Regionalkonferenz BernMittelland

Regionales Angebotskonzept ÖV 2027–2030

Auswertung der Mitwirkung

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

27. Februar 2025

Impressum

Herausgeberin
Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Gesamtprojektleitung
Timo Krebs, Fachbereichsleiter Verkehr RKBM

Begleitgruppe
Timo Krebs, Fachbereichsleiter Verkehr RKBM
Kevin Vautrot, Projektleiter Verkehr RKBM (ab Juli 2024)
Felix Ceccato, Gemeinderat Fraubrunnen, Kommission Verkehr RKBM
Karl Vogel, Leiter Verkehrsplanung Stadt Bern, Kommission Verkehr RKBM
Bettina Heiniger, AÖV, Kanton Bern
Arnold Trümpi, TBA, Kanton Bern
Adrian Kranz, BERNMOBIL
Martin Moser, BLS
Reto Staub, PostAuto Schweiz AG
Roman Zürcher, Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS

Auftragnehmer
René Frommenwiler, Emch+Berger AG Bern
Guido Rindsfüser, Emch+Berger Verkehrsplanung AG
Philipp Hess, Emch+Berger Verkehrsplanung AG

Regionalkonferenz BernMittelland

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung 5

1.1 Ausgangslage **5**

1.2 Mitwirkungsverfahren **5**

1.3 Mitwirkende **6**

2 Ergebnis der Mitwirkung 8

2.1 Zusammenfassung der Eingaben 8

2.1.1 Kritik an zu hoher Komplexität des Berichts 8

2.1.2 Einbindung Bevölkerung 8

2.1.3 Zugänglichkeit des Berichts zur Mitwirkung 8

2.1.4 On-Demand-Angebote 9

2.1.5 Tangentiallinien 9

2.1.6 Fahrplanangaben 9

2.1.7 Strategie Elektrobusse 9

2.1.8 Erschliessung Fischermätteli- und Weissenbühlquartier 9

2.2 Umsetzung Angebotskonzept Frienisberg 2030 10

2.2.1 Rückmeldungen aus der Gemeinde Wohlen 10

2.2.2 Austausch mit der Gemeinde Wohlen und weiteres Vorgehen 11

2.3 Auswertung Umfrage 12

3 Anhang 1: Textliche Eingaben aus dem Fragebogen und deren Beantwortung 15

3.1 Ist der Hauptbericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich? 15

3.2 Ist der Zusatzbericht Prüfaufträge aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich? 19

3.3 Sind die Resultate in den beiden Berichten grundsätzlich nachvollziehbar? 22

3.4 Haben Sie Anmerkungen zum Kapitel 1? (Ausgangslage und Ziel) 29

3.5 Haben Sie Anmerkungen zum Kapitel 2? (Vorgehen und Inhalt) 32

3.6 Haben Sie Anmerkungen zum Kapitel 3? (Erfolgskontrolle 2022–2025) 34

3.7 Haben Sie Anmerkungen zum Kapitel 4? (Überlegungen zur längerfristigen Angebotsentwicklung) 37

3.8 Haben Sie Anmerkungen zu den Prüfaufträgen? (Überlegungen zur längerfristigen Angebotsentwicklung) 44

3.8.1 Anmerkungen zu Bahnlinien 44

3.8.2 Anmerkungen zu Tramlinien 45

3.8.3 Anmerkungen zu Buslinien Bernmobil 47

3.8.4 Anmerkungen zu Buslinien Postauto 51

3.8.5 Anmerkungen zu Buslinien RBS 63

3.8.6 Anmerkungen zu weiteren Buslinien 65
3.9 Haben Sie Anmerkungen zu den weiteren Anträgen in Kapitel 5? 66
3.10 Haben Sie Anliegen für weitere zu prüfende ÖV-Angebote im Zeithorizont 2027–2030? 74
3.11 Die Buslinie 167 fährt heute direkt zum Bahnhof Münsingen. Früher verkehrte sie über das Zentrum. Möchten Sie, dass die Linie 167 künftig wieder bei der Haltestelle Münsingen Dorfplatz haltet? 82
3.12 Haben Sie weitere Bemerkungen zum RAK ÖV 2027–2030 der RKBM? 83
4 Anhang 2: Eingaben in Briefform und deren Beantwortung 90

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Alle vier Jahre beschliesst der Grosse Rat über das ÖV-Angebot im Kantonsgebiet. Grundlage für den kantonalen Angebotsbeschluss bilden die Regionalen Angebotskonzepte ÖV (RAK). Das Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern (AÖV) hat die Regionalen Verkehrskonferenzen eingeladen, die Regionalen Angebotskonzepte ÖV 2027–2030 zu erarbeiten und bis Ende Februar 2025 einzureichen.

Das RAK 2027–2030 behandelt folgende zentrale Punkte:

- Generelle Überprüfung der Linien, welche die Minimalanforderungen gemäss Art. 10 und 11 der kantonalen Angebotsverordnung hinsichtlich Kostendeckung oder Fahrgastauslastung nicht erreichen.
- Prüfung von Anträgen der Gemeinden und Transportunternehmen bezüglich möglicher oder erwünschter Angebotserweiterungen.
- Aufnahme von Angebotsanpassungen, welche im Rahmen von Angebotsstudien durch die RKBM oder des AÖV erarbeitet wurden.
- Umsetzung von Inhalten der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK).
- Berücksichtigung von relevanten Projekten und Studien, welche einen finanziellen Effekt auf das ÖV-Angebot in der Periode 2027–2030 der Region Bern-Mittelland haben.

Im Rahmen des RAK 2027–2030 hat die RKBM eine umfassende Auslegeordnung zum gesamten Handlungsbedarf in der Region Bern Mittelland erstellt. Daraus hat sie 45 Prüfaufträge abgeleitet. Anschliessend wurden mögliche Angebotsanpassungen geprüft und fachlich fundiert beurteilt. Daraus resultierten entsprechende Anträge an AÖV. Die Ergebnisse sind im Zusatzbericht Prüfaufträge dokumentiert.

Zudem wurden aus den vorliegenden und bereits genehmigten ÖV-Planungsstudien Angebotsanpassungen zusammengetragen, die im Laufe der Periode 2027–2030 umgesetzt werden sollen. Daraus resultierten ebenfalls Anträge ans AÖV. Die Resultate der Angebotsstudien sind im Bericht zur Mitwirkung zusammengefasst und dokumentiert.

1.2 Mitwirkungsverfahren

Die öffentliche Mitwirkung zum Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2027–2030 (RAK 2027–2030) fand vom 2. Juli bis zum 13. September 2024 statt.
Die RKBM bedankt sich bei allen Teilnehmenden, die sich am Mitwirkungsprozess beteiligt haben. Ihre Beiträge stellen einen wichtigen Bestandteil des Planungsverfahrens dar. Die Mitwirkung dient dazu, die Planungsziele und Massnahmen einer breiten Öffentlichkeit vorzustellen und zu prüfen, ob diese von einer Mehrheit unterstützt werden, sowie die Projektresultate qualitativ zu verbessern.
Gemeinden, Verbände, Vereine, Parteien sowie interessierte Privatpersonen und Unternehmen waren eingeladen, eine Stellungnahme einzureichen. Als Vorlage für die Eingaben wurde ein Fragebogen bereitgestellt, der auf der Webseite *findmind.ch* abrufbar war. Alternativ konnten Eingaben auch in Briefform eingereicht werden.
Die eingegangenen Beiträge wurden gesammelt und analysiert. Eine Zusammenfassung der am häufigsten eingebrachten Anliegen ist in Kapitel 2.1 zu finden. Die detaillierten Antworten zu den einzelnen Eingaben sind in den Anhängen 1 und 2 aufgeführt. Dort sind auch die Prüfaufträge aus der Mitwirkung sowie die daraus resultierenden Ergebnisse festgehalten.

1.3 Mitwirkende

Insgesamt gingen bei der RKBM 87 Stellungnahmen von Gemeinden, Ämtern, Transportunternehmen, Parteien, Verbänden sowie weiteren Interessensorganisationen ein. Darüber hinaus wurden 241 Stellungnahmen von Privatpersonen eingereicht, wobei ein ausserordentlicher hoher Anteil von 211 Eingaben aus der Gemeinde Wohlen bei Bern stammt. Zusätzlich wurde aus dieser Gemeinde eine Petition mit 1'112 Unterschriften eingereicht. Angesichts der zahlreichen Rückmeldungen aus der Gemeinde Wohlen wird das Thema des Angebotskonzepts Frienisberg im Kapitel 2.2 gesondert behandelt.

Mitwirkende	
Gemeinde	
Bäriswil	Münchenbuchsee
Belp	Münsingen
Biglen	Muri bei Bern
Bolligen	Neuenegg
Bremgarten bei Bern	Oberdiessbach
Brenzikofen	Oberthal
Ferenbalm	Ostermundigen
Fraubrunnen	Riggisberg
Frauenkappelen	Riggisberg
Freimettigen	Rubigen
Gerzensee	Rüeggisberg
Grosshöchstetten	Rüschegg
Guggisberg	Schwarzenburg
Iffwil	Seedorf
Ittigen	Stadt Bern
Jegenstorf	Stettlen
Kehrsatz	Thurnen
Kirchdorf BE	Vechigen
Kirchlindach	Wald BE
Köniz	Walkringen
Konolfingen	Wichtrach
Landiswil	Wohlen
Laupen	Worb
Meikirch	Zäziwil
Moosseedorf	Zollikofen
Mühleberg	Zuzwil
Kantone	
Kanton Bern, Bau- und Verkehrsdirektion, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination	Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung ÖV
Kanton Bern, Bau- und Verkehrsdirektion, Tiefbauamt	
Parteien	
FDP Stadt Bern	SP Köniz
FDP Wohlen BE	SP Münsingen
FLG Freie Lindacher Grüne	SP Neuenegg
GLP Sektion Wohlen bei Bern	SP Stadt Bern
Grüne Freie Liste Stadt Bern	SPplus Wohlen
GRÜNE Münsingen	SVP Wohlen

Verbände und Vereine	
AG Bau Planung Wabern Leist	Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem
Arbeitsgruppe Planung Städtebau Mobilität	RVK 5 Oberland West
Chappele-Leist	RVK1
IGöV Bern	TCS Sektion Bern
Naturpark Gantrisch	VCS Regionalgruppe Bern
QM3	Verein der Seniorinnen und Senioren der Einwohnergemeinde Wohlen bei Bern
Transportunternehmen	
BERNMOBIL	Regionalverkehr Bern-Solothurn
PostAuto AG	
Sonstige	
Band-Genossenschaft	Syntas Solutions AG
Primarschule Wohlen	Tertianum Lindenegg und Bergsicht
Schule Guggisberg	
Privatpersonen	
3 Personen; Ausserhalb RKBM	1 Person; Jegenstorf
1 Person; Bern – Stadtteil I (Innenstadt)	2 Personen; Köniz
5 Personen; Bern – Stadtteil II (Länggasse-Felsenau)	1 Person; Moosseedorf
3 Personen; Bern – Stadtteil III (Mattenhof-Weissenbühl)	1 Person; Mühleberg
1 Person; Bern – Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	1 Person; Münchringen
3 Personen; Bern – Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	1 Person; Muri bei Bern
1 Person; Biglen	2 Personen; Rubigen
1 Person; Fraubrunnen	2 Personen; Vechigen
1 Person; Jaberg	211 Personen; Wohlen bei Bern

2 Ergebnis der Mitwirkung

2.1 Zusammenfassung der Eingaben

In diesem Kapitel werden jene Mitwirkungseingaben zusammengefasst behandelt, die besonders häufig eingegangen sind, das heisst, von mehr als zehn Mitwirkenden thematisiert wurden.

2.1.1 Kritik an zu hoher Komplexität des Berichts

56 Eingaben bemängeln die hohe Komplexität des Berichts, die es erschwere, die Inhalte zu verstehen und eine adäquate Mitwirkung zu ermöglichen. Diese Rückmeldungen stammen in erster Linie von Privatpersonen, aber auch von Behördenmitgliedern aus Gemeinden, die insbesondere auf die hohen Anforderungen für Milizpolitikerinnen und -politiker hinweisen.
Die RKBM erkennt dieses Bedürfnis an und nimmt die Kritik als wichtige Rückmeldung auf. Um die Verständlichkeit zu erleichtern, wird künftig angestrebt, die Berichte weiter zu optimieren. Mögliche Massnahmen könnten ein zusammenfassender Überblick in Form eines Abstracts oder eine Lesehilfe sein, die es Mitwirkenden ermöglicht, die für sie relevanten Inhalte effizienter zu finden. Gleichzeitig wird darauf hingewiesen, dass das Thema aufgrund seiner Vielschichtigkeit komplex ist und eine übermässige Vereinfachung den Inhalten nicht gerecht werden würde.
Ebenfalls weisen wir darauf hin, dass viele Elemente in vorgängigen Studien erarbeitet wurden, welche ebenfalls öffentlich mitgewirkt wurden.

2.1.2 Einbindung Bevölkerung

Einige Privatpersonen äusserten grundsätzliche Kritik daran, dass die Bedürfnisse der Bevölkerung bei der Erarbeitung des regionalen Angebotskonzepts nicht ausreichend berücksichtigt wurden. In Kapitel 2.1 Vorgehen des Berichts zur Mitwirkung wird erläutert, wie die verschiedenen Angebotsbegehren systematisch erfasst wurden. Die Bevölkerung hat jederzeit die Möglichkeit, ihre Anliegen über die Gemeinde einzureichen oder sich im Rahmen von Angebotsstudien zur weiteren Netzentwicklung einzubringen.
Eine umfassende Bevölkerungsbefragung zu allen potenziellen Wünschen ist im Rahmen eines RAK nicht praktikabel, da die Vielzahl und Vielfalt der Rückmeldungen kaum auf einen Nenner gebracht werden könnten. Die Gemeinden als Vertretung ihrer jeweiligen Bevölkerung hingegen wurden an mehreren Stellen direkt einbezogen.

2.1.3 Zugänglichkeit des Berichts zur Mitwirkung

Einige Rückmeldungen kritisieren die Art der Publikation sowie die digitale Durchführung der öffentlichen Mitwirkung. Bemängelt wird, dass dies weniger digital affine Bevölkerungsgruppen, insbesondere ältere Personen, abschrecke und somit ausschliesse. Zusätzlich wird eine unzureichende öffentliche Publikation bemängelt, wodurch die Bevölkerung nur unzureichend informiert worden sei.
Die RKBM hat die Mitwirkungsunterlagen über ihre verschiedene Kommunikationskanäle veröffentlicht, darunter die Website, die sozialen Medien (LinkedIn, Instagram, X ehemals Twitter) sowie eine Medienmitteilung. Diese wurde am 3. Juli 2024 in der Tagespresse (Bund/BZ) aufgegriffen. Die Gemeinden wurden zudem direkt zur Teilnahme an der Mitwirkung eingeladen. Inwiefern die Gemeinden die Information mit ihrer Bevölkerung teilen, ist ihnen überlassen.
Eine physische Publikation mit entsprechendem Versand wäre mit deutlich zu hohen Kosten verbunden und stünde in keinem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis. Auch die Durchführung von Informationsveranstaltungen durch die RKBM ist angesichts der Tatsache, dass der Bearbeitungsperimeter 74 Gemeinden umfasst, nicht realistisch.
Die RKBM bevorzugt eine digitale Mitwirkung, da diese die Analyse der Rückmeldungen effizienter gestaltet. Dennoch waren auch briefliche Eingaben weiterhin möglich, und diese wurden ebenso in die Analyse einbezogen. Eine tatsächliche Ausschliessung von weniger digitalen Personen kann

daher nicht festgestellt werden. Die Anzahl der Eingaben, insbesondere von Privatpersonen, ist gestiegen, was vermutlich auf die niedrigere Zugangsschwelle der digitalen Mitwirkungsverfahren zurückzuführen ist.

2.1.4 On-Demand-Angebote

Diverse Gemeinden äusserten grosse Hoffnungen in die laufenden Planungen sowie in die bereits umgesetzten On-Demand-Angebote. Diese werden als wichtige, kostensparende Alternative im ländlichen Raum angesehen, um das ÖV-Angebot dort gezielt zu verbessern. Es gab auch Anregungen, dass eine künftige Integration dieser Angebote in den konventionellen ÖV-Tarif sowie eine Mitfinanzierung durch den Kanton anzustreben sei. Derzeit laufen im Perimeter der RKBM Abklärungen zur Einführung weiterer On-Demand-Angebote in den Räumen Gantrisch, Fraubrunnen sowie Grosshöchstetten/Konolfingen/Worb.

2.1.5 Tangentiallinien

Es wurden 13 Eingaben zum Thema der Tangentiallinien gemacht. Der Begriff Tangentiallinie beschreibt eine ÖV-Linie, welche nicht auf ein Zentrum ausgerichtet ist (sogenannte Radiallinien), sondern tangential dazu verkehrt.
Vereinzelt wurde kritisiert, dass das Thema noch zu wenig präsent sei und stärker forciert werden sollte. Dabei wurde der Ausbau von Wochenendangeboten und Angeboten in Nebenverkehrszeiten gewünscht. Zudem wurde angemerkt, dass Tangentiallinien nicht aufgeteilt werden sollten, da sie sonst ihre Funktion verlieren würden.
Es gab jedoch auch Eingaben, die den Nutzen von Tangentiallinien bezweifeln, da die Nutzerinnen und Nutzer hauptsächlich den Hauptbahnhof erreichen möchten.
Die RKBM nimmt diese Eingaben zur Kenntnis und hält an den Inhalten des Kapitels 4.1.1 des Berichts zur Mitwirkung fest. Zudem unterstützt sie die Ansicht, dass eine Trennung von Tangentiallinien möglichst vermieden werden sollte.

2.1.6 Fahrplanangaben

13 Eingaben bemängelten, dass im RAK keine künftigen Fahrpläne angegeben werden. Dies wurde als Informationslücke wahrgenommen, da provisorische Fahrpläne und Fahrzeiten als notwendig erachtet werden, um die tatsächlichen Auswirkungen auf Anschlüsse und Verbindungen abschätzen zu können.
Leider ist es jedoch nicht möglich, Fahrplanangaben in dem gewünschten Detailgrad im Rahmen eines regionalen Angebotskonzepts zu erarbeiten.

2.1.7 Strategie Elektrobusse

Diverse Rückmeldungen von Gemeinden und Privatpersonen begrüssen die Inhalte des Kapitels ausdrücklich. Dies unterstreicht die Relevanz der behandelten Thematik und stützt die Auffassung der RKBM, dass die in Kapitel 4.1.2 des Berichts zur Mitwirkung aufgegriffenen offenen Fragen von Bedeutung sind. Es wird hier ein dringender Handlungsbedarf seitens des Kantons Bern gesehen.

2.1.8 Erschliessung Fischermätteli- und Weissenbühlquartier

Diverse Interessensorganisationen, Parteien und Privatpersonen äussern Kritik am Festhalten der RKBM an den beiden Tramästen ins Fischermätteli und ins Weissenbühlquartier, da die Kosten und Nachfrage ungenügend seien. Festzustellen ist, dass beide Tramäste die Minimalanforderungen zum Kostendeckungsgrad erreichen, der Ast Fischermätteli wird voraussichtlich 2025 die Zielvorgaben erfüllen. Bezüglich der Auslastung verfehlt der Ast Fischermätteli die Minimalanforderungen aktuell nur knapp. Weiter wird bemängelt, dass der bislang geplante Gleisersatz auf dem Fischermätteli-Abschnitt aus ihrer Sicht nicht gerechtfertigt ist.

Das Regionale Angebotskonzept befasst sich nicht mit einzelnen Bauprojekten, sondern mit der Gestaltung des künftigen Verkehrsangebots in der Region.
Die städtische Stimmbevölkerung hat mit 76 % dem städtischen Beitrag an das gemeinsame Sanierungsprojekt zugestimmt. Der Grosse Rat hat in einer Planungserklärung im Rahmen der Beratung des Budgets 2025 den Regierungsrat aufgefordert, auf die Sanierung der Tramlinie Fischermätteli zu verzichten. Bis zu diesem Entscheid war der Tramast Bahnhof – Fischermätteli von Seite des Kantons nie in Frage gestellt worden.

Die Argumente für den Weiterbetrieb für die Tramlinien 3 (Weissenbühl) und 6 (Fischermätteli) sind im Zusatzbericht zu den Prüfaufträgen dargelegt, sie finden sich in Kapitel 2.5 und Kapitel 2.6. In diesen Abschnitten wird erläutert, warum aus Sicht des RKBM an den beiden Tramästen festgehalten werden soll.
Diese Argumentation hat für die RKBM zum Zeitpunkt des Abschlusses des RAK 2027–2030 und für den Zeithorizont 2027–2030 nach wie vor Gültigkeit.

2.2 Umsetzung Angebotskonzept Frienisberg 2030

Im Jahr 2023 genehmigte die Kommission Verkehr der RKBM nach zweijähriger Erarbeitungsphase, die sowohl die Gemeinden als auch die Öffentlichkeit einbezog, den Schlussbericht des ÖV-Angebotskonzepts Frienisberg 2030. Teile der Ergebnisse dieser Studie sollten nun im regionalen Angebotskonzept 2027–2030 implementiert werden.
Allerdings stiessen die geplanten Umsetzungen in der Gemeinde Wohlen nun im Rahmen der Mitwirkung zum RAK 2027–2030 auf breite Kritik: Neben zahlreichen Rückmeldungen von Privatpersonen – insgesamt 211 Eingaben – äusserten auch sämtliche Ortsparteien sowie die Gemeinde Wohlen selbst Bedenken. Zusätzlich wurde eine Petition mit 1'112 Unterschriften eingereicht.
Im Kapitel 2.2.1 wird zunächst eine Zusammenfassung der Eingaben präsentiert, die die Hauptkritikpunkte und Bedenken der Mitwirkenden bezüglich des neuen Angebotskonzepts darlegt. Angesichts der zahlreichen und teilweise emotionalen Rückmeldungen haben sich Vertreterinnen und Vertreter der RKBM und der Gemeinde Wohlen zu zwei Runden Tischen zusammengefunden, um die Differenzen zu besprechen und gemeinsame Lösungsansätze zu erarbeiten. Die Ergebnisse dieser Gespräche sowie das geplante weitere Vorgehen sind im Kapitel 2.2.2 dokumentiert.

2.2.1 Rückmeldungen aus der Gemeinde Wohlen

Aufhebung der Linie 107
Die geplante Aufhebung der Linie 107 stösst auf erhebliche Kritik, da diese Linie eine entscheidende Verbindung für die Haltestellen Oberwohlen, Riedhaus, Uettligen Schule, Wohlen Dorf und Bennenboden in das Länggassquartier und an den Bahnhof Bern darstellt. Besonders von Schülerinnen und Schülern des Gymnasiums Neufeld, des Freigymnasiums Bern sowie von Studierenden der Universität Bern wird die Linie stark genutzt. Der Ersatz der Linie 107 durch die Linie 108 Linie wird deshalb von vielen als Leistungsabbau statt als Verbesserung wahrgenommen.
Die Aufhebung führe zudem zu einer erwarteten Überlastung der verbleibenden Linien 100 und 101, da sie als einzige Linien eine direkte Verbindung ins Zentrum bieten würden.
Weiter wurde darauf hingewiesen, dass die Linie 107 die Zielvorgaben bezüglich Auslastung und Kostendeckungsgrad erfüllt, was die Aufhebung zusätzlich in Frage stelle.

Ersatzmassnahmen Linie 103 und 108
Die vorgeschlagenen Ersatzmassnahmen durch die Linien 103 und 108 stossen auf Ablehnung, da sie als unzureichend und unattraktiv wahrgenommen werden. Der geplante Angebotsausbau auf der Linie 100 wurde nicht wahrgenommen.
Die Linie 103, die Wohlen über Uettligen mit Bern verbinden soll, wird als wenig attraktiv eingeschätzt, da sich die Fahrzeit signifikant verlängere und sie zudem nur während der Hauptverkehrszeiten verkehrt.
Die Linie 108, die von Wohlen über Hinterkappelen zum Europaplatz führen soll, verlängere die Fahrzeit in Richtung Zentrum von Bern aufgrund des erforderlichen Umstiegs in Hinterkappelen erheblich. Die Haltestellen für den Umstieg liegen etwa 100 Meter voneinander entfernt und zwei stark befahrene Strassen müssten überquert werden Für ältere und gehbehinderte Personen stelle dies eine erhebliche Einschränkung dar.
Beide Ersatzverbindungen werden daher nicht als geeigneter Ersatz für die bestehende Linie 107 angesehen.
Die Mitwirkende bezweifeln zudem das Potenzial einer Tangentialverbindung zum Europaplatz: Die Planungen einer solchen Linie basierten auf Annahmen, ohne die tatsächlichen Bedürfnisse der Bevölkerung zu berücksichtigen.

Die Mitwirkenden erachten es als absolut notwendig, die Linie 107 weiterhin mit einem durchgehenden Halbstundentakt zu führen, um ihre Funktion als direkte Verbindung ins Länggassquartier und ins Zentrum von Bern zu erhalten. Andernfalls besteht die Befürchtung, dass aufgrund der unattraktiven Ersatzmassnahmen die Fahrgäste wieder vermehrt auf den motorisierten Individualverkehr umsteigen.
Die Einführung einer Tangentialverbindung sollte nur im Rahmen eines Versuchsbetriebs erfolgen, um die tatsächliche Nachfrage zu prüfen.

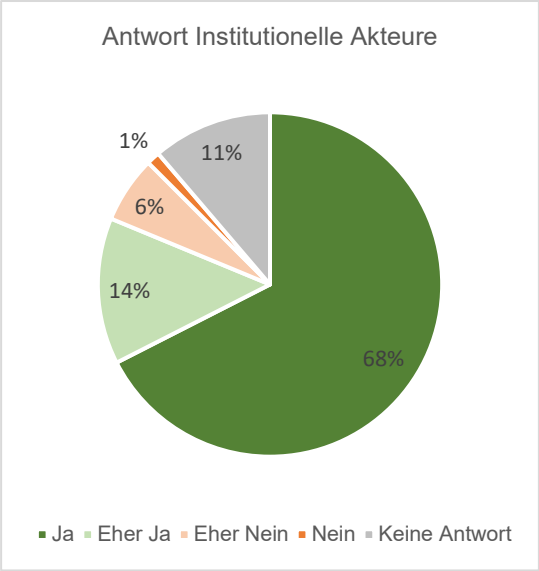
2.2.2 Austausch mit der Gemeinde Wohlen und weiteres Vorgehen

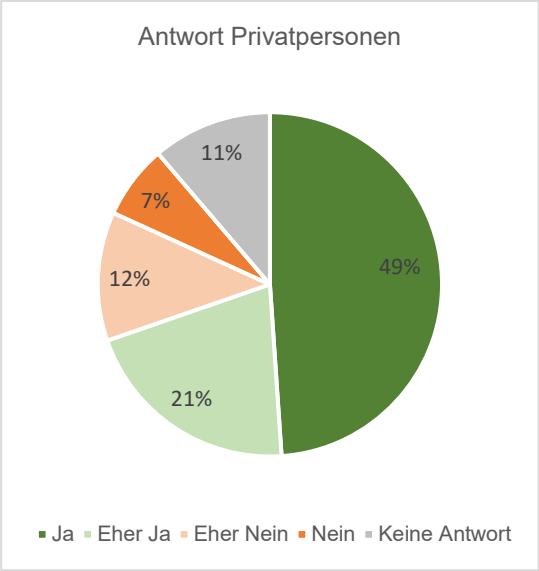
Das Angebotskonzept Frienisberg wurde durch die RKBM in Zusammenarbeit mit den Gemeinden erarbeitet und die Bedürfnisse der Gemeinde Wohlen wurden aktiv abgeholt. In der Kommunikation zwischen der Region und der Gemeinde gab es jedoch Missverständnisse, welche erst im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum RAK 2027–2030 erkannt und bereinigt wurden.
Aufgrund der Rückmeldungen haben sich die Gemeinde Wohlen und die RKBM zusammengesetzt, um gemeinsame Lösungen zu suchen: Das Angebotskonzept rund um die Linien 103 und 107 bzw. 108 bedarf einerseits einer Überprüfung und Optimierung, anderseits lässt es sich aufgrund Verzögerungen bei der Realisierung der benötigten Infrastruktur beim Europaplatz auch materiell nicht in der anvisierten Periode realisieren. Deshalb soll für den Zeitraum 2027–2030 das Angebot in der heutigen Form beibehalten werden.
Die RKBM wird gemeinsamen mit der Gemeinde Wohlen und den weiteren Akteuren nun mit Hinblick auf den Zeitraum 2031–2034 die unterschiedlichen Bedürfnisse analysieren und prüfen wie das Konzept zu optimieren ist.

2.3 Auswertung Umfrage

Insgesamt haben 311 Mitwirkende den Fragebogen beantwortet. In diesem Kapitel werden die Rückmeldungen statistisch ausgewertet und analysiert.

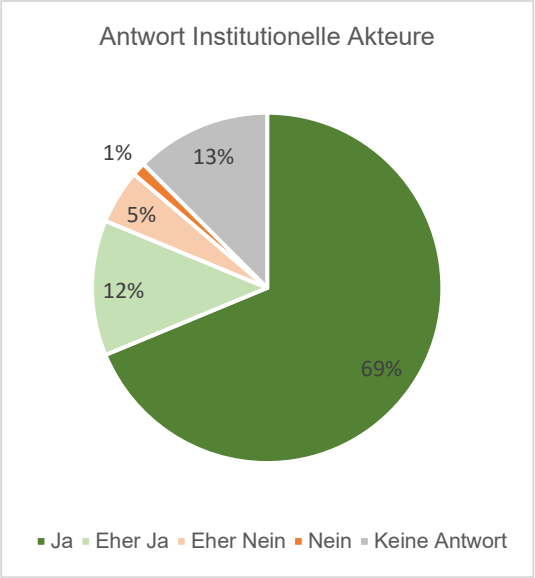
Ist der Hauptbericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?

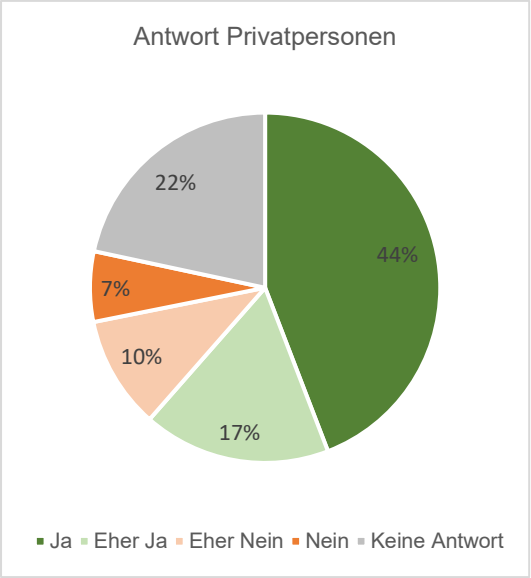




Grundsätzlich wird der Hauptbericht als verständlich eingeschätzt. Dabei fällt auf, dass die Bewertung durch institutionelle Akteure deutlich positiver ausfällt: 82 % von ihnen antworteten mit «Ja» oder «Eher Ja», während dieser Anteil bei den Privatpersonen bei 70 % liegt.
Allerdings muss angemerkt werden, dass die Frage zur «inhaltlichen Verständlichkeit» des Berichts missverständlich interpretiert werden konnte.
Es blieb unklar, ob sich der Begriff «inhaltliche Verständlichkeit» auf die sprachliche Lesbarkeit und den strukturellen Aufbau des Hauptberichts oder auf die Nachvollziehbarkeit der Inhalte bezieht. Da in den textlichen Eingaben mehrfach die übermässige Komplexität des Berichts kritisiert wurde, sind hierzu Erläuterungen in Kapitel 2.1.1 enthalten.

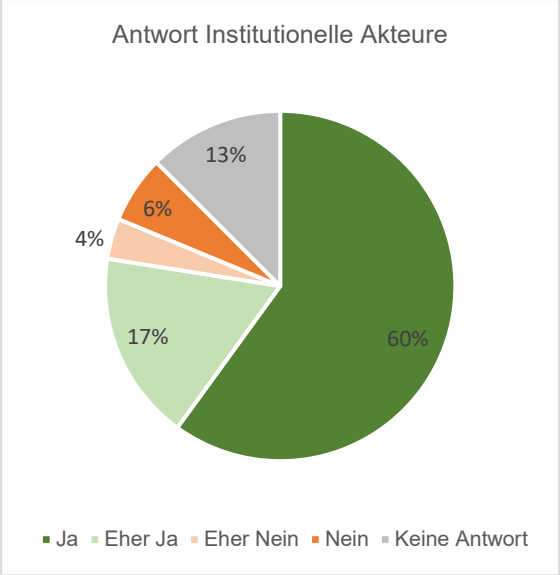
Ist der Zusatzbericht Prüfaufträge aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?

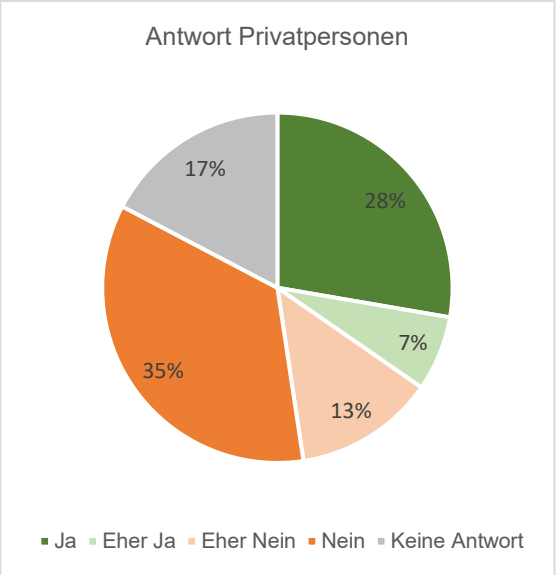




Die Antworten zeigen, dass sich die Zustimmung bei den institutionellen Akteuren mit 81 % «Ja» und «Eher Ja» prozentual auf gleichem Niveau wie bei der Verständlichkeit des Hauptberichts bewegt. Bei den privaten Akteuren liegt die Zustimmung hingegen bei 61 % «Eher Ja», was 9 Prozentpunkte weniger im Vergleich zum Hauptbericht ausmacht. Auch hier zeigt sich eine ähnliche Problematik bezüglich der Interpretation des Begriffs «inhaltlich verständlich», wie dies bereits bei der ersten Frage festgestellt worden ist.

Sind die Resultate in den beiden Berichten grundsätzlich nachvollziehbar?





Die institutionellen Akteure bewerten die beiden Berichte mit 77 % «Ja» und «Eher Ja» als grundsätzlich nachvollziehbar. Im Gegensatz dazu liegt der Anteil bei den Privatpersonen deutlich niedriger, nämlich bei nur 35 %. Dieser Unterschied lässt sich vor allem dadurch erklären, dass ein überwiegender Teil der privaten Mitwirkenden aus der Gemeinde Wohlen stammt, die erhebliche Kritikpunkte an den vorgesehenen Massnahmen geäussert haben. Dies spiegelt sich entsprechend in dem deutlich schlechteren Ergebnis bei dieser Frage wider.

3 Anhang 1: Textliche Eingaben aus dem Fragebogen und deren Beantwortung

3.1 Ist der Hauptbericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Ferenbalm	Eher Nein	Sehr komplexes Thema.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Kirchlindach	Eher Ja	Die Unterlagen sind für uns als «MilizpolitikerInnen» sehr umfassend und für eine seriöse Mitwirkung entsprechend mit grossem Aufwand verbunden. Wir regen an, die zukünftige Mitwirkungen möglichst «zielgruppengerechter» auszugestalten. Gemäss Bericht, S. 5/6 ist die Gemeinde Kirchlindach nicht von Prüfaufträgen betroffen => Widerspruch zum Zusatzbericht Prüfaufträge S. 53 + 54 Weiter sind gewisse Abkürzungen nicht erklärt (KP/d)	x 	 x		Antwort siehe Kapitel 2.1.1
GLP Sektion Wohlen bei Bern	Eher Ja	Der Bericht ist grundsätzlich verständlich und strukturiert. Das Einlesen und Einordnen der Berichtsinhalte bedarf aber eines nicht geringen Zeitaufwandes, was dem Ziel einer breit abgestützten Mitwirkung (auch durch Privatpersonen) nicht dienlich ist. Die Gemeinde Wohlen stellte der Bevölkerung zusätzlich eine Zusammenfassung der geplanten Anpassungen auf den die Gemeinde betreffenden Linien zur Verfügung.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Grüne Freie Liste Stadt Bern	Eher Nein	siehe 2.3 und 6	x			
SP Köniz	Ja	Ja, der Bericht ist verständlich.	x			
SP Münsingen	Ja	Wir danken für den Bericht. Das Ganze ist ausführlich, aber auch recht komplex und umfassend. Deshalb müssen wir jeweils das Ganze durch die lokale Brille betrachten. So sind wir froh, dass die Angebote in Münsingen umgesetzt wurden (Münsingen-Trimstein-Worb) und auch wenn zum Teil die Auslastung und der Kostendeckungsgrad noch nicht erreicht werden, die Projekte weitergeführt werden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Arbeitsgruppe Planung Städtebau Mobilität	Nein	s. beiliegendes Dokument	x			
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem	Eher Ja	Bilanz der umgesetzten und nicht umgesetzten Anträge Die QBB ist erfreut darüber, dass sämtliche Massnahmen welche den Stadtteil 6 betreffen im Zeitraum 2022-2025 umgesetzt wurden. Bern West ist ein sich dynamisch entwickelnder Stadtteil und benötigt ein an die stetig verändernden Bedürfnisse angepasstes ÖV-Angebot. Daher gehen wir davon aus, dass geplante Anträge auch in Zukunft schnell geprüft und Massnahmen zeitnah umgesetzt werden.	x			
Verein der Seniorinnen und Senioren der Einwohnergemeinde Wohlen bei Bern	Eher Ja	Der Inhalt für ältere Menschen anspruchsvoll und Bedarf vertiefter Abklärungen, wenn man mit der Materie nicht vertraut ist.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Bern - Stadtteil II (Länggasse-Felsenau)	Eher Nein	Wichtige Information bzgl. der effektiven Umsetzung hinsichtlich Fahrplan, tatsächliche Fahrzeiten etc. fehlen. So sind die Auswirkungen für Personen, die beispielweise die Linie 107 regelmässig nutzen, nicht abschliessend abschätzbar. Warum die Linie 107 mit der direkten Verbindung zum Bahnhof Bern nun abgeschafft werden soll, ist nicht verständlich.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.6 und 2.2
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	Eher Nein	siehe 2.3 und 6	x			
Privatperson Köniz	Eher Nein	In dem Bericht wird nicht verständlich und nachvollziehbar begründet, weswegen die Linie 107 mit der direkten Verbindung zum Bahnhof Bern abgeschafft werden soll. Des Weiteren fehlen wichtige Informationen bezüglich dem Fahrplan und der Fahrzeiten, so dass die effektiven Auswirkungen und Reiseverlängerungen für die Reisenden nicht abschliessend abschätzbar sind.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.6 und 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Dass man vor der Beantwortung der Fragen zwei ‘Berichte’ mühsam lesen muss, um etliche der Fragen zu beantworten, finde ich schwierig, ebenso, dass ich keine Fahrzeiten für den neuen Kurs 108 gefunden habe.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1 und 2.1.6
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Ich versteheTangentiallinie nicht.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.5
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Linienführung und 15 Minuten sind unklar. 60 Minuten Takt ist insbesondere für die Linie 102 an NVZ und Sonntagen zu lange, sollte 30 Minuten-Takt beibehalten werden (früher abgedeckt durch die Linien 102 und 107).	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Er ist sehr umfangreich und im Abschnitt zum Raum Frienisberg ist es sehr schwierig nachzuvollziehen, was den dann genau bedeutet (und ich verfüge über einen Hochschulabschluss).	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1 und 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Er ist widersprüchlich.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Zu viele Infos zu zu vielen Linien	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Er ist viel zu lang und zeigt die Sinnhaftigkeit nicht auf!	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Zu komplex und wenig nachvollziehbar. Es sollte eine allgemeinverständliche Zusammenfassung geben	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Der Bericht ist zu lang, um der Bevölkerung eine ernsthafte Mitwirkung zu ermöglichen. Viele geben beim Lesen auf. Inhaltlich ist er schon eher zu verstehen, aber man muss sich Zeit nehmen, um alle Punkte aufmerksam zu lesen und um jenen Teil heraus zu filtrieren, der einen direkt betrifft. Es ist eher mühsam und verlangt viel Aufwand, um mitzuwirken.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Es kommt nicht aus dem Bericht heraus, woher gewisse neue Bedürfnisse, vor allem in Bezug auf die Tangentiallinie, welche die Linie 107 ersetzen soll, genau herkommen. Ich persönlich bezweifle die Nachfrage nach so einer Tangentiallinie stark.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Die Gründe der Aufhebung der Linie 107 sind nicht verständlich, die Überlegung hinter der neuen Linie 103 sind auch nicht verständlich	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Braucht viel zu viel Zeit zum Lesen und Verstehen. Ellenlange kleingeschriebene Tabellen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Für Laien nicht verständlich	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Keine Antwort	Welches ist der Hauptbericht? Das wird nirgends so deklariert. Wäre wünschenswert, wenn der genannte Bericht verlinkt wäre und nicht zuerst gesucht werden muss.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.3
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Unübersichtlich strukturiert, zu viele Details und keine Fazitübersichten. Konkrete Resultate sind schwer nachvollziehbar, identifizierbar. Detailangaben zu konkreten Zeiteinbussen aufgrund der neuen Linienführung fehlen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Ja	Er ist verständlich einerseits, andererseits unverständlich, da für die Linie 107 eine deutliche Verschlechterung mit sich zieht. Die direkte Verbindung zum Bahnhof fällt weg, was für nicht autobesitzer sehr unpraktisch ist!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Raum Frienisberg: Es ist kein plausibler Grund enthalten, weshalb diese Änderungen sinnvoll sein sollen.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	zu umfangreich, zu unübersichtlich	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Keine Fahrzeiten angegeben. Keine provisorischen Fahrpläne angegeben. Die Informationen dienen offensichtlich dem Abbau von Klarheit und der Verschleierung hinsichtlich der geplanten Verschlechterung der Anschlüsse, z.B. im Schaufelacker/Wohlen. Die Ansicht ist klar: Verringerung des Angebots und mehr Aufwand und Zeit für die Pendelnden. Genau das Falsche für eine Agglomeration wie Wohlen bei Bern.	x			Der Fokus des RAK 2027–2030 liegt darauf, ein realistisches und tragfähiges Angebot zu entwickeln, das sowohl den Bedürfnissen der Bevölkerung als auch den finanziellen Rahmenbedingungen Rechnung trägt. Die Unterstellung, im Bericht werde bewusst Informationen verschleiert entbehrt jeder Grundlage. Zum Thema hohe Komplexität des Berichts siehe Ausführungen, Kapitel 2.1.1 Zum Thema Fahrplanangabe siehe Ausführungen in Kapitel 2.1.6
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Der Bericht erklärt nur, welche Reisemöglichkeiten zur Verfügung stehen werden. Dass der Abbau der Linie 107 beträchtliche Nachteile hat, wird nicht erwähnt	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Man muss ihn halt sehr gut studieren und teilweise mehrmals lesen	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Die Begründungen zum Angebotskonzept sind nicht Frequenzorientiert.	x			Leider ist die Eingabe nicht ausreichend klar formuliert, um eine Antwort darauf geben zu können.
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Der Bericht ist bezüglich Begründung zur Aufhebung der Buslinie 107 resp. Ersatz durch Linie 108 nicht nachvollziehbar: Im Kapitel 3.2.4 Erfolgskontrolle Angebote mit konzeptionellen oder grösseren Änderungen Buslinien wird ausgewiesen, dass beide Linien (100 / 107) weiterhin die Zielvorgaben bezüglich Auslastung und Kostendeckung erfüllen. Die Angebotserweiterung hat sich somit bewährt. Im Kapitel 5.3.3 Angebotskonzept Frienisberg 2030 Raum Frienisberg wird festgehalten, dass insbesondere die direkten Busverbindungen ins Agglomerationszentrum Bern bestehen bleiben sollen um am Bahnhof Bern Anschlüsse auf die S-Bahn und den Fernverkehr zu gewährleisten. Mit der Aufhebung der Linie 107 wird den Bewohnern der Quartiere der oberen Gemeinde Wohlen (Musterplatz, Bodenweid, Bodenacker, Pfandacker, Thürliacker, Schaufelacker, Beundeweg, Oberwohlenstrasse, Ballmoos/Riedhaus und Bäumlisacker gerade dieser Vorteil genommen. Ein Umstieg in Hinterkappelen resp. am Europaplatz wird mit erheblichem Zeitverlust verbunden sein, und daher wenig attraktiv. Zu den neuen Fahrzeiten enthält der Bericht keine Angaben. Ob der substanzielle Angebotsausbau auf der Tangentialbeziehung Zollikofen – Wohlen – Bern West nötig ist, und zudem einem Bedürfnis entspricht, ist zu bezweifeln.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Bei geänderten Angeboten (Linien) fehlen die neu zu erwartenden Fahrzeiten	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.6
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Die vorgeschlagenen Lösungen sind zu wenig begründet, bzw. nur verbal beschrieben und nicht nachvollziehbar dargelegt, z.B. mittels Monitoring der Belastungen, mittels bestehender Wunschlinien (die Graphiken in der Beilage 2 zum AK, Bericht Juni 2023, sind nicht lesbar und für die entscheidenden Ziele viel zu	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		wenig detailliert (auch Abb. 6, Seite 16). Prognosen, die diesen Namen verdienen fehlen. Im Bericht vom Juli 2024 sind solche Daten gar nicht mehr vorhanden!				
Privatperson Wohlen bei Bern	Ja	Es wird nicht ganz klar, ob die Linie 103 ab Schaufelacker nach Neufeld auch direkt zum Bahnhof fährt oder dort wendet.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Ich vermisse bei den neuen Linien 108 oder 103 für AnwohnerInnen in Oberwohlen genaue Fahrzeiten an den Hauptbahnhof.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.6 und 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Sehr komplizierte Darstellung	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Der Ersatz der Linie 107 durch Linie 108 ist nicht klar. Zum Beispiel für die Haltestelle «Schaufelacker». Gibt es neu 30-Minuten Takt mit sinnvoller Umsteigemöglichkeit auf die Linie 100 ? Es steht, dass Linie 107 ersetzt werde durch 108. Im «Angebotskonzept_Frienisberg_2030_220830» steht, dass Linie 107 gekürzt wird bis Schaufelacker, was stimmt nun?	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	weil die Folgerungen bezüglich Linie 107 unverständlich sind	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Da keine Fahrpläne (Anschlüsse) angegeben sind, ist eine Stellungnahme nicht möglich!	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.6
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Ich musste länger suchen um herauszufinden, wann HVZ und wann NVZ sind.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Eher kompliziert, um die Infos betr. eigener Wohngemeinde herauszufiltern.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.6
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Mir erschliessen sich nicht alle Argumentationen, die zu den geplanten Änderungen im Angebotskonzept führen.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	...ist halt kompliziert...	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Sehr detailliert und ausführlich für eine direktbetroffene Privatperson. Die zielführenden Summaries und Übersichten sind vorhanden und gut, müssen aber zuerst gefunden werden.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Bericht so umfassend, dass ein Normalbürger ohne grösseren Aufwand keine Chance hat, die gesamten Konsequenzen zu verstehen. Bericht zum Teil verwirrend, beschönend, zeigt +/- die Konsequenzen während der HVZ auf, nicht aber während der NVZ. Für ein soches Projekt ist eine öffentliche Informationsveranstaltung zwingend. Der Eindruck entsteht, dass bewusst darauf verzichtet wurde und zudem die Mitwirkung während der Ferienzeit lanciert wurde, damit sie möglichst wenig Beachtung findet! Die detaillierte Beantwortung der Fragen zu einzelnen Kapiteln bzw. Zusatzberichten ist für eine mit der Materie wenig vertraute Privatperson praktisch unmöglich!	x			Die Mitwirkung wurde umfassend kommuniziert, um eine möglichst hohe Beteiligung zu gewährleisten. Die Veröffentlichung fiel in den Sommer, da die vorgegebenen kantonalen Fristen eingehalten werden mussten (Abgabe des RAK beim Kanton bis Ende Februar 2025). Mit einer Dauer von rund 2,5 Monaten war der Mitwirkungszeitraum ausreichend bemessen und im üblichen Rahmen. Die hohe Anzahl an Eingaben zeigt, dass die Mitwirkung breit wahrgenommen wurde und auf grosses Interesse gestossen ist. Zur hohen Komplexität des Berichts siehe Ausführungen in Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Etwas umständlich den Bericht zu finden. Er sollte direkt einsehbar sein.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.3
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Inhaltlich verständlich ist die Absicht, die Linie 107 aufzuheben. Nicht nachvollziehbar ist die Argumentation zur Aufhebung der Linie 107. Zudem sind die Informationen sehr dürftig, z.B. fehlen künftige Fahrzeiten.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.6 und Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Es ist nicht klar, ob an Stelle der beliebten Linie 107 die Linie 103 nur bis Neufeld verkehrt und dort zum Hauptbahnhof fährt. (Längere Fahrzeit) Linie 108 bedingt umsteigen, was die Reisezeit ins Zentrum Bern verlängert.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Verständlich schon, aber Anerkennung der Zentrumsanbindung über Postautolinien aus den nördlichen Gebieten ist nicht ersichtlich. Da diese Region über keinen S-Bahnanschluss verfügt, sind die direkten Verbindungen zum Hauptbahnhof zwingend über die Postautolinien in ausreichender Angebotsstufe sicherzustellen. Zusammenhänge zu anderen ÖV-Angebots Mitwirkungsberichten sind nicht ersichtlich (Bsp. Region Frienisberg)	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Begründungen zu Entscheidverlauf aus vorgelagerten Angebotskonzepten / Erhebungen fehlen oder sind nicht nachvollziehbar. (Nachfragepotential)	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Wird die Linie 107 aufgehoben oder nicht?	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Eine völlig unverständliche Aenderung ist die Aufhebung der Linie 107. Für Anwohner der Gemeinde Wohlen bedeutet das eine Verschlechterung des Angebots. Die verbleibenden oder geplanten Linien sind viel zu kompliziert oder bereits heute überlastet.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Die Liniennummern und Strecke weiss man nicht auswendig. Eine Karte würde das verdeutlichen, die Änderungen besser nachvollziehbar.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Viel zu viele Informationen, sehr unübersichtlich.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Zu kompliziert, zu langfädig, teils fummelig zum lesen	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Dass man zwei Berichte lesen muss, um für den Bürger klare und wesentliche Fragen zu beantworten ist grenzwertig - ja abschreckend. Eine Mitwirkung soll die Hürden einer Partizipation möglichst tief ansetzen, so man denn eine Partizipation auch wirklich will.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Etwas kompliziert geschrieben, man muss die Stellen mehrmals lesen bis man den Inhalt wirklich versteht und daraus die Konsequenzen für sich selber versteht.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Sehr umfassender Bericht. Gute Übersicht. Teilweise Entscheidungen nicht begründet und daher nicht nachvollziehbar.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Ja	Verständlich ja, nachvollziehbar nein es fehlen in der Begleitgruppe Personen aus den betroffenen Gemeinden.	x			Eine Einbindung der Gemeinden im Rahmen der Begleitgruppe wäre nicht praktikabel. Die Gemeinden wurden schriftlich mehrfach einbezogen und sind im Rahmen separater Angebotsstudien ebenfalls stark eingebunden.
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Die Folgerung bei der Postautolinie 107 scheint nicht logisch stringent. Weshalb soll neuerdings der Europaplatz angepeilt werden? Musste sogar auf der Karte schauen, wo sich dieser befindet.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Man muss sich sehr gut auskennen um zu verstehen, wo Änderungen geplant sind	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Es wird viel zuviel Abkürzungen gebraucht, die nirgends erklärt sind. Ein Glossar wäre das Minimum, dass man von einem amtlichen Dokument erwarten kann, das für eine öffentliche Mitwirkung gedacht ist, woran nicht nur Profis teilnehmen sollen. Aus diesem Grund kann nicht erwartet werden, dass alles verstanden wird. Fach- begriffen und kennzahlen dürfen natürlich verwendet werden, müssen aber erklärt werden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Zu unklar dargestellt wo der Bus genau durchfahren würde. Welche Zeit man bräuchte für in die Stadt zu fahren. Welche Ersatzmöglichkeiten gibt es um in die Stadt Bern zu kommen. Was gewinnen wir von der Gemeinde Wohlen b. Bern mit diesem wechsel (Neuen Linien)	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.6 und 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Der Bericht ist für Laien nicht zugänglich. Viel zu technisch und mit zuviel Abkürzungen / Fachbegriffen, die schlecht erklärt sind.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Zu kompliziert und zum teil sind die Überlegungen nicht nachvollziehbar	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Etwas kompliziert	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Ich bin in meinem Alter immer etwas langsam von Begriff.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Als Medizinstudent interessiert mich nur der Impact auf meine tägliche Wege mit ÖV. Der Bericht als ganzes kann ein Laie nicht nachvollziehen. Eine Zusammenfassung fehlt mit Auswirkungen auf die einzelnen Strecken	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Viel zu umfangreich und mühsam, sich hier durchzukämpfen. Es sollte für die betroffenen Linien ein Kondensat geben mit den wichtigsten Änderungen. Ein Kollege hat sich die Mühe gemacht, und die Zusammenfassung erstellt, wo man sich eine Meinung bilden kann (Pros, Cons)	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Viel zu umfangreich und mühsam, sich hier durchzukämpfen. Es sollte für die betroffenen Linien ein Kondensat geben mit den wichtigsten Änderungen. Ein Kollege hat sich die Mühe gemacht, und die Zusammenfassung erstellt, wo man sich eine Meinung bilden kann (Pros, Cons)	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Zuviele nicht nachvollziehbare, da ideologisch geprägte Voraussetzungen	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Für allg. Anwohner sehr komplexe Darstellung von Linienführungen und Haltestellen. Routenwahl mit Doppelspurigkeiten Länggasse mit beachtlicher Frequenz ging vergessen oder nur umständlich erreichbar Tangentiallinie (108) ersetzt die Dienste der Linie 107 nicht.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1 und 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Verständlich, aber irreführend - für die 107 ist es keine «Verbesserung», sondern ein massiver Einschnitt für uns alle. Das wissen Sie haargenau.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Es wird zum Beispiel nicht geschrieben, ob die Linie 100 weiterhin an gewissen Zeiten durch die Länggasse fährt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Es wird zum Beispiel nicht geschrieben, ob die Linie 100 weiterhin an gewissen Zeiten durch die Länggasse fährt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Primarschule Wohlen	Eher Nein	Mir fehlte eine Übersicht auch der wegfallenden Angebote.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Tertianum Lindenegg und Bergsicht	Eher Nein	Es ist nicht ganz klar wie die zukünftige Planung aussieht. Aufgrund unserer Arbeitszeiten brauchen wir dringend halbstündige Busverbindungen nach Bern und Zollikofen. Dies ab 20:00 Uhr bis 00:00 Uhr.			x	Das Abendangebot auf diesem Abschnitt soll in der heutigen Form beibehalten werden. Ein Ausbau zum 30'-Takt ist aufgrund der Nachfrage aktuell nicht zielführend.

3.2 Ist der Zusatzbericht Prüfaufträge aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Freimettigen	Ja	Für Freimettigen ist der Bahnhof Stalden sehr wichtig, da unsere Gemeinde so auch als am öV angeschlossen gilt. Wir begrüssen es deshalb, dass das Angebot im bestehenden Umfang beibehalten wird. Sollte die geplante Korridorstudie ergeben, dass ein Bussystem die bessere Lösung ist, wäre zu prüfen, ob das Dorf Freimettigen direkt mit einer oder mehreren Haltestellen erschlossen werden könnte (z.B. Sägematte, Hüsi, Schulhaus).	x			Der Bahnhof Stalden ist aus Sicht RKBM nicht in Frage gestellt. Bei einer allfälligen Prüfung zusätzlicher Buserschliessungen in dieser Region wird das Anliegen der Gemeinden mitgeprüft werden.
Kirchlindach	Eher Nein	Seite 53: die Aussagen «Auswirkung: Kostendeckung: Zielwert überschritten» und «Der Kostendeckungsgrad liegt bei xx %, damit ist der Minimalwert unterschritten.» widersprechen sich respektive nicht verständlich (Unterschied Minimalwert/Zielwert)		x		Vielen Dank für den Hinweis, der Fehler wird korrigiert.
Grüne Freie Liste Stadt Bern	Eher Nein	siehe 2.3	x			
SP Köniz	Ja	Ja, der Zusatzbericht ist verständlich.	x			
Arbeitsgruppe Planung Städtebau Mobilität	Nein	s. beiliegendes Dokument	x			
Verein der Seniorinnen und Senioren der Einwohnergemeinde Wohlen bei Bern	Eher Ja	Wie aus der Stellungnahme hervorgeht, sind die Umsteigeorte und die Anschlusszeiten nicht ersichtlich und es gibt keine Fahrpläne. Zudem ist nicht klar, welche Haltestellen durch die Aufhebung der Linie 107 nicht mehr von dieser bedient werden	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1 und 2.1.6
TCS Sektion Bern	Eher Ja	Der Zusatzbericht ist grundsätzlich verständlich und gut strukturiert. Die detaillierte Dokumentation der einzelnen Prüfaufträge, der methodische Ansatz zur Priorisierung sowie die Klarheit der definierten Lösungsansätze sind nachvollziehbar. Allerdings könnte die Darstellung der Kosten-Nutzen-Berechnungen und die spezifischen Annahmen zur Nachfrage in manchen Bereichen vereinfacht werden, um auch Lesenden ohne tiefergehende Fachkenntnisse die Inhalte klarer zu vermitteln.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Bern - Stadtteil II (Länggasse-Felsenau)	Eher Ja	Enthält bzgl. der Situation von Oberwohlen kaum Informationen bzgl. der effektiven Umsetzung hinsichtlich Fahrplan, tatsächliche Fahrzeiten etc. fehlen. So sind die Auswirkungen für Personen, die beispielweise die Linie 107 regelmässig nutzen, nicht abschliessend abschätzbar. Warum die Linie 107 mit der direkten Verbindung zum Bahnhof Bern nun abgeschafft werden soll, ist nicht verständlich.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	Eher Nein	siehe 2.3	x			
Privatperson Köniz	Eher Nein	Siehe Begründung Punkt 2.1. Die oben kritisierten Punkte werden auch im Zusatzbericht nicht beantwortet.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Der Bericht ist nicht verständlich.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Um Wiederholungen zu vermeiden, siehe vorherige Antwort	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Die Gründe der Aufhebung der Linie 107 sind nicht verständlich, die Überlegung hinter der neuen Linie 103 sind auch nicht verständlich	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Hatte grosse Mühe, das Relevante für unsere Gemeinde zu finden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Keine Antwort	Wäre wünschenswert, wenn der genannte Bericht verlinkt wäre und nicht zuerst gesucht werden muss.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.3
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Unübersichtlich strukturiert, zu viele Details und keine Fazitübersichten. Konkrete Resultate sind schwer nachvollziehbar, identifizierbar.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Ich akzeptiere diese Veränderung nicht! Die Verbindungen in die Stadt sind eh schon wenige und jetzt müsste noch umgestiegen werden!	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Zur Auflösung der Linie 107 wird nichts vermerkt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	zu umfangreich, zu unübersichtlich	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Es fehlt aus meiner Sicht eine Begründung der Aufhebung von der Postautolinie 107. Was genau soll zielführend sein bei der Installation der Tangentiallinie 108? Insbesondere wenn im Hauptbericht S.27 folgendes zu lesen ist: Buslinien Frienisberg (Linien 30.100 und 30.107) Die Gemeinden beantragten eine weiterführende Systematisierung des Angebots in den Nebenverkehrszeiten mit dem Ziel, einen durchgehenden 15'-Takt bis 20.00 Uhr zwischen Bern und Wohlen anbieten zu können. Dies wurde genehmigt und umgesetzt. Gemäss Erfolgskontrolle des AÖV erreichen beide Linien weiterhin die Zielvorgaben bezüglich Auslastung und Kostendeckung. Die Angebotserweiterung hat sich somit bewährt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Der Zusatzbericht Prüfaufträge enthält keine Angaben zur Tangentiallinie 108 und woraus sich der Handlungsbedarf resp. das Bedürfnis als Ersatz der Linie 107 aufdrängt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Allg. umfassende Darlegungen pro Prüfauftrag. Aber die «Auftraggeber» der Prüfaufträge sind nicht nachvollziehbar. Vieles fällt wohl unter «vorliegende Begehren oder Planungen» und da stecken meist Gemeinden dahinter, aber welche? Und falls sie in den Grundlagenberichten (z.B. AK, Juni 2023) vorhanden wären, sind sie es im vorliegenden zur Mitwirkung zur Verfügung stehenden Bericht nicht mehr. Zudem sind Anträge von Gemeinden, die bereits früher angenommen oder abgelehnt wurden, nicht mehr sichtbar (falls sie dies überhaupt jemals waren). Zur Linie 100: Antrag Ja, aber mit 3. Priorität, d.h. doch eher wieder nein….. zudem werden Linien des Konzeptes (108) bereits unter der Ausgangslage aufgeführt, obwohl ein Prüfauftrag unabhängig davon geprüft werden sollte. Die Darlegungen sprechen doch klar dafür, dass die Einführung des 30'-Taktes Sa/So auch ohne Linie 108 sinnvoll ist; in den Erwägungen ist jedenfalls kein notwendiger Bezug zu dieser Linie aufgeführt! Zur Linie 102: «Auftraggeber» war hier wohl die Gemeinde Kirchlindach, die bekannt ist für Ihre übertriebenen Forderungen bez. der Haltestelle Thalmatt. Siehe dazu auch Bemerkungen zur Linie 103. Zumindest ist die Schlussfolgerung: «Antrag nein» richtig. Zur Linie 103: Dazu ist kein Prüfauftrag aufgeführt, er wurde wohl schon früher behandelt und wird nun als Tatsache mit der verlängerten Linie aufgeführt. Ursache war fast sicher die Klagen über die Erschliessung der Haltestelle Thalmatt. Ob diese Klagen berechtigt sind, lässt sich nicht beurteilen, kann aber bezweifelt werden. Und falls sie berechtigt sind, bedeutet das nicht unbedingt, dass die Linie bis Hinterkappelen verlängert werden muss…. Ein Wendepunkt könnte auch in der Thalmatt (Kreisel auf der Kreuzung der Kantonsstrasse) oder mit einer Wendeschlaufe in «Oberdettigen Abzweigung» gelöst werden. Ohne bauliche Massnahmen ist es – zumindest provisorisch - weiterhin auch in Uettligen rund ums Reberhaus möglich. Eine definitive Lösung kann im Rahmen der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Uettligen gefunden werden (z.B. Kreisel vor Bäckerei Zingg). Zur Linie 107: Es ist nicht klar, wieso hier kein Prüfauftrag zur Einführung des 30'-Taktes Sa/So besteht, da der Zusammenhang zwischen der Linie 100 offensichtlich ist (15'-Takt bis Wohlen) und auch zu weiteren Linien auf dem Frienisberg besteht. Eigentlich müsste der Frienisberg als Ganzes betrachtet werden. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso 102 und 108 anders behandelt werden als Linie 100 und 107….. Die Grundsätze gemäss Kap. 4.2 sind jedenfalls kaum in diese Resultate eingeflossen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Dito siehe oben	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Man muss bis Seite 29 scrollen, um die damals geplanten Streckenverläufe der Linie 107 zu sehen. Diese wurden nun allerdings verändert und gemäss Schlussbericht vom 22.6.2023 wird die Linie 107 aufgehoben. Ich / wir sind vehement gegen die Aufhebung der Linie 107, weil wir diese (fast) täglich benutzen und sie für unseren Alltag sehr wichtig / essentiell ist.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Für den Layen sehr aufwändig und kompliziert.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Die gewünschte Information ist nicht in nützlicher Frist auffindbar	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Die Begründung ist zweifelhaft und aus Sicht der Anwohner an den Haaren herbeigezogen. Warum eine massive Verschlechterung, wenn der Ist-Zustand gut ist?	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Auch hier, viel zu viele komplizierte Erläuterungen, die ein Laie nicht nachvollziehen kann.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Dass man zwei Berichte lesen muss, um für den Bürger klare und wesentliche Fragen zu beantworten ist grenzwertig - ja abschreckend. Eine Mitwirkung soll die Hürden einer Partizipation möglichst tief ansetzen, so man denn eine Partizipation auch wirklich will.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Siehe Hauptbericht	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Dies Linie findet sich im Prüfauftrag nicht 30.107 Bern - Wohlen - Uettligen - (Kirchlindach) - (Zollikofen) (Linie 107) Schlussfolgerung unverständlich.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Ich habe selbstverständlich nur für meine Wohngemeinde relevante Passagen gelesen.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Verwirrend und verzettelt und langfädig formuliert.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Der Prüfauftrag leidet an den gleichen Problemen des Hauptberichtes.	x			

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Etwas schwierig	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Die Streichung der Linie 107 resp. Ersatz durch einen Tangentialbus an den Europaplatz scheint mir viel zu wenig begründet.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	siehe 2.1	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	gleiche Begründung wie unter 2.1	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	gleiche Begründung wie unter 2.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Verständlich, aber irreführend - für die 107 ist es keine «Verbesserung», sondern ein massiver Einschnitt für uns alle. Das wissen Sie haargenau.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Tertianum Lindenegg und Bergsicht	Eher Nein	siehe oben Aufgrund unserer Arbeitszeiten brauchen wir dringend halbstündige Busverbindungen nach Bern und Zollikofen. Dies ab 20:00 Uhr bis 00:00 Uhr.			x	Siehe Antwort oben.

3.3 Sind die Resultate in den beiden Berichten grundsätzlich nachvollziehbar?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bolligen	Eher Ja	siehe 3.5 Anmerkungen zu Buslinien RBS.	x			
Kirchlindach	Eher Ja	Wenn grundsätzlich angestrebt wird, dass die Leute von MIV auf öV umsteigen (wie es u.a. z.B. in der Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 heisst), gleichzeitig aber nur dasjenige öV-Angebot verbessert wird, welches von Anfang an gut ausgelastet und kostendeckend ist, wird es schwierig den Modalsplit in Richtung nachhaltige Mobilität zu bringen => vgl. Seite 60 Bericht Mitwirkung: Aussage Nachfrageeffekte infolge von Angebotsverbesserungen stellen sich erfahrungsgemäss erst nach 2-3 Jahren voll ein.	x			Neue Angebote können nur dann eingeführt oder langfristig aufrechterhalten werden, wenn sie in einem angemessenen Verhältnis zwischen Nutzen und Kosten stehen. Die Herausforderung besteht darin, eine Balance zu finden: Ein wirtschaftlich tragbares Angebot bereitzustellen, das gleichzeitig ausreichend attraktiv ist, um mittel- und langfristig die Nachfrage und den Modalsplit positiv zu beeinflussen.
Stadt Bern	Eher Ja	Die Vorschläge sind nachvollziehbar. Die Wirtschaftlichkeit und das Nachfragepotential von neuen Tangentiallinien wird kritisch betrachtet (TBN).	x			
Thurnen	Eher Nein	Erschliessungsqualität wird ungenügend gemessen. siehe Antworten weiter unten.	x			
Wichtrach	Eher Ja	Die entsprechenden Bemerkungen werden in einem separaten Schreiben, welches der RKBM per Mail zugestellt wird, eingereicht.	x			
PostAuto AG	Eher Ja	Die bereits in der Begleitgruppe geäusserten Bedenken, die Linie 30.621 einzustellen möchten wir im Rahmen der Mitwirkung bekräftigen. Der obere Dorfteil, Oberscherli und Oberbalm wären nicht mehr an Niederscherli angebunden. Die Erwägungen und der Antrag müsste nach unserem Empfinden ähnlich lauten wie bei der Linie 30.614. Bei der Erfolgskontrolle der Linie 30.107 hat sich ein kleiner Fehler eingeschlichen, den wir bei der letzten Durchsicht vor Verabschiedung für die Mitwirkung übersehen hatten: Die Linie ist seit Fahrplanjahr 2024 in der AS3 nicht AS2. Die Werte der Erfolgskontrolle für die AS3 sind bei den Einsteigern orange (19.4 E), der KDG ist grün.		x		Der Antrag wird angepasst zur Beibehaltung des Angebots auf der Linie 621. Die Anpassungen zur Linie 107 zu KDG und AS wird in den Bericht übernommen.
GLP Sektion Wohlen bei Bern	Eher Ja	Die Resultate folgen einer definierten Logik, welche im Vorwort erklärt wird. Wir gehen davon aus, dass die Kostenschätzungen und damit die Entscheide pro/contra Umsetzung fundiert sind.	x			
Grüne Freie Liste Stadt Bern	Nein	Punkt 2.6 L6 Fischermätteli - Bern Bahnhof wird empfohlen, das Angebot im bestehenden Umfang aufrecht zu erhalten - dabei wird mit keinem Wort erwähnt, dass aktuell ein vollständiger Neubau dieses nicht einmal minimal ausgelasteten Linienastes geplant ist! Gesamtkosten 42 Mio, allein bei Bernmobil 17 Mio. Es ist zwingend, dass der geplante Ersatz Neubau im Prüfauftrag mit gewogen wird! Wenn Aufrechterhalten im bestehenden Umfang einen Streckenneubau erfordert wird das Ziel eines guten Kosten-Nutzen Verhältnisses krass verfehlt.			x	Antwort siehe Kapitel 2.1.8
SP Köniz	Ja	Ja, die Resultate sind nachvollziehbar.	x			
SP Münsingen	Eher Ja	Bei der Linie 165 denken wir, dass eine Abendabdeckung den gesamten Benutzungsgrad steigern könnte. Wenn man weiss, dass man nach dem Ausgang in Bern noch zurückkommt, kann man schon am Morgen zum Arbeiten den Zug nehmen. Von dem her wäre es zu prüfen, ob diese Nutzung in der nächsten Periode sichtbar würde. Bezüglich der Linie 167 ist es sinnvoll, dass die Leerfahrten ins Regelangebot aufgenommen werden. Die Anbindung von Trimstein in zwei Richtungen mit der Linie 168 ist sinnvoll, insbesondere wegen dem Schulbetrieb der Oberstufe ausschliesslich in Münsingen. Eine Nutzung am Wochenende scheint uns tatsächlich auch zu teuer. Aber wie wäre es mit einer Ausdehnung des Betriebes am Abend resp. am Mittag? (Die Schemen auf der S. 61 mit den z.T. rot eingefärbten Linien sind nicht in einer Legende erläutert, und betreffen auch nur die Wochenenden und nicht die Wochentage).	x			Das Angebotskonzept der Buslinien rund um Münsingen bedarf einer grundsätzlichen Überprüfung. Der genaue Zeitpunkt dieser Überprüfung ist aktuell noch offen. Die Nachfrage der Linie 165 ist abends gering. Der Angebotsausbau würde zu erheblichen Mehrkosten führen. Der KDG und AUSL ist bereits heute unter dem Zielwert. Die Prüfung eines Mittags- und/oder Abendangebots an Werktagen war nicht Bestandteil des Prüfauftrags für die Linie 168. Angesichts des geringen Nachfragepotenzials ist jedoch davon auszugehen, dass eine Erweiterung auf diese Verkehrszeiten kein positives Prüfergebnis ergeben würde.
SP Neuenegg	Eher Ja	Ein regelmässiges Angebot auf der Buslinie 130 Mo-So erachten wir als erstrebenswert. Das Angebot Mo-Fr ist bereits heute gut. Das Angebot Sa und So (ab Dezember 25) hat sehr grosse Differenzen und es ist für die Bevölkerung schwer nachzuvollziehen, wann ein Bus fährt. Eine Angleichung wäre wünschenswert. Mit der betrieblichen Abtrennung von der Linie nach Albligen am Samstag ist sicherlich mehr Handlungsspielraum vorhanden. Mit der vorgeschlagenen Verlängerung am Abend am Wochenende sind wir einverstanden. Evt. kann ein durchgängiger Halbstundentakt Sa/So ohne Bedienung Louelemoos umgesetzt werden, wenn der Kurs von Thörishaus über die Austrasse via Gartenstrasse - Kirchgasse - Laupenstrasse - Dorfstrasse wieder auf die Austrasse zurück nach Thörishaus umgesetzt wird.			x	Eine Harmonisierung des Wochenendangebots ist zwar wünschenswert, ist jedoch nur durch eine Auftrennung der Verbundproduktion mit der Linie 131 realisierbar. Dies würde jedoch zu Mehrkosten für die Linie 131 führen, deren Kostendeckungsgrad mit 25 % lediglich knapp über dem Minimalwert liegt. Aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen ist eine Umsetzung daher nicht möglich.
SPplus Wohlen	Nein	Siehe Begleitschreiben	x			

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem	Eher Nein	Grundsätzlich nachvollziehbar, aber: Die QBB möchte wissen, welche Konsequenzen sich aus den Erhebungen in Kapitel 3.2.2 des Mitwirkungsberichts ergeben, und erwartet dazu eine Rückmeldung. Bei geplanten Änderungen im Angebotskonzept erwartet die QBB eine frühzeitige Einbindung und transparente Kommunikation. Die QBB möchte zudem darauf hinweisen, dass die Stellungnahme vom 21.02.2023 zur TBN nach wie vor aktuell und für die QBB von grosser Bedeutung ist. Wir bitten Sie, die darin enthaltenen Rückmeldungen ebenfalls zu berücksichtigen.	x			Kapitel 3.2.2 ist Teil der Erfolgskontrolle 2022-2025. Bei einer Unterschreitung der Minimalwerte ist die RKBM verpflichtet, das Angebot zu überprüfen und soweit sinnvoll Optimierungen zu beantragen. Die Stadt Bern befindet sich im regelmässigen Austausch mit dem QBB.
Privatperson	Eher Ja	Der Abschnitt zur Linie 162 im Zusatzbericht auf Seite 58 weist einen inhaltlichen Fehler auf: mit dem Wechsel des Transportunternehmens von RBS zu BERNMOBIL... Es war ein Wechsel von Postauto zu Bernmobil. Weiter wird darauf hingewiesen, dass eine Attraktivierung des Ortsbusses schwierig ist, dies ist soweit nachvollziehbar. Ich frage mich, ob geprüft wurde am Samstag während der ganzen Betriebszeit alle drei stündlichen Fahrten anzubieten? Aktuell wird die Abfahrt am Bahnhof um xx.53 zwischen 10 und 15 Uhr sowie um 18:53 nicht angeboten. Der Bus steht in dieser Zeit unproduktiv am Bahnhof. Ein attraktiveres Angebot mit durchgehend drei stündlichen Kursen und Anschluss ab allen Zügen aus Bern wäre mit geringem Mehraufwand möglich. Die öfters auftretenden Verspätungen und Anschlussbrüche machen die Linie als S-Bahnzubringer nicht attraktiver.		x	x	Linie 162: Der Fehler wird im Bericht korrigiert. Linie 165: Die Nachfrage der Linie 165 ist allgemein gering. Der Angebotsausbau würde zu erheblichen Merhkosten führen. Der KDG und AUSL ist bereits heute unter dem Zielwert. Im Rahmen einer gesamtheitlichen Überprüfung (Zeitpunkt offen) ist die Idee jedoch zu berücksichtigen.
Privatperson Bern - Stadtteil II (Länggasse-Felsenau)	Nein	Aus Sicht der Bewohner von Oberwohlen und Personen, die regelmässig dort hin reisen, ist das Resultat, die Linie 107 abzuschaffen, nicht nachvollziehbar. Die Attraktivität dieser Gegend und des öffentlichen Verkehrs wird dadurch stark geschwächt. Gemäss dem Bericht war die Linie 107 nicht defizitär, sondern befand sich im grünen Bereich. Der Ersatz dieser Linie durch die Linie 108 zum Europaplatz entspricht nicht den Bedürfnissen der Bewohner von Wohlen und der Personen, die regelmässig nach Wohlen reisen müssen. Es wird zusätzlich dazu führen, dass die Strecke Oberwohlen-Bern Zentrum vermehrt mit dem Auto zurückgelegt wird, was sich negativ auf die Umwelt und die Parksituation in den Quartieren wie beispielsweise der Länggasse auswirkt. Es ist irritierend und sehr fraglich, dass eine entsprechendes Konzept erstellt wird, ohne dass die Bedürfnisse der Personen, die die verschiedenen Linien regelmässig nutzen, abgeholt wurden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.2 und 2.2
Privatperson Bern - Stadtteil II (Länggasse-Felsenau)	Eher Nein	Der Bedarf einer Linie 108 erschliesst sich nicht. Eine gut funktionierende Linie 107, soll einer neuen Linie 108 geopfert werden, obwohl diese ganzlich andere Möbilitätsbedürfnisse abdecken wird/kann.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	Nein	Punkt 2.6 L6 Fischermätteli - Bern Bahnhof Empfohlen wird, das Angebot im bestehenden Umfang aufrecht zu erhalten - dabei wird mit keinem Wort erwähnt, dass aktuell ein vollständiger Neubau dieses nicht einmal minimal ausgelasteten Linienastes geplant ist! Gesamtkosten 42 Mio, allein bei Bernmobil 17 Mio. Es ist zwingend, dass der geplante Ersatz Neubau im Prüfauftrag mit gewogen wird! Wenn Aufrechterhalten im bestehenden Umfang einen Streckenneubau erfordert wird das Ziel eines guten Kosten-Nutzen Verhältnisses krass verfehlt.			x	Antwort siehe Kapitel 2.1.8
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Eher Nein	Im Bericht zur Mitwirkung wird unter Punkt 4.1.1 «Stärkung Tangentialbeziehungen» folgende Aussagen gemacht: „Attraktive Tangentiallinien sollen mithelfen, die Radial- und Durchmesserlinien, das Zentrum und den Bahnhof Bern zu entlasten. Die Notwendigkeit von tangentialen ÖV-Angeboten wird unter anderem auch im RGSK II bestätigt“ Im Angebotskonzept ist davon aber praktisch nichts zu finden, so fehlt z.B. die dringend notwendige Verlängerung des Inselbusses bis Bhf Europaplatz. Stattdessen werden in Widerspruch zur Strategie einfach das Bestehende ausgebaut.	x			Die Verlängerung der Linie 12 bis zum Europaplatz ist in Planung. Für die Umsetzung sind infrastrukturelle Anpassungen an der Endhaltestelle Europaplatz erforderlich, weshalb eine Anpassung des Angebots erst im Rahmen des nächsten RAK 2031–2034 möglich sein wird.
Privatperson Köniz	Nein	Wie gross die Auswirkungen der Abschaffung der Linie 107 für die Bewohner:innen von Oberwohlen und Personen, die regelmässig nach Oberwohlen reisen, tatsächlich sind, ist aufgrund der beiden Berichte nicht nachvollziehbar. Es fehlen wichtige Informationen wie zum Beispiel zu den Fahrplänen und den Reisezeiten. Durch den Wegfall einer direkten Verbindung von Oberwohlen zum Bahnhof Bern wird allerdings auf jeden Fall die Attraktivität dieser Gegend und des öffentlichen Verkehrs stark geschwächt. Der Ersatz der Linie 107, welche gemäss Bericht nicht defizitär war und deren Abschaffung für mich nicht nachvollziehbar ist, durch die Linie 108 zum Europaplatz entspricht weder den Bedürfnissen der Bewohner von Wohlen noch der Personen, die regelmässig nach Wohlen reisen müssen. Die Schwächung des öffentlichen Verkehrs wird dazu führen, dass die Strecke Oberwohlen-Bern Zentrum wieder vermehrt mit dem Auto zurückgelegt wird, was sich negativ auf die Umwelt und die Parksituation in den Quartieren wie beispielsweise der Länggasse auswirkt. Es ist irritierend und sehr fragwürdig, dass ein entsprechendes Konzept erstellt wird, ohne die Bedürfnisse der Personen, die die verschiedenen Linien regelmässig nutzen, zu berücksichtigen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.2, 2.1.6 und 2.2
Privatperson Köniz	Nein	Das «Nein» bezieht sich nur auf den Raum Gantrisch	x			

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Vechigen	Eher Ja	Ich bin etwas erstaunt, es ist die Rede von einem besseren Abendangebot. Auf der Linie S7 wurde eine Verbesserung des Angebots im oberen Worblental (Bolligen - Worb) nicht einmal in Betracht gezogen. Hier geht es weniger um die zugegebenermassen nicht mehr so hoche Nachfrage, sondern viel mehr um die Anschlüsse. Ohne Viertelstundentakt sind die Wartezeiten beim Umsteigen im Bahnhof Bern, aber auch in Worb zum Teil sehr lange. Seit vielen Jahren warte ich sehnlichst auf den Viertelstundentakt bis Mitternacht auf der ganzen S7. Zum Vergleich, auf der S8 dauert der Viertelstundentakt immerhin bis um 22:41 (ab Bern) und nicht nur bis 21:15. Auch die Verbindung aus dem Worblental nach Solothurn könnte generell mit einem Halt des RE5 in Worblaufen um 15 Minuten beschleunigt werden.			x	Das bestehende Angebot auf der Linie S7 wird als angemessen zur aktuellen Nachfrage betrachtet. Für eine Erhöhung des Taktangebots wären zusätzliche Auslastungen erforderlich, die derzeit nicht gegeben sind.
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Es findet ein Verschlechterung eines grossen Gebietes statt (Schaufelacker). Es sind mehrere 100 Personen betroffen, die gezwungen werden auf MIV umzusteigen. Entwicklung entspricht keinesfalls der aktuellen Herausforderung mit Nachhaltigkeit.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Sie können nicht schreiben, dass die Postauto Linie 107 sich gewährt hat, und sie dann streichen: «Buslinien Frienisberg (Linien 30.100 und 30.107) Die Gemeinden beantragten eine weiterführende Systematisierung des Angebots in den Nebenverkehrszeiten mit dem Ziel, einen durchgehenden 15'-Takt bis 20.00 Uhr zwischen Bern und Wohlen anbieten zu können. Dies wurde genehmigt und umgesetzt. Gemäss Erfolgskontrolle des AÖV erreichen beide Linien weiterhin die Zielvorgaben bezüglich Auslastung und Kostendeckung. Die Angebotserweiterung hat sich somit bewährt.» Betroffen sind nicht nur Arbeitstätigen, sondern auch Schüler und Schülerinnen, Studierenden und Senioren. Dies bedeutet alle sind davon negativ betroffen. Sie wollen die einzige Linie streichen, die von Hinterkappelen durch die Länggasse fährt, was, wie schon erwähnt, viele Schülerinnen und Schüler sowie Studierenden betrifft (im negativen Sinn). Mit den Linien, die auf Wohlen (Dorf) gehen, erreicht man dann Bern nur mit der Linie 100. Die Linie 108 (Ersatz für 107) geht nur bis zum Europaplatz. Sie wollen der Bahnhof Bern entlasten, jedoch ist diese Strategie sinnlos: Viele Menschen werden trotzdem zum HB gehen müssen. Die anderen Berner Bahnhöfe sind nicht genügend ausgebaut. Pändler und Pändlerinnen, die bspw. auf Zürich und Basel zur Arbeit gehen, müssen mehr Zeit einrechnen. Oder allenfalls die einfachere Lösung wählen und das Auto nehmen. Sie wollen 2 Linien machen, die durch Uettligen gehen, aber sie nicht bis zum HB gehen, sondern bis zum Neufeld (bei Hauptverkehrszeiten) und Europaplatz. Haben Sie sich schon überlegt, dass Sie dadurch das Verkehr zusätzlich belasten. Personen werden Autos benutzen, da sie teilweise einen Umweg fahren müssen, um ans HB zu kommen. Die Umwelt wird darunter leiden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Aufhebung Linie 107: - massive Verschlechterung des Angebots für Gymnasium Neufeld, Uni Bern, Lindenhof-Spital - zusätzliche Verkehrsbelastung Kreisel Bernstrasse durch Umsteigeverkehr Linie 103	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Es ist absolut nicht nachvollziehbar, dass die hoch frequentierte Linie 107 aufgehoben werden soll!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Der Entscheid, die Linie 107 zu schliessen, ist absolut unverständlich! Das Gebiet Oberwohlen ist auf eine direkte, schnelle Verbindung nach Bern Hauptbahnhof mit schnellen Anschlüssen via Zug nach Zürich, Basel und Luzern angewiesen. Die Tangentiallinie ist unnötig, wird sicherlich nicht nachgefragt und führt zu unnötigem, massivem Zusatzverkehr auf der stark befahrenen und bewohnten Strasse Wohlen-Oberwohlen-Uettligen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Die Linie 107 soll wegfallen. Das ist nicht nachvollziehbar.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Mobilitätsentwicklung in der Gemeinde Wohlen ist für mich nicht nachvollziehbar, vor allem der Wegfall der Anbindung der Gemeinde an die Länggasse (Schulen, Uni) scheint mir nicht durchdacht zu sein.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Linie 107, welche die obere Gemeinde Wohlen direkt mit dem Stadtzentrum via Länggasse verbindet, abgeschafft werden soll. Der Nutzen einer Verbindung via Bethlehem zum Europaplatz ist fraglich (geplante Linie 108).	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Ersatz Linie 107 mit 108: Weshalb ist eine Tangente Zollikofen - Europaplatz wichtiger als die bestehende Direktverbindung via Länggasse ins Zentrum? Der Europaplatz ist mit der Bahn und Tram schon bestens erschlossen, die Fahrzeiten mit der Bahn sind kürzer als mit dem Bus. Die Erschliessung des Ortsteils Oberwohlen wird dadurch verschlechtert, da die Linie 103 nur zu Stosszeiten Ersatz bieten wird. Die jetzige Linie 107 fährt zu Stosszeiten und den ganzen Nachmittag im 30' Takt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Der Vorschlag die Buslinie 107 (Postauto) aufzuheben bringt uns eine wesentliche Verschlechterung (Zeitverlust, Umsteigen etc,) welche wir nicht akzeptieren können!!! Die Linie 107 erfüllt die Zielvorgaben bezüglich Auslastung und Kostendeckung. Sie bewährt sich und ist äusserst beliebt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Es ist absolut unverständlich, dass die sehr gute frequentierte Linie 107 aufgehoben wird und durch neue Linien ersetzt werden, die die Bedürfnisse der Bevölkerung nicht entsprechen. Von Hinterkappelen und Wohlen gibt es eine deutliche verschlechterte Möglichkeit, in die Länggasse zu gehen (sehr hohe	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		Nachfrage, denken Sie an Gymnasium!!). Während die neu geschaffene Verbindungen keine nachweisbare Nachfrage haben.				
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Sie sind nicht Öv-Benutzerorientiert. Bin mit der Aufhebung der Linie 107 nicht einverstanden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Die Bestrebung, die beliebte und gut ausgelastete Postautolinie 107 aufzuheben und stattdessen die PA-Linie 108 neu einführen zu wollen, die jegliche Nachfrage nach dieser Streckenführung vermissen lässt, ist nicht nachvollziehbar.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Eine Tangentialbeziehung Zollikofen – Frienisberg Süd – Bern West ist kein Mehrwert, sondern eine Angebotsverschlechterung.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Keine Antwort	Möglicherweise.... Wäre wünschenswert, wenn der genannte Bericht verlinkt wäre und nicht zuerst gesucht werden muss.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.3
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Unübersichtlich strukturiert, zu viele Details und keine Fazitübersichten. Konkrete Resultate sind schwer nachvollziehbar, identifizierbar.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Aus meiner Sicht bedeutet dies eine deutliche Verschlechterung für die Bewohner von Oberwohlen, türliacker..... es ist toll jetzt wenigstens eine Verbindung pro Stunde zu haben, welche direkt in die Stadt fährt.... der halbstündigen takt ja, jedoch mit direkter Verbindung zum Bahnhof!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Aus dem Bericht ist nicht ersichtlich, mit welchen Fahrzeiten bzw. mit welchem Zeitaufwand Reisende rechnen müssen, wenn sie aus Oberwohlen zum Bahnhof Bern wollen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.6 und 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Die neue Linienführung bedeutet für mich eine massive Verschlechterung wenn künftig die Haltestelle «Schaufelacker» nicht mehr bedient wird. Als ältere Person bin ich darauf angewiesen eine Haltestelle in unmittelbarer Nähe zu haben. Wird diese tatsächlich aufgehoben, sehe ich mich gezwungen vollumfänglich auf das Auto umzusteigen und Einkäufe und anderes nicht mehr in der Stadt Bern wahr zu nehmen, sondern an jenen Orten wo Parkplätze zu Verfügung stehen. Ich würde es begrüssen, wenn auch auf die immer älterwerdenden Personen bei der neuen Linienführung Rücksicht genommen wird.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Verschlechterung	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Zu eng	x			Leider ist die Eingabe nicht ausreichend klar formuliert, um eine Antwort darauf geben zu können.
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Verschleiernde Information. Anpreisen von Verschlechterungen als Verbesserungen.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Ich habe den Vorschlag zum Angebotskonzept ÖV 2027–2030 gelesen, insbesondere die Postautolinien 100, 101, 102, 103, 107 und 108 im Raum der Gemeinde Wohlen. • Die aktuelle, bestehende Struktur des Busnetzes ist auch für die nächsten 10 Jahre ausreichend, • Direkte Busverbindungen in die Innenstadt der Stadt Bern müssen bestehen bleiben. Die Innenstadt ist das Hauptziel der meisten Fahrten. • Anpassungen an den Tangentialverbindungen sind nicht prioritär und können auch mit anderen Mitteln (zB. Umsteigeknoten «Weyermannshaus») erreicht werden	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Ich will das Postauto Nr. 107 weiterhin über Hinterkappelen fährt	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Die Aufhebung der Postautolinie 107 führt zu einem erheblichen Abbau der Anbindung von Wohlen an die Stadt Bern. Die vorgesehen Ersatzmassnahme ist aus folgenden Gründen falsch und kontraproduktiv: 1) Die neue Linie 103 führt zu einer 33%-igen Erhöhung der Fahrzeit von Wohlen nach Bern, was das Angebot von vornherein sehr unattraktiv erscheinen lässt. 2) Zudem lässt sich Bern künftig nur noch mit Umsteigen und einer Wartezeit von 8 Minuten erreichen. 3) Die neue Linie 103 ist derart unattraktiv ausgestaltet, dass sie kaum genutzt werden wird und sich die Nachfrage auf die Linie 100 konzentrieren und zu deren weiteren Überlastung führen wird. Dies vor dem Hintergrund einer bereits heute sehr guten Auslastung der Linien 100 und 107. 4) Das neue Konzept greift ohne Not in ein zur Zufriedenheit der Bevölkerung ausgestaltetes Verkehrsangebot ein, ohne eine auch nur annähernd befriedigende Alternative zu bieten.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	siehe vorangehende Bemerkungen	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	siehe obige Bemerkungen unter 2.2 und 2.1	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Bereits jetzt haben wir hier mit Verspätungen zu kämpfen. Fällt ein weiterer Kurs zum Hauptbahnhof aus, verlängert sich die Reise nach Bern noch mehr. Momentan habe ich von Wohlen nach Bern Expo 40 bis 45 Min. Mit dem Auto 17 Min, trotz Stau! Die Linie 100 ist chronisch überlastet! Fällt jetzt der 107 auch noch weg, haben wir nur noch stündlich eine annehmbare Verbindung zum Bahnhof. Habe ich zukünftig 4x länger als mit dem Auto, nehme ich mit Sicherheit wieder das Auto. Die Kosten für Billette, PP, etc. heben sich da auf.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Die Schlussfolgerung, dass aufgrund einer Tagentialbeziehung zwischen dem Frienisberg und Europaplatz die Direktverbindung von Oberwohlen zum Bahnhof via Länggasse gestrichen werden soll, erscheint nicht schlüssig. Mir ist niemand bekannt in Oberwohlen, der eine solche Direktverbindung zum Europaplatz / Raum Ausserholligen brauchten würde, hingegen fehlt ganz vielen Pendlern und Schülerinnen und Schülern sowie Lernenden künftige die direkte Verbindung zum Bahnhof. Wohlen ist wie Hinterkappelen oder Uettligen eine Agglomerationsgemeinde mit Pendlern.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Linien 107 ist beliebt und gut frequentiert (zweimal grün). Warum ändern (verschlechtern für uns AnwohnernInnen)?	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Siehe oben	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Wegen Widerspruch, siehe oben bei 2.1	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	siehe Linie 107	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Der Entscheid für die Streichung der Linie 107 ist schwer nachzuvollziehen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Warum Zollikofen und Europaplatz als Endstationen dem Bahnhof Bern als Drehscheibe vorzuziehen sind, ist nicht nachvollziehbar.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Der Entscheid zur Abschaffung der Linie 107 ist nicht verständlich bzw. aus dem Bericht nicht nachvollziehbar. Die Informationen sind sehr dürftig, Hintergründe werden ungenügend ausgeführt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Falls die Linie 107 gestrichen und durch Linie 108 ersetzt wird, fällt der Direktkurs ab Wohlen Schaufelacker, bis Bahnhof weg. Dies ist eine klare Verschlechterung und zwingt zur (Weiter-) Nutzung des Autos. Was die Linie 107 resp. deren «Ersatz» durch die Linien 103 (HVZ) und 108 betrifft, sind die Resultate nicht nachvollziehbar. Es darf nicht darum gehen, den «Bahnhof zu entlasten». Vielmehr müssen die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger befriedigt werden, um sie mit echten Alternativen vom Individualverkehr hin zum zum OeV zu entwickeln. Durch diese Planung wird der Umstieg vom MIV auf umweltschonende Mobilitätsträger nicht gefördert sondern verhindert: keine Direktverbindung Wohlen, Schaufelacker - Bern Bhf während den Nebenverkehrszeiten. Aber genau während dieser Zeit sind wir Rentner angehalten, den OeV zu nutzen. Dies führt zu einer signifikanten Verschlechterung des Angebots und zwingt zum MIV.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Die Linie 107 ist für uns (Wohlen, Schaufelacker) unverzichtbar: Fahrt ohne Umsteigen zum Bahnhof. Zugang zu den Perrons von Länggasse/Obergericht (dadurch wird der Bahnhof ebenfalls entlastet). Eine Direktverbindung zum Europaplatz ist absolut nutzlos. Ausserdem würden wir über einen langen Umweg zuletzt auch am Bahnhof ankommen. Gesamthaft ist dies eine massive Verschlechterung des ÖV-Angebots und führt vermehrt zum Umsteigen auf das Auto	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Anbindung aus dem Raum Wohlen an Zentrum ist zentral für gute Auslastung/Nutzung	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	siehe obige Bemerkungen. Im übrigen, gibt es keine Begründungen für die Aufhebung der Linie 107! Offenbar wurde in der Gemeinde Wohlen nie eine Bedürfnisumfrage gemacht.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Ich beziehe mich hier auf die Änderungen die mich direkt betreffen. Die Aufhebung der Linie 107 ist eine deutliche Angebotsverschlechterung und in keiner Weise eine Verbesserung.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Die vorgesehene neue Linie 108 würde uns Reisenden ab Schaufelacker erhebliche Nachteile bringen. Es würde substantielle Verschlechterungen bezüglich Anbindung an den HB Bern bedeuten. Dies ist für mich nicht nachvollziehbar, da es in den letzten Jahren rund um den Schaufelacker zu einem erheblichen Wachstum an Personen / Familien gekommen ist, die die Postauto Linie 107 regelmässig benutzen und auf die Linie 107 angewiesen sind.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Die Angebotsverschlechterung für die Gemeinde Wohlen (Streichung Linie 107) ist in keiner Art und Weise nachvollziehbar. Die Ausgleichsversuche mit den Linien 103 und 108 bringen speziell dem Ort Wohlen nichts.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Für uns ist nicht nachvollziehbar, warum die Postautolinie 107 aufgehoben werden soll, welche noch in der aktuellen Bewertung eine gute Auslastung und Kosteneffizienz ausweist, hingegen neue Linien geschaffen werden, welche noch nicht mal ein gesichertes Potential ausweisen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Ja	Im Schlussbericht ÖV-Angebotskonzept Frienisberg 2030 vom Juni 2023, Seite 57, Kapitel 4.8 Verworfene Ansätze, wird ausgeführt, dass die Anbindung der Linien 100 u. 107 an Europaplatz nicht zielführend ist, weil die «Distanz zu Bern ist für Raum Frienisberg zu gering, weshalb Hub-Ansatz keine Reisezeitvorteile zur Erreichung des Zentrums/Bahnhofs Bern bringt». Zudem ist die Busvorfahrt Europaplatz für die neue Linie 108 noch ungeklärt und die Umsteigezeiten dürften je nach Lösung beträchtlich ausfallen. Trotzdem ist die Linienführung der neuen Linie 108 im vorliegenden Bericht nach Europaplatz. Auf die	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		wohl attraktivere Alternative für Fahrgäste der Linie 108 mit Ziel Zentrum/Bahnhof Bern, in Hinterkappelen auf die Linie 101 umzusteigen, wird nicht eingegangen.				
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Die gewünschte Information ist nicht in nützlicher Frist auffindbar	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Umsteigen Linie 108 auf 100 nicht einfach möglich Keine direkte Verbindung zum Bahnhof Bern Keine direkte Verbindung in die Länggasse Gymnasium Neufeld Geplante Zeiten fürs Unsteigen wären für Beeinträchtigte und ältere Menschen deutlich zu kurz ÖV Nutzung für Kinder deutlich erschwert. Längere Reisezeit zum Bahnhof Bern Linie 103 ist keine Option	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Verschlechterungen im OeV Angebot sind kontraproduktiv und bewirken eine Zunahme des Privatverkehrs!	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Die Resultate sind nicht nachvollziehbar	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Abbau Linie 107 ergibt keinen Sinn, die Ersatzlösung ist um ein Vielfaches schlechter.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Durch eine Flut an Informationen ist zu lesen, dass Postauto Bern die Linie 107 streichen will. Zahllose Angestellte, Gymnasiasten, Studenten sollten ab 2027 zusätzliche Umsteigezeiten von 8 Minuten, Ziel Europaplatz statt Länggasse, oder Neufeld mit Umsteigen... oder zu Fuss der viel befahrenen Bremgartenstrasse entlang (statt im Länggassquartier direkt zur Uni oder über den bewährten Fussweg durchs Quartier zum Gym. Neufeld, zum Lindenhof etc). Pendler der Linie 107 - mit perfekten Anschlüssen über Zollikofen nach Burgdorf oder Langenthal sollen pro Weg (!) mindestens 30 Minuten zusätzliche Reisezeit in Kauf nehmen? Bei allem Respekt: das kann ja wohl nicht der Ernst von Postauto Bern sein. Wir bitten die zuständige Stelle, diesen offensichtlichen Schreibtisch-Tiger eingehend zu überprüfen und den Kundenservice der dicht besiedelten Quartiere entlang der Postautolinie 107 zu berücksichtigen. Herzlichen Dank.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Vieles ist nachvollziehbar. Jedoch erkennen wir eine Verschlechterung der Anbindung in Oberwohlen, durch die veränderte Linienführung Linie 108	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Die Buslinie ist für Wohlen, Schaufeacker derzeit für uns die beste Lösung	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	im Zusatzbericht erscheint Wohlen nicht	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Vgl. weiter oben. Keine logische Rechtfertigung für eine Linienführung Postauto 107 zum Europaplatz. Weil man da nochmals umsteigen muss, wenn man ins ins Zentrum gehen möchte. Wer bitte, will für was den Europaplatz besuchen? Das ist die Frage? Das Umsteigen beim Europaplatz bedeutet insb. einen Zeitverlust gegenüber dem bisherigen Angebot. U.a. wohnen wir 3.5 km entfernt von der nächsten Postauto-Haltestelle. Wir müssen in Wohlen (5 km) parkieren gehen (oder mit dem Bike direkt in die Stadt) und können da auf die Linien 100 und 107 steigen. Mit Garantie wird die Nutzung der Linie 107 ab Gemeindehaus Wohlen somit massiv Kunden verlieren und unrentabel werden. By the way hatte ich mich in der Gemeinde Wohlen dafür eingesetzt, dass sie «Park and ride» anbietet. Leider ist dies in unserer Gemeinde nur in Uettligen umgesetzt worden. In Wohlen ist eine blaue Zone, was im Vergleich zu zahlreichen anderen Agglomerationsgemeinden befremdlich ist. Will ich den Zug um bspw. 7.00 morgens nehmen, muss ich am Vortag bei der Gemeinde vorbei und einen Parkschein lösen. Dies ist nicht mehr zeitgerecht. In Ittigen, Gümmenen und zahlreichen anderen Gemeinden gibt es Parkuhren.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Schlechtere Anbindung an ÖV bei Streichung Bus Linie 107	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Dass eine bestehende Strecke aufgehoben wird, die man täglich braucht, ist immer schwer nachvollziehbar.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Die Resultate dieser Studie übereinstimmen nicht mit den Bedürfnissen der Bevölkerung der umliegenden Regionen / Gemeinden. Die Ziele der Stadtbern werden verwirklich auf Kosten der umliegenden Bevölkerung.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.2 und 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Wieso werden Linien gestrichen, die alle Kriterien erfüllen und andere neu geschaffen, wo der Bedarf nicht ermittelt ist / nicht geprüft wurde.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Nicht nachvollziehbar	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Angebotskonzept Frienisberg: «Insbesondere sollen die direkten Busverbindungen ins Agglomerationszentrum Bern bestehen bleiben und .....» Dies trifft für die Haltestelle Schaufelacker Wohlen nicht zu !!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Siehe oben	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	siehe 2.1	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Bericht für ÖV Spezialisten, die sich sehr viel Zeit nehmen, das Ganze zu studieren	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher Nein	Wir sind nicht einverstanden, wenn die Linie 107 gestrichen wird und keine direkte Verbindung zum Bahnhof besteht. Dadurch verlängert sich der Weg zum Bahnhof, was sicherlich viele zum Umsteigen aufs Auto bewegen wird. Die Massnahme betrifft einige Quartiere in Wohlen mit Pensionierten. Mit Freude haben wir die diesjährige höhere Frequentierung von 107 am Nachmittag zur Kenntnis genommen. Umso unverständlicher erscheint nun der neue Vorschlag. Der ÖV sollte ausgebaut werden, nicht das Gegenteil. Die Strecke durch die Länggasse hat wichtige Anlaufstellen: Spitäler Lindenhof, Engeried, Tierspital. Uni Bern und Gymer Neufeld, FGB. Damit sind alle Altergruppen betroffen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Mit der Aufhebung der Linie 107 verschlechtert sich die öV - Entwicklung für viele Bewohner der Gde Wohlen massiv. (Direktanschluss Bern Bahnhof, Länggasse, Umsteigekonzept Hinterkappelen Anschlüsse. Europaplatz ist bereits erschlossen durch Buslinie 101 und anschl. Tramverbindung ab Bethlehem-Kirche	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Die Aufhebung der Buslinie 107 bedeutet eine Verschlechterung der ÖV-Verbindungen nach Bern. Als langjährige Inhaberin eines Generalabonnements nutze ich die Buslinie 100 und 107 ab Hinterkappelen/Bennenboden um zum Bahnhof Bern zu gelangen. Das vorgesehene Umsteigen in Hinterkappelen/Bernstrasse oder gar am Europaplatz würde die Reisezeit wesentlich verlängern. Ich unterstütze die Stellungnahme der Gemeinde Wohlen vom 5. September 2024 und hoffe, dass beim vorgeschlagenen «Runden Tisch» eine Lösung gefunden wird, die den vielen Nutzern der bisherigen Buslinien 100 und 107 im künftigen ÖV-Angebot keine Nachteile erwachsen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Sie nehmen in Kauf, dass die Fahrzeit nun ab Wohlen um 36% zunimmt. Zudem hat es so viele Schülerinnen und Schüler, Studenten und Patienten, die angewiesen sind auf die Linie über die Länggasse. Auch das wissen Sie bestens.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein	Ich kann die Abschaffung der Linie 107 nicht verstehen	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Tertianum Lindenegg und Bergsicht	Eher Nein	siehe oben	x			

3.4 Haben Sie Anmerkungen zum Kapitel 1? (Ausgangslage und Ziel)

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Ittigen	Kapitel 1 beschreibt den gesetzlichen Auftrag und die von der RKBM festgelegten Ziele korrekt.	x			
Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination	Vierter Absatz: wir regen folgende Ergänzung an: «Eine Ausnahme bilden neu eingeführte Konzepte» (vgl. Kap. 3.2.4).		x		Der Bericht wurde entsprechend ergänzt.
FDP Stadt Bern	Es fehlt das übergeordnete Ziel das historisch gewachsene ÖV-Angebot zu harmonisieren und in Einklang mit einer langfristigen Mobilitätsstrategie zu bringen. Es fehlen die Abstimmung mit dem Individualverkehr, die Entlastung der überlasteten Strassenabschnitte nicht nur aus ökologischen Gründen sondern auch zur Sicherstellung des Wirtschaftsverkehrs.	x			Das RAK ist mit den bestehenden regionalen und kantonalen Mobilitätsstrategien konform und orientiert sich an deren Zielsetzungen.
FLG Freie Lindacher Grüne	Grundsätzlich: Wenn das Ziel ist, dass mehr Menschen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, muss das Angebot entsprechend ausgebaut werden. In der Mobilitätsstrategie der Region Bern-Mittelland 2040 wird dies erwähnt. Allerdings werden nur öV-Angebote verbessert, die bereits gut genutzt und kostendeckend sind. Das reicht nicht aus. Ohne ein zuverlässiges und durchgängiges Angebot behalten viele Menschen ihr Auto. So wird der Umstieg auf nachhaltige Mobilität nicht gelingen.	x			Neue Angebote können nur dann eingeführt oder langfristig aufrechterhalten werden, wenn sie in einem angemessenen Verhältnis zwischen Nutzen und Kosten stehen. Die Herausforderung besteht darin, eine Balance zu finden: Ein wirtschaftlich tragbares Angebot bereitzustellen, das gleichzeitig ausreichend attraktiv ist, um mittel- und langfristig die Nachfrage und den Modalsplit positiv zu beeinflussen.
Grüne Freie Liste Stadt Bern	Bei der Überprüfung der Ausgangslage fehlt die Darstellung der ÖV Nachfragentwicklung speziell im Bereich Bern Mittelland. Diese weicht stark negativ von den bisherigen RKMB Prognosen ab.	x			Die langfristige Annahme der ÖV-Nachfrageentwicklung basiert auf dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Bern mit dem Ist-Zustand von 2019. Dieses Modell stellt eine belastbare Grundlage für die Analyse dar. Die längerfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten und damit auch auf die ÖV-Nachfrage sind derzeit nicht quantifizierbar. Verlässliche Erkenntnisse hierzu werden erst in einer künftigen Aktualisierung des GVM (ab 2025) sichtbar sein. Eine vorzeitige Annahme einer tiefgreifenden Änderung der ÖV-Nachfrageentwicklung, sind derzeit rein spekulativ und würde keine fundierte, quantifizierte Entscheidungsgrundlage bieten. Daher bleibt die Netzstrategie 2040 weiterhin gültig, bis sie auf Basis eines aktualisierten GVM ab 2027/2028 überarbeitet werden kann (siehe Kapitel 6, Seite 55)
SP Stadt Bern	Wir sind mit den Zielsetzungen einverstanden. Wir unterstützen insbesondere die transparente Auslegeordnung, die Erkennung von Defiziten und die frühzeitigen Planungen im Hinblick auf die absehbare Siedlungsentwicklung. Aus unserer Sicht dürfen aber nicht nur Kosten-Nutzen-Überlegungen gemäss heutigem Stand für den Erhalt bestehender und die Entwicklung neuer ÖV-Angebote massgebend sein. Der aufgrund der Bevölkerungsentwicklung zu erwartende Mehrverkehr muss durch attraktive ÖV-Angebote und den Ausbau der Infrastruktur für den Langsamverkehr aufgefangen werden.	x			
Arbeitsgruppe Planung Städtebau Mobilität	s. beiliegendes Dokument	x			
TCS Sektion Bern	Aus Sicht des TCS Bern-Mittelland könnten in Kapitel 1 zusätzliche Aspekte zur Rolle des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Langsamverkehrs (Fussgänger und Velofahrende) stärker betont werden. Die Ausgangslage des Berichts fokussiert sich vor allem auf die Verbesserung des ÖV-Angebots, was wir unterstützen. Dennoch wäre es wünschenswert, in den Zielen explizit zu erwähnen, dass die freie Wahl des Verkehrsmittels gewährleistet bleibt und der MIV sowie der Langsamverkehr in die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung integriert werden. Diese Ergänzung würde eine umfassendere Betrachtung der multimodalen Mobilitätsbedürfnisse fördern.			x	Das Regionale Angebotskonzept (RAK) fokussiert sich auf die Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots und adressiert daher primär die Optimierung des ÖV. Die angesprochenen Themen rund um den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Langsamverkehr sind zwar wichtig, werden jedoch nicht im Rahmen des RAK behandelt. Sie sind Teil der übergeordneten Strategie und werden in den regionalen und kantonalen Mobilitätsplanungen thematisiert.
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	Bei der Überprüfung der Ausgangslage fehlt die Darstellung der ÖV Nachfrageentwicklung speziell im Bereich Bern Mittelland. Diese weicht stark negativ von den bisherigen RKMB Prognosen ab.			x	Die langfristige Annahme der ÖV-Nachfrageentwicklung basiert auf dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Bern mit dem Ist-Zustand von 2019. Dieses Modell stellt eine belastbare Grundlage für die Analyse dar. Die längerfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten und damit auch auf die ÖV-Nachfrage sind derzeit nicht quantifizierbar. Verlässliche Erkenntnisse hierzu werden erst in einer künftigen Aktualisierung des GVM (ab 2025) sichtbar sein.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
					Eine vorzeitige Annahme einer tiefgreifenden Änderung der ÖV-Nachfrageentwicklung, sind derzeit rein spekulativ und würde keine fundierte, quantifizierte Entscheidungsgrundlage bieten. Daher bleibt die Netzstrategie 2040 weiterhin gültig, bis sie auf Basis eines aktualisierten GVM ab 2027/2028 überarbeitet werden kann (siehe Kapitel 6, Seite 55)
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Wieso ist der Halbstundentakt mit der Bahn für Riedbach immer noch nicht geplant?	x			Wir nehmen an, dass die Frage sich auf das Bahnangebot und nicht die Linie 32 (welche einen 30'-Takt hat) bezieht. Aufgrund der Baustellen auf dem Bahnnetz rund um Bern ist die Einführung des 30'-Takts leider nicht im Zeitraum 2027–2030 möglich. Die Einführung ist jedoch gemäss AS 2025 vorgesehen.
Privatperson Moosseedorf	Ich habe viele Kollegen, die dort wohnen.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Ziele für Personen in unserer Gemeinde werden nicht erfüllt	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Der ÖV muss nicht massiv ausgebaut werden, aber die nachgefragten Linien (vor allem 107) müssen nur in den Stosszeiten (Morgens, Abends wegen Arbeitszeiten) erhalten bleiben. Kein massiver Zusatzverkehr von unnötigen Tangentiallinien alle 30 Min. den ganzen Tag über inkl. Wochenende. Wir benötigen als Einwohner der Gemeinde Wohlen direkte, schnellere Verbindungen Richtung Bern Hauptbahnhof und Obergericht, dies vor allem Werktags und zu Arbeits-Stosszeiten (Morgen 5-9 Uhr, Abends 4-8 Uhr).	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Postautolinie 107 sollte nicht gestrichen werden. Es ist für eine Linie 108 mehrheitlich (in meinem Umfeld) kein Bedarf vorhanden	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein, da nicht verstanden	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Linie 107 unbedingt beibehalten und 1/2-Stundentakt	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Ziele fokussieren vorwiegend Sparmassnahmen und Kosten. Die Nachhaltigkeit fehlt gänzlich.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Bitte nicht vorgesehenen für linie 107 umsetzen!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Ziel sollte es doch sein Menschen per Öv zu transportieren	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Zielsetzung, unrentable Linien zu überprüfen und das Angebotserweiterungen zu prüfen sind zweckmässig.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Ich verstehe nicht, warum in einem Dorf das 2 Linien nach Hauptbahnhof Bern hat, das Angebot so dermassen zu verschlechtert wird. Ab Bahnhof Bern ist man überall in kürzester Zeit! Vom Europaplatz aus, steige ich einmal mehr um und muss mit min 30 Min mehr Reisezeit rechnen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Es kann nicht das Ziel sein, den «Bahnhof zu entlasten». Es geht vielmehr um die Abdeckung der Bürgerbedürfnisse.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Postauto Route über Hinterkappelen-Bethlehem an den Hauptbahnhof ist eine wichtige Verbindung innerhalb der Gemeinde Wohlen für die oberen Dörfer nach Wohlen (Gemeindehaus, Kirche, Friedhof) und Hinterkappelen (Apotheke Ärzte, Einkaufszentrum etc)die auch zwischen den Stosszeiten benötigt wird!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Das RAK			x	Leider ist die Eingabe nicht ausreichend klar formuliert, um eine Antwort darauf geben zu können.
Privatperson Wohlen bei Bern	Siehe 3.5	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Linie 107 sollte so beibehalten wie jetzt, ist eine gute Sache auch am Abend und am Samstag und Sonntag	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Es finden sich keine Zahlen über die Frequenz, die eine Linie Zollikofen-Wohlen-Europaplatz an Stelle der aktuellen, im grünen Bereich liegenden Linie 107, rechtferigen würde.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Das ganze Konzept ist bestimmt interessant, als Laie bin ich allerdings komplett überfordert und kann mich dazu nicht ernsthaft äussern.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Wunsch nach Anschluss Aarberg - Lyss	x			Leider ist die Eingabe nicht ausreichend klar formuliert, um eine Antwort darauf geben zu können.
Privatperson Wohlen bei Bern	Fazit und Schlussfolgerung aus einer Zusammenfassung, die ein nahestehender Experte erstellt hat: Als Medizin Student der täglich zur Uni muss und sonst viel mit dem Zug reist in der Schweiz, hat die Abschaffung der Linie 107 schwere Nachteile. Der ÖV wird geschwächt, ich müsste auf Auto oder Motorrad umsteigen. Sehr schade für die Umwelt, das Gegenteil muss passieren	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Wohlen bei Bern	Zusammenfassung Kritik am ganzen Konzept: wir sind nicht einverstanden, wenn die Linie 107 gestrichen wird und keine direkte Verbindung zum Bahnhof besteht. Dadurch verlängert sich der Weg zum Bahnhof, was sicherlich viele zum Umsteigen aufs Auto bewegen wird. Die Massnahme betrifft einige Quartiere in Wohlen mit Pensionierten. Mit Freude haben wir die diesjährige höhere Frequentierung von 107 am Nachmittag zur Kenntnis genommen. Umso unverständlicher erscheint nun der neue Vorschlag. Der ÖV sollte ausgebaut werden, nicht das Gegenteil. Die Strecke durch die Länggasse hat wichtige Anlaufstellen: Spitäler Lindenhof, Engeried, Tierspital. Uni Bern und Gymer Neufeld, FGB. Damit sind alle Altergruppen betroffen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Ich äussere mich nicht zum Bericht als Gesamtes. Für eine Person, die betroffen ist von einem kleinen Teil des Konzeptes, ist es unnötig, einen kompletten Überblick zu haben. Ich gehe davon aus, dass es vielen ähnlich geht. Insofern sind die Fragen Kap. 3 nicht nachvollziehbar und dem ÖV Experten vorbehalten.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Ich muss jeden morgen in die Schule (ich muss in die Länggasse fahren). Ich muss sowieso schon früh aufstehen, weshalb die Zeit viel Wert ist. Wenn sie die neue Postautoroute einführen, dann muss ich noch früher aufstehen. Zudem wird der Bus viel zu voll sein. Ich brauche den Bus auch in meiner Freizeit und in den Ferien oft. Ich habe Kollegen in der Länggasse. Zudem sind sehr viele Praxen in der Länggasse, die man einfach erreichen sollte. Bitte lassen sie die Routen einfach genau so, wie sie jetzt sind. Auch wenn sie nicht profitabel sind. Es sind ÖV's, die nicht profitabel sein sollten, sondern Leute von a nach b bringen sollten.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Sie nehmen in Kauf, dass die Fahrzeit nun ab Wohlen um 36% zunimmt. Zudem hat es so viele Schülerinnen und Schüler, Stundenten und Patienten, die angewiesen sind auf die Linie über die Länggasse. Auch das wissen Sie bestens. Ich bin Ärztin und schicke meine Patienten (Gehstöcke, Rollator) mit dem ÖV zum Gehtraining ins Lindenhofspital in die Physiotherapie. Ich schicke Patienten zur Psychologin, Psychotherapie, zum Kinderarzt, zum Halsnasenohrenarzt und zur Allergologin in die Länggasse. Optimaler ist kein Weg als über die Länggasse. Die Praxen liegen z.T. direkt an den Poschihaltestellen. Und Sie haben das Gefühl, bzw. irgendwelche Manager, die vom täglichen Leben nichts wissen und im Auto sitzen, dass es die Linie nicht mehr braucht? Welche Verbesserung sehen Sie genau in unseren Augen? Die Schulen versuchen, die Schüler auf verschiedene Schulbeginnzeiten umzustellen, damit nicht alle um 8 Uhr in der Schule sein müssen. Und was machen Sie? Sie zwingen die Schüler wieder viel früher als nötig aufzustehen, um den Gymer Neufeld und fgb zu erreichen. Auch dies haben Sie evtl. nicht überlegt. Oder irre ich mich?	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Tertianum Lindenegg und Bergsicht	Aufgrund unserer Arbeitszeiten brauchen wir dringend halbstündige Busverbindungen nach Bern und Zollikofen. Dies ab 20:00 Uhr bis 00:00 Uhr.			x	Siehe Antwort oben.

3.5 Haben Sie Anmerkungen zum Kapitel 2? (Vorgehen und Inhalt)

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Ittigen	Das Vorgehen hat sich in den letzten Jahren so eingependelt und ist zweckmässig.	x			
Kirchlindach	Die öffentliche Mitwirkung in der Sommerzeit (2.7.-13.9.) und Ferienzeit anzusetzen, ist nicht sehr «kundenfreundlich» und erschwert die Abstimmung innerhalb der Behörden.			x	Die Veröffentlichung fiel in den Sommer, da die vorgegebenen kantonalen Fristen eingehalten werden mussten (Abgabe des RAK beim Kanton bis Ende Februar 2025). Mit einer Dauer von rund 2,5 Monaten war der Mitwirkungszeitraum im üblichen Rahmen.
Ostermundigen	Eine Darstellung des Prozessablaufs, insbesondere zu welchem Zeitpunkt und in welchem Rahmen die Gemeinden Angebotsbegehren einreichen können, wäre begrüssenswert.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
FDP Stadt Bern	Wir verstehen, dass es in der Entwicklung der Angebotsstrategie sehr viele partikuläre Interessen von einzelnen Stakeholdern gibt. Wir begrüssen die sehr detaillierte und differenzierte Untersuchungen aller Linien und Vorschläge, aber vermissen einen generellen Ansatz zur Lösung der zunehmenden Verkehrsprobleme. Allzu viel wird in die lokale Feinerschliessung investiert und dabei die grosse Linie, die wichtigen Aufgaben des öV aus dem Auge verloren.	x			Längerfristige Perspektiven werden im Rahmen der Erarbeitung einer Mobilitätsstrategie (Siehe «Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040») betrachtet. Das RAK selbst konzentriert sich auf die kurzfristige und mittelfristige Angebotsgestaltung im öffentlichen Verkehr.
Grüne Freie Liste Stadt Bern	Es wäre wichtig zu wissen welche ►Übergeordnete Studien zur Netzentwicklung ►Vorliegende Angebotsstudien zu einzelnen Teilräumen oder Linien konkret in die Beurteilung eingeflossen sind. Einige sind überholt z. Bsp. die Netzstrategie 2040	x			Die berücksichtigen Grundlagen sind im Bericht ausgewiesen.
Arbeitsgruppe Planung Städtebau Mobilität	s. beiliegendes Dokument	x			
TCS Sektion Bern	Aus Sicht des TCS Bern-Mittelland sollten in Kapitel 2 die Schnittstellen zwischen dem öffentlichen Verkehr (ÖV), dem motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem Langsamverkehr (Fussgänger und Velofahrende) stärker thematisiert werden. Insbesondere im Hinblick auf die Planung und Priorisierung der Massnahmen wäre es wichtig, klarer darzulegen, wie diese verschiedenen Verkehrsmittel optimal miteinander verknüpft werden können. Dies betrifft beispielsweise die Infrastruktur an Umsteigepunkten, wo der nahtlose Übergang zwischen ÖV und MIV, aber auch zwischen ÖV und dem Langsamverkehr, gewährleistet werden muss. Konkret sollten Aspekte wie Parkmöglichkeiten (für MIV) in der Nähe von ÖV-Knotenpunkten und sichere, gut ausgebaute Wege für den Langsamverkehr stärker in den Planungsprozess einbezogen werden. Eine klare Strategie zur Förderung der Intermodalität, die sowohl den MIV als auch den Langsamverkehr berücksichtigt, würde die Mobilität in der Region umfassend und nachhaltig verbessern.	x			Das Regionale Angebotskonzept (RAK) fokussiert sich auf die Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots und adressiert daher primär die Optimierung des ÖV. Die angesprochenen Themen rund um den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den Langsamverkehr sind zwar wichtig, werden jedoch nicht im Rahmen des RAK behandelt. Sie sind Teil der übergeordneten Strategie und werden in den regionalen und kantonalen Mobilitätsplanungen thematisiert.
Verein der Seniorinnen und Senioren der Einwohnergemeinde Wohlen bei Bern	Die elektronische Form der Mitwirkung ist für ältere Menschen, die nicht über einen Internetanschluss, bzw. über einen PC verfügen diskriminierend. Zudem ist die öffentliche Orientierung seitens der Gemeinde in Form einer umfassenden öffentlichen Veranstaltung, an der auch die Auswirkungen einer Umsetzung des Konzepts aufgezeigt werden nicht erfolgt. Wir werden deshalb die Interessen der älteren Menschen in unserer Gemeinde mit Nachdruck vertreten.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.3
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	Es wäre wichtig zu wissen welche ►Übergeordnete Studien zur Netzentwicklung ►Vorliegende Angebotsstudien zu einzelnen Teilräumen oder Linien konkret in die Beurteilung eingeflossen sind. Einige sind überholt z. Bsp. die Netzstrategie 2040	x			Die berücksichtigen Grundlagen sind im Bericht ausgewiesen.
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Die Bewohner von Riedbach warten schon lange auf den versprochenen Halbstundentakt.	x			Wir nehmen an, dass die Frage sich auf das Bahnangebot und nicht die Linie 32 (welche einen 30'-Takt hat) bezieht. Aufgrund der Baustellen auf dem Bahnnetz rund um Bern ist die Einführung des 30'-Takts leider nicht im Zeitraum 2027–2030 möglich. Die Einführung ist jedoch gemäss AS 2025 vorgesehen.
Privatperson Köniz	Leider wurde bei der öV-Erschliessung im Naturpark Gantrisch durch «die breit abgestützte Begleitgruppe» kein Handlungsbedarf erkannt und kein Prüfauftrag definiert, was angesichts der Entwicklung in diesem Gebiet unverständlich ist. Der Naturpark Gantrisch ist ein wichtiges Naherholungsgebiet der Region Bern, die Aktivitäten haben in den letzten Jahren stark zugenommen. An schönen Sommer- und Wintertagen ist eine grosse Autolawine im Gurnigel zu beobachten. Der öV spielt leider nur eine untergeordnete Rolle. Mit den wenigen Kursen ist die An- und Abreise mit dem öV überhaupt nicht attraktiv. Eine Prüfung und Verbesserung des Angebotes ist dringend. Umsteigefreie und schnelle Verbindungen ab Thurnen bis Wasserscheide sind wichtig. Die Reise über Plaffeien/Schwarzenburg in den Gurnigel ist aus der Agglo Bern nicht attraktiv (+40'). Im Winter müsste das Angebot auf die Ski- und Langlaufsaison ausgerichtet werden.		x		Die Anliegen zur ÖV-Erschliessung im Naturpark Gantrisch sind berechtigt. Wie im Bericht (Kapitel 6, Seite 55) erwähnt, ist für den Raum Gantrisch eine Korridorstudie vorgesehen. Diese Studie wird im Jahr 2025 gestartet, und ihre Ergebnisse werden in die Planung des nächsten RAK 2031–2034 einfliessen.
Privatperson Moosseedorf	Vorgehen: Bitte führen Sie diese Postautolinie nicht ein und belassen Sie es wie früher.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Bevölkerung wurde zu wenig einbezogen	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Der ÖV muss nicht massiv ausgebaut werden, aber die nachgefragten Linien (vor allem 107) müssen nur in den Stosszeiten (Morgens, Abends wegen Arbeitszeiten) erhalten bleiben. Kein massiver Zusatzverkehr von unnötigen Tangentiallinien alle 30 Min. den ganzen Tag über inkl. Wochenende. Wir benötigen als Einwohner der Gemeinde Wohlen direkte, schnellere Verbindungen Richtung Bern Hauptbahnhof und Obergericht, dies vor allem Werktags und zu Arbeits-Stosszeiten (Morgen 5-9 Uhr, Abends 4-8 Uhr).	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nicht möglich da nicht verstanden	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Bitte die Verbindung 107 so belassen, d.h mit direkte Verbindung zum Bahnhof! Wenn man das umsteigen auf öv fördern will, darf dies nicht geändert werden!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Wenn die Verbindungen der Linie 107 von Schaufelacker in die Länggasse gleichbleiben, finde ich es gut. Wenn keine gute Abstimmung mit Linie 100 eingerichtet werden (Fahrzeit Schaufelacker bis Länggasse ist im Moment 14 Minuten, aber eher Stundentakt, bis Obergericht (=Bahnhof) 20 Minuten) wäre es gar nicht gut, auch keine Verbindung zur Länggasse! Wie ist es mit Linie 108 und Umsteigen? Wäre es nicht besser, die Linie 107 zu erhalten, wie geschrieben im «Angebotskonzept_Frienisberg_2030_220830»: Wende des Postautos bei Schaufelacker, dafür via Länggasse statt wie 100er via Insel.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Aufhebung der Linie 107 ist vor allem für ältere Menschen, jedoch auch für Mittelschüler und Studenten, eine total unerwünschte Massnahme. Ich benütze diese Linie regelmässig, weil ich mehrmals wöchentlich die SBB benütze. Die geplanten «Ersatzmassnahmen» sind eine Verschlechterung, von Optimierung kann keine Rede sein. Das Ganze schadet der Wertschätzung für den OeV.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Es besteht die Annahme, dass sich ältere Leute mit den Berichten sowie mit der online-Mitwirkung überfordert fühlen. Speziell diese Altersgruppe ist auf gute ÖV-Verbindungen angewiesen (und nutzt diese auch).	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.3
Privatperson Wohlen bei Bern	Die bisherige Linienführung über Uettligen Wohlen Hinterkappelen Bethlehem, muss deshalb ungeachtet der Schnell-Routen zu Stosszeiten, tagsüber auch in den Zwischenzeiten beibehalten werden!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Siehe 3.5	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Zu wenig detaillierte Info an die Bewohner	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Ich stelle kein Angebotsbegehren, aber die dringende Bitte, die exzellenten Verbindungen der Buslinie 107 via Länggasse nach Bern (von Hinterkappelen zur Universität bei der Station Unitobler) sollen auf keinen Fall gestrichen werden. Sie passen prima zum jeweiligen Vorlesungsbeginn am Morgen und am frühen Nachmittag!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe 3.1	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe 3.1	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe 3.1	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe Antwort unter Punkt 2.3	x			
Tertianum Lindenegg und Bergsicht	Aufgrund unserer Arbeitszeiten brauchen wir dringend halbstündige Busverbindungen nach Bern und Zollikofen. Dies ab 20:00 Uhr bis 00:00 Uhr.			x	Siehe Antwort oben.

3.6 Haben Sie Anmerkungen zum Kapitel 3? (Erfolgskontrolle 2022–2025)

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bolligen	Die Gemeinde Bolligen bedankt sich für die umgesetzten Massnahmen bei der S7 und der Buslinie 46/47 am Sonntagmorgen. Wir haben Verständnis für die Ablehnung der Taktverdichtung der Buslinie 46/47 auf 15'-Takt von Montag bis Freitag zwischen 8.00-11.00 Uhr, da die Minimalanforderungen an die Auslastung mit dem bestehenden Angebot bereits unterschritten werden.	x			
Ittigen	Die Erfolgskontrolle ist plausibel. Wir bedanken uns für die umgesetzten Massnahmen zur S7 und S9 am Sonntagmorgen (Kap. 3.1.1) sowie den umgesetzten Massnahmen der Linie 40 am Sonntag und der Linie 43 Mo-Fr 06.30-07.30 Uhr. Wir bedauern die Ablehnung des Samstag-Angebotes der Linie 36 zwischen Worblaufen und Breitenrain am Samstag (Kap. 3.1.2). Wir bedauern auch, dass auf dieser Strecke nicht ein zusätzliches Fahrzeug zur Sicherung der Betriebsstabilität eingesetzt werden konnte (Kap. 3.1.3). Wir nehmen die ungenügende Auslastung der Linien 36, 41 und 43 zur Kenntnis. Eine Analyse der Nachfrage bei der Linie 43 hat gezeigt, dass die Auslastung verbessert werden könnte, wenn der Betrieb eine viertel Stunde später gestartet und dafür am Abend eine viertel Stunde länger angeboten werden könnte (Kap. 3.2.2).			x	Die Verschiebung der Betriebszeit der Linie 43 um 15 Minuten führt nicht zu einer signifikanten Veränderung der Auslastung. Hingegen wäre mit dieser Massnahme der Stundenknoten um 07.00 Uhr in Bern nicht mehr erreichbar.
Kehrsatz	303 BLS S3/S31: Die Ablehnung der Ausdehnung der Betriebszeiten S31 nimmt die Gemeinde Kehrsatz mit Bedauern zur Kenntnis. 30.340 PAG 340: Die Ablehnung der Einführung eines Nachtkurses auch unter der Woche wird mit Bedauern zur Kenntnis genommen.	x			Diese Ablehnungen erfolgten durch den Kanton bereits 2021 und werden im Rahmen dieses Berichts lediglich dokumentiert.
Kirchlindach	S15: Aus Sicht Jetzikofen begrüssen wir die Aufstufung der Linie 30.107 in Angebotsstufe 2 und die Einführung durchgehender 30'-Takt Bern – Ortschwaben am Vor- und Nachmittag mit 4 zusätzlichen Kurspaaren am Vormittag und 3 zusätzlichen Kurspaaren am Nachmittag	x			
Köniz	Linie 17: Mit der Inbetriebnahme des neuen Mittelschulstandorts an der Waldeggstrasse im Liebefeld/Köniz hat sich die Ausgangslage für die im RAK 2022-25 beantragte Angebotsverdichtung in der HVZ verändert. Die Gemeinde Köniz bittet um erneute Prüfung des 6-Min.-Taktes statt 7.5-Min. in der Hauptverkehrszeit vor dem Hintergrund der neuen Schülertransporte.		x		Die Erhöhung der Taktdichte der Linie 17 wurde bereits im Rahmen des kantonalen Angebotskonzepts 2022–2025 festgelegt und berücksichtigt. Sollten sich aufgrund der neuen Schülertransporte erhöhte Nachfragewerte zeigen, kann entsprechend eine Takterhöhung erfolgen.
Münsingen	Die Gemeinde Münsingen lehnt zum Zeitpunkt des RAK 2027- 2030 den Antrag für eine erneute Studie zum AK Ortsbus Münsingen ab. Das Ortsbusnetz in Münsingen weist eine seltene Eigenheit auf, Schlaufen statt Linien! Mit der bisherigen Praxis zur Beurteilung der Auslastung von ÖV Linien, welche als Schlaufen gefahren werden, ist die Gemeinde Münsingen nicht einverstanden. Trotz zunehmender Anzahl Fahrgäste seit Aufnahme der Ortsbuslinien Münsingen im Grundangebot im Jahr 1997 kämpfen darum die Linien damit, die vorgegebenen Minimalanforderungen zu erfüllen. Aus Sicht Gemeinde Münsingen liegt das nicht an mangelnden Fahrgastzahlen, sondern am verwendeten Beurteilungssystem, welches für Linien die als lineare Strecken (Hin und zurück) konzipiert ist und in beide Fahrrichtungen Haltestellen bedient. Dieses Beurteilungssystem ist für Rundkurse wie jene der Ortsbuslinien Münsingen (161, 162 und 163) oder der Linie 26 nicht geeignet und stellt die Linien schlechter dar als sie wirklich sind. Für Rundkurse muss zwingend ein separates zweckmässiges Beurteilungssystem erarbeitet und eingeführt werden. Gerade bei der Festlegung des stärksten Querschnittes einer Schlaufe ist aufgrund der unterschiedlichen Attraktivität der Haltestelle für die Hin- und Rückfahrt eine genauere Betrachtung notwendig. Der max. Querschnitt einer Schlaufe zeigt im Vergleich zu normalen Linien rund die Hälfte Passagiermenge. Es fährt ja auch nur ein Bus an der Haltestelle vorbei, weil er im Schlaufensystem nur in eine Richtung unterwegs ist. Es müssten weitere (z.B. zwei) Querschnitte in die Betrachtung mit einbezogen werden bzw. die Grenzen für die Auslastung entsprechend angepasst werden. Die Gemeinde Münsingen verlangt, dass das Beurteilungssystem für ÖV-Linien, die als Schlaufen gefahren werden, eingehend überprüft wird. Gerne helfen wir falls nötig mit.	x			Das Beurteilungssystem von ÖV-Linien erfolgt gemäss der bestehenden kantonalen Angebotsverordnung. Eine Änderung des Beurteilungssystems würde eine entsprechende Anpassung dieser Verordnung und somit einen Beschluss des Regierungsrats erfordern. Das Anliegen bezüglich einer angepassten Bewertung von Schlaufenlinien ist aus Sicht RKBM nachvollziehbar. Die RKBM wird das Gespräch mit dem kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination (AÖV) suchen, um die spezifischen Herausforderungen von Rundkurslinien wie jenen in Münsingen zu erörtern und mögliche Lösungsansätze zu prüfen.
Ostermundigen	Die Gemeinde Ostermundigen begrüsst die genehmigten, respektive umgesetzten Anträge aus dem letzten Angebotskonzept. Insbesondere die Anträge zu den Bahn und Buslinien 302 BLS S2 Langnau – Bern, 307 RBS S7 Bern – Bolligen, Linie 28 Brunnadernstrasse – Ostermundigen – Wankdorf, Linie RBS 44 Gümligen – Ostermundigen – Bolligen.	x			
Zollikofen	309 RBS S9 / 30.034 RBS 34: Die Ausdehnung 15'-Takt Bern – Unterzollikofen am Sonntagmorgen zwischen 07:30 und 10:45 Uhr mit 6 zusätzlichen Kurspaaren (Bahn) rsp. 09:00 – 10:45 Uhr (Bus) wird von der Bevölkerung in Zollikofen sehr geschätzt.	x			

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	30.041 RBS 41, Zusätzliches Kurspaar Papiermühle –Bern Breitenrain (Papiermühle ab 08:25 Uhr / Breitenrain ab 08:35 Uhr) wird im FP 2025 umgesetzt: die Gemeinde geht davon aus, dass diese Busverbindung mit dem Bezug der letzten Neubauten des Bundes am Eichenweg eine grössere Wichtigkeit für Zollikofen bekommt.				
Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination	S. 10, Linie 307: der Antrag wurde nur teilweise gutgeheissen und umgesetzt (15'-Takt ab 9h und nicht 7:30h) --> «teilweise» ergänzen S.10, Linie 309: dito Linie 307 S.12, Linie 30.034: dito Linie 307 S.13, Linie 30.160: wir regen folgende Ergänzung an: «Umsetzung wird im RAK 27-30 beantragt» S. 24, Linie 163: es sind 29 KP (nicht 58) (war falsch in der Excel-Liste) S. 27, Kap. 3.2.4, Linie 36: wir regen an, diesen Absatz zu streichen, da die Linie 36 keine konzeptionelle / grössere Änderung erfuhr und der Absatz somit nicht zum Titel des Kapitels passt S. 28, Optimierung Moonliner: wir regen folgende Ergänzung an: « Die Erfolgskontrolle des Moonliner-Angebots erfolgt durch den Kanton». Diverse Linien mit einer roten Ampel beim Kostendeckungsgrad und/oder Auslastung werden im Zusatzbericht nicht abgehandelt, weil dies bereits in mitgewirkten Angebotskonzepten erfolgt ist / in geplanten AKs erfolgen wird. Eine Auflistung dieser Linien inkl. Angabe des Konzepts, in dem sie behandelt wurden/werden, wäre hilfreich.		x		Der Bericht wird entsprechend angepasst.
PostAuto AG	Bei der Erfolgskontrolle der Linie 30.107 hat sich ein kleiner Fehler eingeschlichen, den wir bei der letzten Durchsicht vor Verabschiedung für die Mitwirkung übersehen hatten: Die Linie ist seit Fahrplanjahr 2024 in der AS3 nicht AS2. Die Werte der Erfolgskontrolle für die AS3 sind bei den Einsteigern orange (19.4 E), der KDG ist grün.		x		Der Bericht wird entsprechend korrigiert.
FDP Stadt Bern	Es fehlen stichhaltige Begründungen weshalb Anträge mit Prio 1 bzw. Prio 2 nicht konsequent umgesetzt oder gar abgelehnt wurden. Es fehlt ein Kriterium in der Erfolgskontrolle betreffend Entlastungsmöglichkeit von stark belasteten Strassenabschnitten.	x			Die dargestellte Priorisierung erfolgte durch die Region, die Genehmigung/Umsetzung durch den Kanton, welche im Rahmen des kantonalen Angebotsbeschlusses eine andere Priorisierung vornehmen kann.
Grüne Freie Liste Stadt Bern	30.003 Weissenbühl und 30.006 Fischermätteli sind korrekt rot/gelb eingestuft mit sinkender Auslastung und Kostendeckung 2018-2024! Ohne entsprechende Folgen in der Würdigung und im Prüfauftrag.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.8
SP Stadt Bern	Wir begrüssen die umfassende und transparente Darstellung der Anträge/Massnahmen aus dem laufenden Angebotskonzept. Es zeigt sich, dass die Massnahmen in der grossen Mehrheit umgesetzt wurden. Das ÖV-Angebot hat sich insgesamt verbessert.	x			
Arbeitsgruppe Planung Städtebau Mobilität	s. beiliegendes Dokument	x			
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem	Die QBB möchte wissen, welche Konsequenzen sich aus den Erhebungen in Kapitel 3.2.2 des Mitwirkungsberichts ergeben, und erwartet dazu eine Rückmeldung. Bei geplanten Änderungen im Angebotskonzept erwartet die QBB eine frühzeitige Einbindung und transparente Kommunikation.	x			Siehe Antwort zur gleichen Eingabe QBB weiter oben.
Verein der Seniorinnen und Senioren der Einwohnergemeinde Wohlen bei Bern	Die Anträge aus ÖV und Planungsstudien unter Punkt 3.1.3. bezüglich der Linie 107 widersprechen der Aufhebung der Linie im Angebotskonzept 2030 im Rahmen unserer ausführlichen Stellungnahme sowie der positiven Erfolgskontrolle f2022 - 2025 für die Linie 107. «Buslinien Frienisberg (Linien 30.100 und 30.107) Die Gemeinden beantragten eine weiterführende Systematisierung des Angebots in den Nebenverkehrszeiten mit dem Ziel, einen durchgehenden 15'-Takt bis 20.00 Uhr zwischen Bern und Wohlen anbieten zu können. Dies wurde genehmigt und umgesetzt. Gemäss Erfolgskontrolle des AÖV erreichen beide Linien weiterhin die Zielvorgaben bezüglich Auslastung und Kostendeckung. Die Angebotserweiterung hat sich somit bewährt.»	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	30.003 Weissenbühl und 30.006 Fischermätteli sind korrekt rot/gelb eingestuft - mit sinkender Auslastung und Kostendeckung 2018-2024! Ohne entsprechende Folgen in der Würdigung und im Prüfauftrag.			x	Antwort siehe Kapitel 2.1.8
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Der Erfolg ist mit den stündlichen Zug Verbindung für Riedbach noch nicht zu spüren.			x	Aufgrund der Baustellen auf dem Bahnnetz rund um Bern ist die Einführung des 30'-Takts leider nicht im Zeitraum 2027–2030 möglich. Die Einführung ist jedoch gemäss AS 2025 vorgesehen.
Privatperson Wohlen bei Bern	Der ÖV muss nicht massiv ausgebaut werden, aber die nachgefragten Linien (vor allem 107) müssen nur in den Stosszeiten (Morgens, Abends wegen Arbeitszeiten) erhalten bleiben. Kein massiver Zusatzverkehr von unnötigen Tangentiallinien alle 30 Min. den ganzen Tag über inkl. Wochenende. Wir benötigen als Einwohner der Gemeinde Wohlen direkte, schnellere Verbindungen Richtung Bern Hauptbahnhof und Obergericht, dies vor allem Werktags und zu Arbeits-Stosszeiten (Morgen 5-9 Uhr, Abends 4-8 Uhr).	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Wohlen bei Bern	Siehe vorangegangene Fragen	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Linie 107 wurde ausgebaut und die Zahlen beweisen, dass sich das Angebot auszahlt und die Kosten deckt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Wie wurde diese gemacht? Auf jeden Fall wurden die Einwohner nicht einbezogen! Auch jetzt, die Änderungen werden kaum öffentlichen gemacht, das geht nicht! Die Bewegungsfreiheit wird sehr eingeschränkt!	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.2, 2.1.3 und 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eher verwirrend als klärend.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Siehe Kommentare oben	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Bei Kursbuchnummern 30.100 und 30.107 fehlt eine Entwicklungsanalyse (Veränderung . Als häufiger Benutzer dieser Linien gehe ich davon aus, dass sie eine Zunahme zu verzeichnen hätten. Warum fehlt diese Analyse? Schlussfolgerungen 3.2.4 treffen zu, müssten aber insofern ergänzt werden (sofern eine Analyse der Verkehrsentwicklung vorliegt), als sich die Angebotserweiterung nicht nur bewährt hat, sondern auch zu einem erhöhten Passagieraufkommen geführt hat.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Kap. 3.2.4 Buslinien Frienisberg (Linien 30.100 und 30.107) Die Gemeinden beantragten eine weiterführende Systematisierung des Angebots in den Nebenverkehrszeiten mit dem Ziel, einen durchgehenden 15'-Takt bis 20.00 Uhr zwischen Bern und Wohlen anbieten zu können. Dies wurde genehmigt und umgesetzt. Gemäss Erfolgskontrolle des AÖV erreichen beide Linien weiterhin die Zielvorgaben bezüglich Auslastung und Kostendeckung. Die Angebotserweiterung hat sich somit bewährt. Diese Aussagen sind schlicht falsch! Das Konzept wurde nur ansatzweise umgesetzt. Die Angebotserweiterung würde sich aber – wie erwähnt - mit Sicherheit „bewähren". Mit einer solchen Umsetzung würden die entsprechenden Zonen/Gebiete in Wohlen zur heutigen Zeit durch die Linien 100 und 107 heute und für die nahe Zukunft optimal und genügend erschlossen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Linien 100 und 107 sind zu den Stosszeiten immer voll. Stehen ist da an der Tagesordnung. Das sagt doch aus, dass die Leute nach Bern Bahnhof/Länggasse wollen, das so rasch als möglich. Das Ausgearbeitete Angebot zielt in die andere Richtung. Längere und umständlichere Reise.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Sämtliche Linien im Einzugsgebiet der Gemeinde Wohlen sind bezüglich Auslastung und Kostendeckungsgrad grün.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Ich wohne in Oberwohlen und nutze die Linien 107 und 100. Gemäss Bericht sind diese Linien erfolgreich: «... Erfolgskontrolle des AÖV erreichen beide Linien weiterhin die Zielvorgaben bezüglich Auslastung und Kostendeckung. Die Angebotserweiterung hat sich somit bewährt.» Ich kann deshalb nicht ganz nachvollziehen, weshalb die Linie 107 gestrichen werden soll. Die Abstimmung der Abfahrtszeiten mit den Fernverkehrszügen ist heute schon nicht optimal. M.E. wird das Pendeln aus dem Quartier mit zusätzlichen Umsteigepunkten (z.B. Europaplatz) stark benachteiligt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Für die Linie 107 fehlt eine Erfolgskontrolle!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Mir war nicht bewusst, wie viele Linien unterhalb der Minimalvorgaben liegen. Ich freue mich, dass diese möglichst weiter betrieben werden und das Einstellen der Linien nur in begründeten Ausnahmefällen (z.B. 30.162) vorgesehen ist.	x			Ob die Linien weiter betrieben werden, liegt in der Entscheidungskompetenz des Kantons. Beim RAK handelt es sich «lediglich» um den regionalen Antrag wie mit den Linien umzugehen ist aus regionaler Perspektive.
Privatperson Wohlen bei Bern	Gemäss Kapitel 3.2.4 Erfolgskontrolle Angebote mit konzeptionellen oder grösseren Änderungen, Seite 27, haben sich die Angebotserweiterungen auf der Linie 107 im Verbund mit der Linie 100 bewährt (15-Minuten-Takt bis 20 Uhr bis Wohlen für die Linien 100 und 107). Trotzdem wird die Linie 107 jetzt ersetzt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Siehe 3.5	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	ja, vgl. oben. Fehlende Stringenz	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Im ganzen gesehen weniger Kilometer gefahren wird pro Jahr ??	x			Leider ist die Eingabe nicht ausreichend klar formuliert, um eine Antwort darauf geben zu können.
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe 3.1	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe 3.1	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe 3.1	x			
Tertianum Lindenegg und Bergsicht	Aufgrund unserer Arbeitszeiten brauchen wir dringend halbstündige Busverbindungen nach Bern und Zollikofen. Dies ab 20:00 Uhr bis 00:00 Uhr.			x	Siehe Antwort oben.

3.7 Haben Sie Anmerkungen zum Kapitel 4? (Überlegungen zur längerfristigen Angebotsentwicklung)

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Freimettigen	Grundsätzlich ist Freimettigen mit dem Bahnhof Stalden am öV angeschlossen. Die Schliessung von Erschliessungslücken - insbesondere in Niederhünigen - hätte allenfalls auch für unsere Gemeinde Vorteile. Ein angedachtes Projekt wurde inzwischen sistiert. Vorerst wird das On-Demand-Angebot im Korridor Konolfingen - Langnau geprüft. Freimettigen ist beim Projekt On-Demand integriert. Sollte dies zustande kommen würden wir es sehr begrüssen, dass das Angebot ebenfalls zum regulären öV zählt und damit die öV-Perimeter/Güteklasse verbessert werden kann.	x			
Gerzensee	OnDemand Angebote sind für ländliche Gemeinden und ihre Weiler eine wichtige, strategische Stossrichtung. Das bereits bestehende Angebot bei Belp mit dem Bürgerbus-System MyBuxi soll daher unterstützt und in der Region weiter ausgebaut werden. Die Gemeinde Gerzensee mit dem Weiler «Sädel» (auf gleicher Höhe wie Belpberg) ist für eine Ausweitung des Perimeters geeignet. Auch die Anbindung z.B. in frequenzschwachen Zeiten und insbesondere am Abend nach Wichtrach an die S1 ist für die Gemeinden Gerzensee und Kirchdorf ein wichtiger und bedürfnisgerechter Ausbau. Wir unterstützen daher die vom Kanton eingeleitete Entwicklung mit OnDemand Angeboten.	x			
Jegenstorf	Grundsätzlich nein In der Tabelle 7 sind die Orte Limpach, Mülchi, Jegenstorf Nord und Münchringen doppelt aufgeführt.		x		Danke für den Hinweis, die Tabelle wurde entsprechend überarbeitet.
Kirchlindach	Die Aussage betreffend Erschliessungsgüte der Agglo Bern sei besser als Agglo ZH scheint uns nicht realistisch. Gemäss RKBM zählt der Ortsteil Herrenschwanden zur Agglomeration von Bern und weist z.B. am Sonntag nur einen Stundentakt auf! Stärkung Tangentialbeziehungen: für Kirchlindach haben direkte Verbindungen nach Bern Hbf Priorität, Tangentiallinien nach Zollikofen wertvoll Strategie Elektrobusse: einverstanden Harmonisierung Wochenendangebot: Halbstundentakt in Agglomeration und Stundentakt im ländlichen Raum als «Minimalgrösse» sollte angestrebt werden Moonliner-Angebot: mit Ausbau einverstanden Fahrzeugeinsatz: in Randzeiten sollte der Einsatz von kleineren, umweltfreundlichen Fahrzeugen geprüft werden (fast leere Poschis sind für das Image des ÖV nicht förderlich)	x			Zum Vorschlag, in den Randzeiten kleinere, umweltfreundliche Fahrzeuge einzusetzen: Die Beschaffung von Fahrzeugen erfolgt primär nach der Anforderung, die Spitzenzeiten zuverlässig abzudecken. Aus Effizienzgründen werden diese Fahrzeuge auch in den Randzeiten eingesetzt. Dadurch wird eine zusätzliche Ausweitung des Fuhrparks vermieden, die erhebliche Mehrkosten verursachen würde
Köniz	ÖV-Erschliessungslücken: Die Gemeinde Köniz unterstützt die Zielsetzungen MOCA grundsätzlich, weist aber darauf hin, dass bestehende ÖV-Erschliessungslücken im Siedlungs-/Agglomerationsraum auch zu verbessern sind. Es geht somit nicht darum, die ÖV-Erschliessungsqualität «flächig» auszudehnen, sondern vor allem die «Lücken» zu schliessen. Diese Lücken können durchaus im urbaneren Raum sein oder daran angrenzen, in Köniz etwa in der Gartenstadt/Buchsee Liebefeld/Köniz, im Büschiacker in Schliern, im Juch Niederwangen oder im oberen Spiegel usw. Alles alte Ortsteile, in denen aktuell eine teilweise beträchtliche Innenentwicklung (Verdichtung) im Gange ist. Die Liste im Abschnitt 4.3 ist unter diesem Gesichtspunkt nochmals zu prüfen.			x	Wir danken für die Hinweise. Bei einer systematischen Prüfung müsste der urbane Raum auch berücksichtigt werden. Im Rahmen des RAK 2027–2030 gilt die Feststellung, dass keine systematische Identifikation vorgenommen wurde und deshalb einzelne Ergänzungen auch nicht zielführend sind.
Münsingen	Die Gemeinde Münsingen unterstützt die Haltung der RKBM, dass seitens Kanton dringender Handlungsbedarf bei der Elektrifizierung des ÖV besteht und beantragt, dass bei der nächsten Ausschreibung der Orts- und Regionalbuslinien Münsingen die Anbieter verpflichtet werden, E-Busse einzusetzen.	x			
Ostermundigen	Ostermundigen begrüsst die Stärkung der Tangentiallinien. Bezüglich des Wechsels auf Elektrobusse wird v.a. auch der Vorteil der Lärmemissionsreduktion im dichten Siedlungsgebiet gesehen. Eine prioritäre Umsetzung von Linien, welche durch dichte Wohnquartiere führen (Linie 28, Linie 44), wäre deshalb begrüssenswert.	x			
Thurnen	Thurnen wird Mitte Oktober 2024 das MyBuxi-Angebot wie in Belp einführen. Dieses wird mit Elektrofahrzeugen ausgeführt. Eine hohe Attraktivität hängt aber davon ab, dass auch Fahrten in Nachbargemeinden (insbesondere quer zur S-Bahn, d.h. Richtung Riggisberg, Burgistein, Kirchdorf) möglich sind, was wiederum davon abhängt, dass diese Gemeinden mitmachen. Wir fordern deshalb den Kanton dazu auf, das MyBuxi-Angebot ebenfalls zu unterstützen und die mitbetroffenen Gemeinden zum Mitmachen zu bewegen. Ein zweiter Punkt ist die preisliche Attraktivität. MyBuxi ist - im Gegenastz zum PubliCar - nicht in den öV-Tarif eingebunden. Daraus ergeben sich für Nicht-Halbtax, Nicht-GA und Nicht-Verbundabo-Inhaber zwar eher tiefere Preise, für diese genannten öV-affinen Benutzergruppen hingegen höhere Fahrpreise als im Quervergleich zum Publicar. Der Kanton sollte darauf hinwirken, dass ein Teil-Einbezug in den direkten Verkehr erreicht werden kann, was erfordert, dass der Kanton die Auswirkungen finanziell abfedert. Weiter müssen Überlegungen zur Zuschlagsphilosophie, auch beim Publicar, gemacht werden. Bei eine gleichzeitigen Fahrtbestellung für mehrere Personen wird keinerlei Vergünstigung gewährt und diese Personengruppe bezahlt deshalb oft mehr, als wenn ein Taxi gerufen würde. Attraktive On-Demand-Angebote	x			Das MyBuxi-Angebot wird von den Gemeinden bestellt und es obliegt somit der Gemeinde gemeinsam mit MyBuxi die Preisgestaltung zu definieren.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	sind der Schlüssel zur Schliessung von Angebotslücken des öV. Schlussendlich kann dies dem öV zusätzliche Kunden zuführen.				
Worb	(S. 34) On Demand Die Gemeinde Worb begrüsst die Haltung, dass On-Demand ein integrierter Bestandteil des ÖV werden soll, ist sie doch auch bei On-Demand Region Konolfingen-Langnau involviert und hat ihr Interesse im Juni 2024 bekundet, sich eine Mitfinanzierung vorstellen zu können, wenn der Kanton das Vorhaben ebenfalls finanziell massgeblich unterstützt.	x			
Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination	Kapitel 4.1.2 Strategie Elektrobusse: das Thema ist wichtig, passt nicht aber in ein RAK. Das Kapitel sollte deshalb gestrichen werden. Mit den Transportunternehmen wird das Thema an den Quartals-/Semestersitzungen zwischen dem AÖV und den Transportunternehmen diskutiert. Das AÖV bietet den Regionen gerne an, das Thema an der nächsten Austauschsitzung AÖV-RK/RVKs zu behandeln.			x	Die RKBM hält es für korrekt, das Thema Elektrobusse im RAK zu belassen. Ihre Eingabe unterstreicht die Relevanz dieses Themas, das auch von vielen Mitwirkenden hervorgehoben wurde. Das Thema Elektrobusse hat eine hohe Bedeutung für die Region, und das RAK bietet eine Plattform, um dessen Wichtigkeit zu verdeutlichen.
Kanton Bern, Bau- und Verkehrsdirektion, Tiefbauamt	Für das Kapitel 4.4 On Demand empfiehlt das TBA eine enge Koordination mit den Aktivitäten der Kantone und Gemeinden zur Vernehmlassung der Verordnung über das automatisierte Fahren. Bei neuen Haltestellen oder allenfalls Wendeschleifen ist der Strasseneigentümer frühzeitig zu informieren damit allfällig notwendige Anpassungen an der Verkehrsinfrastruktur und damit verbundene finanzielle und personelle Ressourcen frühzeitig geplant werden können.	x			
PostAuto AG	Dem Thema Freizeitverkehr wird kaum Beachtung geschenkt. Der Freizeitverkehr war schon vor Corona bedeutendster Verkehrszweck (44% aller Tagesdistanzen, Mikrozensus 2015). Seit der Pandemie hat dieser deutlich zugenommen, während der Arbeits- und Ausbildungsverkehr stagniert. Dabei werden rund 69% der zurückgelegten Distanzen im Freizeitverkehr mit dem Auto gefahren. Hier besteht das grösste Potenzial für eine Veränderung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV. Deshalb sollte der Freizeitverkehr nicht nur in Form von Wanderbussen oder touristischen Linien gefördert werden, sondern auch am Ausgangspunkt der Reisenden. Das bedeutet, es braucht auch an den Wochenenden ein attraktives ÖV-Angebot in allen Regionen im Regionalen Personen- und Ortsverkehr, damit die Freizeitreisenden ihr Auto vermehrt in der Garage lassen und den ÖV nutzen.		x		PostAuto AG weist auf einen wichtigen Aspekt hin. Der Freizeitverkehr ist bereits heute ein bedeutender Verkehrszweck und bietet zweifellos Potenzial für eine Veränderung des Modal Splits zugunsten des ÖV. Im aktuellen RAK wird das Thema Freizeitverkehr unter Kapitel 4.2 (ab S. 30) in Ansätzen aufgegriffen, durch die gewünschte Harmonisierung des Wochenendangebots. Allerdings wird von der RKBM anerkannt, dass tiefgreifendere Überlegungen erforderlich sind. Aus diesem Grund hat die RKBM eine Studie vorgesehen, die voraussichtlich ab 2026 erarbeitet wird. Die Ergebnisse dieser Studie sollen in das nächste RAK einfliessen, um dem Thema Freizeitverkehr im nächsten Planungszeitraum verstärkt Rechnung zu tragen.
FDP Stadt Bern	Der öV muss dort besonders gefördert werden, wo er die heutigen und zukünftig überlasteten Strassen entlasten kann. Ihre Kriterien nehmen objektiv die Auslastung und den Kostendeckungsgrad als Massstab, nicht aber mit welchen Massnahmen welche Linien auch neue Nutzer für den öV gewinnen und zum «umsteigen» bewegen können. Das wird mit attraktiven Bahn- und Bushauptlinien eher möglich sein als mit der Verdichtung des Fahrplans einer Quartierbuslinie in Randzeiten. Antrag neue Kriterien: Beseitigung von Engpässen und Entlastung des Strassenverkehrs.			x	Das RAK konzentriert sich auf die kurzfristige und mittelfristige Angebotsgestaltung im öffentlichen Verkehr. Die Entlastung stark belasteter Strassenabschnitte ist ein Anliegen, das im Rahmen übergeordneter Mobilitätsstrategien adressiert wird.
Grüne Freie Liste Stadt Bern	Es ist sachlich falsch, die Netzstrategie ÖV 2040 als Grundlage für RAK-27 30 einzubeziehen. Drei der darin vorgeschlagenen Tramlinien sind aufgrund von ZMB (Wyler und Insel) oder aufgrund der sehr negativen Mitwirkung bereits weg. Die Prognosen/Ziele der Netz 2040 bezüglich Nachfrage weichen drastisch von der tatsächlichen Entwicklung ab. Im Q1 2024 lag der Werktagesverkehr 8% und der Tagesspitzenverkehr 17 % unter den Werten von 2018! Auch das Gesamtverkehrsmodell rechnet aktuell mit stark reduzierten Zunahmen. Die Strategie Elektrobusse positiv - Bernmobil geht da mit dem guten Beispiel voran; auch dadurch wird aber die Netz 2040 in Frage gestellt, die einseitig auf den Ausbau von Tramlinien setzt, auch da wo die entsprechende Nachfrage auch langfristig fehlen wird.	x			
SP Neuenegg	Ein regelmässiges Angebot auf der Buslinie 130 Mo-So erachten wir als erstrebenswert. Das Angebot Mo-Fr ist bereits heute gut. Das Angebot Sa und So (ab Dezember 25) hat sehr grosse Differenzen und es ist für die Bevölkerung schwer nachzuvollziehen, wann ein Bus fährt. Eine Angleichung wäre wünschenswert. Mit der betrieblichen Abtrennung von der Linie nach Albligen am Samstag ist sicherlich mehr Handlungsspielraum vorhanden. Mit der vorgeschlagenen Verlängerung am Abend am Wochenende sind wir einverstanden. Evt. kann ein durchgängiger Halbstundentakt Sa/So ohne Bedienung Louelemoos umgesetzt werden, wenn der Kurs von Thörishaus über die Austrasse via Gartenstrasse - Kirchgasse - Laupenstrasse - Dorfstrasse wieder auf die Austrasse zurück nach Thörishaus umgesetzt wird.			x	Eine Harmonisierung des Wochenendangebots ist zwar wünschenswert, ist jedoch nur durch eine Auftrennung der Verbundproduktion mit der Linie 131 realisierbar. Dies würde jedoch zu Mehrkosten für die Linie 131 führen, deren Kostendeckungsgrad mit 25 % lediglich knapp über dem Minimalwert liegt. Aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen ist eine Umsetzung daher nicht möglich.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
SP Stadt Bern	Die Überlegungen zur langfristigen Angebotsentwicklung sind wichtig, mit Blick auf die Stärkung des ÖV's und der Reduktion des MIV. Ein attraktives ÖV-Angebot in der Stadt, in der Kernagglomeration und in der übrigen Region ist eine wichtige Voraussetzung, um in der Stadt den MIV wirksam zu reduzieren.	x			
Arbeitsgruppe Planung Städtebau Mobilität	s. beiliegendes Dokument	x			
TCS Sektion Bern	Kapitel 4 enthält wichtige Ansätze für die langfristige Entwicklung des ÖV-Angebots in der Region Bern-Mittelland, insbesondere die Stärkung der Tangentialverbindungen und die Umstellung auf Elektromobilität. Aus Sicht des TCS Bern-Mittelland wäre es jedoch sinnvoll, die langfristige Integration des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des Langsamverkehrs (Fussgänger und Velofahrende) stärker zu berücksichtigen.	x			
VCS Regionalgruppe Bern	Wir begrüssen, dass die Mobilitätsstrategie 2040 und somit die 4V-Strategie weiterhin als Grundlage dienen soll. Leider stellen wir fest, dass die Ziele “Vermeiden” und “Verlagern” beim MIV-Angebot nicht gelebt werden. Die RKBM hält an der Planung des Halbanschluss Grauholz fest, der nicht nur in eklatantem Widerspruch zur Mobilitätsstrategie 2040 steht, sondern auch zu den Schutzzielen des Grünen Bandes und zur Umweltgesetzgebung des Bundes. Angesichts dieser mangelhaften Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2040 erstaunt es uns nicht, dass die Nachfrage im öV auf gewissen Linien und zu gewissen Zeiten ungenügend ist. Eine wirksame Verkehrspolitik setzt sich immer aus Pull- und Push-Massnahmen zusammen und berücksichtigt alle Verkehrsmittel gemeinsam. Folglich halten wir es für aussichtslos, die Attraktivität des öV und die Nachfrage danach strikt innerhalb eines öV-Konzeptes steigern zu wollen. Wenn gleichzeitig das MIV-Angebot erweitert wird (wie von der RKBM geplant), ist eine Nachfragesteigerung im öV umso unwahrscheinlicher. Der VCS fordert darum von der RKBM eine konsequente, verkehrsmittelübergreifende und an Kriterien der Nachhaltigkeit orientierte Verkehrsplanung. Mit den Angebotsgrundsätzen sind wir einverstanden. Wir teilen die Einschätzung, dass der Kanton eine Strategie Elektrobusse ausarbeiten soll. Zu den MOCA-Indikatoren: Der VCS teilt die Einschätzung, dass der Aufwand unverhältnismässig wäre, die Anzahl Einwohner:innen ohne öV-Anbindung zu halbieren. Aus einer ökologischen Sicht liegt dort auch nicht der grösste Hebel für eine nachhaltigere Mobilität. Stattdessen soll der MIV in den öV-Güteklassen A-C reduziert und der öV ausgebaut werden. Mobilitätshubs an öV-Haltestellen, kombiniert mit strengen flankierenden Massnahmen (Erhöhung Widerstand für den MIV) in den Zentren kann zu einer wirksamen Verlagerung vom MIV hin zum öV führen. Der positive Effekt auf die Gesamtumweltbelastung der Mobilität wäre so deutlich grösser als mit einem öV-Ausbau in Gebieten mit geringer Nachfrage.	x			Das RAK 2027–2030 konzentriert sich auf die Gestaltung des künftigen Verkehrsangebots und behandelt daher nicht einzelne Bauprojekte des MIV. Der Halbanschluss Grauholz fällt somit nicht in den Rahmen des RAK. Die Anmerkungen zur verkehrsmittelübergreifenden und nachhaltig orientierten Verkehrsplanung, zur Strategie Elektrobusse sowie zu den MOCA-Indikatoren werden zur Kenntnis genommen.
Verein der Seniorinnen und Senioren der Einwohnergemeinde Wohlen bei Bern	Uns fehlt der Bezug zu Alterskategorien, namentlich in Bezug auf die Entwicklung des ÖV - Angebots in der Region Frienisberg basierend auf der demmografischen Struktur und den Bedürfnissen älterer Menschen (Spitäler. Heime, Arztpraxen, Therapeuten, etc.)			x	Die Bedürfnisse älterer Menschen werden in der ÖV-Planung berücksichtigt, basierend auf dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Bern, das die Strukturdaten und Nutzungsbedürfnisse abbildet. Dieses Modell floss auch in die Erarbeitung des Angebotskonzepts Frienisberg ein. Spezielle Alterskategorien werden dabei nicht separat betrachtet, da die Zielsetzung des ÖV eine flächendeckende Grundversorgung umfasst.
Privatperson Bern - Stadtteil III (Mattenhof-Weissenbühl)	zu 4.1.1: Bestehende Tangentiallinien innerhalb der Stadt Bern sollten auch am Wochenende auf ganzem Linienweg verkehren: z.B. gibt es an Wochenenden keinen ÖV über die Monbijoubrücke (Mo-Fr: Linien 28/31). zu 4.1.1: Ferner könnte eine Westtangente Tiefenau - Bierhübeli - Uni Bern - Inselplatz - Eigerplatz - Monbijoubrücke/… überlastete Radiallinien und den Umsteigeknoten Hirschengraben wirksam entlasten sowie der Uni Bern Direktverbindungen in nördliche und südliche Stadtteile ermöglichen. zu 4.4: On-Demand-Angebote sind nur eine Vervollständigung des ÖV-Linienangebots. Im ländlichen Bereich könnten auch Linienbusse abseitig liegende selten nachgefragte Haltestellen bedarfsorientiert mitbedienen d.h. Ausstiegswunsch beim Busfahrer melden und nur Einstiegswunsch (möglichst kurzzeitig) voranmelden; denn jede Voranmeldung senkt die ÖV-Attraktivität. zu 4.5: Die täglich ersten und letzten InterCity-Taktzüge sollten mit regulären Linien erreicht werden, also Betriebsbeginn in Bern 30‘ früher und Betriebsende in Bern 30‘ später. Die gesonderten Nachtlinien schliessen nur die zeitliche Lücke der täglichen Betriebszeit der regulären Linien. zu 4.5: Nacht-S-Bahnen sollten sich an den regulären Linienführungen ausgewählter Linien orientieren. zu 4.5: In Nächten auf Mo-Fr sollten die wichtigsten Nachtlinien im Sinne einer vollständigen zeitlichen Daseinsvorsorge ebenfalls verkehren; Nacht-S-Bahnen können ersatzweise in Nächten auf Mo-Fr als Bus entlang der jeweiligen Bahnlinien geführt werden (vgl. abends verlängerte Buslinie 34 entlang S9).	x			Besten Dank für Anregungen. Die Themen wurden geprüft, jedoch finden Ihre Vorschläge keine direkte Aufnahme im Rahmen des aktuellen RAK. Die Stärkung von Tangentiallinien bleibt jedoch in den gültigen Angebotsgrundsätzen verankert und wird in künftigen Planungsstudien weiterverfolgt. Zum Thema Nachtangebot möchten wir auf die laufende kantonale Studie «Überprüfung Betriebskonzept Moonliner» des Kantons Bern hinweisen, die derzeit erarbeitet wird.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	Es ist sachlich falsch, die Netzstrategie ÖV 2040 als Grundlage für RAK-27-30 einzubeziehen. Drei der darin vorgeschlagenen Tramlinien sind aufgrund von ZMB (Wyler und Insel) oder aufgrund der sehr negativen Mitwirkung bereits weg. Die Prognosen/Ziele der Nest 2040 bezüglich Nachfrage weichen drastisch von der tatsächlichen Entwicklung ab. Im Q1 2024 lag der Werktagesverkehr 8% und der Tagesspitzenverkehr 17 % unter den Werten von 2018! Auch das Gesamtverkehrsmodell rechnet aktuell mit stark reduzierten Zunahmen. Die Strategie Elektrobusse positiv - Bernmobil geht da mit dem guten Beispiel voran; auch dadurch wird aber die Nest 2040 in Frage gestellt, die einseitig auf den Ausbau von Tramlinien setzt, auch da wo die entsprechende Nachfrage auch langfristig fehlen wird.	x			
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Einführung Halbstundentakt mit der Bahn für Riedbach.			x	Aufgrund der Baustellen auf dem Bahnnetz rund um Bern ist die Einführung des 30'-Takts leider nicht im Zeitraum 2027–2030 möglich. Die Einführung ist jedoch gemäss AS 2025 vorgesehen.
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Die Aussagen zum Thema Elektrobusse werden begrüsst, fehlende Strategien auf Stufen Kanton und einzelne Verkehrsbetriebe werden in Zukunft zu Mehrkosten führen.	x			
Privatperson Köniz	Es fehlt ein Kapitel zum Freizeitverkehr		x		Im aktuellen RAK wird das Thema Freizeitverkehr unter Kapitel 4.2 (ab S. 30) in Ansätzen aufgegriffen, durch die gewünschte Harmonisierung des Wochenendangebots. Allerdings wird von der RKBM anerkannt, dass tiefgreifendere Überlegungen erforderlich sind. Aus diesem Grund hat die RKBM eine Studie vorgesehen, die voraussichtlich ab 2026 erarbeitet wird. Die Ergebnisse dieser Studie sollen in das nächste RAK einfliessen, um dem Thema Freizeitverkehr im nächsten Planungszeitraum verstärkt Rechnung zu tragen.
Privatperson Muri bei Bern	Bei der Elektrifizierung der Busflotten muss deutlich schneller vorangegangen werden. Bei den Kostenberechnungen müssten die gesamten Volkswirtschaftlichen Kosten berücksichtigt werden, was leider kaum je getan wird (Lärmbelastung, Gesundheit, Umweltschäden, Klimabelastung etc. von Verbrennungsmotoren). Gerade die öffentliche Hand hat hier ein ureigenes Interesse, rascher vorwärts zu machen. Zudem ist nicht nachvollziehbar, warum die Betriebskosten höher sein sollen, da doch der Unterhalt geringer ist und die Energiekosten ebenso. Einzig die Anschaffungskosten sind höher. Eine zueinander kompatible Ladeinfrastruktur ist sehr zu begrüssen und sollte eigentlich selbstverständlich sein. Z.B. sollte ein Laden sowohl an der Trolleyfahrleitung als auch an den Endhaltestellen Ladestationen möglich sein. Das ist es leider offensichtlich nicht. So könnten Busse in der Stadt an der Fahrleitung laden, und wenn sie weiter raus fahren auch an den Endhaltestellen. Kürzere Stadtlinien brauchen dann auch keine Station an der Endhaltestelle.	x			Die Wichtigkeit der Elektrifizierung der Busflotten wird anerkannt. Aus diesem Grund wurde dem Thema ein eigenes Kapitel im RAK 2027–2030 gewidmet: Kapitel 4.1.2 «Strategie Elektrobusse» (Seite 29).
Privatperson Wohlen bei Bern	Sparen zu Lasten von Umwelt ist in der heutigen Zeit nicht adäquat. Das Angebot muss in der Peripherie ausgebaut werden und nicht abgebaut.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Angebotsentwicklung geht an den Bedürfnissen der Bevölkerung vorbei.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Der ÖV muss nicht massiv ausgebaut werden, aber die nachgefragten Linien (vor allem 107) müssen nur in den Stosszeiten (Morgens, Abends wegen Arbeitszeiten) erhalten bleiben. Kein massiver Zusatzverkehr von unnötigen Tangentiallinien alle 30 Min. den ganzen Tag über inkl. Wochenende. Wir benötigen als Einwohner der Gemeinde Wohlen direkte, schnellere Verbindungen Richtung Bern Hauptbahnhof und Obergericht, dies vor allem Werktags und zu Arbeits-Stosszeiten (Morgen 5-9 Uhr, Abends 4-8 Uhr).	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Linie 107 sollte nicht abgeschafft werden, viele Menschen, die in Oberwohlen bei Bern und Richtung Uettligen wohnen, sind auf diese Verbindung in die Länggasse und an den Bahnhof Bern angewiesen. Die Alternative mit der Linie 108 und dem Ausbau der Linie 103 ist nicht zulänglich und entspricht nicht den Bedürfnissen dieser Personen. Eine Verbindung an den Europaplatz ist überflüssig.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Es ist absolut unverständlich, dass die sehr gute frequentierte Linie 107 aufgehoben wird und durch neue Linien ersetzt werden, die die Bedürfnisse der Bevölkerung nicht entsprechen. Von Hinterkappelen und Wohlen gibt es eine deutliche verschlechterte Möglichkeit, in die Länggasse zu gehen (sehr hohe Nachfrage, denken Sie an Gymnasium!!). Während die neu geschaffene Verbindungen keine nachweisbare Nachfrage haben. Insbesondere für 14-jährige Jugendliche, die ins Gymnasium gehen, ist die heutige Verbindung mit dem 107 perfekt, während sich in Zukunft die Situation deutlich verschlechtern wird.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Verstehe nicht, warum die Linie 107 abgeschafft werden sollte.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Siehe oben	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Angebotsentwicklung ist wichtig. Z.b mehr Verbindungen jedoch nicht auf Kosten von direktem weg zum Bahnhof. Skifahren mit umsteigen ist sehr mühsam.... Verbindungen an Anschluss Richtung	x			

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Oberland eh schon schlecht und auch Richtung Luzern von oberwohlen sind schlecht... diese könnten verbessert werden!				
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Linie 107 muss erhalten bleiben. Es schwächt die Attraktivität der Wohnlage Oberwohlen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Ausbau ist Thema, nicht Rückbau. Wohlen kann nicht permanent neue Steuerzahler anziehen und Neubauten errichten, und zugleich zulassen, dass die öv-Verbindungen unattraktiver werden. Die Leute werden auf dem PW umsteigen. Das kann nich das Ziel sein.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Der Ausbau von Tangentiallinien ist durchaus sinnvoll, doch darf dieser nicht auf Kosten bestehender und gut genutzter Direktverbindungen gehen. Wie in den meisten ÖV-Konzepten üblich, sollten die Tangentinallinien durch Diektlinien gefeedet und nicht zulasten von Direktverbindungen umgeleitet werden.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Gründe für den Ersatz der Linie 107 mit einer Linie 108 sind nicht ersichtlich und daher ist dieses Ersatzangebot/diese Änderung nicht nachvollziehbar. Erst recht nicht, da die Linie 107 sowohl die Ziele der Auslastung und Kostendeckung erfüllt (beide Punkte auf Grün auf Seite 23)	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Zur Stärkung Tangentialbeziehungen wird in Kap. 4.1.1 auf die Studie «Tangentiallinie Bern Nordwest» hingewiesen: Attraktive Tangentiallinien sollen mithelfen, die Radial- und Durchmesserlinien, das Zentrum und den Bahnhof Bern zu entlasten. Die Notwendigkeit von tangentialen ÖV-Angeboten wird unter anderem auch im RGSK II bestätigt. In der Kernagglomeration Bern konnten in den letzten Jahren einige tangentiale Buslinien auf- und ausgebaut werden. Das bestehende Angebot muss jedoch weiter verbessert werden, damit der ÖV auf den tangentialen Verbindungen zwischen den Korridoren und den Stadtteilen konkurrenzfähig ist zum Individualverkehr. Zu berücksichtigen ist dabei die bereits vorliegende Studie zu einer Tangentiallinie Bern Nordwest. Alles schöne Worte, die vielleicht ab 2040 auch realisiert werden können…. Im Kapitel 5.3.3 steht zudem, dass «die Grundstruktur des bestehenden Busnetzes in der Region Frienisberg zweckmässig ist, nicht nur aus heutiger Sicht, sondern auch im Hinblick auf die absehbaren Entwicklungen der nächsten 10 bis 15 Jahren. Insbesondere sollen die direkten Busverbindungen ins Agglomerationszentrum Bern bestehen bleiben und am Bahnhof Bern Anschlüsse auf die S-Bahn und den Fernverkehr gewährleisten». Wieso soll dann die Linie 107, die diese Grundstruktur widerspiegelt, aufgehoben werden? Zudem zieht die erwähnte Studie der Tangentiallinie Bern Nordwest die Gemeinde Wohlen gar nicht mit ein und der Europaplatz wird von keiner Variante in dieser Studie angefahren. Aber in der Begründung der Linie 108 wird nun auf diese Studie Bezug genommen! Ist der Europaplatz wohl doch nicht so zentral? Es drängt sich eine umfassende Studie auf, die die Erschliessung des Raumes Bern-West und Bern Nord (inkl. Länggasse und Hinterkappelen) umfassend analysiert.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Längerfristig sollte das Ziel sein, mehr Leute mit den ÖV zu transportieren. Sollte da man nicht nach den Bedürfnissen der Bevölkerung handeln? Ich werde sicherlich nicht die einzige sein, die wieder auf den Strassenverkehr wechselt.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	An jedem Werktag benutze ich die Linien 100 und/oder 107, um von meinem Wohnort (ab Station Wohlen b. Bern, Gemeindehaus) zu meinem Arbeitsplatz (Bern Viktoriaplatz via Bern HB) oder zum HB (Fernverkehrzügen) zu gelangen. Ich bewege mich hauptsächlich in den HVZ. Fahrzeit von Tür zu Tür: ca. 25 min, Umsteigehäufigkeit: 1/4h. Wie ich beobachten kann, reisen viele Passagiere ganz oder teilweise auf der gleichen Strecke (d.h. ab Bern HB weiter mit Bernmobil 9 oder 10). Gemäss Bericht (Abschnitt 5.3.3) soll die Linie 107 [aus meiner Sicht : Strecke Wohlen b. Bern, Gemeindehaus bis Bern HB] durch die neue Linie 108 [bis Bern Europaplatz] ersetzt werden. Es steht auch die verlängerte Linie 103 zur Verfügung. So zwingt die Alternative für die Strecke zwischen Wohlen Gemeindehaus und Bern HB zu einem Umweg über den dezentralen Europaplatz (Linie 107) oder über Uettligen und Neufeld (Linie 103). Im Bericht (Abschnitt 3.2.4) wird die Umsetzung des Zieles «einen durchgehenden 15'-Takt bis 20.00 Uhr zwischen Bern und Wohlen anbieten zu können» als erfolgreich dargestellt : «Gemäss Erfolgskontrolle des AÖV erreichen beide Linien [100 und 107] weiterhin die Zielvorgaben bezüglich Auslastung und Kostendeckung. Die Angebotserweiterung hat sich somit bewährt.» Diese Situation bzw. die Frequenz und Effizienz (aus Sicht vom Fahrgast: Fahrzeit, direkte Verbindung) der Verbindung zw. Bern HB und Wohlen wird von der ÖV-Kundenschaft sehr geschätzt. Meine Anmerkung hat die Form einer Frage: werden mit der zukünftigen Lösung sowohl die Frequenz (1/4Std-Takt) wie auch die aktuellen Fahrzeiten zwischen Wohlen Gemeindehaus und Bern HB eingehalten? Mit den erwähnten Umwegen bzw. Umsteige-/Anschlusszeiten ist die Möglichkeit der Einhaltung der aktuellen fraglich. Ein 1/4-Stunden-Takt ist erst dann ein solcher, wenn die Abfahrtszeiten UND Ankunftszeiten gleichmässig über die Stunde verteilt sind. Eine Abfahrtszeit, die alle 1/4 Stunden gestaffelt ist, aber unterschiedliche Fahrtzeiten hat, führt letztendlich nicht zu einem 1/4-Stunden-Fahrplantakt. Eine verlängerte Fahrzeit zwischen Bern HB und Wohlen im Vergleich zum derzeitigen Fahrplan der Linie 107 würde für zahlreiche Fahrgäste einer Verschlechterung des Angebots und der	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	faktischen Aufgabe des derzeitigen 1/4-Stunden-Takts entsprechen. Um den Verlust einer wichtigen Stammkundschaft der Linie 107 (oder sogar des öffentlichen Verkehrs) zu vermeiden, sollte die Beibehaltung der Linie 107 in Betracht gezogen werden.				
Privatperson Wohlen bei Bern	Mir erschliesst sich der Sinn der Tangentiallinien nicht. Sie führen zu längeren Reisezeiten von der Agglomeration ins Zentrum/Bahnhof Bern, Anschlüsse an den Fernverkehr sind nicht gewährleistet!	x			Tangentiallinien verbessern die Verbindung innerhalb der Agglomeration.
Privatperson Wohlen bei Bern	Der Entscheid zur Abschaffung der Linie 107 ist nicht nachvollziehbar, besonders auch weil diese gemäss Erfolgskontrolle die Zielvorgaben bezüglich Auslastung und Kostendeckung erreichen (Kapitel 3.2.4 im Bericht). Das Streichen von Direktverbindungen nach Bern Bahnhof schwächt den öffentlichen Verkehr und lädt zum Umstieg auf das Auto ein. Umsteigen ist umständlich und verlängert die Reisezeit.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Postautos aus der Region Frienisberg müssen auch künftig direkt den Hauptbahnhof Bern anfahren. Ein Umsteigen beim Europaplatz ist für diese Region eine sehr grosse Verschlechterung des heutigen Zustandes. Die Linie 107 muss so bestehen bleiben wie sie sich heute präsentiert.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eine Bevölkerungszunahme in den oberen Dörfern kann eine Ausweitung des Angebotes erfordern, damit sollte aber die ältere, langjährige Einwohnerschaft nicht mit einer Reduktion des bisherigen Angebotes abgestraft werden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Der öv sollte ausgebaut und nicht verschlechtert werden.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Im Bericht steht, dass die direkten Busverbindungen nach Bern bestehen bleiben sollen, um die Anschlüsse auf die S-Bahn und den Fernverkehr zu gewährleisten. Trotzdem soll die Linie 107 aufgehoben werden, was absolut unverständlich ist. Die BewohnerInnen der Quartiere der oberen Gemeinde Wohlen – Station Schaufelacker - werden dadurch total benachteiligt, was ein eindeutiger Leistungsabbau ist. Somit ist man gezwungen auf die 100er Linie beim Gemeindehaus auszuweichen. Diese Linie ist schon jetzt zu Stosszeiten total überfüllt, was die Situation noch verschärfen würde. Eigentlich war doch von einem ½ Stundentakt auf dieser Strecke die Rede. Nun soll die Linie ganz wegfallen, also absolut unverständlich. Wir von Oberwohlen, Station Schaufelacker, wollen weiterhin direkt an den Bahnhof gelangen und nicht in Hinterkappelen umsteigen (weiter Weg über stark befahrene Strasse). Ältere Leute werden so ausgegrenzt und eine Fahrt in die Stadt zum Arzt etc. wird zum Hindernislauf. Die Attraktivität des ÖV's nimmt durch diesen Leistungsabbau eindeutig ab. Ein direkter Kurs in die Länggasse würde es auch nicht mehr geben mit der Umsteigeoption Obergericht auf die Fernverkehrslinie!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Obwohl im Bericht steht, dass mit Blick auf 2027 - 2030 die direkten Busverbindungen nach Bern bestehen bleiben sollen um die Anschlüsse auf die S-Bahn und den Fernverkehr zu gewährleisten, soll die Linie 107 aufgehoben werden. Dies geht gar nicht! Die Bewohner der Quartiere der oberen Gemeinde Wohlen werden total benachteiligt. Entweder muss ein erheblicher Zeitverlust eingerechnet werden mit dem Umsteigen oder man muss auf die 100 er Linie beim Gemeindehaus ausweichen. Diese Linie ist schon jetzt zu Stosszeiten überfüllt, was die Situation noch verschärfen würde. Für die Station Schaufelacker, Wohlen wäre es ein enormer Leistungsabbau. Zudem wurde mal mitgeteilt, dass auf der Linie 107 der 1/2 Stundentakt eingeführt werden soll. Das würde bedeuten, dass nach kurzer Einführungszeit dieser schon wieder wegfallen würde. Die Kundschaft von Oberwohlen will weiterhin direkt an den Bahnhof gelangen und nicht in Hinterkappelen umsteigen (weiter Weg über stark befahrene Strasse). Ältere Leute werden so ausgegrenzt und eine Fahrt in die Stadt zum Arzt etc. wird zum Hindernislauf. Die Attraktivität des ÖV's nimmt durch diesen Leistungsabbau eindeutig ab. Ein direkter Kurs in die Länggasse würde es auch nicht mehr geben mit der Umsteigeoption Obergericht auf die Fernverkehrslinie!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Siehe 3.5	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	dito - siehe Ausführungen vorher	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Streichung der Linie 107 führt zu einschneidenden Konsequenzen: Umsteigen, Umwege, schlechtere Verbindungen, Anschlüsse, die nicht gewährleistet werden können. Insbesondere wird der direkte Weg ins Zentrum von Bern an den Bahnhof verunmöglicht, was möglicherweise zur Entlastung des Bahnhofs Bern gewollt ist, aber enorme Auswirkungen haben wird. Die betroffenen Gebiete werden für ÖV-Pendler unattraktiver, das Umsteigen aufs Auto wird dafür attraktiver und der Service Public wird in einem wesentlichen Bereich unnötig abgebaut.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Das Angebot mit Wegfall der Buslinie 107 verschlechtert sich massiv	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Angebotsanpassung durch die Streichung der Linie 107 / Ersatz durch die Linie 108 ist nicht nachvollziehbare. Sie bedeutet eine massive Verschlechterung des Angebots mit der Umleitung zum Europaplatz. Die gewünschte Entlastung des Stadtzentrums soll nicht auf Kosten der Region Friniesberg Süd stattfinden. Vielmehr soll die Verkehrspolitik der Stadt Bern umsichtiger werden und nicht alle Verkehrspuren	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	streichen zu gunsten von überdimensionnierten Velowege und Troittoire. Diese Politik führt zu unzähligen Staus, welche mit einer vernünftigen Verkehrspolitik vermeidbar wären.				
Privatperson Wohlen bei Bern	Bevor neue Bus /Postautolinien neu geschaffen werden, muss man eruieren, ob ein Bedarf besteht. Dies wurde hier nicht gemacht und ist eine wesentliche Lücke und ein grosser Mängel der Studie.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Europaplatz ideal Richtung Neuenburg	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Streichung der Linie 107 kann ich nicht nachvollziehen. Die Linie 108 zwingt zum Umsteigen, um von Oberwohlen in die Stadt zu gelangen. Diese Benachteiligung wird wohl den Individualverkehr verstärken, da viele berufstätige Personen wohl umsteigen werden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Tangenten sind grundsätzlich eine sehr gute Erfindung! Der Europaplatz ist vom HB Bern und von der Welle her bestens erschlossen. Aber die Verbindungen aus dem Länggassquartier bis nach Kirchlindach, wo drei Institutionen sind (Südhang, Tertianum, Lindenegg) ist äusserst wichtig für die dort lebenden Bewohner, Mitarbeiter und Personal. Und nicht alle dort lebenden älteren Personen sind fähig, sich am HB noch zurechtzufinden. Via Länggasse nach Bern gelangen ist jedoch viel niedrigschwelliger.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe 3.1	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe 3.1	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe 3.1	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe 2.3	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Die längerfristige Angebotsentwicklung ist eine Katastrophe für uns Wohlener und Hinterkappeler.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Länggasse darf nicht vom öffentlichen Verkehr abgeschnitten werden (Lindenhosspital, Engeriedspital, Gymer Neufeld, Uni, Ärzte im Länggass Quartier).	x			Antwort siehe Kapitel 2.2.
Tertianum Lindenegg und Bergsicht	Aufgrund unserer Arbeitszeiten brauchen wir dringend halbstündige Busverbindungen nach Bern und Zollikofen. Dies ab 20:00 Uhr bis 00:00 Uhr.			x	Siehe Antwort oben.
Band-Genossenschaft	Wir wenden uns an Sie als Vertretung der Band-Genossenschaft, die an vier verschiedenen Standorten in der Nähe der Haltestelle Hohlenacker über 800 Menschen beschäftigt (Riedbachstrasse, Hohlenackerstrasse, Murtenstrasse 350 und 328). Die meisten unserer Mitarbeitenden sind beeinträchtigt, auch körperlich, und sind daher auf einen angemessenen öffentlichen Verkehr angewiesen. Wir haben erfahren, dass der Bus Nr. 27 künftig nicht mehr an der Haltestelle Hohlenacker halten soll. Dies würde für unsere Mitarbeitenden eine erhebliche Verschlechterung ihrer Mobilität bedeuten, da sie dann auf andere, weniger geeignete Verkehrsmittel umsteigen müssten. Die Haltestelle Abendstrasse wäre für unsere Leute im Hohlenacker und an der Murtenstrasse zu weit. Wir bitten Sie daher eindringlich, diesen Entscheid zu überdenken und die Haltestelle Hohlenacker weiterhin zu bedienen. Die Haltestelle Riedbachstrasse der Buslinie 27 ist für uns nicht zwingend notwendig, da sie nur wenige Minuten von der Haltestelle Hohlenacker entfernt ist. Wir sehen aber eine Notwendigkeit, dass die Buslinie 27 auch die Haltestelle Hohlenacker anfährt. Auch im Hinblick auf das geplante grosse Neubaukonzept auf dem Gelände der Migros an der Riedbachstrasse, das zusätzliche Wohnungen und Arbeitsplätze generieren wird, wäre das sicher sinnvoll. Wir bitten Sie um eine rasche Stellungnahme zu unserem Anliegen und hoffen, dass Sie unsere Situation verstehen und berücksichtigen. Wir sind überzeugt, dass es im Interesse aller Beteiligten ist, die Haltestelle Hohlenacker beizubehalten.	x			Die Stadt Bern ist im Austausch mit dem Quartier bezüglich der genauen Umsetzung des Angebotskonzepts.

3.8 Haben Sie Anmerkungen zu den Prüfaufträgen? (Überlegungen zur längerfristigen Angebotsentwicklung)

3.8.1 Anmerkungen zu Bahnlinien

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Belp	Das Beibehalten des Angebots der S31 in bestehendem Umfang wird begrüsst.	x			
Bolligen	Die Gemeinde Bolligen unterstützt den 15'-Takt der S7 am Sonntagmorgen zwischen 7.30-10.45 Uhr.	x			
Freimettigen	340 Burgdorf - Thun. Für Freimettigen ist der Bahnhof Stalden sehr wichtig, da unsere Gemeinde so auch als am öV angeschlossen gilt. Wir begrüssen es deshalb, dass das Angebot im bestehenden Umfang beibehalten wird. Sollte die geplante Korridorstudie ergeben, dass ein Bussystem die bessere Lösung ist, wäre zu prüfen, ob das Dorf Freimettigen direkt mit einer oder mehreren Haltestellen erschlossen werden könnte (z.B. Sägematte, Hüsi, Schulhaus).	x			Der Bahnhof Stalden ist aus Sicht RKBM nicht in Frage gestellt. Bei einer allfälligen Prüfung zusätzlicher Buserschliessungen in dieser Region wird das Anliegen der Gemeinden mitgeprüft werden.
Ittigen	Der 15' Takt der S7 am Sonntagmorgen früh ab 07.30 Uhr wird nach wie vor unterstützt (Kap. 5.2.1).	x			
Kehrsatz	Der Gemeinde Kehrsatz ist die Beibehaltung des 15'-Takt sehr wichtig (S31).	x			
Köniz	S1/S2/S6: Für die Gemeinde Köniz hat die Einführung des Viertelstundentaktes auf den beiden Bahnachsen S1/S2 und S6 unverändert hohe Priorität.	x			
Worb	S. 14: S7 Bern-Bolligen Die Gemeinde Worb wünscht eine Taktverdichtung bis und mit Worb Dorf.			x	Das bestehende Angebot auf der Linie S7 wird als angemessen zur aktuellen Nachfrage betrachtet. Für eine Erhöhung des Taktangebots wären zusätzliche Auslastungen erforderlich, die derzeit nicht gegeben sind.
Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination	S.37, Antrag Bahnlinie 340: gemäss Zusatzbericht Prüfaufträge müsste der Antrag b) wie folgt ergänzt werden: «durch Kanton»		x		Der Bericht wird entsprechend ergänzt.
SP Köniz	Die S-Bahn 6 sollte mittelfristig auch als Durchmesserline geführt werden (Richtung Wankdorf).	x			
Privatperson	Eine Überprüfung der S1 fehlt aus meiner Sicht. Ich bin der Meinung, dass die letzte Fahrt Thun - Münsingen - Bern zu früh ist. Eine Verlängerung der Betriebszeit um 30 Minuten wäre notwendig. Letzte Abfahrt in Thun neu um 00:12 Münsingen ab 00:25.		x		Die RKBM kann die Eingabe nachvollziehen und unterstützt einen gleichlautenden Prüfauftrag seitens ERT/RVK5.
Privatperson Ausserhalb RKBM	Fraglich, ist ob die Frühverbindung der S5 an Samstagen und Sonntagen nur ab Kerzers einen höheren Kostendeckungsgrad bringen würde. Wahrscheinlich nicht. Sonst keine.	x			Diese Frühverbindungen wurden geprüft (siehe Prüfauftrag 2.2) und verworfen.
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Halt der S5 in Riedbach, so das endlich der Halbstundentakt gewährleistet ist.			x	Aufgrund der Baustellen auf dem Bahnnetz rund um Bern ist die Einführung des 30'-Takts leider nicht im Zeitraum 2027–2030 möglich. Die Einführung ist jedoch gemäss AS 2025 vorgesehen.
Privatperson Vechigen	Ich bin etwas erstaunt, es ist die Rede von einem besseren Abendangebot. Auf der Linie S7 wurde eine Verbesserung des Angebots im oberen Worblental (Bolligen - Worb) nicht einmal in Betracht gezogen. Hier geht es weniger um die zugegebenermassen nicht mehr so hoche Nachfrage, sondern viel mehr um die Anschlüsse. Ohne Viertelstundentakt sind die Wartezeiten beim Umsteigen im Bahnhof Bern, aber auch in Worb zum Teil sehr lange. Seit vielen Jahren warte ich sehnlichst auf den Viertelstundentakt bis Mitternacht auf der ganzen S7. Zum Vergleich, auf der S8 dauert der Viertelstundentakt immerhin bis um 22:41 (ab Bern) und nicht nur bis 21:15. Auch die Verbindung aus dem Worblental nach Solothurn könnte generell mit einem Halt des RE5 in Worblaufen um 15 Minuten beschleunigt werden.			x	Das bestehende Angebot auf der Linie S7 wird als angemessen zur aktuellen Nachfrage betrachtet. Für eine Erhöhung des Taktangebots wären zusätzliche Auslastungen erforderlich, die derzeit nicht gegeben sind.
Privatperson Wohlen bei Bern	😒	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Bessere Verbindungen von Wohlen Linie 107 Richtung Luzern und oberland	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Für uns spielen die Bahnlinien eine untergeordnete Rolle da sie keine direkten Anschlüsse an das Stadtzentrum bieten und abgesehen vom Ostteil des Frienisbergs, für das große westliche Gemeindegebiet von Hinterkappelen Wohlen grosse Umwege bedeuten würden.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	sind gut	x			

3.8.2 Anmerkungen zu Tramlinien

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination	S. 37, Linie 30.006: die Priorität (2) stimmt nicht mit derjenigen des Prüfberichts (1) überein.		x		Danke für den Hinweis, der Hauptbericht wird entsprechend korrigiert.
BERNMOBIL	BERNMOBIL begrüsst die Anträge bei den Linien 3 und 6 (Fischermätteli-Bern Bahnhof) zur Beibehaltung des bestehenden Angebots. Der Antrag Linie 6 (Fischermätteli-Bern Bahnhof) zur Beibehaltung des bestehenden Angebotes soll im Kapitel 5.2 als erste Priorität eingestuft werden. (Ist im Zusatzbericht Prüfaufträge so gekennzeichnet.)		x		Danke für den Hinweis, der Hauptbericht wird entsprechend korrigiert.
FDP Stadt Bern	Der geplante Gleisersatz der Tramlinie 6 und deren Weiterbetrieb ist auf dem Ast vom Bahnhof Richtung Fischermätteli, rein rational betrachtet nicht zweckmässig. Das Fahrgastaufkommen auf dem Fischermätteli-Abschnitt liegt seit Jahren weit unter den Mindestanforderungen des Kantons von 25 Personen pro Kurs. Ein Elektrobus als Alternative ist einerseits wirtschaftlicher und flexibler, andererseits lassen sich auch die Taktzeiten von heute 10 auf 6-7 Minuten verkürzen und auch die Fahrzeiten werden 2-3 Minuten kürzer. Das ein Busbetrieb funktioniert, zeigt auch die aktuelle Umleitung der Buslinie 17, welche aufgrund des Umbaus der Haltestelle Kocherpark das Quartier Mattenhof verbindet. Dasselbe gilt sinngemäss für die aktuelle Tramlinie 3, welche sowohl von Seiten Kostendeckungsgrad als auch Auslastung unter den kantonalen Vorgaben liegt. Auch hier wäre ein Busbetrieb effizienter, da die Frequenzen für das Tram ungenügend sind. Details siehe S. 20.			x	Antwort siehe Kapitel 2.1.8
Grüne Freie Liste Stadt Bern	s. 2.3 Der Ersatzneubau des Linienastes ist im jetzigen Zeitpunkt ein kostspieliger Fehlentscheid. Als Alternative drängt sich die Zusammenlegung mit der E-Buslinie 17 Weiermatt auf. Die GFL setzt sich dafür ein, dass das Projekt nur realisiert wir, wenn im Rahmen der ZMB 2. Tramachse keine bessere Lösung gefunden würde. Und sie verlangt dass nach einer solchen gesucht wird.			x	Siehe Kapitel 2.1.8
SP Stadt Bern	Wir unterstützen ausdrücklich die Weiterführung der Tramlinien 3 (Weissenbühl) und 6 (Ast Fischermätteli).	x			
Arbeitsgruppe Planung Städtebau Mobilität	s. beiliegendes Dokument	x			
Privatperson Bern - Stadtteil III (Mattenhof-Weissenbühl)	zu 5.2.2: 30.003 BM3 (Tramlinie 3): Die Infrastrukturkosten sind nur im Abschnitt Eigerplatz - Weissenbühl zu berücksichtigen, da die Traminfrastruktur im Abschnitt Eigerplatz - Kocherpark für Ein- und Ausrückfahrten des Tramdepots am Eigerplatz sowieso benötigt wird; daher sind die Fahrgastzahlen der Tramlinie 3 nur diesen verringerten Infrastrukturkosten zuzuordnen, weshalb die Tramlinie 3 abweichend auch mit weniger Fahrgästen wirtschaftlich ist als üblicherweise anzunehmen wäre.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	☹	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Eine allfällige Umstellung der Linien 3 oder 6 (Ast Fischermätteli) wegen zu tiefer Auslastung wäre ein ungünstiges Signal in vielerlei Hinsicht und ist deshalb abzulehnen. Danke dass Sie als Fachpersonen das auch so sehen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.8
Privatperson Muri bei Bern	Es ist zu begrüssen, dass das Tram ins Fischermätteli nicht weniger fährt.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Sind nur über die heutigen Postautolinien in Bethlehem erreichbar und es ist nicht anzunehmen, dass sie über den Frienisberg geführt werden.	x			
Privatperson Ausserhalb RKBM	Grundsätzlich sind die Begründungen stichhaltig. Die Begründung im Zusammenhang mit dem Tram Bern-Ostermundigen teile ich persönlich nicht. Bereits heute gibt es auf dem Streckenabschnitt Bahnhof-Zytglogge bereits sehr viele Verbindungen. Strategisch wird teilweise schon von einer 2. Tramachse gesprochen, wobei unklar ist, wo diese durchgehen soll. Meines Erachtens wäre es durchaus eine Möglichkeit nur 2 Tramlinien zwischen Zytglogge und Brunnadernstrasse fahren zu lassen, wo bei klar wäre, dass der Streckenabschnitt der Tramlinie 7 zwischen Ostring und Brunnadernstrasse auf Bus umgestellt werden müsste. Somit ergeben sich Linienverläufe Saali-Brünnen, Wankdorf Bahnhof-Wabern, Ostermundigen - Bümpliz und Worb Dorf - ?? entweder Fischermätteli oder Weissenbühl, wobei wahrscheinlich die Linie nach Weissenbühl doch wichtiger zu gewichten sind, wie aus dem Erwägungen/Würdigung aus Punkt 2.5. Zusatzbericht Prüfaufträge zu entnehmen ist.	x			Die Bemerkungen werden zur Kenntnis genommen. Weiterführende Ausführungen zum Thema Tramnetz sind in der Studie «Netzstrategie 2040» zu finden.
Privatperson Wohlen bei Bern	sind gut	x			

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	- der Knoten Burgerenziel/Brunnadernstrasse ist sehr unübersichtlich, obwohl er mit verschiedenen Bus- und Tramlinien eigentlich ein prädestinierter Umsteigeort wäre. So ist z.B. ein Umsteigen von der Linie 40 auf die Linie 31 absolut unmöglich.	x			Die Beobachtung ist korrekt: Aufgrund der vielen Ansprüchen auf diesen Strassenraum ist eine Errichtung eines attraktiveren Umsteigeknotens leider nicht realisierbar.
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	s. 2.3 Der Ersatzneubau des Linienastes ist im jetzigen Zeitpunkt ein kostspieliger Fehlentscheid. Als Alternative drängt sich die Zusammenlegung mit der E Buslinie 17 Weiermatt auf. Die GFL setzt sich dafür ein, dass das Projekt nur realisiert wird, wenn im Rahmen der ZMB 2. Tramachse keine bessere Lösung gefunden würde. Und sie verlangt dass nach einer solchen gesucht wird.			x	Antwort Siehe Kapitel 2.1.8

3.8.3 Anmerkungen zu Buslinien Bernmobil

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Belp	Zu den Anpassungen beim Tangento und den Ortsbuslinien wurde die Gemeinde Belp bereits während der Erarbeitung der Studien miteinbezogen und konnten sich im Rahmen der durchgeführten Mitwirkung äussern. Weiterhin besteht die Haltung, dass die Taktverdichtung des Tangento sehr begrüsst wird. Der 30-Minutentakt zwischen dem Bahnhof Belp und Rubigen bildet insbesondere die Basis für die Entwicklung in der Viehweid mit dem Vorranggebiet Gewerbe. Ein konsequenter 30-Minuten-Takt auf dem Abschnitt Belp Bahnhof-Belp Flughafen wird als ein gutes Angebot betrachtet. Die Zahlen der Linien 331 und 332 belegen, dass die Minimalanforderungen der beiden Linien seit Jahren nicht erreicht werden. Die tiefe Auslastung der Linien ist belegt und auch seit Jahren bekannt. Dem Gemeinderat ist ein gutes öV-Angebot auf dem Gemeindegebiet ein sehr grosses Anliegen. Eine Rückstufung des Angebots für das Quartier Riedli ist daher natürlich grundsätzlich negativ zu beurteilen, aufgrund der Fakten jedoch begründbar. Der Gemeinderat hofft, dass die Rückstufung mit dem neuen Demand-Angebot (dauerhafter Betrieb mit mybuxi ab 1.09.2024) kompensiert werden kann. Auch der Versuchsbetrieb Belp Bahnhof-Hühnerhubel wird begrüsst. Die Gemeinde wird sich aktiv darum bemühen, dass eine genügende Auslastung resultiert und nach vier Jahren definitiv ins Grundangebot aufgenommen werden kann.	x			
Gerzensee	Prüfbericht S. 59 zur Linie 165: Wir können die Schlussfolgerung nachvollziehen. Deshalb verweisen wir hier nochmals auf den Ausbau von OnDemand-Angeboten. Die von Wichtrach gewünschte Verdichtung der Linie 165 unterstützen wir. Eine definitive Stellungnahme können wir erst abgeben, wenn das Angebot und die Kostenfolgen konkret vorliegen.	x			Die Gemeinden Wichtrach, Gerzensee, Münsingen und Kirchdorf sehen ein grosses Potenzial der Linie und wünschen sich einen grundsätzlichen Ausbau des Angebots. Eine vertiefende, separate Studie wäre erforderlich, um das Potenzial genauer zu bewerten. Allerdings ist die aktuelle Auslastung bereits sehr niedrig, sodass ein weiterer Ausbau momentan kaum zu rechtfertigen.
Kirchdorf BE	Wir unterstützen die Eingabe der Gemeinde Wichtrach (Schreiben vom 22. August 2024). Der Gemeinderat würde eine Taktverdichtung des ÖV-Angebots auf der Buslinie 165 zwischen den Gemeinden Münsingen, Wichtrach, Gerzensee und Kirchdorf sehr begrüssen. (Argumentarium siehe Schreiben Wichtrach).			x	Das ursprüngliche Begehren der Gemeinde Münsingen war, die Einführung eines Abendangebotes zu prüfen. Dieses wurde aufgrund der zu erwartenden, geringen Nachfrage im Prüfauftrage (Siehe Kapitel 2.28, S. 60) negativ beurteilt. Die Gemeinden Wichtrach, Gerzensee, Münsingen und Kirchdorf sehen ein grosses Potenzial der Linie und wünschen sich einen grundsätzlichen Ausbau des Angebots. Eine vertiefende, separate Studie wäre erforderlich, um das Potenzial genauer zu bewerten. Allerdings ist die aktuelle Auslastung bereits sehr niedrig, sodass ein weiterer Ausbau momentan kaum zu rechtfertigen.
Köniz	Linie 16: Die Gemeinde Köniz unterstützt das geplante Vorgehen bei der Linie 16 und den Antrag. Wir empfehlen ein analoges Vorgehen ebenso für die (Postauto-)Linie 621. Linie 22: Gemäss den Ausführungen bedingt der Einsatz von Standardbussen auf dieser Linie ab 2026 «Infrastrukturanpassung Wabern Stöckli» und einen «neuen Endhalt Wabern Bahnhof/ Stöckli». Gemäss unseren Informationen erfolgt die Einkürzung der Linie 22 erst nach Inbetriebnahme der Tramverlängerung bis Kleinwabern, also sicher nach 2026. Die Standardbusse wenden 2026 nicht in Wabern, sondern in Kleinwabern, entsprechend sind 2026 keine Infrastrukturanpassung beim Wabern Stöckli erforderlich.		x		Infrastruktur Wabern / Stöckli: Der Text wird im Hauptbericht entsprechend angepasst. Wir weisen darauf hin, dass die Realisierung koordiniert mit den Bautätigkeiten Seftigenstrasse und den damit verknüpften temporären ÖV-Anpassungen zu tätigen sind.
Münsingen	Zu den Ortsbuslinien: Die Gemeinde Münsingen ist mit der den Anträgen zu den Ortsbuslinien einverstanden. Wir begrüssen, dass das Angebot im bestehenden Umfang beibehalten wird. Bedauern aber, dass der Antrag für ein erweitertes Abendangebot ab 20 Uhr abgelehnt wurde. Zur Linie 167: Die Gemeinde Münsingen begrüsst, dass die Leefahrten für 3 zusätzliche Kurse genutzt werden. Die Gemeinde Münsingen bedauert jedoch, dass der Antrag für ein erweitertes Abendangebot am 20 Uhr abgelehnt wurde.	x			
Ostermundigen	Ostermundigen begrüsst die neuen Prüfaufträge für die Linie 28 Weissenbühl – Ostermundigen – Wankdorf sehr. Dies entspricht der Räumlichen Entwicklungsstrategie (RES) von Ostermundigen.	x			
Wichtrach	Ja, zur Buslinie 165 / Münsingen - Wichtrach - Gerzensee - Kirchdorf Die Bemerkungen werden der RKBM mit separatem Schreiben per Mail zugestellt.	x			
Worb	Zusatzbericht; S. 61: L168 Worb Dorf-Münsingen Es ist nachvollziehbar, dass die Zusatzkosten für ein weiteres Fahrzeug als zu hoch eingestuft werden. Allenfalls kann in Zukunft ein On-Demand-Angebot die Situation verbessern.	x			
BERNMOBIL	BERNMOBIL begrüsst insbesondere die vorgeschlagenen Angebotsausbauten auf den Linien 28 und 31. Im Falle der Linie 28 profitiert das Tiefenmösli-Quartier, welches ausserhalb der Betriebszeiten der Linie 28 verhältnismässig schlecht mit dem ÖV erschlossen ist, von einer verbesserten zeitlichen	x			Sofern eine ausreichende Nachfrage vorliegt, kann die Schliessung der Angebotslücke geprüft werden. Eine entsprechende

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Erschliessung. Auf der Linie 31 ist durch den Bau des Polizeizentrums in Niederwangen ein sprunghafter Anstieg der Nachfrage zu erwarten, welchem mit einer Ausdehnung des 15'-Taktes entgegnet werden kann. BERNMOBIL beantragt aber, dass der 15'-Takt von Mo-Fr durchgängig gefahren wird (auch zwischen 09:30 und 12 Uhr). Damit kann die Merkbarkeit verbessert werden und das Angebot an vergleichbare Linien im Stadtgebiet angeglichen werden (z.B. Linien 27 und 28).				Beantragung könnte im Rahmen des Zwischenbeschlusses für die Jahre erfolgen.
FDP Stadt Bern	Das «gewachsene Netz» zeigt viele Doppelbedienungen durch Linien mit z.T. schlechtem Kostendeckungsgrad, die vermeidbar wären (z.B. Tram 6 Fischermätteliast/Bus 17 oder S31/RBS resp.Bus 36). Damit liessen sich andere Verbesserungen eher finanzieren und auch für den Fahrgast ist es oft schwierig, das im bestimmten Moment bessere Angebot an getrennten Haltestellen zu finden. Antrag: Konsequente Elimination von Doppelangeboten und Umleitung der eingesparten Beträge für die Verstärkung anderer Linien.			x	Parallelerschliessungen lassen sich bei einem radialen Liniennetz mit Anbindung der meisten Linien an den HB kaum vermeiden. Damit sollen möglichst viele Quartiere umsteigefrei an den HB, das Stadtzentrum und möglichst viele weitere wichtige Ziele angebunden werden. Würde man die Parallelerschliessungen konsequent aufheben, dann müssten die Fahrgäste zahlreich umsteigen, was den Reisekomfort und damit die Nachfrage erheblich senken würde.
Grüne Freie Liste Stadt Bern	Die Zusammenlegung des Tram Linienastes Fischermätteli mit der E-Buslinie Weiermatt soll erneut und vertieft geprüft werden. Dabei ist die Durchbindung bis in den Ostring mit einzubeziehen, die relativ rasch eine markante Entlastung der Hauptachse Zytglogge - Hirschengraben bringt, unabhängig von der 2. Tramachse.			x	Antwort siehe Kapitel 2.1.8
SP Köniz	Wir würden begrüssen, dass künftig die Linie 22 und ev. auch die Linie 29 die Station Wabern direkt bedient. Die neue Zugangsstrasse zum Bahnhof sollte rasch gebaut werden und nicht wieder eine weitere teure Erweiterung und Übergangslösung beim Spycher. Die Linie 29 ist künftig unbedingt auch täglich bis Betriebsschluss (24.00 Uhr) zu führen. Wir sind auch der Meinung, dass auch am Abend der 15 Minuten-Takt eingeführt werden muss. Die Linie 29 muss so abgestimmt sein, dass sowohl in Köniz (Linie 17 / Linie 29 / S-Bahn 6), als auch in Niederwangen (Linie 29 / S-Bahn), ein Umsteigen ohne lange Wartezeiten garantiert ist. Durch die kürzere Fahrzeit der Linie 22 müssen auch die Anschlüsse und Umsteigemöglichkeiten der S6 in Köniz und S2 bei der Riedmoosbrücke besser berücksichtigt werden. Das Mösli/Buchseequartier (Köniz) mit 2 Alters- und Pflegeheimen, Schule, Kindergarten und Kitas, ist auf eine optimale ÖV-Verbindung angewiesen. Linie 16 Wir sind erfreut, dass bei der Linie 16 kein Abbau vorgesehen ist. Die Linie 16 muss unbedingt weiter bestehen und auch das Quartier Gurten-Gartenstadt ist auf ein Grundangebot angewiesen.	x			Wir verweisen auf die Studie «Überprüfung Angebotskonzepte Buslinien 22, 29 und 340».
SP Stadt Bern	Neue bzw. angepasste Linien: - Wir unterstützen den Aufbau der neuen Tangentiallinie TBN (Bümpliz Süd - Viererfeld) sowie die Erschliessung des Gaswerkareals im vorgesehenen Rahmen. Dazu folgende Bemerkungen: - Die Linienführung TBN im Bereich Länggasse ist zu überprüfen. Wir haben bei früherer Gelegenheit bereits die Führung über die Bremgartenstrasse statt über die Neufeldstrasse verlangt und begründet. Ein Betrieb ist zudem auch am Wochenende notwendig. - Linie 32: Ebenfalls zu überprüfen ist die Linienführung im Bereich Riedbachstrasse/Holenacker/Abendstrasse. Die Halte- und Umsteigestelle Holenacker ist beizubehalten. Diese ist für die Mitarbeitenden der BAND-Genossenschaft (Arbeitsplätze Holenackerstrasse 34 und Murtenstrasse 350) wichtig. Die vorgeschlagene Linienführung überzeugt nicht. - Die Erschliessung des Gaswerkareals wie geplant unterstützen wir. Eine Weiterführung bis nach Wabern ist aber aus unserer Sicht frühzeitig zu realisieren. Ebenfalls unterstützen wir das Halten des bestehenden Angebotes (Minimum) bzw. dessen Ausbau (Fahrplanverdichtungen, längere Betriebszeiten).			x	Die Stadt Bern ist mit den Quartieren im Austausch bezüglich der genauen Umsetzung der neuen Linie TBN und der angepassten Linienführung der Linie 27.
IGöV Bern	Der Antrag zur Ausdehnung der Betriebszeiten der Linie 28 und Taktverdichtung an Samstagen ist zu begrüssen. Im Zusammenhang mit den Grundsätzen nach Kapitel vier, speziell Stärkung der Tangentiallinien und Harmonisierung des Wochenendangebotes, ist eine Ausdehnung des Angebotes auf dem Abschnitt Brunnadernstrasse - Weissenbühl, Bahnhof in die Abendstunden und das Wochenende zu prüfen. Im Zusammenhang mit Tangentialverbindungen wäre eine geänderte Linienführung der Linie 17 ab Loryplatz über die Insel und Laupenstrasse zum Bahnhof prüfenswert. Es würde eine Direktverbindung Köniz - Inselspital entstehen. Die Überlagerung der Linien wäre im stark nachgefragten Abschnitt Insel - Bahnhof. In Anbetracht der Tatsache, dass wegen der leicht veränderten Fahrlage der S1 auf der Linie 162 ab Fahrplanwechsel im Dez. 24 die Haltestelle Trimsteinstrasse nicht mehr bedient werden kann, hätte die			x	Linie 28: Das Angebot kann zu einem späteren Zeitpunkt bei gegebener Nachfrage weiter ausgebaut werden. Ein weiterer Ausbau wird derzeit unter Berücksichtigung der Nachfrage nicht als zielführend erachtet. Linie 17: Variante ist Rahmen der ZMB «ÖV-Erschliessung Inselareal» geprüft und verworfen worden.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Gelegenheit einer Prüfung bestanden. Wenn es erneut Anpassungen an den Fahrlagen der S-Bahn geben wird, wird sich wahrscheinlich die Notwendigkeit einer erneuten Prüfung ergeben. Diese sollte dann unter Einbezug der Linie 168 erfolgen, um allenfalls Synergien auf den gemeinsamen Streckenabschnitten zu nutzen.				
Arbeitsgruppe Planung Städtebau Mobilität	s. beiliegendes Dokument	x			
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem	Quartierbus-Linie 27 Die QBB teilt die Ansicht nicht, dass die neue Linienführung des Quartierbusses 27 nach Brünnen Westside eine Verbesserung darstellt. Wir sehen in dieser Massnahme eine Verschlechterung des Angebots aus mehreren Gründen: - Die Quartiere Holenacker und Umgebung werden durch diese Massnahme unzureichend mit ÖV versorgt und verlieren die direkte Nord-Süd-Verbindung im Stadtteil. - Eine Führung der Linie entlang der Abendstrasse und Riedbachstrasse in Richtung Brünnen Westside ist wenig sinnvoll, da auf dieser Strecke problemlos auch der Zug (Bümpliz Nord bis Brünnen Westside) oder das Tram 8 genutzt werden kann. - Besonders zu Pendelzeiten wird der Bus im Bereich Abendstrasse bis zum Bahnübergang Brünnen auch mit dieser neuen Lösung häufig im Stau stehen. Die QBB fordert daher, die Quartierbus-Linie 27 nach der Abendstrasse über die Riedbachstrasse in Richtung Holenacker zu führen, mit Endstation bei der Tramhaltestelle Bethlehem b. Bern, Holenacker. Damit wäre der Anschluss an die Tramlinie 8 gewährleistet. Die QBB möchte darauf hinweisen, dass insbesondere rund um die Haltestelle Holenacker mehrere Zielgruppen auf den Bus angewiesen sind. Darunter Arbeitnehmende der Band Genossenschaft (geschützte Arbeitsplätze auf dem zweiten Arbeitsmarkt) sowie viele ältere Anwohnerinnen und Anwohner der Quartiere Holenacker und Umgebung, die den Quartierbus für ihre tägliche Grundversorgung benötigen. Eine Änderung der Endhaltestelle würde die Umlaufzeit nicht verlängern und hätte aus verkehrsplanerischer Sicht nach Einschätzung der QBB keine negativen oder kostentreibenden Auswirkungen.			x	Die Stadt Bern ist mit den Quartieren im Austausch bezüglich der genauen Umsetzung der neuen Linie TBN und der angepassten Linienführung der Linie 27.
Privatperson Ausserhalb RKBM	Punkt 2.8. Zusatzbericht Prüfaufträge: Grundsätzlich sind die Erwägungen plausibel. Die Frage, die sich mir persönlich stellt, ob es einen Mehrwert bringen würde, wenn die Linie 16 bis Köniz Bahnhof verlängert würde. Ansonsten ist bei einem Angebotsausbau mit einem weiteren Fahrzeug zu prüfen, ob es sinnvoll wäre die Linie nach Steinhölzli - Weissenbühl Bahnhof - Weissenbühl Tram zu verlängern. Punkt 2.10. Zusatzbericht. Nach heutigem Fahrplan beträgt ein Umlauf 12 Minuten, was grundsätzlich ein Viertelstundentakt zulassen würde. Ich frage mich, ob eine andere Linienführung im Wylergutquartier eine Senkung der Fahrzeit bringen würde, so dass mit einer kürzeren Fahrzeit und einem Fahrzeug ein Viertelstundentakt möglich wäre. Punkt 2.26 und Punkt 2.27 Zusatzbericht: Schreibfehler: In den Erwägungen zu beiden Linien müsste wohl Postauto anstatt RBS heissen. Meines Wissens wurden die Linien vor dem Ausschreibungszuschlag zu BERNMOBIL von Postauto betrieben.	x			Linie 16: Die Linie soll im Rahmen einer separaten Studie vertieft geprüft werden. Gerne nehmen wir Ihnen Input hierbei auf. Linie 26: Strassennetz im Wylergut lässt kaum eine andere Linienführung zu. Postauto/RBS: Vielen Dank für den Hinweis, das wird entsprechend korrigiert.
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	Die Zusammenlegung des Tram Linienastes Fischermätteli mit der E-Buslinie Weiermatt soll erneut und vertieft geprüft werden. Dabei ist die Durchbindung bis in den Ostring mit einzubeziehen, die relativ rasch eine markante Entlastung der Hauptachse Zytglogge - Hirschengraben bringt, unabhängig von der 2. Tramachse.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.8
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Obwohl Tangentiallinien gemäss Strategie aufgebaut werden sollen ist im regionalen Angebotskonzept praktisch nichts davon zu lesen. Es fehlt: - eine Verlängerung des Inselbusses zum Bhf Europaplatz, das hätte schon lange umgesetzt werden sollen - die Prüfung einer Verlängerung der Linie 20 von der Wendeschlaufe Länggasse bis ins Neufeld - die Buslinie Bümpliz - Länggasse soll bis Bhf Worblaufen geführt werden			x	Eine Verlängerung des Inselbusses zum Europaplatz wird angestrebt, ist jedoch aufgrund der fehlenden Infrastruktur nicht vor 2030 realisierbar. Die Verlängerung der Linie 20 ist, solange die Frage Tram/Bus offen ist, nicht zielführend. Die Weiterführung der neuen Linie TBN bis Worblaufen wurde aufgrund mangelnden Potenzial verworfen.
Privatperson Wohlen bei Bern	😊	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Keine Info/Alternative zur Streichung der Linie 107	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Zustimmung zu den Lösungsvorschlägen	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Das Netz von Bern West könnte ausgedehnt werden, ist aber weniger sinnvoll als eine Erweiterung des Postatoangebotes (ohne Streichung bisheriger Strecken!)	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	sind gut	x			

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Band-Genossenschaft	Buslinie 27	x			

3.8.4 Anmerkungen zu Buslinien Postauto

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Biglen	Durchgehender Kurs am Wochenende für Postautolinie Worb - Biglen wird begrüsst.	x			
Ferenbalm	Angebot darf nicht schlechter werden. Die Verbindung nach Gammen ist am Abend länger zu betreiben als bisher (20 Uhr). Leerfahrten nach Laupen sollten für das Publikum geöffnet werden.			x	Das Potenzial für eine Ausweitung des Abendangebots der Linie 550 wird als zu gering eingeschätzt, weshalb der Antrag nicht berücksichtigt wird.
Frauenkappelen	Mit Blick auf die Tatsache, dass die S51 ab April 2025 bis mindestens 2029 nicht mehr verkehrt, haben die Gemeinden Mühleberg und Frauenkappelen in den letzten Wochen gemeinsam mit Vertretern des Kantons und der Postauto AG einen Übergangsfahrplan ab 28. April 2025 bis mindestens 2029 erarbeitet. Dieser Fahrplan ist im Konzept ebenfalls zu erwähnen. Weiter müsste auf Seite 46 «Bericht zur Mitwirkung» wohl korrigiert werden, dass das Konzept für die Linien 560 und 570 auf den Fahrplan 2029 hin umgesetzt werden soll. In der Tabelle auf Seite 46 sollen die Angebotsstufen für die Linien 560 und 570 neu formuliert werden. Aus unserer Sicht ist für den Übergangsfahrplan für beide Linien die Angebotsstufe 2 korrekt. Für den Fahrplan ab 2029, wenn das Konzept «Frienisberg» umgesetzt wird, ist für die Linie 570 die Angebotsstufe 3 korrekt, für die Linie 560 die Angebotsstufe 2. Den Versuchsbetrieb auf der Linie 550 begrüssen wir. Damit wird grundsätzlich auch Bürgerinnen und Bürgern aus Frauenkappelen ermöglicht, mit dem Postauto von Frauenkappelen nach Laupen zu reisen. Dies entspricht einem – wen wohl auch kleinen Bedürfnis – in der Bevölkerung, da unsere Gemeinde dem Gemeindeverband Betagtenzentrum Laupen angehört. Der Versuchsbetrieb macht für Frauenkappelen dann Sinn, wenn die Verbindungen und Anschlüsse ab Frauenkappelen nach Laupen funktionieren.		x		Die Hinweise für das Angebotskonzept für den Übergangsfahrplan bis 2029 wird Schlussbericht ergänzt.
Grosshöchstetten	Die Buslinie zwischen Worb und Grosshöchstetten 793 soll mit einem zweiten Fahrzeug ausgebaut werden. Somit wäre eine durchgehende Verbindung auch abends bis Grosshöchstetten Bahnhof möglich, was wir als Gemeinde sehr begrüssen. In den parallel laufenden Abklärungen der RKBM im Zusammenhang mit On-Demand Angeboten im Raum Konolfingen-Langnau, haben wir als Gemeinde beantragt, dass die bisher bestehende Lücke der Postauto-Linie abends bis nach Grosshöchstetten durch ein On-Demand-Angebot geschlossen werden soll. Dies wäre jedoch hinfällig, sollte im RAK ÖV 2027-2030 der zweite Bus für die Linie 793 zustande kommen. Trotzdem würde Grosshöchstetten die Mitwirkung bei einem On-Demand-Angebot begrüssen, jedoch lediglich für eine allfällige Erschliessung des Altersheims. Daher wünschen wir eine gute Abstimmung der Eingaben im RAK mit den laufenden Planungen der On-Demand-Angebote.	x			Die RKBM ist im laufenden Austausch mit den Gemeinden zum On-Demand-Angebot.
Kirchlindach	Seite 53: Zusatzbericht Prüfaufträge: Wir sind enttäuscht, dass auf der Linie 102 der Stundentakt Abends und am Wochenende nicht auf einen Halbstundentakt erhöht wird. Seite 54 Zusatzbericht Prüfaufträge: Die Anzahl verschiedene Linien (104, 105, 106) allein sagt u.E. nichts aus über die Güte der Erschliessung. Nur wenn die verschiedenen Linien zeitversetzt und nicht alle ca. gleichzeitig fahren, verbessert sich das Angebot von Stunden- in Richtung Halbstundentakt.	x			Die Verteilung der Abfahrtszeiten der Linien 104, 105 und 106 ist gemäss Angebotskonzept Frienisberg vorgesehen.
Köniz	Linie 621: Die Gemeinde Köniz will in diesem Perimeter weiterhin ein adäquates ÖV-Angebot. Die Linie 621 hat eine wichtige Funktion für die Schülertransporte, welche durch den Ersatzvorschlag mit der Linie 631 nicht abgedeckt wird. Nicht geklärt ist insbesondere, wie Schüler/innen ab der 5. Klasse aus Oberscherli nach Niederscherli in die Schule und wieder zurück kommen sollen. Trotz einigen bereits realisierten Verbesserungen ist die Verbindungsstrasse schmal, teilweise ohne Trottoir oder Kreuzungsmöglichkeit etwa bei landwirtschaftlichem Verkehr. Das Postauto-Angebot wird vor allem im Winterhalbjahr oder bei schlechtem Wetter genutzt. Aktuell erhalten die Schüler/innen der 5. und 6. Klasse zwischen Herbst- und Frühlingsferien dafür ein von der Gemeinde finanziertes Libero Abo. Die Gemeinde Köniz fordert deshalb (analog zum Vorgehen bei der Linie 16) eine Überprüfung der Zweckmässigkeit des heutigen Linienangebots als Grundlage für das RAK 2031-34. Zur Überprüfung empfiehlt die Gemeinde auch die heutigen Abfahrtszeiten mittags ab Niederscherli Bahnhof, die für Schüler/innen kaum nutzbar sind. Damit würde die Linie 621 (vorerst) weiterbetrieben, und es wird nach neuen Möglichkeiten für ein Angebot in diesem Perimeter gesucht. So kann zuerst eine Ersatzlösung gesucht werden, bevor die Linie allenfalls aufgehoben oder angepasst wird. Linie 631: Die Gemeinde Köniz kann der Taktverdichtung der Linie 631 in der HVZ zustimmen, fordert jedoch, die Linie 631 in die Überprüfung der Zweckmässigkeit des heutigen Linienangebots 621 einzubeziehen.		x		Der Antrag wird angepasst zur Beibehaltung des Angebots auf der Linie 621. Die Ersatzmassnahme mit der Taktverdichtung auf der Linie 631 entfällt damit.
Meikirch	Wir begrüssen die Ergänzung der Linien 105 in den Hauptverkehrszeiten und der Linie 108 im 30'Takt. Bitte die Gemeinde frühzeitig über den Ausbau des Busknotens Ortschwaben informieren.	x			
Neuenegg	Buslinie 130 : Wir unterstützen die Überprüfung, die Betriebszeiten der Buslinie am Wochenende bis 20.00 Uhr zu verlängern.	x			

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Riggisberg	Linie 320/321 inkl. S-Bahn Anschluss von und nach Bern/Thun: - Mindestens eine Abfahrt in Riggisberg 21.11 Uhr ab Postplatz Richtung Thurnen/Toffen mit Anschluss an die S-Bahn nach Bern/Thun (Mo – Fr und Wochenende). Gemäss unserer Umfrage würden diese durch potenziell rund 10 Personen des Schlossgartens Riggisberg, einer unbekannten Anzahl des Spitals, 2 Personen der Spitex genutzt. Sie benötigen diese Verbindung nach Schichtende. Weiter bekräftigen wir unseren Bedarf, welchen wir bereits im Angebotskonzept 2022 – 2025 eingebracht haben: Linie 611 inkl. S-Bahn Anschluss von und nach Bern: - Eine Abfahrt in Schwarzenburg 5:48 Uhr (Ankunft in Riggisberg, Post 7:22 Uhr) jeweils Mo – Fr und Wochenende. Weiter bekräftigen wir unseren Bedarf, welchen wir bereits im Angebotskonzept 2022 – 2025 eingebracht haben: - Verbindungen Bern/Thun bis Riggisberg (S-Bahn und Postauto-Linie 320/321) --> Halbstundentakt bis 23.46 Uhr (heute nur bis 20:42 Uhr ab Bern, bzw. 21:03 Uhr ab Toffen) - Die letzte Verbindung unter der Woche fährt 23:42 Uhr ab Bern bis Riggisberg (Fahrzeit: 34 Min.). Freitag und Samstag gibt es noch eine Verbindung 00:16 Uhr ab Bern via Köniz (Fahrzeit: 56 min.). --> Längere Erschliessung am Abend via Gürbetal z.B. 00:12 Uhr ab Bern Heute fährt der Bus während den Sommermonaten und den Öffnungszeiten der Abegg-Stiftung ein Mal pro Tag in die Abegg-Stiftung und zwei Mal pro Tag zurück. Aufgrund von umgesetzten Überbauungen in den Gebieten Büehle, Kirchmatt und Galgenrain wäre eine Verbindung in die Werner Abeggstrasse auch in den Wintermonaten und jeweils vier Mal pro Tag wünschenswert. Zum Teil könnten Synergien mit dem bestehenden Schulbus-Angebot genutzt werden. Haltestellen könnten wie folgt vorgesehen werden: Unterstufenzentrum, Längacker, Abzweigung Rümligenweg, Abegg-Stiftung. Die genauen Fahrzeiten müsste man gemeinsam mit der RKBM planen.		x		Zu den Linien 320 und 321 wurde ein zusätzlicher Prüfauftrag erarbeitet, der im Kapitel 3.5 (Seite 93) detailliert beschrieben ist. Eine zusätzliche Abfahrt um 21.11 Uhr ab Riggisberg wurde geprüft und als Antrag in das RAK 2027–2030 aufgenommen. Für die Erschliessung des Gebiets Büehle wurde ebenfalls ein Prüfauftrag erstellt (Kapitel 3.6, Seite 95). Da die Minimalanforderungen erfüllt werden könnten, wird empfohlen, diese Angebotserweiterung im Rahmen eines Versuchsbetriebs umzusetzen. Dieser Vorschlag wurde ebenfalls als Antrag in das RAK aufgenommen. Weitere Inputs für das Angebotskonzept für die Gemeinde Riggisberg können gegebenenfalls im Rahmen der «Korridorstudie Gantrisch» berücksichtigt werden, deren Erarbeitung ab 2025 geplant ist
Rubigen	Die Empfehlung zur Kurserhöhung der Linie 795 wird unterstützt.	x			
Rüschegg	Zum Prüfauftrag der Linie 611: Die Gemeinde Rüschegg unterstützt die V1 nicht. Die Linie 611 dient ausschliesslich der Erschliessung von Rüschegg. Es ist nicht davon auszugehen, dass die Nachfrage von Schwarzenburger*innen, die nach Riggisberg reisen wollen hoch ist. Daher lehnt die Gemeinde Rüschegg die Variante 1 und auch eine Prüfung dieser Variante ab. Eine Verbesserung des Anschlusses in Riggisberg in Richtung Thurnen bzw. Toffen wäre jedoch begrüssenswert, ob die Variante 2 dazu geeignet ist, scheint allerdings fraglich und müsste vertiefter geprüft werden. Aber aus Sicht der Gemeinde Rüschegg ist die Variante 2 immer noch die bessere Variante als Variante 1.	x			Im RAK 2027–2030 wird beantragt, das Angebot beizubehalten.
Thurnen	Ziff. 2.31 Linie 320 Riggisberg - Thurnen Zitat: «Gemessen an einem 300-Meter-Radius um die beiden Haltestellen, liegen fast alle Gebäude des Ortsteils Kirchenthurnen im Einzugsbereich der Haltestellen. Rund 30 Einwohner:innen liegen damit im erweiterten Einzugsbereich von 400 m und gelten somit als erschlossen.» Die reine Distanzmessung lässt die Topographie und die Strassenführung ausser Acht. Vor allem ist ausgerechnet das Zentrum von Kirchenthurnen mit der Kirche und dem Kirchgemeindehaus nicht erschlossen. Im Kirchgemeindehaus finden viele Veranstaltungen statt (es ist der einzige verbliebene Saal in der Gemeinde) und entsprechend der Nichterschliessung ergibt sich immer ein hohes MIV-Aufkommen und dementsprechende Parkplatzprobleme. Die entsprechende Nachfrage wurde im Bericht nicht betrachtet. Natürlich würde dies auch eine Ausdehnung der Betriebszeit über 21 Uhr erfordern. Wir halten daran fest, dass eine bessere Erschliessung des Dorfzentrums Kirchenthurnen, insbesondere der Kirche erfolgen muss. Wir haben andererseits Verständnis für das Gegenargument der Fahrzeitverlängerung von 7 min für Riggisberg. Als Alternative dazu schlagen wir vor, eine Linienführung ab Abzweigung Kirchenthurnen mit Wenden vor der Kirche zu prüfen. Damit ergäbe sich nur eine Verlängerung der Fahrstrecke von 2x400 m, was mit einer Fahrzeitverlängerung von 1 bis 2 min machbar sein sollte.			x	Der Ortsteil Kirchenthurnen ist nach Massgabe der aktuellen Angebotsverordnung vollständig erschlossen. Dementsprechend gibt es keinen Grund die heutige, optimale räumliche Erschliessung in Frage zu stellen. Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Worb	Zusatzbericht; S. 82: L792 Worb Dorf-Biglen Die Gemeinde Worb befürwortet eine Schliessung der Angebotslücken. S. 83: L793 Worb Dorf - Grosshöchstetten Die Gemeinde Worb befürwortet die Angebotserweiterung Richtung Grosshöchstetten. Wegen des hohen Pendleraufkommens ist dieser Angebotserweiterung eine höhere Priorität beizumessen. Auch sollte die Verbindung im 60' Takt erfolgen. S. 85: L795 Worb Dorf Rubigen Die Gemeinde Worb befürwortet die Angebotserweiterung Richtung Rubigen (insbesondere am Abend und an den Wochenenden) und befürwortet eine höhere Priorisierung, da diese Linie eine überregionale Anbindung Richtung Thun ermöglicht. Die Anbindung an die S-Bahn von und nach Thun ist zu verbessern. Kleine Verspätungen bewirkten oft lange Wartezeiten auf den Anschluss. Allerdings darf die Verbindung Worb SBB – Rüfenacht dadurch nicht gefährdet werden.			x	Linie 793 und 795, Antrag mit höherer Priorität einstufen: Gemäss Definition Priorisierung, S. 8, ist die Priorisierung aus regionaler Perspektive korrekt, da es keine sehr grosse Anzahl von Kundinnen wäre, welche von der Massnahme profitieren könnten.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Zollikofen	Wir sind mit dem Antrag betreffend 2.23 L106 Bern – Kirchlindach – Zollikofen einverstanden	x			
Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination	Prüfbericht Antrag 2.21, Linie 30.100: Fehler in der Ausgangslage: die Linie verkehrt im Abschnitt Bern-Wohlen am Wochenende bereits heute im 30'-Takt. Bitte ganzen Prüfauftrag überprüfen.		x		Inhaltlich ist alles korrekt, jedoch nicht verständlich formuliert: Formulierung wird verbessert.
PostAuto AG	Die bereits in der Begleitgruppe geäusserten Bedenken, die Linie 30.621 einzustellen möchten wir im Rahmen der Mitwirkung bekräftigen. Der obere Dorfteil, Oberscherli und Oberbalm wären nicht mehr an Niederscherli angebunden. Die Erwägungen und der Antrag müsste nach unserem Empfinden ähnlich lauten wie bei der Linie 30.614.		x		Der Antrag wird angepasst zur Beibehaltung des Angebots auf der Linie 621.
FDP Stadt Bern	Bezüglich Linie 107: Es sind Lösungen zu suchen, die zumindest in den Spitzenzeiten den neuen ESP Europlatz mit dem Frienisberg verbinden und dennoch weiterhin wichtige Direktverbindungen mit dem Hauptbahnhof ermöglichen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
FDP Wohlen BE	Die FDP Wohlen b. Bern spricht sich dezidiert gegen die Streichung der Buslinie 107 aus (Ersatz durch Bus Linie 103 und 108). Dies stellt für die BenutzerInnen des ÖV keine Verbesserung, sondern eine markante Verschlechterung dar. Dies aus den nachfolgenden Gründen: Langes und umständliches Umsteigen (auch Umsteigezeiten) an den Knoten Wohlen oder Hinterkappelen um in das Zentrum der Stadt Bern zu gelangen Wegfall der direkten Verbindung zum Bahnhof Bern als wichtigste regionale und nationale Drehscheibe des ÖV Eine für Wohlen wichtige Verbindung zur Universität Bern, dem Spital Lindenhof, dem Gymnasium Neufeld und den dortigen Schul- und Sportanlagen entfällt. Kein Gewinn der Buslinie 103 für die ÖV Nutzenden von Wohlen (vom Niemandsland PR Neufeld, Umsteigezwang vom städtischen Netz auf das Postautonetz)	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
GLP Sektion Wohlen bei Bern	Wir Grünliberalen setzen uns ein für einen starken ÖV. Ein neues ÖV-Konzept darf keine Verschlechterung des aktuellen Angebotes bedeuten. Für die Postautoverbindungen zwischen den Ortschaften der Gemeinde Wohlen und dem Hauptbahnhof Bern bringt das Konzept auf den meisten Linien kaum Verbesserungen, mit dem Wegfall der Linie 107 hingegen einen Service-Abbau. Wir fordern daher in erster Linie den Weiterbetrieb der Linie 107 - deren Abschaffung insbesondere für das Gebiet Oberwohlen eine einschneidende Verschlechterung bedeuten und würde. Die Verlängerung der Linie 108 zu HVZ bis nach Hinterkappelen ist unserer Ansicht nach kein adäquater Ersatz. Die Reisezeit verlängert sich oder wird durch Umsteigen und Umwege erschwert. Für die Linie 108 sehen wir wenig Bedarf. Auch wenn im Entwicklungsgebiet Bern West neue Arbeits- und Studienplätze entstehen, führt der Weg der meisten Pendler aus unserer Gemeinde weiterhin über den Bahnhof Bern. Die Begründung, weshalb die Verkehrsströme zwischen den Regionen Frienisberg und Europaplatz mittelfristig stark zunehmen sollen, ist nicht nachvollziehbar, beziehungsweise sie fehlt. Es mag zutreffen, dass rund um den Europaplatz ein erhöhter ÖV-Bedarf entstehen wird, aber dieser lässt sich nicht über eine Tangentiallinie via Wohlen bewältigen. Wir bestreiten deshalb die Zweckmässigkeit des Vorhabens in der vorliegenden Form. Die im Bericht genannten zu erwartenden Kapazitätsengpässen auf den stark frequentierten Linien 100 und 101 sind unserer Ansicht nach bereits heute Tatsache. Wir stehen dem Einsatz von Doppelgelenkbussen eher kritisch gegenüber und würden eine Taktverdichtung oder eine Überprüfung der Linienführung bevorzugen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
SP Neuenegg	Ein regelmässiges Angebot auf der Buslinie 130 Mo-So erachten wir als erstrebenswert. Das Angebot Mo-Fr ist bereits heute gut. Das Angebot Sa und So (ab Dezember 25) hat sehr grosse Differenzen und es ist für die Bevölkerung schwer nachzuvollziehen, wann ein Bus fährt. Eine Angleichung wäre wünschenswert. Mit der betrieblichen Abtrennung von der Linie nach Albligen am Samstag ist sicherlich mehr Handlungsspielraum vorhanden. Mit der vorgeschlagenen Verlängerung am Abend am Wochenende sind wir einverstanden. Evt. kann ein durchgängiger Halbstundentakt Sa/So ohne Bedienung Louelemoos umgesetzt werden, wenn der Kurs von Thörishaus über die Austrasse via Gartenstrasse - Kirchgasse - Laupenstrasse - Dorfstrasse wieder auf die Austrasse zurück nach Thörishaus umgesetzt wird.			x	Eine Harmonisierung des Wochenendangebots ist zwar wünschenswert, ist jedoch nur durch eine Auftrennung der Verbundproduktion mit der Linie 131 realisierbar. Dies würde jedoch zu Mehrkosten für die Linie 131 führen, deren Kostendeckungsgrad mit 25 % lediglich knapp über dem Minimalwert liegt. Aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen ist eine Umsetzung daher nicht möglich.
SPplus Wohlen	Siehe Begleitschreiben	x			
IGöV Bern	Die Ergebnisse sind nachvollziehbar. Die Angebotsänderungen im Raum Frienisberg sind zu begrüssen.	x			Siehe Antwort Kapitel 2.2
Verein der Seniorinnen und Senioren der Einwohnergemeinde Wohlen bei Bern	Siehe beiliegender Brief	x			
Privatperson Ausserhalb RKBM	Punkt 2.25 Zusatzbericht: Grundsätzlich macht die Übernahme des durch die Gemeinde Schwarzenburg finanzierten Kurs in das Grundangebot Sinn. Fraglich finde ich, wieso eine Buslinie die Ueberstorf mit knapp 2400 Einwohnern keinen besseren Kostendeckungsgrad aufweist?	x			- Punkt 2.33: Die Linien 363 und 882 werden durch die RKBM nicht untersucht. Im Zusammenhang mit der geplanten Prüfung der Linie 871 nehmen Ihren Input gerne auf. - Punkt 2.34: Auch die RKBM erkennt den bestehenden

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Punkt 2.33 Zusatzbericht: Macht zukünftig die Verknüpfung von den Linien 363 und 882 Sinn, so dass zwar die Fahrzeit verlängert würde, aber die Kurspaare ausgebaut werden könnten? Möglicherweise könnte die Linie 871 stündlich von Etzelkofen auch nach Mülchi-Limpach-Bätterkindern verlängert werden anstatt nach Messen Punkt 2.34 Zusatzbericht: Ausführungen sind grundsätzlich richtig. Fraglich, ob die Ausrichtung der Fahrlagen auf die Anschlüsse der Linie in Biglen in Richtung Konolfingen ausgerichtet werden. Die Homogenisierung von Fahrlagen wäre für die Steigerung der Kundenakzeptanz besser. Ein Angebot könnte so aussehen Biglen, Bahnhof 05:56 06:56 07:56 08:56 10:56 11:56 12:56 14:10 16:10 17:10 18:10 19:10 Arni BE, Tanne 06:05 07:05 08:05 09:05 11:05 12:05 13:05 14:19 16:19 17:19 18:19 19:19 Obergoldbach, Post 06:08 07:08 08:08 09:08 10:08 11:08 12:08 13:08 14:22 16:22 17:22 18:22 19:22 Lützelflüh-Goldb., Bhf 06:21 07:21 08:21 10:21 11:21 12:21 13:21 14:35 16:35 17:35 18:35 19:35 Lützelflüh-Goldb., Bhh 06:24 07:24 08:24 10:24 11:24 12:24 13:24 14:38 16:38 17:38 18:38 19:38 Obergoldbach, Post 05:33 06:33 07:33 08:33 10:33 11:33 12:33 13:33 14:47 15:47 16:47 17:47 18:47 19:47 Arni BE, Tanne 05:36 06:36 07:36 08:36 10:36 11:36 12:36 13:36 15:50 16:50 17:50 18:50 Biglen, Bahnhof 05:48 06:48 07:48 08:48 10:48 11:48 12:48 13:48 16:02 17:02 18:02 19:02				Handlungsbedarf. Das Angebotskonzept wird z.H. RAK 2031–2034 überprüft, Ihren Input nehmen wir dazu gerne mit auf.
Privatperson Ausserhalb RKBM	Zusätzlich sollte an der Arnistrasse in Biglen am Ende der Häuser eine Haltestelle ins Auge gefasst werden. Die Erwägung, dass die Schulzeiten an den Bus angepasst werden sollen und die Wege möglichst gebündelt werden sollen, ist folgerichtig. Das oben erstellte Angebot orientiert sich an den Anzahl Kurspaaren aus dem Fahrplan 2000/2001 im Bereich Biglen - Arni Matte. Natürlich können auch weniger Kurspaare angeboten werden. An Samstagen und Sonntage sollte von 8 bis 16 Uhr ein durchgängiger Zweistundentakt Biglen - Arnisäge - Moosegg - Arnisäge - Landiswil - Lützelflüh-Goldbach - ev. Hasle-Rüegsau geprüft werden, die Anschlüsse müssten in Biglen von / nach Konoflingen sichergestellt werden.	x			
Privatperson Bern - Stadtteil II (Länggasse-Felsenau)	Der Wegfall der Postautolinie 107 stellt für Reisende aus und nach Oberwohlen eine grosse Verschlechterung dar. Die Länggasse, der Bahnhof Bern und das Stadtzentrum können nur mit Umsteigen, Umwegen und längeren Fahrzeiten erreicht werden. Das Reisen mit Gepäck und Einkäufen, gerade auch für ältere Personen, wird beschwerlicher. Der ÖV wird dadurch stark geschwächt und es wird dadurch ein deutlicher Anstieg des Privatverkehrs mit dem Auto ausgelöst, was sich negativ auf die Umwelt auswirkt und die Parksituation in den Quartieren der Stadt Bern weiter verschärft. Zum jetzigen Zeitpunkt sind zudem keine Informationen zu den künftige Fahrzeiten bekannt. Bei der Linie 108 kann man in Wohlen nicht ohne Wartezeit (8 Min.) auf die Linie 100 umsteigen. Zudem ist das Postauto in Wohlen meistens so gut besetzt, dass die Sitzplätze bereits besetzt sind. Auch beim Umstieg auf die Linie 101 verlängert sich die Fahrzeit zum Bahnhof aufgrund der Streckenführung. Zudem ist die Länggasse, wo vor allem auch viele Schülern und Studenten aussteigen, nicht mehr direkt erschlossen. Die Linie 103 wird nur während der Hauptverkehrszeit bis Hinterkappelen verlängert und ist somit nur dann eine Option für Fahrgäste aus Oberwohlen. Arzttermine etc. richten sich jedoch nicht nach Hauptverkehrszeiten. Zudem ist das Umsteigen in Hinterkappelen mühsam, wenn man von der Haltstelle bei der Hausmatte zur Haltstelle an der Bernstrasse wechseln muss. Die Planung der Tangentiallinie 108 und die Verlängerung der Linie 103 mögen auf dem Papier gut aussehen, decken aber nicht die Bedürfnisse der Kunden. Es wäre wünschenswert gewesen, wenn diese Bedürfnisse bei Vielnutzern der Linie 107 vorgängig abgeholt worden wären. Die Ankunft in Zollikofen oder am Europaplatz ist nicht attraktiv und macht das Reisen mit ÖV somit umständlicher und mühsam. Die Abschaffung der Linie 107 als direkte Verbindung zum Bahnhof Bern ist ein Abbau und grosser Verlust.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Bern - Stadtteil II (Länggasse-Felsenau)	Ich bin gegen die Aufhebung der Linie 107, welche nicht nur den Raum Frienisberg schnell an den Bahnhof Bern anbindet, sondern auch eine wichtige Verbindung zum Länggassquartier darstellt. Diese Verbindung ist für SchülerInnen, StudentInnen und ArbeitnehmerInnen der Universität, des Lindenhofs und anderer Arbeitsstätten welche im Raum Frienisberg wohnen von grosser Bedeutung. Auch umgekehrt dient sie den BewohnerInnen der Länggasse als direkte Verbindung nach Hinterkappelen/Wohlen Uetligen. Die Linie 107 wird aus meiner Erfahrung rege genutzt, gerade in den Hauptverkehrszeiten. Eine Linie 108 kann den Wegfall der Linie 107 in keiner Weise kompensieren und führt zu einer nachhaltigen Angebotsverschlechterung für die oben genannten Personen. Die Linie 107 sollte aus diesen Gründen unbedingt erhalten bleiben.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Köniz	Die Abschaffung der Postautolinie 107 führt für Reisende von und nach Oberwohlen zu einer massiven Verschlechterung des ÖV. Die Länggasse, der Bahnhof Bern und das Stadtzentrum können nur mit Umsteigen, Umwegen und längeren Fahrzeiten erreicht werden. Das Reisen mit Gepäck und Einkäufen, gerade auch für ältere Personen, wird beschwerlicher. Dies alles führt zu einer deutlichen Schwächung des	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	ÖV und ich bin überzeugt, dass es in der Folge zu einem deutlichen Anstieg des Privatverkehrs mit dem Auto kommen wird. Dies wirkt sich negativ auf die Umwelt aus und wird die Parksituation in den Quartieren der Stadt Bern weiter verschärfen. Zum jetzigen Zeitpunkt sind zudem keine Informationen zu den künftigen Fahrzeiten und Reisedauern verfügbar. Bei der Linie 108 kann man in Wohlen nicht ohne Wartezeit (8 Min.) auf die Linie 100 umsteigen. Zudem ist das Postauto der Linie 100 in Wohlen meistens so ausgelastet, dass die Sitzplätze bereits besetzt sind. Durch den Wegfall der Linie 107 ist die Länggasse, wo vor allem auch viele Schüler:innen und Student:innen aussteigen, nicht mehr direkt erschlossen. Beim Umsteigen auf die Linie 101 verlängert sich die Fahrzeit zum Bahnhof aufgrund der Streckenführung beträchtlich. Früher entsprach die Streckenführung der Linie 107 ab Hinterkappelen teilweise der Streckenführung der Linie 101 (Bethlehem, Weyermannshaus etc.). Die Streckenführung der Linie 107 wurde vor wenigen Jahren angepasst, um die ÖV-Verbindungen von Uettligen, Oberwohlen und Wohlen mit dem Zentrum der Stadt Bern zu verbessern.				
Privatperson Köniz	Für mich ist es nicht nachvollziehbar, weswegen diese damals angestrebten Fortschritte jetzt wieder rückgängig gemacht werden sollen. Die Linie 103 wird nur während der Hauptverkehrszeit bis Hinterkappelen verlängert und ist somit nur dann eine Option für Fahrgäste aus Oberwohlen. Arzttermine etc. richten sich jedoch nicht nach Hauptverkehrszeiten. Zudem ist das Umsteigen in Hinterkappelen mühsam, wenn man von der Haltstelle bei der Hausmatte zur Haltstelle an der Bernstrasse wechseln muss. Die Planung der Tangentiallinie 108 und die Verlängerung der Linie 103 mögen auf dem Papier gut aussehen, entsprechen aber nicht den Bedürfnissen der Kunden. Die ÖV-Verbindungen für die Bewohner der Thalmatt werden auf Kosten der Bewohner von Oberwohlen verbessert. Es wäre wünschenswert gewesen, wenn die Bedürfnisse bei Vielnutzern der Linie 107 vorgängig abgeholt worden wären. Die Ankunft in Zollikofen oder am Europaplatz ist nicht attraktiv und macht das Reisen mit ÖV somit umständlicher und mühsam. Die Abschaffung der Linie 107 als direkte Verbindung zum Bahnhof Bern ist ein grosser Verlust für die Region Oberwohlen und bedeutet eine deutliche Verschlechterung des ÖV, in einer Zeit, wo Umweltschutz und Ausbau des ÖV höchste Priorität haben sollten.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	107er Linie muss mind. im heutigen Umfang bestehen bleiben.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Angebotskonzept Frienisberg 2030 Das Bedürfnis für eine Tangentiallinie nach Bern West scheint mir nachvollziehbar. Die vorgesehene Lösung, dafür die Linie 107 aufzulösen, welche über die Länggasse zum Bahnhof fährt und damit für viele Einwohnerinnen und Einwohner eine wichtige Strecke ist, ist aber nicht akzeptabel. Für Personen aus der Region Wohlen b. Bern ergeben sich dadurch erhebliche Nachteile wie längere Fahrzeiten, Umsteigen und Umwege. In Bezug auf Umsteigen ist auch nicht ersichtlich, wie die Anschlüsse aufeinander abgestimmt sind, was auch wieder Auswirkungen auf die Dauer von Fahrzeiten hat. Von daher muss meines Erachtens diese Planung nochmals überarbeitet werden und alternative Lösungen gefunden werden, bspw. mit der Linie 101 welche bereits jetzt einen Teil der Tangentiallinie bereits anfährt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Linie 103 • Eine Verlängerung der Linie 103 von Bern, Neufeld über Uettligen – Wohlen bis nach Hinterkappelen in der HVZ, sollte spätestens in Uettligen wenden (z.B. Wendeschlaufe Reberhaus), da Sie auf dem restlichen Abschnitt nicht erforderlich ist und keine Verbesserungen bringt. Linie 107 • Die Aufhebung der Linie 107 führt zu einer massiven Angebotsverschlechterung ab den Haltestellen Riedhaus / Schaufelacker / Oberwohlen / Wohlen / Bennenboden Richtung Bern Zentrum und wird daher strikte abgelehnt. • Der Ersatz durch die Linien 103 und 108 kann die massive Verschlechterung nicht kompensieren: o Die Linie 108 ab Wohlen via Umsteigen in Hinterkappelen Richtung Bahnhof Bern ist nicht attraktiv infolge längerer Fahrzeit wegen Umsteigens in Hinterkappelen und dem umständlichen Umsteigeweg (grösser 100m und Querung von stark befahrenen Strassen). Zudem kommt als Anschlusslinie nur die Linie 101 in Frage, welche eine längere Fahrzeit aufweist als die heutige Linie 107. o Die Benutzung der Linie 103 ab Wohlen via Uettligen Richtung Bahnhof Bern ist ebenfalls nicht attraktiv, da sich die Fahrzeit deutlich verlängert 26min vs 19min (Zunahme von 36%) und die Linie 103 nur zur HVZ verkehrt. Auch ein Umsteigen in Hinterkappelen mit der Linie 103 ist nicht attraktiv, siehe Punkt weiter oben. o Eine Aufhebung der Linie 107 führt dazu, dass die Mehrheit der Passagiere ab Schaufelacker / Oberwohlen / Wohlen künftig die Linie 100 benützen würden, was diese zum Kollaps bringen würde. o Weder mit der Linie 103 noch mit der Linie 108 wird die wichtige direkte Verbindung von Wohlen /	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Hinterkappelen in die Länggasse (viele Arbeitsplätze, Gymnasium, Universität) ersetzt, was sowohl die Attraktivität des ÖV in der Gemeinde wie auch die Attraktivität der Gemeinde Wohlen generell, verschlechtert.				
Privatperson Wohlen bei Bern	• Im Dezember 2023 wurde auf der Linie 107 endlich der, von der Gemeinde seit langem gewünschte, durchgehende, einheitliche Halbstundentakt (ausser Taktlücke vormittags) eingeführt. Ab Wohlen mit der Linie 100 kombiniert ergibt dies ein Viertelstundentakt. Diese Änderung wurde von der Bevölkerung begrüsst und sehr gut aufgenommen. Anstatt das Konzept fertig umzusetzen (analoge Einführung am Vormittag) soll dieses nun bereits wieder umgestoßen werden. Dies ist unverständlich und stösst allseits auf äusserst starke Ablehnung. Linie 108 • Eine Stärkung der Tangentialbeziehungen erachte ich grundsätzlich als sinnvoll. Die angedachte Einführung der Linie 108 mit gleichzeitiger Aufhebung der Linie 107 ist jedoch undurchdacht und führt zu massiven Verschlechterungen für die Dörfer Wohlen und Hinterkappelen (siehe auch Aus-führungen zur Linie 100 und 107). • Es ist fraglich, ob ein Potenzial für eine durchlaufende Verbindung zwischen Zollikofen – Kirchlindach – Uettligen – Wohlen – Hinterkappelen – Europaplatz besteht. Die bestehende Linie 107 wurde in den letzten Jahrzehnten bereits mit verschiedenen Fahrplanmodellen betrieben, bisher immer ohne ausreichenden Erfolg. Daran ist wohl nicht der Anfangspunkt (Bahnhof versus Europaplatz) Schuld, sondern das wohl fehlende Potenzial für diese Tangentialbeziehung. Die Herleitung einer nachvollziehbaren Prognose mittels Arbeitsplätzen / Wohnplätzen und entsprechenden Wunschlinien fehlt. Als Anfang der Stärkung der Tangentialbeziehung genügt es also, die Linie 107 mit einem durchgehenden Halbstundentakt an allen Tagen von Bern Bahnhof über Hinterkappelen, Wohlen, Uettligen bis Zollikofen zu führen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	• Das Gebiet Europaplatz / Weyermannshaus ist mit der bestehenden Haltestelle Bern, Weyermannshaus bereits heute durch die Linien 101 und 107 erschlossen. Mit dem Neubau der S-Bahnhaltestelle Europaplatz Nord und der damit verbundenen Personenunterführung rücken die Gebiete Weyermannshaus und Europaplatz noch näher zusammen. Entsprechend erscheint die Umkonzeptionierung der Linie 107 zur Linie 108 überflüssig. Dies gilt insbesondere mit Verweis auf die im Bericht aufgeführten möglichen Endhaltestellen (Priorität 2 Stöckackerstrasse, Priorität 3 Murtenstrasse, unter dem Autobahnviadukt). • Die Begründung der Linie 108 lediglich mit verbesserten gemeindeinternen Verbindungen ist nicht ausreichend. Die absoluten Bedürfnisse für diese internen Verbindungen sind im Vergleich zu den Pendlerströmen vermutlich gering und sind als Begründung für das Konzept nicht ausreichend.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Siehe Frage 1.3	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Im Bericht steht Linie 107 wird durch eine neue Linie 108 ersetzt. Das bringt für mich und meine Familie enorme Nachteile und eine Verschlechterung mit sich, da wir diese Linie täglich von der Station Schauffelacker für die Arbeit (Universität) und den Besuch der Universität (2 Kinder) benützen. Sie ist schnell und effizient und ermöglicht es, ohne Auto unterwegs zu sein. Wir steigen regelmässig bei Länggasse (für Von Roll Universität) resp. Obergericht ein und aus. Mit der Aufhebung von Linie 107 müssen wir laut Bericht über den Europaplatz fahren, was mehr Zeit erfordert und uns zwingen wird, auf das Auto umzusteigen, in Zeiten, wo der Klimawandel ernsthaft zu nehmen ist. Heutzutage sollte man den öff. Verkehr eher ausbauen und nicht wie hier die Linie 107 abschaffen. Deshalb bin ich und meine Familie gegen die Abschaffung der Linie 107.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Der ÖV muss nicht massiv ausgebaut werden, aber die nachgefragten Linien (vor allem 107) müssen nur in den Stosszeiten (Morgens, Abends wegen Arbeitszeiten) erhalten bleiben. Kein massiver Zusatzverkehr von unnötigen Tangentiallinien alle 30 Min. den ganzen Tag über inkl. Wochenende. Wir benötigen als Einwohner der Gemeinde Wohlen direkte, schnellere Verbindungen Richtung Bern Hauptbahnhof und Obergericht, dies vor allem Werktags und zu Arbeits-Stosszeiten (Morgen 5-9 Uhr, Abends 4-8 Uhr).	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Es kann nicht sein, dass die Linie 107 gestrichen wird. Für die Anwohner eines grossen Gebiets um Wohlen bei Bern eine Katastrophe. Umsteigen, Umwege, Schlechte Verbindung mit Linie 108 an Wochenenden. Zudem fehlen künftige Fahrzeiten. Wieder mehr mit dem Auto unterwegs. Keine Nachhaltigkeit. Die Planung ist nutzlos. Wir werden zu Gunsten des Sparens vernachlässigt. Habe die Berichte nicht gelesen, interessiere mich für die Tatsachen und diese sehen schitter aus!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Wie schon im letzten Teil der Umfrage vermerkt, ist die Linie 107 so zu belassen wie Heute. Gründe: Fernverkehr - Anschlüsse, Spital Lindenhof, Mittelschule Länggasse, Universität,	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Wohlen bei Bern	Bitte unbedingt der Entscheid bezüglich der Postauto Linie 107 rückgängig machen, Wohlen muss mit einer direkten Verbindung an die Länggasse und dem Bahnhof verbunden bleiben, nur so wird der öffentliche Verkehr genutzt!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Linie 107 (Uettligen - Wohlen - Hinterkappelen - Länggasse - Bern) soll erhalten bleiben! Sie ist für den Ortsteil Oberwohlen die wichtigste und kürzeste Verbindung in die Stadt und wird auch von vielen Schülerinnen und Schülern des Gymnasiums Neufeld genutzt. Die geplante Verbindung 108 zum Europaplatz ist überflüssig und die Verlängerung der Linie 103, nur zu den Haupverkehrszeiten, ist ein ungenügender Ersatz.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	s. Kommentar unter 2.3.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	107: Die Abschaffung der Linie 107 und Ersetzung durch die Linie 108 wäre ein massiver Rückschritt für das Postautonetzwerk. eine Verbindung an den Europaplatz, statt an den Bahnhof, ist nicht gewünscht. Der Europaplatz ist aktuell gut genug erreichbar. Die Aufhebung der Verbindung an den Hauptbahnhof via Länggasse ist nicht gewünscht.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Ja. Die Linie 107 darf nicht aufgehoben werden. Die Linie 103 ist für Hinterkappelen und Wohlen eine sehr deutliche Verschlechterung. Die Linie 108 hat keinen Sinn: die wenige Leuten, die vom Frienisberg nach Europaplatz müssen, können es schon heute ohne Probleme via Betlehem Kirche machen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Linie 107 ab Wohlen darf nicht abgeschafft werden. Siehe Stellungnahme des Gemeinderates von Wohlen bei Bern.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Aufhebung Linie 107 nicht einverstanden	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	😁	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Postauto Linien 100 101 107 unbedingt beibehalten und Viertelstunden-Takt	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Es ist stossend, die beliebte und gut ausgelastete Postautolinie 107 aufheben zu wollen und den betroffenen Fahrgästen (z.B. aus Wohlen b. Bern) als Alternative ein Umsteigen in Hinterkappelen in Aussicht zu stellen. Noch abenteuerlicher wird es, eine neue Postautolinie 108 anbieten zu wollen, die an den Europaplatz fährt. Es gibt meines Wissens keine Studie und keine Befragung, die ein Bedürfnis für eine solche Streckenführung ausweisen würde und es ist auch sonst schwer vorstellbar, wer davon profitieren soll. Sie erwähnen in Ihrem Bericht diesbezüglich den „substanziellen Angebotsausbau“ (Seite 43) - nur für wen soll dies gut sein? Die meisten Fahrgäste wollen möglichst schnell ins Zentrum, sprich an den Bahnhof Bern, gelangen oder an sonstige Orte, wo die heutige Linie 107 durchführt (z.B. Lindenhofspital, Gymnasium Neufeld etc.). Fazit: dieses Vorhaben kommt nur in der Theorie einem Angebotsausbau gleich; in der Praxis kommt dies einem massiven Leistungsabbau gleich, der für die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel äusserst schädlich ist. Aus meiner Sicht ist die heutige Postautolinie 107 daher unbedingt beizubehalten.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eine Tangentialbeziehung Zollikofen – Frienisberg Süd – Bern West anstatt der bisherigen Linie 107 ist eine massive Angebotsverschlechterung.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Linienführung 107 sollte beibehalten werden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Linie 107 so belassen und nicht in Linie 108 umwandeln	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Zur Linie 107 gibt es keine Prüfauträge, da diese ja gestrichen werden soll.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Wieso benötigt es eine neue Linie 108 anstelle 107? Es macht keinen Sinn eine direkte Linie in die Stadt durch eine andere Linie zu ersetzen, welche mit Umsteigen verbunden ist. Ältere Leute haben dadurch einen grossen Nachteil und Arbeitnehmende haben einen umständlicheren Arbeitsweg. Solche Massnahmen führen dazu, dass die Leute wieder vermehrt mit dem Auto in die Stadt fahren, was definitiv nicht der Sinn der Sache ist.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Der Wegfall der Postautolinie 107 bringt für Reisende aus Oberwohlen beträchtliche Verschlechterungen. Die Länggasse, der Bahnhof Bern und das Stadtzentrum können nur mit Umsteigen, Umwegen und längeren Fahrzeiten erreicht werden. Das Reisen mit Gepäck und Einkäufen wird beschwerlicher. Über künftige Fahrzeiten wird nicht informiert. So wird der ÖV geschwächt und der Umstieg aufs Auto provoziert. Für ältere Menschen, die auf den ÖV angewiesen sind, die in der Stadt Termine haben, wird das Reisen mühsam. Bei der Linie 108 kann man in Wohlen nicht ohne Wartezeit (8 Min.) auf die Linie 100 umsteigen. Zudem ist das Postauto in Wohlen meistens so gut besetzt, dass die Sitzplätze bereits besetzt sind. Auch beim Umstieg auf die Linie 101 verlängert sich die Fahrzeit zum Bahnhof aufgrund der Streckenführung. Die Linie 103 wird nur während der Hauptverkehrszeit bis Hinterkappelen verlängert und ist nur dann eine Option für Fahrgäste aus Oberwohlen. Arzttermine etc. richten sich nicht nach Hauptverkehrzeiten. Zudem ist das Umsteigen in Hinterkappelen mühsam, wenn man von der Haltstelle bei der Hausmatte	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	zur Haltstelle an der Bernstrasse wechseln muss. Die Planung der Tangentiallinie 108 und die Verlängerung der Linie 103 mögen auf dem Papier gut aussehen, decken aber nicht die Bedürfnisse der Kunden. Für uns ist die Abschaffung der Linie 107 mit dem direkten Zugang zum Bahnhof ein Abbau und Verlust.				
Privatperson Wohlen bei Bern	Postauto 107 muss erhalten bleiben, soviele Berufstätige und Schüler nutzen diese strecke. Keine guten Anschlüsse mit 108, die Fahrzeit nach Bern würde unzumutbar verlängert.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	In Wohlen (Schaufelacker) benötigen wir die Linie 107, und zwar nicht stündlich und mit verqueren Ankunftszeiten für die IC-Verbindungen im Bhf Bern, sondern anschlussfähig an die SBB im Bahnhof Bern und mindestens halbstündlich oder alle zwanzig Minuten.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Linie 107	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Die durchgehende Einführung von min. einem 30min Takt auf allen Linien in der Gemeinde Wohlen auch am Wochenende ist positiv. Die Aufhebung der Linie 107 und der Ersatz mit der Linie 108 (und 103) führt aber zu einer massiven Angebotsverschlechterung. Die Linie 107 wird primär von und zu dem Ortsgebiet von Wohlen genutzt, das Kapazitätsvolumen als Tangente ist marginal. Ein Ersatz Richtung Europaplatz würde dazu führen dass ab Hinterkappelen (unattraktiv und zusätzlich belastend) in andere Gefässe umgestiegen würde. • Die Linie 107 ist auf der heutigen Streckenführung Bern Bahnhof – Länggasse – Hinterkappelen – Wohlen – Uettligen – Kirchlindach – Zollikofen beizubehalten. Zur Stärkung der Tangente ist täglich bis 20 Uhr ein 30min Takt einzuführen. Die Linie erfüllt zudem die direkte (Tangential!) Verbindung zu Gymnasium, Spitälern und Universitätsfakultäten in der Länggasse. • Die Linie 108 kann als (günstiger) Versuchsbetrieb auf der Strecke Bern Europaplatz – Hinterkappelen eingeführt werden bis die baulichen Voraussetzungen unter dem Autobahnviadukt bestehen. Die Wende- und Aufenthaltsmöglichkeiten sind in Hinterkappelen (Bernstrasse Richtung Bern) und am Europaplatz (Bernmobil Linie 31) für Midibusse vorhanden und es könnte vorerst dieses günstige Gefäss eingesetzt werden. Die Anschlüsse sind in Hinterkappelen auf die Linie 107 zu koordinieren. Sobald die baulichen Anpassungen unter dem Autobahnviadukt Weyermannshaus bestehen, wird auf der Murtenstrasse ohnehin ein 'Hub' Weyermannshaus (Haltstelle idealerweise direkt unter der Autobahn) die beste und attraktivste Verbindung Richtung neue Hochschule und Europaplatz darstellen. Dann wird auch keine unerwünschte doppelte Linienführung Tram / Bus im Raum Bethlehem mehr nötig sein.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Siehe oben 107 Zusätzlich möchte ich anmerken, ob berechnet wurde, wie viele Passagiere jeweils zu Hauptverkehrszeiten von der Linie 108 auf die Linie 101 umsteigen und damit diese Linie 101 überfüllt ist. Es fragt sich grundsätzlich auch, ob die vermeintliche Entlastung des Bahnhofberns sich nicht kontraproduktiv auswirkt und Pendler, die in den Siedlungen Oberwohlen wohnhaft sind, aufs Auto umsteigen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Ich will das Postauto Nr. 107 weiterhin über Hinterkappelen fährt	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Das in Kapitel 5.3.3 dargelegte Angebotskonzept Frienisberg ist bezüglich der Aufhebung der Postautolinie 107 in keiner Weise begründet und widerspricht teilweise gar den im RAK 2027-30 festgehaltenen zentralen Punkten.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Verbindung zum Hauptbahnhof Bern von Wohlen Schaufelacker/ Oberwohlen, muss erhalten bleiben, nicht nur zu den Hauptverkehrszeiten übe rdas P&R Neufeld. Die Tangentiallinie verlängert die Verbindung zum Hauptbahnhof massiv und verschlechtert die öV Anbindung eines grossen Bevölkerungsteiles stark! Zollikofen und Europaplatz sind bereits mit vielen öV Angeboten erschlossen. Auch wenn der Europaplatz ein neuer Hotspot werden soll, der ja bereits gut erschlossen ist, darf die Agglomeration nicht vergessen werden. Mit der Tangentiallinie und dem aufheben der Linie107 werden die Nutzer der Haltestellen Riedhus, Schaufelacker und Oberwohlen ausserhalb der Hauptverkehrszeiten und den Wochenenden massiv benachteiligt. Als überzeugte öV Nutzerin nehme ich schon jetzt, infolge schlechter Anbindung vorallem am frühen Morgen, viel Fussmarsch in Kauf. Wenn das noch schlechter wird, wird das Auto, nicht nur für mich, wieder zum Hauptverkehrsmittel werden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Zu den überlasteten Zeiten sollten die Linien 100 und 107 öfters fahren oder mindestens so bleiben wie bisher	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Buslinie 107 ich lehne jede Verschlechterung der Erreichbarkeit des Bahnhofes Bern und der Länggasse ab. Ein umständliches Umsteigen in Hinterkappelen mit dem Risiko, die Anschlüsse an den Nah- und Fernverkehr im Bahnhof Bern zu verpassen, ist ein Unding und unzumutbar. Mit den geplanten Anpassungen werden Teile des Gemeinde Wohlen unzumutbar benachteiligt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Abschaffung der Postautolinie 107. Länggasse nicht mehr in kurzer Zeit erreichbar. Es fehlen zukünftige Fahrpläne bzw. welche Zeit wird benötigt um in die Länggasse zu gelangen. Wie lange dauert es an Wochenenden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Wohlen bei Bern	Durch den Ersatz der Postautolinie 107 durch die Tangentiallinie 108 und Verlängerung der Linie 103 verliert Uettligen an den Sonn- und Feiertagen die direkte halbstündliche Verbindung zum Hauptbahnhof (Je stündlich Linie 102 im Wechsel mit 107). Dies ist eine empfindliche Verschlechterung.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Wir sind mit der Aufhebung der Postautolinie 107 nicht einverstanden. Für uns - schätzungsweise 800 bis 1'000 Personen, die in Oberwohlen leben - ist die direkte Verbindung ohne Umsteigen sehr wichtig. Es macht einen grossen Unterschied, ob man 17 Minuten oder ca. 30 Minuten zum Bahnhof hat. Wohlen ist eine Agglomerationsgemeinde im Einzugsgebiet von Bern. Sehr viele Arbeitnehmende, Schülerinnen und Schüler, Lernende und ältere Menschen nutzen diese Direktverbindung. Wir haben hingegen überhaupt keinen Nutzen an einer Tangentiallinie Richtung Europaplatz. Wir fordern deshalb entweder die Beibehaltung der bisherigen Linie oder einen valablen Ersatz. Eine Direktverbindung zum Park and Ride Neufeld ist kein valabler Ersatz.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	107 Klar, es tönt wunderschön, dass die Linie 103 verlängert wird und die Linie 108 halbstündlich fahren soll. Tatsache ist aber, dass man von Wohlen ausserhalb der Hauptverkehrszeiten viel länger zum Bahnhof hat. Somit sind wir gezwungen auf den Individualverkehr umzusteigen was ökologisch eine riesen Dummheit ist. Deshalb ersuche ich sie im Namen meiner Familie und des ganzen Quartiers (Schaufelacker) die Linie 107 weiter zu führen. Wohlen hat ein grosses Bevölkerungswachstum - aber der ÖV-Verkehr soll verkleinert werden (?). Zudem ist mir nicht klar, ob die Postautos am Wochenende überhaupt bis Zollikofen fahren oder wie bis heute nur bis Üettligen. Somit wären wir am Wochenende praktisch vom ÖV-Netz abgehängt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	die Buslinie 107 darf nicht aufgehoben werden	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Linie 100 Bern - Wohlen - Aarberg Die Aussage betr. Parallelerschliessungen ist m.E. nicht korrekt. Hinterkappelen ist ÖV-technisch nicht gleich Wohlen. Die Distanz zwischen den Haltestellen beträgt ca. 2km. Somit kann für Linie 101 nicht von einer Parallelerschliessung gesprochen werden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Linie 107 muss dringend weiterhin bestehen, es gibt viele ätere Personen in der Gemeinde	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Grundsätzlich ist festzuhalten, dass - für die Linie 108 kein Takt angegeben wird - Reisende von Uettligen in die Länggasse müssen zwangsläufig umsteigen - es sind keine Fahrpläne/Anschlusszeiten ersichtlich - für Reisende Uettligen - Bern ergibt sich mit der Linie 108 ein Umsteigevorgang am Europaplatz (Anschlusszeiten?) Aus oben genannten Gründen ist eine Stellungnahme schwierig	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.6 und 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Es fehlt ein Prüfauftrag für die Linie 107	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Der Entscheid zur Abschaffung der Linie 107 ist nicht nachvollziehbar, besonders auch weil diese gemäss Erfolgskontrolle die Zielvorgaben bezüglich Auslastung und Kostendeckung erreichen (Kapitel 3.2.4 im Bericht). Der Verzicht auf diese Direktverbindung zum Bahnhof Bern schwächt den ÖV und verlängert die Reisezeit. Die Gebiete «Oberwohlen» und Teile der Uettligenstrasse werden benachteiligt. Bei der Linie 101 kann nicht von einer Parallelerschliessung gesprochen werden da die Haltestelle in Hinterkappelen 2km von Wohlen (Gemeindehaus) entfernt ist.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Transparenz der Alternativen für Wegfall Linie 107. 108 und 2030 Verlängerung 103. Sicherstellung der Umsteigezeiten Linie 108 Richtung Bahnhof ggf. kritisch für ältere Leute & Beeinträchtigte.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Direktkurs ab Wohlen, Schaufelacker, zum Bahnhof muss bestehen bleiben, auf welche Weise und mit welcher Linie auch immer.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	107	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Linien 102 / 107: Heute besteht ab Uettligen während den Randzeiten Mo bis So bis 23:30 Uhr ein ungefährer Halbstundentakt an den Bahnhof Bern, dank den beiden Linien im Stundentakt. Wenn die Linie 107 durch die neue Linie 108 ersetzt werden soll, fällt dieser Vorteil weg. Deswegen bitte nochmals prüfen, ob die Linie 102 nicht doch auch in Randzeiten alle 30 Minuten fahren soll (auch ein Vorteil für Säriswil).	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Ersatz der Buslinie 107 durch die vorgeschlagene Linie 108 ist eine klare Angebotsverschlechterung, da die direkte Verbindung des Raumes Oberwohlen mit der Innenstadt Bern ersatzlos gestrichen wird. Vorschlag Endstation nicht Europaplatz, sondern wie bis anhin Hauptbahnhof. Linie 108 entspräche somit der jetzigen 107 Linie in der Hauptverkehrszeit.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Linie 107 (siehe vorgängige Texte)	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Könnten in den oberen Dörfern zusätzlich ausgebaut werden gegensüden oder Osten oder durch Buslinien der RBS ergänzt werden, aber ohne das Angebot für den Westen des Frienisbergs zu schmälern!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Ich verstehe nicht, dass die Postautolinie 107 aufgehoben wird. Sie ist sehr gut ausgelastet, wichtig für die Studenten (Gymnasium Neufeld, Uni), für die jenigen, die auf den Fernverkehr umsteigen möchten (sehr viele Reisende stiegen bei der Haltestelle Obergericht ab) und sie ist die schnellste Verbindung zum	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Stadtzentrum. Durch diese Aufhebung würde die Attraktivität der Gemeinde reduziert und die Kundenbedürfnisse nicht berücksichtigt. Als Dienstleister wollt ihr das nicht oder??				
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Streichung der Linie 107 ist eine essenzielle Verschlechterung des Angebotes. Die Linie 107 ist eine sinnhafte Ergänzung zu Linie 100 und erlaubt das direkte Erreichen von Länggasse (Uni, Gymnasium etc.) und letztendlich den Bahnhof, insbesondere z.B. von Oberwohlen aber auch anderen Standorten. Szenarien mit Umstiegen am Europlatz oder Hinterkappelen (d. neue Linie 108) sind weder praktikabel noch effizient und in Realität durch Verspätungen oft nicht realisierbar.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Linie 107 soll weiterhin Betrieben werden, sie ist zu den Hauptverkehrszeiten gut ausgelastet und erschliesst mit der 100 Linie alle 15 Minuten eine schnelle Verbindung nach Bern und auch die Längasse ist somit gut erreichbar.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eine Erweiterung des Tangentialangebots Uettligen-Zollikofen (107/107) inkl. Anschlüssen begrüsse ich sehr, insbesondere morgens (bis 9h) und abends (bis 8h).	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eine Direktverbindung zum Bahnhof Bern wird wegen der aufgehobenen Linie 107 verunmöglicht, was zusätzliche Umsteigevorgänge und Zeitverlust verursacht. Der kürzlich eingeführte erfreuliche nachmittägliche 30-Minuten-Takt wird damit wieder zum Rückschritt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Linie 107 ist zwingend aufrecht zu erhalten. Gründe siehe vorher.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Postautolinien dürfen nicht reduziert werden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Linie 107 muss zwingend bestehen bleiben mit direktem Anschluss an den Fernverkehr! Ein Tangentenausbau Zollikofen - Wohlen - Bern West entspricht sicher keinem Bedürfnis! Die Bewohner von Oberwohlen werden mit dem Wegfall dieser Linie mit einem enormen Leistungsabbau konfrontiert. Die Anschlüsse an den Fernverkehr müssen weiterhin, wie bis jetzt, gewährleistet sein (ohne mühsames Umsteigen!) Der Europaplatz und das P+R Neufeld sind absolut keine Option und werden gemieden werden. Somit konzentriert sich alles auf die 100 er Linie, die bereits jetzt zu den Stosszeiten überfüllt ist. Dies würde das Problem noch zusätzlich verschärfen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Linie 107 muss zwingend bestehen bleiben mit direktem Anschluss an den Fernverkehr! Ein Tangentenausbau Zollikofen - Wohlen - Bern West entspricht sicher keinem Bedürfnis! Die Bewohner von Oberwohlen werden mit dem Wegfall dieser Linie mit einem enormen Leistungsabbau konfrontiert. Die Anschlüsse an den Fernverkehr müssen weiterhin, wie bis jetzt, gewährleistet sein (ohne mühsames Umsteigen!) Der Europaplatz und das P+R Neufeld sind absolut keine Option und werden gemieden werden. Somit konzentriert sich alles auf die 100 er Linie, die bereits jetzt zu den Stosszeiten überfüllt ist. Dies würde das Problem noch zusätzlich verschärfen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Durch eine Flut an Informationen ist herauszufiltern, dass Postauto Bern die Linie 107 streichen will. Zahllose Angestellte, Gymnasiasten, Studenten sollten ab 2027 zusätzliche Umsteigezeiten von 8 Minuten, Ziel Europaplatz statt Länggasse, oder Neufeld mit Umsteigen... oder zu Fuss der viel befahrenen Bremgartenstrasse entlang (statt im Länggassquartier direkt zur Uni oder über den bewährten Fussweg durchs Quartier zum Gym. Neufeld, zum Lindenhof etc). Pendler der Linie 107 - mit perfekten Anschlüssen über Zollikofen nach Burgdorf oder Langenthal sollen pro Weg (!) mindestens 30 Minuten zusätzliche Reisezeit in Kauf nehmen? Bei allem Respekt: das kann ja wohl nicht der Ernst von Postauto Bern sein. Wir bitten die zuständige Stelle, diesen offensichtlichen Schreibtisch-Tiger eingehend zu überprüfen und den Kundenservice der dicht besiedelten Quartiere entlang der Postautolinie 107 zu berücksichtigen. Herzlichen Dank.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Streichung der Linie 107 führt zu einschneidenden Konsequenzen: Umsteigen, Umwege, schlechtere Verbindungen, Anschlüsse, die nicht gewährleistet werden können. Insbesondere wird der direkte Weg ins Zentrum von Bern an den Bahnhof verunmöglicht, was möglicherweise zur Entlastung des Bahnhofs Bern gewollt ist, aber enorme Auswirkungen haben wird. Die betroffenen Gebiete werden für ÖV-Pendler unattraktiver, das Umsteigen aufs Auto wird dafür attraktiver und der Service Public wird in einem wesentlichen Bereich unnötig abgebaut.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Linie 107 soll weiterbestehen; wird als direkte Verbindung in Länggasse benutzt und als Entlastung für Linie 100 ab Wohlen/BE. Die Linie 108 nach Europaplatz ist KEINE Verbesserung und unverständlich, warum diese konzipiert wurde.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Veränderung der Situation Linie 107 neu Linie 108 mit der geänderten Linienführung nach Europaplatz ist eine entscheidende Verschlechterung der Situation für die Gemeinden Wohlen und Uettligen. Viele Anwohner haben Arbeitsplätze in der Länggasse. Zudem sind viele Studenten und Schüler vom Gymnasium Neufeld von dieser Änderung nachteilig betroffen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Wohlen bei Bern	Aufhebung Postauto-Linie 107 Mit den beiden Postauto-Linien 100 und 107 verkehrt heute zu den Hauptverkehrszeiten alle 15 min ein Postauto zwischen Wohlen und Bern Hauptbahnhof. Diese Postautos sind häufig bis auf den letzten Sitz- und Stehplatz besetzt und decken somit offensichtlich ein Bedürfnis ab. Mit der Aufhebung der Linie 107 würde auf der genannten Strecke die Häufigkeit der Postautos stark ausgedünnt und die übrigbleibenden Kurse werden die zusätzlichen Passagiere nicht aufnehmen können.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	sind die Besten	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	es gibt keinen objektiven, messbaren Grund, die Linie 107 zu kappen	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	108 Die Einführung dieser Linie entspricht in keiner Weise den Bedürfnissen der Einwohner/innen der Gemeinde Wohlen und ist kein Ersatz für die Linie 107. Es wäre interessant zu erfahren, wie viele Personen einen Anschluss an den Europaplatz einem solchen an die Länggasse vorziehen würden. Oder wurde diese Frage gar nie gestellt?	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	30.107: vgl. oben	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Linie 108 als Ersatz für Linie 107 Das ist eine sehr grosse Einschränkung für Fahrten zum Bahnhof Bern mit viel längerer Fahrzeit. Das kann ich so nicht akzeptieren und führt dazu, dass ich wieder mit meinem PW solche Fahrten erledige. Ich kenne niemand der zum Europaplatz fahren will. Für ältere Menschen ist umsteigen sehr mühsam.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Linie 108 als Ersatz von Linie 107 Das ist eine sehr grosse Einschränkung für alle die zum Bahnhof Bern, zum Gymnasium Neufeld, zum Lindenhofspital und zur Universität wollen mit viel länger Fahrzeit (Umsteigen). Das ist absolut unakzeptabel und führt dazu, dass wir wieder vermehrt mit dem PW solche Fahrten durchführen. Ich habe noch niemand im Bekanntenkreis gefunden die ein Bedarf habe mit den ÖV zum Europaplatz zu fahren.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Streichung der Buslinie 107 verschlechtert die Anbindung an den ÖV	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Postautolinie 107 soll bestehen bleiben! Wohlen Riedhaus,Schaufelacker und Oberwohlen haben keine direkte Verbindung mehr nach Bern! Mit den neuen Verbindungen muss man umsteigen und hat eine viel längere Fahrzeit.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Streichung der Linie 107 und die Schaffung der Linie 108 ist nicht durchdacht. Mit diesem Entscheid wird das Quartier der Längasse nicht mehr direkt von Wohlen erreichbar. Es ist eine massive Verschlechterung für die Erreichung des Gymer Neufeld, der Universität Bern und für Institutionen wie das Tierspital oder das Lindenhof Spital. Die letzteren beschäftigen viele Personen, die auf gute und schnelle Verbindungen angewiesen sind. Die unregelmässigen Arbeitszeiten fallen umso schwerer, wenn sich der ÖV Anschluss verschlechtert. Für die Wohlener Bevölkerung wird eine Verlagerung der 107 Linie auf die 100 Linie stattfinden. Diese Linie ist schon sehr stark ausgelastet und es soll nicht das Ziel dieser neuen Planung sein, diese Line noch mehr zu belasten. Schliesslich wird der Umstieg der Wohlener Bevölkerung auf die 101 Linie in Hinterkappelen auch nicht Realität werden. Die 101er Linie ist langsamer und braucht mehr Zeit bis ins Stadtzentrum als die 100er Linie. Letzter Punkt ist die Anfahrt zum Hauptbahnhof für die Fernverkehr. Viele Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel bleiben auch nicht in der Stadt Bern und sind auf einen guten Anschluss mit der SBB angewiesen. Mit dem Verzicht auf der Linie 107 entsteht für diese Gruppe eine krasse Angebotsverschlechterung. Der Umweg über den Europaplatz ist für diese Gruppe nicht zielführend. Die Auslastung und der Kostendeckungsgrad der Linie 107 ist gut und umso mehr ist diese Umstellung für Wohlen nicht nachvollziehbare und begründbar.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Wieso wird die Postautolinie 107 gestrichen, wenn sie alle Kriterien erfüllt (Besucherzahl, Kostendeckung)? Wieso wird ein komisches Konstrukt mit den Linien 103 und 108 vorgeschlagen anstelle die 107 zu behalten oder je nachdem zu verbessern ? Der Anschluss des Längassequartiers über die Linie 103 für Wohlen und Hinterkappelen unsinnig. Somit werden über 6000 Einwohner bestraft, die diesen Anschluss verlieren. Die Umwälzung der zusätzlichen Kosten dieses Vorschlags auf die Berner Nachbachgemeinde ist nicht rechtfertig. Wieso sollen wir für diesen neuen Anschluss zusätzlichen Kosten übernehmen für ein schlechteres Angebot. Dies geht nicht auf. Die Nachbargemeinde sind nicht da um den Ausbau des Stadtnetzes zu bezahlen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Kurs ....25 weniger anbieten	x			Leider ist die Eingabe nicht ausreichend klar formuliert, um eine Antwort darauf geben zu können.
Privatperson Wohlen bei Bern	Streichung der Linie 107 nicht nachvollziehbar, führt wohl dazu, dass Personen aus Oberwohlen den öV nicht mehr nutzen werden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Tangenten sind grundsätzlich eine sehr gute Erfindung! Der Europaplatz ist vom HB Bern und von der Welle her bestens erschlossen. Aber die Verbindungen aus dem Länggassquartier bis nach Kirchlindach,	x			

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	wo drei Institutionen sind (Südhang, Tertianum, Lindenegg) ist äusserst wichtig für die dort lebenden Bewohner, Mitarbeiter und Personal. Und nicht alle dort lebenden älteren Personen sind fähig, sich am HB noch zurechtzufinden. Via Länggasse nach Bern gelangen ist jedoch viel niedrigschwelliger.				
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe 2.3	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe vorne Die Streichung der Linie 107 ist eine Katastrophe und wird von jenen beschlossen, die keine Ahnung vom Alltag haben. Wir Hausärzte mit vielen Patienten von Wohlen und Hinterkappelen sind auf die Weiterführung der 107-er Linie ANGEWIESEN! Und dies nicht nur in der Schulzeit!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Fährt die Linie 100 weiterhin zu gewissen Zeiten durch die Länggasse?	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Ich bin Schülerin und fahre täglich sowohl zur Schule als auch in der Freizeit in die Länggasse. Auch in den Ferien! Ich verstehe NICHT WARUM MAN DIE LINIE 107 ABSCHAFFEN MÖCHTE! Sie ist für so viele Personen unheimlich praktisch. Mal angenommen die Personen von Hinterkappelen, Wohlen etc. müssten auf die Linie 108 die dann durch Thalmatt usw. fährt wäre diese bei Stosszeiten komplett überlastet! Ausserdem hätte das Postauto vermutlich sehr viel Verspätung, nur weil die Strecke erstens so lang ist und zweitens müsste es vermutlich überall anhalten. Ich bräuchte viel länger um in die Schule zu kommen und müsste noch früher aufstehen und das WILL ICH NICHT! Es hat auch Läden in der Länggasse, die man sonst nirgends findet. Ausserdem sind in der Länggasse sowohl Tierklinik als auch das Lindenhofspital.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Tertianum Lindenegg und Bergsicht	Aufgrund unserer Arbeitszeiten brauchen wir dringend halbstündige Busverbindungen nach Bern und Zollikofen. Dies ab 20:00 Uhr bis 00:00 Uhr.			x	Siehe Antwort oben.
Primarschule Wohlen	Als Schulleiterin der Primarschulen Wohlen und Murzelen bin ich darauf angewiesen, dass die Lehrpersonen einen möglichst schnellen und reibungslosen Arbeitsweg haben können. Über die Hälfte der angestellten Lehrpersonen wohnen in Bern, haben kein Auto und sind auf die Verbindung Bern-Wohlen (oder Bern - Murzelen) angewiesen. Wenn die direkte Verbindung Wohlen- Bern und Murzelen - Bern wegfällt, habe ich als Schulleiterin einen extremen Standortnachteil zu verzeichnen. Zudem werden die Schulen Wohlen und Murzelen grössere Schwierigkeiten haben, wenn sie mit der Klasse ins nahe gelegene Bad / Eisbahn Weyermannshaus reisen wollen: einsteigen, 2 Haltestellen später umsteigen, 3 Haltestellen und aussteigen. Das geht so nicht. Ausflüge in die Stadt Bern mit den Klassen werden mit dem Wegfall der direkten Linie nach Bern massiv erschwert, was bedeutet, dass viel weniger Ausflüge in die Museen, in den Tierpark, in die Altstadt gemacht werden. Es braucht dringend weiterhin eine direkte Verbindung zum Bahnhof!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

3.8.5 Anmerkungen zu Buslinien RBS

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bolligen	Die Gemeinde Bolligen nimmt die ungenügende Auslastung der Linie 46/47 Bolligen-Habstetten-Lutertal zur Kenntnis. Es ist fraglich, inwiefern es wirtschaftlich vertretbar ist, am bestehenden Angebot festzuhalten, während einige Teilgebiete von Bolligen über keinerlei ÖV-Anschluss verfügen. Da für eine Verbesserung der Auslastung gemäss den Ausführungen unter 2.19 im Zusatzbericht Prüfaufträge geringes Potenzial besteht, wird die erneute Überprüfung einer Angebotsreduktion (Taktausdünnung auf 30'-Takt ausserhalb der «Stosszeiten») mit Angabe der finanziellen Konsequenzen beantragt. Ebenfalls soll die Anzahl Bushaltestellen entlang der Lutertalstrasse hinsichtlich Verbesserung der Fahrplanstabilität und Möglichkeit von Kosteneinsparungen überprüft werden.	x			Das Anliegen wird in die geplante Studie zum Angebotskonzept Bern Ost/Worblental aufgenommen, die ab 2025 erarbeitet wird.
Iffwil	Die Bushaltestelle Moosgasse in Iffwil soll aufgehoben werden. Diese Bushaltestelle hat keine Frequenz und ist nicht als halbe Haltestelle gerechtfertigt.			x	Die RKBM hat diesen Antrag bereits im Sommer 2023 abgelehnt und die Gemeinde entsprechend informiert. Eine Aufhebung würde die bereits heute tiefe Fahrgastzahl auf der Linie 871 weiter reduzieren und somit die Linie noch weiter gefährden.
Ittigen	Linie 40: Die Verschiebung der Fahrt 19.47 der Linie 40 Richtung Allmendingen ab Papiermühle ist i.O. Lieber hätten wir -wie bereits im letzten RAK beantragt- einen Zusatzkurs um die lange Pause von 36 Minuten zu überbrücken. Linie 43: Die Auslastung könnte verbessert werden, wenn der Betrieb eine viertel Stunde später gestartet und dafür am Abend eine viertel Stunde länger angeboten werden könnte (vgl. Kommentar oben).			x	Linie 40: Beim Übergang vom 15'-Takt zum 30'-Takt gibt es diesen abrupten Sprung in der Taktfolge. Das lässt sich nur vermeiden, wenn man einen oder mehrere Zwischentakte einfügt (z. B. 20'-Takt), wodurch die Merkbarkeit und Anschlüsse leiden. Mit der geplanten Verschiebung wächst der Abstand zur vorherigen Fahrt um 6 Min., dafür folgt die nächste Fahrt exakt 30 Min. später. Linie 43: Dies hätte keinen nennenswerten Einfluss auf die Nachfrage der gesamten Linie. Der Antrag wird nicht berücksichtigt.
Zollikofen	Wir sind mit folgenden Anträgen einverstanden: - 2.13 L33 Bremgarten – Worblaufen - 2.14 L34 Unterzollikofen – Hirzenfeld - 2.15 L36 Zollikofen – Bern Breitenrain - 2.17 L41 Zollikofen – Kappelisacker – Bern Breitenrain	x			
Kanton Bern, Bau- und Verkehrsdirektion, Tiefbauamt	Linie 36: Kap. 2.15, Prüfaufträge – die Splittung der Linie ist eine bereits diskutierte Variante und kann ebenfalls zur Fahrplanstabilisierung beitragen. Eine punktuelle Optimierung ist mittels bestehender Elemente aus dem VM RBN möglich, jedoch an übergeordnete Grundsatzentscheide zur Priorisierung der Mobilitätsträger gekoppelt. Siehe dazu Stellungnahme Kanton zu Händen RKBM vom 16.04.2024, «ÖV-Bevorzugungsmassnahmen für die Buslinie 36 im Rahmen des VMBN» ► Siehe auch Kap. 5.3.2 Bericht Mitwirkung	x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn	Linie 40: Antrag «Fahrt 19:47 Uhr ab Papiermühle in Richtung Allmendingen um 5' verschieben» wird bereits ab Fahrplanjahr 2025 realisiert, da eine kostenneutrale Umsetzung möglich ist. Linie 36: Falls die VM-Massnahmen nicht greifen, soll gemäss der Studie «Angebotskonzept Bern Nord Buslinien 34, 36, 38» die Auftrennung der Linie 36 in einen Nord- und Südast erfolgen. Dies wird in den Anträgen nirgends erwähnt. Linie 33: Die Aufnahme des Versuchsbetriebs ins Grundangebot wird als Prio 3 eingestuft. Gemäss der Erfolgskontrolle des ersten Halbjahrs 2024 wird die Nachfragekennzahl (Minimalwert) der verlängerten Linie 33 bereits erreicht. Daher kann die Verlängerung in Priorität 1 verschoben werden. Linie 38: Die Studie «Angebotskonzept Bern Nord Buslinien 34, 36, 38» schlägt eine Verlängerung der Linie 38 vor. Der Antrag hierzu müsste konkreter formuliert werden: Angebotskonzept und Etappierungsschritte finalisieren, notwendige Infrastrukturmassnahmen projektieren, Finanzierung sichern.		x x	x	Linie 40: Danke für den Hinweis, der Antrag wird entsprechend aus dem RAK entfernt. Linie 36: Der Bericht wird entsprechend ergänzt. Linie 33: Die Priorität wird beibehalten. Linie 38: Der Antrag wird besser ausformuliert.
FDP Stadt Bern	Die Linie 36, Breitenrain-Zollikofen-Münchenbuchsee soll im heutigen Umfang als umsteigefreie Direktverbindung beibehalten und auch auf Samstag ausgeweitet werden. Dasselbe gilt für die Linie 40. Die Fahrplanstörungen aufgrund von Verkehrsüberlastungen sind durch verkehrstechnische Massnahmen zu lösen.	x			RBS: VM-Massnahmen sind Aufgabe des Kantons. Die Aufteilung der Linie 36 soll erst erfolgen, wenn die VM-Massnahmen eine ungenügende Wirkung zur Stabilisierung des Fahrplanes zeigen.
Privatperson Ausserhalb RKBM	Punkt 2.13 Zusatzbericht: Grundsätzlich macht wohl ein Sonntagsangebot auf der Linie Bremgarten - Worblaufen sinn. Nur schade, dass die Linie 33 nicht von Bremgarten grundsätzlich bis zur Halenbrücke oder Thalmatt verlängert wird.	x			Das Fahrgastpotenzial für eine solche Verlängerung wurde in der Vergangenheit geprüft und das Nachfragepotenzial jeweils als zu tief eingeschätzt.
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Eine stärkere Einbindung in den Stadtverkehr durch den öV-Hub Worblaufen wäre dringend notwendig (direkte Verbindung Worblaufen - Felsenau - Länggasse, direkte Verbindung Worblaufen - Guisanplatz - Bärenpark, usw.)	x			

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Muri bei Bern	In der Presse liest man von der Auftrennung der Linie 40 in der HVZ. Das ist im Regionalkonzept nicht zu finden oder gut versteckt. Sollte dies stimmen, ist dies klar abzulehnen. Massnahmen gegen die Verspätung sind zwar zu begrüssen, doch dies ist der falsche Ansatz. Für Reisen über den Ostring wird die Linie in der HVZ damit unbrauchbar, wenn man aufgrund des Anschlussbruchs regelmässig mit 15 min mehr Fahrzeit rechnen muss. Die heutige Verspätung ist oft nicht so hoch. Damit nimmt man dann lieber auf den Umweg über die Innenstadt in Kauf (nur 10 min länger) oder nimmt halt gleich das Auto. Auch sollte der Anschluss in Muri vom Blauen Bähnli auf den Bus überprüft werden. Regelmässig sieht man im einfahrenden Bähnli den Bus gerade davon fahren.	x			Die öffentliche Mitwirkung zur Linie 40 fand parallel statt, da die Studie dazu noch zeitgleich mit dem RAK erarbeitet wurde. Die Eingabe wird im Rahmen des Mitwirkungsberichts zum Angebotskonzept der Buslinie 40 berücksichtigt.
Privatperson Wohlen bei Bern	😆	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	s oben	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	sind gut	x			

3.8.6 Anmerkungen zu weiteren Buslinien

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Stettlen	Hiermit wird das Interesse einer neuen Busverbindung von Ostermundigen nach Bernapark, Deisswil, angemeldet. Diese würde eine bessere Passagierverteilung mit Direktanschluss an das städtische Busnetz erfüllen.		x		Das Anliegen wird in die geplante Studie zum Angebotskonzept Bern Ost/Worblental aufgenommen, die ab 2025 erarbeitet wird.
Worb	(S. 49): Neue Ortsbuslinien ab 2026 (Ortsbuskonzept) Der Bau der Haltstellen fällt erst nach definitiver Einführung an. Die Gemeinde wird für die anfallenden Kosten einen Antrag für das zuständige Organ ab Ende 2024 vorbereiten. Eine Gesamtschau mit anderen regionalen Mobilitätsangeboten wie mybuxi und publibike ist unerlässlich.	x			Die RKBM ist diesbezüglich mit der Gemeinde Worb im Austausch.
SPplus Wohlen	Siehe Begleitschreiben	x			
Arbeitsgruppe Planung Städtebau Mobilität	s. beiliegendes Dokument	x			
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem	Tangentiallinie Bern Nordwest (TBN) In der Mitwirkungseingabe vom 21.02.2023 hat die QBB betont, dass die Anfahrt des Haupteingangs der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus von grosser Bedeutung für den Stadtteil ist. Sie hat zur Kenntnis genommen, dass die Umsetzung dieser Forderung aufgrund der Routenführung, langer Umlaufzeiten und anderer logistischer Herausforderungen schwierig ist. Der nun vorliegende «Kompromiss», den Haupteingang der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus abends und an Wochenenden anzufahren, ist für die QBB jedoch irritierend und nicht zufriedenstellend. Diese Lösung bietet wenig Mehrwert und sorgt aus Sicht der QBB nur für Verwirrung bei den Fahrgästen. Die QBB spricht sich daher weiterhin dafür aus, dass die TBN den Haupteingang der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus durchgehend bedient. Dies wäre ideal, um die Eishalle und das Hallenbad optimal anzubinden, da die alternative Haltestelle unter dem Viadukt keine vollumfänglich zufriedenstellende Anbindung durch die TBN bietet.			x	Die Stadt Bern ist mit den Quartieren im Austausch bezüglich der genauen Umsetzung der neuen Linie TBN und der angepassten Linienführung der Linie 27.
Privatperson Wohlen bei Bern	Linie 100 • Die Aufhebung der Linie 107 und der damit verbundene Wegfall von fast der Hälfte der direkten Kurse ab Wohlen und Hinterkappelen führt auf der Linie 100 zu noch grösseren Kapazitätsengpässen, da diese als einzige schnelle direkte Verbindung nach Bern Zentrum verbleibt. • Die Schliessung der werktäglichen Taktlücken am Vormittag (zum durchgehende 30min Takt bis 20 Uhr) sowie die Einführung des 30min Takts am Wochenende wird begrüsst und ist unbedingt umzusetzen. • Die Schaffung einer separaten Busspur zwischen den Haltestellen Güterbahnhof und Inselplatz hat eine erhebliche Verbesserung der Pünktlichkeit gebracht und die Attraktivität erhöht. Vor allem am Morgen sind Verspätungen viel seltener geworden, was sich positiv auf die Anschlüsse im Zentrum von Bern auswirkt (gilt auch für die Linie 101). Linie 101 • Falls ein Kapazitätsausbau der Linie 101 erforderlich ist, soll die Massnahme (dichterer Takt oder Einsatz von Doppelgelenkbussen) eng in Zusammenarbeit mit der örtlichen Bevölkerung definiert werden (z.B. mittels Umfrage was bevorzugt wird). • Ich würde die Förderung von E-Bussen generell aber insbesondere auf der Linie 101 begrüssen. Mit dieser Massnahme könnte die Lebensqualität der Anwohnenden erheblich verbessert werden. Linie 102 • Die Weiterführung des aktuellen Angebots auf der Linie 102 wird unterstützt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Buslinien BahnhofBern Bethlehem könnten ev bis Uettligen über Hinterkappele Wohlen geführt werden. Grössere Frequenz des Postautos wäre wohl einfacher.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Abbau Linie 107 ergibt keinen Sinn, die Ersatzlösung ist um ein Vielfaches schlechter.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe 2.3	x			

3.9 Haben Sie Anmerkungen zu den weiteren Anträgen in Kapitel 5?

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Ittigen	Zum Angebotskonzept Bern Nord Buslinien 34, 36, 38 halten wir fest, dass das Problem nicht der ÖV sondern der MIV ist. Das Angebotskonzept insbesondere der Linie 36 halten wir für die Feinerschliessung des Korridors Nord für richtig. Eine Aufteilung in eine Linie 36 und 35 lehnen wir ab (Kap. 5.3.2). Für die Linie 36-1 Zollikofen-Bern Breitenrain beantragen wir die Einführung eines Wochenend-Angebotes. Begründung: Die Überbauung Hammerwerke (70 Wohnungen) ist seit 2023 realisiert. Die Überbauung «Aarerain» (180 Wohnungen) ist im Bau und wird 2026/27 fertiggestellt. Die Überbauung «Metropark» (130 Wohnungen) ist teilweise baubewilligt, der restliche Teil wird bis Ende 2024 baubewilligt und wird 2027 fertiggestellt. Diese starke Zunahme des Wohnungsangebotes und der zusätzlichen ca. 760 Menschen rechtfertigt ein besseres Angebot des öffentlichen Verkehrs (Kap. 5.3.2).	x			Die Linie 36 soll mit VM-Massnahmen stabilisiert und in der bestehenden Form beibehalten werden. Eine Auftrennung kommt erst in Frage, wenn der Fahrplan mit diesen Massnahmen nicht stabilisiert werden kann. Das Randzeitenangebot wurde geprüft (siehe Prüfbericht, Kapitel 2.15, S. 39) und negativ bewertet.
Kirchlindach	Kap. 5.3 (Seite 43/44): Die Verlängerung der Linie 103 bis mindestens Thalmatt wird sehr begrüsst, verbunden mit der Hoffnung, dass sie zeitlich 1/4 Stunde versetzt, zur Linie 102 fährt. Neu geplante Linie 108 mit gleichzeitigem Wegfall der bisherigen Linie 107: die Gemeinde Kirchlindach hat kein wirkliches Interesse an einer Anbindung an den Europaplatz (zusätzliches Umsteigen, Anschluss auf die Fernverkehrs-/Intercity-Züge nicht mehr gewährleistet, Reisezeit wird verlängert).	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Köniz	Linie 29: Aufgrund der regen Siedlungsentwicklung (u.a. Bezug der grösseren Baufelder Thomasweg und Baufeld F Ried) und diverser Verdichtungsprojekte entlang des Linienperimeters bittet die Gemeinde Köniz um eine Verbesserung des Randzeitenangebots mit der Ausdehnung des 15-Min.-Taktes insbesondere am Samstagvormittag; sowie um erneute Prüfung des bisher abgelehnten Antrags B (halbstündlicher Abendbetrieb bis 24 Uhr, Wochentage Do-Sa).		x		Gemäss Kapitel 5.3.1 des Berichtes wird das Anliegen bereits berücksichtigt.
Moosseedorf	Angebotskonzept Bern Nord: Buslinie 38: Die Verlängerung der Linie 38 via Shoppyland nach Münchenbuchsee als Versuchsbetrieb muss sicherlich hinsichtlich Nutzen/Kosten noch eingehend geprüft werden.	x			
Mühleberg	Mit Blick auf die Tatsache, dass die S51 ab April 2025 bis mindestens 2029 nicht mehr verkehrt, haben die Gemeinden Mühleberg und Frauenkappelen in den letzten Wochen gemeinsam mit Vertretern des Kantons und der Postauto AG einen Übergangsfahrplan ab 28. April 2025 bis mindestens 2029 erarbeitet. Dieser Fahrplan ist im Konzept ebenfalls zu erwähnen. Weiter müsste auf Seite 46 «Bericht zur Mitwirkung» wohl korrigiert werden, dass das Konzept für die Linien 560 und 570 auf den Fahrplan 2029 hin umgesetzt werden soll. In der Tabelle auf Seite 46 sollen die Angebotsstufen für die Linien 560 und 570 neu formuliert werden. Aus unserer Sicht ist für den Übergangsfahrplan für beide Linien die Angebotsstufe 2 korrekt. Für den Fahrplan ab 2029, wenn das Konzept «Frienisberg» umgesetzt wird, ist für die Linie 570 die Angebotsstufe 3 korrekt, für die Linie 560 die Angebotsstufe 2. Das Angebot ist insbesondere an den Abenden sowie an Wochenenden auszubauen. Den Versuchsbetrieb auf der Linie 550 begrüssen wir. Damit wird Bürgerinnen und Bürgern aus Mühleberg ermöglicht, mit dem Postauto von Mühleberg nach Laupen zu reisen. Dies entspricht einem Bedürfnis in der Bevölkerung, da unsere Gemeinde dem Gemeindeverband Betagtenzentrum Laupen angehört. Zudem dient die Linie als gemeindeinterne Verbindung zwischen Mühleberg nach Rosshäusern (via Bahnhof Gümmenen). Wir sind klar der Ansicht, dass es sich hierbei um eine Verlängerung einer bestehenden Verbindung handelt, weshalb wir davon ausgehen, dass die Linie 550 wie bis anhin nach dem Kostenverteilschlüssel finanziert wird.		x		Die RKBM war an der Erarbeitung beteiligt. Die Hinweise für das Angebotskonzept für den Übergangsfahrplan bis 2029 wird im Schlussbericht ergänzt.
Ostermundigen	Die Gemeinde Ostermundigen begrüsst die für das Arbeitsprogramm 2025–2028 angedachten ÖV-Studien: - AK Bern Ost/Worblental: o Angebotsstudie zur generellen Überprüfung der Erschliessung der Gemeinden Ittigen und Bolligen sowie zur Anpassung der Fahrlage der S7 erstellen Prüfung ÖV-Erschliessung Ostermundigen Ost mit Deisswil unter Einbezug TBO Shuttle - Überprüfung AK Buslinie «N». o Einbezug neues Sportzentrum Wegmühlegässli (Regionaler Fussballcampus, Mehrzweckhalle für Vereinsveranstaltungen und Kantonale Beobachtungsstation) Und beantragt im Hinblick auf die Inbetriebnahme der neuen Tramlinie nach Ostermundigen ab 203X, dass die in der Räumlichen Entwicklungsstrategie (RES) definierten interkommunalen Busverbindungen (Anschluss Guisanplatz, Deisswil/Stettlen, Papiermühle) in der Angebotsstudie «Bern Ost / Worblental» vertieft geprüft werden. In diesen Vertiefungsarbeiten soll auch eine Kombination der neuen Linien mit der Erschliessung «Rüti» an Stelle des Shuttlebetriebs Oberfeld-Rüti geprüft werden. Zudem begrüsst der Gemeinderat die geplant Taktverlängerung der Linie 44. Diesbezüglich wird beantragt zu prüfen, ob in den	x			Linie 44: Das ÖV-System ist derzeit zu wenig flexibel, um kurzfristige Bedarfe wie an stark frequentierten Badetagen zu antizipieren. Bei der Erarbeitung der Projektskizze für die Studie AK Bern Ost/Worblental wird die RKBM die betroffenen Gemeinden einbeziehen.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Sommermonaten an stark frequentierten Badetagen, das Angebot zum Regionalen Erholungsschwerpunkt «Freibad Ostermundigen» punktuell erweitert werden kann.				
Stadt Bern	5.3.2 Angebotskonzept Bern Nord Buslinien 34, 36, 38 Wir begrüssen, dass vor einer Angebotsänderung die Wirkung der eingeleiteten Priorisierungs- und Verkehrsmanagement-Massnahmen abgewartet werden. 5.3.3 Angebotskonzept Frienisberg 2030 Die Stadt Bern prüft aktuell die notwendigen Infrastrukturanpassungen (Abschluss Vorstudie erwartet per Ende '24). Das Projekt muss anschliessend im Detail entwickelt werden. Die Stadt Bern kann aufgrund von Abhängigkeiten von Dritten keine Garantie für die zeitnahe Realisierung der Infrastruktur abgeben (Abhängigkeit Finanzierung durch Stadtrat). Die Einführung der L108 hat aus Sicht Stadt Bern keine Priorität und einer Einführung könnte auch ab 2031 erfolgen. 5.3.7 Angebotskonzept neue Tangentiallinie Bern Nordwest (TBN, inkl. Linien 27 und 32) Wir empfehlen die Einführung erst, wenn die Arealentwicklungen in Ausserholligen (z.B. Campus) und im Viererfeld in fortgeschrittenem Stadium realisiert sind. Nur auf dieser Grundlage können unseres Erachtens die anvisierten Ziele erreicht werden. Ansonsten werden aus Sicht der Stadt Bern im Probebetrieb die kantonalen Vorgaben für die Auslastung und den Kostendeckungsgrad unterschritten. Die Infrastrukturanpassungen sind umfangreich und noch nicht umfassend geprüft. Im Bericht ist zu ergänzen, dass umfangreiche Infrastrukturanpassungen notwendig sind. Das Projekt muss noch entwickelt werden und der Einführungszeitpunkt kann noch nicht festgelegt werden. Die Realisierung erfolgt vorbehältlich der Zustimmung von Gemeinde- und Stadtrat sowie allenfalls des Volkes. Die Option einer «provisorischen Endhaltestelle» P+R Neufeld ist im Bericht aufzunehmen: Bei einer frühen Realisierung ist die Endhaltestelle vermutlich zuerst im P+R Neufeld vorzusehen (inkl. angepasster Linienführung), weil die Endhaltestelle Viererfeld/Äussere Enge vermutlich erst ab '29 bereitsteht. Der Gemeinderat begrüsst, wenn die Linie 32 unverändert bleibt. 5.3.8 Angebotsplanung und Betriebskonzept Gaswerkareal Das Projekt wird aktuell in der Stadt Bern evaluiert und ist vorerst sistiert. Im Kontext der zur Diskussion stehenden Erschliessung mit einem zusätzlichen Lift könnte das öV-Angebot im Raum Matte-Marzilli Anpassungen erfahren. Zudem ist die Linienführung zu überprüfen (u.a. Kapellenstrasse wegen Aufwertung des Strassenraums). Der Einführungszeitpunkt kann noch nicht festgelegt werden und die Realisierung erfolgt vorbehältlich der Zustimmung von Gemeinde- und Stadtrat. Wir verweisen im Weiteren auf die Stellungnahme des Gemeinderates von Bern (wird separat eingereicht).	x			- 5.3.3: Siehe Antwort, Kapitel 2.2 - 5.3.7: Eine Einführung parallel zur Inbetriebnahme des Fachhochschul-Campus wird gemäss bisheriger Planung angestrebt, eine frühere Einführung erachtet auch die RKBM nicht als zielführend. - 5.3.8: Dies wird im Bericht entsprechend berücksichtigt.
Worb	Zusatzbericht Prüfaufträge: L 791 Worb Dorf – Walkringen; Die Haltestelle Enggistein Rütthubelstrasse wird kaum frequentiert und die Gemeinde prüft, ob auf die Haltstelle verzichtet werden kann. Dies würde nebst einer Kostenersparnis auch verhelfen, dass für den Bus mehr Zeit für die Strecke zur Verfügung stünde, welche bei den engen Verhältnissen von Vorteil ist.	x			Falls die Gemeinde zum Schluss kommt, dass sie auf die Haltestelle verzichten möchte, kann sie dies im Anschluss bei der RKBM beantragen.
Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination	S.36, Kap. 5.1.1 Priorisierung der Anträge resp. Priorisierung der Anträge «Angebot im bestehenden Umfang beibehalten»: Die Priorisierung dieser Anträge ist nicht nachvollziehbar aufgrund der Beschreibungen in Kap. 5.1.1. Solche Anträge werden in allen 3 Prioritätsstufen beantragt, aber in Kap. 5.1.1. wird nicht erläutert, wann bei solchen Anträgen die Priorität 1 oder 2 gewählt wird. Wir empfehlen, dies zu ergänzen. S.41, Linie 22, Antrag b): Bitte ergänzen «ab 2029» (analog Linie 29) S.41, Linie 29, Antrag b): Auf den Antrag kann verzichtet werden, denn ab Fahrplan 2025 wird zwischen Niederwangen und Köniz Bahnhof das Randzeitenangebot ausgebaut (gemäss Antrag RKBM z.H. Zwischenbeschluss). S.43, Antrag Linie 38: wurde die Verlängerung Mattstetten-Urtenen in der HVZ bewusst weggelassen? S.44, Antrag Linie 100: Zeilen 2-4 des Antrags machen keinen Sinn, denn sie geben die heutige Situation wieder. S.44, Antrag Linie 103: Die Linie 103 verkehrt heute in der HVZ nicht durchgängig (nämlich dann nicht, wenn zwischen Bern HB und Neufeld P&R fast zeitgleich bereits eine andere Linie verkehrt). Bitte Antrag entsprechend ergänzen. S.44, Antrag Linie 105: Für das bessere Verständnis wäre es hilfreich, wenn die verschiedenen Anträge nummeriert würden (analog Linien 22 und 29). S.46, Linien 560/570: Aufgrund des Ausfalls der S51 ab Frühling 2025 wird in Absprache mit den Gemeinden die Linienführung der beiden Linien bereits per diesen Zeitpunkt umgesetzt («Baustellenfahrplan»). Es ist aber richtig, dass die beiden Anträge zur geänderten Linienführung der Linien 560/560 im RAK 27-30 enthalten sind, damit der Grosse Rat diese Änderungen beschliessen kann.		x		- Kap. 5.1.1: Die Priorisierung wurde gemeinsam mit der Begleitgruppe, in welcher das AÖV vertreten ist, definiert und ist aus Sicht RKBM nachvollziehbar. - Linie 22: Wird im Bericht aufgenommen. - Linie 29: Der Bericht wird entsprechend korrigiert. - Linie 38: Wir danken für den Hinweis, die Anträge zur Linie 38 werden gemäss verabschiedeter Angebotsstudie aktualisiert. - Linie 100: Der Bericht wird entsprechend korrigiert. - Linie 103: Siehe Kapitel 2.2 - Linie 105: Der Bericht wird entsprechend korrigiert. - Linien 560/570: Der Bericht wird entsprechen aktualisiert. - Tangento/Ortsbus Belp: Die Stärkung der Tangentialverbindung über die Aare macht – auch gemäss Studie – unabhängig von der Landi Sinn mit Sicht auf das Gesamtnetz-ÖV. - Ortsbus Worb: Der Bericht wird entsprechend korrigiert.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	S.47/48/49, Kap. 5.3.4 Tangento und 5.3.5 Ortsbus Belp: Es stellt sich grundsätzlich die Frage, wie mit der Tatsache umgegangen werden soll, dass sich seit Erarbeitung der Studie einige Rahmenbedingungen verändert haben: Standortentscheid der Landi, tendenziell Nachfragerückgang gegenüber dem «Referenzjahr» 2019 der Studie aufgrund Corona, weitere Ansiedlung von Freizeiteinrichtungen im Belpmoos. Wir regen an, auf diese Entwicklungen kurz einzugehen. S.50, Anträge Ortsbus Worb: pro Ring wird nur ein halbes Fahrzeug eingesetzt, nicht 1. Bitte korrigieren.				
FDP Stadt Bern	Antrag 30.003 BM 3 (Tramlinie 3) und 30.006 BM 6 (Tramlinie 6) sind auf deren Zweckmässigkeit zu überprüfen. Dem Mobilitätsbedürfnis und den tiefen Fahrgastfrequenzen kann besser mit einem Elektrobusbetrieb entsprochen werden. Antrag 30.0.36 Buslinie RB36 zusätzlich auf Samstag erweitern.			x	Antwort siehe Kapitel 2.1.8
FLG Freie Lindacher Grüne	Kapitel 5.2 Bericht/Zusatzbericht Prüfaufträge (S. 53): Wir sind enttäuscht, dass der Stundentakt auf der Linie 102 abends und am Wochenende nicht auf einen Halbstundentakt erhöht wird. Kapitel 5.2 Bericht (S. 54): Die Anzahl der Linien (104, 105, 106) allein sagt nichts über die Qualität der Erschliessung aus. Wichtig ist, dass die Linien zeitversetzt fahren. Nur so verbessert sich das Angebot von einem Stundentakt auf einen Halbstundentakt. Ob und wie dies Umgesetzt wird ist nicht ersichtlich. In Herrenschwanden gab es einmal einen ganz exakten Viertelstundentakt indem die Linie aus Meikirch auf die volle und halbe Stunde gesetzt wurde und die Linie Zollikofen auf 15``und 45`` Dies sollte wieder angestrebt werden! Kapitel 5.3 (S. 43/44): Wir begrüssen die Verlängerung der Linie 103 bis mindestens Thalmatt. Wir hoffen, dass die Linie zeitlich um eine Viertelstunde versetzt, zur Linie 102 fährt. Neue Linie 108 und Wegfall der Linie 107: Die Gemeinde Kirchlindach hat kein Interesse an einer Verbindung zum Europaplatz. Das Umsteigen erschwert den Anschluss an Fernverkehrs- und Intercity-Züge und verlängert die Reisezeit. Es wird kaum Leute geben, welche ihr Ziel in der Region Europaplatz finden werden.	x			Die Taktverdichtung in den Randzeiten (Spätabend und Sonntag) der Linie 102 wurde in Kapitel 2.22 des Zusatzberichts (S. 54) geprüft und negativ bewertet Die Verteilung der Abfahrtszeiten der Linien 104, 105 und 106 ist gemäss Angebotskonzept Frienisberg vorgesehen. Weitere Ausführungen zu Linien 103, 107 und 108 siehe Kapitel 2.2
Grüne Freie Liste Stadt Bern	Die Aktualisierung der Netzstrategie 2040 muss dringend erfolgen - bereits 2025 - und bis das Resultat vorliegt soll nicht weiter auf die obsolete Netz 2040 Bezug genommen werden.			x	Die Netzstrategie ÖV 2040 stellt weiterhin eine belastbare Grundlage für die Analyse dar. Die längerfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten und damit auch auf die ÖV-Nachfrage sind derzeit nicht quantifizierbar. Verlässliche Erkenntnisse hierzu werden erst in einer künftigen Aktualisierung des GVM (ab 2025) sichtbar sein. Eine vorzeitige Annahme einer tiefgreifenden Änderung der ÖV-Nachfrageentwicklung, sind derzeit rein spekulativ und würde keine fundierte, quantifizierte Entscheidungsgrundlage bieten. Daher bleibt die Netzstrategie 2040 weiterhin gültig, bis sie auf Basis eines aktualisierten GVM ab 2027/2028 überarbeitet werden kann (siehe Kapitel 6, Seite 55)
SP Neuenegg	Ein regelmässiges Angebot auf der Buslinie 130 Mo-So erachten wir als erstrebenswert. Das Angebot Mo-Fr ist bereits heute gut. Das Angebot Sa und So (ab Dezember 25) hat sehr grosse Differenzen und es ist für die Bevölkerung schwer nachzuvollziehen, wann ein Bus fährt. Eine Angleichung wäre wünschenswert. Mit der betrieblichen Abtrennung von der Linie nach Albligen am Samstag ist sicherlich mehr Handlungsspielraum vorhanden. Mit der vorgeschlagenen Verlängerung am Abend am Wochenende sind wir einverstanden. Evt. kann ein durchgängiger Halbstundentakt Sa/So ohne Bedienung Louelemoos umgesetzt werden, wenn der Kurs von Thörishaus über die Austrasse via Gartenstrasse - Kirchgasse - Laupenstrasse - Dorfstrasse wieder auf die Austrasse zurück nach Thörishaus umgesetzt wird.			x	Eine Harmonisierung des Wochenendangebots ist zwar wünschenswert, ist jedoch nur durch eine Auftrennung der Verbundproduktion mit der Linie 131 realisierbar. Dies würde jedoch zu Mehrkosten für die Linie 131 führen, deren Kostendeckungsgrad mit 25 % lediglich knapp über dem Minimalwert liegt. Aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen ist eine Umsetzung daher nicht möglich.
Arbeitsgruppe Planung Städtebau Mobilität	s. beiliegendes Dokument	x			
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem	Die QBB möchte darauf hinweisen, dass die Stellungnahme vom 21.02.2023 zur TBN nach wie vor aktuell und für die QBB von grosser Bedeutung ist. Wir bitten Sie, die darin enthaltenen Rückmeldungen ebenfalls zu berücksichtigen.	x			Siehe Antworten zu Eingaben QBB weiter oben.
Verein der Seniorinnen und Senioren der Einwohnergemeinde Wohlen bei Bern	Folgenden Antrag lehnen wir aufgrund unserer Vernehmlassung zur Buslinie 107 in aller Form ab: Die Linie 107 (Zollikofen –) Uettligen – Wohlen – Hinterkappelen – Bern Bahnhof wird durch eine neue Tangentiallinie 108 Zollikofen – Uettligen – Wohlen – Hinterkappelen – Bern Eu- ropaplatz (ganztägig im 30'-Takt) ersetzt	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Ausserhalb RKBM	Überprüfung Angebotskonzepte Buslinien 22, 29, 340, keine Ergänzung Angebotskonzept Bern Nord Buslinien 34, 36, 38: Die Verlängerungen der Linie 38 nach Urtenen und	x			Besten Dank für Ihre versierten Eingaben, die von der RKBM zur Kenntnis genommen und im Rahmen der weiteren Planungs- und

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Münchenbuchsee erachte ich persönlich als sinnvoll. Die Trennung der Linie 36 in 2 Äste, macht wahrscheinlich nicht so viel Sinn, wer steigt schon in Unterzollikofen um. Eventuell verlagert sich der Verkehr via S9 und Linie 9 oder 20. Angebotskonzept Freinisberg 2030: Linie 105, macht die Verknüpfung von Aarberg nach Lyss (heutige Linie 105 und 361) Sinn? Wäre eine Verknüpfung der Linien 361, 367 und 368 in einem Citybuskonzept Lyss-Aarberg nicht zielführender? Linie 108: Eine Anknüpfung von Wohlen und Hinterkappelen an Bern West ist sinnvoll. Fraglich, ist welcher Bahnhof längerfristig angesteuert werden soll, denkbar wäre auch Bern Brünnen? Raum Saane: Linie 550: Fraglich, ob die Nachfrage für die Verlängerung von Gümmenen nach Mühleberg nach der Einstellung und Abbau des Kernkraftwerkes noch gegeben ist. Linie 560/570: Grundsätzlich finde ich die Aufteilung sinnvoll. Schade, dass die Linie 32 nicht konsequenterweise miteingebunden wurde, z.B. Linienast von Bern Brünnen via Niederbottigen-Riedbach nach Frauenkappelen und weiter. Fraglich auch, ob die neue Linie 560 wirklich Mauss und Trüllern angebunden werden soll, eine möglichst zeitlich effiziente Linienführung von Mühleberg nach Bern Brünnen wäre sicherlich von Vorteil. Überprüfung Angebotskonzept Tangento: Keine Bemerkungen Ortsbuskonzept Belp: Der Begriff Shuttle ist in der Abbildung 10 falsch geschrieben. Fraglich ob eine Linie 333 wirklich die minimalen Anforderungen einhalten kann. Ortsbuskonzept Worb: Keine Bemerkungen Angebotskonzept neue Tangentiallinie Bern Nordwest: Sofern die Linie 32 so wie bisher betrieben wird, ist es für mich fraglich, wieso nicht weitere Siedlungen wie z.B. Matzenried angeschlossen werden können. Auch könnte der Bus der Dorfkern von Niederbottigen ganz durchfahren. Eine Verlängerung nach Bümpliz Süd wäre ebenfalls denkbar, wie auch eine Verlängerung von Riedbach nach Frauenkappelen. So könnte doch weiteres Nachfragepotenzial erschlossen werden. Angebotsplanung und Betriebskonzept Gaswerkareal: keine weiteren Bemerkungen Anträge auslaufenden Versuchsbetrieben: keine Bemerkungen				Abstimmungsprozesse geprüft werden. Im Rahmen des RAK handelt es sich in erster Linie um eine Wiedergabe der Resultate aus bereits abgeschlossenen Studien. Betreffend Linie 32 folgender Hinweis: Entsprechende Zusatzerschliessungen wurden geprüft, sind aufgrund der knappen Umlaufzeiten jedoch nicht ohne erhebliche Mehrkosten realisierbar.
Privatperson Bern - Stadtteil II (Länggasse-Felsenau)	Die Planung der Tangentiallinie 108 und die Verlängerung der Linie 103 mögen auf dem Papier gut aussehen, decken aber nicht die Bedürfnisse der Kunden. Es wäre wünschenswert gewesen, wenn diese Bedürfnisse bei Vielnutzern der Linie 107 vorgängig abgeholt worden wären. Die Ankunft in Zollikofen oder am Europaplatz ist nicht attraktiv und macht das Reisen mit ÖV somit umständlicher und mühsam. Die Abschaffung der Linie 107 als direkte Verbindung zum Bahnhof Bern ist ein Abbau und grosser Verlust. Es ist extrem schade, wenn ein attraktiver und beliebter Wohnort in der Region Bern durch eine massive Verschlechterung im ÖV Angebot so geschwächt wird. In Anbetracht der aktuellen Klimasituation sollte das ÖV Angebot nicht so geschwächt werden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	Die Aktualisierung der Netzstrategie 2040 muss dringend erfolgen - bereits 2025 - und bis das Resultat vorliegt soll nicht weiter auf die obsolete Netz 2040 Bezug genommen werden.			x	Die Netzstrategie ÖV 2040 stellt weiterhin eine belastbare Grundlage für die Analyse dar. Die längerfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten und damit auch auf die ÖV-Nachfrage sind derzeit nicht quantifizierbar. Verlässliche Erkenntnisse hierzu werden erst in einer künftigen Aktualisierung des GVM (ab 2025) sichtbar sein. Eine vorzeitige Annahme einer tiefgreifenden Änderung der ÖV-Nachfrageentwicklung, sind derzeit rein spekulativ und würde keine fundierte, quantifizierte Entscheidungsgrundlage bieten. Daher bleibt die Netzstrategie 2040 weiterhin gültig, bis sie auf Basis eines aktualisierten GVM ab 2027/2028 überarbeitet werden kann (siehe Kapitel 6, S. 55)
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Zur Abschaffung der Linie 107 und Ersatz durch Linie 108 nach Europaplatz statt via Länggasse an Bern Bahnhof: Das Angebot von Hinterkappelen und Wohlen in die Länggasse wird in der HVZ durch die Verlängerung der Linie 103 sichergestellt, das ist gut. Die Anbindung der Haltestelle Eymatt b. Bern nach Bern/in die Länggasse verschlechtert sich jedoch beträchtlich. Kann als Ersatz ein Halt der Linie 100 in der Eymatt in Erwägung gezogen werden? Das würde die Anbindung des Eymatt Quartiers verbessern beziehungsweise die Verschlechterung durch die Änderung der Linie 107 minimieren.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Köniz	Die Planung der Tangentiallinie 108 und die Verlängerung der Linie 103 mögen auf dem Papier gut aussehen, entsprechen aber nicht den Bedürfnissen der Kunden. Wieso wurden die Bedürfnisse der betroffenen Regionen nicht im Voraus erfragt? Die Ankunft in Zollikofen oder am Europaplatz ist nicht attraktiv und macht das Reisen mit ÖV somit umständlicher und mühsam. Die Abschaffung der Linie 107 als direkte Verbindung zum Bahnhof Bern ist ein grosser Verlust für die Region Oberwohlen und bedeutet eine	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	deutliche Verschlechterung des ÖV, in einer Zeit, wo Umweltschutz und Ausbau des ÖV höchste Priorität haben sollten. Ich finde es extrem schade, wenn ein attraktiver und beliebter Wohnort in der Region Bern durch eine massive Verschlechterung im ÖV Angebot so geschwächt wird.				
Privatperson Vechigen	Ausblick auf AK 2031-2034, S. 55: AK Bern Ost-Worblental: Aufgrund der ändernden Fahrlage der S7 werden auch Anpassungen auf der Linie 30.781 Boll - Utzigen, die heute schon sehr knappe Umläufe und Anschlüsse hat, erforderlich sein.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Mein Hauptanliegen ist, die Linie 107 (Postauto) aufrechtzuerhalten.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Verständnis fehlt	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Linie 107 Zollikofen-Uettligen-Wohlen-Länggasse-Bern Hbf unbedingt beibehalten!!! Linie 108 absolut kein Bedarf, Was soll ich am Europaplatz. Ich muss in die Länggasse (Lindenhof) und an Bern Hbf > Anschluss an das Schnellzugnetz der SBB Bitte auf Linie 108 verzichten und wie gehabt Linie 107 weiterhin anbieten.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Schlechte Idee, die Linie 107 abzusetzen und mit einer Linie 108 zu ersetzen. Es schränkt die Mobilität der älteren Bevölkerung ein, da ein Umsteigen an einem ungeeigneten Ort ist (Fusswege am Europaplatz bspw. zu S-Bahn sind sehr umständlich). Zudem ist der Europaplatz berüchtigt und eine Umsteigen zu später Zeit ist für Frauen mit hohem Risiko verbunden. Im weiteren verlängert ein Umsteigen die Reisezeiten und entspricht nicht den aktuellsten Studien/Empfehlungen, mehr Direktfahrten anzubieten (siehe SBB-Strategie). Es animiert einem extrem auf das ÖV zu verzichten und auf den ÖIV umzusteigen. Egal wieviel Stau und Einschränkungen in der Stadt Bern gegen den ÖIV noch generiert werden, würde ich bei einer solchen Änderung auf jeden Fall auf das Auto umsteigen.			x	Die RKBM weist die Eingabe zurück, da das Umsteigen am Europaplatz zu jeder Tageszeit als sicher gilt und keine erhöhten Risiken für bestimmte Fahrgastgruppen bestehen. Weitere Antworten zu den Bemerkungen siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Postautolinie 107 sollte beibehalten werden sonst weichen viele Pendler auf Private Verkehrsmittel aus. Die alternative Route via Europaplatz ist eine qualitative Einbusse.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Siehe Rückmeldung zu Frage 3.4.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Linie 100: Die Aufhebung der Linie 107 bringt der Linie 100 ab Wohlen zum Bahnhof eine nicht zumutbare Mehrbelastung, auf die bereits sehr gut ausgelasteten Kurse! Die Umsetzung des durchgehenden 30'-Taktes auf den Linien 100 und 107 bringt hier bereits eine für die nahe Zukunft genügende Verbesserung. Die vollständige Umsetzung ist dringend und zwingend. 30'-Takt am Sonntag bis Wohlen ist wohl ein Schreibfehler, das gibt es bereits heute und dazu ist keine Wendeschlaufe in Wohlen, die eh nicht realisierbar ist, nötig! Vermutlich ist gemeint den 30'-Takt in Wohlen einzuführen. Das würde dann die Linien 100, 102 und 107 betreffen, was unterstützt wird. Damit wäre der 15'-Takt an allen Tagen ohne Wendeplatz in Wohlen erfüllt. Linie 101: Mögliche Kapazitätserhöhungen auf diesen Linien nur mittels Taktverdichtung. Mögliche Alternative z.B: Direkte Linienführung ab Hinterkappelen – Insel zum Bahnhof, analog der Linie 107 im Bereich Hinterkappelen – Forsthaus. Erschliessung Hinterkappelen – Bern Bethlehem und weitere Ziele in Bern-West (u.A. evtl. auch Europaplatz) mit separater Linie. Hier sind die besten Lösungen in Koordination mit den Tangentialverbindungen in Bern West und Bern Nord zu suchen. Diese Linie bietet dem Gebiet Bern West einen Anschluss in Hinterkappelen an die Tangentiallinie 107 nach Zollikofen. Linie 103: Eine Verlängerung der Linie 103 von Bern, Neufeld über Uettligen – Wohlen bis nach Hinterkappelen in der HVZ, sollte spätestens in Uettligen wenden (z.B. Wendeschlaufe Reberhaus), da Sie auf dem restlichen Abschnitt nicht erforderlich ist und keine Verbesserungen bringt. Linie 107: Die Linie darf nicht aufgehoben werden! Alternativ könnte die Linie durchgehend bis Zollikofen erweitert werden und würde dann die Funktion als Tangentiallinie (vorgesehene Linie 108) übernehmen. Einziger kleiner Unterschied: beginn am Bahnhof und nicht auf dem Europaplatz. Übergeordnet betrachtet geographisch praktisch kein Unterschied! Begründungen: - Ersatz durch die Linien 108 und 103 kann die Verschlechterungen nicht kompensieren. - Ein Umsteigen in Hinterkappelen ist völlig unattraktiv da lange Umwege, unsichere Strassenquerungen und Umstieg auf die langsamere Linie 101. - Unzumutbare Mehrbelastung der Linie 100 zwischen Wohlen	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	- Insel und Bahnhof Bern. - Wegfall der wichtigen Direktverbindung von Wohlen - Hinterkappelen in die Länggasse.				
Privatperson Wohlen bei Bern	Linie 108: - Eine Tangentiallinie kann mit der Linie 107 geschaffen (ausgebaut) werden. Allenfalls kann eine Verbindungslinie von Hinterkappelen nach Bern-West (siehe Bemerkungen oben unter Linie 101) als Zubringer dienen. - Eine Linie 108 wird kein grösseres Potential mobilisieren können als der Ausbau der Linie 107. Die Zusatzkosten sind aber extrem gross. Diese können nicht durch den üblichen Verteilschlüssel auf die Gemeinden überwälzt werden. Es würde sich hier eher um einen Versuchsbetrieb handeln. Diese Kosten sind durch den Besteller zu bezahlen! - Das Einzugsgebiet Europaplatz/Weyermannshaus ist durch die Linie 107 (Hst. Weyemannshaus) bereits erschlossen. Verbesserte Erschliessungen können in einer nächsten Phase für den Gesamtraum Bern West (inkl. Uni, Güterbahnhof) - Bern Nord (inkl. Länggasse und Hinterkappelen) studiert werden. - Das Argument, die Linie 108 diene der gemeindeinternen Erschliessung mag stimmen, wird aber in der Wirkung massiv überbewertet. Die Bedürfnisse für solche Verbindungen liegen insbesondere in den Zwischen und Nebenverkehrszeiten (Einkaufen, Versammlungen, Besuche, etc.). Für Pendler und Schulen besteht kein Bedarf für zusätzliche interne Verbindungen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	zu Angebotskonzept Frienisberg: Warum die gut frequentierte Linie 107 abschaffen? Die Ersatzangebote 108 und 103 bedeuten für uns in Oberwohlen iene Verschlechterung.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Ja zu Kap.5.3.3: Obwohl sich gemäss ihrer eigenen Studie (siehe Kap.3.2.4 Erfolgskontrolle Angebote mit konzeptionellen oder grösseren Änderungen Buslinien Frienisberg (Linien 30.100 und 30.107) das Angebot bewährt hat, soll die Linie 107 durch eine Tangente ersetzt werden. Dadurch würde die für unsere Gemeinde sehr wichtige direkte Anbindung an den Bahnhof Bern zukünftig entfallen. Ich möchte sie bitten diese geplante Änderung nicht umzusetzen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die neue Linie 108 macht nur Sinn, wenn die Linie 103 zu allen Zeiten bis nach Uettligen-Wohlen-Hinterkappelen verlängert wird. Wenn das nicht möglich ist, dann ist die Linie 107 zu belassen. Ohne die Linie 107 sind die Haltestellen Schaufelacker und Bäumlisacker während der NVZ und am Wochenende massiv schlechter gestellt. Eine direkte Linie von diesen Stationen zum Hauptbahnhof ohne umzusteigen ist ganztags zu erhalten.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	5.3.3 Angebotskonzept Frienisberg 2030 Gemäss Bericht ist die Grundstruktur des bestehenden Busnetzes in der Region Frienisberg zweckmässig, auch im Hinblick auf die absehbaren Entwicklungen der nächsten 10 bis 15 Jahre. Insbesondere sollen die direkten Busverbindungen ins Agglomerationszentrum Bern bestehen bleiben und am Bahnhof Bern Anschlüsse auf die S-Bahn und den Fernverkehr gewährleisten. Mit der Streichung der Linie 107 und der Verlängerung der Linie 103 bzw. der neuen Tangentiallinie 108 wird obige Aussage unterminiert, es gibt einen deutlichen Angebotsabbau in die Länggasse, insbesondere für Schüler*innen (Gymnasium Neufeld) und Studierende (Uni und PH Bern). Von einer eher kleineren Angebotsanpassung kann in diesem Fall nicht die Rede sein. Und der an gleicher Stelle erwähnte substanzielle Angebotsausbau auf der Tangentialbeziehung Zollikofen – Wohlen – Bern West ist für mich nicht nachvollziehbar (worauf basiert diese grundlegende Neukonzeption?) resp. entspricht nicht den Bedürfnissen von grösseren und treuen öV-Kundenkreisen. Zudem ergeben sich mit den geplanten Angebotsanpassungen der Linien 103 und 108 sowie der Aufhebung der Linie 107 Mehrkosten von jährlich rund CHF 1.4 Mio! Das ist mehr als die Hälfte der geplanten jährlichen Mehrkosten von rund CHF 2.5 Mio.! In Zeiten der angespannten Finanzlage der öffentlichen Hand und dem geringen Kostendeckungsgrad ein fragwürdiges Zeichen!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	5.3.3 Angebotskonzept Frienisberg 2030 Die Streichung der Postautolinie 107 bedeutet eine massive Verschlechterung des öV-Angebots für alle Nutzerinnen und Nutzer dieses seit Jahrzehnten bewährten Angebots. Niemand will eine Ersatzlösung, die am Europaplatz in Bern-West endet und ein zeitraubendes Umsteigen erfordert, um ins Stadtzentrum und insbesondere ins Länggassquartier zu gelangen, wo sich zahlreiche Ausbildungsstätten für Kinder und Jugendliche sowie viele Arbeitsplätze befinden. Das Länggassquartier muss weiterhin direkt mit dem Postauto erreichbar sein - was einem Bedürfnis entspricht, wie die hohe Auslastung der Linie, welche ich selber seit über 20 Jahren unter der Woche praktisch täglich nutze, zeigt. Daher ist auf die geplante Streichung des 107er-Postautos sowie die angestrebten Lösungen mit den Linien 103 und 108, welche keinen adäquaten Ersatz bieten, zu verzichten.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Wohlen bei Bern	ÖV-Planungsstudie Angebotskonzept Frienisberg 2030 Der Ersatz der heutigen Linie 107 durch die neue Linie 108 ergibt Nachteile für die Fahrgäste nach Bern Hauptbahnhof, weil die Linie 107 nur noch bis Europaplatz vorgesehen ist. Die Haltestellen Oberwohlen, Schaufelacker und Riedhaus wären neu komplett ohne Verbindung nach Bern Hauptbahnhof. Zudem dient die Linie 107 in Uettligen als willkommene Halbstunden-Verdichtung während der Randzeiten, zu denen die Linie 102 auch nur stündlich fährt. Die meisten Fahrgäste in der Linie 107 zwischen Uettligen, Wohlen und Bern fahren bis bzw. ab Bern Hauptbahnhof. Deshalb bitte nochmals prüfen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Wichtig ist dass innerhalb der Gemeinde Wohlen die Verbindung Uettligen-Wohlen nicht gekappt wird, da sonst ältere Leute ohne Auto nicht mehr Zugang haben zu dem Gemeindehaus und der Kirche in Wohlen sowie der Apotheke , der Post, dem Einkaufszentrum mit Migros und Drogerie und dem Gemeinschaftszentrum Kipferhaus in Hinterkappelen mit vielen Anlässen!!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Gemäss Kapitel 5.3.3 Angebotskonzept Frienisberg 2030, Raum Frienisberg, wird die Angebotsstufe der Linie 108 auf 3 gesetzt, Linie 107 war bisher Angebotsstufe 2. Der zusätzliche Abgeltungsbedarf wird bei betrieblichen Mehrkosten von 0.9 Mio CHF (Vergleich L107 mit L108) auf 0,4 Mio CHF beziffert. Diese Wirtschaftlichkeit ist zu bezweifeln. Namentlich ist die Berechnung der Erlöse auf der Linie 108 im Zusammenhang mit Veränderungen im Fahrgastverhalten zu hinterfragen: 1. Gemäss Bericht ÖV-Angebotskonzept Frienisberg 2020, Kapitel 5.3.3 Seite 44 ist das Nachfragepotential der neuen Linie 108 auf dem Streckenabschnitt Kirchlindach-Zollikofen gering. 2. Für Reisende nach Zentrum Bern / Bahnhof besteht durch Umsteigen von der Linie 108 auf die Linie 101 ab Hinterkappelen eine attraktivere Alternative. 3. Künftige Fahrgäste auf der Linie 108 ab Hinterkappelen nach Europaplatz werden fast ausschliesslich aus der bestehenden Nachfrage der Linien 100 und 101 substituiert werden. 4. Die von der Einstellung der Linie 107 direkt betroffenen Einsteiger zwischen den Haltestellen Uettligen Dorf und Oberwohlen werden in der HVZ grossmehrheitlich die Linie 103 beanspruchen, in der NVZ die Linie 108 als Zubringer bis Hinterkappelen nutzen. Der Umweg via Europaplatz ist unattraktiv.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Linie 108 als Ersatz der Linie 107 bedeutet eine Verschlechterung der bisherigen Situation mit mehr «Umsteige-Zwängen» und längeren Reisezeiten. Besonders für «ältere Semester» wie ich sind Umsteigesituationen mit Gepäck zusätzlich anstrengend und unfallgefährdend.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	5.3. 3 Linie 107: Ein Ersatz der gut ausgelasteten Linie 107 durch eine Linie 108 ist für uns als Bewohner von Uettligen nicht attraktiv, da die Anbindung nach Bern, vor allem zum Bahnhof SBB, sehr verschlechtert wird. Die Fahrt direkte Fahrt via Hinterkappelen, neu vorgesehen via Europapark, ist definitiv ein Bedürfnis, wenn ich die Auslastung der Linie 107 betrachte. Ein Umweg via Europaplatz ist unverständlich.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Abbau Linie 107 ergibt keinen Sinn, die Ersatzlösung ist um ein Vielfaches schlechter.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Ja. Die Linien 100 und 107 sind stark bis sehr stark ausgelastet, teilweise überfüllt, insbesondere im Winterhalbjahr. Die Abschaffung der Linie 107 bedeutet eine Verschlechterung für die Einwohner*innen von Wohlen, die zum Bern Hauptbahnhof gelangen wollen. Für das Zurücklegen der Strecke der Linie 103 wird wesentlich mehr Zeit benötigt. Dis geplante Linie 108 ist keine Option, da ein Umsteigen am Europaplatz erforderlich ist und somit auch mehr Zeit benötigt wird.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Linie 107 soll weiterbestehen; wird als direkte Verbindung in Länggasse benutzt und als Entlastung für Linie 100 ab Wohlen/BE. Die Linie 108 nach Europaplatz ist KEINE Verbesserung und unverständlich, warum diese konzipiert wurde	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	alles so sein lassen	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Beibehalten der Postauto Linie 107	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Zu Kap. 5.3.3 Angebotskonzept Frienisberg 2030: Als Bewohnerin von Oberwohlen und regelmässige Benutzerin der Buslinie 107 möchte ich mich vehement gegen die Idee, «unsere» Linie durch eine neue, für uns völlig unbrauchbare Linie 108 zu ersetzen, zur Wehr setzen. Ihrem Anspruch, dass die direkten Busverbindungen ins Agglomerationszentrum Bern bestehen bleiben und am Bahnhof Bern Anschlüsse auf die S-Bahn und den Fernverkehr gewährleisten (S. 43), werden sie damit für ganz viele Bewohnerinnen und Bewohner in Wohlen in keiner Weise gerecht. Sollte die Buslinie 107 direkt in die Länggasse wirklich abgeschafft und durch einen Kurs an den Europaplatz ersetzt werden, so würde diese für Dutzende von Menschen in Oberwohlen eine massive Verschlechterung der heutigen Situation darstellen. Unsere Reisezeit würde sich ganz deutlich verlängern, es käme sicher zu einem vermehrten Umstieg auf den Individualverkehr und die Länggasse wäre zu den Stosszeiten am Morgen und am Abend noch deutlich stärker verstopft , als sie dies bereits jetzt ist. Wie Sie leicht an einem x-beliebigen Morgen oder Abend feststellen können, ist der Bus 107 jeweils mehr als voll mit Schülerinnen und Schüler, die aus Wohlen in die	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Länggasse fahren, er wird aber auch von unzähligen Erwachsenen genutzt, welche in der Länggasse arbeiten oder direkt zum Bahnhof fahren und hier umsteigen. Ich kenne hingegen keine einzige Person, welche aus Wohlen regelmässig an den Europaplatz fahren würde. Wir sind m.E. klar ein «Bauernopfer»: Eine Linie muss gestrichen werden, damit sich die neue Linie finanzieren lässt. Dass dies auf unserem Buckel geschieht ist nicht fair und eine «Schreibtischtat». Ich bitte Sie angesichts dieser Situation sehr, auf den Entscheid zurückzukommen und die heutige Linie 107, welche regelmässig genutzt und von den «Betroffenen» als äusserst zweckmässig empfunden wird, so zu belassen. Besten Dank!				
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe 3.1	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe 3.1	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Bitte lassen sie es einfach genau so, wie es vorher war. Es ist genau richtig so. Sie können ja die 108 einführen aber einfach anstelle der neuen 107. also die 107 genau so lassen, wie es jetzt ist und einfach eine Neue einführen (die, die man neu machen wollte). dann hätte man einen guten Kompromiss.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Tertianum Lindenegg und Bergsicht	Aufgrund unserer Arbeitszeiten brauchen wir dringend halbstündige Busverbindungen nach Bern und Zollikofen. Dies ab 20:00 Uhr bis 00:00 Uhr.			x	Siehe Antworten weiter oben.

3.10 Haben Sie Anliegen für weitere zu prüfende ÖV-Angebote im Zeithorizont 2027–2030?

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bolligen	Die Gemeinde Bolligen begrüsst die für das Arbeitsprogramm 2025-2028 vorgesehene ÖV-Studie AK Bern Ost/Worblental. Dabei ist es der Gemeinde Bolligen besonders wichtig, dass auch für die bisher nicht durch ÖV erschlossenen Gemeindegebiete im Worblental Angebote (z.B. On-Demand) geprüft werden. Auch die Erschliessung des geplanten Sportzentrums am Wegmühlegässli ist für die Gemeinde Bolligen von grosser Bedeutung.		x		Das Anliegen wird in die geplante Studie zum Angebotskonzept Bern Ost/Worblental aufgenommen, die ab 2025 erarbeitet wird.
Ferenbalm	Die abendlichen Verbindungen von und nach Gammen/Kriechenwil/Laupen sollten erweitert werden. Die Leerfahrten Gümmenen-Laupen sollten geöffnet werden.			x	Das Potenzial für eine Ausweitung des Abendangebots der Linie 550 wird als zu gering eingeschätzt, weshalb der Antrag nicht berücksichtigt wird.
Grosshöchstetten	Für Grosshöchstetten wäre eine ÖV Anbindung Richtung Zäziwil attraktiv und prüfenswert, da diese die Verbindung Richtung Langnau verkürzen und verbessern würde (z.T. Lange Wartezeiten in Konolfingen). Gemäss unserem aktuellen Stand wäre dies auch ein Bestand der aktuell pausierten Studie zur ÖV Erschliessung von Mirchel-Niederhüningen gewesen, jedoch hier nirgends explizit erwähnt, da es nicht der Hauptauftrag der Studie war. Wir möchten hier dennoch darauf hinweisen, dass eine entsprechende ÖV Anbindung (sei dies mit On-Demand oder dem Postauto) prüfenswert wäre, nicht aber als hohe Priorität.	x			
Guggisberg	Betreffend: Linie B614 Guggisberg braucht einen Postautokurs, welcher die S6 Richtung Bern um 06:18 Uhr versorgt. Viele Bürger müssen um 07:00 Uhr in Bern mit der Arbeit beginnen, dies wäre damit sichergestellt Der Postkurs (Linie B611) könnte dann um 06:18 Uhr Richtung Riggisberg weiterfahren, damit wäre ein Arbeitsbeginn um 07:00 Uhr in Riggisberg ebenfalls sichergestellt.		x		Es wird eine zusätzliche Abfahrt um 5.46 ab Guggisberg nach Schwarzenburg als Antrag im RAK 2027–2030 aufgenommen.
Iffwil	Die Bushaltestelle Moosgasse in Iffwil soll aufgehoben werden. Diese Bushaltestelle hat keine Frequenz und ist nicht als halbe Haltestelle gerechtfertigt. Die letzte gültige Erhebung war vollumfänglich fehlerhaft und wurde bereits einmal begründet.			x	Die RKBM hat diesen Antrag bereits im Sommer 2023 abgelehnt und die Gemeinde entsprechend informiert. Eine Aufhebung würde die bereits heute tiefe Fahrgastzahl auf der Linie 871 weiter reduzieren und somit die Linie noch weiter gefährden.
Ittigen	Wir bedanken uns bereits jetzt auf das zugesicherte zusätzliche Kurspaar für die Linie 41 (Papiermühle ab 08.25 Uhr / Breitenrain ab 08.35 Uhr) (Kap. 3.1.4). Der Gemeinderat Ittigen stimmt vorliegender Stellungnahme im Rahmen der Mitwirkung zum Regionalen Angebotskonzept ÖV 2027-2030 zu und beantragt mit Beschluss vom 9. September 2024 folgende vier Massnahmen: a. Versuchsbetrieb Buslinie 33.033 Worblaufen-Talgutzentrum: Aufnahme in das Grundangebot ab 2027. b. Buslinie 36-1 Zollikofen-Bern Breitenrain: Einführung eines Wochenendangebots. c. Buslinie 43: Verbesserung des Abendangebots zulasten des Morgenangebots für eine optimiertere Auslastung. d. Buslinie 40: Einführung eines Zusatzkurses um 20.02 Uhr von Papiermühle nach Allmendingen.	x			a: Wurde in RAK 2027–2030 aufgenommen (siehe Kapitel 5.4) b: Der Wochenendbetrieb der Linie 36 wurde in Kapitel 2.15 des Zusatzberichts (S. 39) geprüft und negativ bewertet. c: Die Verschiebung der Betriebszeit der Linie 43 um 15 Minuten führt nicht zu einer signifikanten Veränderung der Auslastung. Hingegen wäre mit dieser Massnahme der Stundenknoten um 07.00 Uhr in Bern nicht mehr erreichbar, weshalb die Verschiebung nicht aufgenommen wird. d: Beim Übergang vom 15'-Takt zum 30'-Takt gibt es diesen abrupten Sprung in der Taktfolge. Das lässt sich nur vermeiden, wenn man einen oder mehrere Zwischentakte einfügt (z. B. 20'-Takt), wodurch die Merkbarkeit und Anschlüsse leiden. Mit der geplanten Verschiebung wächst der Abstand zur vorherigen Fahrt um 6 Min., dafür folgt die nächste Fahrt exakt 30 Min. später. Weshalb der Zusatzkurs nicht aufgenommen wird.
Kirchlindach	Linie 102: aufgrund der erwarteten Bevölkerungszunahme und bestehenden Freizeitangebote (Sporteinrichtung) erneute Prüfung der Einführung Halbstundentakt auch Abends und am Sonntag der und Einführung eines Viertelstundentakts zu den Stosszeiten. Linie 106: aufgrund der erwarteten Bevölkerungszunahme erneute Prüfung der Einführung Halbstundentakt.	x			- 102: Die Taktverdichtung in den Randzeiten (Spätabend und Sonntag) der Linie 102 wurde in Kapitel 2.22 des Zusatzberichts (S. 54) geprüft und negativ bewertet. - 106: Die Linie verkehrt bereits heute Mo-Fr über den Tag im 30'-Takt.
Konolfingen	Eine Haltestelle bei der Migros an der Thunstrasse Konolfingen wäre nach wie vor erwünscht. Dies als Anpassung/Erweiterung für den Tangento-Bus (Linie Belp-Konolfingen Dorf). Aktuell findet die Bauphase eines Kreisels statt und bietet eine entsprechende Wendemöglichkeit für den Bus. Das Projekt Bürgerbus sollte zudem einbezogen werden. Damit nicht erschlossene Ortsteile, wie in Konolfingen Gysenstein, eine Ergänzung zum ÖV-Angebot erhalten.	x			Die Einrichtung einer Haltestelle bei der Migros an der Thunstrasse in Konolfingen wurde in der Studie «Überprüfung Angebotskonzept Tangento» (Kapitel 9.2.3, S. 28/29) geprüft und verworfen. Aufgrund fehlenden zeitlichen Spielraums für eine Stich-Bedienung der Thunstrasse müssten die Anschlüsse an die RE- und S-Bahn in Münsingen und Konolfingen geopfert werden, was als prioritär eingestuft wurde. Eine alternative ÖV-Anbindung der Migros könnte im Rahmen einer möglichen Studie zum Angebotskonzept Mirchel/Niederhünigen geprüft werden.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Meikirch	Bessere zeitliche Abstimmung der Linien 104 (von Wahlendorf) und 105 (Richtung Aarberg-Lyss) wäre wünschenswert.	x			Durch eine zeitliche Versetzung der Kurse wird bei der Umsetzung des AK Frienisberg in der Hauptverkehrszeit eine bessere Abstimmung für den Viertelstundentakt gewährleistet. In den Nebenverkehrszeiten könnte die Abweichung vom aktuellen Halbstundentakt jedoch etwas grösser ausfallen.
Münchenbuchsee	siehe: «Weitere Bemerkungen»	x			
Münsingen	Die Gemeinde Münsingen als regionales Zentrum des Aaretals unterstützt den Antrag der Gemeinde Wichtrach für eine generelle Ausdehnung des Angebots resp. einer Taktverdichtung der Linie 165. Die Gemeinde Münsingen lehnt zum Zeitpunkt des RAK 2027- 2030 den Antrag für eine erneute Studie zum AK Ortsbus Münsingen ab.			x	Die Gemeinden Wichtrach, Gerzensee, Münsingen und Kirchdorf sehen ein grosses Potenzial der Linie 165 und wünschen sich einen grundsätzlichen Ausbau des Angebots. Eine vertiefende, separate Studie wäre erforderlich, um das Potenzial genauer zu bewerten. Allerdings ist die aktuelle Auslastung bereits sehr niedrig, sodass ein weiterer Ausbau momentan kaum zu rechtfertigen ist. Eine vertiefte Untersuchung könnte in einer Studie zum AK Ortsbus Münsingen integriert werden. Diese wird aufgrund der schlechten Kennzahlen notwendig sein, offen ist derzeit der Zeitpunkt.
Muri bei Bern	Die Regionalkonferenz Bern Mittelland wird gebeten, folgenden zwei Anliegen zu prüfen: 1) Viertelstundentakt während den Hauptverkehrszeiten für die Buslinie 44 Gümligen Bahnhof – Ostermundigen – Bolligen Bahnhof Begründung: Der Bus RBS 44 verkehrt Montag bis Sonntag lediglich im Halbstundentakt. Das Melchenbühlquartier in Gümligen verfügt so über kein ausreichendes öV-Angebot. Auch muss berücksichtigt werden, dass mit der Überbauung Rütibühl im hinteren Melchenbühl eine Siedlungsverdichtung erfolgt/erfolgt ist, welche das Nutzerpotenzial im fraglichen Gebiet erhöht. 2) Einrichten eines Frühmorgen-Kurses auf der Buslinie 40 Richtung Ittigen, so dass die IC-Züge von „Bern Hauptbahnhof“ ab 06:00 (nach Genf, Flughafen), 06.02 (nach Zürich, Flughafen) 06.04 (nach Basel, Flughafen) erreicht werden können. Begründung: Aktuell kann mit dem erste Morgenkurs der Linie 40 von Allmendingen nach Ittigen mit Umsteigen aufs Tram 6 an der Station Muri Richtung Bahnhof Bern die ersten IC-Verbindungen erst um 6h30 erreicht werden. Damit von Allmendingen und den Quartieren Sonnenfeld, Seidenberg sowie Kräyigen die IC-Verbindungen um 6h am Bahnhof Bern erreicht werden können, braucht es einen Frühmorgenkurs, der das Umsteigen bei der Station Muri bei Bern auf den Kurs des 6-er Trams um 05:35 Uhr Richtung Bahnhof Bern ermöglicht.			x	Linie 44: Zu berücksichtigen ist, dass eine Umsetzung des Viertelstundentakts einen Sprung in der Angebotsstufe und damit höhere Kosten für die Gemeinden zur Folge hätte. Eine vertiefte Prüfung wird empfohlen, sobald die Siedlungsentwicklung in den betroffenen Gebieten abgeschlossen ist. Das Anliegen kann gegebenenfalls im Rahmen eines Zwischenbeschlusses erneut aufgegriffen werden Linie 40: Das Anliegen wurde im Rahmen eines zusätzlichen Prüfauftrags untersucht (Kapitel 3.4, S. 92),und negativ bewertet.
Neuenegg	Gemäss Rücksprache mit dem Fachbereich Verkehr, werden wir bis spätestens am 19.09.2024 separat ein ÖV-Angebot (Erschliessung Bramberg, Süri und Bärfischenhaus mit einer Buslinie) einreichen.	x			
Ostermundigen	Siehe 3.6	x			
Rubigen	- Verlängerung Linie 40 bis Rubigen Bahnhof - S1 15' Takt in Rubigen	x			Die Verlängerung nach Rubigen wurde in der Studie «Überprüfung Angebotskonzept Buslinie 40» geprüft und als noch nicht zielführend bewertet, bzw. erst wenn der 15'-Takt auf der S-Bahn eingeführt werden kann. Dieser kann erst realisiert werden, wenn die Bahninfrastrukturbauten rund um Bern abgeschlossen werden.
Rüschegg	Eine Privatperson aus der Gemeinde Rüschegg hat den Wunsch geäussert eine zusätzliche Abendverbindung von Schwarzenburg nach Rüschegg einzuführen (Abfahrt 22.48 Uhr in Schwarzenburg), wir bitten Sie dies zu prüfen.	x			Das Anliegen wird im Rahmen der Korridorstudie Gantrisch aufgenommen und geprüft.
Stettlen	Neue Buslinie Ostermundigen - Bernapark, Deisswil.		x		Das Anliegen wird in die geplante Studie zum Angebotskonzept Bern Ost/Worblental aufgenommen, die ab 2025 erarbeitet wird.
Thurnen	Bezüglich der Thurnen bedienenden S-Bahn-Linien S4 und S44 sind offenbar keine Veränderungen geplant. Dies ist grundsätzlich gut. Wir weisen an dieser Stelle aber darauf hin, dass die Attraktivität dieses Angebots nur erhalten werden kann, wenn auch die Fahrzeiten sich nicht verlängern. Die iV-Fahrzeiten aus dem oberen Gürbetal nach Bern sind immer noch tief. Das heisst, dass der Modal-Split beschädigt werden könnte, wenn es aus irgend einem Grund zu Fahrzeitverlängerungen (z.B. durch zusätzliche Halte) kommen würde. Wir bitten Sie, diesen Punkt im Interesse eines attraktiven öVs im Auge zu behalten.	x			
Worb	Tramlinie 6 Fischermätteli – Worb Dorf Abends ab 21 Uhr wendet jedes zweite von Bern kommende Tram bereits auf der Wendeschleife im Siloah. Dies führt zu einem 30-Minuten-Takt ab Siloah nach Worb. Die Bevölkerung reagiert negativ auf diese Takt-lücken, welche zu einer massiven Verschlechterung der Verbindung und zu langen Wartezeiten führen. Die langen Standzeiten in Worb legen den Schluss nahe, dass mit der Massnahme nur geringe Kosteneinsparungen erzielt werden. Der Gemeinderat von Worb beantragt der RKBM die Taktlücken nach Worb zu füllen und auf ein Wenden im Siloah zu verzichten. Für die		x		Das Anliegen wurde im Rahmen eines zusätzlichen Prüfauftrags untersucht (Kapitel 3.3, S. 91), positiv bewertet und als Antrag aufgenommen. Die Frage der Durchbindung wird im Zuge der Einführung der TBO

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Gemeinde Worb ist ein 10' Minuten wichtig, ebenso eine optimale Anbindung an die S-Bahnen beim Bahnhof Gümligen. Eine Tramführung bis und mit Zytglogge ist in Zukunft zu gewährleisten (Verknüpfung Tramlinie mit Tram Bern-Ostermundigen). Die Qualität der Linie zu Hauptverkehrszeiten muss verbessert werden (z.B. mit Eilkursen, Spezialbussen für Gymnasiasten zur Entlastung).				aufgegriffen und ist abhängig von der zukünftigen ÖV-Erschliessung Fischermätteli.
Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination	Linie 30.560: Gemäss AK Frienisberg ist der durchgehende 60'-Takt Mo-So anzustreben und im Rahmen RAK zu prüfen. Wurde dies bewusst unterlassen? Linie 30.871: Die Linie 871 hat einen sehr tiefen Kostendeckungsgrad, der Minimalwert ist bei weitem nicht erreicht. Der Bund zahlt deshalb die Linie ab 2025 nicht mehr mit. Per Fahrplan 2027 wird ein Angebotsabbau deshalb leider nicht mehr zu vermeiden sein. Wir empfehlen, einen zusätzlichen Prüfauftrag für diese Linie aufzunehmen.		x	x	Die Eingabe zur Linie 560 wurde im Rahmen eines zusätzlichen Prüfauftrags untersucht (Kapitel 3.7, S. 97/98), positiv bewertet und als Antrag aufgenommen. Gemäss Hauptbericht (Kapitel 6, S .56) soll eine Studie zur Gesamtüberprüfung der Linien 871 und 898 (z. B. mittels On-Demand-Angebot) ab 2026/2027 erarbeitet werden. Eine vertiefte und fundierte Prüfung und Optimierung innerhalb des Terminplans des RAK 2027–2030 wird als nicht zielführend bewertet.
Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung ÖV	Überprüfung RBS-Linie 871 hinsichtlich ungenügender Kostendeckung (siehe nächste Frage «Haben Sie weitere Bemerkungen zum RAK ÖV 2027–2030 der RKBM?»)	x			Gemäss Hauptbericht (Kapitel 6, S. 56) soll eine Studie zur Gesamtüberprüfung der Linien 871 und 898 (z. B. mittels On-Demand-Angebot) ab 2026/2027 erarbeitet werden. Eine vertiefte und fundierte Prüfung und Optimierung innerhalb des Terminplans des RAK 2027–2030 wird als nicht zielführend bewertet
BERNMOBIL	Auf dem Abschnitt Europaplatz-Brunnadernstrasse der Linie 31 wurde per Fahrplanjahr 2023/2024 das Angebot reduziert, damit per Fahrplanjahr 2024/2025 eine Aufnahme des Versuchsbetriebs ins Grundangebot möglich wurde. Die Angebotslücke am Morgen zwischen ca. 09:00 und 11:30 Uhr ist für ein innerstädtisches Angebot aber nicht adäquat und bedeutet für die Linie 31 eine grosse Attraktivitätseinbusse (u.a. schlechte Merkbarkeit). BERNMOBIL beantragt deshalb, die Schliessung der Angebotslücke in das RAK 2027-2030 aufzunehmen, wobei der definitive Entscheid über die Umsetzung von den dann vorliegenden, aktuellen Fahrgastzahlen abhängig gemacht werden soll.		x		Sofern eine ausreichende Nachfrage vorliegt, kann die Schliessung der Angebotslücke geprüft werden. Eine entsprechende Beantragung könnte im Rahmen des Zwischenbeschlusses für die Jahre 2027 oder 2029 erfolgen. Ein entsprechender Hinweis wird in das RAK 2027–2030 aufgenommen.
PostAuto AG	Die Gemeinde Guggisberg ist mit folgendem Anliegen auf PostAuto zugekommen: Die Gemeinde wünscht eine PostAuto-Verbindung an die S6 um 6h18 in Schwarzenburg. Damit könnte die Stadt Bern und die Fernverkehrsverbindungen ab Bern um 7 Uhr erreicht werden. Möglicherweise wird die Gemeinde Guggisberg dieses Anliegen ebenfalls im Rahmen der Mitwirkung einbringen.		x		Es wird eine zusätzliche Abfahrt um 5.46 ab Guggisberg nach Schwarzenburg als Antrag im RAK 2027–2030 aufgenommen.
FDP Stadt Bern	Ausbau attraktiver Tangentiallinien: Die Vororte von Bern wachsen überproportional. Immer mehr verlegen auch Arbeitsplätze in die Vororte (Ittigen, Zollikofen, Niederwangen), ja sogar Schulen (Deisswil). Umso wichtiger sind dann Tangentialverbindungen, die aber nichts nützen, wenn der Tangentialbus im Strassenverkehr stecken bleibt (z.B. Zollikofen/Ittigen-Wankdorf; Münsingen-Belp). Die Aufteilung dieser im Verkehrsfluss gestörten Buslinien in einzelne Teilstücke (z.B. Linie 36, Linie 40) – wie im Bericht vorgeschlagen – ist kontraproduktiv. Damit verliert man nur noch weitere Fahrgäste, weil Umsteigen das grösste Hindernis ist, den öV anstatt den Individualverkehr zu benutzen. Antrag: Tangentiallinien sind nicht aufzuteilen, sondern zu stärken, in dem ihre Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit kurzfristig durch Reservebusse verbessert werden; mittel- und langfristig durch spezielle Bevorzugung auf der Strasse wie durch separate Busspuren.	x			Die RKBM stimmt der Eingabe zu. Eine Aufteilung von Linien wird erst dann in Betracht gezogen, wenn die Verkehrsmanagement-Massnahmen nachweislich eine ungenügende Wirkung zur Stabilisierung des Fahrplans zeigen. Der Fokus bleibt darauf, die Tangentiallinien durch gezielte Massnahmen zu stärken und ihre Zuverlässigkeit zu gewährleisten.
GLP Sektion Wohlen bei Bern	Zusätzliche Direktverbindungen von Hinterkappelen an den Bahnhof Bern	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Grüne Freie Liste Stadt Bern	s. Buslinien Bernmobil	x			
SP Köniz	Bahnhaltestelle Kleinwabern Es sollte unbedingt eine erneute Analyse (Bus und S-Bahn) mit Angebotsempfehlungen vor der Einführung der neuen Tramlinie 9 nach Kleinwabern und der Inbetriebnahme der Bahnstation Kleinwabern durchgeführt werden. Auch erst dann kann entschieden werden, wie die Buslinie nach Kleinwabern geführt werden soll. Nachtbuslinien Das stark wachsende Quartier Ried sollte ebenfalls mit einer Nachtlinie erschlossen werden.			x	Die Entscheide bezüglich Bahnhaltestelle Kleinwabern wurden auf diversen Stufen bereits gefällt. Die künftige Buserschliessung von Wabern und Kleinwabern wurde darauf aufbauend in der Studie «Überprüfung Angebotskonzepte Buslinien 22,29 und 340» erarbeitet. Nachbuserschliessung Ried: Der Kanton muss noch Angebotsgrundsätzliche zur Nachterschliessung ausarbeiten. Diese müssen als Grundlage vorhanden sein, damit die Region eine neue Nachterschliessung prüfen kann.
SP Münsingen	Vergleiche oben (2.3) zu Linie 168, Ausdehnung am Mittag und Abend wochentags.	x			
SP Neuenegg	Der Gemeinderat Neuenegg wird eine Anfrage für die Erschliessung Bramberg stellen.			x	Aus Sicht der RKBM besteht für eine Erschliessung des Brambergs aktuell zu wenig Potenzial, um eine entsprechende Linie zu rechtfertigen.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Arbeitsgruppe Planung Städtebau Mobilität	s. beiliegendes Dokument	x			
IGöV Bern	Es fehlt eine Prüfung des Angebotes der S1. Aus unserer Sicht wäre eine Erweiterung der Betriebszeiten der S1 auf dem Abschnitt Thun - Bern ist zu prüfen. Ein zusätzlicher Kurs Thun ab 00:12 bis Bern wäre wünschenswert. Dies wurde ein Gleichgewicht der Erschliessung des Aaretals an die Städte Bern und Thun schaffen. Die letzte Abfahrt der S1 ab Bern ist um 00:16. Ebenfalls wird das Gürbetal ab Thun mit der S44 um 00:10 noch bedient.		x		Die RKBM kann die Eingabe nachvollziehen und unterstützt einen gleichlautenden Prüfauftrag seitens ERT/RVK5.
Privatperson Ausserhalb RKBM	Es gibt verschiedene Anliegen, die ich als qualitativ wichtig empfinde und mitteilen möchte. 1. Anschlusssicherung Buslinie 160 Münsingen-Konolfingen Richtung RE Richtung Langnau i. E. und umgekehrt in Hauptverkehrszeiten, ev. Einsatz von Schnellbussen ohne die Bedienung ehem. Spital. 2. Schade wurde beim Umbau des Bahnhofs Worb SBB nicht gerade ein schönerer Vorplatz mit überdachtem Busbahnhof gebaut. Zudem wäre ein Siedlungsausbau im Gebiet Worb SBB zu prüfen. 3. Die Verknüpfung der Gebiete Längenberg/Gerzensee (30.166, 320, 321) im Gürbetal via Toffen, Kaufdorf, Thurnen könnte vereinheitlicht werden z. B. in Kaufdorf oder Thurnen. Dies ist heute nicht optimal. 4. Mehr Kurspaare auf der Linie 166 nach Kaufdorf 5. Schnellbuslinien in grössere Gebiete, die nicht mit dem Zug direkt erschlossen sind, im Sinne von hochwertigen Verbindungen, wie z. B. PlusBus in Deutschland. Das Regionalnetz wäre dementsprechend anzupassen. Mögliche Linien könnten sein: Kaufdorf/Thurnen-Riggisberg-Helgisried-Wislisau-Lindenbach-Schwarzenburg-Heitenried-Niedermuhren-Düdingen und Kiesen-Oberdiessbach-Linden-Röthenbach i. E. 6. Früherlegung S46 damit Anschluss an die S1 in Ostermundigen möglich ist. Weitere S46-Verbindungen Burgdorf-Ostermundigen evtl. Verlängerung bis Gümligen sollten zur Hauptverkehrszeit folgen. „Gleis 0“ könnte dort als Wendegleis hergerichtet werden. Es fehlt eine schnelle Tangentialverbindung Ittigen - Kreuzgasse - Zollgasse - Ostermundigen Bahnhof - Waldheimstrasse - Dennigkofen - Gümligen Bahnhof der die Korridore Kiesental und Aaretal an das Worblental anbinden würde. Die Linie 44 stellt keine Alternative dar, da diese ja sehr viele Umwege mit langer Fahrzeit zurücklegt, bis sie in Bolligen ankommt. periphere Regionen, die keine direkte Bahnverbindung haben per Schnellbuslinie stärken analog PlusBus mit standartisiertem Stundentakt z.B. Thurnen - Riggisberg - Helgisried - Lindenbach - Schwarzenburg - Heitenried - Schmitten oder Düdingen oder z.B. Kiesen - Oppligen - Oberdiessbach - Linden - Röthenbach i. E. -> möglicherweise lassen sich im Gantrischgebiet auch gewisse Buslinien an die Espresslinie anschliessen. Es ist mir klar, dass diese Linie eher der Daseinsvorsorge dienen werden. Tangentialverbindungen wie z.B. S46 Zollikofen - Ostermundigen - Aaretal oder Biel/Burgdorf - Zollikofen - Ostermundigen weiterhin stärken	x			Besten Dank für die Anregungen. Die Themen wurden geprüft, jedoch finden Ihre Vorschläge keine direkte Aufnahme im Rahmen des aktuellen RAK. - Linie 160: Die Anschlusssicherheit wird laufen verbessert und sollte seit Abschluss der Bauarbeiten am Bahnhof Konolfingen und der neuen Linienführung in Münsingen verbessert worden sein. - 166, 320 und 321: Aufgrund der knappen Umlaufzeiten und der Berücksichtigung der Anschlüsse an das übergeordnete ÖV-Netz lassen sich die Verknüpfungen leider nicht weiter optimieren. - 166: Bitte geben Sie das Anliegen über die Gemeinde ein, es ist der RKBM nicht bekannt, dass dies ein breites Bedürfnis wäre. - Schnellbuslinien: Entsprechende Ideen werden immer wieder geprüft, jedoch ist die Siedlungsräumliche Verteilung und das Bahnangebot der Region Bern-Mittelland nicht mit den deutschen Verhältnissen vergleichbar. Die RKBM wird im Rahmen der zukünftigen Angebotsstudien entsprechende Verbindungen weiterhin mitprüfen.
Privatperson Bern - Stadtteil II (Länggasse-Felsenau)	Es wäre wünschenswert, dass die Bedürfnisse der Bewohner in den betroffenen Gebieten und die regelmässigen Nutzer der verschiedenen Linien abgeholt werden, bevor über so einschneidende Veränderungen entschieden wird. Der Ersatz der Linie 107 durch die Linie 108 sollte noch einmal überprüft werden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.2 und 2.2
Privatperson Bern - Stadtteil II (Länggasse-Felsenau)	Die Umsteigeverbindungen zwischen Bus 20 und den verschiedenen Postautolinien sind sehr unvorteilhaft. Gerade in den Randstunden wäre es wünschenswert diese besser aufeinander abzustimmen.			x	Die Umsteigeverbindungen zwischen Bus 20 und den verschiedenen Postautolinien werden als nicht prioritäre Umsteigebeziehung betrachtet. Die Abstimmung erfolgt primär auf den Bahnknoten.
Privatperson Bern - Stadtteil III (Mattenhof-Weissenbühl)	zu 3.7: Ferner könnte eine Westtangente Tiefenau - Bierhübeli - Uni Bern - Inselplatz - Eigerplatz - Monbijoubrücke/… überlastete Radiallinien und den Umsteigeknoten Hirschengraben wirksam entlasten sowie der Uni Bern Direktverbindungen in nördliche und südliche Stadtteile ermöglichen. Die täglich ersten und letzten InterCity-Taktzüge sollten mit regulären Linien erreicht werden, also Betriebsbeginn in Bern 30‘ früher und Betriebsende in Bern 30‘ später. Die gesonderten Nachtlinien schliessen nur die zeitliche Lücke der täglichen Betriebszeit der regulären Linien. In Nächten auf Mo-Fr sollten die wichtigsten Nachtlinien im Sinne einer vollständigen zeitlichen Daseinsvorsorge ebenfalls verkehren; Nacht-S-Bahnen können ersatzweise in Nächten auf Mo-Fr als Bus entlang der jeweiligen Bahnlinien geführt werden (vgl. abends verlängerte Buslinie 34 entlang S9).	x			Besten Dank für die Anregungen. Die Themen wurden geprüft, jedoch finden Ihre Vorschläge keine direkte Aufnahme im Rahmen des aktuellen RAK. Zum Thema Nachtangebot möchten wir auf die laufende kantonale Studie «Überprüfung Betriebskonzept Moonliner» des Kantons Bern hinweisen, die derzeit erarbeitet wird.
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	s. Buslinien Bernmobil	x			
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Halt der S5 in Riedbach, endlich der versprochene Halbstundentakt mit dem Zug.			x	Aufgrund der Baustellen auf dem Bahnnetz rund um Bern ist die Einführung des 30'-Takts leider nicht im Zeitraum 2027–2030 möglich. Die Einführung ist jedoch gemäss AS 2025 vorgesehen.
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Zur Abschaffung der Linie 107 und Ersatz durch Linie 108 nach Europaplatz statt via Länggasse an Bern Bahnhof: Das Angebot von Hinterkappelen und Wohlen in die Länggasse wird in der HVZ durch diese	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Verlängerung der Linie 103 sichergestellt, das ist gut. Die Anbindung der Haltestelle Eymatt b. Bern nach Bern/in die Länggasse verschlechtert sich jedoch beträchtlich. Kann als Ersatz ein Halt der Linie 100 in der Eymatt in Erwägung gezogen werden? Das würde die Anbindung des Eymatt Quartiers verbessern beziehungsweise die Verschlechterung durch die Änderung der Linie 107 minimieren.				
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	siehe vorangehende Eingabefelder	x			
Privatperson Fraubrunnen	> Halt RE5 in Zollikofen < Ich schlage vor, einen Halt des RE5 Solothurn - Bern RBS in Zollikofen zu prüfen (beide Fahrrichtungen). Überlegungen: * In den Jahren 2023 und 2024 hält der RE5 während je knapp 4 Monaten in der Fahrrichtung Solothurn - Bern in Zollikofen und in der Fahrrichtung Bern - Solothurn in Worblaufen. Viele Pendler*innen aus der Region Solothurn - Jegenstorf erreichen während diesem Ersatzfahrplan ihre Arbeitsplätze in Berns Norden (zB ESP Zollikofen, ESP Wankdorf) direkter und schneller. * Der RE5 hat zwischen Fraubrunnen und Bern Reserven. Die Fahrzeit ist trotz Wegfall des Haltes in Grafenried heute gleich lang wie 2022. Zwischen Fraubrunnen und Jegenstorf ist sie nach Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und Aufhebung des Haltes in Grafenried sogar eine Minute länger. In Jegenstorf muss jeweils die Abfahrtszeit abgewartet werden. Bei pünktlicher Abfahrt in Jegenstorf läuft der RE5 in der Region Zollikofen oft der (pünktlich) vorausfahrenden S8 auf, um dann trotzdem pünktlich in Bern anzukommen. Diese Reserven können aus meiner Sicht für den Halt in Zollikofen verwendet werden. * Auch in der Gegenrichtung sollte in meinen Augen ein Anhalt in Zollikofen ohne Fahrzeitverlängerung möglich sein, ist doch die Fahrzeit Fraubrunnen - Bätterkinden trotz Durchfahrt in Büren zum Hof/Schalunen seit 2022 gleich lang geblieben. Bei pünktlicher Abfahrt in Fraubrunnen muss in Bätterkinden die Abfahrtszeit (bzw die Ankunft des Gegenzuges) abgewartet werden. * Im vom AÖV Kanton Bern 2022 verabschiedeten Angebotskonzept 2040 für die S-Bahn Bern halten alle Züge des Korridors Soloturn - Bern in Zollikofen, sogar der sonst ohne Zwischenhalt verkehrende «InterCity» Solothurn - Bern RBS. Ein bereits früher eingeführter RE-Halt in Zollikofen passt damit in die Strategie der zukünftigen Weiterentwicklung. * Mit dem Halt des RE5 in Zollikofen werden dank guten Anschlüssen auf die BLS-S-Bahn- und Bus-Linien Arbeitsplätze und Freizeiteinrichtungen in Bern Nord-Ittigen-Zollikofen ohne den Umweg über den Bahnhof Bern direkter und schneller erreicht. Dies entlastet den stark beanspruchten Bahnhof Bern und verlagert im Idealfall sogar Verkehr von der Grauholzautobahn auf den öffentlichen Verkehr.			x	Der Vorschlag, einen Halt des RE5 in Zollikofen einzuführen, ist auf lange Sicht im Rahmen der Angebotsstrategie 2040 vorgesehen. Kurzfristig ist eine Umsetzung jedoch aufgrund der dazu erforderlichen Infrastrukturmassnahmen nicht möglich.
Privatperson Köniz	Es wäre wünschenswert, dass die Bedürfnisse der Bewohner in den betroffenen Gebieten und die regelmässigen Nutzer der verschiedenen Linien abgeholt werden bevor über so einschneidende Veränderungen entschieden wird. Der Ersatz der Linie 107 durch die Tangentiallinie 108 stellt eine massive Schwächung des ÖV dar und sollte dringend noch einmal überprüft werden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.2 und 2.2
Privatperson Köniz	Die Korridorstudie Gantrisch hat angesichts der laufenden Entwicklung in diesem Gebiet hohe Priorität. In der Studie ist dem Freizeitverkehr genügend Aufmerksamkeit zu schenken.	x			
Privatperson Vechigen	Ich bin etwas erstaunt, es ist die Rede von einem besseren Abendangebot. Auf der Linie S7 wurde eine Verbesserung des Angebots im oberen Worblental (Bolligen - Worb) nicht einmal in Betracht gezogen. Hier geht es weniger um die zugegebenermassen nicht mehr so hoche Nachfrage, sondern viel mehr um die Anschlüsse. Ohne Viertelstundentakt sind die Wartezeiten beim Umsteigen im Bahnhof Bern, aber auch in Worb zum Teil sehr lange. Seit vielen Jahren warte ich sehnlichst auf den Viertelstundentakt bis Mitternacht auf der ganzen S7. Zum Vergleich, auf der S8 dauert der Viertelstundentakt immerhin bis um 22:41 (ab Bern) und nicht nur bis 21:15. Auch die Verbindung aus dem Worblental nach Solothurn könnte generell mit einem Halt des RE5 in Worblaufen um 15 Minuten beschleunigt werden.			x	Das bestehende Angebot auf der Linie S7 wird als angemessen zur aktuellen Nachfrage betrachtet. Für eine Erhöhung des Taktangebots wären zusätzliche Auslastungen erforderlich, die derzeit nicht gegeben sind.
Privatperson Vechigen	S7 Bern-Bolligen-Worb Dorf: Ausdehnung Viertelstundentakt abends bis Worb Dorf. Begründung: Mit Abfahrten :15/:45 bestehen sehr lange Wartezeiten vom Fernverkehr aus Biel oder dem Oberland/Wallis (über 20 Minuten). Zudem kein Anschluss abends von der Linie 40 aus Süden in Papiermühle nach Worb Dorf. 30.794/795: Abtausch der Taktlagen. Mit Ankunft/Abfahrt der Linie 795 Worb Dorf-Rubigen um :00 in Rubigen entstehen Anschlüsse an de RE1 Lötschberger (mit Umsteigen in Münsingen) sowie auch zu Nebenzeiten/Wochenende nach Flughafen-Belp. Damit reduzieren sich die Fahrzeiten zwischen Worblen-, Aare- und Gürbetal um bis zu 15 Minuten ohne nachteilige Auswirkungen auf andere Verbindungen.			x	Das bestehende Angebot auf der Linie S7 wird als angemessen zur aktuellen Nachfrage betrachtet. Für eine Erhöhung des Taktangebots wären zusätzliche Auslastungen erforderlich, die derzeit nicht gegeben sind. Die Eingabe zur Linien 794 und 795 wurde im Rahmen eines zusätzlichen Prüfauftrags untersucht (Kapitel 3.10, S. 104/105), negativ bewertet und daher nicht als Antrag aufgenommen.
Privatperson Wohlen bei Bern	Eine Aufhebung der Linie 107 wird aus meiner Sicht, viele aktuelle Kundinnen und Kunden dazu bringen insbesondere in den Nebenverkehrszeiten und am Wochenende auf's Auto umzusteigen, was wiederum weniger Passagiere bedeutet und nicht Sinn einer solchen Planung sein kann.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Linie 107 muss erhalten bleiben	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Der ÖV muss nicht massiv ausgebaut werden, aber die nachgefragten Linien (vor allem 107) müssen nur in den Stosszeiten (Morgens, Abends wegen Arbeitszeiten) erhalten bleiben. Kein massiver Zusatzverkehr von unnötigen Tangentiallinien alle 30 Min. den ganzen Tag über inkl. Wochenende. Wir benötigen als Einwohner der Gemeinde Wohlen direkte, schnellere Verbindungen Richtung Bern Hauptbahnhof und Obergericht, dies vor allem Werktags und zu Arbeits-Stosszeiten (Morgen 5-9 Uhr, Abends 4-8 Uhr).	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Linie 107 muss bestehen bleiben! Wir können nicht einfach nach Lust und Laune vom ÖV abgeschnitten werden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nicht verstehn??			x	
Privatperson Wohlen bei Bern	Beibehaltung der Postautolinie 107.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Ich wünsche mir, dass ein attraktives P+R Angebot ausgebaut wird. Im UMFELD der Stadt Bern müssen mehr Parkmöglichkeiten mit effizientem und hoch frequentiertem ÖV-Anschluss angeboten werden. Das P+R Neufeld ist das einzige P+R welches existiert und das Parkticket ist nicht mehr gültig für den ÖV. Heisst, es ist ein normales Parkhaus und zu diesen Kosten kommen auch noch ÖV-Ticket dazu. Solange die Parkhäuser mitten in der Stadt sind und bleiben, wird die Stadt weiterhin mit Autos in der Innenstadt zu kämpfen haben.			x	Der Ausbau eines attraktiven P+R-Angebots ist nicht Teil des RAK. Es geht um die Planung und Koordination von Angeboten im öffentlichen Verkehr sowie um die Evaluierung und Optimierung dieser. Die Thematik des Infrastrukturausbaus wird in einem separaten Kontext behandelt.
Privatperson Wohlen bei Bern	Anschlüsse gewähren von Linie 107 Richtung Oberland und Luzern verbessern	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Wenn das öv-Angebot in Wohlen so verschlechtert wird, dass es unattraktiv ist, es zu benutzen (Umweg von Bern über Zollikofen/Uettligen; Zielstation: Europaplatz- wer will denn dorthin, um dann nochmals umszusteigen?), ist dies ein Grund wegzuziehen oder den Bus nicht mehr zu benutzen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Ich will das Postauto Nr. 107 weiterhin über Hinterkappelen fährt	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Eine tägliche, halbstundentakt Direktverbindung von Riedhus, Schaufelacker und Oberwohlen nach Bern Hauptbahnhof muss erhalten, resp. aufgebaut werden	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Siehe Rückmeldung zu Frage 3.4.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Bitte prüfen Sie, ob es nicht möglich ist die Linien 100 und 107 öfters fahren zu lassen zu den Stosszeiten. Oder lassen Sie es wie bisher.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Bemerkung zum Fahrplan (Anschluss von ZH HB-Bern HB auf Postauto 102): Es darf nicht sein, dass der Anschluss Ankunft Intercity aus Zürich auf die Postautolinie 102 praktisch unmöglich ist. Die selbstverordnete Pünktlichkeitsdefinition der SBB blendet aus, dass die Bahn meistens 2-3 Minuten (oder mehr) verspätet die Türen zum Ausstieg im HB öffnet. Dadurch wird es praktisch unmöglich, das Postauto auf der Parkterrasse (Abfahrt heute: .. 04 bzw. ..34) zu erreichen. An einer gemeindeinternen Fahrplansitzung habe ich vor Jahren erreicht, dass die Abfahrt um 3 Minuten später angesetzt wurde, was das Problem praktisch gelöst hat. Unverständlich, dass dies später wieder rückgängig gemacht wurde!!! Mein Kommentar: Es wurden Milliarden investiert, um die Fahrzeit BE-ZH und retour zu verkürzen ... und jetzt fährt das Postauto einer Hauptverbindung vor der Nase weg und der «geschätzte Kunde» darf, müde vom Tag, eine halbe Stunde am Bahnhof verplempern.			x	Nach Rücksprache mit PostAuto wurde bestätigt, dass die Fahrzeiten der Linie 102 in den letzten 12 Jahren unverändert geblieben sind. Die Züge aus Zürich HB treffen planmässig um xx.28 und xx.58 in Bern ein, während die Postautos um xx.04 und xx.34 am Hauptbahnhof sowie um xx.05 und xx.35 an der Haltestelle Obergericht abfahren. Damit ergibt sich eine geplante Umsteigezeit von 7 Minuten zwischen Bahnhof und Obergericht. Selbst bei einer Verspätung des Zubringers von 2–3 Minuten bleiben 4–5 Minuten zum Umsteigen, was eine Anschlusssicherheit gewährleistet, insbesondere beim Einstieg an der Haltestelle Obergericht. Eine spätere Abfahrt der Postautos würde zwar die Umsteigesituation bei grösseren Verspätungen verbessern, könnte jedoch die Attraktivität der Verbindung durch längere Wartezeiten insgesamt mindern.
Privatperson Wohlen bei Bern	Aufrechterhaltung der Linie 107 zwischen Bern HB und Wohlen b. Bern Gemeindehaus via Länggasse	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Bitte erwägen Sie die Linie 107 zu führen gemäss «Angebotskonzept_Frienisberg_2030_220830», Seite 35: Linienführung zwischen Bern Bahnhof und Wohlen Schaufelacker unverändert (Linie wendet bei Wohlen Schaufelacker).	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Weiterzug der Linie 101 bis nach Wohlen Gemeindehaus. Für die Einwohner von Wohlen wäre so ein Viertelstundentakt einfach realisierbar.			x	Die Linie 101 erfüllt in Hinterkappelen wichtige Erschliessungsfunktionen. Eine Weiterführung bis zum Gemeindehaus ist zudem auch aufgrund fehlender Wendemöglichkeiten in Raum Wohlen nicht realisierbar.
Privatperson Wohlen bei Bern	s. oben, ganztägiger Ausbau der Linie 103 auf der «gestrichelten» Linie	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Ich wünschte mir mehr Flexibilität bei der Planung und Durchführung des öffentlichen Auftrags. Bezüglich Transportinfrastruktur könnten bspw. in Zeiten schwacher Belegung kleinere Fahrzeuge eingesetzt werden. Das reduziert zwar nicht den Personalaufwand, jedoch die Anschaffungs- und Unterhaltskosten von Fahrzeugen.			x	Die Beschaffung von Fahrzeugen erfolgt primär nach der Anforderung, die Spitzenzeiten zuverlässig abzudecken. Aus Effizienzgründen werden diese Fahrzeuge auch in den Randzeiten eingesetzt. Dadurch wird eine zusätzliche Ausweitung des Fuhrparks vermieden, die erhebliche Mehrkosten verursachen würde

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Wohlen bei Bern	Verlängerung der Linie 101 nach Wohlen Gemeindehaus.			x	Die Linie 101 erfüllt in Hinterkappelen wichtige Erschliessungsfunktionen. Eine Weiterführung bis zum Gemeindehaus ist zudem auch aufgrund fehlender Wendemöglichkeiten in Raum Wohlen nicht realisierbar.
Privatperson Wohlen bei Bern	Unkonventionellere Konzepte mit einbeziehen, wie z.B. Rufbusse o.ä., um eine «echte» Alternative zum Individualverkehr anzubieten.		x		Zurzeit wird in der Region verschiedene On-Demand-Angebote erarbeitet.
Privatperson Wohlen bei Bern	Umstellung der Buslinie 20 Länggasse - Bahnhof - Wankdorf Bahnhof auf Trambetrieb			x	Eine mögliche Umstellung der Buslinie 20 auf Trambetrieb ist ausserhalb des Zeithorizonts des RAK 2027–2030.
Privatperson Wohlen bei Bern	dieselben	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Gemäss Kapitel 5.3.3 Angebotskonzept Frienisberg 2030, Raum Frienisberg, benötigt die Haltestelle Wohlen Gemeindehaus für den geplanten Wochenendverkehr einen Wendeplatz. Vor der Mitwirkung war im Angebotskonzept Frienisberg 2030 die Integration eines Astes Schaufelacker in das Fahrplankonstrukt der Linie 101 (Erschliessung Hinterkappelen mit den 3 Ästen Kappelenring, Schlossmatt und Schaufelacker (selbstredend inklusive Bennenboden und Wohlen Gemeindehaus)) enthalten, mit dort benötigtem Wendeplatz. Die zusätzlichen Anliegen der Gemeinde Wohlen und der Juso Wohlen gemäss Mitwirkungsbericht (Haltestellen Ried und Uettlichen Schulhaus, Anschluss Linien 100 und 107 in Wohlen Gemeindehaus) waren im Vergleich zum Potentail dieser nachfragebasierten Angebotsplanung marginal. Der nun resultierende Haupt-Nachteil aus Sicht Wohlen - Verschlechterungen Direktanschluss Bern Bahnhof / Zentrum direkt oder via Länggasse wiegen schwer. Ein Rückkommen auf die Erstplanung Frienisberg 2030 sei zu prüfen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Tangentiallinien finde ich nützlich, um den Knoten Bern zu entlasten und zwischen den Sternlonien ausserhalb zu wechseln (wie in Berlin mit dem U-Bahn-Ring)	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Wenn Aenderungen, dann müsste das Angebot erweitert werden und nicht verschlechtert. Wer will denn schon an den Europaplatz. Umsteigen auf S-Bahnen brauchen Zeit und sind kompliziert.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Linie 107 muss zwingend bestehen bleiben (direkter Anschluss an den Fernverkehr) und das Angebot auf den 1/2 Stundentakt ausgebaut werden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Linie 107 muss zwingend bestehen bleiben (direkter Anschluss an den Fernverkehr) und das Angebot auf den 1/2 Stundentakt ausgebaut werden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Durch eine Flut an Informationen ist zu lesen, dass Postauto Bern die Linie 107 streichen will. Zahllose Angestellte, Gymnasiasten, Studenten sollten ab 2027 zusätzliche Umsteigezeiten von 8 Minuten, Ziel Europaplatz statt Länggasse, oder Neufeld mit Umsteigen... oder zu Fuss der viel befahrenen Bremgartenstrasse entlang (statt im Länggassquartier direkt zur Uni oder über den bewährten Fussweg durchs Quartier zum Gym. Neufeld, zum Lindenhof etc). Pendler der Linie 107 - mit perfekten Anschlüssen über Zollikofen nach Burgdorf oder Langenthal sollen pro Weg (!) mindestens 30 Minuten zusätzliche Reisezeit in Kauf nehmen? Bei allem Respekt: das kann ja wohl nicht der Ernst von Postauto Bern sein. Wir bitten die zuständige Stelle, diesen offensichtlichen Schreibtisch-Tiger eingehend zu überprüfen und den Kundenservice der dicht besiedelten Quartiere entlang der Postautolinie 107 zu berücksichtigen. Herzlichen Dank.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Sollte der Europaplatz bei den Pendlerströmen als Entlastung für den Bahnhof Bern gedacht werden, muss folgendes bedacht werden: Für Pendler aus Oberwohlen bedeutet dies 2x umsteigen, bevor sie im Bahnhof Bern zu den Fernverkehrszügen gelangen - oder Fernverkehrszüge verkehren ab Europaplatz, was illusorisch ist. Das Auto wird an Attraktivität gewinnen, was nicht wünschenswert ist. Eine direkte Verbindung von Oberwohlen an den Bahnhof Bern ist wichtig und wird gut genutzt. Bevor eine solche Linie aufgehoben/umgebaut wird, ist eine detaillierte Bedarfsanalyse bei den Betroffenen durchzuführen: Wer benutzt die Linie 107 zu welchem Zeitpunkt? Evtl. ist gestützt auf die Ergebnisse dieser Bedarfsanalyse ein spezifisches Angebot zu den Stosszeiten aufrecht zu erhalten.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Für die Region Bern wäre es zielführend, z.B. für «Energiestädte» wie Wohlen b. Bern, ebenfalls das Park and Ride - Angebot zu prüfen. Auch wenn in dieser Gemeinde die Mehrheit der Bevölkerung in Hinterkappelen, Wohlen, Üttligen lebt. Es gibt zahlreiche Siedlungen abseits der Hauptstrassen und mindestens ein Park and Ride-Angebot wäre zu überdenken. Dies im Sinne einer integralen Strategie der ÖV-Angebote. Andererseits nimmt die Mehrheit sonst den PW oder das Velo (was natürlich sinnvoll ist).	x			Der Ausbau eines attraktiven P+R-Angebots ist nicht Teil des RAK. Es geht um die Planung und Koordination von Angeboten im öffentlichen Verkehr sowie um die Evaluierung und Optimierung dieser. Die Thematik des Infrastrukturausbaus wird in einem separaten Kontext behandelt.
Privatperson Wohlen bei Bern	Buslinie 107 beibehalten	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Kurs 30.107 wird ersetzt durch neue Linie 108 und Verlängerung des Kurses 103 die nicht direkt zum HB Bern fahren von der Haltestelle Riedhaus. Das erfordert ein Umsteigen für uns am Europaplatz und die Reisezeit ist wesentlich länger. Das zusätzliche Umsteigen ist beschwerlich für ältere Personen. Da die Gemeinde Wohlen ohnehin ein überdurchschnittliche Durchschnittalter hat im Vergleich mit anderen	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Umliegenden Gemeinden. Somit gibt es für unsere Haltestelle Riedhaus ein wesentliche Verschlechterung des Angebotes, und hoffe das der Kurs 30.107 so im Angebot bleibt. Ausserdem wurden kürzlich neu vom Montag bis Freitag am Nachmittag der Halbstundentakt eingeführt. Wirklich attraktiv . Es wäre schade das zu kippen.				
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Verkehrspolitik in der Agglomeration Bern soll weniger verkehrsfeindlich gestaltet werden. In einigen Jahren wird sich der Individualverkehr auf umweltfreundliche Mittel umgestellt haben. Die Stadt wird sich gegen den Individualverkehr verbarrikadiert haben und nicht mehr attraktiv sein, und es wird zu spät sein, um das Rad der Zeit zurückzudrehen.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Das Angebot 2027 - 2030 muss nicht nur die Bedürfnisse der Stadt und deren Einwohner berücksichtigen sondern viel mehr im Einklang mit der Nachbargemeinden entstehen. Dies wurde nicht gemacht. Die Gemeinde Wohlen wurde nicht in diesen Entwicklung einbezogen, resp. unsere Inputs wurden ignoriert.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.2 und 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Wohlen Gemeindehaus fehlt der Kurs 12.08 nach Bern	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe 3.1	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe 3.1	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Der ÖV sollte folgende Information zur Kostenwahrheit anbieten: Der ÖV sollte bei jeder Preisangabe den Anteil Subvention an diesem Preis angeben, so wie z. B. die Mehrwertsteuer ausgewiesen wird.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe vorne	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Streichen Sie NICHT DIE LINIE 107!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Tertianum Lindenegg und Bergsicht	Aufgrund unserer Arbeitszeiten brauchen wir dringend halbstündige Busverbindungen nach Bern und Zollikofen. Dies ab 20:00 Uhr bis 00:00 Uhr.			x	Siehe Antworten weiter oben.

3.11 Die Buslinie 167 fährt heute direkt zum Bahnhof Münsingen. Früher verkehrte sie über das Zentrum. Möchten Sie, dass die Linie 167 künftig wieder bei der Haltestelle Münsingen Dorfplatz haltet?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
SP Münsingen	Nein	Uns fehlen die Erläuterungen zu dieser Frage. Wurde diese Wiederinbetriebnahme einer Bushaltestelle im Zentrum verlangt. Wieviele Einstiege wurden früher am Dorfplatz verzeichnet? Grundsätzlich ist der Bahnhof nicht so weit entfernt vom Dorfplatz und deshalb ist die Linienführung grundsätzlich nachvollziehbar. Noch eine Anmerkung zum Linienplan an den Haltestellen: Es sieht so aus, wie wenn die Buslinien 165 und 167 ins Unterdorf fahren würden, dem ist aber nicht so. Sie verkehren lediglich auf der Ostseite der Bahnlinie.	x			Die Gemeinde Münsingen hat dies der Region und den weiteren betroffenen Gemeinden vorgeschlagen. Der Region und den Gemeinden war nicht klar, ob dies einem Bedürfnis entspricht, daher wurde diese Mitwirkung als Chance ergriffen, um diese Einschätzung abholen zu können. Aufgrund der Eingaben wird die heutige Linienführung beibehalten gemäss einem gemeinsamen Entscheid der Gemeinden und der Region im Rahmen eines runden Tisches.
IGöV Bern	Nein	Die Führung der Linie über den Dorfplatz entspricht einem Wunsch der Gemeinde Münsingen. Dem ist unter der Bedingung, dass die Anschlüsse in Münsingen und Oberdiessbach an die S-Bahn sicher hergestellt werden können, zu entsprechen. Der Verkehr in der Thunstrasse und am Dorfplatz ist nach wie vor ein relevanter Faktor. Insbesondere während der Hauptverkehrszeiten, wenn die Anschlüsse für Pendler eine hohe Bedeutung haben, sind verkehrsbedingte Verzögerungen am Dorfplatz zu erwarten. Die Line 167 verkehrt Montag bis Freitag, längerfristig ist ein Wochenend-Angebot (zumindest Samstag) zu prüfen. Dies könnte eine Lösung für die im «Zusatzbericht Erschliessunglücken» erwähnten Lücken in Kiesen und Oppligen sein (Haltestellen Kiesen Dorf und Oppligen, Gemeindehaus).			x	Die Gemeinde Münsingen hat dies der Region und den weiteren betroffenen Gemeinden vorgeschlagen. Der Region und den Gemeinden war nicht klar, ob dies einem Bedürfnis entspricht, daher wurde diese Mitwirkung als Chance ergriffen, um diese Einschätzung abholen zu können. Aufgrund der Eingaben wird die heutige Linienführung beibehalten gemäss einem gemeinsamen Entscheid der Gemeinden und der Region im Rahmen eines runden Tisches.
Privatperson	Nein	Dies wäre nur eine Option, wenn die Anschlüsse in Oberdiessbach und Münsingen trotz Umweg sicher gewährt werden können. Ein auf Kante genähtes Konzept, dass schon bei minimalen Verspätungen zu Anschlussbrüchen führt, ist nicht zielführend. Der Verkehr im Zentrum von Münsingen wird auch in Zukunft nicht verschwinden.		x		Auf eine Anpassung der Linienführung wird verzichtet.

3.12 Haben Sie weitere Bemerkungen zum RAK ÖV 2027–2030 der RKBM?

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Belp	Kapitel 4.4 schneidet kurz das Thema On-Demand an und es wird unter anderem auf das bestehende Angebot in der Gemeinde Belp verwiesen. Die Gemeindeversammlung von Belp hat im Juni 2024 dem Kredit für einen dauerhaften Betrieb für eine mybuxi Belp zugestimmt. Dieser Beschluss hat zur Folge, dass verschiedene Nachbarsgemeinden sich dem Konzept von mybuxi anschliessen und Pilotversuche starten. Es findet eine positive Entwicklung statt. Das Ziel, dass On-Demand-Angebote durch den Kanton mitfinanziert werden und im RAK 2027-2030 aufgenommen werden, ist der Gemeinde Belp ein sehr wichtiges Anliegen.	x			
Ferenbalm	Bei Auswertungen müssen die Buslinien auch berücksichtigt werden. Nicht nur die Hauptbahnhöfe.	x			
Fraubrunnen	Die Kommission ist sich einig, dass das jetzige Angebot im minimum aufrecht gehalten werden muss und die Prüfung des OnDemand Projekt sehr begrüsst wird.	x			
Gerzensee	Wir möchten nochmals betonen, wie wichtig für den ländlichen Raum die OnDemand Angebote sind. Dabei sollen nicht nur die Angebote der KTU's entwickelt werden, sondern auch pragmatische Bürgerbus-Angebote wie MyBuxi. Die Entwicklung soll «mit Augenmass» erfolgen, nicht jedes Angebot im ländlichen Raum sollte die strengen Auflagen bezüglich BehiG erfüllen müssen. Flexibilität bezüglich Leistungserbringer und Alternativen ist wichtig und kostensparend.	x			
Grosshöchstetten	Vielen Dank für die wertvolle Arbeit und den verständlichen Bericht.	x			
Kehrsatz	Beide bestehenden Bahnhöfe Kehrsatz Nord und Kehrsatz sind wichtig für die Gemeinde. Die Beibehaltung beider Bahnhöfe ist essenziell für die Gemeinde Kehrsatz.	x			
Kirchlindach	Besten Dank für die sorgfältige Erarbeitung der Unterlagen und die positive Prüfung unserer formulierten Anliegen.	x			
Köniz	Geplante Schwerpunkte RAK 2031-34 Die Gemeinde Köniz beurteilt drei der genannten Schwerpunkte im Ausblick auf das RAK 2031-34 als besonders relevant: Die Überprüfung des Korridors Köniz - Spiegel - Gurten-Gartenstadt, die Studie zur flächendeckenden Harmonisierung des Angebots (Unter- oder Übererschliessung) sowie die systematische Erfassung von Erschliessungslücken als Grundlage für künftige Planungen. Wir unterstützen deren Erarbeitung und bitten um frühzeitige Einbindung. Die Gemeinde Köniz bedankt sich bei allen Beteiligten für die sorgfältigen und aufwändigen Arbeiten für die Erarbeitung der vorliegenden Dokumente des RAK.	x			
Laupen	Wir nehmen den Mitwirkungsbericht zustimmend zur Kenntnis und unterstützen die sukzessive zweckmässige Angebotserweiterung und Schliessung von Erschliessungslücken.	x			
Münchenbuchsee	Wir möchten insbesondere auf die Wichtigkeit der künftigen Verbesserung des ÖV-Anschlusses des Gebietes Buechlimatt hinweisen. Wenn das kantonale Strassenverkehrsamt dereinst seinen Betrieb in der Buechlimatt der Gemeinde Münchenbuchsee aufnimmt, braucht es eine gute ÖV-Anbindung des Amtes. Dies ist frühzeitig in der ÖV-Planung der Region zu berücksichtigen.		x		Eine Überprüfung der Buslinie 898 ist geplant.
Münsingen	Münsingen ist eine der wichtigsten S-Bahn Haltestellen des Kantons. Die Züge ab Münsingen sind in den Spitzenzeiten bereits heute sehr stark ausgelastet. Münsingen, als Regionalzentrum des Aaretals entwickelt sich dynamisch als Arbeits- und Wohnschwerpunkt weiter und ist ein bedeutender Umsteigeort (Hub) für die ganze Region. Münsingen ist nicht nur für Pendler in alle Richtungen, sondern auch für Jugendliche, Familien und für Senioren ohne eigenes Auto, attraktiv. Das Wachstum der ÖV-Bewegungen auf der Bahn ist darum jedes Jahr beträchtlich. Der geplante 1/4-h Takt der S1 zwischen Bern und Münsingen sowie der ½-h Takt des RE bringt die notwendige Verbesserung für den Bahnverkehr im nördlichen Aaretal. Die Gemeinde Münsingen verlangt, dass diese wesentlichen Taktverdichtungen so rasch wie möglich umgesetzt werden und der Umbau des Bahnhofs Münsingen prioritär angegangen wird. Das Bahnprojekt AS2025 weisst erhebliche Verzögerungen auf. Bis zur Einführung des ¼-h Takts der S1 und des ½-h Takts des RE bleibt die Situation für die Fahrgäste im Aaretal äusserst unbefriedigend und überfüllte Züge bleiben Alltag. Die Gemeinde Münsingen beantragt daher, dass der ½-h Takt des RE bereits jetzt umgesetzt wird, mindestens zu den Morgen- und Abendspitzenstunde, wie das heute bereits der Fall ist in den Sommermonaten. Wenn dies nicht möglich ist, soll den ganzen Tag mindestens ein Schnellzug pro Stunde aus Thun bzw. aus Bern (entweder jener Richtung Zürich-Romanshorn oder aus Romanshorn-Zürich oder Richtung Basel oder aus Basel) in Münsingen halten (aus Bern ca. xx.15 und nach Bern ca. xx.45). Mit diesem Halt aus Thun und in Richtung Thun kann kurzfristig eine sinnvolle Verdichtung im Bahnangebot für Münsingen erreicht werden und Kapazitätsengpässe behoben werden. Die Gemeinde Münsingen beantragt ein Abendangebot des RE. Der letzte RE zwischen Thun und Bern			x	AS2025: Die Verzögerungen bei den Umsetzungen sind auch aus regionaler Perspektive höchst unglücklich. Frühkurs S1: Der Antrag wurde im Rahmen eines zusätzlichen Prüfauftrags geprüft (siehe Kapitel 3.1), jedoch negativ bewertet und daher nicht als Antrag aufgenommen. Betriebsverlängerung RE1: Der Antrag wurde im Rahmen eines zusätzlichen Prüfauftrags geprüft (siehe Kapitel 3.3), jedoch negativ bewertet und daher nicht als Antrag aufgenommen Der Fernverkehr ist nicht Gegenstand des RAK.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	verkehrt am Abend ab Bern 19.39 Uhr und ab Thun um 18.59 Uhr. Danach besteht nur noch ein 1/2-h Angebot durch die S-Bahn. Wir beantragen, dass der RE abends bis 22.00 Uhr angeboten wird. Die Gemeinde Münsingen beantragt auch, dass die S1 und der RE am Morgen 30 Minuten früher Betriebsbeginn haben. Die Gemeinde Münsingen verlangt eine erneute Prüfung für einen zusätzlichen Halt in Münsingen des IC (1094 Abfahrt Thun 00.07 Uhr). Die SBB hat bisher den Antrag dafür abgelehnt, aus für uns nicht nachvollziehbaren Gründen.				
Münsingen	Erst zum Zeitpunkt der Einführung des 15‘ min Takts der S1 und des ½-h Takts des RE sind die Fahrpläne aller Ortsbuslinien und Regionalbuslinien Münsingen erneut zu prüfen und Verbesserungen und Anschlüsse auf den ¼-h Takt vorzunehmen. Aus Sicht der Gemeinde Münsingen kann letztlich eine höhere Fahrplanstabilität sowie ein attraktives ÖV Angebot nicht mehr mit nur 2 Fahrzeugen sondern nur mit der Bereitstellung von weiteren Ressourcen (3. Fahrzeug) erreicht werden. Die Gemeinde Münsingen beantragt weiterhin die Einführung eines Kurzstrecken Libero-Abos für den Ortsbus Münsingen. Die Einführung eines Kurzstrecken Libero-Abos ist für Ortsbusgemeinden ein grosses Anliegen der Gemeinde Münsingen und sollte als Ziel im ÖV-Angebotskonzept mit aufgenommen werden. In der Zusatzstudie wird erwähnt, dass ein Wechsel im Transportunternehmen stattfand, von RBS zu Bernmobil. Das war aber von Postauto zu Bernmobil. Die S2 verkehrt erst ab April 2023 wieder mit Halt im ½-h Takt in Tägertschi. Der ½-h Takt ist zu erhalten.	x			- Wechsel von Postauto statt RBS: Wir danken für den Hinweis, das wird entsprechend korrigiert im Bericht. - Überprüfung Buslinien Münsingen: Aus regionaler Sicht ist eine Überprüfung hin zur Einführung des 15'-Takts zielführend. Es ist offen, ob der Kanton nicht eine frühere Überprüfung verlangt. - Liberotarif: Das RAK behandelt das Angebot und nicht Tariffragen. Die RKBM leitet das Anliegen jedoch gerne an den Libero-Tarifverbund weiter.
Muri bei Bern	Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme.	x			
Oberthal	kein Handlungsbedarf seitens der Gemeinde Oberthal	x			
Rüeggisberg	Vielen Dank für Ihre grosse Arbeit mit dem Regionalen Angebotskonzept ÖV 2027 - 2030 und für die Möglichkeit zur Mitwirkung. Der Gemeinderat Rüeggisberg hat vom RAK ÖV 2027-2030 zustimmend Kenntnis genommen. Die Gemeinde Rüeggisberg verzichtet hingegen auf eine eigentliche Mitwirkung mit dem Ausfüllen der einzelnen Fragen. Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme.	x			
Stadt Bern	L21 Bern – Bremgarten Der angedachte Verdichtungskurs bis «Äussere Enge» ist ab ’31 im RAK aufzunehmen, wenn in der Areal-Überbauung Viererfeld mehrere Etappen realisiert sind (Kap. 6). In der Stadt Bern wird das öV-Angebot im Raum Matte-Marzilli überprüft (Evaluation zusätzlicher Lift). Dies ist in den aktuell laufenden Planungen mit Auswirkung auf das öV-Angebot zu beachten (Kap. 6). Aus Sicht der Stadt Bern sind keine weiteren ÖV-Studien im Arbeitsprogramm 2025–2028 aufzunehmen (Kap. 6). Wir verweisen im Weiteren auf die Stellungnahme des Gemeinderates von Bern (wird separat eingereicht).		x		Das Kapitel wird entsprechend ergänzt.
Thurnen	Unsere Anträge zusammengefasst: Prüfaufträge Zusatzbericht Buslinien: 1. Es wird eine bessere Erschliessung des Dorfzentrums Kirchenthurnen, insbesondere der Kirche gefordert. 2. Als Alternative zur Fahrzeitverlängerung von 7 min. nach Riggisberg ist eine Linienführung ab Abzweigung Kirchenthurnen mit einer Wendung vor der Kirche zu prüfen. Weitere zu prüfende ÖV-Angebote 3. Die Gemeinde ersucht das my-buxi-Angebot ebenfalls zu unterstützen und die mitbetroffenen Gemeinden zum Mitmachen zu bewegen. Zudem sollte die Einbindung des Angebots in den ÖV-Tarif erfolgen (analog PubliCar). Weitere Bemerkungen zum RAK 4. Wir begrüssen es, dass die Fahrpläne der Linien S4 und S44 unverändert bleiben. Die Fahrzeiten der Linien S4 und S44 sollten im Sinne eines attraktiven ÖVs (Modal Split) auch in Zukunft beibehalten werden. Zusätzliche Halte/Fahrzeitverlängerungen sind zu vermeiden.	x			Zu den Punkten 1 und 2: Der Ortsteil Kirchenthurnen ist nach Massgabe der aktuellen Angebotsverordnung vollständig erschlossen. Dementsprechend gibt es keinen Grund die heutige, optimale räumliche Erschliessung in Frage zu stellen. Alternative Linienführungen diesbezüglich wurden untersucht und verworfen. Der Antrag wird nicht berücksichtigt. Punkt 3: Die Kostengestaltung obliegt mybuxi und den bestellenden Gemeinden. Die Mitfinanzierung des mybuxi-Angebots rund um Belp wird durch die RKBM beim Kanton beantragt.
Worb	Generell zu Vernehmlassungen im Bereich Verkehr: Vernehmlassung reg. Velonetzplanung vor dem Sachplan Veloverkehr ist vom Ablauf her nicht optimal.	x			Die Eingabe hat keinen Zusammenhang mit dem RAK. Der Prozess der regionalen und kantonalen Planungen im Bereich Velo wurde in den letzten Jahren besser aufeinander abgestimmt und zukünftig werden die Erarbeitungsprozesse und somit auch Mitwirkungen besser aufeinander abgestimmt werden.
Zäziwil	Zäziwil ist durch das Projekt «Regionales Angebotskonzept ÖV 2027 - 2030» nicht oder nur am Rande betroffen und hat auch keine Anträge eingereicht. Deshalb haben wir keine Bemerkungen.	x			
Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination	Zum Prüfbericht S. 5, Kap. 1.1. Vorgehen: o Annahme 2: es wäre hilfreich, wenn die Berechnungen / Herleitungen der zusätzlichen Fahrgäste pro Antrag dem AÖV abgegeben werden könnten		x		Dem AÖV werden entsprechende Grundlagen zur Verfügung gestellt.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	o Die Annahme 3 (Erlös von CHF 1.5 / Fahrgast) ist eine Generalisierung. In der Realität kann der Erlös/Einsteiger je nach Linie auch deutlich tiefer oder höher sein. Dies hat entsprechende Auswirkungen auf den unter «Erwägungen/Würdigung» angegebenen Kostendeckungsgrad. Das AÖV behält sich vor, für die Beurteilung der Anträge die Erlösschätzung aufgrund der effektiven Werte der jeweiligen Linie erneut durchzuführen.				
Kanton Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau, Abteilung ÖV	Eine Überprüfung der RBS-Linie 871 Jegenstorf - Messen - Waltwil erst im RAK 2031 - 2034 ist zu spät. Eine Verbesserung der Kostendeckung über das vorgegebene Minimum von 20 % muss bereits zum Fahrplan 2027 erreicht werden. Stand heute kann der Kanton Solothurn eine Mitbestellung der Linie 871 mit ungenügender Kostendeckung nicht in Aussicht stellen.	x			Gemäss Hauptbericht (Kapitel 6, S. 56) soll eine Studie zur Gesamtüberprüfung der Linien 871 und 898 (z. B. mittels On-Demand-Angebot) ab 2026/2027 erarbeitet werden. Eine vertiefte und fundierte Prüfung und Optimierung innerhalb des Terminplans des RAK 2027–2030 wird als nicht zielführend bewertet.
PostAuto AG	PostAuto war im Rahmen der Begleitgruppe in die Erarbeitung des RAK sowie der Prüfaufträge involviert.	x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn	Besten Dank für die geleistete Arbeit!	x			
FDP Stadt Bern	Aufzeigen der finanziellen Zusatzbelastung der Gemeinden. Es fehlt im Sinne der Transparenz eine Abschätzung der Zusatzkosten für die einzelnen Gemeinden Antrag: Aufzeigen der wahrscheinlichen Aufteilung der Zusatzkosten u.a. für die Stadt Bern aufgrund der kantonalen Gesetzgebung			x	Die Verteilung der Kosten auf die einzelnen Gemeinden erfolgt über die ÖV-Punkte-Abrechnung des Kantons Bern. Die entsprechenden Informationen sind transparent und können auf der Website des Kantons Bern eingesehen werden.
FDP Wohlen BE	Die öffentliche Mitwirkung ist aufgrund der digitalen Ausführung und strukturierten Fragestellung zwar modern und effizient und für eine strukturierte Auswertung geeignet , schreckt aber digital weniger affine Bevölkerungsgruppen (insbesondere Senioren und Seniorinnen) praktisch von diesem Prozess aus. Notabene eine Bevölkerungsgruppe welche stark auf den ÖV angewiesen ist. Dies ist demokratie-unfreundlich.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.3
FLG Freie Lindacher Grüne	Im Zusammenhang mit der agbelehnten Sportstätte Lööracher war beabsichtigt worden die Postautostation Thalmatt zu verschieben, bzw. weiter nördlich eine zweite Station zu bauen. Dies braucht es sicherlich nicht und sollte auch bei der RKBM noch bearbeitet werden falls nicht bereits geschehen.	x			
Grüne Freie Liste Stadt Bern	Die GFL beschränkt sich auf Themen in Stadt und Region Bern - hier befürchten wir schwerwiegenden Schäden an der Lebens- und Stadtraumqualität im Zentrum Berns aufgrund der überholten Planungsannahmen der Netzstrategie 2040	x			
GRÜNE Münsingen	Münsingen ist sowohl dynamischer Arbeits- und Wohnort als auch ein bedeutender Hub für die ganze Region. Die Züge ab Münsingen sind in den Spitzenzeiten bereits heute sehr stark ausgelastet. Die Situation im Aaretal ist unbefriedigend und überfüllte Züge sind Alltag. Ein gutes OeV Angebot ist zwingend, um den angestrebten Modalsplit und die Klimaziele zu erreichen. Der geplante 15-Minuten-Takt der S1 zwischen Bern und Münsingen sowie der 30-Minuten-Takt des RE bringen die dringend notwendige Verbesserung. Die GRÜNEN Münsingen beantragen, dass diese wesentlichen Taktverdichtungen so rasch wie möglich umgesetzt werden und der Umbau des Bahnhofs Münsingen prioritär angegangen wird. Das Bahnprojekt AS2025 ist erhebliche verzögert. Die GRÜNEN Münsingen beantragen, dass der 30-Minuten-Takt zumindest zu den Morgen- und Abendspitzenstunde des RE bereits jetzt umgesetzt wird. Alternative Lösung: der IC Bern-Thun macht Halt in Münsingen. Ausblick Regionales Angebotskonzept: - Die GRÜNEN Münsingen beantragen, dass der Betrieb des RE abends bis 22.00 Uhr ausgedehnt wird. - Die GRÜNEN Münsingen beantragen, dass der Betrieb der S1 und des RE am Morgen 30 Minuten früher beginnt. - Die GRÜNEN Münsingen beantragen, einen zusätzlichen Halt in Münsingen des IC Thun - Bern (Thun ab 00.07 Uhr). - Die GRÜNEN Münsingen begrüssen die Prüfung des Konzepts Nacht-S-Bahn Diverses: - Eine Harmonisierung der Ladeverfahren OeV E-Mobilität ist anzustreben. - Es fehlt der Bezug zum (regionalen) Mobilitätsmanagement, das im RGSK2025/AP5 gefordert wird			x	AS2025: Die Verzögerungen bei den Umsetzungen sind auch aus regionaler Perspektive höchst unglücklich. Frühkurs S1: Der Antrag wurde im Rahmen eines zusätzlichen Prüfauftrags geprüft (siehe Kapitel 3.1), jedoch negativ bewertet und daher nicht als Antrag aufgenommen. Betriebsverlängerung RE1: Der Antrag wurde im Rahmen eines zusätzlichen Prüfauftrags geprüft (siehe Kapitel 3.3), jedoch negativ bewertet und daher nicht als Antrag aufgenommen Der Fernverkehr ist nicht Gegenstand des RAK.
SP Köniz	PubliBike Wir vermissen, dass das PubliBike nicht auch ein Bestandteil des ÖV-Verbunds bzw. -Angebots ist! Es sollte deshalb unbedingt geprüft werden, ob nicht auch PubliBike ins Libero-Abo aufgenommen werden kann (Z. B. wie in der Region Fribourg).			x	PubliBike ist nicht Bestandteil des RAK, da dieses sich auf die Planung und Koordination von Angeboten des öffentlichen Verkehrs beschränkt. Die Integration von PubliBike in das Libero-Abo ist ein separates Thema und liegt außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des RAK
SP Neuenegg	Besten Dank für die wertvolle Arbeit.	x			
IGöV Bern	Bei der Linie 611 und Kapitel 6 wird eine Korridorstudie Naturpark Gantrisch erwähnt, eine solche ist notwendig. Das Angebot bedarf dringend einer Anpassung. Wir würden für den Tourismusverkehr 2	x			Das Anliegen wird im Rahmen der Korridorstudie Gantrisch aufgenommen und geprüft.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	zusätzliche Kurspaare (Saisonal an Wochenenden) direkt vom Bahnhof Toffen oder Thurnen zum Gurnigel kurzfristig begrüssen.				
Arbeitsgruppe Planung Städtebau Mobilität	s. beiliegendes Dokument	x			
Verein der Seniorinnen und Senioren der Einwohnergemeinde Wohlen bei Bern	siehe beiliegendes Schreiben	x			
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem	Die QBB bedankt sich für die Einladung zur öffentlichen Mitwirkung zum Regionalen Angebotskonzept (RAK) ÖV 2027-2030. Die QBB ist das offizielle Mitwirkungsorgan für den Berner Stadtteil 6.	x			
VCS Regionalgruppe Bern	Siehe unsere Antwort zu 3.4	x			
Privatperson Ausserhalb RKBM	30.131 Ueberstorf wird mit einem Busumlauf erschlossen. Erstaunlich, dass bei einer Einwohnerzahl von 2400 keinen besseren Kostendeckungsgrad ausweist.	x			
Privatperson Bern - Stadtteil III (Mattenhof-Weissenbühl)	Sehr gute transparente Darstellung und öffentliche Mitwirkungsmöglichkeit. Auf jeden Fall sollten Verkehrsstromkarten ergänzt werden, um im Netzzusammenhang die ÖV-Nachfrage nachvollziehen zu können.	x			
Privatperson Bern - Stadtteil V (Breitenrain-Lorraine)	Die GFL beschränkt sich auf Themen in Stadt und Region Bern - hier befürchten wir schwerwiegenden Schäden an der Lebens- und Stadtraumqualität im Zentrum Berns aufgrund der überholten Planungsannahmen der Netzstrategie 2040	x			
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Es ist eine absolute Frechheit für uns Bewohner von Riedbach (Riedbach gehört zur Stadt Bern) das der Zug nur stündlich hält. Es ist uns schon lange die Einführung des Halbstundentaktes versprochen worden. Nun muss dies endlich eingehalten werden.			x	Aufgrund der Baustellen auf dem Bahnnetz rund um Bern ist die Einführung des 30'-Takts leider nicht im Zeitraum 2027–2030 möglich. Die Einführung ist jedoch gemäss AS 2025 vorgesehen.
Privatperson Wohlen bei Bern	Wie bereits oben erwähnt, finde ich es grenzwertig, dass man sich durch zwei 62- und 86-seitige Berichte «kämpfen» muss, um einigermassen sinnvoll Rückmeldung geben zu können.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.1
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Linie 107 ist für uns extrem wichtig und wir benutzen sie sehr viel. Die Alternative über den Europaplatz ist für uns zu umständlich. Zusätzliches Umsteigen, längere Fahrzeit.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Ich bitte die zuständige Kommission, die geplanten Überlegungen zu überdenken und die Verkehrssituation betreffend die Postautolinie 107 nicht zu verschlechtern. Alle anderen Gegenargumente mit anderen Vorschlägen greifen leider nicht, da jede von den Möglichkeiten die Situation für Benützer der Schauffelacker-Station erheblich erschwert. Danke für die Berücksichtigung des Anliegens.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Der ÖV muss nicht massiv ausgebaut werden, aber die nachgefragten Linien (vor allem 107) müssen nur in den Stosszeiten (Morgens, Abends wegen Arbeitszeiten) erhalten bleiben. Kein massiver Zusatzverkehr von unnötigen Tangentiallinien alle 30 Min. den ganzen Tag über inkl. Wochenende. Wir benötigen als Einwohner der Gemeinde Wohlen direkte, schnellere Verbindungen Richtung Bern Hauptbahnhof und Obergericht, dies vor allem Werktags und zu Arbeits-Stosszeiten (Morgen 5-9 Uhr, Abends 4-8 Uhr). Die Linie 107 Postauto muss gerettet werden, die Tangetiallinie muss verhindert werden (kein unnötiger Zusatzverkehr!).	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Wir sind viele, die Ihr Vorhaben vom Steichen der Linie 107 nicht goutieren. Wir werden uns wehren!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Nein, es ist schon Alles gesagt!!!!!!!!!!	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Siehe vorherige Bemerkungen zur Postauto-Linie 107.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Ich schliesse mich den Argumenten unserer Gemeinde an, dass nicht verständlich ist warum die Linie 107 abgeschafft werden soll. Da die Prüfung dieser Linie den Vorgaben der Prüfung erfüllt. Zudem ist es so dass die Erweiterung die stattgefunden hat mit 20 min Takt bis 20.00 so bereits wieder abgeschafft wurde da die Umstellung erheblich mehr Zeit in Anspruch nimmt um von Wohlen nach Bern zu kommen oder umgekehrt. Auch ist eine direkte Verbindung zum Europaplatz in keinerweise gefragt. Oder wurde eine Umfrage in der Gemeinde diesbezüglich durchgeführt? Ein Weiterbestehen der Linie 107 ist unabdingbar! Diese Umstellung verschlechtert die Anbindung an Bern erheblich deshalb ist von dieser Änderung abzuraten.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Ja. Die Direktverbindung Uettligen-Wohlen-Hinterkappelen nach Bern via Länggasse ist extrem wichtig, sehr gut genutzt und geschätzt und darf nicht aufgehoben werden!!!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Ignoriert die Bedürfnisse der Öv-Benutzern. Diese mangelhafte Konsultation ist ein Affront. Dass dieser Fragebogen im Gestrüpp der RKBM Website nur schwer zu finden war, sagt Bände.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.3 und 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Verständnis fehlt	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Was sich bewährt hat und gefragt ist beibehalten und nicht immer wieder ändern. Verzicht auf die Linie 107 ist eine massive Verschlechterung!!!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Wohlen bei Bern	Siehe vorangehende Frage. Zusätzlich: die Linie 107 muss bestehend bleiben. Sie ist kostendeckend und gut genutzt. Der ausgebaute 30 Min.-Takt auf durch den Schaufelacker/Riedhaus usw. ist gut genutzt. Mit 19 Min. Reisezeit bis ins Zentrum der Stadt ein attraktives und nützliches Angebot. Alles mit Umsteigen irgendwo erschwert und verlängert die Reise. Die im Bericht erwähnten Punkte in Bezug auf flexibles Arbeiten und Homeoffice entsprechen bereits nicht mehr der Realität. Die Arbeitgeber wollen die Büros gefüllt sehen und die Hauptarbeitszeiten sind auch nicht mehr flexibel wie sie während und kurz nach der Pandemie gefeiert wurden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Es gibt Leute, die ihr Auto aufgeben möchten und als sie hörzen, dass die Linie 107 so angepasst wird erschrak sie! Finde ich sehr schade, wenn diese Verschlechterungen für uns kommen würden! Bitte möglichst verhindern!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Zur Stilllegung der Linie 107 gibt es weder plausible Grundangaben, noch eine sinnvolle neue Lösung.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Als regelmässiger Benützer des Postautos (vor allem 107), bin ich enttäuscht über die Streichung dieser Linie. Ich bin interessiert an einer direkten, raschen und einfachen Verbindung nach Bern Hbf - auch für ältere Leute. Die Linie 108 (was soll ich am Europlatz?) und 103 ist eine Verschlechterung. Das Umsteigen in Hinterkappelen Überqueren des Kreisels, der meistens grosse Andrang von Reisenden Richtung Bern, reisen mit Gepäck, das Abwarten/Verpassen des nächsten Anschlusses, die Verlängerung der Reisezeit (keine Rede wie sich das auf die Reisezeit auswirkt - wer kauft schon gerne die Katz im Sack!) ... Solche zusätzlichen Hinternisse und Verschlechterungen machen den öV nicht attraktiver - sondern sind Gründe, dass man den Privatverkehr benützt. Es macht sich planerisch natürlich gut in Ihrem Bericht, wenn man von neuen Tangentiallinien und Linienverlängerungen, vielen Zahlen ... schreiben kann und dabei die täglichen, praktischen Bedürfnisse (auch von älteren Leuten) unter den Tisch wischen kann.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Den ganzen Vorschlag neu denken! Die bisherige Vorlage versenken.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Ich will das Postauto Nr. 107 weiterhin über Hinterkappelen fährt	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Anträge für ein gutes für die nächsten 10 Jahre genügendes öV-Angebot für die Gemeinde Wohlen: - Linie 100: Linienführung wie heute mit durchgehendem 30'-Takt an allen Tagen. - Linie 101: Lineinführung und Takt wie heute. Beginn Studie für Optimierungen im Bereich Bern West (Inkl. Uni und Güterbahnhof) und Bern Nord (inkl. Länggasse und Hinterkappelen) - Linie 102: Linienführung wie heute mit durchgehendem 30'-Takt an allen Tagen - Linie 103: Verlängerung bis Thalmatt oder Uettligen zu den Hauptverkehrszeiten um zusammen mit der Linie 102 den zwischen Uettligen, bzw. Thalmatt den 15'-Takt zu erreichen - Linie 107: Ausbau zu einer Tangentiallinie Bahnhof Bern – Hinterkappelen – Wohlen – Uettligen – Zollikofen mit durchgehendem 30'-Takt an allen Tagen. - Linie 108: darauf kann bis auf weiteres verzichtet werden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Bitte die Linie 107 so weiterführen	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Danke für das fundierte Konzept.	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Ich beziehe mich auf die Mitwirkungseingaben der SP+ sowie des Seniorenvereins Wohlen und unterstütze grundsätzlich deren Beurteilungen und Anträge. Speziell in Bezug auf die Linie 107 stelle ich fest: - Die Abschaffung steht im klaren Widerspruch zu den Bedürfnissen! - Eine direkte Verbindung von Riedhaus-Wohlen-H'kappelen bis zur Länggasse ist zwingend, ein Umsteigen bzw. der Umweg via Bern und die längeren Fahrzeiten sind inakzeptabel! - Gefahr droht, dass die heutige zum Teil bereits überlastete Linie 100, crasht bzw. regelmässige Verspätungen einfährt. - Gefahr droht, dass die bisher guten Anschlüsse auf die Fernverkehrslinien entfallen. - Über die Verbindungen in den NVZ gibt es keine Angaben. Ich muss annehmen, dass dann Bewohner von Uettligen, die nach Wohlen bzw. Hinterkappelen und solche von Wohlen/H'kappeln, die nach Uettligen wollen, in den Randstunden (und Sa/So?) den Umweg via Bern machen müssten. Wie kommt man am Abend nach einer Gemeindeversammlung in den oberen bzw. unteren Gemeindeteil? - Gefahr droht, dass viel ÖV-Nutzer wieder aus Auto umsteigen - Die geplante Tangentialline von Wohlen zum Europaplatz entspricht keinem Bedürfnis der Wohlener. Einzelne Bewohner erreichen diesen bereits heute mit Umsteigen an der Murtenstrasse. - Mehrkosten durch unnötige zusätzliche Linien, die von der Gemeinde nicht bestellt wurden, sind innakzeptabel.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Für die Gemeinde Wohlen darf es keine solche Verschlechterung geben. Die Linie 107 muss so erhalten bleiben.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Wohlen bei Bern	Die für Wohlen-Bewohner/innen sehr wichtige Postauto-Linie 107 soll gestrichen werden. Dies führt zu einem viel schlechteren Service (v.a. die Verbindung zum Hauptbahnhof Bern) und es sind sehr viele Personen davon betroffen. Ich bin dagegen und wiese die Planung zurück. Sie schwächen mit diesen Plänen den öffentlichen Verkehr und laden zum Umsteig aufs Auto ein. Dazu schneiden Sie die Anwohner/innen von der Stadt Bern ab. „Kundendienst“ sieht anders aus.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Abschaffung der Linie 107 bzw. der zweiten schnellen Direktverbindung nach Bern von Wohlen aus ist eine massive Verschlechterung und senkt die Wohnortatraktivität massiv.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Direktverbindungen zum Bahnhof Bern dürfen nicht zugunsten von Tangentiallinien aufgehoben werden, insbesondere die Linie 107.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Bitte keine Verschlechterungen	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Die vorhaben in der region frienisberg sind jenseits von gut! Bewährtes sollte nicht verschwinden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Der Wegfall der Linie 107 führt zu einer massiven Angebotsverschlechterung und darf unter keinen Umständen umgesetzt werden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Der Wegfall der Linie 107 führt zu einer massiven Angebotsverschlechterung und darf unter keinen Umständen umgesetzt werden.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Linie 107 unbedingt beibehalten. Es kann nicht sein, dass eine sehr gut ausgelastete, rentable Linie aus dem Angebot gestrichen wird, die geplanten Alternativen für die Mehrheit der Bewohner*innen von Wohlen eine Verschlechterung des ÖV-Angebots bedeuten und zudem zu höheren Kosten führt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	nein. Merci	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Postautolinie 107 bestehen lassen	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe 3.1	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe 3.1	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Durch das Projekt Aufhebung Linie 107 mit direkter Verbindung zu Länggasse und Bahnhof wird der öV im Raum Wohlen /Oberwohlen massiv verschlechtert statt weiter gefördert. Das Vorhaben gibt keine Motivation zum Umsteigen vom motorisierten Verkehr auf den öV. Zudem werden ältere und behinderte Menschen durch kompliziertes Umsteigen zusätzlich belastet. Die Verbindung zum Europaplatz (bereits bestehend linie 101/Tram) scheint mir wesentlich weniger prioritär als die Verbindung zu Länggasse und Bahnhof. Die Doppelführung Hinterkappelen-Europaplatz (Linien 101. geplante 108 und Tram ab Bethlehem Kirche) erscheint verkehrstechnisch und frequenzmässig wenig sinnvoll.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	siehe 2.3	x			
Privatperson Wohlen bei Bern	Überlegen Sie sich bitte nochmals, ob Sie die Linie 107 schliessen wollen - es wäre eine Katastrophe. Wir haben die meisten Senioren in der ganzen Region Bern in unserer Gemeinde. Sie wissen, dass die Finanzlage dieser Linie stimmt. Sie schränken damit alle Generationen ein - auch langfristig. Der Individualverkehr wir dann wieder zunehmen. Von den Klimafolgen mag ich gar nicht sprechen. Es sind die direkten Folgen hier und jetzt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Tertianum Lindenegg und Bergsicht	Aufgrund unserer Arbeitszeiten brauchen wir dringend halbstündige Busverbindungen nach Bern und Zollikofen. Dies ab 20:00 Uhr bis 00:00 Uhr.			x	Siehe Antworten weiter oben.
Band-Genossenschaft	Wir wenden uns an Sie als Vertretung der Band-Genossenschaft, die an vier verschiedenen Standorten in der Nähe der Haltestelle Hohlenacker über 800 Menschen beschäftigt (Riedbachstrasse, Hohlenackerstrasse, Murtenstrasse 350 und 328). Die meisten unserer Mitarbeitenden sind beeinträchtigt, auch körperlich, und sind daher auf einen angemessenen öffentlichen Verkehr angewiesen. Wir haben erfahren, dass der Bus Nr. 27 künftig nicht mehr an der Haltestelle Hohlenacker halten soll. Dies würde für unsere Mitarbeitenden eine erhebliche Verschlechterung ihrer Mobilität bedeuten, da sie dann auf andere, weniger geeignete Verkehrsmittel umsteigen müssten. Die Haltestelle Abendstrasse wäre für unsere Leute im Hohlenacker und an der Murtenstrasse zu weit. Wir bitten Sie daher eindringlich, diesen Entscheid zu überdenken und die Haltestelle Hohlenacker weiterhin zu bedienen. Die Haltestelle Riedbachstrasse der Buslinie 27 ist für uns nicht zwingend notwendig, da sie nur wenige Minuten von der Haltestelle Hohlenacker entfernt ist. Wir sehen aber eine Notwendigkeit, dass die Buslinie 27 auch die Haltestelle Hohlenacker anfährt. Auch im Hinblick auf das geplante grosse Neubaukonzept auf dem Gelände der Migros an der Riedbachstrasse, das zusätzliche Wohnungen und Arbeitsplätze generieren wird, wäre das sicher sinnvoll. Wir bitten Sie um eine rasche Stellungnahme zu unserem Anliegen und hoffen, dass Sie unsere Situation verstehen und berücksichtigen. Wir sind überzeugt, dass es im Interesse aller Beteiligten ist, die Haltestelle Hohlenacker beizubehalten.	x			Die Stadt Bern ist im Austausch mit dem Quartier bezüglich der genauen Umsetzung des Angebotskonzepts.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Primarschule Wohlen	Als Schulleiterin der Primarschulen Wohlen und Murzelen bin ich darauf angewiesen, dass die Lehrpersonen einen möglichst schnellen und reibungslosen Arbeitsweg haben können. Über die Hälfte der angestellten Lehrpersonen wohnen in Bern, haben kein Auto und sind auf die Postautoverbindung Bern-Wohlen (oder Bern - Murzelen) angewiesen. Wenn die direkte Verbindung Wohlen- Bern und Murzelen - Bern wegfällt, habe ich als Schulleiterin einen extremen Standortnachteil zu verzeichnen. Zudem werden die Schulen Wohlen und Murzelen grössere Schwierigkeiten haben, wenn sie mit der Klasse ins nahe gelegene Bad / Eisbahn Weyermannshaus reisen wollen: einsteigen, 2 Haltestellen später umsteigen, 3 Haltestellen und aussteigen. Das geht so nicht. Ausflüge in die Stadt Bern mit den Klassen werden mit dem Wegfall der direkten Linie nach Bern massiv erschwert, was bedeutet, dass viel weniger Ausflüge in die Museen, in den Tierpark, in die Altstadt gemacht werden. Es braucht dringend weiterhin eine direkte Verbindung zum Bahnhof!	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

4 Anhang 2: Eingaben in Briefform und deren Beantwortung

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bremgarten bei Bern	Besten Dank für die Möglichkeit, seitens der Einwohnergemeinde Bremgarten bei Bern im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens zum regionalen Angebotskonzept 2027-2030 eine Stellungnahme bezüglich der zwei Projekte der Linie 33 abzugeben. Der Gemeinderat hat an seiner Sitzung vom 27. d.M. darüber beraten. Die Buslinie 33, welche als Tangentiallinie Bremgarten mit Zollikofen und Ittigen verbindet, ist für die Bevölkerung unserer Gemeinde wichtig. Der Gemeinderat wünscht eine Vertiefung der beiden Projekte 2.13.1 «Angebotserweiterung sonntags» und Projekt 2.13.2 «Steigerung der Auslastung». Verschiedene Rückmeldungen aus der Bevölkerung zeigen, dass ein Busbetrieb an Sonntagen einem Bedürfnis entsprechen könnte. Bezüglich des Projektes 2.13.2 «Steigerung der Auslastung» ist vor allem ein pünktlicher Busbetrieb der Linie 33 das A und O. Der Fahrplan wird aber leider, vor allem beim ersten Kurs, nicht immer eingehalten und damit passen die ganzen Anschlüsse nicht. Mit der Linie 33 können sowohl die Anschlüsse Richtung Solothurn als auch Richtung Bern bedient werden. Wir hoffen, Ihnen mit dieser Mitwirkungseingabe gedient zu haben.	x			
Neuenegg	Vor gut einem Jahr haben 444 Personen die Petition „ÖV-Erschliessung in Aussenbezirken in Neuenegg“ unterzeichnet. Unter anderem auch deshalb gelangte der Gemeinderat nun zum Schluss, im Zuge der Mitwirkung zum Regionalen Angebotskonzept ÖV 2027-2030 ein Angebotsbegehren einzureichen. Namentlich möchte der Gemeinderat das Gemeindegebiet Bramberg durch eine neue Buslinie an die ÖV-Angebote im Dorf (S2 und Buslinie 130) anbinden. Ständige Einwohnerzahl im besagten Gebiet Aktuell leben im Gebiet Bramberg (Brambergstrasse, Däleweidweg, Feldacher, Nesslerenstrasse und Teile der Brüggelbachstrasse und der Süristrasse) rund 270 ständige Einwohnerinnen und Einwohner. Zudem stehen beim Feldacher drei Doppeleinfamilienhäuser in Planung (die Inserate können bereits auf ImmoScout eingesehen werden), wodurch die ständige Einwohnerzahl gegen 300 ansteigen wird. Zudem können bekanntermassen noch die Arbeits- und Ausbildungsplätze dazugezählt werden. Somit wären die Mindestanforderungen an eine Haltestelle in diesem Gebiet (z.B. beim Feldacher) nahezu erreicht. Gewünschte Kurse Grundsätzlich wäre es wünschenswert, wenn der Bramberg mindestens zu den Stosszeiten am Vormittag, Mittag und Abend an die ÖV-Angebote im Dorf angeschlossen werden könnte. Zum Beispiel von 06.00 – 08.00 Uhr, 12.00 – 14.00 Uhr und 17.00 – 19.00 Uhr. Erfahrungen Im Jahr 2008 führte die Einwohnergemeinde Neuenegg zusammen mit der Imhof Transporte AG, Neuenegg, einen eigenen (Test)Busbetrieb auf der Strecke Neuenegg – Spengelried ein. Der Bus verkehrte mit 14 Kursen, wobei sich der Fahrplan nach den Abfahrs- und Ankunftszeiten der Zuglinie S2 in Neuenegg richtete. Der Auslastungsgrad pro Kurs lag damals bei 7.15%. Dabei gilt es jedoch zu erwähnen, dass sich die Bevölkerungszahl von Neuenegg seit dem Jahr 2008 um rund 1‘000 Personen erhöht hat. Antrag Der Gemeinderat stellt hiermit folgendes Angebotsbegehren: - Erschliessung des Gemeindegebiets Bramberg durch eine neue Buslinie an die ÖV Angebote im Dorf (S2 und Buslinie 130). Für die wohlwollende Prüfung unseres Angebotsbegehrens danken wir Ihnen bestens.			x	Die RKBM hat im Jahr 2022 gemeinsam mit PostAuto geprüft, ob das Gebiet Bramberg durch eine Anpassung der Linienführung der Linie 130 sinnvoll erschlossen werden könnte. Leider musste diese Möglichkeit verneint werden. Im Rahmen der Studie «Angebotskonzept Frienisberg 2030» wurde eine neue Buslinie zwischen Neuenegg und Mühleberg zur Erschliessung des Brambergs und weiterer kleinerer Gebiete aufgrund mangelhaften Potenzials ebenfalls verworfen. Der von der Gemeinde durchgeführte Busbetrieb 2008 zeigte ebenfalls, dass das Potenzial gering sein dürfte. Für die Einführung eines neues Versuchsbetriebs wäre eine vertiefte Studie von Nöten, insbesondere ist kritisch zu prüfen ob ein genügendes Nachfragepotenzial nachweisbar ist. Im Rahmen des RAK ist ein solches Angebot daher nicht zielführend aufzunehmen. Falls die Gemeinde am Anliegen festhält, bittet die RKBM die Gemeinde auf den Fachbereich Verkehr zuzugehen, damit gemeinsam das weitere Vorgehen definiert werden kann.
Vechigen	Für die Möglichkeit der Mitwirkung in eingangs erwähnter Sache danken wir Ihnen bestens. Der Gemeinderat von Vechigen hat die Mitwirkungsunterlagen studiert und zur Kenntnis genommen. Es ist dem Gemeinderat ein Anliegen, auf die in der Diskussion aufgeworfenen Punkte kurz hinzuweisen, ohne aber daraus folgend konkrete Anträge zu formulieren. 1. Der Ausbau des Abend- und Wochenendangebotes auf den Linien 781 und 782 wurde aufgrund einer Volksinitiative in der Gemeinde Vechigen und nach der durchgeführten Versuchsphase bereits definitiv umgesetzt. 2. Die Transportunternehmen im Buslinienverkehr verfolgen generell eine Strategie der mittelfristigen Umstellung auf Elektromobilität. Der bereits im Jahr 2026 geplante vollständige Ersatz der Dieselflotte durch die Postauto AG erfordert im Bereich der End-Haltestelle beim Wohn- und Pflegeheim in Utzigen bauliche	x			

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Anpassungen oder allenfalls die Verlegung der Bushaltestelle durch die Gemeinde. Die diesbezüglichen Abklärungen sind bereits im Gang. 3. Besonders begrüsst wird von Seiten der Gemeinde Vechigen eine bessere Anbindung des Worblentals an die Stadt Bern mit der geplanten Verbindung zwischen Deisswil und Ostermundigen. Mit der Realisierung der Tramlinie der städtischen Verkehrsbetriebe nach Ostermundigen kommt dieser Verbindung prioritäre Bedeutung zu. Wir Ihnen mit diesen Angaben zu dienen und danken Ihnen für die Kenntnisnahme				
Wichtrach	Wir bedanken uns für die Erarbeitung der Unterlagen zum Regionalen Angebotskonzept ÖV 2027 – 2030 (RAK) und die Möglichkeit zur Mitwirkung. Mit vorliegendem Schreiben reichen wir gerne fristgerecht unsere Anregungen und Einwände betreffend die Buslinie 165 Münsingen – Wichtrach – Gerzensee – Kirchdorf ein. Wie dem «Zusatzbericht Prüfaufträge» auf Seite 59 entnommen werden kann, beantragte die Gemeinde Münsingen eine Ausdehnung des Abendangebots auf der vorgenannten Buslinie, was nach entsprechender Prüfung durch die Regionalkonferenz Bern-Mittelland abgelehnt wird. Die Gemeinde Wichtrach sieht in einer allgemeinen Verbesserung resp. der Taktverdichtung des ÖV-Angebots auf der Buslinie zwischen den Gemeinden Münsingen, Wichtrach, Gerzensee und Kirchdorf jedoch grosses Potenzial. Dies aus folgenden Gründen: - Verschiedene Gebiete des Ortsteils ehem. Niederwichtrach sind in den vergangenen Jahren stark gewachsen und in diesem Perimeter wurden auch diverse Einkaufsmöglichkeiten der Grundversorgung neu eröffnet (z.B. Coop-Filiale an der Bernstrasse 38a, 3114 Wichtrach). Der Anschluss an die öffentlichen Verkehrsmittel sollte für die Siedlungen in diesem Gebiet jedoch verbessert werden, um deren Nutzung attraktiver zu gestalten. - Durch die zunehmende Flexibilisierung von Arbeitszeiten, welche zur Vermeidung von Spitzenbelastungen der ÖV-Angebote grundsätzlich zu begrüssen ist, hat sich der «Arbeitsverkehr» auf die eigentlichen Randstunden ausgedehnt. Daher präsentiert sich das Abendangebot der Linie 165 unseres Erachtens als nicht mehr zeitgemäss und es werden vermeidbare Abholfahrten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von und zum Bahnhof Wichtrach aus dem Dorfteil ehem. Niederwichtrach wie auch aus den Gemeinden Gerzensee und Kirchdorf verursacht. -Zudem dürfte in diesem Zusammenhang unseres Erachtens eine Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit auch für die Alterssitz Neuhaus Aaretal AG anzustreben sein. Dezentral zwischen Münsingen und Wichtrach gelegen, könnten von einer Taktverdichtung nämlich sowohl die Bewohnerinnen und Bewohner wie auch deren Angehörige resp. Besuchende und die Mitarbeitenden massiv profitieren und die Abkehr vom MIV könnte beschleunigt werden. -Von einer Taktverdichtung könnten auch die Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinden Gerzensee und Kirchdorf profitieren, da beispielsweise der Anschluss an die S-Bahn in Wichtrach sowie der Anschluss an den Fernverkehr in Münsingen intensiviert wären. Nicht zuletzt würden die von den Einwohnerinnen und Einwohnern der beiden Gemeinden rege genutzten Einkaufsmöglichkeiten in Wichtrach regelmässiger angefahren.	x		x	Die RKBM nimmt zur Kenntnis, dass die Gemeinde Wichtrach, Gerzensee, Münsingen und Kirchdorf grosses Potenzial in der Linie 165 sehen und einen grundsätzlichen Ausbau des Angebots wünscht. Aufgrund der bereits heute sehr tiefen Auslastung ist ein weiterer Ausbau jedoch kaum zu begründen. Eine separate Angebotsstudie wäre erforderlich, um Verbesserungen in diesem Rahmen zu prüfen. Die RKBM empfiehlt, das bestehende Angebot beizubehalten.
Wichtrach	Der Gemeinde Wichtrach ist bewusst, dass eine Verbesserung des ÖV-Angebots resp. eine Taktverdichtung mit der Erhöhung der ÖV-Punkte einhergeht und damit die Kosten für die betroffenen Gemeinden steigen. Sofern durch eine Taktverdichtung jedoch eine substanzielle Verbesserung des ÖV-Angebots erreicht werden kann und die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel attraktiver gestaltet und dadurch gesteigert werden kann, steht die Gemeinde Wichtrach den anfallenden Mehrkosten positiv gegenüber. Sollten durch einen Angebotsausbau auf der Linie 165 jedoch die Minimalanforderungen hinsichtlich Auslastung und/oder Kostendeckungsgrad wider Er-warten nicht mehr erreicht werden, ist das Begehren grundsätzlich nicht weiterzuverfolgen. Aus vorgenannten Gründen beantragt die Gemeinde Wichtrach der Regionalkonferenz Bern-Mittelland hiermit, dass der Prüfauftrag für die Buslinie 165 Münsingen – Wichtrach – Gerzensee – Kirchdorf überarbeitet und nicht «nur» auf die von der Gemeinde Münsingen beantragte Ausdehnung des Abendangebots beschränkt wird. Statt-dessen ist eine generelle Ausdehnung des Angebots resp. eine substanzielle Taktverdichtung zu prüfen. Für die wohlwollende Prüfung unseres Anliegens bedanken wir uns und bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.			x	Die Gemeinden Wichtrach, Gerzensee, Münsingen und Kirchdorf sehen ein grosses Potenzial der Linie 165 und wünschen sich einen grundsätzlichen Ausbau des Angebots. Eine vertiefende, separate Studie wäre erforderlich, um das Potenzial genauer zu bewerten. Allerdings ist die aktuelle Auslastung bereits sehr niedrig, sodass ein weiterer Ausbau momentan kaum zu rechtfertigen ist. Eine vertiefte Untersuchung könnte in einer Studie zum AK Ortsbus Münsingen integriert werden. Diese wird aufgrund der schlechten Kennzahlen notwendig sein, offen ist derzeit der Zeitpunkt.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Wohlen	Vielen Dank für die Zustellung der Unterlagen für die öffentliche Mitwirkung des Regionalen Angebotskonzepts ÖV 2027 bis 2030. Da wir unsere Bedürfnisse, Anregungen und Kritik nicht genügend in einem Online Fragebogen festhalten können, hat die Gemeinde Wohlen entschieden, die öffentliche Mitwirkung schriftlich einzugeben. Der Auftrag der RKBM ÖV 2027 bis 2030 ist, die bisherigen ÖV Angebote zu überprüfen und zu optimieren, um so die Qualität und Attraktivität des ÖV-Angebots zu steigern. Leider ist dies für die Gemeinde Wohlen nicht gelungen. Die Gemeinde Wohlen hat die vorgesehenen Veränderungen bereits bei der Mitwirkung im Jahr 2020, bei der Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern (Netzstrategie 2040) und 2022 bei der Mitwirkung Angebotskonzept ÖV-2026-2029 kritisiert und Änderungen beantragt. Unsere Eingabe wurde leider ohne Rücksprache ignoriert. Zurzeit verfügt Wohlen über ein gut funktionierendes ÖV-Angebot, welches von den Einwohnerinnen und Einwohnern sehr geschätzt und regelmässig genutzt wird. Mit dem Angebotskonzept ÖV 2027 bis 2030 werden stark frequentierte Linien aufgehoben und wenig genutzte weiter ausgebaut. Entsprechend nehmen Qualität und Attraktivität stark ab. Dies kritisieren auch die Ortsparteien und Privatpersonen. In der Gemeinde Wohlen herrscht eine grosse Unzufriedenheit über die vorgesehenen, unnötigen und kostspieligen Anpassungen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Wohlen	Aus folgenden Gründen führen die vorgesehenen Änderungen zu Verschlechterungen: • Als Grundlage für die vorgeschlagenen Veränderungen diente das ÖV- Angebotskonzept Frienisberg 2030, welches der Gemeinderat Wohlen bereits an seiner Sitzung vom 22.November 2022 sehr kritisch beurteilt hat. Anliegen der Gemeinde Wohlen wurden in der darauffolgenden Ausarbeitung kaum berücksichtigt. Dies kritisieren wir dezidiert! • Die Aufhebung der Postautolinie 107 kommt einem Leistungsabbau anstelle einer Verbesserung im grundlegenden ÖV-Anschluss der Gemeindegebiete von Wohlen gleich. Alle anderen Linien fahren via Inselplatz. Die Länggasslinie ist äusserst relevant. Alle Schülerinnen des Gymnasiums Neufeld, des Freigymers Bern und alle Studentinnen der Uni Bern nutzen diese Verbindung. Wenn diese gestrichen wird, werden sie neu alle via Bahnhof Bern ins Neufeld, bzw. teils auch in die Länggasse pendeln. Diese städtischen Linien sind schon heute überlastet. Weiter verbindet die Linie 107 als Einzige die Quartiere um die Haltestellen Oberwohlen, Riedhaus, Uettligen Schule, Wohlen Dorf sowie Bennenboden via Länggasse zum Hauptbahnhof Bern. Dies Streichung der Linie 107 ist für Wohlen absolut inakzeptabel. Wohlen wird sich vehement gegen diesen Leistungsabbau, welcher notabene nicht einmal begründet wird, wehren. • Als Ersatzmassnahme soll die Linie 103, welche bisher vom Hauptbahnhof nur bis zum P&R Neufeld führt, über Thalmatt-Uettligen-Wohlen bis zum Wendepunkt im Kreisel Hinterkappelen weitergeführt werden, jedoch nur zur Hauptverkehrszeit und nur unter der Woche. Stattdessen soll zusätzlich eine neue Linie 108 von Zollikofen über UettligenWohlen bis zum Europaplatz im Halbstundentakt ganztägig und an Wochenenden verkehren. Dies ist zwar ein Leistungsausbau, der jedoch von uns nicht gewünscht wurde und zu massiven Kostensteigerungen führt. Wir kennen keine Studie und keine Befragung, welche ein Bedürfnis für eine Linie Zollikofen - Europaplatz ausweist. In der Region Frienisberg Süd gibt es dieses Bedürfnis nicht. Die Annahmen zur Erlösschätzung durch zusätzliche Nachfrageeffekte scheinen nicht gesichert. (Anhang 3, Mitwirkungsbericht RAK 2027-2030; Betriebskosten und Erlöse Frienisberg Süd: total plus Fr. 0.4 Mio). Wohlen wird sich gegen zusätzliche Kosten für Leistungen, welche wir gar nicht bestellt haben, zur Wehr setzen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Wohlen	• Die Aufhebung der Linie 107 und der Ausbau von neuen Linien stehen im Widerspruch zu den Aussagen aus der letzten Überprüfung der Netzstrategie, wonach insbesondere die Linien 100 und 107 bezüglich Auslastung und Kostendeckung die Zielvorgaben erreichen. Die Linien 101 ab Hinterkappelen und 100 von Aarberg über Wohlen-Hinterkappelen zum Hauptbahnhof Bern weisen bereits heute in der Hauptverkehrszeit eine Überbelastung aus, weshalb Entlastungskurse weitere Kapazitäten schaffen müssen. Wenn also in Zukunft Pendlerinnen und Pendler vom 103er Kurs in Hinterkappelen zusätzlich auf die 100/101 Kurse umsteigen, wird die Situation weiter verschärft. Ausserdem liegen die Haltekanten fürs Umsteigen rund 100m auseinander und sind durch zwei Fussgängersteifen getrennt.Das führt zu einer verlängerten Reisezeit und Einschränkungen insbesondere für ältere und gehbehinderte Personen. Eine weitere Auswirkung der Aufhebung von der Linie 107 ist der Wegfall der direkten Verbindung zur Uni, Gymnasium Neufeld, Freigymer Bern und zudem insbesondere auch zu den medizinischen Angeboten rund ums Lindenhofspital. Dies wird die Kurse ab Hinterkappelen Richtung Hauptbahnhof zusätzlich belasten, da der	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Anschluss in dieses Gebiet von der Linie 103 nur während der Hauptverkehrszeit bedient wird. • Weiter ist es für die Gemeinde Wohlen elementar, dass die Postautos aus unserem Gemeindegebiet (ohne umzusteigen) weiterhin direkt an den Bahnhof Bern fahren. Falls die ÖV Benutzerinnen und Benutzer umsteigen müssten, käme dies einem massiven Leistungsabbau gleich, da damit der getaktete Anschluss an die Fernverbindungen (besonders Zürich) nicht mehr gewährleistet wäre. Die Gemeinden nördlich von Bern sind nicht an das S-Bahnnetz angebunden, somit stellen die Postautolinien den Anschluss an den Hauptbahnhof Bern sicher. Wohlen wird sich für seine Bürgerinnen und Bürger mit allen Mitteln gegen diesen unerklärlichen Leistungsabbau ebenfalls zur Wehr setzen. Deshalb schlagen wir vor, dass eine Aussprache betreffend der Anpassungen (z.B. ein runder Tisch) stattfinden soll. Wir bitten die RKBM um Terminvorschläge. An der Besprechung werden Bänz Müller (Gemeindepräsident), Andreas Remund (Gemeindevizepräsident) und Rowan Borter (Abteilungsleiter Dep. Gemeindebetriebe) teilnehmen.				
Zuzwil	Vielen Dank für die Mitwirkungsunterlagen. Der Gemeinderat Zuzwil verzichtet auf die Eingabe einer Stellungnahme.	x			
SPplus Wohlen	Die SPplus Wohlen hat sich mit dem regionalen Angebotskonzept ÖV 2027–2030 befasst, insbesondere mit den Postautolinien 100, 101, 102, 103, 107 und 108 im Raum Frienisberg. Wir sind mit der Einleitung zum Raum Frienisberg (Zusatzbericht Prüfaufträge): • Grundstruktur des bestehenden Busnetzes ist auch für die nächsten 10 bis 15 Jahre zweckmässig, • Direkte Busverbindungen ins Agglomerationszentrum Bern sollen bestehen bleiben, • Im Zentrum des Angebotskonzepts stehen kleinere Anpassungen grundsätzlich einverstanden. Jedoch wird die vorgesehene Umsetzung abgelehnt, da diese für weite Teile der Gemeinde Wohlen starke Verschlechterungen bringt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
SPplus Wohlen	Linie 100 • Die Aufhebung der Linie 107 und der damit verbundene Wegfall von fast der Hälfte der direkten Kurse ab Wohlen und Hinterkappelen führt auf der Linie 100 zu noch grösseren Kapazitätsengpässen, da diese als einzige schnelle direkte Verbindung nach Bern Zentrum verbleibt. • Die Schliessung der werktäglichen Taktlücken am Vormittag (zum durchgehende 30min Takt bis 20 Uhr) sowie die Einführung des 30min Takts am Wochenende wird begrüsst und ist unbedingt umzusetzen. • Die Schaffung einer separaten Busspur zwischen den Haltestellen Güterbahnhof und Inselplatz hat eine erhebliche Verbesserung der Pünktlichkeit gebracht und die Attraktivität erhöht. Vor allem am Morgen sind Verspätungen viel seltener geworden, was sich positiv auf die Anschlüsse im Zentrum von Bern auswirkt (gilt auch für die Linie 101). Linie 101 • Falls ein Kapazitätsausbau der Linie 101 erforderlich ist, soll die Massnahme (dichterer Takt oder Einsatz von Doppelgelenkbussen) eng in Zusammenarbeit mit der örtlichen Bevölkerung definiert werden (z.B. mittels Umfrage was bevorzugt wird). • Wir würden die Förderung von E-Bussen generell aber insbesondere auf der Linie 101 begrüssen. Mit dieser Massnahme könnte die Lebensqualität der Anwohnenden erheblich verbessert werden. Linie 102 • Die Weiterführung des aktuellen Angebots auf der Linie 102 wird unterstützt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
SPplus Wohlen	Linie 103 • Eine Verlängerung der Linie 103 von Bern, Neufeld über Uettligen – Wohlen bis nach Hinterkappelen in der HVZ, sollte spätestens in Uettligen wenden (z.B. Wendeschlaufe Reberhaus), da Sie auf dem restlichen Abschnitt nicht erforderlich ist und keine Verbesserungen bringt. Linie 107 • Die Aufhebung der Linie 107 führt zu einer massiven Angebotsverschlechterung ab den Haltestellen Riedhaus / Schaufelacker / Oberwohlen / Wohlen / Bennenboden Richtung Bern Zentrum und wird daher strikte abgelehnt. • Der Ersatz durch die Linien 103 und 108 kann die massive Verschlechterung nicht kompensieren: o Die Linie 108 ab Wohlen via Umsteigen in Hinterkappelen Richtung Bahnhof Bern ist nicht attraktiv infolge längerer Fahrzeit wegen Umsteigens in Hinterkappelen und dem umständlichen Umsteigeweg (grösser 100m und Querung von stark befahrenen Strassen). Zudem kommt als Anschlusslinie nur die Linie	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	101 in Frage, welche eine längere Fahrzeit aufweist als die heutige Linie 107. o Die Benutzung der Linie 103 ab Wohlen via Uettligen Richtung Bahnhof Bern ist ebenfalls nicht attraktiv, da sich die Fahrzeit deutlich verlängert 26min vs 19min (Zunahme von 36%) und die Linie 103 nur zur HVZ verkehrt. Auch ein Umsteigen in Hinterkappelen mit der Linie 103 ist nicht attraktiv, siehe Punkt weiter oben. o Eine Aufhebung der Linie 107 führt dazu, dass die Mehrheit der Passagiere ab Schaufelacker / Oberwohlen / Wohlen künftig die Linie 100 benützen würden, was diese zum Kollaps bringen würde. o Weder mit der Linie 103 noch mit der Linie 108 wird die wichtige direkte Verbindung von Wohlen / Hinterkappelen in die Länggasse (viele Arbeitsplätze, Gymnasium, Universität) ersetzt, was sowohl die Attraktivität des ÖV in der Gemeinde wie auch die Attraktivität der Gemeinde Wohlen generell, verschlechtert • Im Dezember 2023 wurde auf der Linie 107 endlich der, von der Gemeinde seit langem gewünschte, durchgehende, einheitliche Halbstundentakt (ausser Taktlücke vormittags) eingeführt. Ab Wohlen mit der Linie 100 kombiniert ergibt dies ein Viertelstundentakt. Diese Änderung wurde von der Bevölkerung begrüsst und sehr gut aufgenommen. Anstatt das Konzept fertig umzusetzen (analoge Einführung am Vormittag) soll dieses nun bereits wieder umgestoßen werden. Dies ist unverständlich und stösst allseits auf äusserst starke Ablehnung.				
SPplus Wohlen	Linie 108 • Eine Stärkung der Tangentialbeziehungen erachten wir grundsätzlich als sinnvoll. Die angedachte Einführung der Linie 108 mit gleichzeitiger Aufhebung der Linie 107 ist jedoch undurchdacht und führt zu massiven Verschlechterungen für die Dörfer Wohlen und Hinterkappelen (siehe auch Aus-führungen zur Linie 100 und 107). • Es ist fraglich, ob ein Potenzial für eine durchlaufende Verbindung zwischen Zollikofen – Kirchlindach – Uettligen – Wohlen – Hinterkappelen – Europaplatz besteht. Die bestehende Linie 107 wurde in den letzten Jahrzehnten bereits mit verschiedenen Fahrplanmodellen betrieben, bisher immer ohne ausreichenden Erfolg. Daran ist wohl nicht der Anfangspunkt (Bahnhof versus Europaplatz) Schuld, sondern das wohl fehlende Potenzial für diese Tangentialbeziehung. Die Herleitung einer nachvollziehbaren Prognose mittels Arbeitsplätzen / Wohnplätzen und entsprechenden Wunschlinien fehlt. Als Anfang der Stärkung der Tangentialbeziehung genügt es also, die Linie 107 mit einem durchgehenden Halbstundentakt an allen Tagen von Bern Bahnhof über Hinterkappelen, Wohlen, Uettligen bis Zollikofen zu führen. • Das Gebiet Europaplatz / Weyermannshaus ist mit der bestehenden Haltestelle Bern, Weyermannshaus bereits heute durch die Linien 101 und 107 erschlossen. Mit dem Neubau der S-Bahnhaltestelle Europaplatz Nord und der damit verbundenen Personenunterführung rücken die Gebiete Weyermannshaus und Europaplatz noch näher zusammen. Entsprechend erscheint die Umkonzeptionierung der Linie 107 zur Linie 108 überflüssig. Dies gilt insbesondere mit Verweis auf die im Bericht aufgeführten möglichen Endhaltestellen (Priorität 2 Stöckackerstrasse, Priorität 3 Murtenstrasse, unter dem Autobahnviadukt). • Die Begründung der Linie 108 lediglich mit verbesserten gemeindeinternen Verbindungen ist nicht ausreichend. Die absoluten Bedürfnisse für diese internen Verbindungen sind im Vergleich zu den Pendlerströmen vermutlich gering und sind als Begründung für das Konzept nicht ausreichend.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
SPplus Wohlen	Zusammenfassend halten wir fest: Die durchgehende Einführung von min. einem 30min Takt auf allen Linien in der Gemeinde Wohlen auch am Wochenende wird begrüsst. Die Aufhebung der Linie 107 und der Ersatz mit der Linie 108 (und 103) kommt einer Revolution gleich und führt zu einer massiven Angebotsverschlechterung. Daher stellen wir die nachfolgenden Anträge: • Die Linie 107 ist auf der heutigen Streckenführung Bern Bahnhof – Länggasse – Hinterkappelen – Wohlen – Uettligen – Kirchlindach – Zollikofen beizubehalten. Zur Stärkung der Tangente ist täglich bis 20 Uhr ein 30min Takt einzuführen. • Die Linie 108 ist höchstens als Versuchsbetrieb auf der Strecke Bern Europaplatz – Hinterkappelen einzuführen mit Anschlüssen in Hinterkappelen auf die Line 107. Wir sind zuversichtlich, dass in der weiteren Bearbeitung des regionalen Angebotskonzept ÖV 2027 – 2030 noch substanzielle Verbesserungen zur Beibehaltung der bisherigen Attraktivität des ÖV, resp. besser noch einer Erhöhung dieser möglich sind.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
SVP Wohlen	Vorab möchten wir uns für die Weiterleitung und Zusammenfassung der kantonalen Mitwirkung zum Angebotskonzept des ÖV bedanken. Folgende Bemerkungen zu den betroffenen Postautolinien möchten wir hiermit schriftlich bei der Gemeinde deponieren und werden im selben Sinne an der online Befragung der RKBM teilnehmen. Linie 100:	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Die durchgehende Einführung eines 30-Minutentaktes wird begrüsst. In Ergänzung mit dem 107er Kurs besteht in Wohlen seit 2023 zur HVZ ein 15-Minutentakt Angebot, welches zwingend erhalten bleiben soll. Linie 101: Ein Ausbau der Linie 101 aufgrund der Kapazitätsengpässe ab Güterbahnhof- Inselplatz mit Doppelgelenkbussen oder einer Taktverdichtung wird abgelehnt, Mehrkosten sollen verursachergerecht weiterverrechnet werden. Wohlen hat keine Taktverdichtung bestellt. Linie 102: Die Beurteilung im Angebotskonzept entsprechend Prüfauftrag wird akzeptiert. Linie 103: Weiterführung der Linie 103 ist bei Erhaltung der Linie 107 nicht nötig und verursacht bei schwacher Auslastung unverhältnismässig hohe Kosten. Die Linie 103 kann maximal zur HVZ bis Uettligen oder Ortschwaben verlängert werden. Linie 107: Eine Aufhebung der Linie 107 wird nicht akzeptiert. Die Anbindung der nördlichen Agglomeration über die Länggasse zum Zentrum ist elementar wichtig für Pendlerinnen und Pendler, sie soll weiterhin im optimierten 30-Minutentakt ab Zollikofen oder Uettligen erhalten bleiben. Linie 108: Eine Tangentiallinie soll maximal im Versuchsbetrieb zur HVZ eingeführt werden. Das Nachfragepotential wird überschätzt. Die Anbindungen an den Umsteigeknoten sind nicht optimal und verursachen viel Zeitverlust, welcher den ÖV gegenüber MIV stark benachteiligt.				
SVP Wohlen	Zusammenfassend sind wir der Meinung, dass die Aufhebung der Linie 107 zu wenig durchdacht ist und es eher zu einem Leistungsabbau, als zu einer Verbesserung kommt. Die Alternativen 103/108 können den Verlust der Zentrumsanbindung nicht kompensieren. Kostenzunahmen aufgrund einer Tangentiallinie, welche nur aufgrund von wagen Potentialabschätzungen eingeführt wird, sind nicht verhältnismässig oder sollen verursachergerecht abgerechnet werden, wie auch eine allfällige Taktverdichtung der 101er Kurse, die nur dazu dienen soll die Kapazitäten im städtischen ÖV-Netz auszubauen. Wir hoffen auf eine Überarbeitung des ÖV-Angebot Konzeptes, welche die Verbesserungen der letzten Fahrplananpassung nicht gleich wieder zunichtemacht.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Arbeitsgruppe Planung Städtebau-Mobilität Bern	Besten Dank für die Gelegenheit zur Mitwirkung zum Entwurf des Regionalen Angebotskonzeptes 2027-2030. Nachfolgend unsere Bemerkungen zu dem anfangs Juli publizierten Bericht. • Der öffentliche Verkehr spürt nach wie vor die Folgen der Corona-Pandemie. Auch zwei Jahre nach Aufhebung der Maskenpflicht im ÖV liegt auf zahlreichen Linien die Nachfrage immer noch mehr oder weniger deutlich unter den Vor-Corona-Werten. Wir vermissen deshalb im vorliegenden RAK-Entwurf eine differenzierte Offenlegung und Analyse der Nachfrageentwicklung im Zeitraum 2018-2024 und beantragen eine Ergänzung des RAK 2027-2030. Nur auf Basis solcher ergänzenden Informationen lassen sich viele der im Kapitel 5 aufgeführten Anträge der RKBM beurteilen. • PSM-Bern verfolgt kritisch-konstruktiv die Entwicklung des ÖV in der Kernagglomeration Bern, speziell den Nahverkehr (Tram/Bus). Wir stellen fest, dass sich die RKBM – wider besseres Wissen – weiterhin auf überholte Verkehrsprognosen und Studien abstützt (s. Zitat im Kap. 4: «Wesentliche Grundlagen ... bilden insbesondere folgende übergeordneten Planungen und Studien: RGSK 2021, Mobilitätsstrategie 2040, Netzstrategie ÖV 2040 Kernagglomeration Bern»). Nirgends hält der RAK-Entwurf fest, dass sowohl das RGSK 2021 und die Mobilitätsstrategie 2040 als auch die Netzstrategie ÖV 2040 von stark überhöhten Wachstumserwartungen im ÖV ausgingen und dass das im Frühling 2023 publizierte, aktualisierte Kantonale Gesamtverkehrsmodell (GVM) eine weit bescheidenere ÖV-Entwicklung in der Kernagglomeration Bern voraussagt. Die Mobilitätsstrategie 2040 der RKBM ging für den Zeitraum 2016-2040 von einer ÖV-Nachfragesteigerung (Binnenverkehr plus Ziel-/Quellverkehr innerhalb RKBM-Perimeter) um 60% aus, und die Netzstrategie	x			Die Nachfrageentwicklung ist in Kapitel 3.2.2 abgebildet. Die Annahme der ÖV-Nachfrageentwicklung basiert auf dem Gesamtverkehrsmodell (GVM) des Kantons Bern mit dem Ist-Zustand von 2019. Dieses Modell stellt eine belastbare Grundlage für die Analyse dar. Die längerfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Mobilitätsverhalten und damit auch auf die ÖV-Nachfrage sind derzeit nicht quantifizierbar. Verlässliche Erkenntnisse hierzu werden erst in einer künftigen Aktualisierung des GVM (ab 2025) sichtbar sein. Eine vorzeitige Annahme einer tiefgreifenden Änderung der ÖV-Nachfrageentwicklung, sind derzeit rein spekulativ und würde keine fundierte, quantifizierte Entscheidungsgrundlage bieten. Daher bleibt die Netzstrategie 2040 weiterhin gültig, bis sie auf Basis eines aktualisierten GVM ab 2027/2028 überarbeitet werden kann (siehe Kapitel 6).

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	ÖV 2040 geht auf den 21 ins Stadtzentrum führenden Hauptästen Tram/Bus von einer Zunahme der DSB (durchschnittliche Spitzenstundenbelastung in Lastrichtung) im Zeitraum 2019-2040 um 61% aus. Das aktualisierte GVM rechnet nur mit rund 20% Wachstum im Zeitraum 2019-2040. Auch diese geringere Steigerung wäre wohl schon ein Erfolg, da auf den 21 Hauptästen Tram/Bus der DWV (durchschnittliche Werktagsverkehr) im 1.Quartal 2024 noch immer um 8% und die DSB sogar um 17% unter dem Vor-Corona-Wert lag.Bereits in den acht Jahren vor Corona-Ausbruch legte der DWV auf diesen 21 Hauptlinien nur um total 2% zu. Dennoch ging die Ende 2020 verabschiedete Netzstrategie 2040 unbekümmert von durchschnittlich 2.5% Wachstum pro Jahr aus.				
Arbeitsgruppe Planung Städtebau-Mobilität Bern	Wir fordern, dass die RKBM von ihren realitätsfremden Wachstumserwartungen und der darauf fussenden Netzstrategie ÖV 2040 abrückt, auch da mittlerweile drei Zweckmässigkeitsstudien und die jeweiligen Reaktionen im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung klar gezeigt haben, dass die angedachten Tramlinien Wyler-Wankdorf, Länggasse, Insel und Köniz auf lange Sicht unrealistisch sind. Es ist unverständlich, dass gemäss RAK-Entwurf (Kap.6) die «Aktualisierung Netzstrategie 2050» erst in den Jahren 2027/28 erfolgen soll – wir fordern ein Anpacken dieser prioritären Aufgabe bereits im 2025. Als Reaktion auf die auch aus Kostensicht unrealistische RKBM-Netzstrategie 2040 hat PSM-Bern bereits vor drei Jahren die «Netzalternative ÖV 2045» entwickelt. Sie schlägt die Konzentration des Berner Tramliniennetzes auf vier durchwegs starke Durchmesserlinien vor, was u.a. die Aufhebung des seit bald 14 Jahren im Krebsgang befindlichen Fischermätteli-Linienastes impliziert. Der RAK-Entwurf legt offen, dass das Fischermätteli-Tram und die Tramlinie 3 bezüglich Auslastung nicht einmal die Minimalanforderungen gemäss Kantonaler Angebotsverordnung erfüllt (ø weniger als 25 P/Kurs im stärksten Linienabschnitt) – auch die Zielvorgaben bez. Kostendeckungsgrad werden nicht erreicht (also «rot/gelb» statt wie alle anderen Tramlinienäste im «grün/grün»-Bereich). Seit 14 Jahren (IBN Tram BernWest) könnte eine dieser zwei extrem schwachen Tramlinienäste (primär der Fischermätteli-Ast) problemlos auf deutlich effizienteren Busbetrieb umgestellt werden. Dadurch würde auch die komplizierte und störende Wendeschlaufe des Weissenbühl-Trams im Stadtzentrum entfallen. Wir erachten daher die Argumentation im RAK-Entwurf für die Beibehaltung des Fischermätteli-Tramasts (und somit indirekt für den umstrittenen Neubau des Tramabschnitts Brunnhof-Fischermätteli) als nicht haltbar. Bis zur Inbetriebnahme des Ostermundigen-Trams (realistischerweise frühestens Ende 3032 zu erwarten) sollte auch die im Rahmen der 1. Mitwirkung zur ZMB 2.Tramachse von einer überwältigenden Mehrheit bevorzugte neue Tramachse via Bundes-/Kochergasse realisierbar sein. Dadurch könnte der Ostring-Tramast konfliktfrei via Kocher- /Bundes-/Schwanengasse zur Haltestelle unter dem Baldachin gelangen und stadtauswärts wie heute via Spital- /Marktgasse verkehren – als Übergangslösung bis zur Inbetriebnahme des A6-Bypass. Auf dem geplanten Boulevard wird das Saali-Tram künftig via Ostring verkehren können (mit einem nur 1.1 km langen Neubauabschnitt Ostring-Wittigkofen), was auch aus ökonomischer Sicht sinnvoll ist. Deshalb beantragen wir, den Fischermätteli-Ast per Ende 2026 auf E-Busbetrieb umzustellen und in die im Takt leicht zu verdichtende E-Buslinie 17 Köniz Weiermatt zu integrieren. Dies ist aus Betriebs- und Kapazitätssicht problemlos machbar, wie der Tramersatzbetrieb von Juli bis Oktober 2024 gezeigt hat. Dabei resultieren erhebliche Einsparungen, sowohl bei den Betriebskosten als auch bei den von der Stadt zu entrichtenden ÖV-Beiträgen an den Kanton. Deshalb ist der im RAK-Entwurf Kap. 5.2.2 aufgeführte Antrag zum Fischermätteli-Ast («keine Änderung») zu korrigieren.			x	
Arbeitsgruppe Planung Städtebau-Mobilität Bern	• Im Kap. 3.2.2 «Würdigung» (der Erfolgskontrolle) wird nur das Kriterium Kostendeckungsgrad behandelt – wieso nicht auch das weit häufiger im roten Bereich liegende Kriterium Auslastung? • Die im Kap. 4.1 «Weiterhin gültige Angebotsgrundsätze» aufgeführten Punkte «Stärkung Tangentialbeziehungen»			x	

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	und «Strategie Elektrobusse» finden unsere volle Unterstützung. Da Bernmobil bald eine durchwegs CO2-freie und lärmfreie Busflotte im Einsatz haben wird, ist das Verkehrsmittel Bus verglichen mit dem Verkehrsmittel Tram unter dem Strich eher vorteilhaft. Auch in dieser Hinsicht ist die Netzstrategie ÖV 2040, die stark auf Tram statt Bus setzt, sachlich überholt. Auch die häufigen monatelangen Unterbrüche des Trambetriebs infolge Gleiserneuerung u. dgl. zeigen, dass für den Tramersatz eine ausreichend grosse Busflotte zur Verfügung stehen muss. • Den im RAK-Entwurf Kap. 5.3 «Anträge aus ÖV-Planungsstudien» aufgeführten Antrag zu den Buslinien 22, 29 und 340 erachten wir als verfehlt. Die von der RKBM angepeilte «Verkehrsdrehscheibe Kleinwabern» basiert bezüglich ÖV-Nutzen in hohem Mass auf Wunschdenken (vgl. u.a. die Negativ-Beurteilungen durch die Studie B+S und durch die BLS vor gut 15 Jahren), auch weil die betroffene Grundeigentümerschaft des Balsigerguts dagegen opponiert. Wie auch andere Organisationen lehnt PSM-Bern das geplante Endstück der Tramlinienverlängerung Kleinwabern mitsamt neuer Bahnhaltestelle ab und plädiert stattdessen für die rasche, deutlich kostengünstigere und kundengerechte Verlängerung der Tramlinie bis unmittelbar nach dem Lindenweg-Kreisel – eine Wende auf der «Hostet» des Balsigerguts würde von der Grundeigentümerschaft akzeptiert.				
Naturpark Gantrisch	Wir haben die Naturparkgemeinden gebeten, uns Ihre Anliegen zum RAK mitzuteilen und erlauben uns, diese noch einmal gesammelt rückzumelden. Gemeinde Riggisberg Linie 320/321 inkl. S-Bahn Anschluss von und nach Bern/Thun: - Mindestens eine Abfahrt in Riggisberg 21.11 Uhr ab Postplatz Richtung Thurnen/Toffen mit Anschluss an die S-Bahn nach Bern/Thun (Mo – Fr und Wochenende). Gemäss Umfrage der Gemeinde würden diese durch potenziell rund 10 Personen des Schlossgartens Riggisberg, einer unbekannten Anzahl des Spitals, 2 Personen der Spitex genutzt. Sie benötigen diese Verbindung nach Schichtende. Linie 611 inkl. S-Bahn Anschluss von und nach Bern: - Eine Abfahrt in Schwarzenburg 5:48 Uhr (Ankunft in Riggisberg, Post 7:22 Uhr) jeweils Mo – Fr und Wochenende. - Weiter bekräftigt die Gemeinde Riggisberg ihren welchen sie bereits im Angebotskonzept 2022 – 2025 eingebracht hat: Verbindungen Bern/Thun bis Riggisberg (S-Bahn und Postauto-Linie 320/321) - Halbstundentakt bis 23.46 Uhr (heute nur bis 20:42 Uhr ab Bern, bzw. 21:03 Uhr ab Toffen): Die letzte Verbindung unter der Woche fährt 23:42 Uhr ab Bern bis Riggisberg (Fahrzeit: 34 Min). Freitag und Samstag gibt es noch eine Verbindung 00:16 Uhr ab Bern via Köniz (Fahrzeit: 56 min) Längere Erschliessung am Abend via Gürbetal z.B. 00:12 Uhr ab Bern - Heute fährt der Bus während den Sommermonaten und den Öffnungszeiten der Abegg-Stiftung ein Mal pro Tag in die Abegg-Stiftung und zwei Mal pro Tag zurück. Aufgrund von umgesetzten Überbauungen in den Gebieten Büehle, Kirchmatt und Galgenrain wäre eine Verbindung in die Werner Abeggstrasse auch in den Wintermonaten und jeweils vier Mal pro Tag wünschenswert. Zum Teil könnten Synergien mit dem bestehenden Schulbus-Angebot genutzt werden. Haltestellen könnten wie folgt vorgesehen werden: Unterstufenzentrum, Längacker, Abzweigung Rümligenweg, Abegg-Stiftung. Die genauen Fahrzeiten müsste man gemeinsam mit der RKBM planen. Gemeinde Rüschegg Es gab einen Prüfauftrag für die Linie 611 (Direktkurse Schwarzenburg – Riggisberg), Rüschegg würde nur noch teilweise mit einer weiteren Linie ab Mamishaus oder Wislisau erschlossen. Im jetzigen RAK 2027-2030 wurde die Idee verworfen, diese wird aber im Projekt Gesamtverkehrsüberprüfung Gantrisch wieder aufgenommen, auch in Zusammenhang mit dem Gantrisch Express. Die Gemeinde Rüschegg steht diesem Vorhaben kritisch gegenüber, da sie befürchtet, dass die Qualität der öV-Erschliessung für die Einwohnerinnen und Einwohner sinkt.		x		- 320/321: Ein zusätzlicher Prüfauftrag wurde erarbeitet, der im Kapitel 3.5 detailliert beschrieben ist. Eine zusätzliche Abfahrt um 21:11 Uhr ab Riggisberg wurde geprüft und als Antrag in das RAK 2027–2030 aufgenommen.
Naturpark Gantrisch	Gemeinde Schwarzenburg Linie 30.131, Albligen – Niedermettlen – Ueberstorf nach Flamatt / Einführung einer Frühverbindung Der neue Kurs wurde durch die Gemeinde Ueberstorf FR bei der Postauto AG für zwei Jahre bestellt. Der Kanton Freiburg beteiligt sich mit 55% an diesem Versuch. Die Gemeinde Schwarzenburg beteiligt sich	x			

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	mit einem Betrag von Fr. 2'000.00 an den jährlichen Kosten. Es wurde die Aufnahme der Linie ins Grundangebot beantragt. Gemäss Mitwirkungsunterlagen wurde das Anliegen aufgenommen, jedoch mit der Bemerkung, dass die Federführung beim Kanton Freiburg liegt. Hier wird eine aktive Unterstützung gewünscht. Moonliner M16 Die Linie 30.613 Schwarzenburg – Albligen wurde per 10.12.2017 aufgehoben. Die ehemaligen Haltestellen dieser Linie existieren nicht mehr. Der Moonliner hält jedoch weiterhin an der Haltestelle «Häusern». Gemäss der Berechnung werden die Haltestelle der Gemeinde vollumfänglich angelastet, auch wenn diese tagsüber nicht angefahren werden. Die Haltestelle «Häusern» existiert nicht mehr, weshalb die Gemeinde Schwarzenburg beantragt, diese auch im Moonliner-Fahrplan zu streichen. Die Haltestelle «Aekenmatt Dorf» ist zu überprüfen. Es handelt sich um keine offizielle Haltestelle, ist im Fahrplan erwähnt, jedoch in der ÖV-Kostenverteilschlüsselberechnung nicht aufgeführt. In den Mitwirkungsunterlagen ist erwähnt, dass der Moonliner in einer separaten Studie einfliessen wird. Es stellt sich daher die Frage, wie die Gemeinde Schwarzenburg erfährt, ob ihr Anliegen aufgenommen wurden. Frühverbindung Guggisberg Seitens der Gemeinde Guggisberg wird ein Antrag zur Anpassung der Frühverbindung eingereicht. Die Einwohnergemeinde Schwarzenburg unterstützt dieses Anliegen. Wir hoffen, dass die Anliegen berücksichtigt werden können.				
RVK1	Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum RAK 2027-2030. Wir haben die regionsübergreifenden Linien geprüft und keine Unstimmigkeiten zu unserem RAK festgestellt.	x			
TCS Sektion Bern	Im Namen des TCS Bern-Mittelland danken wir Ihnen für die Gelegenheit, eine Stellungnahme zum Regionalen Angebotskonzept ÖV 2027–2030 abzugeben. Der TCS setzt sich seit jeher für eine ausgewogene und multimodale Verkehrspolitik ein, die den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden gerecht wird und die freie Wahl des Verkehrsmittels sicherstellt. Unser Ziel ist es, eine sinnvolle Integration des öffentlichen Verkehrs (ÖV) mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu fördern und gleichzeitig die Mobilitätsbedürfnisse unserer Mitglieder, die sowohl ÖV-Nutzende als auch Autofahrende umfassen, zu wahren. Folgend unsere Bemerkungen dazu: Allgemeine Zustimmung zum Konzept Der TCS Bern-Mittelland unterstützt die übergeordneten Ziele des Angebotskonzepts, insbesondere die Stärkung des ÖV, um der wachsenden Mobilitätsnachfrage in der Region Bern-Mittelland gerecht zu werden. Der Ausbau des ÖV muss jedoch in einem abgestimmten Verhältnis zur MIV-Infrastruktur stehen, da der Individualverkehr weiterhin einen wesentlichen Beitrag zur Gesamtmobilität der Region leistet. Eine Verbesserung des ÖV-Angebots darf daher nicht auf Kosten des MIV erfolgen, sondern muss beide Systeme effektiv und effizient integrieren. 1. Sicherstellung der freien Wahl des Verkehrsmittels Der TCS Bern-Mittelland legt grossen Wert darauf, dass die freie Wahl des Verkehrsmittels für alle Verkehrsteilnehmenden erhalten bleibt. Während wir die Förderung des ÖV begrüssen, ist es von zentraler Bedeutung, dass der Zugang und die Nutzung des MIV nicht durch Massnahmen wie die Fahrspurreduktion oder Parkmöglichkeiten eingeschränkt wird. Besonders in urbanen Bereichen fordern wir eine Koexistenz von ÖV und MIV, die es ermöglicht, beide Verkehrsmittel bedarfsgerecht zu nutzen. Ein funktionierendes Mobilitätssystem setzt voraus, dass Autofahrende nicht benachteiligt werden, um eine übergeordnete Mobilitätslösung zu schaffen. 2. Stärkung der Tangentialverbindungen und Entlastung der Hauptachsen Die geplanten Massnahmen zur Verstärkung der Tangentialverbindungen, wie die neue Linie Bern Nordwest (TBN), werden vom TCS ausdrücklich unterstützt. Solche Verbindungen tragen massgeblich zur Entlastung der Radialachsen bei und verbessern die Erreichbarkeit der städtischen Peripherie. Dies führt zu einer gleichmässigeren Verteilung des Verkehrsaufkommens und entlastet die Innenstadt. Wir begrüssen diese Entwicklung, da sie sowohl den ÖV als auch den MIV entlasten kann. Der Ausbau dieser Verbindungen sollte jedoch als Ergänzung und nicht als Ersatz für bestehende MIV-Infrastruktur erfolgen.	x			Die Abstimmung ÖV-MIV findet im Rahmen anderer Konzeptionen statt und ist nicht Bestandteil des RAK. Im Rahmen von Studien zu ÖV-Angebotskonzepten wird jeweils die Auswirkungen auf das Gesamtverkehrssystem (ÖV, MIV, wie auch Velo- und Fussverkehr) berücksichtigt. Für neue Siedlungsentwicklungen werden in der Regel gesamtheitliche Mobilitätskonzepte entwickelt und die im RAK abgebildeten neuen ÖV-Erschliessungen stellen nur einen Teil dieser Erschliessungen dar.
TCS Sektion Bern	3. Elektromobilität und wirtschaftliche Tragfähigkeit Der TCS unterstützt die Einführung umweltfreundlicher Verkehrsmittel wie Elektrobussen und er-kennt deren Bedeutung für die Reduktion von Emissionen an. Es ist jedoch von entscheidender Bedeutung, dass	x			

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	die finanzielle Tragfähigkeit solcher Massnahmen gewährleistet bleibt, insbesondere für die beteiligten Gemeinden und den Kanton. Der Bericht erkennt die Herausforderungen im Zusammenhang mit der Finanzierung der Elektromobilität, insbesondere hinsichtlich der höheren Anschaffungs- und Betriebskosten, an. Wir fordern daher eine klare Strategie zur Sicherstellung der finanziellen Machbarkeit, um unnötige Belastungen für die Gemeinden zu vermeiden und eine nachhaltige Lösung zu schaffen. 4. Effizienz durch Verkehrsflussbündelung Die geplante Bündelung des Verkehrs auf leistungsstarken Hauptachsen wird vom TCS als eine sinnvolle Massnahme zur Verbesserung der Verkehrseffizienz betrachtet. Die vorgeschlagenen Taktverdichtungen und neuen Verbindungen tragen dazu bei, die Kapazitäten des ÖV zu erhöhen. Dennoch sollten auch die Hauptverkehrsachsen des MIV in dieses Konzept eingebunden werden, um den Verkehrsfluss auf beiden Ebenen zu optimieren. Hier ist eine abgestimmte Integration der beiden Systeme entscheidend, um den Verkehr in der Region effizient zu gestalten. 5. Verkehrssicherheit und Infrastrukturentwicklung bei Siedlungsprojekten Der TCS Bern-Mittelland betont, dass bei der Infrastrukturentwicklung neuer Siedlungsprojekte die Verkehrssicherheit oberste Priorität haben muss. Der Bericht sieht eine klare Entwicklung neuer Quartiere wie im Gaswerkareal vor, die eine verbesserte ÖV-Anbindung erhalten sollen. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass auch der MIV in diesen neuen Gebieten nicht vernachlässigt wird und die Verkehrssicherheit durch klare Verkehrsführungen und ausreichend Parkmöglichkeiten gewährleis-tet bleibt. Dies betrifft insbesondere den lokalen Gewerbeverkehr sowie die Anwohnenden. Der ÖV sollte als komplementäres Verkehrsmittel zum MIV in diesen Bereichen gefördert werden, ohne dass letzterer signifikante Nachteile erfährt. Der TCS Bern-Mittelland unterstreicht zudem die Bedeutung der Verkehrssicherheit für den Langsamverkehr. In neuen Siedlungsprojekten müssen sichere und klar abgegrenzte Wege sowie gut markierte Übergänge für den Langsamverkehr fest in die Verkehrsplanung integriert werden. Die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden ist unerlässlich, um ein ausgewogenes und nachhaltiges Mobilitätsnetz zu schaffen. Besonders in Gebieten mit gemischtem Verkehr ist eine deutliche Trennung der Verkehrsarten entscheidend, um Unfälle zu vermeiden und ein sicheres Miteinander im Verkehr zu fördern.				
TCS Sektion Bern	6. Kooperation zwischen Gemeinden und der Regionalkonferenz Der TCS Bern-Mittelland begrüsst die enge Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, wie sie im Bericht dargestellt wird. Die überregionale Betrachtung, insbesondere bei Projekten wie der Erschliessung des Raums Frienisberg, zeigt, dass eine erfolgreiche Verkehrspolitik über Gemeindegrenzen hinausgedacht werden muss. Der TCS unterstützt diese Strategie und steht als konstruktiver Partner bereit, um an der Weiterentwicklung solcher multimodalen Konzepte mitzuwirken. Fazit Der TCS Bern-Mittelland unterstützt die Kernvorschläge des Regionalen Angebotskonzepts ÖV 2027–2030. Besonders begrüssen wir die geplanten Taktverdichtungen, die Einführung neuer Tangentialverbindungen und den Einsatz umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Gleichzeitig betonen wir, dass die Bedürfnisse der Autofahrenden sowie die MIV-Infrastruktur in der weiteren Planung nicht vernachlässigt werden dürfen. Eine erfolgreiche Mobilitätsstrategie setzt voraus, dass die freie Wahl des Verkehrsmittels garantiert bleibt und ÖV sowie MIV komplementär zueinander wirken. Der TCS Bern-Mittelland steht Ihnen weiterhin gerne zur Verfügung, um diesen Prozess aktiv zu begleiten und zu unterstützen. Wir bitten Sie zu gegebener Zeit um Zustellung der Ergebnisse aus der vorliegenden Mitwirkung.	x			
Verein der Seniorinnen und Senioren der Einwohnergemeinde Wohlen bei Bern	Der Seniorenrat Wohlen möchte Ihnen mitteilen, dass er nachstehende Stellungnahme zum Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr einreichen und vorliegendes Schreiben auf unserer Website sowie im Publikationsorgan «Gemeindenews» und auf der Website der Fachstelle Alter publizieren wird. Gleichzeitig werden wir alle Mitglieder des Seniorenvereinsinformieren. Vorbemerkung In diesem Zusammenhang möchten wir einleitend Folgendes festhalten: Wir beanstanden, dass seitens der Regionalkonferenz die Mitwirkung in digitaler Form erfasst wird und sehr viele Seniorinnen und Senioren in unserer Gemeinde auch heute noch keinen Internetzugang haben. Das ist im Rahmen des rechtlichen Gehörs fragwürdig. Wir sind – gelinde gesagt – erstaunt, dass seitens der zuständigen Behörde der Einwohnergemeinde Wohlen keine ausführliche öffentliche Information über das Verkehrskonzept und dessen Auswirkungen erfolgt ist. Dies umso mehr, als die Mitwirkungsfrist bereits am 13. September 2024 abläuft.	x			Antwort siehe Kapitel 2.1.2 und 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Schliesslich ist die Gemeinde in der Regionalkonferenz vertreten und hätte ein Interesse an einer umfangreichen und informationsgestützten Mitwirkung. Der Fokus sollte hier vor allem darauf liegen, wo es gegenüber vorher zu grossen Verschlechterungen für die älteren Menschen führt (Umsteigen, schlechtere Anbindung an ÖV für gewisse Regionen, Fragen zum Anschluss an die Züge im Bahnhof Bern). Es gibt Fragen nach Innen (wie sind die Gemeinden in der Region Wohlen miteinander verbunden) und nach Aussen (welche Verbindungen sind für die älteren Menschen zentral: Einkauf, Spital, Stadt).				
Verein der Seniorinnen und Senioren der Einwohnergemeinde Wohlen bei Bern	Zum Angebotskonzept Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM gibt das Regionale Angebotskonzept öffentlicher Verkehr (ÖV) für die Jahre 2027 bis 2030 in die Mitwirkung. Das Konzept bringt auf mehreren Linien gezielte Verbesserungen im Abend und Wochenendangebot sowie Taktverdichtungen. Bis zum 13. September 2024 kann sich die Öffentlichkeit zu den 66 vorgeschlagenen Massnahmen äussern. Im ÖV Angebotskonzept Frienisberg 2030 der Regionalkonferenz wird Folgendes festgehalten: «Die Linie 103 wird zur Hauptverkehrszeit ab Neufeld P+R via Thalmatt – Uettligen bis Wohlen/Hinterkappelen verlängert. Damit wird für das Gebiet Thalmatt der 15-Minutentakt realisiert und für die Gebiete Uettligen Schule und Riedhaus wird in der Hauptverkehrszeit die Direktverbindung Richtung Bern Bahnhof/Länggasse aufrechterhalten. Die Verlängerung der Linie103 zur Hauptverkehrszeit ersetzt die ursprünglich im Konzept vorgesehene HVZ-Linie 107.Die Verlängerung der Linie 103 ermöglicht während der Hauptverkehrszeit zudem Anschlüsse zwischen der Linie 100 (Richtung Aarberg) und 103 (Richtung Uettligen) bei Wohlen Gemeindehaus (Umsteigezeit 8 Minuten) – diese Umsteigebeziehung wurde ebenfalls von der SPplus Wohlen gefordert. Mit dieser Konzeptanpassung entfällt auch die ursprünglich vorgesehene zusätzliche Wendeinfrastruktur im Raum Wohlen Schaufelacker.» Was die Buslinien Frienisberg (Linien 30.100 und 30.107) betrifft, so beantragen die Gemeinden eine weiterführende Systematisierung des Angebots in den Nebenverkehrszeiten mit dem Ziel, einen durchgehenden 15'-Takt bis 20.00 Uhr zwischen Bern und Wohlen anbieten zu können. Dies wurde genehmigt und umgesetzt. Gemäss Erfolgskontrolle des AÖV erreichen beide Linien weiterhin die Zielvorgaben bezüglich Auslastung und Kostendeckung. Die Angebotserweiterung hat sich somit bewährt. Folgende Angebotsanpassungen sind im Raum Frienisberg - Süd bis 2030 vorgesehen: • Die Linie 103 wird zur Hauptverkehrszeit ab Neufeld P+R via Thalmatt – Uettligen bis Wohlen/Hinterkappelen verlängert. • Die Linie 107 (Zollikofen –) Uettligen – Wohlen – Hinterkappelen – Bern Bahnhof wird durch eine neue Tangentiallinie 108 Zollikofen – Uettligen – Wohlen – Hinterkappelen – Bern Europaplatz (ganztägig im 30'-Takt) ersetzt. Linie 107 • Die Aufhebung der Linie 107 führt nicht zu einer Verbesserung, sondern zu einer Verschlechterung für die Verbindung – Riedhaus – Oberwohlen – Wohlen – Bennenboden – Hinterkappelen Die Benutzung der Linie 103 ab Wohlen via Uettligen Richtung Bahnhof Bern ist keine Verbesserung, da sich die Fahrzeit nach den von uns eingeholten Informationen verlängert (26 min. gegenüber 19 min. und somit eine Zunahme von+36%). Der Verkehr ist zudem auf die HVZ beschränkt.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Verein der Seniorinnen und Senioren der Einwohnergemeinde Wohlen bei Bern	Die Linie 108 ab Wohlen via Umsteigen in Hinterkappelen Richtung Bahnhof Bern ist ebenfalls kein Gewinn, da das Umsteigen in Hinterkappelen nicht an der gleichen Plattform erfolgen kann und damit die Fahrzeit ebenfalls verlängern wird. Zudem ist die Umsteigezeit mit mindestens 8 Minuten angegeben, was bei der häufigen Verspätung in der kälteren Jahreszeit zu massiven Verschiebungen führen kann. Das Umsteigen in Hinterkappelen ist nebst der längeren Fahrzeit (Umsteigezeit),sondern auch wegen dem umständlichen Fussweg (mehr als 100 m) für ältere und gehbehinderte Personen mühsamer. In diesem Zusammenhang seien auch die Bewohnerinnen und Bewohner des Altersheims «Husmatte» in Hinterkappelen erwähnt. Eine Aufhebung der Linie 107 wäre auch mit Auswirkungen auf die Linie 100 verbunden. Weder mit der Linie 103 noch mit der Linie 108 wird die direkte Verbindung von Hinterkappelen in die Länggasse ersetzt, was die Attraktivität des ÖV weiter verschlechtert, zumal diese Verbindung von zahlreichen Studenten der Uni und Besuchern des Lindenhof-Spitals genutzt wird. Die Alternative zum Umsteigen auf die Linie 20 von Bern Mobil am Bahnhof beim Generationenhaus ist wesentlich weniger kundenfreundlich. Somit ist der Ersatz der aufzuhebenden Linie 107 durch die Linie 108 absolut keine Verbesserung, sondern eine Verschlechterung des Angebots für Wohlen und Hinterkappelen. Dies insbesondere im Lichte des hohen Anteils	x			

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	der Seniorinnen und Senioren in unserer Gemeinde (33 %). Die dadurch entstehende Verlagerung auf die Linie 100 dürfte rasch zu deren Überlastung führen. Zwar wird die Achse Riedhaus-Hinterkappelen durch die neue Führung der Linien 108 und 103 besser erschlossen durch den Halbstundentakt in der HVZ, doch ist die Verbindung ab Schaufelacker und evtl. Schulhaus Uettligen massiv schlechter. Forderungen an das Angebotskonzept Frienisberg 203 Der Seniorenrat als Vertretung der Seniorinnen und Senioren der Gemeinde Wohlen fordert eine grundsätzliche Verbesserung des Angebots bei der Erschliessung der Gemeindeteile von Wohlen an den öffentlichen Verkehr und keine Verschlechterung des Angebotes wie es das aktuelle Regionale Angebotskonzept ÖV 2027-20230 punktuell offenbart. Die Zielerreichung der Angebotsentwicklung 2018/2024 weist im Bericht zur Mitwirkung unter Punkt 3.2.2 bei allen Linien im Einzugsgebiet der Gemeinde Wohlen in Bezug auf die Auslastung und den Kostendeckungsgrad eine positive Zielerreichung aus – notabene auch für die Linie 107, die im neuen Konzept gestrichen werden soll. Der Seniorenrat begrüsst grundsätzlich den substanziellen Ausbau der Tangentialbeziehung Zollikofen-Wohlen-Bern West. Diesem Ausbau darf aber die direkte Erreichbarkeit der Stadt Bern und der Länggasse sowie die direkten Anschlüsse an den Zugsnah- und Fernverkehr ohne unverhältnismässige Wartezeiten ab allen Teilen der Gemeinde Wohlen nicht geopfert werden. Die erwähnten Punkte sind gerade für die ältere Bevölkerung von Wohlen von zentraler Bedeutung.				
Privatperson Biglen	Ein Kritikpunkt müssen wir Anwohner von Biglenthal anbringen. Vor ein paar Jahren wurde der Fahrplan so geändert, dass die Züge Bern-Konolfingen welcher an allen Haltestellen hält, (z.B. Gümligen, Worb SBB, Ostermundigen) keinen direkten Anschluss am Nachmittag mehr auf den Zug hat, der in Biglenthal halten darf. Das war vor ein paar Jahren anders. Ich selbst könnte am Morgen sehr gut von Biglenthal nach Gümligen fahren, jedoch einen sinnvollen Rückweg gibt es nicht mehr da ich einen Zug überspringen muss. Wir waren vorher mehrere Passagiere, die in der Agglomeration Bern (Worb SBB, Gümligen, Ostermundigen) arbeiten und Freude am Zug hatten. Um nicht jeden Tag eine halbe Stunde an einem Bahnhof rumzuhängen, und ehrlich, einladend sind die heutigen Bahnhöfe auf der Strecke nicht mehr, keine Möglichkeit an die Wärme zu gehen etc. sind alle auf individuellen Verkehr umgestiegen. Ich lebe seit über 40 Jahren in der Gemeinde. Früher hat es ein wenig länger gedauert nach Bern zu kommen, aber egal, man sass im Zug. Ich würde es ja verstehen, wenn Biglenthal keinen Bahnhof hätte, dass dann der ÖV nicht gefördert werden würde. Aber ein Bahnhof der seinen Anwohnern wenig Nutzen bringt, ist nicht mehr zeitgemäss. Auch werden heute leichtere Züge eingesetzt, inkl. Rekuperation, womit sich der Anfahrstrom auch reduziert hat. Bahnhofe wie Biglenthal und Schafhausen, haben ja eh Halt auf Verlangen, warum nicht auch für die Züge die heute nicht mehr halten dürfen. Ich wünsche mir, dass ihr meine Gedanken in die nächste Fahrplan-Planung miteinbezieht, und ein wenig Verständnis für den Unmut der Anwohner von Biglenthal habt.	x			Die RKBM kann den Unmut gut nachvollziehen. Aufgrund der Bauarbeiten waren die Verbindungen in der Vergangenheit erschwert. Mit Abschluss der Bauarbeiten sollten sich die Anschlüsse jedoch verbessern.
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Stärkung Tangentialbeziehungen: Im Bericht zur Mitwirkung wird unter Punkt 4.1.11 «Stärkung Tangentialbeziehungen» folgende Aussagen gemacht: Attraktive Tangentiallinien sollen mithelfen, die Radial- und Durchmesserlinien, das Zentrum und den Bahnhof Bern zu entlasten. Die Notwendigkeit von tangentialen ÖV-Angeboten wird unter anderem auch im RGSK II bestätigt. In der Kernagglomeration Bern konnten in den letzten Jahren einige tangentiale Buslinien auf- und ausgebaut werden. Das bestehende Angebot muss jedoch weiter verbessert werden, damit der ÖV auf den tangentialen Verbindungen zwischen den Korridoren und den Stadtteilen konkurrenzfähig ist zum Individualverkehr.“ Diese Strategie ist absolut richtig und hat das Potential: •den öV schneller zu machen (da unnötige Umwege via Zentren entfallen) •die Überlastungen in den Zentren abzubauen •im Idealfall den öV günstiger zu machen (da teure Ausbauten in den Zentren entfallen und/oder direkte Wege für die Kunden günstiger sind als mit Umweg via Zentrum). Mit grossem Erstaunen stelle ich aber fest, dass diese Grundsätze im Bericht zur Mitwirkung kaum Niederschlag finden. Folgende Beispiele zeigen, dass vielerorts ein Ausbau von Tangentialbeziehungen vergleichsweise einfach und kostengünstig umzusetzen sind. Der nicht-Ausbau scheint vorallem fehlenden Willen der Beteiligten geschuldet, die lieber teure Ausbauten in den Zentren finanzieren, um noch mehr Passagiere über bereits stark belastete Korridore zu lenken.	x			

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Erschliessung Inselspital: Die einzige Anbindung des Nachfrage-Hotspots Inselspital an den S-Bahn-Verkehr erfolgt mit der Linie 12 am Berner Bahnhof. Auch in den städtischen öV ist das Inselspital beinahe ausschliesslich via Bahnhof Bern angebunden, einzig die Linie 101 erschliesst das Gebiet etwas peripherer von Hinterkappelen – Bethlehem her. Ebenfalls teilweise sehr peripher wird das weitläufige Areal durch die Haltestelle Loryplatz bedient (Linien 7/8/17). Die Nachfrage konzentriert sich aber hauptsächlich auf die Linie 12, die entsprechend überlastet ist. Mit einfachen Massnahmen wäre es möglich, das Insel-Areal von weiteren Himmelsrichtungen an den öV anzubinden und die Achsel Bern Bahnhof – Inselspital zu entlastet: Erste Priorität: Verlängerung Linie 12 zum Bhf Europaplatz Diese Verlängerung ist mit nur sehr geringen baulichen Massnahmen umsetzbar, es müssen einzig die entsprechenden Haltestellen eingerichtet werden. Die Verlängerung der Strecke beträgt ca. 700m, es bietet sich an noch eine zusätzliche Haltestelle dazwischen einzurichten. Die Fahrzeit pro Richtung beträgt geschätze 2-3min. Im heute dichtesten Takt von 6min würde damit für die Verlängerung max. 1 Fahrzeug zusätzlich benötigt (in den Nebenverkehrszeiten ev. weniger). Den Mehrkosten für die Verlängerung stehen grosse Vorteile gegenüber, da mit der kurzen Verlängerung eine grosse Netzwirkung entsteht: •Schnellere Verbindungen zum Inselspital für Reisende aus dem Westen und Süden oS1/S2 aus Freiburg/Laupen – Flamatt oS3/31 aus Belp – Kehrsatz oS6 aus Schwarzenburg – Köniz oTramlinien aus Bümpliz/Brünnen •Dadurch spürbare Entlastung der Nachfrage auf der Achse Bern Bhf – Inselspital •Netz-Redundanz zwischen Europaplatz und Bhf: Ist die Strecke vom Bhf Europaplatz um Bhf Bern via Loryplatz gestört können die Reisenden via Inselspital fahren und umgekehrt Angesichts dieser Vorteile erstaunt es, dass die Verlängerung nicht bereits anlässlich der Verlängerung der Linie bis zum Warmbächliweg umgesetzt wurde. Bewertung: •Priorität: sehr hoch •Kosten: gering •Nutzen: sehr hoch			x	Die Erschliessung des Inselspitals wurde im Rahmen der «ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal» durch den Kanton untersucht und zurzeit durch die RKBM gemeinsam mit dem Kanton im Rahmen des «Angebots- und Betriebskonzepts Bus-Y bei Inselareal» vertieft. Eine Verlängerung der Linie 12 zum Inselareal wird angestrebt, lässt sich jedoch aufgrund der fehlenden Infrastruktur nicht vor 2030 realisieren. Eine Umleitung der Linie 17 sowie eine Verbindung in die Länggasse wurden im Rahmen der ZMB ebenfalls geprüft und aus mehreren Gründen verworfen (bei Interesse verweisen wir gerne auf den Synthese- und Mitwirkungsbericht zur ZMB).
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Zweite Priorität: Umleitung der Linie 17 via Inselspital (Mo-Fr tagsüber): Die Linie 17 verkehrt zwischen Loryplatz und Bern Bahnhof heute stadtauswärts parallel zu den Tramlinien 7/8. Stadteinwärts werden mit Brunnhof und Hasler abweichende Haltestellen bedient, die aber zusätzlich auch durch beiden (vergleichsweise schlecht ausgelasteten) Tramlinien 6 und 3 bedient werden. Die Linie 17 bietet damit zwischen Loryplatz und Bern Bhf heute praktisch ausschliesslich Transitreisenden einen Nutzen, hat aber keine eigene Erschliessungsfunktion. Die Idee ist, die Linie 17 ebenfalls via Insel-Areal zu führen, mindestens Mo-Fr von Betriebsaufnahme bis ca. 20h. Danach und am Wochenende kann zwecks Fahrzeitersparnis die bisherige Route genutzt werden da um diese Uhrzeit die Nachfrage von/zum Inselspital gering ist. Untenstehend die Fahrzeiten um ca. 7h morgens: Strecke Loryplatz – Bern Bhf via aktuelle Linie 17 stadteinwärts 7min stadtauswärts 6min Strecke Inselpark – Bern Bhf (plus 2min von Loryplatz zu Inselpark) stadteinwärts 9min stadtauswärts 8min Befahrbarkeit Strassen: •Friedbühlstrasse ist problemlos mit Gelenkbussen befahrbar, ev. Aufhebung weniger Parkplätze •Rechtsabbiegen auf dem Loryplatz aus Schlossstrasse Richtung Könizstrasse ist ev. nicht ohne Anpassungen möglich. Ev. kann für diese Fahrrichtung die Tramhaltestelle genutzt werden (nicht in beiden Richtungen möglich), so sollte die Befahrbarkeit gewährleistet sein. •Ein Wenden auf dem Bahnhofplatz von/nach Laupenstrasse ist nicht problemlos möglich. Die Gelegenheit könnte gleich genutzt werden für eine Durchbindung z.B. mit der Linie 21 die einen sehr ähnlichen			x	

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Takt aufweist. Dadurch kämen weitere Stadtteile in den Genuss einer Direktverbindung zum Inselspital und es entfallen Wendefahrten auf dem Bahnhofplatz.				
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Die Reisezeiten entlang der Linie 40 nach Zielen im Raum Zollikofen und entlang der S8 verkürzen sich gegenüber heute teilweise deutlich. Demgegenüber entsteht eine Verlängerung der Fahrzeit (mindestens ausserhalb der HVZ) um im Viertelstundentakt ca. 7min. Je nach Ausgestaltung des Fahrplanes (z.B. 10min-Takt anstatt 15min Takt zur HVZ) können in Worblaufen unterschiedliche Anschlüsse erreicht werden, so dass sich Reisen Richtung Worblental nicht stark verlängern. Befahrbarkeit Strassen: •Die enge Abzweigung von der Stauffacherstrasse in die Papiermühlestrasse erfordert ev. leichte Anpassungen Vorteile dieser Anpassung: •Durch die Linie 40 wird mit Worblaufen neu ein S-Bahn „Hub“ an verschiedene Berner Stadtteile angebunden, der deutlich mehr Reisemöglichkeiten als die Haltestelle Papiermühle aufweist. •Verkürzte Reisezeiten, teilweise weniger Umsteigevorgänge •Entlastung Bern Bhf und Bernmobil-Linien 9, 10 und 20 da neu viele Reisen in die nördliche Agglomeration via Bus – Worblaufen und nicht mehr Bern Bhf führen •Grössere Redundanzen bei Störungen •Leicht längere Reisezeiten entlang der heutigen Linie 40 in Richtung Worblental ausserhalb der HVZ (die allerdings durch grössere Verkürzungen für Reiseziele mit mehr Potential ausgeglichen werden) •Die Haltestellen Sandhof (viele Neubauten in der Umgebung) und Löchligut erhalten ein Abend- und Wochenendendangebot •Die Gemeinde Ittigen/das Worblental erhält eine bessere Anbindung an den Bhf Wankdorf (zur heutigen Linie 40 sind die Umsteigewege teilweise weit) •Die Linie 40 wird nicht mehr durch den Stau im Ittiger Gebiet der Papiermühlestrasse behindert, die Auswirkungen werden auf die neue Linie 35/36 eingegrenzt •Neben dem starren Viertelstundentakt heute ist auf der Linie 40 eine flexiblere Fahrplangestaltung möglich (z.B. 10min-Takt mit wechselnden Anschlüssen in Worblaufen) Fahrzeugmehrbedarf gegenüber heute gegenüber heute im Grundangebot: 1 Fahrzeug Bewertung: •Priorität: mittel-hoch •Kosten: vergleichsweise tief (7 anstatt 6 Umläufe auf den Linien 40 und 36-Süd heute) •Nutzen: mittel-hoch				
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Verbindung Länggasse – Worblaufen: Heute führen sämtliche Reisen von der Länggasse in Richtung Worblaufen und weiter via Bern Bhf. Mit einer Verlängerung der projektieren Linie von Bümpliz bis Worblaufen anstatt Innere Enge kann das Berner Stadtzentrum entlastet und Reisewege verkürzt werden. Zudem werden auch die schlecht erschlossenen Gebiete im Rossfeld deutlich besser bedient. Es wurden bereits verschiedene Studien zu deren besserer Erschliessung durchgeführt. Gerade für viele Schüler in Richtung Gymnasium Neufeld oder Pendler aus der Länggasse in Richtung Zollikofen oder Worblental dürfte dieser Verbindung sehr interessant sein. Sie soll mindestens Mo-Fr tagsüber verkehren. Die Befahrbarkeit der Strassen mit einem 12m-Bus wird als unproblematisch eingeschätzt, ggf. sind zwischen Tiefenau und der Haltestelle Felsenaustrasse einige Parkplätze aufzuheben. Fahrzeugmehrbedarf gegenüber heute: 1-2 Fahrzeuge (15min-Takt je nach Fahrplangestaltung) – die Linie soll in der Inneren Enge auf die neue Linie Richtung Bümpliz übergehen. Vorteile: •Umsteigefreie, kürzere Reise von der Länggasse nach Worblaufen für Pendler und Schüler •Bessere Erschliessung Rossfeld •Grössere Redundanzen bei Störungen •Entlastung im Raum Bern Bhf sowie zwischen Bern und Worblaufen Bewertung: •Priorität: mittel-hoch (1-2 zusätzliche Fahrzeuge Mo-Fr tagsüber) •Kosten: mittel •Nutzen: hoch			x	Eine Busverbindung Bahnhof/Länggasse – Rossfeld/Tiefenau – Worblaufen wurde im Rahmen der Studie zur Erschliessung des Rossfelds geprüft. Unter Berücksichtigung des Fahrgastpotenzials, des parallel verkehrenden Bahnverkehrs und der Fahrzeiten ist eine entsprechende neue Buslinie nicht gemäss den kantonalen Anforderungen an Kostendeckung und Auslastung realisierbar.
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Das Wendemanöver am Eigerplatz kann via Zieglerstrasse – Mattenhofstrasse – Belpstrasse erfolgen, wobei im Bereich der Belpstrasse bis Eigerplatz ein Warteraum geschaffen werden müsste (der allerdings				

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	nur Abends sowie an Sonntagen benötigt wird). Der Nachteil ist, dass dann nicht alle Busse der Linie 28 nach Weissenbühl am Eigerplatz ab derselben Kante verkehren (Busse von/nach Brunnaderstrasse können die Haltekanten der Linie 10 nicht sinnvoll bedienen). Darauf kann am Anfang aber mit Plakaten sowie später mit Hinweisen im Fahrplan aufmerksam gemacht werden. An Samstagen wird tagsüber ein Tram-Umlauf eingespart, dafür werden zwei Umläufe auf der Linie 28 zusätzlich benötigt. An Sonntagen werden tagsüber drei Tram-Umläufe eingespart und durch einen Umlauf der Linie 28 ersetzt, abends werden zwei Tram-Umläufe durch einen Bus-Umlauf ersetzt. Vorteile: •Die südliche Umfahrung des Stadtzentrums via Monbijoubrücke wird auch am Wochenende sowie abends angeboten, was eine grosse Netzwirkung hat, insbesondere bei Veranstaltungen oder Störungen •Gegenüber heute können Kosten eingespart werden Nachteile: Abbildung 7: Fahrplanauszug Abend-/Sontagangebot •Abends sowie am Sonntag ist von Bern Bhf ein zusätzliches Umsteigen nach Beaumont und Weissenbühl erforderlich. Dies wird dadurch abgemildert, dass sich z.B. ab Zytglogge die Anzahl der Umsteigevorgänge nicht ändert da die Linie 3 eh nur bis Bahnhof verkehrt sowie dass ab dem Bhf Weissenbühl mit der S-Bahn alle 30min eine Direktverbindung nach Bern Bhf besteht Bewertung: •Priorität: mittel •Kosten: Kosteneinsparung möglich •Nutzen: mittel-hoch				
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Gaswerk-Bus: Es soll ein neues Konzept ausgearbeitet werden, welche die Erschliessung des Marzilis als Ganzes betrachtet oder ab Gaswerkareal eine Erschliessung bis Schönegg/Wabern einschliesst. Die Linie 9 ist auf diesem Abschnitt stark ausgelastet, eine Erschliessung auf einem parallelen Korridor brächt eine Entlastungwirkung und Redundanzen bei Störungen.	x			Im Rahmen der Studie zur Erschliessung des Gaswerkareals wurde eine Verlängerung bis Schönegg/Wabern geprüft und als grundsätzlich sinnvoll bewertet, jedoch aufgrund der Verkehrssituation Seftigenstrasse/Sandrainstrasse als vorerst nicht realisierbar eingestuft. Nach Abschluss der Bauarbeiten und nach ersten Erfahrungen zum Verkehrsbetrieb in diesem Perimeter scheint die erneute Prüfung zielführend.
Privatperson Bern - Stadtteil VI (Bümpliz-Oberbottigen)	Fazit: Die meisten der obenstehend gemachten Vorschläge sind einfach umsetzbar. Es wäre deshalb sehr zu begrüssen, wenn einige Vorschläge so oder ähnlich im Rahmen des Angebotskonzepts 2027-2030 umgesetzt werden.	x			
Privatperson Münchringen	Dem Bericht der Berner Zeitung vom 3. Juli 2024 «ÖV-Angebot soll verbessert werden» entnehme ich, dass der ÖV in der Region Bern-Mittelland in den nächsten Jahren durch 66 Massnahmen verbessert werden soll und, dass sich die Öffentlichkeit bis am 13. September zur Mitwirkung äussern kann. Ich erlaube mir deshalb, von dieser Mitwirkung Gebrauch zu machen, indem ich Ihnen das Gesuch einreiche, dass das 600-Einwohnerdorf Münchringen, wie alle umliegenden Dörfer, Siedlungen und Weiler auch, ins ÖV-Angebotskonzept aufgenommen wird. Wie wohl die meisten stimmberechtigten Münchringerinnen und Münchringer habe auch ich am 9. Februar 2014 ein hoffnungs- und insbesondere ein erwartungsvolles Ja zum neuen Art 81a der Bundesverfassung, der «Bund und die Kantone sorgen für ein ausreichendes Angebot an öffentlichem Verkehr auf Schiene, Strasse, Wasser und mit Seilbahnen in allen Landesgegenden», in die Abstimmungsurne gelegt. Dass der «versuchsweise» vom Dezember 2007 bis Dezember 2010 betriebene Busbetrieb Jegenstorf-Münchringen-Hindelbank mit der Begründung «ungenügender Nachfrage und Wirtschaftlichkeit» abgebrochen wurde, wird heute noch von der «damals mangelhaft ins Konzept involvierten» Einwohnerschaft von Münchringen als eine den Anforderungen, Gegebenheiten, Bedürfnissen und den Möglichkeiten nichtangepasste «Alibiübung» empfunden und beurteilt. Gespräche und Äusserungen zeigen auf, dass das Unverständnis, der Unmut und die Enttäuschung über die bisherige «ÖV-Nichtberücksichtigung» gemäss Art 81a der Bundesverfassung und insbesondere deren «Vorwände und Ausreden», unter der jungen wie der älteren Bevölkerung meines Dorfes zunehmend als Diskriminierung einer ländlichen Minderheit empfunden wird. Dass zahlreiche Verkehrs- und Transportunternehmungen, ÖV-Netze, Linien, und Verbindungen Defizite aufweisen, wird von der Bevölkerung, insbesondere von den Steuerzahlenden, wie ungezählte andere Dienste auch, als «ServicePublic-Leistung» begrüsst und anerkannt. Dass ein mögliches Betriebsdefizit eines «Münchringer-ÖV-Anschluss-Busbetriebes» wesentlich niedriger wäre als beispielsweise die jährlichen Kosten eines einzigen, alten Menschen, der wegen mangelnder		x		Der Unmut ist für die RKBM nachvollziehbar, jedoch zeigt der Versuchsbetrieb von 2007 bis 2010 die Schwierigkeit auf, Münchringen mit klassischen ÖV zu erschliessen unter Berücksichtigung der rechtlichen kantonalen Vorgaben. Die Gemeinde Jegenstorf verfolgt aktuell ein On-Demand-Projekt zur besseren ÖV-Erschliessung ihrer diversen Gemeindeteile, inkl. Münchringen. Mit diesem Angebot sollte das Anliegen der Erschliessung von Münchringen erfüllt werden können.

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Mobilität oder «nicht vorhandenem ÖV» ins Altersheim abgeschoben werden muss und das, aus der Sicht einer Volksminderheit wohl etwas boshafte, aktuelle «Vergleichsbeispiel», dass die Schweiz in den nächsten vier Jahren 11 Milliarden Franken Steuergelder als Auslandhilfe ausgeben will, sei nur am Rande erwähnt.				
Privatperson Münchringen	Nachdem nebst den städtischen Räumen, den Agglomerationen, den Vororten, Dörfern, Siedlungen, Weilern, Wohnquartieren und Industriegebieten auch die Bahnhöfe, Haltestellen, Einkaufszentren, Schulhäuser, Spitäler, Ämter, Museen,Theater, Parks, Zoo 's, Sportzentren, Bade- und Kuranstalten, Campingplätze,Wander-, Natur- und Erholungsgebiete, Begegnungszonen, Passhöhen, Touristenziele,Berggasthöfe, Aussichtspunkte und Sehenswürdigkeiten, die «Liste der ÖV-Anschlüsse» könnte beliebig verlängert werden, an den ÖV angeschlossen wurden, kommt bei mir als vom «ÖV ausgeschlossenen Dorfbewohner» jedes Mal ein Neidempfinden auf, wenn ich, wie oftmals, in meiner Tageszeitunglese, dass auf die Forderung einer Partei oder einer Interessenorganisation ein in einer Stadt oder in einer Agglomeration «soeben fertiggestellter Wohnblock unverzüglich» eine ÖV-Haltestelle erhalten hat. Dass sich die Einwohnerinnen und Einwohner von Münchringen, jeden Alters, und jeglicher körperlicher Verfassung, zur Schule, zur Ausbildung, zur Arbeit, zum Einkauf und für alle übrigen Besorgungen bei Wind, Unwetter wie auch bei prekären winterlichen Verhältnissen in irgend einer Weise über die stark frequentierten Hauptstrassen, die weder über Trottoirs noch über Radwege verfügen,zu den nächsten ÖV-Anschlüssen, entweder zum 1,5 Km entfernten Bahnhof Jegenstorf oder zum über 2 Km entfernten Bahnhof Hindelbank durchschlagen müssen, sei nur am Rande erwähnt. Wenn ich ÖV-Konzepten, Netzen und Fahrplänen entnehme, dass sich die Schweiz rühmt, «weltweit das dichteste Angebot an ÖV-Verbindungen» zu besitzen, dass man in unserem Land «mit dem ÖV fast überall hinkomme», dass für «alle Personen die Voraussetzungen, in kürzester Entfernung eine ÖV-Haltestelle erreichen zu können» erfüllt seien und auf der Landkarte feststelle, dass praktisch alle Dörfer, ohne Beachtung und Berücksichtigung ihrer Entfernungen zueinander, mit einem engmaschigen ÖV-Netz erschlossen und zusammengefügt sind, dann habe ich Mühe zu begreifen, dass ausgerechnet die mehr als 600 Einwohnerrinnen und Einwohner der Ortschaft Münchringen vom ÖV ausgeschlossen sind. Es ist nicht meine Absicht, Sie mit einem geharnischten Gesuchschreiben mit Vorwürfen, Unterstellungen oder gar mit Beleidigungen desavouieren zu wollen. Deshalb bitte ich Sie, wohlwollend zu berücksichtigen, dass meine Begründungen, Vergleiche und kritischen Meinungsäusserungen aus der Sicht eines, einer unterprivilegierten, ländlichen Minderheit angehörenden, vom «ÖV ausgeschlossenen», 87-Jährigen verfasst wurden, dem in dieser Angelegenheitnebst dem Unverständnis und der Enttäuschung etwas die Geduld abhandengekommen ist. Ich bitte Sie, mein Gesuch wohlwollend zu prüfen und danke Ihnen bestens für Ihre Bemühungen.		x		
Privatperson Wohlen bei Bern	Ich möchte verhindern, dass das Angebot des Regionalverkehrs ab Wohlen/Schaufelacker künftig weiter ausgedünnt und eingeschränkt wird. Angesichts der zahlreichen neu gebauten Häuser in Oberwohlen gilt es eher, es auszubauen. Ich ersuche Sie mit dieser direkten schriftlichen Eingabe, die untengenannten Argumente gegen eine Abschaffung der Linie 107 aufzunehmen und zu prüfen. Ich weiss allerdings, dass Sie die zahlreichen Rückmeldungen der Gemeinde Wohlen bislang ignoriert haben, was mir missfällt. Hier die Begründungen gegen eine Aufhebung der Linie 107: Generell Der Vorschlag bringt substantielle Verschlechterungen: -Streichung der Linie 107 direkt zum Bahnhof, dadurch Wegfall der Verbindung zu Länggasse, Mittelstrasse, Obergericht, -Umsteigen, -Umwege, -Ersatz durch eine neue Linie (108), was mit Umsteigen am Europaplatz verbunden sein wird, -schlechtere Verbindungen der neuen Linie 108 an Wochenenden. Im Mitwirkungsfragebogen habe ich diese Absichten bereits kritisiert. Ich werfe den Planern überdies vor,	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	die Informationen seien vielfach unklar und sehr dürftig (so fehlen künftige Fahrzeiten). Dieser Plan schwächt zudem den öffentlichen Verkehr, lädt zum Umstieg aufs Auto geradezu ein und schneidet die Anwohnerinnen und Anwohner von der Agglomeration/der Stadt Bern ab. Ich weise die Planung zurück, umsomehr als es einmal mehr offenbar nur ums Sparen und nicht um die Kundinnen und Kunden geht - was allerdings nirgendwo gesagt wird. Dass man vor der Beantwortung der Mitwirkung zwei komplexe 'Berichte' mühsam lesen müsste, um etliche der Fragen zu beantworten, ist grenzwertig.				
Privatperson Wohlen bei Bern	Speziell -Wer nachforscht, findet das Angebotskonzept_Frienisberg_2030_220830.pdf. Dort war die Linie 107 neu vom Bahnhof bis Wendeschleife Schaufelacker vorgesehen . Auf Seite 29 sieht man die damals geplanten Streckenverläufe. Alles wurde von der Regionalkonferenz Bern Mittelland herausgegeben, allerdings wird es nun verändert: Gemäss dem Schlussbericht vom 22.6.2023 wird die Linie 107 aufgehoben. Bei der Linie 108 ist leider nicht vorgesehen, in Wohlen auf die Linie 100 problemlos umzusteigen, um zum Bahnhof zu gelangen. -Soweit aus den Berichten ersichtlich , wird die geplante Abschaffung der Linie 107 nicht näher begründet. Das ist unverständlich, irritierend und konterkariert die gesamte 'Argumentation ' - insbesondere wenn in Abschnitt 3. 2.4 Erfolgskontrolle Angebote, Buslinien Frienisberg (Linien 30.100 und 30.107), auf Seite 27 steht: «Gemäss Erfolgskontrolle des AÖV erreichen beide Linien weiterhin die Zielvorgaben bezüglich Auslastung und Kostendeckung. Die Angebotserweiterung hat sich somit bewährt.» (vgl.https://www.bern-mittelland.ch/wAssets/docs/themen/verkehr/pro jekte/reg ionales-angebotskonzept-oev-2027-2030/240701 _RAK-27 -30 _Bericht-zur-Mitwirkung. pdf). -Die Verlängerung der Linie 103 zur Hauptverkehrszeit und die neue Tangentiallinie 108 ersetzen die heutige Linie 107. -In Hinterkappelen kann man auf die Linie 101 wechseln (langsam, via Insel). -Dann gibt es noch die Linie 103 ab Schaufelacker nach Neufeld, aber nur zur Hauptverkehrszeit während der Woche (30-min-Takt). Letzteren hat die Linie 108 immer. -Während der Hauptverkehrszeit sind in Wohlen Anschlüsse zwischen der Linie 100 (Richtung Aarberg) und 103 (Richtung Uettligen) möglich (Umsteigezeit 8 Minuten). -Die Linie 103 wird zur Hauptverkehrszeit ab Neufeld P+R via Thalmatt - Uettligen bis Wohlen/Hinterkappelen verlängert. Damit wird für das Gebiet Thalmatt der 15-Minutentakt realisiert. -Die Linie 107 bietet einen guten Anschluss ans Gymnasium Neufeld und an viele Institute der Universität Bern Aufgrund der neuen Planung werden sich zahlreiche Personen im Stich gelassen fühlen, die auf das Postauto angewiesen sind. Leider fehlt auf dieser Website (https://findmind.ch/c/ZHpF-55dh) ein Hinweis darüber, ob eine netzunabhängige Mitwirkung möglich sei. Das ist stossend, weil viele ältere Anwohnerinnen und Anwohner, die sehr oft Bus fahren, sich mit einer Mitwirkung am PC nicht auskennen. Sie auszuschliessen, ist nicht statthaft. Was darf ich jenen Anwohnerinnen und Anwohnern raten,die sich ausserstande sehen, den Mitwirkungsfragebogen im Netz elektronisch auszufüllen?	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die geplante Abschaffung der Linie 107 wäre für viele Reisende aus dem Gebiet Wohlen bei Bern ein grosser Verlust. Der Ersatz mit Linien 108 und teilweise 103 wäre ein nicht zumutbarer Kompromiss. Die wegfallenden Verbindungen in die Länggasse (Universität Bern, Gymnasium Neufeld, Lindenhofspital) sind so nachteilig, dass der Umstieg aufs Auto nahegelegt wird. Wenn man heute von Schaufelacker nach Bern ➔ Länggasse fährt, hat man stündlich eine Verbindung. Mit Abfahrt in Schaufelacker um 09:05 ist die Fahrzeit 14 Minuten. Würde man nur zu Beginn die Linie 107 benutzen (vergleichbar Linie 108), wären es • mit Umsteigen auf Linien 101 und 20 39 Minuten Fahrzeit, also 2.8fach . • Zu späteren Zeiten o 9:38 über Linien 100, 12, 20möglich ab Gemeindehaus 30 Minuten nach Länggasse vorher von Schaufelacker zu Fuss 11 Minuten, total 41 Minuten. o 9:51 über Linien 102, 20 via Uettligen Fahrzeit 35 Minuten. Die ÖV - Verbindungen sollten doch nicht dezimiert, sondern verbessert werden. Zum Bahnhof hätte man mit Umsteigen bessere Möglichkeiten als in die Länggasse, die Anbindungen an Linie 100 sind aber nur nach Aarberg geplant, nicht in die Stadt. Es gibt keine Prognosen von Ihrer Seite, aber ich denke auch hier würde man keineswegs unter 30 Minuten kommen. Wer will schon via	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
	Europaplatz nach Bern. Dies nur ergänzend zu vielen anderen Briefen, die Sie zum Thema 107 erhalten. Auch deren Inhalt und Argumente sind für mich relevant. Ich danke Ihnen deshalb, wenn Sie die für unsere Anliegen nicht gelungene Planung nochmal überdenken.				
Privatperson Wohlen bei Bern	Ich will verhindern, dass das Angebot des Regionalverkehrs ab Wohlen/Schaufelacker künftig weiter ausgedünnt und eingeschränkt wird. Angesichts der zahlreichen neu gebauten Häuser in Oberwohlen ist eher ein Ausbau zu planen. Mit dieser direkten schriftlichen Eingabe und den untengenannten Argumenten gegen eine Abschaffung der Linie 107 ersuche ich Sie diese aufzunehmen und zu prüfen. Leider wurden die zahlreichen Rückmeldungen der Gemeinde Wohlen bislang ignoriert. Die Begründungen gegen eine Aufhebung der Linie 107: Generell bringt der Vorschlag substantielle Verschlechterungen: -Streichung der Linie 107 direkt zum Bahnhof, dadurch Wegfall der Verbindung zu Länggasse, Mittelstrasse, Obergericht, -Umsteigen an einem unsicheren Ort (Europaplatz) und somit erhöhte Gefahr zu Überfällen bei Frauen und betagten Personen -Umwege -Verlängerung der Arbeitswege, insbesondere nach ZH, Genf, usw. -Ersatz durch eine neue Linie (108), was mit Umsteigen am Europaplatz verbunden sein wird -schlechtere Verbindungen der neuen Linie 108 an Wochenenden Im Mitwirkungsfragebogen habe ich diese Absichten bereits kritisiert. Ich werfe den Planern überdies vor, die Informationen seien vielfach unklar und sehr dürftig (hinsichtlich künftiger Fahrzeiten). Dieser Plan schwächt zudem den öffentlichen Verkehr und lädt automatisch zum Umstieg aufs Auto ein und schneidet die Anwohnerinnen und Anwohner von der Agglomeration/der Stadt Bern ab. Ich weise die Planung zurück, umsomehr als es einmal mehr offenbar nur ums Sparen und nicht um die Kundinnen und Kunden geht. Dass man vor der Beantwortung der Mitwirkung zwei komplexe ‘Berichte’ mühsam lesen müsste, um etliche der Fragen zu beantworten, ist grenzwertig.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Speziell -Wer nachforscht, findet das Angebotskonzept_Frienisberg_2030_220830.pdf. Dort war die Linie 107 neu vom Bahnhof bis Wendeschleife Schaufelacker vorgesehen. Auf Seite 29 sieht man die damals geplanten Streckenverläufe. Alles wurde von der Regionalkonferenz Bern Mittelland herausgegeben, allerdings wird das Konzept nun verändert: Gemäss dem Schlussbericht vom 22.6.2023 wird die Linie 107 aufgehoben. Bei der Linie 108 ist leider nicht vorgesehen, in Wohlen auf die Linie 100 problemlos umzusteigen, um zum Bahnhof zu gelangen. -Soweit aus den Berichten ersichtlich, wird die geplante Abschaffung der Linie 107 nicht näher begründet. Das ist unverständlich, irritierend und widerspricht der gesamten ‘Argumentation’ - insbesondere wenn in Abschnitt 3.2.4 Erfolgskontrolle Angebote, Buslinien Frienisberg (Linien 30.100 und 30.107), auf Seite 27 steht: «Gemäss Erfolgskontrolle des AÖV erreichen beide Linien weiterhin die Zielvorgaben bezüglich Auslastung und Kostendeckung. Die Angebotserweiterung hat sich somit bewährt.» (vgl. https://www.bernmittelland.ch/wAssets/docs/themen/verkehr/projekte/regionales-angebotskonzept-oev-2027-2030/240701_RAK-27-30_Bericht-zur-Mitwirkung.pdf). -Die Verlängerung der Linie 103 zur Hauptverkehrszeit und die neue Tangentiallinie 108 sollen die heutige Linie 107 ersetzen. -Die Linie 103 verkehrt ab Schaufelacker nach Neufeld, aber nur zur Hauptverkehrszeit, während der Woche (30-min-Takt). Letzteren hat die Linie 108 immer. -Nur während der Hauptverkehrszeit sind in Wohlen Anschlüsse zwischen der Linie 100 (Richtung Aarberg) und 103 (Richtung Uettligen) möglich (Umsteigezeit 8 Minuten). -Die Linie 103 wird, allerdings nur zur Hauptverkehrszeit, ab Neufeld P+R via Thalmatt - Uettligen bis Wohlen / Hinterkappelen verlängert. Damit wird für das Gebiet Thalmatt der 15-Minutentakt realisiert. -Die Linie 107 bietet einen guten Anschluss ans Gymnasium Neufeld und an viele Institute der Universität Bern. Fällt sie weg, ist das unkomplizierte Erreichen dieser Institutionen und insbesondere des Lindenhofspitals nicht mehr möglich. -Die wegfallenden Verbindungen in die Länggasse (Universität Bern, Gymnasium Neufeld, Lindenhofspital) sind so nachteilig, dass der Umstieg aufs Auto nahegelegt wird.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Wohlen bei Bern	Fährt man heute von Schaufelacker nach Bern über die Länggasse, besteht stündlich eine Verbindung, resp. seit Dezember 2023 von Montag bis Freitag ab Mittags alle halbe Stunde. Mit Abfahrt in Schaufelacker um 9:05 beträgt die Fahrzeit 14 Minuten; Würde man nur zu Beginn die Linie 107 benutzen (vergleichbar mit der Linie 108), mit Umsteigen auf Linien 101 und 20 beträgt die Fahrzeit 39 Minuten (das 2,8fache!). Zu späteren Zeiten, bspw. um 9:38 Uhr über Linien 100, 12, 20, möglich ab Gemeindehaus, 30 Minuten nach Länggasse vorher von Schaufelacker zu Fuss 11 Minuten beträgt die Fahrzeit 41 Minuten. Oder um 9:51 Uhr über Linien 102, 20 via Uettligen beträgt die Fahrzeit 35 Minuten. Zum Bahnhof hätte man mit Umsteigen bessere Möglichkeiten als in die Länggasse, die Anbindungen an Linie 100 sind aber nur nach Aarberg geplant, nicht in die Stadt. Es gibt keine Prognosen von Ihrer Seite, aber auch hier würde man keineswegs unter 30 Minuten kommen. Wer will schon via Europaplatz nach Bern fahren! Fazit: Die ÖV-Verbindungen sollten nicht dezimiert, sondern verbessert werden. Aufgrund der neuen Planung werden sich zahlreiche Personen im Stich gelassen fühlen, die auf das Postauto angewiesen sind. Zum Schluss: Leider fehlt auf dieser Website (https://findmind.ch/c/ZHpF-55dh) ein Hinweis darüber, ob eine analoge Mitwirkung möglich sei. Das ist rücksichtslos, weil viele ältere Anwohnerinnen und Anwohner, die sehr oft Bus fahren, sich mit einer Mitwirkung am PC nicht auskennen. Sie auszuschliessen, ist diskriminierend. Welche Möglichkeit wird ihnen für eine Mitwirkung gegeben?		x		Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Es ist mir ein grosses Anliegen, dass die Postautolinie 107 den Bewohnern von Wohlen/Schaufelacker weiterhin erhalten bleibt. Die Aufhebung dieser Linie würde das Umsteigen aufs Auto unumgänglich machen und für die zunehmend älteren Generationen ohne Auto zusätzliche Erschwernisse bedeuten. Die Aufhebung der Linie 107 wirkt kontraproduktiv und verfehlt das Ziel gegenüber dem Anliegen, den öffentlichen Verkehr attraktiver und umweltfreundlicher zu gestalten. Angesicht der Aufhebung vieler Parkplätze bedeutet es auch auf die Teilnahme von Veranstaltungen und Angebote wie Stadttheater, Seniorenuniversität sowie dem Einkaufen, in der Stadt zu verzichten, oder nur noch mit grossem zeitlichem Aufwand wahrzunehmen. Es kann doch nicht Ihre Absicht sein, die Agglomeration Wohlen/Schaufelacker von der Stadt Bern abzuschneiden!?? Allgemeine Beanstandung: Streichung der Linie 107 direkt zum Bahnhof, Wegfall der wichtigen Verbindung zu Länggasse, Mittelstrasse, Obergericht Umsteigen Umwege Ersatz durch neue Linie (108) mit Umsteigen am Europaplatz Schlechtere Verbindungen der neuen Linie 108 an Wochenenden. Gerne hätte ich den Mitwirkungsfragebogen ausgefüllt. Der ist aber sehr komplex aufgebaut, dass man ohne langes, vertieftes und intensives Studium nur sehr schwer auf ihre Fragen antworten kann. Ein derart ausgestalteter Fragebogen umgeht die breite Bevölkerung in der Stellungnahme. Zu komplex die Berichte, fehlende Fahrzeitenangaben und mühsames orientieren verunmöglichen eine vollständige klare Übersicht auf das aktuelle neue Planungsvorhaben, was ich sehr bedaure.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Deutlich zum Ausdruck kommt jedoch die unverständliche Strategie, allen Betroffenen die neue Verbindung mit der Umsteigevariante am Europaplatz als schöne Variante der Weiterführung der Linie 107 schmackhaft zu machen. Die Folgen für Studierende, Schüler des Gymnasium Neufeld, Pensionierte, Berufspendler und Besucher des Lindenhofspitals werden unberücksichtigt ausgeblendet und in Kauf genommen. Gemäss Ihren Angaben erreichen die Buslinien 30.100 und 30.107 weiterhin die Zielvorgaben bezüglich Auslastung und Kostendeckung. Aus Spargründen erfolgreiche Linien umzuleiten und gar aufzuheben, erachte ich als stossend und verärgert langjährige Kunden/Kundinnen. Überdenken Sie doch bitte noch einmal gründlich ihre Strategie in Anbetracht der betroffenen Bevölkerung, die auch in unserem Gebiet stets wächst und auf eine gut funktionierende Anbindung an die Stadt Bern angewiesen ist. Mit grossem Respekt gegenüber ihren Aufgaben bin ich überzeugt, dass sich genügend Raum für Einsparungen in Regionen finden lassen werden in denen bereits alternativ zum Bus auch Tram und S-Bahn Verbindungen bestehen. In Wohlen/Schaufelacker hingegen sind wir einzig auf einen gut funktionierenden Postautobetrieb angewiesen.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Wohlen bei Bern	Wir möchten verhindern, dass das Angebot des Regionalverkehrs ab Wohlen/Schaufelacker künftig weiter ausgedünnt und eingeschränkt wird. Angesichts der zahlreichen neu gebauten Häuser in Oberwohlen gilt es eher, es auszubauen. Wir ersuchen Sie mit dieser direkten schriftlichen Eingabe, die fundierten Argumente von Dr. Hans-Ulrich Grunder zu der Abschaffung der Linie 107 aufzunehmen und zu prüfen. Hier unsere Begründungen gegen eine Aufhebung der Linie 107: Generell -Der Vorschlag bringt substanzielle Verschlechterungen: -Streichung der Linie 107 direkt zum Bahnhof, Wegfall der Verbindung zu Länggasse, Mittelstrasse, Obergericht -Umsteigen -Umwege -Ersatz durch eine neue Linie (108), Umsteigen am Europaplatz, zeitaufwändiger -schlechtere Verbindungen der neuen Linie 108 an Wochenenden. Die ÖV-Verbindungen sollten nicht dezimiert, sondern verbessert werden. Aufgrund der neuen Planung werden Personen im Stich gelassen, die auf das Postauto angewiesen sind.	x			Antwort siehe Kapitel 2.2
Privatperson Wohlen bei Bern	Die Aufhebung der Linie 107 und der Ausbau von neuen Linien stehen im Widerspruch zu den Aussagen aus der letzten Überprüfung der Netzstrategie, wonach insbesondere die Linien 100 und 107 bezüglich Auslastung und Kostendeckung die Zielvorgaben erreichen. Die Linien 101 ab Hinterkappelen und die Linie 100 von Aarberg über Wohlen-Hinterkappelen zum Hauptbahnhof Bern weisen bereits heute in den Hauptverkehrszeiten eine Überbelastung aus, weshalb Entlastungskurse weitere Kapazitäten schaffen müssen. Wenn also in Zukunft Pendlerinnen und Pendler vom 103er Kurs in Hinterkappelen zusätzlich auf die 100/101-Kurse umsteigen, wird die Situation weiter verschärft. Ausserdem liegen die Haltekanten zum Umsteigen rund 100 Meter auseinander und sind durch zwei Fussgängersteifen getrennt. Das führt zu einer verlängerten Reisezeit und Einschränkungen insbesondere für ältere und gehbehinderte Personen. Eine weitere Auswirkung der Aufhebung der Linie 107 wäre der Wegfall der direkten Verbindung zur Uni, Gymnasium Neufeld, Freigymer Bern und insbesondere auch zu den medizinischen Angeboten rund ums Lindenhofspital. Dies würde die Kurse ab Hinterkappelen Richtung Hauptbahnhof zusätzlich belasten, da der Anschluss in dieses Gebiet von der Linie 103 nur während den Hauptverkehrszeiten gewährleistet wird. Als Ersatzmassnahme soll die Linie 103, welche bisher vom Hauptbahnhof zum P&R Neufeld führt, über Thalmatt-Uettligen-Wohlen bis zum Wendepunkt im Kreisel Hinterkappelen weitergeführt werden, jedoch nur zu den Hauptverkehrszeiten und nur unter der Woche. Stattdessen soll zusätzlich eine neue Linie 108 von Zollikofen über Uettligen-Wohlen bis zum Europaplatz verkehren und dies im Halbstundentakt ganztägig und an den Wochenenden. Dies ist zwar ein Leistungsausbau aber einer den es nur auf einem zweifelhaften Papier gibt und nichts mit der Realität der ÖV-NutzerInnen zu tun hat! Mehrwert würden wir erfahren, wenn die verschiedenen Ortschaften in der Gemeinde verbunden wären. So könnte man die Linie 102 Bern-Säriswil einmal in der Stunde bis nach Innerberg verlängern (Endstation) und so das (Naherholungs)- Gebiet der BernerInnen Frienisberg besser erschliessen. Aber nein jetzt will man tatsächlich gutausgelastete Linien aufheben, auf anderen Linien die Takte reduzieren und damit den Autoverkehr nach Bern erhöhen. Wie passt das mit euren Nachhaltigkeitszielen zusammen??? Wie sollen Menschen die noch nicht Autofahren können (Kinder, Jugendliche) oder solche die es nicht dürfen/können (Behinderte, Ältere AnwohnerInnen) am gesellschaftlichen Leben partizipieren können und das in Zukunft? Wie kommt man auf die Idee für eine zukünftige Strategie eine ganze Region einfach mal abzuhängen?	x			Antwort siehe Kapitel 2.2