

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 Potenziale 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; Ostermundigen; Kehrsatz auf der Bahnhofmatte; Stettlen Bernapark.)

Fokusbelder:

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.

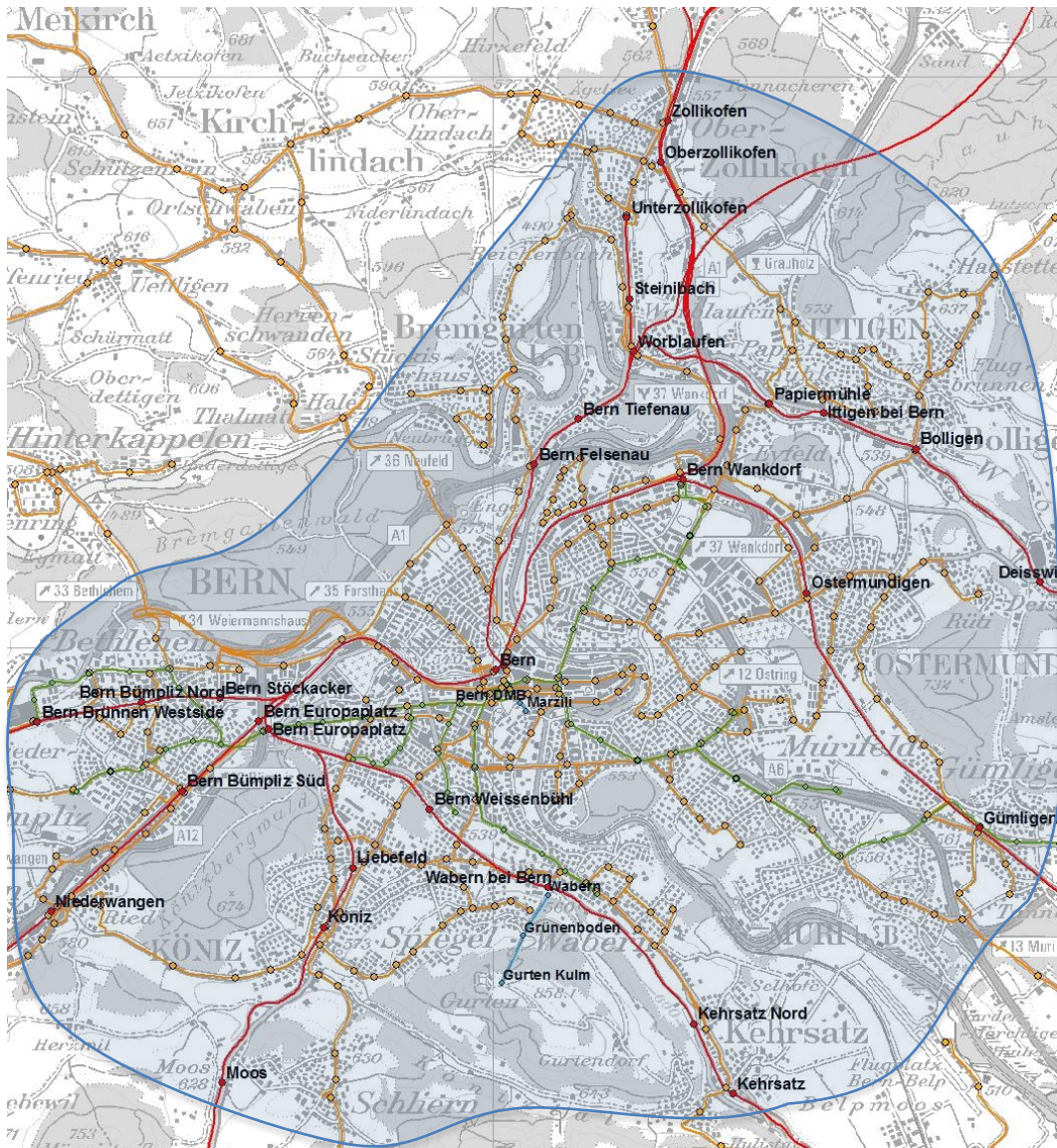


Abbildung 1: Projektperimeter

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:

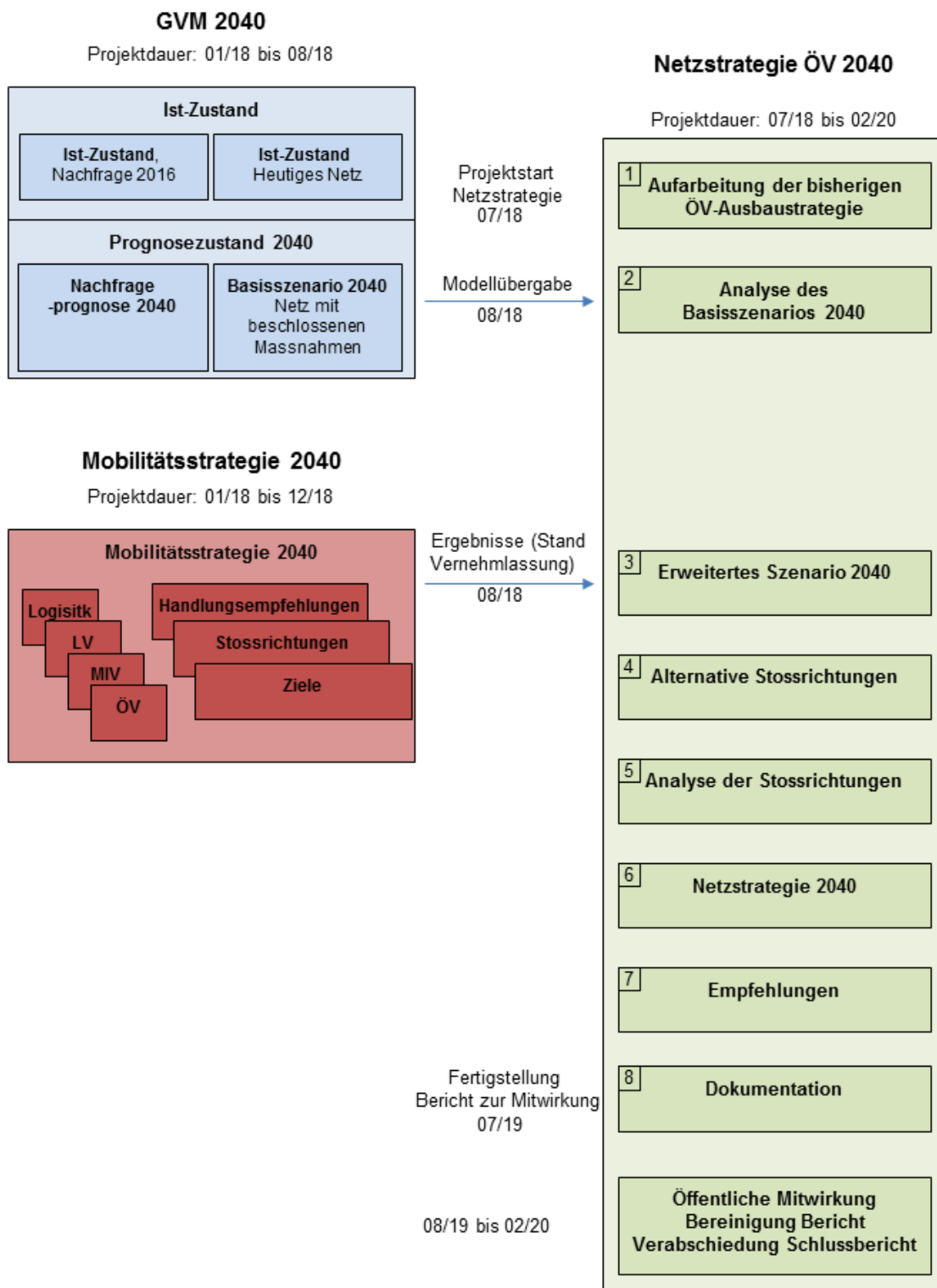


Abbildung 2: Arbeitsablauf und Koordination mit Schnittstellen

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/Fokusbilder 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/Fokusbilder
 - 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/Fokusbilder

- ▶ 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 beiziehen (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 Korridorkapazität 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 Finanzierungsbeurteilung 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 Auftragnehmenden. 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 Begleit- gruppe	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.