



# ÖV- Erschliessung des Inselareals Angebots- und Betriebskonzept Bus-Y

Auswertung der Mitwirkung



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 18.12.2025

## **Impressum**

### **Auftraggeber**

Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM)

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination Kanton Bern (AÖV)

### **Projektleitung**

Fabienne Nussbaum (RKBM) und Bettina Heiniger (AÖV Kanton Bern)

### **Begleitgruppe**

Fabienne Nussbaum, RKBM

Bettina Heiniger, AÖV Kanton Bern

Ueli Müller, Stadt Bern, Fachstelle ÖV (bis Mai 2025)

Tim Wettstein, Stadt Bern Verkehrsplanung

Andreas Remund, Gemeinde Wohlen

Sergio Rizzoli und Christoph Hofer, BERNMOBIL

Reto Staub und Ronald Graber, PostAuto

### **Auftragnehmer**

Matthias Lebküchner, Oliver Frei, Lukas Gafner, INFRAS

Joël Amstutz, B+S

Fabian Maillard, Furrer+Frey

INFRAS, Binzstrasse 23, 8045 Zürich Tel. +41 44 205 95 95 [info@infras.ch](mailto:info@infras.ch)



## Inhalt

<b>1</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
1.1	Ausgangslage	4
1.2	Mitwirkungsverfahren	4
1.3	Mitwirkende	4
<b>2</b>	<b>Ergebnis der Mitwirkung</b>	<b>6</b>
2.1	Verlängerung der Linie 12 zum Europaplatz	6
2.2	Wenden Verdichtungs- und Verstärkerkurse L12 Raum Bahnhof	6
2.3	Umfrageauswertung	6
<b>3</b>	<b>Stellungnahmen und Beantwortung</b>	<b>9</b>
3.1	Ist der Bericht aus Ihrer Sicht verständlich?	9
3.2	Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?	10
3.3	Sind Sie grundsätzlich mit dem vorgeschlagenen Angebotskonzept für die Linie 12 und der Umstellung auf Doppelgelenktrolleybusse einverstanden?	12
3.4	Sind Sie grundsätzlich mit dem vorgeschlagenen Angebotskonzept für die Linie 101 einverstanden?	16
3.5	Beantwortung der Textrückmeldungen zum Bericht	18

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage

Mit der Studie «ÖV-Erschliessung des Inselareals, Angebots- und Betriebskonzept Bus-Y» wird die in der kantonalen ZMB Insel empfohlene kurz- bis mittelfristige Bestvariante (Bus-Y) konkretisiert. Die Bestvariante aus der ZMB sieht vor die Linien 12 und 101, welche das Inselareal erschliessen, auf Doppelgelenkbusbetrieb umzustellen. Dazu haben der Kanton Bern (AÖV) und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) das entsprechende Angebots- und Betriebskonzept ausarbeiten lassen.

Sowohl die Linie 12 als auch die Linie 101 weisen heute extreme Spitzennachfragen am Morgen stadtauswärts und am Abend stadteinwärts auf. Trotz den dichten Takten sind auf beiden Linien zusätzliche Verstärkungskurse bereits heute nötig. Gemäss aktuellen Prognosen wird sich das Inselareal weiterentwickeln, was weitere Nachfragesteigerungen auf beiden Linien zur Folge haben wird. In den Prognosen für die nächsten 10 – 15 Jahre bestehen allerdings gewisse Unsicherheiten. Angesichts dieser Prognoseunsicherheiten wurden für die beiden Linien voneinander unabhängige Konzepte entwickelt, mit denen ausreichend Kapazitäten flexibel bereitgestellt werden können. So kann zeitlich und betrieblich gezielt auf die Entwicklungen reagiert werden.

### Bestvariante Linie 12

Für die Linie 12 empfiehlt die Studie die Umstellung auf Doppelgelenktrolleybusse und die Verknüpfung mit der heutigen Linie 11 Bern Bahnhof–Neufeld P&R. Die Linie soll zudem im Westen bis zum Europaplatz verlängert werden. In den Hauptverkehrszeiten ist eine Verdichtung im Abschnitt Holligen–Bern Bahnhof erforderlich. Für das Wenden der Verdichtungskurse im Raum Bahnhof wurden verschiedene Varianten untersucht, aber zum Zeitpunkt der Mitwirkung war noch keine Bestvariante eruiert.

### Bestvariante Linie 101

Für die Linie 101 zeigte sich, dass eine Umstellung auf Doppelgelenkbusse nicht zwingend notwendig ist. Um genügend Kapazitäten bereitzustellen, braucht es jedoch in den Hauptverkehrszeiten eine räumliche Verlängerung der Verdichtungskurse (5'-Takt neu bis Bethlehem Kirche statt nur bis Güterbahnhof). In der Spitzenviertelstunde sind zudem zusätzliche Verstärkerkurse nötig.

## 1.2 Mitwirkungsverfahren

Die öffentliche Mitwirkung zur ÖV-Erschliessung Inselareal Angebots- und Betriebskonzept Bus-Y fand vom 13. Mai bis zum 4. Juli 2025 statt. Gemeinden, Verbände, Vereine, Parteien sowie interessierte Privatpersonen waren eingeladen, eine Stellungnahme einzureichen. Die Mitwirkenden wurden eingeladen ihre Stellungnahmen im E-Mitwirkungstool des Kantons abzugeben.

Im September 2025 wurde zudem noch eine Vernehmlassung bei den Hochschulen (BFH, PH Bern und Universität Bern) sowie der Inselgruppe AG durchgeführt.

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

### 1.3 Mitwirkende

Insgesamt gingen 22 Stellungnahmen ein, darunter 3 von Privatpersonen.

Folgende Gemeinden, Ämter, Transportunternehmen, Parteien und Verbände haben eine Stellungnahme zur ÖV-Erschliessung Inselareal Angebots- und Betriebskonzept Bus-Y eingereicht.

#### Gemeinden

Bern und Wohlen

#### Ämter

Kanton Bern TBA

#### Transportunternehmen

Bernmobil, BLS, Postauto, RBS

**Parteien und Verbände**

Pro Bahn Schweiz, SPplus Wohlen, SP Holligen, ISGH Infrastruktur-Genossenschaft Holliger, VCS Sektion Bern, IGöV Bern, SP Stadt Bern, QM3

Inselgruppe, Universität Bern, PH Bern, Berner Fachhochschule BFH

**Privatpersonen**

2 Personen aus dem Stadtteil III Mattenhof-Weissenbühl und 1 Person aus der Gemeinde Wohlen

## 2 Ergebnis der Mitwirkung

Die Studie «ÖV-Erschliessung Inselareal, Angebots- und Betriebskonzept Bus-Y» stiess in der Mitwirkung insgesamt auf grosse Zustimmung. Die Notwendigkeit eines Ausbaus des ÖV zur Erschliessung des Inselareals wird breit anerkannt und es wird gefordert, dass die Umsetzung zügig vorangetrieben wird.

In den Kapiteln 2.1 und 2.2 werden jene Aspekte zusammengefasst, die mehrfach genannt wurden. Im Kapitel 2.3 findet sich eine Auswertung der Umfrage.

### 2.1 Verlängerung der Linie 12 zum Europaplatz

In mehreren Stellungnahmen wird die Verlängerung der Linie 12 bis zum Europaplatz ausdrücklich begrüsst und als zentraler Bestandteil des Gesamtkonzepts betrachtet. Nur durch diese Erweiterung könne das volle Potenzial der geplanten Massnahmen ausgeschöpft werden, heisst es zum Beispiel. Ein wesentlicher Vorteil bestehe darin, dass die Verlängerung eine spürbare Entlastung für den stark frequentierten Korridor zwischen dem Bahnhof Bern und dem Inselepark ermöglichen könne. Insbesondere dann, wenn möglichst viele Fahrgäste bereits an diesem ÖV-Knotenpunkt Europaplatz auf den Bus umsteigen würden, um zum Inselareal zu gelangen. Die Auftraggeber und die Begleitgruppe der vorliegenden Studie teilen diese Einschätzungen vollumfänglich.

Aus den Stellungnahmen geht ebenfalls klar hervor, dass eine zeitnahe Umsetzung gewünscht wird und prioritär zu behandeln sei. Es wird zudem angeregt, die vorzeitige Verlängerung zum Europaplatz zu prüfen, d.h. im heutigen Liniennetz, unabhängig vom Tram Bern-Ostermundigen (TBO). Die Verlängerung der heutigen Linie 12 zum Europaplatz würde nebst der Wendeanlage am Europaplatz auch die Befahrbarkeit der Freiburgstrasse West inkl. Knoten Freiburg-/Schlossstrasse mit Gelenkbussen sowie die Verfügbarkeit der für die Verlängerung notwendigen Fahrzeuge voraussetzen. Diese offenen Fragen sind rasch zu klären, sollte sich eine weitere Verzögerung von TBO abzeichnen.

Aufgrund dieser Rückmeldungen wird dieser Aspekt im Schlussbericht ausführlicher behandelt (vgl. Kap. 4.1.4 Schlussbericht).

Eine zusätzliche Haltestelle in der Freiburgstrasse zwischen Holligen und Europaplatz wird in der Mitwirkung ebenfalls mehrfach gefordert, im Bericht jedoch wurde sie nicht als zwingend notwendig im Hinblick auf die örtliche Erschliessung beurteilt. Der Schlussbericht wird deshalb dahingehend angepasst, dass eine zusätzliche Haltestelle in der Freiburgstrasse im weiteren Planungsschritt (Betriebs- und Gestaltungskonzept Freiburgstrasse) vorgesehen werden soll.

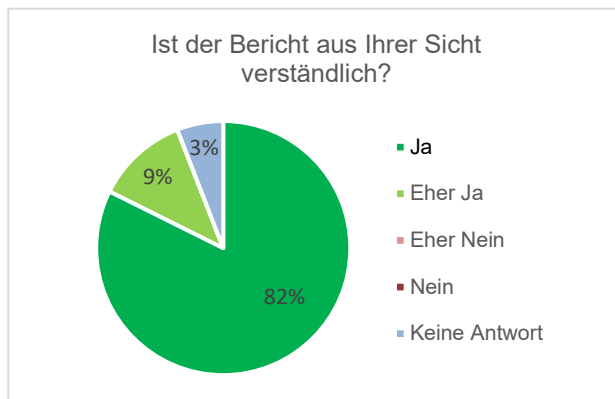
### 2.2 Wenden Verdichtungs- und Verstärkerkurse L12 Raum Bahnhof

Die Teilnehmenden der Mitwirkung bedauern, dass die Frage des Wendens im Bereich Bahnhof bislang offenbleibt. In den Stellungnahmen wird jedoch keine konkrete Variante ausdrücklich bevorzugt oder verworfen. Einzig ein Aspekt wird thematisiert: Es wird darauf hingewiesen, dass ein Wendemanöver beim Hotel Schweizerhof problematisch ist, da im Fall von geplantem oder ungeplantem Bahnersatzverkehr ebenfalls die Wendemöglichkeit vor dem Schweizerhof genutzt wird und das Wenden von weiteren Bussen zu Konfliktsituationen führt und die Leistungsfähigkeit des Knotens beeinträchtigt. Diese Problematik wurde von der Begleitgruppe erkannt und wird in der weiteren Planung entsprechend berücksichtigt.

Mit dem aktuellen Wissensstand ist die Variante «Genfergasse» die favorisierte Variante, insbesondere wenn es gelingt, in der Genfergasse einen Bus-Standplatz zu realisieren. Sollte dieser nicht umsetzbar sein, wäre die Untervariante mit Standplatz beim Bahnhof im Bereich der Haltekanten G/H in Betracht zu ziehen. Die Rückfallebene bilden die Varianten Heiliggeistkirche. Die noch ungeklärten Fragen zum Wenden der Verdichtungskurse werden im nächsten Planungsschritt geklärt.

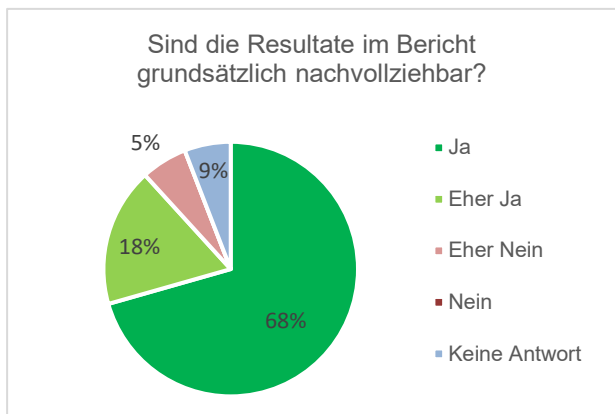
### 2.3 Umfrageauswertung

### Verständlichkeit Bericht



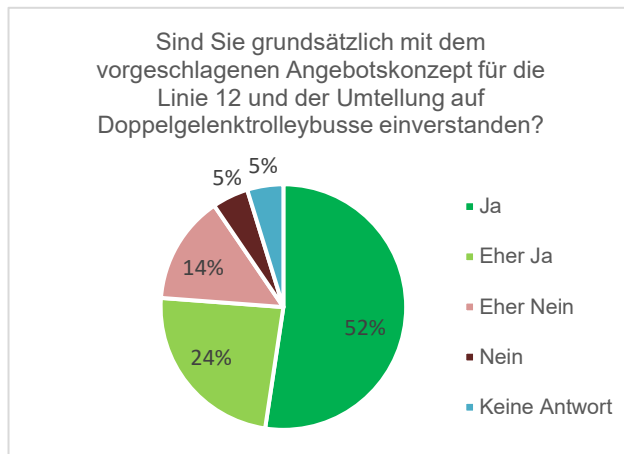
Die Einschätzungen zur Verständlichkeit des Berichts fallen positiv aus. Keine der Eingaben finden den Inhalt nicht verständlich. Es wird lediglich darauf hingewiesen, dass eine Abbildung schlecht lesbar ist und der Bericht sehr umfangreich ausgefallen ist.

### Nachvollziehbarkeit Resultate



Die Resultate werden in keiner Stellungnahme als nicht nachvollziehbar eingeschätzt. Eine Stellungnahme kritisiert, dass das Angebot der drei S-Bahnhaltestellen am Europaplatz und dessen Wirkung zu wenig vertieft angeschaut wurde.

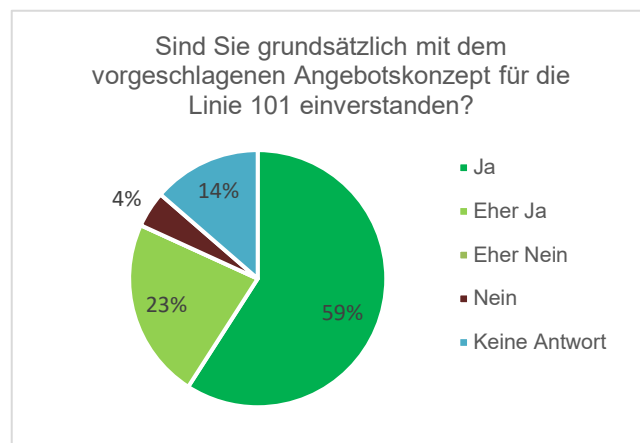
### Bestvariante Linie 12



Die Mehrheit der Mitwirkenden ist mit dem vorgeschlagenen Angebotskonzept für die Linie 12 und der Umstellung auf Doppelgelenktrolleybusse einverstanden.

Die Verlängerung der Linie bis zum Europa-platz wird ebenfalls begrüsst. Es wird mehrfach gefordert, dass die Verlängerung möglichst bald, unabhängig von der Umsetzung der konzeptionellen Änderungen bei der Linie 12, umgesetzt wird (siehe Kap. 2.1). Kritische Stellungnahmen erachten eigene Vorschläge als nicht genügend abgebildet

### Bestvariante Linie 101



Das vorgeschlagene Angebotskonzept für die Linie 101 wird grossmehrheitlich begrüsst.

### 3 Stellungnahmen und Beantwortung

#### 3.1 Ist der Bericht aus Ihrer Sicht verständlich?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Wohlen	Ja	-	x			
Bern	Ja		x			
SPplus Wohlen BE	Ja		x			
ProBahn Schweiz	Ja		x			
Privatperson Stadtteil Mattenhof	Ja		x			
Privatperson Stadtteil Mattenhof	Eher Ja	Sehr umfangreich	x			
BLS AG	Ja		x			
SP Holligen	Ja		x			
Postauto AG	Ja	Postauto wirkte in der Begleitgruppe bei der Erarbeitung des Angebots- und Betriebskonzepts mit.	x			
ISGH Infrastruktur-Genossenschaft Holligen	Ja		x			
Privatperson Gemeinde Wohlen	k. A.		x			
VCS Sektion Bern	Ja		x			
IGöV Bern	Ja		x			
Bernmobil	Ja		x			
SP Stadt Bern	Ja	Die Ausführungen sind nachvollziehbar und auch für Nicht-Verkehrsplaner:innen verständlich	x			
RBS	Ja		x			
Tiefbauamt Kanton Bern OIK II	k. A.	Die Abb. 19 Varianten für das Wenden der Verdichtungskurse im Raum Bahnhof, S. 49 ist aufgrund der überlagernden Signaturen nicht lesbar. Es wird ein zusammenfassendes Fazit zu der Bewertung der Wendevarianten vermisst (S. 48-55).	x			
QM3	Eher Ja	Die QM3 bedauert, dass viele Fragen offengeblieben sind (z. B. Wendemöglichkeiten Bahnhof, Wendemöglichkeiten Haltestelle Holligen, Wendemöglichkeiten Europaplatz).	x			Die angesprochenen offenen Fragen werden in weitergehenden Studien vertieft betrachtet.
Universität Bern	Ja		x			
PH Bern	Ja		x			
Berner Fachhochschule BFH	Ja		x			
Inselgruppe	Ja		x			

## 3.2 Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Wohlen	Ja		x			
Bern	Ja		x			
SPplus Wohlen BE	Ja		x			
ProBahn Schweiz	Eher Ja	Die Erschliessung bis zum Europaplatz sollte nach unserer Sicht in den kommenden Jahren bis 2028 erfolgen.	x			Die vorzeitige Verlängerung zum Europaplatz (vor TBO) wird geprüft. Da dafür u.a. beim Europaplatz eine Wendeanlage realisiert werden muss, ist eine Inbetriebnahme bis 2028 jedoch nicht realistisch.
Privatperson Stadtteil Mattenhof	Eher Ja		x			
Privatperson Stadtteil Mattenhof	Eher Nein		x			
BLS AG	Ja		x			
SP Holligen	Ja		x			
Postauto AG	Ja	PostAuto wirkte in der Begleitgruppe bei der Erarbeitung des Angebots- und Betriebskonzepts mit.	x			
ISGH Infrastruktur-Genossenschaft Holligen	Ja		x			
Privatperson Gemeinde Wohlen	k. A.		x			
VCS Sektion Bern	Ja		x			
IGöV Bern	Ja	<p>Das Angebot der drei S-Bahnhaltestellen Europaplatz und dessen Wirkung auf die Nachfrage des zukünftigen BFH-Campus Ausserholligen wird im Bericht eher rudimentär behandelt. Gemäss unserer Einschätzung werden diese Haltestellen aktuell wie folgt bedient:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Europaplatz "Tief": Stündlich je 2 Zugpaare der S3, S31 und S6 (1/4h-Takt plus 2 "eingeschobene" Ankünfte), total 6 Ankünfte</li> <li>- Europaplatz "Hoch": Stündlich je 2 Zugpaare der S1 und S2 (Ankünfte beider Linien kurz hintereinander, somit eher 1/2h-Takt mit doppelter Kapazität), total 4 Ankünfte</li> <li>- Europaplatz Nord: Stündlich je ein Zugpaar der S5 und S52 (1/2h-Takt, nach Wiedereinführung der S51 1/4h-Takt), momentan total 2 Ankünfte, nach Abschluss der Arbeiten im Knoten Bern 4 Ankünfte</li> </ul> <p>Somit fahren vom Europaplatz insgesamt 12, bzw. 14 Zugpaaren/Stunde in die meisten Sektoren des S-Bahnnetzes und können so einen erheblichen Teil der Campus-Nachfrage aufnehmen. Mit der Umsetzung der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern würde auch der 1/4h-Takt auf der S6 hinzukommen und der "saubere" 1/4h-Takt auf den Linien S1 und S2</p> <p>Diese Situation wird möglicherweise vom GVM unterschätzt und könnte bedeuten, dass das hier vorgelegte Angebotskonzept Bus-Y auch über 2040 hinaus eine genügende Kapazität zur Verfügung stellt.</p>	x			Die Einschätzung, dass die Situation vom GVM möglicherweise unterschätzt wird, teilen die Auftraggeber und Begleitgruppe der vorliegenden Studie. Die Entwicklung des Kapazitätsbedarfs wird beobachtet und das Angebot nur ausgebaut, wenn dies zwingend erforderlich wird.
Bernmobil	Ja		x			
SP Stadt Bern	Ja	Sowohl bei der Linie 12 (Bahnhof bis Insel) als auch auf der Linie 101 (Bahnhof bis Raum Weyermannshaus) bestehen bereits heute Kapazitätsengpässe. Der Handlungsbedarf ist gegeben.	x			
RBS	Ja		x			
Tiefbauamt Kanton Bern OIK II	k. A.		x			
QM3	Eher Ja	Es ist aus der Sicht der QM3 zu prüfen, ob eine Haltekante östlich des Holligerplatzes auf der Freiburgstrasse stadteinwärts platziert werden könnte, anstatt gegenüber der heutigen Haltestelle Holligen.	x			Eine Verlegung der Haltestelle Holligen östlich des Holligerplatzes auf der Freiburgstrasse ist im Vorprojekt zur Umsetzung zu prüfen.

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Universität Bern	Eher Ja	Es wird ausgeführt, dass im Zusammenhang mit der BehiG-Ertüchtigung der Haltekanten sogenannte „Ohnehin-Kosten“ in die Investitionen einbezogen wurden (Seite 75). Zur besseren Nachvollziehbarkeit wäre es klärend, diese „Ohnehin-Kosten“ zu quantifizieren, beispielsweise als prozentualer Anteil an der Gesamtinvestition.	x			Die (theoretischen) Kosten für die BehiG-Ertüchtigung ohne die konzeptionellen Änderungen wurden in der vorliegenden Studie nicht berechnet, weshalb auch keine prozentuale Angabe möglich ist.
PH Bern	Ja		x			
Berner Fachhochschule	Ja		x			
Inselgruppe	Ja		x			

## 3.3 Sind Sie grundsätzlich mit dem vorgeschlagenen Angebotskonzept für die Linie 12 und der Umstellung auf Doppelgelenktrolleybusse einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Wohlen	Ja		x			
Bern	Ja		x			
SPplus Wohlen BE	Ja		x			
ProBahn Schweiz	Ja		x			
Privatperson Stadtteil Mattenhof	Eher Nein	<p>Guten Tag</p> <p>Vielen Dank, dass Sie uns die Möglichkeit geben, unsere Meinung zu äussern. Wir halten die Verlängerung der Linie 12 in Richtung Europaplatz für eine gute Idee. Die Führung über die Freiburgstrasse erscheint uns jedoch aus mehreren Gründen nicht sinnvoll:</p> <p>1. Die Einwohner, die entlang des noch nicht bedienten Abschnitts wohnen, nutzen bereits die Tramlinien 7 und 8, die in engen Takt fahren und nicht überlastet sind.</p> <p>2. Die Strasse wurde als Velostrasse klassifiziert, und die Einführung des Busses auf dieser Achse könnte zu Problemen hinsichtlich der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses führen.</p> <p>3. Das Quartier ist bereits stark vom Lärm der Schlossstrasse betroffen. Die Immissionsgrenzwerte sind an mehreren Stellen überschritten.</p> <p>4. Die Einfahrt der Busse auf diese Achse von der Schlossstrasse und umgekehrt würde aufgrund des Einfahrtswinkels und der Verkehrsdichte zu zahlreichen Verkehrsproblemen führen.</p> <p>Unter Beibehaltung der Idee, diese Linie zu verlängern, halten wir eine Untervariante für sinnvoller, bei der die Busse nach der Holligen-Schleife (derzeitige Endhaltestelle) auf dem Warmbächliweg und dann auf der Bahnstrasse bis zu deren Ende auf die Schlossstrasse fahren. Diese Variante würde nämlich ein Quartier bedienen, das nicht an das Netz angebunden ist, das derzeit mit dem Bau neuer Wohnungen saniert wird und das derzeit nicht unter übermässigem Verkehrslärm leidet. Die Einwohner könnten so bequem den Knotenpunkt Europaplatz erreichen bzw. ohne Umsteigen ins Stadtzentrum gelangen. Auf der Rückfahrt könnte der Bus dann die Schlossstrasse nehmen, bevor er auf die Huberstrasse und zur Endhaltestelle Holligen zurückkehrt.</p>			x	<p>Im Rahmen des geplanten BGK der Stadt Bern für die Freiburgstrasse im Abschnitt Holligen - Einmündung Schlosstrasse ist die Machbarkeit/Verträglichkeit eines Doppelgelenkbusses zu prüfen. Sollte die Machbarkeit nicht gegeben sein, wäre eine alternative Linienführung via Huberstrasse - Schlossstrasse zu prüfen.</p> <p>Eine Linienführung via Warmbächliweg - Bahnstrasse stellt aus folgenden Gründen keine zweckmässige Alternative dar:</p> <p>- längere, langsamere Linienführung</p> <p>- die Quartiere entlang Warmbächliweg/Bahnstrasse sind bereits über bestehende Haltestellen bzw. mit Haltestelle in der Freiburgstrasse West ausreichend erschlossen</p> <p>- die Quartierverträglichkeit mit DGB ist nicht besser als in der Freiburgstrasse.</p> <p>Das Ziel einer attraktiven Anbindung des Inselareals an die Verkehrsdrehscheibe Europaplatz wäre mit dem Umweg ungenügend erfüllt.</p>
Privatperson Stadtteil Mattenhof	Nein		x			
BLS AG	Ja		x			
SP Holligen	Ja	<p>Ja, mit zwei Ergänzungen:</p> <p>- Zwischen Europaplatz und der heutigen Haltestelle Holligen sollte eine weitere Haltestelle vorgesehen werden.</p> <p>- Wir wünschen uns, dass geprüft wird, die Verlängerung der Linie 12 bereits vor 2030 und unabhängig vom Tram Ostermundigen zu planen, da es hierk eine klare Überlappung gibt und der Handlungsbedarf bei der Linie 12 gross genug ist</p>	x			<p>Eine zusätzliche Haltestelle in der Freiburgstrasse soll im Rahmen des zu erarbeitenden BGK's Freiburgstrasse geprüft werden, ein entsprechender Hinweis dazu wird im Schlussbericht aufgenommen.</p> <p>Die vorzeitige Verlängerung zum Europaplatz (vor TBO) wird geprüft.</p>
Postauto AG	Ja	PostAuto wirkte in der Begleitgruppe bei der Erarbeitung des Angebots- und Betriebskonzepts mit.	x			
ISGH Infrastruktur-Genossenschaft Holligen	Ja	<p>Die ISGH begrüsst im Namen der neuen Ueberbauung Holliger die Verlängerung der Buslinie 12 bis zum Europaplatz ausdrücklich. Ein optimales öV- Angebot mit passenden Verknüpfungen an den S-Bahn- Stationen bietet die Voraussetzung für das Funktionieren der autoarmen Ueberbauung Holliger mit aktuell 275 Wohnungen und Gewerberäumen.</p> <p>besten Dank</p> <p>mfG Jürg Sollberger, Präsident ISGH</p>	x			
Privatperson Gemeinde Wohlen	k. A.		x			

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
VCS Sektion Bern	Eher Ja	Grundsätzlich begrüssen wir das geplante Angebot. Kritisch sehen wir jedoch die hohe Komplexität mit den unterschiedlichen Takten/Durchbindungen auf unterschiedlichen Abschnitten der Linie in der Hauptverkehrszeit. Das kann sich negativ auf die Nutzerfreundlichkeit auswirken. Gerade für ortsunkundige Menschen kann es verwirrend sein, wenn mache Kurse am Bahnhof wenden, andere jedoch weiterfahren. Desgleichen bei der Haltestelle Holligen. Wir regen an, die Linienäste auf der ganzen Länge zu bedienen.	x			Die Bedienung über die gesamte Länge der Linienäste führt zu einem Überangebot, das mit hohen Kosten verbunden ist und in keinem angemessenen Verhältnis zum gebotenen Komfort steht.
IGöV Bern	Eher Ja	Bedauerlich findet die IGöV, dass für das für die Verdichtungskurse notwendige Wenden beim Bahnhof durch die Studie keine Bestvariante vorgelegt wird. Beim Variantenvergleich sollte zusätzlich ein Bewertungskriterium «Merkbarkeit für die Fahrgäste» eingeführt werden. Unter diesem Aspekt sind die Varianten Schulweg und negativ zu bewerten, die Verdichtungsline in diesen Varianten im Westen parallel zur Linie 12 und im Osten parallel zur Linie 20 verkehrt, was für die Fahrgäste schlecht verständlich ist. Auch könnte der Betrieb einer solchen Linie in Sondersituationen Probleme bereiten.  Weiter plädiert die IGöV für eine rasche Fertigstellung der laufenden Studie zur Wendeanlage am Europaplatz durch die Stadt Bern. Der Kapazitätsausbau der L12 kann seinen vollen Nutzen nur ausschöpfen, wenn die Linie bis zum Europaplatz verlängert wird und dadurch möglichst viele regionale Pendler/innen via diesen öV-Knoten zum Inselareal gelangen, womit auch der Stadtraum Bahnhof entlastet werden kann.  Angesichts der langen Projektierungs- und Realisierungszeiträume plädiert die IGöV dringend dafür, in beiden Fällen die Planungen mit hoher Priorität voranzutreiben, bzw. abzuschliessen und danach umgehend die Projektierung der erforderlichen Infrastrukturanpassungen an die Hand zu nehmen. Dies gilt insbesondere für die Variante Reitschule, welche eine Änderung des Projekts Verkehrsmassnahmen ZBB erfordern würde, welches bereits im Bewilligungsverfahren befindet.		x		Das Kriterium der Merkbarkeit für die Fahrgäste wird in der Bewertung aufgenommen und entsprechend im Bericht ergänzt.  Auftraggeber und Begleitgruppe der vorliegenden Studie teilen diese Einschätzungen. Die vorzeitige Verlängerung zum Europaplatz (vor TBO) wird geprüft.
Bernmobil	Ja	Wir begrüssen das vorgeschlagene Angebotskonzept und die Umstellung auf Doppelgelenktrolleybusse. Dabei halten wir fest, dass die Verlängerung des Astes Inselspital/Holligen bis Europaplatz ein zentraler Bestandteil des Konzeptes ist. Damit wird einerseits die „rückwärtige“ Erschliessung in der Gegenlastrichtung und damit die Entlastung des stärksten Querschnitts Hirschengraben - Inselpatz erreicht. Andererseits wird der Umsteigeknoten Europaplatz gestärkt. Zudem betonen wir, dass die auf Seite 66 des Schlussberichtes erwähnte Zwischenetappe zu vermeiden oder möglichst kurz zu halten ist, da die Wendezeiten der Verdichtungskurse beim Bahnhof Bern angeordnet werden müssten. Dies würde – wie beschrieben – wiederum die Trammersatzbetriebe mit am Bahnhof wendenden Bussen.		x		Auftraggeber und Begleitgruppe der vorliegenden Studie teilen diese Einschätzungen. Die vorzeitige Verlängerung zum Europaplatz (vor TBO) wird geprüft.
SP Stadt Bern	Ja	Die Weiterführung der Linie 12 von Holligen bis zum Europaplatz entspricht einer alten Forderung der SP. Ebenfalls haben wir früher schon vorgeschlagen, die Linie 11 mit der Linie 12, Teil Bahnhof-Insel zu verbinden. Für die Linie 11 fällt damit auch das "Wendemanöver" am Bahnhofsplatz weg. Folgender Aspekt ist für uns wichtig: bei der Planung und Ausführung der neuen Wendeschleife am Europaplatz ist darauf zu achten, dass andere Nutzungen des Platzes künftig weiterhin möglich bzw. nicht zu stark eingeschränkt werden. Zwei Bemerkungen möchten wir an dieser Stelle anbringen: - Durch die Verdichtung des Fahrplanes die Verkehrsbelastung im Raum Bahnhof/Bubenberplatz weiter zunehmen. Wir gehen davon aus, dass zwingend eine weitere Beschränkung des MIV notwendig wird. - Für den Raum Schosshalde ist mit einer Verschlechterung des Angebotes zu rechnen. Aus unserer Sicht sollte die neue Buslinie weiterhin durch die Achse Kramgasse/Gerechtigkeitgasse fahren und die untere Altstadt direkt erschliessen. Mehr Raum für zu Fuss gehende Personen muss durch einen Wegfall der Parkplätze erreicht werden.	x			Die Planung und Realisierung der Wendeschleife am Europaplatz erfolgt separat und unter der Federführung der Stadt. Eine Beschränkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist im Rahmen des Projekts ZBB bereits vorgesehen. Da die Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrsangebots in der Unteren Altstadt nicht Gegenstand der vorliegenden Studie ist, ist auch keine Anpassung der Linienführung in der unteren Altstadt vorgesehen.
RBS	Eher Nein	Unsere Stellungnahme bezieht sich einzig auf das Wendemanöver am Bahnhof Bern für die Verdichtungskurse in den Hauptverkehrszeiten. 1) Im Bericht wird auf S. 93 erwähnt, dass das Wendemanöver am Bahnhof die Flexibilität des Bahn- und Trammersatzverkehrs einschränkt. Nach unserer Beurteilung können Bahnersatzverkehr (geplant oder ungeplant) und die Wendemöglichkeit für den Bus-Y nicht gleichzeitig stattfinden. Das Wendemanöver des Ersatzverkehrs via Haltestelle Schweizerhof hat sich gut etabliert, alternative Lösungen würden zu längeren Fusswegen und einer schlechteren Auffindbarkeit der EV-Haltestellen führen, was aus unserer Sicht (aufgrund der grossen Fussgängerströme) nicht zielführend ist. 2) In den letzten Jahren hat der RBS einige Male (geplanten) Ersatzverkehr organisiert. Dieser hat in der Regel in den Ferienwochen stattgefunden, damit die hohen Fahrgastfrequenzen überhaupt abgewickelt werden können. Für das Wendemanöver musste jeweils Verkehrsdienst aufgeboden werden, damit Konfliktsituationen (insbesondere zwischen Bus und Velo bei der Ausfahrt aus der Haltestelle am		x		Die Herausforderungen beim Wenden zusätzlicher Kurse und bei der Organisation von Bahnersatzverkehren im Umfeld des Bahnhofs ist erkannt und wird in der Entscheidung des Wendortes berücksichtigt. Die Ausführungen Im Bericht wurden dahingehend klarer formuliert.

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		Schweizerhof) entschärft werden könnten. Zudem hat das Wendemanöver einen negativen Einfluss auf die Kapazität des LSA-Knotens am Bahnhof. Die Auswirkungen auf die weiteren Buslinien (z.B. Rückstau zur Kante E) wäre im Detail zu prüfen. Fazit: Mit einer Schlaufenfahrt der Verstärkungskurse Bus-Y via Genfergasse könnten die Nachteile behoben werden.				
Tiefbauamt Kanton Bern OIK II	k. A.	Unter anderem ist beabsichtigt, die Linie von Holligen bis zum Europaplatz zu verlängern; inkl. Taktverdichtung (7.5 min) und mittels Trolley-Doppelgelenkbussen. Zusätzliche Fahrleitungen sind nicht nötig. Die Umsetzung erfolgt erst nach Realisierung TBO, 2030+. Es laufen Abklärungen für Wendemöglichkeiten und einen Standplatz am Europaplatz. Im Lead ist die Stadt, involviert sind Bernmobil, Post-Auto und bilateral auch das Astra. Der OIK II ist im Planungsprozess am Europaplatz ebenfalls eingebunden. Zu den Projektskizzen vom September 2024 haben wir Stellung genommen und Bedingungen gestellt. Nach unserem aktuellen Wissenstand kann das ASTRA kein Land für das Vorhaben gewähren. Da uns seither keine weiteren Planungsideen vorgelegt wurden, können wir die Machbarkeit aktuell nicht beurteilen. Beim geplanten Haltestellenausbau in der Neubrückstrasse ist gemäss abgebildetem Planungsstand (Abb. 26) kein Rückstau auf den Knoten Henkerbrännli absehbar.	x			
QM3	Eher Nein	Die QM3 ist der Ansicht, dass zwischen Europaplatz und Holligen eine weitere Haltestelle notwendig ist aus der Sicht der Quartierbevölkerung (z. B. für das Domizil Steigerhubel). Es ist aus der Sicht der QM3 zu prüfen, ob eine Durchbindung der Linie 12 vom Europaplatz zum Zentrum Paul Klee in den HVZ eine Entlastung der beiden Wendemöglichkeiten am Bahnhof bringen würde. Die QM3 würde es begrüßen, wenn die Verlängerung der Linie 12 bis zum Europaplatz baldmöglichst umgesetzt wird.			x	<p>Eine zusätzliche Haltestelle in der Freiburgstrasse soll im Rahmen des zu erarbeitenden BGK's Freiburgstrasse geprüft werden, ein entsprechender Hinweis dazu wird im Schlussbericht aufgenommen.</p> <p>Mit Inbetriebnahme des Trams Bern-Ostermündigen (TBO) wird die Linie 12 in die Schauplatzgasse und Amtshausgasse verlegt, um die Spital- und Marktgasse nicht mit zusätzlichen ÖV-Bewegungen zu belasten. Aufgrund dieser Verlegung wird eine Verlängerung der Buslinie 12 Richtung Insel mit Bedienung der Haltestelle Hirschengraben in der Laupenstrasse (zwingende Voraussetzung für die Verdichtungskurse) als nicht machbar beurteilt, weil die Linieneinführung via Christoffelgasse-Bundesgasse-Hirschengraben Ost eine Einmündung auf die Richtung Laupenstrasse führende MIV-Spur auf dem Bubenbergrplatz aus geometrischen Gründen nicht möglich und auch nicht aufwärtskompatibel mit der geplanten "Breiten Mitte" (Richtplan Stadtraum Bahnhof) auf dem Bubenbergrplatz ist. Die zusätzliche Belastung des Knotens würde die Leistungsfähigkeit erheblich beeinträchtigen. Ausserdem werden die ungleichen Haltekanten am Bahnhof Bern von den Grund- und Verdichtungskurse als nicht kundenfreundlich beurteilt und stellen einen grossen Nachteil dar.</p> <p>Die Linieneinführung via Schwanengasse wäre geometrisch eher möglich, die restlichen oben aufgeführten Gegenargumente gelten jedoch auch hier.</p> <p>Zudem ist der Ansatz nicht aufwärtskompatibel bzgl. Gefässgrössen: Längerfristig werden</p>

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
						Richtung Insel gemäss aktuellen Prognosen auch auf den Verdichtungskursen Doppelgelenktrolleybusse eingesetzt werden müssen, auf der Linie 12 Richtung Zentrum Paul Klee ist der Einsatz von Doppelgelenktrolleybussen aus Verträglichkeitsgründen in der Unteren Altstadt nicht erwünscht. Zudem bestehen nicht kompatible Taktintervalle auf den beiden Linien für Verstärkungen des Grundtaktes im 7.5'-Takt Richtung Insel und durch jeden zweiten Kurs der im 6'-Takt (längerfristig allf. im 5'-Takt) verkehrenden Linie Rtg. ZPK.
Universität Bern	Eher Ja	Die Abhängigkeit mit dem Tram Bern-Ostermundigen und die daraus resultierende Realisation nach 2030 dürfte problematisch werden. Es empfiehlt sich, bereits jetzt kurzfristig realisierbare Entlastungsansätze zu suchen.	x			Sollte sich TBO weiter verzögern, werden Übergangslösungen für den Abschnitt Bern – Bahnhof – Inselspital geprüft (vgl. Kap. 5.1 Schlussbericht).
PH Bern	Ja		x			
Berner Fachhochschule BFH	Eher Ja	Sollte die Inbetriebnahme TBO verzögert sein, wird gemäss Bericht eine Übergangslösung angestrebt. Sollte der Campus Bern im Herbst 2029 in Betrieb gehen, wäre es aus Sicht BFH prüfenswert, bereits ab diesem Zeitpunkt bis zur Inbetriebnahme TBO eine Übergangslösung anzustreben.	x			Die Erschliessung des BFH-Campus ist mit der S-Bahn grundsätzlich sichergestellt. Mit dem ausgearbeiteten Angebotskonzept der Linie 101 kann, falls nötig, auf weitere Nachfragesteigerungen reagiert werden unabhängig von der Inbetriebnahme vom TBO.
Inselgruppe	Eher Ja	Die Auslastung der Buslinie 12 auf dem Abschnitt Bahnhof Bern bis Inselspital ist bereits heute zu Spitzenzeiten sehr hoch, dies auch mit bereits heute betriebenen Entlastungskursen auf der Buslinie 12. Aus diesem Grund können wir die Zurückhaltung und das Abwarten, bis das Projekt «Tram Bern-Ostermundigen» in Betrieb ist, nicht nachvollziehen. Um das Potential der S-Bahn-Anbindung früher als im «Schlussbericht Angebots- und Betriebskonzept Bus-Y Insel» vorgeschlagen zu nutzen, macht es aus unserer Sicht Sinn, die Verlängerung bis Europaplatz vorzeitig einzurichten und in Betrieb zu nehmen, wenn auch mit der aktuellen Fahrzeugflotte mit einfachen Gelenktrolleybussen. Gemäss nachstehendem Antrag besteht ein nicht zu verachtendes Potential bezüglich des Einzugsgebietes der Mitarbeitenden, die nebst der Buslinie 12 auch den Bahnhof Bern zu entlasten vermag.	x			Auftraggeber und Begleitgruppe der vorliegenden Studie teilen diese Einschätzungen. Die vorzeitige Verlängerung zum Europaplatz (vor TBO) wird geprüft.

## 3.4 Sind Sie grundsätzlich mit dem vorgeschlagenen Angebotskonzept für die Linie 101 einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Wohlen	Ja		x			
Bern	Ja		x			
SPplus Wohlen BE	Ja	Die SPplus Wohlen begrüsst den Verzicht auf den Einsatz von Doppelgelenkbussen bis Hinterkappelen. Ebenfalls begrüsst die SPplus Wohlen die Elektrifizierung der Busflotte.	x			
ProBahn Schweiz	Ja		x			
Privatperson Stadtteil Mattenhof	Ja		x			
Privatperson Stadtteil Mattenhof	Nein		x			
BLS AG	Ja		x			
SP Holligen	Ja		x			
Postauto AG	Ja	PostAuto wirkte in der Begleitgruppe bei der Erarbeitung des Angebots- und Betriebskonzepts mit.	x			
ISGH Infrastruktur-Genossenschaft Holligen	k. A.		x			
Privatperson Gemeinde Wohlen	Eher Ja	Ich rege an, dass die Bezeichnung "Linie 101" ausschliesslich für die Postautolinie zwischen Bern und Hinterkappelen benutzt und dagegen für die Linie bis zur Kirche Bethlehem eine neue Linienbezeichnung verwendet wird. Es ist Personen, die den öV nicht regelmässig benutzen (insb. auch Touristen) schwierig zu vermitteln, in welchen Bus sie einsteigen sollen, wenn sie beispielsweise den Campingplatz Eymatt oder Hinterkappelen als Fahrziel erreichen wollen. Zusätzlich wird dies erschwert, da die Anschrift der Busse mit dem Text auf den elektronischen Anzeigetafeln an den Haltestellen nicht immer übereinstimmt. Wenn die Zusatz- und Verdichtungskurse, die nicht bis zu den Endhaltestellen der Linie 101 fahren (sondern nur bis Bethlehem Kirche oder Güterbahnhof" eine neue Liniennummer erhalten. Im Übrigen befürworte ich, dass die Zusatz- und Verdichtungskurse nicht wie ursprünglich vorgesehen bis nach Hinterkappelen geführt werden.	x			Die Festlegung bzw. Anpassung von Liniennummern im Busnetz ist nicht Gegenstand der vorliegenden Studie.
VCS Sektion Bern	Eher Ja		x			
IGöV Bern	Ja	Im Angebotskonzept zur L101 fehlt der Hinweis, dass im Rahmen des Angebotskonzepts für die Tangentiallinie Bern Nord die Verschiebung der Haltestelle Weyermannshaus Richtung Westen zum Autobahnviadukt beschlossen worden ist (Ergebnis aus der Mitwirkung, vgl. Schlussbericht TBN, S. 9). Damit kann die L101 relativ direkt mit den S-Bahnhaltestellen Nord und Hoch verbunden werden. Zudem liegt die so verschobene Haltestelle ideal zu den verschiedenen Nutzungsschwerpunkten im Gebiet Weyermannshaus. Die Studie ist um diesen Hinweis zu ergänzen.			x	Der Hinweis ist korrekt, im Bericht findet sich aber keine passende Stelle für eine solche Ergänzung. Es wird daher auf den Hinweis verzichtet.
Bernmobil	Ja		x			
SP Stadt Bern	Ja		x			
RBS	k. A.		x			
Tiefbauamt Kanton Bern OIK II	k. A.	Unter anderem soll eine Verstärkerlinie vom Bahnhof Bern bis zum Güterbahnhof oder Weyermannshaus/Campus eingeführt werden (5 min Takt). Die Realisierung ist angedacht ab 2028/29 (Eröffnung Campus Herbst 2028). Die Haltestelle Güterbahnhof wird umgebaut. Einen Bus-Standplatz zu finden ist herausfordernd. Alternativ bestehen Überlegungen am Weyermannshaus/Campus Wendemöglichkeiten und einen Bus-Standplatz zu suchen. Der OIK II merkt an, dass ein Standplatz am Güterbahnhof für die Verstärkerlinie im 5min-Takt nicht notwendig erscheint. Die Taktung in den Spitzenstunden ist so eng, dass eventuelle Fahrplanabweichungen als tragbar beurteilt werden. Wird eine Lösung mit Standplatz am Güterbahnhof oder am Weyermannshaus weiterverfolgt, ist aufzuzeigen, dass die Rückstauproblematik am Knoten Forsthaus nicht verschärft wird. Wir informieren ausserdem, dass aktuell eine Studie erarbeitet wird, welche eine Velo-Verbindung im Zweirichtungsverkehr entlang der Neuen Murtenstrasse durch den Knoten Forsthaus zum Ziel hat. Der Umsetzungshorizont wird im Rahmen des AP6 auf 2032/36 geplant.	x			Fetter Text: wird an Stadt Bern weitergeleitet
QM3	Eher Ja	Es ist aus der Sicht der QM3 zu prüfen, ob die Linie 21 bis zum Güterbahnhof verlängert werden könnte, um die Linie 101 zu entlasten.  Besten Dank, dass unsere Anliegen im weiteren Prozess berücksichtigt werden.	x			Eine Verlängerung der Linie 21 bis zum Güterbahnhof hätte zur Folge, dass die bereits stark belastete Achse Bahnhof - Bubenbergrplatz-Hirschengraben noch mehr belastet wird.

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		Die Stellungnahme wurde von der QM3-Delegiertenversammlung vom 30. Juni 2025 mit 14 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 2 Enthaltungen verabschiedet.				Zudem würden die Einfach-Halteketten F und E mit einer weiteren Linie überlastet, da bereits die neu verknüpfte Linie Insel-Neufeld zusätzlich zur Linie 20 diese Haltestellen bedienen wird. Unabhängig davon ist die Taktkompatibilität für eine Durchbindung nicht gegeben (10'-Grundtakt Linie 101 und 7.5'-Takt in HVZ Linie 21)
Universität Bern	Eher Ja	Die Auswirkungen der Fachhochschule auf dem Campus Weyermannshaus sind nur vage, fast unzureichend beschrieben. Besonders problematisch erscheint die geforderte Rahmenbedingung zur Vermeidung von Nachfragespitzen am Morgen: Demnach dürften sich die Vorlesungszeiten von Universität, Pädagogischer Hochschule und Fachhochschule nicht überschneiden (Seite 69). Diese Vorgabe ist jedoch unrealistisch und in der Praxis nicht umsetzbar.	x			Es finden zur Frage der Vorlesungszeiten bereits Diskussionen mit der BFH statt. Auftraggeber und Begleitgruppe gehen davon aus, dass sich die Vorgabe umsetzen lässt.
PH Bern	Ja		x			
Berner Fachhochschule BFH	Eher Ja	Aus Sicht BFH könnte der Takt allenfalls am Morgen zu Spitzenzeiten noch höher sein - z.b. analog Linie 12 - 3.5min Takt.	x			Das Angebotskonzept der Linie 101 ist so konzipiert, dass Taktverdichtungen möglich wären, sollte dies aufgrund der hohen Nachfrage notwendig werden. Grundsätzlich ist jedoch der überwiegende Anteil der Nachfrage von der S-Bahn zu übernehmen.
Inselgruppe	Ja		x			

3.5 Beantwortung der Textrückmeldungen zum Bericht

Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
1.1 Ausgangslage		
Einwohnerge- meinde Wohlen Departement Ge- meindebetriebe 3033 Wohlen b. Bern	<b>Antrag / Bemerkung</b> Keiner <b>Begründung</b> Der Bericht ist sehr detailliert und umfassend erarbeitet worden. Dank den Zwischenfazits und der Zusammenfassung ist er gut verständlich. Die kurz- bis mittelfristige Bestvariante aus der ZMB ÖV-Erschliessung In- selareal mit Ausbau der beiden Linien 12 und 101 auf Doppelgelenkbusse (DGB) wurde von Beginn an aus Sicht der Gemeinde Wohlen (ÖV-Erschlies- sung Hinterkappelen) kritisch beurteilt. Weder eine Taktverdichtung ab den Wendepunkten Kappelenring und Schlossmatte, noch ein Ausbau der Halte- stellen für DGB erachtet der Gemeinderat als sinnvoll und nötig, um den Ka- pazitätsengpass ab dem Inselareal zu lösen. Es würden aufwändige bauliche Massnahmen (inkl. Landerwerb) nötig werden und die Befahrbarkeit mit DGB im Kreisel Hinterkappelen wird ebenfalls in Frage gestellt. Den relativ kurzen Spitzenzeiten im Arbeits- Pendlerverkehr kann mit Verstärkungskursen auf einfache und flexible Art begegnet werden.	<b>Bemerkung</b> Kenntnisnahme
Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
2.1 Ist-Situation: Angebot 2025		
Einwohnerge- meinde Wohlen Departement Ge- meindebetriebe 3033 Wohlen b. Bern	<b>Antrag / Bemerkung</b> Keiner <b>Begründung</b> Aus der Analyse geht deutlich hervor, dass die stärkste Nachfragespitze auf der Linie 101 zwischen Schanzenstrasse und Inselplatz in der Morgenstunde um 8.00Uhr stattfindet und der Erschliessungsraum der Gemeinde Wohlen (Linien 100 und 101) weniger von Bedeutung ist, jedoch mit der Linie 101 dank Gegenrichtungsströmen eine hilfreiche Entlastung bietet. Die Nachfra- geentwicklung aus dem Gemeindegebiet Wohlen wird bis 2040 mit relativ ge- ringem Zuwachs richtig eingeschätzt.	<b>Bemerkung</b> Kenntnisnahme
Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
2.2. Ist-Situation: Nachfrageentwicklung 2019-2024		
Privatperson 3008 Bern	<b>Antrag / Bemerkung</b> Grundsätzlich sollten alternativen über die Linienführung der Verlängerung Holligen - Europaplatz geprüft werden. Die Verlängerung Holligen bis Euro- paplatz führt durch die Wohnzone 2. Für das Quartier ergibt sich keinen Mehrnutzen der ÖV Situation. Quartier-ÖV Benutzer sind mit dem Tramlinie 7/8 genügend abgedeckt. In Wohnzonen 2 sind meistens Wohnnutzungen und mässig störende Be- triebe zulässig. 6Min oder 3Min (Hin- und Rück) ist nicht mässig störend.  <b>Alternative Schlossstrasse (blau/pink):</b> Sämtlicher ÖV verkehr läuft gebün- delt über die Schlossstrasse Wohnzone 3 <b>Alternative Bahnstrasse (grün):</b> Mit einer zusätzlichen Haltestelle würde für die Quartierzone Bahnstrasse neu direkt ans ÖV-Netz angebunden.	<b>Bemerkung</b> Im Rahmen des geplanten BGK der Stadt Bern für die Freiburgstrasse im Ab- schnitt Holligen - Einmündung Schlosstrasse ist die Machbarkeit/Verträglich- keit eines Doppelgelenkbusses zu prüfen. Sollte die Machbarkeit nicht gege- ben sein, wäre eine alternative Linienführung via Huberstrasse - Schloss- strasse zu prüfen.  Eine Linienführung via Warmbächliweg - Bahnstrasse stellt aus folgenden Gründen keine zweckmässige Alternative dar: - längere, langsamere Linienführung - die Quartiere entlang Warmbächliweg/Bahnstrasse sind bereits über beste- hende Haltestellen bzw. mit Haltestelle in der Freiburgstrasse West ausrei- chend erschlossen - die Quartierverträglichkeit mit Doppelgelenktrolleybussen ist nicht besser

Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<b>Begründung</b> In Wohnzonen 2 sind meistens Wohnnutzungen und mässig störende Betriebe zulässig. 6Min oder 3Min (Hin- und Rück) ist nicht mässig störend.	als in der Freiburgstrasse.  Das Ziel einer attraktiven Anbindung des Inselareals an Verkehrsdrehscheibe Europaplatz wäre mit dem Umweg ungenügend erfüllt

PH Bern	<b>Antrag</b> Kapitel 2.2.2: In der Tabelle Uni Bern und PH Bern erwähnen, da beide Hochschule davon betroffen sind.	<b>Bemerkung</b> Die Tabelle (S.22 oben) bezieht sich ausschliesslich auf das Inselareal (Areal begrenzt durch die Murtenstrasse – Friedbühlstrasse – Freiburgstrasse). Die PH befindet sich nicht innerhalb dieses Gebiets.
---------	---	---

Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<b>3.1. Wichtigste Grundsätze</b>		

Einwohnergemeinde Wohlen Departement Gemeindebetriebe 3033 Wohlen b. Bern	<b>Antrag / Bemerkung</b> Keiner	<b>Bemerkung</b> Die Linie 107 ist nicht Gegenstand dieser Studie.
	<b>Begründung</b> Dass die Hauptlösung der Inselerschliessung durch den Ausbau der 12er Linie und der Takt-Verdichtung auf der Linie 101 nur bis Bethlehem Kirche empfohlen wird, unterstützt der Gemeinderat Wohlen. Dank dem Erhalt der Linie 107 und den beiden Linien 100 / 101 bleibt ein attraktives ÖV-Angebot ab Bernsstrasse, Hinterkappelen erhalten.	

Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<b>3.3. Varianten Linie 12</b>		

Privatperson 3008 Bern	<b>Antrag / Bemerkung</b> Grundsätzlich sollten alternativen über die Linienführung der Verlängerung Holligen - Europaplatz geprüft werden. Die Verlängerung Holligen bis Europaplatz führt durch die Wohnzone 2. Für das Quartier ergibt sich keinen Mehrnutzen der ÖV Situation. Quartier-ÖV Benutzer sind mit dem Tramlinie 7/8 genügend abgedeckt.	<b>Bemerkung</b> Im Rahmen des geplanten BGK der Stadt Bern für die Freiburgstrasse im Abschnitt Holligen - Einmündung Schlosstrasse ist die Machbarkeit/Verträglichkeit eines Doppelgelenkbusses zu prüfen. Sollte die Machbarkeit nicht gegeben sein, wäre eine alternative Linienführung via Huberstrasse - Schlossstrasse zu prüfen.  Eine Linienführung via Warmbächliweg - Bahnstrasse stellt aus folgenden Gründen keine zweckmässige Alternative dar: - längere, langsamere Linienführung - die Quartiere entlang Warmbächliweg/Bahnstrasse sind bereits über bestehende Haltestellen bzw. mit Haltestelle in der Freiburgstrasse West ausreichend erschlossen - die Quartierverträglichkeit mit Doppelgelenktrolleybussen ist nicht besser als in der Freiburgstrasse.  Das Ziel einer attraktiven Anbindung des Inselareals an Verkehrsdrehscheibe Europaplatz wäre mit dem Umweg ungenügend erfüllt
	Alternative Schlosstrasse (blau/pink): Sämtlicher ÖV Verkehr läuft gebündelt über die Schlosstrasse Wohnzone 3 Alternative Bahnstrasse (grün): Mit einer zusätzlichen Haltestelle würde für die Quartierzone Bahnstrasse neu direkt ans ÖV-Netz angebunden.  <b>Begründung</b> In Wohnzonen 2 sind meistens Wohnnutzungen und mässig störende Betriebe zulässig. 6Min oder 3Min (Hin- und Rück) ist nicht mässig störend.	

Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<b>4.1.1.Korridor Bern Bahnhof-Inselplatz-Europaplatz (Linie 12): Angebots- und Betriebskonzept</b>		

Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Einwohnerge- meinde Wohlen Departement Ge- meindebetriebe 3033 Wohlen b. Bern	<b>Antrag / Bemerkung</b> Keiner <b>Begründung</b> Eine durchgehende Linie 12 ab P+R Neufeld im 7.5'-Takt über das Inselareal im weiteren Horizont bietet ein verbessertes Angebot, um vom MIV auf den ÖV umzusteigen und wird demnach vom Gemeinderat wohlwollend anerkannt. Eine Betriebskostensteigerung um 17% auf CHF 81'400 für beide Linien wird als erträglich eingestuft. Die Elektrifizierung der Linie 101 ab 2028/29 mit der anzahlmässig gleichen Busflotte von PostAuto wird zur Kenntnis genommen.	<b>Bemerkung</b> Kenntnisnahme
Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<b>4.1.2. Technische Machbarkeitsnachweise: Wenden über bestehende Wendeanlage vor Schweizerhof</b>		
Pro Bahn Schweiz Region Espace Mit- telland 8000 Zürich	<b>Antrag / Bemerkung</b> Wendemöglichkeit Schweizerhof <b>Begründung</b> Finden wir eine gute Lösung	<b>Bemerkung</b> Kenntnisnahme
Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
<b>5.1. Umsetzungskonzept/Terminplan</b>		
Einwohnerge- meinde Wohlen Departement Ge- meindebetriebe 3033 Wohlen b. Bern	<b>Antrag / Bemerkung</b> Keiner <b>Begründung</b> Dass die Umstellung der einzelnen Bus-Y Linien entsprechend der Siedlungsentwicklung (insb. der Eröffnung des Campus) angepasst wird, erachtet der Gemeinderat als sinnvoll und hofft, dass es nicht durch andere Einflüsse schon früher zu Kapazitätsengpässen kommt. Das flexible System mit Verstärkungs- und Takt-Verdichtungskursen wird sich sicherlich gut bewähren.	<b>Bemerkung</b> Kenntnisnahme
Inselgruppe	<b>Antrag</b> Die vorgeschlagene Y-Lösung zur Bereitstellung der erforderlichen Kapazitäten bis 2040 stellt eine strategisch sinnvolle und dringend notwendige Massnahme dar. Im Weiteren soll die Verlängerung der RBS bis Inselspital die erforderlichen Kapazitäten nach 2040/2045 ermöglichen.  Die Y-Lösung, sowie die erforderliche Kapazitätserweiterung nach 2040, steht dabei nicht in Frage. Im Gegenteil, wir befürworten die weiteren Schritte und erkennen deren Notwendigkeiten und auch deren Potentiale.  Unser Stein des Anstosses bezieht sich auf die Abhängigkeit, dass die Inbetriebnahme der Y-Lösung erst nach Inbetriebnahme des «Tram Bern-Ostermundigen» erfolgen kann.  Aus unserer Sicht kann zumindest die Verlängerung der Buslinie 12 von Holigen bis Europaplatz unabhängig von den weiteren im «Schlussbericht Angebots- und Betriebskonzept Bus-Y Insel» aufgeführten Elemente einfach und	<b>Bemerkung</b> Auftraggeber und Begleitgruppe der vorliegenden Studie teilen diese Einschätzungen. Die vorzeitige Verlängerung zum Europaplatz (vor TBO) wird geprüft.

Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>zeitnah ausgelöst und in einem ersten Schritt umgesetzt werden – wenn auch zum Beispiel mit der aktuellen Fahrzeugflotte mit einfachen Gelenkrolleybussen.</p> <p>Um die Erschliessung des Inselspital-Areals sowie die Entlastung des öffentlichen Verkehrs in Bern, insbesondere die Buslinie 12, im Abschnitt Bern Bahnhof bis Inselspital, nachhaltig und zeitnah zu verbessern, beantragen wir hiermit die möglichst rasche Umsetzung der Verlängerung bis zum Europaplatz.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p>Die folgenden Argumente sprechen dabei klar für eine vorgezogene Umsetzung.</p> <p>Direkte Einbindung des Inselspital-Areals ins S-Bahn-Netz Durch die Verlängerung der Linie 12 bis zum Europaplatz wird das Inselspital von zwei Seiten direkt an das S-Bahn-Netz angebunden. Dies ermöglicht eine deutlich bessere Erreichbarkeit für Pendlerinnen und Pendler aus dem Umland und stärkt die multimodale Vernetzung im öffentlichen Verkehr.</p> <p>Erschliessung eines bedeutenden Einzugsgebiets Rund 20 % der Belegschaft des Inselspitals (Stand August 2024) wohnen im Einzugsgebiet, das über die S-Bahn-Haltestelle Europaplatz optimal angebunden ist. Eine direkte Verbindung vom Europaplatz zum Inselspital, über die verlängerte Buslinie 12, würde diesen Mitarbeitenden eine attraktive, zeitsparende und umweltfreundliche Alternative zum Individualverkehr bieten. Die Entlastung des Hauptbahnhof Bern sowie der Buslinie 12 vom Bahnhof Bern bis Inselspital, insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten, sprechen daher für sich.</p> <p>Geringer Investitionsbedarf bei hoher Wirkung Die Beschaffung zusätzlicher Trolleybusse für die Verlängerung verursacht, wenn überhaupt notwendig, nur einen moderaten finanziellen Aufwand. Im Verhältnis zur spürbaren Entlastung der stark frequentierten Strecke zwischen Bahnhof Bern und Inselspital, ist diese Investition aus unserer Sicht äusserst effizient und wirtschaftlich, insbesondere, weil die Verlängerung ohne zusätzliche Fahrleitungen im Abschnitt Holligen - Europaplatz und ohne Stützlander in der Haltestelle Europaplatz erstellt werden kann.</p> <p>Überschaubarer Mehraufwand im Fahrbetrieb Die zusätzlichen Fahrleistungsstunden, die durch die Verlängerung entstehen, sind aus unserer Sicht im Verhältnis zum verkehrlichen Nutzen als verhältnismässig gering einzustufen. Die bestehende Infrastruktur kann weitgehend genutzt werden, was die betriebliche Umsetzung erleichtert.</p> <p>Entlastung und Qualitätssteigerung im ÖV Die Verlängerung trägt zur Entlastung der bestehenden Buslinie 12 bei, die bereits heute zu Spitzenzeiten an ihre Kapazitätsgrenzen stösst. Gleichzeitig verbessert sich die Fahrplanstabilität und die Aufenthaltsqualität für Fahrgäste, was die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs insgesamt steigert.</p> <p>Fazit</p>	

Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	Die Verlängerung der Buslinie 12 bis Europaplatz ist ein verkehrspolitisch sinnvoller Schritt mit hohem Nutzen für die Stadt Bern, das Inselspital und die betroffenen Pendlerinnen und Pendler. Die Massnahme ist aus unserer Sicht mit überschaubarem Aufwand realisierbar und sollte daher prioritär umgesetzt werden.	
Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Fazit		
Stadt Bern 3000 Bern 8	<p><b>Antrag / Bemerkung</b></p> <p>Die Stadt Bern dankt der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (RKBM) sowie dem Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) des Kantons Bern für die umfassende Erarbeitung des Schlussberichts zum Angebots- und Betriebskonzept Bus-Y zur ÖV-Erschliessung des Inselareals. Die Stadt Bern begrüsst die Bestvariante des Bus-Y-Konzepts und unterstützt die darin enthaltenen Massnahmen und Umsetzungsschritte. Die gewählte Lösung überzeugt durch eine flexible und kapazitätsorientierte Angebotskonzeption in zwei voneinander unabhängigen Korridoren (Linie 12 und 101) und trägt der erwarteten Nachfragesteigerung in den kommenden Jahren angemessen Rechnung.</p> <p><b>Begründung</b></p> <p><b>1. Bedeutung der Verlängerung der Linie 12 bis Europaplatz</b> Die vorgesehene Verlängerung der Linie 12 bis zur Mobilitätsdrehscheibe Europaplatz stellt aus Sicht der Stadt Bern ein zentrales Element des Konzepts dar. Der Europaplatz ist einer der wichtigsten multimodalen Knotenpunkte im Westen der Stadt Bern. Die direkte Anbindung des Inselareals an diesen Knoten verbessert die regionale Erschliessung erheblich. Insbesondere ermöglicht sie einen attraktiven Umstieg von der S-Bahn auf den städtischen Busverkehr in Richtung Inselareal. Dadurch wird der Bahnhof Bern als Umsteigepunkt entlastet und gleichzeitig eine robuste Netzstruktur geschaffen, welche auch zukünftigen Entwicklungen standhält. Die Stadt Bern spricht sich daher klar für die rasche Weiterbearbeitung und Umsetzung dieser Verlängerung aus.</p> <p><b>2. Schlanke Ausgestaltung der Infrastrukturmassnahmen</b> Die Stadt Bern ist sich der angespannten personellen und finanziellen Ressourcenlage in der kommunalen Infrastrukturplanung bewusst. Umso wichtiger ist es, dass die infrastrukturellen Anpassungen im Rahmen der Umsetzung des Bus-Y-Konzepts möglichst effizient und ressourcenschonend erfolgen. Die im Schlussbericht skizzierten, überwiegend moderaten baulichen Eingriffe unterstützen diesen Grundsatz und sind aus Sicht der Stadt Bern zielführend. Insbesondere die Ertüchtigung der Haltekanten und die punktuellen Anpassungen an Kreuzungen und Fahrleitungen sind sachgerecht und verhältnismässig. Auf zusätzliche bauliche Komplexität sollte wenn immer möglich verzichtet werden.</p> <p><b>3. Zusammenarbeit zur Findung einer Wendemöglichkeit beim Bahnhof</b></p>	<p><b>Bemerkung</b></p> <p>Auftraggeber und Begleitgruppe der vorliegenden Studie teilen die Ausführungen zur Verlängerung bis Europaplatz und begrüssen, dass die Stadt sich für eine rasche Umsetzung ausspricht. Die vorzeitige Verlängerung zum Europaplatz (vor TBO) wird geprüft. Die Rückmeldungen von den Quartierorganisationen werden zur Kenntnis genommen bzw. in der Tabelle zur Beantwortung der Umfrage beantwortet.</p> <p>Das Wenden der Verdichtungskurse soll möglichst bahnhofsnahe erfolgen. Die Variante Genfergasse resultiert daher als die favorisierte Variante, die Variante Heiliggeistkirche bildet die Rückfallebene. Die Begleitgruppe befürwortet, dass die ungeklärten Fragen zu den Wendemöglichkeiten im Raum Bahnhof in einem weiteren Schritt rasch geklärt werden sollen</p>

Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
	<p>Die Stadt Bern anerkennt die betrieblichen Anforderungen an eine geeignete Wendeschlaufe für die HVZ-Verdichtungskurse im Raum Bahnhof Bern. Sie ist bereit, sich aktiv an der Erarbeitung einer zielführenden und stadträumlich verträglichen Lösung zu beteiligen. Die Stadt bringt sich mit ihrer Fachkompetenz in Stadt- und Verkehrsplanung sowie der Koordination mit weiteren Grossprojekten wie „Zukunft Bahnhof Bern“ und dem TBO aktiv ein. Die Prüfung und Abstimmung mit Drittprojekten (z. B. Tramachse Innenstadt, ZVA, Fernwärmeausbau) erfordert enge Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten. Die Stadt Bern bietet hierzu ihre Unterstützung ausdrücklich an.</p> <p><b>4. Stellungnahmen Quartierorganisationen</b></p> <p>Von den betroffenen Quartierorganisationen, der Quartiermitwirkung Stadtteil 3 (QM3) und der Quartierkommission Stadtteil 5 (DIALOG Nordquartier) gingen zusammengefasst folgende Rückmeldungen ein:</p> <p>Die QM3 begrüsst das Angebotskonzept im Grundsatz, vermisst jedoch klare Aussagen zu den geplanten Wendemöglichkeiten – insbesondere im Raum Bahnhof, aber auch bei den Haltestellen Holligen und Europaplatz. Sie regt an, alternative betriebliche Lösungen zu prüfen, welche die Notwendigkeit zusätzlicher Wendeschlaufen am Bahnhof reduzieren könnten. Konkret schlägt die QM3 vor, eine Durchbindung der Linie 12 vom Europaplatz bis Zentrum Paul Klee in den Hauptverkehrszeiten zu prüfen, um die Wendevorgänge beim Bahnhof zu minimieren. Die Organisation spricht sich zudem für eine rasche Umsetzung der Verlängerung der Linie 12 bis Europaplatz aus und bringt weitere Hinweise zu Haltestellenlagen und ergänzenden Linienführungen ein. Insgesamt zeigt sich die QM3 offen gegenüber pragmatischen betrieblichen Lösungen und fordert eine trans-parente Prüfung der Optionen.</p> <p>Der DIALOG Nordquartier lehnt die im Bericht untersuchten Varianten für eine Wendemöglichkeit im Raum Lorrainestrasse - Schulweg bzw. beim Brückenkopf Lorraine klar ab. Sie weist auf die bereits heute hohe Verkehrsbelastung und die räumlich beengten Verhältnisse hin, welche eine zusätzliche Linienführung durch das Wohnquartier als nicht tragbar erscheinen lassen. Besonders kritisch beurteilt werden die Auswirkungen auf den Fussverkehr, die Schulwegsicherheit sowie die erforderlichen Eingriffe in bestehende Verkehrsberuhigungsmassnahmen und ins Parkierungsregime. Auch eine Wendeschlaufe beim Brückenkopf wird aus städtebaulichen, verkehrlichen und sozialen Gründen abgelehnt. Die Quartierorganisation appelliert an eine stadtverträgliche Lösung ausserhalb des Quartiers und befürwortet eine Priorisierung der Investitionen in andere Wachstumsgebiete wie den Wankdorfperimeter.</p> <p><b>Fazit</b></p> <p>Die Direktion TVS unterstützt die im Bericht vorgeschlagene Bestvariante Bus-Y und erachtet sie als wichtigen Schritt zur langfristigen Sicherstellung einer leistungsfähigen und nachhaltigen ÖV-Erschliessung des Inselareals. Die Verlängerung der Linie 12 bis Europaplatz wird als zentrales Element zur Systemstärkung begrüsst. Bei der Suche nach geeigneten Wendemöglichkeiten im Raum Bahnhof wird die Direktion im Rahmen der Vorstudie und unter Berücksichtigung der Interessen der Quartiervertretung in Zusammenarbeit mit den Beteiligten (Bernmobil, Region und Kanton) vertiefte Abklärungen machen und eine definitive Lösung suchen.</p>	
Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion

Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Annex		
Einwohnerge- meinde Wohlen Departement Ge- meindebetriebe 3033 Wohlen b. Bern	<b>Antrag / Bemerkung</b> Keiner <b>Begründung</b> Der Gemeinderat Wohlen bedankt sich bei der RKBM für die zuvorkom- mende, gute Zusammenarbeit und für die Möglichkeit, in der Begleitgruppe zum Angebots- und Betriebskonzept Bus-Y mitzuwirken.	<b>Bemerkung</b> Kenntnisnahme
Teilnehmer/in	Antrag / Bemerkung / Begründung	Reaktion
Allgemein		
Uni Bern	<b>Antrag / Bemerkung</b> Mit dem Studienergebnis sind wir grundsätzlich einig. <b>Begründung</b>	<b>Bemerkung</b> Kenntnisnahme
Uni Bern	<b>Antrag / Bemerkung</b> Nach unserer Einschätzung ist vor allem für die Entwicklung der Fahrgast- zahlen auf der Linie 101 (Abschnitt Schanzenstrasse – Inselplatz – Güter- bahnhof) zusätzlich zu den erwähnten Entwicklungen im Umfeld auch die vorgesehene Weiterentwicklung des VonRoll-Areals sowie die geplanten Ent- wicklungsmassnahmen auf dem SBB-Areal Aebimatte hinsichtlich zusätzli- cher Studierender und Mitarbeitender bis 2040 relevant. Falls in den weiteren Projektschritten Entwicklungsprognosen zu den beiden Arealentwicklungen hilfreich wären, stehen wir gerne als Ansprechpartner zur Verfügung. <b>Begründung</b>	<b>Bemerkung</b> Kenntnisnahme
Uni Bern	<b>Antrag / Bemerkung</b> Das vorgeschlagene System mit Verdichtungskursen zu Spitzenzeiten er- scheint uns angemessen, wir würden begrüssen, wenn die baulichen Voraus- setzungen für den Betrieb der Verdichtungskurse mit Doppelgelenkbussen mindestens bis und mit Haltestelle Güterbahnhof gewährleistet werden kön- nen. <b>Begründung</b>	<b>Bemerkung</b> Dies ist so vorgesehen.