im Jahr 2030 sowie die Netzplanung 2040 sind zu ziehen und die Etaplierung der Weiterentwicklung des ÖV-Netzes ist aufzuzeigen.

Weitere Punkte welche die Studie berücksichtigen/beantworten muss:

- ▶ Im Zentrum des radialen Netzes (Bahnhof Bern) stösst die ÖV-Angebotsentwicklung an räumliche Grenzen:
 - Welches (Zusatz-)Angebot für welche Nachfrage kann über diesen zentralen «Knoten» des Bus- und Tramnetzes «stadtverträglich» abgewickelt werden?
 - Ab welchem Zustand (bezüglich Nachfrage, Zeitpunkt?) müssen für das Wachstum Lösungen gefunden werden, die den Raum Bahnhof entlasten?
- ▶ Inwiefern können Agglomerationsgemeinden mittels (zentrumstauer) Tangentiallinien vernetzt und über vorgelagerte Umsteigepunkte mit dem Zentrum verbunden werden?
- ▶ Kann die Attraktivität von Tangentiallinien verbessert werden?
- ▶ Welche Linien/Korridore sind aufgrund der Nachfrage «tramwürdig», welche nicht, wo besteht Handlungsbedarf bezüglich Traktionswechsel (kurz-, mittel- und langfristig)?

- ▶ Auf welchen Abschnitten müssen räumliche Prioritäten zugunsten des ÖV durchgesetzt werden? (zu Lasten MiV, Velo)
- ▶ Welche Bedeutung kann eine Verlängerung des RBS vom neuen Tiefbahnhof z.B. ins Insel-Areal oder weiter bis in den Raum Köniz haben?
- ▶ Welche Bedeutung hat eine 2. Tramachse in der Berner Innenstadt langfristig, welche Probleme kann sie lösen, welche nicht?
- ▶ Wo hat der ÖV Potential (Ausbaumöglichkeit, tiefer Modal-Split, ...)?
- ▶ Ein Potential besteht in der Aufwertung der «sekundären» Umsteigepunkten zwischen S-Bahn und Tram/Bus:
 - Wie können die bestehende Infrastruktur und das bestehende Angebot besser genutzt werden?
 - Wie kann das Potenzielle der Multimodalität (P+R, B+R, ...), besser ausgeschöpft werden?
 - Welche Rolle spielen dabei «multimodale Umsteigeorte», «Mobilitätsdrehscheiben» oder «Mobilitätshubs»?
 - Wo sind die optimalen Standorte?
- ▶ Welche Traminfrastruktur ist (wann und wo) für die Bewältigung von Störungen erforderlich/erwünscht? (Wenden, Redundanzen)
- ▶ Welche Anforderungen an ein Verkehrsmanagement ergeben sich aus der ÖV-Strategie?

Auswirkung angedachter Siedlungsentwicklungen, neuer Mobilitätskonzepte und Trends

Im Sinne einer Sensitivitätsbetrachtung sind die Auswirkungen weitergehender angedachter Siedlungsentwicklungs- und Mobilitätskonzepte sowie Megatrends im Bereich Wohnen, Leben, Arbeiten und Freizeit qualitativ abzuschätzen und in die Beurteilung der Stossrichtungen einzubeziehen z.B.:

- ▶ Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 (ab August 2018)
- ▶ Umsetzung der Langsamverkehrs-Strategie der Stadt Bern (Velooffensive)
- ▶ Beeinflussung / Abhängigkeiten zum MIV / LV (Zerschneiden von Flächen, Strassenquerschnitte, etc.)
- ▶ Siedlungsentwicklungen gemäss STEK
- ▶ Längerfristige Entwicklungsabsichten der Wachstumsgemeinden (z.B. Bern Ost mit Entwicklung Saali; Köniz mit Liebefeld und Ried-Niederwangen, Muri-Gümligen im Lischenmoos; Ostermündigen; Kehrsatz auf der Bahnhofmatte; Stettlen Bernapark.)

Fokussfelder:

Bei der Erarbeitung der Netzstrategie ÖV sind im vorgegebenen Perimeter jeweils insbesondere die Auswirkungen auf folgende Hotspots zu untersuchen resp. hervorzuheben:

- ▶ Bahnhof Bern, Umsteigeanlagen
- ▶ Berner Innenstadt
- ▶ Hirschengraben
- ▶ Inselareal
- ▶ Köniz-Liebefeld
- ▶ Korridor Kapazität Bern Süd-Köniz

Bei der Untersuchung der Hotspots sind folgende Punkte zu betrachten:

- ▶ Kapazität des Systems (technische Leistungsfähigkeit, Umsteigekapazität, ...)
- ▶ Belastbarkeit/Verträglichkeit für das Umfeld

1.3 Die Zielsetzung

- ▶ Die Netzstrategie bildet das Zielszenario für die Entwicklung des öV-Netzes der Kernagglomeration Bern 2040.
- ▶ Folgerungen für das Netz im Jahr 2030 sowie die Netzplanung 2040 sind zu ziehen und die Etappierung der Weiterentwicklung des ÖV-Netzes Kernagglomeration Bern ist aufzuzeigen

Angesichts der Ausgangslage stehen bei diesem Projekt folgende Ziele im Vordergrund:

1. Aufbereitung der bisherigen ÖV-Ausbaustrategie für den Projektperimeter:

Anhand der bestehenden Grundlagen ist die Planungsgeschichte der bisherigen Ausbaustrategie (radiales Tram- und Busnetz) aufgearbeitet, analysiert und beurteilt. Ein Überblick und eine Analyse über den bisherigen Wissenstand liegt vor.

2. Analyse des Basisszenarios 2040 des GVM 2040:

Die quantifizierten Auswirkungen des Basisszenario 2040 liegen vor und werden im Hinblick auf Stärken/Schwächen, Reserven/Überlast des ÖV-Netzes analysiert und beurteilt (unter besonderer Berücksichtigung der beschriebenen Fokusfelder/Hotspots). Dabei sind u.a. auch die Umsteigesituationen zu untersuchen.

3. Erstellung und Analyse eines erweiterten Szenarios 2040:

Das Basisszenario 2040 des GVM ist mit den bisher angedachten, noch nicht realisierten Angebotselementen gemäss der bisherigen Stossrichtung ergänzt. Falls relevant sind Modal-Split und Routenwahleffekte zu berücksichtigen. Das erweiterte Szenario 2040 wird im Hinblick auf Stärken/Schwächen, Reserven/Überlast des Netzes analysiert und beurteilt (unter besonderer Berücksichtigung der beschriebenen Fokusfelder/Hotspots). Dabei sind u.a. auch die Umsteigesituationen zu untersuchen. Die Auswirkungen der Nachfrageprognose 2040 auf das erweiterte (Angebots-) Szenario 2040 sind mit dem GVM zu quantifizieren.

4. Definition alternativer Stossrichtungen basierend auf der Analyse des erweiterten Szenarios:

Eine qualitative Beurteilung der Auswirkung von Nachfrageveränderungen (angedachte Siedlungsentwicklung, neue Mobilitätskonzepte, Trends) bezüglich Reserven/Überlast liegt vor. Auf der Basis des erweiterten Szenarios 2040 werden Stossrichtungen mit Netzvarianten und Kombinationen von Zusatzangeboten gebildet und quantifiziert (keine zwingende Anwendung mit dem GVM verlangt, Anwendung offen). Die zugrunde liegenden konzeptionellen Überlegungen und Grundsätze sind pro Stossrichtung aufzuzeigen.

5. Analyse der Stossrichtungen sowie Gegenüberstellung der Analysen des Basiszenarios, des erweiterten Szenarios und der Stossrichtungen:

Die Auswirkungen der Stossrichtungen sind analysiert, eine Empfehlung für die am besten geeignete Stossrichtung liegt vor. Eine Gegenüberstellung der Analysen des Basiszenarios, des erweiterten Szenarios sowie der Stossrichtungen liegt vor. Eine Empfehlung für die am besten geeignete Stossrichtung liegt vor.

6. Netzstrategie ÖV 2040:

Die Netzstrategie ÖV 2040 liegt vor: das langfristige Zielbild des ÖV-Netzes ist definiert. Eine geeignete Etappierung und sinnvolle Umsetzungsschritte liegen vor. Konkretisierungsbedarf und nötige Vertiefungen sind definiert.

7. Empfehlungen:

Aus der Netzstrategie ÖV abgeleitete Empfehlungen liegen vor. Neben den nötigen Vertiefungen im Bereich ÖV sind auch Empfehlungen zur Siedlungsentwicklungsstrategie als Basis für das RGSK formuliert.

8. Dokumentation:

Technischer Bericht und Bericht zur Mitwirkung mittels verständlicher, nachvollziehbarer und stufengerechter Berichterstattung.

2 Grundlagen

2.1 Grundlagendokumente (werden zur Verfügung gestellt)

- ▶ Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern GVM (Basisszenario 2040 verfügbar ab 3. Quartal 2018).
- ▶ Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 (Entwurf verfügbar ab August 2018).
- ▶ ZMB Wyler-Länggasse, Bericht für die Mitwirkung (verfügbar voraussichtlich im Frühjahr 2018).
- ▶ Erschliessungs- und Potentialstudie der neuen S-Bahn-Haltestelle Waldegg, 2018. In Erarbeitung, Schlussbericht wird bis Mitte Januar 2018 vorliegen.
- ▶ Einsatz automatisierter Fahrzeuge im Alltag – Denkbare Anwendungen und Effekte in der Schweiz. Schlussbericht Grundlagenanalyse (Phase A), Verfasser EBP 24. Oktober 2017. Hrsg: BaslerFonds, Schweizerischer Städteverband und weitere Partner.
- ▶ Factsheet zur Studie «Einsatz automatisierter Fahrzeuge im Alltag – Denkbare Anwendungen und Effekte in der Schweiz». Schweizerischer Städteverband, 31. Oktober 2017.
- ▶ Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2, 2016: Generation. Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung Bern, 3. Generation.
- ▶ Stadtentwicklungskonzept Bern STEK 2016, Vertiefungsbericht Mobilität mit Aussagen zur mittelfristigen Weiterentwicklung des ÖV-Netzes. (Gesamtbericht, Vertiefungsbericht Mobilität und Vertiefungsbericht Siedlung und Freiraum).
- ▶ Tram Bern Ostermundigen, Grundlagenstudie zur Systemfrage Tram oder Doppelgelenkbusse. Infras, im Auftrag des AÖV Kt. Bern, 23.12.2016.
- ▶ Ortsplanungen der Gemeinden der Kernagglomeration
- ▶ S-Bahn Bern, 2. Teilergänzung, Standbericht Nr. 1 vom 22.01.2016.
- ▶ S-Bahn Bern, 2. Teilergänzung. Planungsbericht vom 11.12.2013.
- ▶ Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept. Stossrichtungen für das künftige Tram- und das ergänzende Busnetz, Synthesebericht. 13. Dezember 2013. Hrsg. RKBM
- ▶ Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept I (RKBM 2012)
- ▶ ZMB Zweite Tramachse Bern, Synthesebericht. April 2012. Hrsg: Stadt Bern, AÖV, RKBM.
- ▶ Tangentiale Bus-Verbindungen in der Kernagglomeration Bern: Analyse, Beurteilung und Empfehlungen. Stand 1. Januar 2011, ergänzt 20. März 2012. Hrsg RKBM.
- ▶ Zweckmässigkeitsbeurteilung öffentlicher Verkehr Ostermundigen (RVK 4, 2008)
- ▶ ZMB Bern, Gesamtsynthese (BVE, 2008)
- ▶ ZMB Bern Süd, Schlussbericht (BVE 6. Mai 2008)
- ▶ Tram Region Bern. Gutachten – Überprüfung von Zweckmässigkeit und Kosten. Effretikon, 3. Mai 2011. U. Weidmann, ETH Zürich.
- ▶ Gesamtmobilitätsstrategie. Regierungsrat des Kantons Bern, August 2008.
- ▶ ÖV-Umsteigeknoten – Zweckmässigkeitsuntersuchung (Weissenbühl West/Weissenbühl/Morillon/Kleinwabern/Kehrsatz) (RVK 4, 2007)
- ▶ Mobilitätsstrategie Region Bern. AGR, TBA, AÖV, August 2003.
- ▶ Zukunft Bahnhof Bern. Das Gesamtkonzept im Überblick. 27. Juni 2011.
- ▶ Zukunft Bahnhof Bern. AG5: Detailbewertung. (8. Juni 2011).
- ▶ Mobilitätsstrategie Region Bern. Synthese. 2003. Hrsg: Amt für Gemeinden und Raumordnung.

Die Grundlagen werden bis am 5. Februar 2018 als PDF-Dateien zur Verfügung gestellt. Weitere relevante Grundlagen werden in Absprache zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer festgelegt.

2.2 Schnittstellenprojekt

Aktualisierung Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern GVM:

Aktuell ist eine Aktualisierung des GVM im Gange: Neu wird das Basismodell den Ist-Zustand 2016 beinhalten und der Prognosezustand auf das Jahr 2040 ausgedehnt. Der Abschluss der Aktualisierung ist für das 3. Quartal 2018 geplant. Die Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern wird auf den Ergebnissen bzw. dem Prognosezustand 2040 aufbauen und das Modell nutzen, um Handlungsansätze zu entwickeln.

Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040:

Die Mobilitätsstrategie der Region Bern-Mittelland wird zwischen Januar 2018 und Dezember 2018 aktualisiert und wird zum Zeitpunkt des Projektstarts der Netzstrategie ÖV im Entwurf vorliegen. Die Mobilitätsstrategie wird übergeordnete Hinweise zur Erarbeitung der Netzstrategie ÖV liefern.

RGSK 2020, Agglomerationsprogramm 4. Generation:

Die inhaltlichen Arbeiten am RGSK 2020 beginnen im Herbst 2018 und müssen bis Mitte 2019 abgeschlossen sein. Ab Mitte 2019 beginnt die Mitwirkung zum RGSK 2020/AP4. Soweit möglich sollen die im Rahmen der Netzstrategie ÖV erarbeiteten Grundlagen bereits bei der Erarbeitung des RGSK 2020 einfließen. Und zwar nicht nur bezüglich der Verkehrsinfrastruktur, sondern auch bezüglich Hinweisen zu allfällig nötigen Regeln bei der Siedlungsentwicklung. Bei der künftigen Weiterentwicklung des RGSK (4. Generation) stellt die Netzstrategie ÖV 2040 eine zentrale Grundlage dar.

ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal:

Der Masterplan Inselspital rechnet mit einer starken Zunahme des Verkehrsaufkommens. Ab ca. 2030 wird die heutige Erschliessung mit der Trolleybuslinie 11 nicht mehr ausreichen. Um die zukünftige ÖV-Erschliessung des Inselareals festzulegen, wird eine Zweckmässigkeitsbeurteilung unter Federführung des AÖV durchgeführt. Neben Tram- und Busvarianten wird auch die unterirdische Verlängerung des RBS zum Inselspital geprüft. Die Studie soll im 3. Quartal 2018 starten.

2.3 Perimeter/Abgrenzung

Zum Perimeter gehört das Feinverteileretz der Kernagglomeration inklusive der «sekundären Umsteigeknoten» Köniz, Kleinwabern, Kehrsatz, Muri, Gümligen, Bolligen, Ittigen, Worblaufen, Zollikofen, Brünnen, Niederwangen.

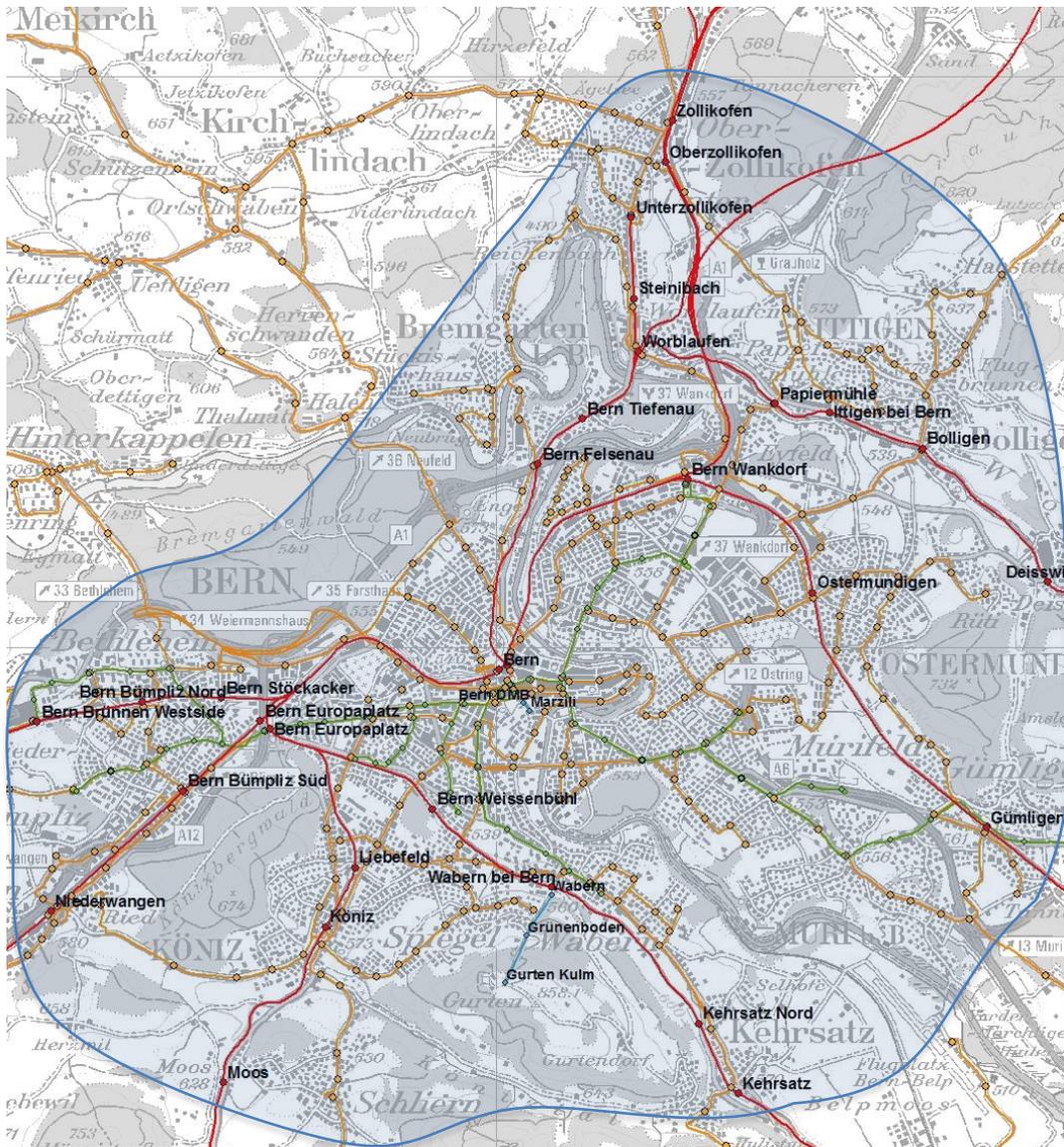


Abbildung 1: Projektperimeter

3 Auftrag und Leistungsbeschreibung

Erwartete Resultate/Ergebnisse

Das Lieferobjekt ist die Netzstrategie ÖV, welche als Stossrichtung der zukünftigen Entwicklung des ÖV-Netzes dient bzw. den langfristigen Zielzustand des ÖV-Netzes beschreibt. Basierend auf dieser langfristigen Ausbaustrategie werden Umsetzungsschritte für die Entwicklung des ÖV-Netzes inkl. Linienverknüpfungen aufgezeigt.

Aus einer langfristigen Optik sollen fachliche Antworten auf zentrale Fragen zur Weiterentwicklung des ÖV-Netzes gesucht werden, die immer wieder gestellt werden.

Ein grober Machbarkeits- und Finanzierbarkeitsnachweis für die Netzstrategie ÖV liegt vor und allfällige erforderliche Vertiefungen sind aufgezeigt.

Anforderungen an die Offerte:

Als Teil des Angebotes ist basierend auf dem nachfolgend skizzierten Arbeitsablauf und den beschriebenen Arbeitspaketen ein Vorgehensvorschlag mit Terminplan zu erstellen und eine geeignete Methodik zur Erarbeitung der Netzstrategie ÖV vorzuschlagen.

Die in den nachfolgenden Unterkapiteln 3.2 bis-3.9 aufgeführten Arbeitspakete sowie die Terminvorgaben (Kap. 5) sind zu berücksichtigen.

Ein Vorschlag, wann und bei welchen Arbeitsschritten die Begleitgruppe im Erarbeitungsprozess einbezogen werden soll, wird erwartet. Die entsprechenden Sitzungen sind aufzuzeigen und einzurechnen.

3.1 Ablauf und Methodik

Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über den vorgesehenen Arbeitsablauf und die Koordination mit der Aktualisierung des GVM des AÖV und der Mobilitätsstrategie der RKBM:

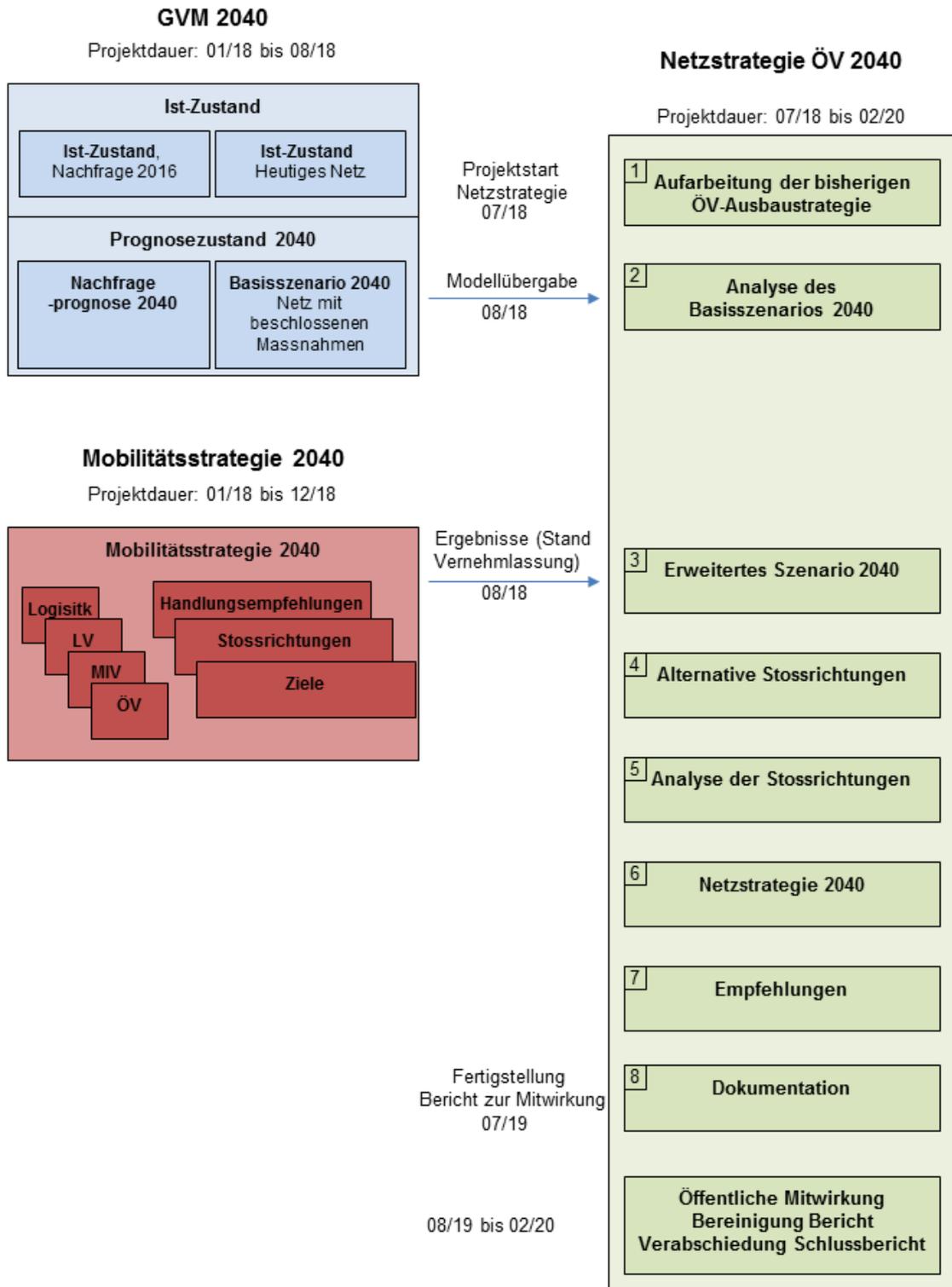


Abbildung 2: Arbeitsablauf und Koordination mit Schnittstellen

3.2 Arbeitspaket 1: Aufarbeitung der bisherigen ÖV-Ausbaustrategie

Ziel: Analyse und Interpretation der bisherigen Ausbaustrategie im ÖV liegt vor

Anhand der bestehenden Grundlagen (Kap 2.1) ist die Planungsgeschichte der bisherigen Ausbaustrategie (radiales Tram- und Busnetz) aufgearbeitet, analysiert und beurteilt. Ein Überblick und eine Analyse über den bisherigen Wissenstand liegt vor.

Arbeitsschritte

- ▶ Aufarbeitung der Grundlagen gemäss Kap 2.1
- ▶ Ggf. Ergänzung der Grundlagen (in Absprache mit der Begleitgruppe)
- ▶ Eine Synthese der bisherigen ÖV-Planungen bzw. der Erkenntnisse
- ▶ Analyse und Interpretation (schriftlich festhalten) u.a.:
 - Stärken/Schwächen der bisherigen Strategie
 - Vor- und Nachteile der bisherigen Strategie
 - Erwartete Engpässe
 - Ggf. Defizite der bisherigen Strategie
 - Zusammenstellung/Analyse der bisherigen Ansätze zur Optimierung der Umsteigebeziehungen am Bahnhof Bern auf das Feinverteilernetz.
- ▶ Analyse der geplanten und noch nicht umgesetzten Vorhaben
- ▶ Mögliche weitere Massnahmen im kurzfristigen Horizont

Erwartetes Ergebnis:

Eine Synthese der bisherigen ÖV-Planungen bzw. der bisherigen Erkenntnisse liegt vor.

3.3 Arbeitspaket 2: Analyse des Basisszenarios 2040

Ziel: Analyse des Basisszenarios 2040 des GVM liegt vor

Die quantifizierten Auswirkungen des Basisszenario 2040 liegen vor und werden im Hinblick auf Stärken/Schwächen, Reserven/Überlast des ÖV-Netzes analysiert und beurteilt. Dabei sind insbesondere die Hotspots/Fokusfelder zu untersuchen und u.a. auch die Umsteigesituationen zu untersuchen.

Arbeitsschritte

- ▶ Erarbeiten eines Kriterienkataloges für die Beurteilung der Ausbauszenarien zusammen mit der Begleitgruppe:
 - Kriterien für Kapazität des Systems (technische Leistungsfähigkeit, Umsteige Kapazität, ...)
 - Kriterien Verträglichkeit in der Berner Innenstadt. Definieren einer Zielgrösse der ÖV-Belastung (Stadtverträglichkeit) (
 - Kriterien für Hotspots/Fokusfelder
 - RGSK-Konformität
- ▶ Analyse der Auswirkungen und Interpretation des Basisszenarios aufgrund des entwickelten Kriterienkatalogs:
 - Überlast/Reserven im ÖV-Netz (wo gibt es Engpässe, wo gibt es Reserven, wo besteht Handlungsbedarf?)
 - Analyse der möglichen Defizite zwischen Nachfrage und Angebot
 - Rückschluss auf Stärken/Schwächen der bisherigen Strategie
 - Vertiefte Analyse der Hotspots/Fokusfelder

- ▶ Erste Schlussfolgerungen für die Weiterentwicklung des ÖV-Netzes in der Region werden gezogen und die Massnahmen aus den bisherigen Planungen für die Definition des erweiterten Szenarios 2040 werden diskutiert.

Erwartetes Ergebnis: Übersicht und Beurteilung der Stärken/Schwächen, Reserven/Überlast des ÖV-Netzes, Beurteilung der Situation in den Hotspots,

3.4 Arbeitspaket 3: Erweitertes Szenario 2040

Ziel: Das erweiterte Szenario 2040 liegt vor und die Auswirkungen sind mittels GVM quantifiziert und analysiert

Das Basisszenario 2040 gemäss GVM wird mit ca.10 ausgewählten ÖV-Angeboten erweitert. Das heisst zusätzlich zu den im Basisszenario erfassten Massnahmen werden weitere planerisch sinnvolle Projekte aus dem STEP-Ausbaustritt 2030/2035 und der Angebotsplanung 2025/30 Bus und Tram ergänzt. Die Auswirkungen der Nachfrageprognose 2040 auf das erweiterte (Angebots-)Szenario 2040 sind mit dem GVM zu quantifizieren.

Arbeitsschritte erweitertes Szenario 2040:

- ▶ Zusammentragen der im Basisszenario 2040 nicht berücksichtigten, planerisch konsolidierten Ausbaumassnahmen wie S-Bahnausbau, Umsteigeanlagen Schienennetz auf Feinverteiler, Radiales Tramnetz, Berücksichtigung von Massnahmen aus ZMB Länggasse–Wyler, Inselerschliessung, 2. Tramachse Innenstadt, grössere Transportgefässe in Köniz, Tangentiallinien usw.
- ▶ Definieren des ÖV-Angebots für das erweiterte Szenario 2040 und Eingabe ins GVM zwecks Abschätzung der Auswirkungen unter dem Lastfall Nachfrage 2040. Nach der Modellübergabe im 3. Quartal 2018 steht das GVM den Auftragnehmern für Analysen und Anwendungen zur Verfügung. Die Kompetenzen für GVM-Anwendungen sind in der Offerte auszuweisen. Die Auftragnehmer können aber auch die Modellbetreuer des GVM beziehen (Transoptima). Der Aufwand für die Modellanwendung ist so oder so Teil der Kostenschätzung in der Offerte.
- ▶ Erstellen der GVM Prognose für das erweiterte Szenario 2040.
- ▶ Analyse und Beurteilung der Netzbelastung generell
- ▶ Analyse der möglichen Defizite zwischen Nachfrage und Angebot (z.B. erforderliche Korridor Kapazität in Köniz, Inselareal, ...)
- ▶ Vertiefte Analyse der Hotspots/Fokusfelder
- ▶ Gibt es eine Differenz zur RGSK-konformen Betrachtung?
- ▶ Zusammenfassen der Analyse und Definition des Handlungsbedarfes. Klärung der Fragen und erste Gedanken zu Stossrichtungen:

Für die Eingrenzung der Stossrichtung der zukünftigen Entwicklung des ÖV-Netzes ist die Klärung/Auseinandersetzung mit folgenden Fragenstellungen nötig:

- ▶ Kann die bisher angedachte Ausbaustrategie auf dem Hauptnetz Schiene und Feinverteiler grundsätzlich fortgesetzt werden, oder braucht es Anpassungen?
Sofern Anpassungen nötig sind: Aussagen zum Handlungsbedarf und Aussagen zu den erforderlichen/möglichen Massnahmen.
- ▶ Wie gross ist ÖV-Belastung in der Berner Innenstadt, können die Zielwerte eingehalten werden, oder braucht es eine Anpassung der Strategie?
Sofern Anpassungen nötig sind: Aussagen zum Handlungsbedarf und Aussagen zu den erforderlichen/möglichen Massnahmen.

- ▶ Aussagen zur Umsteigesituation zwischen Schienenhauptnetz und Feinverteiler am Hauptbahnhof. Sind die angedachten Massnahmen ausreichend, oder braucht es Anpassungen? Sofern Anpassungen nötig sind: Aussagen zum Handlungsbedarf und Aussagen zu den erforderlichen/möglichen Massnahmen. Auswirkungen auf andere Mobilitätsträger z.B. MIV sind aufzuzeigen.
- ▶ Aussagen zur Behebung des Angebotsdefizites in Köniz mit Machbarkeitsbetrachtung im Gesamtnetz. Reicht ein neues Tramkonzept oder wird die RBS-Weiterführung wieder Thema, allenfalls zusammen mit der Inselerschliessung? Definition von Etappen/mittelfristigen Lösungen.
- ▶ Braucht es einen Ausbau der Verknüpfungsstrategie Schienenhauptnetz zu Feinverteiler? Wenn Ja: welche Ansätze wären erforderlich/möglich und welchen Beitrag zur Entlastung Innenstadt könnten sie leisten?

Erwartetes Ergebnis:

Zwischenfazit: Ist das bisherige System leistungsfähig genug? Können die Zielwerte bezüglich der ÖV-Belastung in der Innenstadt eingehalten werden? Bestätigung der bisherigen Ausbaustrategie oder Übersicht über allfällige Gaps/Lücken und Handlungsbedarf.

Präsentation in der Kommission Verkehr: Dieses Zwischenfazit wird der Kommission Verkehr im Vorfeld einer ordentlichen Sitzung präsentiert (und ist entsprechend aufzuarbeiten).

3.5 Arbeitspaket 4: Alternative Stossrichtungen

Ziel: Stossrichtungen für die Weiterentwicklung des ÖV-Netzes sind definiert.

Auf der Basis des erweiterten Szenarios 2040 sowie einer qualitativen Abschätzung von Nachfrageveränderungen werden Stossrichtungen mit Netzvarianten und Kombinationen von Zusatzangeboten gebildet und quantifiziert (keine zwingende Anwendung mit dem GVM verlangt, Anwendung offen). Die zugrundeliegenden konzeptionellen Überlegungen und Grundsätze sind pro Stossrichtung aufzuzeigen.

Arbeitsschritte:

- ▶ Basierend auf der Analyse und dem definierten Handlungsbedarf im Arbeitspaket 3 bilden von Stossrichtungen mit Netzvarianten und Kombinationen von Zusatzangeboten.
- ▶ Qualitative Abschätzung möglicher langfristiger Nachfrageveränderungen (angedachte Siedlungsentwicklung). Qualitative Beurteilung deren Auswirkungen auf die Anforderungen an das ÖV-Netz sowie bezüglich Reserven/Überlast.
- ▶ Einbezug der Resultate des Projekts «Mobilitätsstrategie 2040» insbesondere bezüglich der Auswirkungen von Trends und neuen Mobilitätskonzepten.

Erwartetes Ergebnis: Beschreibung pro Stossrichtung mit konzeptionellen Überlegungen und Grundsätzen. Darstellung auf einer Karte/Plan.

3.6 Arbeitspaket 5: Analyse der Stossrichtungen

Ziel: Die Auswirkungen der Stossrichtungen sind analysiert, eine Empfehlung für die am besten geeignete Stossrichtung liegt vor.

Arbeitsschritte:

- ▶ Analysieren der Auswirkungen im ÖV-Netz (die Quantifizierung der Auswirkungen kann mit dem GVM vorgenommen werden, muss aber nicht. Ein allfälliger Aufwand für eine Modellanwendung ist Teil der Kostenschätzung in der Offerte.)
- ▶ Beurteilung der Stossrichtungen aufgrund des Kriterienkataloges sowie unter Berücksichtigung der definierten Hotspots.
- ▶ Grobe Kostenelemente Infrastruktur und Betrieb pro Netzvariante zusammenstellen
- ▶ Analysieren der Auswirkungen bezüglich Investitionen und Betriebskosten
- ▶ Gegenüberstellung der Analysen des Basisszenarios, des erweiterten Szenarios und der definierten Stossrichtungen
- ▶ Empfehlung der Stossrichtung und Argumentarium für die am besten geeignete Stossrichtung (fachliche Sicht)
- ▶ Durchführung eines Workshops mit der Kommission Verkehr und Gemeinden der Kernagglomeration

Erwartete Ergebnisse:

Übersicht über Stossrichtungen, Gegenüberstellung der Analysen (Basisszenario, erweitertes Szenario, Stossrichtungen), Argumentarium für Bestvariante, Durchführung des Workshops und Zusammenstellung der Workshop Ergebnisse

3.7 Arbeitspaket 6: Netzstrategie ÖV 2040

Ziel: Die Netzstrategie ÖV 2040 ist definiert

Die Stossrichtung der zukünftigen Entwicklung des ÖV-Netzes bzw. der langfristige Zielzustand des ÖV-Netzes ist geklärt. Basierend auf dieser langfristigen Ausbaustrategie werden Umsetzungsschritte für die Entwicklung des ÖV-Netzes inkl. Linienverknüpfungen aufgezeigt.

Aus einer langfristigen Optik sollen fachliche Antworten auf zentrale Fragen zur Weiterentwicklung des ÖV-Netzes gesucht werden, die immer wieder gestellt werden.

Ein grober Machbarkeits- und Finanzierbarkeitsnachweis für die Netzstrategie ÖV liegt vor. Allfällige erforderliche Vertiefungen sind aufgezeigt.

Arbeitsschritte

- ▶ Grobe Machbarkeitsbeurteilung und Finanzierungsbetrachtung der gewählten -Netzstrategie ÖV.
- ▶ Etappierung und Umsetzungsschritte
- ▶ Erstellung eines groben Machbarkeits- und Finanzierungsnachweises.
- ▶ Definition des Konkretisierungsbedarfs sowie der erforderlichen Vertiefungen für die nächste Bearbeitungsphase

Erwartetes Ergebnis:

Netzstrategie ÖV 2040, Beschreibung des langfristigen Zielzustandes, Etappierung, ...

3.8 Arbeitspaket 7: Empfehlungen

Ziel: Empfehlungen liegen vor

Die zur Umsetzung der Netzstrategie ÖV erforderlichen Schritte/Massnahmen sind in Form von Empfehlungen formuliert, wobei diese sowohl inhaltlicher als auch prozessualer Natur (zeitliche Abhängigkeiten, Stakeholder) sein können. Neben den Empfehlungen zu nötigen Vertiefungen im Bereich ÖV sind auch Empfehlungen zur Siedlungsentwicklungsstrategie als Basis für die Weiterführung des RGSK formuliert. Dies können beispielsweise Aussagen zu den Grenzen der (ÖV-)Erschliessung von zusätzlichen Nutzungen oder Empfehlungen zur Nutzungsverdichtung an aus Sicht ÖV geeigneten Standorten sein.

Arbeitsschritte

- ▶ Erarbeitung der Empfehlungen
- ▶ Diskussion und Bereinigung der Empfehlungen mit dem Auftraggeber (Erweiterte Begleitgruppe).

Erwartetes Ergebnis:

Zusammenstellung der Empfehlungen liegt vor.

3.9 Arbeitspaket 8: Dokumentation und Prozessleistungen

Dokumentation und Berichterstattung

- ▶ Der Auftraggeber legt Wert auf eine verständliche, nachvollziehbare und stufengerechte Berichterstattung. Die relevanten Zwischenschritte sind jeweils mit der Projektleitung und in der Begleitgruppe zu diskutieren.
- ▶ Die Ergebnisse der Arbeitspakete 1-8 sind in geeigneter Form zu dokumentieren und in einem technischen Bericht mit Anhängen festzuhalten.
- ▶ Die Ergebnisse der Arbeiten/Analysen resp. die Netzstrategie ÖV 2040 und deren Herleitung werden in einem Bericht zur öffentlichen Mitwirkung (und ggf. in weiteren Mitwirkungsunterlagen) festgehalten.
- ▶ Die Schluss-Dokumente sind in elektronischer Form (im Originalformat und als pdf-Datei inkl. sämtlicher Projektunterlagen) abzuliefern.

Prozessleistungen, administrative Unterstützung

- ▶ Sitzungen mit Projektleitung und der Begleitgruppe gemäss Vorschlag der Auftragnehmer. Die während der Projektbearbeitung stattfindenden Sitzungen sind vom Auftragnehmer administrativ zu unterstützen. Darunter fällt die inhaltliche Vorbereitung der Sitzungen (in Absprache mit der PL) und das Führen des Protokolls.
- ▶ Die Präsentation des Zwischenfazits in der Kommission Verkehr nach Abschluss des Arbeitspakets 3 ist Teil des Auftrages.
- ▶ Die inhaltliche Vorbereitung, die Durchführung und die Nachbereitung des Workshops mit der Kommission Verkehr und Vertretern der Gemeinden der Kernagglomeration ist ebenfalls Teil des Auftrages.
- ▶ Für die Mitarbeit bei der öffentlichen Mitwirkung (v.a. Mitarbeit bei der Beantwortung von Mitwirkungseingaben) und für den Projektabschluss (Erstellung des Schlussberichtes) ist ein Aufwand von 5 Arbeitstagen zu reservieren.

Die folgenden Punkte sind Sache des Auftraggebers:

- ▶ Verabschiedung des Berichts zur Mitwirkung Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern 2040 in der Kommission Verkehr
- ▶ Information und Kommunikation
- ▶ Durchführung öffentlichen Mitwirkung (Einladung/Versand, Erstellung Mitwirkungsbericht, Beantwortung Eingaben)
- ▶ Verabschiedung der Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern 2040 in der Kommission Verkehr

4 Projektorganisation

Auftraggeber	RKBM	Kommission Verkehr
Federführung / Projektleitung	Fachbereich Verkehr RKBM	Isabel Aerni Martin Moser
Begleitgruppe	AÖV Stadt Bern Gemeinde Köniz	Bernhard Kirsch Hannes Meuli Ueli Müller Daniel Matti
Erweiterte Begleitgruppe	Begleitgruppe Bernmobil BLS Postauto RBS Ggf. weitere Beteiligte	
Auftragnehmer	XY	XY

Die Rückkopplung mit den politischen Vertretern der Stadt Bern und der Gemeinde Köniz sowie des Kantons Bern während dem Erarbeitungsprozess wird über die entsprechenden Mitglieder der Begleitgruppe sichergestellt.

Nach Abschluss des Arbeitspakets 3 wird das Zwischenfazit zur bisherigen Ausbaustrategie in der Kommission Verkehr präsentiert.

Nach Abschluss des Arbeitspakets 4 «Stossrichtungen» werden die Zwischenergebnisse der Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern im Rahmen eines Workshops in der Kommission Verkehr diskutiert. Die Gemeinden der Kernagglomeration (Bolligen, Bremgarten, Ittigen, Kehrsatz, Muri, Ostermundigen, Stettlen, Zollikofen) werden ebenfalls eingeladen, eine Vertretung für den Workshop zu delegieren.

5 Meilensteine Netzstrategie ÖV 2040

Ziel: Die Ergebnisse des Auftrages «Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern» liegen im Sommer 2019 als Bericht zur Mitwirkung vor.

Meilensteine	Termin
Offertverfahren, Offertbeurteilung, Vergabeantrag Begleitgruppe	Januar-März 2018
Auftragsvergabeentscheid KV (vorbehältlich Kreditentscheid RV s.u.)	Do 26. April 2018
Genehmigung Kreditantrag z.H. RV durch GL	Mi 9. Mai 2018
Kreditentscheid RV	Do 21. Juni 2018
Startsitzung	Di 3. Juli 2018
Erarbeitung Netzstrategie ÖV: Arbeitspakete 1 bis 3	
Präsentation Zwischenfazit in der Kommission Verkehr	*
Erarbeitung Netzstrategie ÖV: Arbeitspaket 4 und 5	
Workshop mit der Kommission Verkehr (als Abschluss Arbeitspaket 5)	Q1/Q2 2019
Erarbeitung Netzstrategie ÖV: Arbeitspakete 6 bis 8	
Abgabe Bericht zur Mitwirkung	Ende Juli 2019
Verabschiedung Bericht zur Mitwirkung durch KV	August 2019
Öffentliche Mitwirkung	Q3/Q4 2019
Mitwirkungsbericht, Bereinigung, Erstellung Schlussbericht	Q4/2019–Q1/2020
Verabschiedung Schlussbericht durch KV	Februar 2020

* Ordentliche Sitzungen der Kommission Verkehr 2018–2020:

Do 23. August 2018, Do 18. Oktober 2018, Do 6. Dezember 2018, Februar 2019, April 2019, Juni 2019, August 2019, Oktober 2019, Dezember 2019, Februar 2020

6 Kostenschätzung und Finanzierung

Die Kosten für den Drittauftrag werden auf **CHF 240'000.- veranschlagt. Dieser Betrag ist als Kostendach inklusiv Nebenkosten und ggf. Reserven, exklusiv Mehrwertsteuer** zu verstehen.

Die Beträge für Anwendungen des GVM sind in das genannte Kostendach einzurechnen. Die Kompetenzen für Anwendungen des GVM sind auszuweisen bzw. eine geeignete Fachperson beizuziehen.

7 Angaben zum Verfahren

7.1 Art des Verfahrens

Die Beschaffung erfolgt im **Einladungsverfahren** gemäss Art. 4 des Gesetzes über das öffentliche Beschaffungswesen des Kantons Bern vom 11. Juni 2002 (ÖBG) und der dazugehörigen Verordnung (ÖBV).

Das Erstellen eines Angebotes wird nicht entschädigt.

Die Sprache des Vergabeverfahrens sowie der Projektbearbeitung ist Deutsch. Offerten sind in deutscher Sprache einzureichen.

7.2 Teilnahmeberechtigung

Folgende Büros werden zur Einreichung einer Offerte eingeladen:

- ▶ EBP Ernst Basler und Partner AG, Zürich
- ▶ Infrac AG, Bern/Zürich
- ▶ Kontextplan
- ▶ Metron AG, Bern
- ▶ Rapp Trans AG, Basel
- ▶ Transitec

Arbeitsgemeinschaften sind zugelassen. Die federführende, gegenüber der Auftraggeberin verantwortliche Unternehmung ist zu bezeichnen. Die Anbietenden sind nur zur Teilnahme in einer einzigen Arbeitsgemeinschaft berechtigt.

7.3 Termine Offertphase

Für die Offertphase und Auftragsvergabe bis zum Start der Arbeiten gelten folgende Termine:

Was	Termin
Versand der Einladung (Brief, Vorabversand per E-Mail)	Di 23. Januar 2018
Frist für Teilnahmebestätigung	Mo 29. Januar 2018
Frist für Fragen (per E-Mail)	Mo 29. Januar 2018
Abgabe Fragenbeantwortung	Mo 5. Februar 2018
Eingabefrist für Offerten (Poststempel)	Do 1. März 2018
Angebotsöffnung	Di 6. März 2018
Auswertung der Offerten	Mi 7. März–Mi 28. März 2018
Entscheid zur Auftragsvergabe in der Kommission Verkehr	Do 26. April 2018
Eröffnung Zuschlagsverfügung (vorbehältlich RV-Entscheid zum Verpflichtungskredit)	Fr 27. April 2018
Beschwerdefrist	10 Tage ab Zustellung
Kreditentscheid RV	Do 21. Juni 2018
Bekanntgabe Entscheid Verpflichtungskredit	Fr 22. Juni 2018
Startsitzung Auftragnehmer und Begleitgruppe	Di 3. Juli 2018, 13.30–16.00

Ferien	Bern	Köniz
Sportwoche	Sa 3. Feb–So 11. Feb, Sa	Sa 17.2.–So 24.2.
Osterferien	Fr 30. März–Mo 2. April	
Frühlingsferien	Sa 7. April–So 22. April,	Sa 31.3.–So 22. April
Sommerferien	Sa 7. Juli–So 12. August	Sa 7. Juli–So 12. August

7.4 Teilnahmebestätigung

Die Teilnahme am Ausschreibungsverfahren ist bis am **Montag 29. Januar 2018 per E-Mail** an verkehr@bernmittelland.ch zu bestätigen.

7.5 Fragen zur Ausschreibung

Während dem Offertverfahren werden keine mündlichen Auskünfte erteilt. Fragen zur Ausschreibung können bis am **Montag 29. Januar 2018 per E-Mail** an die Projektleitung verkehr@bernmittelland.ch eingereicht werden ().

Die Beantwortung der Fragen erfolgt anonymisiert bis spätestens am **Montag, 5. Februar 2018** ebenfalls per E-Mail an alle eingeladenen Planungsbüros.

7.6 Einreichung der Offerten

Die vollständige Offerte ist **schriftlich bis am Donnerstag, 1. März 2018 (Poststempel)**, bei der Geschäftsstelle der RKBM einzureichen mit dem Vermerk: «Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern, nicht öffnen».

Adresse: Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Holzikofenweg 22, 3001 Bern.

Die **Angebotsöffnung** erfolgt am **Dienstag, 6. März 2018**.

Die **digitale Version** (pdf-Datei) der Offerte ist am **Mittwoch, 7. März 2018** an verkehr@bernmittelland.ch zu senden.

7.7 Gültigkeit der Offerte

Das Angebot der Offertstellerin ist bis mind. am 31. Juli 2018 gültig.

7.8 Startsituation

Die Auftragsvergabe wird nach dem Entscheid der Kommission Verkehr am Freitag 27. April 2018 bekanntgegeben. Sie wird nach Ablauf der Beschwerdefrist und nach dem Entscheid der RV über den Kredit am Freitag 22. Juni 2018 definitiv bestätigt. Die Startsituation mit der Auftragnehmerin findet am **Dienstag 3. Juli 2018, 13.30–17.00** bei der RKBM statt. **Die Anbietenden werden gebeten sich diesen Termin provisorisch freizuhalten.**

7.9 Inhalt der Offerte / Einzureichende Unterlagen

Die Offerte muss folgende Elemente umfassen:

1. Auftragsanalyse
2. Vorgehensvorschlag mit Angaben zu:
 - Ausgangslage/Zielen/Aufgabenstellung
 - Vorgehen/Methode / Methodik und Ablaufschema
 - Arbeitspakete und Arbeitsschwerpunkten
 - Erwarteten Resultaten pro Arbeitspaket.
 - Einbezug der Begleitgruppe
 - Meilensteinen
 - Organisation
 - Produkten
3. Terminplan mit Sitzungsraster
4. Teamorganisation und Aufgabenteilung bei Arbeitsgemeinschaften (insbesondere Bezeichnung eines Projektleiters und Projektleiter Stv.), eingesetzte Personen mit Angabe Stunden pro Phase und Honoraransätze.
5. Qualifikation des Büros und Angaben zu den Schlüsselpersonen (Projektleitung, Stellvertretung und gegebenenfalls Teilprojektleitungen; Doppelfunktionen sind zulässig): Verfügbarkeit, Qualifikationen, Fachkompetenzen und je zwei persönliche Referenzen für vergleichbare Projekte
6. Honorarangebot innerhalb Kostendach (gegliedert nach Arbeitspaketen/Projektphasen, Sitzungen/Prozessleistungen sind separat ausweisen):
 - Aufwand für den Prozess (Sitzungen etc.)
 - Aufwand für die inhaltliche Bearbeitung (gegliedert nach Arbeitspaketen/Kosten pro Arbeitspaket)
 - Allfällige Vorschläge für Optionen sind separat auszuweisen.
 - Mitteltarif pro Stunde für die Arbeitsgemeinschaft, exkl. MwSt. und NK
 - Nebenkosten, MwSt.
 - Gesamttotal, inkl. MwSt. und NK
7. Selbstdeklaration aller Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft (vgl. Muster/Beilage 1)

7.10 Teilnahmebedingungen, Ausschluss- und Eignungskriterien

Angebote, die eine der nachfolgend aufgeführten allgemeinen Anforderungen oder die Eignungskriterien nicht erfüllen, werden vom weiteren Verfahren ausgeschlossen (Ausschlusskriterien gemäss Art. 24 ÖBV). Erforderlich ist insbesondere:

- Vollständiges und den Bestimmungen zum Vergabeverfahren entsprechendes Angebot inkl. Selbstdeklaration aller Mitglieder einer Arbeitsgruppe
- Offerte deckt die inhaltlichen Vorgaben gemäss beigelegter Projektskizze ab

Eignungskriterien:

- Konzeptionell denkende und arbeitende Verkehrsplaner/innen (insbesondere ÖV)
- Referenzen Schlüsselpersonen (max. 2 Referenzen pro Schlüsselperson à 1 A4 Seite)
- Referenzen Firma (max. 2 Referenzen pro Büro à 1 A4 Seite)

8 Vergabe

8.1 Zuschlagskriterien inkl. Gewichtung

Die Offerten werden nach folgenden Kriterien beurteilt:

- ▶ **Kriterium 1:** Auftragsanalyse, Methodik, Vorgehensvorschlag (max. 6 Punkte) (40%)
 - Auftragsverständnis (Problembeschreibung und -analyse)
 - Qualität und Zweckmässigkeit des Vorgehensvorschlags (Arbeitsschritte, Arbeitsprogramm)
 - Plausibilität des geschätzten Aufwandes pro Arbeitsschritt
- ▶ **Kriterium 2:** Erfahrungen mit vergleichbaren Fragestellungen/Referenzen Schlüsselpersonen (40%) (max. 6 Punkte)
 - Erfahrungen und Kompetenzen des Teams insgesamt
 - Erfahrungen, Kompetenzen und Verfügbarkeit/geplanter Einsatz der Schlüsselpersonen
 - Zweckmässigkeit der Projektorganisation
 - Erfahrungen mit vergleichbaren Projekten
- ▶ **Kriterium 3:** Angebotspreis (20%) (max. 6 Punkte)*
 - Gesamttotal (Prozess und inhaltliche Bearbeitung), inkl. MwSt. und NK

* Das günstige Angebot erhält die Maximalpunktzahl 6,0. Pro 1% Mehrkosten werden 0,1 Punkte abgezogen.]

Die Bewertung der Qualitätskriterien erfolgt gemäss der nachfolgenden Notenskala.

Note	Bezogen auf Erfüllung der Kriterien	Bezogen auf Qualität der Angaben
0	nicht beurteilbar	keine Angaben
1	unbrauchbar	unbrauchbare Angaben
2	sehr schlechte Erfüllung des Kriteriums	ungenügende, unvollständige Angaben
3	schlechte Erfüllung	Angaben ohne ausreichenden Bezug zum Projekt
4	normale, durchschnittliche Erfüllung	durchschnittliche Qualität, den Anforderungen der Ausschreibung entsprechend
5	gute Erfüllung	qualitativ sehr gut
6	sehr gute Erfüllung	qualitativ ausgezeichnet, sehr grosser Beitrag zur Zielerreichung

8.2 Beurteilung der Angebote

Die Beurteilung der Angebote erfolgt durch die vorbereitende Arbeitsgruppe/Begleitgruppe (Fachbereich Verkehr RKBM, AÖV, Stadt Bern, Gemeinde Köniz).

8.3 Vergabe

Die Vergabe erfolgt auf Grund der Beurteilung der Zuschlagskriterien durch die Kommission Verkehr der RKBM am 26. April 2018. Vorbehalten bleibt der Entscheid der Regionalversammlung am Donnerstag 21. Juni 2018 über den Verpflichtungskredit für dieses Projekt.

8.4 Eröffnung

Der Vergabeentscheid wird am **Freitag 27. April 2018** sämtlichen Anbietenden schriftlich eröffnet. Vorbehalten bleibt der Kreditentscheid der RV vom 21. Juni 2018. Der Zuschlag wird in Form einer anfechtbaren Verfügung eröffnet.

8.5 Rechtsmittel

Die Ausschreibung und die Verfügung können innert 10 Tagen seit ihrer Zustellung mit Beschwerde beim Regierungsstatthalteramt Bern-Mittelland, Poststrasse 25, 3071 Ostermundigen, angefochten werden. Eine allfällige Beschwerde muss einen Antrag, die Angabe von Tatsachen und Beweismitteln sowie eine Unterschrift enthalten. Die angefochtene Ausschreibung oder Verfügung und greifbare Beweismittel sind beizulegen.

8.6 Vertragsabschluss

Der Vertragsabschluss erfolgt nach Bekanntgabe der Auftragsvergabe bzw. nach Ablauf der Beschwerdefrist sowie nach dem Kreditentscheid der RV am 21. Juni 2018. Das Angebot der Offertstellerin ist integrierender Bestandteil des Vertrages.

8.7 Eigentums- und Verwendungsrechte

Sämtliche eingereichten Unterlagen gehen ins Eigentum der Auftraggeberin über. Das Urheberrecht an den Beiträgen verbleibt bei den Offertstellenden. Die Produkte werden von der RKBM unter Angabe der Verfassenden weiterverarbeitet und publiziert.

Glossar

Alternative Stossrichtungen	Auf der Basis des → erweiterten Szenarios und angesichts weiterer Einflussgrössen (bspw. Ergebnisse → Mobilitätsstrategie 2040, angedachte Siedlungsentwicklungen) werden alternative Stossrichtungen mit verschiedenen Netzvarianten und Kombinationen von Zusatzangeboten gebildet und quantifiziert.
Basisszenario 2040	Das Basisszenario 2040 wird bei der derzeit laufenden Aktualisierung des GVM gebildet. Es stellt einen Referenzzustand für das ÖV-Angebot dar, welches das heute vorhandene ÖV-Netz (Ist-Zustand 2016) sowie zusätzliche, bereits genehmigte Ausbauprojekte beinhaltet.
Erweitertes Szenario 2040	Das erweiterte Szenario 2040 baut auf dem → Basisszenario 2040 auf und beinhaltet zusätzliche, angedachte Netzausbauten (z.B. 2. Tramachse).
Fokusbilder	Fokusbilder oder Hotspots sind Gebiete in der Kernagglomeration Bern, auf die bei der Herleitung der → Netzstrategie ÖV ein besonderes Augenmerk zu legen ist
Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040	Die Mobilitätsstrategie der Region Bern-Mittelland wird im Hinblick auf den Zeithorizont 2040 überarbeitet. Bei der Aktualisierung werden neue raumplanerische Anforderungen sowie wissenschaftliche und gesellschaftliche Trends berücksichtigt. Der Fokus liegt auf den strategischen Stossrichtungen, der Eingrenzung des Handlungsbedarfs und möglicher Handlungsansätze. Die konkreten Massnahmen werden im Rahmen des RGSK/AP ausgearbeitet. Die Mobilitätsstrategie wird somit übergeordnete Rahmenbedingungen zur Erarbeitung der Netzstrategie ÖV schaffen.
Nachfrageprognose 2040	Die Nachfrageprognose 2040 wird bei der derzeit laufenden Aktualisierung des GVM gebildet. Sie berücksichtigt die ESP, Wohn- und Arbeitsschwerpunkte und Umstrukturierungsgebiete gemäss RGSK II sowie die beschlossenen und finanzierten Verkehrsmassnahmen.
Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern	Die Netzstrategie stellt den langfristigen Zielzustand des ÖV-Netzes der Kernagglomeration Bern dar (Zeithorizont 2040). Sie dient als Orientierungsrahmen für die Weiterentwicklung des ÖV-Netzes in der Kernagglomeration Bern sowie als Grundlage für die Beurteilung von Planungen und Projekten.