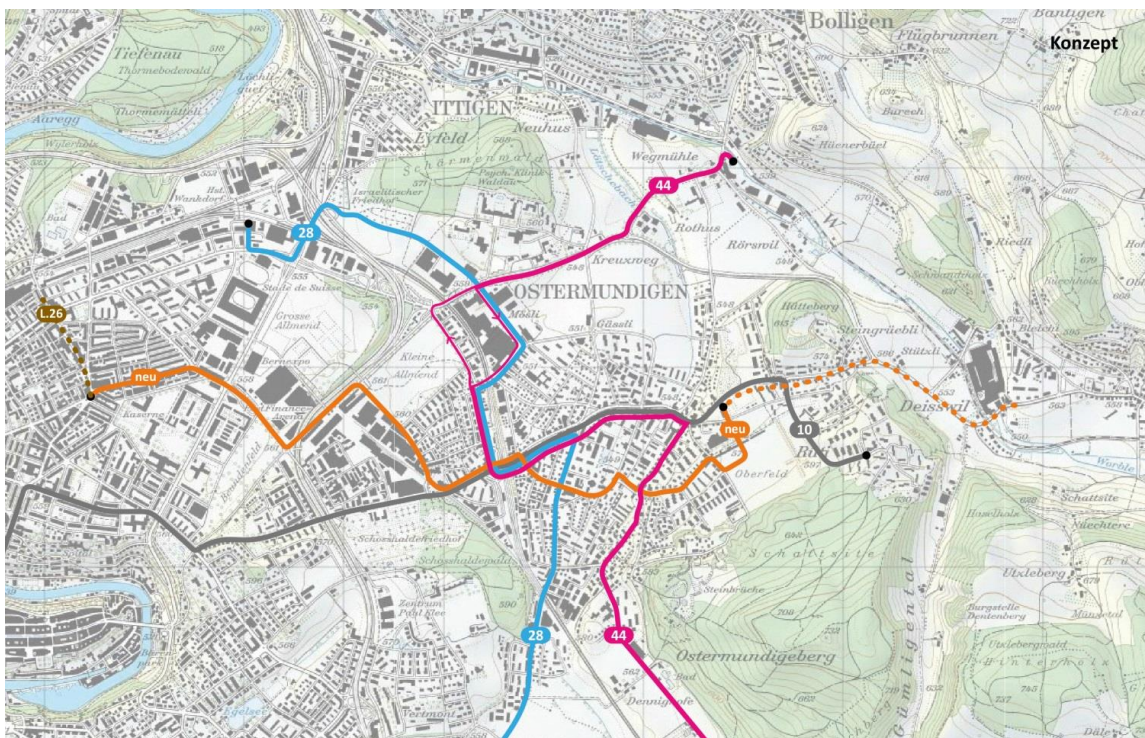


# ÖV-Erschliessung Bern Nord–Ostermundigen–Worbental Auswertung der Mitwirkung



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 28. April 2016

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1 Ausgangslage</b>	<b>3</b>
<b>2 Zusammenfassung</b>	<b>3</b>
<b>3 Antrag für das Regionale ÖV-Angebotskonzept 2018–2021</b>	<b>5</b>
<b>4 Eingegangene Stellungnahmen</b>	<b>6</b>
<b>5 Stellungnahmen und Beantwortung</b>	<b>7</b>

# 1 Ausgangslage

Das Siedlungsgebiet Bern Nord-Ostermundigen-Worbental wird im öffentlichen Verkehr hauptsächlich durch drei S-Bahn-Linien (S1, S2 und S7) sowie die Tramlinie 9 und die Buslinie 10, die vom Hauptbahnhof ausgehen, erschlossen. Daneben verkehren im Perimeter weitere Linien: Während die Linie 26 fast ausschliesslich der Erschliessung von Wohngebieten dient, erschliessen die Linien 28 und 44 sowie 40 und 41 auch Arbeitsplätze und weitere Zielorte. Zudem verbinden sie verschiedene Gemeinden und Ortsteile miteinander, mit überwiegend tangentialem Verlauf. Die Linien 40, 41 und 44 sind auch mit Haltepunkten der S7 im Worbental verknüpft. Im Gebiet befinden sich ausgeprägte Wohnschwerpunkte und dichte Arbeitsplatzstandorte, aber auch wichtige Zielorte wie etwa das Expo-Gelände oder die Sportstadien. Vor allem um den Bahnhof Wankdorf und am Guisanplatz hat sich in den letzten Jahren eine Vielzahl von Firmen angesiedelt, wobei die Entwicklung teilweise noch im Gang ist. Auch westlich des Guisanplatzes ist eine grosse Überbauung am Entstehen.

Bereits im Vorfeld von «Tram Region Bern» hatte die RKBM 2012 beim Kanton beantragt, als Ergänzung zur geplanten Umstellung der Linie 10 eine neue Verbindung zwischen dem Berner Nordquartier und Ostermundigen zu schaffen. Die kantonalen Behörden stellten die Tangentiallinie damals aber zurück.

Die Regionalkonferenz betrachtet die Verbindung nach wie vor als sinnvolle Ergänzung zum bestehenden ÖV-Netz in der Kernagglomeration. Im Rahmen des Angebotskonzepts Bern Nord–Ostermundigen–Worbental wird eine neue Linie zwischen dem Breitenrainquartier und dem Oberfeld in Ostermundigen vorgesehen. Die Linie ermöglicht attraktive und umsteigefreie Fahrten Anschluss an den Arbeitsplatzschwerpunkt am Guisanplatz. Auch stellt sie eine direkte Alternative zur Fahrt mit der überlasteten Linie 10 mit Umsteigen am Viktoriaplatz dar. Eine spürbare Entlastung der Linie 10 ist jedoch nicht zu erwarten – die Engpässe in den Spitzenzeiten werden weiterhin bestehen. Eine Verlängerung der neuen Linie nach Deisswil (Gemeinde Stettlen) macht zum heutigen Zeitpunkt wenig Sinn, wird aber als Option bei genügender Nachfrage beibehalten.

# 2 Zusammenfassung

An der Mitwirkung zum Angebotskonzept ÖV-Erschliessung Bern Nord–Ostermundigen–Worbental haben 15 Institutionen und Private teilgenommen.

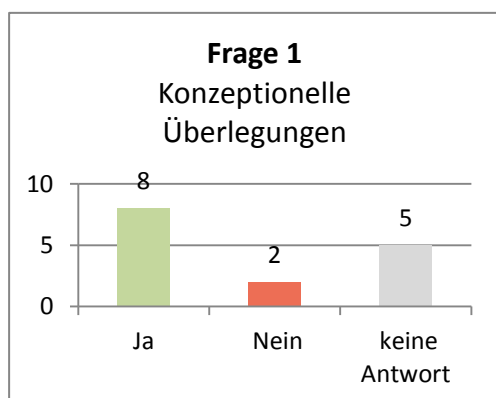


Abb. 1: Gesamteindruck

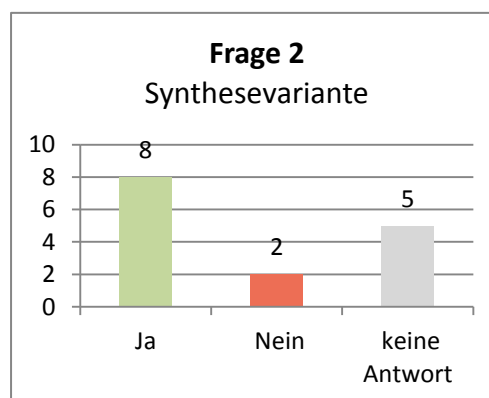


Abb. 2: Wahl der Bestvariante

Die Mehrzahl der Mitwirkenden ist mit dem Angebot einverstanden (vgl. Abb. 1). Die Wahl der Synthesevariante als Bestvariante wird grösstenteils begrüsst. (vgl. Abb. 2)

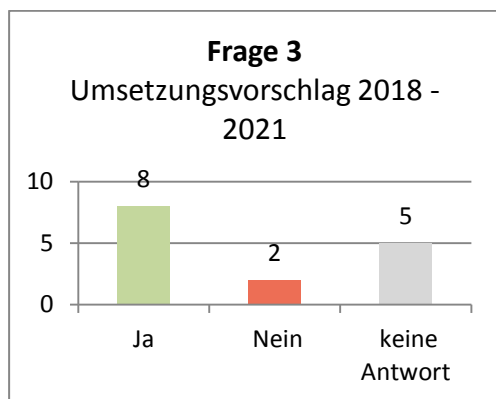


Abb. 3: Umsetzungs-vorschlag Linie 44

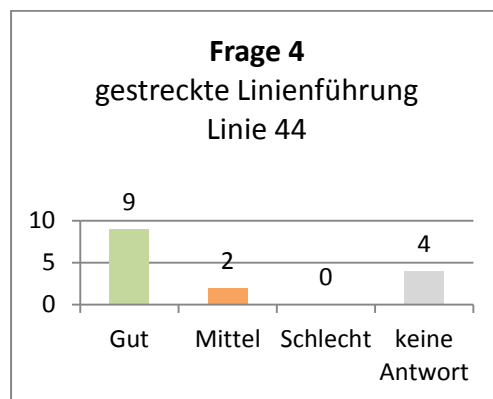


Abb. 4: gestreckte Linienführung

Der Umsetzungs-vorschlag 2018–2021 wird generell unterstützt. Das übersichtliche Liniennetz mit direkt geführten Linien wird begrüsst (vgl. Abb. 3). Die gestreckte Linienführung der Linie 44, sowie die Anpassung der Betriebszeiten werden von den Mitwirkenden positiv bewertet (vgl. Abb. 4).

Im Bereich des Schermenwegs werden insbesondere durch das Tiefbauamt des Kantons Bern Bedenken geäussert, dass neu zwei Buslinien verkehren. Damit würde die vorgesehene Steuerung des Schermenwegs bei der Bernstrasse mindestens teilweise zunichte gemacht bzw. die Bernstrasse vom Schermenweg her eingestaut. Das TBA bat um eine Prüfung einer alternativen Linienführung der Linien 28 und 44, z. B. über die Milchstrasse–Poststrasse. Dies wäre mit einer schlechteren Erschliessung für die Fahrgäste am Schermenweg verbunden und nicht kompatibel mit dem geplanten ÖV-Knoten Ostermundigen.

Für die Umsetzung soll folgende Variante weiterverfolgt werden:

- ▶ Linie 28: Linienführung wie bisher
- ▶ Linie 44:
  - Richtung Bolligen Linienführung wie bisher
  - Richtung Ostermundigen Linienführung ab UPD Waldau über Milchstrasse–Forelstrasse–Schermenweg (wie Linie 28), Verschiebung der Haltestelle Schermenweg Richtung Bahnhof

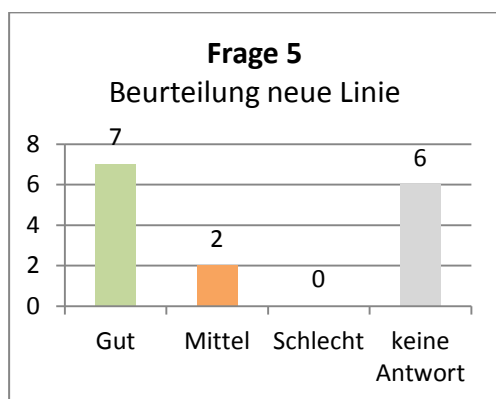


Abb. 5: Beurteilung neue Linie

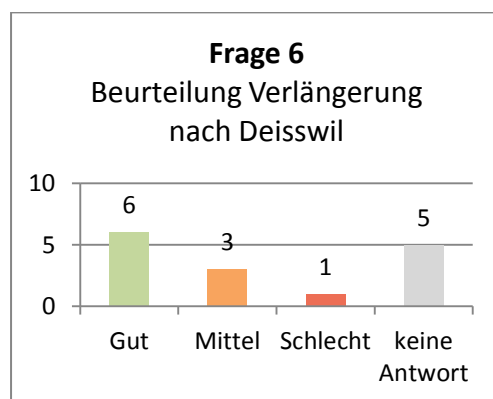


Abb. 6: Beurteilung Verlängerung nach Deisswil

Die neue Linie wird von den Mitwirkenden positiv aufgenommen (vgl. Abb. 5). Die Erschliessung des Guisanplatz als Arbeitsplatzschwerpunkt und des Quartierzentrums um den Breitenrain wird begrüsst. Von verschiedenen Seiten (Bernmobil, RBS, TBA) wird darauf hingewiesen, dass die neue Linie über den stark und teilweise überlasteten Knoten «Guisanplatz» führt. In den Hauptverkehrszeiten Die Linie 9 belastet den Knoten zurzeit so stark, dass eine Führung der neuen Linie ohne Zeitverlust kaum möglich ist.

Die Wichtigkeit einer guten ÖV-Erschliessung wird erkannt, zudem werden einzelne Quartiere wie das Oberfeld im Gemeindegebiet Ostermundigen besser erschlossen, was begrüsst wird. Teilweise wird von den Mitwirkenden bemängelt, dass die neue Linie den Bahnhof Ostermundigen zwar erschliesst, jedoch nicht das ganze Zentrum von Ostermundigen.

Von den Mitwirkenden wird festgehalten, dass bei der vorgeschlagenen Variante das Zentrum Ostermundigen von keiner Linie bedient wird. Andererseits wird die Bedienung des Bahnhofs begrüsst, womit ein Umsteigen auf andere Buslinien sowie auf die S-Bahn möglich ist.

Bereits während der Erarbeitungsphase wurde klar, dass sich das genaue Zentrum von Ostermundigen nicht genau bestimmen lässt. Deshalb wurde in der Begleitgruppe entschieden, dass eine Anbindung der Linien am Bahnhof am sinnvollsten ist. Die Linienführung hätte sich mit einer Bedienung des Zentrums als unattraktiv erwiesen.

Die Anbindung Deisswil wird von den Gemeinden Ostermundigen und Vechigen nach wie vor gewünscht. Die Gemeinde Stettlen akzeptiert, dass eine Verlängerung zum jetzigen Zeitpunkt wenig Sinn macht. Allgemein wird die Auffassung geteilt, dass eine Verlängerung erst Sinn macht, wenn das Potenzial, resp. die Nachfrage genug gross ist und die Entwicklung im Bernapark (alte Papierfabrik) sich konkretisiert (vgl. Abb. 6).

### 3 Antrag für das Regionale ÖV-Angebotskonzept 2018–2021

#### **Linie 44 Bolligen–Ostermundigen(–Gümligen)**

- ▶ Neue, direkte Linienführung zwischen UPD Waldau und Ostermundigen Bahnhof:
  - Richtung Gümligen über Milchstrasse–Forelstrasse–Schermenweg
  - Richtung Bolligen über Schermenweg
- ▶ Verdichtungen zum 15-Minuten-Takt zu Hauptverkehrszeiten (9 Kurspaare Montag–Freitag) zwischen Bolligen Bahnhof und Ostermundigen Zollgasse
- ▶ Die definitive Linienführung und Lage der Haltestellen ist in Absprache mit den kantonalen Stellen, Transportunternehmung und Strasseneigentümern festzulegen.

#### **Neue Linie Bern Breitenrain–Ostermundigen Bahnhof–Oberfeld (Versuchsbetrieb)**

- ▶ Montag–Freitag: 15-Minuten-Takt von 6 bis 20 Uhr
- ▶ Montag–Freitag: 30-Minuten-Takt von 20 bis 22 Uhr
- ▶ Samstag: 30-Minuten-Takt von 6 bis 22 Uhr
- ▶ Die Lage der Haltestellen ist in Absprache mit den kantonalen Stellen, Transportunternehmen und Strasseneigentümern festzulegen.

#### **Linie 26 Bern Breitenrain–Wylergut**

- ▶ Durchbindung mit der neuen Linie Bern Breitenrain–Ostermundigen Oberfeld
- ▶ Gleiche Betriebszeiten wie neue Linie
- ▶ Die Anordnung der Haltestellen am Breitenrainplatz, die baulichen Massnahmen und die Fahrzeuggrösse sind in Absprache mit den kantonalen Stellen, Transportunternehmen und Strasseneigentümern festzulegen.

Linie 28 Wankdorf Bahnhof–Zollgasse–Eigerplatz: s. Prüfaufträge im Regionalem Angebotskonzept ÖV 2018–2021

## 4 Eingegangene Stellungnahmen

Folgende Gemeinden, Institutionen und Personen haben eine Stellungnahme zum Angebotskonzept Bern Nord-Ostermundigen Worblental.

Stadt Bern

Gemeinde Muri bei Bern

Gemeinde Ostermundigen

Gemeinde Stettlen

Gemeinde Vechigen

Tiefbauamt des Kantons Bern (OIK II und DLZ)

Bernmobil

Postauto

RBS

Förderverein Entwicklung Ostermundigen

Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr, Sektion Bern IGÖV Bern

ProBahn Sektion Bern Espace Mittelland

Quartiervertretung Stadtteil 4 Bern (Qua4)

VCS Regionalgruppe Bern

Christoph Herren

## 5 Stellungnahmen und Beantwortung

### 5.1 Sind Ihrer Meinung nach die konzeptionellen Grundüberlegungen (Kapitel 5, Bericht für die Mitwirkung) richtig erarbeitet und nachvollziehbar dargelegt?

Eingabe	Antwort	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bern	▶	▶ Der Gemeinderat unterstützt die konzeptionellen Grundüberlegungen. Diese sind aus seiner Sicht richtig erarbeitet und nachvollziehbar dargelegt.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Ostermundigen	▶ Ja	▶ Die konzeptionellen Grundüberlegungen sind nachvollziehbar dargelegt. Es wird zwar auf den Bedarf einer fahrgeometrischen Machbarkeit von Wendemanövern, auf das Abwarten von Ausgleichszeiten der neuen Linie an der Ahornstrasse sowie auf den Umsteigebedarf auf die Linie 10 hingewiesen, eine provisorische Machbarkeit fehlt jedoch.	▶ Die gegebenenfalls erforderlichen Massnahmen sind im Rahmen der Umsetzung mit TU und Strasseneigentümern festzulegen.
Stettlen	▶ Ja	▶ Beurteilung soweit die Gemeinde Stettlen respektive das Worbental betroffen ist. Verbesserung der bestehenden Anbindung des Worbentals an Ostermundigen ab Station Bolligen wird positiv erkannt.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
TBA	▶ Ja und Nein	▶ Die konzeptionellen Grundüberlegungen berücksichtigen sehr stark das heutige Angebot und lassen wenig Raum für im ÖV übliche Ansätze, die mit den Eigenschaften schnell, direkt, umsteigefrei und häufig umschrieben werden können.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Bernmobil	▶ Ja	▶ Die konzeptionellen Grundüberlegungen sind richtig gewählt. Eine gute Erreichbarkeit des Zentrumsbereichs Ostermundigen, des Quartierzentrums Breitenrain und des Bahnhofes Ostermundigen ist anzustreben.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Postauto	▶ Ja	▶ Grosse Teile der Untersuchungsperimeters sind bereits durch den ÖV erschlossen. In den Grundüberlegungen wurden die Gebiete mit einem unerschlossenen Nachfragepotential nachvollziehbar eruiert. Dadurch konnte der Variantenfächer bereits stark eingengt werden.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Förderverein Entwicklung Ostermundigen	▶ Ja	▶ Die Ausführungen sind klar und problemlos nachvollziehbar.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
IG ÖV	▶ Ja	▶ Die konzeptionellen Grundüberlegungen sind richtig gewählt. Die gute Erreichbarkeit des Zentrums von Ostermundigen sowie des Bahnhofes Ostermundigen und des Quartierzentrums Breitenrain ist anzustreben.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
ProBahn Sektion Bern Espace Mittelland	▶ Ja	▶ Die Variante wurde nach dem Ausschlussverfahren erarbeitet. Sie sind gut begründet.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Quartiervertretung Stadtteil 4 Bern	▶	▶ Analyse ist nur teilweise befriedigend, wir sind der Ansicht, dass die Auswirkungen der neuen Linienführung auf den Langsamverkehr, bzw. auf das bestehende	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Von der neuen Linie werden keine wesentlichen Auswirkungen

Netz der Quartierstrassen zu wenig erfasst wurden. Zudem finden wir dass der in der Analyse Seite 25 formulierte Anspruch 'Anbindung ans Stadtzentrum' mit der Linie 10 zu wenig kreativ betrachtet wird. (Mehr dazu siehe auch Mitwirkung Buslinie 10). Bereits heute kritische Knoten/Einmündungen im bestehenden Strassennetz müssen bei der Ausgestaltung der Buslinien unbedingt verbessert werden. Die schon heute gefährliche Einmündung Zentweg/Bolligenallee (mit Querung der Fahrbahn für den Langsamverkehr auf die gegenüberliegende Strassenseite) wird nicht ohne Lichtsignalanlage funktionieren. Es ist wichtig, dass dieser Knoten zusammen mit den Grossprojekten von ASTRA (Autobahnanschluss Wankdorf) und Kanton (Bolligenstrasse Nord) gelöst wird. Ebenso muss die Einmündung Zentweg/Ostermundigenstrasse, die besonders auch als Schulweg wichtig ist, übersichtlicher und sicherer organisiert werden. Insbesondere muss die Sicherheit der Radfahrenden Schüler (Schüler, welche mit dem Velo in Richtung Bitziusschulhaus oder Laubeggsschulhaus unterwegs sein werden) im Bereich der Mündung Zentweg/ Ostermundigenstrasse/ Tankstellenshop zwingend gewährleistet sein und ist prioritär zu behandeln. In der weiteren Projektbearbeitung ist wichtig, dass das Burgfeldquartier laufend, z.B. durch Bildung einer Begleitgruppe, in die genaue Positionierung und Ausgestaltung der Haltestellen einbezogen wird. Insbesondere ist mit der veränderten Linieneinführung sicherzustellen, dass die Haltestellen bei der Einmündung der Mittelstrasse (Schermenweg und Zentweg) zu liegen kommen.

auf den Langsamverkehr erwartet. Erforderliche Busbevorzugungsmassnahmen sowie Lage der Haltestellen sind mit TU und Strasseneigentümern festzulegen. Weiterführende Strassenmassnahmen stehen nicht in Zusammenhang mit der Buslinie. Die Koordination mit den Projekten Astra/Kanton ist sichergestellt. Der Einbezug der Quartiere erfolgt über die Gemeinde.

VCS RG Bern



- ▶ Das Potenzial der geplanten neuen Busverbindung Ostermundigen – Breitenrainplatz wird aus den Wunschlinien abgeleitet. Gemäss Verkehrsmodell werden zwischen Ostermundigen (Gesamtgemeinde?) und den drei Zonen, die unmittelbar an den Breitenrainplatz angrenzen, 1'500 Wege pro Tag zurückgelegt. Beziehen sich diese Wege auf eine oder beide Richtungen? Welche Nachfrage für die geplante neue Linie lässt sich daraus ableiten? Die Anzahl Wege, die täglich zwischen Ittigen und Ostermundigen zurückgelegt werden, ist fast doppelt so gross. Auch auf dieser Relation besteht keine Direktverbindung.  
FAZIT: Uns fehlt eine schlüssige Begründung, wieso gerade zwischen Ostermundigen und dem Breitenrainplatz eine neue Buslinie eingerichtet werden soll. Mit einer wesentlichen Entlastung der Linie 10 wird nicht gerechnet. Evtl. sind die Mittel an andere Stelle besser eingesetzt?
- ▶ Es werden 9 Varianten untersucht, von denen 6 am Schluss wieder ausscheiden, da vorgebliche Musskriterien nicht erfüllt werden. Diese Arbeit hätte man sich

- ▶ Die Wege beziehen sich auf beide Richtungen. Die Verbindung schliesst eine Lücke im Liniennetz und erschliesst wesentliche Arbeitsplatzgebiete (ESP Wankdorf) direkt.

- ▶ Wird zur Kenntnis genommen



sparen können, wenn die Musskriterien gleich zu Anfang aufgeführt worden wären.

- ▶ Anbindung aller Linien an den Bahnhof Ostermundigen:  
Eine der Musskriterien ist die Anbindung aller Linien an den Bahnhof Ostermundigen. Dies wird nur behauptet jedoch nicht begründet. Ist die Nachfrage hier besonders gross? Ergeben sich wesentlichen Reisezeitvorteile? Andere Gründe?

- ▶ Dieses Musskriterium schliesst Varianten aus, die ohne dieses Kriterium evtl. durchaus sinnvoll wären. Uns fehlt hier ein Abwägen zwischen den einzelnen Kriterien: Ist das Anbinden des Bahnhofs Ostermundigen wichtiger als die Neuerschliessung von Gebieten oder eine direkte Linienführung? Wenn ja, warum (z.B. Reisezeitgewinn versus Potenzial Neuerschliessung).

- ▶ Der Bahnhof Ostermundigen gilt als Entwicklungsschwerpunkt. Längerfristig soll um den Bahnhof ein Zentrum entwickelt werden. Zudem bestehen mit der Anbindung am Bahnhof Umsteigemöglichkeiten auf die S-Bahn und alle weiteren Buslinien.

- ▶ Varianten z.B. über das Wegmühlegässli wurden auch in Betracht gezogen, erschliessen aber wichtige Gebiete in Ostermundigen ungenügend oder führen zu längeren Parallelfahrten auf der Bernstrasse.

Christoph Herren ▶ Nein

- ▶ Ausgangslage und Funktionen gut dargelegt, jedoch mangelnde Verknüpfung mit Worblental, Direktverbindung Breitenrain - Zentrum Ostermundigen mangelhaft, da Zentrum Ostermundigen südlich umfahren wird, fehlendes Angebot für Freizeitnutzung (Abends nach 22 h und Sonntags).

- ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Bei genügender Nachfrage kann das Angebot auch zu Nebenzeiten ausgebaut werden.

## 5.2 Sind Sie mit der Variante 7 «Synthesevariante» (Kapitel 7, Bericht für die Mitwirkung) als Umsetzungsvorschlag einverstanden?

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bern ▶	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Der Gemeinderat ist mit der von der RKBM empfohlenen Synthesevariante einverstanden. Wie bereits in seinen früheren Stellungnahmen von 2009 und 2011 ausgeführt, unterstützt der Gemeinderat grundsätzlich die Einführung einer neuen Buslinie zwischen dem Berner Nordquartier und Ostermundigen (vgl. Frage 5).</li> <li>▶ Des Weiteren ist der Gemeinderat mit dem Vorschlag einverstanden, die Buslinie 44 zwischen UPD Waldau und Ostermundigen Bahnhof nicht mehr via Mittelholzerstrasse- Zentweg verkehren zu lassen, sondern auf direktem Weg via Schermenweg. Ebenso befürwortet er die vorgeschlagene Taktverdichtung zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend (vgl. Frage 4).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Ostermundigen ▶ Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die fahrgeometrische Machbarkeit einer Linienführung der neuen Linie zwischen Flurweg–Kirschbaumweg–Ahornweg ist noch zu vertiefen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die ggf. erforderlichen Massnahmen sind im Rahmen der Umsetzung mit TU und Strasseneigentümern festzulegen.</li> </ul>
Stettlen ▶ Ja	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Für das Worblental ergibt sich vergleichbar eine direktere und schnellere Anbindung an Ostermundigen via Bolligen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>

TBA	▶ Ja und Nein	<p>▶ Siehe auch Antwort zur Frage 1.</p> <p>▶ Auf dem Schermenweg sollen neu 2 Buslinien verkehren. Damit würde die vorgesehene Steuerung des Schermenwegs bei der Bernstrasse mindestens teilweise zunichte gemacht bzw. die Bernstrasse vom Schermenweg her eingestaut. Wir bitten Sie zu prüfen, ob die beiden Linien neu über die Milchstrasse - Forelstrasse - Poststrasse, evtl. die Linie 28 auf diesem Weg oder via Forelstrasse - Untere Zollgasse und die Linie 44 via Schermenweg - Poststrasse, geführt werden können. Somit bleibt ein hinreichender Handlungsspielraum für die Steuerung auf dem Schermenweg Richtung Bernstrasse gewahrt.</p>	<p>▶ Für die Umsetzung soll folgende Variante weiterverfolgt werden: Linie 28: Linienführung wie bisher Linie 44: - Richtung Bolligen Linienführung wie bisher - Richtung Ostermundigen Linienführung ab UPD Waldau über Milchstrasse–Forelstrasse–Schermenweg (wie Linie 28), Verschiebung der Haltestelle Schermenweg Richtung Ostermundigen Bahnhof</p>
Bernmobil	▶ Ja	<p>▶ Die Variante 7 kann die verschiedenen Anforderungen gut erfüllen. Wir begrüßen die Beibehaltung der heutigen Führung der Linie 28. Mit dem geplanten Umbau des Bahnhofs Ostermundigen und der Neuordnung der Bushaltestellen in der Unterführung sollte die Führung der Linie 28 über die Bahnhofstasse (anstatt via Zollgasse) geprüft werden, da die Linie 28 so noch direkter geführt werden könnte.</p>	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Postauto	▶ Ja	<p>▶ Die meisten Varianten können nicht berücksichtigt werden, da bei diesen ein bisher erschlossenes Gebiet nicht mehr erschlossen wird. Von den Varianten 5 – 7 schneidet die Synthesevariante klar am besten ab.</p>	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Förderverein Entwicklung Ostermundigen	▶ Ja	<p>▶ Der Förderverein Entwicklung Ostermundigen erachtet es als sehr positiv, dass alle Buslinien den Bahnhof Ostermundigen bedienen. Das ist nur bei den Varianten 5 – 7 der Fall. Bei den Varianten 5 + 6 ist die lange Parallelerschliessung der Buslinie 10 und der Neuen Linie entlang der Bernstrasse sowie die umständliche Erschliessung des Oberfelds ab Wegmühlegässli (via Blankweg) nicht optimal. Zudem würde die Linie 44 das Einkaufsgebiet Wegmühlegässli und das Freizeitzentrum Tell nicht mehr erschliessen.</p>	▶ Wird zur Kenntnis genommen
IG ÖV	▶ Ja	<p>▶ Mit der Umsetzung der Variante 7 sind wir einverstanden. Die Beibehaltung der heutigen Führung der Linie 28 wird begrüsst. Mit dem geplanten Umbau des Bahnhofs Ostermundigen und der Neuordnung der Bushaltestellen in der Unterführung ergibt sich die Möglichkeit, die Linie 28 noch direkter zu führen. Wir empfehlen zu prüfen, ob die Führung der Linie 28 über die Bahnhofstasse anstatt via Zollgasse möglich ist.</p>	<p>▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Die Linienführung der Linie 28 wird zu gegebener Zeit, resp. wenn der Umbau des Bahnhofs Ostermundigen erfolgt ist, überprüft.</p>
ProBahn Sektion Bern Espace Mit- telland	▶ Ja	▶ Die Quartiere werden möglichst gut erschlossen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

<p>Quartiervertretung Stadtteil 4 Bern</p>	<p>▶</p>	<p>▶ Es handelt sich grundsätzlich um die beste der geprüften Kombinationen; gesamthaft wird das Gebiet Burgfeld besser durch ÖV erschlossen als heute. Wir haben aber folgende Bemerkungen:</p> <p>▶ Die neue Linie: Wir begrüßen die verbesserte Anbindung des Burgfeldquartiers direkt zum Breitenrainplatz und zum Zentrum Ostermundigen. Allerdings sind wir der Meinung, dass wenn die Linie direkt zum Hauptbahnhof führen würde, der Entlastungseffekt der Linie 10 wesentlich verbessert würde (Mehr dazu siehe auch Mitwirkung Buslinie 10)</p> <p>▶ Linie 28: neutral, da unverändert</p> <p>▶ Linie 44: 'Führung der Linie 44 gänzlich via Schermenweg' können wir nur mit expliziter Ausnahmeregelung für den Bus akzeptieren. Keinesfalls dürfen durch die neue Linienführung dem MIV-Gegenverkehr und damit dem Schleichverkehr Ostermundigen - Wankdorf, alle Schleusen geöffnet werden! Gegen eine generelle Öffnung des Schermenwegs würde sicher von verschiedenen Seiten Einsprache erhoben.</p>	<p>▶ Die neue Linie weist die Merkmale einer Quartierlinie auf. Eine Weiterführung zum Bahnhof Bern hätte weitreichende Auswirkungen (Takt, Gelenkbusse). Die Untersuchungen zur Linie 10 haben gezeigt, dass diese auf Stadtgebiet nicht im erhofften Ausmass entlastet würde.</p> <p>▶ Eine Änderung des Verkehrssystems am Schermenweg ist aufgrund der Buslinienführung nicht vorgesehen.</p>
<p>VCS RG Bern</p>	<p>▶</p>	<p>▶ Variantenbewertung: Ist Variante 5 betreffend Zubringer Ostermundigen, Bahnhof vom Gebiet Oberdorf Süd/Dennigkofen um 3 Stufen schlechter einzuschätzen als Variante 6 (– vs ++). Der Fahrweg der Variante 5 erscheint nicht um so viel länger. Bei Variante 7 ist das Oberfeld/Flurweg gar nicht ans Ortszentrum Ostermundigen angeschlossen. Bewertet wird dies aber mit akzeptabel?</p> <p>▶ FAZIT: Die Studie bringt zwar viele Varianten ins Spiel. Uns fehlt aber eine stichhaltige Begründung für die Notwendigkeit der neuen Linie ebenso wie für die zwingende Anbindung aller Linien an den Bahnhof Ostermundigen. Eine Variantenauswahl macht aus unserer Warte erst Sinn, wenn diese Punkte geklärt sind. Bei der Bewertung der Varianten wäre wünschenswert, die einzelnen Kriterien (Erschliessungspotenziale, Direktfahrt, Anbindung an andere Linien, ...) wenn möglich zu gewichten.</p>	<p>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>▶ Die Wege beziehen sich auf beide Richtungen. Die Verbindung schliesst eine Lücke im Liniennetz und erschliesst wesentliche Arbeitsplatzgebiete (ESP Wankdorf) direkt. Am Bahnhof Ostermundigen bestehen Umsteigemöglichkeiten auf die S-Bahn und weitere Buslinien.</p>
<p>Christoph Herren</p>	<p>▶ Ja und Nein</p>	<p>▶ Von den skizzierten Varianten ist die Variante 7 bezüglich Linien 28 und 44 die beste. Die Anbindung in Ostermundigen an die S-Bahn von/nach Bern ist zweckmässig, somit fehlt aber eine optimale Umsteigeverbindung Breitenrain - S1 Thun/S2 Langnau. Für die neue Linie fehlt die Anbindung von Deisswil und die Haltestelle "Zent" wird überbewertet. Sie wird derzeit kaum frequentiert, das Burgfeldquartier ist mit Bahn und Bus offenbar ausreichend erschlossen.</p>	<p>▶ Wird zur Kenntnis genommen. Es können nicht alle S-Bahnanschlüsse priorisiert werden. Der Verzicht auf die Bedienung des Burgfeldquartiers würde kaum akzeptiert.</p>

### 5.3 Sind Sie mit dem Umsetzungsvorschlag 2018 -2081 (Kapitel 8, Bericht für die Mitwirkung) einverstanden?

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bern ▶	▶ Bezüglich der Linie 28 beantragt der Gemeinderat, das Abendangebot von heute 22.00 Uhr auf 24.00 Uhr zu verlängern. Gemäss Prüfauftrag 14.2 des Entwurfs des Regionalen Angebotskonzepts öffentlicher Verkehr 2018- 2021, das kürzlich in die öffentliche Mitwirkung geschickt worden ist, soll auf dem Abschnitt Wankdorf Bahnhof-Brunnadernstrasse ein 30'-Takt bis Mitternacht angeboten werden. Ferner sollte nach Auf-fassung des Gemeinderats auf der Linie 28 ein Sonn-tagsangebot eingeführt werden (gemäss Prüfauftrag 14.3 des besagten Entwurfs).	▶ Wird im Bericht angepasst; Ein-gabe über das Regionale Ange-botskonzept
Ostermundigen ▶ Ja	▶ Die Führung der Neuen Linie über den Zentweg ist zweckmässig und zielführend, insbesondere wenn die Linie 44 via Schermenweg beschleunigt wird. ▶ In der Morgen- und Abendspitze durchfahren heute 26 Busse/Std. je Fahrtrichtung die SBB Unterführung. Gemäss dem Liniennetz Buskonzept 2018 – 2021 werden neu 32 Busse/Std. je Fahrtrichtung die SBB Unterführung durchfahren. Neu werden vier Buslinien durch die SBB Unterführung geführt. Es kann sein, dass die Belastung der SBB Unterführung beim Bahn-hof Ostermundigen zu gross sein wird und dadurch die Busse die Fahrpläne nicht einhalten können.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.  ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Gegebenenfalls sind weitere Ver-kehrsmassnahmen erforderlich.
Stettlen ▶ Ja	▶ Option Entwicklungsgebiet ehemalige Kartonfabrik, Bernapark : Sobald die Entwicklung innerhalb dieses Areals (inklusive ZPP 13 Kablan) eine genügende Nachfrage zeigt - ggf. bereits während dem genannten Horizont 2018 bis 2021 muss diese Option konkreti-siert und umgesetzt werden	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
TBA ▶ Ja und Nein	▶ Grundsätzlich unterstützen wir den Umsetzungsvor-schlag 18-21. Im Bereich Schermenweg (Linie 44 und Linie 28) sehen wir bei der bestehenden und prognos-tizierten Verkehrsbelastung einen wesentlichen Kon-fliktpunkt. Diese beiden Linien auf dem Schermenweg beeinträchtigen die geplanten Steuerungsbemühungen auf dem Schermenweg und dem Knoten Bärenkreisel erheblich. Als möglicher Fahrweg für beide Linien se-hen wir die Führung via Forelweg - Poststrasse, die Linie 28 evtl. via Forelweg - Untere Zollgasse und die Linie 44 via Schermenweg - Forelstrasse - Poststras-se. Dies setzt indessen Massnahmen beim Knoten Post-/Bern-/Bahnhofstrasse voraus.	▶ Für die Umsetzung soll folgende Variante weiterverfolgt werden: Linie 28: Linienführung wie bisher Linie 44: - Richtung Bolligen Linienführung wie bisher - Richtung Ostermundigen Linien-führung ab UPD Waldau über Milchstrasse–Forelstrasse–Schermenweg (wie Linie 28), Verschiebung der Haltestelle Schermenweg Richtung Oster-mundigen Bahnhof
Bernmobil ▶ Ja	▶ Es entsteht ein übersichtliches Liniennetz mit mög-lichst direkten Führungen der verschiedenen Linien. Durch die Führung aller Linien via Bahnhof Ostermun-digen wird einerseits das Umsteigen auf die S-Bahn ermöglicht. Eine Erschliessung des Bahnhofs ist aber auch unter dem Aspekt der geplanten Entwicklungen	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

im Rahmen des ESP wichtig. Mit der Linie 10 bestehen immer gemeinsame oder sehr nahe beieinander liegende Haltekanten, so dass ein schlankes Umsteigen auf die Linie 10 gewährleistet werden kann.

Postauto	▶ Ja	▶ Die Erwägungen sind alle nachvollziehbar. Falls dies möglich ist, sollte aus unserer Sicht die neue Buslinie von Beginn weg mit der Linie 26 durchgebunden werden. Allenfalls könnte die Einführung der neuen Linie auch um 1-2 Jahre verschoben werden damit genug Zeit zur Anpassung der Strasseninfrastruktur vorhanden ist.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Förderverein Entwicklung Ostermundigen	▶ Ja	▶ Auch aus Sicht des Fördervereins wird die direkte Verbindung mit Deisswil erst interessant, wenn die Entwicklung im Bernapark eingesetzt hat, insbesondere wenn dort Freizeitnutzungen angeboten werden sollten. Nicht nachvollziehen konnten wir bei der Linie 44 die erwähnte „leichte Modifizierung der Route im Quartier Oberdorf“ (S. 47, 3. Lemma), aber so wie im Plan angegeben ist die Linienführung für uns in Ordnung.	▶ Die entsprechende Stelle im Bericht wird gelöscht. Richtig ist der Plan.
IG ÖV	▶ Ja	▶ Die verschiedenen Linien werden möglichst direkt geführt und es entsteht ein übersichtliches Liniennetz. Da alle Linien via Bahnhof Ostermundigen fahren ergeben sich gute Umsteigebeziehungen zur S-Bahn. Um die geplanten Entwicklungen im Rahmen des ESP zu ermöglichen, ist eine Erschliessung des Bahnhofs sehr wichtig. Ein schlankes Umsteigen auf die Linie 10 ist gewährleistet, da mit der Linie 10 immer gemeinsame oder sehr nahe beieinander liegende Haltekanten bestehen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
ProBahn Sektion Bern Espace Mittelland	▶ Ja	▶ Gibt vorübergehend eine Entlastung der Bus-Linie 10.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Quartiervertretung Stadtteil 4 Bern	▶	▶ Zu den Umsetzungsvorschlägen gehören die entsprechenden Verbesserungsmassnahmen des Strassennetzes und die Partizipation der Quartierbevölkerung zur Lage und Qualität der Haltestellen wie erwähnt. Es ist weiter nochmals zu prüfen, ob die neue Linie von der Tangentiallinie zur Direktverbindung zum Hauptbahnhof aufgewertet werden könnte.	▶ Die Partizipation bei der Umsetzung wird durch die Stadt vorgenommen. Die neue Linie weist die Merkmale einer Quartierlinie auf. Eine Weiterführung zum Bahnhof Bern hätte weitreichende Auswirkungen (Takt, Gelenkbusse).
Christoph Herren	▶ Nein	▶ Bei der neuen Linie ist eine schlechte Wirtschaftlichkeit zu erwarten. Das Verhältnis Fahrzeit zu Standzeit ist schlecht, insbesondere beim 30-Minuten-Takt. Mit 3 Fahrzeugen müsste mehr drin liegen in einem 45-Minuten-Umlauf (z.B. Fahrt bis Deisswil).	▶ Der 30-Minuten-Takt gilt nur samstags und abends. Bis Deisswil reichen drei Fahrzeuge nicht für einen 45-Minuten-Umlauf.

#### 5.4 Wie beurteilen Sie die getreckte Linienführung der Linie 44 (Neu via Schermenweg) und die Anpassung der Betriebszeiten (neu 15'-Min.-Takt in HVZ)?

Eingabe		Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bern		<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Der Gemeinderat geht mit der RKBM überein, dass es für die Linie 44 einer direkteren Linienführung bedarf, um sowohl Bolligen als auch den Standort der Universitären Psychiatrischen Dienste (UPD) an der Bolligenstrasse besser mit dem Bahnhof und dem Zentrum von Ostermundigen zu verbinden. Auch befürwortet er aufgrund des hohen Fahrgastaufkommens die vorgeschlagene Taktverdichtung auf der Linie 44 zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend.</li> <li>▶ Die Linienführung kann aus Sicht des Gemeinderats allerdings erst gestreckt werden, wenn die neue Buslinie zwischen dem Breitenrainquartier und Ostermundigen den Betrieb aufgenommen hat. Dies um sicherzustellen, dass das Burgfeldquartier mit der Haltestelle Zentweg ohne Unterbruch an den öffentlichen Verkehr angebunden bleibt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Die Änderung der Linienführung ist zeitgleich mit der Einführung der neuen Linie vorgesehen.</li> </ul>
Ostermundigen	▶ Gut	▶ Richtig: Fahrzeitverkürzung und Taktverdichtung attraktiveren diese Linie. Seitens der Bevölkerung ist das Bedürfnis vorhanden, das Angebot bis zum Betriebschluss auszubauen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Stettlen	▶ Gut	▶ Verbessert die bestehende Anbindung des Worblentals an Ostermundigen ab Bolligen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
TBA	▶ Mittel	▶ Die gestreckte Linienführung im Bereich Schermenweg beeinträchtigt die Steuerungsbemühungen auf dem Schermenweg sehr stark und muss überprüft werden (siehe Antworten zu den Fragen 3 und 4).	▶ Siehe Antwort unter 4.3
Bernmobil	▶ Gut	▶ Die gestreckte Führung der Linie 44 ist sinnvoll, gerade Fahrgäste von Bolligen sind wesentlich schneller in Ostermundigen. Der 15'-Takt in der HVZ stärkt die Verbindung aus dem Worblental nach Ostermundigen bzw. die Verknüpfung der S-Bahn Korridore Worblental und Aaretal (S7 und S1/S2).	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Postauto	▶ Gut	▶ Attraktiveres Angebot durch kürzeren Fahrweg und Fahrzeiten. Durch die Einführung der neuen Linie wird auch das Burgfeldquartier weiterhin durch den ÖV erschlossen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen
RBS	▶ Gut	▶ Im Text in Kapitel 8.1 wird noch eine leichte Modifizierung der Route im Quartier Oberdorf erwähnt, ist im Plan jedoch nicht eingezeichnet. Eine zusätzliche Streckung der Linie wäre im Sinne der durchfahrenden Fahrgäste, jedoch müsste die Haltestelle Wegmühlegässli abgehängt werden, welche jedoch im Liniennetz eine verhältnismässig wichtige Bedeutung hat. Die im Plan dargestellte Linienführung (via Haltestelle Wegmühlegässli) stellt aus unserer Sicht aus gesamtgesellschaftlichen Überlegungen die beste Variante dar. Mit dem Verzicht auf die Bedienung des Zentwegs und	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die entsprechende Stelle im Bericht wird gelöscht. Richtig ist der Plan.</li> <li>Die Verlängerung bis Sonnenfeld kann zum gegebenen Zeitpunkt geprüft werden.</li> </ul>

		nach Fertigstellung des Projekts Korrektur Bolligenstrasse steht wieder genügend Fahrzeit zur Verfügung, damit die Linie wieder bis zum ursprünglichen Endhalt Sonnenfeld in Gümligen geführt werden kann.	
Förderverein Ostermundigen	▶ Gut	▶ Die neue Linienführung ist für die Linie 44 eine klare Verbesserung und für das Burgfeldquartier – dank der neuen Linie – kein Verlust.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
IG ÖV	▶ Gut	▶ Die gestreckte Führung der Linie 44 bringt Vorteile v.a. für Fahrgäste aus Bolligen. Diese sind wesentlich schneller in Ostermundigen. Mit dem 15'-Takt in der HVZ wird die Verbindung aus dem Worblental nach Ostermundigen gestärkt bzw. die Verknüpfung der S-Bahn-Korridore Aaretal und Worblental (S1/S2 und S7).	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
ProBahn Sektion Bern Espace Mittelland	▶ Gut	▶ Sollte vorläufig genügen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Quartiervertretung Stadtteil 4 Bern	▶ Gut	▶ Gut, mit entsprechenden flankierenden Massnahmen wie erwähnt.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Christoph Herren	▶ Mittel	▶ Die Verdichtung und Streckung ist an sich zu begrüssen. Die Bedeutung der Haltestelle "Zent" ist in der Tat relativ bescheiden. Der heutige Umweg dient aber insbesondere den Umsteigern in der Waldeck von/nach Linie 10 Richtung Bern. Dieser Fahrgaststrom ist nicht unbedeutend. Diese gestreckte Linienführung daher erst umsetzen, wenn die Haltestellen-Anordnung beim Bahnhof Ostermundigen ein zumutbares Umsteigen ermöglicht. Der derzeitige Fussmarsch durch die Unterführung ist lang und nicht attraktiv.	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Vorteile der gestreckten Linienführung erscheinen zusammen mit der neuen Linie grösser als die zurzeit nicht optimalen Umsteigebeziehungen beim Bahnhof Ostermundigen.

**5.5 Wie beurteilen Sie die neue Linie zwischen Breitenrainplatz und Ostermundigen Oberfeld via Ostermundigen Bhf (15'-Min.-Takt tagsüber):**

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bern	▶ Aus Sicht einer guten ÖV-Erschliessung ist die Einführung einer neuen, tangentialen Buslinie zwischen dem Berner Nordquartier und Ostermundigen, die verschiedene Wohn- und Arbeitsschwerpunkte direkt miteinander verbindet, nach wie vor zu befürworten. Die als Tangentiallinie funktionierende neue Linie entspricht einem vorhandenen Bedürfnis in den betroffenen Quartieren. Strategisch entspricht diese neue Linienführung auch den im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts STEK 2015 formulierten Zielen zum öffentlichen Verkehr, neue Tangentiallinien zu prüfen sowie Subknoten und -zentren wie etwa den Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf verkehrlich besser zu erschliessen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

- ▶ Ob die neue Buslinie bereits im Zeitraum 2018- 2021 eingeführt werden kann, sollte aus Sicht des Gemeinderats offen gelassen werden. Es macht keinen Sinn, den Versuchsbetrieb bereits vor oder während der Bauphasen für den umfangreichen Umbau des Breitenrainplatzes und der Rodmattstrasse zu starten . Ebenso wäre es ungünstig und nicht aussagekräftig , den Versuchsbetrieb auf einer verkürzten Strecke (z.B. nur bis Guisanplatz) durchzuführen.
- ▶ Wie schon in seinen früheren Stellungnahmen festgehalten, befürwortet der Gemeinderat eine Verknüpfung der neuen Linie mit der bestehenden Linie 26 an der Haltestelle Breitenrainplatz. Der Breitenrainplatz ist von seiner Kapazität her nicht dafür ausgelegt, als Endhaltestelle einer zusätzlichen und damit vierten Buslinie zu dienen. Die zusätzlichen Wendemanöver der neuen Linie würden sich negativ auf die Aufenthaltsqualität und die Fussgängerbeziehungen auswirken. Diese Bedenken werden auch vom DIALOG Nordquartier geteilt.  
Da aktuell auf der Linie 26 schmalere Busse als normal verkehren, hätte eine Durchbindung der beiden Linien entweder zur Folge, dass auf der gesamten Strecke der neuen Buslinie schmalere Fahrzeuge (voraussichtlich drei Stück) eingesetzt oder im Wylerfeld die Durchfahrt für Busse mit Normalbreite ermöglicht werden müsste. Der Gemeinderat erachtet es als wichtig und zwingend, dass vor einem allfälligen Einsatz von normalbreiten Bussen (2.55 Meter) mit einem Variantenvergleich vertieft geprüft wird, ob Strassen- und Parkplatzanpassungen oder der weitere Einsatz von aktuell auf dieser Linie verkehrenden Bussen, die eine Breite von 2.30 Meter aufweisen, zweckmässiger ist.
- ▶ Der Gemeinderat hat von den geschätzten Betriebskosten (gemäss Schreiben der RKBM vom 17. Dezember 2015) für den dreijährigen Versuchsbetrieb und den anschliessenden Betrieb im Grundangebot Kenntnis genommen. Er begrüsst den Vorschlag der RKBM, die Kosten des Versuchsbetriebs im gleichen Verhältnis wie die ÖV-Punkte zwischen den Gemeinden Bern und Ostermundigen aufzuteilen.
- ▶ Die neue Buslinie wird im Regionalen Angebotskonzept beantragt mit dem Hinweis, dass der Einführungszeitpunkt im Dezember 2017 sein sollte.
- ▶ Unter welchen Voraussetzungen die neue Linie und die Linie 26 verknüpft werden können, soll wie vorgeschlagen in einem Variantenvergleich geprüft werden.
- ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Ostermundigen	▶ Gut	▶ Zielführend zur Erschliessung des Oberfeldes und des Bereiches „Flurweg-Jurablickweg“.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
TBA	▶ Mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Problematisch wird der Knoten Bolligenstrasse/Zentweg. Der Knoten weist für den ÖV verkehrssicherheitstechnische Defizite aus. Es wird eine LSA notwendig.</li> <li>▶ Die neue Buslinie kann zurzeit beim Guisanplatz mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht priorisiert werden. Es sind bauliche Massnahmen notwendig.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Im Bericht wird ergänzt, dass der Knoten Bolligenstrasse/ Zentweg problematisch ist und eine LSA zu prüfen ist.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen. Massnahmen am Guisanplatz sind unabhängig von der neuen Linie in Betracht zu ziehen.</li> </ul>



		<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die neue Linie führt über den stark ausgelasteten und teilweise überlasteten Knoten Guisanplatz. Es dürfte schwierig werden, die neue Linie zeitverlustfrei über diesen Knoten zu führen, so lange die Linie 9 den Knoten derart stark belastet wie bis anhin. Es ist zu prüfen, in wie weit nach Einführen der neuen Linie der Halt Guisanplatz für die Linie 9 noch von Bedeutung ist. Ggf. kann darauf verzichtet und so der Knoten Guisanplatz zu ca. 40 % von der heutigen Belastung durch das Tram entlastet werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Am Guisanplatz ist für die neue Linie zu HVZ und bei Grossanlässen mit einem Zeitverlust zu rechnen. Die Haltestelle der Linie 9 am Guisanplatz ist unbestritten. Die Lage der Haltestelle wird im Rahmen der Studie zum Guisanplatz überprüft.</li> </ul>
Bernmobil	▶ Gut	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Die Linie verbessert die Erschliessung der Gebiete südlich der Bernstrasse und insbesondere auch des Oberfeldes. Der Bahnhof Ostermundigen (mit Anschlüssen auf die S-Bahn) ist auf direktem Weg erreichbar. Zudem können mit der neuen Linie von Ostermundigen der Arbeitsplatzschwerpunkt Guisanplatz und das wichtige Quartierzentrum Breitenrainplatz umsteigefrei erreicht werden. Die Führung der Linie über den Guisanplatz ist aufgrund der bereits hohen Verkehrsbelastung des Knotens nicht unproblematisch. Hier muss sichergestellt werden, dass sich für die bestehenden ÖV-Linien keine bedeutenden negativen Auswirkungen ergeben. Wir würden eine Verknüpfung der neuen Linie mit der Linie 26 begrüssen, insbesondere um zusätzliche Wendemanöver und die Einrichtung einer neuen Haltekante auf dem Breitenrainplatz zu vermeiden. Voraussetzung dafür ist die Befahrbarkeit der Strassen im Wylergutquartier mit Standardbussen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der Umsetzung ist die Befahrbarkeit der Strassen im Wylergutquartier zu prüfen. Am Guisanplatz ist für die neue Linie zu HVZ und bei Grossanlässen mit einem Zeitverlust zu rechnen.</li> </ul>
Postauto	▶ Gut	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Das Nachfragepotential ist mit 1500 Wegen/Tag zwischen dem Breitenrainplatz und Ostermundigen vorhanden. Zudem werden bisher schlecht erschlossene Gebiete wie das Oberfeld oder das Gebiet Mingerstrasse/ Bolligenstrasse neu erschlossen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
RBS	▶ Gut	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Strassenseitig sind weitere Infrastrukturmassnahmen zu planen und mit Drittprojekten zu koordinieren (z.B. Haltestellen Breitenrain und Guisanplatz, LSA Zentweg/Bolligenstrasse). Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im Raum Guisanplatz/Bolligenstrasse Süd und Zentrum Ostermundigen werden die Fahrzeiten der neuen Linie abhängig von der Tageszeit und von Veranstaltungen der BernExpo stark variieren und dadurch zu einer verminderten Betriebsqualität führen. Zusätzliche Busbevorzugungsmassnahmen (z.B. Knoten Zentweg/Bolligenstrasse und Knoten Bahnhofstrasse/Bernstrasse) sind daher zwingend notwendig. Die Befahrbarkeit des Strassennetzes im Bereich Oberfeldweg-Flurweg in Ostermundigen ist nicht optimal und müsste optimiert werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die erwähnten Punkte sind im Hinblick auf die Umsetzung näher zu betrachten.</li> </ul>
Förderverein Entwicklung Ostermundigen	▶ Gut	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Für Ostermundigen ist die direkte Verbindung zu den Arbeitsplätzen beim Guisanplatz sowie zu den Freizeitznutzungen (Ausstellungsgelände, Eisstadion, Sta-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>

de de Suisse)sehr interessant. Zudem werden diverse Angebote rund um den Breitenrainplatz (Gastronomie, Kino, La Cappella) für Ostermundigen wesentlich attraktiver, weil direkter erreichbar.

- ▶ Aus Sicht des Fördervereins wäre es sinnvoll, wenn eine spätere Verlängerung auf die Rüti ins Auge gefasst würde. (Nach positivem Ausgang der Volksabstimmung vom 3. April 2016).

- ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

IG ÖV	▶ Gut	<p>▶ Die Erschliessung der Gebiete südlich der Bernstrasse und des Oberfeldes werden verbessert. Der Bahnhof Ostermundigen (Umsteigebeziehungen zur S-Bahn) ist auf direktem Weg erreichbar. Mit der neuen Linie können der Arbeitsplatzschwerpunkt Guisanplatz und das Quartierzentrum rund um den Breitenrainplatz ohne Umsteigen erreicht werden. Eine Verknüpfung der neuen Linie mit der Linie 26 würden wir begrüßen. Damit könnten zusätzliche Wendemanöver und die Erstellung einer weiteren Haltestelle auf dem Breitenrainplatz vermieden werden. Es muss aber geprüft werden, ob die Strassen im Quartier Wylergut mit Standardbussen befahren werden können.</p> <p>▶ Beim vorgeschlagenen Fahrplan für die neue Buslinie ganz am Schluss des Berichts ist uns aufgefallen, dass im 30'-Min.-Takt (Mo - Fr ab 20 Uhr und am Samstag) der Anschluss des Oberfeldes auf die S1 Richtung Bern nicht gemacht wird. Würde man den Fahrplan in der Fahrrichtung Oberfeld - Breitenrain um 15 Min. schieben, wäre er jedoch möglich. Die lange Wendezeit von gut 20 Min. würde statt am Breitenrainplatz im Oberfeld anfallen. Dies funktioniert natürlich nur, wenn der Bus in dieser Zeit nicht auf der Linie 26 eingesetzt wird.</p>	<p>▶ Wird zur Kenntnis genommen. Das TBA erarbeitet ein Projekt zur Optimierung des Guisanplatzes. In diesem wird die neue Buslinie berücksichtigt.</p> <p>▶ Dieser Nachteil ist in Kauf zu nehmen, falls die Linien verknüpft werden.</p>
ProBahn Sektion Bern Espace Mittelland	▶ Gut	<p>▶ Die Quartierstrassen dürfen nicht zu stark belastet werden.</p>	<p>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Quartiervertretung Stadtteil 4 Bern	▶	<p>▶ Es ist nochmals zu prüfen, ob die neue Linie von der Tangentiallinie zur Direktverbindung zum Hauptbahnhof aufgewertet werden könnte.</p>	<p>▶ Die neue Linie weist die Merkmale einer Quartierlinie auf. Eine Weiterführung zum Bahnhof Bern hätte weitreichende Auswirkungen (Takt, Gelenkbusse). Die Untersuchungen zur Linie 10 haben gezeigt, dass diese auf Stadtgebiet nicht im erhofften Ausmass entlastet würde.</p>
Christoph Herren	▶ Mittel	<p>▶ Diese Zubringer-Quartierbuslinie entlastet den 10er nicht wirklich, ist teuer und hat nur beschränkten Nutzen. Die betriebliche Stabilität dürfte angesichts der zunehmenden Staus im Raum Guisanplatz-Bolligenstrasse-Einmündung Zentweg und im Raum Ostermundigen Bahnhof kritisch sein. Die Intervalle und Betriebszeiten decken die Freizeitmobilität mit Ziel BEA/Wankdorf ungenügend ab.</p>	<p>▶ Der Kanton hat die Problematik am Guisanplatz erkannt. Eine Studie zur Optimierung der Situation am Guisanplatz ist vom Kanton vorgesehen.</p> <p>▶ Die Betriebszeiten und Takte sind im Rahmen des Versuchsbetriebs zu überprüfen.</p>

### 5.6 Wie beurteilen Sie die Verlängerung der neuen Linie von Ostermundigen nach Deisswil (Option):

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bern ▶	▶ Die Erwägungen in Kapitel 7.4 bestätigen den Gemeinderat in seiner Auffassung, dass dieser Option aus Sicht der Stadt Bern nicht erste Priorität eingeräumt werden kann.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Ostermundigen ▶ Gut	▶ Im Zusammenhang mit den geplanten Entwicklungen in der Gemeinde Stettlen (Bernapark) ist die Option der Verlängerung nach Deisswil zwingend offen zu halten. Sinnvoll wäre zudem der Endpunkt am südlichen Ende des Bahnhofs Deisswil (ohne Schienenquerung), was aber Platzanpassungen bedingt.	▶ Die Option wird offengehalten, zurzeit sind aber keine Infrastrukturanpassungen vorgesehen. Aufgrund der Verschiebung der RBS-Station müsste eine Bushaltestelle nördlich der Bahnlinie liegen.
Stettlen ▶ Gut	▶ Option Entwicklungsgebiet ehemalige Kartonfabrik, Bernapark: Sobald die Entwicklung innerhalb dieses Areals (inklusive ZPP 13 Ostermundigen/Kablan AG) eine genügende Nachfrage zeigt, muss diese Option konkretisiert und umgesetzt werden	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Vechigen ▶	▶ Die Anbindung des Worblentals an die Achse Ostermundigen-Bern würde mit Sicht auf die geplante Entwicklung in den Gemeinden Stettlen und Vechigen eine deutliche Entlastung der RBS-Linie zwischen Bolligen und Bern RBS bedeuten. Die zusätzliche Möglichkeit, Ostermundigen und das Berner Nordquartier direkt ab Deisswil zu erschliessen, sollte unbedingt weiterverfolgt werden. Die in Punkt 4.5 der Unterlagen erwähnten Nachteile der Anbindung von Deisswil (keine Möglichkeit für Wendemanöver, unvorteilhafte Umsteigesituationen/Zusatzschleife durch das Bleichequartier) scheinen uns wenig plausibel und stellen keine unüberwindbare Hürden dar. Sie müssen vertieft und fundiert geprüft und den offensichtlichen Vorteilen dieser Option gegenübergestellt werden.	▶ Das Potenzial aus dem oberen Worblental nach Ostermundigen ist heute klein. In Bolligen kann mit der Linie 44 ein grösseres Potenzial angebunden werden. Das Worblental und das Berner Nordquartier sind zudem mit der Linie 40 über Papiermühle verbunden.
TBA ▶ Gut	<p>▶ Sofern sich der Bernapark in geplanter Form entwickelt, dürfte das Potential dieser Linie sehr gross sein. Sie verbindet das Worblental direkt mit Ostermundigen, dem Aaretal, der Postfinance und einem sehr aktiven und attraktiven Stadtquartier. Die Linie hätte im Weiteren, bei einer gestreckten Linienführung und der Weiterführung zum Bahnhof (und allenfalls weiter), das Potenzial, die stark überlastete Linie 10 substanziell zu entlasten. Hierfür darf sie indessen nicht durch das Oberfeld führen, sondern muss auf der Bernstrasse verlaufen. Die Verknüpfung mit der Linie 26 erscheint in diesem Lichte als wenig zielführend.</p> <p>▶ Die Verlängerung der neuen Linie böte im Weiteren die Möglichkeit, die Linienführung der Linie 44 noch gestreckter via Wegmühlegässli in Betracht zu ziehen. Die schlechtere Erschliessung der UPD (die Linie 28</p>	<p>▶ Das Potenzial aus dem oberen Worblental nach Ostermundigen ist heute klein. In Bolligen kann mit der Linie 44 ein grösseres Potenzial angebunden werden. Das Worblental und das Berner Nordquartier sind zudem mit der Linie 40 über Papiermühle verbunden. Eine Parallelführung zur Linie 10 ist nicht zweckmässig.</p> <p>▶ Eine Linienführung über das Wegmühlegässli wurde geprüft, aufgrund der schlechten Anbindung der wichtigen Haltestelle</p>

		bleibt!) wäre mit der zeitverlustfreien Linienführung unter Umgehung der Bolligenstrasse gegeneinander abzuwägen. ▶ Das vorgesehene Wendemanöver in Deisswil ist im Endzustand der Planung des Bernapark möglich. Bis zu diesem Zeitpunkt ist es über eine andere Fläche z.B. den Parkplatz zu planen.	UPD Waldau jedoch verworfen.  ▶ Eine entsprechende Möglichkeit besteht bei Bedarf.
Bernmobil	▶ Mittel	▶ Vor dem Hintergrund der unklaren Entwicklung im Bernapark ist es richtig, dass die Verlängerung der neuen Linie nach Deisswil nur als Option aufgeführt ist. Falls das Fahrgastpotential im Bernapark genügend gross wird, kann mit der Verlängerung der neuen Linie eine Verbindung von Ostermundigen nach Deisswil hergestellt werden. Zu beachten ist jedoch, dass von Deisswil Teile des Ortszentrums von Ostermundigen (Zollgasse) mit der neuen Linie nicht umsteigefrei erreicht werden können und auf der Fahrt zum Bahnhof Ostermundigen Umwege durch die Quartiere Oberfeld und südlich der Bernstrasse gefahren werden.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Postauto	▶ Schlecht	▶ Auf Grund des bescheidenen Nachfragepotentials von rund 800 Wegen/Tag zwischen Ostermundigen und Stettlen/ Vechigen dürfte es schwierig sein die Mindestanforderungen des Kantons zu erfüllen. Zudem besteht mit der Linie 44 für die meisten Fahrgäste aus dem oberen Worblental mit Fahrtziel Ostermundigen eine valable Alternative.	▶ Wird zur Kenntnis genommen
RBS	▶ Mittel	▶ Wir beurteilen das Nachfragepotenzial zwischen Deisswil und Ostermundigen als gering. Weiterhin unklar ist, ob beim Bahnhof Deisswil der Umstieg auf die S7 räumlich wie auch betrieblich gelöst werden kann.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Förderverein Entwicklung Ostermundigen	▶ Gut	▶ Unter der Voraussetzung, dass diese Option erst eingelöst wird, wenn im Bernapark die Entwicklung eingesetzt hat und dort auch Freizeitnutzungen angeboten werden, begrüssen wir die direkte Verbindung sehr. In der heutigen Situation, oder wenn im Bernapark hauptsächlich Wohnungen angeboten werden sollten, steht die direkte Verbindung nicht im Vordergrund.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
IG ÖV	▶ Mittel	▶ Solange sich der Bernapark in Deisswil im Aufbau befindet, ist es richtig, dass die Verlängerung der neuen Linie nach Deisswil nur als Option aufgenommen wird. Eine Verbindung von Ostermundigen nach Deisswil mit der Verlängerung der neuen Linie kann hergestellt werden, sobald das Fahrgastpotential aus dem Bernapark gross genug ist. Leider können mit der neuen Linie von Deisswil Teile des Zentrums von Ostermundigen nicht ohne Umsteigen erreicht werden. Weiter ist zu beachten, dass Fahrgäste, welche zum Bahnhof Ostermundigen gelangen wollen, Umwege durch die Quartiere Oberfeld und südlich der Bernstrasse in Kauf nehmen müssen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

ProBahn Sektion Bern Espace Mit- telland	▶ Gut	▶ Könnte ev. in die Rüti verlängert werden. (Je nach Abstimmungsresultat vom 04.04.16.)	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Quartiervertre- tung Stadtteil 4 Bern	▶	▶ Die Option sollte ernsthaft geprüft werden. Dabei sind nicht nur die kleinräumigen Verkehrs- bzw. Pendlerbeziehungen zwischen Deisswil/Stettlen und Ostermundigen zu berücksichtigen, sondern auch die grossräumigeren zwischen Oberem Worblental und Burgfeld/Galgenfeld/Bern Nord. Die Verbindung könnte eine attraktive Alternative zum Umweg über den Hauptbahnhof sein.	▶ Das Potenzial aus dem oberen Worblental nach Ostermundigen ist heute klein. Über Papiermühle mit der Linie 40 bestehen gute Verbindungen zwischen dem oberen Worblental und Bern Nord.
Christoph Herren	▶ Gut	▶ Diese Option finde ich zentral und wichtig im Hinblick auf künftige Mobilitätsbedürfnisse. Ein Testbetrieb im Hinblick auf eine Tramverbindung ist sehr zu begrüssen und das entsprechende Terrain südwestlich der Gleise ist zu sichern. Die erwähnte bestehende öV-Verbindung Ostermundigen - Worblental via Bolligen (Linie 44) ist und bleibt ein Umweg (via Gemeindegebiet von Bern statt direkt via Wegmühlegässli oder Zollgasse), wird wenig genutzt und ist staubedingt zunehmend unzuverlässig mit Anschlussbrüchen in Spitzenzeiten oder langen Übergangszeiten in Schwachlastzeiten. Ein Grossteil dürfte daher im Auto oder (e-)Bike unterwegs sein.	▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Stausituation wird sich mit der Korrektur der Bolligenstrasse verbessern.

## 5.7 Weitere Bemerkungen zum Angebotskonzept Bern Nord – Ostermundigen – Worblental:

Eingabe	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bern	▶ Mit der neuen Linie entstünden alternative Verbindungen zur Umsteigefahrt mit der überlasteten Linie 10 über den Viktoriaplatz. Dieses Entlastungspotential für die Linie 10 zu den Hauptverkehrszeiten wird von der RKBM allerdings zu Recht als gering eingeschätzt. Die Behebung der Kapazitätsprobleme auf der Linie 10 muss daher aus Sicht des Gemeinderats weiterhin zwingend erste Priorität behalten.	▶ Einschätzung wird geteilt.
Ostermundigen	▶ Anfang April 2016 stimmen die Ostermundiger Stimmberechtigten über die Vorlage "Bernstrasse sanieren - Verkehr optimieren!" und dem Gegenvorschlag "Mehr Handlungsspielraum!" ab (Stichfrage bei doppeltem „Ja“). Beide Vorlagen sehen vor, Ostermundigen von Bern aus mit einer Tramlinie (analog „Tram Region Bern“) zu erschliessen. Allerdings sehen beide Vorlagen nicht vor, eine Tramlinie in die Rüti hinaufzuführen und die Tramwendschleife auf der Höhe „Oberfeld“ anzusiedeln. Die Rüti soll mit einer Anschluss-Buslinie erschlossen werden. Im Zusammenhang mit der Anschluss-Buslinie ist durch die Verantwortlichen zu prüfen, ob diese allenfalls mit der neuen Buslinie Breitenrain-Bhf Ostermundigen – Oberfeld – Deisswil kombiniert werden kann.	▶ Ist zu einem späteren Zeitpunkt im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme einer Tramlinie zu prüfen.
Stettlen	▶ Siehe Anhang: Auszug Beschluss Sitzung Gemeinderat vom 08. Februar 2016	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
TBA	▶ Es gilt zu positiv zu vermerken, dass das Konzept versucht, die heu-	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

	<p>tigen Schwachstellen auf der Strasse mit einzubeziehen und öV-Optimierungen auch in diesem Lichte vorzunehmen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Dies ist indessen mit Bezug auf die Bolligenstrasse, den Schermenweg und den Guisanplatz noch nicht hinreichend erfolgt. Die aus diesen Schwachstellen des Strassennetzes abzuleitenden Schlussfolgerungen werden zweckmässigerweise im gemeinsamen Gespräch vertieft.</li> <li>▶ Insgesamt scheinen auch die Chancen der neuen Linie in Hinblick auf die nötige Entlastung der Linie 10 noch nicht hinreichend untersucht worden zu sein.</li> <li>▶ In Kapitel 4.1 steht, dass die Linien beschleunigt und die Zuverlässigkeit verbessert werden soll. Es werden jedoch keine Aussagen zu den dafür vorgesehenen Massnahmen und deren Finanzierung gemacht. Bei Massnahmen auf Kantonsstrassen ist unbedingt das OIK II bereits bei der Planung mit einzubeziehen.</li> <li>▶ Der Langsamverkehr muss bei baulichen Massnahmen berücksichtigt werden. Es befinden sich viele Veloverbindungen im Perimeter, dadurch ergibt sich ein hohes Langsamverkehrs-Potenzial generell.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Der Langsamverkehr ist bei der Umsetzung zu berücksichtigen.</li> </ul>
Muri bei Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Der Gemeinderat ist grundsätzlich mit den konzeptionellen Grundüberlegungen und der ausgewählten Bestvariante für die bessere Erschliessung von Teilen Ostermundigens und dem Worblental mit dem öffentlichen Verkehr einverstanden. Er stellt aber auch fest, dass der Bericht als Ganzes eher schwer verständlich ist und damit kaum ein breites Publikum angesprochen werden kann.</li> <li>▶ Der Gemeinderat begrüsst es, dass mit der geänderten Streckenführung der Linie 44 im Bereich Burgfeld auch eine qualitative Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs Gümligen resultiert.</li> <li>▶ Die im Bericht für die Mitwirkung erwähnte Verlängerung der Linie 44 und die somit möglichen Veränderungen auf der Linie 40 müssen aber im nächsten Planungsschritt geprüft werden. Dies, weil die sich abzeichnende räumliche Entwicklung im Gümligenfeld mit einem Multiplexkino mit einem adäquaten ÖV-Angebot unterstützt werden muss. Eine mögliche Anpassung der Linie 40 sollte bereits im Angebotskonzept 2018-21 aufgenommen werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>▶ Eine eventuelle Verlängerung der Linie 40 ist nicht Bestandteil dieses Projektes. Die Prüfung der Linien im Raum Bern Südost ist für 2016 vorgesehen</li> </ul>