

TRAMWENDESCHLAUFE UND ER- SCHLIESSUNG RÜTI VARIANTENSTUDIUM MIT BEWER- TUNG UND EMPFEHLUNG

BERICHT FÜR DIE MITWIRKUNG



Varianten Tramwendeschlaufenstandorte

Impressum

Auftraggeber: Tram Bern – Ostermundigen
c/o Bernmobil
Eigerplatz 3
3007 Bern

Projektverfasser: B+S AG
Weltpoststrasse 5
Postfach
3000 Bern 15

Gemeinderat

BERICHT FÜR DIE MITWIRKUNG

INHALT

1.	Ausgangslage.....	4
1.1.	Tram Region Bern, Ast Ostermundigen TP 4 und TP5.....	4
1.2.	Gemeindeinitiative mit Gegenvorschlag.....	4
1.3.	Wiederaufnahme des Tramprojekts.....	5
2.	Gegenstand der Studie.....	5
3.	Tramwendeschlaufe.....	7
3.1.	Anforderungen.....	7
3.2.	Variante 1 "Waldkurve".....	8
3.3.	Variante 2 "Coop".....	9
3.4.	Variante 3 "Steingrübli".....	10
3.5.	Variante 4 "Sportplatz".....	11
3.6.	Variantenvergleich.....	12
3.7.	Zusammenfassung Variantenvergleich.....	13
3.8.	Erwägungen des Gemeinderates zu den Varianten 2 und 4.....	14
3.8.1.	Raumplanerische Erwägungen.....	14
3.8.2.	Erwägungen betreffend Ersatzstandorte für Sportplätze.....	15
3.8.3.	Fazit des Gemeinderates.....	16
4.	Varianten Erschliessung Rüti.....	17
4.1.	Anforderungen.....	17
4.2.	Mögliche Haltestellen Rüti.....	17
4.3.	Erschliessungsansatz Shuttle.....	18
4.4.	Erschliessungsansatz Ortsbus.....	19
4.5.	Variantenbildung.....	19
4.6.	Variantenvergleich.....	20
4.7.	Zusammenfassung Variantenvergleich.....	21
4.8.	Erwägungen des Gemeinderates zur Erschliessung der Rüti und des Steingrübli.....	21
5.	Gesamtfazit des Gemeinderates.....	22

BERICHT FÜR DIE MITWIRKUNG

1. AUSGANGSLAGE

1.1. TRAM REGION BERN, AST OSTERMUNDIGEN TP 4 UND TP5

Das Vorhaben Tram Region Bern wollte die heutige Buslinie 10 Köniz (Schliern) – Bern (Bahnhof) – Ostermundigen (Rüti) durch eine leistungsfähigere Tramlinie mit analoger Streckenführung ersetzen. Der Ast Bern-Ostermundigen umfasste die Teilprojekte (TP) 4 (Viktoriaplatz-Rütiweg) und 5 Rütiweg-Endhaltestelle Rüti. Aufgrund der grossen Steigung zur Rüti beinhaltete das TP5 eine aufwändige Lösung mit einem Kehrtunnel. Die Ablehnung des Realisierungskredits durch die Stimmberechtigten von Ostermundigen lässt sich unter anderem mit den hohen Kosten für die Erschliessung der Rüti erklären.

1.2. GEMEINDEINITIATIVE MIT GEGENVORSCHLAG

Die Stimmberechtigten von Ostermundigen nahmen am 3. April 2016 den Gegenvorschlag "mehr Handlungsspielraum" zur Initiative "Bernstrasse sanieren- Verkehr optimieren" an.



Abb. 1: Plan aus der Abstimmungsbotschaft

Dieser enthält auf dem Gemeindegebiet Ostermundigen das bisherige Projekt Tram Region Bern, ohne das letzte Teilstück durch den Tunnel hinauf zur Rüti. Der Gegenvorschlag gibt gemäss Abbildung 1 für den Standort der Endhaltestelle einen Perimeter vor, indem die Endhaltestelle inklusive Wendeschleife zu realisieren sein. Die erforderliche Erschliessungsqualität für die Rüti ist durch ein ergänzendes Busangebot (wie Shuttle, Ortsbus o.ä.) sicherzustellen. Ferner enthält der Gegenvor-

BERICHT FÜR DIE MITWIRKUNG

schlag auch eine Bestimmung, dass zur Erschliessung der Rüti ein öffentliches Mitwirkungsverfahren vorzusehen ist; bezüglich des Wendeschlaufenstandortes besteht an sich keine Verpflichtung zur Mitwirkung. Da beide Themen jedoch eng zusammengehören, stellt der Gemeinderat die beiden Themen integral der Öffentlichkeit vor.

1.3. WIEDERAUFNAHME DES TRAMPROJEKTS

Auf Basis des Volksbeschlusses vom 3. April 2016 in Ostermundigen hat der Kanton die Arbeiten zum Tramprojekt im Sommer 2016 in reduziertem Mass wiederaufgenommen. Die Kreditbeschlüsse von Kanton und Stadt Bern wurden in der Zwischenzeit im Rahmen von Volksabstimmungen gefasst (Stadt Bern am 26. November 2017; Kanton Bern am 4. März 2018). Dazu ist zu erwähnen, dass gegen die Abstimmungsbotschaft des Regierungsrates an die Stimmberechtigten des Kantons nach wie vor eine Beschwerde beim Schweizerischen Bundesgericht hängig ist. Der kantonale Kreditbeschluss hat also formell noch keine Rechtskraft.

Die ersten Arbeiten bzgl. Variantenstudium Wendeschlaufe / Erschliessung Rüti wurden parallel zu den Kreditprozessen gestartet damit genügend Zeit für eine politische Meinungsbildung besteht. So ist terminlich gewährleistet, dass im Falle der endgültigen Rechtskraft des kantonalen Kreditbeschlusses anschliessend rasch die eigentliche Projektierung der neuen Wendeschlaufe gestartet werden könnte.

2. GEGENSTAND DER STUDIE

Die vorliegende Variantenstudie untersucht die Möglichkeiten für die Lage der Tramwendeschlaufe innerhalb des vorgegebenen Perimeters und die ergänzende Erschliessung der Rüti, zu welcher eine Stossrichtung aufzuzeigen ist.

Für die Tramwendeschlaufe wurden die bereits im Zusammenhang mit der Traminitiative entstandenen Varianten

- V1 "Waldkurve" mit einer Linienführung über den Rütieweg bis zum Beginn der grossen Steigung und einer Wendeschlaufe analog der Betriebswendeschlaufe des Projektes Tram Region Bern.
- V2 "Coop" mit einer Endhaltestelle/Wendeschlaufe im Bereich des Knotens Bernstrasse/Rütieweg auf dem Areal des heutigen Coop-Ladens und des Pavillon der reformierten Kirchgemeinde.
- V3 "Steingrübli" mit der Linienführung über die Bernstrasse bis zu einer neuen Haltestelle Steingrübli und anschliessender Wendeschlaufe ausserhalb des Siedlungsgebietes im Bereich des Knotens Umfahrungstrasse-Bernstrasse.

sowie die zusätzlich neu entstandene Variante

- V4 "Sportplatz" mit einer Linienführung über den Rütieweg und einer Wendeschlaufe auf dem unteren Trainings-Sportplatz am Rütieweg (gegenüber dem Schulhaus Rüti) entwickelt, vertieft geprüft und bewertet.

BERICHT FÜR DIE MITWIRKUNG

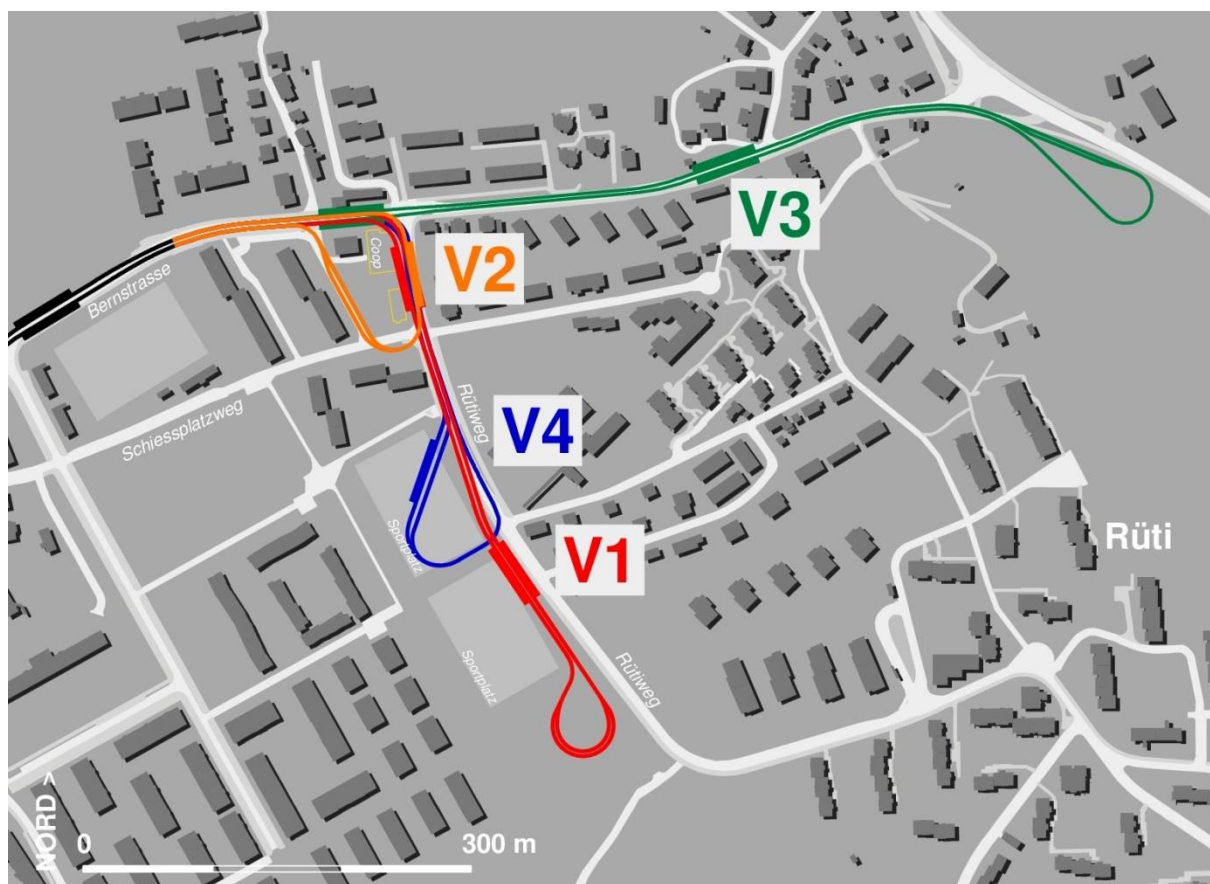


Abb. 2: Varianten Tramwendeschlaufenstandorte

Für die ergänzende ÖV-Erschliessung der Rüti wurden die Erschliessungsansätze

- Bus-Shuttlebetrieb und
- Integration in eine zukünftige Ortsbuslinie

näher untersucht und bewertet. Alternative Lösungsansätze wie Rollbänder, Schräglifte, Seilbahnen und ähnliches wurden nicht weiter geprüft.

3. TRAMWENDESCHLAUFE

Beim Layout der Wendeschlaufen in den dargestellten Plänen und Abbildungen handelt es sich noch nicht um definitive Lösungen, sondern Möglichkeiten, welche in der weiterzubearbeitenden Bestlösung noch zu vertiefen sind.

3.1. ANFORDERUNGEN

Die Tramwendeschleife muss folgende Anforderungen erfüllen:

- Die Tramendhaltestelle muss im Eigentrassee abseits der Strasse liegen. Das an der Endhaltestelle in der Regel über längere Zeit wartende Tram (Endaufenthalt, Zeitausgleich usw.) darf den übrigen Verkehr auf der Strasse nicht behindern.
- Aus betrieblichen Gründen muss eine Abstell- bzw. eine Überholmöglichkeit für ein zweites Tram bestehen.
- Für die Wendeschleife ist ein minimaler Radius von 20 m einzuhalten.
- Die Haltestelle für den Bus in die Rüti (Shuttle oder Ortsbus) muss möglichst nahe bei der Tramendhaltestelle liegen, um ein attraktives Umsteigen mit kurzen, direkten Wegen zu ermöglichen.
- Bei einer Lösung mit einem Shuttle ist für diesen eine Wendemöglichkeit in unmittelbarer Nähe zur Tram-Haltestelle zu schaffen.
- Die Anforderungen für das hindernisfreie Bauen (gemäss Vorgaben Gesetzgebung) sind zu erfüllen. Die Tramrichtlinien von Bernmobil sind einzuhalten.
- Tram und Bus sollen die bestmögliche Erschliessung der Quartiere Oberfeld, Rüti und Steingrüebli gewährleisten.
- Die Lösung muss ein gutes Kosten-/Nutzenverhältnis aufweisen. Der Kostenrahmen beträgt max. CHF 10 Mio. (exkl. MwSt.).

BERICHT FÜR DIE MITWIRKUNG

3.2. VARIANTE 1 "WALDKURVE"



Abb. 3: Variante 1 "Waldkurve" mit Tram (rot) und Shuttle (grün)

Die Kreise stellen den 300-Meter-Radius ab der jeweiligen Haltestelle dar.

Die Tramlinie führt ab der Bernstrasse beim Coop über den Rütiweg bis ans Ende der beiden Sportplätze und wendet dort. Die Endhaltestelle liegt ausserhalb des Rütiweges oberhalb der beiden Sportplätze. Die Längsneigung der Tramhaltestelle beträgt 4%. Die Wendeschleife inkl. der Überholmöglichkeit ist ausserhalb des Rütiweges und der Sportplätze angeordnet. Das ankommende Tram hält an der Ausstiegskante der Haltestelle, wendet anschliessend und hält an der Einstiegs-kante.

Ein möglicher Shuttlebus von der Rüti wendet im Vorgelände des Schulhauses und hält fürs Ein- und Aussteigen direkt gegenüber der Ein-/Aussteigekante des Trams.

Der mögliche Ortsbus hat seine Haltekanten beidseits des Rütiweges: In Richtung Rüti analog des Shuttles; in Richtung Bernstrasse in Form einer Fahrbahnhaltestelle.

3.3. VARIANTE 2 "COOP"



Abb. 4: Variante 2 "Coop" mit Tram (rot) mit Shuttle (grün)

Die Kreise stellen den 300-Meter-Radius ab der jeweiligen Haltestelle dar.

Die Tramlinie biegt aus der Bernstrasse vor dem heutigen Coop ab und wendet über den Schiessplatzweg und die Bernstrasse. In der Wendeschleife besteht eine Abstell- bzw. Überholmöglichkeit mit einem "Notperron". Die Endhaltestelle liegt in einem Eigentrasse am Rüteweg.

Für einen Busshuttle Rüti liegt die Haltestelle ausserhalb der Strasse unmittelbar vor dem neuen Kreisel Rüteweg/Schiessplatzweg. Nach dem Halt wendet der Bus im Kreisel und fährt zurück zur Rüti. Für eine Lösung mit Ortsbus liegen die Haltekanten beidseitig der Strasse, in Richtung Bernstrasse analog Shuttle, in Richtung Rüti als Fahrbahnhaltestelle.

BERICHT FÜR DIE MITWIRKUNG

3.4. VARIANTE 3 "STEINGRÜEBLI"



Abb.5: Variante 3 "Steingrübli" mit Tram (rot) und Shuttle Rüti (grün)

Die Kreise stellen den 300-Meter-Radius ab der jeweiligen Haltestelle dar.

Die Tramlinie führt im Mischbetrieb auf der Bernstrasse über den Rütliweg hinaus bis zur Umfahungsstrasse, wo im freien Gelände die Wendeschleife vorgesehen ist. In der Wendeschleife besteht eine Abstell- bzw. Überholmöglichkeit für ein zweites Tram. Das Tram hält stadtauswärts für das Aussteigen an der Endhaltestelle Steingrübli, wendet und verbleibt für den Zeitausgleich in der Wendeschleife und fährt für das Einsteigen zurück an die Endhaltestelle Steingrübli.

Der Umsteigepunkt eines Shuttlebusses Rüti liegt bei der Tramhaltestelle Rütliweg. Der Bus fährt über den Rütliweg, biegt kurz vor der Einmündung in die Bernstrasse links ab, hält unmittelbar gegenüber der Tramhaltestelle und fährt über eine neue Verbindungsstrasse wieder zur Rüti.

Diese Lösung führt zu Eingriffen ins Privatterrain entlang der Bernstrasse. Bei der Haltestelle Steingrübli ist die Erschliessung der Liegenschaften am Waldweg rückwärtig zu organisieren und der Fussgängerübergang ist aus Sicherheitsgründen mit einer Lichtsignalanlage zu regeln.

3.5. VARIANTE 4 "SPORTPLATZ"



Abb. 6: Variante 4 "Sportplatz" mit Tram (rot) und Shuttle Rüti (grün)

Die Kreise stellen den 300-Meter-Radius ab der jeweiligen Haltestelle dar.

Die Tramlinie führt ab der Bernstrasse beim Coop in den Rütliweg und wendet auf dem Areal des heutigen Sportplatzes Rüti 1. Die Endhaltestelle liegt ausserhalb des Rütliweges auf dem Sportplatz. An dieser Stelle ist auch eine Überhol- bzw. Abstellmöglichkeit für ein zweites Tram vorgesehen.

Der mögliche Busshuttle Rüti wendet im entgegengesetzter Fahrriichtung zum Tram über die Tramwendeschleufe. Die Bushaltestellenkante liegt gegenüber der Tramhaltekante. Das gleiche gilt für einen Ortsbus.

Mit dieser Lösung wird der Sportplatz Rüti 1 aufgehoben. Die für die Wendeschleufe nicht benötigten Arealflächen können einer Neubebauung zugeführt werden.

BERICHT FÜR DIE MITWIRKUNG

3.6. VARIANTENVERGLEICH

Bewertungskriterien	Beschrieb/Unterkriterium	Messgrößen	Variante 1 Waldkurve	Variante 2 Coop	Variante 3 Steingrüebli	Variante 4 Sportplatz
Kosten						
Investitionskosten Tram	Kosten TP 5 neu Vergleich mit Kostenrahmen (10Mio.)	Erfüllung	Hoch Nein	Tief Ja	Sehr hoch Nein	Mittel (Ja)
Unterhaltskosten Tram	Qualitativ (Relation zur Gesamtlänge!)	Gleislänge Haltestellen	1'370 m 2	650 m 1	1'860 m 2	1'030 m 1
Erschliessung						
Regionale Netzlogik	siehe Bewertung Shuttle/Bus					
Qualität der Tramschliessung	Gebietserschliessung	Gebiete	Oberfeld; Oberfeld-Neubaugebiet; Rüti Westhang	Oberfeld	Oberfeld; Steingrüebliweg	Oberfeld; Oberfeld-Neubaugebiet; Rüti Westhang teilweise
		Grundfl./10	3'400	1'600	2'900	2'800
Umsteiger pro Tag	Umsteiger Tram/Shuttle	Personen pro Tag (Schätzung)	2'000	3'000	3'000	2'500
Shuttle Rüti	Eignung Shuttlebetrieb*	Umlauflänge	nicht bewertet	mittel bis gut	nicht bewertet	mittel bis gut
Einbezug Ortsbus	Eignung Ortsbusbetrieb*	Linienführung	nicht bewertet	mittel	nicht bewertet	mittel
Betrieb						
Qualität Haltestelle	Ausgestaltung	Perronsteigung	Perron 4% oder Stufung	Perron flach	Perron flach, etwas beengt	Perron < 2% möglich
Betrieb Wendeschleife	Qualität Wendeschleife	Anordnung	Immer gleiche Haltekante	Ev. Notperron oder anderer Standort	Immer gleiche Haltekante	Notperron parallel
Betrieb Tram	Beurteilung der Fahrzeiten, Fahrplanstabilität	Minuten nach Bern/Ostermündigen Einschätzung	25'/11' Gut	24'/10' Gut	25'/11' Gut	24'/10' Gut
MIV	Behinderungen Quartierserschliessung	Anzahl Aufzählung	2 Bedarfs-LSA Wie heute	2 Bedarfs-LSA Lokale Anpassung	3 Bedarfs-LSA Neuführung Waldweg	2 Bedarfs-LSA Wie heute
Velo/LV	Gleisquerungen Fahrbahnhalt ohne Überholen	Lösbarkeit Anzahl	Schiefe Querungen, lösbar 1	Schiefe Querungen, lösbar keiner	Schiefe Querungen, lösbar 4	Schiefe Querungen, lösbar Keiner
Ortsplanung						
Eingriffe	Wesentliche Eingriffe	Aufzählung	Coop-Ecke; Schulhaus Vorfeld; Hangeinschnitt	Coop Areal, Liegenschaften westlich davon und Schliessplatzweg	Viele Eingriffe entlang gesamter Strecke	Coop-Ecke, Sportplatz
Chancen	Entwicklungschancen	Einschätzung	Keine Besonderen	Raumentwicklung bei Coopareal	Keine Besonderen	Raumentwicklung Sportplatzareal
Risiken	Prozessrisiken (nicht finanzielle)	Einschätzung	Keine Besonderen	Relativ viele Betroffene	Viele Betroffene	Lösung Sportplatzverlegung

Abb. 7: Variantenvergleich Tramwendeschleife

BERICHT FÜR DIE MITWIRKUNG

3.7. ZUSAMMENFASSUNG VARIANTENVERGLEICH

Die beiden Varianten 1 (Waldkurve) und Variante 3 (Steingrübli) erfüllen die Vorgabe des Kostenrahmens von max. CHF 10 Mio. (exkl. MwSt.) nicht. Die Variante Steingrübli hat zudem grössere seitliche Eingriffe zur Folge sowie eine lange Gleisanlage bis und mit Wendeschleife ohne Erschliessungsfunktion bzw. Haltestelle.

Variante 4 (Sportplatz) erfüllt die Kostenvorgabe und weist eine hohe Erschliessungsqualität auf.

Die kostengünstigste, kürzeste Variante 2 (Coop) hat den Nachteil, das Gebiet des neuen Quartiers Oberfeld durch das Tram nicht optimal zu erschliessen.

Somit kann die Aussage gemacht werden, dass die Variante 2 (Coop) die kostengünstigere ist und die Variante 4 (Sportplatz) die beste Erschliessungsqualität aufweist. Die Variante 1 und 3 sind aufgrund der Kostenvorgabe auszuschliessen.

BERICHT FÜR DIE MITWIRKUNG

3.8. ERWÄGUNGEN DES GEMEINDERATES ZU DEN VARIANTEN 2 UND 4

3.8.1. RAUMPLANERISCHE ERWÄGUNGEN

Aus raum- und verkehrsplanerischer Sicht ist die Variante 4 klar besser zu bewerten. Sie bringt insbesondere für das Quartier Oberfeld massgebende Vorteile, da die Endhaltestelle auf dem Sportplatz näher beim Quartier Oberfeld liegt. Generell kann gesagt werden, dass die Variante 4 die höchste Erschliessungsqualität aufweist. Die Erschliessungsqualität wird durch den 300m Kreis bestimmt.



Abb. 8: Variante 4 "Sportplatz" mit Tram (rot) und Shuttle Rütli (grün)

Die Kreise stellen den 300-Meter-Radius ab der jeweiligen Haltestelle dar.

Auf der Restfläche des unteren Trainingsplatzes (Rütli 1) sind bauliche Entwicklungen möglich, welche sich mit den Zielen des Gemeinderates hinsichtlich der inneren Verdichtung decken. Diese wären im Rahmen von separaten Planungen und im Rahmen der Ortsplanungsrevision zu konkretisieren.

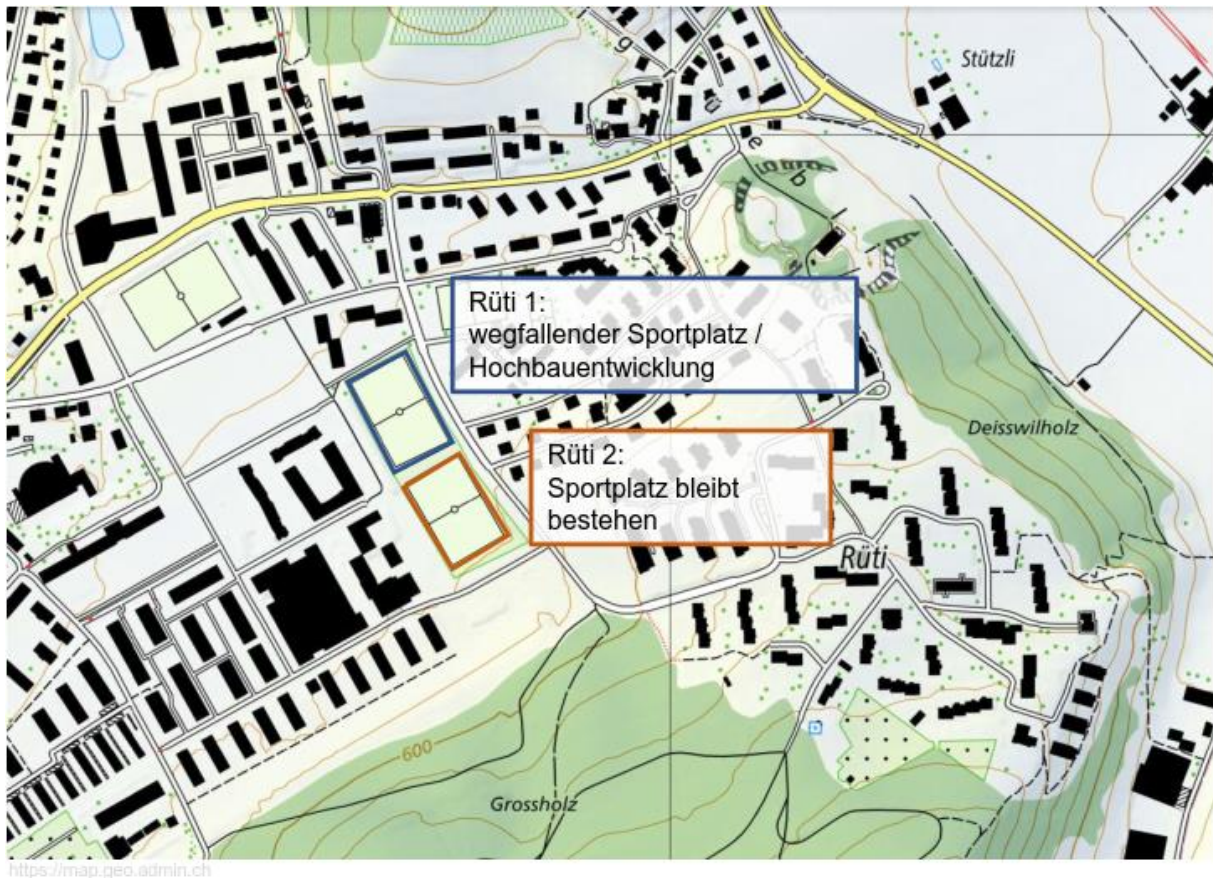


Abb. 9: Detailbetrachtung Sportplätze Rütli 1 und 2

3.8.2. ERWÄGUNGEN BETREFFEND ERSATZSTANDORTE FÜR SPORTPLÄTZE

Im Frühjahr 2017 wurde eine Motion eingereicht, welche den Gemeinderat beauftragen soll, Ersatzstandorte für die beiden Trainingsplätze am Rütliweg zu evaluieren. Die Motionäre schlagen vor, den Ersatzstandort südlich des Freibades Richtung Gümligen zu prüfen. Die Motionäre hatten keinen direkten Zusammenhang mit dem Variantenstudium betreffend Wendeschlaufe. Die Motionäre vertreten den Standpunkt, dass die Sportplätze mittelfristig aufgrund der Siedlungsentwicklung hier ohnehin „am falschen Ort“ seien.

In der Zwischenzeit wurde die Motion in ein Postulat umgewandelt, welches den Gemeinderat beauftragt, Ersatzstandorte für die Sportplätze im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision zu evaluieren.

Der Gemeinderat teilt grundsätzlich die obige Meinung. Er ist sich jedoch bewusst, dass eine gänzliche Verlegung der Sportplätze mit einem längeren Planungs- und Verhandlungsprozess verbunden sein wird.

Der Gemeinderat schlägt deshalb vor – im Sinne einer Übergangslösung –, den verbleibenden Trainingsplatz Rütli 2 mit einem Kunstrasen zu versehen, um einen intensiveren Spiel- und Trainingsbetrieb zu ermöglichen.

BERICHT FÜR DIE MITWIRKUNG

3.8.3. FAZIT DES GEMEINDERATES

Aus finanzieller Sicht schneidet die Variante 2 am besten ab.

Vor dem Hintergrund, dass die Variante 4, trotz leicht höheren Kosten als im Vergleich zur Variante 2, bezüglich Erschliessung klar besser abschneidet und zudem bauliches Entwicklungspotential beinhaltet, gelangt der Gemeinderat zu folgenden Schlüssen:

Weil die Sportplätze mittelfristig ohnehin verlegt werden müssen, sind der Variante 4 aus folgenden Gründen den Vorzug zu geben.

- Die Erschliessungswirkung ist bei der Variante 4 am besten.
- Mit der Bereitstellung eines Kunstrasens auf dem Trainingsplatz Rüti 2 kann der Betrieb für eine Übergangphase gewährleistet werden.
- Den gemeindeeigenen Arealen im Umfeld der künftigen Wendeschleife können mit entsprechenden Planungsmassnahmen Werte verliehen werden, welche die Aufwendungen für das Erstellen eines Kunstrasens bei weitem übersteigen.
- Die bauliche Entwicklung nach Innen kann gefördert werden.

4. VARIANTEN ERSCHLIESSUNG RÜTI

4.1. ANFORDERUNGEN

Die Erschliessung der Rütli ist ab der Tramendhaltestelle mit einem ergänzenden ÖV-Angebot sicherzustellen. Wenn möglich soll die Erschliessung der oberen Rütli verbessert werden (kürzere Distanzen zur Haltestelle).

Die Erschliessung soll strassengebunden in Form einer Buslinie oder eines Bus-Shuttles erfolgen. Alternative Lösungsansätze wie eine Standseilbahn wurden bereits im Rahmen der Studien im Vorfeld zur Traminitiative diskutiert und insbesondere aufgrund der kaum machbaren Linienführung ausgeschlossen

4.2. MÖGLICHE HALTESTELLEN RÜTI

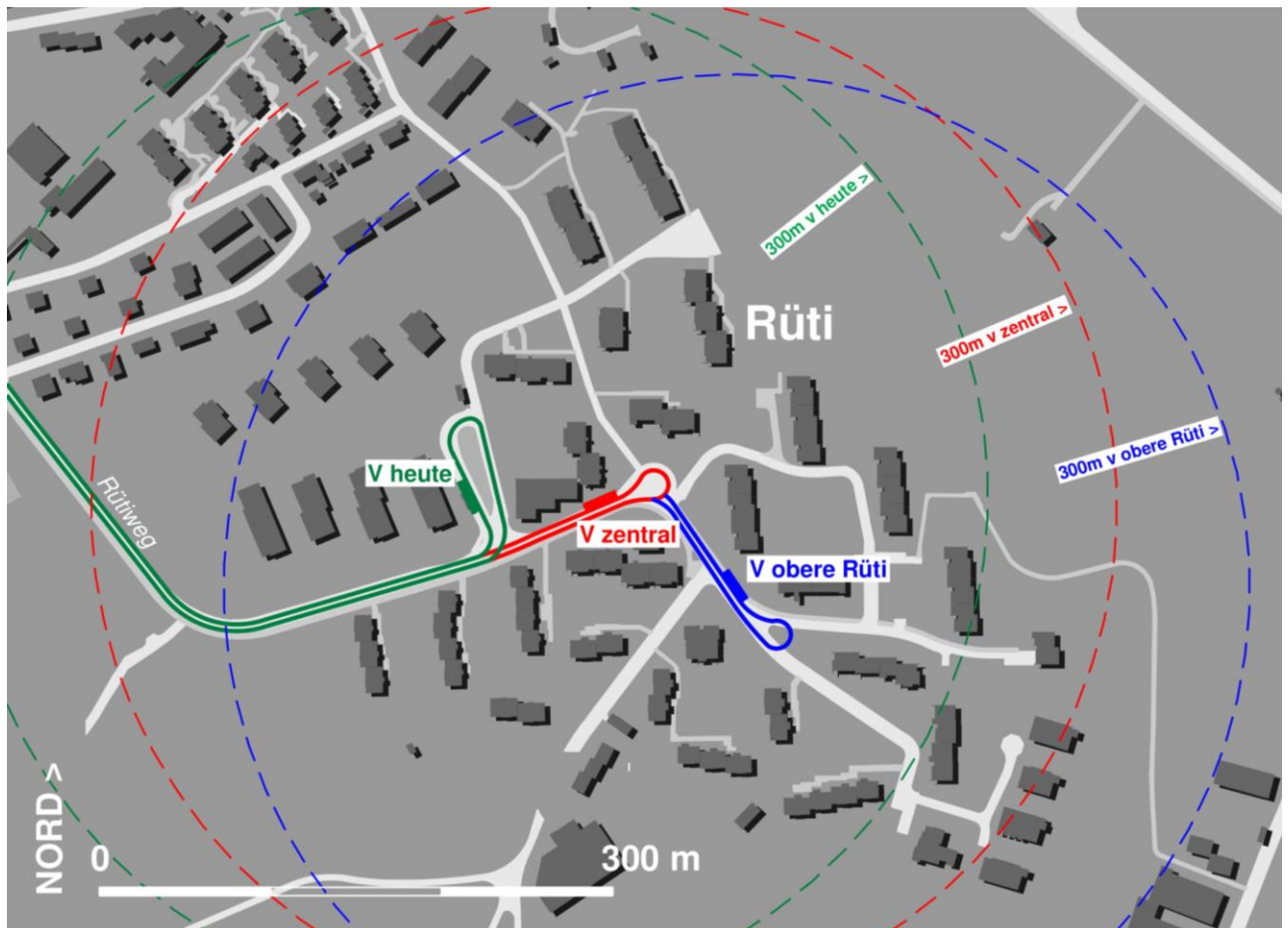


Abb.10: Mögliche Haltestellen-Standorte in der Rütli

Die Kreise stellen den 300-Meter-Radius ab der jeweiligen Haltestelle dar.

Für die Haltestelle Rütli bestehen folgende Möglichkeiten:

- V heute: Der Endhalt liegt an der heutigen Haltestelle der Linie 10. Die Haltestelleninfrastruktur ist somit bereits vorhanden. Mit dieser Lösung ist die östliche Rütli nicht optimal erschlossen.

BERICHT FÜR DIE MITWIRKUNG

- V zentral: Dies bedingt einen Neubau der Haltestelle mit einer Verschiebung des Parkplatzes und der Entsorgungsstelle. Mit dieser Lösung wird eine gute zentrale Erschliessung der ganzen Rüti möglich.
- V obere Rüti: Diese Haltestelle bedingt einen grösseren baulichen Eingriff sowie einen Land-erwerb. Auch diese Haltestelle stellt eine gute zentrale Erschliessung der ganzen Rüti dar.

4.3. ERSCHLIESSUNGSANSATZ SHUTTLE

Zwischen Tramendhaltestelle und der Rüti wird ein Busshuttle eingerichtet, ohne Zwischenstopps und zusätzliche Quartierserschliessung. Der Shuttle zirkuliert im gleichen Takt wie das Tram (6-Minutentakt in Spitzenzeiten) und nimmt zudem die Fahrgäste jedes Tramkurses ab. Aufgrund der Nachfrage sind für beide Wendeschlaufenvarianten 2 Midibusse mit ca. 30 bis 35 Plätzen erforderlich.

Variante Shuttle-Bus

Tramendpunkt V2 – Coop

- Taktintervall Shuttle: im 6' - Takt
- Shuttle - Länge: ca. 1.0 km
- Fahrzeit für einen Umlauf: 8 Minuten
- Fahrzeuggrösse: Midibus (30-35 Plätze)
- Anzahl Fahrzeuge: 2 Busse

Tramendpunkt V4 – Sportplatz

- Taktintervall Shuttle: im 6' - Takt
- Shuttle - Länge: ca. 0.9 km
- Fahrzeit für einen Umlauf: 7 Minuten
- Fahrzeuggrösse: Midibus (30-35 Plätze)
- Anzahl Fahrzeuge: 2 Busse

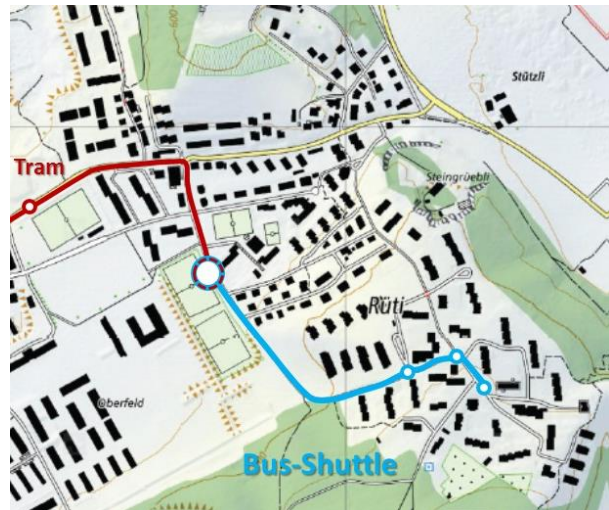
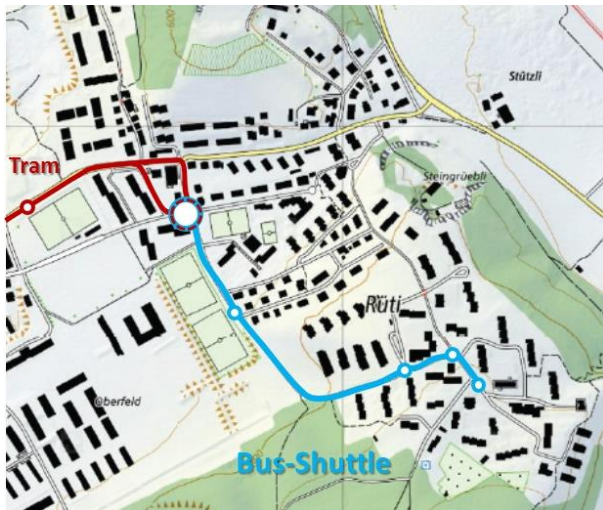


Abb.11: Erschliessung Rüti mit Shuttle

BERICHT FÜR DIE MITWIRKUNG

4.4. ERSCHLIESSUNGSANSATZ ORTSBUS

Die vorgesehene Buslinie Breitenrainplatz-Oberfeld wird in die Rütli verlängert und mit der Tramendhaltestelle verknüpft. Für die Busse ist ein 15-Minutentakt vorgesehen. Bei einer Verlängerung in die Rütli müsste er aber auf einen 12-Minutentakt verdichtet werden, damit die Taktkompatibilität mit dem 6-Minutentakt des Trams gewährleistet ist.

Somit kann nicht jeder Tramkurs direkt abgenommen werden. Diese Lösung bedingt 2 zusätzliche Standardbusse.

Ortsbusverbindungen in Richtung Steingrübli/Deisswil wurden aufgrund früherer Studien bisher in der Angebotsplanung nicht berücksichtigt und werden hier nicht weiterverfolgt. Als Option bleibt diese Verbindung aber in den entsprechenden regionalen Planungsinstrumenten enthalten.

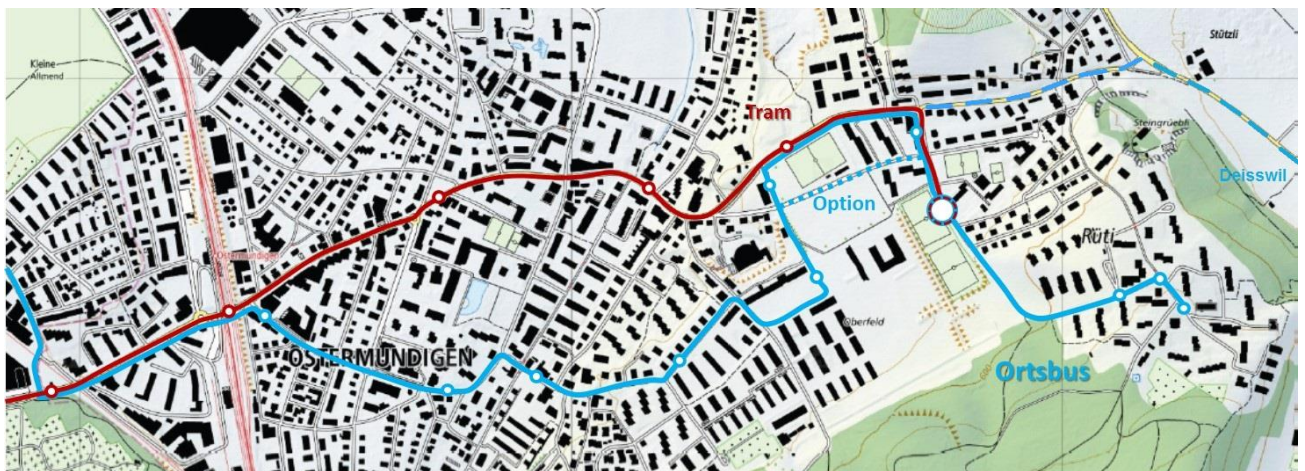


Abb.12: Erschliessung Rütli mit Ortsbus

4.5. VARIANTENBILDUNG

Der Variantenvergleich erfolgte auf der Basis der zwei Tramwendeschlaufenvarianten. Bezüglich der Erschliessung Rütli wurden beide Erschliessungsansätze verwendet.

Somit ergeben sich die 4 Varianten:

- Shuttle – V2 Coop
- Shuttle – V4 Sportplatz
- Ortsbus – V2 Coop
- Ortsbus – V4 Sportplatz

BERICHT FÜR DIE MITWIRKUNG

4.6. VARIANTENVERGLEICH

Kriterien	Shuttle - V2	Shuttle - V4	Ortsbus - V2	Ortsbus - V4	Bewertung
Erschliessungsqualität für Quartier Rüti					
örtliche Erschliessung	zusätzliche Haltestelle(n)*		zusätzliche Haltestelle(n)*		gut
zeitliche Verfügbarkeit	6 Minutentakt		12 Minutentakt		schlecht
Umsteigekomfort Bus/Tram	kurzer Umsteigeweg	Umsteigen am selben Perron	kurzer Umsteigeweg	Umsteigen am selben Perron	
Verbindungen ins Ortszentrum/ zu Einkaufsmöglichkeiten/zum Bahnhof OM	1x Umsteigen		direkt		
Verbindungen in die Innenstadt Bern/Bahnhof	1x Umsteigen		1x Umsteigen		
Betrieb					
Fahrplanstabilität/Zuverlässigkeit	isolierter Betrieb, kein Verspätungsrisiko		verlängerte Linie aus Rtg. Breitenrain, verspätungsanfällig (Guisanpl./Bernstr.)		
Quartierverträglichkeit Rüti					
Busbelastung Rüti	Midibus 10x pro Stunde		Standardbus 5x pro Stunde		
Weiterentwicklungsoptionen					
Ortserschliessung	Verlängerungsoption Linie Breitenrain - Oberfeld nach Steingrübli - Deisswil**		kein Linienverlängerungsoptionen		
Möglichkeiten für Automatisierung	mittelfristig gegeben		nicht gegeben		
Kosten					
Betriebskosten pro Jahr (bei gleicher Betriebsdauer wie Tram)	ca. 1 Mio. CHF <i>jeder Tramkurs bedient</i>		ca. 1 Mio. CHF <i>nur jeder zweite Tramkurs bedient</i>		

* Mit Endhaltestelle bei Parkplätzen/Entsorgungsstation eine, mit Wenden mittels Schlaufe im Quartier zwei zusätzliche Haltestellen.

** grundsätzlich auch Option Verlängerung Shuttle für zusätzliche Ortserschliessung möglich

Abb. 13: Variantenvergleich Erschliessung Rüti

BERICHT FÜR DIE MITWIRKUNG

4.7. ZUSAMMENFASSUNG VARIANTENVERGLEICH

Die Auswirkungen der beiden Tramwendschlaufenvarianten auf die beiden Erschliessungsvarianten Shuttle und Ortsbus sind gering.

Die Ortsbuslösung hat generelle Nachteile:

- Der Takt ist mit 12 Minuten schlechter. In Spitzenzeiten kann nur jeder 2. Tramkurs direkt abgenommen werden.
- Aufgrund der langen Ortsbuslinie und der daraus entstehenden, betrieblichen Fahrplanabweichungen können die Anschlüsse beim Umsteigen Tram-Bus nicht gewährleistet werden.
- Im Gegensatz zur Shuttle-Lösung ist eine zukünftige Automatisierung (Selbstfahrender Shuttle, d.h. ohne Chauffeur) kaum denkbar.

Nachteil des Shuttles ist, dass keine weiteren Ziele wie Bahnhof Ostermundigen oder das Ortszentrum (mit Einkaufsmöglichkeiten) ohne Umsteigen erreichbar sind.

Die relativ hohen Betriebskosten sind für beide Varianten gleich.

Nur die Shuttle-Lösung kann die hohe Anforderung der Erschliessungsqualität für die Rüti erfüllen.

4.8. ERWÄGUNGEN DES GEMEINDERATES ZUR ERSCHLIESSUNG DER RÜTI UND DES STEINGRÜEBLIS

Als Erschliessungskonzept soll, aus heutiger Sicht, die Variante „Shuttle“ weiterverfolgt werden.

Gleichzeitig ist festzustellen, dass die abschliessende Kompetenz zur Definition des ÖV-Angebots in der politischen Kompetenz des Kantonsparlaments liegt (Angebotsbeschluss ÖV). Der Gemeinderat setzt sich aber weiterhin bei den zuständigen Stellen dafür ein, dass die Buslinie N in die Rüti und auf Deisswil geführt wird.

BERICHT FÜR DIE MITWIRKUNG

5. GESAMTFAZIT DES GEMEINDERATES

Die Tramwendeschlaufenvarianten 2 (Coop) und 4 (Sportplatz) sind zweckmässige und machbare Lösungen. Die Variante 4 weist mit der Direkterschliessung des Oberfeldes eine grössere Erschliessungsqualität auf, liegt jedoch am oberen Ende des Kostenrahmens. Das Kosten- / Nutzenverhältnis überzeugt jedoch insgesamt besser.

Für die Anbindung der Rüti vermag nur die Shuttle-Lösung die geforderte Erschliessungsqualität zu erfüllen.

Der Gemeinderat empfiehlt folgendes Vorgehen:

- Die Wendeschlaufenvariante 4 (Sportplatz) ist weiter zu verfolgen. Gleichzeitig ist gemeinde-seitig zu prüfen, wie der Fussballbetrieb bei der Reduktion eines Sportplatzes aufrechterhalten werden kann. Ideen dazu sind in diesem Bericht dokumentiert (Ziffer 3.7.2). Diese sind seitens Gemeinde parallel zum Tramprojekt weiterzuverfolgen. Diese Haltung wird auch durch die Kommission Tiefbau & Betriebe und Planungskommission einstimmig unterstützt.
- Für die Erschliessung der Rüti steht die Variante Shuttle im Vordergrund und ist weiterzuverfolgen. Die Shuttle-Lösung kann zu einem späteren Zeitpunkt evtl. in eine Ortsbuslinie integriert werden.