

# Angebotskonzept Bern Nord Buslinien 34, 36 und 38

## Mitwirkungsbericht



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 30.11.2023.

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Regionalkonferenz Bern-Mittelland  
Holzikofenweg 22  
Postfach  
3001 Bern

### **Gesamtprojektleitung**

RKBM Fachbereich Verkehr

### **Begleitgruppe**

Sabine Breitenstein, Zollikofen  
Felix Ceccato, Kommission Verkehr RKBM  
Christian Haueter, Mattstetten  
Michael Knecht, AÖV  
Alain Maradan TBA DLZ (bis Ende 2022)  
Stefan Meier, Moosseedorf  
Heinz Nussbaum, Urtenen-Schönbühl  
Martin Perrez, Stadt Bern  
Roger Sauter, Bärswil  
Uwe Scharenberg-Nuding, TBA DLZ (ab Ende 2022)  
Peter Scholl, Moosseedorf  
Bruno Stoll, Mattstetten  
Manfred Waibel, Münchenbuchsee  
Heinz von Gunten, Ittigen  
Roman Zürcher, RBS

### **Auftragnehmende**

Büro Dudler, Biel  
Pierrick Leu, Florian Rochat, Felix Dudler  
INFRAS Zürich/Bern  
Jonas Stadler, Matthias Lebküchner, Francesca Foletti

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Wichtigste Themen aus den Mitwirkungseingaben</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Öffentliche Mitwirkung</b>	<b>7</b>
3.1	Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung	7
3.1.1	Gesamteindruck	7
3.1.2	Ergebnisse Buslinien 34 und 36	8
3.1.3	Ergebnisse Buslinie 38	12
3.1.4	Abschliessende Bemerkungen	14
<b>4</b>	<b>Eingegangene Stellungnahmen</b>	<b>15</b>
<b>5</b>	<b>Stellungnahmen und Beantwortung</b>	<b>16</b>
5.1	Gesamteindruck	16
5.1.1	«Frage 1.1: Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?»	16
5.1.2	«Frage 1.2: Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?»	21
5.2	Analyse	25
5.2.1	«Frage 2.1: Ist die Analyse für die Buslinien 34, 36, 38 aus Ihrer Sicht vollständig und korrekt?»	25
5.2.2	«Frage 2.2: Sind Sie mit dem abgeleiteten Handlungsbedarf für die Buslinien 34, 36 und 38 einverstanden (vgl. Kapitel 2.6)?»	29
5.3	Buslinien 34 und 36 (Münchenbuchsee–Breitenrain)	33
5.3.1	«Frage 3.1: Buslinien 34/36: Sind Sie mit den Zielen und Angebotsgrundsätzen einverstanden (vgl. Kapitel 3.1)?»	33
5.3.2	«Frage 3.2: Buslinien 34/36: Fehlt Ihres Erachtens eine Variante / ein Aspekt in der Untersuchung? (vgl. Kapitel 3.2)?»	37
5.3.3	«Frage 3.3: Buslinien 34/36: Sind Sie mit der Bewertung und den Folgerungen zu den im Vordergrund stehenden Varianten einverstanden (vgl. Kapitel 3.3–3.6)?»	41
5.3.4	«Frage 3.4: Buslinien 34/36: Sind Sie mit den Empfehlungen zur Bestvariante 3a einverstanden (Kapitel 5)?»	44
5.3.5	Frage 3.5: Buslinien 34/36: «Sind Sie einverstanden mit dem Umstand, dass die Buslinie 36 zwischen Worblaufen und Unterzolllikofen aufgetrennt wird zugunsten einer besseren Fahrplanstabilität und klareren, nachfragegerechteren Angebotsgestaltung?»	49
5.3.6	Frage 3.6: Buslinien 34/36: Sind Sie einverstanden mit der Annahme, dass mittelfristig nicht mit ausreichender Sicherheit wirksame ÖV-Bevorzugungsmassnahmen im Bereich der Bernstrasse zwischen Münchenbuchsee und Worblaufen getroffen werden können und daher das Angebot entsprechend anzupassen ist?»	52
5.3.7	«Frage 3.7: Buslinien 34/36: Sind Sie dem ausgearbeiteten Angebotskonzept einverstanden (vgl. Kapitel 6.1)?»	55
5.3.8	«Frage 3.8: Buslinien 34/36: Soll die Neuerschliessung des Sportzentrums Hirzi aus Ihrer Sicht zusammen mit der Neukonzeption der Buslinien 34 und 36 umgesetzt werden?»	57
5.3.9	«Frage 3.9: Buslinien 34/36: Soll aus Ihrer Sicht die betriebliche Verknüpfung der neuen Linie 35 in Worblaufen mit der Linie 33 umgesetzt werden?»	60

5.3.10	«Frage 3.10: Buslinien 34/36: Soll aus Ihrer Sicht die Ganztags-Bedienung der Linie 41 Zollikofen–Ittigen–Papiermühle–Breitenrain zusammen mit der Neukonzeption der Buslinien 34 und 36 umgesetzt werden?»	62
5.3.11	«Frage 3.11: Haben Sie weitere Bemerkungen zu den Buslinien 34 und 36?»	64
5.4	Buslinie 38 (Mattstetten/Bäriswil–Schönbühl–Münchenbuchsee)	67
5.4.1	«Frage 4.1: Buslinie 38: Sind Sie mit den Zielen und Angebotsgrundsätzen einverstanden (vgl. Kapitel 4.1)?»	67
5.4.2	Frage 4.2: Buslinie 38: «Fehlt Ihres Erachtens eine Variante / ein Aspekt in der Untersuchung (vgl. Kapitel 4.2)?»	69
5.4.3	Frage 4.3: Buslinie 38: «Sind Sie mit der Bestvariante und den Folgerungen zur Bestvariante einverstanden (vgl. Kapitel 4.2 und Kapitel 5)?»	71
5.4.4	Frage 4.4: Buslinie 38: «Haben Sie Bemerkungen zu den erforderlichen Infrastrukturmassnahmen (vgl. Kapitel 4.2)?»	73
5.4.5	Frage 4.5: «Buslinie 38: Sind die erarbeiteten Angebotsvarianten vollständig und sinnvoll (Kapitel 6.2)?»	75
5.4.6	Frage 4.6: «Buslinie 38: Im Vordergrund steht die Angebotsvariante B1 aufgrund der klaren Netzstruktur und des 15-Minuten-Takts in den Hauptverkehrszeiten im nachfragestärksten Abschnitt Schönbühl Platane–Feldegg–Hohrain (Kapitel 6.2., S. 69/70)? Teilen Sie diese Auffassung?»	76
5.4.7	Frage 4.7: «Buslinie 38: Soll aus Ihrer Sicht eine Linienführung in Schönbühl via Bahnhof SBB weiterverfolgt werden, um eine Anbindung an die S4 Richtung Burgdorf zu ermöglichen?»	78
5.4.8	Frage 4.8: «Buslinie 38: Soll aus Ihrer Sicht die Linie 38 in Münchenbuchsee ganztags bis zur Haltestelle Buechlimatt und dem neuen kantonalen Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt SVSA verkehren? Alternativ kann die Buslinie 38 am Bahnhof Münchenbuchsee enden oder nur zu den Hauptverkehrszeiten bis zur Haltestelle Buechlimatt verkehren.»	80
5.4.9	Frage 4.9: «Frage 4.9: Haben Sie weitere Bemerkungen zur Buslinie 38? »	82
5.5	Frage 5: «Haben Sie weitere abschliessende Bemerkungen zur vorliegenden Studie?»	85

# 1 Ausgangslage

Die RKBM erarbeitete in der Studie «Angebotskonzept Bern Nord Buslinien 34, 36 und 38» Lösungen für die Optimierung der Angebotskonzepte der drei Buslinien 34, 36 und 38 im Norden der Stadt Bern.

Die Buslinien 34 Hirzenfeld–Unterzollikofen und 36 Münchenbuchsee–Zollikofen–Bern Breitenrain erfüllen eine wichtige Erschliessungsfunktion im Norden der Stadt Bern.

Zu den Hauptverkehrszeiten stecken diese Buslinien häufig im Stau und können den Fahrplan nicht einhalten. Anschlüsse an die Bahn sind oft nicht gewährleistet.

Folgende Stossrichtungen werden für die Buslinien 34 und 36 vorgeschlagen:

- ▶ Die neue Linie 36 fährt nicht mehr wie heute durchgängig von Bern Breitenrain nach Münchenbuchsee Hüslimoos. Zwischen Worblaufen und Unterzollikofen ist ein Umstieg vom Bus auf die S-Bahn notwendig. Bezüglich Reisezeiten wirkt sich dies für die meisten Passagier/innen nicht nachteilig aus. Im Gegenteil: Die Busse stehen weniger im Stau und erreichen damit zuverlässiger ihr Fahrtziel.
- ▶ Die neue Linie 36 ersetzt den Nordast der bisherigen Linie 36 zwischen Münchenbuchsee und Unterzollikofen sowie die Linie 34, welche heute als ortsinterne Verbindung Zollikofens dient. Die neue Linie 36 soll zwischen Münchenbuchsee, Zollikofen, Unterzollikofen und Zollikofen Hirzenfeld verkehren. Die Quartier-erschliessung in Zollikofen wird mit dieser Lösung optimiert.
- ▶ Die neue Linie 35 Worblaufen–Bern Breitenrain ersetzt den Südast der Linie 36.
- ▶ Für die Bestvariante bestehen noch verschiedene Optionen. Die Sportanlage Hirzi beispielsweise liesse sich von Zollikofen her mit der neuen Linie 36 erschliessen.

Für die Buslinie 38 Schönbühl–Bäriswil–Mattstetten wird eine Verlängerung in den Hauptverkehrszeiten via Shoppyland–Moosseedorf bis Münchenbuchsee vorgeschlagen. Diese neue direkte ÖV-Tangentialverbindung schliesst eine Lücke im Verkehrsnetz der Agglomeration Bern Nord und leistet einen Beitrag zur Verkehrsverlagerung auf den ÖV.

Geplant sind folgende Angebote:

- ▶ Das Arbeitsplatzgebiet in Moosseedorf West wird künftig an den ÖV angebunden.
- ▶ In Münchenbuchsee verkehrt die Linie via Bahnhof bis zur Buechlimatt, dem neuen Standort des kantonalen Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamts (SVSA).
- ▶ Zwischen Schönbühl und den beiden Linienästen Bäriswil und Mattstetten erfolgt der Betrieb in den Hauptverkehrszeiten wie heute. Neu ist die Verlängerung der Kurse von Mattstetten nach Urtenen.

## 2 Wichtigste Themen aus den Mitwirkungseingaben

Die meisten Mitwirkungseingaben thematisieren vor Allem zwei Themen, auf die an dieser Stelle detailliert eingegangen werden soll:

### Trennung der Linie 36 auf zwei Äste

Die Überprüfung des Angebotskonzept der beiden Buslinien ergab eine Bestvariante mit einer Trennung der Buslinie 36 in zwei Ästen. Dies weil die Buslinie in der heutigen Form zwar als Ergänzung zur Bahn grundsätzlich sinnvoll ist, jedoch aufgrund der Situation auf der Strasse nicht befriedigend funktioniert. Das im Jahr 2021 eingeführte Verkehrsmanagement (VM) brachte bis anhin keine massgebenden Verbesserungen für den Busverkehr und gemäss Aussagen TBA sind auch keine weiteren Verbesserungen absehbar. Dies vor dem Hintergrund, dass das VM den MIV in erster Linie verflüssigen und nicht die Kapazitäten reduzieren soll.

Im Rahmen der Mitwirkungen gingen einige Rückmeldungen ein, welche die Trennung der Linie 36 kritisieren und fordern, dass auf Seite Verkehrsmanagement Massnahmen zugunsten des ÖVs ergriffen werden und nicht auf Seite ÖV Massnahmen umgesetzt werden.

Abgeleitet aus den Rückmeldungen aus der öffentlichen Mitwirkung hat die Kommission Verkehr der RKBM folgendes weiteres Vorgehen dazu beschlossen:

1. Erstes Ziel soll sein, das aktuelle Angebotskonzept beizubehalten. Dies bedingt eine konsequente ÖV-Bevorzugung auf den entsprechenden Strassenabschnitten und damit verbunden auch eine Reduktion der MIV-Kapazitäten mittels Verkehrsmanagement, damit die Buslinie 36 in der heutigen Form zuverlässig und attraktiv betrieben werden kann. Die Kommission Verkehr stellt gegenüber dem Kanton Bern und dem Verkehrsmanagement die entsprechende Forderung auf.
2. Der Schlussbericht mit der Linientrennung als Bestvariante wird als Fachbericht verabschiedet. Die Anpassung des Angebotskonzepts der beiden Buslinien gemäss Bestvariante 34 und 36 wird jedoch nicht im RAK 27-30 aufgenommen.
3. Falls bis spätestens 2028 die ÖV-Bevorzugungsmassnahmen nicht entsprechend umgesetzt werden können und damit der stabile und attraktive Betrieb der Linie 36 gemäss heutigem Konzept nicht gewährleistet werden kann, wird die Linientrennung gemäss Bericht im Rahmen des Zwischenbeschlusses zum Angebotsbeschluss 27-30 beim Kanton beantragt.

### Ringbuslösung für die Linie 38

Von Seiten Gemeinden besteht der Wunsch nach einem Rundkurs im Gebiet Schönbühl – Bärswil – Mattstetten – Urtenen mit der Bedienung der Solothurnstrasse in Urtenen-Schönbühl. Aus fachlicher Sicht wird dieser Wunsch abgelehnt aus folgenden Überlegungen:

- ▶ Ein Rundkurs führt zu einer Verschlechterung des Angebots im Gebiet Hohrain, welches heute die höchste Nachfrage generiert, eine entsprechende Verschlechterung ist somit nicht nur Nachteilig für dieses Gebiet, sondern führt möglicherweise auch zu einer kritischen Reduktion der Fahrgäste.
- ▶ Ein Rundkurs benötigt den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs und somit zusätzliche Ressourcen gegenüber dem heutigen Konzept. Aufgrund der aktuellen Zahlen zu Auslastung und Kostendeckungsgrad wird dies kritisch betrachtet, wahrscheinlich würden mit einem Rundkurs die Minimalwerte unterschritten.
- ▶ Falls doch weitere Ressourcen investiert werden sollen, würde es alternative Konzepte geben, die höchstwahrscheinlich einen Mehrwert gegenüber einem Rundkurs bieten würden und insb. auch keine Verschlechterung für das Gebiet Hohrain. Entsprechende Varianten wurden jedoch nicht weiterverfolgt, weil der Einsatz weiterer Ressourcen aufgrund der kantonalen Vorgaben und der aktuellen Nachfrage auf der Buslinie 38 als nicht zielführend betrachtet wurden.

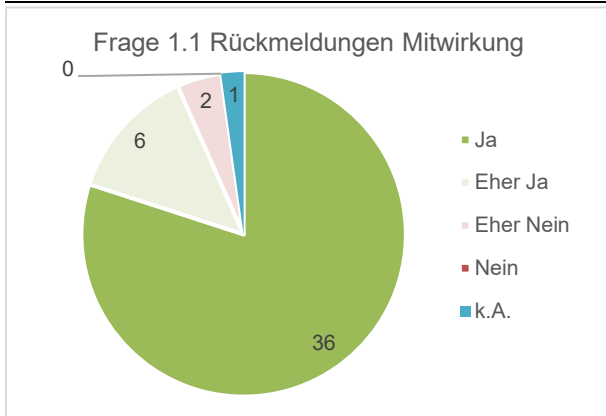
### 3 Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zum «Angebotskonzept Bern Nord Buslinien 34, 36 und 38» fand vom 23. Februar bis am 19. Mai 2023 statt. Es trafen insgesamt 45 Stellungnahmen per Online- Umfrage-Tool sowie 5 Stellungnahmen per Brief oder Mail ein. Darunter waren auch Mehrfachstellungnahmen, v.a. von Seiten verschiedener Gemeinden. Beispielsweise gaben die von der Buslinie 38 betroffenen Gemeinden eine gesammelte Stellungnahme sowie auch einzelne Stellungnahmen je Gemeinde ein.

#### 3.1 Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung

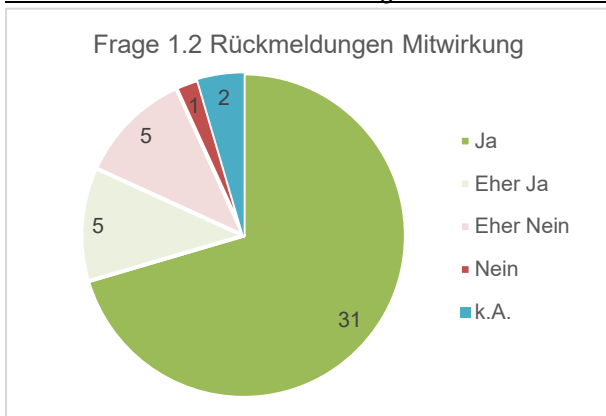
##### 3.1.1 Gesamteindruck

###### 1.1 Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?



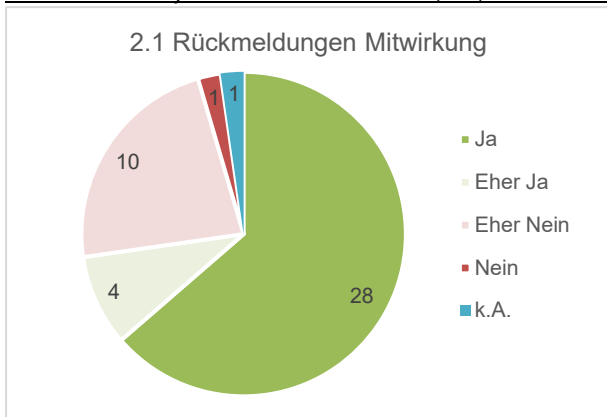
Der Bericht wird als mehrheitlich als verständlich bewertet.

###### 1.2 Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?



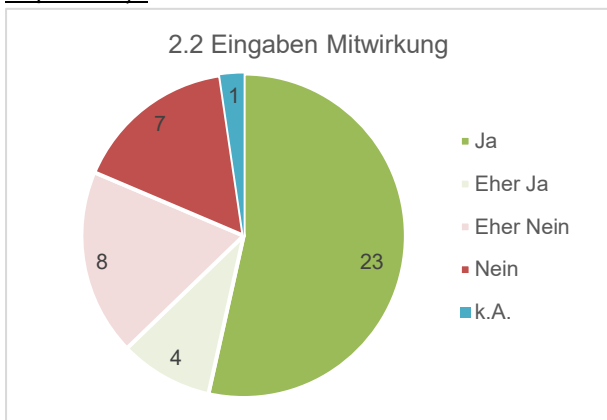
Die Resultate des Berichts werden mehrheitlich als nachvollziehbar bewertet. Kritisiert wird vor Allem der Zeitpunkt der Studie und/oder die fehlende Berücksichtigung des Potenzials des VMBN. Erste Erfahrungen zum Verkehrsmanagement und damit verbundene Einschätzung Seitens Kanton liegen jedoch bereits vor und wurden berücksichtigt.

2.1 Ist die Analyse für die Buslinien 34, 36, 38 aus Ihrer Sicht vollständig und korrekt?



Die Resultate des Berichts werden mehrheitlich als vollständig und korrekt bewertet. Kritisiert wird vor Allem der Zeitpunkt der Studie und/oder die fehlende Berücksichtigung des Potenzials des VMBN. Erste Erfahrungen zum Verkehrsmanagement und damit verbundene Einschätzung Seitens Kanton liegen jedoch bereits vor und wurden berücksichtigt.

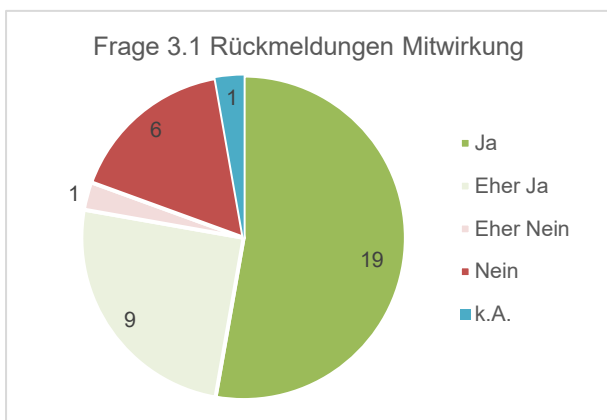
2.2 Sind Sie mit dem abgeleiteten Handlungsbedarf für die Buslinien 34, 36 und 38 einverstanden (vgl. Kapitel 2.6)?



Eine Mehrheit ist mit dem abgeleiteten Handlungsbedarf einverstanden. Kritisiert wird die fehlende Berücksichtigung des Potenzials des VMBN. Erste Erfahrungen zum Verkehrsmanagement und damit verbundene Einschätzung Seitens Kanton liegen jedoch bereits vor und wurden berücksichtigt. Zudem werden Inkonsistenzen in der Formulierung kritisiert, welche auf Basis der Rückmeldungen überarbeitet wurden.

3.1.2 Ergebnisse Buslinien 34 und 36

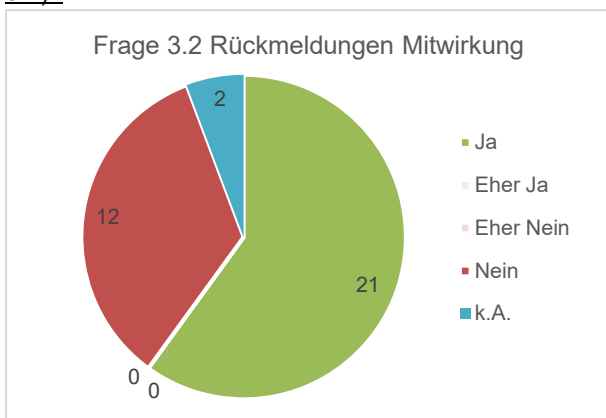
3.1 Buslinien 34/36: Sind Sie mit den Zielen und Angebotsgrundsätzen einverstanden (vgl. Kapitel 3.1)?



Eine Mehrheit ist mit den Zielen und Angebotsgrundsätzen einverstanden. Ablehnende Haltungen kritisieren die vorgeschlagene Linientrennung der Linie 36. Zudem wird die Wichtigkeit der Anbindung des Hirzenfelds an den ÖV betont, diese ist als Option Teil des Angebotskonzepts.

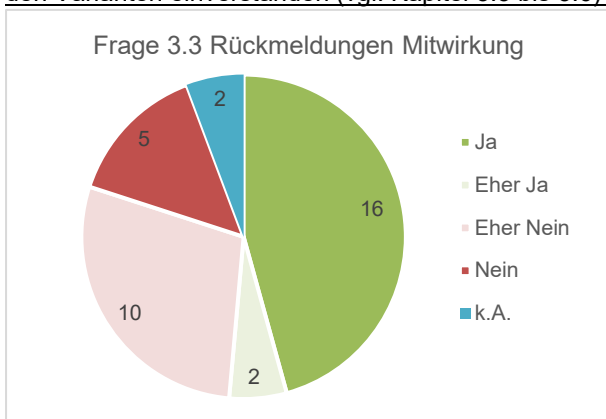


**3.2 Buslinien 34/36: Fehlt Ihres Erachtens eine Variante / ein Aspekt in der Untersuchung? (vgl. Kapitel 3.2)?**



Es werden eine Vielzahl von unterschiedlichen Wünschen für weitere Varianten oder Aspekte formuliert in den Mitwirkungseingabe. Einige dieser liegen ausserhalb der Fragestellung des Projekts oder können aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen nicht weiterverfolgt werden. Für Details siehe Kapitel 5.3.2.

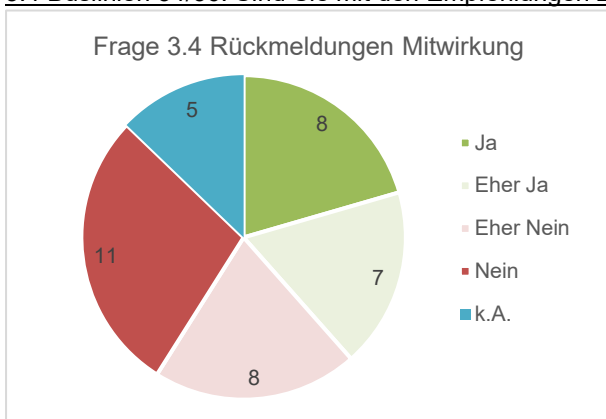
**3.3 Buslinien 34/36: Sind Sie mit der Bewertung und den Folgerungen zu den im Vordergrund stehenden Varianten einverstanden (vgl. Kapitel 3.3 bis 3.6)?**



Eine knappe Mehrheit ist mit der Bewertung und den Folgerungen der Varianten einverstanden. Die Ablehnenden Haltungen kritisieren vor Allem den fehlenden Mehrwert der vorgeschlagenen Bestvariante oder bevorzugen die Variante 0+

Aufgrund der hohen Kostenfolgen der Variante 0+ und des damit verbundenen Überangebots wird dieses jedoch nicht weiterverfolgt. Der Mehrwert der Linientrennung liegt vor Allem in der höheren Fahrplanstabilität und der Betriebssicherheit, was wesentliche Faktoren für die Attraktivität des Angebots darstellen.

**3.4 Buslinien 34/36: Sind Sie mit den Empfehlungen zur Bestvariante 3a einverstanden (Kapitel 5)?**



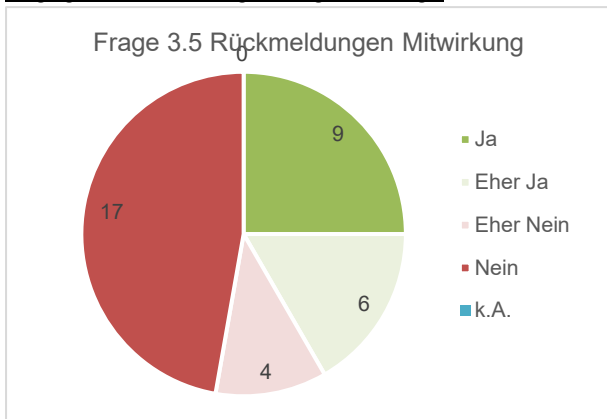
Die Bestvariante wird mehrheitlich abgelehnt, weil mehr vom Verkehrsmanagement erwartet wird.

Erste Erfahrungen zum Verkehrsmanagement und damit verbundene Einschätzung Seitens Kanton liegen jedoch bereits vor und wurden berücksichtigt. Diese genügen nicht, um den Ist-Zustand stabil betreiben zu können.

Die Kommission Verkehr beantragt beim Kanton entsprechend weitergehende

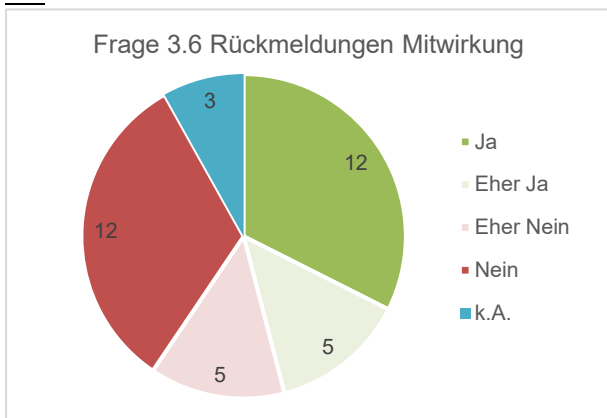
Massnahmen mit dem Ziel, dass auf eine Linientrennung verzichtet werden kann.

**3.5 Buslinien 34/36: Sind Sie einverstanden mit dem Umstand, dass die Buslinie 36 zwischen Worblaufen und Unterzollikofen aufgetrennt wird zugunsten einer besseren Fahrplanstabilität und klareren, nachfragegerechteren Angebotsgestaltung?**



Die Rückmeldungen zur Frage 3.5 entsprechen weitgehend den Rückmeldungen zur Frage 3.4.

**3.6 Buslinien 34/36: Sind Sie einverstanden mit der Annahme, dass mittelfristig nicht mit ausreichender Sicherheit wirksame ÖV-Bevorzugungsmassnahmen im Bereich der Bernstrasse zwischen Münchenbuchsee und Worblaufen getroffen werden können und daher das Angebot entsprechend anzupassen ist?**

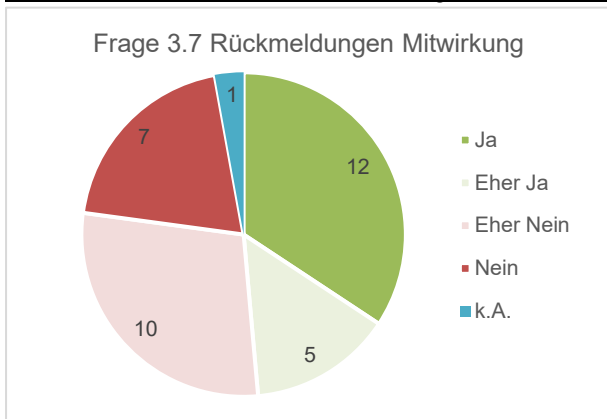


Viele Mitwirkungseingaben fordern, dass im Rahmen des Verkehrsmanagements genügende ÖV-Bevorzugungsmassnahmen umgesetzt werden.

Erste Erfahrungen zum Verkehrsmanagement und damit verbundene Einschätzung Seitens Kanton liegen jedoch bereits vor und wurden berücksichtigt. Diese genügen nicht, um den Ist-Zustand stabil betreiben zu können.

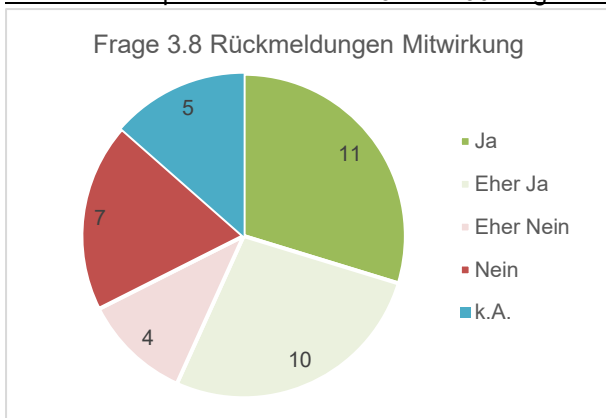
Die Kommission Verkehr beantragt beim Kanton entsprechend weitergehende Massnahmen mit dem Ziel, dass auf eine Linientrennung verzichtet werden kann.

**3.7 Buslinien 34/36: Sind Sie dem ausgearbeiteten Angebotskonzept einverstanden (vgl. Kapitel 6.1)?**



Die Eingaben wiederholen bereits vorher eingebrachte Punkte (insb. bei Frage 3.4).

**3.8 Buslinien 34/36: Soll die Neuerschliessung des Sportzentrums Hirzi aus Ihrer Sicht zusammen mit der Neukonzeption der Buslinien 34 und 36 umgesetzt werden?**

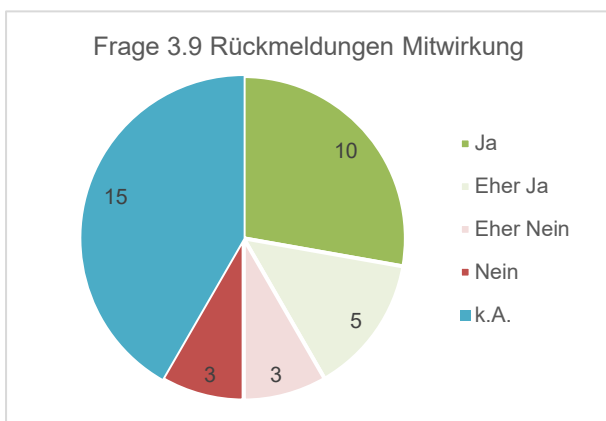


Eine Erschliessung des Hirzi wird mehrheitlich begrüsst. Teilweise wird eine fehlende Nachfrage postuliert und mehrere Eingaben weisen auf eine heute ungenügende Infrastruktur hin. Ebenfalls werden Wünsche zur Erschliessung von Seite Münchenbuchsee her oder mit einem flexibleren Angebot (Stichwort On-Demand) eingebracht.

Der Bericht zeigt auf, wie als Weiterentwicklungsschritt der vorgeschlagenen Bestvariante eine Weiterführung von Zollikofen her möglich ist, dies bedingt jedoch eine entsprechende Inf-

rastruktur beim Sportzentrum, namentlich eine Endhaltestelle inkl. Wendepplatz.

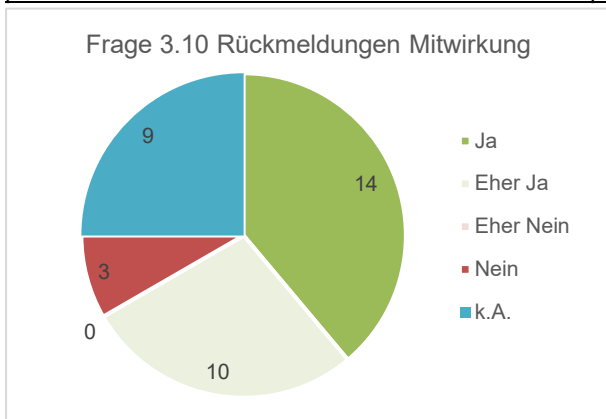
**3.9 Buslinien 34/36: Soll aus Ihrer Sicht die betriebliche Verknüpfung der neuen Linie 35 in Worblaufen mit der Linie 33 umgesetzt werden?**



Die Verknüpfung wird mehrheitlich begrüsst, falls eine Trennung der Linie 36 vorgenommen wird, welche auf starke Kritik stösst.

Mehrere Eingaben fordern eine Verknüpfung mit der Linie 33. Aufgrund der Wiederaufnahme des Versuchsbetriebs der Verlängerung der Buslinie 33 Richtung Ittigen ist diese Option jedoch inzwischen nicht mehr verfügbar. Der Bericht wurde entsprechend angepasst.

**3.10 Buslinien 34/36: Soll aus Ihrer Sicht die Ganztags-Bedienung der Linie 41 Zollikofen–Ittigen–Papiermühle–Breitenrain zusammen mit der Neukonzeption der Buslinien 34 und 36 umgesetzt werden?**



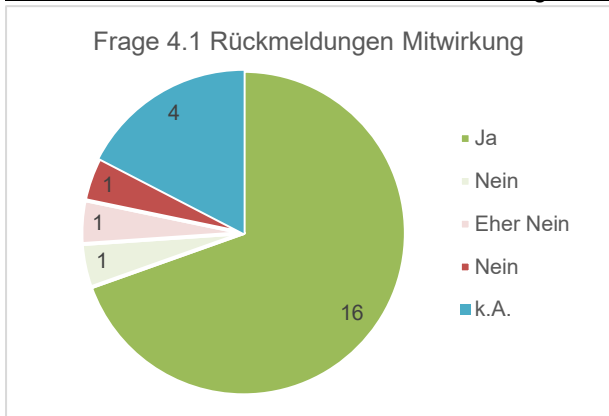
Die Ganztagesbedienung der Linie 41 wird unabhängig vom Angebotskonzept der Buslinien 34 und 36 befürwortet.

**3.11 Haben Sie weitere Bemerkungen zu den Buslinien 34 und 36?**

Es werden hauptsächlich Punkte aufgebracht, die bereits bei den vorherigen Fragen abgehandelt und thematisiert wurden.

### 3.1.3 Ergebnisse Buslinie 38

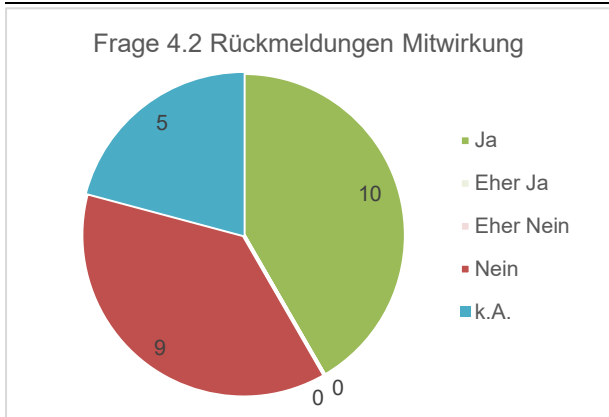
#### 4.1 Buslinie 38: Sind Sie mit den Zielen und Angebotsgrundsätzen einverstanden (vgl. Kapitel 4.1)?



Eine deutliche Mehrheit ist mit den Zielen und Angebotsgrundsätzen zur Buslinie 38 einverstanden.

Die zwei ablehnenden Haltungen beziehen sich auf die evaluierte Bestvariante.

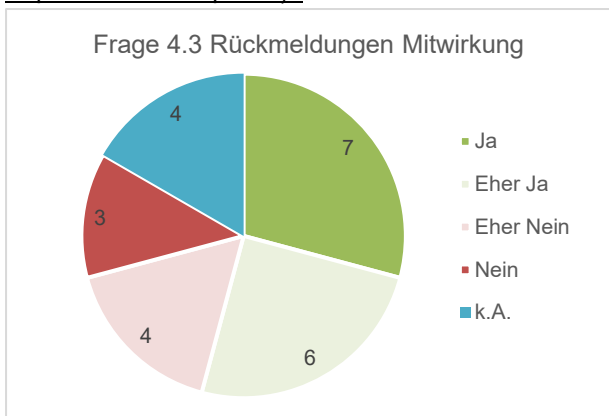
#### 4.2 Buslinie 38: Fehlt Ihres Erachtens eine Variante / ein Aspekt in der Untersuchung (vgl. Kapitel 4.2)?



Es werden mehrere Varianten als nicht berücksichtigt im Rahmen der Mitwirkungseingaben eingebracht.

Die meisten dieser Varianten führen entweder zu unverhältnismässigen Mehrkosten oder liegen ausserhalb der zu bearbeitenden Fragestellungen.

#### 4.3 Buslinie 38: Sind Sie mit der Bestvariante und den Folgerungen zur Bestvariante einverstanden (vgl. Kapitel 4.2 und Kapitel 5)?

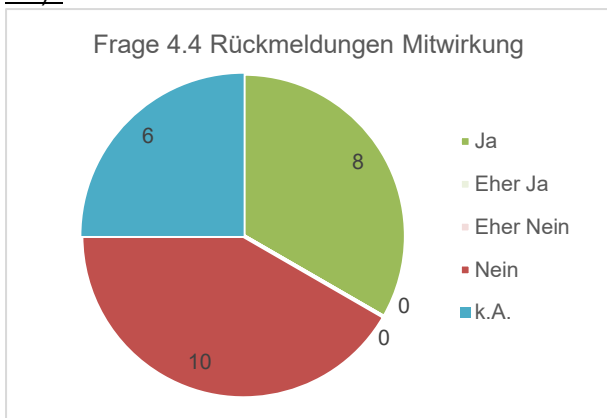


Mehrheitlich wird die Bestvariante begrüsst. Ablehnende Haltungen sind auf zwei unterschiedliche Aspekte zurückzuführen.

Erstens wird ein Rundkurs für die Linie 38 gewünscht. Diese ist jedoch mit erheblichen Mehrkosten verbunden, sowie auch Nachteilen insb. für das Gebiet Hohrain und wird deshalb aus fachlicher Sicht abgelehnt.

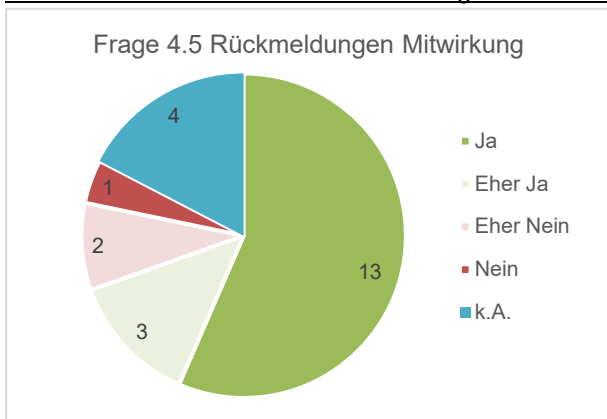
Zweitens wird eine Linienführung via Hofwilstrasse in Münchenbuchsee gewünscht, diese ist jedoch in ihrer heutigen Form für den ÖV-Betrieb nicht geeignet.

**4.4 Buslinie 38: Haben Sie Bemerkungen zu den erforderlichen Infrastrukturmassnahmen (vgl. Kapitel 4.2)?**



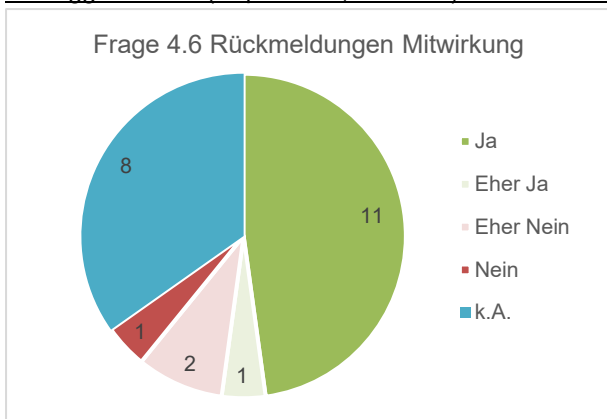
Es werden verschiedene Fragen im Rahmen dieser Mitwirkungsfrage aufgeworfen, welche grösstenteils Teil der weiteren Planungsschritte sind. Teilweise wurde der Bericht aufgrund der Rückmeldungen auch noch ergänzt oder präzisiert.

**4.5 Buslinie 38: Sind die erarbeiteten Angebotsvarianten vollständig und sinnvoll (Kapitel 6.2)?**



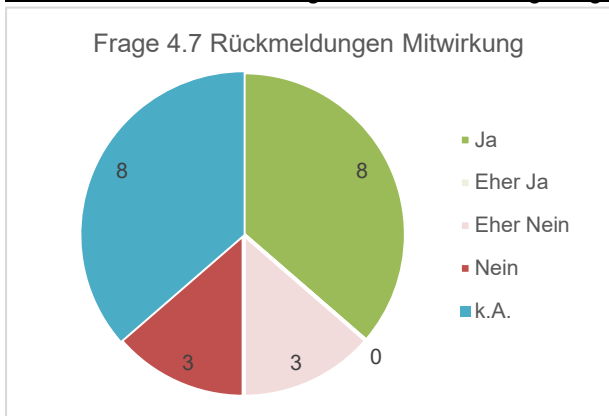
Das Variantenspektrum wird grossmehrheitlich als vollständig erachtet und geäusserte Kritik ist eine Wiederholung bereits bei vorherigen Fragen eingebrachter Punkte.

**4.6 Buslinie 38: Im Vordergrund steht die Angebotsvariante B1 aufgrund der klaren Netzstruktur und des 15-Minuten-Takts in den Hauptverkehrszeiten im nachfragestärksten Abschnitt Schönbühl Platane–Feldegg–Hohrain (Kapitel 6.2., S. 69/70)? Teilen Sie diese Auffassung?**



Die in der Frage ausgeführte Auffassung wird mehrheitlich geteilt. Ablehnende Haltungen sind auf den Wunsch eines Rundkurses zurückzuführen.

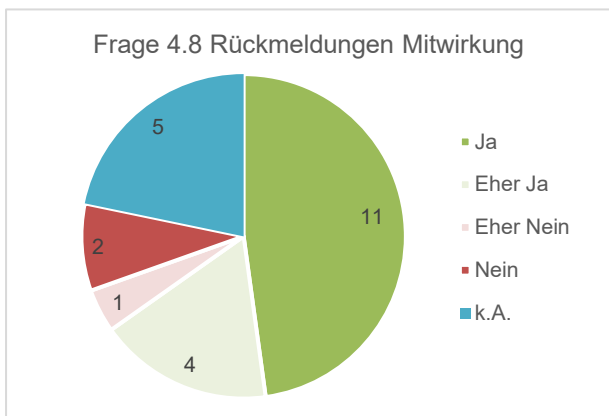
4.7 Buslinie 38: Soll aus Ihrer Sicht eine Linienführung in Schönbühl via Bahnhof SBB weiterverfolgt werden, um eine Anbindung an die S4 Richtung Burgdorf zu ermöglichen?



Die Rückmeldungen zu dieser Frage sind zweigeteilt. Teilweise wird eine entsprechende Haltestelle begrüsst, teilweise abgelehnt mit dem Hinweis, dass die Anbindung des RBS-Bahnhofs prioritär ist und/oder die Fussdistanz bereits heute kurz.

Aufgrund der Rückmeldungen und der Nachteile einer Führung näher an den Bahnhof SBB wird diese Option im Bericht im Anschluss an die Mitwirkung nicht weiter vertieft.

4.8 Buslinie 38: Soll aus Ihrer Sicht die Linie 38 in Münchenbuchsee ganztags bis zur Haltestelle Buechlimatt und dem neuen kantonalen Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt SVSA verkehren? Alternativ kann die Buslinie 38 am Bahnhof Münchenbuchsee enden oder nur zu den Hauptverkehrszeiten bis zur Haltestelle Buechlimatt verkehren.



Eine Führung der Linie 38 bis Buechlimatt wird grossmehrheitlich begrüsst. Diese wird als Weiterentwicklungsschritt im Bericht festgehalten abhängig von den Erfahrungen mit der Betriebsstabilität der neuen Tangente.

4.9 Haben Sie weitere Bemerkungen zur Buslinie 38?

Es werden hauptsächlich Punkte wiederholt, welche bereits bei vorherigen Fragen behandelt wurden.

### 3.1.4 Abschliessende Bemerkungen

5 Haben Sie weitere abschliessende Bemerkungen zur vorliegenden Studie?

Es werden hauptsächlich Punkte wiederholt, welche bereits bei vorherigen Fragen behandelt wurden.

## 4 Eingegangene Stellungnahmen

Folgende Gemeinden, Ämter, Transportunternehmen, Unternehmen, Parteien und Vereine oder Verbände haben eine Stellungnahme eingegeben.

### **Gemeinden**

Bern (2 Eingaben), Bärswil (2 Eingaben), Ittigen, Mattstetten (2 Eingaben), Moosseedorf (2 Eingaben), Münchenbuchsee, Urtenen-Schönbühl (2 Eingaben), Zollikofen

### **Ämter und Regionen**

Kantonales Tiefbauamt Kanton Bern (TBA), Oberingenieurkreis II

### **(Transport-)Unternehmungen**

BLS AG, Postauto AG, RBS

### **Parteien**

FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee, FDP Zollikofen, SVP Münchenbuchsee, GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen, SP Münchenbuchsee, Grünliberale Zollikofen GLP, EVP Münchenbuchsee, GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee

### **Vereine/Verbände**

IGöV Bern, VCS Region Bern, Verein BuchsiMobil

### **Privatpersonen**

Es haben sich zudem 22 Privatpersonen an der öffentlichen Mitwirkung beteiligt. Davon wohnen 15 in Zollikofen, 5 in Münchenbuchsee und eine Person in Urtenen-Schönbühl. Eine weitere Person hat ihre Wohngemeinde nicht angegeben.

## 5 Stellungnahmen und Beantwortung

### 5.1 Gesamteindruck

#### 5.1.1 «Frage 1.1: Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?»

Nr. Antwort	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bäriswil	Ja		x			
2	Bern	Ja		x			
3	Ittigen	Ja		x			
4	Mattstetten	Ja		x			
5	Moosseedorf	Ja		x			
6	Münchenbuchsee	Ja		x			
7	Urtenen Schönbühl	Ja		x			
8	Zollikofen	Eher Ja	Die Kostenfolge ist nur teilweise ersichtlich und der Bericht somit nur bedingt nachvollziehbar (fehlende Transparenz). Die konkreten Auswirkungen des Verkehrsmanagements Bern Nord (nach definitiver Einführung) müssen in den Bericht einfließen.	x			Eine Abschätzung der Betriebskosten Bus liegt vor. Auf den Infrastrukturbedarf wird hingewiesen (Option Verlängerung Hirzi notwendige Massnahmen Tangente Schönbühl - Münchenbuchsee), die konkrete Kostenermittlung für diese Infrastruktur muss im Rahmen der weiteren Planungsschritte erfolgen. Für die Variantenbeurteilung und -entscheide sind in erster Linie die Angebotsqualität und die wiederkehrenden Betriebskosten massgebend.
9	EVP Münchenbuchsee	Ja		x			
10	FDP Zollikofen	Ja		x			
11	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	Ja		x			
12	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Es ist sehr anspruchsvoll, die verschiedenen Varianten (nur mit Ziffern und Buchstaben bezeichnet) auseinanderzuhalten und bei den einzelnen Erwähnungen jeweils zu verstehen, was genau gemeint ist.</li> <li>▶ Die Beschreibungen der einzelnen Varianten (S, 39 – 45) sind nicht vollständig; die Kostenfolgen werden erst weiter hinten im Bericht abgeschätzt oder stehen insbesondere bei Optionen noch gar nicht fest – das erschwert das Verständnis aus einer ganzheitlichen Sicht.</li> <li>▶ Nicht verständlich bzw. nicht näher erläutert ist, weshalb die Konsultation ausgerechnet jetzt erfolgt, noch bevor die (oder zumindest erste) Ergebnisse des Verkehrsmanagements Bern-Nord (VMBN) vorliegen – bzw. bevor dessen Möglichkeiten zur Stauvermeidung und öV-Bevorzugung ausgeschöpft sind. Aufgrund diverser, während Jahren verbreiteter Ankündigungen des Kantons Bern (siehe Dokumentation auf der Website <a href="https://www.kantonsstrassen-projekte.bvd.be.ch/de/start/region-berner-mittelland/verkehrsmanagement-region-bern-nord.html">https://www.kantonsstrassen-projekte.bvd.be.ch/de/start/region-berner-mittelland/verkehrsmanagement-region-bern-nord.html</a>) kann bzw. muss erwartet werden, dass das VMBN die Problematik der ungenügenden «Fahrplanstabilität und Anschlussicherheit» der Buslinie 36 lösen oder zumindest stark vermindern wird. Also genau die gleiche Problematik, die hauptsächlicher Ausgangspunkt für die vorliegende Überprüfung des Busangebots im Raum Bern-Nord ist und nun mit den favorisierten Varianten 3a und 3b entschärft werden soll – mit dem schwerwiegenden Nachteil, dass die durchgehende Buslinie Münchenbuchsee – Zollikofen – Bern-Wankdorf – Bern-Breitenrain unterbrochen würde.</li> </ul>	x			Bezüglich Linientrennung Buslinie 36: Siehe Kapitel 2. Bezüglich Kosten vgl. Antwort zu Nr. 8



Nr. Antwort	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
13	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Es ist sehr anspruchsvoll, die verschiedenen Varianten (nur mit Ziffern und Buchstaben bezeichnet) auseinanderzuhalten und bei den einzelnen Erwähnungen jeweils zu verstehen, was genau gemeint ist.</li> <li>▶ Die Beschreibungen der einzelnen Varianten (S, 39 – 45) sind nicht vollständig; die Kostenfolgen werden erst weiter hinten im Bericht abgeschätzt oder stehen insbesondere bei Optionen noch gar nicht fest – das erschwert das Verständnis aus einer ganzheitlichen Sicht.</li> <li>▶ Die schematische Bewertung und hohe Gewichtung bzw. Priorisierung der Anschlusssicherheit ist nicht differenziert genug, um unterschiedlichen Bedürfnissen der Reisenden (z.B. je nach Fahrtrichtung und Reiseziel) und örtlichen Verhältnissen (z.B. mühsames Umsteigen von Bussen auf S-Bahn via Rolltreppen bzw. Treppen am Bahnhof Zollikofen bzw. über längere Gehwege in Worblaufen) gebührend Rechnung zu tragen.</li> <li>▶ Nicht verständlich bzw. nicht näher erläutert ist, weshalb die Konsultation ausgerechnet jetzt erfolgt, noch bevor die (oder zumindest erste) Ergebnisse des Verkehrsmanagements Bern-Nord (VMBN) vorliegen – bzw. bevor dessen Möglichkeiten zur Stauvermeidung und öV-Bevorzugung ausgeschöpft sind. Aufgrund diverser, während Jahren verbreiteter Ankündigungen des Kantons Bern (siehe Dokumentation auf der Website <a href="https://www.kantonsstrassen-projekte.bvd.be.ch/de/start/region-berner-mittelland/verkehrsmanagement-region-bern-nord.html">https://www.kantonsstrassen-projekte.bvd.be.ch/de/start/region-berner-mittelland/verkehrsmanagement-region-bern-nord.html</a>) kann bzw. muss erwartet werden, dass das VMBN die Problematik der ungenügenden «Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit» der Buslinie 36 lösen oder zumindest stark vermindern wird. Also genau die gleiche Problematik, die hauptsächlicher Ausgangspunkt für die vorliegende Überprüfung des Busangebots im Raum Bern-Nord ist und nun mit den favorisierten Varianten 3a und 3b entschärft werden soll – mit dem schwerwiegenden Nachteil, dass die durchgehende Buslinie Münchenbuchsee – Zollikofen – Bern-Wankdorf – Bern-Breitenrain unterbrochen würde. Aus Sicht der GFL Zollikofen ist vor dem empfohlenen Eingriff in eine etablierte und gut genutzte Busverbindung (wichtig auch für kurze Strecken innerhalb Zollikofens) sicherzustellen, dass das VMBN die versprochenen Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr möglichst weitgehend erfüllt. Konkret ist es laut der erwähnten Projektwebsite das «Ziel» des VMBN, «dass der Verkehr in den Ortszentren und auf den neuralgischen Strecken in Bewegung bleibt...». Als zentrale «Instrumente zur Beeinflussung des Verkehrs auf Strassen» nennt die VMBN-Website namentlich «Lichtsignalanlagen an den Siedlungsrändern zur Dosierung des Verkehrs» und ausdrücklich «Busbevorzugung». Konkret muss dies bedeuten, dass dank der Dosierung künftig auf den im Buskonzept wie auch auf der VMBN-Website (allerdings unterschiedlich) erwähnten «neuralgischen Strecken (insbesondere auf der Bernstrasse zwischen Worblaufen und Bahnhof Zollikofen) die beklagten Überlastungs- und Stausituationen weitgehend vermieden werden. Es soll also nicht mehr vorkommen, dass «Busse und Postautos mangels Busspur im Stau stecken» bleiben, wie die Ausgangslage auf der VMBN-Website geschildert wird. «Die Folge sind Verspätungen und verpasste Anschlüsse, die sich wiederum auf den S-Bahn-Betrieb auswirken.» Aus Sicht der GFL Zollikofen ist vor Entscheiden über staubedingte, mit Nachteilen behafteten Änderungen der Busverbindungen im Raum Bern-Nord sicherzustellen, dass die zwei folgenden, auf der VMBN-Website formulierten «Prioritäten» des VMBN konsequent umgesetzt werden: 1. «Ortskerne werden vor Überlastung geschützt: Um den Verkehr flüssig durch die Ortskerne zu führen, werden Dosieranlagen ausserhalb der Wohngebiete, sogenannte Pförtneranlagen eingerichtet.» 2. «Der öffentliche Verkehr hat Priorität: Damit der Fahrplan eingehalten wird, werden Busse bei Kreuzungen bevorzugt.» Es geht nicht an, dass bereits jetzt, vor ersten Auswertungen der VMBN-Erfahrungen und vor Abschluss des Probetriebs, davon ausgegangen wird, dass «mittelfristig nicht mit ausreichender Sicherheit wirksame ÖV-Bevorzugungsmassnahmen im Bereich der Bernstrasse zwischen Münchenbuchsee und Worblaufen getroffen werden können» (siehe entsprechende Suggestivfrage weiter unten im Fragebogen). Statt zum Vornherein und auf Vorrat von der Unwirksamkeit des VMBN in Bezug auf den öffentlichen Busverkehr auszugehen, wie es der vorliegende Bericht zu tun scheint, sind die Regionalkonferenz Bern-Mittelland und insbesondere die tangierten Gemeinden aufgefordert, sich für die Einlösung der seitens Kanton und des mitbeteiligten Bundesamts für Strassen (ASTRA) abgegebenen Versprechen für die Entfernung von Staus aus den Dorfkernen und für eine wirkungsvolle Priorisierung des Busverkehrs einzusetzen. Die Gemeinden sind dieses Engagement auch ihrer verkehrsgeplagten Bevölkerung und ihren Steuerzahlenden schuldig, nachdem sie sich mit erheblichen Kosten an der Einrichtung des VMBN beteiligt haben.</li> </ul>	x			vgl. Antwort zu Nr. 12

Nr. Antwort	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			► Fortsetzung siehe nächste Antwort!				
14	Grünliberale Zollikofen GLP	Ja		x			
15	SP Münchenbuchsee	Ja		x			
16	SP Zollikofen	k.A.	Besten Dank für die uns gebotene Möglichkeit, an der Vernehmlassung zu diesem Teilprojekt teilzunehmen. Die Sozialdemokratische Partei Zollikofen beschränkt sich bei ihrer Stellungnahme auf die Buslinien 34 und 36, da diese für unsere Bevölkerung relevant sind. Bezüglich der Buslinie 38 haben sich die Direktbetroffenen zu äussern, Zollikofen ist hier kaum tangiert. Aus redaktionellen und praktischen Überlegungen erlaubt sich die SP Zollikofen, diese Stellungnahme in Briefform abzugeben. Auf die Beantwortung des wenig differenzierten, sehr schematischen Fragebogens im Internet wird verzichtet. Wir gehen davon aus, dass die Geschäftsstelle und die Kommission Verkehr unsere Stellungnahme dennoch zur Kenntnis nehmen und diese dementsprechend in die weitere Projektbearbeitung einfließen lassen. Alles andere würde die Ernsthaftigkeit des Mitwirkungsverfahrens in Frage stellen.	x			
17	SVP Münchenbuchsee	Ja		x			
18	IGöV Bern	Ja	►	x			
19	VCS Region Bern	Eher Ja	<p>► Es ist sehr anspruchsvoll, die verschiedenen Varianten (nur mit Ziffern und Buchstaben bezeichnet) auseinanderzuhalten und bei den einzelnen Erwähnungen jeweils zu verstehen, was genau gemeint ist.</p> <p>► Die Beschreibungen der einzelnen Varianten sind nicht vollständig; die Kostenfolgen werden erst weiter hinten im Bericht abgeschätzt oder stehen noch gar nicht fest – das erschwert das Verständnis aus einer gesamtheitlichen Sicht. - Nicht verständlich bzw. nicht näher erläutert ist, weshalb die Konsultation ausgerechnet jetzt erfolgt, noch bevor (erste) Ergebnisse des Verkehrsmanagements Bern-Nord (VMBN) vorliegen. Aufgrund diverser, während Jahren verbreiteter Ankündigungen des Kantons Bern (siehe <a href="https://www.kantonsstrassen-projekte.bvd.be.ch/de/start/region-berner-mittelland/verkehrsmanagement-region-bern-nord.html">https://www.kantonsstrassen-projekte.bvd.be.ch/de/start/region-berner-mittelland/verkehrsmanagement-region-bern-nord.html</a>) kann bzw. muss erwartet werden, dass das VMBN die Problematik der ungenügenden «Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit» der Buslinie 36 lösen oder zumindest stark vermindern wird – also genau jene zentrale Problematik, die zentraler Ausgangspunkt für die Überprüfung des Busangebots im Raum Bern-Nord ist und nun mit den favorisierten Varianten 3b entschärft werden soll – und dies erst noch mit dem schwerwiegenden Nachteil, dass die durchgehende Buslinie Münchenbuchsee – Zollikofen – Wankdorf – Breitenrain unterbrochen werden soll. Aus Sicht des VCS Region Bern ist vor dem vorgeschlagenen Eingriff in eine etablierte und gut genutzte Busverbindung (auch für kurze Strecken innerhalb Zollikofens) sicherzustellen, dass das VMBN die versprochenen Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr möglichst weitgehend erfüllt. Konkret ist es laut der erwähnten Projektwebsite «Ziel» des VMBN, «dass der Verkehr in den Ortszentren und auf den neuralgischen Strecken in Bewegung bleibt und sicherer wird, insbesondere auch für Velofahrende und Zufussgehende». Als zentrale «Instrumente zur Beeinflussung des Verkehrs auf Strassen» nennt die VMBN-Website namentlich «Lichtsignalanlagen an den Siedlungsrändern zur Dosierung des Verkehrs» und ausdrücklich «Busbevorzugung». Konkret muss dies bedeuten, dass dank der Dosierung künftig auf den im Buskonzept wie auch auf der VMBN-Website (allerdings unterschiedlich) erwähnten «neuralgischen Strecken (insbesondere auf der Bernstrasse zwischen Worblaufen und Bahnhof Zollikofen) die beklagten Überlastungs- und Stausituationen weitgehend vermieden. Es soll also nicht mehr vorkommen, dass «Busse und Postautos mangels Busspur im Stau stecken» bleiben, wie die Ausgangslage auf der VMBN-Website geschildert wird. «Die Folge sind Verspätungen und verpasste Anschlüsse, die sich wiederum auf den S-Bahn-Betrieb auswirken.» Aus Sicht des VCS Region Bern ist vor Entscheiden über staubedingte, mit Nachteilen behaftete Änderungen der Busverbindungen im Raum Bern-Nord sicherzustellen, dass die zwei folgenden (von fünf genannten) Prioritäten des VMBN konsequent umgesetzt werden:</p> <p>1. «Ortskerne werden vor Überlastung geschützt: Um den Verkehr flüssig durch die Ortskerne zu führen, werden Dosieranlagen ausserhalb der Wohngebiete, sogenannte Pfortneranlagen eingerichtet.»</p>	x			vgl. Antwort zu Nr. 12

Nr. Antwort	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			<p>2. «Der öffentliche Verkehr hat Priorität: Damit der Fahrplan eingehalten wird, werden Busse bei Kreuzungen bevorzugt.» Es geht nicht an, dass bereits jetzt, vor ersten Auswertungen der VMBN-Erfahrungen und vor Abschluss des Probebetriebs, davon ausgegangen wird, dass «mittelfristig nicht mit ausreichender Sicherheit wirksame ÖV-Bevorzugungsmassnahmen im Bereich der Bernstrasse zwischen Münchenbuchsee und Worblaufen getroffen werden können» (siehe entsprechende Suggestivfrage weiter unten im Fragebogen). Statt zum Vornherein und auf Vorrat von der Unwirksamkeit des VMBN in Bezug auf den öffentlichen Busverkehr auszugehen, wie es der vorliegende Bericht zu tun scheint, sind die Regionalkonferenz Bern-Mittelland und insbesondere die tangierten Gemeinden aufgefordert, sich für die Einlösung der seitens Kanton und des mitbeteiligten Bundesamts für Strassen (ASTRA) abgegebenen Versprechen für die Entfernung von Staus aus den Dorfkernen und für eine wirkungsvolle Priorisierung des Busverkehrs einzusetzen. Die Gemeinden sind dieses Engagement auch ihrer verkehrsgeplagten Bevölkerung und ihren Steuerzahlenden schuldig, nachdem sie sich mit erheblichen Kosten an der Einrichtung des VMBN beteiligt haben. Es ist dabei zu verhindern, dass das VMBN primär nur auf die Optimierung des Verkehrsflusses auf der Grauholz-Autobahn ausgerichtet wird (gemäss einer anderen der fünf Prioritäten des VMBN). Antrag: Die Weiterarbeit an staubedingten, mit Nachteilen verbundenen Änderungen am Angebotskonzept der Buslinien 34 und 36 wird sistiert, bis abschliessende Erfahrungen mit dem Verkehrsmanagement Bern-Nord vorliegen und seine Möglichkeiten zur Staubeseitigung im Siedlungsgebiet von Zollikofen und Münchenbuchsee und zur Priorisierung des Busverkehrs ausgeschöpft sind.</p>				
20	Verein BuchsiMobil	Eher Nein	<p>Der Verein BuchsiMobil begrüsst die Weiterentwicklung und Anpassung des Bus-Angebotskonzepts in der Region Bern Nord. Aus unserer Sicht ist das Angebotskonzept jedoch zu wenig auf die zukünftige Entwicklung der Mobilität in der Region Bern Nord ausgerichtet. Für uns ist nicht verständlich, weshalb viel Energie in zahlreiche, detailliert ausgearbeitete Varianten (die zudem teils kaum auseinandergehalten werden können) gesteckt wurde, und wesentliche Fragen der Integration der geprüften Buslinien in das übergeordnete Mobilitätssystem (oder umgekehrt) weitgehend aussen vor gelassen wurden. Das Angebotskonzept trägt damit weder der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern (insbesondere der vierten Teilstrategie «Vernetzen»), noch der zuvor schon beschlossenen «Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040» der Regionalkonferenz Bern-Mittelland genügend Rechnung. Zudem bemängeln wir, dass das gesamte Angebotskonzept fast ausschliesslich auf bestehende Buslinien der RBS fokussiert. Verknüpfungen an den bestehenden ÖV-Knoten bzw. deren mögliche Stärkung (welche über die Anschlusssicherheit der geprüften Linien hinausgehen) werden nicht oder kaum berücksichtigt, namentlich an den Bahnhöfen Münchenbuchsee, Zollikofen oder Schönbühl, und zu den anderen S-Bahn-Linien (z.B. der BLS) oder Postautolinien (der Post). Entsprechend einseitig fallen die Ergebnisse der auf die RBS-Linien ausgerichteten Variantenstudien aus. Weiter verstehen wir nicht, weshalb für das Angebotskonzept nicht die Ergebnisse des Verkehrsmanagements Bern Nord abgewartet wurden, bzw. weshalb nicht mit Modellrechnungen der zukünftige Verkehrsfluss mit einem wirksamen Verkehrsmanagement simuliert wurde, um wenigstens abzuschätzen, wo Engpässe auch in Zukunft zu erwarten sein könnten. Möglicherweise wäre so andere Varianten in den Vordergrund gerückt. Schliesslich verstehen wir nicht, weshalb bei den Varianten nicht auch bestehende und mögliche Angebote der ÖV-ergänzenden Mobilität (Sharing-Angebote, Ruftransporte, etc.) u.a. auch für Ortschaften ohne ÖV geprüft wurden. Zum Beispiel wird für die Option einer ÖV-Erschliessung des Sportzentrums Hirzenfeld alleine eine Verlängerung der Buslinie von Zollikofen her in Betracht gezogen. Hier müssten, wie auch andernorts, anstelle einer fixen Buslinie als Alternativen unbedingt auch flexible, digital vernetzte Sharing- und On-demand-Transport-Lösungen geprüft werden. Aus unserer Sicht muss mit Entscheiden aufgrund des Angebotskonzeptes zugewartet werden, bis erste zuverlässige Ergebnisse zur Wirksamkeit des Verkehrsmanagements Bern Nord vorliegen. Gleichzeitig ist das Angebotskonzept in Richtung integrierte Mobilität (Schnittstellen / ÖV-Knoten, Einsatz von ÖV-ergänzenden Mobilitätsmitteln) zu erweitern.</p>	x			<p>Die Anschlüsse/Verknüpfungen an die S-Bahnen für die Buslinien 34/36 wurden im Rahmen der Studie geprüft. Jedoch können zwangsläufig nicht alle Anschlüsse an die S-Bahn gleich gut sichergestellt werden (vgl. Priorisierung der Anschlüsse Kap 3.1). Das Verkehrsmanagement RBN bringt Verbesserungen für die Fahrplanstabilität des ÖV. Jedoch fährt der Bus auch weiterhin durch einen verkehrliche hoch belasteten Strassenraum. Daher wurden auch angebotsseitige Verbesserungen im Rahmen der Studie geprüft. Betreffend VM RBN vgl. Antwort zu Nr. 12 Alternative Angebotsformen wie Sharing/On Demand waren nicht Teil des Auftrags</p>
21	BLS AG	Ja		x			
22	Postauto	Ja		x			
23	RBS	Ja		x			
24	Privatperson	Ja		x			

Nr. Antwort	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
25	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
26	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
27	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
28	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
29	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
30	Privatperson Urtenen-Schönbühl	Ja		x			
31	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
32	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
33	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
34	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
35	Privatperson Zollikofen	Eher Ja	Betreffend Linie 36 mit Hirzenfeld (Ortsbus) sollte leicht detaillierter abgefasst sein damit bei den Bewohnern innerhalb der bisherigen Linie 34 (Ortsbus) nicht zuviel Panik ausbricht besonders bei älteren Leuten die sich Sorgen machen nach der Bekanntgabe.	x			Die Inhalte werden nach der Mitwirkung bereinigt. Die Beweggründe sind im Bericht hergeleitet.
36	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
37	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
38	Privatperson Zollikofen	Eher Ja	Nicht ganz klar wie die neuen Buslinien fahren werden.	x			
39	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
40	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
41	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
42	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
43	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
44	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
45	Privatperson Zollikofen	Eher Ja	Es hat verschiedene Widersprüche im Bericht - insbesondere bezüglich möglicher aber noch nicht realisierten flankierenden Massnahmen.	x			Nicht ganz klar was damit gemeint ist, aus Sicht Berichtverfasser bestehen keine Widersprüche.

5.1.2 «Frage 1.2: Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?»

Nr. Antwort	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Münchenbuchsee	Ja		x			
2	Urtenen Schönbühl	Ja		x			
3	Moosseedorf	Eher Ja	Dem Gemeinderat Moosseedorf ist nicht verständlich, weshalb man zwischen Moosseedorf und Münchenbuchsee nicht auch Alternativvarianten zur Seedorffeldstrasse via Bernstrasse nach Münchenbuchsee oder via Bernstrasse nach Zollikofen eruiert hat.			x	Eine Tangentiallinie via Bernstrasse (Schönbühl - Moosseedorf - Zollikofen - Münchenbuchsee wäre wegen zu langer Reisezeit wenig attraktiv und würde unverhältnismässig höhere Betriebskosten verursachen. Weiter bestünden Doppelspurigkeiten mit der Linie 36 zwischen Zollikofen und Münchenbuchsee.
4	Mattstetten	Ja		x			
5	Bern	Ja		x			
6	Zollikofen	Eher Nein	Letztlich bleibt die Frage offen, ob die Buslinie 36 durch das Auftrennen von Verspätungen durch Stau befreit wird und ob die Anschlüsse für den oberen Teil Zollikofen mit der neuen Linie 36 an die S9 weiterhin in der heutigen Qualität sichergestellt sind. Busbevorzugungsmassnahmen wurden zu wenig berücksichtigt, weshalb das Fazit (Bericht Seite 57, Ziffer 5) nicht nachvollziehbar ist.	x			In der Studie wird erwähnt, dass VM RBN nicht genügt, um die Probleme der Linie 36 zu lösen. Dies wurde auch durch die ersten Erfahrungen (Wirkungskontrolle) bereits bestätigt. Bezüglich Linientrennung Buslinie 36: Siehe Kapitel 2. Die Zuverlässigkeit der Verbindung Hirzenfeld-Unterszollikofen (S9) wird nicht verschlechtert; die Rahmenbedingungen werden eher besser, da die engen Betriebsumläufe der heutigen Linie 34 eliminiert werden.
7	Ittigen	Eher Ja	Mit der Neukonzeption der Buslinien 34 und 36 wird das Angebotskonzept angepasst, um die Fahrplanstabilität zu erhöhen. Damit wird das eigentliche Problem nicht behoben. Es sollte an den Ursachen angesetzt und ÖV-Bevorzugungsmassnahmen vorangetrieben werden.	x			In der Studie wird erwähnt, dass VM RBN nicht genügt, um die Probleme der Linie 36 zu lösen. Dies wurde auch durch die ersten Erfahrungen (Wirkungskontrolle) bereits bestätigt. Bezüglich Linientrennung Buslinie 36: Siehe Kapitel 2.
8	Bäriswil	Ja		x			
9	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	Ja		x			
10	FDP Zollikofen	Ja		x			
11	SVP Münchenbuchsee	Ja		x			
12	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Eher Nein	Eher nein, weil der Bericht in einem zentralen Punkt von falschen Voraussetzungen ausgeht (wie oben dargelegt): Der Bericht basiert auf der (zumindest verfrühten bzw. bis zum Gegenbeweis falschen) Annahme, dass das VMBN keine Verbesserungen für den Busverkehr und seine Pünktlichkeit bringt. Fortsetzung der Argumentation aus der vorangegangenen Antwort: Es ist insbesondere auch zu verhindern, dass das VMBN primär nur auf die Optimierung des Verkehrsflusses auf der Grauholz-Autobahn ausgerichtet wird (vgl. eine andere der fünf «Prioritäten» des VMBN gemäss dessen Website). Antrag: Die Weiterarbeit an staubedingten, mit Nachteilen verbundenen Änderungen am Angebotskonzept der Buslinien 34 und 36 wird sistiert, bis abschliessende Erfahrungen mit dem Verkehrsmanagement Bern-Nord vorliegen und seine Möglichkeiten zur Staubeseitigung im Siedlungsgebiet von Zollikofen und Münchenbuchsee sowie zur Priorisierung des Busverkehrs ausgeschöpft sind. Wenn der grundlegende Mangel nicht wäre, würden wir die Frage mit eher Ja beantworten. Der Bericht an sich wäre aus unserer Sicht nicht schlecht, aber er baut auf falscher Grundlage auf. Weitere Bemerkungen: ► Bewertungen sind zum Teil nicht nachvollziehbar, weil es an Begründungen fehlt.	x			In der Studie wird erwähnt, dass VM RBN nicht genügt, um die Probleme der Linie 36 zu lösen. Dies wurde auch durch die ersten Erfahrungen (Wirkungskontrolle) bereits bestätigt. Bezüglich Linientrennung Buslinie 36: Siehe Kapitel 2. Die Nachteile von zusätzlichem Umsteigen wurden mit der betroffenen Nachfrage gewichtet; zudem wurde die höhere Zuverlässigkeit von frühzeitigem Umsteigen auf die Bahn mitberücksichtigt.

Nr. Antwort	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			<p>► Die Bewertungen der untersuchten Varianten fallen unterschiedlich aus, je nachdem aus welcher Optik (ortsbezogen und in Bezug auf «Vorlieben» der Nutzenden bezüglich Reisewege, Reiseziele) die Vor- und Nachteile betrachtet werden und wie stark die verschiedenen Bewertungskriterien gewichtet werden und welchen Kriterien hohe Priorität beigemessen wird. - Konkret werden die Nachteile zusätzlichen Umsteigens unseres Erachtens zu wenig stark negativ gewichtet. Aus eigener Erfahrung und aufgrund von Rückmeldungen ist insbesondere das Umsteigen am Bahnhof Zollikofen und in Worblaufen mühsam, vor allem auch für Personen, die nicht (mehr) gut zu Fuss sind (wegen Treppen, Gehdistanzen usw.)</p> <p>► Es fehlt eine überzeugende Begründung, weshalb die favorisierten Varianten 3a und 3b trotz offensichtlicher Nachteile und höheren Kosten bessere Lösungen im Hinblick auf eine stärkere Nutzung des öffentlichen Verkehrs bringen sollen. Ziel muss sein, zur Veränderung des Modalsplits vom MIV zum öV gemäss dem Verlagerungsziel der Gesamtmobilitätsstrategie 2022 des Kantons Bern beizutragen.</p>				
13	SP Münchenbuchsee	Ja		x			
14	Grünliberale Zollikofen GLP	Ja		x			
15	EVP Münchenbuchsee	k.A.		x			
16	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Eher Nein	<p>Eher nein, weil der Bericht in einem zentralen Punkt von falschen Voraussetzungen ausgeht: Der Bericht basiert auf der (zumindest verfrühten bzw. bis zum Gegenbeweis falschen) Annahme, dass das VMBN keine Verbesserungen für den Busverkehr und seine Pünktlichkeit bringt. Wenn dieser grundlegende Mangel nicht wäre, würden wir die Frage mit eher Ja beantworten. Der Bericht an sich wäre aus unserer Sicht nicht schlecht, aber er baut auf falscher Grundlage auf. Konkret muss dies bedeuten, dass dank der Dosierung künftig auf den im Buskonzept wie auch auf der VMBN-Website (allerdings unterschiedlich) erwähnten «neuralgischen Strecken (insbesondere auf der Bernstrasse zwischen Worblaufen und Bahnhof Zollikofen) die beklagten Überlastungs- und Stausituationen weitgehend vermieden werden. Es soll also nicht mehr vorkommen, dass «Busse und Postautos mangels Busspur im Stau stecken» bleiben, wie die Ausgangslage auf der VMBN-Website geschildert wird. «Die Folge sind Verspätungen und verpasste Anschlüsse, die sich wiederum auf den S-Bahn-Betrieb auswirken.»</p> <p>Weitere Bemerkungen: -</p> <p>► Bewertungen sind zum Teil nicht nachvollziehbar, weil es an Begründungen fehlt.</p> <p>► Die Bewertungen der untersuchten Varianten fallen unterschiedlich aus, je nachdem aus welcher Optik (ortsbezogen und in Bezug auf «Vorlieben» der Nutzenden bezüglich Reisewege, Reiseziele) die Vor- und Nachteile betrachtet werden und wie stark die verschiedenen Bewertungskriterien gewichtet werden und welchen Kriterien hohe Priorität beigemessen wird.</p> <p>► Konkret werden die Nachteile zusätzlichen Umsteigens unseres Erachtens zu wenig stark negativ gewichtet. Aus eigener Erfahrung und aufgrund von Rückmeldungen ist insbesondere das Umsteigen am Bahnhof Zollikofen und in Worblaufen mühsam, vor allem auch für Personen, die nicht (mehr) gut zu Fuss sind (wegen Treppen, Gehdistanzen usw.)</p> <p>► Es fehlt eine überzeugende Begründung, weshalb die favorisierten Varianten 3a und 3b trotz offensichtlicher Nachteile und höheren Kosten bessere Lösungen im Hinblick auf eine stärkere Nutzung des öffentlichen Verkehrs bringen sollen. Ziel muss sein, zur Veränderung des Modalsplits vom MIV zum öV gemäss dem Verlagerungsziel der Gesamtmobilitätsstrategie 2022 des Kantons Bern beizutragen.</p>	x			vgl. Antwort zu Nr. 6 und 12
17	VCS Region Bern	Eher Nein	<p>Eher nein, weil die Überprüfung in einem zentralen Punkt von falschen Voraussetzungen ausgeht (wie oben dargelegt: Erfahrungen des Verkehrsmanagements Bern-Nord liegen noch nicht vor bzw. werden nicht abgewartet). - Die Bewertung der untersuchten Varianten fällt unterschiedlich aus, je nachdem aus welcher Optik (ortsbezogen und in Bezug auf «Vorlieben» der Nutzenden) die Vor- und Nachteile betrachtet werden und wie stark die verschiedenen Bewertungskriterien gewichtet werden und welchen Kriterien hohe Priorität beigemessen wird. - Es fehlt eine überzeugende Begründung, weshalb die favorisierten Varianten 3a und 3b trotz offensichtlicher Nachteile und höheren Kosten bessere Lösungen im Hinblick auf eine stärkere</p>	x			vgl. Antwort zu Nr. 6 und 12

Nr. Antwort	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			Nutzung des öffentlichen Verkehrs bringen sollen. Ziel muss sein, zur Veränderung des Modalsplits vom MIV zum öV gemäss dem Verlagerungsziel der Gesamtmobilitätsstrategie 2022 des Kantons Bern beizutragen.				
18	IGöV Bern	Ja		x			
19	Verein BuchsiMobil	Eher Ja	Wie eingangs erwähnt, werden aber wichtige Voraussetzungen bei der Konzept-Erarbeitung nicht berücksichtigt. Mit dem alleinigen Fokus auf die geprüften Linien sind die Ergebnisse nachvollziehbar, wenn auch v.a. bei der Variantenbezeichnung mit etwas Mühe. Die Nachteile des Umsteigens (Zeitverlust, Orte v.a. mit Treppen und erheblichen Fussweg-Distanzen in Zollikofen und Worblaufen) werden aus unserer Sicht zu wenig gewichtet. Auch ist nicht klar, ob die favorisierten Varianten auch zu einer höheren Attraktivität des ÖV führen (was ja bei mehr Aufwand und höheren Kosten das Ziel sein müsste). Dieser Mehrwert müsste noch klar ausgewiesen werden.	x			Der Mehrwert liegt in der verbesserten Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit der Linie 36.
20	RBS	Eher Nein	Bzgl. Linie 38 sind die Resultate für uns nachvollziehbar. Ansonsten bezieht sich unsere Grundkritik auf die Tatsache, dass die einzige Verbesserung für den Kunden darin besteht, dass die durch den wachsenden MIV beeinträchtigte Betriebsqualität der Linie 36 durch eine eigentlich unvorteilhafte Auftrennung der Linie verbessert werden soll: Der ÖV passt sich dem wachsenden MIV an, wird vom MIV zum Teil verdrängt. Weiter ist die Tabelle auf Seite 63 mit den Reisezeitvergleichen nicht ganz objektiv. Es steigen nicht alle Fahrgäste an den Hauptknoten ein und aus. Für Fahrgäste aus Münchenbuchsee ist beispielsweise die Strecke Münchenbuchsee Hüslimoos-Bern Stauffacherbrücke mit der Linie 36 am schnellsten (25'). Mit Umsteigen in Münchenbuchsee und Bern Wankdorf würde die Fahrzeit auf 40' ansteigen.	x			vgl. Antwort zu Nr. 6 und 12
21	Postauto	Ja		x			
22	BLS AG	Ja		x			
23	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
24	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
25	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
26	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
27	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
28	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
29	Privatperson Zollikofen	Eher Ja	siehe oben	x			
30	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
31	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
32	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
33	Privatperson Zollikofen	Eher Ja	Die Erarbeitung und die Ergebnisse sind grundsätzlich gut erklärt. Allerdings sind die Schlussfolgerungen (wieso eine Variante verfolgt bzw. verworfen wird) nicht immer ganz klar.	x			
34	Privatperson Zollikofen	k.A.	Welche Resultate?	x			
35	Privatperson Zollikofen	Ja		x			

Nr. Antwort	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
36	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
37	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
38	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
39	Privatperson Zollikofen	Nein	Nicht konsequent, da Erfahrungen mit dem Verkehrsmanagement Bern Nord fehlt und somit verschiedentliche Aussagen spekulativ sind; neben der favorisierten Variante 3 - die abzulehnen ist - wird auf Seite 57 für Variante 5 oder Ist-Zustand plädiert, falls kurzfristig wirksame Massnahmen zu OeV-Bevorzugung umgesetzt werden. Es ist nicht einsichtig, wieso dies im Bericht nirgends mehr weiterverfolgt wird.	x			vgl. Antwort zu Nr. 6 und 12
40	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
41	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
42	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
43	Privatperson Urtenen-Schönbühl	Ja		x			
44	Privatperson	Ja		x			



## 5.2 Analyse

### 5.2.1 «Frage 2.1: Ist die Analyse für die Buslinien 34, 36, 38 aus Ihrer Sicht vollständig und korrekt?»

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bäriswil	Ja		x			
2	Bern	Ja		x			
3	Ittigen	Ja		x			
4	Mattstetten	Ja		x			
5	Moosseedorf	Ja		x			
6	Münchenbuchsee	Ja		x			
7	Urtenen Schönbühl	k.A.,	Die Abbildung zu den Verkehrsströmen zeigt für Urtenen-Schönbühl eine ausgeprägte Bedeutung Richtung Burgdorf/Zürich. Welche Schlüsse und Massnahmen müssten aus diesen Erkenntnissen abgeleitet werden? Die Verkehrsströme (MIV) umfasst vermutlich das überregionale Verkehrsaufkommen und sind u. E. für die Anpassung des lokalen öV-Angebots weniger aussagekräftig.	x			Daher wurde eine Anbindung des Bahnhof Schönbühl SBB als Option in Erwägung gezogen.
8	Zollikofen	Eher Nein	In der Analyse muss das Verkehrsmanagement Bern Nord (nach definitiver Einführung) miteinbezogen und berücksichtigt werden. Die Linie 34 weist die höchste Nachfrage und Effizienz auf. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen wird die Effizienz respektive Pünktlichkeit verschlechtert, wenn nicht gar unnötig «zerstört»..	x			In der Studie wird erwähnt, dass VM RBN nicht genügt, um die Probleme der Linie 36 zu lösen. Dies wurde auch durch die ersten Erfahrungen (Wirkungskontrolle) bereits bestätigt.
9	EVP Münchenbuchsee	Eher Ja		x			
10	FDP Zollikofen	Eher Nein	Die Berücksichtigung des sog. Wachstums im Raum Breitenrain-Wankdorf-Zollikofen-Münchenbuchsee wurde zu wenig berücksichtigt. Werden in den nächsten Jahren etliche Veränderungen im baulichen Bereich vorgenommen. Der Aspekt Wohnen-Arbeiten-Freizeit im oben genannten Perimeter wurde aus unserer Sicht zu wenig berücksichtigt. Ebenso die Problematik des zukünftigen Umsteigens aus Münchenbuchsee- Zollikofen - Breitenrain.	x			Mit den ÖV-Strecken werden auch die künftigen Entwicklungsgebiete bedient. Bei Bedarf kann der Fahrplan verdichtet werden, um eine erhöhte Nachfrage abzudecken.
11	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	Ja		x			
12	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Eher Nein	► Die Analyse beruht wie oben bereits erwähnt auf einer falschen Annahme zur Ausgangslage. Es fehlen in der Analyse – wie oben erwähnt – Ergebnisse bzw. Grundaussagen zur versprochenen Wirksamkeit des Verkehrsmanagements Bern-Nord (VMBN). Aus Sicht der GFL Münchenbuchsee ist vor Entscheiden über staubedingte, mit Nachteilen behafteten Änderungen der Busverbindungen im Raum Bern-Nord sicherzustellen, dass die zwei folgenden, auf der VMBN-Website formulierten «Prioritäten» des VMBN konsequent umgesetzt werden: 1. «Ortskerne werden vor Überlastung geschützt: Um den Verkehr flüssig durch die Ortskerne zu führen, werden Dosieranlagen ausserhalb der Wohngebiete, sogenannte Pfortneranlagen eingerichtet.» 2. «Der öffentliche Verkehr hat Priorität: Damit der Fahrplan eingehalten wird, werden Busse bei Kreuzungen bevorzugt.» Es geht nicht an, dass bereits jetzt, vor ersten Auswertungen der VMBN-Erfahrungen und vor Abschluss des Probetriebs, davon ausgegangen wird, dass «mittelfristig nicht mit ausreichender Sicherheit wirksame ÖV-Bevorzugungsmassnahmen im Bereich der Bernstrasse zwischen Münchenbuchsee und Worblaufen getroffen werden können» (siehe entsprechende Suggestivfrage weiter unten im Fragebogen). Statt zum Vornherein und auf Vorrat von der Unwirksamkeit des VMBN in Bezug auf den öffentlichen Busverkehr auszugehen, wie es der vorliegende Bericht zu tun scheint, sind die Regionalkonferenz Bern-Mittelland und insbesondere die tangierten Gemeinden aufgefordert, sich für die Einlösung der seitens Kanton und des mitbeteiligten Bundesamts für Strassen (ASTRA) abgegebenen Versprechen für die Entfernung von Staus aus den Dorfkerne und für eine wirkungsvolle Priorisierung des Busverkehrs einzusetzen. Die Gemeinden sind dieses Engagement auch ihrer verkehrsgeplagten Bevölkerung und ihren Steuerzahlenden schuldig, nachdem sie sich mit erheblichen Kosten an der Einrichtung des VMBN beteiligt haben. Es ist insbesondere auch zu verhindern, dass das VMBN primär nur auf die Optimierung des Verkehrsflusses auf der Grauholz-Autobahn ausgerichtet wird (vgl. eine andere der fünf «Prioritäten» des VMBN			x	Betreffend VM RBN vgl. Antwort zu Nr. 8 Die Postauto-Linien im Raum waren Bestandteil der Angebotsstudie im Raum Friesenberg, welche durch die RKBM und RVK1 erarbeitet wurde. Im Weiteren wird verwiesen auf die Studie zu regionalen Verkehrsdrehscheiben, welche teilweise zeitgleich erarbeitet wird. Darin wurde für die wichtigen Verkehrsknoten untersucht, welchen Beitrag sie zur Verkehrsverlagerung im Gesamtsystem wahrnehmen können. Teil des Zielbildes sind auch die Knoten Wankdorf, Worblaufen, Zollikofen und Schönbühl.

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			<p>gemäss dessen Website). - Die schematische Bewertung und hohe Gewichtung bzw. Priorisierung der Anschlusssicherheit ist nicht differenziert genug, um unterschiedlichen Bedürfnissen der Reisenden (z.B. je nach Fahrtrichtung und Reiseziel) und örtlichen Verhältnissen (z.B. mühsames Umsteigen von Bussen auf S-Bahn via Rolltreppen bzw. Treppen am Bahnhof Zollikofen bzw. über längere Gehwege in Worblaufen) gebührend Rechnung zu tragen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Analyse fokussiert zu stark auf Fahrplanstabilität: Je nach Fahrtziel und bei dichtem Fahrplan ist die genaue Einhaltung des Fahrplans für die Reisenden weniger wichtig als andere Faktoren (wie z.B. nicht umsteigen müssen).</li> <li>▶ Der ganze Bericht ist sehr stark auf den RBS ausgerichtet (und möglicherweise vor allem auf dessen Bedürfnisse nach betrieblichen Vereinfachungen und Effizienzsteigerungen; aus unserer Sicht müssen aber die Bedürfnisse der Reisenden und der öffentliche Auftrag zur Verlagerung von MIV auf den öV wegleitend sein.) Postauto- und andere S-Bahn-Verbindungen werden kaum in die Analyse, Priorisierungen und Bewertungen einbezogen. Dies gilt insbesondere für Anschlüsse an die S3/S31 in Münchenbuchsee und/oder Zollikofen.</li> <li>▶ Der neuen, vierten Teilstrategie «Vernetzen» (ergänzend zu den früher schon formulierten drei «V»: «Vermeiden», «Verlagern», «Verträglich gestalten») in der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern und in der zuvor schon beschlossenen «Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040» der Regionalkonferenz Bern-Mittelland wird zu wenig Beachtung geschenkt. Insbesondere in Bezug auf die Möglichkeiten der digitalen Vernetzung verschiedener Verkehrsträger sowie der Anschlüsse und Feinverteilung z.B. mittels Rufbussen und Ruf-Taxis, Shuttle-on-Demand-Systemen, Car- und Bike-Sharing usw.</li> </ul>				
13	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Eher Nein	<p>Eher nein. –</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Analyse wäre unseres Erachtens weitend vollständig und korrekt, wenn sie nicht auf der beschriebenen falschen Ausgangslage beruhen würde. - Es fehlen in der Analyse – wie oben erwähnt – Ergebnisse bzw. Grundaussagen zur versprochenen Wirksamkeit des Verkehrsmanagements Bern-Nord (VMBN).</li> <li>▶ Die Analyse fokussiert zu stark auf Fahrplanstabilität: Je nach Fahrtziel und bei dichtem Fahrplan ist die genaue Einhaltung des Fahrplans für die Reisenden weniger wichtig als andere Faktoren (wie z.B. nicht umsteigen müssen).</li> <li>▶ Der ganze Bericht ist sehr stark auf den RBS ausgerichtet (und möglicherweise vor allem auf dessen Bedürfnisse nach betrieblichen Vereinfachungen und Effizienzsteigerungen – aus unserer Sicht müssen aber die Bedürfnisse der Reisenden und der öffentliche Auftrag zur Verlagerung von MIV auf den öV wegleitend sein.) Postauto- und andere S-Bahn-Verbindungen werden kaum in die Analyse, Priorisierungen und Bewertungen einbezogen.</li> <li>▶ Der neuen, vierten Teilstrategie «Vernetzen» (ergänzend zu den früher schon formulierten drei «V»: «Vermeiden», «Verlagern», «Verträglich gestalten») in der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern und in der zuvor schon beschlossenen «Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040» der Regionalkonferenz Bern-Mittelland wird zu wenig Beachtung geschenkt. Insbesondere in Bezug auf die Möglichkeiten der digitalen Vernetzung verschiedener Verkehrsträger sowie der Anschlüsse und Feinverteilung z.B. mittels Rufbussen und Ruf-Taxis, Shuttle-on-Demand-Systemen, Car- und Bike-Sharing usw. Vgl. Zitat aus der regionalen Mobilitätsstrategie: ««Vernetzen» ist die Antwort auf die digitale Transformation und die damit für die zukünftige Mobilität entstehenden Herausforderungen und Chancen. Die Region Bern-Mittelland soll die resultierenden Vernetzungsmöglichkeiten bestmöglich zur Optimierung der Transportketten und zur Erhöhung der Fahrzeugauslastung nutzen – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.» (S. 30). Vgl. Detaillierte Ausführungen in der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie zum Handlungsfeld Nr. 5: «Kombinierte und Sharing-/Pooling-Mobilität fördern» (S. 54)</li> </ul>	x			vgl. Antwort zu Nr. 12
14	Grünliberale Zollikofen GLP	Eher Ja	<p>Das Verkehrsmanagement Bern Nord war zur Zeit der Erarbeitung der Studie noch nicht vollständig in Betrieb. Die maximal erreichbaren Wirkungen und der maximal erreichbare positive Einfluss auf die Fahrplanstabilität der Linie 36 sollte zuerst herausgefunden werden. Es ist aber wahrscheinlich schon so, dass das Verkehrsmanagement nicht ausreicht, um eine genügende Fahrplanstabilität zu erreichen. Hier wäre eine klarere Antwort erwünscht: Was ist die Wirkung des Verkehrsmanagements? Kann die Wirkung des Verkehrsmanagements noch verbessert werden? Werden die Zielsetzungen des Verkehrsmanagements erfüllt?</p>	x			vgl. Antwort zu Nr. 8

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
15	SP Münchenbuchsee	Eher Nein	Die Studie und Ist-Analyse wird zum falschen Zeitpunkt durchgeführt. Das Verkehrsmanagement wird eben erst eingefügt und ist noch nicht mal abschliessend eingestellt. Aktuell wirkt sich das VMRBN negativ aus, da es die Wirkung und auch den Einfluss auf den Individualverkehr noch nicht entfalten konnte. Damit sind auch noch keine aussagekräftigen Praxiserfahrungen abzuleiten. Münchenbuchsee wird im Ortszentrum und ev. auch bis in die Quartiere 30er Zonen einführen. Dies wirkt sich weiter auf die Buserschiessung aus. Ev. ist damit auch schon der erhöhte Fahrzeugeinsatz gegeben, was die Ausgangslage verändert.	x			vgl. Antwort zu Nr. 8
16	SVP Münchenbuchsee	Ja		x			
17	IGöV Bern	Ja	Die Grafiken auf den Seiten 13 - 16 bzw 73 - 75 sind ohne Erklärung nicht verständlich. Laut Grafik Seite 13 müsste dringend eine direkte öV-Verbindung Münchenbuchsee - Worben/Bellmund/Nidau eingerichtet werden!?!	x			Die S 3 bietet eine direkte Verbindung in diese Zone (Brügg und Studen) und Nidau wird über den Bahnhof Biel erreicht.
18	VCS Region Bern	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Es fehlen in der Analyse – wie oben erwähnt – Ergebnisse bzw. Grundaussagen zur versprochenen Wirksamkeit des Verkehrsmanagements Bern-Nord (VMBN).</li> <li>▶ Der ganze Bericht ist sehr stark auf die RBS ausgerichtet; Postauto- und andere S-Bahn-Verbindungen werden kaum in die Analyse, Priorisierungen und Bewertungen einbezogen.</li> <li>▶ Der neuen, vierten Teilstrategie «Vernetzen» (ergänzend zu den früher schon formulierten drei «V»: «Vermeiden», «Verlagern», «Verträglich gestalten») in der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern und in der zuvor schon formulierten «Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040» der Regionalkonferenz Bern-Mittelland wird zu wenig Beachtung geschenkt. Insbesondere in Bezug auf die Möglichkeiten der digitalen Vernetzung verschiedener Verkehrsträger sowie der Anschlüsse und Feinverteilung z.B. mittels Rufbussen und Ruf-Taxis, Shuttle-on-Demand-Systemen, Car- und Bike-Sharing usw. Vgl. Zitat aus der regionalen Mobilitätsstrategie: ««Vernetzen» ist die Antwort auf die digitale Transformation und die damit für die zukünftige Mobilität entstehenden Herausforderungen und Chancen. Die Region Bern-Mittelland soll die resultierenden Vernetzungsmöglichkeiten bestmöglich zur Optimierung der Transportketten und zur Erhöhung der Fahrzeugauslastung nutzen – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.» (S. 30). Vgl. Detaillierte Ausführungen in der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie zum Handlungsfeld Nr. 5: «Kombinierte und Sharing-/Pooling-Mobilität fördern (S. 54)</li> </ul>	x			vgl. Antwort zu Nr. 12
19	Verein BuchsiMobil	Eher Nein	Wie eingangs erwähnt, fehlt der Gesamtverkehrskontext und der explizite Einbezug des Verkehrsmanagements Bern Nord. Eine v.a. auf Anschlusssicherheit und Fahrplanstabilität der RBS-Linien sowie betriebliche Abläufe ausgerichtete Anpassung der Buslinien greift zu kurz. Es wäre aus unserer Sicht sinnvoller, das übergeordnete Gesamtsystem zu analysieren (im Rahmen der Gesamtmobilitätsstrategien des Kantons und der Region), und dann die Angebote an deren Schwachstellen anzupassen. Dieses Manko führen wir darauf zurück, dass die ganze Analyse stark auf den punktuellen Bedarf der RBS oder einzelner Gemeinden in Bezug auf geprüften Buslinien ausgerichtet ist.	x			vgl. Antwort zu Nr. 12
20	BLS AG	Ja		x			
21	RBS	Ja		x			
22	Privatperson	Ja		x			
23	Privatperson Münchenbuchsee	Nein	Die aufgezeigte Problematik einer Verzögerung des Bus Nr. 36 durch Unterzollikofen beschränkt sich auf ca. 1 Stunden im Tag (zwischen 17 und 18 Uhr) und nicht grundsätzlich. Ich fahre die Strecke täglich und spreche aus Erfahrung.	x			Die Verspätungsprobleme in der Abendspitze sind zwar am grössten, aber sie treten auch zu anderen Zeiten auf.
24	Privatperson Münchenbuchsee	Eher Nein	Die Idee ist gut. Zwingend muss der Bahnhof Münchenbuchsee eingeschlossen werden mit Anschluss an die S-Bahnen in Richtung Bern und Biel. Bis zum letzten Fahrplanwechsel war der Bus am xx:30 in Münchenbuchsee Kirche und jeden Morgen rannten mehrere Personen auf den Zug um xx:33. Nun klappt das nicht mehr. Es gab einige, die spekulierten auf eine verspätete S-Bahn mit dem Viertel ab Bus.	x			Volle Einbindung Bahnhof Münchenbuchsee in Linie 36 nicht zweckmässig machbar (zu viele Nachteile, z.B. würden die wichtigeren Anschlüsse in Zollikofen verschlechtert).
25	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
26	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
27	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
28	Privatperson Urtenen-Schönbühl	Ja		x			
29	Privatperson Zollikofen	Eher Nein		x			
30	Privatperson Zollikofen	Eher Nein	Der Busverkehr zwischen Worblaufen und Unterzollikofen ist nicht immer durch Stau beeinträchtigt, sondern nur im abendlichen Feierabendverkehr an einigen Tagen.	x			vgl. Antwort zu Nr. 23
31	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
32	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
33	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
34	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
35	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
36	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
37	Privatperson Zollikofen	Eher Ja	Die aktuelle Buslinie 36 von Unterzollikofen nach Breitenrain und Wankdorf ist ideal.	x			
38	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
39	Privatperson Zollikofen	Eher Ja	Die Erweiterung der neuen Linie 36 ins Hirzi ist problematisch	x			
40	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
	Privatperson Zollikofen	Ja		x			

5.2.2 «Frage 2.2: Sind Sie mit dem abgeleiteten Handlungsbedarf für die Buslinien 34, 36 und 38 einverstanden (vgl. Kapitel 2.6)?»

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bäriswil	Ja		x			
2	Bern	Ja		x			
3	Ittigen	Ja		x			
4	Mattstetten	Ja		x			
5	Moosseedorf	Ja		x			
6	Münchenbuchsee	Ja	Weitere Netzstrukturelle Lücke die zu prüfen ist, ist die Erschliessung Buechlimatt mit dem künftigen SVSA (voraussichtlich realisiert im Jahr 2027).			x	Heute keine Erschliessungslücke, da mit Linie 898 erschlossen. Im Konzeptvorschlag wird jedoch Erschliessung mit der neuen Tangente Richtung. Schönbühl gestärkt.
7	Urtenen Schönbühl	Eher Ja	Grundlage für die Ermittlung des Handlungsbedarfs bildet die Analyse des Ist-Zustandes. Für die Optimierung des zukünftigen Busangebotes müsste u. E. das zukünftige Potential stärker gewichtet werden. Nur mit einem attraktiven Angebot kann das Fahrgastaufkommen gesteigert werden. Ein vernetztes regionales Busangebot entlang der Bahnlinie (RBS/BLS) und die Anbindung von neuen Gebieten an ein öV-Netz stärkt den Wirtschaftsstandort Moosseedorf/Urtenen-Schönbühl und macht das Busangebot auch für lokale Benutzer (Schüler*innen, ältere Generation, Familien) attraktiv. Dies bedingt aber auch eine attraktive Preispolitik. Die Lösungsansätze müssten vermehrt auf das zukünftige Potenzial ausgerichtet sein. Die Ausrichtung lediglich auf die Funktion des Bahnzubringers greift u. E. zu kurz.		x		Wird mit dem Vorschlag Erweiterung Linie 38 bis Münchenbuchsee via Shoppyland erfüllt. Nebst Bahnzubringer können so neue Funktionen erfüllt werden.
8	Zollikofen	Eher Nein	Das Problem Wirtschaftlichkeit (knappe Fahrzeugumläufe, kurze Pausen) der Linie 34 zeigt sich im Handlungsbedarf nicht mehr. (vgl. auch vorstehende Antworten)		x		Kap. 2.6. wird diesbezüglich noch ergänzt.
9	EVP Münchenbuchsee	Ja		x			
10	FDP Zollikofen	Nein		x			
11	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	Ja		x			
12	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Als «Fazit aus der Analyse und Handlungsbedarf» wird der «primäre Handlungsbedarf» zunächst wie folgt formuliert: «Verbesserung der Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit auf der Linie». Dazu bestünden «grundsätzlich zwei Ansätze» - entweder ÖV-Bevorzugungsmassnahmen, so dass die Linie 36 wieder ganztags mit hoher Fahrplanstabilität (...) betrieben werden könnte (...) oder: «Trennung der langen Linie 36, so dass die Verspätungen nicht auf andere Linienabschnitte übertragen werden (...) Der erstgenannte Ansatz, die eigentliche Problemursachen-Bekämpfung, wird mit keinem Wort weiterverfolgt. Dies ist unbefriedigend und wie weiter oben dargelegt nicht mit den Absichtserklärungen und Versprechungen im Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement Bern-Nord (VMBN) vereinbar.</li> <li>▶ Weiterer Handlungsbedarf wird bezüglich «Behebung von netzstrukturellen Schwachstellen» bezüglich «fehlende Verbindungen/Netzlücken» festgestellt. Die Auflistung konkreter Schwachstellen und Lücken wird grundsätzlich unterstützt. Die Suche nach Verbesserungen sollte sich nicht allein auf die Frage nach anderen oder neuen Busverbindungen beschränken, sondern gezielt auch Möglichkeiten der oben erwähnten Teilstrategie «Vernetzen» einbeziehen.</li> <li>▶ Paradoxerweise führt die Lösung, die aufgrund des «primären Handlungsbedarfs» empfohlen wird, zu einer neuen Netzlücke – was dem Ziel der Schliessung von Netzlücken gemäss weiterem Handlungsbedarf widerspricht. Der Bericht legt diese Diskrepanz leider nicht transparent offen.</li> <li>▶ Die Weiterführung der Variante 0 (Ist-Zustand) wird voreilig/verfrüht verworfen, weil «weitere Busbevorzugungsmassnahmen (...) in den nächsten Jahren nicht realistisch» seien. Dabei sollten solche Massnahmen mit dem langersehten VMBN doch endlich und noch in diesem Jahr realisiert werden!</li> <li>▶ Es wird eine Option Variante 0+ skizziert, die «den Kundennutzen erhöhen» würde. Aber ausgerechnet diese Variante 0+ wird aus dem gleichen Grund wie die Variante 0 voreilig verworfen und nicht in den Vergleich der Varianten 1 – 6</li> </ul>		x		Kap. 2.6. wird besser formuliert, damit klar hervorgeht, dass VM RBN nicht genügt, um die Probleme der Linie 36 zu lösen. Dies wurde auch durch die ersten Erfahrungen (Wirkungskontrolle) bereits bestätigt.

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			einbezogen. Interessanterweise wird der Variante 0+ attestiert, dass mit ihr zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden könnten (was bei keiner anderen Variante zu lesen ist!). Die dafür anfallenden Kosten werden nicht beziffert – es wird nur die Frage aufgeworfen, ob die dadurch generierten Zusatzerlöse das Kosten/Nutzen-Verhältnis der Linie 36 verbessern würden (auch das eine Frage, die zu den Mehrkosten der anderen, insbesondere der empfohlenen Varianten nicht gestellt wird!)				
13	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Eher Nein	<p>Eher Nein.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Als «Fazit aus der Analyse und Handlungsbedarf» wird der «primäre Handlungsbedarf» zunächst wie folgt formuliert: «Verbesserung der Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit auf der Linie». Dazu bestünden «grundsätzlich zwei Ansätze» - entweder ÖV-Bevorzugungsmassnahmen, so dass die Linie 36 wieder ganztags mit hoher Fahrplanstabilität (...) betrieben werden könnte (...) oder: «Trennung der langen Linie 36, so dass die Verspätungen nicht auf andere Linienabschnitte übertragen werden (...) Der erstgenannte Ansatz, die eigentliche Problemursachen-Bekämpfung, wird mit keinem Wort weiterverfolgt. Dies ist unbefriedigend und wie eingangs dargelegt nicht mit den Absichtserklärungen und Versprechungen im Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement Bern-Nord (VMBN) vereinbar.</li> <li>▶ Weiterer Handlungsbedarf wird bezüglich «Behebung von netzstrukturellen Schwachstellen» bezüglich «fehlende Verbindungen/Netzlücken» festgestellt. Die Auflistung konkreter Schwachstellen und Lücken wird grundsätzlich unterstützt. Die Suche nach Verbesserungen sollte sich nicht allein auf die Frage nach anderen oder neuen Busverbindungen beschränken, sondern gezielt auch Möglichkeiten der oben erwähnten Teilstrategie «Vernetzen» einbeziehen.</li> <li>▶ Paradoxerweise führt die Lösung, die aufgrund des «primären Handlungsbedarfs» empfohlen wird, zu einer neuen Netzlücke – was dem Ziel der Schliessung von Netzlücken gemäss weiterem Handlungsbedarf widerspricht. Der Bericht legt diese Diskrepanz leider nicht transparent offen.</li> <li>▶ Die Weiterführung der Variante 0 (Ist-Zustand) wird voreilig/verfrüht verworfen, weil «weitere Busbevorzugungsmassnahmen (...) in den nächsten Jahren nicht realistisch» seien. Dabei sollten solche Massnahmen mit dem langersehten VMBN doch endlich und noch in diesem Jahr realisiert werden!</li> <li>▶ Es wird eine Option Variante 0+ skizziert, die «den Kundennutzen erhöhen» würde. Aber ausgerechnet diese Variante 0+ wird aus dem gleichen Grund wie die Variante 0 voreilig verworfen und nicht in den Vergleich der Varianten 1 – 6 einbezogen. Interessanterweise wird der Variante 0+ attestiert, dass mit ihr zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden könnten (was bei keiner anderen Variante zu lesen ist!). Die dafür anfallenden Kosten werden nicht beziffert – es wird nur die Frage aufgeworfen, ob die dadurch generierten Zusatzerlöse das Kosten/Nutzen-Verhältnis der Linie 36 verbessern würden (auch das eine Frage, die zu den Mehrkosten der anderen, insbesondere der empfohlenen Varianten nicht gestellt wird!)</li> </ul>		x		vgl. Antwort zu Nr. 12 Betreffend Netzlücke ist festzuhalten, dass mit der Variante 3a keine neue Erschliessungslücken entsteht. Zwischen Worblaufen und Unterzollikofen steht die S9 zur Verfügung (heute Parallelbetrieb Bus und S-Bahn).
14	Grünliberale Zollikofen GLP	Eher Ja	Das Sportzentrum Hirzenfeld ist nicht nur von Münchenbuchsee, sondern auch von Zollikofen schlecht erschlossen.	x			
15	SP Münchenbuchsee	k.A.		x			
16	SVP Münchenbuchsee	Eher Nein	<p><b>Buslinien 34 und 36:</b> Einer mögliche Linie 34, welche den Bedarf zwischen Münchenbuchsee, Zollikofen, Unterzollikofen und Zollikofen Hirzenfeld abdeckt, stehen wir offen gegenüber. Wir würden es begrüßen, wenn diese Lösung die Fahrgäste weiterhin oder sogar besser als heute, abholt. Wir sehen in der durchgängigen Fahrt der heutigen Linie 36 jedoch weiterhin Bedarf. Diese bietet den Fahrgästen eine bequeme und vor allem sichere Direktfahrt ohne Umsteigen zu müssen. Die Fahrgäste, die den Stau zu Stosszeiten und somit eine Verzögerung nicht in Kauf nehmen wollen, können bereits heute einen naheliegenden Bahnhof wie beispielsweise den Hauptbahnhof Bern, Wankdorf oder Worblaufen ansteuern, um von da aus nach Münchenbuchsee zu reisen.</p> <p><b>Buslinie 38:</b> Der Bedarf ist vorhanden, weshalb wir die Anbindung von Moosseedorf, die Erschliessung des zukünftigen SVSA sowie der Verlängerung von Mattstetten nach Urtenen, sehr begrüßen. Das Angebot des Sportzentrum Hirzenfeld wird rege genutzt. Aus diesem Grund wäre eine Erschliessung mit ÖV zu Spitzenzeiten ideal.</p>	x			
17	IGöV Bern	Ja		x			



Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
18	VCS Region Bern	Eher Nein	<p>► Als «Fazit aus der Analyse und Handlungsbedarf» wird der «primäre Handlungsbedarf» zunächst wie folgt formuliert: «Verbesserung der Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit auf der Linie». Dazu bestünden «grundsätzlich zwei Ansätze» - entweder ÖV-Bevorzugungsmassnahmen, so dass die Linie 36 wieder ganztags mit hoher Fahrplanstabilität (...) betrieben werden könnte (...) oder «Trennung der langen Linie 36, so dass die Verspätungen nicht auf andere Linienabschnitte übertragen werden (...) Der erstgenannte Ansatz, die eigentliche Problemursachen-Bekämpfung, wird dann mit keinem Wort weiterverfolgt. Dies ist unbefriedigend und wie eingangs dargelegt nicht mit den Absichtserklärungen und Versprechungen im Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement Bern-Nord vereinbar.</p> <p>► Weiterer Handlungsbedarf wird bezüglich «Behebung von netzstrukturellen Schwachstellen» bezüglich «fehlende Verbindungen/Netzlücken» festgestellt. Die Auflistung konkreter Schwachstellen und Lücken wird grundsätzlich unterstützt. Die Suche nach Verbesserungen sollte sich nicht allein auf die Frage nach anderen oder neuen Busverbindungen beschränken, sondern gezielt auch oben erwähnte Möglichkeiten der Teilstrategie «Vernetzen» einbeziehen.</p>	x			vgl. Antwort zu Nr. 12
19	Verein BuchsiMobil	Eher Nein	<p>Wie oben erwähnt, bestehen in Bern Nord nicht nur netzstrukturelle Schwachstellen bei den drei Buslinien und fehlende Verbindungen. Handlungsbedarf gibt es auch bei der Nutzung der Bahnhöfe als Verkehrsknoten. Dazu braucht es bessere Abstimmungen der Angebote von BLS, RBS, Post und privater Transportmittelanbieter. Z.B könnten in Zollikofen, und u.U. auch in Münchenbuchsee und Schönbühl Hubs mit exzellenten Umsteigebedingungen und ergänzenden Mobilitätsangeboten entwickelt werden, an denen sich auch die Buslinien der RBS orientieren müssten*. Ein weiterer Handlungsbedarf besteht bei grösseren verkehrsintensiven Freizeiteinrichtungen, neben dem Hirzi auch beim Golfpark oder bei der Saalanlage. Bei diesen müssten wohl neben Buslinien (wie beim Hirzi) noch andere Lösungen geprüft werden.</p> <p><i>*Fall von Münchenbuchsee hat die RBS die Abfahrtszeiten kürzlich so angepasst, dass nun ein Umsteigen von der Linie 36 auf die S3 in Richtung Bern am Bahnhof Münchenbuchsee (und dadurch eine Entlastung der Buslinie 36) nicht mehr möglich ist. Genau dies müsste mit dem neuen Angebotskonzept verhindert werden. Auch am Bahnhof Zollikofen schaut die RBS nur für sich, so wird z.B. bei Verspätungen von der RBS nicht auf die nächsten Abfahrtszeiten der BLS hingewiesen.</i></p>	x			Die Hinweise auf weiteren Handlungsbedarf stehen nur teilweise in Zusammenhang mit der Studie. Die Postauto-Linien im Raum waren Bestandteil der Angebotsstudie im Raum Frienisberg, welche durch die RKBM und RVK1 erarbeitet wurde. Im Weiteren wird verwiesen auf die Studie zu regionalen Verkehrsdrehscheiben welche teilweise zeitgleich erarbeitet wird. Darin wurde für die wichtigen Verkehrsknoten untersucht, welchen Beitrag sie zur Verkehrsverlagerung im Gesamtsystem wahrnehmen können. Teil des Zielbildes sind auch die Knoten Wankdorf, Worblaufen, Zollikofen und Schönbühl.
20	BLS AG	Ja		x			
21	RBS	Ja		x			
22	Privatperson	Eher Nein	Die Linie 36 war immer perfekt für Fahrten in die Stadt und das Wankdorf. Somit konnte die S-Bahn der BLS entlastet werden.	x			
23	Privatperson Münchenbuchsee	Nein	Die aufgezeigte Problematik einer Verzögerung des Bus Nr. 36 durch Unterzollikofen beschränkt sich auf ca. 1 Stunden im Tag (zwischen 17 und 18 Uhr). Aufgrund dieser einen Stunde mit Verzögerung im Busfahrplan den gewaltigen Mehrwert einer durchgehenden Buslinie Münchenbuchsee - Bern Breitenrain zu opfern, steht in keinem Verhältnis. Die Veränderung mag für Zollikofen einen Mehrwert bringen, für Münchenbuchsee aber bringt es eine deutliche Verschlechterung - die zweite, nachdem der Busfahrplan Nr. 36 seit diesem (wohl absichtlich?) überhaupt nicht mehr mit der Bahn (BLS) korrespondiert.	x			Die Verspätungsprobleme in der Abendspitze sind zwar am grössten, aber sie treten auch zu anderen Zeiten auf. vgl. auch Antwort zu Nr. 19
24	Privatperson Münchenbuchsee	Eher Ja		x			
25	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
26	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
27	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
28	Privatperson Urtenen-Schönbühl	Ja	Fehlende Feinerschliessung entlang der Solothurnstrasse Schulen, Ärztezentrum, u.a. auch aus Richtung Mattstetten/Bäriswil. Die Erschliessung der Solothurnstrasse ist für die Gemeinde Urtenen-Schönbühl zentral.		x		Solothurnstrasse wurde beim Handlungsbedarf als Erschliessungslücke ergänzt.
29	Privatperson Zollikofen	Ja	Da der Busverkehr zwischen Worblaufen und Unterzollikofen nur im abendlichen Feierabendverkehr an einigen Tagen durch Stau beeinträchtigt ist, verkehren die Busse meist fahrplanmässig. In anderen Fällen ist dies für die Busfahrgäste ersichtlich und sie können auf die RBS umsteigen. Dies ist jedoch heute nicht möglich, da die Abfahrtszeiten der Busse an Steinbach	x			vgl. Antwort zu Nr. 23 mit der vorgeschlagenen Fahrplananpassung können die Probleme Linie 36 nicht gelöst werden.

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			Bahnhof identisch sind mit den Abfahrtszeiten der RBS-Züge in Steinibach. Die Ermöglichung einer Stauumgehung wäre also ohne Neuorganisation auch schon heute einfach möglich, indem die Ankunft der Busse in Steinibach Bahnhof um wenige Minuten vorverlegt würde.				
30	Privatperson Zollikofen	Nein	Der Anreiz diese praktische, direkte Verbindung zu benutzen entfällt meines Erachtens total, wenn in Worblaufen auf die S-Bahn gewechselt werden muss. Passagiere, welche noch weiter als Unterzollikofen fahren möchten müssen dort noch einmal umsteigen. Für mich ein klarer Komfortverlust.	x			
31	Privatperson Zollikofen	Eher Ja	noch klarer die Vor- und Nachteile der Variante in einer Tabelle zusammenfassen, aktuell ist vielen im Text beschrieben	x			Vor-/Nachteile wurden anhand verschiedener Kriterien mit einer Tabelle mit + und - bewertet.
32	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
33	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
34	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
35	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
36	Privatperson Zollikofen	Nein		x			
37	Privatperson Zollikofen	Eher Nein		x			
38	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
39	Privatperson Zollikofen	Nein	Der Bus hat zwar in den Stosszeiten regelmässig 2-3 Minuten Verspätung, aber gravierendere Verspätungen sind bis anhin kaum vorgekommen. Ich reise mind. drei Mal wöchentlich von Unterzollikofen ins Wankdorf mit der Buslinie 36.	x			vgl. Antwort zu Nr. 23
40	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
41	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
42	Privatperson Zollikofen	Nein		x			
43	Privatperson Zollikofen	Nein	Es besteht wohl Handlungsbedarf bezüglich der Linie 36 aber nicht bezüglich der gut funktionierenden Linie 34. Der RBS hat in den letzten 20 Jahren die betrieblichen Probleme mit dem sogenannten ineffizienten Personaleinsatz auf der Linie 34 ohne Schwierigkeiten bewältigt. Es ist nicht einsichtig, weshalb dies nun ab 2023 nicht mehr möglich sein soll. Die Kundenorientierung ist übrigens gegenüber der Bequemlichkeit der Chauffeure - die übrigens gut organisiert sind und sicher richtigerweise gute Anstellungsbedingungen haben - zu priorisieren.	x			Wenn Optimierungen der Linie 36 geprüft werden, ist der Einbezug der Linie 34 aufgrund der räumlichen Synergien naheliegend. Weiter ist zu erwähnen, dass die Kurzlinie 34 strukturelle Probleme aufweist.



### 5.3 Buslinien 34 und 36 (Münchenbuchsee–Breitenrain)

#### 5.3.1 «Frage 3.1: Buslinien 34/36: Sind Sie mit den Zielen und Angebotsgrundsätzen einverstanden (vgl. Kapitel 3.1)?»

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bern	Eher Ja	Bei den Teilzielen sollte die attraktive Verbindung zwischen Breitenrain und Bern-Nord (Tangentiale) und somit die Entlastung des Hauptbahnhofes Bern ergänzt werden (ev. als Teilaspekt von «Gute räumliche Erschliessung» resp. «Attraktive zeitliche Erschliessung» gem. Tabelle 6). Diese müssten dann in der Bewertung und in Tab. 7 beachtet werden.				
2	Ittigen	Eher Ja	Die Anbindung Bern Löchligut sollte an Bhf. Worblaufen und Bhf Wankdorf verbessert werden und nicht nur keine Verschlechterung. Wir verweisen auf unsere Stellungnahme zum Regionalen Angebotskonzept ÖV 2026-2029 vom 20.10.2022.		x		Formulierung in Kap. 3.1 wird angepasst (Verbesserung anzustreben, zumindest Beibehalt heutige ÖV-Qualität)
3	Moosseedorf	Ja		x			
4	Münchenbuchsee	Ja		x			
5	Zollikofen	Eher Ja		x			
6	EVP Münchenbuchsee	Ja		x			
7	FDP Zollikofen	Nein		x			
8	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	Ja		x			
9	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Eher Ja, weil die formulierten Ziele grundsätzlich unterstützt werden – mit dem Vorbehalt, dass insbesondere die Teilziele «Gute Fahrplanstabilität und Anschlussicherheit» zuerst und primär durch das Verkehrsmanagement Bern-Nord (VMBN) anzustreben sind (vgl. generelle Kritik weiter oben).</li> <li>▶ Unterstützt werden namentlich die von den Gemeinden in der Begleitgruppe eingebrachten Teilziele, insbesondere die Erschliessung des Sportzentrums Hirzenfeld und der Saal-/Freizeitanlage. Diesbezüglich sei daran erinnert, dass die beiden Gemeindeparlamente bei der Begründung der aktuellen Trägerschaft des Sportzentrums Hirzenfeld (Einfache Gesellschaft der Trägergemeinden) im Jahr 2009 die Gemeinden Münchenbuchsee und Zollikofen beauftragt haben, sich «aktiv für die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr einzusetzen». Die so formulierte «Leitplanke» war auch Teil der Abstimmungsbotschaft, die damals den Stimmberechtigten beider Gemeinden als Entscheidungsgrundlage unterbreitet wurde. Die aktuelle Überprüfung und allfällige Änderung der Busverbindungen sollte genutzt werden, um den seit 14 Jahren pendenten Auftrag der öV-Erschliessung umzusetzen.</li> <li>▶ Klar ungenügend ist für die GFL Münchenbuchsee, dass die in 3.1 formulierten Ziele bezüglich der Erschliessung der Saal- und Freizeitanlage sowie des Sportzentrums Hirzenfeld in den Varianten 3.2 dann nicht (Saal- und Freizeitanlage) bzw. nur von Zollikofen her (Sportzentrum) vorgeschlagen werden. Die Gemeinde Münchenbuchsee profitiert von dieser Teilererschliessung nicht, die Saal- und Freizeitanlage ist weiterhin nicht an den öV angebunden. Wenn die Linie 36 schon über Zollikofen-Hirzenfeld geführt wird, dann müsste aus unserer Sicht ein Rundkurs betrachtet werden, welcher vom Sportzentrum über die Radiostrasse weitergeführt wird.</li> <li>▶ Als Alternativen sollten andere Möglichkeiten geprüft werden (z.B. unter Ausnutzung des Potenzials digitaler Möglichkeiten im Sinne von Ruf- und On-demand-Systemen oder eine andere, durchgehende Verbindung von Zollikofen nach Münchenbuchsee via Sportzentrum und Saal-/Freizeitanlage.</li> </ul>		x	<p>Erschliessung Saal / Freizeitanlage ist als Teilziel enthalten. Unter Berücksichtigung der Kernauftrags (Problemlösung Linien 34 und 36) und der Verhältnismässigkeit bezüglich Kosten-/Nutzen "nur" eine Erschliessung Sportzentrum möglich.</p> <p>Falls Erschliessung Saal/Freizeitanlagen als prioritär eingestuft wird, müsste die Machbarkeit und Zweckmässigkeit in einer separaten Studie behandelt werden.</p>	
10	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Eher Ja, weil die formulierten Ziele grundsätzlich unterstützt werden – mit dem Vorbehalt, dass insbesondere die Teilziele «Gute Fahrplanstabilität und Anschlussicherheit» zuerst und primär durch das Verkehrsmanagement Bern-Nord (VMBN) anzustreben sind (vgl. generelle Kritik weiter oben).</li> <li>▶ Unterstützt werden namentlich die von den Gemeinden in der Begleitgruppe eingebrachten Teilziele, insbesondere die Erschliessung des Sportzentrums Hirzenfeld und der Saal-/Freizeitanlage. Diesbezüglich sei daran erinnert, dass die beiden</li> </ul>			x	vgl. Antwort zu Nr. 9

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			<p>Gemeindeparlamente bei der Begründung der aktuellen Trägerschaft des Sportzentrums Hirzenfeld (Einfache Gesellschaft der Trägergemeinden) im Jahr 2009 die Gemeinden Münchenbuchsee und Zollikofen beauftragt haben, sich «aktiv für die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr einzusetzen». Die so formulierte «Leitplanke» war auch Teil der Abstimmungsbotschaft, die damals den Stimmberechtigten beider Gemeinden als Entscheidungsgrundlage unterbreitet wurde. Die aktuelle Überprüfung und allfällige Änderung der Busverbindungen sollte genutzt werden, um den seit 14 Jahren pendenten Auftrag der öV-Erschliessung umzusetzen. Ob die als Option und nur rudimentär dargestellte öV-Erschliessung mittels Gelenkbussen ab der heutigen Endstation Hirzenfeld in Zollikofen auf der schmalen, teils unübersichtlichen Zufahrtsstrasse sinnvoll und sicher realisiert werden kann, ist jedoch zweifelhaft.</p> <p>► Als Alternativen sollten andere Möglichkeiten geprüft werden (z.B. unter Ausnutzung des Potenzials digitaler Möglichkeiten im Sinne von Ruf- und On-demand-Systemen oder eventuell eine durchgehende Verbindung von Zollikofen nach Münchenbuchsee via Sportzentrum und Saal-/Freizeitanlage.</p>				
11	Grünliberale Zollikofen GLP	Ja		x			
12	SP Münchenbuchsee	k.A.		x			
13	SVP Münchenbuchsee	Eher Ja	Das Angebot des Sportzentrum Hirzenfeld wird rege genutzt. Aus diesem Grund wäre eine Erschliessung mit ÖV zu Spitzzeiten ideal.	x			Sportzentrum Hirzi ist als mögliche Option zur Bestvariante behandelt
14	IGöV Bern	Ja		x			
15	VCS Region Bern	Eher Ja	Die abstrakt formulierten Ziele werden grundsätzlich unterstützt, aber sie sollten erst mit konkreten Änderungen im Bus-Angebot weiterverfolgt werden, wenn mit dem Verkehrsmanagement Bern-Nord wirklich keine Verbesserung der Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit erreicht werden kann. Dies kann aktuell noch nicht abschliessend beurteilt bzw. behauptet werden. - Unterstützt werden namentlich die von den Gemeinden in der Begleitgruppe eingebrachten Teilziele, insbesondere die Erschliessung des Sportzentrums Hirzenfeld und der Saal-/Freizeitanlage mit öffentlichem Verkehr. Diesbezüglich sei daran erinnert, dass die beiden Gemeindeparlamente bei der Begründung der aktuellen Trägerschaft des Sportzentrums Hirzenfeld (Einfache Gesellschaft der Trägergemeinden) im Jahr 2009 die Gemeinden Münchenbuchsee und Zollikofen beauftragt haben, sich «aktiv für die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr einzusetzen». Die so formulierte «Leitplanke» war auch Teil der Abstimmungsbotschaft, die damals den Stimmberechtigten beider Gemeinden als Entscheidungsgrundlage unterbreitet wurde. Die aktuelle Überprüfung und allfällige Änderung der Busverbindungen sollte genutzt werden, um den seit 14 Jahren pendenten Auftrag der öV-Erschliessung umzusetzen. Ob die als Option dargestellte öV-Erschliessung mittels Gelenkbussen ab der heutigen Endstation Hirzenfeld in Zollikofen auf der schmalen, teils unübersichtlichen Zufahrtsstrasse sinnvoll und sicher realisiert werden kann, ist jedoch zweifelhaft. - Als Alternativen sollten andere Möglichkeiten geprüft werden (z.B. unter Ausnutzung des Potenzials digitaler Möglichkeiten im Sinne von Ruf- und On-demand-Systemen oder einer durchgehende Verbindung von Zollikofen nach Münchenbuchsee via Sportzentrum und Saal-/Freizeitanlage, siehe folgende Antwort).			x	vgl. Antwort zu Nr. 9
16	Verein BuchsiMobil	Eher Nein	Grundsätzlich macht eine Zusammenlegung der Linien 34 und 36 Sinn. Dass dies auf Kosten einer durchgehenden Verbindung nach Bern Breitenrainplatz geschieht, ist aber mehr als ein Wermutstropfen, weil dadurch die Attraktivität dieser Verbindung deutlich sinkt. Entsprechend müssten dann die Anschlüsse der Linie 36 am Bahnhof Zollikofen (je von Münchenbuchsee und aus Zollikofen so sein, dass man mit der S-Bahn (z.B. S3) nach Bern Wankdorf kommt. Dies würde die Einbusse mildern. Ein grosses Handicap der neuen Linie 36 ist, dass sie zwischen dem Kreisel bei Mc Donald und Unterzollikofen weiterhin auf dem staugefährdeten Nadelöhr ohne Busbevorzugung fährt (welches dann möglicherweise durch das Verkehrsmanagement Bern Nord entschärft werden wird). Aus Sicht von Münchenbuchsee ist die vorgesehene Option einer Erschliessung des Hirzi so nicht sinnvoll und wohl auch zu teuer. Zudem sind die Frequenzen zu stark Wetter- oder Wettkampfabhängig und dürften eine «Sackgassen-Erschliessung» kaum rechtfertigen. Als Alternativen sollten daher noch andere Möglichkeiten geprüft werden, z.B. eine durchgehende Verbindung von Zollikofen nach Münchenbuchsee via Sportzentrum und Saal-/Freizeitanlage			x	zu Aspekt Saal-/Freizeitanlage vgl. Antwort zu Nr. 9

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			(Rundkurs in beide Richtungen), oder - unter Ausnutzung des Potenzials digitaler Möglichkeiten - Lösungen mit flexiblen Ruf- und On-demand-Angeboten ab Münchenbuchsee und Zollikofen.				
17	BLS AG	Ja		x			
18	RBS	Ja		x			
19	Privatperson	Ja		x			
20	Privatperson Münchenbuchsee	Nein	siehe vorangehende Anmerkungen	x			
21	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
22	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
23	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
24	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
25	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
26	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
27	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
28	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
29	Privatperson Zollikofen	Eher Ja	Fast alles ok. Aber ich verstehe die Ableitung der «Grundsätze zu den Anschlussprioritäten» zu Buslinie 36 aus der Analyse nicht. Auf Seite 30 zeigt sich, dass in beide Richtungen in Worblaufen mind. 2/3 der Passagiere durchfahren, also nicht umsteigen. Da verstehe ich die hohe Priorität (gegenüber einer durchgehenden Verbindung zwischen Zollikofen und dem ESP Wankdorf) nicht ganz. Weiter mag ich mich nicht erinnern, dass in der Analyse explizite Resultate zu Anschlussverbindungen (in Zollikofen, in Worblaufen) aufgezeigt wurden. Aber das kann sein, dass ich das übersehen habe.	x			Die Verbindung Zollikofen - ESP Wankdorf hat eine gewisse Bedeutung, in Bezug auf den frequenzstärkeren Abschnitt Zollikofen - Münchenbuchsee aber eine geringere Priorität.
30	Privatperson Zollikofen	Nein	Die Buslinie 36 ermöglicht die direkte Nähe zu einem wichtigen Stadtteil von Bern, ohne am Bahnhof Bern umsteigen zu müssen.	x			
31	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
32	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
33	Privatperson Zollikofen	Nein	Nein. Die Relation Unterzollikofen - Worblaufen hat nicht den grössten Einfluss auf die Verspätungen und nur diese wird nun gekappt.	x			Dennoch bringt es eine Verbesserung. Die Linienaufteilung muss dort erfolgen, wo keine Erschliessungslücke entsteht. Ein Verzicht auf die Bedienung des verspätungsanfälligen Zentrums Zollikofen kann nicht infrage kommen
34	Privatperson Zollikofen	Eher Ja	- kein Bedarf für die Erschliessung Sportzentrum Hirzenfeld.	x			
35	Privatperson Zollikofen	Nein	Die Bewertung ist nicht nachvollziehbar, wieso Variante 3 als Einzige bezüglich Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit mit drei Kreuzen bewertet wird, ist nicht nachvollziehbar. Die im Bericht angeführten Vorbehalte und Hinweise auf das Verkehrsmanagement Bern Nord und ergänzende Massnahmen werden nicht berücksichtigt oder einfach von einem idealen Resultat ausgegangen. Auf dieser Basis ist die ganze Bewertung fragwürdig.	x			Gegenüber den anderen Varianten schneidet Var. 3 eindeutig am besten ab. Weiter wird in der Studie erwähnt bzw. bei der Überarbeitung noch verdeutlicht, dass VM RBN nicht genügt, um die

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
							Probleme der Linie 36 zu lösen. Dies wurde auch durch die ersten Erfahrungen (Wirkungskontrolle) bereits bestätigt.
36	Privatperson Zollikofen	Nein		x			

5.3.2 «Frage 3.2: Buslinien 34/36: Fehlt Ihres Erachtens eine Variante / ein Aspekt in der Untersuchung? (vgl. Kapitel 3.2)?»

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bern	Nein		x			
2	Iltigen	Ja	In Kap. 2.6 werden für die Verbesserung der Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit der Linie 36 zwei Ansätze aufgezeigt: 1) ÖV-Bevorzugungsmassnahmen und 2) Trennung der Linie 36. Der Lösungsansatz mit ÖV-Bevorzugungsmassnahmen fehlt als Variante und wurde nicht weiterverfolgt? Alle untersuchten Varianten gehen von einer Anpassung des ÖV-Angebots aus.	x			In der Studie wird erwähnt, dass VM RBN nicht genügt, um die Probleme der Linie 36 zu lösen. Dies wurde auch durch die ersten Erfahrungen (Wirkungskontrolle) bereits bestätigt. Bezüglich Linientrennung Buslinie 36/Massnahmen VM: Siehe Kapitel 2.
3	Münchenbuchsee	Nein		x			
4	Zollikofen	Ja	Es ist zu wenig ersichtlich, welche Vorteile für den öffentlichen Verkehr durch weitere Verkehrsmanagementmassnahmen geschaffen werden könnten. Die Option Variante 0+ (Bericht Seite 39) wurde zu früh verworfen. Das Kosten- / Nutzenverhältnis ist lediglich bei dieser Option aufgeführt.	x			vgl. Antwort zu Nr. 2 Variante 0+ ist aus Kostengründen und wegen eindeutigem Überangebot Münchenbuchsee - Zollikofen nicht zweckmässig.
5	EVP Münchenbuchsee	k.A.		x			
6	FDP Zollikofen	Ja		x			
7	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	Ja	Wir bitten Sie folgende Variante zu prüfen: Aufhebung des Busabschnitts der Linie 36 Bahnhof Zollikofen - Breitenrein.			x	Damit entstünde eine Erschliessungslücke (Gebiete zwischen Worblaufen und Wankdorf würden nicht mehr bedient). Widerspricht der grundsätzlichen Zielsetzung einer guten ÖV-Erschliessung und kommt daher nicht infrage.
8	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Ja	► Es wird (wie oben erwähnt) eine Option Variante 0+ zwar skizziert, dann aber nicht in den Variantenvergleich einbezogen. - Eine Variante mit vollwertiger Erschliessung des Sportzentrums Hirzenfeld und der Saal- und Freizeitanlage wird nicht als eigenständige Variante vorgeschlagen.  ► Verbindungen nach Ostermundigen und Bremgarten sind zu wenig in die Überprüfung einbezogen worden.	x			► Erschliessung Saal / Freizeitanlage ist als Teilziel enthalten. Unter Berücksichtigung der Kernauftrags (Problemlösung Linien 34 und 36) und der Verhältnismässigkeit bezüglich Kosten-/Nutzen «nur» eine Erschliessung Sportzentrum möglich. Falls Erschliessung Saal- / Freizeitanlagen als prioritär eingestuft wird, müsste die Machbarkeit und Zweckmässigkeit in einer sep. Studie behandelt werden. ► Die Überlegungen zu Verbindungen Richtung Ostermundigen (neue Linie N) und Bremgarten (Linie 33) flossen in das Variantenstudium ein.
9	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Ja	► Es wird (wie oben erwähnt) eine Option Variante 0+ zwar skizziert, dann aber nicht in den Variantenvergleich einbezogen. ► Verbindungen nach Ostermundigen und Bremgarten sind zu wenig in die Überprüfung einbezogen worden.	x			► vgl. Antwort zu Nr. 4 ► Die Überlegungen zu Verbindungen Richtung Ostermundigen (neue Linie N) und Bremgarten (Linie 33) flossen in das Variantenstudium ein. Es handelt sich dabei nicht um Schlüsselemente und die Machbarkeit ist noch offen (allenfalls Gegenstand nächste Planungsstufe).
10	Grünliberale Zollikofen GLP	Nein		x			
11	SP Münchenbuchsee	Ja	Vergessen wurde der Ortsteil Diemerswil. Die Weiterführung des Bus 36 auf den Ortsteil Diemerswil, sowohl am Wochenende für Ausflügler, wie auch unter der Woche ist ebenfalls in die Ziele aufzunehmen. Ebenfalls ist eine Erschliessung des Sportzentrums Hirzenfeld auch aus Münchenbuchsee anzustreben. Damit ergibt sich ev. auch eine Variante, bei welcher der Bus von Unterzollikofen bis, z.B. Coop Münchenbuchsee weitergeführt wird.			x	Potential sehr beschränkt und nicht Inhalt der Aufgabenstellung (müsste in sep. Studie abgeklärt werden).
12	SP Zollikofen	k.A.	Die SP Zollikofen setzt sich für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs ein, mit dem Ziel, dass möglichst viele Menschen ihre Mobilität mit dem ÖV bewerkstelligen können. Das bedingt, dass das Angebot für die Kundschaft jederzeit attraktiv ist, sowohl	x			Die Zuverlässigkeit der Verbindung Hirzenfeld - Unterzollikofen (S9) wird nicht verschlechtert; die Rahmenbedingungen

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			im Berufsverkehr wie in der Freizeitmobilität, deren Bedürfnisse in Zukunft allgemein erheblich besser berücksichtigt werden müssen. Die SP Zollikofen kennt die Probleme mit der Angebotsqualität der Linie 36 und unterstützt alle Massnahmen für eine verbesserte Fahrplanstabilität. Von solchen Massnahmen ist allerdings bis heute nicht viel zu bemerken. Aus Sicht der SP ist deshalb eine Angebotsvariante mit Verknüpfung der eminent wichtigen, gut funktionierenden «Dorflinie» 34 mit der Linie 36 zum heutigen Zeitpunkt für Zollikofen sehr problematisch. Es wird damit in Kauf genommen, dass die Linie 34 künftig von der ungenügenden Fahrplanstabilität und den unsicheren Anschlüssen mitbetroffen sein wird, dies in einem Einzugsgebiet mit starker Bautätigkeit und entsprechender Bevölkerungszunahme.				werden eher besser, da die engen Betriebsumläufe der heutigen Linie 34 eliminiert werden.
13	SVP Münchenbuchsee	Nein		x			
14	IGöV Bern	Ja	Wir vermissen eine Variante "Ringlinie" Zollikofen Bahnhof - Münchenbuchsee Hüslimoos - Zollikofen Hirzenfeld - Unterzollikofen Bahnhof - Zollikofen Bahnhof. Mit einer Fahrzeit von ca 25 Min könnte sie vermutlich mit 4 Bussen im 15-Min-Takt in beide Richtungen betrieben werden. Damit würde die Sportanlage Hirzenfeld sowohl von Zollikofen als auch von Münchenbuchsee aus direkt erschlossen. Ob Gelenkbusse auf der bestehenden Verbindungsstrasse Hirzenfeld - Münchenbuchsee kreuzen können, ist allerdings fraglich.			x	Ringlinie ist für die Problemlösung Linie 36 nicht geeignet. Weiter müsste eine Ringlinie in beiden Richtungen bedient werden, was dann die Kosten der Linie 36 um ca. eine Mio. pro Jahr erhöhen würde (ca. 2-3 zusätzliche Fahrzeuge).
15	VCS Region Bern	Ja	Wie oben erwähnt, ist der Einsatz für eine öV-Erschliessung (die es früher schon einmal zumindest zu bestimmten Tageszeiten gegeben hat) des Sportzentrums Hirzenfeld (wie auch der benachbarten Saal-/Freizeitanlage) ein seit 14 Jahren hängiger Auftrag für die Gemeinden Münchenbuchsee und Zollikofen. Mit einer direkten Busverbindung zwischen Zollikofen und Münchenbuchsee via Radiostrasse könnten allenfalls auch Quartiere in Münchenbuchsee besser mit öV erschlossen und die Busse auf der angestammten Linie 36 entlastet werden. Auf den zum Teil schmalen und unübersichtlichen Zufahrtsstrassen könnte mittels intelligent / digital gesteuerten Lichtsignal-Anlagen während der Zeit der Bus-Durchfahrt der motorisierte Individualverkehr auf Einbahn-Betrieb beschränkt werden. Eine solche öV-Erschliessung mit flankierender Verkehrsregelung und allenfalls kleinen baulichen Verbesserungen für den Fuss- und Velo-Verkehr könnte generell die Verkehrssicherheit auf den Zufahrtsstrassen zum Sportzentrum verbessern. Eine Reduktion des MIV ist insbesondere in Spitzenzeiten des Sportzentrum-Betriebs auch aus Sicherheitsgründen geboten, weil in Zeiten überfüllter Parkplätze und zusätzlich vollgestellter Strassenränder die Zufahrt für Blaulicht-Fahrzeuge nicht mehr sichergestellt ist. Die Problematik ist umso grösser, weil auf dem Areal der Sportanlage dem Vernehmen nach auch beträchtliche Mengen gefährlicher Güter (z.B. Ammoniak) verwendet bzw. gelagert werden.			x	Erschliessung Saal / Freizeitanlage ist als Teilziel enthalten. Unter Berücksichtigung der Kernauftrags (Problemlösung Linien 34 und 36) und der Verhältnismässigkeit bezüglich Kosten-/Nutzen "nur" eine Erschliessung Sportzentrum möglich. Falls Erschliessung Saal- / Freizeitanlagen als prioritär eingestuft wird, müsste die Machbarkeit und Zweckmässigkeit in einer separaten Studie behandelt werden.
16	Verein BuchsiMobil	Ja	In Münchenbuchsee sollte auf S. 46 auch die Unter-Variante Schöneegg – Riedli (neu) – Mätteli – Hüslimoos in die Überlegungen einbezogen werden (die Machbarkeit wurde bereits geprüft und eine Busspur entlang des Riesparks reserviert). In Bezug auf die Erschliessung des Hirzi, sollte ein Rundkurs via Hirzenfeld - Hirzi – Saalanlage – Hüslimoos geprüft werden (siehe oben).	x			Weitere Routenführungsmöglichkeiten sind nicht ausgeschlossen; vor allem, wenn die Ausgleichszeit weiterhin in Hüslimos eingeplant wird, ist eine Verkürzung oder Vermeidung der Schlaufenfahrt empfohlen, wobei auf eine quartierverträgliche Lösung zu achten ist (Gegenstand Detailplanung bei Entscheid Änderung Endschleife Hüslimoos). Rundkurs müsste in beide Richtungen bedient werden und würde daher unverhältnismässig teuer.
17	BLS AG	Nein		x			
18	RBS	Ja	Sämtliche untersuchten Varianten bauen darauf auf, die negativen Auswirkungen des heutigen MIV-Aufkommens auf die Linie 36 zu minimieren. Würde die Linie 36 nicht regelmässig im Stau steckenbleiben, müssten am bewährten Linienkonzept keine Änderungen vorgenommen werden. Anstatt sich angebotsseitig auf Massnahmen zu beschränken und sozusagen vor dem MIV zu kapitulieren, hätte man die Frage stellen können, welche (bauliche) Busbeschleunigungsmassnahmen es braucht, um die Betriebsstabilität beim heutigen ÖV-Angebot zu gewährleisten, beispielsweise verstärkten Verkehrsmanagementmassnahmen, (elektronischen) Busspuren, Umfahrung von Stauabschnitten, Beschleunigungsmassnahmen (Sanierung	x			vgl. Antwort zu Nr. 2 Damit wird der angebotsseitige Handlungsbedarf begründet

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			Stauffacherstrasse, Erstellung Neuenschwanderstrasse) etc. Falls man anhand dieser Auslegeordnung (inkl. Kostenschätzung) zum Schluss kommt, dass die Massnahmen a) nicht realisierbar oder b) nicht finanzierbar sind, kann man angebotsseitige Massnahmen begründen.				
19	Privatperson	Ja	Direkt Verbindung oberdorf Münchenbuchsee Wankdorf ohne umstieg	x			
20	Privatperson Münchenbuchsee	Ja	Die Tatsache, dass die geplante Lösung eine deutliche Verschlechterung für Münchenbuchsee bringen würde, wird schlicht ausgeblendet. Da ändert auch das Hervorheben eines Mehrwerts für Zollikofen nichts daran. Zudem, Bärswil mit Münchenbuchsee zu verbinden, sorry, dient diese Idee einzelnen bedeutenden Einwohnern von Bärswil? Eine Gesamtüberlegung steckt ja kaum dahinter.	x			Der Verschlechterung Münchenbuchsee steht auch die Verbesserung der Fahrplanstabilität gegenüber, nicht nur Mehrwert in Zollikofen.
21	Privatperson Münchenbuchsee	Ja	Die Variante Rundfahrt von der Haltestelle Lindenweg über die Radiostrasse nach Zollikofen für die Erschliessung des Sportzentrums. Ob diese dann gewinnt ist eine andere Frage, aber für Wochenenden im Sommer wäre es eine Option.	x			vgl. Antwort zu Nr. 14
22	Privatperson Münchenbuchsee	Ja	Durch verdichtetes Bauen und Wachstum nach innen wird es immer mehr Fahrgäste (Berufspendler und Schüler) zu den Hauptverkehrszeiten geben. Der Bus der Linie 36 ist jetzt bereits morgens spätestens ab Haltestelle Hofwilstrasse oft sehr voll. Wie wird dem Problem der wachsenden Passagierzahlen Rechnung getragen?	x			Bei erheblicher Fahrgaststeigerung ist eine Fahrplanverdichtung möglich.
23	Privatperson Münchenbuchsee	Ja	Eine Kombination mit Linie 40/41. Denn es fehlt eine Tangentialerschliessung von Münchenbuchsee nach Ostermündigen/Muri, hier böte sich eine Chance durch die Konzeption einer neuen Linie, die aus der heutigen Linie 36 und den Linien 40-41 zusammengesetzt wird. Hier ist zu antizipieren, dass der Austausch zwischen den stark wachsenden Räumen Ostermündigen und Münchenbuchsee durch diverse künftige Realisierungen (etwa dem Strassenverkehrsamt) zunehmen wird. Der ÖV ist auf dieser Strecke gegenüber dem Auto heute aber nicht konkurrenzfähig, das müsste dringend geändert werden. Sonst entsteht genau auf der heute schon belasteten Linie (via Wankdorf/Zollikofen) oder auf den Ausweichrouten (via Ittigen) ein zusätzlicher Druck auf die Strasse.	x			Die Kombination trägt nicht zu Lösung Linie 36 bei. Zudem besteht Problem wegen unterschiedlicher Fahrzeuggrösse, da nicht auf beiden Linien dieselbe Busgrösse eingesetzt wird..
24	Privatperson Zollikofen	Ja	Variante 0b (Abstimmung Fahrpläne Bus/RBS zur Umsteigermöglichkeit): Da der Busverkehr zwischen Worblaufen und Unterzollikofen nur im abendlichen Feierabendverkehr an einigen Tagen durch Stau beeinträchtigt ist, verkehren die Busse meist fahrplanmässig. In anderen Fällen ist dies für die Busfahrgäste ersichtlich und sie können auf die RBS umsteigen. Dies ist jedoch heute nicht möglich, da die Abfahrtszeiten der Busse an Steinibach Bahnhof identisch sind mit den Abfahrtszeiten der RBS-Züge in Steinibach. Die Ermöglichung einer Stauumgehung wäre also ohne Neuorganisation auch schon heute einfach möglich, indem die Ankunft der Busse in Steinibach Bahnhof um wenige Minuten vorverlegt würde.	x			Die Verspätungsprobleme in der Abenspitze sind zwar am grössten, aber sie treten auch zu anderen Zeiten auf. Fahrplanvorschlag (Vorverlegung Steinibach) löst Problem der Linie 36 nicht.
25	Privatperson Zollikofen	Nein		x			
26	Privatperson Zollikofen	Nein		x			
27	Privatperson Zollikofen	Ja	Mehr Details betr. Integration der Linie 34	x			
28	Privatperson Zollikofen	Nein		x			
29	Privatperson Zollikofen	Nein		x			
30	Privatperson Zollikofen	Ja	Der direkte Zugang zu Wankdorf und Breitenrain muss gewährleistet werden können.	x			
31	Privatperson Zollikofen	Nein		x			
32	Privatperson Zollikofen	Nein		x			
33	Privatperson Zollikofen	Nein		x			

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
34	Privatperson Zollikofen	Ja	- Umsteigemöglichkeit auf Busline 36 bzw. Linie 106/107 ist ein Bedürfnis			x	Dies ist im Rahmen der Umsetzung des Angebotskonzeptes Friesenberg zu prüfen, jedoch nicht zulasten des S-Bahn-Anschlusses.
35	Privatperson Zollikofen	Ja	Ich verweise wiederum auf die Auswirkungen des Verkehrsmanagement Bern Nord, das aufgrund fehlender Erfahrungen faktisch nicht berücksichtigt wird, das jedoch zentral für das künftige Angebot bezüglich Fahrplanstabilität sein wird. Je nach Resultat des Pilotbetriebs kann eine andere Variante (bspw. Variante 0) die attraktive Lösung sein: Kein Abbau, bisheriges bekanntes Angebot und dank flüssigem Verkehr auf der Bernstrasse in der Regel Fahrplanstabilität.	x			vgl. Antwort zu Nr. 2
36	Privatperson Zollikofen	Nein		x			



5.3.3 «Frage 3.3: Buslinien 34/36: Sind Sie mit der Bewertung und den Folgerungen zu den im Vordergrund stehenden Varianten einverstanden (vgl. Kapitel 3.3–3.6)?

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bern	Eher Ja	Unseres Erachtens gilt es die Netzstruktur zu stärken, indem die verschiedenen Bevölkerungs- und Wirtschaftsräume mittels geeigneter Verbindungen gut verknüpft werden. Entsprechend erachten wir attraktive Tangentialverbindungen für die Nutzung des öV und für das Umsteigen vom MIV auf den öV als wichtig.	x			Dies sind auch wichtige Grundsätze der regionalen Planungen.
2	Ittigen	k.A.		x			
3	Münchenbuchsee	Ja		x			
4	Zollikofen	Eher Nein	Die Bewertung der Fahrplanstabilität bei der Variante 3a ist in Frage gestellt, insbesondere wegen dem Teilabschnitt Unterzollkofen bis zum Mc Donald's-Kreisel. Bei ganzheitlicher Betrachtung der Matrix auf Seite 48 (Abbildung 19) ist kaum ein Mehrwert ersichtlich (nur bei 19 von 84 Bewertungen resultiert eine Verbesserung).	x			Fahrplanstabilität kann verbessert werden, auch weil Strecke Worblaufen - Unterzollkofen neu busfrei ist, was mehr Flexibilität für die Steuerung des Verkehrs zugunsten des ÖV mit sich bringt.
5	EVP Münchenbuchsee	Ja		x			
6	FDP Zollikofen	Nein		x			
7	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	Eher Nein	Wir bevorzugen die Aufhebung des Süd-Astes der Linie 36.	x			Gänzliche Aufhebung Südast wegen Erschliessungslücke nicht zielführend.
8	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Abbildung 19 (Variantenbewertung) zeigt schon auf den ersten Blick, dass es im Vergleich zum Ist-Zustand mehr Verschlechterungen als Verbesserungen gibt. Nur in zwei der insgesamt 98 Felder sind markante Verbesserungen ersichtlich; 17 Felder zeigen kleine Verbesserungen – 33 Felder weisen auf Verschlechterungen hin (6 davon auf mittlere oder gar markante Verschlechterungen). Entscheidend für eine abschliessende Beurteilung ist natürlich die Gewichtung der verschiedenen Kriterien und die Frage, welche Priorität haben sollen. Unseres Erachtens hätte auch die Variante 0+ in den Vergleich in Abbildung 19 einbezogen werden sollen.</li> <li>▶ Auffällig ist, dass alle 6 dargestellten Varianten bezüglich Transportkette und Reisezeit von/nach Bern-Breitenrain sowie bezüglich Betriebskosten schlechter abschneiden als die heutige Buslinien 34/36. Trotzdem werden die Varianten 3a und 3b favorisiert. Es wird mit zusätzlichen Betriebskosten von 250'000 Franken für die Variante 3a gerechnet, mit weiteren Zusatzkosten von 500'000 – 600'000 Franken für die Variante 3b (neue Linie 35 bis Bahnhof Zollikofen statt nur bis Station Worblaufen, d.h. kein doppelter Umsteigezwang von heute durchgehender Busverbindung auf S-Bahn zwischen Worblaufen und Bahnhof Zollikofen). Es ist zweifelhaft, ob ein solcher Mehraufwand angesichts des offensichtlichen Nachteils der unterbrochenen Busverbindung in Kauf genommen werden soll. Der damit erzielbare Mehrwert gegenüber der heutigen Lösung ist nicht ersichtlich, wenn davon ausgegangen wird, dass zusätzliches Umsteigen-Müssen für Busbenutzende schlimmer ist als ein paar Minuten (einkalkulierbare, weil chronische) Verspätung.</li> </ul>			x	Variante 0+ ist aus Kostengründen und wegen eindeutigem Überangebot Münchenbuchsee – Zollikofen nicht zweckmässig.
9	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Eher Nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Eher nein.</li> <li>▶ Die Abbildung 19 (Variantenbewertung) zeigt schon auf den ersten Blick, dass es im Vergleich zum Ist-Zustand mehr Verschlechterungen als Verbesserungen gibt. Nur in zwei der insgesamt 98 Felder sind markante Verbesserungen ersichtlich; 17 Felder zeigen kleine Verbesserungen – 33 Felder weisen auf Verschlechterungen hin (6 davon auf mittlere oder gar markante Verschlechterungen). Entscheidend für eine abschliessende Beurteilung ist natürlich die Gewichtung der verschiedenen Kriterien und die Frage, welche Priorität haben sollen. Unseres Erachtens hätte auch die Variante 0+ in den Vergleich in Abbildung 19 einbezogen werden sollen.</li> <li>▶ Auffällig ist, dass alle 6 dargestellten Varianten bezüglich Transportkette und Reisezeit von/nach Bern-Breitenrain sowie bezüglich Betriebskosten schlechter abschneiden als die heutige Buslinien 34/36. Trotzdem werden die Varianten 3a und 3b favorisiert. Es wird mit zusätzlichen Betriebskosten von 250'000 Franken für die Variante 3a gerechnet, mit weiteren Zusatzkosten von 500'000–600'000 Franken für die Variante 3b (neue Linie 35 bis Bahnhof Zollikofen statt nur bis Station Worblaufen, d.h. kein doppelter Umsteigezwang von heute durchgehender Busverbindung auf S-Bahn zwischen Worblaufen und Bahnhof Zollikofen). Es ist zweifelhaft, ob ein solcher Mehraufwand angesichts des offensichtlichen Nachteils der</li> </ul>			x	vgl. Antwort zu Nr. 8

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			unterbrochenen Busverbindung in Kauf genommen werden soll. Der damit erzielbare Mehrwert gegenüber der heutigen Lösung ist nicht ersichtlich, wenn davon ausgegangen wird, dass zusätzliches Umsteigen-Müssen für Busbenutzende schlimmer ist als ein paar Minuten (einkalkulierbare, weil chronische) Verspätung.				
10	Grünliberale Zollikofen GLP	Ja	▶	x			
11	SP Münchenbuchsee	Eher Nein	Die Bestvariante bringt in der Bewertung eigentlich keine Verbesserung.	x			Die Bestvariante bringt v.a. in Bezug auf Fahrplanstabilität und Betriebssicherheit Vorteile.
12	SVP Münchenbuchsee	Ja		x			
13	IGöV Bern	Ja		x			
14	VCS Region Bern	Eher Nein	- Die Abbildung 19 (Variantenbewertung) zeigt schon auf den ersten Blick, dass es im Vergleich zum Ist-Zustand mehr Verschlechterungen als Verbesserungen gibt. Nur in zwei der insgesamt 98 Felder sind markante Verbesserungen ersichtlich; 17 Felder zeigen kleine Verbesserungen – 33 Felder weisen auf Verschlechterungen hin (6 davon auf mittlere oder gar markante Verschlechterungen). Entscheidend ist natürlich die Gewichtung der verschiedenen Kriterien und die Frage, welche Priorität haben sollen. - Auffällig ist, dass alle 6 dargestellten Varianten bezüglich Transportkette und Reisezeit von/nach Bern-Breitenrain sowie bezüglich Betriebskosten schlechter abschneiden als die heutige Buslinien 34/36. Trotzdem werden die Varianten 3a und 3b favorisiert. Es wird mit zusätzlichen Betriebskosten von 250'000 Franken für die Variante 3a gerechnet, mit weiteren Zusatzkosten von 500'000 – 600'000 Franken für die Variante 3b (neue Linie 35 bis Bahnhof Zollikofen statt nur bis Station Worblaufen, d.h. kein doppelter Umsteigezwang von heute durchgehender Busverbindung auf S-Bahn zwischen Worblaufen und Bahnhof Zollikofen). Es ist zweifelhaft, ob ein solcher Mehraufwand angesichts des offensichtlichen Nachteils der unterbrochenen Busverbindung in Kauf genommen werden soll. Der damit erzielbare Mehrwert gegenüber der heutigen Lösung ist nicht ersichtlich, wenn davon ausgegangen wird, dass zusätzliches Umsteigen-Müssen für Busbenutzende schlimmer ist als ein paar Minuten (einkalkulierbare, weil chronische) Verspätung.			x	vgl. Antwort zu Nr. 8
15	Verein BuchsiMobil	Eher Nein	Mit relativ grossem Aufwand und Zusatzkosten werden für die Linien 34/36 nur punktuelle Verbesserungen erreicht. Die Abbildung 19 (Variantenbewertung) zeigt, dass es im Vergleich zum Ist-Zustand eher mehr Verschlechterungen als Verbesserungen gibt. Wie erwähnt, müsste auch der Zusatznutzen für die Attraktivität der neuen Buslinien noch ausgewiesen werden.			x	vgl. Antwort zu Nr. 8
16	BLS AG	Ja		x			
17	RBS	Eher Nein	Abbildung 19, Variante 3a, Aspekt Fahrplanstabilität: Die Fahrplanstabilität kann mit dieser Variante grundsätzlich gesteigert werden. Diese ist aber von diversen Faktoren abhängig: Verkehrsmanagement auf dem Abschnitt Steinibach–Unterzollikofen, Buspriorisierung am Bärenkreisel in Münchenbuchsee. Zudem muss im Fahrplan die Pufferzeit der Linie 36 zwingend in Münchenbuchsee eingeplant werden, damit die pünktliche Abfahrtszeit an diesem Endpunkt stattfinden kann. Ansonsten besteht die Gefahr von regelmässigen Anschlussbrüchen in Zollikofen und Unterzollikofen. Mit der Fahrplanvorschlag für die Variante 3a würde keine Verbesserung der Fahrplanstabilität erreicht werden, sogar eher eine Verschlechterung gegenüber heute. Die Abbildung 19 ist schwierig zu interpretieren, da sich die Aussagen auf den gesamten Korridor Münchenbuchsee-Breitenrain bezieht. Je nach Kriterium fallen die Bewertungen für die einzelnen Teilabschnitte unterschiedlich aus (z.B. muss die örtliche Erschliessung für Steinibach oder Zollikofen Kreuz unterschiedlich bewertet werden).			x	vgl. Antwort zu Nr. 8
18	Privatperson	Ja		x			
19	Privatperson Münchenbuchsee	Nein	siehe vorangehende Anmerkungen	x			
20	Privatperson Münchenbuchsee	Eher Ja	Erschliessung Saalanlage und Sportzentrum sind nicht präzise beschrieben.	x			
21	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
22	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
23	Privatperson Zollikofen	Eher Nein	Vgl. vorherige Frage	x			
24	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
25	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
26	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
27	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
28	Privatperson Zollikofen	Eher Nein	Die Transportketten in der Grafik auf Seite 48 nicht ganz nachvollziehbar. Ich sehe das Ziel, aber nicht den Start. Und es beinhaltet zwar den Vergleich mit dem Ist, aber mir fehlt der Bezug auf den Bedarf. Z.B. wie viele Reisende wollen wirklich von Münchenbuchsee z.B. nach Unterzollikofen reisen? Auf Anhieb wirkt die Verbindung ohne Umsteigen zwischen Unterzollikofen nach Wankdorf relevanter, als eine Verbindung zwischen Münchenbuchsee und Unterzollikofen ohne Umsteigen.			x	Variante 3b trägt dem Rechnung, ist aber wegen der Mehrkosten unverhältnismässig.
29	Privatperson Zollikofen	Nein		x			
30	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
31	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
32	Privatperson Zollikofen	k.A.		x			
33	Privatperson Zollikofen	Nein	- jede Art der Verlängerung der Buslinie 34 führt zu Fahrplan-Instabilität. D.h. Variantenbewertung bzgl. Fahrplanstabilität verschlechtert sich gegenüber der heutigen Linienführung.	x			
34	Privatperson Zollikofen	Nein	Siehe vorstehende Bemerkungen!	x			
35	Privatperson Zollikofen	Ja		x			

5.3.4 «Frage 3.4: Buslinien 34/36: Sind Sie mit den Empfehlungen zur Bestvariante 3a einverstanden (Kapitel 5)»?

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bern	Nein	Die Linie 35 sollte bis Zollikofen weitergeführt werden (Var. 3b). Dadurch werden der Charakter der heutigen Tangentiallinie 36 beibehalten, regionale Bevölkerungs- und Arbeitsschwerpunkte verbunden (Breitenrain mit Bern-Nord) und der Hauptbahnhof Bern entlastet. Diese Verbindung inklusive einer Parallelführung zwischen Worblaufen und Zollikofen (Bahn und Bus) ist zielführend, um den öV massgeblich zu stärken und als echte Alternative zum MIV zu positionieren (kein resp. weniger Umsteigen). In diesem Zusammenhang werden öV-Bevorzugungsmassnahmen (z.B. Verkehrsdosierung MIV) und ein verstärktes Verkehrsmanagement (im Raum Bern-Nord) als zielführend und notwendig angesehen. (s. Stellungnahme)			x	Var. 3b ist angebotsseitig besser als 3a, kostenseitig aber unverhältnismässig.
2	Ittigen	Eher Ja	Vor einem Variantenentscheid sollte auch noch die fehlende Variante (Ist-Zustand der Linie 36 mit ÖV-Bevorzugungsmassnahmen) geprüft werden.	x			Das im Jahr 2021 eingeführte Verkehrsmanagement (VM) brachte bis anhin keine massgebenden Verbesserungen für den Busverkehr und gemäss Aussagen TBA sind auch keine weiteren Verbesserungen absehbar. Die Kommission Verkehr unterstützt jedoch das Ziel, dass das aktuelle Angebotskonzept beibehalten werden soll und stellt dem Kanton gegenüber entsprechende Forderungen zum VM auf (vgl. Kapitel 2)
3	Münchenbuchsee	Eher Ja	Nachteil: keine direkte Verbindung mehr bis Breitenrain	x			
4	Zollikofen	Nein	Vergleiche bisherige Antworten, insbesondere zur bisherigen Fahrplanstabilität von Linie 34 und S9.	x			
5	EVP Münchenbuchsee	k.A.		x			
6	FDP Zollikofen	Nein		x			
7	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	Eher Nein	Die Verkehrsüberlastung zwischen den Stationen Unterzollikofen und Zollikofen dürfte weiterhin zu Verspätungen führen.	x			
8	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Eher Nein	Die Variante 3a schneidet im Vergleich zu den anderen geprüften Varianten nur besser ab, weil sie die grösste Verbesserung punkto Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit bringt. Wie eingangs dargelegt, sollten die Voraussetzungen in dieser Hinsicht primär und zuerst durch das Verkehrsmanagement Bern-Nord (VMBN) konsequent angestrebt und auch erzielt werden. Abgesehen vom Vorteil in Bezug auf Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit weist auch die Variante 3a keine markanten Vorteile gegenüber der heutigen Lösung auf, die auch die erwarteten Mehrkosten von CHF 250'000 rechtfertigen könnten. Kommt dazu, dass auch die Abstimmung auf den Bahnersatz-Busbetrieb abends, der auch der Quartierserschliessung in Zollikofen dient, und die Ausgestaltung der Option zur Erschliessung des Sportzentrums Hirzenfeld nicht abschliessend geklärt ist. Deshalb scheint zumindest vorläufig die Weiterführung der bisherigen Buslinien keine schlechtere Lösung zu sein. Man weiss da, was man hat.	x			vgl. Antwort zu Nr. 2
9	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Eher Nein	Eher nein. Die Variante 3a schneidet im Vergleich zu den anderen geprüften Varianten nur besser ab, weil sie die grösste Verbesserung punkto Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit bringt. Wie eingangs dargelegt, sollten die Voraussetzungen in dieser Hinsicht primär und zuerst durch das Verkehrsmanagement Bern-Nord (VMBN) konsequent angestrebt und auch erzielt werden. Abgesehen vom Vorteil in Bezug auf Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit weist auch die Variante 3a keine markanten Vorteile gegenüber der heutigen Lösung auf, die auch die erwarteten Mehrkosten von CHF 250'000 rechtfertigen könnten. Kommt dazu, dass auch die Abstimmung auf den Bahnersatz-Busbetrieb abends, der auch der Quartierserschliessung in Zollikofen dient, und die Ausgestaltung der Option zur Erschliessung des Sportzentrums Hirzenfeld nicht abschliessend geklärt ist. (Die als Variante vorgeschlagene Wiederaufnahme des Bahnbetriebs der S9 von 21 bis 00.30 Uhr dürfte alles andere als realistisch sein; eine Quartierserschliessung in Zollikofen mit dem Bus bliebe abends nötig). Deshalb scheint zumindest vorläufig die Weiterführung der bisherigen Buslinien keine schlechtere Lösung zu sein. Man weiss da, was man hat.	x			vgl. Antwort zu Nr. 2

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
10	Grünliberale Zollikofen GLP	Eher Ja	Wir begrüßen die Tatsache sehr, dass die Gebiete Geisshubel/Erlachplatz besser an den Bahnhof Zollikofen angebunden werden. In der Studie zu den Verkehrsdrehscheiben ist der Bahnhof Zollikofen eine regionale Verkehrsdrehscheibe innerhalb der Kernagglomeration. Aufgrund dieser Ergebnisse wäre sicherlich zu überprüfen, ob nicht doch die Variante 3b zielführend wäre.	x			vgl. Antwort zu Nr. 2
11	SP Münchenbuchsee	k.A.		x			
12	SP Zollikofen (1)	k.A.	Empfohlene Angebotsvariante 3a Wie im Bericht verschiedentlich erwähnt wird (bspw. Seite 57, erster Satz), hängt die Umsetzung der empfohlenen Variante 3a von weiteren Busbevorzugungsmassnahmen im Korridor Bernstrasse zwischen Münchenbuchsee und Worblaufen ab - Bevorzugungsmassnahmen, die die SP Zollikofen selbstverständlich sehr unterstützt, welche aber gemäss Bericht zurzeit offen sind. Uns ist nicht klar, wieso die Realisierung entsprechender Massnahmen in den nächsten Jahren nicht realistisch sein soll (Seite 39, Schluss Variante 0), fehlt doch hierfür jegliche Begründung! Ebenso ist nicht einsichtig, weshalb gerade jetzt Änderungen an der Linienführung angestrebt werden. Es wird an einer zurzeit ungeklärten Verkehrssituation herumoperiert: Wie im Bericht festgehalten (Seite 18) "soll" (!) der öffentliche Busverkehr vom Verkehrsmanagement Nord profitieren; aber, wir zitieren - "wieweit damit die Fahrplanstabilitätsprobleme entschärft werden, werden die praktischen Betriebserfahrungen in diesem Jahr noch zeigen". Das heisst im Klartext, es wird ein Busverkehrskonzept für Zollikofen empfohlen ohne Kenntnis zu haben, wie sich das Verkehrsmanagement Bern Nord auswirkt und welche Konsequenzen dies auf den Busbetrieb insbesondere der Linie 36 hat. Positiv wäre allerdings zur Kenntnis zu nehmen, dass die mit der Variante 3a entstehende Bus-Lücke zwischen Worblaufen und Unterzollikofen eine zusätzliche Möglichkeit bieten würde, das Verkehrsmanagement wirkungsvoll zu gestalten, indem der Privatverkehr vor Unterzollikofen dosiert zurückgehalten werden könnte, zugunsten des fahrplangebundenen Busbetriebes.	x			vgl. Antwort zu Nr. 2
13	SP Zollikofen (2)	k.A.	Indessen soll ausgerechnet mit der vorgeschlagenen Variante 3a auch eine nicht hinnehmbare Angebotsverschlechterung für die Benutzerinnen und Benutzer der Linie 34 eingeführt werden. Die SP Zollikofen kann nicht akzeptieren, dass in der heutigen Zeit des Klimawandels das Angebot im öffentlichen Verkehr statt ausgebaut nun sogar zurückgebaut werden soll: Neu ist ab 19 Uhr der Halbstundentakt bis Mitternacht eingeplant gegenüber dem aktuellen Viertelstundentakt bis 21 Uhr mit anschliessendem 20-Minuten-Takt. Am Sonntagmorgen verschlechtert sich das Angebot ebenfalls zwischen 08.30 Uhr und 12.00 Uhr. Die SP Zollikofen hat kein Verständnis für die Meinung der Projektverfasser, die dies als «nicht wesentliche Verschlechterung» (Seite 60) einstufen. Ein positiver Aspekt der Variante 3a ist immerhin festzuhalten: Sollten verbesserte Rahmenbedingungen für die Einführung dieser Variante in absehbarer Zeit erreicht werden, ergäbe sich mit dem Zusammenschluss der «Dorflinie» 34 mit der Linie 36 in der Tat eine schnelle, umsteigefreie Verbindung der westlichen und zentralen Quartiere von Zollikofen mit dem wichtigen Knotenpunkt Bahnhof Zollikofen. Das würde zu einer erheblichen Beschleunigung der Reisen Richtung Lyss - Biel, Jegenstorf - Solothurn und Burgdorf - Emmental führen. Diese überregionalen ÖV-Verbindungen würden im Freizeit- und Berufsverkehr für Familien und Berufstätige von Zollikofen stark aufgewertet und damit konkurrenzfähiger gegenüber dem privaten Motorfahrzeug.		x		Randstundenangebot gemäss heutigem Bahnersatzangebot Bern Bahnhof - Zollikofen wird bei Variante 3a weitergeführt => Bericht wird entsprechend angepasst.
14	SP Zollikofen (3)	k.A.	Weitere Varianten: Hinsichtlich der im Bericht aufgeführten weiteren Varianten halten wir fest: Variante 1 und 5 lösen das Problem der Fahrplanstabilität der Buslinie 36 unter heutigen Verhältnissen kaum. Für die Varianten 2 und 4 gelten die gleichen Vorbehalte wie für die Variante 3a, teilweise sogar noch in verstärktem Masse. Variante O bleibt somit für die Linie 34 und damit für Zollikofen die beste.	x			vgl. Antwort zu Nr. 2
15	SVP Münchenbuchsee	Eher Ja	Anschluss der Buslinien am Bahnhof Münchenbuchsee verbessern			x	Volle Einbindung Bahnhof Münchenbuchsee in Linie 36 nicht zweckmässig machbar (zu viele Nachteile, z.B. würden die wichtigeren Anschlüsse in Zollikofen verschlechtert).
16	IGöV Bern	Ja		x			

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
17	VCS Region Bern	Eher Nein	Die Variante 3a schneidet im Vergleich zu den anderen geprüften Varianten nur besser ab, weil sie die grösste Verbesserung punkto Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit bringt. Wie eingangs dargelegt, sollten die Voraussetzungen in dieser Hinsicht primär und zuerst durch das Verkehrsmanagement Bern-Nord (VMBN) konsequent angestrebt und auch erzielt werden. Abgesehen vom Vorteil in Bezug auf Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit weist auch die Variante 3a keine markanten Vorteile gegenüber der heutigen Lösung auf, die auch die erwarteten Mehrkosten von CHF 250'000 rechtfertigen könnten. Kommt dazu, dass auch die Abstimmung auf den Bahnersatz-Busbetrieb abends, der auch der Quartiererschliessung in Zollikofen dient, und die Ausgestaltung der Option zur Erschliessung des Sportzentrums Hirzenfeld nicht abschliessend geklärt ist. (Die als Variante vorgeschlagene Wiederaufnahme des Bahnbetriebs der S9 von 21 bis 00.30 Uhr dürfte alles andere als realistisch sein; eine Quartiererschliessung in Zollikofen mit dem Bus bliebe abends nötig). Deshalb scheint zumindest vorläufig die Weiterführung der bisherigen Buslinien keine schlechtere Lösung zu sein. Man weiss da, was man hat.	x	x		vgl. Antworten zu Nr. 2 und Nr. 13
18	Verein BuchsiMobil	Eher Nein	Wenn schon die Linien 34 und 36 zusammengelegt werden, müsste die Variante 4 (im Vergleich zu Variante 3a) unbedingt noch eingehender geprüft und allenfalls in Zollikofen noch optimiert werden. Dreh- und Angelpunkt dieser Linie wären die S-Bahn-Anschlüsse am Bahnhof Zollikofen (der Breitenrainplatz könnte so via Wankdorf und Tramlinie 9 erreicht werden). Die Variante 4 mit nur eine Strecke auf der Bernstrasse in Zollikofen käme einem Hub am Bahnhof Zollikofen am besten entgegen, weil dadurch Ortsteile von Zollikofen besser an den Bahnhof angebunden würden. Die priorisierte Variante 3a schneidet im Vergleich zu den anderen geprüften Varianten nur besser ab, weil damit grösste Verbesserung punkto Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit erwartet wird. Darüber hinaus weist auch die Variante 3a keine markanten Vorteile gegenüber der heutigen Lösung auf, die auch die erwarteten Mehrkosten von jährlich CHF 250'000 rechtfertigen könnten.			x	Variante 4 hat andere gewichtige Nachteile (Verlust Zentrumsbedienung)
19	BLS AG	Ja		x			
20	RBS	Eher Nein	<p>Unter der Voraussetzung, dass die Linie 36 mit zusätzlichen Infrastrukturmassnahmen stabilisiert werden kann, wäre das heutige Angebotskonzept aus Fahrgastsicht aus Sicht RBS nach wie vor die beste Lösung. Falls die Machbarkeit von betriebsstabilisierenden Massnahmen nicht gegeben ist, müssten angebotsseitige Massnahmen getroffen werden, wobei die aufgezeigten Varianten ebenfalls gewisse Anpassungen (s.u.) erforderlich machen. Von allen untersuchten Varianten, wäre die Variante 3a weiterzuverfolgen, welche folgende Vorteile hat:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Verknüpfung der Linie 34 und 36 gemäss Variante 3a führt zu betrieblichen Vorteilen für die Linie 34, da die Vorgaben des Arbeitszeitgesetzes leichter eingehalten werden können.</li> <li>▶ Mit den heutigen Fahrlagen von S8/S9 kann die Fahrplanstabilität mit dieser Variante bei geschickter Fahrplangestaltung grundsätzlich gesteigert werden. Der Erfolg der Variante 3a hängt von diversen Faktoren ab, welche aus unserer Sicht zwingend realisiert werden müssen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Linie 41 muss zwingend ganztägig geführt werden, damit der wichtige Anschluss Münchenbuchsee &lt;-&gt; Worblental zumindest teilweise gewährleistet werden kann.</li> <li>- Verkehrsmanagement auf dem Abschnitt Steinibach-Untierzollikofen, Buspriorisierung am Bärenkreisel in Münchenbuchsee.</li> </ul> </li> <li>▶ Wie bereits oben ausgeführt, muss im Fahrplan die Pufferzeit der Linie 36 zwingend in Münchenbuchsee eingeplant werden, damit hier pünktliche Abfahrtszeiten zu garantieren, um regelmässige Anschlussbrüche in Zollikofen und Untierzollikofen zu verhindern. Diese Anforderung kollidiert mit der heutigen Schlaufenfahrt in Münchenbuchsee. Wartezeiten können nur am Endpunkt einer Linie abgewartet werden, nicht an Unterwegshaltestellen. Um dies zu erreichen, braucht es zusätzliche bauliche Massnahmen, damit auf eine Schlaufenfahrt verzichtet werden kann.</li> <li>▶ Mit der Verknüpfung handelt man sich gleichzeitig ein nicht unerhebliches Risiko ein, da sich die Fahrlagen der S8 und/oder S9 in einigen Jahren aufgrund übergeordneter Entscheide ändern kann. Dadurch könnten sich die Umsteigezeiten bei einer Linie, welche Anschlüsse auf zwei zentrale Umsteigeknoten (Untierzollikofen und Zollikofen) herstellt, plötzlich gravierend verlängern, was sich auf die Fahrgastnachfrage nachteilig auswirken würde.</li> <li>▶ Das gleiche trifft zu für eine Umsteigebeziehung von der Linie 36 auf die Linie 41 in Zollikofen, da die Linie 41 vom Knoten Papiermühle her aufgebaut wird und gute Umsteigeanschlüsse in Zollikofen eher zufällig sind.</li> </ul>	x		Verlegung der Pufferzeit auf Münchenbuchsee möglich, bedingt aber eine Verkürzung der Busenschleife in Münchenbuchsee und verhindert vermutlich die Option einer Erschliessung Sportanlagen Hirzi.	

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			► Aber auch für den Linienabschnitt der Linie 35 müssten Infrastrukturmassnahmen umgesetzt werden, um die Fahrzeiten gegenüber dem MIV möglichst attraktiv zu halten (bspw. Realisierung Neuenschwanderstrasse, Belagssanierung Stauffacherstrasse). Ob der status quo oder die Variante 3a als Bestvariante resultiert, hängt somit davon ab, ob die beschriebenen Begleitmassnahmen realisiert werden können. Es ergibt sich folgende Priorisierung: 1. Priorität: Status quo mit flankierenden betriebsstabilisierenden Massnahmen 2. Priorität: Variante 3a mit flankierenden baulichen Massnahmen 3. Priorität: Status quo				
21	Privatperson	Eher Nein	Eine durchgängige Linie ausserhalb der Stosszeiten könnte in Betracht gezogen werden			x	Verschiedene Linienführungen Stosszeiten und übrige Zeiten nicht kundenfreundlich
22	Privatperson Münchenbuchsee	Nein	siehe vorangehende Anmerkungen	x			
23	Privatperson Münchenbuchsee	Eher Ja	Falls der Bahnfahrplan bleibt wie heute ist es zweifelhaft, ob die Anschlüsse in Zollikofen von Münchenbuchsee her gewährleistet werden. Die Reserve scheint künftig vollständig im Hirzenfeld eingebaut zu sein.	x			Anschlussqualität kann mit vorgeschlagener Bestvariante verbessert werden.
24	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
25	Privatperson Münchenbuchsee	Eher Ja	Sie ist pragmatisch, aber wie erwähnt antizipiert sie zu wenig künftige Veränderungen. Zudem besteht wenig Austausch zwischen dem in Zollikofen erschlossenen Gebiet und dem in Münchenbuchsee erschlossenen. Es werden also zwei Linien zusammengelegt als pragmatisch gute Lösung, die aber von fast niemandem voll ausgeschöpft werden. Sprich: Es wird wenige Nutzer geben, die von Münchenbuchsee bis beispielsweise ins Gebiet des ehemaligen Blindenheims fahren werden. Ich favorisiere daher eine weitere Variante: Den Erhalt der heutigen Linie 36, aber die Führung via Ittigen nach Ostermundigen. Das brächte eine zusätzliche Erschliessung für beide Räume.	x			Kann nicht zur Problemlösung Linie 36 beitragen.
26	Privatperson Zollikofen	Nein		x			
27	Privatperson Zollikofen	Nein	Vgl. vorherige Frage	x			
28	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
29	Privatperson Zollikofen	Nein	Variante 5 ist die beste	x			
30	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
31	Privatperson Zollikofen	Eher Nein	Dass eine Linientrennung durchaus vertretbar ist (aufgrund des grossen Umsteigevolumens beim Bhf Zollikofen), damit bin ich einverstanden. Aber die Trennung ist aus meiner Sicht am falschen Ort. In Worblaufen fährt der Grossteil der Reisenden in beide Richtungen durch (vgl. Seite 30). Ich denke daher, dass in Worblaufen keine Trennung stattfinden sollte. Beim Bhf Zollikofen wäre eine Trennung logischer.			x	Ein Trennung in Zollikofen ergibt betrieblich keine gute/wirtschaftliche Lösung (unwirtschaftliche Fahrzeugumläufe auf beiden resultierenden Linienästen)
32	Privatperson Zollikofen	Nein		x			
33	Privatperson Zollikofen	Eher Ja		x			
34	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
35	Privatperson Zollikofen	Nein	Nein. Die Relation Unterzollikofen - Worblaufen hat nicht den grössten Einfluss auf die Verspätungen und nur diese wird nun gekappt.	x			
36	Privatperson Zollikofen	Nein	Nicht einverstanden, weil sich die Fahrplanstabilität der "neuen" Linie 36 verringert. Die Staus in beiden Richtungen auf der Bernstrasse werden zu Verspätungen führen und die Kundenzufriedenheit verschlechtern.	x			Die Line 36 muss weiterhin teilweise über die Bernstrasse geführt werden, um die Erschliessungsqualität

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
							sicherzustellen. Mit dem VM RBN werden Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität ÖV umgesetzt.
37	Privatperson Zollikofen	Nein	Eine gut funktionierende Buslinie wird in eine instabile integriert ohne Kenntnis der Erfahrungen mit dem Verkehrsmanagement Bern Nord; ein Abbau des Angebotes wie auf dem Ast der heutigen Linie 34 am Abend und am Sonntag ist in Anbetracht des Klimawandels nicht akzeptabel. Bitte Aus- und nicht Abbau des öffentlichen Verkehrs. Im übrigen fehlen verschiedene Aspekte: Die Erschliessung Hirzenfeld ist auf heutiger Basis schlicht nicht möglich, einerseits zeitlich und andererseits in Anbetracht des Zustandes der Zufahrtsstrasse. Auch wurde der Aspekt des Umsteigens in Unterzollikofen ignoriert: Mit der gewählten Variante 3 wird zusätzliches Umsteigevolumen in Unterzollikofen generiert. Wer nach Münchenbuchsee fährt und auf 3 Minuten Zeitgewinn verzichtet, aber neu mit Koffer und Kinderwagen in Unterzollikofen - ohne wie in Zollikofen Passarelle benutzen zu müssen - umsteigen wird. Die heutige Station Unterzollikofen ist aber bereits jetzt in den Stosszeiten zu klein und zu eng.	x			Auf Infrastrukturbedarf für Option Sportanlagen wird hingewiesen. Umsteigeproblem in Unterzollikofen sind nicht zu erwarten, insb. keine Verschlechterung.
38	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
39	Privatperson Zollikofen	Ja		x			



5.3.5 Frage 3.5: Buslinien 34/36: «Sind Sie einverstanden mit dem Umstand, dass die Buslinie 36 zwischen Worblaufen und Unterzollikofen aufgetrennt wird zugunsten einer besseren Fahrplanstabilität und klareren, nachfragegerechteren Angebotsgestaltung?»

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bern	Eher Ja	Ja, wir sind mit der Auftrennung der Linie 36 einverstanden; die Linie 35 soll aber bis Bahnhof Zollikofen weitergeführt werden, damit aus diesem Raum weiterhin eine Direktverbindung in den Raum Bern Breitenrain besteht. s. Stellungnahme	x			Die Frage 3.5: Linienauftrennung Worblaufen - Unterzollikofen ist in den vorangehenden Fragen bereits abgehandelt, insb. mit der vorangehenden Frage 3.4 Bestvariante (daher hier keine Wiederholung).
2	Ittigen	Eher Nein	Es besteht die Gefahr, dass die neue Linie 35 Worblaufen-Bern Breitenrain (Südast der heutigen Linie 36) sich als weniger attraktiv für Ittigen erweist: 1) Keine direkte Busverbindung mehr nach Münchenbuchsee via Zollikofen (neu umsteigen in Worblaufen und Zollikofen) → Rückgang der Nachfrage befürchtet 2) Siedlungsentwicklung im Gebiet Löchligut-Worblaufen (Aarerau, Hammerwerke, Metropark) und gestärkte Naherholungsnutzung im Aareraum werden nicht genügend berücksichtigt --> Anbindung an die Bahnhöfe Wankdorf und Worblaufen verbessern (auch am Samstag ein Taktangebot anbieten, vgl. dazu unsere Stellungnahme zum Regionalen Angebotskonzept ÖV 2026-2029 vom 20.10.2022.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
3	Münchenbuchsee	Ja	Die Anschlusszeiten in Worblaufen müssen gewährleistet sein.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
4	Zollikofen	Eher Nein	Damit fällt eine direkte Verbindung von Zollikofen zum Bahnhof Wankdorf resp. Breitenrain weg, was eine klare Verschlechterung darstellt. Das Fahrplanangebot am Abend und an den Wochenenden ist ungenügend und wird als unangemessener und unverhältnismässiger Rückschritt beurteilt.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
5	EVP Münchenbuchsee	Ja		x			
6	FDP Zollikofen	Nein		x			
7	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	Eher Ja	Wir schlagen vor, die Aufspaltung der Linie 36 beim Bahnhof Zollikofen vorzunehmen. Zudem schlagen wir vor, eine Aufhebung des Süd-Asts zu prüfen.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
8	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Nein	Auch wenn über 80 Prozent der Buspassagiere von und nach Münchenbuchsee beim Bahnhof Zollikofen aus- oder zusteigen, müsste ein knapper Fünftel der Fahrgäste bei der vorgeschlagenen Auftrennung der heutigen Buslinie 36 zusätzlich umsteigen, um weiter nach Unterzollikofen, Worblaufen, Wankdorf und Breitenrain fahren zu können. Dieser Nachteil schmälert die Attraktivität des öV und könnte zu einem Rückgang der öV-Benutzung führen. Ob die gewonnene Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit diesen Verlust kompensieren oder gar zu einem zusätzlichen Umsteigen auf den öV führen könnte, ist zweifelhaft. Jedenfalls sollte das Risiko eines Verlusts an öV-Passagieren nicht in Kauf genommen werden, solange die versprochenen Möglichkeiten des Verkehrsmanagements Bern-Nord punkto Stauvermeidung und Busbevorzugung nicht konsequent ausgeschöpft sind.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
9	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Nein	Nein. Auch wenn über 80 Prozent der Buspassagiere von und nach Münchenbuchsee beim Bahnhof Zollikofen aus- oder zusteigen, müsste ein knapper Fünftel der Fahrgäste bei der vorgeschlagenen Auftrennung der heutigen Buslinie 36 zusätzlich umsteigen, um weiter nach Unterzollikofen, Worblaufen, Wankdorf und Breitenrain fahren zu können. Dieser Nachteil schmälert die Attraktivität des öV und könnte zu einem Rückgang der öV-Benutzung führen. Ob die gewonnene Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit diesen Verlust kompensieren oder gar zu einem zusätzlichen Umsteigen auf den öV führen könnte, ist zweifelhaft. Jedenfalls sollte das Risiko eines Verlusts an öV-Passagieren nicht in Kauf genommen werden, solange die versprochenen Möglichkeiten des Verkehrsmanagements Bern-Nord punkto Stauvermeidung und Busbevorzugung nicht konsequent ausgeschöpft sind. Die durchgehende Busverbindung zwischen dem Bahnhof Zollikofen und Worblaufen ist auch wichtig für die Feinerschliessung der Quartiere entlang der Bernstrasse, insbesondere auf dem S-Bahn-freien Stück zwischen der RBS-Station Unterzollikofen und dem Bahnhof Zollikofen.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
10	Grünliberale Zollikofen GLP	Eher Ja	1. Die Fahrplanstabilität der heutigen Linie 36 sollte zuerst im Vollbetrieb des Verkehrsmanagements Bern Nord geprüft und optimiert werden. Die Dosierungen sollen diesbezüglich ausgereizt werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			<p>2. Die Verbindung Zollikofen - Steinibach, Zollikofen - Wankdorf und Zollikofen - Breitenrain wird mit der Variante 3a deutlich schlechter. Der Bahnhof Zollikofen liegt am Rande von Zollikofen. Für den Grossteil der Bevölkerung von Zollikofen stellt dies eine Verschlechterung dar.</p> <p>3. Ja, der Strassenabschnitt Worblaufen-&gt;Untierzollikofen könnte ohne Buslinie neu in das Verkehrsmanagement Bern Nord aufgenommen werden und als Dosierstrecke fungieren. Die Strasse ist im Abschnitt Steinibach - Untierzollikofen eine einseitige Kernfahrbahn. Im heutigen Zustand wird der Velostreifen von den im Stau stehenden Fahrzeugen in Richtung Untierzollikofen andauernd überstellt und das Vorbeifahren mit dem Velo gestaltet sich sehr schwierig bis unmöglich. Hier sind mit oder ohne Auftrennung der Buslinie dringendst Massnahmen für das Velo zu ergreifen.</p>				
11	SP Münchenbuchsee	Eher Ja	Während der BEA wünscht sich die Bevölkerung von Münchenbuchsee weiterhin einen BEA Bus.	x			Dies ist nicht Bestandteil der vorliegenden Angebotsplanung.
12	SVP Münchenbuchsee	Eher Ja	Wir sehen in der durchgängigen Fahrt der heutigen Linie 36 jedoch weiterhin Bedarf. Diese bietet den Fahrgästen eine bequeme und vor allem sichere Direktfahrt ohne Umsteigen zu müssen. Die Fahrgäste, die den Stau zu Stosszeiten und somit eine Verzögerung nicht in Kauf nehmen wollen, können bereits heute einen naheliegenden Bahnhof wie beispielsweise den Hauptbahnhof Bern, Wankdorf oder Worblaufen ansteuern um von da aus nach Münchenbuchsee zu reisen.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
13	IGöV Bern	Ja		x			
14	VCS Region Bern	Eher Nein	Auch wenn über 80 Prozent der Buspassagiere von und nach Münchenbuchsee beim Bahnhof Zollikofen aus- oder zusteigen, müsste ein knapper Fünftel der Fahrgäste bei der vorgeschlagenen Auftrennung der heutigen Buslinie 36 zusätzlich umsteigen, um weiter nach Untierzollikofen, Worblaufen, Wankdorf und Breitenrain fahren zu können. Dieser Nachteil schmälert die Attraktivität des öV und könnte zu einem Rückgang der öV-Benutzung führen. Ob die gewonnene Fahrplanstabilität und Anschlussicherheit diesen Verlust kompensieren oder gar zu einem zusätzlichen Umsteigen auf den öV führen könnte, ist zweifelhaft. Jedenfalls sollte das Risiko eines Verlusts an öV-Passagieren nicht in Kauf genommen werden, solange die versprochenen Möglichkeiten des Verkehrsmanagements Bern-Nord punkto Stauvermeidung und Busbevorzugung nicht konsequent ausgeschöpft sind. Die durchgehende Busverbindung zwischen dem Bahnhof Zollikofen und Worblaufen ist auch wichtig für die Feinerschliessung der Quartiere entlang der Bernstrasse, insbesondere auf dem bahn-freien Stück zwischen der RBS-Station Untierzollikofen und dem Bahnhof Zollikofen.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
15	Verein BuchsiMobil	Nein	Dies Variante mindert die Attraktivität der bestehenden Verbindung markant. Entscheide dazu sollten daher erst gefällt werden, wenn sich zeigt, dass das Verkehrsmanagement Bern Nord nicht die gewünschte Wirkung erzielt (Verflüssigung der Ortsdurchfahrten) und an neuralgischen Stellen keine Busbevorzugung realisiert werden kann.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
16	BLS AG	Ja		x			
17	RBS	Eher Nein	Nur wenn alle Anforderungen erfüllt werden können (siehe vorangegangene Frage), kann eine Linienauftrennung unter dem Strich positiv gewertet werden. Ansonsten ist der IST-Zustand mit flankierenden Massnahmen nach wie vor die bessere Lösung.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
18	Privatperson	Nein	Entspannte direkt Verbindung Münchenbuchsee Wankdorf Stadt Bern	x			
19	Privatperson Münchenbuchsee	Nein	siehe vorangehende Kommentare Ganz klar NEIN!	x			
20	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
21	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
22	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
23	Privatperson Münchenbuchsee	Eher Ja	Es ist sicher besser als Variante 1, die für Münchenbuchsee für ein (nicht mehr wachsendes) Gebiet leichte Vorteile und für alle anderen massive Nachteile bringen würde (noch mehr Umstiege).	x			

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
24	Privatperson Zollikofen	Nein	Vgl. vorherige Frage	x			
25	Privatperson Zollikofen	Nein	persönliche Verschlechterung meines Arbeitsweges	x			
26	Privatperson Zollikofen	Nein	Die Linien müssen alle in Unterzollikofen zusammen geführt werden	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
27	Privatperson Zollikofen	Nein	Das ist von mir aus nicht realistisch. Umsteigen in Worblaufen auf die RBS nach Unterzollikofen und erneutes warten auf den Bus ist nicht nachvollziehbar. Das Problem Bernstrasse ist aktuell zwischen Unterzollikofen und Zollikofen via Kreuzkreisel und dieses Problem bleibt bestehen. Dieses Problem ist nur zu umgehen, wenn der Bus ab Unterzollikofen über die Haltestelle Lüfteren via Hirzenfeld geführt wird und dann via Geisshubel über die Schulhausstrasse nach Kreuz weiter nach Zollikofen/Münchenbuchsee.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
28	Privatperson Zollikofen	Nein	Siehe Antwort zur vorherigen Frage.	x			
29	Privatperson Zollikofen	Nein		x			
30	Privatperson Zollikofen	Nein	Die direkte Busverbindung nach Bern muss ermöglicht werden, ohne dass man umsteigen muss.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
31	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
32	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
33	Privatperson Zollikofen	Nein	Nein. Die Relation Unterzollikofen - Worblaufen hat nicht den grössten Einfluss auf die Verspätungen und nur diese wird nun gekappt.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
34	Privatperson Zollikofen	Nein	Die neue Linie 36 wird eine verschlechterte Fahrplanstabilität ausweisen als die bestehende Linie 34. Die neue Linie 35 wird wahrscheinliche ein verbesserte Fahrplanstabilität aufweisen, da sie verkürzt wird gegenüber der bestehenden Linie 36. Will heissen, neu wird die Linie 35 eine bessere Stabilität ausweisen, dies zulasten der neuen Linie 36.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
35	Privatperson Zollikofen	Nein	Siehe Antwort auf vorherige Fragen	x			
36	Privatperson Zollikofen	Nein		x			

5.3.6 Frage 3.6: Buslinien 34/36: Sind Sie einverstanden mit der Annahme, dass mittelfristig nicht mit ausreichender Sicherheit wirksame ÖV-Bevorzugungsmassnahmen im Bereich der Bernstrasse zwischen Münchenbuchsee und Worblaufen getroffen werden können und daher das Angebot entsprechend anzupassen ist?»

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bern	Nein	Wir erachten es als falsches Signal, das öV-Angebot anzupassen. Ursache für die Verspätungen im öV ist der zunehmende MIV mit einer sehr schlechten Auslastung (Pendlerverkehr mit ca. 1.2 Personen / PW). Mit Blick auf die klimapolitischen Herausforderungen ist ein Ausbau der Strassenkapazitäten im Raum Zollikofen nicht zielführend. Die regionale Verkehrsplanung muss mit einem Mobilitätsmanagement reagieren: der MIV ist zu dosieren, das Verkehrsmanagement auszubauen sowie der öV zu bevorzugen und zu attraktiveren. Nur mit einer konsequenten Verkehrsplanung zugunsten des Umweltverbundes (öV, Fuss- und Velo) und einem hohen Druck auf dem MIV können die raum- und klima-sparenden Verkehrsmittel gestärkt werden und die regionalpolitischen und verkehrlichen Ziele mittelfristig erreicht werden. Ab März 2023 kann das Verkehrsmanagement Region Bern Nord voraussichtlich den Vollbetrieb aufnehmen (vgl. Bericht, 18); Es ist angezeigt, zuerst eine Erfolgskontrolle dieser Massnahmen abzuwarten, bevor ein Umsetzungsentscheid bezüglich dem öV-Angebot im Raum Bern-Zollikofen getroffen wird. Vorübergehend sind stärkere Massnahmen im Rahmen des Verkehrsmanagement (VM) Bern-Nord mit Mehrkosten notwendig, damit das VM mittelfristig greift und der öV bevorzugt werden kann. Beispielsweise müsste der MIV zwischen Tiefenau (oder schon vorher) und Worblaufen-Kreisel dosiert und zurückgehalten werden, um dem Bus ab Worblaufen nordwärts konsequent bei Bedarf Priorität zu gewähren (vgl. Bericht, Grafik «Variantenbewertung: Fahrplanstabilität/Kosten» S.94). Eine konsequente Dosierung ist ebenfalls in der Gegenrichtung notwendig. s. Stellungnahme	x			Das im Jahr 2021 eingeführte Verkehrsmanagement (VM) brachte bis anhin keine massgebenden Verbesserungen für den Busverkehr und gemäss Aussagen TBA sind auch keine weiteren Verbesserungen absehbar. Die Kommission Verkehr unterstützt jedoch das Ziel, dass das aktuelle Angebotskonzept beibehalten werden soll und stellt dem Kanton gegenüber entsprechende Forderungen zum VM auf (vgl. Kapitel 2)
2	Ittigen	Eher Nein	Solange der Ist-Zustand der Linie 36 mit ÖV-Bevorzugungsmassnahmen nicht geprüft wurde, kann dazu keine Aussage gemacht werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
3	Münchenbuchsee	Eher Ja	Keine Ampeln beim Bären.	x			Eine Ampel wäre für Linie 36 vorteilhaft.
4	Zollikofen	Nein	Auswirkungen Verkehrsmanagement Bern Nord (nach definitiver Einführung) müssen miteinbezogen und berücksichtigt werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
5	EVP Münchenbuchsee	Ja		x			
6	FDP Zollikofen	Nein		x			
7	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	k.A.	Wir verstehen die Frage nicht. Die Linguistik ist etwas speziell.	x			
8	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Nein	Alle Beteiligten haben darauf hinzuwirken und dafür zu sorgen, dass die versprochenen ÖV-Bevorzugungsmassnahmen im Rahmen des Verkehrsmanagements Bern-Nord (VMBN) ab sofort zügig eingeführt und konsequent umgesetzt werden. Die Gemeinden haben sich an den Kosten beteiligt und haben nun Anspruch darauf, dass die versprochenen Vorteile für die Bevölkerung (keine Staus mehr im Siedlungsgebiet) und für den öffentlichen Verkehr (keine Busse mehr, die auf der Bernstrasse im Stau stecken bleiben) auch rasch realisiert werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
9	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Nein	Nein. Alle Beteiligten haben darauf hinzuwirken und dafür zu sorgen, dass die versprochenen ÖV-Bevorzugungsmassnahmen im Rahmen des Verkehrsmanagements Bern-Nord (VMBN) ab sofort zügig eingeführt und konsequent umgesetzt werden. Die Gemeinden haben sich an den Kosten beteiligt (Zollikofen mit CHF 143'000) und haben nun Anspruch darauf, dass die versprochenen Vorteile für die Bevölkerung (keine Staus mehr im Siedlungsgebiet) und für den öffentlichen Verkehr (keine Busse mehr, die auf der Bernstrasse im Stau stecken bleiben) auch rasch realisiert werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
10	Grünliberale Zollikofen GLP	Eher Ja	Wahrscheinlich ist es so, dass das Verkehrsmanagement nicht die genügende Wirkung bringt, um die Fahrplanstabilität zu gewährleisten. Nach Möglichkeit ist zuerst das Verkehrsmanagement zu optimieren. Auf der Bernstrasse in Zollikofen sind nicht nur aus der Warte ÖV Überlegungen anzustellen. Es muss ein Gesamtkonzept erarbeitet werden, das auch Fussgänger, Velofahrer und den MIV miteinbezieht.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
11	SP Münchenbuchsee	Eher Nein	Die Ergebnisse des Verkehrsmanagement sind abzuwarten.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
12	SVP Münchenbuchsee	Eher Ja	Wir sehen in der durchgängigen Fahrt der heutigen Linie 36 jedoch weiterhin Bedarf. Diese bietet den Fahrgästen eine bequeme und vor allem sichere Direktfahrt ohne Umsteigen zu müssen. Die Fahrgäste, die den Stau zu Stosszeiten und somit eine Verzögerung nicht in Kauf nehmen wollen, können bereits heute einen naheliegenden Bahnhof wie beispielsweise den Hauptbahnhof Bern, Wankdorf oder Worblaufen ansteuern, um von da aus nach Münchenbuchsee zu reisen.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
13	IGöV Bern	Ja		x			
14	VCS Region Bern	Nein	Alle Beteiligten haben darauf hinzuwirken und dafür zu sorgen, dass die versprochenen ÖV-Bevorzugungsmassnahmen im Rahmen des Verkehrsmanagements Bern-Nord (VMBN) ab sofort zügig eingeführt und konsequent umgesetzt werden. Die Gemeinden haben sich an den Kosten beteiligt und haben nun Anspruch darauf, dass die versprochenen Vorteile für die Bevölkerung (keine Staus mehr im Siedlungsgebiet) und für den öffentlichen Verkehr (keine Busse mehr, die auf der Bernstrasse im Stau stecken bleiben) auch rasch realisiert werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
15	Verein BuchsiMobil	Nein	Dieser Schluss ist voreilig und nicht belegt. Es ist abzuwarten, welche Wirksamkeit das Verkehrsmanagement Bern Nord entfalten wird.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
16	BLS AG	Ja		x			
17	RBS	Eher Ja	Variante 3a benötigt ebenfalls zusätzliche baulichen Massnahmen.		x		Trifft zu, an der Haltestelle Unterzollikofen müssen zwei Busse gleichzeitig halten können (wird in Bericht aufgenommen). Die weiteren Infrastrukturen betreffen die Option Sportanlagen und eine allfällige Änderung der Linienführung, bzw. Elimination der langen Schlaufenfahrt Münchenbuchsee.
18	Privatperson Münchenbuchsee	Eher Nein	siehe vorangehende Kommentare	x			
19	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
20	Privatperson Münchenbuchsee	Eher Nein	Warum soll es nicht möglich sein, an den Kreiseln Lichtanlagen zu installieren, die dem Bus Vortritt gewähren?	x			
21	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
22	Privatperson Münchenbuchsee	Nein	Das ist eine absolute Bankrotterklärung, die nur dazu führen wird, dass man diese Aussage als nächste auch über andere Abschnitte tätigen muss. Es gäbe eine Lösung: Eine Mittelspur analog Waldeck-Industrie Zollikofen. Dazu müsste der Strassenraum zwar zwischen Zieleimärkt und Unterzollikofen leicht erweitert werden, aber genau auf diesem Abschnitt verfügen die Häuser über schon fast überdurchschnittlich grosse Vorplätze. Durch nur etwa 1 Meter Enteignung könnte es also möglich sein, die Strasse soweit zu verbreitern, dass der Bus in der Mitte durchfahren kann. Ja, das kostet - aber das ist der Preis des Bevölkerungswachstums. Und vielleicht muss sich hier auch die Frage stellen, ob nicht das Geld noch mehr priorisiert werden soll in den wachsenden Regionen und nicht in Mini-Dörfern. Es wäre die Aufgabe der Regionalkonferenz, solche Diskussionen anzustossen.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1 Eine solche Enteignung wäre politisch/baulich schwer umsetzbar.
23	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
24	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
25	Privatperson Zollikofen	Nein		x			
26	Privatperson Zollikofen	Ja	Ich kann dies nicht ganz einschätzen. Aber leider bin ich diesbezüglich skeptisch, dass auf der Strasse zielführend reguliert wird. Das Problem wäre nicht halb so gross, wenn nicht ca. 80% der Autos nur mit einer Person alleine besetzt wären.	x			

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
27	Privatperson Zollikofen	k.A.		x			
28	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
29	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
30	Privatperson Zollikofen	Nein	Die Verspätungen haben kein gravierendes Ausmass angenommen	x			Die Verspätungen sind chronisch, daher besteht Handlungsbedarf
31	Privatperson Zollikofen	Eher Nein	Dieselben Massnahmen müssten auf der gesamten Bernstrasse in Zollikofen ergriffen werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
32	Privatperson Zollikofen	Nein	Im Bericht wird nirgends begründet, weshalb nicht auch kurzfristige Bevorzugungsmassnahmen für den öffentlichen Verkehr möglich sind, bspw. Lichtsignal mit Busvortritt oder Variante wie bei Einfahrt Bus in Unterzollikofen.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
33	Privatperson	k.A.		x			
34	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
35	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
36	Privatperson Zollikofen	Eher Ja	Ich kann dies nicht ganz einschätzen. Aber leider bin ich diesbezüglich skeptisch, dass auf der Strasse zielführend reguliert wird. Das Problem wäre nicht halb so gross, wenn nicht ca. 80% der Autos nur mit einer Person alleine besetzt wären.	x			
37	Privatperson Zollikofen	Nein		x			

5.3.7 «Frage 3.7: Buslinien 34/36: Sind Sie dem ausgearbeiteten Angebotskonzept einverstanden (vgl. Kapitel 6.1)?»

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bern	Eher Nein	Die Linie 35 soll bis nach Zollikofen geführt werden, um mit einer direkten Tangentiallinie regionale Bevölkerungs- und Arbeitsschwerpunkte zu verbinden. s. Stellungnahme	x			Die Frage 3.7: Ausgearbeitetes Angebotskonzept ist in den vorangehenden Fragen bereits abgehandelt, insb. mit der vorangehenden Frage 3.4 Bestvariante (daher hier keine Wiederholung).
2	Ittigen	Eher Nein	Siehe Kommentare hiervoor	x			
3	Münchenbuchsee	Ja		x			
4	Zollikofen	Nein	Mit der Zusammenführung der Linien 34 und 36 wird die Line 34 dem hohen Risiko der Fahrplaninstabilität ausgesetzt. Das bewerten wir negativ und befürworten zum heutigen Zeitpunkt ein Beibehalten der aktuellen Situation. Zumindest, bis die Auswirkungen des Verkehrsmanagement Bern Nord (nach definitiver Einführung) bekannt und miteinbezogen sind. Zum beabsichtigten Taktfahrplan abends und am Sonntagmorgen: Diese Anpassung wird, entgegen der Aussage im Projektbericht, für Zollikofen als wesentliche Verschlechterung taxiert.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
5	EVP Münchenbuchsee	Ja		x			
6	FDP Zollikofen	Nein		x			
7	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	Eher Nein	Siehe vorherige Begründungen.	x			
8	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Eher Nein	Eher nein, weil wir die Bestvariante aus den oben dargelegten Gründen nicht unterstützen, solange die Möglichkeiten des VMBN nicht ausgeschöpft sind. Taktverdichtungen und andere Verbesserungen bei den Betriebszeiten werden grundsätzlich unterstützt und sollen – falls an den bisherigen Linien festgehalten wird – auch für diesen Linien angestrebt werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
9	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Eher Nein	Eher nein, weil wir die Bestvariante aus den oben dargelegten Gründen nicht unterstützen, solange die Möglichkeiten des VMBN nicht ausgeschöpft sind. Taktverdichtungen und andere Verbesserungen bei den Betriebszeiten werden grundsätzlich unterstützt und sollen – falls an den bisherigen Linien festgehalten wird – auch für diesen Linien angestrebt werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
10	Grünliberale Zollikofen GLP	Eher Ja	Der Wegfall der Direktverbindungen Zollikofen - Steinibach, Zollikofen - Wankdorf und Zollikofen - Breitenrain ist sicherlich ein Verlust. Die Gebiete Geisshubel/Erlachplatz sind besser an den Bahnhof Zollikofen angebunden. Das ist besser.	x			
11	SP Münchenbuchsee	k.A.		x			
12	SVP Münchenbuchsee	Ja		x			
13	IGöV Bern	Eher Ja	Für das Abendangebot sind zwar 2 Varianten aufgeführt, beide jedoch nicht wirklich realistisch. (Mit Variante 1 müssten die aus Sicherheitsgründen abends geschlossenen Bahnhöfe Bern Felsenau und Bern Tiefenau wieder geöffnet werden oder mit einer separaten Buslinie erschlossen werden, Variante 2 bringt einen unerwünschten Attraktivitätsverlust wegen Taktausdünnung und Umstiegswang am Bahnhof Unterzollikofen.) Innovativ (und attraktiv) könnte eine Abendbuslinienführung im Dreieck Bern Bahnhof - Unterzollikofen Bahnhof - Zollikofen Hirzenfeld - Unterzollikofen Bahnhof - Zollikofen Bahnhof - Münchenbuchsee Hüslimoos - Zollikofen Bahnhof - Unterzollikofen Bahnhof - Bern Bahnhof sein.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
14	VCS Region Bern	Eher Ja	Eher ja, sofern die Möglichkeiten des VMBN zuerst ausgeschöpft werden und die favorisierte Variante wirklich umgesetzt wird. Taktverdichtungen und andere Verbesserungen bei den Betriebszeiten werden grundsätzlich unterstützt und sollen – falls an den bisherigen Linien festgehalten werden sollte – auch für diesen Fall angestrebt werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
15	Verein BuchsiMobil	Eher Nein	Eher nein, weil wir die Bestvariante aus den oben dargelegten Gründen nicht unterstützen, solange die Möglichkeiten des Verkehrsmanagements Bern Nord nicht ausgeschöpft sind. Taktverdichtungen und andere Verbesserungen bei den Betriebszeiten werden grundsätzlich unterstützt und sollen – falls an den bisherigen Linien festgehalten wird – auch für diesen Linien angestrebt werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
16	BLS AG	Ja		x			
17	RBS	Eher Ja	Das Angebotskonzept (Bestvariante 3a) ist aus unserer Sicht von allen ausgearbeiteten Varianten die beste Alternative zum (immer noch besseren) IST-Zustand. Nicht einverstanden sind wir allerdings mit dem Fahrplanvorschlag für diese Variante.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
18	Privatperson	Eher Nein	Siehe andere Kommentare	x			
19	Privatperson Münchenbuchsee	Nein	siehe vorangehende Kommentare	x			
20	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
21	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
22	Privatperson Münchenbuchsee	Eher Nein	Wie erwähnt bevorzuge ich nicht aufgeführte Varianten in Kombination mit einer Neukonzeption der Linie 40-41 nach Ostermundigen/Muri oder einen ÖV-Korridor in Zollikofen zu Lasten des Ausbaus von Gebieten mit keinem oder wenig Bevölkerungswachstum. Das tut weh, aber geht nicht anders.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
23	Privatperson Zollikofen	Eher Ja	Viele gute Vorschläge, mit Ausnahme der Buslücke Worblaufen/Unterzollikofen	x			
24	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
25	Privatperson Zollikofen	Nein	Verschlechterung gegenüber heute (sonntags)	x			
26	Privatperson Zollikofen	Ja	wenn mehr Details bekannt sind	x			
27	Privatperson Zollikofen	Eher Nein	Grundsätzlich sind viele Aspekte sehr gut. Die Trennung zwischen Unterzollikofen und Worblaufen finde ich nicht gut (wie vorgängig beschrieben).	x			
28	Privatperson Zollikofen	Nein		x			
29	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
30	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
31	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
32	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
33	Privatperson Zollikofen	Nein	Abgesehen von der Trennung der Linie Unterzollikofen - Worblaufen klingt es plausibel.	x			
34	Privatperson Zollikofen	Eher Nein	siehe vorgängige Antworten	x			
35	Privatperson Zollikofen	Nein	Siehe Antworten auf die vorherigen Fragen: Ohne die Auswirkungen Verkehrskonzept Bern-Nord zu kennen, ohne Evaluation flankierender Massnahmen überzeugt der Bericht nicht. Zudem ist eine massive Angebotsverschlechterung auf der Linie 34 am Abend und Sonntag schlicht unverständlich im Zeitalter des Klimawandels. Der öff. Verkehr ist auszubauen und nicht abzubauen! Wieso die Autoren im Bericht dies auf Seite 60 als "nicht wesentliche Verschlechterung" taxieren ist tendenziös und einzig dem gewünschten Resultat geschuldet!	x			vgl. Antwort zu Nr. 1



5.3.8 «Frage 3.8: Buslinien 34/36: Soll die Neuerschliessung des Sportzentrums Hirzi aus Ihrer Sicht zusammen mit der Neukonzeption der Buslinien 34 und 36 umgesetzt werden?»

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bern	k.A.		x			
2	Ittigen	k.A.		x			
3	Münchenbuchsee	Ja		x			
4	Zollikofen	Eher Nein	Grundsätzlich wird das Angebot begrüsst. Der Aegelseeweg zum Sportzentrum Hirzi ist eng (kein Kreuzen möglich) und im Mischverkehr geführt. Es ist zu überprüfen, ob die Strasse für den Gelenkbus genügt. Ebenfalls ist aufzuzeigen, wie ein Gelenkbus wenden kann und wo der Platzbedarf für eine Wendeschleife auszuscheiden ist. Ebenso ist wohl auch wetterbedingt mit vielen Leerfahrten auf diesem Abschnitt zu rechnen. Eine Weiterführung der Linie ins Hirzi ist noch genauer zu untersuchen, die Kosten zu evaluieren und zu einem späteren Zeitpunkt zu beschliessen. Dabei ist die Erschliessung tendenziell nicht mit einem fahrplangesteuerten Linienbus (z. B. Rufbus oder Ähnliches) anzustreben.	x			Auf Details muss in der nächsten Planungsphase eingegangen werden, in Zusammenhang mit der Umsetzungsplanung Bestvariante 3a. Die Prüfung von alternativen Angebotsformen zum Linienbetrieb war nicht Teil des Auftrags.
5	EVP Münchenbuchsee	Ja		x			
6	FDP Zollikofen	Eher Nein		x			
7	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	Ja		x			
8	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Eher Ja	Unabhängig davon, welche Konzeption weiterverfolgt wird, ist die ÖV-Erschliessung des Sportzentrums Hirzenfeld unbedingt jetzt vertieft zu prüfen. Die jetzt vorgeschlagene Lösung bringt dem Raum Münchenbuchsee nichts. Es sind auch die oben geschilderten Alternativen in Betracht zu ziehen. Eine öV-Erschliessung ist aufgrund der Parlaments- und Volksentscheide von 2009 zur damals neu formierten Trägerschaft des Sportzentrums angezeigt. Eine Lösung für eine öV-Erschliessung des «Hirzi» und der Saal- und Freizeitanlage muss jetzt aktiv und kreativ gesucht werden; die Suche darf nicht nochmals auf Jahre hinaus vertagt werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 4
9	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Eher Ja	Eher Ja. Unabhängig davon, welche Konzeption weiterverfolgt wird, ist die ÖV-Erschliessung des Sportzentrums Hirzenfeld unbedingt jetzt vertieft zu prüfen. Ob die (nur rudimentär) vorgeschlagene Option die geeignete Lösung ist, ist jedoch zweifelhaft. Es sind auch die oben geschilderten Alternativen in Betracht zu ziehen. Eine öV-Erschliessung ist aufgrund der Parlaments- und Volksentscheide von 2009 zur damals neu formierten Trägerschaft des Sportzentrums angezeigt. Eine Lösung für eine öV-Erschliessung des «Hirzi» muss jetzt aktiv und kreativ gesucht werden; die Suche darf nicht nochmals auf Jahre hinaus vertagt werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 4
10	Grünliberale Zollikofen GLP	Eher Ja	Kommt darauf an, wer die Kosten trägt und wie viele Nutzer es gäbe. Die heutige Strasse zum Hirzi ist auf ca. 500m nur ca. 4m breit. Im Hirzi gibt es einen riesigen Parkplatz, was viel Verkehr generiert. Ausserdem ist trotz Fahrverbot mit Zubringer regelmässig Schleichverkehr Zollikofe-Münchenbuchsee unterwegs. Zudem hat es an schönen Tagen viel Velo- und Fussverkehr auf diesem Abschnitt ohne jegliche Veloinfrastruktur oder Fussweg. Grundsätzlich liegt das Hirzi von Zollikofen aus in Geh- oder Velodistanz. Eine Verbesserung der Velo- und Fussweginfrastruktur zwischen der Kirchlindachstrasse und dem Sportzentrum wäre sicherlich günstiger und zielführender.	x			vgl. Antwort zu Nr. 4
11	SP Münchenbuchsee	Eher Ja	Die Erschliessung ist auch von Münchenbuchsee her sicherzustellen. Ansonsten ist sie für die Einwohner von Münchenbuchsee nicht attraktiv!	x			vgl. Antwort zu Nr. 4
12	SP Zollikofen	k.A.	Erschliessung Sportzentrum «Hirzi» Aus der Sicht der SP Zollikofen kann mittelfristig auf die Erschliessung des Sportzentrums mit einem öffentlichen Verkehrsmittel nicht verzichtet werden. Ob ein Gelenkbus auf dem heutigen Verbindungssträsschen Seite Zollikofen überhaupt eingesetzt	x			vgl. Antwort zu Nr. 4

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			werden könnte, bleibt allerdings genau abzuklären (Gewicht, Breite, Kurvenradien). Hierfür drängen sich eher kleinere und flexibler einsetzbare Verkehrsmittel auf.				
13	SVP Münchenbuchsee	Ja		x			
14	IGöV Bern	Ja		x			
15	VCS Region Bern	Eher Ja		x			
16	Verein BuchsiMobil	Eher Ja	Ja, aber mit einem für beide Trägergemeinden (Münchenbuchsee und Zollikofen) gleichwertigen Angebot. Die vorgeschlagene Option ist erfüllt diese Anforderung nicht. Dazu sind noch geeignete Alternativen (inkl. Erschliessung Saalanlage Münchenbuchsee) zu prüfen und es sind die Kosten zulasten der Gemeinden auszuweisen. Da die Badi ein Schönwetterbetrieb ist, sollten auch Transport-Leihsysteme in die Prüfung der Alternativen einbezogen werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 4
17	BLS AG	Ja		x			
18	RBS	Nein	Die Standzeit der kombinierten Linie 34/36 muss aus unserer Sicht zwingend nach Münchenbuchsee verlegt werden, nur so kommen die Vorteile dieser Variante zum Tragen. Das bedeutet aber gleichzeitig, dass auf die Verlängerung ins Sportzentrum Hirzi verzichtet werden muss.	x			vgl. Antwort zu Nr. 4
19	Privatperson	Ja	Ringbus zwischen Münchenbuchsee - hirzi - zollikofen - Bahnhof - hofwilstrasse - Münchenbuchsee	x			vgl. Antwort zu Nr. 4
20	Privatperson Münchenbuchsee	Nein	Das bringt dem Hirzi etwas, der arbeitenden Bevölkerung von Münchenbuchsee überhaupt nichts. Das Gros der verkauften Abonnemente dürfte an Pendler und nicht an Freizeitsportler gehen.	x			vgl. Antwort zu Nr. 4
21	Privatperson Münchenbuchsee	Eher Ja	Vermutlich fehlt allerdings über das Jahr gesehen das nötige Fahrgastpotential, es könnte aber bei einer Rundfahrt auch die Verbindungen zwischen Zollikofen und Münchenbuchsee verbessern.	x			vgl. Antwort zu Nr. 4
22	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
23	Privatperson Zollikofen	Eher Ja	Da die ÖV-Erschliessung des Sportzentrums Hirzi aus fahrplantechnischen und produktionsbedingten Gründen von Zollikofen her erfolgen muss, ergibt sich für das Bus-Angebot ein betriebliches Problem: Das Zufahrtssträsschen von Zollikofen zum Sportzentrum (Aegelseeweg) ist so schmal, dass ein Bus auf einer Strecke von ca. 500 m mit anderen Motorfahrzeugen nicht kreuzen kann. Ausserdem sind Fussgänger und Velofahrer auf dem Zufahrtsweg unterwegs. Es ist zu prüfen, ob für den Bus ein mit Signalen geregelter Einbahnbetrieb eingerichtet werden kann oder ob der Aegelseeweg zwingend verbreitert werden muss. Auf eine ÖV-Erschliessung des Sportzentrum kann aber mittelfristig nicht verzichtet werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 4
24	Privatperson Münchenbuchsee	Ja	Ich sähe hier sogar einen potentiellen Rundkurs. Denn in ihren Überlegungen nicht berücksichtigt ist, dass Münchenbuchsee wegen dem starken Bevölkerungswachstum der letzten Jahre neuen Schulraum schaffen muss. Eine Option stellt die Saal- und Freizeitanlage da, die heute schon provisorisch als Kindergarten genutzt wird. Sollte dem so sein, macht es Sinn, zu überlegen, ob die Linie nicht von da weiterfahren könnte zur Oberdorfstrasse.	x			vgl. Antwort zu Nr. 4
25	Privatperson Zollikofen	Eher Ja	Zu bestimmten Jahreszeiten/Wetterbedingungen/Uhrzeiten dürfte der Buszweig in Hirzi gut ausgelastet sein. Bei anderen Konstellationen dürfte er ziemlich leer sein. Eventuell kann das Busangebot entsprechend fokussiert werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 4
26	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
27	Privatperson Zollikofen	k.A.		x			
28	Privatperson Zollikofen	Nein	Wer in die Badi will, soll laufen oder mit dem Velo. Für diesen Umweg ist die Nachfrage ins Sportzentrum zu klein und braucht zuviel Rollmaterial und Chauffeure/eusen	x			vgl. Antwort zu Nr. 4
29	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
30	Privatperson Zollikofen	k.A.		x			

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
31	Privatperson Zollikofen	Nein	Das Sportzentrum Hirzenfeld wurde früher schon einmal mit dem ÖV erschlossen. Schlecht vorstellbar ist, dass dieses Angebot heute von Interesse zeigt. Höchstens zur Badesaison im Sommer während zwei Monaten im Jahr, sind Fahrgäste zu erwarten. Ebenfalls ist die Zufahrtsstrasse aus Zollikofen, bereits heute zum Kreuzen mit zwei PW's eher eng.	x			vgl. Antwort zu Nr. 4
32	Privatperson Zollikofen	Nein		x			
33	Privatperson Zollikofen	Nein	Der Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der gegenwärtigen Strasse ist unmöglich. Allenfalls wäre ein grosszügiger Ausbau mit Trottoir und separater Velospur notwendig.	x			vgl. Antwort zu Nr. 4
34	Privatperson Zollikofen	Eher Ja	Wenn nicht zu Lasten der Verbindung Unterzollikofen -	x			
35	Privatperson Zollikofen	Eher Nein	Bedarf ist klar nachzuweisen	x			
36	Privatperson Zollikofen	Eher Nein	Badegäste verwenden im Sommer das Fahrrad.	x			
37	Privatperson Zollikofen	Nein	Für die Neuerschliessung des Sportzentrums - was an sich wünschenswert wäre - ist eine fundiertere und seriösere Abklärung zu machen. Der Bericht ist zu diesem Thema schlicht unbrauchbar, da er weder die Strassenverhältnisse noch sinnvolle Alternativen (Rufbus, autonom fahrender Kleinbus, je nach Wetter sehr unterschiedliche Personenfrequenzen von kaum Kunden (schlechtes Wetter) bis Überlastung (schönes Wetter) etc. nicht miteinbezieht.	x			vgl. Antwort zu Nr. 4

5.3.9 «Frage 3.9: Buslinien 34/36: Soll aus Ihrer Sicht die betriebliche Verknüpfung der neuen Linie 35 in Worblaufen mit der Linie 33 umgesetzt werden?»

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bern	Eher Nein	Der Gemeinderat sieht die Verknüpfung der zukünftigen Linie 35 (Breitenrain – Worblaufen) mit der Linie 33 (Worblaufen – Bremgarten) aufgrund der unterschiedlichen Benutzerpotentiale als kritisch. Die Fortsetzung der Linie 35 in den Raum Zollikofen bietet ein grösseres Potential als die Verknüpfung mit Linie 33 (resp. nach Bremgarten). s. Stellungnahme		x		Aufgrund der geplanten Wiederaufnahme des Versuchsbetriebs der Verlängerung des Buslinie 33 von Worblaufen nach Ittigen ist diese Option inzwischen obsolet geworden => Bericht wird angepasst
2	Ittigen	k.A.		x			
3	Münchenbuchsee	k.A.		x			
4	Zollikofen	Ja		x			
5	EVP Münchenbuchsee	k.A.		x			
6	FDP Zollikofen	Nein		x			
7	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	k.A.		x			
8	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Eher Ja	Wir befürworten die neue Linie 35 zum aktuellen Zeitpunkt nicht. Falls Sie dennoch realisiert werden sollte, befürworten wir die Verknüpfung mit der Linie 33.	x			
9	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Eher Ja	Eher Ja. Wir befürworten die neue Linie 35 zum aktuellen Zeitpunkt nicht. Falls Sie dennoch realisiert werden sollte, befürworten wir die Verknüpfung mit der Linie 33.	x			
10	Grünliberale Zollikofen GLP	k.A.		x			
11	SP Münchenbuchsee	k.A.		x			
12	SP Zollikofen	k.A.	Durchbindung der Linie 33 (Bremgarten - Reichenbach - Worblaufen) mit der gegebenenfalls neuen Linie 35 (Worblaufen - Wankdorf - Breitenrain)  Diesen möglichen Zusammenschluss - als Nebenerscheinung der Variante 3a - erachten wir gegebenenfalls als nützliche Netzergänzung. Sie hätte den Vorteil, dass Bremgarten, Reichenbach und das Steinibachquartier eine umsteigefreie Verbindung zum Bahnhof Wankdorf und zum Breitenrain erhalten würden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
13	SVP Münchenbuchsee	Eher Nein	Wir sehen in der durchgängigen Fahrt der heutigen Linie 36 jedoch weiterhin Bedarf. Diese bietet den Fahrgästen eine bequeme und vor allem sichere Direktfahrt ohne Umsteigen zu müssen. Die Fahrgäste, die den Stau zu Stosszeiten und somit eine Verzögerung nicht in Kauf nehmen wollen, können bereits heute einen naheliegenden Bahnhof wie beispielsweise den Hauptbahnhof Bern, Wankdorf oder Worblaufen ansteuern, um von da aus nach Münchenbuchsee zu reisen.	x			
14	IGöV Bern	Eher Ja	Eine Tangentialverbindung Bremgarten - Worblaufen - Wankdorf - Breitenrain bringt zusätzliche Direktverbindungen. Sie macht aber nur Sinn, wenn der Fahrplan und das Verkehrsaufkommen so stabil sind, dass die Pünktlichkeit auf der ganzen Linie zufriedenstellend gewährleistet werden kann und wenn gesichert ist, dass die Linie auch mittelfristig mit Standardbussen betrieben werden kann. Wir rechnen damit, dass die Linie 35 nach den weiteren Entwicklungen im Wankdorf zukünftig Gelenkbusse verlangt.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
15	VCS Region Bern	Ja	Eine Tangentialverbindung Bremgarten - Worblaufen - Wankdorf - Breitenrain bringt zusätzliche Direktverbindungen. Sie macht aber nur Sinn, wenn der Fahrplan und das Verkehrsaufkommen so stabil sind, dass die Pünktlichkeit auf der ganzen Linie zufriedenstellend gewährleistet werden kann und wenn gesichert ist, dass die Linie auch mittelfristig mit Standardbussen betrieben werden kann. Wir rechnen damit, dass die Linie 35 nach den weiteren Entwicklungen im Wankdorf zukünftig Gelenkbusse verlangt.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
16	Verein BuchsiMobil	Eher Ja	Wir befürworten die neue Linie 35 zum aktuellen Zeitpunkt nicht. Falls Sie dennoch realisiert werden sollte, befürworten wir die Verknüpfung mit der Linie 33.	x			
17	BLS AG	k.A.		x			
18	RBS	Eher Ja	Eine Verknüpfung der Linie 35 mit der Linie 33 wäre eine Option. Falls Fahrzeitreserven bestehen, würde dies dazu beitragen, die Stabilität der Linie 33 zu verbessern. Allerdings muss der allfällig verlängerte Linienast Worblaufen - Talgut-Zentrum in die Überlegungen mit einbezogen werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
19	Privatperson	Ja		x			
20	Privatperson Münchenbuchsee	k.A.		x			
21	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
22	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
23	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
24	Privatperson Münchenbuchsee	k.A.		x			
25	Privatperson Zollikofen	Nein		x			
26	Privatperson Zollikofen	Nein		x			
27	Privatperson Zollikofen	k.A.		x			
28	Privatperson Zollikofen	k.A.		x			
29	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
30	Privatperson Zollikofen	k.A.		x			
31	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
32	Privatperson Zollikofen	k.A.		x			
33	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
34	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
35	Privatperson Zollikofen	Eher Nein		x			
36	Privatperson Zollikofen	k.A.		x			

5.3.10 «Frage 3.10: Buslinien 34/36: Soll aus Ihrer Sicht die Ganztags-Bedienung der Linie 41 Zollikofen–Ittigen–Papiermühle–Breitenrain zusammen mit der Neukonzeption der Buslinien 34 und 36 umgesetzt werden?»

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bern	k.A.		x			
2	Ittigen	Eher Ja	Ja, wenn sich die Auftrennung der Buslinie 36 (Variante 3a oder 3b) nicht abwenden lässt.	x			
3	Münchenbuchsee	Ja		x			
4	Zollikofen	Ja		x			
5	EVP Münchenbuchsee	Ja		x			
6	FDP Zollikofen	Nein		x			
7	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	k.A.		x			
8	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Eher Ja	Wir befürworten die Neukonzeption der Buslinien 34 und 36 zum aktuellen Zeitpunkt nicht. Die Ganztags-Bedienung der Linie 41 sollte in jedem Fall auf den nächstmöglichen Zeitpunkt hin umgesetzt werden.	x			Frage der Betriebszeiten Linie 41 kann auch unabhängig der Linie 36 bearbeitet werden im Rahmen des Prozesses des Regionalen Angebotskonzeptes ÖV 2027–2030.
9	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Eher Ja	Eher Ja. Wir befürworten die Neukonzeption der Buslinien 34 und 36 zum aktuellen Zeitpunkt nicht. Die Ganztags-Bedienung der Linie 41 sollte in jedem Fall auf den nächstmöglichen Zeitpunkt hin umgesetzt werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 8
10	Grünliberale Zollikofen GLP	Eher Ja	ist eher eine Notlösung.	x			
11	SP Münchenbuchsee	k.A.		x			
12	SVP Münchenbuchsee	Ja		x			
13	IGöV Bern	Eher Ja	Nach unserer Beobachtung können die Linien 40 und 41 (in den HVZ) den Fahrplan noch schlechter einhalten als die Linie 36! Bevor das Angebot auf diesen Linien verbessert wird, ist es sinnvoll, Fahrplan-stabilisierende Massnahmen umzusetzen. Und das Potenzial einer ganztägigen Bedienung abzuschätzen.	x			Für die Linie 40 wird derzeit eine Angebotsstudie durch die RKBM erarbeitet.
14	VCS Region Bern	Ja	Nach unserer Beobachtung können die Linien 40 und 41 (in den HVZ) den Fahrplan noch schlechter einhalten als die Linie 36! Bevor das Angebot auf diesen Linien verbessert wird, ist es sinnvoll, Fahrplan-stabilisierende Massnahmen umzusetzen. Und das Potenzial einer ganztägigen Bedienung abzuschätzen.	x			vgl. Antwort zu Nr. 13
15	Verein BuchsiMobil	Eher Ja	Wir befürworten die Neukonzeption der Buslinien 34 und 36 zum aktuellen Zeitpunkt nicht. Die Ganztags-Bedienung der Linie 41 sollte in jedem Fall auf den nächstmöglichen Zeitpunkt hin umgesetzt werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 8
16	BLS AG	Ja		x			
17	RBS	Ja	Ein Ganztagesangebot könnte zu einer Entschärfung der Nachteile der Trennung der Linie 36 beitragen.	x			
18	Privatperson Münchenbuchsee	Nein	siehe vorangehende Kommentare	x			
19	Privatperson Münchenbuchsee	k.A.		x			
20	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
21	Privatperson Zollikofen	Eher Ja	Die heute nicht überwältigenden Fahrgastzahlen liessen sich allenfalls mit einer Ganztagsbedienung steigern. Das Fahrplanaangebot muss so oder so zwingend mit den Unterrichtszeiten der Fachhochschule (HAFL) - auch für temporäre Ausbildungskurse - besser abgestimmt werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 8

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
22	Privatperson Münchenbuchsee	Eher Ja	Das macht Sinn, die zumindest via Umstiege erreichbare Erschliessung des Gebiets Ittigen ist für Münchenbuchsee wichtiger. Wie bereits mehrfach erwähnt aber wäre hier ein völlig neuer Ansatz denkbar: Die Kombination mit Linie 40 zu einer neuen Linie zwischen Münchenbuchsee, Ittigen, Wankdorf, Ostermundigen und Muri. Denn diese Tangentialverbindung fehlt völlig im Moment und wird in Zukunft an Bedeutung zunehmen.	x			vgl. Antwort zu Nr. 13
23	Privatperson Zollikofen	Eher Ja	Die Neukonzeption halte ich nicht für nötig. Wenn sie jedoch erfolgt, dann sollte dies umgesetzt werden.	x			
24	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
25	Privatperson Zollikofen	k.A.		x			
26	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
27	Privatperson Zollikofen	k.A.		x			
28	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
29	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
30	Privatperson Zollikofen	Ja		x			
31	Privatperson Zollikofen	Nein		x			
32	Privatperson Zollikofen	Eher Ja		x			
33	Privatperson Zollikofen	k.A.		x			
34	Privatperson Zollikofen	k.A.		x			
35	Privatperson Zollikofen	k.A.		x			
36	Privatperson	Ja		x			

5.3.11 «Frage 3.11: Haben Sie weitere Bemerkungen zu den Buslinien 34 und 36?»

Antwort-Nr.	Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bern (Stellungnahme Gemeinderat) (1)	<p><b>Grundsätzliche Einschätzung</b></p> <p>Der Gemeinderat erachtet eine stetige Verbesserung des Angebots im öffentlichen Verkehr als wichtiges Element zur Erreichung der Energie- und Klimaziele sowie der regionalen und städteräumlichen Ziele. Entsprechend begrüsst der Gemeinderat die umfassende Analyse im Nordwesten von Bern. Die Studie berücksichtigt die heutigen Systemmängel und die Erschliessungspotenziale.</p> <p>Das Angebotskonzept besteht durch eine höhere Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit, eine verbesserte Netzstruktur mit gesicherten öV-Anschlüssen sowie einer verbesserten Erschliessung in der nördlichen Agglomeration Berns. Aus diesen Gründen begrüsst der Gemeinderat im Grundsatz die vorgeschlagene Variante 3 und stimmt der Herleitung im Bericht zu (s. u.a. Bericht, Kap. 3.4).</p> <p>Keine Option für den Gemeinderat ist die «Weiterführung des Ist-Zustands».</p> <p>Der Gemeinderat stimmt dem vorgeschlagenen Angebot im Raum Schönbühl/Bäriswil/ Mattstetten grundsätzlich zu (Linie 38 via Shoppyland - Moosseedorf bis nach Münchenbuchsee verlängern).</p>	x			
2	Bern (Stellungnahme Gemeinderat) (2)	<p>Linienführung zwischen Bern und Zollikofen</p> <p>Der Gemeinderat erachtet eine Trennung der Linie 36 als zielführend, um die Fahrplanstabilität zu erhöhen. Entsprechend begrüsst er Variante 3, bevorzugt jedoch die Variante 3b mit einem durchgehenden Angebot zwischen Breitenrain und Zollikofen.</p> <p>Mit Variante 3a verlöre die Linie 36 den Tangentialcharakter, da die Linie in Worblaufen unterbrochen und für längere Fahrstrecken somit ein mehrmaliges Umsteigen erforderlich würde. Die Linie 36 stünde weiterhin auf der Bernstrasse in Zollikofen im Stau. Die neue Linie 35 würde zu einer Verbindungslinie zwischen Worblaufen und Breitenrain «abgewertet».</p> <p>Nach Auffassung des Gemeinderats schneidet die Variante 3b mit einem durchgehenden Angebot zwischen Breitenrain und Zollikofen aus einer Gesamtsicht am besten ab. Die Kriterien Angebotsattraktivierung und Betriebsstabilität sind dabei stärker zu gewichten, wodurch die Variante 3b besser abschneidet als die Variante 3a (vgl. Bericht, Kap. 3.5). Mit Mehrkosten von etwas mehr als Fr. 500 000.00 wird ein zukunftsweisendes und ausbaufähiges Angebot mit einer direkten Tangentiallinie für die Verbindung von regionalen Bevölkerungs- und Arbeitsschwerpunkten bereitgestellt und damit der Hauptbahnhof Bern entlastet. Vorübergehend werden stärkere Massnahmen im Rahmen des Verkehrsmanagements (VM) Bern-Nord notwendig, damit die Bevorzugung des öV mittelfristig funktioniert.</p> <p>Der Gemeinderat erachtet auch die mit Variante 3b vorgesehene Parallelführung der Linie bis Zollikofen als zielführend, um den öV massgeblich zu stärken und eine echte Alternative zum MIV zu bieten. Wer im Auto unterwegs ist, muss zwischen Start- und Zielort nicht umsteigen. Der öV muss einen möglichst gleichwertigen Komfort bieten, damit die Verkehrsteilnehmenden und insbesondere die Arbeitspendelnden vom Auto auf den öV umsteigen. Die direkte Verbindung bietet ein grösseres Umsteigepotential vom MIV auf den öV und somit auch eine bessere Basis für einen Passagierzuwachs im öV.</p> <p>Der Gemeinderat regt an, die Verknüpfung einer möglichen Linie 35 (Breitenrain - Worblaufen) mit der Linie 33 (Worblaufen - Bremgarten) hinsichtlich der unterschiedlichen Nachfragepotenziale zu prüfen (u.a. Bevölkerung, Arbeitsplätze). Die Verlängerung einer allfälligen zukünftigen Linie 35 nach Ostermundigen(-Rüti) ist ebenfalls zu prüfen: die Fortsetzung der Linie 35 in den Raum Ostermundigen bietet vermutlich ein grösseres Potenzial als die Verknüpfung mit der Linie 33 (resp. nach Bremgarten). (s. Bericht, S.23f, Kap. 6.1/S.62)</p>	x			Siehe Antworten zu Frage 3.9
3	Bern (Stellungnahme Gemeinderat) (3)	<p><b>Verkehrsnetz und Mobilitätsmanagement</b></p> <p>Der Gemeinderat beantragt, dass die im Bericht erwähnten öV-Priorisierungsmassnahmen stärker geprüft und gewichtet werden. Ursache für die Verspätungen im öV ist der zunehmende MIV mit einer sehr schlechten Auslastung (Pendlerverkehr mit ca. 1.2 Personen/PW). Nur mit einer konsequenten Verkehrsplanung zugunsten des Umweltverbundes (öV, Fuss- und Veloverkehr) und einem adäquaten Druck auf den MIV können die raum- und klimasparenden Verkehrsmittel gestärkt und die regionalpolitischen und verkehrlichen Ziele mittelfristig erreicht werden. Ab März 2023 kann das Verkehrsmanagement Region Bern Nord voraussichtlich den Vollbetrieb aufnehmen (s. Bericht, 18). Es ist angezeigt, zuerst eine Erfolgskontrolle dieser Massnahmen abzuwarten, bevor ein Umsetzungsentscheid bezüglich dem öV-Angebot im Raum Bern-Zollikofen getroffen wird.</p> <p><b>Fazit</b></p> <p>Der Gemeinderat unterstützt das Konzept, bevorzugt aber aus den obgenannten Gründen die Variante 3b mit einem durchgehenden Angebot zwischen Breitenrain und Zollikofen (Tangentiallinie). Er bittet die RKBM, die Variante 3b erneut zu prüfen.</p>	x			<p>Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland sieht verschiedene Planungen im Bereich ÖV sowie Langsamverkehr vor (vgl. z.B. RGSK 2021/AP4).</p> <p>In der Studie wird erwähnt, dass VM RBN nicht genügt, um die Probleme der Linie 36 zu lösen. Dies wurde auch durch die ersten Erfahrungen (Wirkungskontrolle) bereits bestätigt. Die Variante 3b wird aufgrund der Kosten als unverhältnismässig eingestuft.</p>
4	Münchenbuchsee	Für die Gemeinde Münchenbuchsee ist die unter Punkt 16 aufgeführte zusammenhängende Umsetzung ein Muss.	x			



Antwort-Nr.	Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
5	EVP Münchenbuchsee	Bei der Bushaltestelle «Mätteli» (Münchenbuchsee) halten die Busse manchmal einige Minuten (Kurzpause?) obwohl es keinen Busstreifen hat. Motorisierter Verkehr muss die stehenden Busse überholen (oder minutenlang warten), ohne dass die Sicht auf die Gegenfahrbahn frei ist. Dies ist gefährlich. Das Problem wäre behoben, wenn die Chauffeure ihre Wartezeit zwei Haltestellen weiter bei «Hüslimoos» verbringen würden, wo es einen Busstreifen hat. Für eine Weiterleitung an die RBS sind wir Ihnen dankbar.	x			Wird an RBS weitergeleitet
6	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	Verlängerung der Buslinie ins Sportzentrum Hirzenfeld: Die Strasse ist zu schmal. Eine Verbreiterung ist aus unserer Sicht aus Umweltgründen nicht anzustreben.	x			Ist noch im Detail bei Umsetzung dieser Option zu klären.
7	Grünliberale Zollikofen GLP	Es ist sehr zu begrüßen, dass die Gebiete Geisshubel/Erlachplatz besser an den Bahnhof Zollikofen angebunden werden. Das Verkehrsmanagement Bern Nord war zur Zeit der Erarbeitung der Studie noch nicht vollständig in Betrieb. Die maximal erreichbaren Wirkungen und der maximal erreichbare positive Einfluss auf die Fahrplanstabilität der Linie 36 sollte zuerst herausgefunden werden. Es ist aber wahrscheinlich schon so, dass das Verkehrsmanagement nicht ausreicht, um eine genügende Fahrplanstabilität zu erreichen. Hier wäre eine klarere Antwort erwünscht: Was ist die Wirkung des Verkehrsmanagement? Kann die Wirkung Verkehrsmanagement noch verbessert werden? Wie müsste das Verkehrsmanagement angepasst werden, damit die Fahrplanstabilität der Linie 36 garantiert werden könnte? Werden die Zielsetzungen des Verkehrsmanagements erfüllt? Bei einer Aufhebung der Buslinie zwischen Unterzollikofen und Worblaufen: Was würde eine neue Dosierstrecke zwischen Worblaufen und Unterzollikofen für den Ortskern Zollikofen bringen? Wie wird der Ortsteil Hübeliweg an Zollikofen angebunden?	x			vgl. Antwort zu Nr. 2
8	SP Zollikofen (1)	Antrag der SP Zollikofen Solange eine hohe Wirksamkeit des Verkehrsmanagements Bern Nord und der Busbevorzugungsmassnahmen auf der Bernstrasse zwischen Worblaufen und Münchenbuchsee nicht nachzuweisen ist, wird die Einführung der Angebotsvariante 3a abgelehnt. Der aktuelle Busbetrieb ist beizubehalten.	x			Das im Jahr 2021 eingeführte Verkehrsmanagement (VM) brachte bis anhin keine massgebenden Verbesserungen für den Busverkehr und gemäss Aussagen TBA sind auch keine weiteren Verbesserungen absehbar. Die Kommission Verkehr unterstützt jedoch das Ziel, dass das aktuelle Angebotskonzept beibehalten werden soll und stellt dem Kanton gegenüber entsprechende Forderungen zum VM auf (vgl. Kapitel 2)
9	SP Zollikofen (2)	<b>Eventualantrag</b> Sollten sich die Organe der Regionalkonferenz für die Variante 3a entscheiden, so verlangt die SP Zollikofen, dass die Einführung erst in Kenntnis der Auswirkungen des Verkehrsmanagements Bern Nord und begleitet von zusätzlichen, rasch umsetzbaren Busbevorzugungsmassnahmen erfolgt. Für den Fall, dass sich diese Massnahmen in absehbarer Zeit effektiv bewähren und zu einer wesentlichen Verbesserung der Fahrplanstabilität des Busverkehrs auf der heutigen Linie 36 führen, so könnte die SP Zollikofen unter folgenden Voraussetzungen der Variante 3a zustimmen: 1. Es muss, gestützt auf die Erfahrungen mit dem Verkehrsmanagement und dank neu eingeführten Busbevorzugungsmassnahmen, gewährleistet sein, dass die neue Buslinie 36 (Variante 3a) auch in Stosszeiten pünktlich unterwegs ist. 2. Es darf zu keiner Verschlechterung des Angebots auf der heutigen Linie 34 kommen, das heisst weiterhin Viertelstundentakt bis 21 Uhr, ab 21 Uhr direkte Verbindung zum Bahnhof Bern und am Sonntag mindestens wie heute ab 08:30 Uhr Viertelstundentakt. 3. Die Busstationen auf der neuen Linie 36 sind mit elektronischen Anzeigen auszustatten, um bei allfälligen Verkehrs- oder Betriebsproblemen die Kundinnen und Kunden zeitgerecht informieren zu können.	x			Wird zur Kenntnis genommen
10	IGöV Bern	Zu den Fahrplanentwürfen: Die Busse der Linie 36 kreuzen am Bahnhof Unterzollikofen. Halten beide an der bestehenden Haltestelle unter dem Perrondach und besteht die Gefahr, dass sie sich gegenseitig behindern? Richtung Münchenbuchsee sollte eine allenfalls verspätete S9 eher nicht abgewartet werden, damit der Anschluss am Bahnhof Zollikofen Richtung Jegenstorf gewährleistet werden kann. Warum sollen die Busse Münchenbuchsee - Unterzollikofen 16 - 18h 4 Min später fahren? Ziel müsste sein, dass der geplante Fahrplan über den ganzen Tag fahrbar ist.		x		Im Bericht erwähnen, dass die Bushaltestelle Unterzollikofen Bahnhof so angepasst werden muss, dass zwei Busse gleichzeitig halten können. Dazu ist eine Verlängerung des bestehenden Halteperrons nötig (Investitionskosten von grobgeschätzt ca. 40'000 bis 60'000 CHF)
11	RBS	Zu beachten ist auch die Siedlungsentwicklung im Abschnitt Worblaufen-Bern (Aareraim, Hammerwerke, «Bern 131»...). Diese wird eine hochwertige und tendenziell noch bessere öV-Erschliessung (Abend-/Wochenendangebot) erfordern, sollten die Modal-Split-Ziele erreicht werden.	x			Wird zur Kenntnis genommen

Antwort-Nr.	Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
12	Privatperson Münchenbuchsee	Mir ist heute eingefallen, dass die Verknüpfung von Linie 36 und 34 zwischen Zollikofen und Unterzollikofen an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen bereits an einem der nächsten Fahrplanwechsel ohne Abhängigkeit vom neuen Konzept eingeführt werden könnte. Die Mehrkosten wären vermutlich marginal, da es keine zusätzlichen Fahrzeuge braucht.	x			Wird zur Kenntnis genommen
13	Privatperson Münchenbuchsee	Ich favorisiere eindeutig die Variante 3a. Leider fehlt bis jetzt an den Wochenenden die Verbindung zwischen Bahnhof Zollikofen und Unterzollikofen. Die Situation wäre perfekt, wenn die neue Linie 36 (vom Hüslimoos über Bhf Zollikofen via Unterzollikofen zum Hirzenfeld) auch am Samstag und Sonntag befahren wäre (ein 30-Minuten-Takt würde am Wochenende vermutlich reichen).	x			Ist so im Vorschlag Bestkonzept vorgesehen
14	Privatperson Münchenbuchsee	Die wesentlich bessere Verbindung zwischen den zentralen Quartieren von Zollikofen und dem Bahnhof Zollikofen ist ein wichtiges Argument für die neue Linienführung der Linie 36. Die ÖV-Verbindungen Richtung Lyss - Biel, Jegenstorf - Solothurn und Burgdorf - Emmental werden dadurch für viele Familien und Berufstätige von Zollikofen stark aufgewertet und konkurrenzfähiger gegenüber dem motorisierten Strassenverkehr.	x			
15	Privatperson Zollikofen	Bitte Variante 5 nehmen	x			Ergebnis der Bewertung spricht dagegen
16	Privatperson Zollikofen	habe nach den Fakten die ich weiss alles gesagt	x			

## 5.4 Buslinie 38 (Mattstetten/Bäriswil–Schönbühl–Münchenbuchsee)

### 5.4.1 «Frage 4.1: Buslinie 38: Sind Sie mit den Zielen und Angebotsgrundsätzen einverstanden (vgl. Kapitel 4.1)?»

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bäriswil	Ja		x			
2	Bern	k.A.		x			
3	Mattstetten	Ja		x			
4	Moosseedorf	Ja		x			
5	Münchenbuchsee	Eher Ja	Die aufgeführten Angebotsoptimierungen sollen vor allem werktags für die Bürozeiten geprüft werden.	x			Da auch Shoppyland angebunden wird, ist eine ganztägige Bedienung anzustreben.
6	Urtenen-Schönbühl	Eher Ja	Die Anschlussprioritäten sollten sich nicht nur auf den Bahnhof Schönbühl RBS richten, auch der Bahnhof Urtenen wäre u. E. denkbar. (Fahrzeit von Bäriswil über Mattstetten nach Urtenen etwa gleich lang wie Bäriswil nach Schönbühl. Es wäre eine Option, um den Stausituationen auf den Kantonsstrassen auszuweichen. Sollte die Tangentialbeziehung nicht bis Münchenbuchsee geführt werden können, wäre zumindest die Erschliessung des Arbeitsplatzgebietes in Moosseedorf (Marti/Prodega) in Betracht zu ziehen.		x		Schönbühl ist wichtiger Anschlusspunkt. Eine Erschliessung nur bis Marti/Prodega ist nicht auszuschliessen, aber dürfte ein ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen. Allenfalls als Übergangslösung denkbar.
7	EVP Münchenbuchsee	Ja		x			
8	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	Ja		x			
9	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Ja		x			
10	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Ja		x			
11	SP Münchenbuchsee	k.A.		x			
12	SVP Münchenbuchsee	Ja		x			
13	IGöV Bern	Ja		x			
14	VCS Region Bern	Ja		x			
15	Verein BuchsiMobil	Eher Nein	Wir nehmen nur zur Verlängerung der Buslinie 38 nach Münchenbuchsee Stellung. Für Münchenbuchsee würde die Variante A mehr bringen, übergeordnet hat aber die Variante B aber mehr Potenzial. Dass das Strassenverkehrsamt besser erschlossen werden soll, ist gerechtfertigt. Wir favorisieren hier aber eine andere Lösung (siehe unten).	x			
16	BLS AG	Ja		x			
17	RBS	Ja		x			
18	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
19	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
20	Privatperson Urtenen-Schönbühl	Nein	Die Solothurnstrasse wird nicht erschlossen, bei dieser Variante wird das Ärztehaus, die Kirche und die Schule nicht erschlossen. Dies würde aber die Aktivität des Ortsbusses massiv erhöhen. Die Verlängerung bis Bahnhof Urtenen bringt für die Bevölkerung von Urtenen- Schönbühl sowie Mattstetten und Bäriswil keinen Mehrnutzen.	x			Eine entsprechende Erschliessung ist ohne erhebliche Mehrkosten nicht realisierbar.

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
21	Privatperson	Ja		x			
22	Privatperson Münchenbuchsee	k.A.		x			
23	Privatperson Zollikofen	k.A.		x			
24	Privatperson Zollikofen	Ja		x			

5.4.2 Frage 4.2: Buslinie 38: «Fehlt Ihres Erachtens eine Variante / ein Aspekt in der Untersuchung (vgl. Kapitel 4.2)?»

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bäriswil	Nein		x			
2	Bern	k.A.		x			
3	Mattstetten	Nein		x			
4	Moosseedorf	Ja	Die Variante B Abbildung 21 über die Seedorffeldstrasse hat Nachteile. Enge Strassenführung, Einschränkungen beim Hof Häberli. Der Gemeinderat sieht folgende Alternativrouten: Falls ich Münchenbuchsee über Buslinienführung Seedorffeldstrasse ausspricht. Könnte im Areal Prodega/Marti AG gewendet werden. Als Alternativvariante über die Seedorffeldstrasse die Prodega/Marti AG über die Bernstrasse zum Bahnhof Münchenbuchsee oder Bahnhof Zollikofen führen.			x	Linienführung über Seedorffeldstrasse hat grösstes Potenzial. Linienführung über Bernstrasse wäre fragwürdig und aus fahrzeitlichen Gründen kaum machbar.
5	Münchenbuchsee	Nein		x			
6	Urtenen-Schönbühl	Ja	Aus unserer Sicht sind die Optionen zu Variante B stärker zu berücksichtigen; insbesondere der Rundkurs hätte u. E. grosse Vorteile. Insbesondere könnte dadurch auf eine Buswendemöglichkeit beim Shoppyländ verzichtet werden.			x	Rundkursvarianten wurden aufgezeigt, sind jedoch mit erheblichen Nachteilen verbunden.
7	EVP Münchenbuchsee	k.A.		x			
8	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	Nein		x			
9	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Ja	Wir finden es unglücklich, dass die öV-Erschliessung des Golfplatzes und Unterdorfs in Münchenbuchsee (Variante A) gegen diejenige des Hofwil- und Ursprungquartiers (Variante B) ausgespielt wird. Uns fehlt die Analyse eines Rundkurses. Dieser könnte grundsätzlich als Variante B geführt werden, würde aber in der Buechlimatt weiter Richtung Biel und dann via Lyssstrasse-Mühlestrasse wieder zurück zum Bahnhof Münchenbuchsee gehen.			x	Vorgeschlagener Rundkurs müsste in beide Richtungen gefahren werden, was zu unverhältnismässigen Kosten führen würde.
10	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Nein		x			
11	SP Münchenbuchsee	k.A.		x			
12	SVP Münchenbuchsee	Ja	Eine zusätzliche direktfahrt der Linie 36	x			
13	IGöV Bern	Nein		x			
14	VCS Region Bern	Ja	Im Zusammenhang mit der Quartiererschliessung in Münchenbuchsee ist auch die bisher nicht geprüfte Idee einer direkten Verbindung Münchenbuchsee – Zollikofen via Radiostrasse (Saal-/Freizeitanlage / Sportzentrum Hirzenfeld) in die Überlegungen einzubeziehen (siehe Ausführungen weiter oben).	x			Wird bei Linie 36 behandelt
15	Verein BuchsiMobil	Ja	Die bessere Erschliessung der Strassenverkehrsamtes könnte auch durch die Linie 898 erfolgen, in dem gezielt verdichtet wird, z.B. während Arbeitszeiten oder Halbstundentakt bis Rapperswil. Eine Variante zur Erschliessung des Strassenverkehrsamtes mit Linie 38 nur bis Bahnhof Münchenbuchsee und gezielte Verdichtung der Linie 898 sowie Sharing-Angeboten am Bahnhof Münchenbuchsee scheint uns sehr prüfenswert, auch aus Kostensicht. Es ist unglücklich, dass die öV-Erschliessung des Golfplatzes und Unterdorfs in Münchenbuchsee (Variante A) gegen diejenige des Hofwil- und Ursprungquartiers (Variante B) ausgespielt wird. Uns fehlt die Analyse eines Rundkurses. Dieser könnte grundsätzlich als Variante B geführt werden, würde aber in der Buechlimatt weiter Richtung Biel und dann via Lyssstrasse und Mühlestrasse wieder zurück zum Bahnhof Münchenbuchsee führen. Eine weitere Untervariante wäre, die Variante B über das Gymnasium Hofwil zum Bahnhof Münchenbuchsee zu führen, womit eine Parallelführung auf der staugefährdeten Bernstrasse vermieden würde.	x			Verdichtung Linie 898 nicht ausgeschlossen, aber nicht Gegenstand der vorliegenden Studie; trotzdem ist die Erschliessung über eine neue Tangente aus Richtung Schönbühl sinnvoll.
16	BLS AG	Nein		x			
17	RBS	Nein		x			
18	Privatperson	Nein		x			

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme			Antwort
				berücksichtigt	nicht berücksichtigt		
19	Privatperson Münchenbuchsee	Ja	Die Verkehrsdosierung in Münchenbuchsee auf der Bielstrasse liegt in der Fahrroute der Buslinie 38 wie auch der Buslinie 898. Falls diese von den Bussen ca. viertelstündlich geöffnet wird wäre sie fast wirkungslos und der Bus würde zuhinterst in der Kolonne stehen. Denkbar ist im Bereich der Bahnunterführung Bielstrasse, den Bus die Kolonne überholen zu lassen, dies bräuhete aber eine Ampel bei der ehemaligen Bushaltestelle der Line 898 am Ende des Parkplatzes der Garage Rothen in Fahrrihtung Biel. So könnten bei Anfahrt des Busses von der Bielstrasse sowohl die Ampel für die Zentrumszufahrt wie auch für die Fahrt Richtung Biel gesperrt werden und der Bus würde dann an einem Signal die Erlaubnis erhalten in der Gegenverkehrsspur die Kolonne zu überholen. Ob so etwas rechtlich möglich wäre, weiss ich nicht. Installiert ist aktuell nichts in dieser Art. Alternativ könnte die Rückfahrt über Längacher – Im Eggacher – Mattestutz erfolgen oder der Skaterpark auf der ehemaligen Bielstrasse zu einer Bus- und Velostrasse umgebaut werden, damit die Busse Richtung Zentrum den Stau umfahren können. Auch könnte eine Erschliessung des Gymasiums Hofwil erreicht werden, wenn die Linie 38 statt über die Bahnbrücke und die Bielstrasse via Gymasium nördlich an den Bahnhof fahren würde. Ev. bräuhete es dann noch eine Bushaltestelle beim heutigen P+R oder neben dem Bahnübergang. Eine Haltestelle im Nördlichen Dorfteil wäre möglich und die allenfalls trotz Dosierung mögliche Kolonne Richtung Zentrum würde umfahren.			x	Die Befahrbarkeit Hofwilstrasse / Gymnasium nicht gegeben.
20	Privatperson Münchenbuchsee	Ja	Es wurde nicht geprüft, ob mit dieser Linie das Hirzenfeld und die Saal- und Freizeitanlage erschlossen werden könnte, die vielleicht dereinst eine Schule wird. Ist dem so, könnte man sich auch eine Kombination der Linie 38 mit der Linie 35 vorstellen. Sprich: Die Verlängerung via Radiostrasse, Hirzenfeld bis Unterzollkofen. Während wiederum Linie 36 am Bahnhof Zollikofen als Linie 40/41 weiterfährt.			x	Kombination der Linien 35 und 38 via Hirzenfeld hätte unverhältnismässige Kosten zur Folge.
21	Ja	k.A.					
22	Privatperson Urtenen-Schönbühl	Ja	Die Abdeckung der Solothurnstrasse ist meines Erachtens zwingend. Es muss ein Rundkurs geführt werden.			x	vgl. Antwort zu Nr. 6
23	Privatperson Zollikofen	Ja	Es sollte endlich darüber gesprochen werden, dass die Linie via Mattstetten über die Solothurnstrasse geführt wird und nicht nur über die Hindelbankstrasse			x	vgl. Antwort zu Nr. 6
24	Privatperson Zollikofen	k.A.		x			

5.4.3 Frage 4.3: Buslinie 38: «Sind Sie mit der Bestvariante und den Folgerungen zur Bestvariante einverstanden (vgl. Kapitel 4.2 und Kapitel 5)?»

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bäriswil	Eher Ja	Der Rundkurs Urtenen-Schönbühl – Bäriswil – Mattstetten – Urtenen-Schönbühl würde die Schulstandorte, das Ärztezentrum Urtenen-Schönbühl etc. ideal an das ÖV-Netz anschliessen.			x	Rundkursvarianten mit Bedienung Solothurnstrasse wurden aufgezeigt, aber aus fachlicher Sicht nicht als Bestvariante empfohlen.
2	Bern	k.A.		x			
3	Mattstetten	Eher Ja	Falls sie den gewünschten Rundkurs (b3) beinhaltet.	x			
4	Moosseedorf	Eher Nein	Der Gemeinderat würde eine Weiterführung ab Moosseedorf via Bernstrasse nach Münchenbuchsee bevorzugen.	x			Tangente via Bernstrasse kann die Funktion einer schnellen Verbindung zwischen Münchenbuchsee - Schönbühl nicht erfüllen.
5	Münchenbuchsee	Eher Ja	Die Anbindung an die neue ÖV-Buslinie 38 beim Gymnasium Hofwil (fixe Haltestelle) muss gewährleistet sein.		x		Befahren der Hofwilstrasse nicht machbar, aber Haltestelle vor der Bahnüberführung denkbar.
6	Urtenen-Schönbühl	Eher Ja	Aus unserer Sicht müsste Variante B mit Option Rundkurs weiterverfolgt werden.			x	vgl. Antwort zu Nr. 1
7	EVP Münchenbuchsee	k.A.		x			
8	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	Ja		x			
9	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Eher Ja	Unter den gegebenen Umständen sind wir mit der Analyse einverstanden, uns fehlt aber die oben dargelegte Möglichkeit.	x			
10	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Ja		x			
11	SP Münchenbuchsee	Eher Nein	Die Linienführung ist im Gemeindegebiet Münchenbuchsee zwischen Zollikofen und Münchenbuchsee Deckungsgleich mit der Linie 36, was schade ist. Die Anbindung vom Shopyland an Münchenbuchsee ist jedoch sehr zu begrüßen!	x			
12	SVP Münchenbuchsee	Eher Nein	Wir sehen in der durchgängigen Fahrt der heutigen Linie 36 jedoch weiterhin Bedarf. Diese bietet den Fahrgästen eine bequeme und vor allem sichere Direktfahrt ohne Umsteigen zu müssen. Die Fahrgäste, die den Stau zu Stosszeiten und somit eine Verzögerung nicht in Kauf nehmen wollen, können bereits heute einen naheliegenden Bahnhof wie beispielsweise den Hauptbahnhof Bern, Wankdorf oder Worblaufen ansteuern, um von da aus nach Münchenbuchsee zu reisen.	x			wird bei Linie 36 behandelt
13	IGöV Bern	Ja		x			
14	VCS Region Bern	Ja		x			
15	Verein BuchsiMobil	Eher Nein	Die favorisierte Linienführung ist für Münchenbuchsee nicht optimal, auch weil die Linie 38 auf der Bern- und Bielstrasse (Staugefährdung) parallel zu anderen Linien geführt wird, und Orte wie das Gymnasium Hofwil, Unterdorf oder Golfpark dadurch weiterhin abseits bleiben.	x			vgl. Antwort zu Nr. 5
16	BLS AG	Ja		x			
17	RBS	Ja		x			
18	Privatperson	Ja		x			
19	Privatperson Münchenbuchsee	Eher Ja	Siehe vorangehende Frage. Würde in Münchenbuchsee Varianten bevorzugen die weitere Erschliessung ermöglichen und den Stau umfahren.	x			
20	Privatperson Münchenbuchsee	Nein	Ich bevorzuge eine Erschliessung via Unterdorf in Münchenbuchsee (d.h. via Moossee). So entsteht ein neues Angebot ein schlecht erschlossenes Gebiet.	x			Das Potenzial wäre geringer als bei der vorgeschlagenen Linienführung.
21	Privatperson Münchenbuchsee	k.A.		x			

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
22	Privatperson Urtenen-Schönbühl	Nein	Für die Gemeinden am Grauholz bringt ein Rundkurs RBS Schönbühl - Bäriswil - Mattstetten - Urtenen - Ärztezentrum Solothurnstrasse - Schulhaus LEE - RBS Schönbühl einen Mehrwert.			x	vgl. Antwort zu Nr. 1
23	Privatperson Zollikofen	k.A.		x			
24	Privatperson Zollikofen	Nein	wie oben	x			



5.4.4 Frage 4.4: Buslinie 38: «Haben Sie Bemerkungen zu den erforderlichen Infrastrukturmassnahmen (vgl. Kapitel 4.2)?»

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bäriswil	Nein		x			
2	Bern	k.A.		x			
3	Mattstetten	Nein		x			
4	Moosseedorf	Nein		x			
5	Münchenbuchsee	Ja	Kosten zu Lasten Gemeinde?  Etappierung? Die Platzverhältnisse für Busführung via Bahnhofstrasse und Haltestelle beim Bahnhof Münchenbuchsee sind eng. Machbarkeit und Varianten für Lage der Haltestellen und Endpunkte/Wendepunkt der neuen Linie sind zu prüfen. Kosten zu Lasten Gemeinde? Kosten für 3-jährige Testphase, neue Haltestellen, Ertüchtigung Hofwil-Brücke, Umgestaltung Bahnhofplatz, Betrieb.		x		Infrastrukturkosten gehen i.d.R. zulasten Strasseneigentümer (Gegenstand weiterer Planungsschritte); Mitfinanzierungen des Bundes via Agglomerationsprogramm und ggf. durch den Kanton sind möglich => Hinweise dazu werden im Bericht ergänzt. Etappierung ist im Bericht ausgeführt.
6	Urtenen-Schönbühl	Ja	Im Bereich Shoppyland sind u. E. die vorhandenen Infrastrukturen zu nutzen. Aus Kostengründen ist auf einer Tieferlegung der Buslinie bei der Haltestelle Shoppyland zu verzichten und vielmehr die bestehenden Verkehrswege (heute nur für Velo/Fussgänger) anzupassen.	x			Gegenstand weiterer Planungsschritte: Es sind die Anforderungen des BehiG sowie an die Fuss- und Veloverbindung zu berücksichtigen.
7	EVP Münchenbuchsee	k.A.		x			
8	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	Ja	Die Eisenbahnbrücke an der Seedorffeldstrasse müsste bei der Variante B2 angepasst werden.	x			Ja, oder es gibt eine Sonderbewilligung, sofern Tragfähigkeit für Busbetrieb gegeben ist.
9	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Nein		x			
10	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Nein		x			
11	SP	k.A.		x			
12	SVP Münchenbuchsee	Nein		x			
13	IGöV Bern	Ja	Die "Gewährleistung der Betriebsstabilität" betrifft nicht nur Autobahnzubringer und Shoppyland, sondern die ganze Bernstrasse in Moosseedorf. Insbesondere bei der Einfahrt von der Seedorffeldstrasse in die Bernstrasse, eventuell auch von der Hofwilstrasse in die Bernstrasse in Münchenbuchsee, muss der Bus gegenüber dem Individualverkehr bevorzugt werden können. (Wobei in Münchenbuchsee die Linien 36 und 898 nicht ausgebremst werden sollten...)	x			Gegenstand weiterer Planungsschritte
14	VCS Region Bern	Ja	Für die Umsetzung der neuen Tangentialverbindung mit Busanbindung des Shoppylands ist gemäss Bericht eine Beteiligung der Migros als Grundeigentümerin des Terrains der vorgesehenen (End-)Haltestelle mit Wendemöglichkeit im Bereich Shoppyland erforderlich. Die Migros ist als der Nachhaltigkeit verpflichtetes Unternehmen dazu sicherlich bereit, insbesondere weil sie für ihre Kunden wie auch für ihre Mitarbeitenden auf gute öV-Verbindungen angewiesen ist (und beim Ausbau des Verteilzentrums aufgrund von Einsparungen auf die Erstellung zahlreicher zusätzlicher Parkplätze für Mitarbeitende verzichten musste).	x			Die Möglichkeiten wurden bereits mit der Migros vorab besprochen. Im Rahmen der weiteren Bearbeitung ist eine enge Zusammenarbeit mit der Migros zu suchen.
15	Verein BuchsiMobil	Nein		x			
16	BLS AG	Nein		x			
17	RBS	Ja	Die Verknüpfung der Linie 38 mit dem Umsteigeknoten Shoppyland wäre aus betrieblicher Optik und aus Nachfragesicht vorteilhaft. Den erforderlichen Anpassungen an die Infrastruktur entgegen steht die Tatsache, dass diese Verlängerung +/-		x		Eine erste Etappe bis Shoppyland wäre möglich

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			kostenneutral betrieben werden kann und eine deutliche Zusatznachfrage zu erwarten ist. Daher wäre eine Etappierung aus Sicht RBS erstrebenswert.				
18	Privatperson	Nein		x			
19	Privatperson Münchenbuchsee	Ja	Der Ausbau der alten Bernstrasse in Münchenbuchsee zur Bus- und Velostrasse wäre aufwändig würde aber auch das Velowegnetz verbessern.	x			Dies ist nicht Bestandteil der vorliegenden ÖV-Angebotsstudie.
20	Privatperson Münchenbuchsee	k.A.		x			
21	Privatperson Münchenbuchsee	k.A.		x			
22	Privatperson Zollikofen	k.A.		x			
23	Privatperson Urtenen-Schönbühl	Nein		x			
24	Privatperson Zollikofen	Ja	wie oben	x			

5.4.5 Frage 4.5: «Buslinie 38: Sind die erarbeiteten Angebotsvarianten vollständig und sinnvoll (Kapitel 6.2)?»

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bäriswil	Ja		x			
2	Bern	k.A.		x			
3	Mattstetten	Ja		x			
4	Moosseedorf	Eher Nein	Variante via Bernstrasse nach Münchenbuchsee und Zollikofen			x	Tangente via Bernstrasse kann die Funktion einer schnellen Verbindung zwischen Münchenbuchsee - Schönbühl nicht erfüllen.
5	Münchenbuchsee	Ja		x			
6	Urtenen-Schönbühl	Ja		x			
7	EVP Münchenbuchsee	Ja		x			
8	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	k.A.		x			
9	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Eher Ja	Bezüglich der Weiterführung der Linie 38 bis Münchenbuchsee Buechlimatt fehlt eine Analyse des bestehenden und allenfalls zu verdichtenden Angebots auf der Linie 898. Es sollte geprüft werden, ob das zu erbringende Angebot nicht wenigstens teilweise über eine Verdichtung des Fahrplans auf der Linie 898 erreicht werden kann.	x			Verdichtung Linie 898 nicht ausgeschlossen, aber nicht Gegenstand der Studie; trotzdem ist die Erschliessung über eine neue Tangente aus Richtung Schönbühl sinnvoll.
10	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Ja		x			
11	SP Münchenbuchsee	k.A.		x			
12	SVP Münchenbuchsee	Ja		x			
13	IGöV Bern	Ja		x			
14	VCS Region Bern	Ja		x			
15	Verein BuchsiMobil	Eher Nein	Eine betrieblich optimierte Variante in Münchenbuchsee wäre, das Strassenverkehrsamt durch eine verdichtete Linie 898 zu bedienen und die Variante B über das Gymnasium Hofwil nur bis zum Bahnhof Münchenbuchsee zu führen (mit Anschluss an Linie 898). Für Münchenbuchsee attraktiv wäre ein Rundkurs vom Strassenverkehrsamt via Lysstrasse – Betrieb Lüthi & Portmann– Moospinte/Golfpark – Unterdorf – Bahnhof, mit der bisher nicht bediente Gebiete erschlossen werden können.			x	vgl. Antwort zu Nr. 9  Rundkurslösung weder zweckmässig noch fahrzeitlich machbar.
16	BLS AG	Ja		x			
17	RBS	Ja		x			
18	Privatperson	Ja		x			
19	Privatperson Münchenbuchsee	Eher Ja	Siehe oben vorgeschlagene Varianten.	x			
20	Privatperson Münchenbuchsee	Eher Ja	Bereits erwähnt: Verlängerung Linie 38 nach Hirzenfeld und weiter nach Unterzollikofen wurde nicht geprüft.			x	Verlängerung Linie 38 nach Hirzenfeld unverhältnismässig teuer in Bezug auf das Potenzial
21	Privatperson Urtenen-Schönbühl	Nein	Nein da Solothurnstrasse fehlt.	x			
22	Privatperson Zollikofen	k.A.		x			
23	Privatperson Zollikofen	Ja		x			

5.4.6 Frage 4.6: «Buslinie 38: Im Vordergrund steht die Angebotsvariante B1 aufgrund der klaren Netzstruktur und des 15-Minuten-Takts in den Hauptverkehrszeiten im nachfragestärksten Abschnitt Schönbühl Platane–Feldegg–Hohrain (Kapitel 6.2., S. 69/70)? Teilen Sie diese Auffassung?»

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bäriswil	Eher Nein	Mit einem Rundkurs (B3) können wichtige öffentliche Einrichtungen in Urtenen-Schönbühl mit dem öV erreicht werden. Zudem können die neu geschaffenen Synergien auch durch die Schüler*innen der Schulen Grauholz genutzt werden (Anbindung der Schulanlage Lee an das öV-Netz).			x	Rundkursvarianten mit Bedienung Solothurnstrasse wurden aufgezeigt, aber nicht als Bestvariante empfohlen..
2	Bern	k.A.		x			
3	Mattstetten	Ja		x			
4	Moosseedorf	Ja		x			
5	Münchenbuchsee	k.A.		x			
6	Urtenen-Schönbühl	Eher Nein	Bevorzugte Variante ist für uns B3; diese Variante weist das grösste zukünftige Potenzial aus; in einer Gesamtbetrachtung ist ein 30-Min-Takt eine gute Verkehrserschliessung für die ganze Gemeinde und vertretbar; Brauchen wir für einzelne Quartiere wirklich einen 15-Min-Takt? Auf die Option «Linienführung via Bahnhof SBB» ist u. E. zu verzichten.			x	vgl. Antwort zu Nr. 1
7	EVP Münchenbuchsee	k.A.		x			
8	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	k.A.		x			
9	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Ja		x			
10	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Ja		x			
11	SP Münchenbuchsee	k.A.		x			
12	SVP Münchenbuchsee	Ja		x			
13	IGöV Bern	Ja		x			
14	VCS Region Bern	Ja		x			
15	Verein BuchsiMobil	k.A.		x			
16	BLS AG	Ja		x			
17	RBS	Eher Ja	Die Verlängerung von Mattstetten zum Bahnhof Urtenen wäre vom Netzgedanken her betrachtet sinnvoll, allerdings muss diese Massnahme im Hinblick auf die Befahrbarkeit des Strassenabschnitts Mattstetten-Urtenen Bahnhof und der verfügbaren Fahrzeit kritisch hinterfragt werden. Die Fahrplankonzepte B2 und B3 sind aus unserer Sicht nicht zielführend. Diese würden zu einer Abnahme der Fahrgastfrequenzen mit gleichzeitiger Zunahme der Kosten führen. Dies würde zu einer weiteren Abnahme des Kostendeckungsgrads führen.			x	vgl. Antwort zu Nr. 1
18	Privatperson	Ja		x			
19	Privatperson Münchenbuchsee	Ja		x			
20	Privatperson Münchenbuchsee	k.A.		x			
21	Privatperson Urtenen-Schönbühl	Nein	Für mich kommen B2 und B3 in Frage.	x			

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
22	Privatperson Zolli- kofen	k.A.		x			
23	Privatperson Zolli- kofen	Ja		x			

5.4.7 Frage 4.7: «Buslinie 38: Soll aus Ihrer Sicht eine Linienführung in Schönbühl via Bahnhof SBB weiterverfolgt werden, um eine Anbindung an die S4 Richtung Burgdorf zu ermöglichen?»

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bäriswil	k.A.		x			
2	Bern	k.A.		x			
3	Mattstetten	Ja		x			
4	Moosseedorf	Ja		x			
5	Münchenbuchsee	k.A.		x			
6	Urtenen-Schönbühl	Nein	Eine Haltestelle im Bereich Zentrum ist in unmittelbarer Nähe des Bahnhof SBB. Eine Haltestelle "Schönbühl Zentrum" ist in unmittelbarer Nähe der Station Schönbühl SBB; zudem haben wir bei der BLS nur einen Stundentakt.	x			Option wurde aufgrund verschiedener Wünsche aufgezeigt. Eine Verlängerung bis Urtenen wird mindestens zu den Hauptverkehrszeiten empfohlen, weil damit attraktive Verbindungen Richtung Jegenstorf entstehen.
7	EVP Münchenbuchsee	k.A.		x			
8	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	k.A.		x			
9	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Ja		x			
10	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Ja		x			
11	SP Münchenbuchsee	k.A.		x			
12	SVP Münchenbuchsee	Ja		x			
13	IGöV Bern	Eher Nein	Von einer Bushaltestelle beim Gasthof Schönbühl sind die beiden Bahnhöfe Schönbühl SBB und Schönbühl RBS mit kurzen Fusswegen erreichbar. Laut Fahrplankonzept B1 besteht in beiden Richtungen genügend Umsteigezeit zur S4 von/nach Burgdorf (bzw der Anschluss wird eh knapp verpasst).	x			vgl. Antwort zu Nr. 6
14	VCS Region Bern	Ja		x			
15	Verein BuchsiMobil	k.A.		x			
16	BLS AG	Eher Nein	Die Fusswegdistanz zwischen der Haltestelle «Alte Bernstrasse» (Bahnhof RBS) und Bahnhof SBB ist gering. Aus unserer Sicht ist diese Haltestelle grundsätzlich ausreichend. Die Bedienung des Bahnhofs SBB soll nur dann weiterverfolgt werden, wenn dies ressourcenneutral und ohne Auswirkungen auf die Erschliessungsqualität und die Haupt-Transportkette (Anschlüsse an die S8) umgesetzt werden kann.	x			vgl. Antwort zu Nr. 6
17	RBS	Nein	Die Hauptnachfrage ist auf die S8 nach Bern orientiert. Im Sinne einer Fokussierung auf die Hauptnachfrage soll die schnellste Verbindung zum Umsteigeknoten realisiert werden.	x			vgl. Antwort zu Nr. 6
18	Privatperson	Ja		x			
19	Privatperson Münchenbuchsee	Eher Nein	Dafür sollte eine Haltestelle nahe beim Bahnhof SBB sein.	x			Münchenbuchsee Bahnhof würde mit der verlängerten Linie 38 angefahren.
20	Privatperson Münchenbuchsee	k.A.		x			
21	Privatperson Urtenen-Schönbühl	Nein	Da die S4 im Stundentakt verkehrt ab Schönbühl ist meiner Meinung nach keine Anbindung nötig.	x			

Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
22	Privatperson Zollikofen	Ja		x			

5.4.8 Frage 4.8: «Buslinie 38: Soll aus Ihrer Sicht die Linie 38 in Münchenbuchsee ganztags bis zur Haltestelle Buechlimatt und dem neuen kantonalen Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt SVSA verkehren? Alternativ kann die Buslinie 38 am Bahnhof Münchenbuchsee enden oder nur zu den Hauptverkehrszeiten bis zur Haltestelle Buechlimatt verkehren.»

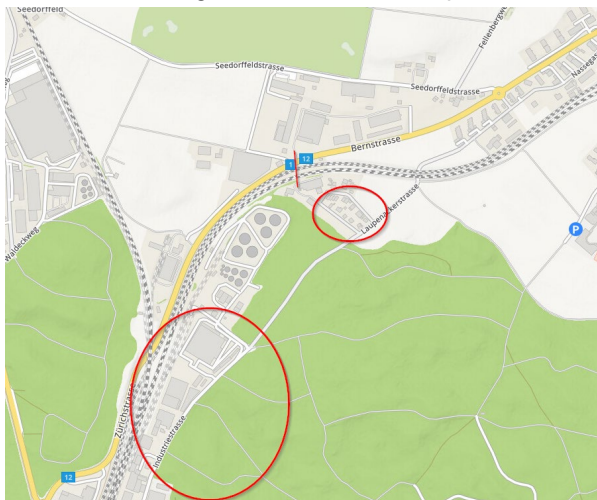
Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Bäriswil	k.A.		x			
2	Bern	Eher Ja	Eher nur zu den Hauptverkehrszeiten bis zur Haltestelle Buechlimatt verkehren.	x			Bedienung Buechlimatt ist eine Option, Fahrplan und Betriebszeiten sind im Rahmen Detailplanung noch festzulegen. Fahrplantechnisch Machbarkeit hängt von der Stabilität der Route ab. Auch die Koordination und Fahrplanabstimmung mit Linie 898 ist Gegenstand weiterer Planungsschritte (Umsetzungsplanung).
3	Mattstetten	k.A.		x			
4	Moosseedorf	Ja		x			
5	Münchenbuchsee	Eher Ja	Etapierung? Die Platzverhältnisse für Busführung via Bahnhofstrasse und Haltestelle beim Bahnhof M'b sind eng. Machbarkeit und Varianten für Lage der Haltestellen und Endpunkt/Wendepunkt der neuen Linie sind zu überprüfen. Wer übernimmt die Kosten für Testphase, neue Haltestellen und zusätzliche Betriebskosten? Zu prüfen wäre, ob z.B. jeder 2. Bus der Linie 38 beim Bahnhof Münchenbuchsee endet und die Haltestelle Buechlimatt alternierend mit Bus 898 bedient würde (Koordination).	x			vgl. Antwort zu Nr. 2
6	Urtenen-Schönbühl	k.A.		x			
7	EVP Münchenbuchsee	Ja		x			
8	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	Ja		x			
9	GRÜNE Freie Liste GFL Münchenbuchsee	Eher Ja	Innerhalb der vorliegenden Analyse sind wir mit dem Ganztagsangebot einverstanden. Wir verweisen aber nochmals darauf, dass diese Analyse unvollständig ist. Die Verlängerung der Linie 38 bringt gegenüber einem Rundkurs und/oder einer Verdichtung des Angebots auf der Linie 898 relativ wenig.	x			vgl. Antwort zu Nr. 2
10	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen	Ja		x			
11	SP Münchenbuchsee	Ja		x			
12	SVP Münchenbuchsee	Ja		x			
13	IGöV Bern	Ja	In der NVZ bringt die Verlängerung in die Buechlimatt sogar mehr, weil die Linie 898 dann nur stündlich fährt!	x			vgl. Antwort zu Nr. 2
14	VCS Region Bern	Ja		x			
15	Verein BuchsiMobil	Nein	Keines von beidem. Wir plädieren klar für klar für eine Verdichtung der Linie 898, welche auch den umliegenden Gebieten etwas bringt. Für den Ortsverkehr in Münchenbuchsee optimal wäre hingegen ein Rundkurs (siehe oben)	x			vgl. Antwort zu Nr. 2
16	BLS AG	Ja	Das Einsparpotential bei einer Wende am Bahnhof ist eher gering (kurze Distanz, keine Einsparung von Ressourcen) und beschränkt sich auf variable Kosten aufgrund der wegfallenden Kilometerleistung. Mit der integralen Bedienung der Buechlimatt ist das Angebotskonzept zwischen Münchenbuchsee und Schönbühl einheitlich und somit einfach merkbar.	x			vgl. Antwort zu Nr. 2
17	RBS	Eher Nein	Die Verlängerung zur Haltestelle Buechlimatt macht nur dann Sinn, wenn keine zusätzlichen Betriebsmittel benötigt werden. Der Fahrplanvorschlag für diese Variante ist aus unserer Sicht mit dem vorgesehenem Betriebsmitteleinsatz nicht fahrbar, da	x			vgl. Antwort zu Nr. 2 Fahrplantechnisch Machbarkeit hängt von der Stabilität der

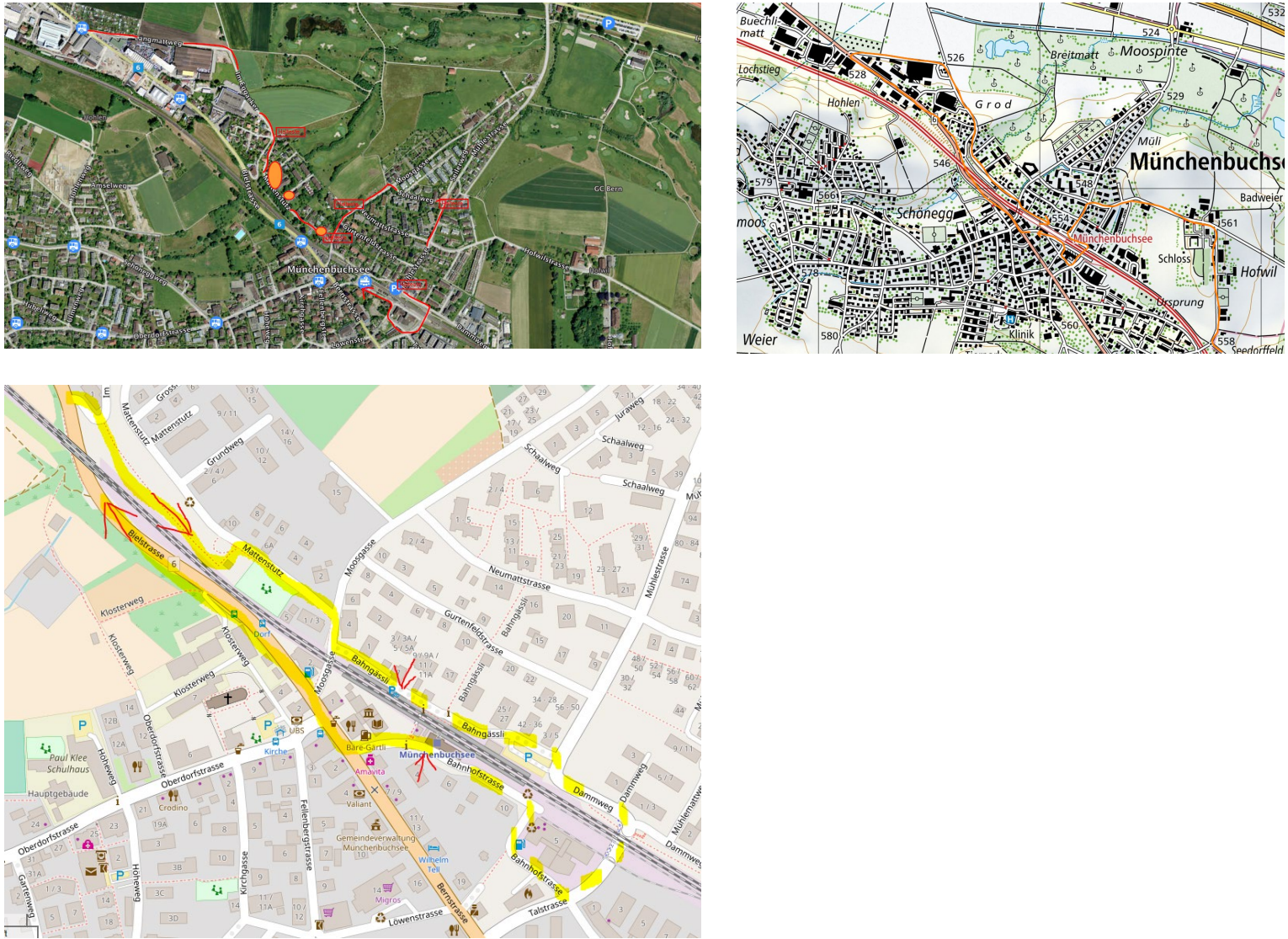


Antwort-Nr.	Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
			5 Minuten Fahrzeit für die Hin- und Rückfahrt in Kombination mit der fehlenden Pufferzeit am Endpunkt für einen stabilen Fahrplan nicht ausreichen.				Route ab. Dies muss im Rahmen der weiteren Planungsschritte noch eruiert werden.
18	Privatperson	Ja		x			
19	Privatperson Münchenbuchsee	Ja	Soll aber nicht gleichzeitig wie 898 fahren, damit es mehr Verbindungen gibt.	x			Es wird eine bestmögliche Fahrplankoordination angestrebt.
20	Privatperson Münchenbuchsee	Eher Ja	Die Erschliessung wäre noch abzustimmen mit den Vorstellungen der Gemeinde Münchenbuchsee für dieses Gebiet. Sind dort auch Freizeitangebote geplant, macht eine ganztägige Erschliessung Sinn. Ansonsten ist sie nur zu den Bürozeiten rentabel. Grundsätzlich hat das Gebiet aber grosses Potential, so dass das zu prüfen wäre, ob nicht die Linie 898 mit er Linie 38 kombiniert werden könnte.	x			vgl. Antwort zu Nr. 2
21	Privatperson Urtenen-Schönbühl	k.A.		x			
22	Privatperson Zollikofen	k.A.		x			
23	Privatperson Zollikofen	Nein		x			

5.4.9 Frage 4.9: «Frage 4.9: Haben Sie weitere Bemerkungen zur Buslinie 38?»

Antwort-Nr.	Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme			Antwort
			berücksichtigt	nicht berücksichtigt		
1	Gemeinden Bäriswil, Mattstetten, Mosseedorf, Urtenen-Schönbühl (1)	Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 23. Februar 2023 und danken Ihnen für die Möglichkeit zur öffentlichen Mitwirkung. Wie die RKBM richtig erkannt hat, ist das Hauptstrassennetz im Norden der Region Bern-Mittelland häufig überlastet und hat negative Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr. Die wirtschaftliche Entwicklung und das Bevölkerungswachstum im nördlichen Teil der Region Bern-Mittelland wird das Strassennetz noch weiter belasten. Wir begrüssen es deshalb sehr, dass koordinierte Massnahmen erarbeitet werden. Nachdem mit dem VM RBN beim motorisierten Individualverkehr eine erste Massnahme umgesetzt wird, drängen sich auch beim öffentlichen Verkehr verschiedene Optimierungen auf. Die Gemeinden am Grauholz (Bäriswil, Moosseedorf, Mattstetten und Urtenen-Schönbühl) unterstützen deshalb die Bestrebungen, das Angebotskonzept Bern Nord der Buslinien 34, 36 und 38 zu überprüfen und zu verbessern.	x			
2	Gemeinden Bäriswil, Mattstetten, Mosseedorf, Urtenen-Schönbühl (2)	Unser Fokus liegt insbesondere bei der Buslinie 38. Wir sind überzeugt, dass mit einem markanten Angebotsausbau bei dieser Linie die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesteigert und die Akzeptanz des Angebots gestärkt werden kann, was sich unweigerlich positiv auf das zukünftige Fahrgastaufkommen auswirken wird. Die vier erwähnten Gemeinden unterstützen einen Angebotsausbau auf der Linie 38 mit Vehemenz. Die bisherige Ausrichtung der Buslinie 38 als Zubringer zum Bahnangebot greift u. E. jedoch zu kurz. Das Einzugsgebiet der vier Gemeinden umfasst über 12'000 Einwohnende und mehr als 6'700 Arbeitsplätze und bietet ein riesiges Potenzial, das Fahrgastaufkommen und die Wirtschaftlichkeit beim regionalen/lokalen Busangebot massiv zu steigern. Mit dem Anschluss nach Münchenbuchsee können zudem zwei grössere Zentren direkt verbunden werden. Die Rückmeldungen zur Studie erwarten Sie bis zum 19. Mai 2023 per Online-Fragebogen. Von dieser Möglichkeit werden die Gemeinden Gebrauch machen und zu den einzelnen Fragen Stellung beziehen. Uns ist es jedoch ein Anliegen, Ihnen auch die gemeinsame Haltung der vier Gemeinden in einer kurzen Stellungnahme darzulegen.	x			
3	Gemeinden Bäriswil, Mattstetten, Mosseedorf, Urtenen-Schönbühl (3)	Es sind die folgenden Punkte, die uns für ein starkes Engagement bei diesem Projekt motivieren. a) Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete Moosseedorf West und Grubenstrasse in Urtenen-Schönbühl: Für die wirtschaftliche Weiterentwicklung der Region ist es unabdingbar, dass bestehende und potenzielle Arbeitsplatzgebiete an das öV-Netz angeschlossen werden. Eine Optimierung der Buslinie 38 und eine namhafte Verbesserung der Gesamtsituation kann mit einem verhältnismässig vernünftigen Aufwand erreicht verbessert werden. Mit einem Rundkurs wäre die Grubenstrasse auch direkt ab der Bahnstation Urtenen verbunden. Auch wenn sich die direkte Verbindung nach Münchenbuchsee nicht realisieren lassen sollte, wäre die Linie 38 bis ins Arbeitsplatzgebiet Moosseedorf West (mit Wendemöglichkeit zu verlängern). b) Tangentialbeziehung Richtung Münchenbuchsee: Eine Tangentialbeziehung Richtung Münchenbuchsee ermöglicht einen direkten Anschluss der Region Urtenen-Schönbühl/Mosseedorf an die S-Bahnverbindung Richtung Biel. c) Direkte Anbindung des Shoppylands: Eine direkte Anbindung des Einkaufszentrums Shoppyland schliesst eine Netzlücke und sorgt dafür, dass auch Arbeitnehmende aus der Region Münchenbuchsee/Seeland ihren Arbeitsplatz im Einkaufszentrum Shoppyland problemlos per öV erreichen können. Zudem kann mit dem Umsteigehub Bus/Bahn beim Shoppyland die heutige unbefriedigende Situation beim Bahnhof Schönbühl RBS verbessert werden.	x			Die Frage 4.9: Weitere Bemerkungen zur Buslinie 38 wird im Prinzip in den vorangehenden Fragen umfassend abgehandelt, daher Verzicht auf Wiederholungen.
4	Gemeinden Bäriswil, Mattstetten, Mosseedorf, Urtenen-Schönbühl (4)	d) ÖV-Erschliessung von wichtigen öffentlichen Angeboten (Ärztzentrum, Kirche) in Urtenen-Schönbühl Mit einem Rundkurs (B3) können wichtige öffentliche Einrichtungen in Urtenen-Schönbühl mit dem öV erreicht werden. Zudem können die neu geschaffenen Synergien auch durch die Schüler*innen der Schulen Grauholz genutzt werden (Anbindung der Schulanlage Lee an das öV-Netz). e) Verbindung von vier Schulstandorten In den Schulen Grauholz werden an vier Schulstandorten (Bäriswil, Mattstetten, «Altes Schulhaus» und Schulanlage LEE in Urtenen-Schönbühl) über 1'000 Schüler*innen unterrichtet. Rund 120 Lehrpersonen und weitere Mitarbeitenden sind an diesen Schulstandorten tätig. Das grosse Verkehrsaufkommen in der Region führt dazu, dass die Schüler*innen vermehrt mit Elterntaxi transportiert werden. Mit einer guten und direkten öV-Verbindung der vier Schulstandorte können auch die für einen separaten Schülertransport erforderlichen finanziellen Mittel in ein für die breite Öffentlichkeit nutzbares Angebot investiert werden. Wir würden es sehr begrüssen, wenn die Umsetzung der geplanten Konzepte zeitnah erfolgen können und wir unterstützen aufgrund	x			vgl. Antwort zu Nr. 3

Antwort-Nr.	Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		der baulichen Massnahmen eine etappierte Umsetzung. Für Ihre Unterstützung und die angenehme Zusammenarbeit danken wir bestens.				
5	Bäriswil	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Der aktuelle Fahrplankontakt ist ideal und sollte durch den Angebotsausbau nicht negativ beeinflusst werden.</li> <li>▶ Wie ist mit den notwendigen baulichen Massnahmen nach der 3-jährigen Testphase umzugehen?</li> <li>▶ Es wäre interessant zu wissen, wie die zu erwartenden Mehrkosten pro ÖV-Punkt ausfallen werden. Diese können zum aktuellen Zeitpunkt jedoch vermutlich noch nicht genannt werden.</li> </ul>	x			vgl. Antwort zu Nr. 3  ÖV-Punkte im Rahmen Realisierungsprojekt zu ermitteln.
6	Münchenbuchsee	Alle Kosten sind klar aufzuzeigen und der Kostenteiler ist zu klären.	x			Infrastrukturkosten sind in der Regel vom Strasseneigentümer zu tragen.
7	EVP Münchenbuchsee	Wir begrüssen eine Anbindung per Bus von Münchenbuchsee nach Moosseedorf / Schönbühl sehr.	x			
8	Verein BuchsiMobil	Die Fahrplanstabilität der vorgeschlagenen Linien sollte bereits im Angebotskonzept auf Tempo 30 innerorts ausgerichtet werden.	x			Ja, zum Zeitpunkt der Einführung der Tangente wird das Regime 30 bestehen.
9	BLS AG	Für Reisende von/nach Lyss und Biel/Bienne bringt die Verlängerung der Linie 38 nur einen sehr begrenzten Nutzen, da die Anschlüsse in Münchenbuchsee eher zufällig sind und je nach Wochentag und Tageszeit teilweise recht lange Übergangszeiten haben. Die Reisezeit über Münchenbuchsee hinaus bleibt also ggü. heute unverändert.	x			
10	Privatperson Münchenbuchsee	<p>Nach der Einreichung der Stellungnahme habe ich mir noch folgende Gedanken zur Buslinie 38 im Bereich Seedorffeldstrasse gemacht: Das Quartier Laupenacker und die Betriebe an der Industriestrasse auf der gegenüberliegenden Seite der Bernstrasse und der Bahngleise könnten in die Erwägungen für das Busangebot einbezogen werden. Wenn auf der einen Seite der Bahngleise eine Bus-Verbindung geschaffen wird, könnte eine Fussgängerbrücke über die Bernstrasse und die Bahngleise das Einzugsgebiet der neuen Haltestelle vergrössern. Skizze im Anhang rote Linie neben Laupenacker.</p> 	x			Anbindung Fusswege wäre im Rahmen weiterer Planungsschritte zu prüfen.
11	Privatperson Münchenbuchsee	Skizzen: Skizzen für alternative Linienführungen der Linien 38 und 898.	x			vgl. Antwort zu Nr. 10

Antwort-Nr.	Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
						
12	Privatperson Münchenbuchsee	Die Kombination mit Buslinie 898 wäre prüfenswert trotz deren Länge, um einen hohen Takt auch zwischen Schönbühl und Münchenbuchsee zu erreichen.			x	Generelle Verlängerung Linie 898 würde Linie 36 unnötig konkurrenzieren



### 5.5 Frage 5: «Haben Sie weitere abschliessende Bemerkungen zur vorliegenden Studie?»

Antwort-Nr.	Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
1	Mattstetten	Der Gemeinderat Mattstetten unterstützt die gemeinsame Eingabe der Gemeinden Bäriswil, Mattstetten, Moosseedorf und Urtenen-Schönbühl. Das öV-Netz der Gemeinden Bäriswil, Mattstetten, Moosseedorf und Urtenen-Schönbühl ist zwingend zu verbessern Die Verbindung der vier Schulstandorte ist für Mattstetten sehr wichtig. Bei der allfälligen neuen Arbeitszone im Silbersboden, ist eine neue Haltestelle gefordert. Dies ist zu berücksichtigen. Eine öV Verkehrsverbindung Richtung Biel via Münchenbuchsee oder Zollikofen würde Mattstetten begrüssen.	x			Wird bei den vorangehenden Fragen zur Linie 38 behandelt.
2	Moosseedorf	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Der Gemeinderat Moosseedorf unterstützt die gemeinsame Eingabe der Gemeinden Bäriswil, Mattstetten, Moosseedorf und Urtenen-Schönbühl. Das ÖV-Netz im Bereich der Gemeinden Bäriswil, Mattstetten, Moosseedorf und Urtenen-Schönbühl ist zwingen zu verbessern.</li> <li>▶ Der Rundkurs B3 Schönbühl - Bäriswil -Mattsteten - Urtenen-Schönbühl wird unterstützt.</li> <li>▶ Die direkte Anbindung des Shoppylands wird unterstützt - Die Firmen Prodega und Marti AG sind zwingen mit dem ÖV zu erschliessen. Für den Kanton Bern wie auch für die Gemeinde Moosseedorf müsste es von grosser Wichtigkeit sein, dass sich die beiden Firmen entwickeln können. Eine Verkehrsgüterklasse D muss sichergestellt werden. Die Firma Marti AG ist an einer Zonenerweiterung stark interessiert. Entsprechende Planungsabklärungen sind im Gange.</li> <li>▶ Eine Busführung über die Seedorffeldstrasse führt aufgrund der engen Strassenverhältnisse und der Unübersichtlichkeit bei der Brücke zu gefährlichen Verkehrssituation. Zudem wird der Hof Häberli eingeschränkt (Weidenutzung). - Der Gemeinderat bittet deshalb die Alternativvarianten Buslinienführung Haltestelle Prodega/Marti AG via Bernstrasse zum Bahnhof Münchenbuchsee oder Bahnhof Zollikofen zu prüfen und auszuwerten.</li> </ul>	x			vgl. Antwort zu Nr. 1
3	Münchenbuchsee	Wir begrüssen die Überarbeitung des Angebotskonzeptes Bern Nord und bedanken uns für die umfassende Studie und die dargelegten detaillierten Varianten.	x			
4	Kanton Bern, TBA OIK II	Für die Möglichkeit zur Mitwirkung danken wir Ihnen. Gerne nehmen wir wie folgt Stellung: Der Kanton Bern baut die Bushaltestellen an Kantonsstrassen um, um die Anforderungen des BehiG zu erfüllen. Der OIK II ist beim vorliegenden Angebotskonzept durch verschiedene Haltestellen im Raum Zollikofen betroffen. Bei der präferierten Variante würden die Haltestellen Unterzollikofen Bahnhof und Zollikofen Steinibach deutlich weniger frequentiert, was einen direkten Einfluss auf die Priorität der Haltestellen hat. Aus diesem Grund erwarten wir, dass der OIK II laufend über den aktuellen Stand des Angebotskonzeptes informiert wird.	x			Koordination und Infoaustausch muss im Rahmen der weiteren Planungsschritte erfolgen.
5	FDP Zollikofen	Die FDP Zollikofen hat das Angebotskonzept zu den Buslinien 34 und 36 eingehend geprüft. Für die FDP ist die Auftrennung der Linie 36 (neue Streckenführung Breitenrain – Worblaufen) nicht tragbar. Das Argument, dass Verkehrsstaus der Fahrplan beeinträchtigen, liegt mit dem Busbetrieb auf der Hand. Dass der Busbetrieb mit der Linie 36 (neue Streckenführung Hirzenfeld-Unterzollikofen-Münchenbuchsee) wesentlich verlängert wird und über die gleiche Hauptstrasse geführt wird, welche im Konzept die Auftrennung der Line 34 zur Folge hat, kann nicht nachvollzogen werden. Der Vorschlag des RKBM wird das Problem des Fahrplans für die Linie 36 eventuell lösen. Dies zu einem wesentlichen Nachteil für die Fahrgäste, denn es gibt keine direkte Verbindung zwischen den Gemeinden Zollikofen/Münchenbuchsee und Wankdorf/Breitenrain. D.h. der Fahrgast wird mit dieser Lösung mehrmals umsteigen. Der finanzielle Aufwand für diese Lösung wird mit der Erweiterung Unterzollikofen – Münchenbuchsee entsprechend höher ausfallen. Ob durch diese vermeintliche Lösung der Fahrplan eingehalten wird, ist mehr als fraglich. Aus Sicht des aktuellen Wachstums im Wohn- und Arbeitsraum Breitenrain-Wankdorf-Zollikofen-Münchenbuchsee, der dadurch resultierende ÖV-Mehrbedarf und der Umstand des mehrfachen Umsteigens für Fahrgäste scheint die Lösung nicht als sehr praktikabel zu sein. Aus dieser Sicht kann die FDP Zollikofen diesem Vorhaben definitiv nicht zustimmen.	x			Wird bei den vorangehenden Fragen zu den Linien 34 und 36 behandelt.
6	FDP.Die Liberalen Sektion Münchenbuchsee	Vielen Dank für Ihre Arbeit und für die Gelegenheit zur Stellungnahme.	x			
7	Privatperson Münchenbuchsee	Anstehende Entwicklungen in Münchenbuchsee werden mir noch zu wenig berücksichtigt. Mir stellen sich folgende Fragen: - Wie wirkt sich die Schulraumplanung aus? Wo entstehen allenfalls neue Schulhäuser, die ein Gamechanger sein könnten? - Will man das Strassenverkehrsamt nicht mutiger erschliessen? Denn das ganze Gebiet hat für den ganzen Kanton ein grosses wirtschaftliches Potential. Es ist eines der wenigen Gebiete, in dem schnell Firmen angesiedelt werden können, ohne dass sich Verfahren wegen Einsprachen in die Länge ziehe. Siehe dazu eine Feststellung von Yposmed-CEO Simon Michel: «Das Problem des Kantons Bern sind nicht die hohen Steuern. Sondern die fehlende Möglichkeit, irgendwo schnell neue Produktproduktionen ansiedeln zu können.» Das Buechlimatt wäre einer der wenigen Ort dank ÖV und Autobahnerschliessung.	x			Wird bei den vorangehenden Fragen behandelt. Bemerkungen stehen teilweise nicht in direktem Zusammenhang mit der ÖV-Studie

Antwort-Nr.	Eingabe von	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
8	Privatperson Zollikofen	Kompetent und transparent	x			
9	Privatperson Zollikofen	Sehr strukturiert und ausführlich erarbeitet. Der Einbezug der Bevölkerung zur Stellungnahme gefällt mir sehr. Mir ist klar, dass dies nicht Aufgabe des ÖV ist, aber mir fehlt ein bisschen, dass nicht alternative Ansätze zur Verkehrsregulierung (Reduktion des Verkehrsaufkommens des MIV) in der Analyse auftauchen (z.B. dynamic pricing nach Tageszeit oder Anzahl Personen im Auto etc.).	x			Solche Analysen würden den Rahmen der Studie übersteigen und müssten übergeordnet geprüft werden.