

Ortbuskonzept Worb

Mitwirkungsbericht



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 27. April 2023

Impressum

Herausgeberin

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Projektleitung

RKBM Fachbereich Verkehr
Rebekka Christ / Timo Krebs

Begleitgruppe

Timo Krebs / Rebekka Christ, Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Urs Thöni, Gemeinde Worb
Bettina Heiniger, AÖV
Christoph Hofer, Bernmobil
Reto Staub, Postauto
Roman Zürcher, RBS
Hans Moser, Vertretung Kommission Verkehr RKBM

Auftragnehmer INFRAS

Francesca Foletti
Matthias Lebküchner
Raphael Grässli

Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Ergebnis der Mitwirkung	5
3	Eingegangene Stellungnahmen	13
4	Stellungnahmen und Beantwortung	14
4.1	Gesamteindruck des Berichts zur Studie	14
4.1.1	Frage 1: Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?	14
4.1.2	Frage 2: Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?	16
4.2	Ortsbus Worb (Ringe Lindhalde und Sunnhalde)	19
4.2.1	Frage 3: Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Linienvorlauf des Ortsbusses einverstanden?	19
4.2.2	Frage 4: Ortsbus Worb - Sehen Sie Verbesserungspotenzial bezüglich der vorgeschlagenen Haltestellen?	25
4.2.3	Frage 5: Haben Sie weitere Bedürfnisse an einen neuen Ortsbus, welche mit dem vorliegenden Vorschlag nicht abgedeckt werden?	29
4.3	Regionallinien (Postautolinien 791–795 und Linie 168)	34
4.3.1	Frage 6: Für die Linie 795 wird keine HVZ-Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt empfohlen, da die Linie 794 in der heutigen Form beibehalten werden soll (vgl. Kapitel 5.1, sowie S.46). Sind Sie damit einverstanden?	34
4.3.2	Frage 7: Weitere mögliche Anpassungen wurden untersucht (vgl. Kapitel 5 und Annex A5), jedoch als nicht zielführend verworfen. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf bei den Regionallinien?	37
4.4	Frage 8: Haben Sie weitere Bemerkungen zum vorliegenden Bericht?	41

1 Ausgangslage

In der Gemeinde Worb besteht seit längerem der Wunsch nach einem Ortsbus. Ein Ortsbus nimmt die Funktion einer attraktiven Zubringerlinie zu Tram und Bahn wahr. Er trägt dazu bei, den ÖV-Anteil im Worblental zu erhöhen und damit das zu Spitzenzeiten oft staugefährdete Strassennetz zu entlasten (vgl. auch Empfehlungen der Studie der RKBM «Oberes Worblental Abstimmung Siedlung und Verkehr» von 2016).

In einer gemeinsamen Studie haben die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM, die Gemeinde Worb, das kantonale Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) und die Transportunternehmen untersucht, wie ein solcher Ortsbus ausgestaltet werden könnte und was die Voraussetzungen dafür sind.

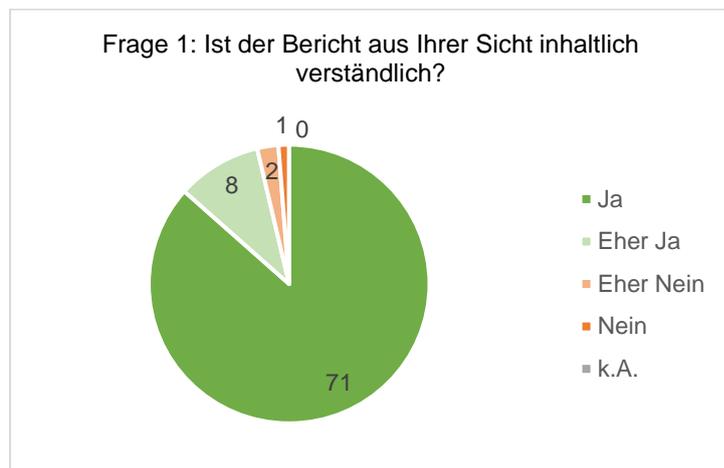
Die Studie empfiehlt die Einführung eines Ortsbusses, welcher das ÖV-Angebot in den Quartieren Lindhalde und Sunnhalde verbessert. In den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend soll die Erschliessung Richtung Worb Zentrum – Anbindung an die S-Bahn und das Tram – im Halbstundentakt erfolgen. Insbesondere für Pendlerinnen und Pendler entstehen so attraktive Verbindungen aus ihren Quartieren in die Agglomeration Bern.

Im Weiteren prüfte die Studie verschiedene Verbesserungen der Regional-Buslinien (791-795 und 168) und empfiehlt kleinere Optimierungen.

2 Ergebnis der Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zum Ortsbuskonzept Worb fand vom 25. August 2022 bis zum 6. Januar 2023 statt. Insgesamt trafen bei der RKBM 83 Stellungnahmen ein, davon 67 von Privatpersonen.

Gesamteindruck

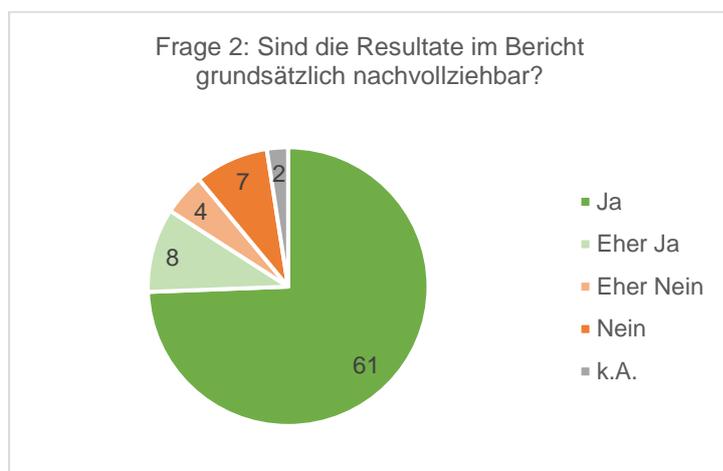


Die Einschätzungen zur inhaltlichen Verständlichkeit des Berichts fallen grossmehrheitlich positiv aus. Bemängelt wurden die mangelnde Präzisierung betreffend die verwendeten Fahrzeuge (Bild), allfälligem Parkplatzabbau sowie Landerwerb, Kosten und der Haltestellenbezeichnungen.

Zudem wurde von Einzelnen die Verständlichkeit für Nicht-Fachpersonen als ungenügend eingestuft.

Weitere Rückmeldungen betrafen inhaltliche Aspekte – das geplante Ortsbus-Angebot ausserhalb der Hauptverkehrszeiten – welche in darauffolgenden Fragen beantwortet werden.

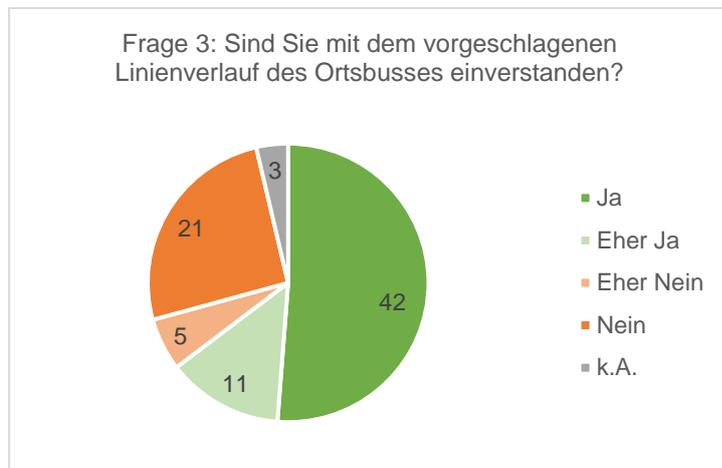
Aufgrund der Mitwirkungseingaben wurden verschiedene Präzisierungen im Bericht vorgenommen: Unter anderem wurde ein Beispielfoto eines Kleinbusses sowie die Ein- und Ausstiegsorte des Ortsbusses (Bezeichnungen) ergänzt.



Die Resultate waren gemäss Stellungnahmen mehrheitlich nachvollziehbar. Kritische Eingaben wurden durchwegs von Privatpersonen eingegeben und umfassten verschiedene inhaltliche Aspekte, welche in den darauffolgenden Fragen beantwortet werden: Die Betriebszeiten und -tage des Ortbusse, die mangelnde Integration des Bahnhofs Worb SBB, die teilweise engen Strassenverhältnisse.

Zudem wurden die Erfolgsaussichten des Ortbusse aufgrund von vergangenen Ortsbus-Versuchen sowie aufgrund des bestehenden ÖV-Angebotes von gewissen Privatpersonen als gering eingestuft. Hierbei wurde die übergeordnete Einordnung der vorliegenden Studie präzisiert: Das Strassennetz im Worblental weist in den Hauptverkehrszeiten Kapazitätsengpässe auf. Mit einer Verbesserung der innerörtlichen Erschliessung und Zubringerlinien (Ortbussen) wird ein wichtiger Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des ÖV geleistet. Ein Ortsbus für Worb entspricht auch Empfehlungen der RKBM-Studie von 2018 «Oberes Worblental Abstimmung Siedlung und Verkehr».

Von einer Person wurde bemängelt, dass die Datenherkunft nicht durchgehend ausgewiesen sei. Entsprechend erfolgten einzelne Präzisierungen im Fachbericht.

Rückmeldungen zum Ortsbus Worb (Ringe Lindhalde und Sunnhalde)

Rund zwei Drittel der Mitwirkenden waren mit dem vorgeschlagenen Linienvorlauf des Ortsbusses einverstanden. Verschiedene Privatpersonen äusserten sich kritisch bezüglich des Linienvorlaufs.

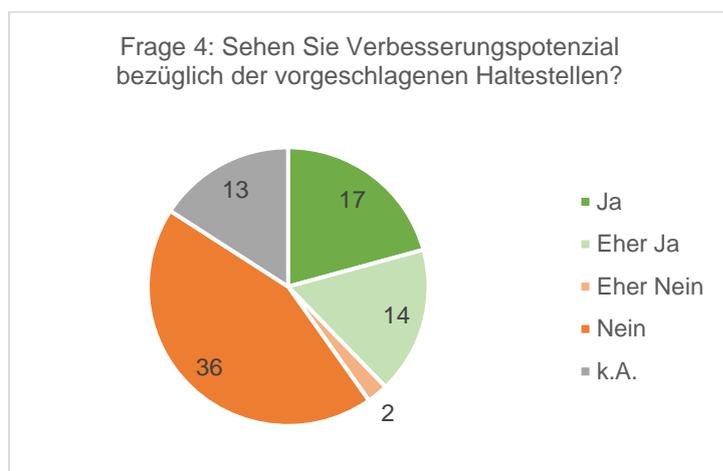
Einige Mitwirkende, v.a. Privatpersonen, beurteilten den Ortsbus als grundsätzlich unnötig oder zu teuer, im Besonderen für die Sunnhalde. Weiter wurde die ungenügende Quartierverträglichkeit bemängelt.

Aufgrund der Eingaben wurde geprüft, ob der Ortsbus auch den Wendehammer Jungfraustrasse im Lindhaldequartier anfahren kann. Die Testfahrt hat ergeben, dass der Wendehammer mit einem Kleinbus, jedoch nicht mit einem Midi-Bus angefahren werden kann. Eine Option mit einer Linienführung bis zum Wendehammer wird – mit Hinweis zu den Vor- und Nachteilen – in den Bericht aufgenommen.

Der Ortsbus-Ring in der Sunnhalde wurde festgehalten: Die Ortsbuslinie in diesem Quartier ist insbesondere für Einwohner/innen, welche am Hang wohnen und die Tramlinie 6 beim Bahnhof Worb nutzen, interessant. Zudem kann die Standzeit, welche sich mit dem Ring Lindhalde am Bahnhof Worb Dorf ergibt, ohne Mehrkosten beim Betrieb für die Erschliessung der Sunnhalde genutzt werden. Andere Varianten zur Verknüpfung des Rings Lindhalde wurden geprüft. Der Ring Sunnhalde hat sich dabei als die beste Variante erwiesen.

Im Weiteren wurde die Fahrtrichtung des Ortsbusses im Sunnhalde-Quartier überprüft: Für den Versuchsbetrieb steht die Fahrtrichtung im Uhrzeigersinn (Vechigenstrasse – Eggwaldstrasse) im Vordergrund. Im Rahmen des Versuchsbetriebes sind jedoch Anpassungen möglich.

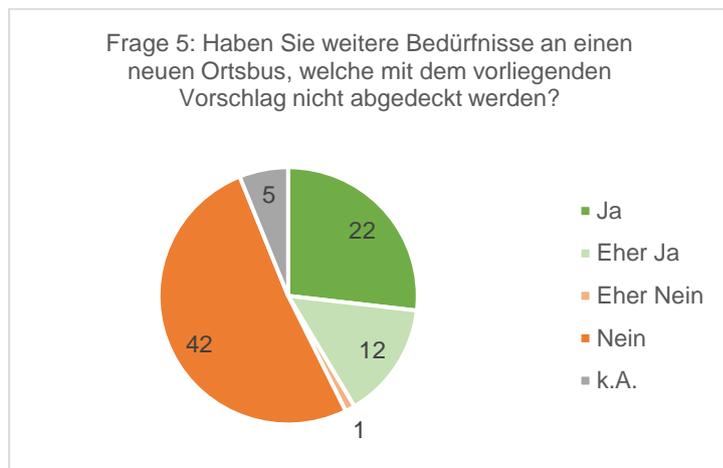
Die Bedenken bezüglich Quartierverträglichkeit im Sunnhalde-Quartier können folgendermassen beantwortet werden: Im Rahmen einer Testfahrt wurde die Befahrbarkeit der Strassen geprüft. Zudem wird der Ortsbus (Kleinbus) mit langsamen Geschwindigkeiten durch geschultes Personal betrieben.



Hinweis zur Abbildung: Wahrscheinlich wurde bei dieser Frage von mehreren Personen «Ja» gewählt (ohne Kommentar), auch wenn «Nein» gemeint war.

Ein kleinerer Teil der Mitwirkenden eruierte zusätzliches Verbesserungspotenzial für die Ortsbus-Haltestellen. Kritisiert wurde teilweise die Lage der Haltestellen an eher übersichtlichen Stellen sowie das mögliche Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrsträgern (beispielsweise Eigerstrasse und Eggwaldstrasse). Teilweise wurden mehr oder weniger Haltestellen gewünscht. Zudem wurden genauere Angaben bezüglich der Kosten für den Haltestellenbau oder bezüglich der Bezeichnung der Haltestellen gewünscht.

Aufgrund der Mitwirkungseingaben wurde die Lage einzelner Haltestellen für den Ortsbus angepasst: Die unübersichtliche Ortsbus-Haltestelle an der Eigerstrasse wird aus dem Konzept entfernt. Dafür wird die Haltestelle im Bereich Schulhausstrasse Ost im unteren Bereich der Eigerstrasse verlegt. Ergänzt wird zudem eine Haltestelle im mittleren Bereich der Promenadenstrasse. Die Lage der Haltestellen ist im Rahmen der Umsetzung noch detailliert zu prüfen und kann bei Bedarf im Versuchsbetrieb angepasst werden.



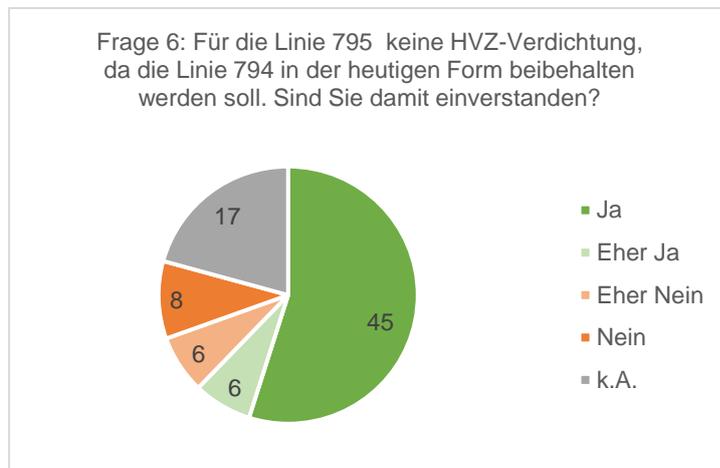
Ein Drittel der Befragten äusserte zusätzliche Bedürfnisse, welche nicht mit der Ortsbus-Lösung abgedeckt werden konnten.

Von verschiedenen Seiten wurde ein Ortsbus-Betrieb auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten, z.B. für Einkaufsverkehr und am Wochenende gewünscht. Zudem wurde teilweise ein 15-Minuten-Takt gewünscht. Um die geforderten Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad sicherzustellen, wird der Ortsbus zu Beginn jedoch für die Hauptverkehrszeiten vorgesehen. Sollten die entsprechenden Kennzahlen erreicht werden, ist ein späterer Angebotsausbau möglich.

Verschiedene weitere Erschliessungsbedürfnisse wurden geäussert: Schulhaus Worboden, Enggistein, Richigen und Vielbringen, Wattenwil-Bangerten, Dentenberg, Mänziwilegg. Ausserdem solle der Anschluss an Worb SBB optimiert werden.

Die gewünschte Erschliessung des Schulhauses Worboden kann aufgrund der Umlaufzeiten nicht angeboten werden. Weitere Orte weisen entweder ein geringes Erschliessungspotenzial auf oder können aufgrund der Lage ausserhalb des Hauptsiedlungsgebietes nicht sinnvoll mit einer Ortsbuslösung abgedeckt werden.

Rückmeldungen zu den Regionallinien (Postautolinien 791–795 und Linie 168)

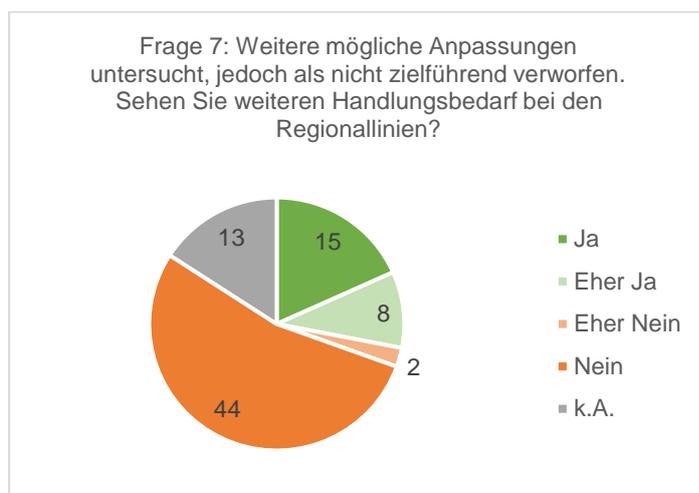


Die Mehrheit der Mitwirkenden ist mit der Beibehaltung der Buslinie 795 in heutiger Form einverstanden. Kritische Stellungnahmen erachten es als sinnvoll, dass die Linie 795 auf Kosten der Linie 794 zum Halbstundentakt verdichtet wird. Dies wurde mit dem höheren Potenzial auf der Achse Worb Dorf- Rubigen begründet.

Im Rahmen der Studie wurden verschiedene Varianten zur Linie 794 bzw. zu einer alternativen Erschliessung u.a. von Vielbringen geprüft. Diese weisen jedoch verschiedene Nachteile auf (u.a. schlechtere Erschliessung einzelner Gebiete, sehr knappe Umlaufzeiten, teilweise Parallelverkehr zum Tram) und wurden daher verworfen. Die Linie 794 soll deshalb in der heutigen Form beibehalten und auf eine Taktverdichtung der Linie 795 verzichtet werden.

Als weitere Option wurde die Verlängerung der Buslinie 795 bis Belp Bahnhof gewünscht. Eine Verknüpfung mit der Linie 795 wurde bereits im Rahmen des Angebotskonzeptes Tangento / Ortsbuskonzept Belp aufgrund der langen Standzeiten in Rubigen als nicht zielführend beurteilt.

In einer Eingabe wurde eine On Demand-Lösung gewünscht. Aufgrund von verschiedenen Aspekten bzw. Nachteilen (klare Ausrichtung auf den Bereich Worb Dorf; Unsicherheiten bezüglich Anschlüsse und Fahrzeugeinsatz; mit zwei Quartieren bzw. mit entsprechender Nachfrage sind in den HVZ rasch zwei Busse nötig mit entsprechenden Betriebskosten) wurde die Variante verworfen.



Knapp ein Viertel der Befragten äusserte zusätzlichen Handlungsbedarf bei den Regionallinien.

Die Gemeinde Grosshönegg wiederholte den Wunsch nach einer besseren Erschliessung des südöstlichen Gemeindegebietes sowie ein besseres Angebot am Abend. Weiter wurde eine Verlängerung der Buslinie 793 bis Zäziwil gewünscht.

Die Erschliessungsbedürfnisse werden im Rahmen der zukünftigen Angebotsstudie der RKBM im Gebiet Mirchel/Niederhünigen geprüft. Ein Ausbau des Randzeitenangebotes ist derzeit aus verschiedenen Gründen nicht möglich (knappe Umlaufzeiten u.a.).

Das TBA OIK II informierte über das aktuelle Bauprojekt einer Beidrichtungs-Haltestelle in Beitenwil. Die projektierte Haltestelle des Kantons wird in die Studie übernommen.

Im Weiteren wurde ein besseres Wochenendangebot für die Linien 794, 795 und 168 gewünscht.

Die Linie 795 erreicht heute sowohl bei der Auslastung als auch beim Kostendeckungsgrad die Zielvorgaben gemäss Angebotsverordnung des Kantons Bern. Ein Sonntagsangebot für die Linie 795 wird aufgrund des Potenzials für den Freizeitverkehr Richtung Oberland aufgenommen. Aufgrund von Auslastung und Kostendeckungsgrad bei den Linien 794 und 168 wird ein solches Angebot hingegen nicht aufgenommen.

Zudem wurden verschiedene Wünsche nach einer Taktverdichtung auf allen Regionallinien geäussert, welche beantwortet wurden.

Weitere Eingaben

Von Seiten Gemeinde Grosshöchstetten wurden verschiedene Optimierungen gewünscht (Beantwortung siehe vorangehende Fragen).

Verschiedene Eingaben wünschten Angaben zu den Investitionskosten für den Ausbau der Bushaltestellen in der Gemeinde Worb. Für den Versuchsbetrieb ist nur eine minimale Infrastruktur notwendig. Die Klärung dieser Kosten liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde. Verlässliche Kostenschätzungen bzw. Kostenschätzungen von +/-30% für Investitionen für die definitiven Haltestellen sind auf dieser Planungsstufe nicht möglich, da sie grundsätzlich ein Vorprojekt voraussetzen. Vorprojekte für Haltestellen sind nicht Gegenstand dieser Studie. Zudem soll zuerst mit dem Versuchsbetrieb eruiert werden, ob die Anzahl und Lage der Haltestellen zweckmässig sind.

Weiter wurde die Nutzerfreundlichkeit des Mitwirkungs-Fragebogens und der mangelnde Einbezug der Bevölkerung bemängelt. Dies wird für kommende Mitwirkungen berücksichtigt.

Verschiedene vorher genannte Anliegen an den Ortsbus wurden wiederholt.

3 Eingegangene Stellungnahmen

Folgende Gemeinden, Ämter, Transportunternehmen, Parteien und Verbände haben eine Stellungnahme zum Bericht «Ortsbuskonzept Worb» eingegeben.

Gemeinden

Grosshöchstetten, Münsingen, Rubigen, Walkringen, Worb

Ämter

Kanton Bern Tiefbauamt Obergeringenieurkreis II (TBA OIK II)

Transportunternehmen

Bernmobil, BLS AG, PostAuto Gebiet Mitte, Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS AG

Parteien und Verbände

Grüne Freie Liste Worb (GFL Worb), SVP Worb

Unternehmen

Unternehmen Worb

4 Stellungnahmen und Beantwortung

4.1 Gesamteindruck des Berichts zur Studie

4.1.1 Frage 1: Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Worb	Ja		x			
Bauabteilung Worb, Bereich Tiefbau	Ja		x			
Walkringen	Ja		x			
Grosshöchstetten	Ja		x			
Rubigen	Ja		x			
Münsingen	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II	Ja		x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS AG	Ja		x			
PostAuto Gebiet Mitte	Ja		x			
Grüne Freie Liste Worb (GFL Worb)	Ja		x			
SVP Worb	Eher Ja		x			
IGöV Bern	Ja		x			
VCS Regionalgruppe Bern	Ja		x			
Unternehmen Worb	Ja		x			
54 Privatpersonen Worb	Ja		x			
Privatperson Worb	Ja	Allerdings bin ich mit der Variantenwahl nicht einverstanden.	x			
Privatperson Konolfingen	Ja		x			
4 Privatpersonen Worb	Eher Ja		x			
Privatperson Worb	Eher Ja	Fotos Postauto oder Kleinbus? Wendeplatz Parkplatzabbau? Landerwerb? Kosten Gemeinde		x		Ein Beispielfoto eines Kleinbusses wird im Bericht (S. 15) ergänzt. Die Bestvariante sieht keinen Wendeplatz mit Parkplatzabbau vor. Die Lage der Haltestellen wird beim Ring Sunnhalde so angepasst, dass möglichst kein Landerwerb nötig wird. Für den Versuchsbetrieb ist auf jeden Fall kein Landerwerb vorgesehen. Ob dies für einen späteren Regelbetrieb in punktuellen Fällen erforderlich sein könnte, wird sich aus den Erfahrungen mit dem Versuchsbetrieb erweisen. Für den Versuchsbetrieb ist nur eine minimale Infrastruktur notwendig. Die Klärung dieser Kosten liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde. Verlässliche Kostenschätzungen bzw. Kostenschätzungen von +/-30% für Investitionen für die definitiven Haltestellen sind auf dieser Planungsstufe nicht möglich, da sie grundsätzlich ein Vorprojekt voraussetzen. Vorprojekte für Haltestellen sind nicht Gegenstand dieser Studie. Zudem soll zuerst mit dem Versuchsbetrieb eruiert werden, ob die Anzahl und Lage der Haltestellen zweckmässig sind.

Privatperson Worb	Eher Ja	Die Ein-/Aussteige Orte fehlen.		x		Mögliche Standorte für die verschiedenen Haltestellen sind einerseits in der Karte auf Seite 14 und andererseits mit entsprechenden Fotos und Kurzbeschreibung auf den Seiten 17-19 aufgeführt (Fassung für die Mitwirkung). In der Karte werden die Bezeichnungen der Strassen ergänzt.
Privatperson Worb	Eher Ja	zu umfangreich	x			
Privatperson Worb	Eher Nein	Ich finde dieses Angebot sollte auch für Senioren in der Gemeinde berücksichtigt werden und nicht nur Morgens und Abends für Pendler, sondern auch zwischendurch angeboten werden für Einkäufe in Worb. Wir haben in Worb nicht mal ein Taxidienst, was ebenfalls auch sehr wünschenswert wäre.	x			Der Ortsbus muss bei Betrieb die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung erreichen. Damit diese Vorgaben möglichst erfüllt werden, wird zum Start ein Angebot, welches in der Angebotsstufe 1 liegt (d.h. max. 15 Rundkurse pro Tag) vorgeschlagen. Das grösste Nachfragepotenzial wird in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) geortet. Deshalb werden im Konzept die 15 Rundkurse auf die Morgen- und Abendstunden konzentriert. Je nach Nachfrage in den HVZ ist zu einem späteren Zeitpunkt denkbar, das Angebot auf weitere Tageszeiten auszuweiten.
Privatperson Worb	Eher Nein	Es gibt kein Trottoir an gewissen Stellen, und es soll ggf. Landbesitzerwerb geben, das ist nicht sehr verständlich geschrieben. Es gibt Kinder die dort aktuell spielen oder zu Fuss auf der Strasse in den Kindergarten gehen, ein Kreuzen mit einem Auto ist nicht möglich.	x			Alle Strassen, auf welchen der Ortsbus verkehren soll, werden bereits heute zumindest als Zubringerdienst durch den motorisierten Individualverkehr genutzt. Als Ortsbus soll ein Kleinbus (siehe S.15 des Berichts) zum Einsatz kommen. Der Ortsbus wird durch ein Transportunternehmen und somit mit professionellem Fahrpersonal betrieben. Im Konzept wurden Fahrzeiten mit tiefer Geschwindigkeit hinterlegt. Testfahrten mit einem Midi-Fahrzeug – und somit einem grösseren Fahrzeug als ein Kleinbus – haben gezeigt, dass die vorgeschlagene Linienführung machbar ist. Auf Quartierstrassen mit ähnlichen Verhältnissen wurden bereits gute Erfahrungen gemacht. Die Lage der Haltestellen wird beim Ring Sunnhalde so angepasst, dass möglichst kein Landerwerb nötig wird. Für den Versuchsbetrieb ist auf jeden Fall kein Landerwerb vorgesehen. Ob dies für einen späteren Regelbetrieb in punktuellen Fällen erforderlich sein könnte, wird sich aus den Erfahrungen mit dem Versuchsbetrieb erweisen.
Privatperson Worb	Nein	Für den Normalbürger nicht verständlich. Für eine Umfrage sehr "lieblos" vorbereitet.	x			

4.1.2 Frage 2: Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Worb	Ja		x			
Bauabteilung Worb, Bereich Tiefbau	Eher Ja	Ein Detail: Gemäss Netzgrafik und Kantenbelegung ist um 07 eine Kollision auf Kante A wahrscheinlich. Der Ortsbus muss die Kante A passieren können, bevor der Linienbus 791 einfährt.	x			Die Linie 791 ist gegenüber der Schlaufe Sunnhalde deutlich länger. Es ist davon auszugehen, dass der Ortsbus die Kante A an der Haltestelle Worb Dorf vor der Ankunft der Linie 791 passiert. Auch wenn die Kante A belegt ist, kann ein Bus (Grösse Standardbus) links an dem an der Kante A stehenden Bus vorbeifahren.
Walkringen	Ja		x			
Grosshöchstetten	Ja		x			
Rubigen	Ja		x			
Münsingen	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II	Ja		x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS AG	Ja		x			
PostAuto Gebiet Mitte	Ja		x			
Grüne Freie Liste Worb (GFL Worb)	Ja		x			
SVP Worb	Eher Ja		x			
IGöV Bern	Ja		x			
VCS Regionalgruppe Bern	Ja		x			
Unternehmen Worb	Nein	Was soll dieser Mist mit einem Bus! Dies ist absolut nicht nötig und für uns Anwohner nicht nachvollziehbar! Nein, nein, nein!	x			
2 Privatpersonen Worb	k.A.		x			
47 Privatpersonen Worb	Ja		x			
Privatperson Konolfingen	Ja		x			
Privatperson Worb	Eher Ja		x			
Privatperson Worb	Eher Ja	Schade, dass einfach immer gezielt am morgen auf die Zeit 6-9 spekuliert wird. Grad aus dem Bereich Lindhalde gehen viele Personen früher zur Arbeit, sprich, sie nutzen die Abfahrtszeiten 05.20 oder 05.30 Uhr am Bahnhof Worb Dorf. Für die nützt der Ortsbus wieder nichts. Warum nicht die Zeit von 5-8 machen am Morgen?	x			Auf der Konzeptstufe werden die Grundstrukturen des Angebots definiert. Die genaue Startzeit ist Gegenstand des Fahrplanverfahrens. Zudem kann der Versuchsbetrieb nötige Justierungen aufzeigen.
Privatperson Worb	Eher Ja	Integration Worb SBB als ergänzender Knotenpunkt wurde leider nicht geprüft. Via Worb SBB sind zahlreiche und wachsende Einkaufszentren/ Arbeitsplatz-Zentren in Gümligen, Ostermündigen und insbes Bern-Wankdorf (SBB,Post, Bund etc perfekt und direkt erschlossen. Zentrum Bern HB würde durch Direkter Anschluss entlastet. Standortattraktivität von Worb als Wohngemeinde würde verbessert. Zudem Potential für BLS Linie. Worb Sbb würde sich zudem als ,Hub für Linie 795, unrentable Linie 794, und als Startort „Ortserschliessung“ Worb eignen (30 Min Takt) Worb Sbb Worb Dorf	x			Die Priorität als ÖV-Knotenpunkt hat aufgrund des Potenzials und der höheren Anschlussdichte mit Tram und S7 der Bahnhof Worb Dorf. Gümligen, Ostermündigen und Bern Wankdorf sind mit Tram 6 und S1/S2 über Gümligen bzw. mit der S7 und Bus über Bolligen/Papiermühle gut erreichbar. Für die Linie 795 haben die Anschlüsse an die S1 in Rubigen Richtung Thun und Bern Priorität.
Privatperson Worb	Eher Ja	Datenherkunft nicht vollumfänglich ersichtlich		x		Einzelne Präzisierungen (z.B. Erfahrungswerte) werden vorgenommen.

Privatperson Worb	Eher Ja	1. kläglich gescheiterter 2-jähriger Ortsbus-Versuch vor ca. 30 Jahren wurde offenbar vergessen. An der Verkehrssituation im Lindhalde-Quartier hat sich seither nichts geändert. Ein Bedarf ist nach wie vor nicht vorhanden.	x			
Privatperson Worb	Eher Nein		x			
Privatperson Worb	Eher Nein	Zur Linienführung: Wo soll die Einfahrt von der Lindhalde in die Jungfraustrasse erfolgen ?? Die Jungfraustrasse ist eine Sackstrasse !!		x		Beim Ring Lindhalde fährt der Ortsbus von der Enggisteinstrasse, in die Promenadenstrasse und anschliessend in den westlichen Teil der Jungfraustrasse (siehe Abb. 5 im Bericht). Dies wird im Bericht textlich präzisiert.
Privatperson Worb	Eher Nein	Vieles beruht auf Annahmen (Pendler in den Quartieren/eingesparte Fahrten 3'000). Die Bemessungen der täglichen Fahrten sind bei der Berechnung falsch. 7 und 9 gibt 16. Weiter werden Samstage und Sonn- und Feiertage aufgeführt. Der Bus sollte doch aber nur von Mo-Fr fahren!?	x		x	Da es sich um ein neues Angebot handelt, müssen gewissen Annahmen getroffen werden. Pendlerdaten wurden für eine Vergleichsrechnung einbezogen. Auf der Seite 15 des Berichts sind sieben Rundkurse am Morgen und acht am Abend aufgeführt. Samstage und Sonn- und Feiertage werden nur zur Vollständigkeit der Annahmen zur Anzahl Werktagen, Samstag und Sonntag/Feiertage pro Jahr aufgeführt. Dies wird in der Tabelle 4 noch präzisiert.
Privatperson Worb	Eher Nein	Quartier Lindhalde ist zur HVZ eher gut erschlossen. Eine Ergänzung mit Halbstundentakt zur selben Zeit entspricht aus meiner Sicht nicht wirklich den Bedürfnissen und wird kaum zu einer Verlagerung vom MIV zum kollektiven Verkehr führen.	x			Der Ortsbus muss bei Betrieb die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung erreichen. Damit diese Vorgaben möglichst erfüllt werden, wird zum Start ein Angebot, welches in der Angebotsstufe 1 liegt (d.h. max. 15 Rundkurse pro Tag) vorgeschlagen. Das grösste Nachfragepotenzial wird in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) geortet. Deshalb werden im Konzept die 15 Rundkurse auf die Morgen- und Abendstunden konzentriert. Je nach Nachfrage in den HVZ ist zu einem späteren Zeitpunkt denkbar, das Angebot auf weitere Tageszeiten auszuweiten.
Privatperson Worb	Nein	Der gleiche Versuch hat bereits mal im 2008 stattgefunden. Aus meiner Sicht ohne Erfolg. Wohne seit 38 Jahren an der Lindhalde an unterschiedlichen Standorten. Es gab damals eine Variante, die wäre erfolgreicher gewesen.	x			2008 wurde ein Ortsbuskonzept erstellt, jedoch aufgrund von anderen Prioritäten, der Versuchsbetrieb nicht gestartet. Die Studie der RKBM «Oberes Worblental, Abstimmung Siedlung und Verkehr» von 2016 weist den Zubringerlinien (Ortsbussen) eine besondere Bedeutung zu, um den ÖV-Anteil im Worblental zu erhöhen und damit das zu Spitzenzeiten oft staugefährdete Strassennetz zu entlasten. Die vorliegende Planungsstudie erfolgt zudem aufgrund des durch die Gemeinde Worb eingegebenen Prüfauftrages im Rahmen des Regionalen Angebotskonzeptes RAK ÖV 2022-2025. Die Variante aus dem Jahr 2008 wurde in den Variantenfelder ebenfalls aufgenommen und bewertet (siehe Vor- und Nachteile der Variante auf S. 39 des Berichts). Insbesondere aufgrund der knappen Anschlüsse beim Ast Bleiche und der nicht idealen Lage der Endhaltestelle auf dem Ast Schulhausstrasse für das Quartier Lindhalde wurde diese Variante nicht weiterverfolgt.
Privatperson Worb	Nein	Ich kann mir nicht vorstellen das die Nachfrage besteht - keiner im Quartier hat länger als 15 min zum ÖV... frische Luft und Bewegung tut gut! Und wir wohnen ja freiwillig genau darum dort!!!	x			
Privatperson Worb	Nein	Hotspots mit grosser Personendichte sind bereits gut versorgt über die Quartiertangenten der RBS und der Postautolinien. Die Erschliessung durchs Quartier bringt dort nur mehr Verkehr, Lärm, Gefahren für Schulkinder oder die stark frequentierten Velorouten in den teils engen Strassen. Laufdistanzen Haustüre - Busstation wird verhältnismässig nur für sehr wenig Leute wirklich kürzer mit dem neuen Ortsbus. Kosten und Mehrwert stehen in keinem Verhältnis.	x			Die Studie der RKBM «Oberes Worblental, Abstimmung Siedlung und Verkehr» von 2016 weist den Zubringerlinien (Ortsbussen) eine besondere Bedeutung zu, um den ÖV-Anteil im Worblental zu erhöhen und damit das zu Spitzenzeiten oft staugefährdete Strassennetz zu entlasten. Die vorliegende Planungsstudie erfolgt zudem aufgrund des durch die Gemeinde Worb eingegebenen Prüfauftrages im Rahmen des Regionalen Angebotskonzeptes RAK ÖV 2022-2025. Das

					Potenzial für eine bessere Quartierserschliessung und Optimierung der Ortsbuslinien ist im Fachbericht nachgewiesen.
Privatperson Worb	Nein	Ich zweifle den ausgeführten Nutzen des Ortsbusses stark an (Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr). Zudem wurden die örtlichen Gegebenheiten im Sonnhaldequartier zu wenig beachtet (enge Strassen, Schul- & Kindergartenweg, Wohnquartier mit Familien).	x		Es wird anerkannt, dass ein Abschnitt der Eggwaldstrasse eng ist. Alle Strassen, auf welchen der Ortsbus verkehren soll, werden jedoch bereits heute zumindest als Zubringerdienst durch den motorisierten Individualverkehr genutzt. Als Ortsbus soll ein Kleinbus (siehe S.15 des Berichts) zum Einsatz kommen. Dieser wird durch ein Transportunternehmen und somit mit professionellem Fahrpersonal betrieben. Im Konzept wurden Fahrzeiten mit tiefer Geschwindigkeit hinterlegt. Testfahrten mit einem Midi-Fahrzeug – und somit einem grösseren Fahrzeug als ein Kleinbus – haben gezeigt, dass die vorgeschlagene Linienführung in der Sunnhalde machbar ist. Auf Quartierstrassen mit ähnlichen Verhältnissen wurden bereits gute Erfahrungen gemacht.
Privatperson Worb	Nein	Die Strassenverhältnisse wurden nicht berücksichtigt. Die Eggwaldstrasse ist eng, man kann kaum kreuzen und wenn nur auf Privatgelände. Aus drei Strassen gehen dort Kinder in den Kindergarten und nun soll dort alle halbe Stunde ein Bus verkehren. Es gibt nicht einmal ein Gehweg. Wie kann die Sicherheit der Kinder gewährleistet werden?!?	x		Es wird anerkannt, dass ein Abschnitt der Eggwaldstrasse eng ist. Alle Strassen, auf welchen der Ortsbus verkehren soll, werden jedoch bereits heute zumindest als Zubringerdienst durch den motorisierten Individualverkehr genutzt. Als Ortsbus soll ein Kleinbus (siehe S.15 des Berichts) zum Einsatz kommen. Dieser wird durch ein Transportunternehmen und somit mit professionellem Fahrpersonal betrieben. Im Konzept wurden Fahrzeiten mit tiefer Geschwindigkeit hinterlegt. Testfahrten mit einem Midi-Fahrzeug – und somit einem grösseren Fahrzeug als ein Kleinbus – haben gezeigt, dass die vorgeschlagene Linienführung in der Sunnhalde machbar ist. Auf Quartierstrassen mit ähnlichen Verhältnissen wurden bereits gute Erfahrungen gemacht.

4.2 Ortsbus Worb (Ringe Lindhalde und Sunnhalde)

4.2.1 Frage 3: Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Linienverlauf des Ortsbusses einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Worb	Eher Ja	Es ist zu prüfen, ob man den bestehenden Wendehammer im Lindhaldequartier am Ende der Jungfraustrasse anfahren könnte.		(x)		Der Fahrversuch Anfang März 2023 mit einem Mini-Bus hat ergeben, dass der Wendehammer mit einem solchen Fahrzeug angefahren werden kann. Mit einem Midi-Fahrzeug ist dies hingegen nicht möglich. Eine Option mit einer Linienführung bis zum Wendehammer wird mit Hinweis zu den Vor- und Nachteilen in den Bericht aufgenommen.
Bauabteilung Worb, Bereich Tiefbau	Eher Ja	Die Auffahrt Eggasse mit Haltestelle bei 12% Gefälle ist im Winter bei Schnee und Eis eine Herausforderung. Eventuell könnte die Route in die Gegenrichtung gefahren werden. Dies hat jedoch den Nachteil, dass einige bestehende Trottoirs nicht als Haltestellen genutzt werden können.		x		Die Fahrtrichtung beim Ring Sunnhalde wird angepasst.
Walkringen	Ja		x			
Grosshöchstetten	Ja		x			
Rubigen	k.A.		x			
Münsingen	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II	Ja	Das Ortsbuskonzept ist aus unserer Sicht gut und nötig. Wir sind zuversichtlich, dass es so gelingen kann, die Leute effektiv dazu zu bringen, den Bus zu nehmen um im Dorf einzukaufen oder Anderes zu erledigen. Der Verkehr auf der Bahnhofstrasse kann so hoffentlich vermindert werden.	x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS AG	Ja		x			
PostAuto Gebiet Mitte	Ja		x			
Grüne Freie Liste Worb (GFL Worb)	Ja	Ein Ortsbus ist für Worb sehr wichtig und macht Wohnen in Worb, insbesondere bei Gebrechlichkeit oder Handycap, möglich und ist damit attraktiv. Es profitieren aber auch alle anderen.	x			
SVP Worb	Eher Nein	Es ist in Frage gestellt, ob die Sunnhalde überhaupt einen Ringbus benötigt.	x			Die Studie der RKBM «Oberes Worblental, Abstimmung Siedlung und Verkehr» von 2016 weist den Zubringerlinien (Ortsbussen) eine besondere Bedeutung zu, um den ÖV-Anteil im Worblental zu erhöhen und damit das zu Spitzenzeiten oft staugefährdete Strassennetz zu entlasten. Die vorliegende Planungsstudie erfolgt zudem aufgrund des durch die Gemeinde Worb eingegebenen Prüfauftrages im Rahmen des Regionalen Angebotskonzeptes RAK ÖV 2022-2025. Zudem wurde das Quartier Sunnhalde von der Gemeinde als Gebiet mit Handlungsbedarf ausgewiesen. Die Ortsbuslinie in diesem

						Quartier ist aufgrund der entsprechenden Anschlüsse u.a. für EinwohnerInnen, welche am Hang wohnen und die Tramlinie 6 beim Bahnhof Worb Dorf benutzen, interessant. Das Potenzial für eine bessere Quartierschliessung und Optimierung der Ortsbuslinien ist im Fachbericht nachgewiesen. Ausserdem kann die Standzeit, welche sich mit dem Ring Lindhalde am Bahnhof Worb Dorf ergibt, ohne Mehrkosten beim Betrieb für die Erschliessung der Sunnhalde genutzt werden. Andere Varianten zur Verknüpfung des Rings Lindhalde wurden geprüft. Der Ring Sunnhalde hat sich dabei als die beste Variante erwiesen.
IGöV Bern	Ja		x			
VCS Regionalgruppe Bern	Ja		x			
Unternehmen Worb	Nein	Absolut nicht nötig!!!!	x			
2 Privatpersonen Worb	k.A.		x			
Privatperson Worb	-	Grundsätzlich: ich begrüsse es sehr wenn das Gemeindegebiet besser erschlossen wird.	x			
30 Privatpersonen Worb	Ja		x			
Privatperson Worb	Ja	Ein Ortsbus ist für Worb sehr wichtig und macht Wohnen in Worb, insbesondere bei Gebrechlichkeit oder Handycap, möglich und ist damit attraktiv. Es profitieren aber auch alle anderen.	x			
Privatperson Worb	Eher Ja		x			
Privatperson Worb	Eher Ja	Weshalb nicht die Tramlinie 6 (Blaues Bähnli) auf der (neuen) Enggistestrasse bis Lindhalde verlängern?			x	Das Kosten-Nutzen-Verhältnis für den Ausbau des Trams für diese umfangreichen Infrastrukturanpassungen wäre ungenügend. Zudem wäre ein Tramausbau innerhalb der gegebenen baulichen Strukturen schwierig zu bewerkstelligen.
Privatperson Worb	Eher Ja	Frage ; Lindhalde - Jungfraustrasse wo ist die Einfahrt in die Jungfraustrasse ??			x	Beim Ring Lindhalde fährt der Ortsbus von der Enggistestrasse, in die Promenadenstrasse und anschliessend in den westlichen Teil der Jungfraustrasse (siehe Abb. 5 im Bericht). Dies wird im Bericht textlich präzisiert.
Privatperson Worb	Eher Ja	Auf dem nördlichen Streckenabschnitt Ring Lindhalde hat es zu wenig Haltestellen (dies aus Erfahrung des letzten Versuchs vor einigen Jahren)			x	Eine Haltestelle im mittleren Bereich der Promenadenstrasse wird im Konzept aufgenommen. Die Lage der Haltestellen ist im Rahmen der Umsetzung noch detailliert zu prüfen und kann bei Bedarf im Versuchsbetrieb angepasst werden.
Privatperson Worb	Eher Ja	Gantrischweg einschliessen	x			Eine Variante mit Einbezug des Gantrischwegs wurde in den Variantenfelder aufgenommen und verworfen (u.a. ungeeigneten Strassenquerschnitts und der Quartierverträglichkeit; siehe Bericht, Anhang A4).
Privatperson Worb	Eher Ja	Morgenpendler in Richtung Worb wohl nur bei garstigem Wetter hoch (Abstimmung auf Fahrplan in diese Richtung komplizierter als Spaziergang am Morgen). Potenzial "Einkaufsbus" am Morgen mit Betriebszeit nur bis 9.00 Uhr nicht ausgeschöpft (ältere Personen werden gleichwohl mit Auto einkaufen gehen). Erhöhung Potenzial "Einkauf" am Nachmittag mit Betriebsbeginn ab 15.00 Uhr. Umstiegs-Ziel "Einkaufsverkehr" wird durch diese Betriebszeiten nur suboptimal unterstützt (späterer Nachmittag). Persönliche Erfahrung aus Ortsbus Ittigen (zu Beginn dieses Jahrtausends): Ziemlich leer am Morgen, "Pumpenvoll" am Nachmittag (bereits ab 14.00 Uhr). Nachfrage dürfte vor allem am Nachmittag hoch sein -> Ev. zwei unterschiedliche Fahrzeuge (Minibus am Morgen, grösserer Bus am Nachmittag). Sehr gut am Konzept ist die "Regelmässigkeit" in den Betriebszeiten (gleiche Abfahrtszeit an jedem Betriebstag). Das erhöht die Zuverlässigkeit und den Nutzen (man weiss, wann der Bus fährt und muss nicht jedesmal den Fahrplan konsultieren, wie bei den Linien nach Biglen und Grosshöchstetten).	x			Der Ortsbus muss bei Betrieb die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung erreichen. Damit diese Vorgaben möglichst erfüllt werden, wird zum Start ein Angebot, welches in der Angebotsstufe 1 liegt (d.h. max. 15 Rundkurse pro Tag) vorgeschlagen. Das grösste Nachfragepotenzial wird in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) geortet. Deshalb werden im Konzept die 15 Rundkurse auf die Morgen- und Abendstunden konzentriert. Je nach Nachfrage in den HVZ ist zu einem späteren Zeitpunkt denkbar, das Angebot auf weitere Tageszeiten auszudehnen.
Privatperson Worb	Eher Ja	Haltestelle in der Mitte Promenadenstrasse wäre eine Überlegung wert			x	Eine Haltestelle im mittleren Bereich der Promenadenstrasse wird im Konzept aufgenommen. Die Lage der Haltestellen ist im Rahmen der

					Umsetzung noch detailliert zu prüfen und kann bei Bedarf im Versuchsbetrieb angepasst werden.
Privatperson Worb	Eher Ja	Die Linienführung richtet sich bekanntlich nach den Wünschen der Quartierbewohner	x		
Privatperson Worb	Eher Ja	Auf dem Ring "Sunnhalde" gibt es laut Konzept bei drei vorgesehenen Haltestellen kein Trottoir. Statt eines teuren Landerwerbs wäre es vielleicht eine Möglichkeit, die Fahrtrichtung umzudrehen, also dass zuerst via Vechigenstrasse und erst anschliessend zur Eggasse gefahren wird. In dieser Fahrtrichtung wären mehr Trottoirs vorhanden. Die Linienführungen machen aus meiner Sicht Sinn. Ring "Lindhalde": aktuell gibt es drei Verbindungen pro Stunden, um das Quartier grob zu erschliessen (Abfahrt .12 (792), .27		x	Die Fahrtrichtung beim Ring Sunnhalde wird angepasst.
Privatperson Worb	Eher Nein	Ring Sonnhalde JA, Ring Lindhalde liesse sich durch Optimierung L791-793 fast ebenso gut optimieren (z.B 30 Min Takt, L793 fährt neu durch Teile des Ortsbus- Ring Lindhalde. PS: Bin Bewohner der Lindhalde			x Eine Angebotsvariante mit einer Verbesserung der zeitlichen Erschliessungsqualität des Hauptsiedlungsgebiets von Worb bzw. des Gebiets Lindhalde mit den bestehenden Regionallinien wurde im Bericht aufgezeigt (siehe Anhang A4) und verworfen (sehr hohe Betriebskosten, Überangebot ab Ende des Hauptsiedlungsgebiets von Worb).
Privatperson Worb	Eher Nein	Nützt „nur“ den auswärts arbeitenden Menschen. Durch zunehmende Homeoffice-Möglichkeit sollte die übrige Bevölkerung auch zu „Einkaufszeiten“ besser bedient werden.	x		Der Ortsbus muss bei Betrieb die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung erreichen. Damit diese Vorgaben möglichst erfüllt werden, wird zum Start ein Angebot, welches in der Angebotsstufe 1 liegt (d.h. max. 15 Rundkurse pro Tag) vorgeschlagen. Das grösste Nachfragepotenzial wird in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) geortet. Deshalb werden im Konzept die 15 Rundkurse auf die Morgen- und Abendstunden konzentriert. Je nach Nachfrage in den HVZ ist zu einem späteren Zeitpunkt denkbar, das Angebot auf weitere Tageszeiten auszudehnen.
Privatperson Worb	Eher Nein	Ich erachte die Eggwaldstrasse als eine nicht geeignete Durchfahrtsstrasse. Da kein Trottoir vorhanden ist, ist es fragwürdig, ob die Sicherheit, insbesondere für die Kindergarten- und Schulkinder, gewährleistet ist. Mangels Alternative könnte die Haltestelle der Eggasse ganz gestrichen werden. Durch die Nähe zum Bhf erachte ich diese Haltestelle als nicht unbedingt notwendig. Vorschlag für die Sonnhalde: Vechigenstrasse-Egghaldenstrasse- retour	x		Es wird anerkannt, dass ein Abschnitt der Eggwaldstrasse eng ist. Alle Strassen, auf welchen der Ortsbus verkehren soll, werden jedoch bereits heute zumindest als Zubringerdienst durch den motorisierten Individualverkehr genutzt. Als Ortsbus soll ein Kleinbus (siehe S.15 des Berichts) zum Einsatz kommen. Dieser wird durch ein Transportunternehmen und somit mit professionellem Fahrpersonal betrieben. Im Konzept wurden Fahrzeiten mit tiefer Geschwindigkeit hinterlegt. Testfahrten mit einem Midi-Fahrzeug – und somit einem grösseren Fahrzeug als ein Kleinbus – haben gezeigt, dass die vorgeschlagene Linienführung in der Sunnhalde machbar ist. Auf Quartierstrassen mit ähnlichen Verhältnissen wurden bereits gute Erfahrungen gemacht.
Privatperson Worb	Eher Nein	Es geht mir ums Gesamtkonzept (siehe letzter Teil des Fragebogens).	x		
3 Privatpersonen Worb	Nein		x		
Privatperson Worb	Nein	Finde es schade das die Ortsteile ohne ÖV anschluss nicht berücksichtigt werden!	x		
Privatperson Worb	Nein	Die Schlaufe vom Toggenburg über die Farbstrasse Richtung Lindhalde BITT im 1/2 Std Takt. Oder der Bus fährt immer diese Strecke. Wieso dies nicht so gefahren wird, unverständlich.			x Eine Variante über die Farbstrasse wurde im Bericht aufgezeigt und verworfen (u.a. Haltestellen v.a. Ast Schulhausstr. für Lindhalde nicht ideal, knappe Anschlüsse Ast Bleiche; siehe Anhang A3.1).
Privatperson Worb	Nein	Würde gerne meine Bedenken (siehe oben) in einem Gespräch erläutern	x		Vgl. Beantwortung bei Frage 8.
Privatperson Worb	Nein	Ist zu wenig genau sichtbar " Strassenbezeichnung "wo der Bus durchfährt, darum nein.		x	Die Linienführung ist im Text beschrieben und aus der Karte (Abb. 5) ersichtlich. Die Strassennamen werden in der Abbildung ergänzt.
Privatperson Worb	Nein	Der Bus "Ring Lindhalde" müsste unbedingt in die hinteren Teile der Lindhalde/ Wohnpark Alpina fahren, von diesen grossen Quartieren steigen wohl die meisten Leute ein. Haltestelle z.b. beim Kindergarten Alpina, Endschlaufe Jungfrauweg.		(x)	Der Ortsbus wird soweit als möglich in die Nähe des Wohnparks Alpina geführt (Haltestelle westlich der Kreuzung Jungfraustrasse/Gantrischweg/Promenadenstrasse). Die Linienführung

					bis zur Endschleife Jungfraustrasse wird im Bericht als Option ergänzt (inkl. entsprechende Vor- und Nachteile).
Privatperson Worb	Nein	Die Gemeinde hat aktuell kein Investitionskapital für solche Luxusübungen. In Anbetracht stetig sinkender Fitness der Bevölkerung, darf ihr (besonders beim LindhaldeRing) 10 Minütige Gehwege durchaus zugemutet werden. Sollten einzelne Pendler diesen Weg mit einem Fahrzeug zurücklegen, dürfte die Parksituation ertragreicher sein für die Gemeinde.	x		Die Studie der RKBM «Oberes Worblental, Abstimmung Siedlung und Verkehr» von 2016 weist den Zubringerlinien (Ortsbussen) eine besondere Bedeutung zu, um den ÖV-Anteil im Worblental zu erhöhen und damit das zu Spitzenzeiten oft staugefährdete Strassennetz zu entlasten. Die vorliegende Planungsstudie erfolgt zudem aufgrund des durch die Gemeinde Worb eingegebenen Prüfauftrages im Rahmen des Regionalen Angebotskonzeptes RAK ÖV 2022-2025. Das Potenzial für eine bessere Quartiererschliessung und Optimierung der Ortsbuslinien ist im Fachbericht nachgewiesen.
Privatperson Konolfingen	Nein	Beim Ring Lindhalde bitte den Ring über die Lindhalde und Bleiche führen und die Linie 791 direkt zu führen im Sinne der Fahrplanstabilität. Ring Lindhalde Ab Bahnhof via Toggenburg/Mühlestrasse, Bleiche, Lindhalde, Lindhaldenstrasse, Gantristweg, Jungfraustrasse Schulhausstrasse führen			x Varianten über die Mühlestrasse bzw. Gantrischweg wurden im Bericht aufgezeigt und verworfen (u.a. Haltestellen v.a. Ast Schulhausstrasse für Lindhalde nicht ideal, knappe Anschlüsse Ast Bleiche bzw. u.a. ungeeigneten Strassenquerschnitts und der Quartierverträglichkeit; siehe Anhang A3.1).
Privatperson Worb	Nein	Ich sehe es auf dem Plan nicht ganz richtig (ein genauer Plan mit Strassennamen wäre hilfreich...), aber ich nehme an, der Ortsbus würde durch die Promenadenstrasse fahren. Und das finde ich total unnötig und auch gefährlich. Gefährlich weil: Wir haben schon so viel Durchgangsverkehr, von Taximüttern, die ihre Kinder irgendwohin chauffieren und/oder Pendler, die die Strasse als Abkürzung nutzen. Es wohnen mittlerweile wieder viele Familien hier, die Kinder spielen auch auf der Strasse und ich finde, das sollen sie auch dürfen. Es muss nicht jedes kleine Quartiersträsschen dem Verkehr untergeordnet werden, weder dem Individualverkehr noch dem ÖV. Unnötig weil: an der Enggisteinstrasse hat es grad zwei Postauto Haltestellen, die die Leute von der Lindhalde nutzen können, ebenfalls eine Haltestelle an der Richigenstrasse. Das reicht. Seien wir realistisch: hier hat fast jede Familie zwei Autos, da wird kaum jemand neu auf den ÖV umsteigen. Wenn etwas verbessert werden sollte, dann eher die Erschliessung der Aussenstandorte, Enggistein zum Beispiel oder auch Vielbringen.	x		Die Studie der RKBM «Oberes Worblental, Abstimmung Siedlung und Verkehr» von 2016 weist den Zubringerlinien (Ortsbussen) eine besondere Bedeutung zu, um den ÖV-Anteil im Worblental zu erhöhen und damit das zu Spitzenzeiten oft staugefährdete Strassennetz zu entlasten. Die vorliegende Planungsstudie erfolgt zudem aufgrund des durch die Gemeinde Worb eingegebenen Prüfauftrages im Rahmen des Regionalen Angebotskonzeptes RAK ÖV 2022-2025. Das Potenzial für eine bessere Quartiererschliessung und Optimierung der Ortsbuslinien ist im Fachbericht nachgewiesen. Alle Strassen, auf welchen der Ortsbus verkehren soll, werden bereits heute zumindest als Zubringerdienst durch den motorisierten Individualverkehr genutzt. Als Ortsbus soll ein Kleinbus (siehe S.15 des Berichts) zum Einsatz kommen. Der Ortsbus wird durch ein Transportunternehmen und somit mit professionellem Fahrpersonal betrieben. Im Konzept wurden Fahrzeiten mit tiefer Geschwindigkeit hinterlegt. Testfahrten mit einem Midi-Fahrzeug – und somit einem grösseren Fahrzeug als ein Kleinbus – haben gezeigt, dass die vorgeschlagene Linienführung machbar ist. Auf Quartierstrassen mit ähnlichen Verhältnissen wurden bereits gute Erfahrungen gemacht. Varianten, welche auch Aussenstandorte besser erschliessen (z.B. Verbesserung der zeitlichen Erschliessungsqualität mit den bestehenden Regionallinien) wurden im Bericht aufgezeigt (siehe Anhang A4) und verworfen (u.a. sehr hohe Betriebskosten).
Privatperson Worb	Nein	siehe oben	x		
Privatperson Worb	Nein	Der Bus ist nicht nötig und bringt uns keinen zusätzlichen Nutzen, ausser mehr Lärm/Verkehr für die Anwohner und hohe Kosten für die Gemeinde.	x		
Privatperson Worb	Nein	Für den Ring Lindhalde besteht nach wie vor kein Bedarf. Das ergab schon der 2-jährige Versuch vor ca. 30 Jahren.	x		In den letzten 30 Jahren hat sich das Quartier Lindhalde weiterentwickelt und weist heute mehr EinwohnerInnen auf. Aufgrund der veränderten Rahmenbedingungen wurde das Ortsbuskonzept nochmals im Rahmen einer Studie geprüft.
Privatperson Worb	Nein	Das vorgesehene Angebot ist unnötig. Die Lindhalde ist mittels Postauto genügend erschlossen. Die Sonnhalde ist mit einem Fussmarsch innerhalb von 5-10 Min. ab Bahnhof Worb Dorf erreichbar. Angesichts der Finanzlage der Gemeinde ist das neue Konzept nicht zu verantworten. Vor einigen Jahren gab es bereits einen Lindhaldebus, wegen mangelndem Interesse wurde der Betrieb wieder eingestellt.	x		Die Studie der RKBM «Oberes Worblental, Abstimmung Siedlung und Verkehr» von 2016 weist den Zubringerlinien (Ortsbussen) eine besondere Bedeutung zu, um den ÖV-Anteil im Worblental zu erhöhen und damit das zu Spitzenzeiten oft staugefährdete Strassennetz zu entlasten. Die vorliegende Planungsstudie erfolgt zudem

					aufgrund des durch die Gemeinde Worb eingegebenen Prüfauftrages im Rahmen des Regionalen Angebotskonzeptes RAK ÖV 2022-2025. Das Potenzial für eine bessere Quartierschliessung und Optimierung der Ortsbuslinien ist im Fachbericht nachgewiesen. In den letzten 30 Jahren hat sich zudem das Quartier Lindhalde weiterentwickelt und weist heute mehr EinwohnerInnen auf.
Privatperson Worb	Nein	Der Nutzen des Rings Sonnhalde ist nicht nachvollziehbar. Der Fussweg aus diesem Quartier zum Bahnhof ist aus meiner Sicht marginal. Aufgrund des Ortsbusses würden wahrscheinlich nicht viele Pendler auf den öV umsteigen. Zudem würde der Mehrverkehr zu den HVZ die Sicherheit auf dem Schul- und Kindergartenweg in der ohnehin engen Eggwaldstrasse zusätzlich beeinträchtigen.	x		Die Buslinie in diesem Quartier ist aufgrund der entsprechenden Anschlüsse u.a. für EinwohnerInnen, welche am Hang wohnen und die Tramlinie 6 beim Bahnhof Worb Dorf benutzen, interessant. Es wird anerkannt, dass ein Abschnitt der Eggwaldstrasse eng ist. Alle Strassen, auf welchen der Ortsbus verkehren soll, werden jedoch bereits heute zumindest als Zubringerdienst durch den motorisierten Individualverkehr genutzt. Als Ortsbus soll ein Kleinbus (siehe S.15 des Berichts) zum Einsatz kommen. Dieser wird durch ein Transportunternehmen und somit mit professionellem Fahrpersonal betrieben. Im Konzept wurden Fahrzeiten mit tiefer Geschwindigkeit hinterlegt. Testfahrten mit einem Midi-Fahrzeug – und somit einem grösseren Fahrzeug als ein Kleinbus – haben gezeigt, dass die vorgeschlagene Linienführung in der Sunnhalde machbar ist. Auf Quartierstrassen mit ähnlichen Verhältnissen wurden bereits gute Erfahrungen gemacht.
Privatperson Worb	Nein	Die Strassenverhältnisse wurden nicht berücksichtigt. Die Eggwaldstrasse ist eng, man kann kaum kreuzen und wenn nur auf Privatgelände. Aus drei Strassen gehen dort Kinder in den Kindergarten und nun soll dort alle halbe Stunde ein Bus verkehren. Es gibt nicht einmal ein Gehweg. Wie kann die Sicherheit der Kinder gewährleistet werden?!?	x		Es wird anerkannt, dass ein Abschnitt der Eggwaldstrasse eng ist. Alle Strassen, auf welchen der Ortsbus verkehren soll, werden jedoch bereits heute zumindest als Zubringerdienst durch den motorisierten Individualverkehr genutzt. Als Ortsbus soll ein Kleinbus (siehe S.15 des Berichts) zum Einsatz kommen. Dieser wird durch ein Transportunternehmen und somit mit professionellem Fahrpersonal betrieben. Im Konzept wurden Fahrzeiten mit tiefer Geschwindigkeit hinterlegt. Testfahrten mit einem Midi-Fahrzeug – und somit einem grösseren Fahrzeug als ein Kleinbus – haben gezeigt, dass die vorgeschlagene Linienführung in der Sunnhalde machbar ist. Auf Quartierstrassen mit ähnlichen Verhältnissen wurden bereits gute Erfahrungen gemacht.
Privatperson Worb	Nein	Siehe Ausführung oben.	x		Siehe Bemerkungen oben.
Privatperson Worb	Nein	Es braucht einfach kein Bus der sich durchs Quartier kämpft - mitten durch ein Wohnquartiersträssli - so ein schitt! Sund sie diese Strecke schon mal gelaufen?!? Zu Fuss z.b. von oben Buchenweg bis Bahnhof Worb dauer es 10 min ... wollen wir nicht Energie sparen und zu Fuss gehen! Im Quartier hat es Kinder das ist ein Kindergarten u d Schulweg ein Spazierweg für jung und alt!	x		Die Studie der RKBM «Oberes Worblental, Abstimmung Siedlung und Verkehr» von 2016 weist den Zubringerlinien (Ortsbussen) eine besondere Bedeutung zu, um den ÖV-Anteil im Worblental zu erhöhen und damit das zu Spitzenzeiten oft staugefährdete Strassennetz zu entlasten. Die vorliegende Planungsstudie erfolgt zudem aufgrund des durch die Gemeinde Worb eingegebenen Prüfauftrages im Rahmen des Regionalen Angebotskonzeptes RAK ÖV 2022-2025. Das Potenzial für eine bessere Quartierschliessung und Optimierung der Ortsbuslinien ist im Fachbericht nachgewiesen. Alle Strassen, auf welchen der Ortsbus verkehren soll, werden bereits heute zumindest als Zubringerdienst durch den motorisierten Individualverkehr genutzt. Als Ortsbus soll ein Kleinbus (siehe S.15 des Berichts) zum Einsatz kommen. Dieser wird durch ein Transportunternehmen und somit mit professionellem Fahrpersonal betrieben. Im Konzept wurden Fahrzeiten mit tiefer Geschwindigkeit hinterlegt. Testfahrten mit einem Midi-Fahrzeug – und somit einem grösseren Fahrzeug als ein Kleinbus – haben gezeigt, dass die vorgeschlagene

					Linienführung in der Sunnhalde machbar ist. Auf Quartierstrassen mit ähnlichen Verhältnissen wurden bereits gute Erfahrungen gemacht.
Privatperson Worb	Nein	Der Ring Sunnhalde macht mit der vorgeschlagenen Linienführung wenig Sinn, da man zu Fuss von Seite Eggasse mindestens abwärts keinen Zeitgewinn hat und damit das Angebot nicht genutzt wird. Zudem ist die Eggwaldstrasse zur HVZ stark durch Kindergärteler und Schüler frequentiert. Bei den gegebenen Strassenverhältnissen erscheint mir diese Linienführung als nicht adäquat und gefährlich.	x		Die Buslinie in diesem Quartier ist aufgrund der entsprechenden Anschlüsse u.a. für EinwohnerInnen, welche am Hang wohnen und die Tramlinie 6 beim Bahnhof Worb Dorf benutzen, interessant. Es wird anerkannt, dass ein Abschnitt der Eggwaldstrasse eng ist. Alle Strassen, auf welchen der Ortsbus verkehren soll, werden jedoch bereits heute zumindest als Zubringerdienst durch den motorisierten Individualverkehr genutzt. Als Ortsbus soll ein Kleinbus (siehe S.15 des Berichts) zum Einsatz kommen. Dieser wird durch ein Transportunternehmen und somit mit professionellem Fahrpersonal betrieben. Im Konzept wurden Fahrzeiten mit tiefer Geschwindigkeit hinterlegt. Testfahrten mit einem Midi-Fahrzeug – und somit einem grösseren Fahrzeug als ein Kleinbus – haben gezeigt, dass die vorgeschlagene Linienführung in der Sunnhalde machbar ist. Auf Quartierstrassen mit ähnlichen Verhältnissen wurden bereits gute Erfahrungen gemacht.

4.2.2 Frage 4: Ortsbus Worb - Sehen Sie Verbesserungspotenzial bezüglich der vorgeschlagenen Haltestellen?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Worb	Eher Ja	Es ist zu prüfen, ob die Setzung der Haltestellen eine optimale Anbindung ans Fusswegnetz bietet.	x			Die Prüfung ist im Rahmen der Studie erfolgt (vgl. Kap. 4.4. Infrastrukturanforderungen).
Bauabteilung Worb, Bereich Tiefbau	Ja	Die Haltestelle Eggasse bei 12% Gefälle ist in die Eggwaldstrasse zu verlegen. Bei Schnee und Eis ist das Anfahren sehr anspruchsvoll. Die Haltestelle Eigerstrasse ist für eine bessere Sichtbarkeit in die Jungfraustrasse zu verlegen. Herabfahrende Fahrzeuge haben trotz 30kmh eine sehr kurze Reaktions- und Bremszeit. Die Haltestelle Schulhausstrasse-ost ist für eine bessere Sichtbarkeit in die Eigerstrasse zu verlegen. Einbiegende Fahrräder haben eine sehr kurze Reaktions- und Bremszeit.		(x) (x)	x	Die Fahrtrichtung beim Ring Sunnhalde wird angepasst. Die Haltestelle in diesem Bereich wird gestrichen, da die Haltestelle Schulhausstrasse Ost in die Eigerstrasse verlegt wird und sich damit eine eher geringe Distanz zur bereits vorgesehenen Haltestelle an der Jungfraustrasse ergeben würde. Ergänzt wird eine Haltestelle im mittleren Bereich der Promenadenstrasse (siehe Stellungnahmen weiter unten). Die Lage der Haltestellen ist im Rahmen der Umsetzung noch detailliert zu prüfen und kann bei Bedarf im Versuchsbetrieb angepasst werden. Wird angepasst.
Walkringen	k.A.		x			
Grosshöchstetten	Nein		x			
Rubigen	k.A.		x			
Münsingen	Eher Ja	Ev. zusätzliche HS im Bereich Promenadenstrasse 20-28		x		Eine Haltestelle im mittleren Bereich der Promenadenstrasse wird im Konzept aufgenommen. Die Lage der Haltestellen ist im Rahmen der Umsetzung noch detailliert zu prüfen und kann bei Bedarf im Versuchsbetrieb angepasst werden.
Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II	Nein		x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Nein		x			
BERNMOBIL	Nein		x			
BLS AG	Nein		x			
PostAuto Gebiet Mitte	Ja		x			
Grüne Freie Liste Worb (GFL Worb)	Eher Ja	Der Bereich Toggenburg ist durch die Linien 791 und 792 gut erschlossen, deshalb ist eine dritte Haltestelle an der Promenadenstrasse unnötig. Wenn schon ist es besser, eine Haltestelle im Bereich Alterssiedlung Flora - Schreinerei Kilchenmann (Enggisteinstr. 30) zu planen, um die Alterssiedlung zu erschliessen			x	Ergänzend zu den bestehenden Regionallinien 791/792 (.12 / .27) kann mit dem Ortsbus eine Verbindung .45 in den Bereich Toggenburg angeboten werden. Diese Verbindung dient nicht nur dem Gebiet Promenadenstrasse, sondern auch dem Gebiet Sonnegg-/Mühlestrasse aus Richtung Bahnhof Worb Dorf. Die Platzverhältnisse für eine Haltestelle auf der Kantonsstrasse bei der Alterssiedlung sind schwierig.
SVP Worb	k.A.	Die bezeichneten Haltestellen müssten zuerst persönlich beurteilt werden, dazu fehlt mir die Zeit. => Die Kosten für die baulichen Veränderungen bei den Haltestellen hätten im Bericht beziffert werden müssen.			x	Für den Versuchsbetrieb ist nur eine minimale Infrastruktur notwendig. Die Klärung dieser Kosten liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde. Verlässliche Kostenschätzungen bzw. Kostenschätzungen von +/-30% für Investitionen für die definitiven Haltestellen sind auf dieser Planungsstufe nicht möglich, da sie grundsätzlich ein Vorprojekt voraussetzen. Vorprojekte für Haltestellen sind nicht Gegenstand dieser Studie. Zudem soll zuerst mit dem Versuchsbetrieb eruiert werden, ob die Anzahl und Lage der Haltestellen zweckmässig sind.
IGöV Bern	Nein		x			

VCS Regionalgruppe Bern	Eher Nein	Allfälliges Verbesserungspotential kann nach dem Versuchsbetrieb erfasst und entsprechend umgesetzt werden, wenn es um die (teure) Realisierung behindertengerechter Haltestellen geht.	x			
Unternehmen Worb	Nein	Nicht nötig!!!	x			
10 Privatpersonen Worb	k.A.		x			
18 Privatpersonen Worb	Nein		x			
Privatperson Worb	Nein	Für uns wären die Linienführung und die Haltestellen optimal	x			
Privatperson Worb	Nein	Warum soll ich hier das "Nein" begründen???	x			Die Frage war irreführend formuliert und wird für eine kommende Umfrage angepasst.
Privatperson Worb	Nein	Passt.	x			
Privatperson Worb	Nein	siehe oben	x			
Privatperson Worb	Nein	Nein kein verbesserungspotenzial, weil ich generell gegen die Einführung eines Ortsbusses bin. Somit wäre es am besten keine Haltestellen vorzuschlagen.	x			
Privatperson Worb	Nein	Die Haltestellen sind sehr nah an meinem Haus. Es würde sehr gut passen.	x			
Privatperson Worb	Nein	Da sollte man wohl eher einen Kommentar schreiben, wenn man Verbesserungspotenzial sieht (also bei "JA").	x			Die Frage war irreführend formuliert und wird für eine kommende Umfrage angepasst.
Privatperson Worb	Nein	siehe oben	x			
Privatperson Worb	Nein	Verzicht auf unnötige Herumfahreier. Das Landhalde-Quartier ist durch den bestehenden ÖV genügend erschlossen.	x			Die Studie der RKBM «Oberes Worblental, Abstimmung Siedlung und Verkehr» von 2016 weist den Zubringerlinien (Ortsbussen) eine besondere Bedeutung zu, um den ÖV-Anteil im Worblental zu erhöhen und damit das zu Spitzenzeiten oft staugefährdete Strassennetz zu entlasten. Die vorliegende Planungsstudie erfolgt zudem aufgrund des durch die Gemeinde Worb eingegebenen Prüfauftrages im Rahmen des Regionalen Angebotskonzeptes RAK ÖV 2022-2025. Zudem wurde das Quartier Lindhalde von der Gemeinde als Gebiet mit Handlungsbedarf ausgewiesen. Das Potenzial für eine bessere Quartierserschliessung und Optimierung der Ortsbuslinien ist im Fachbericht nachgewiesen.
Privatperson Worb	Nein	Siehe Bemerkung oben	x			Siehe Rückmeldung oben.
Privatperson Worb	Nein	Wir finden die Route über die Eggwaldstrasse unüberlegt und sehr gefährlich. Eine Erschliessung dort macht keinen Sinn.	x			Es wird anerkannt, dass ein Abschnitt der Eggwaldstrasse eng ist. Alle Strassen, auf welchen der Ortsbus verkehren soll, werden jedoch bereits heute zumindest als Zubringerdienst durch den motorisierten Individualverkehr genutzt. Als Ortsbus soll ein Kleinbus (siehe S.15 des Berichts) zum Einsatz kommen. Dieser wird durch ein Transportunternehmen und somit mit professionellem Fahrpersonal betrieben. Im Konzept wurden Fahrzeiten mit tiefer Geschwindigkeit hinterlegt. Testfahrten mit einem Midi-Fahrzeug – und somit einem grösseren Fahrzeug als ein Kleinbus – haben gezeigt, dass die vorgeschlagene Linienführung in der Sunnhalde machbar ist. Auf Quartierstrassen mit ähnlichen Verhältnissen wurden bereits gute Erfahrungen gemacht.
Privatperson Worb	Eher Nein		x			
Privatperson Worb	Eher Ja		x			
Privatperson Worb	Eher Ja	Der Bereich Toggenburg ist durch die Linien 791 und 792 gut erschlossen, deshalb ist eine dritte Haltestelle an der Promenadenstrasse unnötig. Wenn schon ist es besser, eine Haltestelle im Bereich Alterssiedlung Flora - Schreinerei Kilchenmann (Enggistestr. 30) zu planen, um die Alterssiedlung zu erschliessen.			x	Ergänzend zu den bestehenden Regionallinien 791/792 (.12 / .27) kann mit dem Ortsbus eine Verbindung .45 in den Bereich Toggenburg angeboten werden. Diese Verbindung dient nicht nur dem Gebiet Promenadenstrasse, sondern auch dem Gebiet Sonnegg-/Mühlestrasse aus Richtung Bahnhof Worb Dorf. Die Platzverhältnisse für eine Haltestelle auf der Kantonsstrasse bei der Alterssiedlung sind schwierig.
Privatperson Worb	Eher Ja	Ev. einzelne Busse auch ausserhalb HVZ.			x	Der Ortsbus muss bei Betrieb die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung erreichen. Damit diese Vorgaben möglichst erfüllt werden, wird zum Start ein Angebot, welches in der Angebotsstufe 1 liegt (d.h. max. 15 Rundkurse pro Tag) vorgeschlagen. Das grösste Nachfragepotenzial wird in den

					Hauptverkehrszeiten (HVZ) geortet. Deshalb werden im Konzept die 15 Rundkurse auf die Morgen- und Abendstunden konzentriert. Je nach Nachfrage in den HVZ ist zu einem späteren Zeitpunkt denkbar, das Angebot auf weitere Tageszeiten auszudehnen.
Privatperson Worb	Eher Ja	Starke Konzentration bei Hst. Toggenburg ist zu überprüfen. Ortsbus Hst. ev Rtg Lindhalde verschieben.		(x)	Ergänzend zu den bestehenden Regionallinien 791/792 (.12 / .27) kann mit dem Ortsbus eine Verbindung .45 in den Bereich Toggenburg angeboten werden. Diese Verbindung dient nicht nur dem Gebiet Promenadenstrasse, sondern auch dem Gebiet Sonnegg-/Mühlestrasse aus Richtung Bahnhof Worb Dorf. Ergänzt wird eine Haltestelle im mittleren Bereich der Promenadenstrasse. Die Lage der Haltestellen ist im Rahmen der Umsetzung noch detailliert zu prüfen und kann bei Bedarf im Versuchsbetrieb angepasst werden.
Privatperson Worb	Eher Ja	Haltestelle an der Eigerstrasse liegt direkt nach einer unübersichtlichen Kurve. Prüfen die Sicherheit, auch für Schüler die mit dem Velo unterwegs sind, rasante Abfahrt! Vorschlag prüfen Variante im Bereich Fussballplatz / öffentlicher Parkplatz.		x	Die Haltestelle in diesem Bereich wird gestrichen und die Haltestelle Schulhausstrasse Ost in den unteren Bereich der Eigerstrasse verlegt. Die Lage der Haltestellen ist im Rahmen der Umsetzung noch detailliert zu prüfen und kann bei Bedarf im Versuchsbetrieb angepasst werden.
Privatperson Worb	Eher Ja	Ja, Bei schlechtem Wetter besteht kein "Dach-Häuschen" und auch keine Sitzgelegenheit. Im Bleiche Quartier wohnen viele Rentner.	x		Für den Bau der Haltestellen ist die Gemeinde Worb zuständig (Gemeindestrassen). Die baulichen Details der Haltestellen (Überdachung u.a.) sind daher durch die Gemeinde Worb nach dem Versuchsbetrieb zu prüfen.
Privatperson Worb	Eher Ja	Die genauen Haltestellen sind nicht Namentlich angegeben.		x	Mögliche Standorte für die verschiedenen Haltestellen sind einerseits in der Karte auf Seite 14 und andererseits mit entsprechenden Fotos und Kurzbeschreibung auf den Seiten 17-19 aufgeführt. In der Karte werden die Bezeichnungen der Strassen ergänzt.
Privatperson Worb	Eher Ja	Mitte Promenadenstrasse		x	Eine Haltestelle im mittleren Bereich der Promenadenstrasse wird im Konzept aufgenommen. Die Lage der Haltestellen ist im Rahmen der Umsetzung noch detailliert zu prüfen und kann bei Bedarf im Versuchsbetrieb angepasst werden.
Privatperson Konolfingen	Eher Ja	Ring Lindhalde Ab Bahnhof via Toggenburg/Mühlestrasse, Bleiche, Lindhalde, Lindhaldenstrasse, Gantrischweg, Jungfraustrasse Schulhausstrasse führen		x	Varianten über die Mühlestrasse bzw. Gantrischweg wurden im Bericht aufgezeigt und verworfen (u.a. Haltestellen v.a. Ast Schulhausstrasse für Lindhalde nicht ideal, knappe Anschlüsse Ast Bleiche bzw. u.a. ungeeigneten Strassenquerschnitts und der Quartierverträglichkeit; siehe Anhang A3.1).
Privatperson Worb	Eher Ja	Schulhaus Worboden miteinbeziehen!		x	Eine Schlaufe beim Schulhaus Worboden würde bei den vorgeschlagenen Ringen zu lange Umläufe mit sich bringen. Bei den geprüften Varianten in Zusammenhang mit der Linie 794 (siehe Bericht, Anhang 4) wurden auch Linienführungen im Bereich Schulhaus Worboden einbezogen jedoch verworfen (u.a. sehr knappe Umlaufzeit, z.T. Parallelverkehr zum Tram, weniger gute Erschliessung des Sperlisackers ggü. heute, Rundkurs mit Bedienung nur in eine Richtung).
Privatperson Worb	Eher Ja	teilweise sehr gefährlich hinter Kurven auf steilen Strassen wo sehr viele Velofahrer schnell unterwegs sind.		x	Wird angepasst.
7 Privatpersonen Worb	Ja		x		
Privatperson Worb	Ja	Zwei Linien, alternierend mit zwei Linienästen gemäss Schlussbericht Projekt 2008 Variante Optima.		x	Die Variante aus dem Jahr 2008 wurde in den Variantenfelder ebenfalls aufgenommen und bewertet (siehe Vor- und Nachteile der Variante auf S. 39 des Berichts). Insbesondere aufgrund der knappen Anschlüsse beim Ast Bleiche und der nicht idealen Lage der Endhaltestelle auf dem Ast Schulhausstrasse für das Quartier Lindhalde wurde diese Variante nicht weiterverfolgt.

Privatperson Worb	Ja	Ist ja nicht sichtbar die Haltestellen.	x			Mögliche Standorte für die verschiedenen Haltestellen sind im Bericht einerseits in der Karte auf Seite 14 und andererseits mit entsprechenden Fotos und Kurzbeschreibung auf den Seiten 17-19 aufgeführt.
Privatperson Worb	Ja	siehe oben. Mehr Haltestellen im hinteren Raum Lindhalde/ Jungfraustrasse		(x)		Der Ortsbus wird soweit als möglich in die Nähe des Wohnparks Alpina geführt (Haltestelle westlich der Kreuzung Jungfraustrasse/ Gantrischweg/Promenadenstrasse). Die Linienführung bis zur Endschleife Jungfraustrasse wird im Bericht als Option ergänzt (inkl. entsprechende Vor- und Nachteile).
Privatperson Worb	Ja	Hinsichtlich von rollstuhlgängigen Haltestellen sind das grosse Herausforderungen in den engeren Quartierstrassen	x			
Privatperson Worb	Ja	Kein Bus! Wie wenn jemand Land verkaufen würde - sind sie von allen guten Geistern verlassen!?	x			
Privatperson Worb	Ja	Kein Rundkurs Sonnhalde sondern Linienführung über Vechigenstrasse, Egghaldenstrasse mit Wendung bei aktuell vorgesehener Haltestelle nahe Treppe. Oder alternativ: weglassen Ring Sonnhalde			x	Im Bereich Egghaldenstrasse besteht keine geeignete Wendemöglichkeit für den Bus.
Privatperson Worb	Ja	Ein Rufbus-Konzept mit virtuellen Haltestellen (OnDemand) wäre wesentlich zeitgemässer. Gerade wenn es sich um eine Versuchsphase handelt, wäre dies auch eine Methode, den effektiven Bedarf zu ermitteln. Sollte man sich dann immer noch gegen ein OnDemand-Angebot entscheiden, hat man vorher automatisch Haltestellen und Bedarf ermittelt. Für virtuelle Haltestellen ist auch keine Infrastruktur erforderlich, so dass dies auch kostengünstiger wäre, flexibler sowieso, wenn es Änderungen gibt. Ggf. wären klare Haltepunkte an den Bahnhöfen Worb Dorf und ggf. Worb SBB sinnvoll.			x	Eine On demand-Variante wurde im Bericht berücksichtigt (siehe Anhang 3.1). Aufgrund von verschiedenen Aspekten bzw. Nachteilen (klare Ausrichtung auf den Bereich Worb Dorf; Unsicherheiten bezüglich Anschlüsse und Fahrzeugeinsatz; mit zwei Quartieren bzw. mit entsprechender Nachfrage sind in den HVZ rasch zwei Busse nötig mit entsprechenden Betriebskosten) wurde die Variante verworfen.
Privatperson Worb	Ja	Siehe Bemerkungen oben. Die Orte und die Anzahl der Haltestellen finde ich sinnvoll.	x			

Hinweis: Wahrscheinlich wurde bei dieser Frage von mehreren Personen «Ja» gewählt (ohne Kommentar), auch wenn «Nein» gemeint war.

4.2.3 Frage 5: Haben Sie weitere Bedürfnisse an einen neuen Ortsbus, welche mit dem vorliegenden Vorschlag nicht abgedeckt werden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Worb	Nein		x			
Bauabteilung Worb, Bereich Tiefbau	Ja	Der Ortsbus soll auf den Pendlerverkehr ausgerichtet werden. Deshalb schlage ich vor, nicht zu viele Haltestellen einzurichten, damit der Zeitgewinn zum Fussweg möglichst gross bleibt. Zum Beispiel könnte auf die kritische Haltestelle Eigerstrasse verzichtet werden.		(x)		Haltestelle wird weggelassen. Aufgrund von anderen Stellungnahmen wird jedoch dafür eine Haltestelle im mittleren Bereich der Promenadenstrasse ergänzt.
Walkringen	k.A.		x			
Grosshöchstetten	Nein		x			
Rubigen	k.A.		x			
Münsingen	Nein		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II	Nein		x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Nein		x			
BERNMOBIL	Nein		x			
BLS AG	Nein		x			
PostAuto Gebiet Mitte	Nein		x			
Grüne Freie Liste Worb (GFL Worb)	Eher Ja	Schade ist, wenn am Wochenende gar kein Ortsbus fährt. Für die Anfangsphase mag das gehen, Ziel muss aber die Erschliessung auch am Wochenende bleiben. Ein Elektro-Kleinbus wäre ideal anstelle eines konventionellen Fahrzeugs. Eine Idee um die Kosten wieder reinzuholen: In Zeiten, wo der Kleinbus nicht fahren muss, könnte man ihn für einen Pauschalpreis für Senioren-Transporte vorbestellen? Oder als Lieferdienst nutzen für hiesige Geschäfte? Ist der Kleinbus rollstuhlgängig oder noch besser multi-funktional?	x			Ein Elektro-Kleinbus ist vorgesehen (rollstuhlgängig). Das Fahrzeug dient jedoch nicht dem Velotransport und ist nicht multifunktional. Extrafahrten können beim TU angefragt werden.
SVP Worb	Ja	Der Ortsbus deckt nicht die ganze Gemeinde ab. Es fehlen z.B. die Gebiete Wattenwil-Bangerter, Dentenberg etc. Von der Sunnhalde sind die Wege kurz ins Dorf. Ein Ortsbus ist hier stark in Frage gestellt.			x	Diese Gebiete weisen ein sehr geringes Potenzial auf. Die Standzeit, welche sich mit dem Ring Lindhalde am Bahnhof Worb Dorf ergibt, kann ohne Mehrkosten beim Betrieb für die Erschliessung der Sunnhalde genutzt werden. Andere Varianten zur Verknüpfung des Rings Lindhalde wurden geprüft. Der Ring Sunnhalde hat sich dabei als die beste Variante erwiesen.
IGöV Bern	Nein		x			
VCS Regionalgruppe Bern	Nein		x			
Unternehmen Worb	Nein		x			
3 Privatpersonen Worb	k.A.		x			
26 Privatpersonen Worb	Nein		x			
Privatperson Worb	Nein	Passt	x			
Privatperson Worb	Nein	Nein, weil ich generell gegen die Einführung eines Ortsbusses bin.	x			
Privatperson Worb	Nein	Der Ortsbus ist nicht notwendig.	x			
Privatperson Worb	Nein	Siehe vorstehende Kommentare.	x			

Privatperson Worb	Nein	Wir wollen keinen solchen Bus	x			
Privatperson Worb	Eher Nein	Natürlich wären grundsätzlich ein 15-Min-Takt - auf den Zug abgestimmt - und eine Verlängerung - z.B. auch über Mittag - sehr schön. Aber ein Ortsbus wie geplant erfüllt schon sehr viele Wünsche :)	x			
Privatperson Worb	Eher Ja	Betrieb nicht nur in den Stosszeiten unter der Woche, sondern den ganzen Tag über und auch am Wochenende			x	Der Ortsbus muss bei Betrieb die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung erreichen. Damit diese Vorgaben möglichst erfüllt werden, wird zum Start ein Angebot, welches in der Angebotsstufe 1 liegt (d.h. max. 15 Rundkurse pro Tag) vorgeschlagen. Das grösste Nachfragepotenzial wird in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) geortet. Deshalb werden im Konzept die 15 Rundkurse auf die Morgen- und Abendstunden konzentriert. Je nach Nachfrage in den HVZ ist zu einem späteren Zeitpunkt denkbar, das Angebot auf weitere Tageszeiten auszuweiten.
Privatperson Worb	Eher Ja	Schade ist, wenn am Wochenende gar kein Ortsbus fährt. Für die Anfangsphase mag das gehen, Ziel muss aber die Erschliessung auch am Wochenende bleiben. Ein Elektro-Kleinbus wäre ideal anstelle eines konventionellen Fahrzeugs. Eine Idee um die Kosten wieder reinzuholen: In Zeiten, wo der Kleinbus nicht fahren muss, könnte man ihn für einen Pauschalpreis für Senioren-Transporte vorbestellen? Oder als Lieferdienst nutzen für hiesige Geschäfte? Ist der Kleinbus rollstuhlgängig oder noch besser multi-funktional?	x			Ein Elektro-Kleinbus ist vorgesehen (rollstuhlgängig). Das Fahrzeug dient jedoch nicht dem Velotransport und ist nicht multifunktional. Extrafahrten können beim TU angefragt werden.
Privatperson Worb	Eher Ja	Siehe oben	x			
Privatperson Worb	Eher Ja	Fahrplan Bereich Lindhalde ist mit den best. Verbindungen Biglen/Walkringen so zu koordinieren, dass in den Stosszeiten alle 15 Min. eine Verbindung in diese Richtung besteht.	x			Eine möglichst gute zeitliche Verteilung der Abfahrten wurden im Konzept angestrebt. Unter Berücksichtigung der Anschlüsse von/auf die S7 ist dies nur teilweise möglich. Ergänzend zu den bestehenden Regionallinien 791/792 (.12 / .27) wird mit dem Ortsbus eine Verbindung .45 in den Bereich Toggenburg angeboten.
Privatperson Worb	Eher Ja	Der Wohnpark "Alpina" mit über 150 Wohneinheiten wird in diesem Projekt nicht erwähnt ! Die Jungfraustrasse würde am nächsten liegen. Wäre interessant zu wissen, wo Haltestellen geplant sind	x			Mögliche Standorte für die verschiedenen Haltestellen sind einerseits in der Karte auf Seite 14 und andererseits mit entsprechenden Fotos und Kurzbeschreibung auf den Seiten 17-19 aufgeführt. Der Wohnpark Alpina wurde bei den Überlegungen einbezogen. Der Ortsbus wird soweit als möglich in die Nähe des Wohnparks geführt (Haltestelle westlich der Kreuzung Jungfraustrasse/Gantrischweg/Promenadenstrasse). Eine Option mit einer Linienführung bis zum Wendehammer Jungfraustrasse wird mit Hinweis zu den Vor- und Nachteilen in den Bericht aufgenommen.
Privatperson Worb	Eher Ja	Worb SBB als Knoten ausbauen/aufwerten u.a Richtung Vielbringen - Rüfenacht; Achse Worb Dorf- Worb Sbb- Rubigen, Achse (Richigen)-Trimstein, Münsingen, Orterschliessung/Bus Worb, Arbeitsplatzattraktivität Gebiet Worb SBB steigern, ideal da noch kaum Wohngebiet	x			Die Priorität als ÖV-Knotenpunkt hat aufgrund des Potenzials und der höheren Anschlussdichte mit Tram und S7 der Bahnhof Worb Dorf. Im Rahmen des Ortsbuskonzepts wurde eine Stärkung der Tangente Worb – Rubigen geprüft. Bei einer Verdichtung der Linie 795 wird es jedoch kurz- bis mittelfristig kaum möglich sein, die heutige Führung der Linie 794 aufrechtzuerhalten. Die Linie 795 würde die bereits heute knapp ausgelastete Linie 794 kannibalisieren. Bei einer Beibehaltung der Linie 794 in der heutigen Form wurde in der Begleitgruppe entschieden, auf eine Taktverdichtung der Linie 795 zu verzichten.
Privatperson Worb	Eher Ja	Potenzial "Einkaufsbus": Betriebszeit am Morgen bis 10 oder 11 Uhr, Beginn Nachmittagsfahrplan um 14.00 oder spätestens 15.00 Uhr. Dafür darf dann die Betriebszeit am Morgen auch erst um 7.00 oder 8.00 Uhr beginnen.			x	Der Ortsbus muss bei Betrieb die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung erreichen. Damit diese Vorgaben möglichst erfüllt werden, wird zum Start ein Angebot, welches in der Angebotsstufe 1 liegt (d.h. max. 15 Rundkurse pro Tag) vorgeschlagen. Das grösste Nachfragepotenzial wird in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) geortet. Deshalb werden im Konzept die 15 Rundkurse auf die Morgen- und Abendstunden

						konzentriert. Je nach Nachfrage in den HVZ ist zu einem späteren Zeitpunkt denkbar, das Angebot auf weitere Tageszeiten auszuweiten.
Privatperson Worb	Eher Ja	Vielleicht mit ausgedünnten Fahrplan auch während des Tages; denn der Bus ist nicht nur für Berufstätige von Vorteil, sondern auch für ältere Bewohner, die zu Fuss Mühe mit dem Berg haben.			x	Der Ortsbus muss bei Betrieb die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung erreichen. Damit diese Vorgaben möglichst erfüllt werden, wird zum Start ein Angebot, welches in der Angebotsstufe 1 liegt (d.h. max. 15 Rundkurse pro Tag) vorgeschlagen. Das grösste Nachfragepotenzial wird in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) geortet. Deshalb werden im Konzept die 15 Rundkurse auf die Morgen- und Abendstunden konzentriert. Je nach Nachfrage in den HVZ ist zu einem späteren Zeitpunkt denkbar, das Angebot auf weitere Tageszeiten auszuweiten.
Privatperson Worb	Eher Ja	Schulhaus Worboden miteinbeziehen	x			Eine Schlaufe beim Schulhaus Worboden würde bei den vorgeschlagenen Ringen zu lange Umläufe mit sich bringen. Bei den geprüften Varianten in Zusammenhang mit der Linie 794 (siehe Bericht, Anhang 4) wurden Linienführungen im Bereich Schulhaus Worboden einbezogen und verworfen.
Privatperson Worb	Eher Ja	Enggistein, Richigen und Vielbringen besser erschliessen statt die Lindhalde.	x			Varianten, welche auch diese Gebiete besser erschliessen (z.B. Verbesserung der zeitlichen Erschliessungsqualität mit den bestehenden Regionallinien) wurden im Bericht aufgezeigt (siehe Anhang A4) und verworfen (u.a. sehr hohe Betriebskosten).
Privatperson Worb	Eher Ja	Takt der Postautolinien erhöhen und besser auf RBS abstimmen. Meist ist man zu Fuss schneller und zuverlässiger am Bahnhof.	x			Eine Angebotsvariante mit einer Verbesserung der zeitlichen Erschliessungsqualität des Hauptsiedlungsgebiets von Worb mit den bestehenden Regionallinien wurde im Bericht aufgezeigt (siehe Anhang A4) und verworfen (sehr hohe Betriebskosten, Überangebot ab Ende des Hauptsiedlungsgebiets von Worb).
2 Privatpersonen Worb	Ja		x			
Privatperson Worb	Ja	Route über Bangerten			x	Das Potenzial in diesem Ortsteil ist sehr gering.
Privatperson Worb	Ja	Einen Ortsbus oder Rufbus für Rüfenacht, dafür Verzicht auf Linie 794 und Taktverdichtung und Ergänzung an RVZ und So der Linie 795 nach Rubigen.			x	Verschiedene Varianten in Zusammenhang mit der Linie 794 wurden geprüft, jedoch verworfen (siehe Bericht, Anhang A4).
Privatperson Worb	Ja	Ich möchte, dass das aktuelle PostAuto zwischen Worb Dorf und Blümlisalpstrasse alle 20 Minuten zu den Hauptzeiten (06:50 bis 07:50, 16:40 bis 18:40) fährt und der letzte Bus später als 23:13 (z.B. 24 :00). Plus ein Moonliner entlang dieser Route (nicht nur nach Biglen). Bei starkem Regen oder Schnee reicht die aktuelle Busverbindung nicht aus.			x	Die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung müssen berücksichtigt werden. Die Linie 793 erreicht heute beim Kostendeckungsgrad nur die Minimalanforderung. Moonliner werden separat geplant und waren nicht Teil dieser Studie.
Privatperson Worb	Ja	Dito oben	x			
Privatperson Worb	Ja	Ich persönlich würde einen 15 Minuten Takt bevorzugen, würde aber bestimmt nicht rendieren...	x			Die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung würden damit kaum erreicht.
Privatperson Worb	Ja	Die Trimsteinstrasse müsste auch erschlossen werden.	x			Die Trimsteinstrasse bzw. die Siedlung Alte Gärbi liegt im Einzugsbereich der Bushaltestelle «Worb Wyden Schulhaus», welche durch die Linie 793 bedient wird. Im Bericht wurden Varianten zur besseren Erschliessung des Hauptsiedlungsgebiets von Worb aufgezeigt, welche Linienführungen der Regionallinien via Trimsteinstrasse einbeziehen (siehe Anhang A3.2). Aus unterschiedlichen Gründen (z.B. Umlaufzeiten) wurde diese jedoch verworfen.
Privatperson Worb	Ja	Häufigere Anbindung Worb Dorf zu Worb Sbb	x			Dies würde auf den Linien 794/795 ein zusätzliches Fahrzeug bedingen, was mit entsprechenden hohen Betriebskosten. Die Linie 794, welche heute auch Worb SBB bedient erreicht sowohl bei der Auslastung als auch beim Kostendeckungsgrad nur die Minimalanforderungen.

Privatperson Worb	Ja	Die Nutzungszeit am Morgen würde eine Stunde vorverlegen. Wenn man beobachtet, wie viele Personen bereits die ersten Fahrten nach Bern nutzen aus der Lindhalde, dient ein Ortsbus wieder nichts. Grad im Winter, wenn es Schnee oder Eis hat. Die Strasse bei der Lindhalde ist um diese Zeit noch nicht geräumt, geschweige denn das Trottoir. Da würde ein früherer Ortsbus dienen. Abendzeiten sind ok.	x			Auf der Konzeptstufe werden die Grundstrukturen des Angebots definiert. Die genaue Startzeit ist Gegenstand des Fahrplanverfahrens. Zudem kann der Versuchsbetrieb nötige Justierungen aufzeigen.
Privatperson Worb	Ja	Mänziwilegg Samstag und Sonntag Ausflugsverkehr	x			Das Potenzial wird als gering eingeschätzt. Zudem war der Freizeitverkehr nicht Gegenstand des Ortsbuskonzepts.
Privatperson Worb	Ja	Ein Halbstundentakt liegt zu weit auseinander. Ein Viertelstundentakt ist das minimal notwendig (aus Erfahrung des letzten Versuchs vor ein paar Jahren)			x	Die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung würden damit kaum erreicht.
Privatperson Worb	Ja	Der 30 Min Takt beinhaltet zu lange Wartezeit. 15 Min Takt zu Stosszeit notwendig.			x	Die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung würden damit kaum erreicht.
Privatperson Worb	Ja	Tagsüber sind die älteren Leute unterwegs, die ebenfalls einen Bus zum Einkaufen bräuchten. Die Postauto Stationen sind weit entfernt und tagsüber fahren die Postautos nicht sehr regelmässig. Deshalb würde ich es begrüessen, den Bus auch ausserhalb von Pendlerzeiten fahren zu lassen			x	Der Ortsbus muss bei Betrieb die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung erreichen. Damit diese Vorgaben möglichst erfüllt werden, wird zum Start ein Angebot, welches in der Angebotsstufe 1 liegt (d.h. max. 15 Rundkurse pro Tag) vorgeschlagen. Das grösste Nachfragepotenzial wird in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) geortet. Deshalb werden im Konzept die 15 Rundkurse auf die Morgen- und Abendstunden konzentriert. Je nach Nachfrage in den HVZ ist zu einem späteren Zeitpunkt denkbar, das Angebot auf weitere Tageszeiten auszudehnen.
Privatperson Konolfingen	Ja	Siehe Antworten oben	x			
Privatperson Worb	Ja	Busbetrieb auch während des Tages			x	Der Ortsbus muss bei Betrieb die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung erreichen. Damit diese Vorgaben möglichst erfüllt werden, wird zum Start ein Angebot, welches in der Angebotsstufe 1 liegt (d.h. max. 15 Rundkurse pro Tag) vorgeschlagen. Das grösste Nachfragepotenzial wird in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) geortet. Deshalb werden im Konzept die 15 Rundkurse auf die Morgen- und Abendstunden konzentriert. Je nach Nachfrage in den HVZ ist zu einem späteren Zeitpunkt denkbar, das Angebot auf weitere Tageszeiten auszudehnen.
Privatperson Worb	Ja	Bessere Fahrplanzeiten für „einkaufende Quartier-Bevölkerung“			x	Der Ortsbus muss bei Betrieb die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung erreichen. Damit diese Vorgaben möglichst erfüllt werden, wird zum Start ein Angebot, welches in der Angebotsstufe 1 liegt (d.h. max. 15 Rundkurse pro Tag) vorgeschlagen. Das grösste Nachfragepotenzial wird in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) geortet. Deshalb werden im Konzept die 15 Rundkurse auf die Morgen- und Abendstunden konzentriert. Je nach Nachfrage in den HVZ ist zu einem späteren Zeitpunkt denkbar, das Angebot auf weitere Tageszeiten auszudehnen.
Privatperson Worb	Ja	Kein Bus - geht einfach zu Fuss!	x			
Privatperson Worb	Ja	Das Bedürfnis besteht meiner Ansicht nach ausserhalb der HVZ: Man muss zum Einkaufen oder zum Arzt (man denke z.B. an ältere Leute), Schüler müssen mit Gepäck zum Eishockey-Training oder zum Fussballtraining in Rüfenacht, Studenten haben seltsame Vorlesungszeiten oder kommen spät abends aus dem Ausgang zurück. Menschen befinden sich teilweise im Homeoffice und wollen erst um 10.00 h an eine Sitzung, wenn es innerorts keinen Bus mehr zum Bahnhof gibt, etc. Dies würde übrigens auch zu einer Nachfrageglättung im gesamten öV beitragen und damit die Kosten pro Personenkilometer insgesamt positiv beeinflussen (Auslastungsspitzen brechen). Die Liste möglicher Use Cases liesse sich unendlich verlängern. Für alle diese Fälle benötigen alle, die nicht gerade direkt im Zentrum leben, ein Auto, oft ist dies das Zweitauto. Mit einem (nachhaltig bestehendem) OnDemand-Angebot könnte ich mir gut vorstellen auf Letzteres zu verzichten.			x	Der Ortsbus muss bei Betrieb die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung erreichen. Damit diese Vorgaben möglichst erfüllt werden, wird zum Start ein Angebot, welches in der Angebotsstufe 1 liegt (d.h. max. 15 Rundkurse pro Tag) vorgeschlagen. Das grösste Nachfragepotenzial wird in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) geortet. Deshalb werden im Konzept die 15 Rundkurse auf die Morgen- und Abendstunden konzentriert. Je nach Nachfrage in den HVZ ist zu einem späteren Zeitpunkt denkbar, das Angebot auf weitere Tageszeiten auszudehnen. Eine On demand-Variante wurde im Bericht berücksichtigt (siehe Anhang 3.1). Aufgrund von verschiedenen Aspekten bzw. Nachteilen

						(klare Ausrichtung auf den Bereich Worb Dorf; Unsicherheiten bezüglich Anschlüsse und Fahrzeugeinsatz; mit zwei Quartieren bzw. mit entsprechender Nachfrage sind in den HVZ rasch zwei Busse nötig mit entsprechenden Betriebskosten) wurde die Variante verworfen.
Privatperson Worb	Ja	Der Ortsbus sollte auch zwischen den Hauptverkehrszeiten, oder zumindest über den Mittag verkehren können. Der Bus besitzt nicht nur für den Pendlerverkehr Potential, sondern auch für den Einkaufs-, eventuell auch Freizeitverkehr. Zudem ist ein Verkehren nur zur HVZ nicht kompatibel mit den zukünftigen Mobilitätszielen, wonach der Verkehr auf den ganzen Tag verteilt werden soll, um die Spitzen glätten zu können.			x	Der Ortsbus muss bei Betrieb die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung erreichen. Damit diese Vorgaben möglichst erfüllt werden, wird zum Start ein Angebot, welches in der Angebotsstufe 1 liegt (d.h. max. 15 Rundkurse pro Tag) vorgeschlagen. Das grösste Nachfragepotenzial wird in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) geortet. Deshalb werden im Konzept die 15 Rundkurse auf die Morgen- und Abendstunden konzentriert. Je nach Nachfrage in den HVZ ist zu einem späteren Zeitpunkt denkbar, das Angebot auf weitere Tageszeiten auszudehnen.

4.3 Regionallinien (Postautolinien 791–795 und Linie 168)

4.3.1 Frage 6: Für die Linie 795 wird keine HVZ-Verdichtung auf einen 30-Minuten-Takt empfohlen, da die Linie 794 in der heutigen Form beibehalten werden soll (vgl. Kapitel 5.1, sowie S.46). Sind Sie damit einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Worb	Ja		x			
Bauabteilung Worb, Bereich Tiefbau	k.A.		x			
Walkringen	k.A.		x			
Grosshöchstetten	k.A.		x			
Rubigen	Eher Ja	Für Beitenwil wäre eine HVZ-Verdichtung begrüssenswert. Die Begründungen für diesen Entscheid im Kapitel 5 sind aber nachvollziehbar. Es ist aber weiterhin auf eine gute Anbindung der S1 beim Bahnhof Rubigen zu achten.	x			Einschätzung wird geteilt.
Münsingen	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II	Ja		x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS AG	Ja		x			
PostAuto Gebiet Mitte	Eher Nein	Aus unserer Sicht kann die Linie 795 auf Kosten der Linie 794 zum Halbstundentakt verdichtet werden. Dies bedeutet die Aufhebung des Angebots auf der Linie 794. Das Potenzial auf der Achse Worb Dorf - Rubigen ist deutlich höher als in Vielbringen oder dem Sperlisacher (Erschliessung Alters- und Pflegeheim Beitenwil und Stiftung Humanushaus sowie Stärkung der Tangentialverbindung). Mit denselben Ressourcen können höhere Einnahmen generiert und der Modalsplit zu Gunsten des öV erhöht werden. Das Potenzial in Vielbringen ist sehr bescheiden. Im Sperlisacher wäre ein gewisses Potenzial vorhanden, allerdings wird dieses mit dem bestehenden Stundentakt nur in beschränktem Mass ausgeschöpft.			x	Im Rahmen der Studie wurden verschiedene Varianten zur Linie 794 bzw. zu einer alternativen Erschliessung u.a. von Vielbringen geprüft. Diese weisen jedoch verschiedene Nachteile auf (u.a. schlechtere Erschliessung einzelner Gebiete, sehr knappe Umlaufzeiten, teilweise Parallelverkehr zum Tram) und wurden daher verworfen. Die Linie 794 soll deshalb in der heutigen Form beibehalten und auf eine Taktverdichtung der Linie 795 verzichtet werden.
Grüne Freie Liste Worb (GFL Worb)	Eher Ja	Wichtiger ist der Ausbau der Linien 795 und 794 auch am Sonntag und abends, der 60-Min-Takt kann bleiben. Aus Erfahrung weiss ich, wenn eine Linie nicht täglich gleichbleibende Takte hat, dann wird diese Linie viel weniger benutzt, weil jedes Mal nachgeschaut werden muss, ob eine Linie nun fährt oder nicht. Die Regelmässigkeit ist das Entscheidende! Zudem ist der Bahnhof Worb SBB ab Samstag 17.15 bis Sonntag Nacht via ÖV nicht mit Worb Dorf erschlossen. Der Bahnhof Worb SBB ist generell zuwenig von Worb Dorf her erschlossen. Er könnte viel mehr benutzt werden, wenn er besser erschlossen ist.		(x)		Ein Sonntagsangebot auf der Linie 795 wird aufgenommen. Dieses kann insbesondere für den Freizeitverkehr Richtung Oberland interessant sein. Da die Linie 794 nur die Minimalanforderungen zu Auslastung und Kostendeckungsgrad erreicht, wird ein solches Angebot für diese Linie hingegen nicht aufgenommen.
SVP Worb	Ja		x			
IGöV Bern	Ja		x			

VCS Regionalgruppe Bern	Nein	Wie wir in der parallelen Mitwirkung zum Angebotskonzept Tangento / Ortsbuskonzept Belp empfehlen, ist eine Verlängerung der Linie 795 bis Belp Bahnhof als Alternative zum geplanten Verstärkungskurs des Tangento zwischen Belp Flughafen und Rubigen Bahnhof eingehend zu prüfen. Damit könnte insbesondere eine attraktive Verbindung zwischen Belp und Worb sichergestellt werden. Die Durchbindung mit der Linie 794 wäre dann nicht mehr möglich. Hingegen würden sich Synergien zwischen einem (durchgehenden) 30'-Takt auf der Strecke Rubigen-Worb und der Erschliessung des westlichen Teils der Linie 794 (ab Vielbringen) ergeben. Wir regen deshalb an, eine neue Führung der Linie 794 via Bahnhof Rubigen mit Bedienung aller dortigen Bahnanschlüsse zur vollen oder halben Stunde (XX.28 oder XX.58) eingehend zu prüfen (mit Führung über Eichholzweg und Schwarzbachstrasse aus Richtung Rüfenacht-Vielbringen). Der längeren Reisezeit zwischen Worb / Worb SBB und Vielbringen stünden zahlreiche Vorteile gegenüber: - 30'-Takt zwischen Worb und Rubigen Bhf mit Bedienung aller dortigen Anschlüsse zur vollen und halben Stunde - Anbindung von Vielbringen an Rubigen Bhf mit tendentiell besseren Bahnverbindungen als Worb SBB - Kein Problem mehr, Minimalvorgaben zu erfüllen (dank Bedienung Worb-Rubigen mit Bahnanschlüssen) - Realisierung der von Rubigen gewünschten Anbindung der Kiesgrube / des Quartiers Schwarzbach noch vor allfälliger Verlängerung der Linie 40			x	Eine Verknüpfung mit der Linie 795 wurde im Rahmen des Angebotskonzeptes Tangento / Ortsbuskonzept Belp aufgrund der langen Standzeiten in Rubigen als nicht zielführend beurteilt (siehe entsprechender Mitwirkungsbericht zum Angebotskonzept Tangento / Ortsbuskonzept Belp).
Unternehmen Worb	Ja		x			
13 Privatpersonen Worb	k.A.		x			
Privatperson Worb	k.A.	Als Bewohnerin an der Sunnhalde kann ich mir kein Urteil über die schon vorhandenen Buslinien erlauben	x			
35 Privatpersonen Worb	Ja		x			
Privatperson Worb	Ja	nicht relevant da nicht notwendig aus unserer Sicht	x			
Privatperson Worb	Eher Ja	Wichtiger ist der Ausbau der Linien 795 und 794 auch am Sonntag, der 60-Min-Takt kann bleiben. Aus Erfahrung weiss ich, wenn eine Linie nicht täglich gleichbleibende Takte hat, dann wird diese Linie viel weniger benutzt, weil jedes Mal nachgeschaut werden muss, ob eine Linie nun fährt oder nicht. Die Regelmässigkeit ist das Entscheidende! Zudem ist der Bahnhof Worb SBB ab Samstag 17.15 bis Sonntag Nacht via ÖV nicht mit Worb Dorf erschlossen. Der Bahnhof Worb SBB ist generell zu wenig von Worb Dorf her erschlossen. Er könnte viel mehr benutzt werden, wenn er besser erschlossen ist.		(x)		Ein Sonntagsangebot auf der Linie 795 wird aufgenommen. Dieses kann insbesondere für den Freizeitverkehr Richtung Oberland interessant sein. Da die Linie 794 nur die Minimalanforderungen zu Auslastung und Kostendeckungsgrad erreicht, wird ein solches Angebot für diese Linie hingegen nicht aufgenommen.
Privatperson Worb	Eher Ja	Abwarten und flexibel anpassen wenn notwendig.	x			Die terminlichen und inhaltlichen kantonalen Vorgaben des Kantons sind zu berücksichtigen. Das Angebotskonzept dient als Grundlage, um den Versuchsbetrieb des Ortsbusses in das Regionale Angebotskonzept RAK 2027-2030 aufnehmen zu können.
2 Privatpersonen Worb	Eher Nein		x			
Privatperson Worb	Eher Nein	Siehe vorangehende Ausführungen;; 30 Min = Zeichen für Aufwertungstendenz/ potential Gebiet Worb SBB und bessere Einbindung dieses bestehenden ÖV Standortes - mit Gewerbefläche/ Arbeitsplätze (ausserhalb Wohngebiet und daher z.B raumplanerisch ideal) - mit Worb Dorf / Rubigen und daher Gratis-Erhöhung Standortattraktivität Worb, Trimstein(Münsingen), Richigen, Rüfenacht (via Vielbringen) Ausstentorteile von Rubigen	x			Siehe vorangehende Antwort.
Privatperson Konolfingen	Eher Nein	Die Anbindung von Vielbringen 794 muss neu überdenkt werden! Evt Verlängerung der L40 von Allmendingen via Vielbringen nach Worb SBB			x	Die Erschliessung Vielbringens durch die Linie 794 wurde geprüft. Für die Linie 40 wird eine Verlängerung der Linie geprüft, jedoch aufgrund des Potenzials nur bis Rubigen Bahnhof (dies erfolgt im Rahmen einer aktuellen separaten Angebotsstudie zur Buslinie 40).
Privatperson Worb	Eher Nein	Mit dem Ausbau dieser Linien könnte der Ortsbus eingespart werden	x			Gemäss Fachbericht Anhang 3 wurde ein Ausbau der Linie 795 geprüft jedoch aufgrund der unzureichenden Verbesserung der Erschliessung für die Lindhalde und die knappen Anschlüsse/Umlaufzeit verworfen. Ebenfalls geprüft wurde eine Taktverdichtung auf den

						Regionallinien 791/792/795 (siehe Bericht, Anhang A4) und aufgrund u.a. der sehr hohen Betriebskosten nicht weiterverfolgt.
Privatperson Worb	Nein			x		
Privatperson Worb	Nein	Einen Ortsbus oder Rufbus für Rüfenacht, dafür Verzicht auf Linie 794 und Taktverdichtung und Ergänzung an RVZ und So der Linie 795 nach Rubigen.			x	Verschiedene Varianten in Zusammenhang mit der Linie 794 wurden geprüft, jedoch verworfen (siehe Bericht, Anhang A4).
Privatperson Worb	Nein	Macht keinen Sinn auf alten Fahrplänen/ Formen stehen zu bleiben.		x		
Privatperson Worb	Nein	Es sollten mehr Fahrten über den BHF Worb SBB führen		x		
Privatperson Worb	Nein	siehe oben		x		
Privatperson Worb	Nein	Wie sind die Frequenzen und Auslassungen ? Frequenzen fraglich. Auslastung meistens miserabel !		x		Zusammenfassende Angaben sind auf der Seite 9 des Berichts aufgeführt.
Privatperson Worb	Nein	Die Verbindung ist äusserst sporadisch und wird entsprechend selten genutzt (betrifft mich und meine Nachbarn direkt). Ein On-Demand-Angebot für ganz Worb und ggf. umliegende Dörfer würde auch diesen Aspekt für die in der Nähe wohnenden verbessern.		x		Eine On demand-Variante wurde im Bericht berücksichtigt (siehe Anhang 3.1). Aufgrund von verschiedenen Aspekten bzw. Nachteilen (klare Ausrichtung auf den Bereich Worb Dorf; Unsicherheiten bezüglich Anschlüsse und Fahrzeugeinsatz; mit zwei Quartieren bzw. mit entsprechender Nachfrage sind in den HVZ rasch zwei Busse nötig mit entsprechenden Betriebskosten) wurde die Variante verworfen.

4.3.2 Frage 7: Weitere mögliche Anpassungen wurden untersucht (vgl. Kapitel 5 und Annex A5), jedoch als nicht zielführend verworfen. Sehen Sie weiteren Handlungsbedarf bei den Regionallinien?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Worb	Nein		x			
Bauabteilung Worb, Bereich Tiefbau	Eher Ja	Die Verbindungen nach Thun und zurück könnten eine Verfeinerung gebrauchen.	x			Im Rahmen des Ortsbuskonzepts wurde eine Stärkung der Tangente Worb – Rubigen (mit Anschluss an S1 Richtung Thun) geprüft. Bei einer Verdichtung der Linie 795 wird es jedoch kurz- bis mittelfristig kaum möglich sein, die heutige Führung der Linie 794 aufrechtzuerhalten. Bei einer Beibehaltung der Linie 794 in der heutigen Form wurde in der Begleitgruppe entschieden, auf eine Taktverdichtung der Linie 795 zu verzichten.
Walkringen	k.A.		x			
Grosshöchstetten	Eher Ja	Der Gemeinderat kann, die auf Seite 31 des Ortsbuskonzepts Worb vom 12.8.2022 formulierten Gründe, welche gegen einen Ausbau der Linie 793 sprechen, nachvollziehen. Wir bedauern, dass der südöstliche Teil von Grosshöchstetten nicht durch die Linie 793 mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden kann. Auf Seite 31 wurde hingewiesen, dass die ÖV-Erschliessung von Grosshöchstetten in der Studie Mirchel und Niederhünigen ebenfalls berücksichtigt und allenfalls verbessert werden soll. Der Gemeinderat geht nun davon aus, dass die Anliegen der Gemeinde Grosshöchstetten in der geplanten Studie 2023 vom RKBM umfassend geprüft und einbezogen werden. Eine umfassende Abklärung innerhalb einer Studie macht aus Sicht des Gemeinderats mehr Sinn, als dass die Buslinie 793 nur einen kleinen Teil von Grosshöchstetten zusätzlich abdecken würde und dadurch schlechtere Anschlussbedingungen am Bahnhof generieren würde.	x			Eine umfassendere Prüfung der Anliegen zur ÖV-Erschliessung in Grosshöchstetten erfolgt im Rahmen des ab 2023 zu erarbeitenden Angebotskonzeptes ÖV für Mirchel und Niederhünigen.
Rubigen	Ja		x			
Münsingen	Nein		x			

Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II	Eher Nein	Das Konzept schlägt vor, in Beitenwil zwei Haltestellen zu realisieren. Hier ist der Stand der Dinge der folgende: Der OIK II ist verantwortlich für die Haltestellen in Beitenwil. Im Moment besteht eine provisorische Haltestelle mit unterschiedlichen Standorten pro Richtung: Richtung Worb hält der Bus am südlichen Ende des PP Kreuzpintli, Richtung Rubigen hält der dort, wo er im Konzept eingezeichnet ist. Diese Haltestellen sind provisorisch auf 5 Jahre beschränkt, d.h. für diese Zeit besteht ein Mietvertrag mit den Landeigentümer/innen (für das Land östlich der KS). Ebenso hat der OIK II einen provisorischen FGS gebaut, der auch so lange existiert, bis die Haltestelle an der definitiven Stelle realisiert ist. Das Projekt für die definitive Haltestelle und die definitive Querung ist mit Humanshaus und Alters- und Pflegeheim abgeklärt. Aus Sicht der Verantwortlichen des Humanshaus ist die Distanz nicht matchentscheidend, wichtig ist die hohe Kante und der sichere Übergang. Alters- und Pflegeheim, Gemeinde und PostAuto sind ebenfalls mit dem Projekt des OIK II einverstanden. Das Projekt sieht die Haltestelle etwas nördlich des eingezeichneten Standortes vor (ungefähr in der Mitte eingezeichnete Haltestelle - PP Kreuzpintli). Vorgesehen sind zwei behindertengerechte Haltekanten plus eine Fussgängerstreifen mit Mittelinsel, für den eine Aufweitung der Strassen notwendig ist. Für den Landerwerb werden im Oktober 2022 Gespräche mit den drei Grundeigentümer/innen stattfinden. Der OIK II hat insgesamt 4 Varianten für die Lage der Bushaltestelle erarbeitet. Wenn die Gespräche im Oktober nicht erfolgreich sind, greifen wir auf eine andere Variante zurück. Wir sind aber so oder so der Meinung, dass es nicht zielführend ist, hier auf engem Raum zwei behindertengerecht ausgebaute Haltestellen zu bauen - zumal erstens alle Beteiligten mit dem aktuell laufenden Projekt einverstanden sind und zweitens der Landerwerb häufig die Knacknuss ist, die Projekte zum Scheitern bringt.		x		Das aktuelle Projekt des OIK II wird im Ortsbuskonzept übernommen.
Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Nein			x		
BERNMOBIL	Nein			x		
BLS AG	Nein			x		
PostAuto Gebiet Mitte	Nein			x		
SVP Worb	Nein			x		
Grüne Freie Liste Worb (GFL Worb)	Eher Ja	Linie 168 auch am Wochenende nötig (Argumente siehe oben).		x		Dazu sind auf dieser Linie Auslastung und Kostendeckungsgrad nicht ausreichend.
IGöV Bern	Nein			x		
VCS Regionalgruppe Bern	Nein			x		
Unternehmen Worb	Nein			x		
12 Privatpersonen Worb	k.A.			x		
30 Privatpersonen Worb	Nein			x		
Privatperson Worb	Nein	Passt		x		
Privatperson Worb	Nein	Es hat genug Linien		x		
Privatperson Worb	Nein	Der aktuelle ÖV ist mehr als genug.		x		
Privatperson Worb	Nein	nicht notwendig		x		
Privatperson Worb	Eher Nein	Allenfalls könnten die Linien 794 und 795 auch am Wochenende (vermehrt) angeboten werden.			(x)	Ein Sonntagsangebot auf der Linie 795 wird aufgenommen. Dieses kann insbesondere für den Freizeitverkehr Richtung Oberland interessant sein.
Privatperson Worb	Eher Ja	Linie 168 auch am Wochenende nötig (Argumente siehe oben).		x		Dazu sind auf dieser Linie Auslastung und Kostendeckungsgrad nicht ausreichend.
Privatperson Worb	Eher Ja	Es ist schade, dass die Linien 791, 792, 793 nicht immer konsequent den Stundentakt einhalten, insbesondere am Wochenende oder in den 'nicht-Stosszeiten'. Ich denke, dass das Postauto mehr/besser genutzt würde, wenn man sich sicher sein könnte, dass es jede Stunde fährt und nicht zwischendurch mal eine Stunde nicht.		x		Auf den Linien 791 – 793 wird soweit als möglich ein konsequenter Takt angeboten. Da diese Linien betrieblich durchgebunden sind, ist dies in den Nebenverkehrszeiten nicht immer möglich.
Privatperson Worb	Eher Ja	Worb SBB (Bestehender ÖV-Anschluss!!): aufwerten als KleinÖV-Netzknotten - Optimierung des Bestehenden 791-793 im KerngebietWorb, ev Gesamtheitlich / langfristig betrachtet billiger als Zusätzliches mit geringer „Überlebenschance“. Motto: Less is more, KISS Prinzip. Einbindung Gebiet Worb-Sonnhalde jedoch aus Sicht ÖV wichtig. RBS (ex Betreiber Bus Worb) wäre guter Partner für Innovationen im Raum Worb		x		Die Priorität als ÖV-Knotenpunkt hat aufgrund des Potenzials und der höheren Anschlussdichte mit Tram und S7 der Bahnhof Worb Dorf. Eine Angebotsvariante mit einer Verbesserung der zeitlichen Erschliessungsqualität des Hauptsiedlungsgebiets von Worb bzw. des Gebiets Lindhalde mit den bestehenden Regionallinien wurde

					im Bericht aufgezeigt (siehe Anhang A4) und verworfen (sehr hohe Betriebskosten, Überangebot ab Ende des Hauptsiedlungsgebiets von Worb).
Privatperson Worb	Eher Ja	Anbindung an Worb Sbb wäre wünschenswert	x		Diese wird durch Linien 794/795/168 sichergestellt.
Privatperson Worb	Ja	Generell Taktverdichtung auf allen Linien und Ausbau zu RVZ			x Die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonalen Angebotsverordnung müssen berücksichtigt werden.
Privatperson Worb	Ja	793 : Worb bis Grosshöchstetten und zurück. Zu Stoßzeiten öfter. z.B. Alle 20 Minuten. Und eine später als 23:13. Wenn ich in Bern ausgehe, ist es zu spät. Und am Wochenende ein Moonliner auf der gleichen Strecke. Bei schlechtem Wetter gehe ich selten raus, da die Busverbindung unzureichend ist und es kein Worb-Taxi gibt.			x Die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonalen Angebotsverordnung müssen berücksichtigt werden. Die Linie 793 erreicht heute beim Kostendeckungsgrad nur die Minimalanforderung. Das Nachtangebot wird separat geplant und war nicht Teil der Studie.
Privatperson Worb	Ja	Verfrühte Abfahrten und Nichtanhalten auf der Linie Worb SBB bis Rüfenacht Dorf muss aufhören.	x		
Privatperson Konolfingen	Ja	Linie 791 direkt zwischen Worb Bhf und Linhalde führen. dafür Ortsbus über die Bleiche nehmen			x Eine Variante über die Bleiche wurde im Bericht aufgezeigt und verworfen (siehe Anhang A3.1).
Privatperson Worb	Ja	Regelmässiger Fahrplan bei den Linien nach Biglen und Grosshöchstetten. Die unterschiedlichen Lücken in den beiden Linien (MO-FR anders als SA, SA anders als SO), Morgen anders als Nachmittag, Nicht durchgehender Stundentakt..... Sehr verwirrt das Ganze und wenn man mit dem Zug/Tram in Worb ankommt, fährt der Bus "garantiert" nicht (stimmt natürlich nicht, aber jedesmal wenn man "anrennt" wird das Gefühl bestätigt....). Da wäre sogar ein regelmässiger Zweistundentakt "einfacher" und würde als "besser" empfunden. Sehr gut am jetzigen Angebot: Abendbus. Optimal wäre natürlich eine Verlängerung bis um Mitternacht.... (d.h. Anschluss auf letzte S7 aus Bern).	x		Auf den Linien 791 – 793 wird soweit als möglich ein konsequenter Takt angeboten. Da diese Linien betrieblich durchgebunden sind, ist dies in den Nebenverkehrszeiten nicht immer möglich. Das Nachtangebot wird separat geplant und war nicht Teil der Studie.
Privatperson Worb	Ja	Postautolinien könnten ausgebaut werden. Ein Ortsbus würde sich damit erübrigen	x		Eine Angebotsvariante mit einer Verbesserung der zeitlichen Erschliessungsqualität des Hauptsiedlungsgebiets von Worb bzw. des Gebiets Lindhalde mit den bestehenden Regionallinien wurde im Bericht aufgezeigt (siehe Anhang A4) und verworfen (sehr hohe Betriebskosten, Überangebot ab Ende des Hauptsiedlungsgebiets von Worb).
Privatperson Worb	Ja	Linie 793 so verdichten, dass L 791, L 792 und L 793 alle 15 Min. den Anschluss auf die RBS S7 sicherstellen.			x Die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonalen Angebotsverordnung müssen berücksichtigt werden. Die Linie 793 erreicht heute beim Kostendeckungsgrad nur die Minimalanforderung. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Linien 791 bis 793 betrieblich durchgebunden sind.
Privatperson Worb	Ja	bitte Taktfahrplan Linie 791 und 792 prüfen - 12 und 27 macht keinen Sinn, Abfahrten viel zu nah	x		Dies hängt damit zusammen, dass die Linien 791 bis 793 betrieblich durchgebunden sind.

Privatperson Worb	Ja	Das Thema OnDemand wurde sehr nachlässig abgehakt. Es wird nicht berücksichtigt, dass es hier inzwischen sehr grosse Fortschritte gegeben hat. Gerade die mit dem jetzigen Vorschlag angesprochenen Zielgruppe der Pendler wäre in jedem Fall imstande, so ein Angebot zu nutzen. Die Erfahrung zeigt jetzt doch, dass ein Grossteil der Bevölkerung damit kein Problem hat. Die Ausrichtung auf die HVZ scheint aber, wie bereits vorab erläutert, nicht die richtige. Gerade regelmässige Pendler können ihre Wege sehr gut organisieren. Bei der Lindhalde scheint dank des jetzigen Angebots für diese Zielgruppe nicht wirklich ein grosser Bedarf zu bestehen. Die Ausrichtung sollte daher auf die Bedürfnisse der Gesamtbevölkerung und die weniger planbaren Zeiten ausgerichtet sein. Anschlüsse sicherzustellen ist durchaus machbar, allerdings sind diese nicht ganz so kritisch, wenn man sich gerade auch auf den Verkehr innerorts konzentriert. In Nebenverkehrszeiten sind die Anschlüsse mit OnDemand leicht zu bewältigen.	x			Siehe Antwort vorne. Zudem ist On Demand Angebot über den gesamten Tag mit entsprechenden Betriebskosten verbunden.
Privatperson Worb	Ja	Taktlücken am Vormittag und Nachmittag schliessen (Linien 792/793). Oder zumindest versuchen, die Taktlücken unter der Woche und am Wochenende zur gleichen Zeit zu machen. Bsp.: Linie 793 Mo-Fr keine Verbindung um 15:42 Uhr, Sa-So gibt es dann eine Verbindung, dafür um 14:42 Uhr nicht.	x			Auf den Linien 791 – 793 wird soweit als möglich ein konsequenter Takt angeboten. Da diese Linien betrieblich durchgebunden sind, ist dies in den Nebenverkehrszeiten nicht immer möglich.
Privatperson Worb	-	<p>1. Sie halten in Tab. 1 fest, dass der Kurs 793 nach Grosshöchstetten einen 60' Takt hat. Leider ist es ausserhalb der HVZ nur ein 120' Takt.</p> <p>2. Man sollte sich überlegen, ob eine solche Linie tagsüber nicht auch für die Erreichbarkeit des Ortszentrums dienlich wäre. Es gibt heute in diesem Perimeter viele Senioren und die nehmen für ihre Aktivitäten im Zentrum wenn immer möglich ihr privates Transportmittel. Insbesondere wenn es nur alle zwei Stunden fährt, wie auf der Linie 793.</p> <p>Als zweites kommt dazu, dass mir die Fahrt vom Richigen Graben zum Zentrum für ca. 1.5 km gleich viel kostet wie von Worb nach Worblaufen (ca. 10 km). Von Worblaufen könnte ich sogar mit dem gleichen Ticket wieder zurückfahren. Zwischen Richigen Graben und Worb geht das nicht, weil es gar keinen Kurs innerhalb einer Stunde.</p> <p>Mein Fazit:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das ÖV Angebot in Worb sollte nicht nur darauf ausgerichtet werden dass man nur zur HVZ viele Verbindungen hat. Wenn es in der übrigen Zeit zum Vergessen ist, fördert man im besten Fall die Konzentration auf die HVZ. • Damit ich den ÖV auch für die Naherschliessung nutze, braucht es eine Tarifstruktur bei der ich mich nicht ausgeutzt fühle. 	x	(x)	x	In der Tabelle ist aufgeführt, dass die Linie in den NVZ mit einem ausgedünnten Takt verkehrt (60'-). Dies wird noch klarer dargestellt. Die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung müssen berücksichtigt werden. Die Linie 793 erreicht heute beim Kostendeckungsgrad nur die Minimalanforderung. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Linien 791 bis 793 betrieblich durchgebunden sind. Tarifstrukturen waren nicht Gegenstand dieser Studie.

4.4 Frage 8: Haben Sie weitere Bemerkungen zum vorliegenden Bericht?

Eingabe	Weitere Bemerkungen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Worb	Es wird bedauert, dass die absehbaren Abfahrtszeiten des Ortsbusses sehr nah an den Abfahrtszeiten des Postautos liegen.	x			Eine möglichst gute zeitliche Verteilung der Abfahrten wurden im Konzept angestrebt. Unter Berücksichtigung der Anschlüsse von/auf die S7 ist dies nur teilweise möglich. Ergänzend zu den bestehenden Regionallinien 791/792 (.12 / .27) wird mit dem Ortsbus eine Verbindung .45 in den Bereich Toggenburg angeboten.
Grosshöchstetten	Hinsichtlich der Buslinie 793 ist es für Grosshöchstetten weiter wünschenswert, dass die Buslinie 793 in beide Richtungen durch ein Randzeitangebot abends ausgebaut wird. Der letzte Bus von Worb nach Grosshöchstetten fährt um 19.42 Uhr ab. Dies sowohl während der Woche als auch am Wochenende. Die Linie 793 erschliesst das bekannte und gut besuchte Restaurant Kreuz in Schlosswil mit dem öffentlichen Verkehr. Die Linie stellt die Verbindung der Gäste sowohl von, als auch nach Worb und Grosshöchstetten sicher. Weiter fährt diese Linie durch das gut besiedelte Gebiet Nest und Talacker (Bevölkerungsanteil von über 400 Personen). Sowohl vom gut frequentierten Restaurant Kreuz Schlosswil als auch von Personen aus der Bevölkerung Grosshöchstetten und Schlosswil wurde dem Gemeinderat der Wunsch nach einem Abendkurs mit Verlängerung bis zum Bahnhof Grosshöchstetten zugetragen. Mindestens beim letzten Kurs (Worb ab 23.13) wäre eine solche Verlängerung bis zum Bahnhof Grosshöchstetten sehr wünschenswert. Dabei stehen fehlende Anschlüsse am Bahnhof Grosshöchstetten nicht im Vordergrund, sondern das «nach Hause kommen» von der rund um den Bahnhof wohnhaften Bevölkerung. Weiter für eine Verlängerung der Abendkurse sprechen die Vorgaben des Kant. Richtplans hinsichtlich der barrierefreien Mobilität. Gerade für gehbeeinträchtigte Personen sind die Abendkurse bis zum Bahnhof wichtig. Weiter Einbringen möchten wir die Prognose des GVM, wonach die Verkehrsbeziehungen Richtung Emmental/Entlebuch bis 2040 stark zunehmen werden. Eine Stärkung bzw. Verlängerung der Buslinie 793 (oder andere Linie) bis Zäziwil könnte neue Möglichkeiten bieten und gegebenenfalls Grosshöchstetten einen Anschluss auf die Bahnlinie 302 Laupen-Bern-Langnau i.E. sowie eine südöstliche ÖV-Erschliessung sichern. Nicht zuletzt könnte eine solche Verbindung auch für die Gemeinde Worb attraktiv werden.	x			Die Linie 793 ist betrieblich mit der Linie 791 durchgebunden. Am Abend erfolgt der Betrieb mit einem Fahrzeug. Die Kurse ab 21.00 Uhr ab Worb können aufgrund der Umlaufzeiten nur bis Talacker geführt werden. Bei der Linie 793 ist zudem zu beachten, dass sie heute beim Kostendeckungsgrad nur die Minimalanforderung erreicht. Die Anliegen an die Erschliessung (z.B. Verbindung nach Zäziwil) werden im Rahmen der vorgesehenen Angebotsstudie der RKBM im Raum Mirchel/Niederhünigen geprüft.
Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Der RBS war in der Projektgruppe vertreten und konnte seine Anliegen direkt einbringen.	x			
SVP Worb	Die Kosten für die baulichen Veränderungen bei den Haltestellen hätten im Bericht beziffert werden müssen.	x			Siehe Antwort vorne.
VCS Regionalgruppe Bern	Die empfohlene Verdoppelung der Haltestelle in Beitenwil erachten wir als sehr sinnvoll, insbesondere angesichts der speziellen Mobilitätsbedürfnisse des Alters- und Pflegeheims und des Humanushauses. - Die geprüfte Weiterführung des Verstärkungskurses der Linie 160 von Rubigen nach Worb ist ohne zusätzliches Fahrzeug nur am Samstag eine Option.	x			Aufgrund des laufenden Projekts des OIK II und der entsprechenden Stellungnahme zum Ortsbuskonzept wird im entsprechenden Schlussbericht nur eine Haltestelle in Beitenwil aufgenommen. Diese behindertengerechte Haltestelle plus Fussgängerstreifen mit Mittelinsel sollen südlich des Altersheims im Bereich der Gemeindegrenze Worb/Rubigen zu liegen kommen (siehe auch Stellungnahme des OIK II zu Frage 7). Diese Haltestelle deckt das Einzugsgebiet von Beitenwil ab.
Privatperson Worb	Der Bericht wirkt klar strukturiert und ist auch für einen Laien sehr gut verständlich.	x			
Privatperson Worb	Alternative Ringlinien sind im Vergleich zur vorgeschlagenen Route deutlich im Nachteil. V.a. die Linie über den Gantrischweg (Fussgänger-, bzw. in erster Linie Kinderschutz)	x			
Privatperson Worb	Ein überdachtes Wartehäuschen für alle Bushaltestellen und am Bahnhof.	x			Die Ausgestaltung der Haltestellen ist in der Regel durch die Strasseneigentümer vorzunehmen (Gemeinde oder Kanton).
Privatperson Worb	Gutes, zukunftsorientiertes Konzept. Der Versuch wird zeigen, ob eine ausreichende Nachfrage besteht.	x			

Privatperson Worb	Warum wird über die Mittagszeit keine Verbindung angeboten? Berufstätige und Schüler.	x			Der Ortsbus muss bei Betrieb die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung erreichen. Damit diese Vorgaben möglichst erfüllt werden, wird zum Start ein Angebot, welches in der Angebotsstufe 1 liegt (d.h. max. 15 Rundkurse pro Tag) vorgeschlagen. Das grösste Nachfragepotenzial wird in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) geortet. Deshalb werden im Konzept die 15 Rundkurse auf die Morgen- und Abendstunden konzentriert. Je nach Nachfrage in den HVZ ist zu einem späteren Zeitpunkt denkbar, das Angebot auf weitere Tageszeiten auszudehnen.
Privatperson Worb	Grundsätzlich fände ich es genial, wenn ein Bus das Lindhalde Quartier ansteuern würde :-)) und je enger der Fahrtakt umso besser	x			
Privatperson Worb	Da ich seit 2006 im Wohnpark Alpina wohne, sehe ich wie die Bewohner immer älter werden und ein Ortsbus immer mehr beansprucht würde !	x			
Privatperson Worb	Wir sind sehr glücklich über die Abendbusse, die seit einigen Jahren verkehren. Bitte beibehalten!	x			
Privatperson Worb	<p>Wünsche mir ein Gespräch mit den Verantwortlichen</p> <p><i>Zentrale Anliegen aufgrund telefonischer Nachfrage im Nachgang zu Mitwirkung:</i></p> <p>- Für das Quartier rund um Alpina steht an der Promenadestrasse bereits ein ausreichendes ÖV-Angebot zur Verfügung</p> <p>- In der Vergangenheit gab es bereits einen Ortsbus-Versuch. Das Potenzial eines Ortsbusses wird als gering eingestuft, Viele gehen eher zu Fuss.</p> <p>- Variante mit 2 separaten Ästen (Bleiche und Schulhausstrasse) wird bevorzugt. Ziel sollte sein, möglichst rasch mit dem Ortsbus Richtung Bahnhof RBS zu gelangen.</p>	x			Die Studie der RKBM «Oberes Worblental, Abstimmung Siedlung und Verkehr» von 2016 weist den Zubringerlinien (Ortsbussen) eine besondere Bedeutung zu, um den ÖV-Anteil im Worblental zu erhöhen und damit das zu Spitzenzeiten oft staugefährdete Strassennetz zu entlasten. Die vorliegende Planungsstudie erfolgt zudem aufgrund des durch die Gemeinde Worb eingegebenen Prüfauftrages im Rahmen des Regionalen Angebotskonzeptes RAK ÖV 2022-2025. Zudem wurde das Quartier Lindhalde von der Gemeinde als Gebiet mit Handlungsbedarf ausgewiesen. Das Potenzial für eine bessere Quartierschliessung und Optimierung der Ortsbuslinien ist im Fachbericht nachgewiesen. Insbesondere aufgrund der knappen Anschlüsse beim Ast Bleiche und der nicht idealen Lage der Endhaltestelle auf dem Ast Schulhausstrasse für das Quartier Lindhalde wurde diese Variante nicht weiterverfolgt.
Privatperson Worb	Die Einführung eines Ortsbusses ist in unserem Quartier (Lindhalde) ist sehr erwünscht.	x			
Privatperson Worb	Ich finde, Worb und vor allem auch die Quartiere sind sehr gut mit dem ÖV bedient. Ein zusätzliches Angebot (Ortsbus) ist unnötig, belastet die Natur und die Quartiere mit zusätzlichem Lärm und stört die Lebensqualität, schränkt diese ein, statt zu verbessern. Jeder Haushalt in der Promenadenstrasse hat zwischen 2-4 Autos und ist somit extrem mobil. Die erste Auflage des Ortsbusses ist gescheitert, lasst es sein, es erhitzt nur die Gemüter in den Quartieren.	x			Die Studie der RKBM «Oberes Worblental, Abstimmung Siedlung und Verkehr» von 2016 weist den Zubringerlinien (Ortsbussen) eine besondere Bedeutung zu, um den ÖV-Anteil im Worblental zu erhöhen und damit das zu Spitzenzeiten oft staugefährdete Strassennetz zu entlasten. Die vorliegende Planungsstudie erfolgt zudem aufgrund des durch die Gemeinde Worb eingegebenen Prüfauftrages im Rahmen des Regionalen Angebotskonzeptes RAK ÖV 2022-2025. Das Potenzial für eine bessere Quartierschliessung und Optimierung der Ortsbuslinien ist im Fachbericht nachgewiesen.
Privatperson Worb	Die Umfrage müsste nicht nur ONLINE sein, den vorallem viele Senioren haben noch keinen PC, aber wie schon erwähnt, das ganze wird ja nicht für Senioren gedacht,	x			Aus Effizienzgründen werden die Mitwirkungsumfragen online durchgeführt. Auf Anfrage stellt die RKBM aber jeweils den Fragebogen zur Verfügung.
Privatperson Worb	Vielen Dank für Chance zur Mitwirkung.	x			
Privatperson Worb	Realität und Planung liegen weit auseinander! Kosten Projekt	x			
Privatperson Worb	Rein aus persönlicher Sicht fände ich es besser, wenn morgens der Ortsbus auf dem Ring Lindhalde beginnen würde. Da das erste Postauto aus Walkringen bereits um 06:05 am Bahnhof Worb ankommt; der aus Grosshöchstetten aber erst um 06:26. Ich könnte mir Vorstellen, dass das Angebot von den Bewohnern der Überbauung Alpina eher genutzt würde, wenn die erste Möglichkeit zur Fahrt an den Bahnhof kurz nach 06:00 bestehen täte.	x			Im Konzept werden die Eckpunkte definiert. Einerseits können sich aufgrund des Versuchsbetriebs noch Optimierungen ergeben. Andererseits sind solche Punkte Gegenstand des Fahrplanverfahrens.

Privatperson Worb	Wie empfehlen, die Gründe für die Nichtnutzung des Ortsbusses während des letzten Versuchs vor ein paar Jahren zu studieren. Die Antworten sollen den ehemaligen Nichtnutzern entnommen werden und den politischen Entscheidungsträgern; letztere haben erst nachträglich entschieden.	x			
Privatperson Worb	Es braucht keinen Ortsbus. Die Schulwege sind auch zumutbar. Also sollte der Weg zum Bahnhof für Erwachsene ebenso zumutbar sein!	x			Die Studie der RKBM «Oberes Worblental, Abstimmung Siedlung und Verkehr» von 2016 weist den Zubringerlinien (Ortsbussen) eine besondere Bedeutung zu, um den ÖV-Anteil im Worblental zu erhöhen und damit das zu Spitzenzeiten oft staugefährdete Strassennetz zu entlasten. Die vorliegende Planungsstudie erfolgt zudem aufgrund des durch die Gemeinde Worb eingegebenen Prüfauftrages im Rahmen des Regionalen Angebotskonzeptes RAK ÖV 2022-2025. Das Potenzial für eine bessere Quartierserschliessung und Optimierung der Ortsbuslinien ist im Fachbericht nachgewiesen.
Privatperson Worb	Die vorgesehene Linienführung des Lindhaldenbusses finde ich in Ordnung. Falls wieder auf die frühere Variante mit Wendplätzen an der Jungfraustrasse/Bürglenstrasse zurückgekommen werden sollte, würden wir dagegen Einsprache erheben. Einem Wendepunkt Jungfraustrasse/Bürglenstrasse würden wir nie zustimmen.	x			
Privatperson Worb	Für ältere und gehinderte Personen, welche am Vormittag oder Nachmittag ins Zentrum Worb (RBS Station) möchten, nützen diese Ortsbusse NICHTS!	x			Der Ortsbus muss bei Betrieb die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung erreichen. Damit diese Vorgaben möglichst erfüllt werden, wird zum Start ein Angebot, welches in der Angebotsstufe 1 liegt (d.h. max. 15 Rundkurse pro Tag) vorgeschlagen. Das grösste Nachfragepotenzial wird in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) geortet. Deshalb werden im Konzept die 15 Rundkurse auf die Morgen- und Abendstunden konzentriert. Je nach Nachfrage in den HVZ ist zu einem späteren Zeitpunkt denkbar, das Angebot auf weitere Tageszeiten auszudehnen.
Privatperson Worb	Sehr gut evaluiert und dargestellt. Vielen Dank für ihre Bemühungen zur Verbesserung des ÖV-Angebotes in Worb. ÖV-Anbindung Wohnpark ALPINA erfüllt das "Verkaufsargument" beim Bau der Siedlung. Danke für die Initiative. Ortsbus als "Einkaufsbus" hätte das Potenzial, Kurzfahrten mit dem Auto (Einkauf in Migros, ALDI und Coop) zu verringern	x			
Privatperson Worb	Linie 793 so verdichten, dass L 791, L 792 und L 793 alle 15 Min. den Anschluss auf die RBS S7 sicherstellen.			x	Die Vorgaben zu Auslastung und Kostendeckungsgrad gemäss kantonaler Angebotsverordnung müssen berücksichtigt werden. Die Linie 793 erreicht heute beim Kostendeckungsgrad nur die Minimalanforderung. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Linien 791 bis 793 betrieblich durchgebunden sind.
Privatperson Worb	Ortsbus kann durchaus auch nur bis spätestens 19:30 statt 20:00 eingesetzt werden	x			Dies ist Gegenstand des Fahrplanverfahrens. Zudem kann der Versuchsbetrieb nötige Justierungen aufzeigen.
Privatperson Worb	Bei den Kostenberechnungen fehlen einfach die Investitionskosten, welche von der Gemeinde für die Haltestellen und Veränderungen der Strasse (Trottoir-Anpassungen/Verbreiterungen). Dies sollte ebenfalls in die Berechnung einfließen, ob sich das rendiert, oder wie lange die Amortisation der Investitionskosten dauern würde.	x			Für den Versuchsbetrieb ist nur eine minimale Infrastruktur notwendig. Die Klärung dieser Kosten liegt in der Zuständigkeit der Gemeinde. Verlässliche Kostenschätzungen bzw. Kostenschätzungen von +/-30% für Investitionen für die definitiven Haltestellen sind auf dieser Planungsstufe nicht möglich, da sie grundsätzlich ein Vorprojekt voraussetzen. Vorprojekte für Haltestellen sind nicht Gegenstand dieser Studie. Zudem soll zuerst mit dem Versuchsbetrieb eruiert werden, ob die Anzahl und Lage der Haltestellen zweckmässig sind.
Privatperson Worb	Wie bereits eingangs erwähnt. Die Umfrage ist Kundenunfreundlich! Es ist zieführender, wenn diese anwenderfreundlicher gehalten werden	x			Aus Effizienzgründen werden die Mitwirkungsumfragen online durchgeführt. Auf Anfrage stellt die RKBM aber den Fragebogen zur Verfügung.
Privatperson Worb	- Der Bus ist bringt uns keinen zusätzlichen Nutzen. - Der Bus ist zu teuer. - Der Bus bringt nur Lärm und mehr Verkehr in die Quartiere. - Vor Jahren wollte man den Verkehr aus den Quartieren nemen. Mit dem Bus wird genau das Gegenteil erreicht. - Wir brauchen diesen Bus nicht!	x			
Privatperson Worb	nein	x			
Privatperson Worb	Wie vorstehend erwähnt, ist das Projekt finanziell nicht verantwortbar.	x			

Privatperson Worb	Die Information der Anwohner*innen und Miteinbezug in die Konzepterarbeitung ist aus meiner Sicht mangelhaft. Es fand weder eine direkte Information noch eine direkte Befragung der Personen in den betroffenen Wohnquartieren statt.	x		Die Information bzw. der Einbezug erfolgte über die öffentliche Mitwirkung. In einem nächsten Schritt wird zudem in Zusammenhang mit dem Kreditentscheid des Grossen Gemeinderates informiert.
Privatperson Worb	Die Anwohner korrekt darüber informieren, das sind für diese grosse Veränderungen.	x		Die Information bzw. der Einbezug erfolgte über die öffentliche Mitwirkung. In einem nächsten Schritt wird zudem in Zusammenhang mit dem Kreditentscheid des Grossen Gemeinderates informiert.
Privatperson Worb	Ich verstehen einfach nicht! Wir wollen weniger Energie verbrauchen! Genügend Bewegung haben und gleichzeitig baut man durch Quartiere ein Ortsbus?!? Einfach nein , nein und nochmals nein! Ich bin soooo viel zu Fuss unterwegs ins Dorf auf den ÖV ich verstehe nicht warum ein Bus?!?da habe ich bestimmt viel länger! Kein Bus!	x		Die Studie der RKBM «Oberes Worblental, Abstimmung Siedlung und Verkehr» von 2016 weist den Zubringerlinien (Ortsbussen) eine besondere Bedeutung zu, um den ÖV-Anteil im Worblental zu erhöhen und damit das zu Spitzenzeiten oft staugefährdete Strassennetz zu entlasten. Die vorliegende Planungsstudie erfolgt zudem aufgrund des durch die Gemeinde Worb eingegebenen Prüfauftrages im Rahmen des Regionalen Angebotskonzeptes RAK ÖV 2022-2025. Das Potenzial für eine bessere Quartierschliessung und Optimierung der Ortsbuslinien ist im Fachbericht nachgewiesen.
Privatperson Worb	In den letzten vier Jahren habe ich mich beruflich intensiv mit Fragestellungen zur Mobilität und Erhöhung des Modalsplits zugunsten des kollektiven Verkehrs befasst. Gerade wenn ein Probebetrieb vorgesehen ist, ist es aus meiner Sicht naheliegend, diese Möglichkeit wirklich zu nutzen, und das echte Bedürfnis der Nutzer durch einen flexibel gestalteten Probebetrieb, auf Basis von OnDemand, zu ermitteln. Die Gemeinde Worb hat bereits begonnen, sich mit zukunftssträchtigen Lösungen für Mobilität auseinanderzusetzen. Ein fixer Ortsbus für gerade zwei Quartiere mit Halbstundentakt zur HVZ erscheint mir hier eine verlorene Chance darzustellen, von der Fehlinvestition ganz zu schweigen. Mir scheint in der Gemeinde die Offenheit für die Erprobung von Alternativen vorhanden. Erfolgreiche Beispiele finden sich bereits in der Nähe. Bei Fragen können Sie mich gerne kontaktieren.		x	Eine On demand-Variante wurde im Bericht berücksichtigt. Aufgrund von verschiedenen Aspekten bzw. Nachteilen (klare Ausrichtung auf den Bereich Worb Dorf; Unsicherheiten bezüglich Anschlüsse und Fahrzeugeinsatz; mit zwei Quartieren bzw. mit entsprechender Nachfrage sind in den HVZ rasch zwei Busse nötig mit entsprechenden Betriebskosten) wurde die Variante verworfen.