

Überprüfung Angebotskonzept Buslinie 40

Mitwirkungsbericht



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 27.02.2025

Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Projektleitung

RKBM, Fachbereich Verkehr

Bearbeitungsteam

Christian Berger, Projektleitung, Transitec Beratende Ingenieure AG (bis 07.2023)
Urs Gloor, Projektleitung, Transitec Beratende Ingenieure AG (ab 08.2023)
Grégoire Vionnet, Projektbearbeitung, Transitec Beratende Ingenieure AG

Arbeitsgruppe

Heiniger Bettina, AÖV Kanton Bern
Jost Alfred, Gemeinde Allmendingen
Marti Thomas, Gemeinde Muri bei Bern
Müller Ueli, Stadt Bern
Rupp Marco, Gemeinde Ittigen
Schüpbach Roland / Zaugg Marcel, Gemeinde Rubigen
Zürcher Roman, RBS

Titelseite Linie 40 am Guisanplatz in Bern (Foto: Transitec)

Inhalt

1	Einleitung	4
	1.1 Ausgangslage	4
	1.2 Mitwirkungsverfahren	4
	1.3 Mitwirkende	4
2	Ergebnis der Mitwirkung	5
	2.1 Zusammenfassung der Eingaben	5
	2.1.1 Kritik an der Verwendung veralteter Verspätungs- und Fahrgastzahlen	5
	2.1.2 Kritik an der fehlenden Anbindung der Linie 40 nach Rubigen	5
	2.2 Bewertung des Gesamteindrucks und der Verständlichkeit der Studie	6
3	Stellungnahmen und Beantwortung	9
	3.1 Ist der Bericht aus Ihrer Sicht verständlich?	9
	3.2 Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?	10
	3.3 Sind Sie mit der Analyse (vgl. Kapitel 3) einverstanden?	11
	3.4 Sind die im Variantenstudium vorgestellten Varianten (vgl. Kapitel 4) aus Ihrer Sicht verständlich und nachvollziehbar?	12
	3.5 Haben Sie weitere Bemerkungen zu den Kapiteln 1 bis 4?	14
	3.6 Sind Sie mit der Stellungnahme der Arbeitsgruppe zum Bericht der Planungsstudie (vgl. Kapitel 5.1) einverstanden?	15
	3.7 Sind die von der Arbeitsgruppe eruierten Alternativen aus Ihrer Sicht nachvollziehbar und vollständig?	16
	3.8 Sind Sie mit der Variante der Linientrennung im Ostring zur Hauptverkehrszeit am Abend (vgl. Kapitel 5.3, S. 47) einverstanden?	17
	3.9 Haben Sie weitere Bemerkungen zum Kapitel 5?	19

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die Buslinie 40 ermöglicht die tangentielle Verbindung der Gemeinden Ittigen, Bern, Muri bei Bern und Allmendingen. Insbesondere in den Hauptverkehrszeiten ist die Strecke zwischen Papiermühle, Guisanplatz, Ostring und Burgernziel jedoch anfällig für Verspätungen und Störungen. Trotz verschiedener betrieblicher Massnahmen in den letzten Jahren konnten die Probleme nicht nachhaltig gelöst werden. Aus diesem Grund gab die RKBM 2022 eine Studie in Auftrag.

Im Rahmen dieser Studie führte das Ingenieurbüro Transitec eine umfassende Analyse durch und erstellte bis Sommer 2023 einen Bericht, der eine Bestvariante vorstellte. Diese sah eine überlappende Linientrennung im Raum zwischen Ostring und Egghölzli während der gesamten Betriebszeit vor.

Diese Variante wurde jedoch von der begleitenden Arbeitsgruppe teilweise infrage gestellt, weshalb auf Basis der von Transitec erarbeiteten Analyse eine alternative Lösung entwickelt wurde. Diese sieht vor, die Linie 40 im Ostring in einen nördlichen Ast (Kappelisacker bis Ostring) und einen südlichen Ast (Ostring bis Allmendingen/Gümligen) nur während der abendlichen Hauptverkehrszeit zu trennen. Diese kurzfristige Massnahme stelle eine Lösung dar, um den Betrieb gezielt zu stabilisieren. Sie ist kostenneutral und trägt zur Verbesserung der Pünktlichkeit bei, ohne die tangentielle Verbindung während der übrigen Betriebszeiten einzuschränken.

1.2 Mitwirkungsverfahren

Die öffentliche Mitwirkung zum Angebotskonzept Buslinie 40 fand vom 05. September bis zum 25. Oktober 2024 statt. Gemeinden, Verbände, Vereine, Parteien sowie interessierte Privatpersonen und Unternehmen waren eingeladen, eine Stellungnahme einzureichen. Als Vorlage für die Eingaben wurde ein Fragebogen bereitgestellt, der auf der Webseite findmind.ch abrufbar war. Alternativ konnten Eingaben auch in Briefform eingereicht werden.

Die eingegangenen Beiträge wurden gesammelt, analysiert und in einer Synthese zusammengefasst (Kapitel 2). Detaillierte Antworten auf die einzelnen Eingaben befinden sich in Kapitel 3.

1.3 Mitwirkende

Insgesamt gingen bei der RKBM 17 Stellungnahmen ein, darunter 9 von Privatpersonen.

Mitwirkende	
Gemeinde	
Allmendingen	Stadt Bern
Ittigen	
Muri bei Bern	
Kanton	
Kanton Bern, Bau- und Verkehrsdirektion, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrs-koordination	
Verbände und Vereine	
IGöV Bern	
Transportunternehmen	
BERNMOBIL	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG

Privatpersonen	
2 Privatpersonen; Allmendingen	1 Privatperson; Bern Stadtteil VI (Bümpliz Oberbottigen)
2 Privatpersonen; Bern Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde)	2 Privatpersonen; Muri bei Bern
1 Privatperson; Bern Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	1 Privatperson; Ausserhalb RKBM

2 Ergebnis der Mitwirkung

2.1 Zusammenfassung der Eingaben

In Kapitel 2.1 werden jene Mitwirkungseingaben zusammengefasst beantwortet, die mehrfach eingereicht wurden.

2.1.1 Kritik an der Verwendung veralteter Verspätungs- und Fahrgastzahlen

Die Verspätungs- und Fahrgastzahlen, die in der Studie verwendet wurden, stammen überwiegend aus dem Jahr 2019. Mehrere Eingaben kritisierten, dass diese Daten nicht mehr aktuell sind. Diese Kritik ist nachvollziehbar. Aufgrund der COVID-19-Pandemie und der verzögerten Veröffentlichung des Berichts war jedoch eine Aktualisierung der Daten nicht möglich.

Abklärungen mit der RBS zeigen jedoch, dass sich die Verspätungssituation im Jahr 2023/2024 nach der Pandemie leicht verbessert hat. In den Nebenverkehrszeiten können die Fahrzeiten eingehalten werden. Insbesondere am Morgen ist die Verspätungssituation weniger gravierend. Die Analyse hat zudem gezeigt, dass es jahreszeitliche Schwankungen gibt. Dennoch treten nach wie vor grössere Ausreisser zu den Hauptverkehrszeiten am Abend auf, insbesondere auf den Abschnitten Muri–Ostring und Rosengarten–Wankdorf.

2.1.2 Kritik an der fehlenden Anbindung der Linie 40 nach Rubigen

Eine Eingabe kritisierte vehement, dass die Anbindung der Linie 40 nach Rubigen nicht berücksichtigt wurde und sah dies als eine wichtige Lücke im ÖV-Netz.

Die Anbindung wurde sowohl von Transitec als auch von der Arbeitsgruppe geprüft (siehe Kapitel 3.3, S. 20/21 und Kapitel 5.2 und 5.3, S. 45-48). Dabei stellte sich heraus, dass derzeit kein sinnvoller Fahrplangentwurf möglich ist, da dies aktuell zu unbefriedigenden Anschlusszeiten in Rubigen geführt hätte, mit Wartezeiten von 10 bis 20 Minuten. Zudem wären längere Standzeiten in Rubigen und der Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge erforderlich gewesen, was zu erheblich höheren Mehrkosten geführt hätte.

Eine Verlängerung der Linie nach Rubigen wird jedoch auch von der RKBM als zielführend erachtet, sobald der Ausbauschritt 2025 mit dem 15-Minuten-Takt der S-Bahn in Rubigen realisiert ist.

2.2 Bewertung des Gesamteindrucks und der Verständlichkeit der Studie

In diesem Kapitel werden die Ergebnisse der empirischen Umfragen aus den Fragen 1 bis 4 sowie 6 und 7 des Fragebogens ausgewertet (die Frage 5 bezog sich auf weitere Bemerkungen und erlaubte keine quantitative Auswertung).

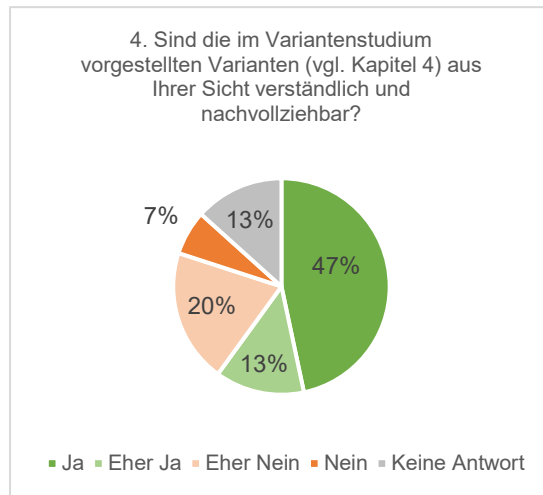
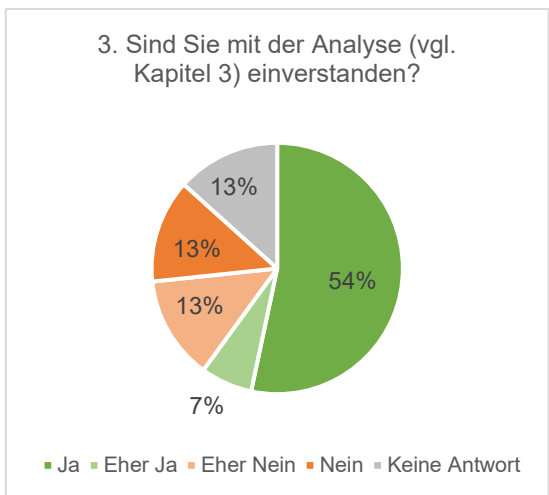
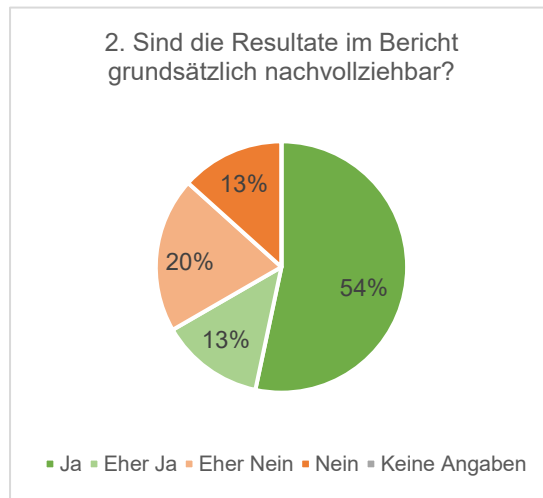
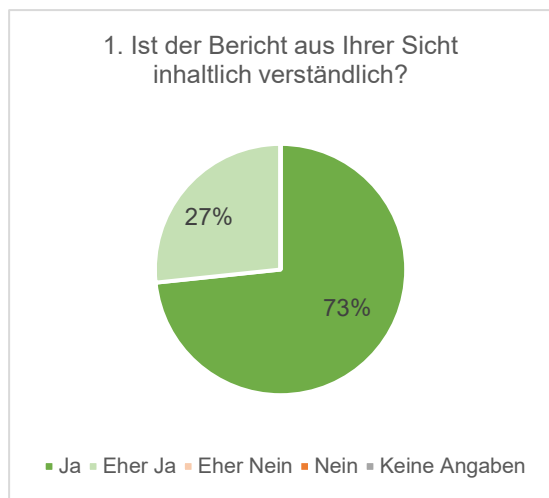
Die Ergebnisse zeigen, dass Aufbau, Struktur und sprachliche Gestaltung des Berichts insgesamt positiv bewertet wurden. Hervorzuheben ist die hohe Zustimmung zur inhaltlichen Verständlichkeit des Berichts.

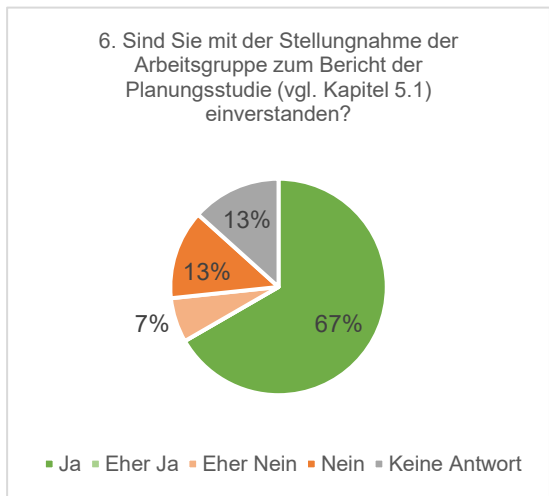
Bei den Fragen 2 bis 4, die sich mit der grundsätzlichen Nachvollziehbarkeit des Berichts sowie der Zustimmung zur Analyse in den Kapiteln 3 und 4 befassen, wurde eine kritischere Haltung festgestellt. Ein zentraler Kritikpunkt war das Alter der verwendeten Nachfrage- und Verspätungsdaten, das von mehreren Mitwirkenden hinterfragt wurde.

Zudem wurde die Schlussfolgerung in Kapitel 4.6 (S. 42) bemängelt. Aufgrund der sehr ähnlichen Bewertung der Varianten „Linientrennung mit Überlappung“ und „Linientrennung mit Umsteigepunkt“ erscheint der Variantenentscheid voreilig und wenig nachvollziehbar. Diese Schwachstelle in der Analyse wurde vom AÖV hervorgehoben.

Die Stellungnahme der Arbeitsgruppe sowie die Bewertung der eruierten Alternativen stiessen insgesamt auf grössere Zustimmung. Ablehnung wurde vor allem von denjenigen Mitwirkenden geäussert, die grundsätzlich gegen den Vorschlag einer Linientrennung während der Hauptverkehrszeit am Abend waren. Dies lässt die Vermutung zu, dass die generelle Ablehnung der Linientrennung die restlichen Rückmeldungen zum Bericht massgeblich beeinflusst hat.

Nachfolgend finden Sie die aufbereitete Umfrageauswertung.





2.3 Fazit der Mitwirkung

Die Rückmeldungen zu einer möglichen Linientrennung der Linie 40 während der Hauptverkehrszeiten am Abend sind kontrovers.

Zwar könnte dadurch die Fahrplanstabilität verbessert werden, was insbesondere der in der Mitwirkung geäusserten Frustration aus dem Raum Allmendingen Rechnung tragen würde.

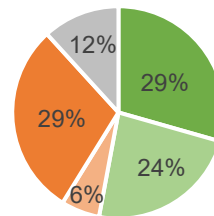
Dem gegenüber stehen jedoch gewichtige Argumente, die gegen eine Linientrennung sprechen.

Die Fahrplanstabilität der Linie 40 hat sich bereits in den letzten Jahren leicht verbessert, und mit den in den kommenden Jahren geplanten Verkehrsmassnahmen – wie dem Neubau der Haltestelle Guisanplatz und der Umgestaltung des Anschlusses Wankdorf – wird eine weitere Verbesserung erwartet.

Insbesondere wird die Unterbrechung der tangentialen Verbindung insbesondere für innerstädtische Fahrgäste als nachteilig bewertet. Sie beeinträchtigt die Funktion der Linie 40 als Tangentialverbindung und widerspricht den übergeordneten Planungsstrategien. Ein weiterer Kritikpunkt ist, dass die Stabilitätsprobleme der Linie 40 vor allem durch die hohe Belastung des MIV verursacht werden. Eine Linientrennung würde diesen Kern des Problems jedoch nicht lösen, sondern lediglich den direkten Tangentialnutzen aufgeben. Hinzu kommt, dass die Zahl der Personen, die von einer Linientrennung am Ostring profitieren würden (z. B. durch eine höhere Pünktlichkeit der Busse), nur geringfügig höher ist als die Zahl derjenigen, die durch die Trennung negativ betroffen wären – etwa durch den erzwungenen Umstieg am Ostring mit Wartezeiten von bis zu 15 Minuten für Durchfahrende.

Der Gesamtnutzen der Linientrennung wird von der Verkehrskommission der Regionalkonferenz Bern-Mittelland daher als unzureichend bewertet, weshalb die Massnahme verworfen wird. Stattdessen soll die Linie 40 unverändert beibehalten werden. Sollte sich die Fahrplanstabilität nach der Umsetzung der geplanten Verkehrsmassnahmen nicht signifikant verbessern, wird empfohlen, die Situation erneut zu überprüfen.

Sind Sie mit der Variante der Linientrennung im Ostring zur Hauptverkehrszeit am Abend (vgl. Kapitel 5.3, S. 47) einverstanden?



■ Ja ■ Eher Ja ■ Eher Nein ■ Nein ■ Keine Antwort

3 Stellungnahmen und Beantwortung

3.1 Ist der Bericht aus Ihrer Sicht verständlich?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Allmendingen	Ja		x			
Ittigen	Ja		x			
Stadt Bern	Ja		x			
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern AÖV	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Ja		x			
IGöV Bern	Ja		x			
Privatperson Allmendingen	Ja		x			
Privatperson Allmendingen	Eher Ja		x			
Privatperson Ausserhalb RKBM	Ja		x			
Privatperson Bern - Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde)	Ja		x			
Privatperson Bern - Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde)	Ja		x			
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	Eher Ja		x			
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Eher Ja	Leider ist er im Wesentlichen eine Wiederholung der Vorstudie. Die Möglichkeit grösserer konzeptioneller Änderungen wurde verpasst (z.B. Führung der Linie via Bärensgraben oder Führung der Linie nach Worblaufen anstatt Papiermühle). Wenn man wieder dieselben Ergebnisse möchte, braucht es m.E. keine neue Studie.	x			Der Schwerpunkt der Studie lag darauf, kurz- bis mittelfristig realisierbare betriebliche Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität zu identifizieren. Die chronische Überlastung der Verkehrsachsen im Raum Wankdorf erfordern Anpassungen an einem ursprünglich gut funktionierenden Angebotskonzept. Da das Angebotskonzept aber grundsätzlich weiterhin als passend bewertet wird, konzentrierte sich die Untersuchung auf den nahen Radius der bestehenden Linie 40. Aus diesem Grund wurden keine grössere konzeptionellen Änderungen in Betracht gezogen.
Privatperson Muri bei Bern	Eher Ja		x			

3.2 Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Allmendingen	Ja		x			
Ittigen	Ja		x			
Stadt Bern	Ja		x			
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern AÖV	Eher Nein	Kap. 4.6 (S.42): Angesichts der sehr ähnlichen Bewertung der Gesamtvarianten ist für uns das Fazit von Transitec nur bedingt nachvollziehbar und erfolgte aus unserer Sicht zu voreilig. Wir hätten es begrüsst, wenn diese beiden Varianten vertieft worden wären, um sie anschliessend nochmals zu vergleichen.	x			Das AÖV war an der Begleitgruppe beteiligt und konnte ihre Anliegen bei der Erarbeitung der Studie einbringen.
BERNMOBIL	Ja		x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Ja		x			
IGöV Bern	Eher Ja	Die Fahrgast- und Verspätungszahlen in den Kapiteln 3.1 und 3.2 sowie in den Anhängen 3 - 10 sind mehrheitlich aus dem Jahr 2019. Neuere Zahlen, die sicher bekannt sind, würden den Bericht seriöser erscheinen lassen.		x		Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Allmendingen	Ja		x			
Privatperson Allmendingen	Eher Nein	Argumente für die Fortführung der Buslinie 40 bis nach Rubigen Ein fehlender Teil im ÖV-Netz von ca. 2 km ist heutzutage ein Anachronismus. Mit einem Anschluss an Rubigen könnte die Allmendinger Bevölkerung, wie auch die Bevölkerung von Rubigen etc. profitieren. Altersstruktur Allmendinger Bevölkerung zusehends auf den ÖV angewiesen. In Rubigen hat es neben den Bahnanschlüssen ins Oberland und Bern etc. 2 Hausärzte mehrere Zahnärztinnen mehrere Physopraxen, Arbeitsplätze (Kästli etc.) eine Drogerie mit Postangeboten einen Lebensmittelladen eine Metzgerei eine Bäckerei mit Tea Room, ein Bistrot, mehrere umfangreiche kulturelle Angebote (Mühle Hunziken – Housi Knecht, Freizeitangebote wie Musikverein – Frauenchor etc.) Gemeindeverwaltung Rubigen mit Möglichkeiten ÖV-Tageskarten zu kaufen. ÖV-Anschlüsse: nach Münsingen – Aaretal (auch Arztpraxen und viele Einkaufsmöglichkeiten) nach Belp – ins Gürbetal – zum Flughafen nach Worb ins Emmental			x	Antwort siehe Kapitel 2.1.2
Privatperson Ausserhalb RKBM	Eher Nein		x			
Privatperson Bern - Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde)	Ja		x			
Privatperson Bern - Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde)	Ja		x			
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	Nein	Die Nachfragedaten sind veraltet.		x		Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Nein	Die Trennung am Ostring ist sehr schlecht, da der Nutzen der durchgehenden Verbindung verloren geht. Als Passagier der Linie 40 wird man genau gleich häufig im Stau stecken bleiben, es ist lediglich eine Optimierung für die Betreiber aber nicht für die Nutzer.		x		Antwort siehe Kapitel 2.3
Privatperson Muri bei Bern	Eher Ja		x			

3.3 Sind Sie mit der Analyse (vgl. Kapitel 3) einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Allmendingen	Ja		x			
Ittigen	Ja		x			
Stadt Bern	Ja		x			
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern AÖV	Ja	Aus heutiger Sicht wären noch detailliertere Pünktlichkeitsauswertungen sinnvoll gewesen, z.B. Mehrjahresvergleich, um herauszufinden, ob gewisse Tage / Wochen / Monate besonders von den Verspätungen betroffen sind. Auch eine Verknüpfung der Verspätungsdaten mit den Messen auf dem Expo-Gelände hätte hilfreich sein können.	x			Das AÖV war an der Begleitgruppe beteiligt und konnte ihre Anliegen bei der Erarbeitung der Studie einbringen.
BERNMOBIL	Ja		x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Eher Ja	Die Ausführungsarbeiten des Projekts "Umgestaltung Anschluss Wankdorf" sind nach unserem Kenntnisstand zwischen 2027 und 2032 vorgesehen. In der Abbildung 7 sind die Auswirkungen dieses Projekts auf die Linie 40 nicht dargestellt. Wir erwarten hier nach Fertigstellung des Projekts insgesamt positive Auswirkungen auf die Betriebsstabilität der Linie 40.	x			
IGöV Bern	Eher Nein	Die Fahrgast- und Verspätungszahlen aus dem Jahr 2019 sind nicht mehr aktuell. In der Zwischenzeit hat eine Pandemie die Welt und das Mobilitätsverhalten etwas verändert und das Verkehrsmanagement Bern Nord wurde eingeführt.		x		Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Allmendingen	Ja		x			
Privatperson Allmendingen	Eher Nein	Trennung der Linie im Ostring ist nachvollziehbar und vernünftig. Ihre Argumentation, die Buslinie 40 NICHT bis Rubigen zu verlängern NICHT.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.2
Privatperson Ausserhalb RKBM	Ja		x			
Privatperson Bern - Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde)	Ja		x			
Privatperson Bern - Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde)	Keine Angabe		x			
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	Nein	Die Analysen basieren weitgehend auf veraltete Daten.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Nein	3.2 Analyse Betriebsstabilität Die Analyse ist mangelhaft: Verspätungen von weniger als 3min sind sehr signifikant, da dann die in der Regel sehr knappen Anschlüsse in der Papiermühle gebrochen werden. Zwischen Rosengarten und Wankdorf Center gibt es regelmässig Stau infolge des Fussgängerstreifens vor dem Stadion Wankdorf. Eine Fussgängerampel, die in den Hauptverkehrszeiten/bei Ereignissen im Wankdorf eingeschaltet ist würde bereits sehr viel nützen. Leider fehlt sie in der Analyse.	x			Die Installation von Lichtsignalanlagen fällt in die Zuständigkeit des Tiefbauamts des Kantons Bern und ist nicht Bestandteil einer Angebotskonzeptstudie.
Privatperson Muri bei Bern	Keine Angabe		x			

3.4 Sind die im Variantenstudium vorgestellten Varianten (vgl. Kapitel4) aus Ihrer Sicht verständlich und nachvollziehbar?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Allmendingen	Ja		x			
Ittigen	Eher Ja	Siehe Vorbehalte der Arbeitsgruppe in Kap. 5.1	x			
Stadt Bern	Eher Ja	Der Gemeinderat der Stadt Bern kann die von der Studie vorgeschlagene Bestlösung grundsätzlich nachvollziehen – auch wenn er es vorgezogen hätte, wenn diese Lösung bereits in der ursprünglichen Studie vertieft geprüft worden wäre. Angesichts der auch regional anerkannten hohen Bedeutung der Tangentiallinien erachtet er die konkret vorgeschlagene Bestvariante mit einer Auftrennung der Linie 40 jedoch insgesamt als nicht zielführend und beantragt der Regionalkonferenz einen anderen Lösungsansatz (vgl. Antwort zur letzten Frage).	x			Antwort siehe Kapitel 2.3
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern AÖV	Eher Nein	Die Varianten an sich sind verständlich und nachvollziehbar. Wir sind aber mit dem Fazit und der Empfehlung von Transitec nicht einverstanden. Aufgrund der sehr ähnlichen Bewertung der beiden Varianten "Linientrennung mit Überlappung" und "Linientrennung mit Umsteigepunkt" scheint uns das Fazit von Transitec in Kap. 4.6. (S.42) nicht nachvollziehbar. Aus unserer Sicht ist der Variantenentscheid voreilig erfolgt. Wir hätten uns gewünscht, dass beide Varianten - zumindest punktuell - vertieft worden wären, und erst danach eine Variante gewählt worden wäre.	x			Das AÖV war an der Begleitgruppe beteiligt und konnte ihre Anliegen bei der Erarbeitung der Studie einbringen.
BERNMOBIL	Ja		x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Ja		x			
IGöV Bern	Ja		x			
Privatperson Allmendingen	Ja		x			
Privatperson Allmendingen	Eher Nein	siehe meine Begründungen zu 3.1 Sind Sie mit der Analyse (vgl. Kapitel 3) einverstanden?	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.2
Privatperson Ausserhalb RKBM	Eher Nein	Die priorisierte Variante der Linienaufteilung arbeitet mit dem Status Quo. Denkt man im Hub-System fällt auf, dass die Haltestelle Brunnadernstrasse als innerstädtischen Hubknoten priorisiert werden müsste. Der Platz für einen schönen Umsteigebahnhof an der Brunnadernstrasse wurde halt mit der Erstellung der wüsten Überbauung auf dem alten Tramdepotareal städtebaulich verplant und verpennt. Eine Trennung der Linie 40 ist zwar punkto Wende- und Haltemöglichkeit und punkto Umläufe sinnvoll, bietet aber keine weiteren Umsteigebeziehungen. Sinnvoller wäre es die Linien an der Brunnadernstrasse zu trennen. Möglicherweise wäre auch die Weiterführung eines Astes entweder von Kappelisacker oder Allmendingen bzw. Gümligenfeld mittels Linie 31 nach Eigerplatz - Europaplatz - Niederwangen sinnhaft.			x	Eine Linientrennung bei der Haltestelle Brunnadernstrasse wurde geprüft, jedoch verworfen. Die Umsetzung hätte eine Wendeschleife und eine Ausgleichshaltestelle im Wohnquartier erfordert. (Siehe Kapitel 4.1, S. 25 und 26).
Privatperson Bern - Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde)	Ja		x			
Privatperson Bern - Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde)	Keine Angabe		x			
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	Ja		x			
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Nein	Es fehlen Varianten, die eine etwas grössere Neukonzeption aber viele Vorteile bieten und praktisch zum Nulltarif zu haben sind: Führung der Linie 40 via Bärengaben anstatt Ostring - die Vorteile sind gross und der Aufwand gering: - Es entstünde eine direkte Verbindung Norquartier/Rosengarten - untere Altstadt/Bärenpark sowie von dort zum Burgernziel, dies würde heute zwei grosse städtische öV-Lücken schliessen - Die Strecke ist leicht kürzer als via Ostring - Die Strecke ist deutlich weniger staugefährdet - Die extrem schlechte Umsteigesituation der Linie 40 im Raum Burgernziel würde mit einer Haltestelle deutlich verbessert (Umsteigemöglichkeit zu L7/28/31/19) - die durchgehende Verbindung wird aufrechterhalten Ebenso fehlt eine Variante zur Bedienung von Worblaufen anstatt Papiermühle ab der Haltestelle Wankdorfbrücke: - Die Strecke nach Worblaufen ist deutlich weniger staugefährdet - in Worblaufen bestehen deutlich mehr Anschlüsse (nach Unterrollikofen, Jegenstorf, Bremgarten sowie ins Worbletal) während in Papiermühle nur Anschlüsse ins Worblental bestehen - die Fahrplangestaltung der Linie 40 ist deutlich flexibler als heute (starrer Viertelstundentakt durch die S7 in Papiermühle), bspw. könnte im 10min-Takt gefahren werden mit wechselnden Anschlüssen in Worblaufen je nach Verbindung - der stark staugefährdete Abschnitt Wankdorf			x	Der Schwerpunkt der Studie lag darauf, kurz- bis mittelfristig realisierbare betriebliche Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität zu identifizieren. Die chronische Überlastung der Verkehrsachsen im Raum Wankdorf erfordern Anpassungen an einem ursprünglich gut funktionierenden Angebotskonzept. Da das Angebotskonzept aber grundsätzlich weiterhin als passend bewertet wird, konzentrierte sich die Untersuchung auf den nahen Radius der bestehenden Linie 40. Aus diesem Grund wurden keine grössere konzeptionellen Änderungen in Betracht gezogen. Zudem wurden Linien Varianten über den Bärenpark bereits in der Studie von 2018 "Überprüfung Angebotskonzept Buslinien Bern Südost" geprüft und schliesslich verworfen.

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		- Papiermühlhe kann getrennt betrieben werden, die dort generierten Verspätungen verbreiten sich nicht mehr auf die ganze Linie 40 - ganztägige Bedienung Mo-So der Haltestellen Löchligut und Sandhof (dort starke Bautätigkeit in den letzten Jahren) - mutmasslich würde 1 Fahrzeug mehr benötigt.				
Privatperson Muri bei Bern	Keine Angabe		x			

3.5 Haben Sie weitere Bemerkungen zu den Kapiteln 1 bis 4?

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Allmendingen	Kompromisslösung	x			
Ittigen		x			
Stadt Bern		x			
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern AÖV		x			
BERNMOBIL		x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn AG		x			
IGöV Bern		x			
Privatperson Allmendingen		x			
Privatperson Allmendingen	<p>Argumente für die Fortführung der Buslinie 40 bis nach Rubigen Ein fehlender Teil im ÖV-Netz von ca. 2 km ist heutzutage ein Anachronismus. Mit einem Anschluss an Rubigen könnte die Allmendinger Bevölkerung, wie auch die Bevölkerung von Rubigen etc. profitieren. Altersstruktur Allmendinger Bevölkerung zusehends auf den ÖV angewiesen. In Rubigen hat es neben den Bahnanschlüssen ins Oberland und Bern etc. 2 Hausärzte mehrere Zahnärztinnen mehrere Physiotherapeuten, Arbeitsplätze (Kästli etc.) eine Drogerie mit Postangeboten einen Lebensmittelladen eine Metzgerei eine Bäckerei mit Tea Room, ein Bistrot, mehrere umfangreiche kulturelle Angebote (Mühle Hunziken – Housi Knecht, Freizeitangebote wie Musikverein – Frauenchor etc.) Gemeindeverwaltung Rubigen mit Möglichkeiten ÖV-Tageskarten zu kaufen. ÖV-Anschlüsse: nach Münsingen – Aaretal (auch Arztpraxen und viele Einkaufsmöglichkeiten) nach Belp – ins Gürbetal – zum Flughafen nach Worb ins Emmental</p>			x	Antwort siehe Kapitel 2.1.2
Privatperson Ausserhalb RKBM		x			
Privatperson Bern - Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde)		x			
Privatperson Bern - Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde)		x			
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)		x			
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	siehe oben	x			
Privatperson Muri bei Bern		x			

3.6 Sind Sie mit der Stellungnahme der Arbeitsgruppe zum Bericht der Planungsstudie (vgl. Kapitel 5.1) einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntr nahme	berück sichtigt	nicht berück sichtigt	Antwort
Allmendingen	Ja		x			
Ittigen	Ja		x			
Stadt Bern	Ja		x			
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern AÖV	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Ja		x			
IGöV Bern	Ja		x			
Privatperson Allmendingen	Ja		x			
Privatperson Allmendingen	Eher Nein	siehe meine mehrmals erwähnten Grundgedanken	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.2
Privatperson Ausserhalb RKBM	Ja		x			
Privatperson Bern - Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde)	Ja		x			
Privatperson Bern - Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde)	Keine Angabe		x			
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	Nein	Zu viele Reisende gehören zu den Verlierern (Durchreisende Ostring). Die Linie wird dadurch stark geschwächt in ihrem Kundennutzen.		x		Antwort siehe Kapitel 2.3
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Nein	Eine Trennung der Linie ist abzulehnen solange Varianten mit der Führung via Bärengraben oder Worblaufen nicht untersucht sind.			x	Der Schwerpunkt der Studie lag darauf, kurz- bis mittelfristig realisierbare betriebliche Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität zu identifizieren. Die chronische Überlastung der Verkehrsachsen im Raum Wankdorf erfordern Anpassungen an einem ursprünglich gut funktionierenden Angebotskonzept. Da das Angebotskonzept aber grundsätzlich weiterhin als passend bewertet wird, konzentrierte sich die Untersuchung auf den nahen Radius der bestehenden Linie 40. Aus diesem Grund wurden keine grössere konzeptionellen Änderungen in Betracht gezogen. Zudem wurden Linien Varianten über den Bärenpark bereits in der Studie von 2018 "Überprüfung Angebotskonzept Buslinien Bern Südost" geprüft und schliesslich verworfen.
Privatperson Muri bei Bern	Keine Angabe		x			

3.7 Sind die von der Arbeitsgruppe eruierten Alternativen aus Ihrer Sicht nachvollziehbar und vollständig?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntr nahme	berück sichtigt	nicht berück sichtigt	Antwort
Allmendingen	Ja		x			
Ittigen	Ja		x			
Stadt Bern	Ja		x			
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kan- ton Bern AÖV	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
Regionalverkehr Bern-Solo- thurn AG	Ja		x			
IGöV Bern	Ja		x			
Privatperson Allmendingen	Ja		x			
Privatperson Allmendingen	Eher Nein	siehe meine mehrmals erwähnten Grundgedanken	x			
Privatperson Ausserhalb RKBM	Ja		x			
Privatperson Bern - Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde)	Ja		x			
Privatperson Bern - Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde)	Keine An- gabe		x			
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	Ja		x			
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Nein	siehe oben	x			
Privatperson Muri bei Bern	Keine An- gabe		x			

3.8 Sind Sie mit der Variante der Linientrennung im Ostring zur Hauptverkehrszeit am Abend (vgl. Kapitel 5.3, S. 47) einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Allmendingen	Ja		x			
Ittigen	Ja		x			
Muri bei Bern	Ja		x			
Stadt Bern	Nein	<p>Der Gemeinderat der Stadt Bern ist mit der RKBM einig, dass auf der Buslinie 40 dringender Handlungsbedarf besteht, um die Situation für die Fahrgäste mindestens teilweise zu verbessern. Er begrüsst daher, dass im Rahmen der RKBM-Studie Verbesserungen angestrebt werden. Mit der konkret vorgeschlagenen Bestlösung ist er allerdings nicht einverstanden.</p> <p>Die von der RKBM-Studie vorgeschlagene Bestlösung bietet Fahrgästen, die nur auf einem der beiden Linienäste unterwegs sind, während den Hauptverkehrszeiten zweifellos Vorteile, da sich die Verspätungen nicht mehr über beide Linienäste kumulieren. Diese Verbesserungen sind zu begrüssen – die diesbezügliche Zielsetzung wird vom Gemeinderat vollumfänglich unterstützt. Nachteil dieser Lösung ist allerdings, dass die tangentielle Verbindung, die besonders für innerstädtische Fahrgäste von Nutzen ist, unterbrochen wird und dabei der Anschluss nicht gewährleistet wäre. Die vorgeschlagene Liniensplittung würde somit für eine bedeutende Anzahl Fahrgäste zu einer deutlichen Verschlechterung der Situation führen. Anders gesagt: Eine der nachfragestärksten Tangentiallinien würde unterbrochen und im Osten der Agglomeration Bern künftig eine durchgehende, umsteigefreie Verbindung fehlen. Vor dem Hintergrund, dass die Bedeutung von Tangentiallinien im Rahmen der RKBM-Netzstrategie ÖV definiert und unterstrichen wurde, erachtet der Gemeinderat eine solche Lösung als nicht zielführend. Die Trennung entspricht weder den städtischen noch den regionalen Planungszielen. Kritisch hat sich zu dieser Lösung auch das betroffene Quartier geäussert.</p> <p>Der Gemeinderat beantragt daher, dass die Situation der Linie 40 an einem Runden Tisch gemeinsam mit den betroffenen Planungspartner*innen sowie Gemeinden nochmals vertieft diskutiert wird. Dabei steht der Gemeinderat verschiedenen Optionen offen gegenüber. Insbesondere sind seiner Meinung nach aber der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeuges in der Hauptverkehrszeit sowie eine Linienüberlappung nochmals zu prüfen. Damit könnte auch eine Verlängerung der Linie 40 und damit ein Anschluss von Rubigen und allenfalls Belp ermöglicht werden. Dabei berücksichtigt der Gemeinderat auch, dass – wie im Bericht dargelegt – im direkten Umfeld der Linie 40 mehrere Verkehrsmanagement-Projekte in Planung oder bereits in der Umsetzung sind. Die Pünktlichkeit der Linie 40 dürfte sich daher mit der Umsetzung dieser Massnahmen kurz- bis mittelfristig deutlich verbessern, weshalb allenfalls auch temporäre, rein betriebliche Übergangslösungen umgesetzt werden könnten. Ziel muss aber sein, die Attraktivität und Bedeutung der Linie 40 als wichtige städtische Tangentiallinie nicht in Frage zu stellen.</p>	x			Antwort siehe Kapitel 2.3
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern AÖV	Eher Nein	<p>Gemäss Kap. 5.4 ist die Zahl der Personen, die von einer Linientrennung am Ostring profitieren würden (höhere Pünktlichkeit der Busse) nur wenig höher ist als die Zahl derjenigen, die von dieser Trennung negativ betroffen wären (erzwungener Umstieg am Ostring inkl. Wartezeit von bis zu 15 Minuten für die Durchfahrenden). Ein verkehrsplanerischer Grundsatz besagt, dass eine Massnahme nur durchgeführt werden sollten, wenn die Gewinne der Gewinner grösser ist als die Verluste der Verlierer. Dass dies im vorliegenden Fall zutrifft, wird im Bericht nicht nachgewiesen. Wir können daher die Empfehlung des Berichts (Trennung beim Ostring in der HVZ am Abend) nicht teilen. Leider lagen die Erkenntnisse zu den Gewinnern/Verlierern an der letzten Begleitgruppensitzung noch nicht vor, so dass diese in der Begleitgruppe nicht mehr diskutiert werden konnten.</p> <p>Wie der Bericht richtig festhält, ist es äusserst schwierig, die Stabilitätsprobleme der Buslinie 40 zu lösen, da die Ursache ausserhalb des Einflussbereichs des ÖVs liegt (hohe MIV-Belastung). Unseres Erachtens wäre es deshalb – und angesichts der oben beschriebenen Problematik der Gewinner/Verlierer - ehrlicher, die Linie so zu belassen wie sie ist, statt sie zu "verschlimmbessern". Oder aber erneut auf die - zugegebenermassen schwierige - Suche nach einer Wendemöglichkeit beim Egghölzli zu gehen oder die Idee vertieft zu prüfen, die Bestvariante von Transitec nur in der Abend-HVZ umzusetzen.</p> <p>Wir möchten die Bemühungen der RKBM für die Optimierung der Buslinie 40 würdigen. Auch ist das Kapitel 5 des Berichts sehr gut gelungen (knapp und klar geschrieben). Wir können uns aber dem Eindruck nicht erwehren, dass die RKBM das Thema nun endlich "abhaken möchte" und eine nicht befriedigende Lösung umsetzen möchte.</p>	x			Antwort siehe Kapitel 2.3

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
BERNMOBIL	Eher Ja	Seite 27, Abbildung 15 – Notwendige Anpassungen auf dem Freudenbergerplatz bei einer Linientrennung: Eine Öffnung der Tramspur für den Südast der Buslinie 40 ist aus unserer Sicht möglich, muss aber klar geregelt werden. Weiter muss damit gerechnet werden, dass zeitweise für kurze Zeit zwei Trams in der Wendeschleife stehen. Dies blockiert die Zufahrt und das Anfahren der vorgesehenen Haltestelle für die Buslinie 40. Deshalb muss für die detaillierten Abklärungen beim Freudenbergerplatz BERNMOBIL unbedingt miteinbezogen werden. Es geht aus dem Bericht nicht eindeutig hervor, wo der Nordast der Buslinie 40 am Freudenbergerplatz wendet. Wir nehmen an, dass dieser nicht die gleiche Haltestelle wie der Südast bedient. Das Wenden des Nordastes sollte zum besseren Verständnis in der Abbildung 15 auch eingezeichnet werden. Wir gehen davon aus, dass das ASTRA als Landeigentümerin der Parzelle Nr. 4552 einbezogen wurde. Wir gehen weiter davon aus, dass sowohl die Zufahrt zum Freudenbergerplatz (Überquerung der Autobahnzufahrt) wie auch die Wegfahrt (Einfahrt in die Autobahnzufahrt) mit einer LSA gelöst werden.	x			Wird zur Kenntnis genommen. Im Falle der Errichtung einer Haltestelle beim Freudenbergerplatz wird BERNMOBIL entsprechend einbezogen
Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Eher Ja	Es gibt keine Variante, welche alle Nachteile aus Fahrgastsicht beheben würde. Die Linientrennung im Ostring in der abendlichen Hauptverkehrszeit stellt einen möglichen Kompromiss dar, welche wir unterstützen. Zusätzlich haben wir die jahreszeitlichen Schwankungen der Verspätungen der Linie 40 untersucht, welche es ggf. rechtfertigen würde, dass die Linientrennung nur zu gewissen Monaten aktiviert würde (analog Ferienfahrplan). Wir raten aber davon ab, da sich einerseits Verspätungen nicht auf spezifische Wochen oder Monate konzentrieren, andererseits würde dies zu einer Verkomplizierung des Angebots führen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.3
IGöV Bern	Eher Ja	Tangentallinien verkürzen die Reisezeit gegenüber der Umwegsfahrt übers Zentrum und entlasten das Zentrum. Sie tragen damit auch zum Umstieg vom Auto auf den öV bei. Mit der Auftrennung der Linie 40 wird dieser Vorteil leider verspielt! Wir sehen, dass auf dem Südast mehr Reisende vom Tram aus dem Zentrum umsteigen als im Bus über die Tangente fahren, weshalb ein stabiler Betrieb in Lastrichtung auf der Relation Bern Zentrum - Tram 6/8 - Bus 40 - Allmendingen/Gümligen höher priorisiert werden soll. Wir sind darum mit der vorgeschlagenen Massnahme "Linienauftrennung nur während der Abend-HVZ" als Versuch einverstanden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.3
Privatperson Allmendingen	Ja		x			
Privatperson Allmendingen	Ja		x			
Privatperson Ausserhalb RKBM	Nein	Nein, eine Trennung an der Brunnadernstrasse wäre sinnvoller. Die Weiterführung der Linie von Allmendingen bzw. Gümligenfeld mit der Linie 31 wäre besser. Der Nordast bräuchte ab Schosshalde eine neue Linienführung via Schosshaldenstrasse-Brunnadernstrasse ohne Ostring und Sonnenhof	x			
Privatperson Bern - Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde)	Eher Ja	es ist ja wohl die bestmögliche Variante, um die Pünktlichkeit zu gewährleisten. Für mich als Passagierin jedoch nicht so praktisch.	x			
Privatperson Bern - Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde)	Keine Angabe		x			
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	Nein	Das Fazit ist, dass eine reine Symptombekämpfung stattfindet statt das Problem an der Wurzel angepackt wird (Priorisierung des Busses, Fahrzeiten anpassen etc.). Gemäss Beobachtung und Zahlen des Berichts fährt die klare Mehrheit der Kunden heute im Ostring durch, es findet dort bei Weitem keine "Auswechslung" der Fahrgäste statt (anders als z.B. in Papiermühle). Die Linie verliert mit der vorgeschlagenen Massnahme massiv an Attraktivität.	x			Antwort siehe Kapitel 2.3
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Nein	siehe oben	x			
Privatperson Muri bei Bern	Nein		x			
Privatperson Muri bei Bern	Keine Angabe		x			

3.9 Haben Sie weitere Bemerkungen zum Kapitel 5?

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Allmendingen	nein	x			
Ittigen	Die Variante "Linientrennung mit Umsteigepunkt Ostring nur HVZ am Abend" wird unterstützt. Für das Erlangen von gesicherten Erkenntnissen wird ein Testbetrieb als sinnvoll erachtet.	x			Antwort siehe Kapitel 2.3
Stadt Bern	Der Vollständigkeit halber weist der Gemeinderat der Stadt Bern auf den in der Studie nicht berücksichtigten Umstand hin, dass auf der Laubeggstrasse die Einführung von Tempo 30 vorgesehen ist; diese erfolgt frühestens 2025.	x			
Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern AÖV		x			
BERNMOBIL	Nein	x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	nein	x			
IGöV Bern	Die Aufteilung der Linie 40 muss eine temporäre Massnahme sein, bis es die Verkehrssituation erlaubt, die Buslinie wieder während dem ganzen Tag in genügender Qualität als durchgehende Linie zu betreiben. Die Auswirkungen dieser Massnahme auf die Reisendenzahlen und die Pünktlichkeit sowie die Stausituation zwischen Papiermühle und Egghölzli müssen deshalb laufend überwacht und ausgewertet werden, so dass jährlich entschieden werden kann, ob zum nächsten Fahrplanwechsel eine Änderung angeordnet werden kann. Ziel muss es sein, gerade auch während den nachfragestarken Hauptverkehrszeiten eine attraktive Tangentialverbindung Ittigen - Bern Nord - Muri anzubieten!	x			Antwort siehe Kapitel 2.3
Privatperson Allmendingen	Die vorgesehene Umsteigezeit in Muri vom Tram Linie 6 auf den Bus Richtung Allmendingen/Sonnenfeld ist mit 2 Minuten eher knapp bemessen. Das Tram fährt am Abend meistens mit Verspätung Richtung Worb. Beim Kapitel 5.4. Gewinner/Verlierer muss man noch die Passagiere einrechnen, welche den Bus längst nicht mehr benützen, weil nicht planbar. Das wären alles noch Gewinner bzw. neue Passagiere aus dem Zentrum von Bern, wenn man sich in Zukunft wieder auf einen Fahrplan verlassen könnte. Ich persönlich benütze den Bus ab 16.00 Uhr seit Jahren nicht mehr, und da bin ich nicht der Einzige. Das Problem besteht nun seit mehr 20 Jahren und ausser teuren Studien wurde nichts erreicht. Irgendwie auch ein Armutszeugnis für den vielgelobten ÖV. Dass eine Buslinie über Hauptstrassen und mehrere Verkehrsknotenpunkte nicht pünktlich funktionieren kann ist wohl ohne teure Studien erkennbar. Die Rolle der Regionalkonferenz scheint mir auch nicht sehr transparent zu sein, viel Papier und Studien, keine Wirkung. Bin gespannt wie lange das Trauerspiel noch anhält.	x			Antwort siehe Kapitel 2.3
Privatperson Allmendingen	siehe meine mehrmals erwähnten Grundgedanken	x			
Privatperson Ausserhalb RKBM	Nein	x			
Privatperson Bern - Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde)	nein	x			
Privatperson Bern - Stadtteil IV (Kirchenfeld-Schosshalde)		x			
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	Die Bedienung der Umsteigehubs Breitenrainplatz und Wankdorf Bahnhof wurde zu wenig detailliert geprüft. So wäre eine Führung der Linie 41 via Wankdorf Bahnhof und eine Verlängerung bis nach Ostring prüfungswert.			x	Der Schwerpunkt der Studie lag darauf, kurz- bis mittelfristig realisierbare betriebliche Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität zu identifizieren. Die chronische Überlastung der Verkehrsachsen im Raum Wankdorf erfordern Anpassungen an einem ursprünglich gut funktionierenden Angebotskonzept. Da das Angebotskonzept aber grundsätzlich weiterhin als passend bewertet wird, konzentrierte sich die Untersuchung auf den nahen Radius der bestehenden Linie 40. Aus diesem Grund wurden keine grössere konzeptionellen Änderungen in Betracht gezogen.
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Nein	x			
Privatperson Muri bei Bern		x			