



**Stadt Bern**  
Direktion für Tiefbau  
Verkehr und Stadtgrün

Bundesgasse 38  
3001 Bern

Telefon 031 321 65 33  
tvs@bern.ch  
www.bern.ch

**Per E-Mail an:**

- Quartierkommission Länggasse Engehalbinsel (QLE)
- Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem (QBB)
- Quartiermitwirkung Stadtteil 3 (QM3)
- Leist Engehalbinsel

Bern, 31. März 2023

**ÖV-Angebotskonzept neue Tangentiallinie Bern Nordwest (inkl. Buslinien 27 und 32), öffentliche Mitwirkung. Information über die Stellungnahme der Stadt Bern**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM hat ein Angebotskonzept für eine neue Tangentiallinie Bern-Nordwest (TBN) inklusive der Überprüfung der Buslinien 27 und 32 ausgearbeitet und in die Mitwirkung geschickt. Sie haben sich an der Mitwirkung beteiligt und uns bzw. der Verkehrsplanung Ihre Haltungen mitgeteilt. Dafür danke ich Ihnen bestens.

Inzwischen hat sich der Gemeinderat im Rahmen der Mitwirkung zum Angebotskonzept geäußert und das Angebotskonzept aus der Gesamtverkehrssicht inkl. der Wirtschaftlichkeit sowie auf Basis Ihrer Rückmeldungen beurteilt. Dabei konnte er Ihre Anregungen und Vorschläge mehrheitlich übernehmen.

Gerne stelle ich Ihnen in der Beilage die Stellungnahme des Gemeinderats mitsamt Antwortbogen zu. Zudem haben wir Ihre Eingaben in einer Tabelle zusammengestellt, aus welcher Sie entnehmen können, welche Ihrer Haltungen der Gemeinderat übernommen bzw. welche Anregungen er warum nicht übernommen hat.

Ich hoffe, dass Sie die Haltung des Gemeinderates nachvollziehen können und danke Ihnen auch in seinem Namen bestens für Ihr grosses und wertvolles Engagement zugunsten der hohen Lebensqualität in Ihrem Quartier.

Mit freundlichen Grüssen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Kruit'.

Marieke Kruit  
Gemeinderätin

Beilagen:

- Kopie der Stellungnahme des Gemeinderates Stadt Bern vom 29. März 2023
- Ausgefüllter Fragebogen Stellungnahme Stadt Bern vom 29. März 2023
- Übersicht Eingaben Quartierorganisationen und Haltung Stadt Bern

Kopie z.K. an:

- Verkehrsplanung
- Fachstelle öffentlicher Verkehr



**Stadt Bern**  
Gemeinderat

Erlacherhof, Junkerngasse 47  
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 00  
Fax 031 321 60 10  
stadtkanzlei@bern.ch  
www.bern.ch

Regionalkonferenz Bern-Mittelland  
RKBM  
Holzikofenweg 22  
Postfach  
3001 Bern

Bern, 29. März 2023

### **ÖV-Angebotskonzept neue Tangentiallinie Bern Nordwest (inkl. Buslinien 27 und 32): Öffentliche Mitwirkung; Stellungnahme Stadt Bern**

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM hat unter Beizug der Stadt Bern und dem kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr und der Verkehrscoordination (AÖV) ein Angebotskonzept für eine neue Tangentiallinie Bern Nordwest (TBN) inklusive der Überprüfung der Buslinien 27 und 32 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 und unter Berücksichtigung der Rückmeldungen der städtischen Quartierorganisationen.

#### **Grundsätzliche Einschätzung**

Der Gemeinderat erachtet eine stetige Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr als wichtiges Element zur Erreichung der Ziele der Energie- und Klimastrategie der Stadt Bern. Entsprechend begrüsst der Gemeinderat die umfassende Analyse im Nordwesten von Bern. Die Studie berücksichtigt die Bevölkerungsverteilung, die Standorte von öffentlichen und privaten Institutionen sowie zukünftige städtische Entwicklungen.

Das Konzept verknüpft Berns Westen mit dem Länggassquartier inkl. dem zukünftigen Quartier Viererfeld/Mittelfeld und optimiert das weitere Liniennetz im Nordwesten Berns. Das Gesamtkonzept überzeugt durch die Netzgestaltung (Tangentiale mit darauf abgestimmten Quartierbussen), das Vermeiden von Überschneidungen, gesicherte Bahnanschlüsse (u.a. Bahnkorridore Bern, Fribourg und Laupen) und Anschlussmöglichkeiten zu den Tram- und Buslinien (u.a. nach Frienisberg).

Aus diesen Gründen begrüsst der Gemeinderat die neue Tangentiallinie Bern Nordwest. Sie schafft eine attraktive, direkte Verbindung zwischen zwei Quartieren ohne Umsteigen am Hauptbahnhof Bern. Die dadurch ermöglichte Entlastung des Zentrums und die

Förderung des öffentlichen Verkehrs durch eine optimierte und dadurch wirtschaftliche Erschliessung ist zentral und hat nach Auffassung des Gemeinderats grosses Potenzial. Ob das neue Angebot der Tangentiallinie von den Kundinnen und Kunden wie gewünscht aufgenommen wird, ist jedoch im Testbetrieb zu prüfen. Entsprechend stimmt der Gemeinderat im Grundsatz einem 4-jährigen Versuchsbetrieb zu.

Dem unveränderten Angebot der Buslinie 32 inklusive der Endpunkte in Bümpliz Bachmätteli und Riedbach Bahnhof (mit stündlichen Zuganschlüssen) stimmt der Gemeinderat ebenfalls zu.

### ***Linienführung durch die Mittelstrasse***

Kritisch beurteilt der Gemeinderat – wie auch die betroffene Quartierorganisation Länggasse Engehalbinsel (QLE) – die Linienführung durch die *Mittelstrasse*. Die Belastung durch den öV widerspricht der klaren Absicht der Stadt Bern, die Mittelstrasse zum Quartiertreffpunkt und Begegnungsort zu entwickeln. Die Begegnungszone mit Tempo 20 wurde mit der Absicht eingeführt, die Achse vom motorisierten Verkehr zu entlasten. Zudem wird die Strasse in den Sommermonaten regelmässig für den Verkehr gesperrt und der Bevölkerung zur freien Nutzung zur Verfügung gestellt. Dieses Angebot stösst auf grosses Interesse und würde durch die Führung der Tangentiallinie durch die Mittelstrasse verhindert – oder aber der öV würde jeweils durch örtliche Umleitungen behindert. Andere Standorte mit ähnlicher Zentralität und Qualitäten bestehen im Länggassquartier nicht.

Der Gemeinderat bittet daher um eine Neubeurteilung dieser Linienführung. Insbesondere sollten nach seiner Auffassung folgende im vorliegenden Angebotskonzept verworfenen Alternativrouten nochmals überprüft werden:

- Um die Kundenpotenziale in der Länggasse und gleichzeitig die Standorte von öffentlichen und privaten Institutionen in der nördlichen Länggasse optimal zu erschliessen, eignet sich die Linienführung durch die Neufeldstrasse. Die Fahrzeit wird nicht verlängert.
- Sollen die Wohnquartiere nicht belastet werden, ist die Linienführung über die Bremgartenstrasse zu bevorzugen. Die öffentlichen und privaten Institutionen werden dadurch noch besser erschlossen.

### ***Anbindung des Rossfeld-Quartiers***

Der Gemeinderat wie auch die Quartierkommission Länggasse Engehalbinsel (QLE) und der Leist Engehalbinsel bedauern sodann die mangelnde Anbindung des *Rossfeld-Quartiers* (Wohnbevölkerung sowie Stiftung Schulungs- und Wohnheime Rossfeld) sowie der Tiefenau. Die am Rande der Stadt Bern angesiedelte Stiftung Rossfeld hat eine hohe Anzahl von Ausbildungs-, Arbeits- und Wohnplätzen für Personen mit starken Beeinträchtigungen, denen eine angemessene öV-Anbindung die Beteiligung am gesellschaftlichen Leben ermöglichen würde. Auch für die 100 neu gebauten Wohnungen an der Reichenbachstrasse 118 wäre eine bessere öV-Anbindung erstrebenswert. Der Gemeinderat kann nachvollziehen, dass eine Verlängerung der TBN bis ins Rossfeld aus wirtschaftlichen und räumlichen Gründen nicht opportun wäre. Er fordert aber von Region und Kanton Unterstützung bei der Verbesserung der Erschliessung und Erreichbar-

keit dieser Stadtquartiere im Rahmen der aktuellen Machbarkeitsstudie «öV Tiefenau-Rossfeld».

### ***Abstimmung mit der Planung Viererfeld-Mittelfeld***

Auf dem *Viererfeld/Mittelfeld* ist der Bau eines neuen Stadtquartiers mit rund 1 140 Wohnungen geplant – es handelt sich dabei um eines der wichtigsten Entwicklungsprojekte der Stadt, welches auch eine hohe städtebauliche Qualität anstrebt; dafür haben die Stimmberechtigten der Stadt Bern am 12. März 2023 die erforderlichen Kredite gesprochen. Die Einführung resp. der Testbetrieb der neuen Tangentiallinie muss auf diese Planung abgestimmt werden. So ist die Realisierung der Bushaltestelle Äussere Enge aus stadträumlichen Gründen sehr herausfordernd und wird im Dezember 2026 noch nicht erfolgt sein. Im Rahmen der strategischen Planung des neuen Quartiers (SIA-Phase 21) konnte zwar die grundsätzliche Machbarkeit überprüft und plausibilisiert werden. Die Überprüfung der Machbarkeit aus städtebaulicher und ökologischer Sicht steht jedoch noch aus. Im Rahmen der anstehenden Projektierung der öffentlichen Erschliessung Viererfeld wird das Projekt konkretisiert. Erst gestützt darauf kann eine konkrete Aussage zur Umsetzbarkeit und den Rahmenbedingungen gemacht werden. Der Gemeinderat kann der vorgeschlagenen Haltestelle deshalb zurzeit nur mit Vorbehalt zustimmen.

### ***Anbindung und öV-Qualität des ESP Ausserholligen***

Der *ESP Ausserholligen* ist gemäss Regierungsratsratsbeschluss in der «Premium»-Kategorie eingestuft; seine Entwicklung ist daher von höchstem kantonalem Interesse und bedingt ein hohes Engagement der Standortgemeinde. Der ESP entwickelt sich aktuell rasant und es stehen zahlreiche Infrastrukturbauten von verschiedenen Bauherrschaften in der Entwicklungs- und Planungsphase. Die Koordination und die Bereitstellung liegt in der Verantwortung der Stadt; dazu hat der Gemeinderat zuhanden des Stadtrats soeben eine Kreditvorlage verabschiedet<sup>1</sup>.

Im Kontext der grossen städtebaulichen Entwicklungspotenziale nach innen muss deshalb auch die öV-Qualität hohen Ansprüchen gerecht werden. Diesen Anforderungen wird die neu vorgeschlagene Tangentiallinie nur teilweise gerecht; eine Reduktion des öV-Angebots sendet gar ein kritisches Signal aus.

Die Anbindung der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus ist mit dem neuen Konzept für Bethlehem (resp. Bümpliz) ungenügend und Haltestellen sind entsprechend zu optimieren. Der ESP Ausserholligen und insbesondere die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus sollten besonders auch an den Wochenenden mit Bussen bedient werden. Der Gemeinderat fordert zudem eine Überprüfung nachfolgender Vorschläge:

- Als Alternative einer direkten Verbindung zum Weyermannshaus könnten die Anschlüsse beim Bahnhof Bümpliz Nord optimiert werden. Mit optimalen Anschlüssen von der Linie 27 auf die S-Bahn zum Europaplatz Nord könnten Besuchende der Sport- und Freizeitanlage dort umsteigen. Die Linienführung wie bisher über den Holenackerplatz würde die Weiterführung zur Sport- und Freizeitanlage Weyermanns-

<sup>1</sup> vgl. [www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell\\_ptk/ausserholligen-mehr-geld-fuer-die-quartierentwicklung](http://www.bern.ch/mediencenter/medienmitteilungen/aktuell_ptk/ausserholligen-mehr-geld-fuer-die-quartierentwicklung)

haus ermöglichen. Mit diesen Anpassungen würde die Abdeckung in den Quartieren verbessert und die Erreichbarkeit erhöht.

- Die direkte Erschliessung der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus könnte zudem mit einer Schlaufe in der Linienführung TBN verbessert werden: Die TBN könnte – ähnlich der Buslinie 27 heute – einen Abstecher Murtenstrasse – Untermattweg – Ziegelackerstrasse bzw. Murtenstrasse – Stöckackerstrasse und wieder zurück machen. Mit diesen Erweiterungen der Linie könnte zudem ein Puffer zugunsten der Betriebsstabilität ermöglicht werden.

Der betroffenen Öffentlichkeit wurde mit der Verschiebung der heutigen S-Bahn Haltestelle Stöckacker nach Europaplatz Nord unter anderem in Aussicht gestellt, dass die Busverbindung im Untermattquartier sichergestellt bzw. erweitert wird. Die Stadt Bern hat im revidierten Richtplan für den ESP Ausserholligen (Stand: Genehmigungsverfahren beim Kanton) entsprechende Massnahmen vorgesehen und wird die entsprechenden planungsrechtlichen und räumlichen Voraussetzungen schaffen (z.B. zukünftige «Dammstrasse» für die oben genannte optionale Ring- bzw. Quartierbuslinie in der Überbauungsordnung Weyermannshaus West). Der Gemeinderat fordert deshalb die Prüfung der Erweiterung der TBN-Linie mit einem Abstecher z.B. über Untermattweg, Ziegelackerstrasse, Stöckackerstrasse. Dadurch würde sich die Erschliessung des ESP massgeblich verbessern.

Gemäss neuer Bestvariante würde der Norden des ESP Ausserholligen mit der Haltestelle «Weyermannshaus» bedient sowie wichtige Areale und Standorte wären auf einer Länge von über 800 m nicht direkt erschlossen (d.h. zwischen den heutigen Haltestellen «Weyermannshaus» und «Untermattweg»). Im revidierten Richtplan (Stand: Genehmigungsverfahren beim Kanton) ist deshalb die Massnahme formuliert, dass die heutige Haltestelle «Weyermannshaus» nach Westen zum Viadukt verschoben wird. Auch die heutige Haltestelle «Untermattweg» könnte nach Osten verschoben werden. Dadurch würden die Umsteigebeziehungen am Mobilitätshub Europaplatz (u.a. zum neuen S-Bahn-Halt «Europaplatz-Nord») sowie die Erreichbarkeit wichtiger, hochfrequentierter Quartierbausteine (v.a. Freizeit- und Sportanlage Weyermannshaus, Viaduktraum) verbessert. Der Gemeinderat fordert vor diesem Hintergrund die Verschiebung der Haltestellen «Weyermannshaus» und «Untermattweg».

Der neuen Linienführung der Buslinie 27 kann der Gemeinderat zustimmen, sofern die bessere Erreichbarkeit vom ESP Ausserholligen (inkl. Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus) mit der Tangentiallinie abgedeckt wird. Die Vorschläge sind zu überprüfen und mit der Stadt Bern abzustimmen.

### ***Bümpliz-Bethlehem***

Das Liniennetz ist auf die städtischen Planungen abzustimmen. In der Statthalterstrasse zwischen den künftigen Schulhäusern ist ein Pausenplatz vorgesehen und die Strasse eignet sich daher nicht für eine Buslinie. Stattdessen ist eine alternative Linienführung über die Bümplizstrasse vorzusehen.

**Stadtverträgliche Abwicklung auch des öffentlichen Verkehrs**

Dem Gemeinderat ist wichtig, dass der innerstädtische Verkehr – dazu gehört auch der ÖV – stadt- und bevölkerungsverträglich abgewickelt werden kann. Dazu gehören etwa die Gewährleistung der Schulwegsicherheit, Lärmreduktionen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen. Mit solchen Massnahmen können unter Umständen längere Fahrzeiten einhergehen, welche es im Angebot bzw. im Rahmen des Testbetriebs zu berücksichtigen gilt.

**Fazit**

Der Gemeinderat unterstützt das Konzept mit der Tangentiallinie flankiert von zwei Quartierlinien und ist überzeugt, dass damit ein wichtiger Beitrag zu einem attraktiven ÖV und der Entlastung des Zentrums und des Bahnhofs Bern erreicht werden kann. Der Gemeinderat bittet jedoch um die Überprüfung der vorstehend erläuterten Punkte, welche teilweise auch von den betroffenen Quartierorganisationen aufgeworfen worden sind.

Insbesondere für die Linienführung der Tangentiallinie wird eine Neubeurteilung und somit eine Überprüfung des Konzepts gefordert: die Prüfung einer alternativen Linienführung durch die Mittelstrasse und die bessere Anbindung des ESP Ausserholligen. Gleichzeitig ist die Erweiterung der Anbindung des Entwicklungsschwerpunkts (ESP) Ausserholligen (u.a. Freizeit- und Sportanlage Weyermannshaus, Weyermannshaus West, Untermatt) zu überprüfen und zu verbessern.

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

Der Gemeinderat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundlichen Grüsse



Alec von Graffenried  
Stadtpräsident



Dr. Claudia Mannhart  
Stadtschreiberin



**Stadt Bern**  
Direktion für Tiefbau  
Verkehr und Stadtgrün

Bundesgasse 38  
3001 Bern

Telefon 031 321 65 33  
tvs@bern.ch  
www.bern.ch

per Online-Formular:  
Regionalkonferenz Bern Mittelland RKBM  
Holzikofenweg 22  
Postfach  
3001 Bern  
info@bernmittelland.ch

**Bern, 29. März 2023**

**ÖV-Angebotskonzept neue Tangentiallinie Bern Nordwest (inkl. Buslinien 27 und 32): Öffentliche Mitwirkung; Stellungnahme Stadt Bern**

Die Stellungnahme wird per Online-Formular eingereicht.

1. *Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?*
- Ja
  - Eher Ja
  - Eher Nein
  - Nein
  - Keine Antwort

2. *Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?*
- Ja
  - Eher Ja
  - Eher Nein
  - Nein
  - Keine Antwort

Verschiedene Resultate sind gemäss Gemeinderat nicht nachvollziehbar. Der Gemeinderat bittet um die Überprüfung der erläuterten Punkte (s. Fragebogen und Stellungnahme).

Insbesondere für die Linienführung der Tangentiallinie wird eine Neubeurteilung und somit eine Überprüfung des Konzepts gefordert: die Prüfung einer alternativen Linienführung durch die Mittelstrasse und die bessere Anbindung des ESP Ausserholligen. Dabei ist die Erweiterung der Anbindung des Entwicklungsschwerpunktes (ESP) Ausserholligen (u.a. Freizeit- und Sportanlage Weyermannshaus, Weyermannshaus West, Untermatt) zu verbessern. Soziokulturelle Aspekte sind stärker zu berücksichtigen.



### Analyse

3. *Sind Sie mit den Einschätzungen bezüglich der Befahrbarkeit der Strassen (vgl. Kapitel 4) einverstanden?*

- Ja
- Eher Ja
- Eher Nein
- Nein
- Keine Antwort

Die Herleitung zur Befahrbarkeit bzw. Nicht-Befahrbarkeit von einzelnen Strassen ist nicht nachvollziehbar. Die Begründung ist stark auf verkehrstechnische Faktoren für die Befahrbarkeit des Strassennetzes abgestützt; soziokulturelle Aspekte bleiben häufig unberücksichtigt. Die Beurteilung ist entsprechend für die *Mittelstrasse* und *Statthalterstrasse* ungenügend.

Auf der *Studerstrasse* ist die Tempo-30-Zone zu ergänzen. Zwischen den Schulhäusern ist künftig eine Begegnungs- oder Fussgängerzone vorgesehen (mit Schulhof). Dies ist entsprechend im Bericht aufzunehmen.

Mit der Überführung über die Bahnlinie via *Abendstrasse* können möglicherweise die Verlustzeiten beim Bahnübergang Brünenstrasse vermieden werden. In der Folge kann aber das Angebot für den Fuss- und Veloverkehr – insbesondere auf der Brücke – nicht gemäss den Standards der Stadt Bern realisiert werden. Für eine zeitgemässe und attraktive Gestaltung der zukünftigen Abendstrasse ist Landerwerb notwendig (Zufahrt Brücke). Der Gemeinderat stimmt dieser Linienführung grundsätzlich zu, sofern kein Kreuzen der Busse erforderlich ist. Er fordert, dass in der Projektierung die Standards für den Fuss- und Veloverkehr gebührend berücksichtigt werden.

Die *Statthalterstrasse* zwischen den künftigen Schulhäusern ist als Begegnungszone (Tempo 20) und im Bereich der Schulen als Pausenplatz zu bezeichnen. Abbildung S. 13, Kap. 4.4 ist entsprechend anzupassen. Die Strasse eignet sich entgegen der Darstellung im Bericht nicht für eine Buslinie. Es ist eine alternative Linienführung über die Bümplizstrasse vorzusehen.

Einzelne Abschnitte der im Bericht aufgezeigten Buslinienführungen überschneiden sich mit dem *Velohauptrouthen-Netz* der Stadt Bern (vgl. Masterplan Veloinfrastruktur). In der Projektierung sind die Interessen der Velohauptrouthen gebührend zu berücksichtigen.

4. *Sind die Potenziale und Siedlungsentwicklungen (vgl. Kapitel 5) aus Ihrer Sicht vollständig und korrekt aufgezeigt?*

- Ja
- Eher Ja
- Eher Nein
- Nein
- Keine Antwort

Mit einer Linienführung nördlich der *Mittelstrasse* können andere wichtige Potenziale sowie öffentliche und private Institutionen erreicht und abgedeckt werden. (vgl. Frage 5 sowie Stellungnahme QLE)

Die Erschliessung des ESP Ausserholligen und die Anbindung der Freizeit- und Sportanlage *Weyermannshaus* sollen verbessert oder zumindest aufrechterhalten werden. (vgl. Frage 9)

Wir empfehlen, dass weiterhin die im Masterplan erwähnte Angabe von 700 Arbeitsplätzen im Viererfeld-Mittelfeld zur Anwendung kommt, wobei darauf hingewiesen werden muss, dass es sich dabei um eine sehr grobe Annahme handelt.

### **Variantenentwicklung TBN**

5. *Sind Sie mit dem Bestansatz für den Raum Länggasse/Viererfeld (vgl. Kapitel 6.1) einverstanden?*

- Ja
- Eher Ja
- Eher Nein
- Nein
- Keine Antwort

Kritisch beurteilt der Gemeinderat – wie auch die betroffene Quartierorganisation Länggasse Engehalbinsel (QLE) – die Linienführung durch die *Mittelstrasse*. Die Belastung durch den öV widerspricht der klaren Absicht der Stadt Bern, die Mittelstrasse zum Quartiertreffpunkt und Begegnungsort zu entwickeln. Die Begegnungszone mit Tempo 20 wurde mit der Absicht eingeführt, die Achse vom motorisierten Verkehr zu entlasten. Zudem wird die Strasse in den Sommermonaten regelmässig für den Verkehr gesperrt und der Bevölkerung zur freien Nutzung zur Verfügung gestellt. Dieses Angebot stösst auf grosses Interesse und würde durch die Führung der Tangentiallinie durch die Mittelstrasse verhindert – oder aber der öV würde jeweils durch örtliche Umleitungen behindert. Andere Standorte mit ähnlicher Zentralität und Qualitäten bestehen im Länggassquartier nicht.

Der Gemeinderat bittet daher um eine Neubeurteilung dieser Linienführung. Insbesondere sollten nach seiner Auffassung folgende im vorliegenden Angebotskonzept verworfenen Alternativrouten nochmals überprüft werden (vgl. Stellungnahme):

- Um die Kundenpotenziale in der Länggasse und gleichzeitig die Standorte von öffentlichen und privaten Institutionen in der nördlichen Länggasse optimal zu erschliessen, eignet sich die Linienführung durch die Neufeldstrasse. Die Fahrzeit wird nicht verlängert.
- Sollen die Wohnquartiere nicht belastet werden, ist die Linienführung über die Bremgartenstrasse zu bevorzugen. Die öffentlichen und privaten Institutionen werden dadurch noch besser erschlossen.

Die Beurteilung der Variante B3 ist gemäss vorangehender Stellungnahme anzupassen (u.a. B3 auf Seite 23 des Berichts).

Der Gemeinderat bedauert die mangelnde Anbindung des *Rossfeld-Quartiers* (Wohnbevölkerung sowie Stiftung Schulungs- und Wohnheime Rossfeld) sowie der Tiefenau. Die

am Rande der Stadt Bern angesiedelte Stiftung Rossfeld hat eine hohe Anzahl von Ausbildungs-, Arbeits- und Wohnplätzen für Personen mit starken Beeinträchtigungen, denen eine angemessene öV-Anbindung die Beteiligung am gesellschaftlichen Leben ermöglichen würde. Auch für die 100 neu gebauten Wohnungen an der Reichenbachstrasse 118 wäre eine bessere öV-Anbindung erstrebenswert. Der Gemeinderat kann nachvollziehen, dass eine Verlängerung der TBN bis ins Rossfeld aus wirtschaftlichen und räumlichen Gründen nicht opportun wäre. Er fordert aber von Region und Kanton Unterstützung bei der Verbesserung der Erschliessung und Erreichbarkeit dieser Stadtquartiere im Rahmen der aktuellen Machbarkeitsstudie «öV Tiefenau-Rossfeld».

Auf dem *Viererfeld / Mittelfeld* ist der Bau eines neuen Stadtquartiers mit rund 1 140 Wohnungen geplant – es handelt sich dabei um eines der wichtigsten Entwicklungsprojekte der Stadt, welches auch eine hohe städtebauliche Qualität anstrebt. Die Einführung resp. der Testbetrieb der neuen Tangentiallinie muss auf diese Planung abgestimmt werden. So ist die Realisierung der Bushaltestelle Äussere Enge aus stadträumlichen Gründen sehr herausfordernd und wird im Dezember 2026 noch nicht erfolgt sein. Im Rahmen der strategischen Planung des neuen Quartiers (SIA-Phase 21) konnte zwar die grundsätzliche Machbarkeit überprüft und plausibilisiert werden. Die Überprüfung der Machbarkeit aus städtebaulicher und ökologischer Sicht steht jedoch noch aus. Im Rahmen der anstehenden Projektierung der öffentlichen Erschliessung Viererfeld wird das Projekt konkretisiert. Erst gestützt darauf kann eine konkrete Aussage zur Umsetzbarkeit und den Rahmenbedingungen gemacht werden. Der Gemeinderat kann der vorgeschlagenen Haltestelle deshalb zurzeit nur mit Vorbehalt zustimmen. Der Bericht ist entsprechend zu ergänzen (z.B. Kap. 8.3.1 / S. 39).

Die Bushaltestelle Äussere Enge mit Wendeschleife wird im Dezember 2026 noch nicht erstellt sein und dem Betrieb übergeben werden können. Die Halte- und Wartekante kann voraussichtlich erst mit dem Bau des Schulhauses resp. der Turnhalle Viererfeld realisiert werden, weil separate Planungsverfahren resp. Realisierung vorgesehen sind. Kap. 9.5 Planerische Sicherstellung ist entsprechend anzupassen.

6. *Sind Sie mit dem Bestansatz für den Raum Bümpliz/Bethlehem (vgl. Kapitel 6.3) einverstanden?*

- Ja
- Eher Ja
- Eher Nein
- Nein
- Keine Antwort

Der öV muss sich *grundsätzlich* an den städtischen Rahmenbedingungen und laufenden Planungen orientieren. Er muss sorgfältig auf die projektierte und realisierte Strassenraumgestaltung in den betroffenen Abschnitten abgestimmt werden. Entsprechende Elemente (z.B. Vertikalversatz) und tiefe Geschwindigkeiten (z.B. T30/T20) sind Rahmenbedingungen, entsprechend denen längere Fahrzeiten in Kauf zu nehmen sind. Geschwindigkeitsregimes gemäss STEK 2016 sind zu berücksichtigen und entsprechend geplante resp. projektierte Geschwindigkeiten zu respektieren.

Der *ESP Ausserholligen* ist gemäss Regierungsratsratsbeschluss in der «Premium»-Kategorie eingestuft; seine Entwicklung ist daher von höchstem kantonalem Interesse und bedingt ein hohes Engagement der Standortgemeinde. Der ESP entwickelt sich aktuell rasant und es stehen zahlreiche Infrastrukturbauten von verschiedenen Bauherrschaften in der Entwicklungs- und Planungsphase. Die Koordination und die Bereitstellung liegt in der Verantwortung der Stadt. Im Kontext der grossen städtebaulichen Entwicklungspotenziale nach innen muss deshalb auch die öV-Qualität hohen Ansprüchen gerecht werden. Diesen Anforderungen wird die neu vorgeschlagene Tangentiallinie nur teilweise gerecht; eine Reduktion des öV-Angebotes sendet gar ein kritisches Signal aus.

Die Anbindung der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus ist mit dem neuen Konzept insbesondere für Bethlehem (resp. Bümpliz) ungenügend und Haltestellen sind entsprechend zu optimieren. Die Erreichbarkeit des *ESP Ausserholligen* und insbesondere der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus ist grundsätzlich zu verbessern. Das Gebiet sollte besonders auch an den Wochenenden mit Bussen bedient werden. Der Gemeinderat fordert zudem eine Überprüfung nachfolgender Vorschläge:

- Als Alternative einer direkten Verbindung zum Weyermannshaus könnten die Anschlüsse beim Bahnhof Bümpliz Nord optimiert werden. Mit optimalen Anschlüssen von der heutigen Linie 27 resp. TBN auf die S-Bahn zum Europaplatz Nord könnten Besuchende der Sport- und Freizeitanlage dort umsteigen. Die Linienführung wie bisher über den Holenackerplatz würde die Weiterführung zur Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus ermöglichen. Mit diesen Anpassungen würde die Abdeckung in den Quartieren verbessert und die Erreichbarkeit erhöht.
- Die direkte Erschliessung der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus könnte zudem mit einer Schlaufe in der Linienführung TBN verbessert werden: Die TBN könnte – ähnlich der Buslinie 27 heute – einen Abstecher Murtenstrasse – Untermattweg – Ziegelackerstrasse bzw. Murtenstrasse – Stöckackerstrasse und wieder zurück machen (in Abstimmung mit der Planung Weyermannshaus-West). Mit diesen Erweiterungen der Linie könnte zudem ein Puffer zugunsten der Betriebsstabilität ermöglicht werden.

Gemäss neuer Bestvariante würde der Norden des ESP Ausserholligen mit der Haltestelle «Weyermannshaus» bedient sowie wichtige Areale und Standorte wären auf einer Länge von über 800m nicht direkt erschlossen (d.h. zwischen den heutigen *Haltestellen* «*Weyermannshaus*» und «*Untermattweg*»). Im revidierten Richtplan (Stand: Genehmigungsverfahren beim Kanton) ist deshalb die Massnahme formuliert, dass die heutige Haltestelle «Weyermannshaus» nach Westen zum Viadukt verschoben wird. Auch die heutige Haltestelle «Untermattweg» könnte nach Osten verschoben werden. Dadurch würden die Umsteigebeziehungen am Mobilitätshub Europaplatz (u.a. zu der neuen S-Bahn-Halt «Europaplatz-Nord») sowie die Erreichbarkeit wichtiger, hochfrequentierter Quartierbausteine (v.a. Freizeit- und Sportanlage Weyermannshaus, Viaduktraum) verbessert. Die Haltestellen «Weyermannshaus» und «Untermattweg» sind zu verschieben.

Der betroffenen Öffentlichkeit wurde mit der Verschiebung der heutigen S-Bahn Haltestelle Stöckacker nach Europaplatz Nord unter anderem in Aussicht gestellt, dass die Busverbindung im *Untermattquartier* sichergestellt bzw. erweitert wird. Die bessere

Erreichbarkeit des *Untermattquartier* ist zu prüfen (s. oben Schlaufe in Weyermannshaus-West).

Die Haltestelle Abendstrasse sollte möglichst nahe beim Eingang des neu geplanten Einkaufszentrums liegen resp. das Quartiereinkaufszentrum Zentrum Bethlehem sollte möglichst direkt bedient werden (siehe Stellungnahme QBB). Eine weitere Möglichkeit für die Erschliessung des Weyermannshaus Bads wäre die Führung über Abendstrasse – Fellerstrasse – Untermatt / Bümplizstrasse – Weyermannshaus.

(Siehe Stellungnahme)

7. *Sind Sie mit der Bestvariante der gesamten TBN gemäss Kapitel 8 einverstanden?*

- Ja
- Eher Ja
- Eher Nein
- Nein
- Keine Antwort

Die Anbindung der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus ist für Bethlehem (resp. Bümpliz) mit dem neuen Konzept ungenügend. Die Haltestellen sind entsprechend zu optimieren. Der ESP Ausserholligen und insbesondere die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus sind auch an Wochenenden zu bedienen (analog heutigem Angebot). Die Erreichbarkeit des Viaduktraums ist zu verbessern. Bisher und gemäss neuer Bestvariante wird mit der Haltestelle «Weyermannshaus» der Norden des ESP bedient. Gemäss revidiertem Richtplan (Stand: Genehmigungsverfahren beim Kanton) soll sie nach Westen zum Viadukt verschoben oder allenfalls sogar in einer Schlaufe in den Viaduktbereich hineingeführt werden. Dadurch würden die Umsteigebeziehungen am Mobilitätshub Europaplatz sowie die Erreichbarkeit wichtiger, hochfrequenzierter Quartierbausteine (v.a. Freizeit- und Sportanlage Weyermannshaus) verbessert.

(Siehe Frage 5 und 6 sowie Stellungnahme)

8. *Haben Sie weitere Bemerkungen zur TBN?*

siehe Stellungnahme Gemeinderat Bern

### **Ergänzendes Busnetz**

9. *Sind die übergeordneten Überlegungen zu den Buslinien 27 und 32 (vgl. Kapitel 7.1) für Sie nachvollziehbar und vollständig?*

- Ja
- Eher Ja
- Eher Nein
- Nein
- Keine Antwort

Der Gemeinderat kann der optimierten Linienführung der *Buslinie 27* grundsätzlich zustimmen, *sofern* die bessere Erreichbarkeit des ESP Ausserholligen mit der Tangentiallinie abgedeckt wird (siehe Frage 5 bis 8). Die Anbindung der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus ist nicht gut und eine Verbesserung muss überprüft werden (vgl. Eingabe QBB; z.B. mit einer geeigneten Haltestelle der Tangentiallinie im Norden der Anlage). Redundanzen eines Parallelbetriebs können vermieden werden.

Mit der Überführung über die Bahnlinie via Abendstrasse können die Verlustzeiten beim Bahnübergang Brünnenstrasse teilweise vermieden werden. Aufgrund von Rückstau auf der nördlichen Brünnenstrasse ist aber auch im vorgelegten Konzept mit Rückstau zu rechnen

### **Buslinie 32**

10. Sind Sie mit der Feststellung, dass die **Linie 32** in ihrer heutigen Form beibehalten soll (vgl. Kapitel 7.2/7.4) einverstanden?

Ja

Eher Ja

Eher Nein

Nein

Keine Antwort

### **Buslinie 27**

11. Ist für Sie nachvollziehbar, dass die Linie 27 in Zukunft nicht mehr bis Bethlehem Kirche und Weyermannshaus Bad verkehren soll?

Ja

Eher Ja

Eher Nein

Nein

Keine Antwort

Für öffentliche Institutionen und Freizeiteinrichtungen (u.a. Sport und Freizeitzentrum Weyermannshaus) fehlt künftig grundsätzlich eine direkte Erschliessung an Wochenenden und somit zu Spitzen-Nachfragezeiten der Kunsteisbahn und des Freibads. Diese wäre gerade für Bümpliz/Bethlehem wichtig (s. Erläuterungen zu TBN). Das heutige Angebot ist neu mit der neuen Tangentiallinie sicherzustellen.

12. Sind Sie damit einverstanden, wie die Linie 27 im Raum Bümpliz (z. B. via Statthalterstrasse oder Brünnenstrasse) in Zukunft verkehren soll?

Ja

Eher Ja

Eher Nein

Nein

Keine Antwort

In der *Statthalterstrasse* zwischen den künftigen Schulhäusern ist ein Pausenplatz vorgesehen und sie wird zukünftig als Begegnungszone (Tempo 20) signalisiert: die Strasse eignet sich daher nicht für eine Buslinie. Stattdessen ist eine alternative Linienführung über die *Bümplizstrasse* vorzusehen.

Die bessere Erschliessung des *Kleefelds* ist höher zu gewichten als einzelne Verschlechterungen resp. Erschliessungslücken.

13. *Aufgrund der Fahrzeiten der Buslinie 27 können Holenacker und Brünnen nicht beide bedient werden ohne erhebliche Mehrkosten. Sind Sie damit einverstanden, dass die Linie 27 in Zukunft nach Brünnen geführt werden soll?*

- Ja
- Eher Ja
- Eher Nein
- Nein
- Keine Antwort

14. *In Niederwangen sollen bei der Buslinie 27 in Zukunft die Bahnanschlüsse der S2 (Bern–Freiburg) prioritär bedient werden – und nicht mehr die Bahnanschlüsse der S1 (Bern–Laupen). Damit ergeben sich insbesondere auch in Bümpliz Süd bessere Anschlüsse. Sind Sie damit einverstanden?*

- Ja
- Eher Ja
- Eher Nein
- Nein
- Keine Antwort

15. *Haben Sie weitere Bemerkungen zu den Buslinien 27 und/oder 32?*

Die Anschlüsse beim Bahnhof Bümpliz Nord sind zu überprüfen und zu optimieren.

Allgemein:

Die schriftliche Stellungnahme des Gemeinderates der Stadt Bern vom 29.03.2023 ist zu beachten. Entsprechende Anpassungen dieser Version der Stellungnahme werden nachgereicht.

**«ÖV-Angebotskonzept neue Tangentiallinie Bern Nordwest (inkl. Buslinien 27 und 32):  
Öffentliche Mitwirkung; Stellungnahme» vom 29. März 2023**

**Übersicht Eingaben Quartierorganisationen und Stellungnahme der Direktion TVS / Gemeinderat**

Quartierkommission Länggasse Engehalsinsel (QLE) <sup>1</sup>	Haltung TVS / Gemeinderat
<p>Die QLE-Delegierten begrüßen eine Tangentiallinie und sehen in dieser ein grosses Potential, innerhalb des Stadtteils 2 die Erreichbarkeit wichtiger, öffentlicher Dienstleistungen zu erhöhen – doch nur wenn diese echte Mehrwerte für den Stadtteil 2 schaffen.</p>	<p>Der Gemeinderat unterstützt das Konzept mit der Tangentiallinie flankiert von zwei Quartierlinien und ist überzeugt, dass damit ein wichtiger Beitrag zu einem attraktiven ÖV und der Entlastung des Zentrums und des Bahnhofs Bern erreicht werden kann. Der Gemeinderat verlangt die Überprüfung verschiedener Themen, welche auch von der Quartierorganisation aufgeworfen worden sind. Das Angebotskonzept soll entsprechend Mehrwerte schaffen.</p>
<p>Die QLE bewertet die Erfassung des <b>Siedlungsentwicklungspotential</b> im Einzugsgebiet des Stadtteils 2 als unvollständig und nicht abschliessend korrekt dargestellt.</p>	<p>Wurde im Grundsatz aufgenommen. (vgl. Stellungnahme und Fragebogen) Der Gemeinderat erkennt ebenfalls die Potentiale nördlich der Mittelstrasse für die Erschliessung durch eine Tangentiallinie. Mit einer alternativen Linienführung nördlich der Mittelstrasse können andere wichtige Potentialgebiete sowie öffentliche und private Institutionen erreicht und abgedeckt werden.</p>
<p>Kritisch wird seitens QLE insbesondere die Linienführung durch die <b>Mittelstrasse</b> beurteilt. Die Belastung durch den öV widerspreche der Absicht der Stadt Bern, die Mittelstrasse zum Quartiertreffpunkt und Begegnungsort zu entwickeln. Die Begegnungszone mit Tempo 20 sei mit der Absicht eingeführt worden, die Achse vom motorisierten Verkehr zu entlasten. Die Studie ziehe primär verkehrstechnische Faktoren für die Befahrbarkeit des Strassennetzes bei, aber keine soziokulturellen Aspekte.</p>	<p>Wurde aufgenommen. (vgl. Stellungnahme und Fragebogen) Der Gemeinderat beurteilt die Linienführung durch die Mittelstrasse ebenfalls kritisch. Die Begegnungszone mit Tempo 20 wurde mit der Absicht eingeführt, die Achse vom motorisierten Verkehr zu entlasten und verweist auf die zeitweise Sperrung. Er verweist auf die Absicht, die Mittelstrasse zum Quartiertreffpunkt und Begegnungsort zu entwickeln. Mit einer alternativen Linienführung nördlich der Mittelstrasse können andere wichtige Potentialgebiete sowie öffentliche und private Institutionen erreicht und abgedeckt werden. Der Gemeinderat beantragt deshalb eine Neubeurteilung der Linienführung der Tangentiallinie in der Mittelstrasse, eine entsprechende Überprüfung des Konzepts und die Prüfung von zwei Alternativrouten (Neufeldstrasse resp. Bremgartenstrasse statt Mittelstrasse).</p>

<sup>1</sup> Gemäss Entwurf QLE vom 20. Dezember 2022



<p>Gemäss QLE werden im Bericht einzelne Strassenabschnitte falsch bewertet (z.B. Nutzungsintensität, Befahrbarkeit der Strassen). Die <b>Länggassstrasse</b> sei heute schon stark belastet und die öV Dichte ist bereits heute sehr hoch, weshalb die QLE den Mehrwert von vier zusätzlichen Kursen auf dieser Strecke hinterfragt.</p>	<p>Wurde aufgenommen mit der Forderung nach der Prüfung von zwei Alternativrouten (u.a. Bremgartenstrasse). (vgl. Stellungnahme und Fragebogen)</p>
<p>Die Reichenbachstrasse wird ohne tiefgreifende Massnahmen als nicht befahrbar für die Tangentiallinie bewertet. QLE verlangt eine Analyse unter Einbezug aller relevanten Faktoren. Zudem erachtet QLE eine Weiterführung der Tangentiallinie bis in das <b>Rossfeld- und Tiefenau Quartier</b> als zielführend.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Gemeinderat bedauert die mangelnde Anbindung des Rossfeld-Quartiers (Wohnbevölkerung sowie Stiftung Schulungs- und Wohnheime Rossfeld) sowie der Tiefenau. Der Gemeinderat kann demgegenüber nachvollziehen, dass eine Verlängerung der TBN bis ins Rossfeld aus wirtschaftlichen Gründen nicht opportun ist. Er fordert aber von Region und Kanton Unterstützung bei der Verbesserung der Erschliessung und Erreichbarkeit dieser Stadtquartiere im Rahmen der aktuellen Machbarkeitsstudie «öV Tiefenau-Rossfeld».</p>
<p>Gemäss QLE wird die Befahrbarkeit der <b>Studerstrasse</b> falsch eingeschätzt (u.a. Schulwegsicherheit).</p>	<p>Wurde aufgenommen. (vgl. Fragebogen) Gemäss Gemeinderat ist im Bericht aufzunehmen, dass auf der Studerstrasse eine Tempo-30-Zone vorgesehen ist und zwischen den Schulhäusern künftig eine Begegnungs- oder Fussgängerzone vorgesehen ist (mit Schulhof). Entsprechend ist diese Route für den Bus nicht geeignet.</p>
<p>Die QLE schlägt folgende echte <b>Bestlösung</b> für die Tangentiallinie vor: im Stadtteil 2 entlang der Bremgartenstrasse, über die Neubrückstrasse, zum Viererfeld und dort weiter durch die Reichenbachstrasse ins Tiefenauspital führt.</p>	<p>Wurde teilweise aufgenommen. (vgl. Stellungnahme und Fragebogen) Der Gemeinderat beantragt die Prüfung von zwei Alternativrouten (Neufeldstrasse resp. Bremgartenstrasse statt Mittelstrasse). Die Weiterführung in die Tiefenau sieht er nicht prioritär (s. oben Rossfeld-Quartier).</p>

Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem (QBB) <sup>2</sup>	Haltung TVS / Gemeinderat
<p>Die <b>Befahrbarkeit</b> verschiedener Strassenabschnitte wird bemängelt.</p>	<p>Wurde im Grundsatz aufgenommen. Der Gemeinderat sieht Mängel in der Bewertung der Strassenabschnitte. Er fordert, dass sich der öV grundsätzlich an den städtischen Rahmenbedingungen und laufenden Planungen orientiert sowie sorgfältig auf die projektierte und realisierte Strassenraumgestaltung abgestimmt werden muss. Entsprechende Elemente und</p>

<sup>2</sup> Gemäss Mitwirkungseingabe QBB vom 21. Februar 2023 sowie weiteren einzelnen Hinweisen.

	tiefe Geschwindigkeiten sind Rahmenbedingungen, entsprechend denen längere Fahrzeiten in Kauf zu nehmen sind.
Die Begründung, dass die Linie 27 nicht über den <b>Bahnübergang Brünenstrasse</b> fahren kann, ist gemäss QLE nachvollziehbar.	Wurde aufgenommen. (vgl. Fragebogen)
Die Anbindung der <b>Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus</b> ist mit dem neuen Konzept ungenügend – insbesondere im Vergleich zur heutigen Linie 27: die Sport- und Freizeitanlage ist am Wochenende nicht mehr bedient, die Tangentiallinie weist keine geeigneten Haltestellen im Norden der Anlage auf und ein Anschluss an die neue Tangentiallinie wäre ein Gewinn für die Besuchenden aus Bümpliz.	Wurde aufgenommen. (vgl. Stellungnahme und Fragebogen) Die Anbindung der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus ist für Bethlehem (resp. Bümpliz) mit dem neuen Konzept gemäss Gemeinderate ungenügend. Die Haltestellen sind entsprechend zu optimieren. Der ESP Ausserholligen und insbesondere die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus sind auch an Wochenenden zu bedienen (analog heutigem Angebot). Die Erreichbarkeit des Viaduktraums ist zu verbessern. Bisher und gemäss neuer Bestvariante wird mit der Haltestelle «Weyermannshaus» der Norden des ESP bedient. Gemäss revidiertem Richtplan soll sie nach Westen zum Viadukt verschoben. Dadurch würden die Umsteigebeziehungen am Mobilitätshub Europaplatz sowie die Erreichbarkeit wichtiger, hochfrequentierter Quartierbausteine (v.a. Freizeit- und Sportanlage Weyermannshaus) verbessert. Dabei sind auch die Haltestellen «Weyermannshaus» und «Untermattweg» zu verschieben, um die Erreichbarkeit des ESP Ausserholligen zu verbessern.
Die <b>Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus</b> soll insbesondere an Wochenenden und somit zu Spitzenzeiten der Kunsteisbahn und des Freibads erreichbar sein. Als Alternative einer direkten Verbindung zum Weyermannshaus könnten die Anschlüsse beim Bahnhof Bümpliz Nord optimiert werden. Wenn die Anschlüsse ab der Linie 27 auf die S-Bahn zum Europaplatz Nord optimal sind, könnten Besucher*innen der Sport- und Freizeitanlage dort umsteigen.	Die Anliegen wurden aufgenommen. (vgl. Stellungnahme und Fragebogen)
Die im Konzept optional enthaltene <b>Haltestelle beim Campus Weyermannshaus Ost</b> sollte deshalb – und zur Anbindung der Beachvolleyhalle und des Campus an die Länggasse – definitiv ins Konzept aufgenommen werden. Alternativ sehen wir die Verschiebung der heutigen Haltestelle Weyermannshaus unter das Viadukt.	Die Anliegen wurden aufgenommen. (vgl. Stellungnahme und Fragebogen)
QBB fordert eine bessere <b>Erschliessung des Untermattquartiers</b> .	Wurde aufgenommen. (vgl. Stellungnahme und Fragebogen)

	<p>Der Gemeinderat verlangt die Prüfung für die bessere Erreichbarkeit des Untermattquartiers z.B. mit einer Schlaufe in der Linienführung TBN (oder allenfalls angepasster L27): Die TBN könnte – ähnlich der Buslinie 27 heute – einen Abstecher Murtenstrasse – Untermattweg – Ziegelackerstrasse bzw. Murtenstrasse – Stöckackerstrasse und wieder zurück machen (in Abstimmung mit der Planung Weyermannshaus-West). Mit dieser Erweiterung der Linie könnte zudem ein Puffer zugunsten der Betriebsstabilität ermöglicht werden.</p>
<p>Die Linienführung durch das Länggassquartier über die <b>Mittelstrasse</b> macht gemäss QBB übergeordnet wenig Sinn. Eine Linienführung über die Bremgartenstrasse würde übergeordnete öffentliche Dienstleistungen und Infrastrukturen besser erschliessen. Zudem sollte die Weiterführung bis zum ESP Worblaufen und insbesondere die Anbindung des Tiefenauspiitals nochmals geprüft werden.</p>	<p>siehe oben Stellungnahme QLE.</p>
<p>Bei der Überlegung zur öV-Erschliessung für den Weiler <b>Buech</b> sind offensichtlich die Bewohner*innen des Standplatzes Buech vergessen gegangen.</p>	<p>Das Anliegen wurde bereits direkt seitens Stiftung B an die Direktion TVS herangetragen. Die Stiftung wurde auf die Mitwirkungsmöglichkeit zur TBN hingewiesen, jedoch auch darüber informiert, dass die Riedbachstrasse aufgrund des beschränkten Fahrbahnquerschnitts zwischen Buch und Riedbach nicht für einen Linienbetrieb in Frage kommt.</p>
<p>Die <b>Linie 32</b> soll weiterhin bestehen bleiben.</p> <p>Eine Weiterführung nach Frauenkappelen wäre in Anbetracht der Wohnbauentwicklungen in Frauenkappelen sinnvoll.</p>	<p>Wurde aufgenommen: Die Linie 32 in ihrer heutigen Form soll gemäss Gemeinderat beibehalten werden. (vgl. Stellungnahme und Fragebogen)</p> <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Mit der Linienführung zum <b>Holenackerplatz</b> könnte die Linie wie bisher zur Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus weitergeführt werden. Dies wäre aus Sicht der QBB sinnvoll. Eine weitere Möglichkeit, das Weyermannshaus Bad zu erschliessen wäre die Führung über Abendstrasse – Fellerstrasse – Untermatt / Bümplizstrasse – Weyermannshaus. Bei der Linienführung nach Brünnen wird auch das Quartiereinkaufszentrum Zentrum Bethlehem weniger direkt angebunden. Die Haltestelle Abendstrasse sollte möglichst nahe zum Eingang des (neu geplanten!) Einkaufszentrums liegen.</p>	<p>Die Anliegen wurden aufgenommen. (vgl. Fragebogen)</p>

<p>Qualitative Beurteilungen wie beispielsweise die Erschliessung von <b>Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität</b> werden mit Ausnahme von Schülerverkehr nicht berücksichtigt. Aus einer gesamtgesellschaftlichen Sicht ist dies ungenügend. Gute öV-Erschliessungen sind insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ein elementares Kriterium für ein selbstbestimmtes und möglichst unabhängiges Leben.</p>	<p>Der Gemeinderat hat verschiedene Verbesserungen – auch in Anlehnung an die Hinweise aus den Quartieren – verlangt. Das neue Angebot hat aber auch die Wirtschaftlichkeitskriterien der Region zu beachten. Das solide Angebotskonzept bietet eine gute Grundlage für spätere Erweiterungen. Der Hinweis wird im Weiteren zur Kenntnis genommen</p>
<p>Der Bus 27 wird bei Weiterführung ins <b>Westside</b> weiterhin im Stau stecken bleiben. Dies vermehrt nach Realisierung des Zentrum Bethlehem mit Ausfahrt Parking inkl. gesamter Anlieferung einige Meter neben dem Asylweg.</p>	<p>Der Gemeinderat ist sich der geschilderten Situation bewusst. Es werden verschiedene Studien durchgeführt resp. sind in Planung. Diese Studien prüfen Massnahmen, um der beschriebenen, ungünstigen Situation zu begegnen.</p>
<p>Der Linienführung über die <b>Statthalterstrasse</b> kann nicht zugestimmt werden: die Strasse ist zu eng und schon heute gefährlich für Velos und Autos. Zudem soll zwischen der bestehenden Volksschule und der neuen Heilpädagogischen Schule HPS eine Begegnungszone entstehen</p>	<p>Wurde aufgenommen. (vgl. Stellungnahme und Fragebogen) Die Statthalterstrasse zwischen den künftigen Schulhäusern eignet sich nicht für eine Buslinie. Stattdessen ist eine alternative Linienführung über die Bümplizstrasse vorzusehen.</p>
<p>Die <b>Kirche Bethlehem</b> muss unbedingt weiterhin erschlossen bleiben.</p>	<p>Wurde indirekt aufgenommen. (vgl. Stellungnahme und Fragebogen) Mit der Erschliessung des ESP Ausserholligen mit der Tangentiallinie auch am Wochenende wäre auch die Kirche Bethlehem erschlossen. Die Kirche Bethlehem ist zudem mit dem Tram Nr. 8 erreichbar.</p>

Quartiermitwirkung Stadtteil 3 (QM3) <sup>3</sup>	Haltung TVS / Gemeinderat
<p>Die QM3 regt die Prüfung einer zusätzlichen Haltestelle an, um das <b>Weyerli und den Campus</b> besser zu erschliessen. Der Campus sollte direkt durch die TBN und nicht nur über die S-Bahn erschlossen werden. Der Fussweg zum Weyerli sollte ebenso verkürzt werden.</p>	<p>Die Anliegen wurden aufgenommen. (vgl. Stellungnahme und Fragebogen) Der Gemeinderat unterstützt eine bessere Erschliessung der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus sowie des Campus (s. oben).</p>

<sup>3</sup> Gemäss Stellungnahme QM3 vom 27. März 2023

Leist Engehalbinsel <sup>4</sup>	Haltung TVS / Gemeinderat
<p>Um die mangelhafte ÖV-Erschliessung der Engehalbinsel und insbesondere des Rossfelds zu verbessern, fordert der Leist eine Verlängerung der TBN bis zum RBS-Bahnhof Worblaufen, mindestens aber bis zum Wohnheim Rossfeld (Wendeplatz Reichenbachstrasse 122).</p> <p>Eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung des <b>Rossfeld-Quartiers</b>, auch nur als Testbetrieb, wurde damals in erster Linie aufgrund der zu geringen erwarteten Nachfrage und den diesbezüglich einschränkenden zwingenden gesetzlichen Vorgaben verworfen.</p>	<p>Die Erschliessung des Quartiers Rossfeld und Tiefenau wird aktuell in einer Machbarkeitsstudie geprüft. Die Verlängerung der Tangentiallinie bis in das Rossfeld ist aus wirtschaftlichen Überlegungen zumindest im Pilotbetrieb gemäss Gemeinderat nicht aufzunehmen. Der Gemeinderat fordert aber explizit von Region und Kanton Unterstützung bei der Verbesserung der Erschliessung und Erreichbarkeit dieser Stadtquartiere im Rahmen der aktuellen Machbarkeitsstudie «öV Tiefenau-Rossfeld».</p>
<p>Als weiteres Argument gegen eine Buslinie wurde damals angeführt, dass keine Wendemöglichkeit für Gelenkbusse bestehe. Da die TBN explizit nicht mit Gelenkbussen betrieben werden soll, ist auch dieser Einwand hinfällig.</p> <p>Im Bericht wird zudem argumentiert, dass der Strassenraum der <b>Reichenbachstrasse</b> Nord für einen Busbetrieb ungeeignet sei und die Strasse insbesondere aufgrund von Konflikten mit Anwohner*innen-Parkplätzen nicht für den TBN genutzt werden könne.</p>	<p>Der Gemeinderat sieht aktuell die Realisierung einer Fortsetzung der Tangentiallinie als kritisch (s. oben). Möglichkeiten für die Umgestaltung der Reichenbachstrasse bestehen grundsätzlich. Eine Umgestaltung ist aber gemäss aktueller Planung nicht vorgesehen. Zudem sind die Ergebnisse der aktuellen Machbarkeitsstudie «öV Tiefenau-Rossfeld» abzuwarten.</p>

<sup>4</sup> Gemäss Antwort öffentliche Mitwirkung Leist Engehalbinsel vom 28. Februar 2023