



Erlacherhof, Junkerngasse 47
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16
stadtkanzlei@bern.ch
www.bern.ch

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Herr Timo Krebs
Bereich Verkehr
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Bern, 18. September 2024

Regionales Angebotskonzept ÖV 2027–2030; öffentliche Mitwirkung

Sehr geehrter Herr Krebs
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM hat das Regionale Angebotskonzept ÖV 2027 – 2030 erarbeitet. Der Gemeinderat dankt für die Möglichkeit, sich im Rahmen der Mitwirkung zu diesem Angebotskonzept äussern zu können. Der Gemeinderat beurteilt das Angebotskonzept aus der Gesamtverkehrssicht, der Wirtschaftlichkeit, der Erschliessungsqualität sowie unter Berücksichtigung der Rückmeldungen der städtischen Quartierorganisationen.

1. Grundsätzliche Einschätzung

Der Gemeinderat erachtet eine stetige Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr als wichtiges Element zur Erreichung der Ziele der Energie- und Klimastrategie sowie des Stadtentwicklungskonzepts STEK der Stadt Bern. Entsprechend begrüsst der Gemeinderat die Ziele des Regionalen Angebotskonzepts ÖV 2027 – 2030.

Die vorgeschlagenen Angebotsänderungen sind nachvollziehbar und grundsätzlich zu begrüssen: das öV-Angebot wird insgesamt verbessert, der Hauptbahnhof wird entlastet und es werden Netzlücken geschlossen. Die Chance für die bessere Erschliessung wichtiger Entwicklungsgebiete in der Stadt Bern wird genutzt (z.B. Gaswerk, Ausserholigen und Viererfeld).

Der Gemeinderat weist die Regionalkonferenz darauf hin, dass die Stadt angesichts der Vielzahl laufender Infrastrukturprojekte und der beschränkten personellen Ressourcen insbesondere die für die Einführung der Tangentiallinie Bern Nordwest erforderlichen Infrastrukturmassnahmen nicht vor 2030 vornehmen kann. Sollte zur Finanzierung

dieser Massnahmen eine Volksabstimmung nötig sein, würde der Zeitbedarf nochmals erhöht.

2. Neues oder angepasstes Angebot

a) **Bern Nord Buslinien 34, 36** (siehe Bericht, Kap. 5.3.2, S 41ff)

Der Gemeinderat begrüsst, dass vor einer Angebotsänderung die Wirkung der eingeleiteten Priorisierungs- und Verkehrsmanagement-Massnahmen abgewartet wird. Entsprechend werden weiterhin die Grossräume Bern-Breitenrain und Zollikofen/Münchenbuchsee ohne Umsteigen verbunden.

b) **Linie 108** vom Raum **Frienisberg bis Europaplatz** (siehe Bericht, Kap. 5.3.3, S 43ff)

Die Buslinie wird vom Raum Frienisberg neu über Bethlehem zum Europaplatz, statt wie bisher in den Bahnhof Bern geführt. Damit wird der Verkehrsknoten Bahnhof Bern entlastet, die Verkehrsdrehscheibe Europaplatz aufgewertet und zusätzliche Umsteigebeziehungen in Richtung Westen geschaffen.

Der Gemeinderat prüft aktuell die notwendigen Infrastrukturanpassungen im Raum ESP Ausserholligen und wird danach in Abstimmung mit dem Kanton als Besteller und Postauto als Betreiber ein Projekt erarbeiten. Dabei werden auch die Abhängigkeiten von Drittprojekten zu beachten sein, weshalb die Stadt zum heutigen Zeitpunkt keine Zusage abgeben kann, wann die Massnahmen umgesetzt werden können. Vorbehalten bleiben schliesslich die dafür notwendigen Kreditbeschlüsse, finanzkompetentes Organ wird voraussichtlich der Stadtrat sein. Aus diesen Gründen erachtet der Gemeinderat die Einführung der neuen Linienführung frühestens ab 2031 als realistisch.

c) **Tangentiallinie Bern Nordwest (TBN) und Linie 27** (siehe Bericht, Kap. 5.3.7, S 50ff)

Der Gemeinderat sieht in der neuen Tangentiallinie vom Bahnhof Bümpliz-Süd über Ausserholligen in die Länggasse (Vierfeld) eine Chance für die Entlastung des Bahnhofs Bern. Im Versuchsbetrieb wird die neue Linie durchgehend von Montag bis Freitag bis 20 Uhr geführt. Der Gemeinderat begrüsst sehr, wenn der kantonale Entwicklungsschwerpunkt Ausserholligen künftig abends und am Wochenende bedient wird.

Der Gemeinderat anerkennt, dass mit der neuen Führung der Linie 27 nach Brünnen (statt Weyermannshaus-Bad) die Anschlüsse an die S-Bahn verbessert und in Kombination mit der neuen Tangentiallinie die Reisezeit von Bümpliz, Bethlehem und Brünnen in die Länggasse stark verkürzt werden kann. Hinzu kommt, dass das Kleefeld erstmals eine direkte Buserschliessung erhält. Diesen Vorteilen steht gegenüber, dass das Freibad Weyermannshaus und der Holenacker künftig nicht mehr durch die Linie 27 bedient werden, was von der zuständigen Stadtteilorganisation QBB bemängelt wird. Der Gemeinderat beantragt, dass die Linienführung der Linie 27 im Rahmen der Projektierung der Infrastrukturmassnahmen für die Tangentiallinie Bern Nordwest im Detail nochmals überprüft wird.

Weiter wird die Linienführung der Tangentiallinie Bern Nordwest auch in der Länggasse kritisch kommentiert. Die beiden Stadtteilorganisationen QBB und QLE favorisieren die Führung durch die Bremgartenstrasse. Sie argumentieren, dass dadurch das

Lindenhofspital und das Gymnasium Neufeld eine direkte ÖV-Erschliessung von Westen her erhalten würden. Der Gemeinderat beantragt, dass die Linienführung der Tangentiallinie Bern Nordwest im Rahmen der Projektierung im Abschnitt Länggassstrasse-Neufeldstrasse nochmals zu überprüfen ist

Der Gemeinderat spricht sich dafür aus, dass die Tangentiallinie erst umgesetzt wird, wenn die ersten Etappen der Arealentwicklungen in Ausserholligen (z.B. Campus) und im Viererfeld realisiert sind. Erst dann wird die Linie seiner Auffassung nach eine genügende Auslastung erreichen können.

Der Gemeinderat weist darauf hin, dass für die Tangentiallinie umfangreiche Infrastrukturanpassungen nötig sind, die noch nicht abschliessend geplant sind (beispielsweise hinsichtlich der Integration in den Stadtraum oder der Kompatibilität mit Strassenbäumen) und wofür noch keine Projekte vorliegen. Vorbehalten bleiben schliesslich die dafür notwendigen Kreditbeschlüsse, finanzkompetentes Organ wird bei diesem Vorhaben der Stadtrat oder das Volk sein. Aus diesen Gründen erachtet der Gemeinderat die Einführung der neuen Linienführung frühestens ab 2031 als realistisch.

Sollte die RKBM trotzdem an der bisherigen Terminierung festhalten, müsste die Option einer «provisorischen Endhaltestelle» P+R Neufeld im Bericht aufgenommen werden: Bei einer frühen Realisierung müsste die Endhaltestelle vermutlich zuerst im P+R Neufeld vorgesehen werden (inkl. angepasster Linienführung), weil die Endhaltestelle Viererfeld/Äussere Enge kaum vor 2033 bereitstehen wird.

d) öV-Erschliessung Gaswerkareal (s. Bericht, Kap. 5.3.8, S 52ff)

Das geplante Gaswerkareal muss mit dem öV gut erschlossen werden. Die Arealentwicklung inkl. der öV-Erschliessung wird aktuell in der Stadt Bern evaluiert. Im Kontext der zur Diskussion stehenden Erschliessung mit einem zusätzlichen Lift könnte das öV-Angebot im Raum Matte-Marzili Anpassungen erfahren. Zudem ist die Linienführung zu überprüfen (insbes. Kapellenstrasse wegen Aufwertung des Strassenraums). Der Einführungszeitpunkt kann noch nicht festgelegt werden.

e) L21 Bern – Bremgarten (s. Bericht, Kap. 6, S 55)

Der angedachte Verdichtungskurs bis «Äussere Enge» ist ab 2031 ins Regionale Angebotskonzept aufzunehmen, wenn in der Areal-Überbauung Viererfeld mehrere Etappen realisiert sind.

f) L31 Europaplatz – Brunnadernstrasse (s. Bericht, Kap. 3.1.5, S 16)

Das Angebot auf diesem Linienabschnitt wurde Ende 2023 reduziert, um die Kriterien für die Aufnahme ins Grundangebot per 2025 zu erfüllen. Deshalb wird die Linie zwischen 9 und 11.30 Uhr nicht bedient, wodurch die Attraktivität erheblich geschmälert wird. Der Gemeinderat beantragt deshalb, bei steigender Nachfrage das Angebot wieder auf das ursprüngliche Niveau zu erhöhen und einen durchgehenden Betrieb anzubieten.

3. Fazit

Der Gemeinderat unterstützt die Stossrichtung des Regionalen Angebotskonzepts und bedankt sich für die geleistete Arbeit. Die Projektierung und Realisierung verschiedener

zusätzlicher öV-Angebote sind gut auf die städtische öV-Planung, den bestehenden Stadtraum und Arealplanungen abzustimmen. Umfangreiche Infrastrukturanpassungen sind notwendig. Der Gemeinderat weist darauf hin, dass die Finanzierung der Infrastruktur aktuell nicht gesichert ist. Die Einführung des Konzepts in der Stadt Bern ist von der Zustimmung der jeweiligen finanzkompetenten Organe (Gemeinde- und Stadtrat sowie allenfalls des Volks) abhängig. Der Gemeinderat ist jedoch zuversichtlich, gemeinsam das öV-Angebot zielgerichtet auszubauen.

Die städtische Verkehrsplanung wird der RKBM als Ergänzung zur vorliegenden Stellungnahme den ausgefüllten Fragebogen zustellen.

Der Gemeinderat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse



Alec von Graffenried
Stadtpräsident



Dr. Claudia Mannhart
Stadtschreiberin