

# Überprüfung Angebotskonzepte Buslinien 22, 29 und 340

Mitwirkungsbericht



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 16.02.2023

31. Januar 2023

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Regionalkonferenz Bern-Mittelland  
Holzikofenweg 22  
Postfach  
3001 Bern

### **Auftragnehmende**

Metron Verkehrsplanung AG, Stahlrain 2, 5201 Brugg  
Metron Bern AG, Neuengasse 43, 3001 Bern

Matthias Oswald, MSc ETH in Raumentwicklung und Infrastruktursysteme/SVI/SIA  
Fabian Büchting, BSc ZFH in Verkehrssysteme  
Sarah Droz, Dipl. Bauing. ETH Verkehr und Mobilität, SVI

### **Begleitung**

Timo Krebs, RKBM, Fachbereich Verkehr  
Christian Burren, Kommission Verkehr  
Ronald Graber, PostAuto AG  
Bettina Heiniger, AÖV Kanton Bern  
Adrian Kranz, BERNMOBIL  
Vertretung Abteilung Verkehr und Unterhalt, Gemeinde Köniz

### **Auftraggeber**

Timo Krebs, RKBM, Fachbereich Verkehr

## Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Wichtigste Anpassungen der Studienresultate aufgrund der Mitwirkungseingaben	4
3	Öffentliche Mitwirkung	5
3.1	Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung für Korridor 1	5
4	Eingegangene Stellungnahmen	11
5	Stellungnahmen und Beantwortung	12
5.1	Fragen Buslinien 22/29	12
5.1.1	«Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?»	12
5.1.2	«Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?»	13
5.1.3	«Sind Sie mit dem funktionalen Zielbild einverstanden?»	15
5.1.4	«Sind Sie mit den Anschlussprioritäten (vgl. Abb. 37) einverstanden?»	16
5.1.5	«Fehlt Ihres Erachtens eine Variante/ein Aspekt in der Untersuchung?»	18
5.1.6	«Sind Sie mit den Resultaten bei der Linie 22 für den Raum (Klein-)Wabern einverstanden? Insbesondere mit dem Umstand, dass die Linie 22 künftig in Wabern wendet?»	20
5.1.7	«Sind Sie mit Resultaten bei der Linie 29 für den Raum (Klein-)Wabern einverstanden? Insbesondere mit dem Umstand, dass die Linie 29 bis Kleinwabern geführt wird und dabei das Eichholzquartier erschliesst?»	22
5.1.8	«Sind Sie mit der Führung der beiden Linien im Raum Liebefeld einverstanden?»	24
5.1.9	«Sind Sie mit der Anschlussorientierung der beiden Linien einverstanden?»	25
5.1.10	«Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Angebot zu den Randzeiten für die Grunderschliessung des Ried einverstanden? (vgl. Kapitel 5.7)»	27
5.1.11	Weitere Bemerkungen	29
5.2	Fragen Buslinie 340	31
5.2.1	«Sind Sie mit dem funktionalen Zielbild einverstanden?»	31
5.2.2	«Sind Sie mit den Anschlussprioritäten einverstanden?»	32
5.2.3	«Fehlt Ihres Erachtens eine Variante/ein Aspekt in der Untersuchung?»	33
5.2.4	«Sind Sie damit einverstanden, dass die Buslinie 340 künftig bis nach Kleinwabern geführt wird?»	34
5.2.5	«Fahrplantechnisch soll künftig der Umstieg zur S-Bahn in Kehrsatz gegenüber dem Umstieg zur Linie 631 in Niedermuhlern priorisiert werden. Sind Sie damit einverstanden?»	35
5.2.6	«Sind Sie damit einverstanden, dass die Verstärkerkurse in der Hauptverkehrszeit weiterhin über den gesamten Linienverlauf geführt werden?»	36
5.2.7	Haben Sie weitere Bemerkungen betreffend der Linie 340?	37

## 1 Ausgangslage

Im Umfeld der Buslinien 22, 29 und 340 stehen grössere Entwicklungen an – beispielsweise der neue ÖV-Knoten Kleinwabern, die Siedlung Ried in Niederwangen und das Projekt «Kehrsatz Mitte». In einer gemeinsamen Studie haben die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM, die Gemeinde Köniz und das kantonale Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination (AÖV) deshalb verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten für die drei Linien geprüft.

Die wichtigsten Erkenntnisse dieser Studie sind:

- ▶ Die Linie 22 soll in Zukunft in der Nähe des Bahnhofs Wabern wenden, die Linie 29 bis zur ÖV-Drehscheibe Kleinwabern verlängert werden. Diese Anpassungen ermöglichen, dass die Linie 29 künftig auch am Abend und am Wochenende konsequent über die Waldeggstrasse/Hessstrasse geführt werden kann, was die Merkbarkeit des Angebots, sowie die Angebotsqualität entlang der Linie 29 verbessert.
- ▶ Um die Grunderschliessung in Ried zu verbessern, sollen bei der Linie 29 morgens und abends die Fahrzeiten ausgeweitet werden.
- ▶ Zur Deckung der hohen Nachfrage ist auf den Linien 22 und 29 zudem der Einsatz grösserer Busse – sogenannter Standardbusse – geplant.
- ▶ Die Buslinie 340 soll künftig an den ÖV-Knoten Kleinwabern geführt werden. Dadurch ergeben sich für die Fahrgäste attraktive Umsteigemöglichkeiten auf die Tramlinie 9 und die Buslinie 29 – und somit gute ÖV-Verbindungen nach Köniz und in die südlichen Quartiere der Stadt Bern.
- ▶ Die Studie empfiehlt ferner, die Anschlüsse der Linie 340 an die S-Bahn in Kehrsatz zu optimieren.

## 2 Wichtigste Anpassungen der Studienresultate aufgrund der Mitwirkungseingaben

### Buslinie 29

Auf Basis der Mitwirkungseingaben wurde die Anschlussorientierung der Buslinie 29 noch einmal vertieft geprüft und die Studie empfiehlt, dass die Linie 29 zukünftig in Niederwangen auf die S1 anstelle der S2 angeknüpft wird.

Dies führt auch zu einer verbesserten Umsteigebeziehung zwischen der Linie 29 und der S6 in Köniz für das Quartier Mösl/Buchsee.

Für das Randzeitenangebot wird neu die Verlängerung des Angebots auf der Strecke von Niederwangen bis Wabern (Variante 3) oder mindestens zum Bahnhof Köniz (Variante 2b) empfohlen, anstelle des Wendens bei Weiermatt (Variante 1).

### Buslinie 22

Die Fahrplanlage der Buslinie 22 wurde ebenfalls optimiert, um bessere Umsteigebeziehungen mit der S6 für die östlichen Gemeindeteile von Köniz zu erreichen – dies auch unter dem Aspekt, dass die Verknüpfungen der Linie 29 sich verschlechtern mit der neuen Orientierung an die S1.

### 3 Öffentliche Mitwirkung

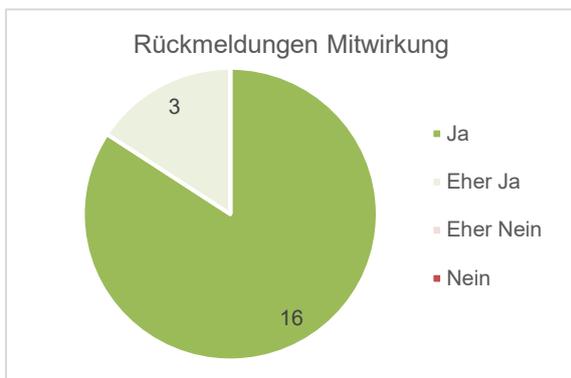
Die öffentliche Mitwirkung zu der «Überprüfung Angebotskonzepte Buslinien 22, 29 und 340» fand vom 09. Juni bis 19. August 2022 statt. Es trafen insgesamt 19 Stellungnahmen ein.

Davon äusserten sich 15 zu den Buslinien 22 und 29, sowie 12 zur Buslinie 340.

#### 3.1 Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung für Korridor 1

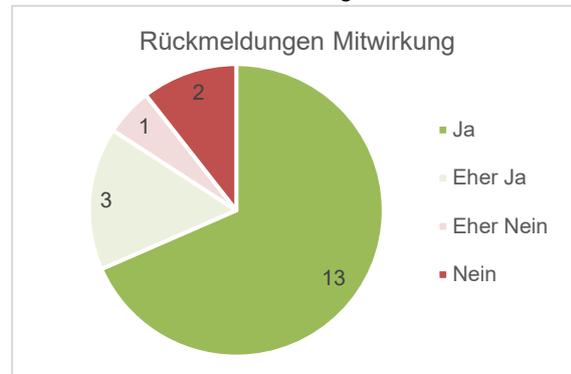
##### Gesamteindruck

Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?



Der Bericht wird als verständlich bewertet. Kritisiert wird der fehlende Einbezug der S-Bahn, welche jedoch Teil von übergeordneten Planungen ist.

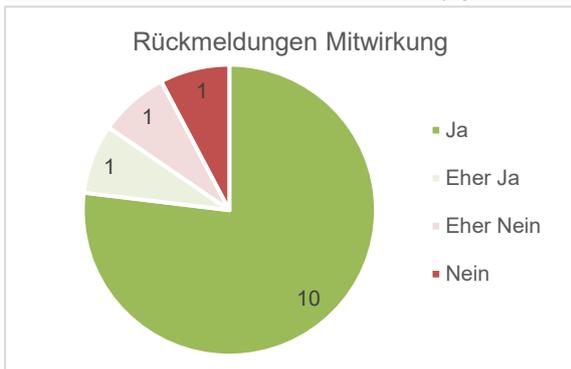
Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?



Die Resultate werden grossmehrheitlich als nachvollziehbar eingestuft. Stellungnahmen, welche die Resultate als nicht nachvollziehbar einstufen, hinterfragen die S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern oder bemängeln die fehlende Verbesserung der Umsteigebeziehung aus dem Quartier Mösli/Buchsee auf die S6.

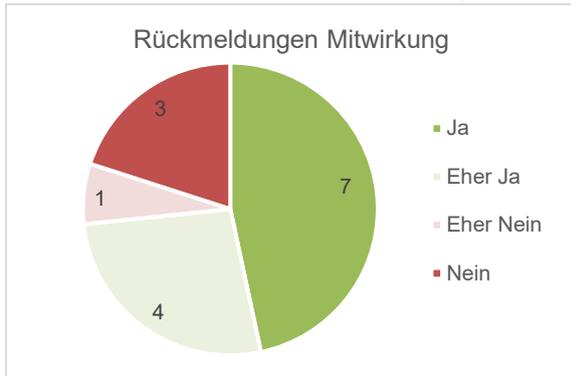
##### Buslinien 22 und 29: Zielbild und Anschlussprioritäten

Sind Sie mit dem funktionalen Zielbild (vgl. Abb. 36) einverstanden?



Das Zielbild für die Buslinien 22 und 29 wird grossmehrheitlich begrüsst. Kritische Stellungnahmen bemängeln Punkte, welche auch an anderen Stellen angebracht wurden, wie ein fehlender Einbezug der S-Bahn oder die Situation im Quartier Mösli/Buchsee.

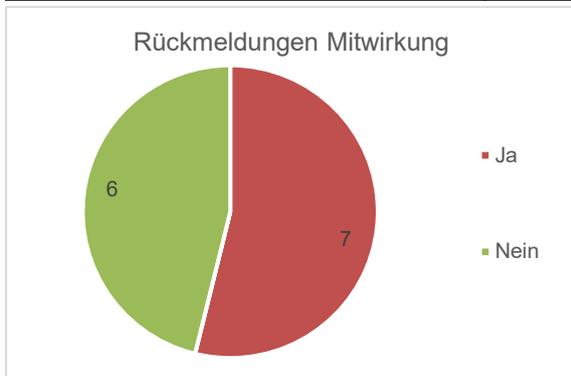
Sind Sie mit den Anschlussprioritäten (vgl. Abb. 37) einverstanden?



Die kritischen Rückmeldungen zu den Anschlussprioritäten führten zu einer erneuten vertieften Prüfung dieser, insbesondere auch aufgrund des Hinweises, dass die S1 weniger attraktiv ist als die S2 aufgrund der Fernverkehrsanschlüsse in Bern. Neu soll die Buslinie 29 während des 15'-Takt-Betriebs von Montag bis Samstag mit der S1 verknüpft werden. Dies führt auch zu einer Verbesserung der Verknüpfung mit der S6 für das Quartier Mösli/Buchsee.

**Buslinien 22 und 29: Variantenstudium/Empfehlungen**

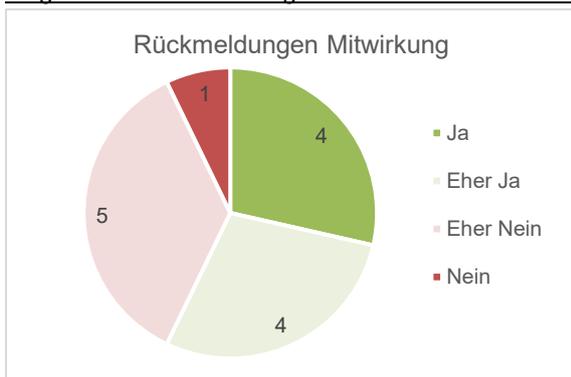
Fehlt Ihres Erachtens eine Variante/ein Aspekt in der Untersuchung?



Eine knappe Mehrheit der Mitwirkenden empfindet das Variantenspektrum als unvollständig. Weitere Ideen beinhalten unter Anderem Weiterführungen in Richtung Hinterkappelen oder ins Dorf Niederwangen durch die Linie 29. Diese Verlängerungen werden als nicht zielführend gewertet (Details siehe Kapitel 5.1.5). Weiter werden die priorisierten Verknüpfungen und die Situation Alpenstrasse/Lindenweg kritisiert, welche jedoch in der Studie durchaus untersucht wurden.

Sind Sie mit den Resultaten bei der Linie 22 für den Raum (Klein-)Wabern einverstanden?

Insbesondere mit dem Umstand, dass die Linie 22 künftig in Wabern (Bahnhof bzw. Wabernstöckli, solange die dafür notwendige Infrastruktur nicht vorhanden ist) wendet?

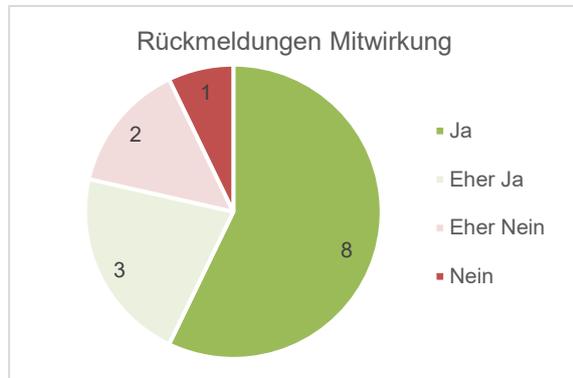


Die Rückmeldungen zur Einkürzung der Linie 22 sind sehr divers. Einerseits wird die Einkürzung kritisiert und eine Weiterführung bis mindestens zur heutigen Tramendhaltestelle Wabern gefordert. Aufgrund der Situation in der Seftigenstrasse, der fehlenden Wendehaltestelle und der Stausituation wird auf diese jedoch weiterhin verzichtet. Andererseits kritisieren einige Stellungnahme entweder die Endhaltestelle Wabern Stöckli oder die Endhaltestelle am Bahnhof Wabern. Es wird an der Endhaltestelle Bahnhof Wabern

festgehalten mit dem Hinweis, dass bis eine solche Haltestelle realisiert wird, ein Wenden beim Stöckli eine valable Zwischenlösung darstellt.

Sind Sie mit Resultaten bei der Linie 29 für den Raum (Klein-)Wabern einverstanden?

Insbesondere mit dem Umstand, dass die Linie 29 bis Kleinwabern geführt wird und dabei das Eichholzquartier erschliesst? (vgl. Kapitel 5.2, 5.3 und 5.5)



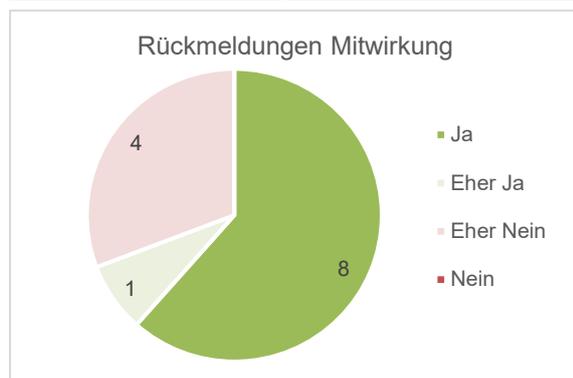
Grossmehrheitlich sind die Mitwirkenden mit den Resultaten zur Linie 29 im Raum (Klein-)Wabern einverstanden.

Kritisch betrachtet wird vor Allem, dass die Linie in der Alpenstrasse nicht in beide Richtungen verkehrt, was einem Wunsch der Quartierbevölkerung entspreche. Dies widerspricht den Mitwirkungseingaben im Rahmen der Studie von 2009, als Eingaben aus dem Quartier diese Linienführung kritisierten.

Wie in Kapitel 5.5. im Fachbericht erläutert, ist eine solche Führung aufgrund der räumlichen Verhältnisse problematisch und wurde deshalb verworfen.

nisse problematisch und wurde deshalb verworfen.

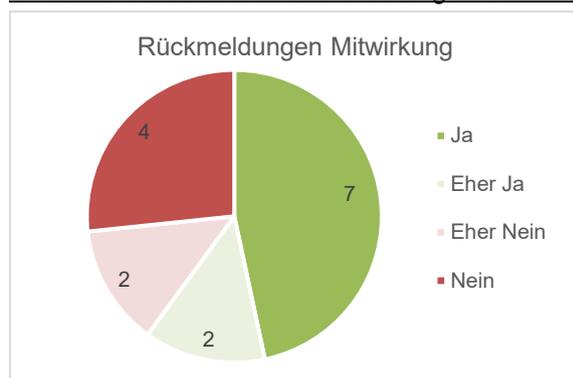
Sind Sie mit der Führung der beiden Linien im Raum Liebefeld einverstanden? (vgl. Kapitel 5.4)



Die Stellungnahmen zeigen sich grossmehrheitlich einverstanden mit der Linienführung im Raum Liebefeld. Überwiegend begrüsst wird insbesondere, dass die Buslinien 22 und 29 zukünftig konsequent auf derselben Strecke geführt werden sollen.

Kritisiert wird die verschlechterte Bedienung der Haltestelle Bündenackerstrasse und eine fehlende Optimierung der Bahnanschlüsse bei der Linie 22. Letztere wurden aufgrund der Mitwirkungseingaben überprüft und optimiert, insbesondere für die S6 in Köniz.

Sind Sie mit der Anschlussorientierung der beiden Linien einverstanden? (vgl. Kapitel 5.6)

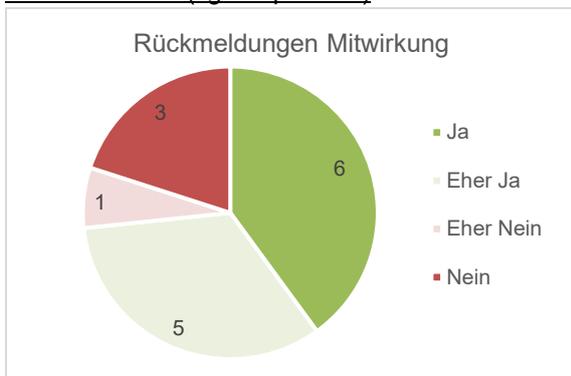


Die Rückmeldungen zu den Anschlussprioritäten führten zu einer erneuten vertieften Prüfung dieser, insbesondere auch aufgrund des Hinweises, dass die S1 weniger attraktiv ist als die S2 aufgrund der Fernverkehrsanschlüsse in Bern.

Neu soll die Buslinie 29 während des 15'-Takt-Betriebs von Montag bis Samstag mit der S1 verknüpft werden. Dies führt auch zu einer Verbesserung der Verknüpfung mit der S6 für das Quartier Mösli/Buchsee.

Die Fahrplanlage der Linie 22 wurde ebenfalls optimiert, um bessere Anschlüsse mit der S6 zu erreichen für die östlichen Gemeindeteile von Köniz.

Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Angebot zu den Randzeiten für die Grunderschliessung des Ried einverstanden? (vgl. Kapitel 5.7)



Die Ausdehnung des Angebots auf die Randzeiten wird einhellig begrüsst, die Form jedoch teilweise kritisiert.

Aufgrund der Rückmeldungen wird neu die Verlängerung des Angebots auf der Strecke von Niederwangen bis Wabern (Variante 3) oder mindestens zum Bahnhof Köniz (Variante 2b) empfohlen, anstelle des Wendens bei Weiermatt (Variante 1).

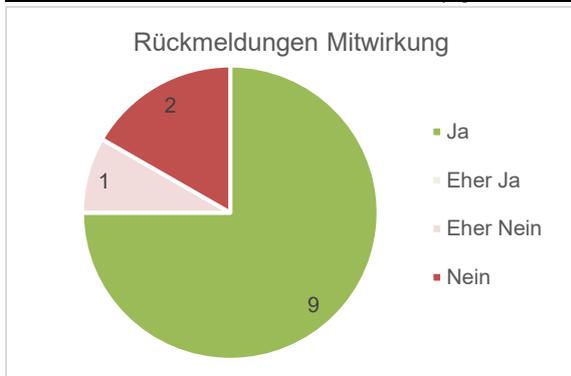
**Weitere Bemerkungen 22/29**

Haben Sie weitere Bemerkungen betreffend den Linien 22/29?

Einige Eingaben weisen auf nötige Präzisierungen im Bericht hin, welche entsprechend vorgenommen wurden, ohne dass sie an den Resultaten der Studie etwas ändern. Weiter haben mehrere Eingaben auf die geplante Verschiebung der Haltestelle Leen hingewiesen, welche bisher im Bericht nicht abgebildet wurde. Diese Verschiebung wurde nun aufgenommen.

**Buslinie 340: Zielbild und Anschlussprioritäten**

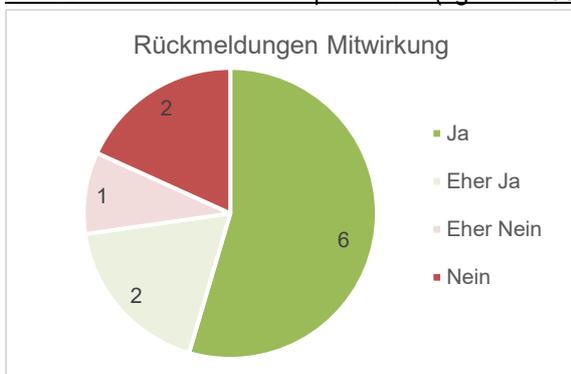
Sind Sie mit dem funktionalen Zielbild (vgl. Abb. 38) einverstanden?



Grossmehrheitlich zeigen sich die Mitwirkungseingaben mit dem Zielbild der Linie 340 einverstanden.

Kritisiert wird die Einkürzung der Linie 340, welche jedoch nicht Teil des Zielbildes ist.

Sind Sie mit den Anschlussprioritäten (vgl. Abb. 38) einverstanden?

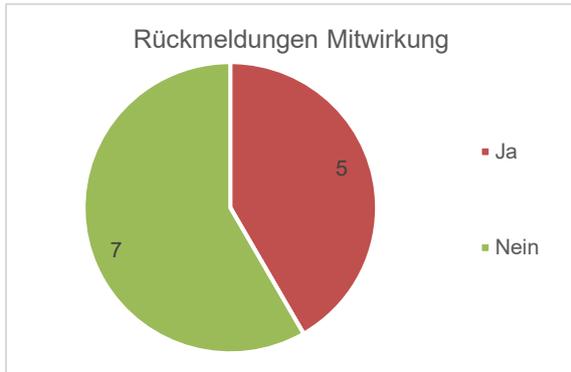


Mehrheitlich sind die Stellungnahmen mit den Anschlussprioritäten der Linie 340 einverstanden. Kritisiert wird insbesondere, dass die Verknüpfung auf die Tramlinie 9 nicht als oberste Priorität behandelt wird.

Die hohe Bedeutung des Trams wird anerkannt, aufgrund der hohen Taktdichte ergeben sich gute Anschlüsse jedoch auch ohne diese zu priorisieren. Zudem kann zwangsläufig nicht allen Anschlüssen die höchste Priorität eingeräumt werden und der Anschluss in Kehrsatz wird in einer Gesamtsicht als höhere Priorität eingestuft.

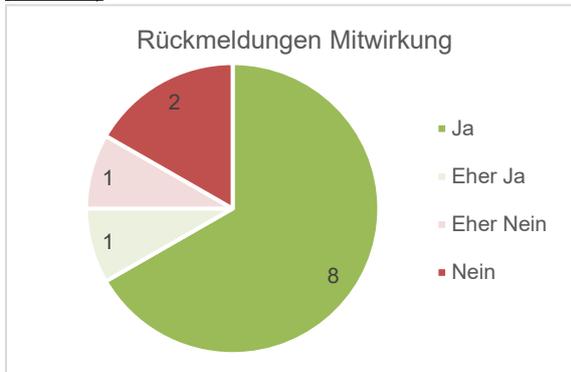
**Buslinie 340: Variantenstudium/Empfehlungen**

Fehlt Ihres Erachtens eine Variante/ein Aspekt in der Untersuchung?



Als fehlende untersuchte Varianten werden ein möglicher 15-Minuten-Takt zu Stosszeiten und die Beibehaltung der Linienführung bis Wabern Zentrum genannt. Diese beiden Aspekte wurden in der Studie im Detail untersucht und begründet verworfen.

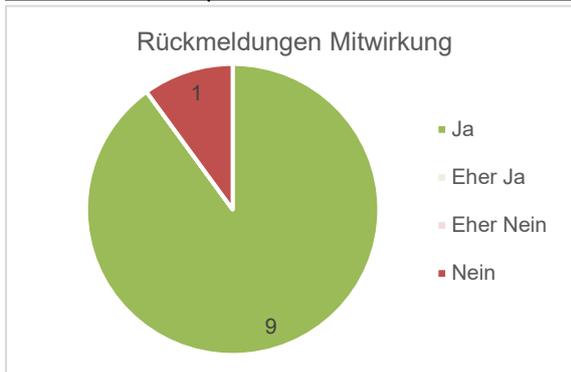
Sind Sie damit einverstanden, dass die Buslinie 340 künftig bis nach Kleinwabern geführt wird? (vgl. Kapitel 6.1)



Grossmehrheitlich wird der neue Wendepunkt in Kleinwabern begrüsst, wobei die Einkürzung bei mehreren Mitwirkenden durchaus auch auf Unverständnis stösst.

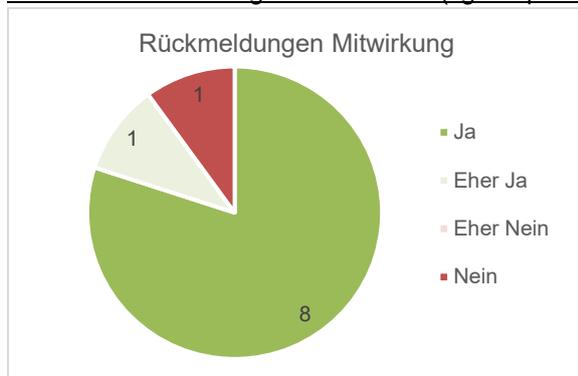
Es wird an der Einkürzung festgehalten, diese ist Voraussetzung für die besseren Bahnanschlüsse in Kehrsatz, insbesondere auch unter Berücksichtigung der neuen Fahrwege rund um den Bahnhof Kehrsatz und die Anbindung an die ÖV-Drehscheibe Kleinwabern.

Fahrplantechnisch soll künftig der Umstieg zur S-Bahn in Kehrsatz gegenüber dem Umstieg zur Linie 631 in Niedermuhlern priorisiert werden. Sind Sie damit einverstanden? (vgl. Kapitel 6.1)



Mit einer Ausnahme sind alle Mitwirkenden mit der Priorisierung der Bahnanschlüsse in Kehrsatz gegenüber dem Umstieg zur Linie 631 einverstanden.

Sind Sie damit einverstanden, dass die Verstärkerkurse in der Hauptverkehrszeit weiterhin über den gesamten Linienverlauf geführt werden? (vgl. Kapitel 6.2)



Mit einer Ausnahme sind alle Mitwirkenden einverstanden mit der Führung der Verstärkerkurse über den gesamten Linienverlauf.

### **Weitere Bemerkungen 340**

Haben Sie weitere Bemerkungen betreffend der Linie 340?

Die weiteren Bemerkungen zur Linie 340 unterstützen entweder die Resultate der Studie oder wiederholen bei bereits vorherigen Fragen kritisierte Punkte.

## 4    Eingegangene Stellungnahmen

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

### **Gemeinden**

Bern, Kehrsatz, Köniz, Wald

### **Ämter und Regionen**

Kantonales Tiefbauamt Kanton Bern (TBA)

### **Transportunternehmungen**

Bernmobil, BLS, Postauto

### **Parteien und Vereine/Verbände**

Grüne Kehrsatz, Grüne Köniz, SP Köniz, Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental, Buchsee-Landorleist, Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Bern (IGÖV), VCS Regionalgruppe Bern, Wabern-Leist

### **Privatpersonen**

Es haben sich zudem drei in der Gemeinde Köniz wohnhafte Privatpersonen an der öffentlichen Mitwirkung beteiligt.

## 5 Stellungnahmen und Beantwortung

## 5.1 Fragen Buslinien 22/29

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

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Köniz	Ja		x			
Gemeinde Wald	Ja		x			
Stadt Bern	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS AG	Ja		x			
PostAuto Gebiet Mitte	Ja	Auf Seite 2 fehlt in der Auflistung der Begleitgruppe der Vertreter von PostAuto!		x		Wir bitten für den Fehler um Entschuldigung, die Vertretung wird entsprechend ergänzt.
Grüne Kehrsatz	Ja		x			
Grüne Köniz	Ja		x			
SP Köniz	Ja		x			
Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental	Ja		x			
Buchsee-Landorfleist	Eher Ja	Wir sind der Meinung, dass es zum heutigen Zeitpunkt und im Rahmen dieser Studie nicht möglich ist, eine mittelfristige Nachfrageentwicklung zu beurteilen. Es fehlt auch der Einbezug einer Analyse der S-Bahn (insbesondere S6 und S2) bezüglich kurz- und mittelfristige Optimierung der Fahrpläne.	x			Die S-Bahn-Planung findet auf übergeordneter Ebene statt. Die Entwicklungen soweit bekannt wurden berücksichtigt.
IGöV	Ja		x			
VCS Regionalgruppe Bern	Ja	Der Bericht ist detailliert und verständlich formuliert, was uns die Behandlung des Geschäfts massgeblich erleichtert hat.	x			
Vorstand Wabern-Leist	Eher Ja	Verständlich schon, aber unbefriedigend und mangelhaft.	x			
Privatperson Gmd. Köniz	Ja		x			
Privatperson Gmd. Köniz	Ja		x			
Privatperson Gmd. Köniz	Eher Ja	Ich bin der Meinung, dass es zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich ist, eine mittelfristige Nachfrageentwicklung zu beurteilen. Es fehlt auch die Analyse der S-Bahn (insbesondere S6 und S2) bezüglich kurz- und mittelfristige Optimierung der Fahrpläne.	x			Die S-Bahn-Planung findet auf übergeordneter Ebene statt. Die Entwicklungen soweit bekannt wurden berücksichtigt.

## 5.1.2 «Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme			Antwort
			berücksichtigt	nicht berücksichtigt		
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Köniz	Ja		x			
Gemeinde Wald	Ja		x			
Stadt Bern	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS AG	Ja		x			
PostAuto Gebiet Mitte	Ja		x			
Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental	Ja		x			
Buchsee-Landorfleist	Eher Ja	Auch die Prüfung für ein Nachtbus-Angebot von Köniz bis ins Ried fehlen im Konzept (seit 1.1.2022 sind die Nachtlinien Teil des Grundangebots). Die schnellsten Verbindungen, z.B. vom Schulhaus Ried nach Zürich HB, sind nicht über Niederwangen, sondern über Köniz mit der S6. Das Gleiche gilt auch für die umgekehrte Fahrriichtung von Zürich HB ins Ried. (siehe auch SBB Planer). Die Umsteigezeiten mit der S2 sind in Bern für alle Fernverkehrsanschlüsse nicht optimal, bzw. die Wartezeiten zu lange. Die Tendenz der Regionalkonferenz neue Quartiere in der Peripherie wie Ried, Kleinwabern, beim öV gegenüber dem zur Kernzone von Köniz gehörenden alten Buchsee/Mösliquartier seit 2018, dh. seit der Einführung von Bus Nr. 22, zu benachteiligen, ist unverständlich und unhaltbar.		x		- Das ÖV-Nacht-Angebot wird weiterhin separat geplant und ist nicht Bestandteil der vorliegenden Studie. - Die Linien 22 und 29 bedienen mehrere S-Bahn-Haltestellen. Bei der Anschlussgestaltung können zwangsläufig nicht alle Anschlüsse ideal gewährleistet werden. Auf diese Thematik und die Herleitung der Anschlussprioritäten wurde mehrfach in der Dokumentation eingegangen (z.B. Kapitel 4.1 oder 5.6). - Die Anschlusspriorisierung der Linie 29 wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben erneut überprüft und neu von Mo-Sa während dem Betrieb im 15'-Takt auf die S1 anstelle der S2 ausgerichtet.
Grüne Kehrsatz	Ja		x			
Grüne Köniz	Eher Nein	Das "Eher nein" bezieht sich auf gewisse Grundannahmen sowie auf den Bereich Kleinwabern: Die Bestvariante geht von einer Verknüpfung bei der S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern aus. Da deren Erstellung aktuell noch nicht datierbar ist, stellt sich die Frage der Relevanz dieser Resultate bis zu diesem Zeitpunkt, im weiteren auch unter Einbezug der Möglichkeit dass sich bis dahin das Mobilitätsverhalten (post-)pandemiebedingt oder energiepreisbedingt noch stark verändern könnte. Der Bericht enthält diverse Annahmen (beispielsweise Zeithorizonte zukünftiger Überbauungen, Fahrgastzählungen) deren Ursprung nicht ersichtlich ist und deshalb die Resultate teilweise nicht nachvollziehbar sind.	x			- Mit dem Kapitel 8.3 "Weiteres Vorgehen" wurde die etappenweise Umsetzung des Konzepts aufgezeigt: insbesondere mit der Abhängigkeit zur ÖV-Drehscheibe Kleinwabern". - Aufgrund der Unsicherheiten müssen für die Angebotskonzeption zwangsläufig Annahmen getroffen werden. Dazu wurde soweit möglich auf bestehende Grundlagen abgestützt, welche genannt werden. Bei den Fahrgastzählungen ist die Herkunft (BernMobil) sowie der Zeitpunkt ausgewiesen.
IGöV	Ja		x			
SP Köniz	Eher Ja	Wir teilen die Meinung, dass es zum jetzigen Zeitpunkt und im Rahmen dieser Studie nicht möglich ist, eine mittelfristige Nachfrageentwicklung zu beurteilen.	x			
VCS Regionalgruppe Bern	Ja	Die Resultate sind in der überwiegenden Mehrheit logisch stringent und anhand der vorangehenden Ausführungen und Abwägungen nachvollziehbar. Wo wir Defizite sehen, hat dies meist mit Aspekten zu tun, die im Bericht nicht berücksichtigt wurden.	x			
Wabern-Leist	Nein	Wir teilen die Auffassung, dass sich das per FP 2018 eingeführte neue Tangentialkonzept Kleinwabern – Köniz – Niederwangen – Brünnen grundsätzlich sehr bewährt, und nehmen zur Kenntnis, dass auf den Linien 22 und 29 zu gewissen Tageszeiten je ein Fahrzeug mehr eingesetzt wird als vor fünf Jahren geplant. • Dass "verschiedene Strecken und Knoten, welche in den HVZ den Busbetrieb beeinträchtigen, was zu Verspätungen und teilweisen		x		- Verspätungssituation: Der Bericht wird entsprechend präzisiert. - Die Aussage zur Linie 340 wird im Bericht präzisiert.

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		Anschlussbrüchen führt" in erster Linie die L22 betrifft, stellen wir in Frage. Gemäss unseren Beobachtungen ist die L29 ebenso von diesen Problemen betroffen – vor allem den Abschnitt zwischen der Haltestelle Morillon und der Einmündung Seftigenstrasse werktags im Zeitraum 16:30 – 18:00 Uhr. • Die Aussage "Die L340 ist auf den Bahnhof Kehrsatz ausgerichtet", ist insofern unvollständig, als dass die Endhaltestelle im Zentrum Wabern (Anschluss an Tramlinie 9 oder Ziel/Quelle Wabern) die bei weitem nachfragestärkste Haltestelle dieser Postautolinie darstellt. • Die Fragestellungen im Raum Wabern/Kleinwabern sind u.E. richtig dargestellt. • Wir nehmen mit Interesse zur Kenntnis, dass eine "Vorstudie Beschleunigungsmassnahmen L22/29 im Perimeter Dorf-/Kirchstrasse" (Bernmobil, Gemeinde Köniz, B+S) vorliegt und würden gerne über die Erkenntnisse/Empfehlungen dieser Vorstudie informiert werden.				- Die Vorstudie wird von der Gemeinde Köniz auf Anfrage zur Verfügung gestellt.
Privatperson Gmd. Köniz	Nein	Die Bewohner und VULNERABLEN des dicht bevölkerten STEILHANGQUARTIERS Mösl/Buchseequartiers, mit Kitas, Altersheimen, Schulen, etc. haben nur eine einzige LIFELINE das ist die Busverbindung 29 respektive 22 in die Stadt Bern, optimal ist für die VULNERABLEN DIE 1/2 stündliche S6 Bahnverbindung zum barrierefreien BLS BH Köniz in/ vom HB Bern , die seit der Einführung 2018 des zusätzlichen Bus 22/ 29 innerhalb eines Umsteigeintervalls von 2-5 Minuten nicht mehr gewährleistet ist. dh die Vulnerablen des steilen Mösl/Buchseequartiers müssen am SONNTAG und ABENDS ab 20.16 mit Bus 29 mit Umsteigezeiten am BH Köniz sowie Endstation Weiermatt von 25 Minuten rechnen entspricht sicher nicht einer OV Infrastruktur in einer städtischen Agglomeration. Der Perimeter zum GEHEN für die Bewohner und VULNERABLEN zur Haltestelle Möslweg ist ca. 350 m, Weiermatt ca 600 m, BH Köniz ca 800 m. Für die Bewohner und VULNERABLEN des Steilhangquartiers es wichtig, dass die Busse 22 oder 29 erst am wichtigen Bahnknotenpunkt BH Köniz wenden um die optimale 1/2 stündliche zukünftig 1/4 stündliche S6 Verbindung ab BH Köniz zu sichern. Die Busverbindung 17 ab Weiermatt ist zeitaufwendiger.	x			Siehe Bemerkung bei Eingabe zu Randzeiten-Angebot.
Privatperson Gmd. Köniz	Ja		x			
Privatperson Gmd. Köniz	Eher Ja	Die Prüfung für ein Nachtbus-Angebot von Köniz bis ins Ried fehlt im Konzept. (seit 1.1.2022 sind die Nachtlinien Teil des Grundangebots) Die schnellsten Verbindungen z.B. vom Schulhaus Ried nach Zürich HB sind nicht über Niederwangen, sondern über Köniz mit der S6. Das Gleiche gilt auch für die umgekehrte Fahrtrichtung von Zürich HB ins Ried. (ist im SBB Planer so aufgeführt). Die Umsteigezeiten mit der S2 sind in Bern für alle Fernverkehrsanschlüsse nicht optimal, dh. die Wartezeiten sind zu lange. Die Tendenz der Regionalkonferenz neue Quartiere in der Peripherie wie Ried, Kleinwabern, beim öV gegenüber dem zur Kernzone von Köniz gehörenden alten Buchsee/Möslquartier seit 2018, (dh. seit der Einführung von Bus Nr.22), zu benachteiligen, ist unverständlich und unhaltbar.		x	x	- Das ÖV-Nacht-Angebot wird weiterhin separat geplant und ist nicht Bestandteil der vorliegenden Studie. - Die Anschlusspriorisierung der Linie 29 wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben erneut überprüft und neu von Mo-Sa während dem Betrieb im 15'-Takt auf die S1 ausgerichtet.

5.1.3 «Sind Sie mit dem funktionalen Zielbild einverstanden?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme			Antwort
			berücksichtigt	nicht berücksichtigt		
Gemeinde Köniz	Ja		x			
Stadt Bern	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS AG	Ja		x			
Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental	Ja		x			
Grüne Köniz	Ja		x			
IGöV	Ja		x			
SP Köniz	Eher Ja	Uns fehlt auch der Einbezug einer Analyse der S-Bahn (insbesondere S6 und S2) bzgl. kurz- und mittelfristigen Optimierungen der Fahrpläne. Auch eine Prüfung für ein Nachtbus-Angebot ins Ried fehlt im Konzept (seit 1.1.2022 sind die Nachtlinien Teil des Grundangebots). Zusätzlich wurden keine Lösungen für optimale Fernverkehrsanschlüsse für das Ried berücksichtigt. Die schnellsten Verbindungen, z. B. vom Schulhaus Ried nach Zürich HB, sind nicht über Niederwangen, sondern über Köniz (mit S6). Das Gleiche gilt auch für die umgekehrte Fahrtrichtung von Zürich HB ins Ried (siehe auch SBB-Planer). Die Umsteigezeiten mit der S2 sind in Bern für alle Fernverkehrsanschlüsse nicht optimal, bzw. die Wartezeiten sind sehr lang. Auch wir sind der Meinung, dass die aktuellen Fahrdaten kaum eine Aussagekraft für die künftige Verkehrsentwicklung bringen (die neuen Wohngebiete sind erst am Entstehen). Eine erneute Analyse (Bus und S-Bahn) mit Angebotsempfehlungen, sollte unbedingt vor der Einführung der neuen Tramlinie 9 nach Kleinwabern und der Inbetriebnahme der Bahnstation Kleinwabern nochmals durchgeführt werden (2025). Auch erst dann kann entschieden werden, ob die Linie 22 nicht mehr ab Kleinwabern, sondern ab Station Wabern geführt werden soll.	x		x	- Die S-Bahn wurde im Rahmen der Studie analysiert. Die S-Bahn-Planung erfolgt auf übergeordneter Stufe. - Das ÖV-Nacht-Angebot wird weiterhin separat geplant und ist nicht Bestandteil der vorliegenden Studie. - Eine erneute Überprüfung bei der Inbetriebnahme der Bahnstation Kleinwabern bringt keinen Mehrwert, falls sich die Rahmenbedingungen in der Zwischenzeit nicht wesentlich verändern - Die Linien 22 und 29 bedienen mehrere S-Bahn-Haltestellen. Bei der Anschlussgestaltung können zwangsläufig nicht alle Anschlüsse ideal gewährleistet werden. Auf diese Thematik und die Herleitung der Anschlussprioritäten wurde mehrfach in der Dokumentation eingegangen (z.B. Kapitel 4.1 oder 5.6). - Die Anschlusspriorisierung der Linie 29 wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben erneut überprüft und neu von MoSa während dem Betrieb im 15'-Takt auf die S1 anstelle der S2 ausgerichtet.
VCS Regionalgruppe Bern	Ja		x			
Wabern-Leist	Eher Nein	In Tabelle 2 bleiben gewisse u.E. unbestrittene Ziele unerwähnt: Unter "Aus Sicht Fahrgäste" fehlt die Nennung des Ziels "ausreichendes Platzangebot", und ergänzend zu "kurze Reisezeiten" gehört "umsteigefreie Verbindungen (bei genügender Nachfrage)" aufgeführt. Unter "Aus Sicht Betreiber/Besteller" fehlt die Nennung des Ziels "nachfragegerechtes Angebot / angemessener Kostendeckungsgrad".		x		- Die Gewährleistung der notwendigen Kapazitäten erachten wir nicht nur als Ziel, sondern sie stellt eine Grundvoraussetzung dar. - "Umsteigefreie Verbindungen" wurde mit dem Kriterium Reisezeiten mitberücksichtigt und kann hier ergänzt werden. - Der Punkt "Nachfragegerechtes Angebot/angemessener Kostendeckungsgrad" ist über die Betriebskosten bzw. die Realisierungsrisiken berücksichtigt.
Privatperson Gmd. Köniz	Nein	BH Köniz ist der mit über 2000 Fahrgästen der S6 in beide Richtungen mit der grösste BH der Gemeinde Köniz. Er hat zudem die Aufgabe den optimalen Anschluss der einzigen LIFELINE des steilen Hangquartiers Mösliweg /Buchseequartiers für die Bewohner und VULNERABLEN und PENDLER in den HB BERN sicherzustellen, daher ist BH Köniz als PRIORITAET 1 einzustufen. Wird auch von den Bewohnern, Pendlern und Leist des Riedquartiers bevorzugt. Der Umweg über BH Niederwangen für die Bewohner und PENDLER des Mösl/Buchseequartiers ist eine zeitaufwendige Zumutung mit Wartezeiten von 30 Minuten auf die wichtigen Zugverbindungen Zürich, Basel, Luzern etc. Die Tendenz der Regionalkonferenz neue Quartiere in der Peripherie wie Ried , Kleinwabern beim ÖV gegenüber dem zur Kernzone von Köniz gehörenden alten Buchsee /Möslquartier seit 2018 zu benachteiligen ist skandalös.		x		- Die Anschlusspriorisierung der Linie 29 wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben erneut überprüft und neu von MoSa während dem Betrieb im 15'-Takt auf die S1 anstelle der S2 ausgerichtet. - Mit dieser Umorientierung ergeben sich für von Westen her bessere Anschlüsse auf die S6 in Köniz.
Privatperson Gmd. Köniz	Ja		x			

## 5.1.4 «Sind Sie mit den Anschlussprioritäten (vgl. Abb. 37) einverstanden?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Köniz	Ja		x			
Stadt Bern	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS AG	Ja		x			
Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental	Ja		x			
Buchsee-Landorfleist	Nein	Die geplante Einführung des 1/4 Stunden Taktes für die S6 auf der Strecke Bern- Mittelhäusern muss dazu führen, dass die Anschlusszeiten insbesondere am Bhf Köniz besser abgestimmt werden. Priorität Nr. 2 für Köniz muss deshalb 1. Priorität bekommen.			x	Durch die Einführung des 15-Min.-Taktes kann sich die Anschlusssituation verbessern. Bei der Anschlussgestaltung können zwangsläufig nicht alle Anschlüsse ideal gewährleistet werden. Auf diese Thematik und die Herleitung der Anschlussprioritäten wurde mehrfach in der Dokumentation eingegangen (z.B. Kapitel 4.1 oder 5.6).
Grüne Kehrsatz	Ja		x			
Grüne Köniz	Eher Ja	Bezüglich der Anschlussprioritäten in Niederwangen würden wir eine weitere Differenzierung begrüßen, insbesondere im Hinblick auf die potentiell steigende Nachfrage nach Bau des Polizeizentrums und Abschluss Ried. Die Umsteigeverbindungen L22 Wabern-Köniz - S1/S2 Freiburg/Laupen sowie die L29 (mit Quartierschlaufe Ried) - S1/S2 Bern sind höher zu priorisieren als L22 - S1/S2 Bern sowie L29 - S1/S2 Freiburg/Laupen. Das Potential in Brünnen der L22 Wabern-Köniz-Niederwangen nach S5/S52 Kerzers sein scheint uns auch eher gering.		x		- Die Anschlusspriorisierung der Linie 29 wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben erneut überprüft und neu von Mo-Sa während dem Betrieb im 15'-Takt auf die S1 anstelle S2 ausgerichtet.
IGöV	Eher Ja	Die Anschlussprioritäten sind aus planerischer Sicht korrekt dargestellt. Aus Kundensicht muss dem Anschluss in Köniz Bahnhof auch zukünftig vermehrt Aufmerksamkeit geschenkt werden. Bei einer allfälligen Zunahme im Freizeitverkehr wird der Umsteigeknoten Köniz Bhf Richtung Schwarzenburg/Gurnigel an Priorität zunehmen.	x			
SP Köniz	Eher Ja	Wir begrüßen, dass die Linie 22 künftig zwischen Wabern-Bahnhof und Brünnen eine Tangentiallinie bilden soll. Durch die kürzere Fahrzeit der Linie 22 (ca. 6 Min.) müssen auch die Anschlüsse der S6 in Köniz und S2 bei der Riedmoosbrücke besser berücksichtigt werden.	x			Durch die Einführung des 15-Min.-Taktes kann sich die Anschlusssituation verbessern. Bei der Anschlussgestaltung können zwangsläufig nicht alle Anschlüsse ideal gewährleistet werden. Auf diese Thematik und die Herleitung der Anschlussprioritäten wurde mehrfach in der Dokumentation eingegangen (z.B. Kapitel 4.1 oder 5.6).
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Ja	Wir messen dem westlichen Anschluss an die S6 in Köniz / Liebfeld von / nach Bern eine höhere Priorität (2. oder sogar 1.) bei, da die S6 in Bern zur vollen und halben Stunde zahlreiche attraktive Umsteigemöglichkeiten vom / auf den Fernverkehr bietet.	x			- Mit den Buslinien 17 und 10 bestehen Alternativen zur S6 in Richtung Bern. - Die Anschlusspriorisierung der Linie 29 wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben erneut überprüft und neu von Mo-Sa während dem Betrieb im 15'-Takt auf die S1 ausgerichtet. Daraus ergeben sich auch bessere Anschlüsse von/zur S6.
Wabern-Leist	Eher Nein	Die Abbildung 37 stellt die Anschlussprioritäten grundsätzlich richtig dar. Allerdings gilt es, bezüglich der Anschlüsse am Bahnhof Niederwangen zu differenzieren: Unbestritten 1. Priorität haben die Umsteigeverbindungen L22 Wabern-Köniz <-> S1/S2 Freiburg/Laupen sowie die Umsteigeverbindung L29 (mit Quartierschlaufe Ried) <-> S1/S2 Bern. Hingegen gehören die Umsteigeverbindungen L22 <-> S1/S2 Bern und L29 <-> S1/S2 Freiburg/Laupen von der Relevanz her eher in die 2. Priorität. Recht schwach dürfte ausserdem das Nachfragepotenzial in Brünnen betreff Umsteigeverbindungen L22 Wabern-Köniz-Niederwangen <-> S5/S52 Kerzers sein, weshalb bezüglich Anschlüsse die 3. Prioritätsstufe angemessener wäre.		x		- Die Anschlusspriorisierung orientiert sich auch an der Netzlogik und der Möglichkeit, andere Verbindungen nutzen zu können. - Die Anschlusspriorisierung der Linie 29 wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben erneut überprüft und neu von Mo-Sa während dem Betrieb im 15'-Takt auf die S1 anstelle S2 ausgerichtet. Daraus ergeben sich auch bessere Anschlüsse von/zur S6.
Privatperson Gmd. Köniz	Nein	s. oben mein Kommentar zur Priorität 1 Funktionalbild Knotenpunkte BH Köniz und Endstation Weiermatt Priorität 1, Bus 22/ 29 einzige LIFELINE für Bewohner und VULNERABLE des steilen Hangquartiers.	x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Gmd. Köniz	Ja		x			
Privatperson Gmd. Köniz	Nein	Die geplante Einführung des 1/4 Stunden Taktes für die S6 auf der Strecke Bern - Mittelhäusern muss dazu führen, dass die Anschlusszeiten insbesondere am Bhf Köniz besser abgestimmt werden, Priorität Nr. 2 für Köniz muss deshalb 1. PRIORITÄT bekommen.	x			Durch die Einführung des 15-Min.-Taktes kann sich die Anschlusssituation verbessern. Bei der Anschlussgestaltung können zwangsläufig nicht alle Anschlüsse ideal gewährleistet werden. Auf diese Thematik und die Herleitung der Anschlussprioritäten wurde mehrfach in der Dokumentation eingegangen (z.B. Kapitel 4.1 oder 5.6). - Die Anschlusspriorisierung der Linie 29 wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben erneut überprüft und neu von Mo-Sa während dem Betrieb im 15'-Takt auf die S1 anstelle S2 ausgerichtet. Daraus ergeben sich auch bessere Anschlüsse von/zur S6.

## 5.1.5 «Fehlt Ihres Erachtens eine Variante/ein Aspekt in der Untersuchung?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Köniz	Nein		x			
Stadt Bern	Nein	Aus Sicht des Gemeinderats ist das untersuchte Variantenspektrum vollständig.	x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Ja	BGK Seftigenstrasse ist bei den Grundlagen aufgeführt. Indem dieses BGK den Strassenquerschnitt definiert, auf dem die untersuchten Linien fahren, wäre es unseres Erachtens sinnvoll, den Strassenprojekten Seftigenstrassen ein eigenes Kapitel zu widmen.			x	Auf das BGK Seftigenstrasse wird in der Einleitung und bei den Grundlagen hingewiesen und das BGK wird bei den Studienergebnissen berücksichtigt.
BERNMOBIL	Nein		x			
BLS AG	Nein		x			
Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental	Ja	Eine Variante, die nicht geprüft wurde, ist die Linienführung 29 über die Brücke ins Dorf Niederwangen (bis zum Schulhaus resp. KIZ). Mit der Fahrt in den alten Dorfkern könnte auch die Erschliessung (Bodelenweg) verbessert werden. Zudem würde auch das Polizeizentrum davon profitieren.			x	Verlängerungen der Linie 29 über den Bahnhof Niederwangen wurden diskutiert und verworfen. Niederwangen Dorf ist mit dem Bahnhof und der Haltestelle Riedmoosstrasse bereits gut erschlossen. Eine Verlängerung würde zusätzliche Infrastrukturanpassungen nach sich ziehen, führt zu einer höheren Verspätungsanfälligkeit und / oder zu Sprungkosten im Betrieb.
Grüne Köniz	Ja	Es fehlen mögliche Varianten für den Fall, dass sich der Bau des öV-Knotens / S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern lange verzögert.			x	Massgeblicher Auslöser für die Neukonzeption der Linien 22/29 und 340 ist die Tramverlängerung und die Bahnhaltestelle Kleinwabern. Die Einführung des neuen Buskonzepts ist auf diesen Zeitpunkt hin vorgesehen.
IGöV	Nein		x			
SP Köniz	Ja	Wir unterstützen, dass die Linie 29 als Quartierserschliessung für das Ried und Eichholz priorisiert wird. Es muss jedoch weiter geprüft werden, welche Verbindungen von den künftigen Bewohner:innen im Ried gewünscht werden. Bei Reisen mit Fernverkehrsanschluss ist Niederwangen aktuell nicht erste Wahl (sondern Köniz mit S6 oder Bus 17). Wir bezweifeln auch, dass für Fahrten in die Stadt Bern mit Umsteigen auf andere Linien der Bernmobil, eine Fahrt über Niederwangen erste Wahl werden wird.		x		- Die Linien 22 und 29 bedienen mehrere S-Bahn-Haltestellen. Bei der Anschlussgestaltung können zwangsläufig nicht alle Anschlüsse ideal gewährleistet werden. Auf diese Thematik und die Herleitung der Anschlussprioritäten wurde mehrfach in der Dokumentation eingegangen (z.B. Kapitel 4.1 oder 5.6) - Die Anschlusspriorisierung der Linie 29 wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben erneut überprüft und neu von Mo-Sa während dem Betrieb im 15'-Takt auf die S1 anstelle S2 ausgerichtet. Daraus ergeben sich auch bessere Anschlüsse von/zur S6.
VCS Regionalgruppe Bern	Ja	Die bisherige Ausgestaltung des Angebots der beiden Linien im Westen und Norden wurde kaum hinterfragt. Für uns wäre insbesondere für die Linie 22 von Interesse, welche Potentiale eine nordseitige Verlängerung (etwa bis nach Hinterkappelen) aufweisen würde. Weiter wurde die geplante neue Haltestelle östlich des Kreisels Landorfstrasse/Bottigenallee in der Planung offenbar nicht berücksichtigt.			x	- Ein Bedürfnis nach einer Verlängerung der Linie 22 über Brünnen hinaus ist bisher nicht bekannt. Ein entsprechendes Potenzial darf unter Berücksichtigung des bestehenden und geplanten Angebots (S-Bahn-, Tram- und Busangebot) bezweifelt werden. Zudem sind längere Linienverläufe tendenziell gefährdeter, was die Betriebsstabilität und somit auch Attraktivität anbelangt. - Wir nehmen an, dass die Papillonallee gemeint ist und nicht eine Bottigenallee. Die geplante Haltestelle wird aufgenommen.
Wabern-Leist	Ja	Das Variantenspektrum ist zu eingeschränkt und denkt nur in den bestehenden Linienführungen. Insbesondere fehlt die symmetrische Führung der Linie 29 an den Lindenweg-Kreisel. Aber auch andere Varianten, wie die Verknüpfung der Linien 22/29 mit der Linie 340 sollten zumindest untersucht werden.			x	Verschiedene Ansätze der Schlaufenfahrt Alpenstrasse / Lindenweg wurden untersucht (Kapitel 5.5). Eine Verknüpfung der Linie 340 mit den Linien 22/29 wurde thematisiert, aber aufgrund der langen Umlaufzeiten, der Abhängigkeiten und des unterschiedlichen Rollmaterials frühzeitig verworfen.
Privatperson Gmd. Köniz	Ja	BehiG konformer ( BH Köniz 1. Priorität als Alternative Endstation Weiermatt mit Umsteigeintervallen von 2-5 Minuten auf S6 ab BH Köniz oder Bus 17 ab Weiermatt, Montag bis Sonntag bis 22.16, Bus 22/29 sind einzige LIFELINE für Bewohner und Vulnerable in das steile Mösl/Buchseequartier. Umsteigen auf überfüllte Buslinie 10 beim nicht BehiG ( Behindertengesetz) konformen Brühlplatz bei Wind und Wetter mit Querung von Hauptstrasse ca. 50m mit Umsteigezeiten oder zeitaufwendige Reisen über BH Niederwangen mit Wartezeiten im HB Bern von 25 Minuten auf die Zugverbindungen Zürich, Basel, Luzern, Genf etc. sind für VULNERABLE eine Zumutung.	x			- Alle Bushaltestellen inkl. Brühlplatz sind durch die zuständigen Behörden gemäss BehiG umzubauen. - Die Buslinie 10 wird auf einen Doppelgelenkbusbetrieb umgestellt. - Zwangsläufig können nicht alle Anschlüsse optimal bereitgestellt werden. Mit der vorgesehenen Systematisierung der

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
						S1 und S2 ist davon auszugehen, dass auch die Anschluss-situation in Bern verbessert werden könnte. - Die Anschlusspriorisierung der Linie 29 wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben erneut überprüft und neu von Mo-Sa während dem Betrieb im 15'-Takt auf die S1 anstelle S2 ausgerichtet. Daraus ergeben sich auch bessere Anschlüsse von/zur S6.
Privatperson Gmd. Köniz	Nein		x			

### 5.1.6 «Sind Sie mit den Resultaten bei der Linie 22 für den Raum (Klein-)Wabern einverstanden? Insbesondere mit dem Umstand, dass die Linie 22 künftig in Wabern wendet?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Köniz	Eher Nein	(ja) Der Gemeinderat ist grundsätzlich damit einverstanden, dass die Linie 22 in Wabern wendet und nach der Tramlinienverlängerung 9 nicht mehr im Parallelverkehr nach Kleinwabern fährt. (nein) Nicht einverstanden ist der Gemeinderat mit der Aussage, "dass die Linie 22 künftig in Wabern (Bahnhof bzw. Wabernstöckli, solange die dafür notwendige Infrastruktur nicht vorhanden ist) wendet." Im Bericht wird nicht plausibilisiert, welche Vorteile eine solche Anbindung bringt, insbesondere fehlen Einschätzungen zum erwarteten Umsteigepotenzial. Dies nicht zuletzt auch deshalb, weil sich in Wabern keine attraktiven Anschlüsse auf die S3 ergeben. Für die Erstellung der notwendigen Infrastruktur zum Bahnhof Wabern ab der Kirchstrasse sind die dafür benötigten finanziellen Mittel beim Parlament zu beantragen. Ohne aufzuzeigen, wo die grossen Vorteile einer solchen Anbindung liegen, hat ein entsprechender Kreditantrag kaum Chancen, bewilligt zu werden. Der Gemeinderat wird daher keine Anstrengungen unternehmen, welche eine Anbindung der L22 an den Bahnhof Wabern ermöglicht. Unattraktiv wird zudem eine Bahnhofanbindung der Linie 22 für Fahrgäste mit dem Ziel Wabern Zentrum und Linie 9. Der Gemeinderat regt an zu prüfen, ob die Linie 22 die Haltestelle Gurtenbahn der L29 bedienen kann. Mit einem Wendemanöver über den Kreisel Eichholz könnte dann der Ausgleich beim Stöckli gemacht werden. Damit ergibt sich die für die L22 wichtige Anbindung im Zentrum von Wabern. Die notwendige Fahrzeit steht den Kursen zur Verfügung. Der Gemeinderat macht darauf aufmerksam, dass bereits im Rahmen der Erarbeitung des Angebotskonzeptes in der Arbeitsgruppe auf diese Aspekte hingewiesen wurde.			X	Für die Endhaltestelle im Raum Wabern wurden verschiedene Varianten geprüft. In Kapitel 5.3 des Fachberichtes ist hergeleitet, weshalb der Bahnhof Wabern bzw. Wabern, Stöckli als Endpunkt festgelegt wurde. Es ergeben sich in Wabern zudem attraktive Verbindungen mit der S31. Eine Verlängerung bis zur Tramwendeschleife wurde diskutiert und wäre für die Linie 22 interessant. Aus gesamtverkehrlicher Sicht (Belastung Seftigenstrasse), zur Stärkung der Robustheit der Linie, zur Vermeidung von zusätzlichen Kosten und im Hinblick auf einen einfach auffindbaren Linienendpunkt wurde davon abgesehen.
Tiefbauamt des Kantons Bern	Eher Ja		x			
BERNMOBIL	Eher Ja	Der Endpunkt Wabern (Gurtenbahn) ist für die Fahrgäste mit Ziel Zentrum Wabern bzw. Kleinwabern grundsätzlich nicht optimal. Die Umsteigewege zur Linie 9 für die Weiterfahrt sind relativ weit. Ein Endhalt beim Stöckli weist dabei gegenüber einem Endhalt beim Bahnhof Wabern entscheidende Vorteile auf, gerade auch was die Auffindbarkeit betrifft. BERNMOBIL anerkennt zwar den Grundsatz, wonach tangentielle Buslinien an einem Bahnhof enden sollen. In diesem Fall wird aber ein Endhalt beim Bahnhof Wabern insbesondere wegen der langen Umsteigewege zur Linie 9 nicht als zielführend erachtet. Eine Weiterführung der Linie 22 auf die Seftigenstrasse bis zur Haltestelle Wabern/Eichholz würde für die Fahrgäste zu einem Mehrnutzen führen (direkte Erreichbarkeit des Zentrums von Wabern, Umsteigen von/auf Linie 9 an gleicher Haltekante), der notwendige Warteraum (Busbucht) für den Zeitausgleich steht aber aus heutiger Sicht nicht zur Verfügung. Eine parallele Führung zur Tramlinie 9 bis Kleinwabern ist aufgrund des Fahrzeugmehrabbedarfs und des damit sehr ineffizienten Betriebs nicht opportun.	x			Für die Endhaltestelle im Raum Wabern wurden verschiedene Varianten geprüft. In Kapitel 5.3 ist hergeleitet, weshalb der Bahnhof Wabern bzw. Wabern, Stöckli als Endpunkt festgelegt wurde. Es ergeben sich in Wabern zudem attraktive Verbindungen mit der S31. Der Umstieg auf die Tramlinie 9 ist auch von der Haltestelle Stöckli mit einer erheblichen Fussdistanz verbunden und mit der Linie 29 gibt es zudem eine attraktive Alternative, das Stöckli bringt in diesem Sinne keine wesentliche Verbesserung diesbezüglich.
BLS AG	Ja		x			
Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental	Ja		x			
Buchsee-Landorfleist	Eher Nein	Die Linie 22 (oder 29) sollte zukünftig auch die Station Wabern bedienen. Linie 22/29 (inkl. Bahnhof-Lift) ermöglicht so beinahe einen barrierefreien Zugang zur Gurtenbahn. Deshalb muss die neue Zugangsstrasse zum Bhf rasch möglichst gebaut werden, statt einer teuren Übergangslösung beim Spycher. Durch die kürzeren Fahrzeiten der Linie 22 (ca. 6 Minuten) müssen auch die Anschlüsse und Umsteigemöglichkeiten der S6 in Köniz und S2 bei der Riedmoosbrücke besser berücksichtigt werden.		x		Die Umsteigebeziehung 22-S6 in Köniz wurde aufgrund der Mitwirkungsangaben optimiert.
Grüne Köniz	Eher Nein	Die L22 grundsätzlich einzukürzen ist nachvollziehbar, allerdings sollte der Bus mindestens bis zur aktuellen Tramendhaltestelle Wabern fahren, um Benutzer*innenfreundlichkeit zu gewährleisten. Als Endhaltestelle lehnen wir aufgrund der Platzverhältnisse die Endhaltestelle Bahnhof Wabern (bzw. Fahrt durch die Bahnhofstrasse) ab, Wabern Stöckli ist aus unsere Sicht die für das Quartier und die geplante Umgebungsgestaltung des Bahnhofes die bessere Option.			x	Für die Endhaltestelle im Raum Wabern wurden verschiedene Varianten geprüft. In Kapitel 5.3 ist hergeleitet, weshalb der Bahnhof Wabern bzw. Wabern, Stöckli als Endpunkt festgelegt wurde. Es ergeben sich in Wabern zudem attraktive Verbindungen mit der S31. Eine Verlängerung bis zur Tramwendeschleife wurde diskutiert und wäre für die Linie 22 interessant. Aus gesamtverkehrlicher Sicht (Belastung Seftigenstrasse), zur Stärkung der Robustheit der Linie, zur Vermeidung von zusätzlichen Kosten und im Hinblick auf einen einfach auffindbaren Linienendpunkt wurde davon abgesehen.
IGöV	Ja	Als Übergangslösung bietet sich der Wendepunkt "Wabernstöckli" an, befindet er sich doch in akzeptabler Distanz zu Bahn/Tram/Gurtenbahn.	x			
SP Köniz	Eher Nein	Wir begrüßen, dass künftig die Linie 22 auch die Station Wabern bedient. Die Linie 22 (inkl. Bahnhof-Lift) ermöglicht so beinahe barrierefrei den Zugang zur Gurtenbahn. Die neue Zugangsstrasse zum Bahnhof muss rasch gebaut werden und nicht eine weitere teure	x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		Erweiterung und Übergangslösung beim Spycher (die aktuelle, erst vor kurzer Zeit erstellte Haltestelle und Wendeschleife beim Spycher wird nur 1x pro Tag bedient und soll nun bereits erneuert werden).				
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Ja	Grundsätzlich sind die Argumente für die Verkürzung der Linie bis Stöckli / Bahnhof Wabern nachvollziehbar, auch wenn dies einem klaren Angebotsabbau entspricht. Wie bei der Linie 340 stellt sich uns auch bei der Linie 22 die Frage, welche Bedeutung eine direkte Verbindung ins Zentrum von Wabern für die Nutzenden der Linie hat. Hinsichtlich der Doppelspurigkeit der Linien 22 und 29 erachten wir es jedoch nicht als zwingend, dass die Linie 22 bis nach Kleinwabern oder ins Zentrum von Wabern geführt wird. Ein Nachteil ist, dass damit der Knoten Kleinwabern abgewertet wird und die Umsteigebeziehung zwischen den Linien 22 und 340 wegfällt. Aufgrund der vorgebrachten Argumente für die Verkürzung, insbesondere der Vermeidung des Staus auf der Kirch- und Dorfstrasse zu Stosszeiten, erachten wir die Massnahme aber als sinnvoll, sofern keine andere Lösung gefunden werden kann.	x			
Wabern-Leist	Nein	Wir können dem Fazit auf S. 41 des Berichts nicht zustimmen. Die neue Endhaltestelle der L22 ist nicht beim Bahnhof Wabern, sondern am sinnvollsten im Bereich der heutigen Tramwendeschleife anzustreben.			x	Für die Endhaltestelle im Raum Wabern wurden verschiedene Varianten geprüft. In Kapitel 5.3 ist hergeleitet, weshalb der Bahnhof Wabern bzw. Wabern, Stöckli als Endpunkt festgelegt wurde. Es ergeben sich in Wabern zudem attraktive Verbindungen mit der S31. Eine Verlängerung bis zur Tramwendeschleife wurde diskutiert und wäre für die Linie 22 interessant. Aus gesamtverkehrlicher Sicht (Belastung Seftigenstrasse), zur Stärkung der Robustheit der Linie, zur Vermeidung von zusätzlichen Kosten und im Hinblick auf einen einfach auffindbaren Linienendpunkt wurde davon abgesehen.
Privatperson Gmd. Köniz	Ja		x			
Privatperson Gmd. Köniz	Eher Ja	Die Einkürzung ist bedauernd, jedoch nachvollziehbar, insbesondere da Anbindung an Einkaufsmöglichkeiten (v.A. Coop) verloren geht.	x			
Privatperson Gmd. Köniz	Eher Nein	Die Linie 22 (oder 29) sollte zukünftig auch die Station Wabern bedienen. Es gäbe so einen fast barrierefreien Zugang auch zur Gurtenbahn. Deshalb muss die neue Zugangsstrasse zum Bhf. Wabern rasch möglichst gebaut werden, anstelle einer teuren Übergangslösung beim alten Spycher. Durch die kürzeren Fahrzeiten der Linie 22 (ca. 6 Minuten) müssen auch die Anschlüsse und Umsteigemöglichkeiten der S6 in Köniz und S2 bei der Riedmoosbrücke besser berücksichtigt werden.		x		Die Umsteigebeziehung 22-S6 in Köniz wurde aufgrund der Mitwirkungsbeiträge optimiert.

### 5.1.7 «Sind Sie mit Resultaten bei der Linie 29 für den Raum (Klein-)Wabern einverstanden? Insbesondere mit dem Umstand, dass die Linie 29 bis Kleinwabern geführt wird und dabei das Eichholzquartier erschliesst?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Köniz	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja	Das Eichholzquartier behält so die direkte Verbindung nach Köniz. Allenfalls kann sich aber langfristig ein Überangebot für das Eichholzquartier ergeben, sollte die Linie 29 eine Taktverdichtung erfahren. Da auf der schmalen Eichholzstrasse Busbegegnungen vermieden werden sollten, ergeben sich auch weiterhin leichte Einschränkungen bei der Fahrplangestaltung.	x			
BLS AG	Ja		x			
Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental	Ja		x			
Buchsee-Landorfleist	Ja		x			
Grüne Köniz	Eher Nein	Im Raum Wabern kommt der L29 für die Quartierserschliessung eine zentrale Bedeutung zu. Eine symmetrische Linienführung der L29 im Bereich Wabern / Kleinwabern via Alpenstrasse / Lindenweg wurde bereits vor über 10 Jahren gefordert und entspricht seit langem einem Bedürfnis der Quartierbevölkerung. Wir können nicht nachvollziehen, dass potentielle Kreuzungsprobleme der Busse hier ein Hindernis darstellen sollen, dank moderner Kommunikationstechnologie ist dies problemlos umsetzbar in Fällen von Verspätungen, welche das Kreuzen an den vorgesehenen breiten Strassenabschnitten verunmöglichen.			x	Die symmetrische Linienführung der L29 via Alpenstrasse wäre aus Netz- und Angebotssicht wünschenswert und wurde geprüft. Aufgrund der räumlichen Verhältnisse, der bestehenden Gebäudestruktur ist nicht davon auszugehen, dass mittelfristig eine Strassen- und Haltestelleninfrastruktur geschaffen werden kann, welche dies erlauben würde. Die Begegnungsfall Bus-Bus kann durchaus betrieblich verhindert werden, was auf gewissen kürzeren Abschnitten auch bereits gemacht wird (z.B. Eichholzstrasse). Aufgrund der Länge der Alpenstrasse würde dies für einzelne Kurse lange Wartezeiten (bis 2 Min.) und damit Verspätungen und Anschlussbrüche mit sich ziehen.
IGöV	Eher Ja	Die beengten Platzverhältnisse im Eichholzquartier bei Einsatz von Standardbussen könnte aus unserer Sicht zu Fahrzeitverlusten/Verspätungen führen. Wir empfehlen daher diesen Punkt nach der Betriebsaufnahme laufend zu überprüfen.	x			
SP Köniz	Eher Ja	Die Linie 29 ist unbedingt auch bis Betriebsschluss zu führen. Dass in einem ersten Schritt die Strecke Weiermatt - Ried - Niederwangen umgesetzt werden soll, können wir nachvollziehen. Wir sind jedoch der Meinung, dass mittelfristig auch am Abend der 15 Minuten-Takt eingeführt werden muss. Die Linie 29 muss so abgestimmt sein, dass sowohl in der Weiermatt (Linie 17 / Linie 29), als auch in Niederwangen (Linie 29 / S-Bahn), ein Umsteigen ohne lange Wartezeiten garantiert ist.	x			Siehe Bemerkung bei Eingabe zum Randzeitenangebot.
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Nein	Wenn irgend möglich ist im Raum Kleinwabern die symmetrische Linienführung über die Alpenstrasse einzuführen, da dies dem klaren Wunsch der Quartierbevölkerung und der Empfehlung aus dem «Buskonzept Kleinwabern» von 2009 entspricht. Dazu ist zu prüfen, wie Begegnungsfälle in der Alpenstrasse durch eine entsprechende Planung des Umlaufs vermieden werden können. Ansonsten finden wir die vorgeschlagene Linienführung grundsätzlich sinnvoll. Das Problem der beträchtlichen Verspätung zu Stosszeiten vor der Einfahrt in die Seftigenstrasse bleibt jedoch ungelöst. Da uns die Resultate der im Quellmaterial erwähnten Vorstudie «Beschleunigungsmassnahmen L 22 & 29 im Perimeter Dorf-/Kirchstrasse» nicht bekannt sind, ist eine Beurteilung der Optionen schwierig. Wir würden es begrüßen, wenn zusätzliche Lösungsmöglichkeiten geprüft würden, so etwa eine Umfahrung des Staus über die geplante Westzufahrt zum Bahnhof Wabern und weiter über Dorf- Kirch- und Waldblickstrasse oder entsprechende Priorisierungsmassnahmen im Rahmen der Neugestaltung der Seftigenstrasse. Für eine eingehende Überprüfung der Linienführung in dem Gebiet spricht auch die Tatsache, dass die vorgeschlagene Linienführung im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zur ZPP Areal Station Wabern von vielen Seiten teils stark kritisiert wurde.			x	- Die symmetrische Linienführung der L29 via Alpenstrasse wäre aus Netz- und Angebotssicht wünschenswert und wurde geprüft. Aufgrund der räumlichen Verhältnisse, der bestehenden Gebäudestruktur ist nicht davon auszugehen, dass mittelfristig eine Strassen- und Haltestelleninfrastruktur geschaffen werden kann, welche dies erlauben würde. Die Begegnungsfall Bus-Bus kann durchaus betrieblich verhindert werden, was auf gewissen kürzeren Abschnitten auch bereits gemacht wird (z.B. Eichholzstrasse). Aufgrund der Länge der Alpenstrasse würde dies für einzelne Kurse lange Wartezeiten (bis 2 Min.) und damit Verspätungen und Anschlussbrüche mit sich ziehen. - Die Vorstudie wird von der Gemeinde Köniz auf Anfrage zur Verfügung gestellt.
Wabern-Leist	Nein	Wir empfehlen daher eine symmetrische Linienführung der L29 via Alpenstrasse mit Linienwende um den Lindenweg-Kreisel, d.h. Verzicht auf die unnötige/unzweckmässige (auch sehr kostspielige) Linienverlängerung bis zur Balsigermatte. Gemäss unserer Einschätzung weist ein Fahrplankonzept im Sinne der im separaten Schreiben des Wabern-Leist dargestellten Abbildungen 1 und 2 sowohl aus			x	- Die symmetrische Linienführung der L29 via Alpenstrasse wäre aus Netz- und Angebotssicht wünschenswert und wurde geprüft. Aufgrund der räumlichen Verhältnisse, der bestehenden Gebäudestruktur ist nicht davon auszugehen,

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		Kundensicht als auch aus Sicht Betrieb / Gemeinde- und Kantonsfinanzen deutliche Vorteile auf, wobei die Umsetzung durchaus schon vor Inbetriebnahme der Tramverlängerung erfolgen könnte – mit Ausnahme der L22-Einkürzung.				dass mittelfristig eine Strassen- und Haltestelleninfrastruktur geschaffen werden kann, welche dies erlauben würde. Die Begegnungsfall Bus-Bus kann durchaus betrieblich verhindert werden, was auf gewissen kürzeren Abschnitten auch bereits gemacht wird (z.B. Eichholzstrasse). Aufgrund der Länge der Alpenstrasse würde dies für einzelne Kurse lange Wartezeiten (bis 2 Min.) und damit Verspätungen und Anschlussbrüche mit sich ziehen. - Mit der Verlängerung der Tramlinie und dem neuen S-Bahn-Haltestelle wird eine ÖV-Drehscheibe geschaffen, an welche auch die Linie 29 angeknüpft werden soll. Beim Bahnhof Wabern ergeben sich für die Linie 22 attraktive Verknüpfungen mit der S31 (v.a. Richtung Belp). Bereits heute müssen auf der Linie 29 zeitweise zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt werden, damit der Umlauf betrieblich robust ist. Es ist davon auszugehen, dass dies künftig sich (auch ohne Verlängerung bis Kleinwabern) verstärkt hätte.
Privatperson Gmd. Köniz	Ja		x			
Privatperson Gmd. Köniz	Eher Ja	Eine Erschliessung des Eichholz Camping wäre wünschenswert gewesen.	x			
Privatperson Gmd. Köniz	Ja		x			

## 5.1.8 «Sind Sie mit der Führung der beiden Linien im Raum Liebefeld einverstanden?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Köniz	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja	Die möglichst direkte Führung der "schnellen" Tangentiallinie 22 via Bündenackerstrasse wird als sehr sinnvoll erachtet. Daraus ergibt sich eine klare Rollenteilung der beiden Linien 22 und 29 (Linie 22: Fokus auf tangentielle Verbindung, Linie 29: Fokus auf Quartierschliessung). Eine konsequente Führung der Linie 29 via Neuhausplatz an allen Wochentagen und zu allen Tageszeiten wird begrüsst. Damit kann die Merkbarekeit des Angebots gesteigert werden.	x			
BLS AG	Ja		x			
Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental	Ja		x			
Buchsee-Landorfleist	Eher Nein	Durch die kürzere Fahrzeit der Linie 22 (ca. 6 Minuten) müssen auch die Anschlüsse und Umsteigemöglichkeiten der S6 in Köniz und S2 bei der Riedmoosbrücke besser berücksichtigt werden.		x		- Die Linien 22 und 29 bedienen mehrere S-Bahn-Haltestellen. Bei der Anschlussgestaltung können zwangsläufig nicht alle Anschlüsse ideal gewährleistet werden. Auf diese Thematik und die Herleitung der Anschlussprioritäten wurde mehrfach in der Dokumentation eingegangen (z.B. Kapitel 4.1 oder 5.6). - Die Umsteigebeziehung 22-S6 in Köniz wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben optimiert.
Grüne Köniz	Eher Ja	Wir begrüssen, dass die Linienführung ganztags konsequent auf der selben Strecke durchgeführt werden soll.	x			
IGöV	Ja	Grundsätzlich sind wir mit dem vorgeschlagenen Konzept einverstanden und verstehen die Herleitung. Aus Kundensicht ist eine unterschiedliche Linienführung nicht immer nachvollziehbar. Diesem Aspekt sollte zukünftig noch vermehrt Aufmerksamkeit geschenkt werden, indem die Linienführung an den Haltestellen und im Fahrzeug entsprechend kommuniziert wird.	x			
SP Köniz	Ja		x			
VCS Regionalgruppe Bern	Ja		x			
Wabern-Leist	Keine Antwort	Keine Zuständigkeit des Wabern-Leist. Wichtig ist eine zweckmässige Trennung von Tangential- und Quartierschliessung.	x			
Privatperson Gmd. Köniz	Eher Nein	Bus 22/ 29 muss Richtung Wabern /Niederwangen falls überhaupt erst am Verkehrsknotenpunkt BH Köniz wenden.	x			Wir nehmen an, dass diese Rückmeldung das Randzeitenangebot betrifft?
Privatperson Gmd. Köniz	Eher Nein	Dass die Haltestelle Bündenackerstrasse zukünftig seltener bedient wird, lehnen wir ab. Die Haltestelle Bündenackerstrasse wird nur von den Linien 22/29 und dies in einem tiefen Takt bedient - dies im Gegensatz zu den Haltestellen der regulären Linie 29, welche entweder von weiteren Buslinien bedient werden oder relativ nah an entsprechenden Haltestellen liegen. Die Haltestelle Bündenackerstrasse hingegen stellt die nächste Haltestelle für die Gebiete oberhalb der Wabersackerstrasse dar, welche trotz der zentralen Lage und nicht wenigen Bewohnerinnen und Bewohnern "nur" über eine ÖV-Güteklasse C verfügen. Dies im Gegensatz zu den Gebieten rund um die Haltestellen der Linie 29.			x	Die Gründe für die Wahl der Linienführung sind in Kapitel 5.4 des Fachberichtes beschrieben.
Privatperson Gmd. Köniz	Eher Nein	Durch die kürzere Fahrzeit der Linie 22 (ca. 6 Minuten) müssen auch die Anschlüsse und Umsteigemöglichkeiten der S6 in Köniz und S2 bei der Riedmoosbrücke besser berücksichtigt werden,			x	- Die Linien 22 und 29 bedienen mehrere S-Bahn-Haltestellen. Bei der Anschlussgestaltung können zwangsläufig nicht alle Anschlüsse ideal gewährleistet werden. Auf diese Thematik und die Herleitung der Anschlussprioritäten wurde mehrfach in der Dokumentation eingegangen (z.B. Kapitel 4.1 oder 5.6 des Fachberichtes). - Die Umsteigebeziehung 22-S6 wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben optimiert.

## 5.1.9 «Sind Sie mit der Anschlussorientierung der beiden Linien einverstanden?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Köniz	Ja		x			
Grüne Köniz	Eher Nein	Die Anschlüsse in Wabern auf die S31 und in Köniz auf die S6 entsprechen eine grossen Bedürfnis in der Bevölkerung, dem Rechnung getragen werden sollte.		x		Aufgrund der Mitwirkungseingaben wurden die Umsteigebeziehungen noch einmal überprüft und optimiert.
Stadt Bern	Ja	Mit der vorgeschlagenen Anschlussorientierung, welche berechtigterweise auf das Haupteinzugsgebiet der Linie, das Siedlungsgebiet Ried ausgerichtet ist, ist der Gemeinderat einverstanden.	x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja	Unter den gegebenen Rahmenbedingungen (u.a. Fahrlagen der S-Bahn-Züge) wurde die beste Lösung gefunden. Unschön ist, dass damit die Anschlüsse von der S6 aus Bern in Richtung Mösliquartier weiterhin nicht gewährleistet werden können. Die heutige Situation mit den teilweise zwar publizierten aber nicht gesicherten und (zu) knappen Anschlüssen ist für die Fahrgäste und unser Fahrpersonal unbefriedigend. Zudem ergibt sich daraus auf der Linie 22 eine sehr ungleiche Verteilung der Wendezeit auf die beiden Endhaltestellen Gurtenbahn und Brünnen, was sich negativ auf die betriebliche Stabilität auswirkt. Trotzdem ist die Zuteilung dieser Anschlussbeziehung zur 3. Priorität und die Beibehaltung der heutigen Fahrlagen korrekt. Eine Änderung der Fahrlagen bei der Linie 22 würde zu grösseren negativen Effekten führen (Ineffizienter Betrieb mit Einsatz eines dritten Fahrzeugs oder zeitliche Parallelfahrt der Busse der Linien 22 und 29 auf dem Abschnitt Steinhölzli-Gurtenbahn).	x			Aufgrund der Mitwirkungseingaben wurden die Umsteigebeziehungen noch einmal überprüft und optimiert.
BLS AG	Ja		x			
Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental	Eher Nein	Die Verknüpfung mit der Region Fribourg (in beide Richtungen) ist nicht gelöst. Das grosse Potential aus Freiburg und Umgebung wird nicht abgeholt. Niederwangen müsste generell als wichtiger Knotenpunkt im Westen aufgewertet werden, nicht nur der Europaplatz.		x		Die Anschlusspriorisierung der Linie 29 wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben erneut überprüft und neu von Mo-Sa während dem Betrieb im 15'-Takt auf die S1 anstelle S2 ausgerichtet. Daraus ergeben sich auch bessere Anschlüsse von/zur S6.
Buchsee-Landorfleist	Nein	Wir können die Schlussfolgerung unter 5.6: . bzgl. Anschlüsse Mösli-/Ried-Quartier: Zitat: "eine unbefriedigende Anschlusssituation aus dem Ried-Mösli-Quartier in Köniz muss auch künftig in Kauf genommen werden", nicht nachvollziehen und sind vehement dagegen. Ja, wir fragen uns, wieso in einer neutralen Studie bereits "Resultate/Antworten" vorweg genommen werden! Die heute UNBEFRIEDIGENDE IST-SITUATION muss und kann nun mit den angekündigten Änderungen verbessert werden. Das steile Mösli/Buchseequartier mit 2 Alters- und Pflegeheimen, Schule, Kindergärten und Kitas ist auf eine optimale ÖV-Verbindung angewiesen. Zumal unter 7.2 zu lesen ist, dass künftig die S-Bahn von Bern nach Schwarzenburg 2 Minuten früher in Köniz eintreffen wird. Dh. die Umsteigemöglichkeiten zwischen der S6 und der Linie 22 können und müssen verbessert werden. Somit sollten die Umsteigemöglichkeiten in Köniz zumindest für die Tangentiallinie 22 sichergestellt werden.	x			- Der Vorwurf der «Vorwegnahme» ist nicht nachvollziehbar. - Die Linien 22 und 29 bedienen mehrere S-Bahn-Haltestellen. Bei der Anschlussgestaltung können zwangsläufig nicht alle Anschlüsse ideal gewährleistet werden. Auf diese Thematik und die Herleitung der Anschlussprioritäten wurde mehrfach in der Dokumentation eingegangen (z.B. Kapitel 4.1 oder 5.6). - Die Anschlusspriorisierung der Linie 29 wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben erneut überprüft und neu von Mo-Sa während dem Betrieb im 15'-Takt auf die S1 anstelle S2 ausgerichtet. Daraus ergeben sich auch bessere Anschlüsse von/zur S6 für das Mösli-/Ried-Quartier.
IGöV	Ja		x			
SP Köniz	Nein	Durch die kürzere Fahrzeit der Linie 22 (ca. 6 Min.) müssen auch die Anschlüsse und Umsteigemöglichkeiten der S6 in Köniz und S2 bei der Riedmoosbrücke besser berücksichtigt werden. Wir können die Schlussfolgerung unter 5.6 bzgl. Anschlüsse Mösli-/Ried-Quartier, «eine unbefriedigende Anschlusssituation aus dem Ried-/Mösli-Quartier in Köniz muss auch künftig in Kauf genommen werden», deshalb nicht nachvollziehen. Die unbefriedigende IST-Situation muss und kann nun mit den angekündigten Änderungen verbessert werden. Das Mösli/Buchseequartier mit 2 Alters- und Pflegeheimen, Schule, Kindergarten und Kitas, ist auf eine optimale ÖV-Verbindung angewiesen. Zusätzlich ist unter 7.2 zu lesen, dass künftig die S-Bahn von Bern nach Schwarzenburg 2 Min. früher in Köniz eintreffen wird. D. h. die Umsteigemöglichkeiten zwischen der S6 und der Linie 22 können und müssen verbessert werden. Die S-Bahn 6 fährt nur zwischen Schwarzenburg und Bern (Fahrzeit 35 Min. = 3 Zugs-kompositionen). Kleine Anpassungen sollten sowohl bei der S6, wie auch bei der (verkürzten) Linie 22 möglich sein. Die Umsteigemöglichkeit in Köniz sollte zumindest für die Tangential-Linie 22 sichergestellt werden.		x		- Die Linien 22 und 29 bedienen mehrere S-Bahn-Haltestellen. Bei der Anschlussgestaltung können zwangsläufig nicht alle Anschlüsse ideal gewährleistet werden. Auf diese Thematik und die Herleitung der Anschlussprioritäten wurde mehrfach in der Dokumentation eingegangen (z.B. Kapitel 4.1 oder 5.6). - Die Anschlusspriorisierung der Linie 29 wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben erneut überprüft und neu von Mo-Sa während dem Betrieb im 15'-Takt auf die S1 anstelle S2 ausgerichtet. Daraus ergeben sich auch bessere Anschlüsse von/zur S6. - Die Umsteigebeziehung 22-S6 in Köniz wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben optimiert.
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Ja	Wir sind mit der Anschlussorientierung grundsätzlich einverstanden, mit der bereits erwähnten Ausnahme, dass wir dem westlichen Anschluss an die S6 in Köniz / Liebefeld von / nach Bern eine höhere Priorität (2. oder sogar 1.) beimessen. Die S6 bietet in Bern (im Gegensatz zur S2 von/nach Niederwangen) zur vollen und halben Stunde zahlreiche attraktive Umsteigemöglichkeiten vom / auf den Fernverkehr. Könnte diese Umsteigebeziehung gesichert werden, wäre dies ein grosser Mehrwert für die Quartiere Mösli und Ried,		x		- Die Anschlusspriorisierung der Linie 29 wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben erneut überprüft und neu von Mo-Sa während dem Betrieb im 15'-Takt auf die S1 anstelle S2

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		was sich auch im erwähnten Wunsch der Anwohnenden widerspiegelt. Wir regen deshalb an, die Halte Leen und Landorf für die Linie 22 zu streichen. Entsprechende Überlegungen sind aufgrund der geplanten Haltestelle beim Ried (welche im Bericht nicht berücksichtigt wurde) ohnehin nötig. Unter Berücksichtigung dieser neuen Haltestelle würden die Streichungen die fahrplanmässige Fahrzeit Köniz-Brünnen-Köniz um geschätzt 2-3 Minuten verkürzen, was für die Gewährleistung des Anschlusses in Köniz knapp ausreichen sollte. Wenn nicht, sollte zusätzlich die Aufhebung der kaum genutzten Haltestelle Moosweg geprüft werden.				ausgerichtet. Daraus ergeben sich auch bessere Anschlüsse von/zur S6. - Die Verschiebung der Haltestelle Leen wird im Bericht aufgenommen.
Wabern-Leist	Eher Ja	Wir können das Fazit auf S. 48 ("andere Fahrplanlagen bringen nicht ausreichend Mehrwert, welche die gewichtigen Nachteile überwiegen könnten") nicht teilen. Vielmehr kommen wir zum gegenteiligen Schluss, dass eine leichte Späterlegung der L29-Taktlage in Fahrtrichtung Niederwangen robustere Umläufe, wichtige zusätzliche Anschlüsse und markante Einsparungen ermöglicht				Die Anschlusspriorisierung der Linie 29 wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben erneut überprüft und neu von Mo-Sa während dem Betrieb im 15'-Takt auf die S1 anstelle S2 ausgerichtet.
Privatperson Gmd. Köniz	Nein	Bus 22/ 29 als einzige LIFELINE der Bewohner und VULNERABLEN muss erst falls überhaupt Richtung Wabern erst am BEHIG konformen BH Köniz wenden	x			Wir nehmen an, dass diese Rückmeldung das Randzeitenangebot betrifft.
Privatperson Gmd. Köniz	Ja		x			
Privatperson Gmd. Köniz	Nein	Ich kann die Schlussfolgerung unter 5.6. bzgl. Anschlüsse Mösli-/Ried Quartier, Zitat: "eine unbefriedigende Anschlusssituation aus dem Ried-Mösli-Quartier in Köniz muss auch künftig in Kauf genommen werden", nicht nachvollziehen, noch verstehen und bin deshalb vehement dagegen. Ja, ich musste mich fragen, wieso in einer neutralen Studie bereits "Resultate/Antworten" vorweg genommen werden! Die heutige UNBEFRIEDIGENDE IST-SITUATION MUSS UND KANN NUN MIT DEN ANGEKÜNDIGTEN ÄNDERUNGEN VERBESSERT WERDEN. Das steile Mösli/Buchseequartier mit 2 Alters- und Pflegeheimen, Schule, Kindergärten und Kitas ist auf eine optimale ÖV-Verbindung angewiesen. Zumal unter 7.2 zu lesen ist, dass künftig die S-Bahn von Bern nach Schwarzenburg 2 Minuten früher in Köniz eintreffen wird. Dh. die Umsteigemöglichkeiten zwischen S6 und der Linie 22 können und müssen verbessert werden. Somit sollten die Umsteigemöglichkeiten in Köniz zumindest für die Tangentiallinie 22 sichergestellt werden.	x			- Der Vorwurf der «Vorwegnahme» ist nicht nachvollziehbar. - Die Linien 22 und 29 bedienen mehrere S-Bahn-Haltestellen. Bei der Anschlussgestaltung können zwangsläufig nicht alle Anschlüsse ideal gewährleistet werden. Auf diese Thematik und die Herleitung der Anschlussprioritäten wurde mehrfach in der Dokumentation eingegangen (z.B. Kapitel 4.1 oder 5.6). Bei den künftigen Bahnausbauarbeiten sind noch grosse Unsicherheiten vorhanden, so dass zum jetzigen Zeitpunkt sich kein Fahrplankonzept von Seiten Bus sich darauf ausrichten lässt. - Die Anschlusspriorisierung der Linie 29 wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben erneut überprüft und neu von Mo-Sa während dem Betrieb im 15'-Takt auf die S1 ausgerichtet. Daraus ergeben sich auch bessere Anschlüsse von/zur S6 für das Mösli-/Ried-Quartier.

## 5.1.10 «Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Angebot zu den Randzeiten für die Grunderschliessung des Ried einverstanden? (vgl. Kapitel 5.7)»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Köniz	Eher Ja	Ab Dezember 2024 muss das wachsende urbane Quartier Papillon Ried auch am Abend bis Betriebsschluss von der Linie 29 bedient werden. Ab Frühjahr 2025 werden rund 250 weitere Wohnungen im Baufeld F bezogen. Das Baufeld F liegt in Luftliniendistanz knapp 800 m weit weg von der S-Bahn und es ist ein beachtlicher Höhenunterschied zu überwinden. In diesem Zusammenhang spricht sich der Gemeinderat dafür aus, dass ebenfalls bis Betriebsschluss bis nach Wabern Stöckli gefahren wird. Dies weil die Bedeutung der Tangentiallinien zunimmt und sich auch die Frequenzen auf dieser Achse entsprechend positiv entwickeln.		x		- Die RKBM nimmt das Anliegen der Angebotsverlängerung in ihrem Antrag an den Kanton bezüglich Zwischenangebotsbeschluss ÖV auf. - Aufgrund der Mitwirkungseingaben wird neu prioritär Variante 3 und sekundär Variante 2b empfohlen.
Grüne Köniz	Eher Ja	Die Randzeiten für die Erschliessung sind zwingend auszudehnen, um die verschiedenen Ortsteile mit Köniz Zentrum und untereinander besser zu verbinden, es erscheint uns nicht mehr zeitgemäss und bedürfnisgerecht, wenn bereits kurz nach 22h nicht einmal mehr die grösseren Ortsteile der 12.grössten Stadt der Schweiz untereinander verbunden sind.	x			
Stadt Bern	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Ja		x			
BERNMOBIL	Eher Ja	Für BERNMOBIL steht die Umsetzung der Variante 2b mit lastrichtungsabhängigem Fahrplan im Vordergrund, da damit ein Mehrnutzen für die Fahrgäste entsteht (weitere Umsteigemöglichkeit auf S6 und Linie 10, direkte Erreichbarkeit des Zentrums von Köniz). Durch die lastrichtungsabhängige Ausrichtung des Fahrplanes können verspätete Züge abgewartet werden. Mit Variante 1 müsste ein Bus der Linie 29 eine allfällige Aufenthaltszeit auf der Endhaltestelle der Linie 17 abwarten und damit unter Umständen einen E-Bus (kurzzeitig) beim Laden behindern.		x		Aufgrund der Mitwirkungseingaben wird neu prioritär Variante 3 und sekundär Variante 2b empfohlen.
BLS AG	Ja		x			
Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental	Ja		x			
Buchsee-Landorfleist	Nein	Betrifft Linie 29- Die Linie 29 ist unbedingt bis zum Betriebsschluss zu verlängern. Wir sind der Meinung, dass sobald wie möglich auch am Abend der 15 Minuten-Takt eingeführt werden muss. Die Linie 29 muss so abgestimmt sein, dass sowohl in der Weiermatt (Linie 17) als auch in Niederwangen (Linie 29/S-Bahn) ein Umsteigen ohne lange Wartezeiten möglich ist.	x			- Eine Verdichtung zum 15'-Takt ist bei entsprechender Nachfrage möglich und wird bei Bedarf im Rahmen der Arbeiten zum Regionalen Angebotskonzept ÖV (wird alle vier Jahre erarbeitet) geprüft. - Die gewünschten Anschlüsse auf die Linie 17 und in Niederwangen werden im vorliegenden Angebotskonzept berücksichtigt.
IGöV	Ja		x			
SP Köniz	Eher Ja	Die Linie 29 ist unbedingt auch bis Betriebsschluss zu führen. Dass in einem ersten Schritt die Strecke Weiermatt - Ried - Niederwangen umgesetzt werden soll, können wir nachvollziehen. Wir sind jedoch der Meinung, dass mittelfristig auch am Abend der 15 Minuten-Takt eingeführt werden muss. Die Linie 29 muss so abgestimmt sein, dass sowohl in der Weiermatt (Linie 17 / Linie 29), als auch in Niederwangen (Linie 29 / S-Bahn), ein Umsteigen ohne lange Wartezeiten garantiert ist. Ein Nachtbus-Angebot ins Ried fehlt im Konzept (seit 1.1.2022 sind die Nachtlinien Teil des Grundangebots).	x			- Eine Verdichtung zum 15'-Takt ist bei entsprechender Nachfrage möglich und wird bei Bedarf im Rahmen der Arbeiten zum Regionalen Angebotskonzept ÖV (wird alle vier Jahre erarbeitet) geprüft. - Die gewünschten Anschlüsse auf die Linie 17 und in Niederwangen werden im vorliegenden Angebotskonzept berücksichtigt. - Das Nachtbus-Angebot wird separat geplant und ist nicht Teil der vorliegenden Studie.
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Nein	Wir tendieren dazu, aus den erwähnten Überlegungen zur Wichtigkeit der Anschlussbeziehung mit der S6 in Köniz der Variante 2b den Vorzug zu geben. Das Argument der Merkbarkeit ist in Zeiten von Echtzeit-Fahrplanapps aus unserer Sicht eher von geringer Relevanz. Allerdings würde sich mit der zusätzlichen Haltestelle in Ried das Problem des ausgereizten Systems verstärken. Dies liesse sich aber vermeiden, indem zum Beispiel die Haltestelle Leen in den Randzeiten nicht bedient würde.		x		Aufgrund der Mitwirkungseingaben wird neu prioritär Variante 3 und sekundär Variante 2b empfohlen.
Wabern-Leist	Nein	Das Fazit auf S. 51 "in einer ersten Phase ist ein Randangebot Niederwangen – Köniz Weiermatt vorzusehen" erscheint uns zu kleinräumig gedacht – eine differenzierte Ausdehnung der L29-Bedienungszeiten abends auf der ganzen Strecke (bis Kleinwabern) käme dem Austausch zwischen den diversen Ortsteilen der Gemeinde sehr zugute und verursacht, übers Ganze betrachtet, nur sehr marginale Mehrkosten.		x		Aufgrund der Mitwirkungseingaben wird neu prioritär Variante 3 und sekundär Variante 2b empfohlen.
Privatperson Gmd. Köniz	Eher Ja		x			
Privatperson Gmd. Köniz	Ja		x			

<b>Eingabe von</b>	<b>Rückmeldung</b> (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	<b>Anmerkung Massnahmen</b>	<b>Kenntnisnahme</b>	<b>berücksichtigt</b>	<b>nicht berücksichtigt</b>	<b>Antwort</b>
Privatperson Gmd. Köniz	Nein	Betrifft Linie 29- Die Linie 29 ist unbedingt bis zum Betriebsschluss zu verlängern. Ich bin der Meinung, dass sobald wie möglich auch am Abend der 15 Minuten-Takt eingeführt werden muss. Die Linie 29 muss so abgestimmt sein dass sowohl in der Weiermatt (Linie 17) als auch in Niederwangen (Linie 29/S-Bahn) ein Umsteigen ohne lange Wartezeiten möglich ist.	x			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine Verdichtung zum 15'-Takt ist bei entsprechender Nachfrage möglich und wird bei Bedarf im Rahmen der Arbeiten zum Regionalen Angebotskonzept ÖV (wird alle vier Jahre erarbeitet) geprüft.</li> <li>- Die gewünschten Anschlüsse auf die Linie 17 und in Niederwangen werden im vorliegenden Angebotskonzept berücksichtigt.</li> </ul>

## 5.1.11 Weitere Bemerkungen

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Köniz	Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass durch die Wahl der Anschlussprioritäten in Niederwangen an den übrigen Verknüpfungsbahnhöfen zufällige oder nur unattraktive Anschlüsse entstehen. Er attestiert dem Erarbeitungsteam, dass alle Varianten zur Optimierung der Anschlusssituation Köniz Bahnhof-Mösliweg noch einmal vertieft überprüft wurden. Dabei hat sich gezeigt, dass die bisherigen Aussagen zur Thematik korrekt waren und es im gewählten System keine Möglichkeit gibt, die heute anerkanntermassen unbefriedigende Anschlusssituation Köniz Bahnhof-Mösliweg zu verbessern.	x			Die Anschlusspriorisierung der Linie 29 wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben erneut überprüft und neu von Mo-Sa während dem Betrieb im 15'-Takt auf die S1 anstelle S2 ausgerichtet. Daraus ergeben sich auch bessere Anschlüsse in Köniz von/zur S6.
Stadt Bern	Der Gemeinderat weist darauf hin, dass die Anschlussbeziehungen der Linie 22 Richtung Brünnen/Westside mit Umsetzung des vorliegenden Angebotskonzepts mit minimal 14 Minuten Umsteigezeit (zur S2) weiterhin suboptimal sein werden. Deshalb spricht sich der Gemeinderat dafür aus, dass bei einer allenfalls nächsten Stufe der Kapazitätserhöhung die in der Studie (Seite 62) aufgeführte Option Einführung des 15-Minutentakts auf der Linie 22 der anderen Option (Verdichtung der Linie 29 auf einen 10- oder 7,5-Minutentakt) vorgezogen wird.	x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Bitte im Bericht an geeigneter Stelle ergänzen: Die Umsetzung des neuen Angebotskonzeptes muss in Abstimmung mit den Strassenprojekten Seftigenstrasse erfolgen (Tram Kleinwabern, Sanierung Zentrum Wabern, Neugestaltung Morillon-Sandrain). Aus Sicht TBA, Fachstelle Verkehrsmanagement, ergeben sich jedoch folgende Anschlussfragen in Zusammenhang mit dem "VM Köniz" und "VM SEFT" in Hinblick auf den weiteren Planungsverlauf: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Was haben die Empfehlungen der neuen Linienwahl für mögliche Auswirkungen auf die VM Köniz und VM SEFT?</li> <li>• Was für Massnahmen sind an den lokalen wie auch übergeordneten VM-Elementen vorzusehen?</li> <li>• Kann im Hinblick auf allenfalls geändertes (grösseres) Rollmaterial bereits eine Aussage zu möglichen Anpassungen an den Fahrgeometrien der genutzten Infrastruktur gemacht werden?</li> </ul> Uns ist bewusst, dass diese Fragen erst im weiteren Planungsverlauf abschliessend beantwortet werden können, wir bitten dahingehend jedoch darum, die TBA-Fachstelle Verkehrsmanagement rechtzeitig einzubeziehen.		x		Der Bericht wird entsprechend ergänzt.
BERNMOBIL	Der Einsatz von Standardbussen auf den Linien 22 und 29 wird begrüsst. Die Umstellung sollte auf den Zeitraum 2025/2026 passieren, da dann eine Ersatzbeschaffung der heute auf den Linien 22/29 eingesetzten Midibussen geplant ist. Die Strasseninfrastruktur beim Stöckli ist auf diesen Zeitpunkt hin anzupassen, damit Standardbusse im Linienbetrieb wenden können.		x		Das Kapitel 7.3 wird entsprechend präzisiert.
BLS AG	Insgesamt ist es eine vollständige und stimmige Analyse und Ableitung.	x			
Arbeitsgruppe für Planungsfragen im Wangental	Das vorgestellte Konzept zeigt mögliche Optimierungen auf, die wohl im Rahmen der aktuellen finanziellen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen möglich sind. Dies kann für uns aber nur eine kurzfristige Lösung sein, denn die grundsätzlichen Probleme des ÖV im Wangental/Köniz/Wabern werden damit leider nicht wirklich gelöst! Wir würden uns wünschen, dass die Regionalkonferenz mehr Druck auf SBB/BLS macht, damit der 1/4-Stunden Takt im Wangental in den nächsten Jahren eingeführt wird und es nicht noch 10-15 Jahre dauert. Der 1/4-Takt der S-Bahn im Wangental ist für uns zwingend und würde endlich auch eine viel grössere Flexibilität auf dem Korridor der Linien 22+29 ermöglichen. Wir sind auch nicht ganz einverstanden mit den Grundlagen der Nachfrage im Kapitel 2.3.3. Ein ÖV-Anteil von 25% ist zu gering, er müsste auf mindestens 40% erhöht werden, da ansonsten der Verkehr auf dem Strassennetz gar nicht mehr bewältigt werden kann. Dies würde dann wohl einen 10-Minuten Grundtakt in den HVZ bedingen.	x			-Die Umsetzung des 1/4-Taktes kann aufgrund der Baustellen rund um den Knoten Bern leider nicht beschleunigt werden. - Es wird davon ausgegangen, dass der ÖV-Anteil an Wegen durchaus grösser ausfallen könnte. Allerdings wurde angenommen, dass ein Teil aus dem Entwicklungsgebiet zu Fuss resp. mit dem Velo zum Bahnhof Niederwangen geht und diese nicht den Bus erschliessen.
Grüne Köniz	Bezüglich Grunderschliessung Ried ist für uns nicht nachvollziehbar, weshalb die geplante Haltestelle Schulhaus / Sportanlage Ried nicht vorgesehen ist. Es erscheint uns zwingend, dass diese Haltestelle sowohl von der L22 wie L29 bedient wird, insbesondere für die Nutzung der Sportanlagen und die Vereinsmitglieder ist dies zwingend, bzw wäre die L29 zu gewissen Zeiten ungenügend bzw total überlastet. Im gleichen Zug ist der Bedarf und das Potential der Haltestelle Leen zu prüfen bzw könnte diese versetzt werden. Wir begrüssen grundsätzlich die Idee der Kapazitätserhöhung auf den beiden Linien, haben bezüglich Einsatz von Standardbussen auf den teilweise sehr engen Quartierstrassen (v.a. Liebefeld und Wabern), welche zu Stosszeiten stark von laufenden oder radelnden Schulkindern frequentiert sind, gewisse Bedenken. Sollte der Einsatz von grösseren / breiteren Fahrzeugen unumgänglich sein, hat die Gemeinde kompensatorisch für mehr Verkehrssicherheit zu sorgen, u.a. durch Aufhebung von Parkplätzen auf der Strasse (blaue und weisse Zone), Tempobeschränkungen, Durchfahrtsbeschränkungen etc.		x		- Die von der Gemeinde geplante Haltestellenverschiebung wird im Bericht aufgenommen. - Standardbusse sind etwas länger, aber gleich breit. Bei einer Umstellung des Rollmaterials ist kaum von einem Einfluss auf die Verkehrssicherheit auszugehen.
VCS Regionalgruppe Bern	Die Umläufe und Anschlussbeziehungen müssen mit der geplanten zusätzlichen Haltestelle im Ried kompatibel sein. Die Zweckmässigkeit der Linienführungen im Bereich Bahnhof Wabern / Dorfstrasse / Kirchstrasse liesse sich anhand der Resultate der erwähnten Vorstudie «Beschleunigungsmassnahmen L 22 & 29 im Perimeter Dorf-/Kirchstrasse» besser beurteilen.	x			Die Vorstudie wird von der Gemeinde Köniz auf Anfrage zur Verfügung gestellt.
Wabern-Leist	vgl. separates Schreiben des Wabern-Leist.	x			Wir danken für die sehr detaillierte Stellungnahme. Die Beantwortung der Punkte erfolgte im Rahmen der Beantwortung der Stellungnahmen zu den einzelnen Fragen und die Eingabe wird auch im Bericht berücksichtigt.

Privatperson Gmd. Köniz	Bus 22/29 sind von Montag -Sonntag bis 22.16 die einzige Lifeline für die Bewohner und VULNERABLEN des sehr steilen Mösli/Buchseequartiers, Perimeter Gehdistanz Haltestelle Mösliweg 350 m , Endstation Weiermatt 600 m, BH Köniz 800 m, Umsteigezeiten am BeHig konformen BH Köniz und Weiermatt von abends und sonntags bis 25 Minuten, sind als öV Infrastruktur für das in einer städtischen Agglomeration/ Kernzone von Köniz liegende steile Mösli/ Buchseequartier eine Zumutung. Damit der öV klappt u.a Umstieg MIV sind gemäss aller Verkehrsexperten, Frequenzen und Umsteigeintervalle von 5- 10 Minuten zwingend erforderlich.	x		Die Anschlusspriorisierung der Linie 29 wurde aufgrund der Mitwirkungseingaben erneut überprüft und neu von Mo-Sa während dem Betrieb im 15'-Takt auf die S1 anstelle S2 ausgerichtet. Daraus ergeben sich auch bessere Anschlüsse in Köniz von/zur S6.
Privatperson Gmd. Köniz	Die Linie 22 sollte zukünftig auch im Bereich Ried (Kreisel Landorfstrasse/Papillonallee) halten: Damit erhalten die zukünftigen Ried-Bewohnerinnen Zugang zur schnelleren Linie 22 und das Gebiet (inkl. beispielsweise Schule und entstehendes Einkaufszentrum) wird auch besser zugänglich für Personen aus dem restlichen Gemeindegebiet (z.B. Gebiet Juch in Niederwangen oder Gebiet rund um Liebefeldpark). Falls die Fahrzeiten diesen zusätzlichen Halt nicht gestatten, könnte dafür auf die Haltestelle Leen und allenfalls auch Landorf verzichtet werden (vorausgesetzt diese werden weiterhin durch die Linie 29 bedient).		x	Eine entsprechende Haltestelle ist von der Gemeinde bereits geplant und wird im Bericht aufgenommen.

## 5.2 Fragen Buslinie 340

## 5.2.1 «Sind Sie mit dem funktionalen Zielbild einverstanden?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Wald	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Ja		x			
BLS AG	Ja		x			
PostAuto Gebiet Mitte	Ja		x			
Buchsee-Landorfleist	Ja		x			
Grüne Kehrsatz	Nein	Die Abbildung 38 (Anschlussprioritären L340) verkennt, dass der Anschluss an die Tramlinie 9 schon heute grössere Bedeutung hat als der Bahnanschluss in Kehrsatz von/nach Bern und insofern unbedingt auch in die 1. Prioritätsstufe gehört. Auch gilt zu beachten, dass eine Führung der L340 bis Niedermuhlern vom Nachfragepotenzial her nur gerechtfertigt ist, wenn optimale Anschlüsse auf die L631 von/nach Riggisberg bestehen – daher müsste auch hier 1. Anschlusspriorität gelten, obwohl das Umsteigepotenzial deutlich geringer ist als am Bahnhof Kehrsatz und in Wabern. Die Abbildung 38 suggeriert, dass die Einkürzung der L340 eine Vorgabe darstellt, diese Einkürzung uE jedoch nicht sinnvoll.			x	Die hohe Bedeutung des Trams für die Linie 340 wird geteilt. Aufgrund der sehr hohen Taktdichte der Tramlinie werden gute Anschlüsse entstehen, ohne dass der Fahrplan der L340 darauf ausgelegt werden muss. Es können zwangsläufig nicht alle Anschlüsse in die höchste Priorität eingestuft werden. Die Einkürzung stellt keine Vorgabe dar. Das Linienende wurde in Kapitel 6.1 untersucht.
Grüne Köniz	Ja		x			
IGöV	Ja		x			
SP Köniz	Ja		x			
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Nein	Es bleibt vage, welche Relevanz die direkte Anbindung an das Zentrum von Wabern für das Gebiet Südlich von Kleinwabern hat.	x			
Wabern-Leist	Nein	Das Fazit auf S. 53 des Berichts "Die Regelkurse der Linie 340 sind bis zur neuen ÖV-Drehscheibe Kleinwabern zu führen" können wir nicht stützen, da eine Beibehaltung der Linienführung bis Wabern Zentrum weit mehr Vor- als Nachteile aufweist.	x			Im Zielbild ist diese Aussage nicht enthalten. In Kapitel 6.1 ist die Argumentation zum Linienendpunkt Wabern zusammengestellt.

## 5.2.2 «Sind Sie mit den Anschlussprioritäten einverstanden?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Wald	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Ja		x			
BLS AG	Ja		x			
PostAuto Gebiet Mitte	Ja		x			
Grüne Kehrsatz	Nein	Nein, die Anschlusspriorität muss auch das Zentrum Wabern beinhalten. Das Quartier Hängelen in Kehrsatz ist sehr dicht bewohnt und die Buslinie 340 ist der einzige direkte öV-Anschluss. Die Bevölkerung der Hängelen favorisiert die diversen Einkaufsmöglichkeiten im Zentrum in Wabern, Es drängt sich auf, die Linie 340 nicht zu verkürzen.			x	Die hohe Bedeutung des Trams für die Linie 340 wird geteilt. Aufgrund der sehr hohen Taktdichte der Tramlinie werden gute Anschlüsse entstehen, ohne dass der Fahrplan der L340 darauf ausgelegt werden muss. Es können zwangsläufig nicht alle Anschlüsse in die höchste Priorität eingestuft werden. Die Einkürzung stellt keine Vorgabe dar. Das Linienende wurde in Kapitel 6.1 untersucht.
Grüne Köniz	Eher Nein	Gemäss den Zahlen ist die höchste Priorität nicht beim Anschluss Bahnhof Kehrsatz, sondern bei Wabern Zentrum.			x	Die hohe Bedeutung des Trams für die Linie 340 wird geteilt. Aufgrund der sehr hohen Taktdichte der Tramlinie werden gute Anschlüsse entstehen, ohne dass der Fahrplan der L340 darauf ausgelegt werden muss. Es können zwangsläufig nicht alle Anschlüsse in die höchste Priorität eingestuft werden.
IGöV	Eher Ja	Solange der öV-Knoten Kleinwabern nicht ans Bahnnetz angeschlossen ist, stimmen wir diesen Prioritäten zu. Wird der öV-Knoten Kleinwabern entsprechend attraktiv ausgebaut könnten sich die Prioritäten dorthin verschieben.	x			
SP Köniz	Ja		x			
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Ja	Der Anschlussbeziehung mit der Linie 9 ist die 1. Priorität beizumessen.			x	Die hohe Bedeutung des Trams für die Linie 340 wird geteilt. Aufgrund der sehr hohen Taktdichte der Tramlinie werden gute Anschlüsse entstehen, ohne dass der Fahrplan der L340 darauf ausgelegt werden muss. Es können zwangsläufig nicht alle Anschlüsse in die höchste Priorität eingestuft werden.
Wabern-Leist	Nein	Die Abbildung 38 (Anschlussprioritäten L340) verkennt, dass der Anschluss an die Tramlinie 9 schon heute grössere Bedeutung hat als der Bahnanschluss in Kehrsatz von/nach Bern und insofern unbedingt auch in die 1. Prioritätsstufe gehört. Auch gilt zu beachten, dass eine Führung der L340 bis Niedermuhlern vom Nachfragepotenzial her nur gerechtfertigt ist, wenn optimale Anschlüsse auf die L631 von/nach Riggisberg bestehen – daher müsste auch hier 1. Anschlusspriorität gelten, obwohl das Umsteigepotenzial deutlich geringer ist als am Bahnhof Kehrsatz und in Wabern. Die Abbildung 38 suggeriert, dass die Einkürzung der L340 eine Vorgabe darstellt – dies ist u.E. methodisch unzulässig und, wie bereits erwähnt, aus Kundensicht alles andere als sinnvoll.			x	Die hohe Bedeutung des Trams für die Linie 340 wird geteilt. Aufgrund der sehr hohen Taktdichte der Tramlinie werden gute Anschlüsse entstehen, ohne dass der Fahrplan der L340 darauf ausgelegt werden muss. Es können zwangsläufig nicht alle Anschlüsse in die höchste Priorität eingestuft werden. Die Einkürzung stellt keine Vorgabe dar. Die Varianten zum Linienende wurde in Kapitel 6.1 des Fachberichtes untersucht.

## 5.2.3 «Fehlt Ihres Erachtens eine Variante/ein Aspekt in der Untersuchung?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Kehrsatz	Nein		x			
Gemeinde Wald	Nein		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Nein		x			
BLS AG	Nein		x			
PostAuto Gebiet Mitte	Nein	PostAuto war in der Begleitgruppe vertreten und konnte die aus PA-Sicht prüfungswerten Varianten einbringen.	x			
Buchsee-Landorfleist	Ja	Wir sind mit den vorgeschlagenen Varianten einverstanden,	x			
Grüne Kehrsatz	Ja	Situation des Quartiers Hängelen. Zu Stosszeiten ist die Buslinie 340 sehr ausgelastet. Ein Viertel-Stunden-Takt zu Stosszeiten muss geprüft werden.	x			Ein 15-Min.-Takt bis zwischen Kleinwabern und Kühlewil, Heim (zu Spitzenzeiten) wurde untersucht (vgl. Variantenstudium im Fachbericht).
Grüne Köniz	Nein		x			
IGöV	Nein		x			
SP Köniz	Ja		x			
VCS Regionalgruppe Bern	Ja	Offenbar wurde nicht erhoben, welche Bedeutung die Nutzenden der Linie einer direkten Anbindung an das Zentrum von Wabern mit seinen zahlreichen Dienstleistungen beimessen.	x			Das Linienende wurde in Kapitel 6.1 des Fachberichtes untersucht. Mit dem neuen Fahrplan wird das Umsteigen auf die S-Bahn attraktiver als heute, darum ist es angebracht, dass die Linie 340 bis nach Kleinwabern eingekürzt wird.
Wabern-Leist	Ja	Beibehalten der Linienführung bis Wabern Zentrum Auch andere Alternativen wie Verlängerung Bus 22 (Tangentiale) bis Kehrsatz und Einkürzung 340 bis Kehrsatz oder der Zusammenschluss 22/340 sind zumindest zu prüfen.			x	Eine Verlängerung der Linie 22 Richtung Kehrsatz wurde aufgrund ihrer Funktion nicht weiter untersucht. Eine Verknüpfung mit der Linie 340 wäre aufgrund der Linienlänge, der unterschiedlichen zeitlichen Verfügbarkeit sowie der betrieblichen und angebotstechnischen Auswirkungen schwierig.

## 5.2.4 «Sind Sie damit einverstanden, dass die Buslinie 340 künftig bis nach Kleinwabern geführt wird?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Wald	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Ja		x			
BLS AG	Ja		x			
PostAuto Gebiet Mitte	Ja		x			
Buchsee-Landorfleist	Ja		x			
Grüne Kehrsatz	Nein	Eine Einkürzung der Postautolinie ist aus Kundensicht ausschliesslich nachteilig und würde deshalb zweifellos zu einer Abnahme der Fahrgastzahlen führen, da sie folgende zwei wesentliche Nachteile gegenüber dem heutigen Angebot zur Folge hätte: • Mehrere Minuten längere Reisezeit für alle Fahrgäste Längenberg / Kehrsatz <-> Wabern / Tramlinie 9 (im Vergleich zur heutigen Konstellation) • Umsteigezwang für alle Reisende Längenberg / Kehrsatz <-> Wabern Zentrum (im Vergleich zur heutigen Direktverbindung)	x			Das Linienende wurde in Kapitel 6.1 des Fachberichtes untersucht. Mit dem neuen Fahrplan wird das Umsteigen auf die S-Bahn attraktiver als heute, darum ist es angebracht, dass die Linie 340 bis nach Kleinwabern eingekürzt wird.
Grüne Köniz	Eher Nein	Gemäss unserer Einschätzung und Informationen wäre vertieft zu prüfen, ob es bedarfsgerecht ist, die Linie nur noch bis Kleinwabern und nicht mehr bis Wabern Eichholz / Zentrum zu führen.			x	Das Linienende wurde in Kapitel 6.1 des Fachberichtes untersucht. Mit dem neuen Fahrplan wird das Umsteigen auf die S-Bahn attraktiver als heute, darum ist es angebracht, dass die Linie 340 bis nach Kleinwabern eingekürzt wird.
IGöV	Ja		x			
SP Köniz	Ja		x			
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Ja	Bevor die Linie nordseitig gekürzt wird, soll Klarheit über die Bedürfnisse der Nutzenden bzgl. der Verbindung ins Zentrum von Wabern geschaffen werden. Allenfalls ist von einer Verkürzung der Linie abzusehen.			x	Das Linienende wurde in Kapitel 6.1 des Fachberichtes untersucht. Mit dem neuen Fahrplan wird das Umsteigen auf die S-Bahn attraktiver als heute, darum ist es angebracht, dass die Linie 340 bis nach Kleinwabern eingekürzt wird.
Wabern-Leist	Nein	Solange die Linieneinkürzung nicht als Vorgabe betrachtet wird, erscheint die Folgerung im Bericht auf S. 52 "Es zeigte sich deutlich, dass die Regelkurse der L340 künftig bis zur neuen ÖV-Drehscheibe Kleinwabern geführt werden sollen" höchst fragwürdig; denn die Aussage "Mit einer Weiterführung in Richtung Wabern liesse sich die Anschlusssituation in Kehrsatz auf die Bahn nicht verbessern", ist u.E. falsch (s. Abb. 3) – vielmehr erscheint eine Einkürzung der Postautolinie aus Kundensicht ausschliesslich nachteilig und würde deshalb zweifellos zu einer Abnahme der Fahrgastzahlen führen, da sie folgende zwei wesentliche Nachteile gegenüber dem heutigen Angebot zur Folge hätte: • Mehrere Minuten längere Reisezeit für alle Fahrgäste Längenberg / Kehrsatz <-> Wabern / Tramlinie 9 (im Vergleich zur heutigen Konstellation) • Umsteigezwang für alle Reisende Längenberg / Kehrsatz <-> Wabern Zentrum (im Vergleich zur heutigen Direktverbindung)			x	Ein ähnlicher Ansatz wurde im Rahmen des Konzepts untersucht, aber verworfen. Der vorgeschlagene Fahrplan wird als nicht fahrbar eingestuft. Durch die neue Führung beim Bahnhof Kehrsatz und die Anbindung der ÖV-Drehscheibe Kleinwabern können die heutigen Fahrzeiten nicht aufrecht gehalten werden. In Kombination mit den minimalen Anschlusszeiten (Kehrsatz und Niedermuhlern) und den kurzen Standzeit in Niedermuhlern werden Verspätungen und Anschlussbrüche oder ein zusätzlicher Fahrzeugeinsatz die Folge sein. Eine minimale Änderung im Bahnangebot gegenüber dem heutigen Fahrplan könnte den Bedarf nach einem zusätzlichen Fahrzeugeinsatz verstärken.

5.2.5 «Fahrplantechnisch soll künftig der Umstieg zur S-Bahn in Kehrsatz gegenüber dem Umstieg zur Linie 631 in Niedermuhlern priorisiert werden. Sind Sie damit einverstanden?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Wald	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Ja		x			
BLS AG	Ja		x			
PostAuto Gebiet Mitte	Ja		x			
Grüne Kehrsatz	Ja		x			
IGöV	Ja		x			
SP Köniz	Ja		x			
VCS Regionalgruppe Bern	Ja		x			
Wabern-Leist	Nein	Eine Linienführung nach Niedermuhlern macht nur Sinn, wenn dort Anschluss auf weiterführende Linien besteht. Der Ziel- und Quellverkehr in Niedermuhlern rechtfertigt keine Buslinien.	x			Die Buslinie 340 übernimmt Grunderschliessungsfunktion für Niedermuhlern. Anschlüsse in Niedermuhlern werden soweit möglich angeboten, aber nicht mehr priorisiert. Neben dem Potenzial ist für die Linienführung auch die Infrastruktur (Wendanlage/Standzeiten) zu berücksichtigen.

## 5.2.6 «Sind Sie damit einverstanden, dass die Verstärkerkurse in der Hauptverkehrszeit weiterhin über den gesamten Linienverlauf geführt werden?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Kehrsatz	Ja		x			
Gemeinde Wald	Ja	Die Schaffung einer neuen Wende-/Halteinfrastruktur in Zimmerwald wäre weder aus baulicher noch finanzieller Sicht sinnvoll und denkbar. Die Sicherstellung einer Erschliessung des Längenbergs über beide Seiten (Köniz / Kehrsatz) ist wichtig. Die Beibehaltung der Verstärkerkurse über den gesamten Linienverlauf ist unbedingt zu favorisieren.	x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Ja		x			
BLS AG	Ja		x			
PostAuto Gebiet Mitte	Ja		x			
Grüne Kehrsatz	Eher Ja		x			
IGöV	Ja		x			
SP Köniz	Ja		x			
VCS Regionalgruppe Bern	Ja		x			
Wabern-Leist	Nein	Die Abbildung 27 macht die drei völlig unterschiedlichen Abschnitte der Postautolinie 340 deutlich: Wabern – Kehrsatz Tannacker mit werktags >750 Fahrgästen (Ø >15 P/Kurs); Kehrsatz Tannacker – Zimmerwald Post mit 250-400 P/Werntag (Ø 5-8 P/K); Zimmerwald Post – Niedermuhlern mit <150 P/Werntag (Ø <3 P/K). In diesem Licht erscheint es legitim, die heute über alle drei Abschnitte identische Kursanzahl zu hinterfragen, zumal die HVZ-Verstärkerkurse in Niedermuhlern keinen Anschluss auf die Linie 631 bieten.	x			Anschlüsse in Niedermuhlern werden soweit möglich angeboten, aber nicht mehr priorisiert. Neben dem Potenzial ist für die Linienführung auch die Infrastruktur (Wendanlage/Standzeiten) zu berücksichtigen.

## 5.2.7 Haben Sie weitere Bemerkungen betreffend der Linie 340?

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Gemeinde Kehrsatz	Für Kehrsatz ist eine optimale Verknüpfung mit der Bahn einer der wichtigsten Punkte. In Zukunft wird der Schülerverkehr nach Kehrsatz noch zunehmen.	x			
Grüne Kehrsatz	Die Einkürzung der Linie 340 muss verhindert werden. Zudem sind die Verstärkerkurse Kühlewil - Wabern zu Stosszeiten viertelstündlich zu führen und bis zum Zentrum Wabern zu führen.			x	Siehe Beantwortung der Stellungnahme bei vorherigen Fragen.
IGöV	Mit den vorgeschlagenen zusätzlichen oder neu angelegten Haltestellen im Gebiet Kehrsatz übernimmt die Linie 340 eine längst gewünschte Ortschafterschliessungsfunktion.	x			
SP Köniz	Die SP Köniz unterstützt die vorgeschlagene Variante.	x			
Wabern-Leist	vgl. separates Schreiben des Wabern-Leist	x			Wir danken für die sehr detaillierte Stellungnahme. Die Beantwortung der Punkte erfolgte im Rahmen der Beantwortung der Stellungnahmen zu den einzelnen Fragen.