

# Überprüfung Angebotskonzept Buslinien Bern Südost

Auswertung der Mitwirkung



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 26. April 2018

19. April 2018

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Holzikofenweg 22

Postfach

3001 Bern

## Inhalt

<b>1 Ausgangslage</b>	<b>4</b>
<b>2 Zusammenfassung</b>	<b>4</b>
<b>3 Ergebnis der Mitwirkung und weiteres Vorgehen</b>	<b>8</b>
<b>4 Eingegangene Stellungnahmen</b>	<b>9</b>
<b>5 Stellungnahmen und Beantwortung</b>	<b>10</b>
5.1 Gesamteindruck des Berichts zur Mitwirkung	10
5.2 Beurteilung Folgerungen und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen	14
5.3 Gewichtung stabile Anschlüsse vs. durchgehende (Tangential-)Linie	28
5.4 Weitere Bemerkungen zur Überprüfung des AK Buslinien Bern Südost	31

## 1 Ausgangslage

Die Buslinie 40 ermöglicht die tangentielle Verbindung der Gemeinden Ittigen, Bern, Muri bei Bern und Allmendingen. In den Hauptverkehrszeiten ist die Linie jedoch störungsanfällig, vor allem auf dem Abschnitt Papiermühle–Guisanplatz–Ostring–Burgernziel. Anschlüsse sind oft nicht gewährleistet. Neben möglichen Lösungen für eine höhere Fahrplanstabilität prüfte die Studie auf Wunsch der Gemeinden zusätzlich eine Verlängerung der Linie 40 bis Rubigen.

Die Studie empfiehlt, den Betrieb vorerst mit zusätzlichen betrieblichen Massnahmen zu stabilisieren. Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wird die Fahrzeit in den Spitzenstunden am Abend zwischen Bahnhof Papiermühle und Muri um 8 Minuten verlängert und so den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen angepasst. Damit sind künftig die Anschlüsse Richtung Allmendingen/Sonnenfeld sichergestellt. Im Fahrplanentwurf 2018 wurde diese Massnahme aufgenommen.

Mittelfristig stellt eine Aufteilung in zwei Linien im Raum Egghölzli die beste Lösung dar. Sie verbessert die Zuverlässigkeit der Anbindung von Muri Süd/Allmendingen ans städtische Tramnetz, da keine Abhängigkeiten zum verspätungsanfälligen Abschnitt zwischen Papiermühle und Burgernziel mehr bestehen. Auch auf dem Abschnitt Kappelisacker–Egghölzli vermag sie die Verspätungsproblematik zu entschärfen. Weiter bietet diese Lösung die nötige Flexibilität, um gezielt auf unterschiedliche Entwicklungen der beiden Teiläste einzugehen. Die Bestlösung lässt sich jedoch nur umsetzen, wenn im Raum Egghölzli Wendemöglichkeiten für die Busse geschaffen werden. Abklärungen haben ergeben, dass dazu strassenseitig umfangreiche Infrastrukturmassnahmen erforderlich sind. Falls die kurzfristigen betrieblichen Lösungen die Fahrplanstabilität in den nächsten Jahren nicht merklich verbessern, schlägt die Studie vor, die Realisierung dieser Wendemöglichkeiten vertieft zu prüfen.

Die Aufteilung in zwei Abschnitte ist zudem Voraussetzung für die Verlängerung der Linie 40 bis Rubigen. Aus Kosten-Nutzen-Überlegungen rät die Studie, die Verlängerung erneut zu prüfen, wenn die S-Bahn im Aaretal im Viertelstundentakt verkehrt und Anschlüsse an die S-Bahn in Rubigen möglich sind. Damit ist gemäss heutigem Planungsstand 2030 zu rechnen.

## 2 Zusammenfassung

Die öffentliche Mitwirkung zum Angebotskonzept Buslinien Bern Südost fand vom 12. Juni bis 31. August 2017 statt. Insgesamt trafen bei der RKBM 35 Stellungnahmen und 4 Verzichtserklärungen von Gemeinden, Ämtern, Privatpersonen, Organisationen und Transportunternehmen ein.

### **Gesamteindruck**

Die Einschätzungen zum Bericht fallen positiv aus: Die Herleitung der Massnahmen wird als detailliert, logisch und nachvollziehbar umschrieben. Die Planung wird von den Meisten begrüsst und erwünscht und die Breite sowie die Transparenz der Lösungsansätze wird geschätzt.

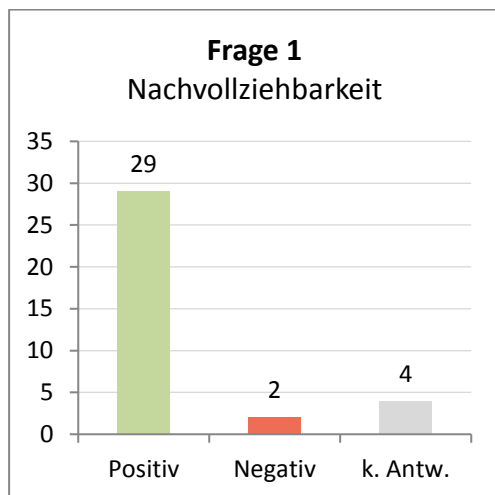


Abb. 1: Nachvollziehbarkeit des Berichtes

Die Bestlösung Linientrennung Egghölzli wird bereits von vielen erwähnt und befürwortet. Ebenfalls wichtig ist den Mitwirkenden der Anschluss der Linie 40 auf andere Linien und die Reduzierung von Verspätungen.

#### **Kurzfristige betriebliche Massnahmen: Fahrzeitverlängerung**

Die kurzfristigen betrieblichen Massnahmen werden mehrheitlich positiv gewertet. Die Verlängerung der fahrplanmässigen Fahrzeiten wird zwar verstanden, da es sich dabei aber nicht um eine Lösung des primären Problems handelt, sondern um eine realitätsnähere Abbildung der Fahrzeit zu Spitzenzeiten, auch bemängelt. Weiter gibt es auch Bedenken gegenüber den Unterschieden im Fahrplan zwischen der Hauptverkehrszeit und der Nebenverkehrszeit und bei längeren Wartezeiten aufgrund des neuen Taktes. Für den Realisierungszeitraum ab Dezember 2017 wird die Massnahme als zweckmässig und angemessen bezeichnet und so eingeschätzt, dass sie die Verspätungsproblematik und Wartezeit beim Umsteigen entschärfen kann. Eine zusätzliche Taktverdichtung in den Spitzenzeiten wird auf dem Streckenabschnitt Papiermühle-Egghölzli einzeln erwünscht.

Der fixe Einsatz eines Dispobus in Gümligen und bei der Papiermühle («Variante Status quo+») wird nur in einigen Stellungnahmen aufgegriffen, dort dafür klar befürwortet. Diese Variante lässt sich aufgrund von Fahrzeugmehrbedarf kurzfristig nicht umsetzen. Die Massnahme könnte allenfalls im Rahmen des Bestellverfahrens für das Jahr 2020 geprüft werden.

#### **Mittelfristige Massnahme Linie 40**

Der Ansatz einer Linientrennung wird mehrheitlich begrüsst und erscheint den Mitwirkenden nachvollziehbar. Bedauern über den Verlust der Tangentiallinie wird mehrere Male geäussert, jedoch wird die Linientrennung insgesamt als nachvollziehbar und realistisch aufgenommen. Mehrheitlich wird sie auch als beste Lösung gesehen, um gegen die Verspätungen auf der Linie 40 vorzugehen. Aus den Stellungnahmen geht hervor, dass im Falle der Linientrennung die Situation für Umsteigende beim Egghölzli als attraktiv eingeschätzt wird, wenn die Fahrpläne aufeinander abgestimmt werden können.

Wie im Bericht zur Mitwirkung dargelegt wird, schlägt die Studie vor, die Realisierung von Wendemöglichkeiten im Raum Egghölzli vertieft zu prüfen, wenn die kurzfristigen Massnahmen die Fahrplanstabilität nicht merklich verbessern. Sollte dies im Raum Egghölzli nicht möglich sein, sind auch alternative

Orte zu prüfen. Das Tiefbauamt weist in seiner Stellungnahme auf negative Auswirkungen auf den Verkehrsknoten Egghölzli sowie Konflikte mit dem Langsamverkehr hin. Zudem wird kritisiert, dass bestehende Bauprojekte nicht genügend berücksichtigt worden sind.

Im Rahmen der Mitwirkung werden auch alternative Orte für die Linientrennung genannt (wie Burgernziel, Muri, Wankdorf, ...).

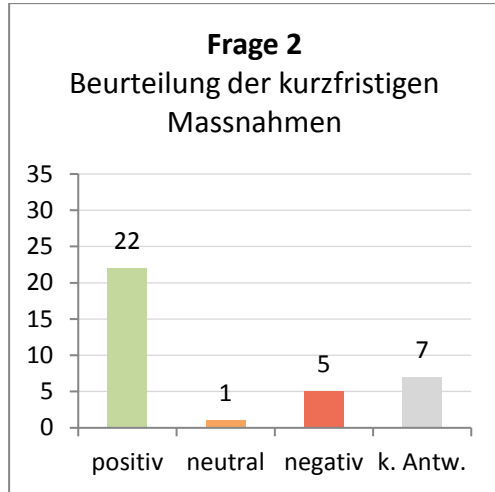


Abb. 2: kurzfristige Massnahmen

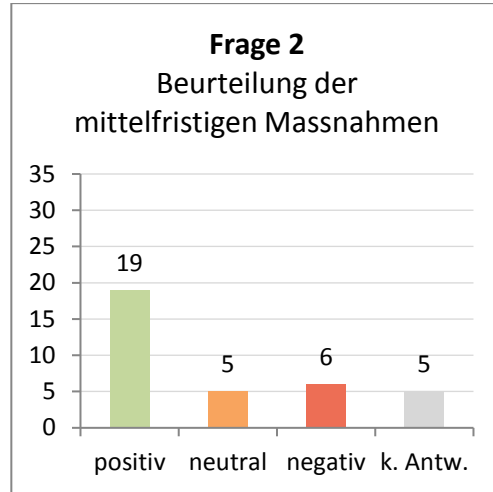


Abb. 3: mittelfristige Massnahmen

**Verlängerung nach Rubigen**

Zur Verlängerung der Linie 40 nach Rubigen hat etwa ein Drittel der Mitwirkenden keine Stellungnahme abgegeben. Die Empfehlung der RKBM, die Verlängerung erneut zu prüfen, wenn die S-Bahn im Aaretal einen Viertelstundentakt erhält, wurde positiv oder neutral aufgenommen und erscheint nachvollziehbar. Die Verlängerung der Linie 40 scheint grundsätzlich erwünscht, jedoch wird auch darauf hingewiesen, dass es vor 30 Jahren bereits eine Verlängerung gab, welche eingestellt wurde.

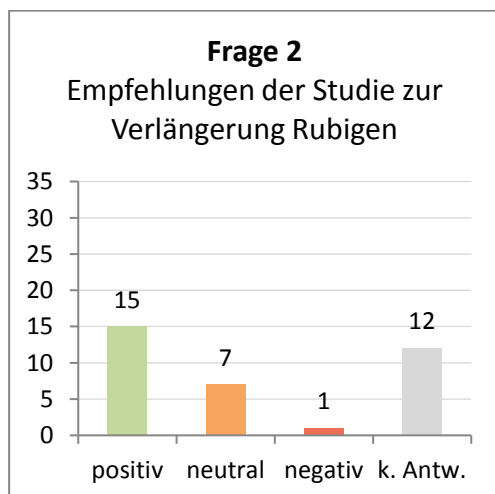


Abb. 4: Empfehlung der RKBM

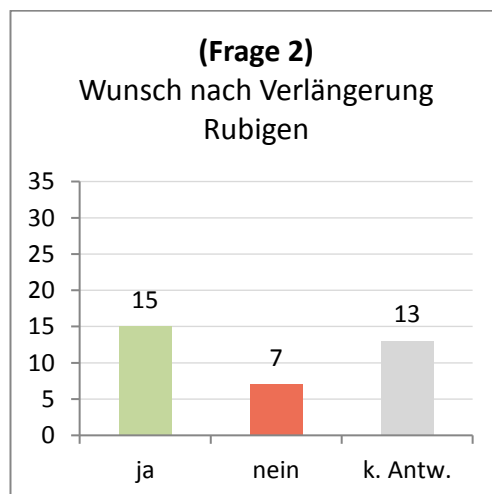


Abb. 5: Verlängerung Rubigen

Die Gewährleistung stabiler Anschlüsse wird eindeutig höher gewichtet als eine durchgehende (Tangential-)Linie. Nutzende aus Allmendingen seien auf die Anschlüsse ins Stadtzentrum und zum Bahnhof angewiesen und nutzen diese angeblich mehr als eine direkte Verbindung zur Papiermühle. Der Verlust der Tangentiallinie wird wie bereits bei der Frage 2 zwar bedauert aber die Fahrplansicherheit und geringere Verspätungen sind den Stellungnehmenden mehrheitlich wichtiger.

Die weiteren Bemerkungen zum Bericht vertiefen und festigen oft das bei der zweiten und dritten Frage bereits erwähnte. Zudem werden infrastrukturelle Probleme angesprochen und die weiteren Massnahmen, wie beispielsweise die Verlängerung der Linie 44 kommentiert.

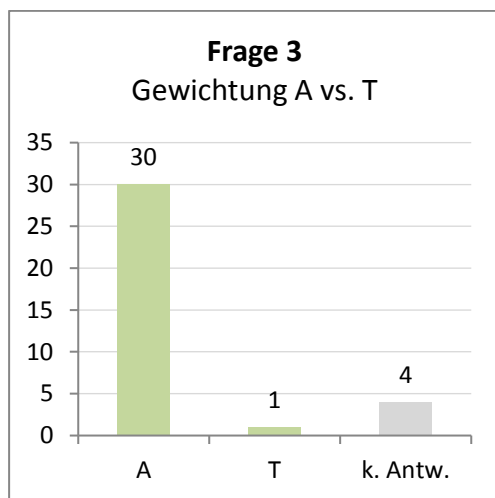


Abb. 6: Stabiler Anschluss (A) oder Tangentiallinie (T)

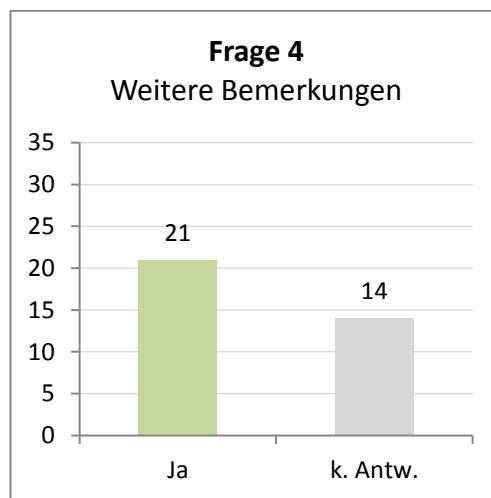


Abb. 7: Weitere Bemerkungen

### 3 Ergebnis der Mitwirkung und weiteres Vorgehen

Das zweistufige Vorgehen mit kurzfristigen und mittelfristigen Massnahmen für die Linie 40 wird in der Mitwirkung mehrheitlich befürwortet.

Im Vorfeld der Mitwirkung brachte das OIK II gegenüber der Machbarkeit der Linientrennung der Linie 40 am Standort Egghölzli Vorbehalte an. Gemäss der Studie «Zusätzliche Abklärungen Splitting Linie 40 im Raum Egghölzli, 10. März 2017» ist die Linientrennung am Standort Egghölzli nicht mit dem Projekt «Korrektion Thunstrasse, Muri» (KTM) vereinbar. Im Rahmen der Mitwirkung wird die Gültigkeit dieser Ergebnisse bestätigt. Das Projekt KTM steht mittlerweile kurz vor der öffentlichen Auflage. Bei weiteren Überlegungen für die Linie 40/Linientrennung wird daher das Projekt KTM als Randbedingung berücksichtigt.

Aufgrund der Mitwirkung ist das weitere Vorgehen folgendermassen:

- ▶ Bis Ende 2020 werden die Effekte und der Wirkungsgrad der kurzfristigen betrieblichen Massnahmen (fahrplanmässige Fahrzeitverlängerung) abgewartet. Nach erfolgter Umsetzung der Projekte Gesamtsanierung Thunplatz Ostring (GTO) auf dem Abschnitt Burgernziel–Freudenbergplatz, Autobahnanschluss Muri und Einführung des Verkehrsmanagements Bern Nord wird durch die RKBM eine Erfolgskontrolle zu den betrieblichen Massnahmen resp. eine Situationsanalyse zur Linie 40 veranlasst.
- ▶ Zeigt die Situationsanalyse nach wie vor eine unzureichende Fahrplanstabilität der Linie 40, wird durch die RKBM eine neue Studie ausgelöst, um die verspätungsanfälligen Abschnitte zu prüfen. Dabei werden mögliche Standorte für eine Linientrennung mit Einbezug der Strasseneigentümer geprüft.

Eine Verlängerung der Linie 40 nach Rubigen wird erst im Horizont 2030 bei Einführung des Viertelstundentakts auf der S-Bahn in Betracht gezogen. Bei einer deutlichen Zunahme des Nachfragepotenzials (zum Beispiel Firma Kästli AG) auf diesem Ast, wird eine (Teil-) Verlängerung früher geprüft.



## 4 Eingegangene Stellungnahmen

Folgende Gemeinden, Institutionen und Personen haben eine Stellungnahme zum Angebotskonzept Bern Nord-Ostermundigen Worblental.

Gemeinde Allmendingen  
Gemeinde Bolligen  
Gemeinde Ittigen  
Gemeinde Münsingen  
Gemeinde Muri bei Bern  
Gemeinde Ostermundigen

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination  
Tiefbauamt des Kantons Bern (OIK II)

Bernmobil  
BLS  
RBS

Dialog Nordquartier  
IGöV  
Pro Bahn Schweiz, Sektion Espace-Mittelland  
QUAV4  
SP Muri Gümligen  
VCS Regionalgruppe Bern

Aline Keller  
Doris und Marcel Steiner  
Ernst Lüthi  
Esther Larsen  
Familie Wild-Beringer  
Familie Bigler  
Franziska & Patric Sahli  
Heinz Hertig  
Jonas Cadotsch  
Jürg & Brigitte Welter  
Kathrin Peter  
Linus Cadotsch  
Manfred & Elisabeth Langenegger  
Paul Cadotsch  
Peter Keller  
Peter Scheidegger  
Urs & Priska Wiederkehr  
Verena Kiener

## 5 Stellungnahmen und Beantwortung

### 5.1 Gesamteindruck des Berichts zur Mitwirkung

Ist für Sie die Herleitung der Bestlösung «Linientrennung im Raum Egghölzli» für die verspätungsanfällige Linie 40 nachvollziehbar? (Bericht zur Mitwirkung, Kapitel 1-4)

Eingabe	Antwort	Kernaussagen / Bemerkungen	Antworten der RKBM
Allmendingen	► Positiv	► Die Herleitung ist sehr detailliert und akribisch ausgeführt. Alle Verbesserungsmöglichkeiten wurden untersucht. Bestlösung "Linientrennung im Raum Egghölzli" ist absolut nachvollziehbar!	► Wird zur Kenntnis genommen.
Bolligen	► Positiv	► Ja, da bessere Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit erwartet werden kann.	► Wird zur Kenntnis genommen.
Ittigen	► -	► -	►
Münsingen	► Positiv	► Die Bestlösung Linientrennung im Raum Egghölzli ist nachvollziehbar.	► Wird zur Kenntnis genommen.
Muri b. Bern	► Positiv	► Ja, die Linientrennung erscheint unter Berücksichtigung der Ausgangslage und den Randbedingungen nachvollziehbar und logisch.	► Wird zur Kenntnis genommen.
Ostermundigen	► Positiv	► -	►
AÖV	► Positiv	► Ja. Das AÖV war in der begleitenden Arbeitsgruppe vertreten. Unsere Anregungen wurden aufgenommen.	► Wird zur Kenntnis genommen.
OIK II	► -	► -	►
Bernmobil	► Positiv	► Die Herleitung der Bestlösung ist für uns nachvollziehbar und wir begrüßen das stufenweise Vorgehen bei der gewählten Bestlösung.	► Wird zur Kenntnis genommen.
BLS	► Positiv	► Die Herleitung und die Folgerungen sind logisch und nachvollziehbar.	► Wird zur Kenntnis genommen.
RBS	► Positiv	► Die Herleitung der Varianten und der Bestlösung ist transparent und nachvollziehbar	► Wird zur Kenntnis genommen.
Aline Keller	► Positiv	► -	►
D. & M. Steiner	► Negativ	► Ein Problem der Linie 40 ist erkannt. Die Lösungsansätze gehen jedoch zu wenig weit.	► Wird zur Kenntnis genommen.
Ernst Lüthi	► Positiv	► Ja, nur eine Linientrennung bringt die Lösung. Die heutige Ausrichtung der Abfahrtszeiten auf den Knoten Papiermühle bringt für Allmendingen unattraktive Abfahrtszeiten. Die Abfahrten in Allmendingen und Egghölzli sollten so angesetzt werden, dass man vor den Minuten 00	► Die Ausrichtung der Abfahrtszeiten auf den Knoten Papiermühle ist Teil des Konzepts der Linie 40. Eine konzeptionelle Änderung müsste im Rahmen einer separaten Studie untersucht werden.

		und 30 in Bern HB ankommt bzw. umkehrt in Egghölzli Anschluss nach Allmendingen hat. Heute dauert die Reise bzw. Wartezeit z.B. nach und in Bern fast gleich lange wie die anschliessende Fahrt mit dem Intercity nach Basel, Luzern oder Zürich. Am Sonntag ist der Busfahrplan für Reisen weiter als in die Stadt Bern unbrauchbar, der Bus steht fast eine halbe Stunde vor der Käserei in Allmendingen und fährt genau zu der Zeit, dass man in Bern HB alle Intercitys verpasst und eine halbe Stunde warten muss. Das Auto bleibt so immer erste Wahl und Besucher, welche mit dem Zug in Bern ankommen, holt und bringt man am besten mit dem Auto vom/zum Bahnhof.	
Esther Larsen	▶ Positiv	▶ -	▶
F. & P. Sahli	▶ Positiv	▶ -	▶
Familie Bigler	▶ Positiv	▶ -	▶
Familie Wild-Beringer	▶ -	▶ -	▶
Heinz Hertig	▶ Positiv	▶ Der Bericht scheint mir fundiert und die Schlussfolgerungen nachvollziehbar.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
J. & B. Welter	▶ Positiv	▶ Wir sehen die Linientrennung im Egghölzli (Variante2) als einzige mögliche Lösung, um den Verspätungen entgegen zu wirken.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Jonas Cadotsch	▶ Positiv	▶ -	▶
Kathrin Peter	▶ -	▶ -	▶
Linus Cadotsch	▶ Positiv	▶ -	▶
M. & E. Langenegger	▶ Positiv	▶ -	▶
Paul Cadotsch	▶ Positiv	▶ Es hat sehr lange (viele Jahre!) gedauert, bis sich die Regionalkonferenz der Verspätungsproblematik auf der Linie 40 angenommen hat. Der Bericht ist aber seriös und zeugt von einer fundierten Abklärung.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Peter Keller	▶ Positiv	▶ Ja, das ist eine sehr gute Lösung	▶ Wird zu Kenntnis genommen.
Peter Scheidegger	▶ Positiv	▶ -	▶
U. & P. Wiederkehr	▶ Positiv	▶ -	▶
Verena Kiener	▶ Positiv	▶ -	▶
Dialog Nordquartier	▶ Positiv	▶ Es haben sich für uns keine weiteren Fragen ergeben. Die Herleitung der Bestlösung ist für uns nachvollziehbar.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

IGöV	▶ Negativ	<p>▶ Nein. Die Vorschläge überzeugen aus Kundensicht nicht. Aus unserer Sicht wird der Aspekt der End-zu-End Reisekette zu wenig gewichtet. Eine Trennung im Raum Egghölzli ist aus Kundensicht nicht attraktiv.</p> <p>▶ Welche anderen Massnahmen (z.B. Busspuren, Lichtsignalsteuerungen mit Bevorzugung öV, etc.) zur Stabilisierung des Fahrplans wurde in Erwägung gezogen?</p>	<p>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>▶ Für den verspätungsanfälligesten Abschnitt im Raum Guisanplatz Wankdorf sind kurz-/mittelfristig keine Massnahmen zugunsten des Betriebs der Linie 40 möglich. Es ist davon auszugehen, dass erst im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Autobahnanschlusses Wankdorf Verbesserungen diesbezüglich möglich sein werden.</p>
Pro Bahn Schweiz	▶ Positiv	▶ Ja, sehr ausführliche Darlegung, es scheinen alle möglichen Ansätze geprüft worden zu sein.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
QUAV4	▶ Positiv	▶ -	▶
SP Muri-Gümligen	▶ Positiv	<p>▶ Ja, die Linientrennung im Raum Egghölzli scheint angesichts der hohen Verspätungsanfälligkeit sinnvoll zu sein. Ausserdem ist die Haltestelle Egghölzli eine klassische Umsteigehaltestelle in Richtung Bern-Innenstadt oder Gümligen/Worb. Dennoch ist zu bedenken, dass die Linie 40 mitunter von Leuten rege benutzt wird, die im Raum Wankdorf eine Ausbildungsstätte besuchen oder dort arbeiten. Bei einer Trennung der Linie 40 im Raum Egghölzli sollte daher ein nahtloser Anschluss auf die zweite Linie Richtung Wankdorf sichergestellt sein.</p> <p>▶ <b>Nachtrag vom 4. Oktober 2017 per E-Mail:</b> Hinweis aus der Bevölkerung zum Ort der Linientrennung: Dieser betrifft die Trennung der Linie 40 im Egghölzli. Diese solle nicht im Egghölzli, sondern im Wankdorf getrennt werden. Denn gerade ältere, gehbehinderte und chronisch kranke Menschen profitierten von der Linie 40, einerseits um von Gümligen/Muri kommend im Rosengarten auf die Linie 10 Richtung Köniz umzusteigen, andererseits um direkt bis Wankdorf zu fahren.</p>	<p>▶ Wird zur Kenntnis genommen; die Anschlusssituation im Egghölzli wird im Rahmen der Detailplanung des Fahrplans geklärt. Allerdings wird es aufgrund der Verspätungsanfälligkeit der Linie Kappelisacker – Egghölzli – insbesondere in den Hauptverkehrszeiten - nicht möglich sein, diese Anschlüsse im Betrieb zu garantieren.</p> <p>▶ Linientrennung im Wankdorf konzeptionell nicht sinnvoll, weil dadurch die aus Marktsicht wichtigen Verkehrsbeziehungen zwischen dem Worblental und den Arbeitsplatzschwerpunkten im Raum Guisanplatz/Schönburg verloren gehen.</p>
VCS Regionalgruppe Bern	▶	▶ Ja. Umso mehr ist eine Vertiefung der Kompatibilität mit dem bevorstehenden Projekt «Korrektion Thunstrasse Muri»	▶ Ende 2020 wird durch die RKBM geprüft, ob die kurzfristigen betrieblichen Massnahmen

---

nötig. Der vorliegende Bericht gibt keine ausreichenden Auskünfte über die Gründe, warum beider Projekte nicht kompatibel wären.

- ▶ Um eine Verbesserung der Fahrplanstabilität auf der Achse Egghölzli-Kapelisacker zu erreichen, wären gemäss Bericht Optimierungen nötig, die erst mit der Umgestaltung des Autobahnanschlusses Wankdorf umsetzbar seien. Auch hier geht der Bericht nicht näher auf die nötigen Optimierungen ein

die Situation der Linie 40 ausreichend verbessern. Ist dies nicht der Fall wird eine Folgestudie unter Federführung der RKBM zur Buslinie 40 ausgelöst (vgl. auch S. 8).

- ▶ Mögliche Optimierungen, die der Buslinie 40 dienen, sind Kapazitätserhöhungen auf dem Strassennetz sowie separate Busspuren. Beides ist aktuell nicht umsetzbar. Optimierungen hinsichtlich Busbevorzugung im Raum Wankdorf sind im Rahmen der anstehenden Planungen im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Autobahnanschlusses zu untersuchen. Auch werden im Rahmen der Richtplanung ESP Wankdorf mögliche Optimierungen geprüft.
-

## 5.2 Beurteilung Folgerungen und Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

- ▶ Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen kurzfristigen Massnahmen auf der Linie 40? (Kapitel 6)
- ▶ Wie beurteilen Sie die vorgeschlagenen mittelfristigen Massnahmen im Hinblick auf die Linientrennung im Raum Egghölzli? (Kapitel 6)
- ▶ Wie beurteilen Sie die Empfehlungen für eine Verlängerung der Linie 40 nach Rubigen? (Kapitel 5 und 6)

Eingabe	Antwort	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Allmendingen	▶ Positiv & Negativ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Das regelmässige Einfügen der Dispo-Busse in den abendlichen Spitzenzeiten entlastet die Verspätungsproblematik sicherlich. Die Verlängerung der Fahrzeiten dagegen ist rein kosmetischer Natur, und dient eigentlich nur zur Verschönerung der RBS-Verspätungsstatistik.</li> <li>▶ Eine Verlängerung der Linie 40 nach Rubigen ist sicherlich wünschenswert, muss aber auch unter kommerziellen Aspekten betrachtet werden. Eventuell wäre eine Zwischenlösung "Verlängerung bis zur Kästli-Verwaltung (Kreisel)" sinnvoll</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen. Mit einer fahrplanmässigen Fahrzeitverlängerung kann immerhin die Zuverlässigkeit der Verbindungen verbessert werden.</li> <li>▶ Voraussetzung für eine Linienverlängerung nach Rubigen ist die Linientrennung sowie der Viertelstundentakt auf der S-Bahn im Bahnhof Rubigen.</li> </ul>
Bolligen	▶ Positiv & Neutral	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Vor allem der rasch mögliche Einsatz von Dispobussen in Gümligen als auch in der Papiermühle ergibt eine Chance für Entlastung.</li> <li>▶ Die mittelfristig angedachten Massnahmen tönen eher vage.</li> <li>▶ Es scheint, dass das Nachfragepotential für die Verlängerung der Buslinie nach Rubigen im Moment zu klein ist. Die mögliche künftige Verlängerung der Linie sollte aber im Auge behalten werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zu Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zu Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Voraussetzung für eine Linienverlängerung nach Rubigen ist die Linientrennung sowie der Viertelstundentakt auf der S-Bahn im Bahnhof Rubigen.</li> </ul>
Ittigen	Negativ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ein Bruch der Linie 40 bzw. 41 ist aus Sicht der Gemeinde Ittigen nicht erstrebenswert, als letztmögliche Massnahme jedoch nicht auszuschliessen.</li> <li>▶ Eine Taktverdichtung der Linie 41 über den Mittag im Zusammenhang mit der Taktverdichtung der S7 ist zweckmässig, gerne wüssten wir jedoch die finanziellen Konsequenzen der Taktverdichtung am Mittag (Bahn und Bus). Wir gehen davon aus, dass die Taktverdichtung am Wochenende wegfällt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zu Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Ab Fahrplan 2019 wird es auf der S7 neun zusätzliche KP geben. Auf der Linie 41 ist für 2019 keine Angebotsausdehnung vorgesehen. Darüber wird im Rahmen der Angebotsbestellung für 2020/2021 entschieden. Neun zusätzliche KP Bern-Bolligen ergibt für Ittigen auf Basis der aktuellen Berechnungsgrundlagen 102.6 zusätzliche ÖV-Punkte bzw. plus 37'880 Franken.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Für Ittigen wäre der Einsatz von Gelenkbussen die zweckmässigere Massnahme als der Einsatz von Entlastungskursen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Mit Entlastungskursen können kurz-/mittelfristig gezielter und effizienter die erforderlichen Kapazitäten bereitgestellt werden. Gelenkbusse wären längerfristig bei starken Nachfragesteigerungen allenfalls auf dem Abschnitt Wankdorf–Egghölzli zu prüfen.</li> </ul>
Münsingen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Positiv &amp; Negativ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die <b>Kurzfristigen Massnahmen</b> führen zu keinen spürbaren Verbesserungen für die Fahrgäste. Besser wäre die Taktichte der Linie 40 zu den Spitzenzeiten zu erhöhen. Entweder auf der gesamten Linie 40 bzw. dort, wo die Nachfrage zunehmend ist (Papiermühle – Egghölzli und Egghölzli – Gümligenfeld).</li> <li>▶ Die <b>Mittelfristige Massnahme</b> mit der Trennung der Linie im Raum Egghölzli ist nachvollziehbar, auch wenn es schade ist, dass dadurch die Tangentiallinie (ohne Umsteigen) verloren geht. Ev. wäre auch eine Trennung der Linie in Muri denkbar.</li> <li>▶ Eine erhöhte Taktichte beider Teillinien, bzw. insbesondere der Linie 40A, würde zudem die Problematik der garantierten Anschlüsse beim Umsteigen zwischen den beiden Teillinien entschärfen.</li> <li>▶ Wenn aufgrund einer höheren Taktichte der Linie 40A bzw. aufgrund der Verspätungsanfälligkeit der Linie 40A das Umsteigen der beiden Teillinien nicht garantiert werden kann, wäre es ev. sinnvoller die Linie 40B falls verlängert bis Rubigen auf die Anschlüsse in Rubigen S1 auszurichten und nicht auf die Anschlüsse der Linie 40A. Dadurch könnte das Fahrgastpotential erhöht werden und die Umsetzung mit der Trennung der beiden Linie erfolgen und nicht erst mit dem ¼-h Takt der S1.</li> <li>▶ Auf der Infrastrukturseite sollte die Bus Wendemöglichkeit im Raum Egghölzli sofort vertieft untersucht werden. Uns ist nicht klar, warum es im bevorstehenden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Abgesehen vom kurzen Abschnitt Papiermühle–Guisanplatz stellen sich vorläufig keine Kapazitätsprobleme. Angesichts der Auslastung des Guisanplatzes ist zudem fraglich, ob eine Taktverdichtung überhaupt realisierbar wäre. Die Erhöhung der Taktichte als Kompensation für mangelnde Fahrplanstabilität ist aus wirtschaftlichen Gründen abzulehnen.</li> <li>▶ Muri ist aus Sicht Tramschluss kein geeigneter Ort für Linienbruch; Egghölzli bietet mit den beiden Tramlinien bessere Voraussetzungen für einen guten Umsteigeknoten.</li> <li>▶ Eine erhöhte Taktichte ist aus Kosten-Nutzen-Überlegungen nicht opportun. (s.o.)</li> <li>▶ Bei einer Umsetzung der Verlängerung Linie 40B bis Rubigen wäre die Anschlussausrichtung noch im Detail zu prüfen. Die Analysen haben ergeben, dass dadurch kaum Mehrerträge für den ÖV zu erzielen wären, da diese Linienverlängerung primär zu Verlagerungen bestehender Fahrten führen würde.</li> <li>▶ Ende 2020 wird durch die RKBM geprüft, ob die kurzfristigen betrieblichen Massnahmen die Situation der Linie 40 ausreichend verbessern. Ist dies</li> </ul>

		<p>Projekt „Korrektion Thunstrasse Muri“ nicht möglich sein soll.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Gemeinde Münsingen macht zudem den Vorschlag, in Muri einen Ortsbus zu prüfen, welcher zwischen den Quartieren in Muri westlich der Autobahn und Bahnhof Muri verkehrt. Allmendingen könnte dann mit einem effizienten Fahrplan und z.B. mit der Verlängerung der Linie 44 direkt an den Bahnhof Gümligen angeschlossen werden.</li> </ul>	<p>nicht der Fall wird eine Folge-studie unter Federführung der RKBM zur Buslinie 40 ausgelöst. (vgl. auch S. 8).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Anschluss Allmendingen an Bahnhof Gümligen wurde im Rahmen dieser Studie geprüft, jedoch als schlechtere Variante verworfen.</li> </ul>
Muri b. Bern	▶ Positiv	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <b>Kurzfristige Massnahmen:</b> Die Fahrzeitverlängerung hat den Vorteil, dass die Realität besser abgebildet wird. Weitere Vorteile können für Fahrgäste nicht erkannt werden.</li> <li>▶ <b>Mittelfristige Lösung:</b> Die Linientrennung am Egghölzli hat durchaus ein Potenzial, die ÖV-Versorgung im Bereich Bern Südost zu verbessern. Obwohl die Tangentialfunktion der heutigen Linie geschwächt wird, wäre doch die Linientrennung für die Mehrzahl der Fahrgäste ein Gewinn punkto Fahrplanstabilität.</li> <li>▶ Eine <b>Weiterführung der Linie bis Rubigen</b> ist zwar grundsätzlich wünschenswert. Es ist jedoch richtig, dass dieser Ausbau erst erneut geprüft werden soll, wenn das Nachfragepotenzial genügend gross ist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Ostermundigen	▶ Positiv	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die kurz- und mittelfristigen Massnahmen an der Linie 40 werden als gut und richtig beurteilt.</li> <li>▶ Mit der Verlängerung der Linie 40 nach Rubigen haben wir uns nicht vertiefter befasst.</li> <li>▶ Falls die weniger vertieft untersuchte Variante mit der Verlängerung der Linie 44 nach Rubigen in den Fokus rücken sollte, müssten wir uns vertiefter damit auseinandersetzen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
AÖV	▶ Positiv	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die kurzfristigen Massnahmen sind u.E. zweckmässig und angemessen. Wenn die Fahrplanstabilität mit den kurzfristigen, betrieblichen Massnahmen nicht ausreichend verbessert werden kann, ist es richtig, die Möglichkeiten für eine Linientrennung nochmals zu prüfen. Es ist ausserdem richtig, auf die Verlängerung nach</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ende 2020 wird durch die RKBM geprüft, ob die kurzfristigen betrieblichen Massnahmen die Situation der Linie 40 ausreichend verbessern. Ist dies nicht der Fall wird eine Folge-studie unter Federführung der</li> </ul>



		Rubigen bis auf Weiteres zu verzichten. Das Nachfragepotenzial ist zu klein. Das Kosten/Nutzen-Verhältnis wäre zu schlecht.	RKBM zur Buslinie 40 ausgelöst. (vgl. auch S. 8).
OIK II	► Positiv & Negativ	<p>Grundsätzlich ist für uns die Idee der Linientrennung nachvollziehbar und zu begrüßen. In Bezug auf die <b>Umsetzung</b> äussern wir uns zu folgenden Punkten:</p> <p>► <b>Laufende Projekte im Raum Bern Südost</b></p> <p>Ganz grundlegend berücksichtigen die von der RKBM vorgeschlagenen Massnahmen aus unserer Sicht die in diesem Perimeter bereits laufenden Projekte zu wenig.</p> <p>Folgende Projekte sind in Bearbeitung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Umbau Autobahnanschluss Muri: Inbetriebnahme 2019.</li> <li>- Korrektur Thunstrasse Muri (KTM) inkl. Verkehrsmanagement Realisierung geplant ab 2020.</li> <li>- Gesamtansanierung Thunplatz-Ostring (GTO): vor oder nach KTM.</li> </ul> <p>Diese Projekte, die einen wesentlichen Abschnitt der Linie 40 betreffen, sollen unter anderem die Stabilität und Leistungsfähigkeit des ÖV im Raum Bern Südost erhöhen. Erst wenn sie realisiert sind, kann das Funktionieren des zukünftigen Verkehrssystems beurteilt werden. Gemäss heutigem Kenntnisstand gehen wir aber davon aus, dass die Linientrennung im Egghölzli den übergeordneten Projekten und dem übergeordneten Verkehrsmanagement entgegen läuft und dass die Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit des Knotens nicht tragbar sind. Hinzu kommt, dass die von der RKBM vorgeschlagenen mittelfristigen Massnahmen mit den oben genannten Projekten nicht koordiniert sind und voraussichtlich genau in die Bauphasen der diversen Projekte fallen würden.</p> <p>► <b>Studie «Zusätzliche Abklärung Splitting Linie 40 im Raum Egghölzli»</b></p> <p>Die Ergebnisse der vertieften Studie der Bauherrengemeinschaft Kanton , Stadt, RBS und Bernmobil „Zusätzliche Abklärung Splitting Linie 40 im Raum Egghölzli“ (inkl. Variantenbewertung und Planskizzen) vom März 2017 haben nach wie vor Gültigkeit: Die Studie hat gezeigt,</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Nach erfolgter Umsetzung der Projekte Autobahnanschluss Muri, GTO (Abschnitt Burgernziel-Freudenbergplatz) sowie VM Region Bern Nord wird Ende 2020 durch die RKBM geprüft, ob die kurzfristigen betrieblichen Massnahmen die Situation der Linie 40 ausreichend verbessern. Ist dies nicht der Fall, wird eine Folgestudie unter Federführung der RKBM zur Buslinie 40 ausgelöst. (vgl. auch S. 8).</p> <p>► Siehe Antwort oben</p>

dass das Splitting Konflikte mit dem Langsamverkehr hervorrufen würde und negative Auswirkungen auf die Kapazität des Knotens Egghölzli und damit z.B. auch auf die Fahrplanstabilität des Trams hätte.

- ▶ Wir weisen Sie ausserdem darauf hin, dass die **Leistungsfähigkeit des Knotens Guisanplatz** erreicht ist und dass eine Kursverdichtung zusätzliche Grünzeiten beansprucht, die nicht zur Verfügung stehen.  
Bezüglich des Langsamverkehrs ist eine vertiefte Beurteilung aufgrund der vorliegenden Unterlagen nicht möglich.
- ▶ **Vorschlag einer kurzfristigen Massnahme:** Als kurzfristige Massnahme schlagen wir eine Linientrennung im Burgernziel bis zur Realisierung des Projekts GTO vor. Damit ist der Teil Burgernziel-Kappelisacker der Linie 40 nicht von den zukünftigen Bauarbeiten entlang der Thunstrasse betroffen.
- ▶ Den gleichen Effekt hat die Linienführung über den Bärengaben und das Brechen der Linie 40 im Bärengaben. Damit wird zudem der Ostring umfahren, der in nächster Zeit ebenfalls von grösseren Umbauarbeiten betroffen sein wird. Wir bitten Sie, diese Variante vertieft zu prüfen.
- ▶ Ganz grundsätzlich weisen wir darauf hin, dass eine Einzelmassnahme wie die Optimierung des Angebotskonzeptes der Linie 40 mit anderen laufenden Projekten abgestimmt werden muss. Wir begrüssen es, wenn die RKBM die Zusammenarbeit mit den Strasseneigentümern Stadt und Kanton künftig frühzeitig, d.h. vor der Mitwirkung, sucht.
- ▶ Eine Angebotsverdichtung ist kurzfristig nicht vorgesehen.
- ▶ Eine Linientrennung im Burgernziel wurde im Rahmen der Studie geprüft, jedoch als schlechtere Variante verworfen. Falls eine Folgestudie ausgelöst wird, müsste dies erneut geprüft werden.
- ▶ Variante wurde geprüft, jedoch aus folgenden Gründen verworfen: Die Fahrplanstabilität für den Bereich Muri Süd/Sonnenfeld/Allmendingen wird damit kaum massgebend verbessert, weil der besonders störungsanfällige Bereich Wankdorfplatz-Guisanplatz nicht umfahren wird. Zudem wären zusätzliche Betriebsmittel erforderlich, um die Beziehung Ostring-Schönburg aufrechtzuerhalten.
- ▶ Die RKBM wird das OIK II künftig bei der Erarbeitung von Angebotskonzepten aktiver einbinden. Es wird aber auch darauf hingewiesen, dass das OIK II in der Kommission Verkehr der RKBM vertreten ist und von Anfang an über das Projekt sowie den Lösungsansatz «Linientrennung» informiert war.

Bernmobil	▶ Positiv & Negativ	▶ Wir begrüssen und unterstützen die vorgeschlagenen <b>kurzfristigen Massnahmen</b> auf der Linie 40. ▶ Bei den vorgeschlagenen <b>mittelfristigen Massnahmen</b> sind wir allerdings der Meinung, dass von einer Linientrennung	▶ Wird zur Kenntnis genommen.  ▶ Solange die Fahrplanstabilität auf Seite Wankdorf nicht verbessert werden kann, bietet die
-----------	---------------------	--	---

		<p>wenn immer möglich abgesehen werden soll, da damit die Tangentenfunktion wie im Bericht erwähnt geschwächt würde.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Einer Verlängerung der Linie 40 bis Rubigen stehen wir aufgrund des relativ tiefen Fahrgastpotentials und der damit verbundenen Linientrennung kritisch gegenüber.</li> </ul>	<p>Linientrennung insgesamt mehr Vorteile als die Beibehaltung der durchgehenden Tangente.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
BLS	▶ Positiv	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die kurzfristigen Massnahmen sind aus unserer Sicht zielführend, jedoch mit dem Nachteil, dass die Fahrpläne in der Hauptverkehrszeit noch stärker von der Nebenverkehrszeit unterscheiden.</li> <li>▶ Aus unserer Sicht ist eine mittelfristige Trennung der Linie 40 im Raum Egghölzli nicht ausgeschlossen.</li> <li>▶ Eine Verlängerung der Linie 40 (B) sehen wir vor allem, wenn in Rubigen gute Anschlüsse an die S-Bahn bestehen. Wir gehen davon aus, dass mit einer solchen Anbindung die Nachfrage zwischen Rubigen und Gümligen zwar eventuell leicht zurückgehen kann, dank dem attraktiveren Angebot hingegen weitere Fahrgäste gewonnen werden können.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zustimmend zur Kenntnis genommen. (Voraussetzung für eine Linienverlängerung nach Rubigen ist die Linientrennung sowie der Viertelstundentakt auf der S-Bahn im Bahnhof Rubigen)</li> </ul>
RBS	▶ Positiv & Negativ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Fahrplananpassung als kurzfristige Massnahme entschärft die Verspätungsproblematik der Linie 40 nur bedingt, da die Fahrzeitenverlängerungen nur eine Angleichung an die Realität entspricht. Sie dient also nur der Symptombekämpfung und behebt die Ursache der Verspätungen nicht. Nichtsdestotrotz führt diese Massnahme zu einer Verbesserung der heutigen Situation, da die Wartezeiten an den Haltestellen für die Fahrgäste verkürzt werden.</li> <li>▶ Die vorgeschlagene mittelfristige Massnahme mit einer Linientrennung im Egghölzli bringt gegenüber heute eine Verbesserung für diejenigen Fahrgäste, welche zwischen Allmendingen-Muri resp. zwischen Allmendingen-Zentrum Bern (mit Umstieg in Muri/Egghölzli aufs Tram) pendeln, da der Ast Allmendingen in der Hauptverkehrszeit stabiler betrieben werden kann. Anteilsmässig betrifft dies 70% der Fahrgäste auf diesem Abschnitt. Die anderen 30%, welche die Linie 40 als Tangentiallinie benutzen, müssen zusätzlich umsteigen. Aufgrund der Verspätungen auf dem Abschnitt Wankdorf, ist für</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Massnahme wurde vom RBS eingebracht.</li> <li>▶ Solange die Fahrplanstabilität auf Seite Wankdorf nicht verbessert werden kann, bietet die Linientrennung insgesamt mehr Vorteile als die Beibehaltung der durchgehenden Tangente.</li> </ul>

diese Anschlüsse u.U. mit längeren Umsteigezeiten von bis zu 15 Minuten zu rechnen. Trotz den erwähnten Vorteilen beurteilen wir den Verzicht auf die Tangentialfunktion der Linie 40 weiterhin kritisch, zumal mit den kurzfristig umgesetzten Fahrplanmassnahmen eine signifikante Verbesserung der Pünktlichkeit erzielt werden konnte.

- ▶ Erste Machbarkeitsuntersuchungen im Zusammenhang mit dem Projekt KTM zeigen zudem auf, dass ein Umsteigeort Egghölzli aufgrund der räumlichen Verhältnisse kaum sinnvoll realisiert werden kann.
- ▶ Eine Verlängerung der Linie 40 nach Rubigen wäre aus unserer Sicht nur sinnvoll, wenn
  - a) keine zusätzlichen Fahrzeuge eingesetzt werden müssen (und daher die Kosten tief gehalten werden können) und b) grösseres Fahrgastpotenzial vorhanden wäre. Da beide Voraussetzungen nicht erfüllt sind, beurteilen wir diese Massnahme daher als nicht sinnvoll.
- ▶ Ende 2020 wird durch die RKBM geprüft, ob die kurzfristigen betrieblichen Massnahmen die Situation der Linie 40 ausreichend verbessern. Ist dies nicht der Fall wird eine Folgestudie unter Federführung der RKBM zur Buslinie 40 ausgelöst. (vgl. auch S. 8).
- ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Studie kam zum Schluss, dass die Linientrennung sowie der Viertelstundentakt auf der S-Bahn im Bahnhof Rubigen Voraussetzung für eine Linienverlängerung nach Rubigen ist.

Aline Keller

▶ Positiv & Negativ

- ▶ Ich bin erfreut, dass das Thema diskutiert und nach einer Lösung gesucht wird. Die kurzfristigen Massnahmen erachte ich als zu wenig wirkungsvoll. Zusätzliche Fahrten führen zu mehr Verkehr, die Überlastung auf dieser Strecke ist sowieso schon hoch.
- ▶ Eine Linientrennung befinde ich als sinnvoller. Je nach dem könnte die Trennung im Ostring erfolgen, wenn der Standort Egghölzli dies nicht zulässt.
- ▶ Eine Verlängerung bis nach Rubigen ist für mich persönlich nicht relevant.

▶ Wird zur Kenntnis genommen

D. & M. Steiner

▶ Positiv & Negativ

- ▶ Die **kurzfristigen Massnahmen** beinhalten ab Allmendingen keinen Taktfahrplan mehr. Es ist jedoch für Reisende sinnvoll, wenn der Fahrplan nicht von Stunde zu Stunde aus dem Takt fällt, da er ansonsten nicht gut eingepreßt werden kann.
- ▶ Dass die Linie nicht nach Rubigen verlängert wird ist bedauerlich, jedoch aus wirtschaftlichen Gründen nachvollziehbar. Das Kernproblem bleibt aber bestehen.

▶ Wird zur Kenntnis genommen

▶ Eine Verlängerung der in der Hauptverkehrszeit in Rubigen endenden Kurse des Flugha-

		<p>Allmendingen hat keinen S-Bahnanschluss, was gerade für Pendler Richtung Thun einen umständlichen Umweg über den Bahnhof Bern bedingt. Es ist für Pendler noch umständlicher in Muri auf's Tram umzusteigen und nach Gümligen auf die S-Bahn umzusteigen. Wir würden sehr begrüßen, dass Bernmobil mit dem Flughafenbus bis Allmendingen fährt und so das Dorf direkt an eine S-Bahnstation anbindet. Somit werden zwei Pendlerpools, jene vom neuen Hauptsitz der Firma Kästli und jene von Allmendingen bedient.</p>	<p>fenbusses ist mit den vorhandenen Standzeiten nicht möglich und würde somit einen zusätzlichen Bus auslösen, was angesichts des Nachfragepotenzials unverhältnismässig wäre.</p>
Ernst Lüthi	<p>► Positiv &amp; Negativ</p>	<p>► Mit der Verlängerung der Fahrzeit wird die Linie noch unattraktiver gemacht. Während der Schulferien ist die Verspätungsproblematik nämlich nicht dramatisch. Die Fahrgäste, welche nicht erst in Egghölzli einsteigen, dürfen dann 10 Minuten an der Sonne braten.</p> <p>► Die Linientrennung ist ohne grössere Probleme und bauliche Massnahmen bereits per sofort machbar. Die Ausfahrt aus der Haltestelle Egghölzli muss minim angepasst werden, damit bei Bedarf die Busse überholen können, falls der hintere Bus zuerst abfahren muss. Dazu muss bloss das Wartehäuschen etwas zurückversetzt werden, wozu genügend Platz vorhanden ist. Die Lichtsignalanlage ist ebenfalls bereist für Ausfahren in beide Richtungen eingerichtet. Die zusätzlichen baulichen Massnahmen für Wendemöglichkeiten für Gelenkbusse hat nichts mit der Verspätungsproblematik zu tun und kann bei Bedarf später separat realisiert werden.</p> <p>► Eine Verlängerung nach Rubigen macht nur Sinn, wenn die Anschlüsse klappen, Das funktioniert nur nach einer Linientrennung. Zudem ist das Potential nicht vorhanden, die Arbeitsplätze können via Gümligen und RBS-Tram bereits heute aus Richtung Thun problemlos mit dem ÖV erreicht werden.</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Ende 2020 wird durch die RKBM geprüft, ob die kurzfristigen betrieblichen Massnahmen die Situation der Linie 40 ausreichend verbessern. Ist dies nicht der Fall wird eine Folgestudie unter Federführung der RKBM zur Buslinie 40 ausgelöst. (vgl. auch S. 8).</p> <p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Esther Larsen	<p>► Positiv &amp; Negativ</p>	<p>► Grundsätzlich sind die Massnahmen gut, aber: wenn man mehr als 40 Minuten warten muss, ist das viel zu lange. Wieso hat Sonnenfeldstrasse einen Kurs mehr und nicht Allmendingen? Schliesslich</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>

		Zahlen wir Allmendingen sehr viel mehr als die vom Sonnenfeldstrasse.	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Es ist schade, dass die Linien Trennung als Mittel gesehen wird. Es können sehr gut zwei Busse hintereinander im Egghölzli halten, es hat ja genug Platz. Wichtig ist auch, dass man bei Regen unterstehen kann.</li> <li>▶ Verlängerung nach Rubigen: Das wäre sehr wünschenswert.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
F. & P. Sahli	▶ Positiv	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Eine Linientrennung ab Egghölzli wäre wohl die beste Lösung. Bis jetzt hat es ja mit den Dispobussen noch nicht so wirklich geklappt. Eine Linie die zwischen Allmendingen-Egghölzli und Sonnenfeld verkehren würde wäre gut. So wie es eigentlich früher mal war.</li> <li>▶ Eine Verlängerung nach Rubigen ist für uns nicht zwingend.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Familie Bigler	▶ Positiv	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Unbedingt nötig! Ebenfalls sollte klar sein welcher Bus nach Allmendingen fährt und welcher ins Sonnenfeld. Regelmässig erleben wir, dass der Bus nicht dorthin fährt, wie er angeschrieben ist.</li> <li>▶ Die Verlängerung nach Rubigen gab es bereits, als die Buslinie eröffnet wurde (Anfangs der 80er Jahre). Persönlich würde ich die Linie (im Moment) nicht regelmässig nutzen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Rückmeldung wird an den RBS weitergeleitet.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Familie Wild-Beringer	▶ -	▶ -	▶
Heinz Hertig	▶ Positiv	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die kurzfristigen Massnahmen auf der Linie 40 sind aus meiner Sicht zu begrüßen. Die Verlängerung der Fahrzeiten darf jedoch nicht dazu führen, dass die Anschlüsse von Allmendingen auf die ab Bahnhof Bern verkehrenden Schnellzüge nach Zürich, Genf, Basel und Luzern verschlechtert werden. Die in der jüngeren Vergangenheit diesbezüglich realisierten Verbesserungen haben bisher leider nichts gebracht. Weil in vielen Fällen der Anschluss in Muri vom Bus 40 auf das 6er-Tram Richtung Bern nicht gewährleistet ist, sind als Folge davon auch die Anschlüsse auf die ab Hauptbahnhof Bern verkehrenden Schnellzüge nicht mehr gewährleistet. Damit diese Anschlüsse gewährleistet sind, sollte der Bus in Allmendingen 5 Minuten früher fahren als heute, d. h. zu den Minuten 15 und 45 statt heute 20 und 50.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die kurzfristigen Massnahmen wurden per Dezember 2017 umgesetzt.</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die mittelfristige Trennung der Linie 40 im Raum Egghölzli unterstütze ich voll und ganz.</li> <li>▶ Die Verlängerung der Linie 40 nach Rubigen ist für mich nur von Nutzen, wenn die Anschlüsse an die S-Bahn in Richtung Bern und Thun gewährleistet sind.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
J. & B. Welter	▶ Positiv	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die kurzfristige Massnahme (längere Berechnung des Fahrtweges) bringt sicher schon etwas.</li> <li>▶ Längerfristig ist die Linientrennung (Variante 2) unbedingt notwendig.</li> <li>▶ Absolut notwendig ist die Verlängerung der Linie nach Rubigen. Wir benutzen den Bus fast täglich. Die fehlende Verbindung nach Rubigen frustriert – der Weg Richtung Thun oder Wallis wird mit dem Umweg über Gümligen oder Bern unnötig lang. Wir werden ja älter, und mit uns auch andere Dorfbewohner, und wir möchten gerne auf das Auto verzichten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Studie kam zum Schluss, dass die Linientrennung sowie der Viertelstundentakt auf der S-Bahn im Bahnhof Rubigen Voraussetzung für eine Linienverlängerung nach Rubigen ist.</li> </ul>
Jonas Cadotsch	▶ Positiv & Negativ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ich begrüsse es sehr, dass Massnahmen ergriffen werden. Allerdings werden diese die Situation bei grösseren Verspätung, wie sie sehr häufig vorkommen, nicht stark verbessern. Dafür bringen sie am Nachmittag eine Zeitspanne von 42 Minuten mit sich, in denen kein Bus fährt. Dies ist in meinen Augen eindeutig zu viel. Es ist nicht angemessen, dass man, wenn man den vorhergehenden Bus aus irgendeinem Grund nicht erwischt, fast drei Viertel Stunde auf den nächsten warten muss.</li> <li>▶ Langfristige Massnahmen sind sehr willkommen. Ich würde eine Linientrennung bei den Haltestellen Ostring oder Egghölzli bevorzugen. Weshalb im Egghölzli nicht beide Linien die Haltestelle mit überdachten Bänken benutzen können, erschliesst sich mir allerdings nicht. Man beobachtet immer wieder, wie in Ausnahmefällen zwei Busse dort stehen. Mit ein bisschen Willen sollte das auch möglich sein, wenn diese beiden Busse von einer unterschiedlichen Linie kommen.</li> <li>▶ Die Verlängerung nach Rubigen ist eine gute Idee.</li> <li>▶ Äusserst schlecht finde ich die Verlängerung der Linie 44 nach Allmendingen. Die Trams 6 und 8 gewähren mit nur einem Umsteigen eine stabile und zuverlässige</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zu Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Begleitgruppe hat Vor- und Nachteile der Varianten abgewogen und kam zum Schluss,</li> </ul>



		Verbindung in weite Teile der Stadt, inklusive Bahnhof. Für uns Allmendinger wäre es deshalb eine starke Verschlechterung, wenn wir zuerst über den Zug zum Hauptbahnhof fahren müssten, um dann nochmals ein Tram nehmen zu müssen. Es wäre so kaum mehr möglich, mit dem ÖV in einer vernünftigen Zeit zu seinem Arbeitsplatz zu gelangen.	dass die Linientrennung im Egghölzli die beste Lösung darstellt.
Kathrin Peter	▶ -	▶ -	▶
Linus Cadotsch	▶ Neutral	▶ Die Verlängerung nach Rubigen unterstütze ich klar. Allerdings sollte die Verlängerung in einem zeitnahen Rahmen geschehen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
M. & E. Langenegger	▶ Positiv	▶ Sehr gut	▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶
Paul Cadotsch	▶ Positiv & Negativ	<p>▶ <b>Kurzfristige Massnahmen:</b> Diese gehen in die richtige Richtung und wird grundsätzlich begrüsst. Allerdings lösen sie das Verspätungsproblem nur bei moderaten Verspätungen. Leider kommen Verspätungen von mehr als 15 Minuten immer wieder vor. Verbunden mit den Massnahmen ist die Abkehr vom Taktfahrplan. Und schliesslich beträgt zwischen Egghölzli-Allmendingen das kürzeste Intervall gemäss Fahrplanentwurf 20 Minuten, das längste 42 Minuten, was eindeutig zu lange ist. Bei den Kursen 40369, 40385, 40401 dauert die Fahrt Egghölzli-Muri 5 statt 2 Minuten wie bei allen andern. Dies ergibt keinen Sinn, resultiert die regelmässige Verspätung der Busse doch nicht aus dieser Teilstrecke, auf der es im Übrigen nie Stau hat. Die Standzeit ist für Egghölzli mit entsprechend späterer Abfahrtszeit vorzusehen.</p> <p>▶ <b>Mittelfristige Massnahmen:</b> Unter den gegebenen Umständen ist die Linientrennung die sinnvollste Lösung. Die Verlängerung der Linie 44 nach Allmendingen ist klar abzulehnen. Zwar ist über Gümligen eine rasche Zugsverbindung nach Bern möglich. Der fehlende Anschluss ans Kirchenfeldquartier und die obere Altstadt Bern sowie die Umsteigesituation am Bahnhof Bern würden alle Vorteile aber zunichte machen. Die Durchmesserlinie Allmendingen-Kappelisacker hat Vorzüge, die mit einer Trennung aufgegeben werden müssen. Aus Ihrem Bericht geht indessen überzeugend hervor, dass die</p>	▶ Vorerst werden die Erfahrungen mit den Kurzfrist-Massnahmen abgewartet; bringen diese nicht den erhofften Effekt, sind weitere Massnahmen zu prüfen.  ▶ Wird zur Kenntnis genommen.



		<p>Verspätungsproblematik nur so gelöst werden kann (vgl. Antwort auf Frage 3).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ich bitte Sie indessen, die Durchmesserlinie im Samstags- und Sonntagsfahrplan bestehen zu lassen. An Wochenenden kommt es kaum zu nennenswerten Verspätungen.</li> <li>▶ Die Haltestellensituation im Egghölzli müsste bei einer Aufteilung nochmals angesehen werden. Bei allem Verständnis für den Schutz von Bäumen ist doch eine Abwägung mit der Verkehrssicherheit vorzunehmen. Die Haltestellen Egghölzli der Tramlinie 6 sind relativ gefährlich und keineswegs für eine grössere Anzahl von Fahrgästen konzipiert.</li> </ul> <p>▶ <b>Verlängerung der Linie 40 nach Rubigen:</b> Eine solche Verlängerung (wie sie in den 80er- und anfangs 90er-Jahre ja schon bestanden hat, indessen mit bloss 3 Kursen) wäre sehr wünschenswert. Abgesehen von traditionellen Verbindungen der beiden Gemeinden (z.B. Gewerbe, Kirchgemeinden etc.) würde so eine ideale Anbindung an den Bahnverkehr geschaffen. Die zusätzliche Kosten für Allmendingen wären gut angelegtes Geld. Im Gegensatz zu Sonnenfeld (das mit den kurzfristigen Massnahmen eine Verbindung mehr erhält) liegt Allmendingen im Liberoverbund in Zone 3, gleich wie Rubigen oder Worb und würde so tatsächlich dafür auch einen Mehrwert erhalten.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Über alle Verkehrstage gleichbleibende Linienkonzepte erhöhen die Verständlichkeit des Angebots.</li> <li>▶ Ende 2020 wird durch die RKBM geprüft, ob die kurzfristigen betrieblichen Massnahmen die Situation der Linie 40 ausreichend verbessern. Ist dies nicht der Fall wird eine Folgestudie unter Federführung der RKBM zur Buslinie 40 ausgelöst. (vgl. auch S. 8). Die Haltestellensituation wird im Projekt Korrektion Thunstrasse Muri KTM verbessert.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Peter Keller	▶ Positiv	▶ Kurzfristige und mittelfristige Massnahmen ok, eine Verlängerung der Linie 40 nach Rubigen ist nicht nötig	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Peter Scheidegger	▶ Neutral bis Positiv	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Kurzfristige Massnahme: Sehr gut –</li> <li>▶ Mittelfristige Massnahme: Für HVZ sehr gut nachvollziehbarer Vorschlag – aber für NVZ inkl. Sa, So m.E.. unnötig kundenunfreundlich. Wieso denn in den NVZ insb. abends, samstags und sonntags nicht alles so belassen wie heute (&gt; insbes. weil der Intervall nicht mehr so dicht und damit das Umsteigen im Egghölzli ggf. unattraktiv</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Über alle Verkehrstage gleichbleibende Linienkonzepte erhöhen die Verständlichkeit des Angebots.</li> </ul>
U. & P. Wiederkehr	▶ Positiv & Negativ	▶ <b>Kurzfristige Massnahmen:</b> Dispobus ab Egghölzli,	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Variante «status quo+» lässt sich kurzfristig aufgrund

		<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <b>Mittelfristige Massnahmen:</b> Linientrennung, jedoch keine Verlängerung der Linie 44 bis Allmendingen, Allmendingen muss über Muri erschlossen werden.</li> <li>▶ <b>Verlängerung bis Rubigen:</b> Für Allmendingen kein Bedarf. Wie ein früherer Versuch gezeigt hat, sind nur ganz wenig Passagiere an einer Weiterführung nach Rubigen interessiert. Wenn Rubigen, bzw. Kästli interessiert sind, sollen diese die Mehrkosten tragen und nicht Allmendingen.</li> </ul>	<p>von Fahrzeugmehrbedarf nicht umsetzen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Verena Kiener	▶ Positiv	▶ Ich finde alle 3 Empfehlungen sehr gut	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Dialog Nordquartier	▶ Positiv	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die kurzfristigen Massnahmen mit einer Verlängerung der fahrplanmässigen Fahrzeit ist sinnvoll. Für das Nordquartier ist eine gute Verbindung bis ins Egghölzli wichtig. Eine Linientrennung im Egghölzli ist deshalb für das Nordquartier von untergeordneter Bedeutung.</li> <li>▶ Eine Verlängerung der Linie 40 nach Rubigen ist für das Nordquartier nicht von Bedeutung. Für die Anwohner im betroffenen Gebiet ist es sinnvoll</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
IGöV	▶ Positiv & Negativ	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Umsteigesituation in Egghölzli ist unattraktiv.</li> <li>▶ Eine Verlängerung der Linie 40 nach Rubigen ist ein attraktiver Vorschlag.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Lösung mit Linientrennung im Egghölzli kann nur umgesetzt werden, wenn eine attraktive Umsteigesituation geschaffen werden kann, was noch im Detail zu prüfen ist.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Pro Bahn Schweiz	▶ Positiv	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Kurzfristige Massnahmen ok.</li> <li>▶ Bei Trennung der Linie unbedingt sicherstellen, dass – besonders abends – der Anschluss 40A Kappelisacker-Egghölzli zu 40B und Tram 6 nach Muri-Gümligen sichergestellt ist. Damit profitieren auch Passagiere, Nordquartier – Muri von der Tangentialverbindung.</li> <li>▶ Verlängerung nach Rubigen ist zur Zeit nicht aktuell aus den dargelegten Gründen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Im Falle einer Linientrennung ist die Anschlusssituation Gegenstand der Fahrplan-Detailplanung.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
QUAV4	▶ Positiv	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Kurzfristige Massnahmen: als Übergangslösung akzeptabel</li> <li>▶ Linientrennung: ist sinnvoll und nachvollziehbar. es ist zu prüfen, ob die Halte-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Ende 2020 wird durch die RKBM geprüft, ob die kurzfristigen betrieblichen Massnahmen</li> </ul>

		<p>stelle nicht näher an die zukünftige Wohnüberbauung an der Weltpoststrasse und damit auch ans Murifeldquartier gelegt werden sollte. Umsteigen auf Tram: Haltestelle Weltpost &gt; Einbezug bei Ausarbeitung Umsetzung ist zwingend!</p> <p>► Verlängerung: würde von einigen Anwesenden gewünscht, Zeitraum zu langfristig, erneut diskutieren wenn aktuell im Zusammenhang S-Bahn</p>	<p>die Situation der Linie 40 ausreichend verbessern. Ist dies nicht der Fall wird eine Folgestudie unter Federführung der RKBM zur Buslinie 40 ausgelöst. (vgl. auch S. 8).</p> <p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
SP Muri-Gümligen	►	<p>► Die kurzfristigen Massnahmen sind zu begrüssen, sofern der Fahrplankontakt nicht ausgedünnt wird.</p> <p>► Bei den mittelfristigen Massnahmen stehen wir einer Prüfung „Linie 44 bis Allmendungen verlängern“ offen gegenüber. Bzgl. Schwächung Tangentenfunktion: Dies sollte im Sinne von „ganz oder gar nicht“, keine Option sein. Entweder man will die Tangentenfunktion und setzt entsprechende Massnahmen dafür um, oder aber verzichtet darauf.</p> <p>► <b>Nachtrag vom 4. Oktober 2017 per E-Mail:</b> Hinweis aus der Bevölkerung zum Ort der Linientrennung: Dieser betrifft die Trennung der Linie 40 im Egghölzli. Diese solle nicht im Egghölzli, sondern im Wankdorf getrennt werden. Denn gerade ältere, gehbehinderte und chronisch kranke Menschen profitierten von der Linie 40, einerseits um von Gümligen/Muri herkommend im Rosengarten auf die Linie 10 Richtung Köniz umzusteigen, andererseits um direkt bis Wankdorf zu fahren.</p> <p>► Verlängerung nach Rubigen: Diese halten wir für sinnvoll, eine erneute Prüfung, sollte auf der S-Bahn der Viertelstundentakt eingeführt werden, ebenfalls.</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Linientrennung im Wankdorf konzeptionell nicht sinnvoll, weil dadurch die aus Marktsicht wichtigen Verkehrsbeziehungen zwischen dem Worblental und den Arbeitsplatzschwerpunkten im Raum Guisanplatz/Schönburg verloren gehen</p> <p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
VCS Regionalgruppe Bern	►	<p>► <b>Kurzfristige Massnahmen:</b> Grundsätzlich begrüssen wir, dass Massnahmen ergriffen werden. Auch wenn diese suboptimal ausfallen, führen sie doch zu einer gewissen «Verflüssigung» des Fahrplans. Aber, Fahrplanstabilität durch mehr Fahrzeit ist suboptimal und geht nicht einher mit der wachsenden Nachfrage. Die fixe Einbindung des Dispobusses sollte nur als Übergangsmassnahme eingesetzt werden und nicht zum Standard werden.</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>

---

<p>Zudem sind die Umsteigebeziehungen (Distanz, Sicherheit) optimal zu gestalten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <b>Mittelfristige Massnahmen:</b> Das AGR hält im Mitwirkungsbericht zu den Richtplananpassungen '16 fest, dass beim Doppelspurausbau Tram 6 (= «Korrektion Thunstrasse Muri») die ÖV-Bevorzugung vorgesehen sei; aus Sicht des VCS fallen auch Infrastrukturmassnahmen für die Buslinie 40 unter diese Bevorzugung. Beide Projekte müssen (zeitlich, planerisch) koordiniert werden; das Projekt «Korrektion Thunstrasse Muri» darf nicht den Bau der Infrastrukturen für die Linientrennung verhindern. Uns scheint, dass alternative Orte für die Linientrennung schon weitestgehende geprüft wurden – es bedarf daher keiner weiteren Prüfung, sondern es müsste sofort mit der Planung begonnen werden.</li> <li>▶ Die Verlängerung des Buslinie 44 nach Allmendingen wäre als Ergänzung interessant – sie kann jedoch kaum als ebenbürtigen Ersatz gelten.</li> <li>▶ Wir können die Empfehlungen für eine Verlängerung des Linie 40 nach Rubigen nachvollziehen und werten sie als positiv ein</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Ende 2020 wird durch die RKBM geprüft, ob die kurzfristigen betrieblichen Massnahmen die Situation der Linie 40 ausreichend verbessern. Ist dies nicht der Fall wird eine Folgestudie unter Federführung der RKBM zur Buslinie 40 ausgelöst. (vgl. auch S. 8).</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
---	--

---

### 5.3 Gewichtung stabile Anschlüsse vs. durchgehende (Tangential-)Linie

Welches Ziel gewichten Sie höher: die Gewährleistung stabiler Anschlüsse A oder eine durchgehende (Tangential-)Linie T?

Eingabe	Antwort	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Allmendingen	▶ A	▶ Die Ausrichtung des grössten Teils der Allmendinger Bevölkerung zeigt in Richtung Muri / Stadtzentrum Bern. Entsprechend stehen stabile Anschlüsse klar im Vordergrund. Nur wenige nutzen das Tangential-Angebot.	▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶
Bolligen	▶ A	▶ Eine Teilung der Linie bewirkt wohl, dass die Anschlüsse zuverlässiger werden.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Ittigen	▶ -	▶ -	▶
Münsingen	▶ A	▶ Kann mit der Linientrennung die Fahrplanstabilität nicht verbessert werden, sollte die Taktdichte erhöht werden.	▶ Die Erhöhung der Taktdichte als Kompensation für mangelnde Fahrplanstabilität ist aus wirtschaftlichen Gründen abzulehnen.

---

Muri b. Bern	▶ A	▶ Die Studie zeigt, dass eine Mehrheit der Fahrgäste aus der Gemeinde Muri b. Bern als Reiseziel resp. -quelle das Stadtzentrum hat und nicht die Tangente.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Ostermundigen	▶ A	▶ -	▶
AÖV	▶ A	▶ -	▶
OIK II	▶ -	▶ -	▶
Bernmobil	▶ A	▶ -	▶
BLS	▶ A	▶ -	▶
RBS	▶ T	▶ Bei der Linie 40 sind die Fahrgastbedürfnisse vielfältig: sie wird sowohl als Tangentiallinie genutzt, aber auch als Zubringerlinie aufs Tram an den Umsteigeknoten Muri/Egghölzli. Beide Ziele sind praktisch gleich zu gewichten. Bei einer Linienauftrennung würde sich für die Nutzer der Tangentiallinie die Attraktivität der Buslinie 40 vermindern, da der Liniennast Wankdorf nach wie vor nicht stabil betrieben werden könnte. Die Folge davon ist eine Erhöhung der Reisezeit infolge der nicht planbaren Anschlüsse. Nach unserer Einschätzung würde die Nachfrage gegenüber heute spürbar sinken	▶ Gemäss in der Studie zur Verfügung stehenden Grundlagen (Fahrgastbefragung durch den RBS) ist die Benutzung der Linie 40 als Tangentiallinie von untergeordneter Bedeutung. Solange die Fahrplanstabilität auf Seite Wankdorf nicht verbessert werden kann, bietet die Linientrennung insgesamt mehr Vorteile als die Beibehaltung der durchgehenden Tangente.
Aline Keller	▶ A	▶ -	▶
D. & M. Steiner	▶ A	▶ Stabile Anschlüsse mit einem richtigen Taktfahrplan ist für uns von Vorteil. Ob das Umsteigen bereits in Muri oder erst im Egghölzli stattfindet, hängt auch vom schnellen Umsteigeangebot ab. Dabei wäre es begrüssenswert, wenn sich Bern Mobil und RBS gegenseitig abwarten könnten	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Ernst Lüthi	▶ A	▶ 90 % der Fahrgäste von Allmendingen und Muri wollen in die Stadt.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Esther Larsen	▶ A	▶ Die Gewährleistung stabiler Anschlüsse finde ich viel wichtiger. Die allermeisten Leute möchten zum Hauptbahnhof Bern, und nicht nach Ittigen oder ins Wankdorf.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
F. & P. Sahli	▶ A	▶ -	▶
Familie Bigler	▶ A	▶ -	▶
Familie Wild-Beringer	▶ -	▶ -	▶
Heinz Hertig	▶ A	▶ Stabile Anschlüsse in die Stadt und an die ab Bahnhof Bern verkehrenden Schnellzüge haben für mich eine sehr hohe Priorität. Verbindungen zum Stade de Suisse	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

und zu Bern Expo sind von klar untergeordneter Bedeutung.			
J & B. Welter	▶ A	▶ -	▶
Jonas Cadotsch	▶ A	▶ -	▶
Kathrin Peter	▶ -	▶ -	▶
Linus Cadotsch	▶ A	▶ Die stabilen Anschlüsse sind wesentlich höher zu gewichten. Allmendingen sollte unbedingt zuverlässig an die Fernverkehrsverbindungen angeschlossen sein.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
M. & E. Langenegger	▶ A	▶ Eine durchgehende Linie ist sehr zweitrangig	▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶
Paul Cadotsch	▶ A	▶ -	▶
Peter Scheidegger	▶ A	▶ HVZ: Stabile Anschlüsse; NVZ: Durchgehende Linie	▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Über alle Verkehrstage/-zeiten gleichbleibende Linienkonzepte erhöhen die Verständlichkeit des Angebots.
U. & P. Wiederkehr	▶ A	▶ -	▶
Verena Kiener	▶ A	▶ Sehr günstig wäre es, wenn mit der Linientrennung gleich die Verlängerung nach Rubigen realisiert werden könnte.	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Studie kam zum Schluss, dass die Linientrennung sowie der Viertelstundentakt auf der S-Bahn im Bahnhof Rubigen Voraussetzung für eine sinnvolle Linienverlängerung nach Rubigen ist.
Peter Keller	▶ A	▶ Besten Dank für die rasche Umsetzung der Variante Linientrennung im Raum Egghölzli	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Dialog Nordquartier	▶ A	▶ Sofern die Linientrennung im Egghölzli gemeint ist, werden stabile Anschlüsse höher gewichtet. Ein Tangentialbetrieb Papiermühle – Egghölzli sollte beibehalten werden.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
IGöV	▶ A	▶ Die Anschlüsse müssen bequem erreichbar sein.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Pro Bahn Schweiz	▶ A	▶ Fahrplan der Linie 40B ist in jedem Falle so zu gestalten, dass die Anschlüsse Linie 6 in Muri und/oder Linie 8 im Egghölzli gewährleistet sind. Umsteigen Egghölzli bleibt problematisch solange Fahrbahnen überquert werden müssen. Zudem sind die Perrons Linie 6 sehr schmal und ungeschützt, also für länger wartende Fahrgäste ungeeignet. Dies ist beim Ausbau Muristrasse / Thunstrasse zu korrigieren.	▶ Ende 2020 wird durch die RKBM geprüft, ob die kurzfristigen betrieblichen Massnahmen die Situation der Linie 40 ausreichend verbessern. Ist dies nicht der Fall wird eine Folgestudie unter Federführung der RKBM zur Buslinie 40 ausgelöst. (vgl. auch S. 8). Die Haltestellensituation wird im Projekt Korrektion Thunstrasse Muri KTM verbessert.

		▶ Zudem sind die Wagenführer/Chauffeure anzuweisen, sich via Funk über abzuwartende Anschlüsse auszutauschen. Funktionierte heute nur unzureichend.	▶ Seitens RBS besteht in Muri eine automatische Anschlusssicherung, d.h. der Bus wartet auf das Tram.
QUAV4	▶ A	▶ -	▶
SP Muri-Gümligen	▶ A	▶ Stabile Anschlüsse gewichtigen wir höher. Dies auch aus ökologischen Gründen, weil vermehrt auf ÖV statt auf MIV gesetzt wird, wenn die Anschlüsse verlässlich sind.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
VCS Regionalgruppe Bern	▶ A	▶ Wir begrüßen aber, dass mit einer Linientrennung im Egghölzli die Tangentenfunktion zwischen den Stadtteilen 4 und 5 bestehen bleiben würde.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

#### 5.4 Weitere Bemerkungen zur Überprüfung des AK Buslinien Bern Südost

Eingabe	Antwort	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Allmendingen	▶	▶ Die Verspätungsproblematik der Linie 40 wurde erkannt, Lösungsvorschläge erarbeitet! Um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs aufrecht zu erhalten gilt es nun, die entsprechenden Massnahmen (Lösungen) möglichst rasch umzusetzen. Die Gemeinde Allmendingen unterstützt aus den aufgeführten Gründen klar Variante 2 "Linientrennung im Egghölzli" mit den zusätzlichen, kurzfristigen Massnahmen. Besten Dank für die gute und konstruktive Arbeit!	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Bolligen	▶	▶ -	▶
Ittigen	▶	▶ Seitens der Gemeinde Ittigen wurden bzw. werden alle möglichen Massnahmen ergriffen, die Fahrplanstabilität der Linie 40 und 41 sicher zu stellen. Zwischen der Papiermühle und dem Wankdorf sind der Gemeinde jedoch die Hände gebunden.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Münsingen	▶	▶ -	▶
Muri b. Bern	▶	▶ Grundsätzlich darf sich die Angebotsqualität der Buslinien auf dem Gemeindegebiet von Muri b. Bern nicht verschlechtern.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Ostermundigen	▶	▶ -	▶
AÖV	▶	▶ -	▶
OIK II	▶	▶	▶
Bernmobil	▶	▶ -	▶
BLS	▶	▶ -	▶

RBS	▶	▶ -	▶
Aline Keller	▶	▶ -	▶
D. & M. Steiner	▶	▶ Eine wertvolle Hilfe für uns Allmendinger wäre neben den stabilen Busangeboten auch durchgehendes, abends gut beleuchtetes Trottoir zwischen Gümligenfeld und Allmendingen. Dies würde es vor allem im Winter ermöglichen, jederzeit auch zu Fuss nach Hause zu gelangen.	▶ Mit der Realisierung des Anschlusses Muri der A6 wird vom Gümligenfeld bis Allmendingen ein durchgehendes Trottoir erstellt. Ausserorts wird auf eine Beleuchtung verzichtet, diese würde zu ungewünschten zusätzlichen Lichtemissionen führe. Veloverkehr: Auch wird durch dieses Projekt die Veloführung auf der Thunstrasse sicherer.
Ernst Lüthi	▶	▶ Dass eine durchgehende Buslinie durch stark belastete Verkehrsknoten wie Papiermühle, Wankdorf, Ostring, Burgernziel nicht funktioniere kann liegt eigentlich auf der Hand. Das geht nur, wenn alle 5 Minuten ein Bus fährt wie z.B. nach Ostermundigen, da spielen Verspätungen keine grosse Rolle, es kommt immer ein Bus. Alle Varianten sind deshalb sinnlos, einzige brauchbare Lösung ist die Linientrennung im Egghölzli oder bis es soweit ist, das eigene Auto direkt in die Stadt. Ich kenne die Situation aus eigener Erfahrung, da ich von 2012 bis 2016 täglich von Allmendingen nach Rosengarten gependelt bin, wenn immer möglich aber mit dem Fahrrad, die Wartezeit am Abend im Rosengarten wollte ich mir nur im Notfall antun. Wenn jetzt der Bus, wenn er pünktlich ist, noch 10 Minuten im Egghölzli steht, wäre das ein absolutes no go.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Esther Larsen	▶	▶ -	▶
F. & P. Sahli	▶	▶ -	▶
Familie Bigler	▶	▶ Die Situation rund um die Haltestelle Käsererei (am Schulhaus vorbei) muss überdenkt werden. Der jetzige Zustand ist sehr unbefriedigend.	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Für dieses Anliegen ist die Gemeinden Allmendingen zuständig.
Familie Wild-Beringer	▶	▶ Linientrennung im Egghölzli, um Verspätungen zu vermeiden. Die Verbindung ins Zentrum der Stadt Bern ist uns wichtig, nicht nach Ittigen. ▶ Verlängerung der Buslinie bis nach Rubigen Bahnhof, mit Zwischenstopp (auf Verlangen beim Bollholzweg). Wir haben derzeit einen Fussmarsch von 15 Min. nach Allmendingen und 20 Min. zum Bahnhof	▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Studie kam zum Schluss, dass die Linientrennung sowie der Viertelstundentakt auf der S-Bahn im Bahnhof Rubigen



		Rubigen. Mit Gepäck ist das keine Lösung.	Voraussetzung für eine sinnvolle Linienverlängerung nach Rubigen ist.
Heinz Hertig	▶	▶ Eine Verlängerung der Linie 44 nach Allmendingen wäre für mich nur von Nutzen, wenn die Anschlüsse an die S-Bahn Richtung Bern und Thun gewährleistet wären.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
J. & B. Welter	▶	▶ Wichtigstes Anliegen ist, wie gesagt, die Verbindung nach Rubigen. Unsere „Sackgasse“ sollte aufgehoben werden. Von Rubigen/Münsingen findet man Anschlüsse nach Konolfingen und Belp. Der Halbstunden – Takt ist ok.	▶ Die Studie kam zum Schluss, dass die Linientrennung sowie der Viertelstundentakt auf der S-Bahn im Bahnhof Rubigen Voraussetzung für eine sinnvolle Linienverlängerung nach Rubigen ist.
Jonas Cadotsch	▶ -	▶ -	▶
Kathrin Peter	▶	<p>▶ Das Wichtigste ist aus meiner Sicht, dass die Frequenz nach Allmendingen erhöht werden kann. Bis Gümligenfeld ist der Anschluss von der Stadt her alle Viertelstunde gewährleistet. Von Allmendingen nur alle halbe Stunde.</p> <p>▶ Leider besteht zwischen dem Gartencenter und dem Gümligenfeld weder ein Trottoir noch ein sicherer Fussweg, damit die Strecke in den Zwischenzeiten wenigstens zu Fuss begangen werden kann. Ebenfalls würde es Not tun, auf der Strasse ein genügend gekennzeichnete Velostreifen auszuscheiden. Mit dem Fahrrad kann so wenigstens der lückige Fahrplan einigermaßen kompensiert werden. Es fehlen für Allmendingen genügend Optionen für einen attraktiven Langsamverkehr. Alle halbe Stunde einen Anschluss nach Allmendingen bedingt für mich als Teilnehmerin des Langsamverkehrs, dass ich 20 Minuten an ungemütlichen, unbeleuchteten Orten sitze und auf den 40er Bus nach Hause warten muss. Die Situation ist so unbefriedigend, dass ich mir die erneute Anschaffung eines Autos überlege</p>	<p>▶ Das Nachfragepotenzial für Taktverdichtungen über den Halbstundentakt hinaus ist zu klein.</p> <p>▶ Mit der Realisierung des Anschlusses Muri der A6 wird vom Gümligenfeld bis Allmendingen ein durchgehendes Trottoir erstellt. Ausserorts wird auf eine Beleuchtung verzichtet, diese würde zu ungewünschten zusätzlichen Lichtemissionen führe. Veloverkehr: Auch wird durch dieses Projekt die Veloführung auf der Thunstrasse sicherer.</p>
InfrasLinus Cadotsch	▶ -	▶ -	▶
M. & E. Langenegger	▶	▶ Eine Weiterführung nach Rubigen wäre sehr zu begrüssen!!	▶ Wird zur Kenntnis genommen
Paul Cadotsch	▶	▶ Aus Ihrem Bericht gehen die diversen Schwierigkeiten bei der Lösungssuche gut hervor. Bedenken Sie aber bitte Folgendes: Die absolut unhaltbare Verspätungssituation der Linie 40 hat in den letzten Jahren dazu geführt, dass sehr	▶ Wird zur Kenntnis genommen

		viele Allmendinger, welche früher regelmässig den Bus benutzt haben, aufs Privatauto umgestiegen sind. Nach meinem Empfinden (ich benutze den Bus seit mehr als 30 Jahren regelmässig) haben die Fahrgäste aus Allmendingen in den letzten 10 Jahren klar abgenommen. Ich bin überzeugt, dass mit einem besseren Angebot eine Trendwende erreicht werden könnte. Weniger Privatfahrzeuge führen auch zu weniger Staus	
Peter Keller	▶	▶ -	▶
Peter Scheidegger	▶ -	▶ -	▶
U. & P. Wiederkehr	▶	▶ Wenn in Gümligen ab 2013 der Viertelstundentakt der S-Bahn eingeführt wird, kann eine Verlängerung der Linie 44 bis Allmendingen neu geprüft werden.	▶ Wird zur Kenntnis genommen
Verena Kiener	▶	▶ -	▶
Dialog Nordquartier	▶	▶ Für das Nordquartier ist ein durchgehender Betrieb der Linie 36/41 nach Zollikofen wünschbar, also eine Betrieb auch an Samstag und Sonntag zwecks Erschliessung eines Naherholungsgebiets.	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Kann via Stadt Bern bei der Erarbeitung des regionalen AK eingebracht werden.
IGöV	▶	▶ Grundsätzlich finden wir Tagentiallinien sinnvoll und diese sollen durchgehend befahren werden. Wenn die Linie 40 nicht anders saniert werden kann, scheint uns in Linienbruch am Egghölzli trotzdem am Besten. Es muss dafür gesorgt werden, dass von beiden Busse aus beiden Richtungen ein gegenseitiges bequemes Umsteigen möglich ist. Ebenfalls muss das Umsteigen aufs Tram auf bequeme Weise ermöglicht werden.	▶ Wird zur Kenntnis genommen
Pro Bahn Schweiz	▶	▶ Persönlich bin ich gelegentlicher (1x Woche) Benützer der Linie 40 Muri – Rosengarten o Guisanplatz und schätze die Durchbindung wegen der kürzeren Fahrzeit sehr. Umsteigen am Zytglogge ist und bleibt mühsam/ kundenunfreundlich. Aus gesamtheitlicher Sicht ist aber die Trennung der Linie 40 sinnvoller als ein Fahrplan der chronisch nicht eingehalten werden kann. ▶ Ergänzung zur Prüfung der Linienvarianten via Bärenpark: Die Verbindung Bärenpark – Rosengarten – Guisanplatz entspricht einem Bedürfnis, mehrheitlich touristisch; siehe gescheiterte Bemühungen	▶ Wird zur Kenntnis genommen  ▶ Diese Linie könnte sich als touristische Linie eignen, jedoch kaum als bestelltes Angebot.

		<p>für das Rosengarten-Bähnli. Da es nicht gelingt, diese Nachfrage mit der Linie 40 abzudecken regt PB-EM an, eine Busvariante zu prüfen: Rundkurs Bärenpark – Rosengarten – Schosshalde – Bärenpark oder Bärenpark – Rosengarten – Galgenfeld – Mingerstrasse – Guisanplatz – direkt Papiermühleallee – Bärenpark. Midi-bus: 10' evtl. 15'-Takt, täglich 9 bis 19 Uhr, im Sommer bis 21 Uhr</p>	
QUAV4	▶	<p>▶ Für den Stadtteil IV ist die Linie 40 besonders als direkte Tangentialerschliessung in den Norden wichtig. Der Raum Egghölzli wird sich mittelfristig verändern, er gewinnt an Bedeutung &gt; STEK, und langfristig ist mit zusätzlicher Entwicklung der Oststadt zu rechnen. Bis zu diesen langfristigen Perspektiven ist im Raum Egghölzli bereits laufend mit einer gewissen Umstrukturierung / Aufwertung zu rechnen, nicht zuletzt mit konkreten verkehrlichen, infrastrukturellen und baulichen Erneuerungsprojekten, die bereits im Gang sind (Egghölzliplätzli, Verlegung Entsorgungsstelle, Tramgleiserneuerung, Veloroutenkonzept, neue Fussgängerquerungen, Poststellenschliessung etc. etc.). Wir betonen, dass bei allen, auch vermeintlich kleinen Entscheiden wie der Verlegung von Bushaltstellen oder Entsorgungsstellen die Quartierbevölkerung frühzeitig einzubeziehen sei, damit die von verschiedenen Akteuren getragenen Projekte gesamthaft und unter Nutzeroptik diskutiert werden können.</p>	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
SP Muri-Gümligen	▶	<p>▶ Bernmobil verfügt über Busse mit integrierten Billettautomaten. Dies wäre für die RBS-Busse ebenfalls denkbar. Durch das Lösen von Billetten beim Chauffeur verspäten sich bereits verspätete Busse nämlich zusätzlich.</p> <p>▶ Ebenfalls würden wir es begrüßen, wenn Rollstuhlfahrende selbstständig, ohne</p>	<p>▶ Bernmobil hat auf den meisten Linien keine Billettautomaten. Erfahrungen der RBS mit Billettautomaten in Bussen zeigen folgenden Vorteil: wegfallende Zeitverluste durch den Billetverkauf. Nachteilig sind jedoch folgende Aspekte: Reduktion Stehplatzfläche, reduzierte Verfügbarkeit in HVZ bei vollen Bussen, Sturzgefahr v.a. bei älteren Fahrgästen. Aus diesen Gründen sieht der RBS die Busse nicht mit mobilen Billettautomaten ausrüsten.</p> <p>▶ Automatische Rampe: Für Busse gibt es keine technisch</p>

	<p>Hilfe vom Chauffeur, in die Busse gelangen könnten. Neue Busse sollten mit einer per Knopfdruck ein- und ausfahrbaren „Rampe“ ausgestattet sein (z.B. wie in den neueren Trams von Bernmobil).</p> <p>► Im Bericht wird die Aussage getroffen, durch das Multiplex-Kino sei mehr MIV zu erwarten, nicht aber eine vermehrte ÖV-Nutzung. Dies bestreiten wir. Angesichts dessen, dass in der Stadt Bern immer mehr Kinos geschlossen werden, dürften auch Stadtberner/innen das Multiplex-Kino im Gümligenfeld besuchen. Es ist davon auszugehen, dass dafür der ÖV und nicht die Autobahn benutzt wird, sofern ein gutes ÖV-Angebot (Viertelstundentakt bis um Mitternacht) besteht. Ist das Angebot am Abend nur noch ausgedünnt oder nicht mehr vorhanden, dürften sich mehr Besucher/innen für den PW entscheiden, was hinsichtlich der ökologischen Auswirkungen sowie der Lärmbelastung für die Anwohnenden schlecht ist.</p>	<p>ausgefeilte Lösung, welche in der Praxis funktioniert. Daher sind bei Busbetrieben praktisch ausschliesslich Klapprampen im Einsatz, welche auch bei Eis und Schnee immer tadellos funktionieren.</p> <p>► Ein Viertelstundentakt in den Randverkehrszeiten wird in dieser Situation als unverhältnismässig und nicht finanzierbar eingeschätzt. Seit der Eröffnung der Kinos am 5. April betreibt der RBS abends ab 20 Uhr ein Shuttle zwischen Bahnhof Gümligen und Kino im Viertelstundentakt. Bisher wird das Angebot wenig genutzt.</p>
<p>VCS Regionalgruppe Bern</p>	<p>► Ausbau Kapazität Gümligenfeld: Die Aussage wonach das Multiplex-Kino inkl. Restaurant und vielen Parkplätzen (MIV-Anteil von über 80%!) nur ein sehr geringes öV-Potenzial aufweist und deshalb keinen Ausbau der Kapazitäten erfordert widerspricht den kantonalen Verkehrszielen «Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten»</p>	<p>► Ein Viertelstundentakt in den Randverkehrszeiten wird in dieser Situation als unverhältnismässig und nicht finanzierbar eingeschätzt. Seit der Eröffnung der Kinos am 5. April betreibt der RBS abends ab 20 Uhr ein Shuttle zwischen Bahnhof Gümligen und Kino im Viertelstundentakt. Bisher wird das Angebot wenig genutzt.</p>