
Auszug aus dem Protokoll

Sitzung Nr. 3
Datum 30. April 2014

20 25.321. Verpflichtungskredite

Buslinie 41 Kappelisacker – Zollikofen, Versuchsbetrieb; Verpflichtungskredit

Präsidentin: Wird das Eintreten auf dieses Geschäft bestritten? Das ist nicht der Fall. Die GPK hat das Wort.

Markus Bacher, GPK: Zum Bericht und Antrag hat die GPK folgende Fragen: Wie hoch sind die Erträge aus dem Versuchsbetrieb und wem fliessen sie zu? Wurden das Bundesamt für Informatik und Technologie (BIT) und die Hochschule für Agrar-, Forst- und Lebensmittelwissenschaften (HAFL) um eine finanzielle Beteiligung an den Kosten des Versuchsbetrieb angefragt?

Präsidentin: Das Wort hat der Gemeinderat.

Daniel Bichsel, Gemeinderat: Für die Aufnahme dieses dreijährigen Versuchsbetriebes der Buslinie 41 vom Kappelisacker Ittigen zum Bahnhof Zollikofen beantragen wir heute Abend einen Verpflichtungskredit von Fr. 325'000.00. Die Kosten lassen sich grob wie folgt aufteilen: Auf der einen Seite Fr. 45'000.00 für baulich-technische Massnahmen im Zusammenhang mit den Haltestellen und rund Fr. 280'000.00 Anteil Zollikofen an ungedeckte Betriebskosten aus dem Versuchsbetrieb.

Gerne hätte man den Versuchsbetrieb bereits früher, vor allem mit der gleichzeitigen Inbetriebnahme des Bundesverwaltungsgebäudes vom BIT am Eichenweg im letzten Herbst starten wollen. Wegen der knappen Kantonsfinanzen, vor allem dem ungewissen Ausgang in Bezug auf mögliche Kürzungen beim öffentlichen Verkehr, wurden beim Fahrplanwechsel Dezember 2013 von Seiten Kanton keine zusätzlichen Versuchsbetriebe ins Angebot aufgenommen, davon war nicht nur unsere Linie betroffen. Bei diesem Geschäft müssen wir berücksichtigen, dass es mehrere Beteiligte gibt, insbesondere die Gemeinden Ittigen und Zollikofen, die Regionalkonferenz, früher Regionale Verkehrskonferenz 4, der Kanton, vertreten durch das Amt für öffentlichen Verkehr und die Transportunternehmung selber.

Wir können heute Abend nicht beliebig Abänderungen vornehmen, zum Beispiel bei der Wahl der Variante Linienführung oder der Betriebszeiten. Wir sind in ein Korsett von mehreren Beteiligten eingebunden, die dies wiederum besprechen müssten. Im Vorfeld der Geschäftsberatung, auch in den vorberatenden Gremien Planungskommission und Gemeinderat, gab es immer wieder Punkte, die aufgeworfen wurden. Auch dort: wir können sie nicht einfach abändern. Wir sind mit den verschiedenen Beteiligten in einem Boot und müssen dem, was wir gerne anders hätten, von Anbeginn an ein spezielles Augenmerk widmen. So dass wir bei der Auswertung des Versuchsbetriebes und bei der gegebenenfalls definitiven Ausführung dann Korrekturen anbringen können. Das gilt insbesondere bei den Betriebszeiten, der Linienführung und den gewählten Haltestellen, bei denen wir die Frequenzen, beziehungsweise die Nutzung der Haltestellen im Versuchsbetrieb auswerten müssen.

Zu den Fragen der GPK: Beim Versuchsbetrieb wird mit jährlichen Erträgen von rund Fr. 27'000.00 gerechnet, diese verbleiben wie üblich bei den Transportunternehmungen, respektive sind bei den Netto-Aufwänden bereits in Abzug gebracht worden. Was die Beteiligungen des BIT und HAFL betrifft: diese wurden nicht gefragt. Insbesondere aus Gründen der Gleichbehandlung anderer Versuchsbetriebe Zollikofens. Und generell bezüglich fehlender Mitfinanzierung von Unternehmungen und Institutionen beim öffentlichen Verkehr im Allgemeinen. Ich bitte Sie, dem Verpflichtungskredit zuzustimmen, so wie es der Gemeinderat beantragt.

Präsidentin: Nun ist das Wort offen für die Fraktionen.

Markus Hadorn, BDP: Die Verlängerung der Buslinie 41 Kappelisacker zum Bahnhof Zollikofen soll verlängert werden. Somit wird endlich auch die ganze Länggasse mit dem ÖV erschlossen. Eine sinnvolle Sache, bei der auch wir im Grundsatz "ja" dazu sagen. Einzig mit der Variante zwei, die vom Gemeinderat vorgeschlagen wird, sind wir nicht ganz einverstanden: Die Begründung, der Anschluss auf die S4 sei nicht gewährleistet und der Fussweg über die Passerelle sei grösser, können wir so nicht stehen lassen. Erstens: Die Distanz von Bushaltestelle bis Bahnhof S4 ist nahezu gleich lang wie bei der Passerelle direkt beim Gleis. Zweitens ist die Wahrscheinlichkeit gross, dass man in den Spitzenzeiten von vier bis sechs auf der Bernstrasse im Stau steht und somit den Anschluss an die Bahn auch verpasst. Das können alle bezeugen, die den Bus 34 benutzen. Drittens sehen wir nicht ein, wieso immer mehr Verkehr auf die Bernstrasse geleitet werden soll, sie ist eh schon total überlastet. Der Gemeinderat schreibt in der Vorlage selber, dass in den Spitzenzeiten allenfalls verkehrsbeeinflussende Massnahmen zu prüfen wären. Das heisst sicher, dass eine Ampel mehr hingestellt wird.

Aus diesen Gründen stellen wir einen Rückweisungsantrag mit dem Auftrag an den Gemeinderat, das Geschäft mit der Variante C1 via Eichenweg, zu überarbeiten und neu zur Abstimmung in den GGR zu bringen. Wenn wir schon Einfluss nehmen können, dass es weniger Stau auf der Hauptstrasse geben soll, dann sollten wir diese Chance auch nutzen. Wenn es um den Verkehr auf der Bernstrasse geht, heisst es immer, dass die Gemeinde nichts machen kann, es sei eine Kantonsstrasse. Ich hoffe für Euch alle, dass die Variante Eichenweg die bessere und sinnvollere Lösung ist. Stimmen wir dem Rückweisungsantrag zu und arbeiten an einer Lösung, die allen etwas bringt. Weniger Stau und den Fahrgästen der neuen Linie eine Garantie, dass sie pünktlich vor Ort sind.

Hans-Jörg Rhyn, SP: Die SP-Fraktion freut sich über dieses Geschäft. Die geplante durchgehende Busverbindung zwischen Ittigen, dem Kappelisacker und dem Bahnhof Zollikofen ist wichtig. Sie schliesst eine Lücke im ÖV-Netz und dient der optimalen Erschliessung von vielen Arbeits- und Studienplätzen auf unserem Gemeindegebiet.

Daneben verbessert sie für Fahrgäste aus der Gemeinde Ittigen die Anschlüsse an die S-Bahn und die Verbindungen Richtung Biel, Jegenstorf und Burgdorf. Umgekehrt erlaubt sie allen Schülern und Studierenden an den Schulen auf der Rütli und an der Hochschule für Agrar-, Forst- und Lebensmittelwissenschaften endlich eine Anfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Vielleicht lindert sie sogar die Parkplatzmisere bei den Gewerbebetrieben im Gebiet Meielen, weil dann vielleicht doch der Eine oder die Andere von allen, die dort arbeiten, mit dem Bus zur Arbeit kommt.

Die Grundlagen, das Betriebs- und Fahrplankonzept mit den Anschlüssen im Bahnhof Zollikofen und die Vorteile für die ÖV-Passagiere sind im Bericht und Antrag sehr gut dargestellt. Die geplante Linienführung ist mit Blick auf die vielen gegebenen Rahmenbedingungen optimal. Alle Erklärungen sind nachvollziehbar und Korrekturen nötigenfalls ohne grossen Aufwand möglich.

Es ist nicht so einfach, Fahrzeiten einzuhalten und die Passagiere rechtzeitig auf die Anschlusszüge zu bringen, wie sich dies Markus Hadorn vorstellt. Ich verstehe den Rückweisanspruch der BDP nicht. Es geht nicht darum, ob man länger laufen muss, es geht um die ganze betriebliche Sache mit dem Bus. Wendet er dann beim Eichenweg, der zu Spitzenzeiten auch stark befahren ist. Es ist nicht so einfach, wie es aussieht. Ich kann nachvollziehen, was in Bericht und Antrag geschrieben steht.

Noch schöner wäre es natürlich, wenn auch für Nachmittags-Vorlesungen an der Hochschule und Nachmittagskurse auf der Rütli eine Buszufahrt bestehen würde. Aber das kann ja dann nach Abschluss der Versuchsphase noch kommen. Wir sind darum auch mit der vorsichtigen Fahrplangestaltung zufrieden und können das Geschäft voll unterstützen. Die Kosten sind überschaubar und der Nutzen ist gross.

Ein einziges Detail hätten wir aber doch noch zu kritisieren: Aus der Sicht der ÖV-Fahrgäste ist der Haltestellen-Name "Länggasse/Rütli" gar nicht befriedigend. Sogar in Zollikofen weiss fast niemand, dass die Verbindungsstrasse zwischen Ittigen und Zollikofen "Länggasse" heisst. Auswärtige Reisende erst recht nicht. Aber der Name Länggasse ist als Stadtquartier und Bus-Endstation in Bern seit etwa 100 Jahren ein weitherum bekannter Begriff. Wenn ich also einem Besucher aus dem Oberland oder Emmental sage, er soll mit dem Bus bis zur Länggasse fahren, dann löst er mit Sicherheit ein falsches Billett und fährt dann auch an den falschen Ort. Uns würde erstaunen, wenn der RBS und der Libero Tarifverbund den Namen Länggasse für eine Haltestelle in Zollikofen akzeptieren würden. Nicht nur bei den Automaten, sondern auch beim Online-Fahrplan ist eine klare Unterscheidung der Fahrziele wichtig.

Wir beantragen, diesen Haltestellennamen bei der Umsetzung des Projektes noch einmal zu überprüfen. Mit der Bezeichnung "Rütli/Fachhochschule" ergäbe sich keine Verwechslungsgefahr mit Bern und auch nicht mit der anderen Hochschule in Zollikofen, der EHB. Die genaue Schreibweise im gesamten Tarif- und Fahrplansystem wird dann sowieso durch Bundesvorschriften geregelt.

Mit dieser Anregung an den Gemeinderat und die Projektleitung stimmen wir dem Geschäft einstimmig zu und empfehlen Euch, das gleichermassen zu tun.

Peter Bähler, SVP: Die Buslinie 41, vom Breitenrain nach Ittigen/Kappelisacker soll bis zum Bahnhof Zollikofen verlängert werden. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf dieser Linie ist schon im ÖV-Konzept der Regionalen Verkehrskonferenz RVK enthalten. Der Gemeinderat beantragt nun einen Pilotversuch für drei Jahre. Der Anteil der Betriebskosten beläuft sich auf Fr. 92'250.00 pro Jahr. Das liegt bezüglich Gemeindeanteil ungefähr im Rahmen des Versuchsbetriebes der Linie 33. Die Betriebszeiten sind gemäss Vorlage an Werktagen von 06.30 Uhr bis 08.15 Uhr und von 16.00 Uhr bis 18.15 Uhr und damit klar auf die Pendlerzeiten ausgerichtet.

Der Versuchsbetrieb kostet uns Steuerzahler fast Fr. 400.00 pro Tag, oder Fr. 1'960.00 pro Arbeitswoche, oder Fr. 22.00 pro Schleife. Das ist viel Geld, findet die SVP. Zudem ist die Vorlage gegeben und das Gemeindeparlament kann nur "ja" oder "nein" sagen oder zurückweisen. Trotzdem stimmen wir der Vorlage zu. Denn jede neue Busverbindung fängt mit einem Versuchsbetrieb an und wenn sie definitiv eingeführt wird, läuft die Finanzierung dann anders. Die Linie bietet zusätzliche Verbindungen der Arbeitsplätze in der Meilen und von dort aus in die Stadt, Hans-Jörg Rhyn hat das genau erklärt.

Im RGSK sind in der Meilen und am Eichenweg Entwicklungen vorgesehen. Damit bereiten wir die mögliche Entwicklung der Erschliessung vor. Und zumal wir vor der Ortsplanungsrevision stehen, ist zu berücksichtigen, die Linie als Versuchsbetrieb aufzunehmen. Erst diese wird zeigen, ob es richtig ist und auch angenommen wird. Wir gehen davon aus, dass während des Versuchsbetriebes auch entsprechende Frequenzen erhoben werden, um das dann zu beurteilen. Die SVP stimmt dem Geschäft grossmehrheitlich zu.

Ich erlaube mir noch eine Anmerkung: Es ist bedauerlich, dass in diesem Geschäft keine Prognosen über eine mögliche Verkehrsentwicklung und Verkehrserwartung vorliegen. Für den Pendlerverkehr könnte mit Ziel- und Quellverkehr ein Potenzial ermittelt werden, aber es liegt gar nichts vor. Obschon eine Erwartung da ist, dass etwas kommt. Auch die Transportketten sind nicht ganz nachvollziehbar oder unlogisch. Parallel ist auch die Linie 36, welche vom Breitenrain über Worblaufen nach Zollikofen Bahnhof verkehrt. Zudem macht die Haltestelle in der Kreuzstrasse wenig Sinn. Umsteigehaltestelle wird der Bahnhof Zollikofen bleiben.

Bruno Vanoni, GFL: Wir finden es grundsätzlich richtig und wichtig, die Hochschule für Agrar-, Forst- und Lebensmittelwissenschaften, die HAFL, mit öffentlichem Verkehr zu erschliessen. Aber beim genauen Anschauen des konkreten Vorhabens sind doch einige Fragen aufgetaucht:

1. Ist die Haltestelle an der Kreuzstrasse am richtigen Ort – oder sollte sie nicht besser auf der andern Seite der Bahnlinie direkt vor dem neuen BIT-Gebäude mit 700 Arbeitsplätzen platziert werden?
2. Ist die Linienführung via Kreuz- und Bernstrasse richtig – oder bleibt der Bus so im Stossverkehr stecken, so dass er den Fahrplan nicht einhalten kann?
3. Ist es sinnvoll, eine Buslinie nur während vier Stunden pro Tag am Morgen früh und am späten Nachmittag zu betreiben?

Diese Fragen haben schon vor fünf Jahren zur Diskussion gestanden – im Angebotskonzept, das die regionale Verkehrskonferenz Bern-Mittelland damals den tangierten Gemeinden, dem RBS und dem kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr zur Stellungnahme unterbreitet hat. Und der Gemeinderat von Zollikofen hat die drei Fragen damals schon klar beantwortet: Ja, die Haltestelle Kreuzstrasse ist am bestmöglichen Ort, weil auf der andern Seite der Bahnlinie kein geeigneter Platz dafür ist.

Und ja, die Linienführung via Kreuz- und Bernstrasse „entspricht den Vorstellungen der Gemeinde“. Gestützt auf diese Antworten wurde nun dieses Projekt entwickelt.

Aber in Bezug auf die dritte Frage, wegen der kurzen Betriebszeiten morgens und abends, hat vor fünf Jahren schon der Gemeinderat Bedenken angemeldet: „Bekanntlich werden öffentliche Verkehrsmittel mit reduziertem Angebot nur beschränkt genutzt“, hat er in seiner Stellungnahme geltend gemacht. Und weiter: „Um das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr attraktiv zu gestalten, ist in den Zwischenzeiten ein reduziertes Angebot, z.B. Halbstundentakt, wünschenswert.“

Von einem solchen durchgehenden Betrieb der Linie 41 ist jetzt im aktuellen Projekt keine Rede mehr. Das könnte eine Schwäche sein, die sich nachteilig auf die Nutzung des neuen Angebots auswirken könnte. Aus Kostengründen scheint eine Beschränkung der Betriebszeiten plausibel. Es wäre aber sicherlich sinnvoll, während des Versuchsbetriebs (beispielsweise mit Befragungen der Fahrgäste) herauszufinden, ob ein Bedürfnis nach längeren und gar durchgehenden Betriebszeiten besteht.

Ein heikler Punkt, die BDP wies darauf hin, ist sicherlich auch die Linienführung über die Bernstrasse, weil ein Stau dort die Einhaltung des Fahrplans der neuen Buslinie gefährden könnte. Und Pünktlichkeit ist fürs Erreichen der Anschlüsse an andere Bus- und Bahnverbindungen von zentraler Bedeutung. Damit es diesbezüglich keine Probleme gibt, müssen wir endlich den Stau auf der Bernstrasse im Abschnitt zwischen Kreuzkreisel und Bahnhof wegbringen. Das wäre möglich, wenn das regionale Pilotprojekt "Verkehrsmanagement Bern-Nord" endlich realisiert würde. Es soll ja verhindern, dass sich die Autos innerhalb der Ortschaften stauen. Ziel wäre also, den Stau aus Zollikofen heraus zu bringen.

Der Start dieses Pilotprojekts wurde mal für das Jahr 2013 angekündigt. Mittlerweile hat die Berner Kantonsregierung darauf hingewiesen, dass der Spardruck die nötigen Investitionen ins Verkehrsmanagement verzögert und auch künftig weiter erschwert. Das ist ein weiteres Beispiel dafür, dass sich die bürgerliche Spar- und Steuersenkungspolitik auf Kantonsebene bei uns in der Gemeinde Zollikofen nachteilig auswirkt. Ein anderes Beispiel dafür ist die Buslinie 41 selber. Der Start des Versuchsbetriebs ist ursprünglich für Dezember 2012 vorgesehen gewesen – und nicht für Dezember 2013, wie es in den Unterlagen heisst. Der Spardruck auf Kantonsebene hat das Projekt also um zwei Jahre verzögert. Und ich bin froh, dass der Gemeindepräsident diese Zusammenhänge mit seinem Votum vorher etwas deutlicher aufgezeigt hat, als es in den schriftlichen Unterlagen dargelegt ist.

Auch deshalb finden wir, dass wir jetzt vorwärts machen sollten, statt das Vorhaben mit einer Rückweisung nochmals zu verzögern. Der Gemeinderat Ittigen hat, soviel ich weiss, bereits entschieden. Wenn man nun zurückweist, würde dies auch in Ittigen neue Entscheidungsprozesse auslösen, wenn überhaupt die andere Linienführung in Frage käme. Die Linienführung, die die BDP nochmals prüfen lassen will, ist vor fünf Jahren schon diskutiert und einhellig verworfen worden. Die neue Buslinie in den bestehenden Busbahnhof zu integrieren, mit direkten Umsteigemöglichkeiten auch aufs Postauto und den Bus nach Münchenbuchsee; das ist längerfristig die bessere Lösung als eine isolierte Wendeschleife auf der anderen Seite des Bahnhofs. Es ist übrigens nicht sicher, ob der private Boden dafür überhaupt erhältlich wäre.

Wir sagen deshalb "Ja" zum beantragten Kredit, erwarten aber als flankierende Massnahme, dass sich die Gemeinde Zollikofen für einen raschen Start des Verkehrsmanagement-Pilotprojekts einsetzt. Zudem soll die neue Buslinie und überhaupt der öffentliche Verkehr in der Verkehrslenkung privilegiert werden. Das ist eine wesentliche Rahmenbedingung für ein Gelingen des Versuchsbetriebs.

Wir erwarten auch, dass während der Versuchsphase der Verkehrssicherheit grösste Beachtung geschenkt wird. Vor allem auch der Sicherheit der ein- und aussteigenden Fahrgäste und der Velofahrenden. Für sie wird es mit dem Bus auf der Länggasse noch enger und unsicherer – ein durchgehender Veloweg insbesondere durch die enge Autobahn-Unterführung wäre eigentlich schon lange dringend.

Und eine weitere Erwartung haben wir an die Adresse der HAFL, der Rütli und der andern Unternehmen im Gebiet Meielen, die von der Erschliessung mit der neuen Buslinie profitieren: Sie sollten sich aktiv darum bemühen, dass ihre Mitarbeitenden vom privaten Auto auf den öffentlichen Bus umsteigen. Denn das muss ja das Ziel der ganzen Investition in den ÖV bleiben: weniger Autofahrten, weniger Energieverbrauch, weniger Schadstoffe, weniger klimaschädigender CO₂-Ausstoss.

Markus Lötscher, FDP: Die FDP-Fraktion steht grundsätzlich positiv hinter der Erschliessung des Arbeitsplatzes Gebiet Meielen mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Ebenfalls positiv zu bewerten ist die direkte Verbindung zwischen Zollikofen und Ittigen, die entsteht. Damit fällt die Schleife über Worblaufen weg. Die Verbindungen werden kürzer. Neben der Industrie und dem Gewerbe werden vor allem auch die Arbeitsplätze der Bundesverwaltung und der Bundesämter versorgt.

Das heisst, kurz- oder mittelfristig sind die Profitierenden dieser Buslinie vor allem Schüler, Studenten, Lehrer und Verwaltungsangestellte, dort wissen wir, dass die Parkplätze beschränkt und sie auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind. Ich gehe davon aus dass ein Grossteil dieser Personen nicht in Zollikofen lebt. Das heisst, was wir bieten, bieten wir der Region. Das ist eine Annahme. Eine Bewirkungsanalyse hätte hier mehr Klarheit geschaffen.

Mit der Annahme leistet die Gemeinde einen grossen Beitrag zur Erschliessung der Region und das kann zum richtigen Zeitpunkt auch in die Waagschale geworfen werden. Wir tragen in der Versuchsphase die Hauptlast für die Kosten der Erschliessung. Wird die Linie später definitiv geführt, ist dann vor allem der Kanton zuständig. Ob es wirklich zur Entlastung der Strassen und hier vor allem der Bernstrasse führt, wäre schön, aber ich glaube, nur die werden das neue Angebot nutzen, die eh schon vorher ÖV genutzt haben. Der Antrag ist aus unserer Sicht seriös vorbereitet, die Linienführung, Betriebszeiten etc. überzeugen. Mögliche Schwachstellen wie die Bernstrasse wurden diskutiert und im Antrag erwähnt. Verkehrsbeeinflussende Massnahmen sind im Antrag auch erwähnt und das könnte zu Mehrkosten führen. Es besteht hier also ein Risiko auf Kostenfolgen. Dennoch wird die FDP-Fraktion dem Antrag zustimmen.

Präsidentin: Gibt es weitere Voten? Das ist nicht der Fall. Das Wort haben die Ratsmitglieder.

Toni Oesch, FdU: Wir haben schon vor Jahren gesagt, so eine Verbindung sei eine gute Idee. Nicht nur wegen der Schulen: Wenn unser Altersheim schliesst und die alten Leute Zollikofens ins Demenzzentrum kommen - kein Grün, nicht ruhig - wäre das eine direkte Verbindung zum Alters- und Pflegeheim Ittigen, früher "Gottesgnad" jetzt heisst es Pflegezentrum "Tilia".

Wir sagten schon damals, wenn der Bus kommt, und er ist ziemlich breit, sollte man die Trottoirs machen. Es dauerte ja schon ewig, bis wir überhaupt ein Trottoir bis zum "Tech" bekommen haben. Auch der Veloweg wäre zu machen. Wegen des Feierabendverkehrs: Auch hier war für mich damals klar, dass die Bernstrasse staut, wir haben dort etwas verpasst, nämlich die Busspur. Früher war das Bähnli auch dort. Die Planung ist zwar passiert, aber wenn es noch möglich ist, hätte man eine Spur machen können. Aber es ist zu spät. Der Bus steht, genau wie die Autos. Und dies bereits ab 16 Uhr.

Denise Mellert, CVP: Das CVP-Team hat die Vorlage vertieft geprüft und dankt dem Gemeinderat und der Verwaltung vorab für die bisherigen Abklärungen und Vorbereitungen. Obwohl diese Verbindung vom Kappelisacker in Ittigen nach Zollikofen und umgekehrt schon lange erwartet worden ist, überzeugt uns diese Vorlage in der Detailprüfung nicht. Für einen Kredit für den Versuchsbetrieb Bahnhof Zollikofen – Kappelisacker über drei Jahre in der Höhe von über Fr. 300'000.00 sollte die Verwaltung und der Gemeinderat noch einmal die Gelegenheit erhalten, die Linienführung, die Haltestellen sowie den Fahrplankontakt zu überdenken und weitere Varianten zu prüfen.

Wir haben einen Rückweisungsantrag vorbereitet, verzichten jetzt aber darauf, ihn aufzulegen, weil wir aus den Worten von Gemeindepräsident Daniel Bichsel herausgehört haben, dass die Verhandlungen bereits so weit fortgeschritten sind, dass nur noch mit grossem Aufwand geändert werden könnte. Das würde das Projekt verzögern. Trotzdem geben wir unsere Punkte bekannt. Vielleicht könnten diese dann im definitiven Betrieb berücksichtigt werden:

- Bei der Linienführung können wir dem Argument des Gemeinderates folgen, welches zum Entscheid der Linie über die Bernstrasse geführt hat. Hier sehen wir ebenfalls, wie im Bericht erwähnt, einen grossen Knackpunkt während der Rushhour auf der verstopften Bernstrasse.
- Für uns stimmt das Verhältnis des Nutzens zu den Kosten nicht. Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, dass Zollikofen 75 Prozent der Kosten zu übernehmen hat. Der Nutzen für Zollikofen könnte erhöht werden, wenn die Linie bis zur Station Hirzenfeld verlängert würde. Aufgrund des Zweifels, dass durch den Knackpunkt Bernstrasse der viertelstündige Fahrplankontakt eingehalten werden kann und unseres Zweifels daran, ob überhaupt für diese Linie ein Viertelstundentakt angeboten werden muss, bitten wir, die Variante eines Halbstundentaktes und damit die Weiterführung der Linie vom Bahnhof zur Hirzenfeldstation zu prüfen. In Anbetracht, dass die Schäferei überbaut wird, sind wir der Meinung, dass eine zusätzliche ÖV-Möglichkeit zwischen dem Halbstundentakt der Postautolinie einen Sinn ergeben würde.
- Weiter bitten wir zu prüfen, ob die Station Meielen wirklich notwendig ist. Die Gehdistanz zur Station Oberzollikofen ist kurz und entspricht auch anderen Gehdistanzen vom Dorf zu den Stationen in Zollikofen, wo kein ÖV, sprich Bus, vorhanden ist. Wir empfehlen die Streichung der Haltestellen auf beiden Seiten.
- Die Haltestelle Bahnhof Oberzollikofen finden wir sinnvoll. Aus dem Bericht geht jedoch nicht hervor, wo genau die beiden Haltestellen an der Kreuzstrasse zu liegen kommen und wie diese ausgestaltet werden. Wir vermissen hier die Information für das Parlament.

Wir geben bei dieser Gelegenheit zu bedenken, dass

- auf dieser Strasse auf der einen Seite ein Laden mit strassenseitigen Parkplätzen und Umschlagplatz auf der anderen Seite ebenfalls Mieter- und Kunden-Parkplätze für die Hochhäuser sind,
- die Strasse durch Fussgänger gequert wird,
- Kehricht, Altpapier und Grüngut hier beidseitig entsorgt wird,
- die Strasse zur Rushhour intensiv durch Individualverkehr frequentiert wird.

Verträgt es hier noch eine beidseitige Haltestelle im Viertelstundentakt? Ohne detaillierte Informationen sind wir skeptisch. Wir hoffen, dass diese Punkte bei der Einführung des Normalbetriebs berücksichtigt werden könnten.

Heinz Buser, FDP: So wie es aussieht, wird auch dieses Geschäft "durchgehen". Das ist gut. Genauso, wie auch das Geschäft "Bibliothek" angenommen wurde. Wir haben aber hier gerade locker jährliche Mehrausgaben von rund Fr. 127'000.00 beschlossen. Es soll niemand glauben, dass der definitive Busbetrieb für den Steuerzahler dann billiger ist. Wir haben in den letzten paar Jahren so schnell aus dem "hohlen Bauch" heraus, noch andere "Sachen die gut sind" beschlossen. Ich denke an Schulsozialarbeit, Karibu-Beiträge und Holzschnitzelheizung, die rund Fr. 150'000.00 pro Jahr mehr kostet als Öl. In den letzten fünf bis sechs Jahren haben wir lauter Projekte, die an für sich gut sind, beschlossen. Sie machen insgesamt wohl fast eine Million pro Jahr aus. Irgendwann müssen wir uns überlegen, was überall noch "nett und gut" ist – all das kostet und wird zu einer Steuererhöhung führen. Ob man Steuererträge ohne Steuersatzerhöhung einfach steigern kann, werden wir sehen, die Prognosen sind nicht rosig. Insgesamt, stelle ich fest, bereden wir Projekte auf einem sehr hohen, luxuriösen Niveau und wir müssen langsam überlegen, wieviel Zollikofen sich noch leisten kann und will. Vielleicht, das wurde heute Abend bereits angetönt, könnte sich die Gemeinde auch überlegen, wo von den Nutzerinnen und Nutzern der verschiedenen Angebote etwas kommen könnte. Wenn ein Finanzeinbruch wäre, hätten wir dann Infrastrukturen geschaffen, die nicht mehr finanziert werden können. Der Kanton hat vor 30, 40 Jahren "Wahnsinns-Infrastrukturen" geschaffen und nach dem Finanzeinbruch brach er unter der Last fast zusammen. Also müssen wir überlegen, wo wir einsparen können.

Martin Köchli, BDP: Wir haben es vorher gehört. Wir gehen davon aus, dass das Geschäft durchgehen wird. Ich stehe jeden Morgen an der Bernstrasse und nehme den Bus Richtung Breitenrain. 80 Prozent der Zeit zwischen 07.00 und 08.00 Uhr kommt dieser Bus zu spät. Am Abend gehe ich zurück und der Bus, der eigentlich zeitig in Untertollikofen ankommen sollte, damit ich den Hirzenfeld-Bus nehmen kann, kommt auch hier zu 60 Prozent zu spät. Zum Glück bin ich umgezogen und kann jetzt zu Fuss nach Hause. Es würde mich interessieren, wenn nach einem halben Jahr die Anschlüsse nicht gewährleistet sind und es immer noch Verspätungen gibt, ob dann der Versuch weiter durchgeführt wird oder ist man dann auch bereit, die nötigen Massnahmen zu ergreifen? Denn die Wahrscheinlichkeit, dass der Bus zu spät kommt, ist sehr gross. Das zeigt die Erfahrung mit der bereits bestehenden Buslinie.

Präsidentin: Weitere Voten? Das ist nicht der Fall. Möchte sich der Gemeinderat noch äussern?

Daniel Bichsel, Gemeinderat (Schlusswort): Es gab einen ganzen Strauss von Fragen im Verlaufe der Debatte, ich probiere sie zu beantworten. Da war zum Einen der Name der Haltestelle "Länggasse-Rütti". Wir nehmen dies gerne entgegen. Wir haben lange darüber diskutiert, Länggasse alleine wäre nicht möglich, genau wegen dem was Hans-Jörg Rhyn gesagt hat. Dann haben wir es mit "Rütti" ergänzt. Früher war es das "Technikum", dann hiess es "Landwirtschaftliches Technikum", später "Schweizerische Hochschule für Landwirtschaft" und jetzt HAFL. Wenn eine gewisse Beständigkeit des Namens vorhanden wäre, hätte man diesen auch nehmen können. Aber "Fachhochschule" tönt relativ neutral und könnte auch beständig sein. Wir nehmen also diesen Vorschlag gerne entgegen.

Zu all den Punkten betreffend Fahrplan, Fahrplangestaltung: Es geht hier um eine Verlängerung der Linie 41. Es ist keine neue Linie ab Kappelisacker. Wir müssen also schauen, was die Linie 41 heute für Betriebszeiten hat; das sind genau diese am Morgen und am Abend und dort knüpfen wir an. Damit das mit einem Fahrzeug mehr bewältigt werden kann, muss die Umlaufzeit von einer Viertelstunde eingehalten werden können, weil wir Abhängigkeiten mit dem Fahrplan Kappelisacker-Breitenrain haben. Wir wollen ja im Kappelisacker nicht, dass einer, der vom Breitenrain kommt, auch noch einmal umsteigen muss. Oder wenn er vom Worblental kommt, in der Papiermühle und im Kappelisacker umsteigen muss. Dort muss man die Abhängigkeiten berücksichtigen. Es erscheint uns wichtig, zu vermitteln, dass wir mit der Gestaltung des Fahrplanes nicht nur freie Hand haben.

Zum Rückweisungsantrag: Ich bin mir bewusst, dass es von Parlamentariern nicht gerne gehört wird, wenn ich hier von Abhängigkeiten rede. Ich muss es aber doch sagen, es ist ein Fakt. Wenn wir das Geschäft heute zurückweisen, ist der Start im Dezember 2014 gefährdet, ich sage es mal so, es ist nicht unmöglich. Der Regierungsrat muss den nötigen Beschluss seinerseits im Juni 2014 fällen und bereits jetzt läuft der Mitbericht des regierungsrätlichen Antrages in den Direktionen. Dort steht das, was wir Ihnen heute vorschlagen. Wenn wir hier massive Änderungen haben würde das möglicherweise zu einer Verzögerung auch auf Kantonsseite führen. Der Kanton muss die Bestellung gegenüber dem Transportunternehmen auch vornehmen und auslösen.

Zur Linienführung: Der RBS ist in die Linienwahl miteinbezogen worden. Wenn wir von Linienwahl reden, geht es insbesondere um den Eichenweg bis Bahnhof. Bedenken betreffend Fahrplanstabilität wurden bereits dort angemeldet und sind erkannt. Wir haben beim Kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr zurückgefragt, wie das wäre, genau wie Martin Köchli gesagt hat, wenn wir nach Start Versuchsbetrieb merken würden, dass es nicht geht. Bei Bedarf, wurde uns hier gesagt, dürfen wir auch in der Versuchsphase Änderungen an der Linienführung vorschlagen. So müssen wir nicht drei Jahre aussitzen, sondern könnten bereits vorher reagieren, wenn es so schlimm wäre.

Eine solche Linienwahl mit Haltestellen ist anhand von zehn Bewertungskriterien durchgespielt worden. Da ist die Fahrplanstabilität einer von 10 Punkten. Die im Bericht aufgeführte Variante über den Eichenweg und dort ungefähr bei der Gourmador zu wenden, hat mehr Negativpunkte bekommen, als die vorgeschlagene Variante zwei. Nebst der Fahrplanstabilität ist es insbesondere der Investitionsbedarf, der Umsteigekomfort und die Realisierbarkeit. Wir sind dort auf privatem Grund und haben keine Zusicherung, um Wendeschlaufen einzuführen, auch wurden keine Verhandlungen geführt.

Da die Bedenken bezüglich Fahrplanstabilität bereits in der Planungskommission, im Gemeinderat und auch von den Transportunternehmungen geäussert wurden, kann ich Ihnen versichern, dass wir das Projekt von Anbeginn an engmaschig und kritisch begleiten werden und allenfalls reagieren werden. Ich bitte Sie, den Rückweisungsantrag nicht zu unterstützen und den Verpflichtungskredit zu bewilligen, damit wir den bereits mehrfach verschobenen Start des Versuchsbetriebes endlich aufnehmen können.

Präsidentin: Wir kommen zur Abstimmung. Ich frage die BDP an, ob sie an ihrem Rückweisungsantrag festhält?

Markus Hadorn, BDP: Aufgrund der Ausführungen des Gemeinderates und der Option, dass im Notfall auf die Linienführung Einfluss genommen werden kann, ziehen wir den Rückweisungsantrag zurück.

Präsidentin: Wir kommen zur Abstimmung. Wer den Verpflichtungskredit für den Versuchsbetrieb zur Verlängerung der Buslinie 41 im Betrag von insgesamt Fr. 325'000.00 zu Lasten der Laufenden Rechnung der Jahre 2014 bis 2017 (Konto-Gruppe 650) annehmen will, erhebe die Hand.

Abstimmung

Der Verpflichtungskredit für den Versuchsbetrieb zur Verlängerung der Buslinie 41 im Betrag von insgesamt Fr. 325'000.00 zu Lasten der Laufenden Rechnung der Jahre 2014 bis 2017 wird mit 36 Ja- zu 0 Nein-Stimmen angenommen. Die konkreten Beträge sind im jeweiligen Voranschlag der Laufenden Rechnung aufzunehmen.

Für getreuen Protokollauszug

ZENTRALE DIENSTE