

Motion Ladina Kirchen/Timur Akçasayar (SP): Bessere öV-Erschliessung des Westens; Begründungsbericht

Der Stadtrat hat die nachfolgende Motion am 14. November 2019 als Richtlinie erheblich erklärt und am 3. März 2022 die Frist zur Einreichung des Begründungsberichts bis Ende 2023 verlängert:

Die beiden Quartiere Oberbottigen und Riedbach sind heute nur marginal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Beide Dörfer sind Richtung Stadt über die Bern-Mobil-Buslinie Nr. 32 zweimal pro Stunde (19'/49') mit Bümpliz verbunden. Dieses Angebot wird durchgehend von 5.49 Uhr morgens bis 23.52 Uhr abends angeboten, unabhängig von einem allfälligen Mehrbedarf während den Stosszeiten. Eine direkte Verbindung von Oberbottigen zum nahegelegenen Einkaufszentrum Westside hingegen fehlt vollumfänglich; dieses ist von Oberbottigen nur mit dem Bus Nr. 32 über den Bahnhof Riedbach mit Wechsel auf die S-Bahn im Stunden-Takt erreichbar.

Gemäss der Mobilitäts- und Verkehrsstrategie der Stadt Bern wird auf einen stadtverträglichen Verkehr gesetzt. Priorität haben dabei die Fussgängerinnen und Fussgänger, der öV und die Velos. Gemäss der aktuellen Energie- und Klimastrategie des Gemeinderats soll der motorisierte Individualverkehr bis 2030 um 15 Prozent abnehmen. Dabei wird der öV weiter ausgebaut und der Veloverkehr konsequent gefördert. Denn nur, wenn der öV und das Velo die prognostizierte starke Verkehrszunahme in den nächsten Jahren gemeinsam auffangen, bleibt in der Stadt Bern die Lebensqualität weiterhin so hoch.

Auch Oberbottigen, Riedbach (und Buech) gehören zur Stadt Bern, werden aber was das öV-Angebot zur nahen Stadtgrenze anbelangt, immer noch stiefmütterlich behandelt. Immerhin ist eine Fuss- und Radverbindung von Bümpliz bis nach Riedbach in Planung (Vorstudie). Bis diese jedoch realisiert wird, bleibt die Situation für Velofahrer zwischen Oberbottigen und Riedbach weiterhin prekär (kein Radstreifen, fehlende Schulwegsicherung). Die meisten Bewohner dieser ländlichen Gegend – immerhin bis zu 1'400 Menschen – arbeiten in der Stadt. Auch Güter für den täglichen Bedarf müssen in Bümpliz/im Stadtzentrum und/oder im nahen Einkaufszentrum Westside eingekauft werden, verfügen doch weder Riedbach, Buch noch Oberbottigen über ein entsprechendes Angebot. Das wenig ausgebaute öV-Angebot der Linie 32 führt dazu, dass vermehrt mit dem Auto eingekauft und zur Arbeit in die Stadt gefahren werden muss.

Bereits heute werden die festgelegten Fahrtenzahlen des Einkaufszentrums Brünnen Westside nicht eingehalten und die Fahrtenbegrenzung wird permanent überschritten. Der Kanton sieht als Massnahme eine Erhöhung der Fahrtenzahl im angepassten Richtplan vor, was der Mobilitäts- und Verkehrsstrategie der Stadt diametral entgegenläuft. Auch die im Bottigenmoos gemäss Rasenstrategie der Stadt Bern geplanten Naturrasen-Fussballplätze mit einem grossen multifunktionalen Rasenplatz für alle Sportarten werden zu einem gesteigerten Mobilitätsbedürfnis seitens der erwähnten Aussengemeinden und auch seitens der Stadt führen. Für das zunehmende Verkehrsaufkommen braucht es Lösungen, welche dem Anspruch einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität gerecht werden.

Der Gemeinderat wird aufgefordert, nachfolgende Anliegen bei der Regionalkonferenz Bern Mittelland einzubringen:

1. Taktverdichtung der Buslinie 32, insbesondere zu den Pendlerzeiten.
2. Taktverdichtung der S 52 (Kerzers/Bern), insbesondere zu den Pendlerzeiten.
- 3.a) Ausbau der Buslinie 32 mit einer direkten Verbindung von Oberbottigen/Riedbach zum Einkaufszentrum Westside; insbesondere zu den Pendlerzeiten.
- 3.b) Ev. Ausbau Angebot mit Rundkurs Brünnen, Buch, Riedbach, Oberbottigen, Bümpliz, Brünnen; insbesondere zu den Pendlerzeiten.

4. Bessere Übereinstimmung der Buslinie 32 mit dem Fahrplan der neuen Linie 22 (Kleinwabern-Köniz-Niederbottigen-Westside).

Bern, 14. Februar 2019

Erstunterzeichnende: Ladina Kirchen Abegg, Timur Akçasayar

Mitunterzeichnende: Benno Frauchiger, Michael Sutter, Bernadette Häfliger, Edith Siegenthaler, Laura Binz, Ayse Turgul, Johannes Wartenweiler, Bettina Stüssi, Patrizia Mordini, Marieke Kruit, Lena Sorg, Yasemin Cevik, Nadja Kehrli-Feldmann, Peter Marbet, Katharina Altas, Mohamed Abdirahim, Lisa Witzig, Fuat Köçer, Barbara Nyffeler

Bericht des Gemeinderats

Die Ausführungen zur vorliegenden Richtlinienmotion stützen sich auf die laufende Studie «Angebotskonzept Tangentiallinie Bern-Nordwest»¹ der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM), zu der Anfang 2023 eine öffentliche Mitwirkung stattgefunden hat. Dabei waren die Ergebnisse hinsichtlich der vorliegend interessierenden Linie 32 unbestritten, weshalb der Gemeinderat davon ausgeht, dass die Studie diesbezüglich keine Veränderungen mehr erfahren und von der RKBM so verabschiedet wird. Der Gemeinderat legt darum dem Stadtrat vorliegend den Begründungsbericht zur vorliegenden Richtlinienmotion vor.

Gleichzeitig mit der vorliegenden Richtlinienmotion wurde auch die Motion Fraktion SP/JUSO (Timur Akçasayar/Ladina Kirchen, SP): «Neue Tangentialbuslinie Bern Nordwest: Die Lücke im städtischen Liniennetz mit einer direkten Busverbindung Kleefeld-Neufeld schliessen» eingereicht. Das Anliegen dieses Vorstosses wurde ebenfalls in der erwähnten Studie der RBKM untersucht und betrifft die Tangentiallinie und die Linie 27. In der Mitwirkung gingen dazu verschiedene Änderungsvorschläge ein, welche zurzeit geprüft werden. Dies wird möglicherweise Änderungen am Konzept der RKBM zur Folge haben. Der Gemeinderat kann deshalb zu dieser Richtlinienmotion noch nicht definitiv Stellung nehmen; vielmehr beantragt er dazu im parallel eingereichten Geschäft eine neuerliche Fristverlängerung.

Zur vorliegenden Richtlinienmotion nimmt der Gemeinderat folgendermassen Stellung:

Ausgangslage

Die Analyse der RKBM zeigt für die Linie 32 folgende Merkmale und kritische Befunde:

- Weil Riedbach nur durch eine S-Bahn pro Stunde bedient wird, besteht trotz dem 30-Minutentakt nur ein stündlicher Anschluss nach Bern/Neuenburg. Mit der 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern im Zeithorizont 2035 wird Riedbach von der S-Bahn halbstündlich bedient werden, womit auch Passagiere der Linie 32 halbstündlich nach Brünnen-Westside gelangen können.
- Am nachfragestärksten ist der Abschnitt zwischen Niederbottigen und Bümpliz, dies insbesondere wegen dem Schülerverkehr. Somit kommt eine Neuausrichtung der Linie, beispielsweise Richtung Brünnen-Westside, nicht in Frage. Der Schülerverkehr ist auch zukünftig umsteigefrei zu gewährleisten.
- Gemäss dem ursprünglichen Angebotskonzept führte die Linie bis zum Bahnhof Bümpliz Nord, was zu häufigen Verspätungen und Anschlussbrüchen in Riedbach und Bümpliz Nord zur S-Bahn führte. Mit der Einkürzung der Linie bis Bachmätteli konnte der Fahrplan stabilisiert und die Anschlüsse in Riedbach gesichert werden.

¹ <https://www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/themen/verkehr/projekte/angebotskonzept-tangentiallinie-bern-nordwest/221130-Bericht-AK-TBN-27-32.pdf>

- Die minimale Auslastung gemäss kantonalen Angebotsverordnung von durchschnittlich 8 Personen/Kurs wird im nachfragestärksten Abschnitt nicht erreicht. Der minimale Kostendeckungsgrad wird erreicht, nicht jedoch der Zielwert.
- Die Fahrplanlage der Linie 22 ist darauf abgestimmt, sowohl in Niederwangen als auch in Brünnen-Westside schlanke Anschlüsse auf die S-Bahn zu ermöglichen. An der Haltestelle Niederbottigen ist deshalb keine Umsteigebeziehung nach Niederbottigen möglich.

Ergebnis der Abklärungen

Die RKBM hat zwei Verbesserungsansätze untersucht und dem heutigen Angebot gegenübergestellt:

- Einkürzung der Linie bis Oberbottigen mit der Möglichkeit der Verlängerung im Osten bis Bümpliz oder einem der drei Bahnhöfe Bümpliz Süd, Bümpliz Nord oder Europaplatz.
- Einsatz eines zweiten Fahrzeugs mit der Option Verlängerung Richtung Frauenkappelen und Holenacker oder Brünnen-Westside, Bethlehem Kirche oder Europaplatz.

In der Bewertung kommt die RKBM zum Schluss, dass das heutige Angebot den beiden Optionen vorzuziehen ist. Die Einkürzung, bei der Riedbach von der Linie «abgehängt» würde, stellt für diesen Ortsteil eine nicht vertretbare Angebotsverschlechterung statt. Von Riedbach nach Bümpliz könnte kein Schüler*innenverkehr mehr erfolgen bzw. ein solcher wäre nur noch mit grossen Umwegfahrten und mehrfachem Umsteigen möglich. Die zweite Option fällt wegen den kantonalen Anforderungen an die Nachfrage und die Wirtschaftlichkeit ausser Betracht. Bereits der heutige Linienbetrieb mit einem Fahrzeug erreicht die nötige Auslastung nicht und erfüllt nur die wirtschaftlichen Minimalanforderungen. Eine markante Erhöhung der Betriebskosten für diese Linie kommt deshalb nicht in Betracht.

Die RKBM hat die Studienergebnisse im ersten Quartal 2023 in eine öffentliche Mitwirkung gegeben. Die zuständige Stadtteilvertretung Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem (QBB) äusserte sich dahingehend, dass der Erhalt der Linie 32 wichtig sei, eine Verlängerung Richtung Frauenkappelen wegen der dortigen Siedlungsentwicklung geprüft werden sollte und die Abfahrtszeiten der Linie 32 beim Bachmätteli auf diejenigen der neuen Tangentiallinie Bern Nord abzustimmen seien.

Zu den Anliegen der Richtlinienmotion im Einzelnen

Zu Punkt 1:

Der tiefe Kostendeckungsgrad der Linie lässt es nicht zu, ein zweites Fahrzeug zur Taktverdichtung einzusetzen.

Zu Punkt 2:

Der Halbstundentakt auf dem S-Bahn-Korridor Bern-Kerzers-Neuchâtel ist mit der Umsetzung der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern im Zeithorizont 2035 vorgesehen. Voraussetzung dafür ist die Realisierung verschiedener Grossprojekte im Bahnknoten Bern, wie dem Ausbau des Bahnhofs Bern, der Entflechtung Holligen und der neuen Haltestelle Europaplatz Nord.

Zu Punkt 3a und b:

Die Abklärungen der RKBM zeigen, dass die heutige Ausrichtung der Linie 32 von Riedbach-Oberbottigen nach Bümpliz beibehalten werden muss. Es besteht somit kein Spielraum, durch eine geänderte Linienführung statt dem Anschluss nach Bümpliz einen solchen nach Brünnen-Westside zu schaffen, weder in Form einer Direktverbindung noch in derjenigen eines Rundkurses.

Zu Punkt 4:

Diesem Anliegen kann nicht entsprochen werden, da die Fahrplanlage der Linie 32 auf eine möglichst gute Verknüpfung mit der S-Bahn in Riedbach, diejenige der Linie 22 auf eine möglichst gute Verknüpfung in Niederwangen ausgerichtet ist.

Schlussfolgerungen des Gemeinderats

Die Abklärungen der RKBM zeigen, dass kein Spielraum für Verbesserungen des Angebots der Linie 32 besteht, weil einerseits die Anforderungen des Kantons keinen Spielraum zulassen, andererseits die heutige Linienführung insbesondere durch die Notwendigkeit des Schüler*innenverkehrs durch die Ortschaften Riedbach, Oberbottigen und Niederbottigen nach Bümpliz vorgegeben ist. Ebenfalls nicht möglich ist die Schaffung einer Umsteigebeziehung von der Linie 32 auf die Linie 22 in Niederbottigen Richtung Brünen-Westside wegen der übergeordneten Verknüpfungen mit der S-Bahn. Eine Verbesserung wird sich ergeben, sofern die neue Tangentiallinie Bern Nord umgesetzt und damit ein schlankes Umsteigen Richtung Weyermannshaus-Forsthaus-Länggasse ermöglicht wird. Im Zeithorizont 2035 wird eine weitere Verbesserung der Angebotsqualität mit der Einführung der halbstündlichen Bedienung von Riedbach durch die S-Bahn erfolgen, womit auch die Fahrgäste der Linie 32 von verbesserten, allerdings nicht direkten Anschlüssen Richtung Brünen-Westside werden profitieren können.

Folgen für das Personal und die Finanzen

Die Abklärungen zeigen, dass das heutige Angebot auf der Linie 32 beibehalten werden soll. Es ergeben sich somit keine Folgen für das Personal und die Finanzen.

Prüfung der Vorlage auf Klimaverträglichkeit

Gemäss Artikel 9 des Klimareglements der Stadt Bern vom 17. März 2022 (KR; SSSB 820.1) müssen sämtliche Vorlagen Ausführungen zu allfälligen Auswirkungen auf das Klima sowie zur Vereinbarkeit mit den Zielen des Klimareglements enthalten.

Die Überprüfung des Angebots der Linie 32 hat kein Potential für Verbesserungen ergeben. Somit bleibt die Nutzung dieser Linie kurzfristig auf dem heutigen Niveau, eine Verschiebung des Modalsplits vom motorisierten Individualverkehr hin zum ÖV ist nicht zu erwarten, somit auch keine Reduktion der Klimaemissionen. Mit den erwähnten Verbesserungen der Umsteigebeziehungen in Riedbach auf die S-Bahn und Richtung Weyermannshaus-Forsthaus-Länggasse kann mittelfristig von einem leichten Nachfragezuwachs und damit von einer entsprechenden Reduktion der Klimaemissionen ausgegangen werden. Dies unter der Annahme, dass das Verkehrsverhalten in diesem Gebiet gegenüber heute unverändert bleibt.

Bern, 29. November 2023

Der Gemeinderat