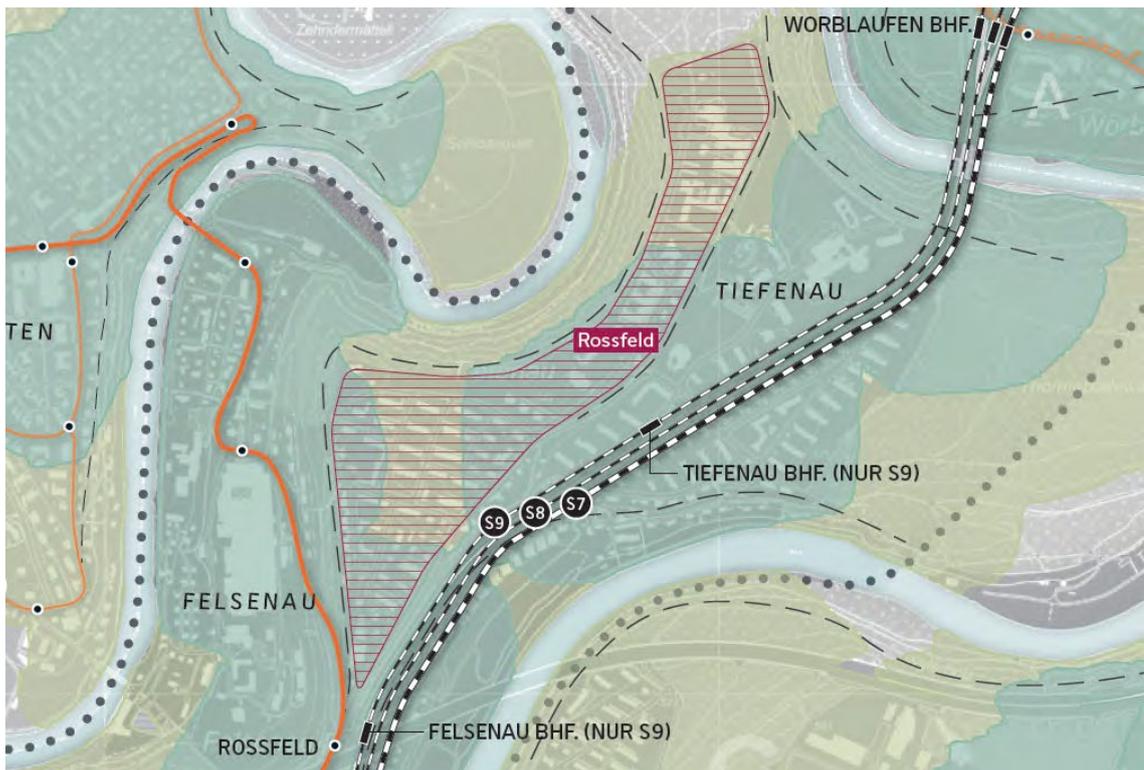


Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld

Auswertung der Mitwirkung



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am
11. Februar 2021.

Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Projektleitung

RKBM Fachbereich Verkehr
Timo Krebs

Begleitgruppe

Bernhard Kirsch, Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
Martin Moser, RKBM, Fachbereichsleitung Verkehr
Ueli Müller, Stadt Bern, Fachstelle öffentlicher Verkehr
Stephan Moser, Stadt Bern, Verkehrsplanung
Bernhard von Erlach, Stadt Bern, Stadtplanungsamt

Auftragnehmer

Matthias Oswald, Metron Verkehrsplanung AG
Michael Moser, Metron Bern AG

Metron Verkehrsplanung AG
Stahlrain 2, Postfach, 5201 Brugg
T 056 460 91 11, info@metron.ch

Metron Bern AG,
Neuengasse 43, Postfach, 3001 Bern
T 031 380 76 80, bern@metron.ch

Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Ergebnis der Mitwirkung	5
3	Eingegangene Stellungnahmen	7
4	Stellungnahmen und Beantwortung	8
4.1	Gesamteindruck des Berichts zur Studie «Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld» – Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?	8
4.2	Vorgaben und Ziel – Sind für Sie die Ausführungen zu den kantonalen Vorgaben und dem Zielsystem nachvollziehbar?	9
4.3	Variantenstudium	10
4.3.1	Sind Sie mit den geprüften Varianten einverstanden?	10
4.3.2	Sind Sie mit der Variantenbeurteilung und dem damit verbundenen Fazit einverstanden?	11
4.4	Konkretisierung Bestvariante – Sind Sie mit der Konkretisierung der Bestvariante einverstanden?	12
4.5	Schlussfolgerungen – Sind Sie mit der Empfehlung und den weiteren Schlussfolgerungen einverstanden?	13

1 Ausgangslage

Das Rossfeld befindet sich in einem Gebiet, in welchem in den nächsten Jahrzehnten gemäss Stadtentwicklungskonzept STEK 2016 der Stadt Bern diverse Umnutzungs- und Entwicklungsprozesse angesprochen werden sollen. Es ist grösstenteils ein ziemlich einheitliches Wohnquartier mit Gartenstadtcharakter. In den Randgebieten Richtung Engehalbinsel sind Überbauungen mit insgesamt ca. 150 Wohnungen und Platz für 300-400 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner geplant und zum Teil bereits umgesetzt.

Durch die topografische Abhebung von der Umgebung entsteht eine Dezentralität. Das Rossfeld ist hinsichtlich Lage im städtischen Raum zudem recht peripher und gegen die Agglomeration isoliert durch die Lage auf der Engehalbinsel.

Wunsch nach besserer ÖV-Erschliessung

Das Gebiet ist mit der S-Bahn-Haltestelle Bern, Tiefenau mit dem ÖV grundsätzlich erschlossen, allerdings nur mit relativ langen Zugangswegen. Durch die topografische Abhebung von der Umgebung sind grössere Höhendifferenzen zu überwinden, um zur nächsten Haltestelle zu gelangen. Entsprechend liegt in einzelnen Teilgebieten die ÖV-Güteklasse C vor, was für den städtischen Raum eher eine Ausnahme darstellt. Um ein Mobilitätsverhalten entsprechend den städtischen Leitvorstellungen in den Quartieren zu erreichen, wird insbesondere hinsichtlich der geplanten Entwicklung ein Sprung in der Erschliessungsqualität angestrebt. Die Stadt Bern hat der Regionalkonferenz Bern-Mittelland beantragt, eine solche Verbesserung als Anliegen in das Regionale Angebotskonzept 2026-29 aufzunehmen.

2 Ergebnis der Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zu Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld fand vom 23. Oktober 2020 bis zum 17. November 2020 statt. Insgesamt trafen bei der RKBM 10 Stellungnahmen ein.

Gesamteindruck



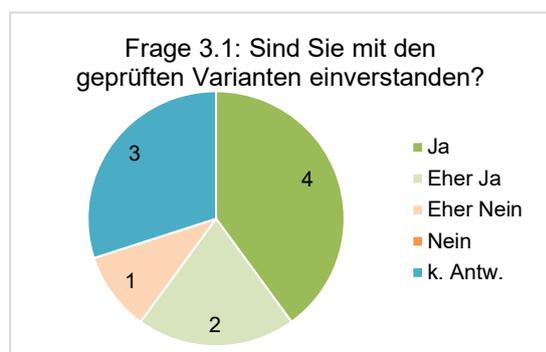
Die Einschätzungen zum Bericht fallen positiv aus. Keine der Eingaben finden den Inhalt nicht verständlich oder nachvollziehbar. Es wird lediglich ein fehlendes Abkürzungsverzeichnis bemängelt. Der Bericht wird entsprechend ergänzt.

Vorgaben und Ziele



Die kantonalen Vorgaben und das Zielsystem werden in keiner Stellungnahme als nicht nachvollziehbar eingeschätzt. Eine Stellungnahme kritisiert die gesetzlichen Vorgaben, in welcher starke körperliche Einschränkungen nicht berücksichtigt werden.

Variantenstudium

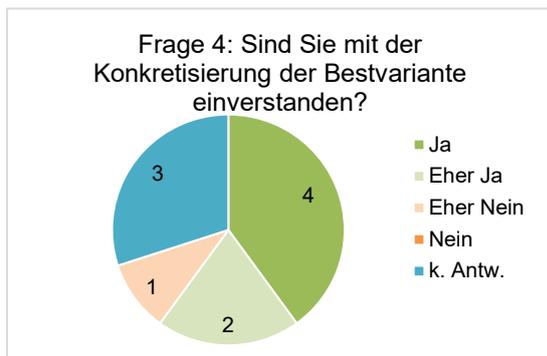


Die Mehrheit der Mitwirkenden ist mit den geprüften Varianten einverstanden. Kritische Stellungnahmen erachten eigene Vorschläge als nicht genügend abgeleitet.



Die Mehrheit der Mitwirkenden ist mit der Variantenbeurteilung und dem damit verbundenen Fazit einverstanden. Ablehnende Haltungen sind auf die Bevorzugung von eigenen Vorschlägen zurückzuführen.

Konkretisierung Bestvariante



Die Konkretisierung der Bestvariante wird mehrheitlich begrüsst.

Schlussfolgerungen



Die Mehrheit der Stellungnahmen ist mit den Empfehlungen und den weiteren Schlussfolgerungen einverstanden. Kritisiert wird insbesondere die fehlende Verbesserung der Erschliessung.

3 Eingegangene Stellungnahmen

Folgende Gemeinden, Ämter, Transportunternehmen, Parteien und Verbände haben eine Stellungnahme zu Angebotsplanung und Betriebskonzept Gaswerkareal eingegeben.

Gemeinden

Bern

Ämter und Regionen

Kanton Bern TBA

Transportunternehmungen

Bernmobil, BLS, Postauto, RBS

Parteien und Verbände

QLE, SP Stadt Bern, SP Länggasse Felsenau, VCS

4 Stellungnahmen und Beantwortung

4.1 Gesamteindruck des Berichts zur Studie «Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld» – Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Ja	-	x			
VCS	Eher Ja	Grundsätzlich ist der Bericht verständlich, geht aber inhaltlich zu wenig in die Tiefe und zieht etwas vorschnelle Schlüsse. So hätten wir die Analyse weiterer Linien-Optionen begrüsst (siehe weiter unten), bevor eine öV-Erschliessung ausgeschlossen wird. Ein Abkürzungsverzeichnis würde der Verständlichkeit dienen.		x		Der Bericht wird mit einem Abkürzungsverzeichnis ergänzt.
SP Stadt Bern	Ja	-	x			
Bernmobil	Ja	Der Bericht ist gut aufgebaut und verständlich formuliert.	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Postauto	Ja	-	x			
RBS	Ja	-	x			

4.2 Vorgaben und Ziel – Sind für Sie die Ausführungen zu den kantonalen Vorgaben und dem Zielsystem nachvollziehbar?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Ja	-	x			
QLE	-	Die Delegierten der QLE waren mehr als ernüchtert vom Bericht. Sie weisen diesen einstimmig zurück und verlangen, dass der Kanton Bern seine gesetzlichen Vorgaben so anpasst, dass nicht alleine die Nutzungsfrequenz an sich, sondern der spezifische Nutzungsbedarf auch aufgrund der individuellen Voraussetzungen der Bewohnerschaft eines Quartiers in die Bewertung mit einbezogen werden kann. Die Angebotsplanung suggeriert, dass Personen mit starken körperlichen Einschränkungen Entfernungsradien in derselben Zeit und über dieselben Wegerschliessungen (Treppen) bewältigen können, wie der vom Gesetz angenommene Durchschnittsbürger eines Stadtteils. Eine Gesellschaft zeichnet sich gerade dann als integrativ aus, wenn jegliche Form von Benachteiligung erkannt und dank entsprechenden Massnahmen diese keine Benachteiligung mehr darstellen – und wie im Falle des Rossfelds, all jene Menschen die auf Gehilfen oder ein Rollstuhl angewiesen sind, als gleichwertige Bürgerinnen und Bürger am öffentlichen Leben partizipieren können und nicht durch strukturelle Massnahmen einmal mehr von der Gesellschaft ausgeschlossen werden. Dass die spezifische Situation (Stiftung Rossfeld mit Wohnheim, Ausbildungsstätte und Arbeitsstätte) formal-juristisch keinen Einfluss auf die Angebotsplanung hat ist beschämend und bedarf einer dringenden Überarbeitung der gesetzlichen Grundlagen. Ebenfalls sind die offensichtlich schwierige topographische Lage, die immobile Personen und hier v.a. auch ältere Personen an der Partizipation des Quartierlebens ausschliessen, offensichtlich auch kein Faktor, der in die Distanzberechnungen eingeht.	x			Die kantonale Gesetzgebung ist für Kanton und Region verbindlich. Die Regionen gleisen momentan ein Projekt auf, in welchem überprüft werden soll, inwiefern die Gesetzgebung angepasst werden kann, um flexibler auf kleinräumige Bedürfnisse eingehen zu können. Theoretisch besteht die Möglichkeit, zusätzliche ÖV-Angebote zu bestellen (ohne Kantonsbeteiligung). Dies übersteigt jedoch in den meisten Fällen die finanzielle Leistungsfähigkeit der Gemeinden.
VCS	Eher Ja	Es fehlen Ausführungen zu den allenfalls weitergehenden städtischen Vorgaben und Zielsystem. Falls keine städtischen Vorgaben bestehen, sind solche zwingend auszuarbeiten.	x			Der Kanton als Besteller setzt die Rahmenbedingungen für das ÖV-Angebot. Die Gemeinden können sich via Regionalkonferenzen für Verbesserungen des ÖV-Angebots einsetzen, entweder im Rahmen der periodischen Erarbeitung der regionalen Angebotskonzepte oder durch Initiierung von lokalen Angebotskonzepten. Sie können aber das ÖV-Angebot nicht über ergänzende Vorgaben (mit-)steuern. Theoretisch besteht die Möglichkeit, zusätzliche ÖV-Angebote zu bestellen (ohne Kantonsbeteiligung). Dies übersteigt jedoch in den meisten Fällen die finanzielle Leistungsfähigkeit der Gemeinden.
SP Länggasse Felsenau	-	Zwar ist nachvollziehbar, dass die für eine zusätzliche ÖV-Linie vorgesehenen kantonalen Minimalvorgaben in Bezug auf Nachfrage und Kostendeckungsgrad auch mit der geplanten Entwicklung zumindest vorerst nicht erreicht werden kann. Jedoch kann nicht akzeptiert werden, dass damit aktuell gar nichts zur Verbesserung der ÖV-Anbindung unternommen werden soll.	x			Die Studie empfiehlt der Stadt Bern, die Erschliessung bestimmter ÖV-Haltestellen zu verbessern. Entsprechend hat der Gemeinderat der Stadt Bern die Prüfung von Verbesserungen der Wegverbindung zwischen Rossfeld und Tiefenau (Bsp. mittels Schräg- oder Treppenlift) in Auftrag gegeben.
SP Stadt Bern	Ja	-	x			
Bernmobil	Ja	-	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Postauto	Ja	-	x			
RBS	Ja	-	x			

4.3 Variantenstudium

4.3.1 Sind Sie mit den geprüften Varianten einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Ja	-	x			
VCS	Eher Nein	Dass eine zweckmässige Erschliessung des Rossfelds nicht machbar sein soll, ist bedauerlich. Für uns schliesst der Bericht aber nicht aus, dass es nicht doch zweckmässige Optionen gibt, die aber nicht untersucht wurden. So vermissen wir etwa die Option eines Eilkurses vom Bahnhof Bern mit Zwischenhalt im Bierhübeli ins Rossfeld mit einem der Nachfrage entsprechend kleinen Bus.	x			Ein breites Variantenspektrum wurde geprüft u.a. auch in Richtung Bahnhof Bern. Eine Option im Sinne eines zusätzlichen Eilkurses vom Bahnhof in Richtung Rossfeld wurde aus verschiedenen Gründen (keine Einbindung ins städtische Netz, zusätzliche Belastung auf dem Bahnhofplatz Ost, schwierige Wirtschaftlichkeit, Parallelangebot zur Bahn) als nicht zweckmässig erachtet.
SP Stadt Bern	Eher Ja	Die Auswahl der untersuchten Varianten ist grundsätzlich nachvollziehbar. Wir schlagen aber vor, die von uns im Rahmen unserer Stellungnahme zum Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2022–2025 beantragte Tangentiallinie «25» Köniz–Weissenbühl–Inselspital–Bierhübeli–Tiefenau miteinzubeziehen, um die Wendeschleife Reichenbachstrasse Nord zu erweitern und bis Worblaufen zu führen.			x	Die vorliegende Studie hatte zum Ziel die Verbesserung der ÖV-Erschliessung des Rossfelds zu untersuchen, nicht die Verbesserung der Tangentialbeziehungen Süd-Nord. Die Anbindung an Worblaufen ist in der Variantengruppe 3 untersucht und verworfen worden. Vorschläge für neue Linienführungen, die untersucht werden sollen, können der RKBM durch die Gemeinden unterbreitet werden. Die Kommission Verkehr der RKBM priorisiert die verschiedenen Anliegen der Gemeinden entsprechend den finanziellen und personellen Ressourcen.
Bernmobil	Ja	Der einleitende Einbezug der verschiedenen Verkehrsmittel erachten wir als wichtig und richtig. Das daraus geprüfte Variantenspektrum einer Buserschliessung mit den Vertiefungen ist gut dargestellt und nachvollziehbar. Die Einschätzungen bei der Grobklärung Machbarkeit Infrastruktur teilen wir.	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Postauto	Ja	-	x			
RBS	Eher Ja	Im Zusammenhang mit den Überlegungen zum selbstfahrenden Fahrzeug wurde der Aspekt «on demand-Angebot» eingebracht. Der Vollständigkeit halber müsste erwähnt werden, dass ein «on Demand-Angebot» auch konventionell, d.h. mit Kleinbussen und Fahrpersonal betrieben werden könnte. RBS-intern haben wir grob geprüft, ob die Linie mit einem Kleinbus im Viertelstundentakt Mo.-Fr. von ca. 6.00 bis 8.30; 11.30 bis 14.00 und 16.00 bis 19.00 Uhr bedient werden kann. Damit könnten die Kosten grob geschätzt halbiert werden, während die Hauptnachfrage weiterhin bedient werden könnte. Ein solches Angebot wäre aufwärtskompatibel und könnte dazu genutzt werden, kostenintensive Standards z.B. im Bereich Distribution zu hinterfragen und ggf. neue Wege zu gehen. Wir empfehlen, ein solches Angebot vertiefter zu prüfen (vgl. auch nächster Punkt).	x			In Variante 1B wurde ein 15-Min.-Takt vertieft. Für die Kostenschätzung wurde von einem Angebotsszenario 6 Uhr bis 20 Uhr ausgegangen. Mit einer Ausdünnung auf die Hauptverkehrszeiten (Vormittag-, Mittag- und Abendspitze) könnten die Betriebskosten zusätzlich gesenkt werden. Allerdings werden auch die Nachfragepotenziale abnehmen – wenn auch nicht im gleichen Mass. Es wird davon ausgegangen, dass die kantonalen Minimalanforderungen und insbesondere die Zielvorgabe bei einem solchen Ansatz auch nicht erreicht werden. Ein "on Demand-Angebot" wird als organisatorisch herausfordernd erachtet. Eine Kombination mit einem konventionellen Fahrzeug ist als Vorlauf zu einem selbstfahrenden Bus denkbar.

4.3.2 Sind Sie mit der Variantenbeurteilung und dem damit verbundenen Fazit einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Ja	-	x			
VCS	Eher Nein	Leider wurde der Variantenfächer nicht weit genug geöffnet und gewisse Varianten nicht eingehend untersucht. So ist es für uns nicht nachvollziehbar, wieso die Variante 2A nur als Gelenkbus und «nur in Kombination mit der Linie 21 vorstellbar» wäre. Da die Variante 2A in vielerlei Hinsichten überzeugt, ist es bedauerlich, dass sie dann aufgrund der Gefässgrösse verworfen wurde. Allenfalls hätte ein kleinerer Bus als eigenständige Linie die Zielvorgaben erreicht? Wir bedauern zudem, dass weder im Kapitel 1 zur Ausgangslage, noch bei der Beurteilung der einzelnen Varianten mögliche Effekte auf den Fuss- und Veloverkehr berücksichtigt wurden. Im Sinne der Maxime einer nachhaltigen Entwicklung der Mobilität müsste dies zwingend nachgeholt werden.	x			Eine eigenständige Linie Bahnhof–Rossfeld wird als nicht zweckmässig erachtet (siehe Beantwortung Frage 3.1). Mögliche Optimierungsmassnahmen und Konflikte mit dem Fussverkehr wurden im Bericht thematisiert.
SP Stadt Bern	Nein	Die Variantenbeurteilung ist nachvollziehbar, aber nicht vollständig (s. Vorschlag 3.1).	x			
Bermobil	Ja	-	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Postauto	Ja	-	x			
RBS	Eher Ja	Allen Varianten wurden ein vollausgebauter ÖV mit 12m-Standardbussen oder im Falle der Variante 2A sogar mit Gelenkbussen zu Grunde gelegt. Die Nachteile der Variante 1B in Bezug auf die Kosten könnten ggf. mit dem Betrieb von Kleinbussen und reduzierten Anforderungen an die Fahrzeugausstattung und an das Fahrpersonal («Kleinbus light» z.B. in Form eines Bürgerbusses oder ähnlichem) reduziert werden. Kleinbusse hätten auch den Vorteil, dass die Infrastrukturausbauten geringer ausfallen. Offen ist jedoch, ob die Kapazität solcher Fahrzeuge längerfristig ausreichen würde. Ob ein Ganztagesangebot notwendig ist oder ob ein auf die Hauptverkehrszeiten ausgerichtetes Angebot ausreichen würde, wäre abzuklären.			x	Die Studie fokussierte auf Angebotsformen des bestellten ÖV. Unkonventionelle Angebotsformen sind grundsätzlich möglich, müssten aber von anderer Seite initiiert werden und würden vom Kanton nach aktueller Gesetzeslage kaum abgegolten.

4.4 Konkretisierung Bestvariante – Sind Sie mit der Konkretisierung der Bestvariante einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Eher Ja	Die Potentialanalyse ist nachvollziehbar verfasst. Der Gemeinderat wie auch die Quartierkommission Länggasse Engehalbinsel (QLE) bedauern jedoch, dass die gesetzlichen Vorgaben offenbar dem Umstand nicht Rechnung tragen können, dass mit der am Rand der Stadt Bern angesiedelten Stiftung bzw. dem Wohnheim Rossfeld eine hohe Anzahl von Ausbildungs-, Arbeits- und Wohnplätzen für Personen mit starken Beeinträchtigungen bestehen, deren Beteiligung am gesellschaftlichen Alltag einer den Umständen angemessenen öV-Anbindung bedürfte.	x			
VCS	Eher Ja	Der Potenzialanalyse stimmen wir mehrheitlich zu. Leider sind aber Varianten wie der Schräglift nicht weiter untersucht worden, was wir bedauern. Bei einem Verzicht auf eine eigentliche ÖV-Erschliessung des Rossfelds erachten wir einen solchen zum besseren Anschluss an die Haltestelle Tiefenau für Personen mit eingeschränkter Mobilität als zwingend.	x			Die Studie empfiehlt der Stadt Bern, die Erschliessung bestimmter ÖV-Haltestellen zu verbessern. Entsprechend hat der Gemeinderat der Stadt Bern die Prüfung von Verbesserungen der Wegverbindung zwischen Rossfeld und Tiefenau (Bsp. mittels Schräg- oder Treppenlift) in Auftrag gegeben.
SP Stadt Bern	Eher Nein	Die finanziellen Überlegungen sind grundsätzlich nachvollziehbar. Mit der von uns vorgeschlagenen Alternative sollten sich die Zahlen aber ändern.	x			
Bermobil	Ja	-	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Postauto	Ja	-	x			
RBS	Ja	-	x			

4.5 Schlussfolgerungen – Sind Sie mit der Empfehlung und den weiteren Schlussfolgerungen einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Ja	Der Gemeinderat beabsichtigt, die Prüfung einer Verbesserung der Wegverbindungen mittels Schräg- oder Treppenlift in Auftrag zu geben. Er wird aber weiterhin auch eine bessere ÖV-Anbindung des Rossfeldes im Auge behalten, insbesondere sobald sich Rahmenbedingungen ändern sollten, z.B. bei den kantonalen Vorgaben, im Zusammenhang mit dem Angebotsausbau der Linie 21 oder im Umfeld der Entwicklung selbstfahrender Kleinbusse.	x			
QLE	-	Die Delegierten der QLE bestehen auf ihrer Forderung nach einer angemessenen Anbindung von Rossfeld und Tiefenau an den öV und an die Länggasse. Die von der Regionalkonferenz vorgeschlagene Aufgabenüberbürdung an die Stadt Bern kann nur eine Übergangslösung darstellen und allenfalls punktuelle Verbesserungen erwirken. Insofern verlangt die QLE, dass die gesetzlichen Vorgaben für die Machbarkeit überprüft, den geschilderten Umständen angepasst und die derzeit verworfene Erschliessung in einer nächsten Phase durch die Regionalkonferenz wieder in Angriff genommen wird.	x			Die kantonale Gesetzgebung ist für Kanton und Region verbindlich. Die Regionen gleisen momentan ein Projekt auf, in welchem überprüft werden soll, inwiefern die Gesetzgebung angepasst werden kann, um flexibler auf kleinräumige Bedürfnisse eingehen zu können.
VCS	Eher Nein	Der Bericht zeigt auf, was alles nicht funktioniert. Eine Lösung für eine gute öV-Erschliessung des Rossfelds bleibt er aber schuldig. Für den VCS ist somit klar, dass die Suche weitergehen muss. Bei der Überbauung an der Reichenbachstrasse hat sich der Stadtrat dafür eingesetzt, dass die Anzahl der Parkplätze reduziert wird. Dies in der Annahme, dass die öV-Erschliessung in Zukunft verbessert wird. Um die Vorgaben des STEK bezüglich Modal-Split auch im Rossfeld einhalten zu können, sind zwingend weitere Untersuchungen zur Erschliessung dieses Gebiets durchzuführen.	x			Die Studie empfiehlt der Stadt Bern, die Erschliessung bestimmter ÖV-Haltestellen zu verbessern. Entsprechend hat der Gemeinderat der Stadt Bern die Prüfung von Verbesserungen der Wegverbindung zwischen Rossfeld und Tiefenau (Bsp. mittels Schräg- oder Treppenlift) in Auftrag gegeben. Das Rossfeldquartier würde sich als Anwendungsgebiet für einen selbstfahrenden Bus mit einem «on demand»-Angebot, welches auf die S-Bahn-Haltestelle Tiefenau ausgerichtet wäre, anbieten. Die Technologie ist aber noch bei weitem nicht genügend ausgereift, um solche Ansätze wirksam und kosteneffizient einzusetzen. Sollten sich solche Systeme etablieren, ist eine Anwendung im Rossfeldquartier denkbar.
SP Länggasse Felsenau	-	Gerade auch die Feinerschliessung innerhalb des Rossfelds ist zur Zeit nicht optimal, was die Mobilität von älteren Menschen oder Menschen mit Beeinträchtigung stark einschränken kann, insbesondere da innerhalb des Quartiers relativ viele Höhenmeter zu überwinden sind. Gerade im hinteren Teil des Quartiers sind bis zur nächsten Haltestelle vergleichsweise lange Wege zurück zu legen. Es ist deshalb einerseits zu prüfen, ob bestehende Linien nicht schneller ausgebaut werden können, so dass zum Beispiel der 7.5 Minuten Takt der S-Bahn vor 2035 erreicht werden kann. Zudem muss andererseits der Zugang zur Haltestelle Tiefenau vom Rossfeld aus verbessert werden. Die Treppen, welche das Rossfeld mit der Tiefenau verbinden, sind zum Beispiel durch einen Schräglift zu ergänzen. Im Bericht wird zu Recht bemerkt, dass der Zugang zur Haltestelle Tiefenau gerade auch im Winter zum Teil gefährlich ist. Der zwischen Spital und S-Bahn Haltestelle Tiefenau aktuell privat organisierte Shuttle Service mit einem Elektro-Mobil wäre allenfalls auch als ergänzendes ÖV-Angebot innerhalb des Quartiers Rossfeld, vielleicht sogar mit selbstfahrenden Fahrzeugen, zu prüfen. Mit der Bebauung des Vierer- und Mittelfelds rücken die Quartiere Rossfeld und Länggasse in den nächsten Jahren näher zusammen. Es wäre zu begrüßen, wenn die Erschliessung des Rossfelds über ein ausgebautes Angebot des neu entstehenden Stadtteils weiter optimiert werden könnte. Es gilt aber auch zu berücksichtigen, dass durch die stärkere Belastung der Linie 21 die Fahrzeit bis zum Bahnhof Bern deutlich verlängert werden dürfte. In diesem Sinne würden wir die vertiefte Prüfung der von der Stadt geforderten Tangentiallinie Bümpliz Neufeld sehr begrüßen. Mit dem Bau des neuen Stadtteils in unmittelbarer Nähe könnte die periphere Lage des Rossfeldquartiers durch einen optimalen Anschluss an städtische Infrastrukturen und das städtische ÖV-Netz als Wohnquartier noch attraktiver werden.	x			Die RKBM ist nicht zuständig für die Entwicklung des S-Bahnsystems, dies obliegt dem Kanton. Die Studie empfiehlt der Stadt Bern, die Erschliessung bestimmter ÖV-Haltestellen zu verbessern. Entsprechend hat der Gemeinderat der Stadt Bern die Prüfung von Verbesserungen der Wegverbindung zwischen Rossfeld und Tiefenau (Bsp. mittels Schräg- oder Treppenlift) in Auftrag gegeben. Eine Studie zur Tangentiallinie Bümpliz-Neufeld ist im Mehrjahresprogramm der RKBM für 2022 vorgesehen.
SP Stadt Bern	Eher Nein	Das Areal Reichenbachstrasse Nord muss aus unserer Sicht an den öV angeschlossen werden. Eine Nulllösung ist abzulehnen.	x			Das Areal gilt gemäss den gesetzlichen Bestimmungen als grundsätzlich erschlossen. Die Studie empfiehlt der Stadt Bern, die Erschliessung bestimmter ÖV-Haltestellen zu verbessern. Entsprechend hat der Gemeinderat der Stadt Bern die Prüfung von Verbesserungen der Wegverbindung zwischen Rossfeld und Tiefenau (Bsp. mittels Schräg- oder Treppenlift) in Auftrag gegeben.

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bernmobil	Ja	-	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Postauto	Ja	-	x			
RBS	Eher Ja	Wir stimmen mit den Schlussfolgerungen grundsätzlich überein, allenfalls wäre der in Ziff. 3 beschriebene Ansatz mit einem «Kleinbus light» zu vertiefen.	x			