

ÖV-Angebotskonzept Frienisberg 2030

Mitwirkungsbericht



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 29. Juni 2023
und den Vorstand der regionalen Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura am 27. Juni 2023

Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura
Geschäftsstelle Seeland
Fliederweg 10
Postfach 575
3000 Bern 14

Gesamtprojektleitung

Timo Krebs, RKBM
Thomas Berz, RVK-1

Bearbeitungsteam INFRAS / Büro Dudler

Matthias Lebküchner, INFRAS
Jonas Stadler, INFRAS
Francesca Foletti, INFRAS
Lukas Gafner, INFRAS
Felix Dudler, Büro Dudler

Begleitgruppe

Thomas Berz, RVK-1
Christine Jakob, Vorstand RVK 1 (bis Dezember 2021)
Michael Knecht, AÖV Kanton Bern
Timo Krebs, RKBM
Theres Lautenschlager, Vorstand RVK 1 (ab Januar 2022)
Martin Moser, RKBM
Bettina Schwab, Kommission Verkehr RKBM (ab Januar 2022)
Reto Staub, Postauto AG
Kurt Wenger, Kommission Verkehr RKBM (bis Dezember 2021)
Roman Zürcher, RBS

Inhalt

1.	Zusammenfassung der Studie	6
1.1.	Ausgangslage	6
1.2.	Ziele des Angebotskonzepts 2030	6
1.3.	Gegenstand der Mitwirkung	6
2.	Öffentliche Mitwirkung	10
2.1.	Zusammenfassende Erkenntnisse aus der Mitwirkung	10
2.2.	Ergebnisse öffentliche Mitwirkung Gesamteindruck Bericht	11
2.3.	Ergebnisse öffentliche Mitwirkung Teilraum Frienisberg	12
2.4.	Ergebnisse öffentliche Mitwirkung Teilraum Saane	18
3.	Konzeptüberprüfung aufgrund der Mitwirkungseingaben	22
3.1.	Konzeptvorschlag im Raum Seedorf	22
3.2.	Verlängerung Linie 103 via Thalmatt bis Wohlen ersetzt Linie 107 gemäss ursprünglichem Angebotskonzept 2030	24
3.3.	Bedeutung Anbindung Europaplatz aus Richtung Frienisberg	26
4.	Eingegangene Stellungnahmen	27
5.	Stellungnahmen und Beantwortung	28
5.1.	Fragen Gesamteindruck Bericht «ÖV-Angebotskonzept Frienisberg 2030»	28
5.1.1.	Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?	28
5.1.2.	Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?	30
5.2.	Fragen zum Teilraum Frienisberg	33

5.2.1.	Ist die Liste der Wunschlinien (vgl. Kapitel 2.3) aus Ihrer Sicht für den Raum Frienisberg vollständig? _____	33
5.2.2.	Ist die Liste der Schwachstellen (vgl. Kapitel 2.3) aus Ihrer Sicht für den Raum Frienisberg vollständig? _____	35
5.2.3.	Sind Sie mit dem eruierten Handlungsbedarf und den damit verbundenen Angebotsgrundsätzen (vgl. Kapitel 3.1) _____	37
5.2.4.	Ist das Gesamtkonzept (vgl. Kapitel 4.1) für Sie nachvollziehbar und verständlich? ____	39
5.2.5.	Sind Sie mit dem Gesamtkonzept grundsätzlich einverstanden? (vgl. Kapitel 4.1 sowie Kapitel 4.7 und 4.8) _____	41
5.2.6.	Haben Sie weitere Bemerkungen zum Raum Frienisberg, welche nicht einzelne Buslinien betreffen? _____	44
5.2.7.	Fragen zur Angebotskonzeption der einzelnen Linien Raum Frienisberg _____	45
5.3.	Fragen zum Teilraum Saane _____	58
5.3.1.	Ist die Liste der Wunschlinien (vgl. Kapitel 2.3) aus Ihrer Sicht für den Raum Saane vollständig? _____	58
5.3.2.	Ist die Liste der Schwachstellen (vgl. Kapitel 2.3) aus Ihrer Sicht für den Raum Saane vollständig? _____	60
5.3.3.	Sind Sie mit dem eruierten Handlungsbedarf und den damit verbundenen Angebotsgrundsätzen (vgl. Kapitel 3.2) einverstanden? _____	62
5.3.4.	Ist das Gesamtkonzept (vgl. Kapitel 5.1) für Sie nachvollziehbar und verständlich? ____	63
5.3.5.	Sind Sie mit dem Gesamtkonzept grundsätzlich einverstanden? (vgl. Kapitel 5.1 sowie Kapitel 5.7 und 5.8) _____	64
5.3.6.	Haben Sie weitere Bemerkungen zum Raum Saane, welche nicht einzelne Buslinien betreffen? _____	65
5.3.7.	Fragen zur Angebotskonzeption der einzelnen Linien Raum Saane _____	66

1. Zusammenfassung der Studie

1.1. Ausgangslage

Der Frienisberg ist ein ländlich geprägter Raum mit verschiedenen Zentren und Subzentren am Rand des Gebietes. Das heutige ÖV-Angebot ist weitgehend historisch gewachsen; auf der Strecke Bern – Wohlen – Aarberg wurde 1906 die schweizweit erste fahrplanmässige Linie von Postauto in Betrieb genommen.

Das aktuelle ÖV-Konzept für den Frienisberg wurde im Dezember 2004 eingeführt. Es hat sich weitgehend bewährt, wurde jedoch auch wiederholt angepasst (insbesondere aufgrund der Sperrung der Halenstrasse in Bern) und so weit wie möglich optimiert im Rahmen neuerer regionaler Angebotskonzepte ÖV (RAK).

Seit Erarbeitung des heutigen Konzepts hat sich sowohl bezüglich der Siedlungsentwicklung als auch im Verkehrsverhalten einiges geändert. So sind neue Siedlungen entstanden oder Leute benutzen vermehrt eine Kombination von Auto und Postauto, um beispielsweise in die Stadt Bern zu gelangen, was in verschiedenen Orten zu Problemen mit Parkplätzen führt. Es besteht jedoch kaum noch ein Spielraum für weitere Optimierungen beim bestehenden System, die Möglichkeiten sind weitgehend ausgereizt.

1.2. Ziele des Angebotskonzepts 2030

Mit dem Angebotskonzept 2030 soll die Verschiebung des Modal-Splits vom MIV hin zum ÖV weiter gefördert werden. Insbesondere der Autobahnabschnitt zwischen Bern und Biel, aber auch weitere Zufahrten in die Agglomerationsräume sind regelmässig überlastet. Mit einem attraktiven ÖV-Angebot soll eine effizientere und nachhaltigere Form der Mobilität gefördert und das teilweise an den Kapazitätsgrenzen stehende Strassensystem entlastet werden.

1.3. Gegenstand der Mitwirkung

Raum Frienisberg

Die Grundstruktur des bestehenden Busnetzes in der Region Frienisberg ist zweckmässig, 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. Im Zentrum stehen vor allem Umstrukturierungen. Ein substanzieller Angebotsausbau findet auf der Tangentialbeziehung Zollikofen – Wohlen – Bern West statt.

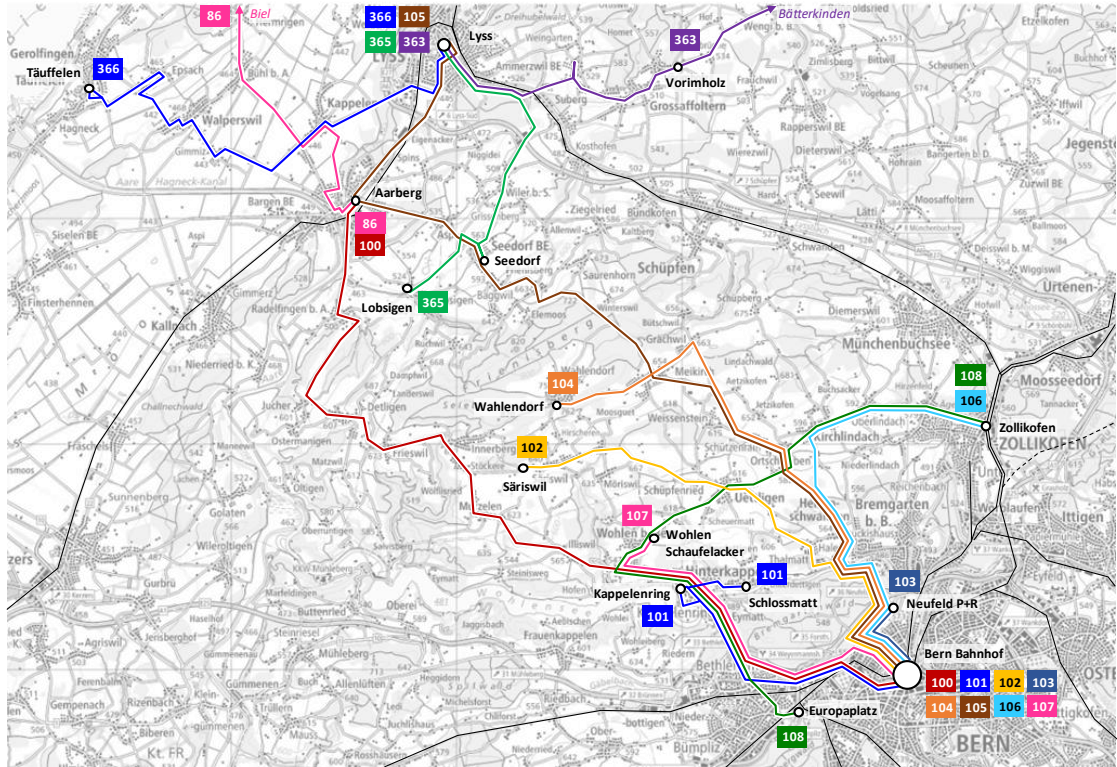
Im Frienisberg Süd werden für das Angebotskonzept 2030 – aufbauend auf der heutigen Struktur und den Erkenntnissen aus der Analyse – folgende neue Konzeptelemente vorgeschlagen:

- Im Zusammenhang mit den Anforderungen der Erschliessung der Insel- und VonRoll-Areale wird die Linie 101 Bern – Hinterkappelen gemäss bereits früheren Planungen vom 10- Minutentakt mit Gelenkbussen auf einen 7.5-Minutentakt mit Doppelgelenkbussen umgestellt. Für die beiden Linienäste Kappelenring und Schlossmatt bedeutet das neu einen 15- statt 20-Minutentakt Richtung Bern.
- Angelehnt an das raumstrukturelle Zielbild des RGSK Bern-Mittelland soll die Tangentialbeziehung Zollikofen – Frienisberg Süd – Bern West mit einer ganztägig verkehrenden Buslinie im Halbstundentakt gestärkt werden (neue Linie 108). Diese Tangente verbindet den Raum Frienisberg Süd einerseits mit den wichtigen kantonalen Entwicklungsschwerpunkten Bern West und Zollikofen und bietet andererseits eine attraktive Vernetzung mit dem S-Bahnnetz in den Knoten Europaplatz und Zollikofen.
- Mit der Fahrplanausrichtung der weiterhin in Nord-Süd-Richtung verkehrenden Buslinien auf Anschlüsse an die gestärkte Ost-West-Tangente profitieren auch die nicht unmittelbar mit dieser Tangente erschlossenen Ortschaften von einer verbesserten Anbindung Richtung Zollikofen und Europaplatz. Mit den abgestimmten Fahrplänen in den Umsteigeknoten Gehacker (Ortschwaben), Uettligen Dorf und Hinterkappelen Bernstrasse werden auch die Frienisberg internen ÖV-Verbindungen verbessert.

Im Frienisberg Nord werden folgende neue Konzeptelemente vorgeschlagen:

- Die Anbindung des gesamten Frienisberg an die (teil)regionalen Zentren Aarberg und Lyss wird gestärkt, indem die Linie 105 ab Seedorf via Aarberg nach Lyss verkehrt.
- Kappelen und Walperswil werden direkt an das Regionalzentrum bzw. an den Bahnhof Lyss angebunden. Damit entsteht neu auch eine Direktverbindung Lyss – Täuffelen, die u. a. auch aus Sicht Freizeitverkehr interessant ist (Vernetzung Raum Lyss mit dem rechten Bielerseeufer).

Abbildung 1: Liniennetz 2030 für den Raum Friesenberg



Grafik INFRAS.

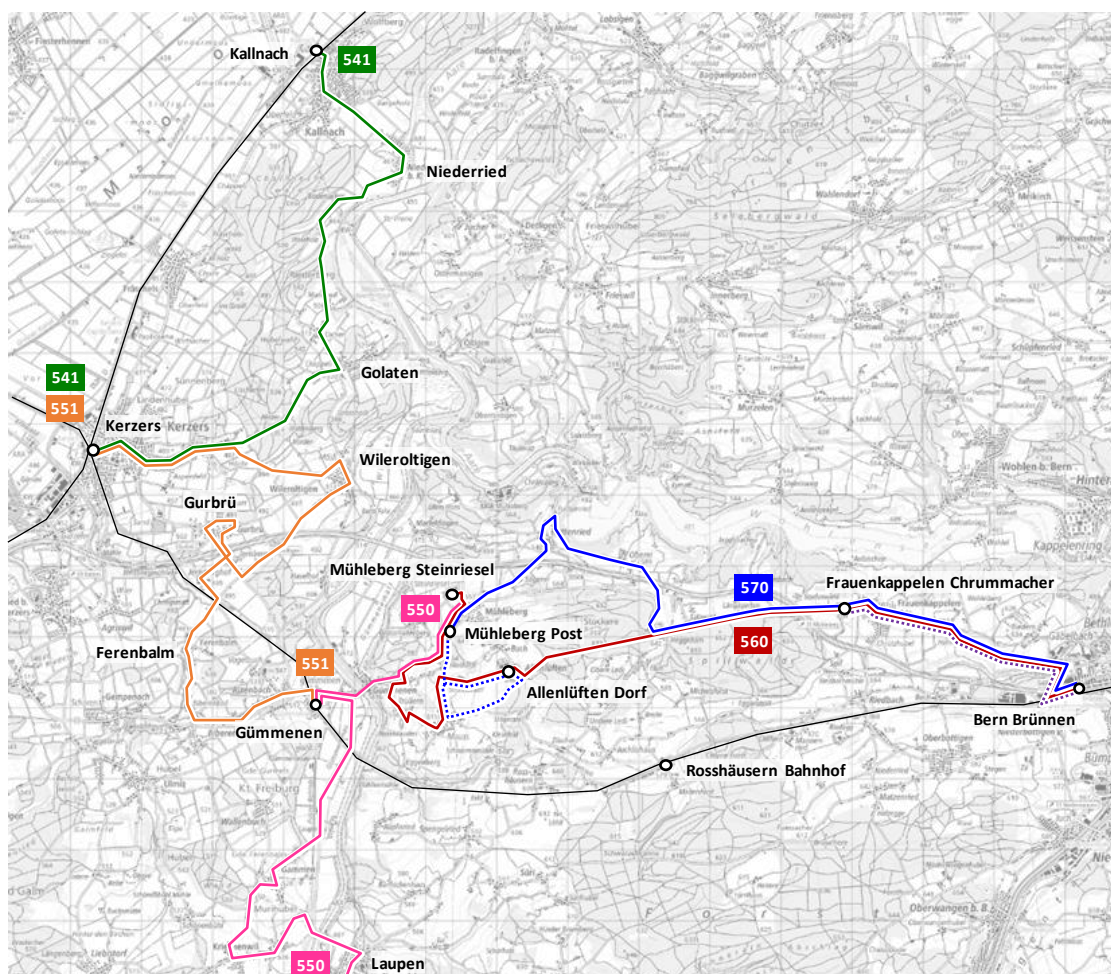
Raum Saane

Das vorgeschlagene Angebotskonzept 2030 für den Raum Saane ist vor allem durch ein klar strukturiertes und damit einfach verständliches Liniennetz geprägt mit folgenden konzeptionellen Hauptelementen:

- Stärken der Verbindungen Richtung Brünnen mit Anbindung an die S-Bahn und das Tramnetz: Beide Linien 560 und 570 verkehren neu ab Mühleberg via Frauenkappelen nach Brünnen, auf die heute nur schwach frequentierte Anbindung des S-Bahnhofs Rosshäusern wird dafür verzichtet. Das Konzept mit der wegfallende Busverbindung Mühleberg – Rosshäusern hat keine Auswirkungen auf das Bahnangebot beim Bahnhof Rosshäusern: Die 30 Personen pro Tag, die von der heutigen Buslinie 560 auf die S-Bahn umsteigen sind diesbezüglich nicht massgebend.
- Verlängerung der Linie 550 aus Richtung Laupen über den Bahnhof Gümmenen hinaus bis Mühleberg mit guten Anschlüssen für Mühleberg an die S-Bahn Richtung Neuenburg/Murten.

- Die Linie 551 verkehrt ab Bahnhof Gümmenen via Ferenbalm nach Gurbrü und weiter via Wileroltigen nach Kerzers Bahnhof.
- Golaten wird neu mit einer Linie Kerzers Bahnhof – Kallnach Bahnhof erschlossen; für diese Linie ist als Alternative zu einem konventionellen Linienbetrieb der Betrieb als Bürgerbus zu prüfen.

Abbildung 2: Liniennetz Raum Sanne 2030



Grafik INFRAS.

2. Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zum ÖV-Angebotskonzept Frienisberg 2030 fand vom 31. August bis 23. November 2022 statt. Es trafen insgesamt 52 Stellungnahmen ein. Davon äusserten sich 31 zum Teilraum Frienisberg und 28 zum Teilraum Saane.

2.1. Zusammenfassende Erkenntnisse aus der Mitwirkung

Teilraum Frienisberg

Der Bericht und das vorgeschlagene Konzept für den Raum Frienisberg wurden grossmehrheitlich positiv beurteilt. Kritische Rückmeldungen betreffen primär die Konzeptänderung im Raum Seedorf, die Erschliessung Thalmatt und die vorgeschlagene Taktverdichtung auf der Linie 101.

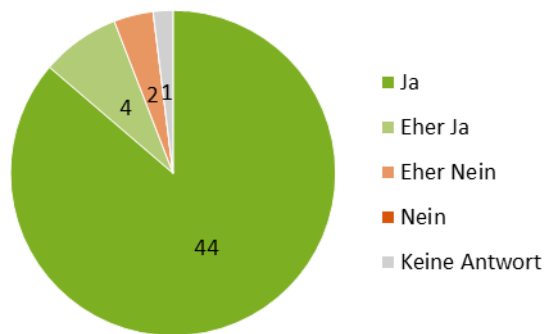
Teilraum Saane

Auch das vorgeschlagene Konzept für den Raum Saane wurde grossmehrheitlich positiv beurteilt. Kritische Rückmeldungen betreffen primär die wegfallende Busverbindung zum Bahnhof Rosshäusern.

2.2. Ergebnisse öffentliche Mitwirkung Gesamteindruck Bericht

Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?

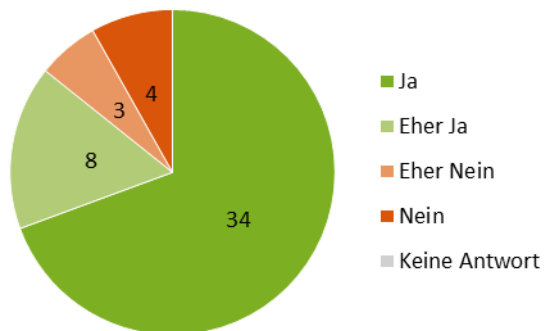
Rückmeldungen Mitwirkung



Der Bericht wurde grossmehrheitlich als verständlich bewertet.

Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?

Rückmeldungen Mitwirkung

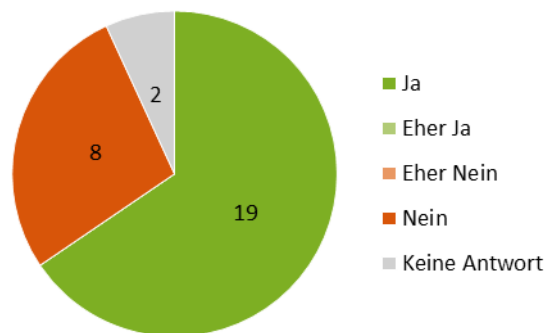


Die Resultate im Bericht sind für die Mehrheit nachvollziehbar. Ablehnende Rückmeldungen beziehen sich auf die Konzeptänderung im Raum Seedorf (Linien 105 und 365).

2.3. Ergebnisse öffentliche Mitwirkung Teilraum Frienisberg

Ist die Liste der Wunschlinien (vgl. Kapitel 2.3) aus Ihrer Sicht für den Raum Frienisberg vollständig?

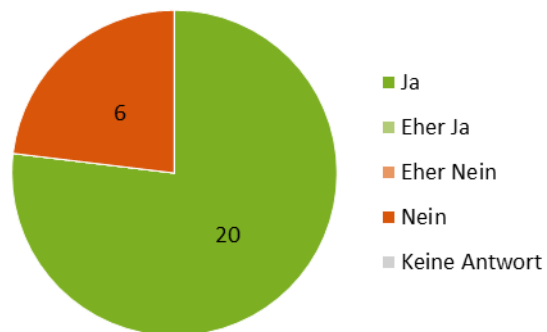
Rückmeldungen Mitwirkung



Die Liste der Wunschlinien ist für die Mehrheit vollständig. Drei ablehnenden Rückmeldungen beziehen sich auf die vorgeschlagene Konzeptänderung im Raum Seedorf. Bei den restlichen fünf «Nein»-Antworten handelt es sich um Einzelanliegen

Ist die Liste der Schwachstellen (vgl. Kapitel 2.3) aus Ihrer Sicht für den Raum Frienisberg vollständig?

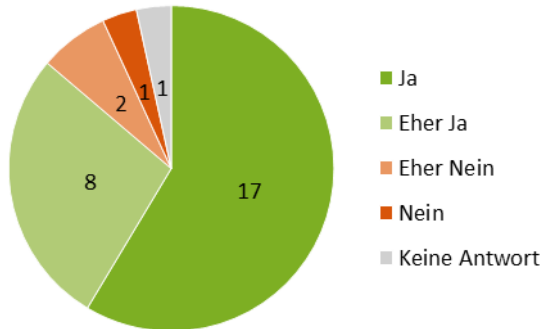
Rückmeldungen Mitwirkung



Die Liste der Schwachstellen ist für die Mehrheit vollständig. Die ablehnenden Rückmeldungen beziehen sich vor allem auf die ungenügende Erschliessung Thalmatt, Verlängerung Säriswil – Innerberg und die fehlende Umsteigemöglichkeit zwischen Innerberg und Uettligen.

Sind Sie mit dem eruierten Handlungsbedarf und den damit verbundenen Angebotsgrundsätzen (vgl. Kapitel 3.1) einverstanden?

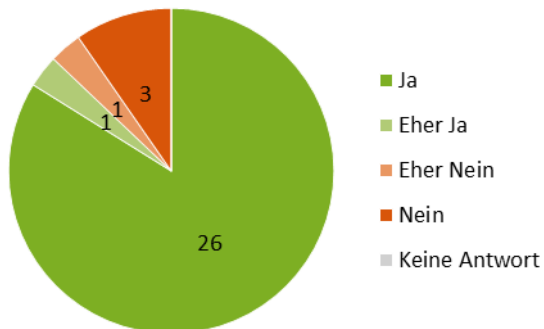
Rückmeldungen Mitwirkung



Die Grossmehrheit ist mit Handlungsbedarf und Angebotsgrundsätzen einverstanden.

Ist das Gesamtkonzept (vgl. Kapitel 4.1) für Sie nachvollziehbar und verständlich?

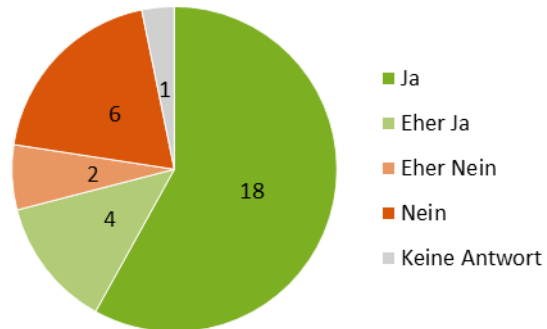
Rückmeldungen Mitwirkung



Das Gesamtkonzept ist für die Mehrheit nachvollziehbar und verständlich. Ablehnende Rückmeldungen beziehen sich auf die Konzeptänderung im Raum Seedorf (Linien 105 und 365).

Sind Sie mit dem Gesamtkonzept grundsätzlich einverstanden? (vgl. Kapitel 4.1 sowie Kapitel 4.7 und 4.8)

Rückmeldungen Mitwirkung



Die Mehrheit ist mit dem Gesamtkonzept einverstanden. Die ablehnenden Rückmeldungen beziehen sich vor allem auf die ungenügende Erschliessung Thalmatt, und die Konzeptänderung im Raum Seedorf. Teilweise ablehnende Haltung mit Verweis auf Bemerkungen zu einzelnen Linien.

Haben Sie weitere Bemerkungen zum Raum Frienisberg, welche nicht einzelne Buslinien betreffen?

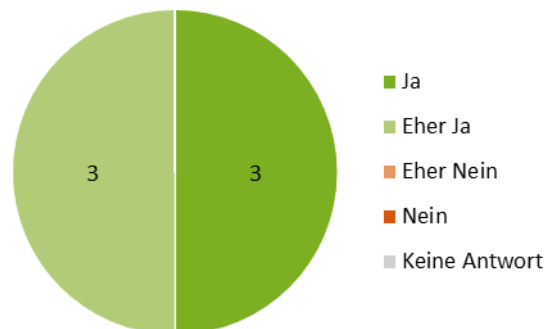
Die weiteren Bemerkungen beziehen sich auf ganz unterschiedliche Punkte auf. Siehe dafür Kapitel 5.2.6 auf Seite 44.

Sind Sie mit der Angebotskonzeption für die einzelnen Buslinien (vgl. Kapitel 4.2) einverstanden?

Linie 100

Es sind keine ablehnenden Rückmeldungen eingegangen.

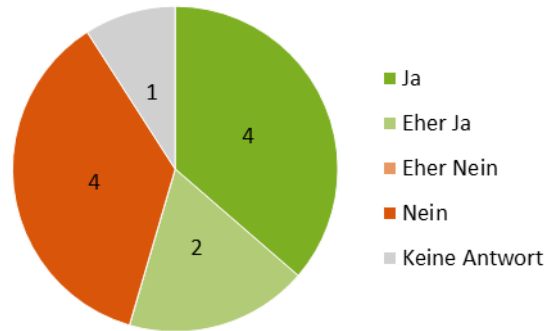
Rückmeldungen Mitwirkung



Linie 101

Verdichtung zum 7.5-Minutentakt bzw. 15-Minutentakt auf den Ästen Kappelenring und Schlossmatt wird kritisch beurteilt.

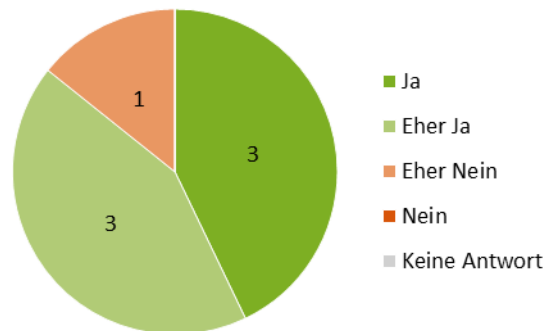
Rückmeldungen Mitwirkung



Linie 102

Eine Rückmeldung fordert ein dichteres Angebot (15-Minutentakt) für das Gebiet Thalmatt.

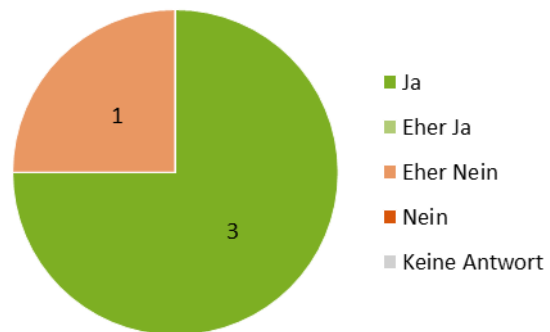
Rückmeldungen Mitwirkung



Linie 103

In einer Rückmeldung wird der Nutzen der Linie 103 angezweifelt.

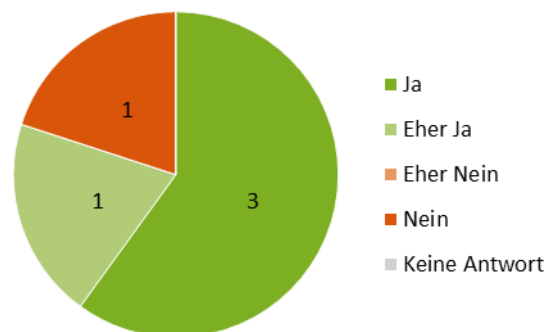
Rückmeldungen Mitwirkung



Linie 104

In einer Rückmeldung wird mangelnde Erschliessung des Weilers Weissenstein in Meikirch kritisiert (Schulverkehr).

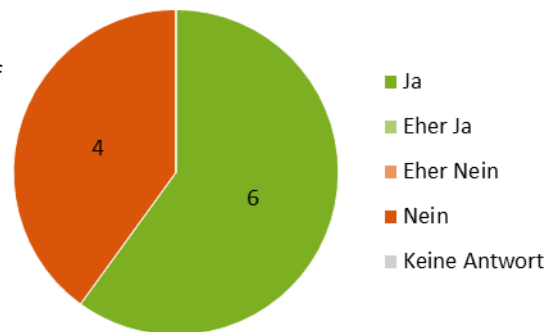
Rückmeldungen Mitwirkung



Linie 105

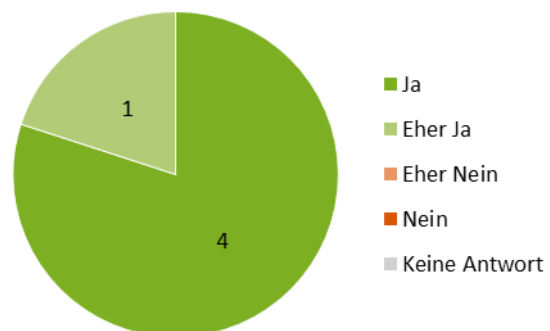
Die ablehnenden Rückmeldungen beziehen sich auf die Konzeptänderung im Raum Seedorf (Linien 105 und 365). Gefordert wird die Beibehaltung des heutigen Konzepts.

Rückmeldungen Mitwirkung

Linie 106

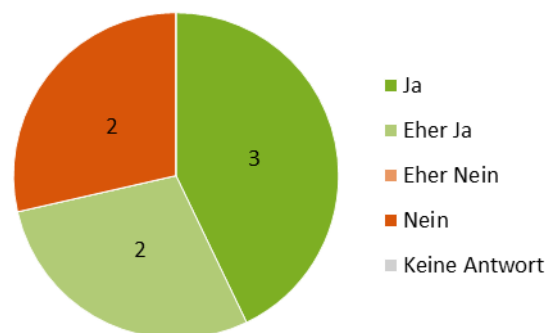
Es sind keine ablehnenden Rückmeldungen eingegangen.

Rückmeldungen Mitwirkung

Linie 107

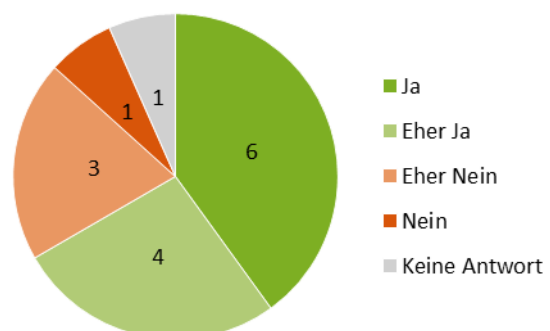
Einkürzung der Linie bis Schaufelacker wird kritisiert. Gefordert wird eine Verlängerung bis Uettligen.

Rückmeldungen Mitwirkung

Linie 108

Die ablehnenden Rückmeldungen beurteilen das Nachfragepotenzials Richtung Europaplatz kritisch.

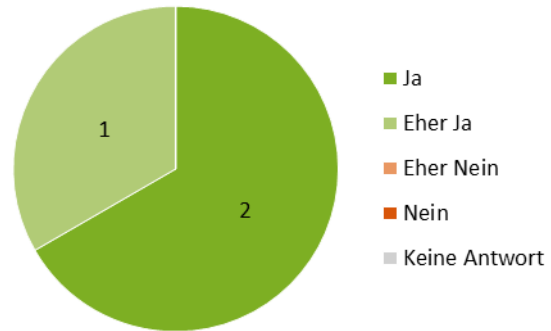
Rückmeldungen Mitwirkung



Linie 86

Es sind keine ablehnenden Rückmeldungen eingegangen.

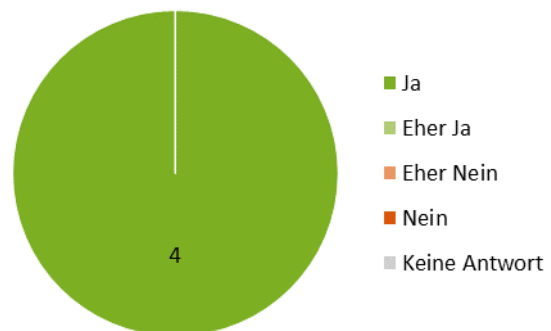
Rückmeldungen Mitwirkung



Linie 363

Es sind keine ablehnenden Rückmeldungen eingegangen.

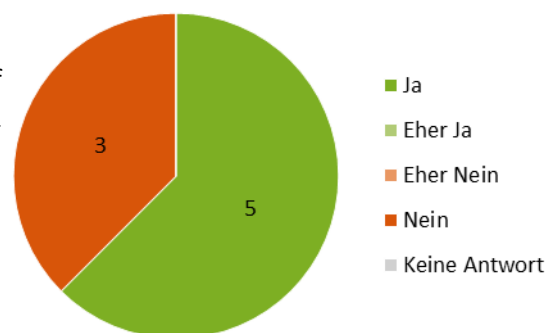
Rückmeldungen Mitwirkung



Linie 365

Die ablehnenden Rückmeldungen beziehen sich auf die Konzeptänderung im Raum Seedorf (Linien 105 und 365). Gefordert wird die Beibehaltung des heutigen Konzepts.

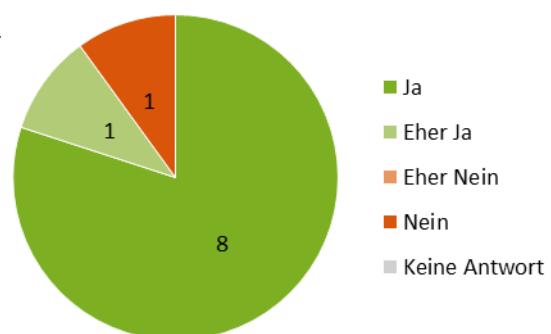
Rückmeldungen Mitwirkung



Linie 366

Die ablehnende Rückmeldung kritisiert die Linieneinführung nach Lyss anstatt Aarberg.

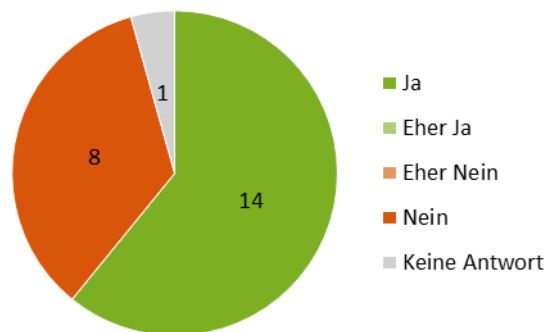
Rückmeldungen Mitwirkung



2.4. Ergebnisse öffentliche Mitwirkung Teilraum Saane

Ist die Liste der Wunschlinien (vgl. Kapitel 2.3) aus Ihrer Sicht für den Raum Saane vollständig?

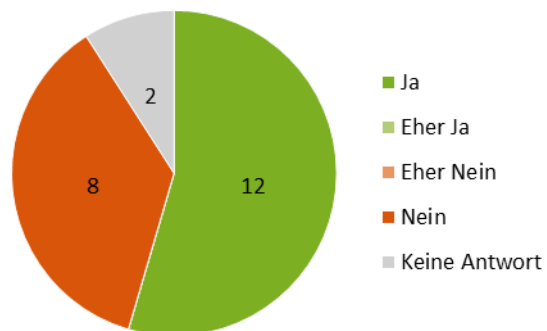
Rückmeldungen Mitwirkung



Die Liste der Wunschlinien ist für die Mehrheit vollständig. Die ablehnenden Rückmeldungen beziehen sich vor allem auf die wegfallende Busverbindung zum Bahnhof Rosshäusern.

Ist die Liste der Schwachstellen (vgl. Kapitel 2.3) aus Ihrer Sicht für den Raum Saane vollständig?

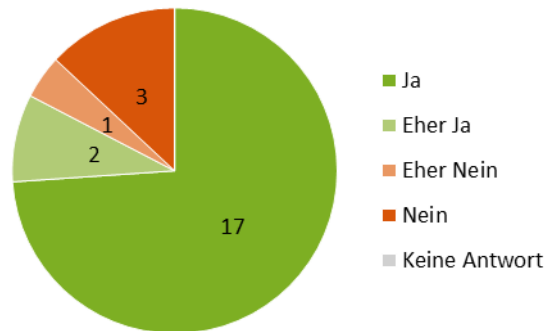
Rückmeldungen Mitwirkung



Die Liste der Schwachstellen ist für die Mehrheit vollständig. Die ablehnenden Rückmeldungen beziehen sich vor allem auf die ungenügende Anschlusssicherheit der Linie 570 in Bern Brünen Westside, sowie die ungenügende Erschliessung im Raum Neuenegg Laupen Rosshäusern.

Sind Sie mit dem eruierten Handlungsbedarf und den damit verbundenen Angebotsgrundsätzen (vgl. Kapitel 3.2) einverstanden?

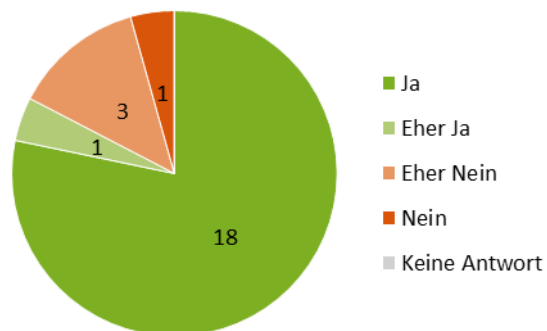
Rückmeldungen Mitwirkung



Die Mehrheit ist mit Handlungsbedarf und Angebotsgrundsätzen einverstanden. Die ablehnenden Rückmeldungen beziehen sich vor allem auf die wegfallende Busverbindung zum Bahnhof Rosshäusern.

Ist das Gesamtkonzept (vgl. Kapitel 5.1) für Sie nachvollziehbar und verständlich?

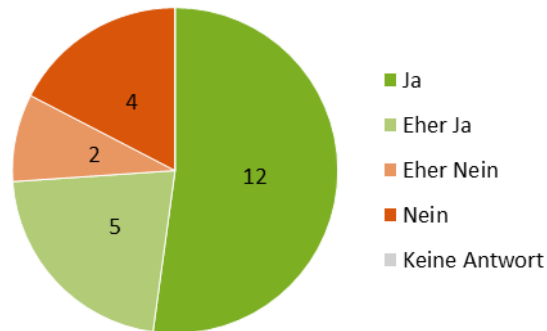
Rückmeldungen Mitwirkung



Das Gesamtkonzept ist für die Mehrheit nachvollziehbar und verständlich. Die ablehnenden Rückmeldungen beziehen sich vor allem auf die wegfallende Busverbindung zum Bahnhof Rosshäusern.

Sind Sie mit dem Gesamtkonzept grundsätzlich einverstanden? (vgl. Kapitel 5.1 sowie Kapitel 5.7 und 5.8)

Rückmeldungen Mitwirkung



Die Mehrheit ist mit dem Gesamtkonzept einverstanden. Die ablehnenden Rückmeldungen beziehen sich vor allem auf die wegfallende Busverbindung zum Bahnhof Rosshäusern.

Haben Sie weitere Bemerkungen zum Raum Saane, welche nicht einzelne Buslinien betreffen?

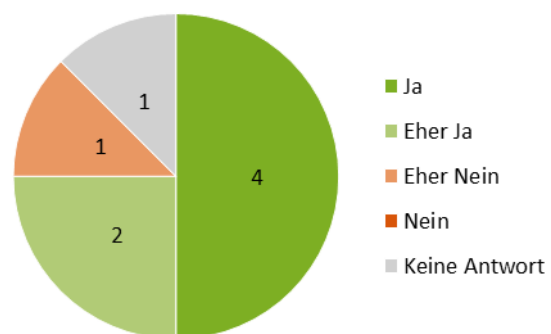
Die weiteren Bemerkungen beziehen sich auf ganz unterschiedliche Punkte auf. Siehe dafür Kapitel 5.3.6 auf Seite 65.

Sind Sie mit der Angebotskonzeption für die einzelnen Buslinien (vgl. Kapitel 5.2) einverstanden?

Linie 541

Die ablehnende Rückmeldung stellt das Nachfragepotenzial der Linie in Frage.

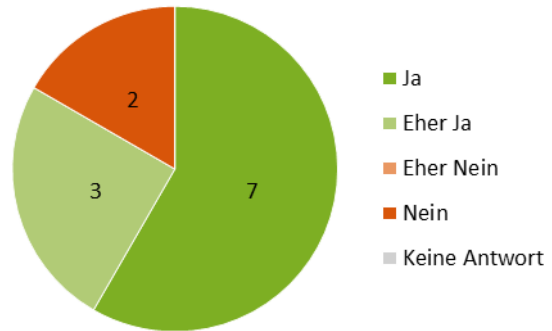
Rückmeldungen Mitwirkung



Linie 550

Die ablehnenden Rückmeldungen beziehen sich auf die fehlende Anbindung des Bahnhofs Rosshäusern und die Anschlussgestaltung der Linie 550.

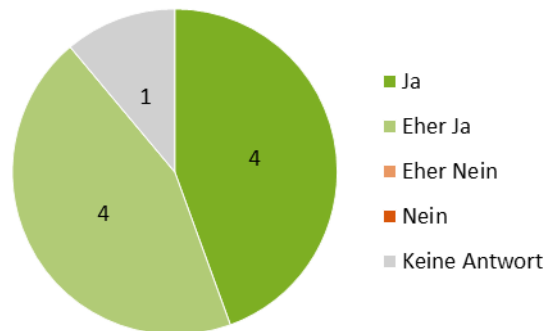
Rückmeldungen Mitwirkung



Linie 551

Es sind keine ablehnenden Rückmeldungen eingegangen.

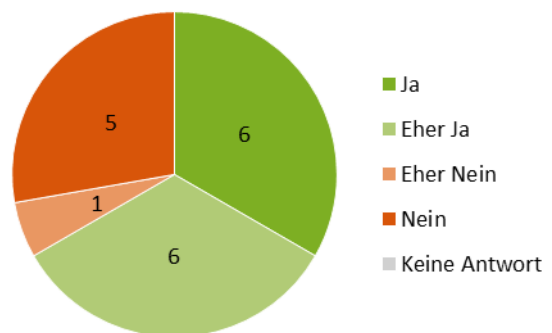
Rückmeldungen Mitwirkung



Linie 560

Die ablehnenden Rückmeldungen beziehen sich auf die fehlende Anbindung des Bahnhofs Rosshäusern.

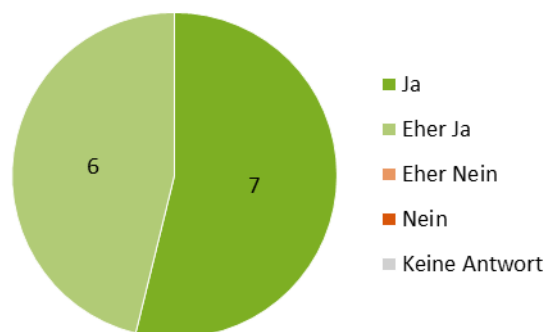
Rückmeldungen Mitwirkung



Linie 570

Es sind keine ablehnenden Rückmeldungen eingegangen.

Rückmeldungen Mitwirkung



3. Konzeptüberprüfung aufgrund der Mitwirkungseingaben

3.1. Konzeptvorschlag im Raum Seedorf

In der Mitwirkung haben sich die Gemeinde Seedorf, die Grünen Seedorf und der VCS gegen die vorgeschlagene Konzeptänderung der Linien 105 und 365 im Raum Seedorf ausgesprochen mit der Begründung, dass diese für Seedorf und v.a. für Lobsigen zu einer Verschlechterung des heutigen Angebots führt. Nach einer Besprechung mit den Mitwirkenden und einer sorgfältigen Prüfung der Argumente wird im Angebotskonzept Frienisberg 2030 am Zielkonzept festgehalten. Aus Sicht der Begleitgruppe überwiegen die Vorteile der Konzeptänderungen für das gesamte ÖV-Angebot im nördlichen Frienisberg und für die Gemeinde Seedorf insgesamt gegenüber den lokalen Nachteilen für Lobsigen:

- Bessere Abdeckung der Potenziale für den ÖV in Richtung Lyss, indem für die Mehrheit der Seedorfer Bevölkerung direktere und schnellere Busverbindungen nach Lyss angeboten werden können; heute ist die ÖV-Nachfrage auf der Linie 105 Richtung Lyss trotz vergleichsweise grossem Gesamtverkehrsströmen (ähnlich gross wie Richtung Bern) bescheiden, was an den unattraktiven Stichfahrten via Lobsigen und den nur stündlichen Verbindungen liegen dürfte.
- Die Integration von Aarberg in die Linie 105 entspricht dem raumstrukturellen Zielbild der Region seeland.biel/bienne (Aarberg = teilregionales Zentrum, das als Schul- und Versorgungszentrum für umliegende Gemeinden zu stärken ist, ergänzend zum regionalen Zentrum Lyss).
- Für Seedorf Ortszentrum ist die Busverbindung nach Lyss via Aarberg gleich schnell wie die heutige Verbindung via Wiler. Zudem entstehen neu halbstündliche Verbindungen alternierend via Aarberg und via Wiler mit jeweils schlanken Anschlüssen in Lyss auf die Schnellzüge sowohl Richtung Bern als auch Richtung Biel; und auch die Anschlüsse auf die S-Bahn funktionieren innerhalb von 10 Minuten Umsteigezeit.
- Der heutige Umlauf der Linie 105 mit Stichfahrt Lobsigen führt zu knappen Anschlüssen sowohl in Bern als auch in Lyss; bereits wenig Verspätung kann die Anschlüsse in diesen Knoten gefährden (in Bern 3-4 Minuten Umsteigezeit auf und 5 Minuten vom IC nach Zürich HB). Das vorgeschlagene Konzept weist diesbezüglich eine höhere Anschlusssicherheit auf.
- Die Verbindung von Lobsigen nach Bern ist mit Umsteigen in Lyss genau gleich schnell (aber zuverlässiger) als mit dem direkten Bus heute; zudem entstehen schnellere Verbindungen in die dynamischen Entwicklungsgebiete in der Agglomeration Bern (Zollikofen und Wankdorf) mit vielen Arbeitsplätzen.

- Die heutige Linienführung 105 würde im gemeinsamen Abschnitt mit der Linie 104 zwischen Meikirch und Bern zu einer schlechteren zeitlichen Verteilung der Kurse führen, wenn die Linie 104 optimal in den Umsteigeknoten Ortschaften mit guten Umsteigeverbindungen auf die Tangente 108 eingebunden ist.

3.2. Verlängerung Linie 103 via Thalmatt bis Wohlen ersetzt Linie 107 gemäss ursprünglichem Angebotskonzept 2030

In der Mitwirkung hat die Gemeinde Kirchlindach das ÖV-Angebot des Gebiets Thalmatt kritisiert. Der 30-Minutentakt sei verglichen mit dem Potenzial im Raum Thalmatt ungenügend. Zudem lehnen die Gemeinde Wohlen und die SPplus Wohlen den Wendepunkt Schaufelacker ab, da u.a. die Haltestellen Uettligen Schule und Riedhaus die Direktverbindung zum Bahnhof Bern verlieren.

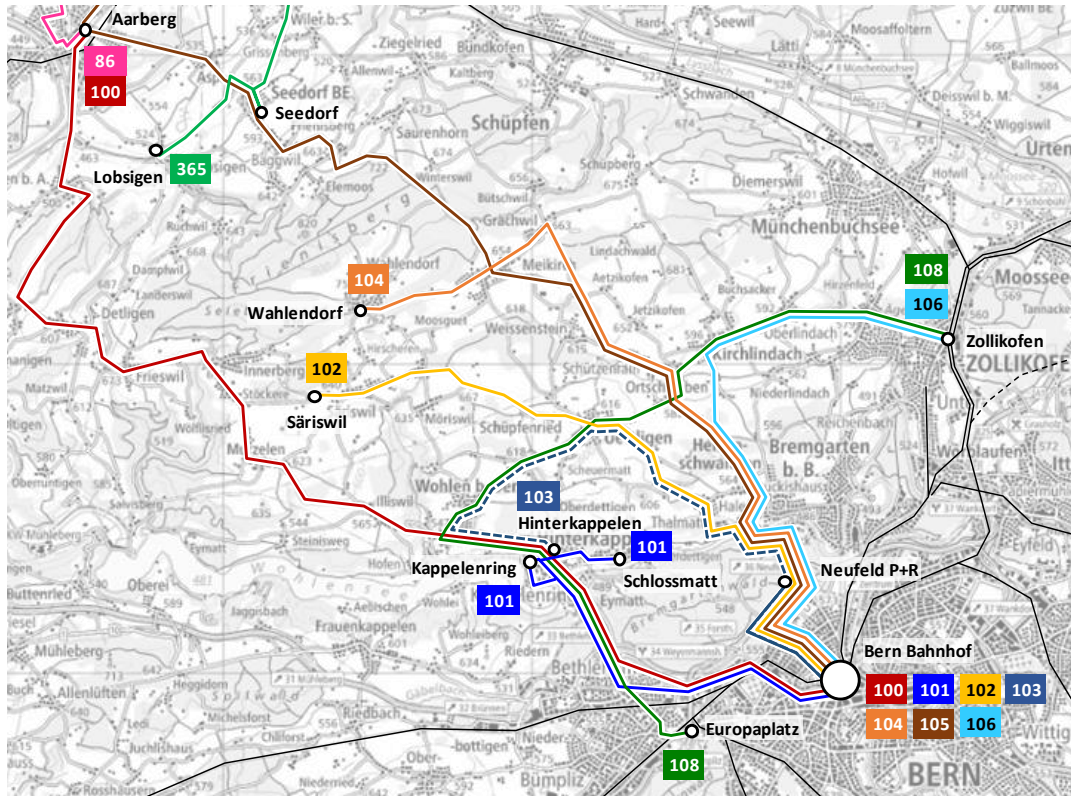
Aufgrund dieser Rückmeldungen wurde statt der HVZ-Linie 107 Bern Bahnhof – Hinterkappelen – Wohlen Schaufelacker die Verlängerung der Linie 103 via Uettligen – Wohlen bis Hinterkappelen während der Hauptverkehrszeit erfolgreich geprüft. Das Angebotskonzept wird entsprechend angepasst:

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 Linie 103 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.

Abbildung 3: Liniennetz 2030 Raum Frienisberg



Grafik INFRAS.

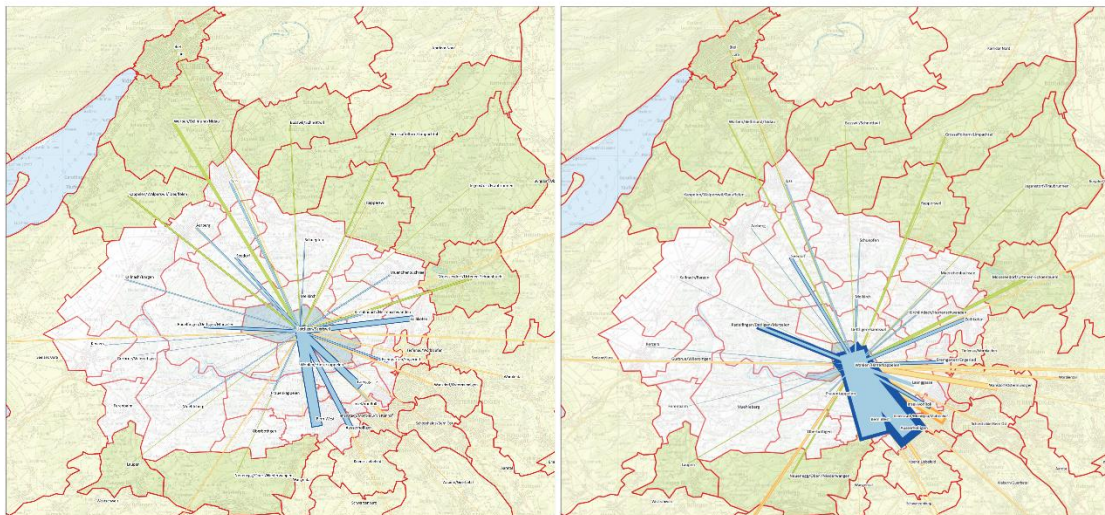
3.3. Bedeutung Anbindung Europaplatz aus Richtung Frienisberg

Angelehnt an das raumstrukturelle Zielbild der RGSK Bern-Mittelland soll die Tangentialbeziehung Zollikofen – Frienisberg Süd – Bern West mit einer ganztägig verkehrenden Buslinie im Halbstundentakt gestärkt werden. Ein ganztägiges Angebot für die neue Tangentiallinie 108 Zollikofen – Europaplatz im 30-Minutentakt ist wichtig, um diese tangentialen Verkehrsbeziehung zu stärken und zu fördern. Gemäss Marktanalyse weisen die Beziehungen zwischen dem Frienisberg und dem Raum Bern West ein hohes Gesamtverkehrspotenzial (MIV+ÖV) auf, das künftig aufgrund der Entwicklungen rund um den Europaplatz künftig weiter zunehmen wird.

Abbildung 4: Gesamtverkehrsströme Frienisberg Süd 2016 und 2040 (MIV+ÖV)

Uettligen/Säriswil

Wohlen/Hinterkappelen



Legende:

Wunschlinien 2016

- MIV+ÖV, innerhalb Frienisberg
- MIV+ÖV, Beziehungen zum Betrachtungsperimeter
- MIV+ÖV, ausserhalb Betrachtungsperimeter

Wunschlinien 2040

- MIV+ÖV, innerhalb Frienisberg
- MIV+ÖV, Beziehungen zum Betrachtungsperimeter
- MIV+ÖV, ausserhalb Betrachtungsperimeter

Grafik INFRAS. Quelle: Kartenhintergrund: Swisstopo, Wunschlinien: GVM Kanton Bern (Stand 2018) mit regionalen Anpassungen

4. Eingegangene Stellungnahmen

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

Gemeinden

Aarberg (Wirtschaftskommission), Bern, Ferenbalm, Frauenkappelen, Grossaffoltern, Gurbrü, Kappelen, Kerzers, Kirchlindach, Lyss, Meikirch, Mühleberg, Radelfingen, Seedorf BE, Täuffelen, Walperswil (Bürgerbuskommission WETA), Wohlen, Zollikofen

Ämter und Regionen

Amt für Mobilität Kanton Freiburg, Tiefbauamt des Kantons Bern OIK II

Transportunternehmen

BERNMOBIL, BLS, PostAuto, RBS

Parteien und Vereine/Verbände

Grüne Seedorf, SPplus Wohlen, IGÖV Bern, Pro Bahn Espace Mittelland, Süri Hofkultur, Union Traffic, VCS Regionalgruppe Biel

Privatpersonen

Es haben sich zudem 21 Privatpersonen an der öffentlichen Mitwirkung beteiligt. Davon wohnen zehn in der Gemeinde Mühleberg, drei in der Gemeinde Wohlen, zwei in der Gemeinde Bern und je eine in den Gemeinden Frauenkappelen, Gurbrü, Kirchlindach, Lüscherz, Lyss und Meikirch.

5. Stellungnahmen und Beantwortung

5.1. Fragen Gesamteindruck Bericht «ÖV-Angebotskonzept Frienisberg 2030»

5.1.1. Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kennntnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Aarberg (Wirtschaftskommission)	Ja		x			
Bern	Keine Antwort	Der Gemeinderat beurteilt den Bericht als inhaltlich verständlich. Die Darstellung der Auswirkungen des vorgeschlagenen Angebotskonzepts auf die einzelnen Gemeinden erachtet er als sehr informativ. Leider wurden diese Auswirkungen für die durch das Konzept betroffenen Gebiete der Stadt Bern (z.B. Siedlung Riedernrain) nicht dargestellt, was nachgeholt werden sollte. Antrag: Der Gemeinderat beantragt, dass der Bericht um eine Darstellung der Auswirkungen des neuen Angebotskonzepts auf die betroffenen Gebiete der Stadt Bern ergänzt werden soll.		x		Die Auswirkungen auf die Stadt Bern werden in den Kapiteln «Auswirkungen auf die einzelnen Gemeinden» ergänzt (Kap. 4.3 und 5.3).
Ferenbalm	Ja		x			
Frauenkappelen	Ja		x			
Grossaffoltern	Ja		x			
Kappelen	Ja		x			
Kerzers	Eher Ja	Bei einem Angebotsausbau sind die effektiven Kosten für die Gemeinde Kerzers nicht ersichtlich. Vor einem definitiven Entscheid der Gemeinde Kerzers müssen diese eruiert werden.	x			Antwort des Amts für Mobilität des Kantons Freiburg: Eine genaue Schätzung der Kosten ist aufgrund des kantonalen Kostenteilers sehr schwierig. Angesichts der bestehenden sehr guten Bahnanbindung wird die neue Buslinie jedoch nur einen sehr geringen Einfluss auf die Erschliessungsqualität und den Finanzierungsanteil der Gemeinde haben.
Kirchlindach	Ja		x			
Lyss	Ja		x			
Meikirch	Ja		x			
Mühleberg	Ja		x			
Radelfingen	Ja		x			
Seedorf BE	Ja		x			
Täuffelen	Ja		x			
Walperswil (Bürgerbuskommission WETA)	Ja		x			
Wohlen	Ja		x			
Zollikofen	Ja		x			
Amt für Mobilität, Kanton Freiburg	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS	Ja		x			
PostAuto	Ja		x			
RBS	Ja		x			

Grüne Seedorf	Ja		x			
SPplus Wohlen	Ja		x			
IGÖV Bern	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Süri Hofkultur	Eher Ja		x			
Union Traffic	Ja		x			
VCS Regionalgruppe Biel	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Frauenkappelen	Ja		x			
Privatperson Gümnenen	Ja		x			
Privatperson Gurbrü	Ja		x			
Privatperson Herrenschwanden	Ja		x			
Privatperson Lüscherz	Ja		x			
Privatperson Lyss	Ja		x			
Privatperson Meikirch	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Eher Ja	Sehr viel Abkürzungen, die am Schluss dann doch nicht ertklärt sind.		x		Abkürzungsverzeichnis ist am Schluss des Berichts bereits vorhanden; dieses wird an den Anfang des Berichts gestellt.
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Eher Nein	warum werden die Pläne nur umrissen und nicht die einzelnen Haltestellen nach neuer Planung alle genannt?			x	Aufgrund der hohen Anzahl Haltestellen, welche betroffen sind, wäre eine solche Auflistung mit hohem Aufwand und nur sehr geringem Mehrwert verbunden.
Privatperson Mühleberg	Eher Ja	Durch einen öffentlichen aufruf erklärt. Postautolinien sagen nichts aus über ortschaften	x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Wohlen	Ja		x			
Privatperson Wohlen	Eher Nein	Der Bericht folgt der Logik seiner Vorgängerberichte als hätten wir unbegrenzte Ressourcen zur Verfügung. Heute braucht es jedoch auch beim ÖV ein anderes Denken und eine andere Herangehensweise. Als häufiger und überzeugter ÖV-Nutzer bin ich an einem starken ÖV interessiert, aber das Wachstum kann nicht grenzenlos sein.	x			
Privatperson Wohlen	Ja		x			

5.1.2. Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Aarberg (Wirtschaftskommission)	Ja		x			
Ferenbalm	Ja		x			
Frauenkappelen	Ja		x			
Grossaffoltern	Ja		x			
Kappelen	Ja		x			
Kerzers	Ja		x			
Kirchlindach	Ja		x			
Lyss	Ja		x			
Meikirch	Ja		x			
Mühleberg	Eher Ja	Abbildungen teils etwas klein bspw. mit den künftigen Routen; Sinnvoll diese als Beilage in einem grösseren Format abzubilden.		x		Ein Anhang mit grösseren Abbildungen wird ergänzt.
Radelfingen	Ja		x			
Seedorf BE	Nein		x			
Täuffelen	Ja		x			
Walperswil (Bürgerbuskommission WETA)	Ja		x			
Wohlen	Ja		x			
Zollikofen	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS	Ja		x			
PostAuto	Eher Ja	Die Empfehlung für den künftigen Betrieb der Linien 541, 550 und 551 sind für uns nicht restlos nachzuvollziehen.	x			
RBS	Ja		x			
Grüne Seedorf	Nein	Die Resultate resp. die vorgeschlagenen Linienführungen (105, 365) sind unserer Ansicht nach nicht mit den im Text vorgegebenen Zielen vereinbar. Eine Verschiebung vom MiV in Richtung ÖV ist mit der neuen (resp. alten, bis 2004) Linienführung der Linie 105 über Aarberg nicht zu erreichen. Auch das Ziel der Fahrplanstabilität ist hier mit den bestehenden Verkehrsproblemen im Raum Aarberg nicht gewährleistet.			x	Die Begleitgruppe beurteilt die Situation anders. Sollte es zu regelmässigen Stausituation und Verspätungen kommen, sind betriebliche Massnahmen auf der Strasse vorzusehen.
SPplus Wohlen	Eher Ja		x			
IGÖV Bern	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Süri Hofkultur	Eher Ja		x			
Union Traffic	Ja		x			

VCS Regionalgruppe Biel	Eher Nein	Die im Text vorgegebenen Ziele sind unserer Ansicht nicht in allen Punkten erreichbar. Vor allem mit den vorgeschlagenen Linienführungen der Linien 105 und 365 ist fraglich, ob eine Verschiebung vom MiV zum ÖV stattfinden wird. 2004 wurde die nun vorgeschlagene Linienführung der Linie 105 aufgegeben zu Gunsten der direkten Verbindung nach Lyss über Wiler. Mit dem "Umweg über Aarberg wird das Umsteigen auf den ÖV Richtung Biel weniger attraktiv, vor allem auch, da die Fahrplanstabilität zwischen Aarberg und Lyss nicht immer gewährleistet ist (Situation Busbahnhof Aarberg, Rübentransporte).			x	siehe oben (bei Grüne Seedorf)
Privatperson Bern	Eher Nein	Der Bericht stellt fest, dass die Linie 101 zwischen HB und Güterbahnhof überlastet ist. Statt dieses Problem zu lösen, indem die Bernmobil-Linie 11 wieder wie früher zum Güterbahnhof fährt, statt am HB zu wenden, soll nun auf der ganzen Linie der 7.5 Min-Takt eingeführt werden. Das schafft massive Überkapazitäten auf der Strecke Güterbahnhof-Hinterkappelen. Ein überlagerter Takt der Linien 11 und 101, welche beide im 10 Minuten-Takt verkehren, ergäbe auf dem Abschnitt HB-Güterbahnhof einen 5 Min-Takt.		x		Die aufgezeigte Lösung für die Buslinie 101 stammt aus der ZMB Inselareal und wurde unhinterfragt in dieses Konzept übernommen. Die heutige Belastung zeigt, dass aus Sicht Frienisberg das heutige Angebot der Linie 101 ausreicht, dass aber bei weiteren Nachfragezunahmen mit Kapazitätsengpässen zu rechnen ist. Aus Attraktivitätsüberlegungen und hinsichtlich Ziels "Verbesserung Modalsplit zugunsten ÖV" wäre in diesem Fall ein integraler 15'-Takt für die beiden dicht besiedelten Quartiere Kappelenring und Schlossmatt einer Umstellung auf Doppelgelenkbusbetrieb (und weiterhin je 20min-Takt) zu bevorzugen. Die Anforderungen für die Erschliessung der Insel- und VonRoll-Areale wird in einer separaten Studie "Bus-Y Inselareal" durch die RKBM geprüft. Je nach Ergebnis der Studie könnte es noch Anpassungen beim Angebots- und Betriebskonzept auf der Linie 101 Bern – Hinterkappelen geben.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Frauenkappelen	Ja		x			
Privatperson Gümnenen	Ja		x			
Privatperson Gurbrü	Ja		x			
Privatperson Herrenschanzen	Eher Ja	Die neue Buslinie 108 ist m.E. bei Betrachtung der Kosten absolut unverhältnismässig. Infrastruktur-Fragen wird zu wenig Beachtung geschenkt (behindertengerechte Haltestellen, Kundeninformationssysteme, Wartehäuschen, E-Busse) etc.	x			Stärken der Tangente Europaplatz-Frienisberg-Zollikofen ist zentrales Konzeptelement zur Abstimmung raumstrukturelles Zielbild und Verkehr
Privatperson Lüscherz	Eher Ja	Praxis: Umsteigezeiten, Fahrplandichte, Knotenpunkte und Anschlussmöglichkeiten in alle Richtungen gewährleistet? 7 Tage/Woche?	x			Die Konzeptanpassungen sind mit den Transportunternehmen besprochen; erwähnte Punkte sind entsprechend berücksichtigt.
Privatperson Lyss	Ja		x			
Privatperson Meikirch	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Eher Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Nein	Kriterien für den Ausbau oder die Einstellung von Linien/Verbindungen sind zu einseitig.	x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Eher Nein	gleiches Problem: Die Pläne werden nur umschrieben, nirgendwo wird eine detaillierte Angabe gemacht, welche Haltestellen nach neuer Planung angefahren werden und welche nicht mehr	x			Im fachlichen Schlussbericht sind Anpassungen in der Haltepolitik und Haltestelleninfrastruktur aufgrund der Konzeptänderungen in einem separaten Kapitel dokumentiert (für Raum Saane: 5.6 Überprüfung Haltestellen).
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Wohlen	Eher Ja	Die Linie 101 hat ein Kapazitätsproblem Bahnhof-vonRoll. Mit Verdichtungskursen kann dies einfach und effizient gelöst werden. Doppelgelenkbusse in die Schlossmatt sind weder nötig noch möglich. Die Verdichtung auf 7.5 Minuten-Takt eher Wunsch als Muss. Für die Pünktlichkeit ist separater Busstreifen Güterbahnhof-Inselplatz nötig, Rest ist ok.		x		Die aufgezeigte Lösung für die Buslinie 101 stammt aus der ZMB Inselareal und wurde unhinterfragt in dieses Konzept übernommen. Die heutige Belastung zeigt, dass aus Sicht Frienisberg das heutige Angebot der Linie 101 ausreicht, dass aber bei weiteren Nachfragezunahmen mit Kapazitätsengpässen zu rechnen ist. Aus Attraktivitätsüberlegungen und hinsichtlich Ziels "Verbesserung Modalsplit zugunsten ÖV" wäre in diesem Fall ein integraler 15'-Takt für die beiden dicht besiedelten Quartiere Kappelenring und Schlossmatt einer Umstellung auf Doppelgelenkbusbetrieb (und weiterhin je 20min-Takt) zu bevorzugen. Die Anforderungen für die Erschliessung der Insel- und VonRoll-Areale wird in einer separaten Studie "Bus-Y Inselareal" durch die RKBM geprüft. Je nach Ergebnis der Studie könnte es noch Anpassungen beim Angebots- und Betriebskonzept auf der Linie 101 Bern – Hinterkappelen geben.

Privatperson Wohlen	Nein	Aus Sicht der Umwelt, der öffentlichen Finanzen und der Nutzung der Strassen können wir uns nicht immer noch mehr Verkehr leisten: Anstatt das Angebot auszubauen, soll es anders verteilt werden. Überlegungen zur kombinierten Mobilität fehlen, ebenso die Auswirkungen von veränderten Rahmenbedingungen der Arbeitswelt (z.B. Homeoffice).	x			Die vorgeschlagenen Konzepte verfolgen grundsätzlich zwei Stossrichtungen. Umstrukturierung bzw. Umverteilung bestehender Angebote auf nachfragestarke Korridore und gezielte Angebotserweiterungen dort, wo Potenziale für Verlagerungen vom Strassenverkehr zum umweltfreundlicheren ÖV vorhanden sind. Homeoffice als Entwicklungstrend stellt diese Grundstrukturen des ÖV nicht in Frage, hilft aber mit, allenfalls auf teure Verstärkungsangebote zu den Hauptverkehrszeiten zu verzichten. Auch die Ansätze Kombinierte Mobilität (v.a. Bike&Ride) sind durch die vorgeschlagenen Konzepte nicht etwa obsolet, sondern bilden sinnvolle Ergänzungen zum Bahn- und Busangebot und umgekehrt, denn eine erfolgreiche kombinierte Mobilität braucht einen attraktiven ÖV als Rückgrat.
Privatperson Wohlen	Ja		x			

5.2. Fragen zum Teilraum Frienisberg

5.2.1. Ist die Liste der Wunschlinien (vgl. Kapitel 2.3) aus Ihrer Sicht für den Raum Frienisberg vollständig?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Aarberg (Wirtschaftskommission)	Ja		x			
Bern	Keine Antwort	Der Gemeinderat erachtet die Darstellung der Wunschlinien und die Analyse der Schwachstellen des Angebots als vollständig und zutreffend. Er weist allerdings darauf hin, dass Wunschlinien ein statisches Abbild der aktuellen Nachfrage darstellen und sich im Laufe der Zeit verändern. So ist angesichts der dynamischen Entwicklung des ESP Ausserholligen mit dem Campus der Fachhochschule und weiteren publikumsintensiven Entwicklungsvorhaben damit zu rechnen, dass die Nachfrage aus dem Einzugsgebiet Frienisberg zukünftig stark zunehmen wird und hier eine weitere Entwicklung des Angebots vorzusehen ist.	x			
Kappelen	Ja		x			
Kirchlindach	Ja	Ja, die Liste ist vollständig. Für die Gemeinde Kirchlindach ist insbesondere die Erschließung des Quartiers Thalmatt wichtig und bereits heute ungenügend.	x			
Lyss	Ja		x			
Meikirch	Ja	Für die Gemeinde Meikirch ist insbesondere zentral, dass die Linien 104 und 105 weiterhin an den Hauptbahnhof Bern angebunden sind.	x			
Radelfingen	Ja		x			
Seedorf BE	Nein	Seedorf: Neben der Innenverdichtung ist ebenso wichtig, von allen Dorfteilen einen möglichst direkten Anschluss (mit geringen Umsteigezeiten) an die Bahnverkehrsknoten Lyss und Bern zu haben. DIES IST HEUTE ERFÜLLT, MIT DER IM NEUEN KONZEPT VORGESCHLAGENEN LINIENFÜHRUNG DAGEGEN NICHT MEHR (siehe unten). Im Echoraum Frienisberg hat die Gemeinde Seedorf bereits die Rückmeldung gemacht, dass für sie die DIREKTE ANBINDUNG DER LINIE 105 AN DIE BAHN IN LYSS im Vordergrund steht.			x	Aus Sicht der Begleitgruppe überwiegen die Vorteile der Konzeptänderungen für das gesamte ÖV-Angebot im Raum Seedorf gegenüber den lokalen Nachteilen für Lobsigen. Die Vorteile sind weiter vorne im Kapitel 3.1 Konzeptvorschlag im Raum Seedorf noch detaillierter aufgeführt.
Täuffelen	Ja		x			
Walperswil (Bürgerbuskommission WETA)	Ja		x			
Wohlen	Ja		x			
Zollikofen	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II	Keine Antwort	(wir haben uns auf das Angebotskonzept konzentriert und Analyse und Handlungsbedarf nicht angeschaut)	x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS	Ja		x			
PostAuto	Ja		x			
RBS	Ja		x			

Grüne Seedorf	Nein	Nach dem Echoraum Frienisberg hat die Gemeinde die Rückmeldung gemacht, dass für sie die direkte Anbindung der Linie 105 an Lyss im Vordergrund steht. Eine Umlenkung über Aarberg gefährdet aus ihrer Sicht die Fahrplanstabilität, da die Verkehrsprobleme im Raum Aarberg nicht gelöst sind (vor allem Postautobahnhof Aarberg). Auch ist mit der neuen Linie 365 Lobsigen nicht mehr direkt an Aarberg angeschlossen, was gerade im Hinblick auf die Entwicklung in Lobsigen (geplante Wohnüberbauung Schulhausareal mit altersdurchmischtem Wohnen) prekär ist. Lobsigen ist auf eine direkte Verbindung nach Aarberg angewiesen (Ärzte/Spital, Schulen, neu Oberstufenschüler*innen alle in Aarberg).			x	siehe oben bei Gemeinde Seedorf
SPplus Wohlen	Nein	Die Gemeinde Wohlen mit einigen Überbauungen wie Uettligen West, Gemeindeparkplatz Wohlen, Sahlmatte Hinterkappelen fehlt.	x			Hierzu lieferte die Gemeindebefragung keine Informationen.
IGÖV Bern	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Union Traffic	Nein	Raum Täuffelen-Aarberg fehlt. Gibt es eine Betrachtung dieser Region?	x			Die Beziehungen zwischen den Frienisberg-Gemeinden und den Räumen Aarberg und Täuffelen bzw. umgekehrt sind aus den Darstellungen für Seedorf und Radelfingen/Detligen/Murzelen ersichtlich (Abb. 24 im Annex)
VCS Regionalgruppe Biel	Nein	Im der Mitwirkung vorangehenden Echoraum Frienisberg hat die Gemeinde Seedorf in ihrer Rückmeldung klar gemacht, dass für sie die direkte Verbindung von Seedorf Richtung Lyss über Wiler von Bedeutung ist. Diese Linienführung wurde 2004 eingeführt und ist seitdem unbestritten. Dass dies nun geändert werden soll, ist nicht nachvollziehbar. Es fehlt auch die geforderte direkte Verbindung von Lobsigen nach Aarberg. Im Hinblick auf die Entwicklung un Lobsigen mit innerer Verdichtung (Schulhaus-Areal) und dem neuen Oberstufenzentrum in Aarberg ist eine direkte Verbindung wichtig.			x	siehe oben bei Gemeinde Seedorf
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Herrenschanten	Nein	Der Ortsteil Herrenschanten könnte u.a. durch Einbezug der Bernmobillinie 21 oder 11 optimiert werden.			x	Mit den Regionallinien ist dieser Ort gut erschlossen, Verlängerung Li 21 oder 11 mit unverhältnismässigen Zusatzkosten, zumal auf Regionallinien nichts eingespart werden könnte.
Privatperson Lüscherz	Nein	Keine Berücksichtigung des Raums Erlach mit Verbindung nach Aarberg, siehe Perimeter.			x	Erlach ist ausserhalb Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter. Für den Raum Ins/Erlach führt die RVK 1 ab 2023 eine separate Studie durch.
Privatperson Lyss	Nein	Tangentallinie von Raum Frienisberg herkommend via Europaplatz (Idee L108) bis Gemeinde Köniz weiterziehen (idealerweise bis Wabern)			x	Das Nachfragepotenzial auf dieser Relation ist bescheiden vgl. Wunschlinienauswertung); Die Idee wäre aus Sicht Köniz/Wabern und nicht aus Sicht Frienisberg zu vertiefen; allerdings dürfte ein Halbstundentakt auf einer Bustangente Köniz - Europaplatz kaum interessant sein neben der bestehenden Bahnverbindung Köniz - Liebefeld - Europaplatz, die mittelfristig auf einen 15'-Takt verdichtet werden soll.
Privatperson Meikirch	Ja		x			
Privatperson Wohlen	Ja		x			

5.2.2. Ist die Liste der Schwachstellen (vgl. Kapitel 2.3) aus Ihrer Sicht für den Raum Frienisberg vollständig?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Kappelen	Ja		x			
Kirchlindach	Nein	Nein. Momentan fehlt die Auflistung der Schwachstelle «Thalmatt». Die Siedlungen Halensiedlung, Thalmatt, Thalmatt 1 und Thalmatt 2, Aspi und das Tenniszentrum Thalmatt sind ungenügend mit ÖV erschlossen. Es müsste ein weiterer Kurs geführt werden. Dies ungeachtet möglicher weiteren Entwicklungen in diesem Gebiet.		x		Aufgrund diverser Rückmeldungen wurde das Angebotskonzept 2030 nochmals überprüft. Nach erfolgreicher Prüfung die Linie 103 während der Hauptverkehrszeit via Uettligen – Wohlen bis Hinterkappelen zu verlängern wird das Angebotskonzept entsprechend angepasst: Anstelle der HVZ-Linie 107 Bern Bahnhof – Hinterkappelen – Wohlen Schaufelacker wird die die Linie 103 zur Hauptverkehrszeit ab Neufeld P+R via Thalmatt – Uettligen bis Wohlen/Hinterkappelen verlängert. Damit wird für das Gebiet Thalmatt der 15-Minuten-takt realisiert (siehe weiter vorne Kapitel 3.2).
Lyss	Ja		x			
Meikirch	Ja		x			
Radelfingen	Nein	Der Bus Nr. 100 (Aarberg-Bern) fährt um die Mittagszeit einmal nicht im 30min Takt. Die Fahrt um 11:44 Uhr (ab Aarberg) ist nicht vorhanden. Für die Gemeinde Radelfingen besteht somit zu dieser Zeit keine Verbindung. Was besonders für die Schulen sehr zu wünschen ist.		x		Angebotsausbau zum durchgehenden 30min-Takt Mo-Fr bis 20 Uhr auf der Linie 100 zwischen Wohlen und Aarberg wird im Zielkonzept aufgenommen.
Seedorf BE	Ja		x			
Täuffelen	Ja		x			
Walperswil (Bürgerbuskommission WETA)	Ja		x			
Wohlen	Nein	Die Verlängerung der Linie 102 nach Innerberg wurde zu wenig berücksichtigt. Auf die Bedürfnisse von Wohlen wurde nicht eingetreten.	x			Gestützt auf Artikel 15 der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung; AGV) sieht der Kanton Bern keine Notwendigkeit die Verlängerung im Rahmen eines Versuchsbetriebs einzuführen. Gemäss Angebotsverordnung können Versuchsbetriebe einführt werden, wenn sie <ul style="list-style-type: none"> ▪ zweckmässig sind; ▪ die Erschliessungsgrundsätze gemäss Artikel 3 erfüllen (beheben einer Erschliessungslücke von zusammenhängenden, überbauten Siedlungsgebieten mit mind. 300 EinwohnerInnen/Beschäftigte) ▪ keine bestehende Linie des öffentlichen Verkehrs erheblich konkurrenzieren; ▪ aller Voraussicht nach mindestens die Minimalanforderungen an Auslastung und Kostendeckung gemäss Artikel 11 erreichen. Der Gemeinde Wohlen steht jedoch die Möglichkeit zu den Versuchsbetrieb einer Linienverlängerung 102 selbst zu finanzieren.
Zollikofen	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS	Ja		x			
PostAuto	Ja		x			
RBS	Ja		x			
Grüne Seedorf	Ja		x			

SPplus Wohlen	Nein	Die fehlende Umsteigebeziehung in Wohlen Gemeindehaus zwischen der Linie 100 aus Innerberg / Murzelen auf die Linie 107 in Richtung Uetligen (Altersheim, Reberhaus, Oberstufenschule, Läden, etc.), resp. die Verlängerung der Linie 102 bis Innerberg fehlen bei den Schwachstellen.		x		Die beiden Aspekte werden bei den heutigen Schwachstellen ergänzt Die neu ins Angebotskonzept aufgenommene Verlängerung der Linie 103 ermöglicht während der Hauptverkehrszeit die Anschlüsse zwischen der Linie 100 (Richtung Aarberg) und 103 (Richtung Uetligen) bei Wohlen Gemeindehaus (Umsteigezeit 8 Minuten). Bzgl. Verlängerung der Linie 102 bis Innerberg siehe Antwort an Gemeinde Wohlen oben.
IGÖV Bern	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
VCS Regionalgruppe Biel	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Herrenschwanden	Ja		x			
Privatperson Lüscherz	Nein	Anschlüsse ÖV in alle Richtungen berücksichtigt?	x			
Privatperson Lyss	Ja		x			
Privatperson Meikirch	Ja		x			
Privatperson Wohlen	Nein	Die Verkehrssituation in der Stadt Bern, dem wichtigsten Drehpunkt der Frienisberg-Linien, wird im Bericht völlig ausgeblendet. Ich bezweifle die Feststellung auf Seite 13 ("Grössere Verspätungen und Anschlussbrüche sind die Ausnahme."). Viele Postautokurse aus dem Raum Frienisberg kommen während den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend aufgrund der Verkehrsüberlastung zwischen der Kreuzung Bern-Forsthaus und Inselplatz mit Verspätung beim Bahnhof Bern an. Häufig werden Verspätungen von 5 Minuten eingefahren, was an sich nicht viel ist, aber das Erreichen von Zügen ist damit nicht mehr gewährleistet, besonders auch für Personen, die beim Bahnhof keinen Spurt hinlegen können.	x			Eine erneute Auswertung der von den Fahrzeugen eingelieferten Daten des Zeitraums vom 1.3. - 30.5.23 bestätigt, dass die Postautos im gesamten Zeitraum im Durchschnitt ziemlich pünktlich an der Schanzenstrasse (Linien 100 und 101) bzw. Obergericht (Linie 107) eintreffen. Gerade am Vormittag treffen einige Kurs von allen drei Linien mit einer Verspätung zwischen 28 und 113 Sekunden ein. Mit Umgestaltung des Inselplatzes wird bis Ende 2024 eine Busspur stadteinwärts vom Güterbahnhof bis Inselplatz entstehen. Diese Massnahme wird für eine weitere Fahrplanstabilität der beiden PostAuto-Linien 100 und 101 sorgen.
Privatperson Wohlen	Ja		x			

5.2.3. Sind Sie mit dem eruierten Handlungsbedarf und den damit verbundenen Angebotsgrundsätzen (vgl. Kapitel 3.1)

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Aarberg (Wirtschaftskommission)	Ja		x			
Frauenkappelen	Keine Antwort		x			
Kappelen	Ja		x			
Kirchlindach	Eher Ja	Grundsätzlich ist die Gemeinde damit einverstanden. Beim Punkt «Anbindung ans Bahnnetz» fehlt die Auflistung der Verbindung an Zollikofen (Frienisberg-Ost). Für Kirchlindach ist die Anbindung an Zollikofen wichtiger als die Anbindung an den Europaplatz. In Zollikofen sind die Verbindungen von und nach Bern, Schönbühl - Solothurn, Lyss - Biel und Munchenbuchsee soweit möglich optimal zu gestalten. Beim «Angebotsniveau» Punkt 2 ist in Herrenschwanden zwingend eine gute zeitliche Verteilung anzustreben. Der Begriff «möglichst» ist für dieses Gebiet nicht ausreichend.		x		Anbindung Bahnknoten Zollikofen für Kirchlindach bzw. Frienisberg Ost wird in Aufzählung ergänzt. Bei Punkt 2 wird "möglichst" im Bericht gestrichen.
Lyss	Ja		x			
Meikirch	Eher Ja	Eine Anbindung der (neuen) Linie 108 an den Europaplatz macht u.E. wenig Sinn. Viel zielführender wäre weiterhin die Anbindung an den Bahnhof Bern, womit die Tangenziallinie auch weiterhin ihre wertvolle Funktion wahrnehmen könnte. Obwohl der Europaplatz einen kantonalen ESP darstellt, existieren u.E. vielmehr Arbeitnehmende in den Gemeinden Wohlen, Kirchlindach und Meikirch, die ihren Arbeitsplatz über den Bahnhof Bern erreichen. Im Weiteren möchten wir anregen, dass die Buslinien (soweit möglich) gestaffelt fahren, dass nicht zwei Buslinien zur selben Zeit abfahren und dann während einer längeren Zeit wieder kein Bus fährt. Die fahrplanmässige Abstimmung an die Anschlüsse ist aber höher zu gewichten.	x			Künftig wird der Raum Europaplatz aufgrund der Entwicklungen wichtiger. Meikirch wird auch im neuen Konzept mit den Linien 104/105 direkt nach Bern erschlossen. Die Buslinien 104 und 105 werden zeitlich so geführt, dass sie gemeinsam einem 15'-Takt nahekommen.
Radelfingen	Eher Ja	siehe Notiz oben.	x			
Seedorf BE	Eher Nein	Netzstruktur: Eine Verbesserung der Anbindung an das teilregionale Zentrum Aarberg ist aus Sicht Seedorf für Frienisberg Nord (= Gemeinde Seedorf) nicht nötig. Denn die Anbindung an Aarberg ist heute schon gewährleistet, auch am Abend. Für Frienisberg Süd kann das Interesse für das teilregionale Zentrum Aarberg auch mit einer geänderten Linienführung kaum grösser werden, da die betreffenden Gemeinden sehr stark nach Bern orientiert sind und es auch bleiben werden.			x	Die Führung der Linie 105 via Aarberg hat primär zum Ziel, eine halbstündliche Verbindung von Seedorf nach Lyss zu schaffen. Das Thema wird weiter vorne im Kapitel 3.1 Konzeptvorschlag im Raum Seedorf noch detaillierter behandelt.
Täuffelen	Ja		x			
Walperswil (Bürgerbuskommission WETA)	Ja		x			
Wohleen	Ja		x			
Zollikofen	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS	Ja		x			
PostAuto	Ja		x			
RBS	Ja		x			

Grüne Seedorf	Eher Ja	Allerdings entsprechen die dann gewählten Lösungen in keiner Weise diesen Grundsätzen!	x			Die Begleitgruppe beurteilt die Situation anders.
SPplus Wohlen	Eher Ja		x			
IGÖV Bern	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Union Traffic	Eher Nein	Der (tatsächliche) Frienisberg wurde ausführlich betrachtet. Täuffelen-Aarberg/Lyss wird hingegen nicht erwähnt. Als Möglichkeiten werden genannt: Halbstundentakt, mindestens das bestehende Angebot oder Bedarfsverkehr. Unter 4.2 erscheint plötzlich ein fixfertiges Angebot. Worauf stützt sich dieses?		x		Der Bearbeitungsperimeter wurde aufgrund der Analyse ausgeweitet und der Bericht wird entsprechend ergänzt.
VCS Regionalgruppe Biel	Eher Ja	Die gewählten Linienführungen widersprechen teilweise Vorgaben zur Netzstruktur. Eine attraktive Anbindung vom Frienisberg Nord an den S-Bahn-Bahnhof Lyss ist durch die Führung der Linie 105 über Aarberg nicht mehr gegeben. Hier wird der direkten Verbindung Aarberg - Bern über den Frienisberg mehr Gewicht gegeben als der Anbindung an Lyss. Aarberg besitzt allerdings mit der Linie 100 bereits eine direkte Verbindung nach Bern und mit der Verbindung nach Lyss auch den Anschluss an die S-Bahn. Positiv ist die neue ost-West-Tangente zu bewerten, die die Verbindungen zu den Zentren Zollikofen und Bern West aufwertet.	x			Die Führung der Linie 105 via Aarberg hat primär zum Ziel, eine halbstündliche Verbindung von Seedorf nach Lyss zu schaffen. Das Thema wird weiter vorne im Kapitel 3.1 Konzeptvorschlag im Raum Seedorf noch detaillierter behandelt.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Herrenschwanden	Eher Ja	Anbindung an S-Bahnhof Europaplatz m.E. "übertrieben"	x			Diese Beziehung wird künftig noch stärker an Bedeutung gewinnen.
Privatperson Lüscherz	Eher Ja	Wie kommt Lüscherz nach Aarberg? (Ämter, Spital)	x			Lüscherz wurde im Konzept Frienisberg nicht behandelt, weil ausserhalb Bearbeitungsperimeter. Für den Raum Ins/Erlach führt die RVK 1 ab 2023 eine separate Studie durch.
Privatperson Lyss	Ja		x			
Privatperson Meikirch	Ja		x			
Privatperson Wohlen	Nein	Der Handlungsbedarf stützt sich zu wenig auf die vorher formulierten Bedürfnisse ab. Wenn schon Bedürfnisse erhoben werden, sollte zu diesen auch Stellung genommen werden: wird ein Bedürfnis aus Sicht der Angebotsplanung anerkannt, verneint oder wurde es geprüft, aber keine Lösung dafür gefunden.	x			
Privatperson Wohlen	Ja		x			

5.2.4. Ist das Gesamtkonzept (vgl. Kapitel 4.1) für Sie nachvollziehbar und verständlich?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Aarberg (Wirtschaftskommission)	Ja		x			
Frauenkappelen	Ja		x			
Kappelen	Ja		x			
Kirchlindach	Ja		x			
Lyss	Ja		x			
Meikirch	Ja		x			
Radelfingen	Ja		x			
Seedorf BE	Nein	<p>DIE UMLEGUNG DER LINIEN 105 UND 365 IST ZUM NACHTEIL DER GEMEINDE SEEDORF. Verschiedene Dorfteile verlieren dadurch nach unserer Analyse den attraktiven Anschluss an die Bahnhöfe Lyss und Bern (d.h. direkte Verbindung oder Verbindung mit kurzer Umsteigezeit). Ein Anschluss an das Bahnnetz über Aarberg ist auch deshalb keine Option, da so die bisherigen Bahnanschlüsse (RE-Verbindungen) nicht mehr erreicht werden können. Die Verbindungen werden zudem in Bezug auf die Fahrplanstabilität kritisch. Denn die Verkehrssituation im Raum Aarberg ist teilweise problematisch, Staus kommen oft vor. Auch die Situation mit dem Postautobahnhof Aarberg ist nicht gelöst. Die heutige Situation ist schlecht, die Wegfahrt in den Hauptverkehrszeiten oft schwierig und nur mit Zeitverlust möglich. Das in den Unterlagen genannte Projekt Migros Aarberg, mit dem auch der Postautobahnhof saniert werden soll, ist unseres Wissen sistiert und auf Jahre hinaus nicht in Sicht. Weiter sind während der Monate der Zuckerrübenkampagne Verspätungen im Raum Aarberg / Seedorf / Lyss programmiert (Bahnübergang). Für Seedorf steht diese Änderung im KRASSEN GEGENSATZ zu den Angebotsgestaltungsgrundsätzen (Kap. 3, Punkt Anbindung ans Bahnnetz). Auch die Forderung nach einer attraktiven inneren Vernetzung der einzelnen Dorfteile ist nicht erfüllbar. Hinweis: Im Jahr 2004 (grosser Fahrplanwechsel) wurden die Linien 105 und 365 neu gelegt. 105 fuhr neu von Lyss - Lobsigen - Seedorf - Bern (statt Aarberg - Seedorf - Bern). 365 von Seedorf - Aarberg (statt Lyss - Lobsigen - Aarberg). Es entstand ein attraktives Netz mit geringen Umsteigezeiten in allen Richtungen, welches von den BenutzerInnen sehr geschätzt wird. Die Fahrplanstabilität konnte dabei weitestgehend erreicht werden. Der im neuen Verkehrskonzept präsentierte Vorschlag kehrt diese bewährte Linienführung nun genau wieder um!</p>			x	Die Begleitgruppe beurteilt die Situation anders. Aus ihrer Sicht überwiegen die Vorteile der Konzeptänderungen für das gesamte ÖV-Angebot im Raum Seedorf gegenüber den lokalen Nachteilen für Lobsigen. Die Vorteile sind weiter vorne im Kapitel 3.1 Konzeptvorschlag im Raum Seedorf, sowie im Schlussbericht unter Kapitel 4.1 aufgeführt. Sollte es zu regelmässigen Stausituation und Verspätungen kommen, sind betriebliche Massnahmen auf der Strasse vorzusehen.
Täuffelen	Ja		x			
Walperswil (Bürgerbuskommission WETA)	Ja		x			
Wohlen	Ja		x			
Zollikofen	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS	Ja		x			
PostAuto	Ja		x			
RBS	Ja		x			

Grüne Seedorf	Nein	siehe Linien 105 und 365! Entspricht nicht den in 3.1 formulierten Grundsätzen.	x			Die Begleitgruppe beurteilt die Situation anders. Das Thema wird weiter vorne im Kapitel 3.1 Konzeptvorschlag im Raum Seedorf noch detaillierter behandelt.
SPplus Wohlen	Eher Ja		x			
IGÖV Bern	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Union Traffic	Ja		x			
VCS Regionalgruppe Biel	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Der Bericht stellt fest, dass die Linie 101 zwischen HB und Güterbahnhof überlastet ist. Statt dieses Problem zu lösen, indem die Bernmobil-Linie 11 wieder wie früher zum Güterbahnhof fährt, statt am HB zu wenden, soll nun auf der ganzen Linie der 7.5 Min-Takt eingeführt werden. Dass schafft massive Überkapazitäten auf der Strecke Güterbahnhof-Hinterkappelen. Ein überlagerter Takt der Linien 11 und 101, welche beide im 10 Minuten-Takt verkehren, ergäbe auf dem Abschnitt HB-Güterbahnhof einen 5 Min-Takt.		x		Die aufgezeigte Lösung für die Buslinie 101 stammt aus der ZMB Inselareal und wurde unhinterfragt in dieses Konzept übernommen. Die heutige Belastung zeigt, dass aus Sicht Frienisberg das heutige Angebot der Linie 101 ausreicht, dass aber bei weiteren Nachfragezunahmen mit Kapazitätsengpässen zu rechnen ist. Aus Attraktivitätsüberlegungen und hinsichtlich Ziels "Verbesserung Modalsplit zugunsten ÖV" wäre in diesem Fall ein integraler 15'-Takt für die beiden dicht besiedelten Quartiere Kappelenring und Schlossmatt einer Umstellung auf Doppelgelenkbusbetrieb (und weiterhin je 20min-Takt) zu bevorzugen. Die Anforderungen für die Erschliessung der Insel- und VonRoll-Areale wird in einer separaten Studie "Bus-Y Inselareal" durch die RKBM geprüft. Je nach Ergebnis der Studie könnte es noch Anpassungen beim Angebots- und Betriebskonzept auf der Linie 101 Bern – Hinterkappelen geben.
Privatperson Herrenschwanden	Ja		x			
Privatperson Lüscherz	Ja		x			
Privatperson Lyss	Ja		x			
Privatperson Meikirch	Ja		x			
Privatperson Wohlen	Ja		x			
Privatperson Wohlen	Nein	Antwort siehe nächste Frage	x			
Privatperson Wohlen	Ja		x			

5.2.5. Sind Sie mit dem Gesamtkonzept grundsätzlich einverstanden? (vgl. Kapitel 4.1 sowie Kapitel 4.7 und 4.8)

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Aarberg (Wirtschaftskommission)	Ja		x			
Bern	Keine Antwort	<p>Aus Sicht des Gemeinderats ist das vorgeschlagene Gesamtkonzept für den Raum Frienisberg stimmig und deckt die absehbaren Nachfragebedürfnisse in den kommenden 10 Jahren ab. Zu begrüssen ist besonders die vorgeschlagene neue Linie 108 Zollikofen-Wohlen-Bern West (Europaplatz), welche nördlich der Stadt Bern die Tangentialbeziehungen stärkt und damit einen Beitrag zur Entlastung des ÖV-Knotens Bahnhof Bern leisten kann. Kritisch ist allerdings die hohe Verkehrsbelastung des Bubenbergsplatzes und der beiden daran angeschlossenen Verkehrsachsen Murten-/Laupenstrasse und Länggassstrasse zu beurteilen. Vor der Umsetzung des Angebotskonzepts ist deshalb nach Auffassung des Gemeinderats eine vertiefte betriebliche Kapazitätsabklärung im Kontext der Gesamtverkehrsentwicklung auf diesen Achsen durchzuführen. Insbesondere die Angebotsentwicklung der Linien 12 und 20 ist dabei zu berücksichtigen.</p> <p>Eine mögliche Entlastungsmassnahme wurde 2018 in der Zweckmässigkeitsbeurteilung Wyler-Länggasse vorgeschlagen. Die Studie empfahl, die Zufahrt der Linien 102, 104, 105, 106 und 107 zum Bahnhof Bern aus der Länggassstrasse in die Neubrücke bzw. die kleine Westtangente zu verlegen. Aus Sicht der Stadt Bern ist diese Massnahme unabhängig von einer allfälligen Realisierung des Trams Länggasse sinnvoll, da damit die Länggassstrasse entlastet wird. Allerdings muss dazu die Infrastruktur der kleinen Westtangente ertüchtigt werden (Verstärkung des Lehnenviadukts und Erhöhung der Durchfahrts Höhe auf 3.40 Meter). Weiter sind Erfahrungen mit dem neuen Verkehrsregime zu sammeln, welches mit den Verkehrsmassnahmen Zukunft Bahnhof Bern eingeführt wird. Die Stadt Bern beabsichtigt deshalb ab 2025 ein Verkehrsmonitoring in diesem Korridor durchzuführen.</p> <p>Antrag: Der Gemeinderat beantragt, es sei gestützt auf das vorliegende Gesamtkonzept Frienisberg eine Kapazitätsanalyse der Verkehrsachsen Murten-/Laupenstrasse und Länggassstrasse im Zulauf auf den Bahnhof Bern durchzuführen und gegebenenfalls Massnahmen zur Sicherstellung der nötigen Kapazität auszuarbeiten.</p> <p>Antrag: Der Gemeinderat beantragt, es sei die Option der Verlegung der Linien 102 bis 107 in die Neubrücke, bzw. kleine Westtangente ab 2030 zur Entlastung der Länggassstrasse offenzuhalten.</p>		x	x	<p>- Die Kapazitätsanalyse ist nicht im Rahmen des Angebotskonzepts Frienisberg durchzuführen, sondern innerhalb anderer Projekte, wie beispielsweise dem städtischen BGK zur Laupenstrasse.</p> <p>- Die Verlegung der Postautolinien in die Neubrücke wird durch das vorliegende Konzept gegenüber heute nicht weiter eingeschränkt, der Bericht wird mit einem entsprechenden Hinweis ergänzt.</p>
Frauenkappelen	Ja		x			
Kappelen	Ja		x			
Kirchlindach	Nein	<p>Die Gemeinde Kirchlindach ist mit dem Gesamtkonzept nicht ganz einverstanden. Die ungenügende Erschliessung der Thalmatt sollte bereits vor 2030 verbessert sein. Dies ist ein dringendes und bekanntes Problem. Falls dies bis 2030 nicht realisiert ist, so müsste dies im Konzept nachgetragen werden. Dabei sind verschiedene Szenarien möglich, damit ein 15-Minuten-Takt in der Thalmatt möglich wird: - Die neue Linie 107 nach Wohlen verlängern und via Uettiligen – Thalmatt führen - Die Linie 103 bis in die Thalmatt weiterziehen (Wenden in Oberdettligen oder Uettiligen) - Zur Linie 102 noch eine weitere Linie via Thalmatt führen</p>		x		<p>Aufgrund diverser Rückmeldungen wurde das Angebotskonzept 2030 nochmals überprüft. Nach erfolgreicher Prüfung die Linie 103 während der Hauptverkehrszeit via Uettiligen – Wohlen bis Hinterkappelen zu verlängern wird das Angebotskonzept entsprechend angepasst: Anstelle der HVZ-Linie 107 Bern Bahnhof – Hinterkappelen – Wohlen Schaufelacker wird die die Linie 103 zur Hauptverkehrszeit ab Neufeld P+R via Thalmatt – Uettiligen bis Wohlen/Hinterkappelen verlängert. Damit wird für das Gebiet Thalmatt der 15-Minuten-takt realisiert (siehe weiter vorne Kapitel 3.2).</p>

Lyss	Ja		x			
Meikirch	Eher Ja	Siehe Bemerkung zu Linie 108 und Europaplatz.	x			
Radelfingen	Ja		x			
Seedorf BE	Nein	siehe oben	x			
Täuffelen	Ja	Wir begrüßen und unterstützen die Erweiterung der Buslinie 366 mit der Verbindung Täuffelen – Kappelen - Lyss. Zudem ist die Möglichkeit, in Kappelen Richtung, Aarberg/ Biel umzusteigen, sehr zu empfehlen.	x			
Walperswil (Bürgerbuskommission WETA)	Ja		x			
Wohlen	Nein	Die Bedürfnisse der Gemeinde Wohlen aus dem «ÖV Konzept Echoraum Frienisberg» wurden zu wenig berücksichtigt.	x			Diese Aussage ist so für die Projektverantwortlichen nicht nachvollziehbar.
Zollikofen	Ja		x			
Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS	Ja		x			
PostAuto	Eher Ja	Kapitel 4.7 zu "Etappierter Kapazitätsausbau auf der Linie 101": Der Schritt 2 ist ein Kapazitätsabbau gegenüber Schritt 1, da ein Doppelgelenkbus nicht die gleich hohe Kapazität aufweist wie zwei Gelenkbusse.		x		Der Abschnitt «Etappierter Kapazitätsausbau auf der Linie 101» wird im Kapitel 4.7 entfernt. Das nötige Angebot der Linie 101 aus Sicht Frienisberg wird neu formuliert, gleichzeitig wird auf die separate Studie "Bus-Y Inselareal" durch die RKBM verwiesen.
RBS	Ja		x			
Grüne Seedorf	Nein	Im Jahr 2004 (grosser Fahrplanwechsel) wurden die Linien 105 und 365 neu gelegt. 105 fuhr neu von Lyss - Lobsigen - Seedorf - Bern (statt Aarberg - Seedorf - Bern). 365 von Seedorf - Aarberg (statt Lyss - Lobsigen - Aarberg). Es entstand ein attraktives Netz mit geringen Umstiegszeiten in allen Richtungen, welches von den Benutzern sehr geschätzt wird. Die Fahrplanstabilität konnte dabei weitestgehend erreicht werden. Nun soll dies wieder geändert werden, um Aarberg besser anzubinden. Aus unserer Sicht ist das nicht nachvollziehbar. Dass der heutige Schlenker Richtung Lobsigen nicht attraktiv ist, ist uns klar, der muss gestrichen werden. Aber die direkte Verbindung nach Lyss ist zentral, nur so ist die Linie für Pendler Richtung Lyss / Biel (und auch Lyss / Bern) attraktiv. Ein Umweg über Aarberg gefährdet klar die Fahrplanstabilität und damit die Anschlüsse an die S-Bahn in Lyss. Die Verkehrssituation im Raum Aarberg ist teilweise problematisch, Staus kommen oft vor. Auch die Situation mit dem Postautobahnhof Aarberg ist nicht gelöst. Die heutige Situation ist schlecht, die Wegfahrt in den Hauptverkehrszeiten oft schwierig und nur mit Zeitverlust möglich. Das in den Unterlagen genannte Projekt Migros Aarberg, mit dem auch der Postautobahnhof saniert werden soll, ist unseres Wissen sistiert und auf Jahre hinaus nicht in Sicht. Weiter sind während der Monate der Zuckerrübenkampagne Verspätungen im Raum Aarberg / Lyss programmiert. Nur mit der Linie 105 über Wiler kann im Übrigen erreicht werden, dass Grissenberg und Wiler endlich die schon lange geforderte Abendverbindung erhalten. Wie Lobsigen aber an Aarberg angebunden werden kann, dann weiter unten bei der Linie 365.			x	Die Begleitgruppe beurteilt die Situation anders. Aus ihrer Sicht überwiegen die Vorteile der Konzeptänderungen für das gesamte ÖV-Angebot im Raum Seedorf gegenüber den lokalen Nachteilen für Lobsigen. Die Vorteile sind weiter vorne im Kapitel 3.1 Konzeptvorschlag im Raum Seedorf, sowie im Schlussbericht unter Kapitel 4.1 aufgeführt. Die Führung der Linie 105 via Aarberg hat primär zum Ziel, eine halbstündliche Verbindung von Seedorf nach Lyss zu schaffen. Sollte es zu regelmässigen Stausituation und Verspätungen kommen, sind betriebliche Massnahmen auf der Strasse vorzusehen.
SPplus Wohlen	Nein	Siehe Bemerkungen zu einzelnen Buslinien.	x			
IGÖV Bern	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Union Traffic	Eher Ja	Die Neugliederung Aarberg-Bern ist gut begründet, nachvollziehbar und auf jeden Fall einen Versuch wert. Täuffelen-Aarberg/Lyss kann ich aufgrund der vorhandenen Informationen nicht beurteilen. Ich hatte der Gemeinde Walperswil einst Verbesserungen vorgeschlagen. Es hiess, ihr Bürgerbus benötige keine Verbesserung. Daher hätte ich gerne mehr darüber erfahren.	x			

VCS Regionalgruppe Biel	Eher Nein	Die vorgeschlagenen Lösungen zum Frienisberg Nord entsprechen nicht den in 3.1 formulierten Grundsätzen. Eine schlechtere Anbindung des Gebiets Nord (betrifft vor allem die Gemeinde Seedorf) an Lyss ist für Pendler nach Biel resp. Bern (S-Bahn) nicht nachvollziehbar. Die bessere Anbindung an das teilregionale Zentrum Aarberg ist unserer Ansicht weniger hoch zu gewichten, da es sich hier nicht um eine Pendler-Strecke handelt. Die neue Linie 365 Lobsigen-Seedorf-Wiler-Lyss ist nicht zielführend, es ist zu erwarten, dass hier die Auslastung tief sein wird, so dass die Linie schon bald in Frage gestellt werden müsste. Bei einer Einstellung wären dann Wiler und Lobsigen vom ÖV abgehängt.	x			Die Begleitgruppe beurteilt die Situation anders. Mit der Führung der Linie 105 via Aarberg wird die Verbindung nach Lyss verbessert (neu halbstündlich statt stündlich). Das Thema wird weiter vorne im Kapitel 3.1 Konzeptvorschlag im Raum Seedorf noch detaillierter behandelt.
Privatperson Bern	Eher Nein	Doppelgelenkbusse auf der Gesamtstrecke der Linie 101 bedingen teure Infrastrukturanpassungen und schaffen unnötige Überkapazitäten. Nötig ist die Verdichtung HB-Güterbahnhof, was man mit der Wiederverlängerung der Linie 11 bewerkstelligen kann (siehe oben)		x		Die aufgezeigte Lösung für die Buslinie 101 stammt aus der ZMB Inselareal und wurde unhinterfragt in dieses Konzept übernommen. Die heutige Belastung zeigt, dass aus Sicht Frienisberg das heutige Angebot der Linie 101 ausreicht, dass aber bei weiteren Nachfragezunahmen mit Kapazitätsengpässen zu rechnen ist. Aus Attraktivitätsüberlegungen und hinsichtlich Ziels "Verbesserung Modalsplit zugunsten ÖV" wäre in diesem Fall ein integraler 15'-Takt für die beiden dicht besiedelten Quartiere Kappelenring und Schlossmatt einer Umstellung auf Doppelgelenkbusbetrieb (und weiterhin je 20min-Takt) zu bevorzugen. Die Anforderungen für die Erschliessung der Insel- und VonRoll-Areale wird in einer separaten Studie "Bus-Y Inselareal" durch die RKBM geprüft. Je nach Ergebnis der Studie könnte es noch Anpassungen beim Angebots- und Betriebskonzept auf der Linie 101 Bern – Hinterkappelen geben.
Privatperson Herrenschwanden	Ja		x			
Privatperson Lüscherz	Eher Ja	Warum wird Lyss nicht via Aarberg angefahren (Linie 366)?	x			Das Nachfragepotenzial für die Verbindung Täuffelen – Lyss wird grösser eingeschätzt als für Täuffelen – Aarberg.
Privatperson Lyss	Ja		x			
Privatperson Meikirch	Ja		x			
Privatperson Wohlen	Nein	Das Konzept geht von einer Ausweitung des ÖV-Angebots aus. Wir können uns jedoch nicht mehr ein grenzenloses Wachstum leisten. Aus Gründen des Umweltschutzes, der Knappheit der öffentlichen Finanzen und der Nutzung der Strassen fehlen Überlegungen, wie man die vorhandenen Ressourcen umverteilen und dabei ein insgesamt besseres Ergebnis bezüglich der ÖV-Erschliessung der Region erzielen kann.	x			Eine Ausweitung des ÖV-Angebots soll zu einer Verschiebung im Modal-Split und somit weniger MIV-Fahrten führen. Dies dient insbesondere der effizienten Nutzung der Strassen und dem Umweltschutz.
Privatperson Wohlen	Ja		x			

5.2.6. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Raum Frienisberg, welche nicht einzelne Buslinien betreffen?

Eingabe von	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Kirchlindach	Der Knotenpunkt Gehacker ist richtigerweise für die Linie 106 nicht von Bedeutung. Dies da die Linie 106 teilweise parallel zu den anderen Linien geführt wird und so verschiedene Umsteigemöglichkeiten gegeben sind. Für Kirchlindach ist der Anschluss ans Bad «Heimeli» wichtig.	x			
Meikirch	Wir danken Ihnen für die Aufnahme unseres Hauptanliegens, die Buslinien 104 und 105 weiterhin an den Hauptbahnhof Bern zu führen.	x			
Seedorf BE	Generell müssen die Abendverbindungen Lyss-Wiler und Lyss-Lobsigen ausgebaut werden.	x			Die Ausdehnung der Betriebszeiten sind aus Attraktivitätsüberlegungen und hinsichtlich Verlagerungsziele vom MIV auf den ÖV bei der Verbindung Lobsigen/Wiler – Lyss anzustreben und in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten im regionalen Angebotskonzept ÖV (RAK) zu prüfen.
PostAuto	Im Kapitel 4.4 werden die Auswirkungen auf die Betriebskosten und Abgeltung dargestellt. Die Nachfrageeffekte werden ziemlich optimistisch bewertet. Die neuesten Verkehrsperspektiven 2050 des Bundes gehen - im Gegensatz zur Ausgabe VP 2040 - von einem tieferen Nachfragewachstum aus.	x			Auch bei einem prognostizierten tieferen Verkehrswachstum ab 2040 bleibt die Verlagerung vom MIV auf den ÖV ein zentrales Ziel des Angebotskonzepts.
RBS	Der RBS war in der Arbeitsgruppe vertreten und konnte seine Anliegen direkt einbringen.	x			
Grüne Seedorf	Die Stärkung des Teilregionalen Zentrums Aarberg ist zwar nachvollziehbar, nicht nachvollziehbar ist aber, dass dies auf Kosten der Gemeinde Seedorf, die mit weniger attraktiven Verbindungen konfrontiert wird, erreicht werden soll. Pendler-Destinationen aus der Gemeinde Seedorf vor allem sind Bern und Biel, eine direkte Anbindung an Lyss ist unerlässlich für die Gemeinde. Aarberg verfügt heute schon über eine gute Anbindung Richtung Bern Bern, direkt mit der Linie 100 und über Lyss / S-Bahn.			x	Die Führung der Linie 105 via Aarberg ermöglicht eine halbstündliche Verbindung von Seedorf nach Lyss und somit eine bessere Anbindung an die Bahn Richtung Bern und Biel. Das Thema wird weiter vorne im Kapitel 3.1 Konzeptvorschlag im Raum Seedorf noch detaillierter behandelt.
Union Traffic	Für den Freizeitverkehr wie auch für den regionalen Pendlerverkehr wäre es ein Quantensprung, wenn in Aarberg ein Bus-Bahnanschluss mit Kerzers ermöglicht würde. Zurzeit verpasst man ihn um wenige Minuten.	x			
Privatperson Herrenschan- den	Der Haltepunkt «Unitobler» ist m.E. total unnötig, da die Haltestelle Mittelstrasse ausreichend nahe ist. Die Feinverteilung in der Stadt Bern ist nicht Aufgabe dieser Postautolinien. Die Linie 103 ist unnötig. Die Fahrt durch die belastete und holprige Mittelstrasse führt zu Verspätungen und ist unbequem. Warum nicht folgendes: Das Postauto fährt via Henkerbrünli, Bierhübeli ins Neufeld (Ausbau Bahnhofpassarelle). Vorteil: Diese Achse ist vom Individualverkehr befreit. Das Postauto wird nicht von einer späteren Sanierung der Mittelstrasse betroffen sein. Der Anschluss an die Länggasse bleibt bestehen (Haltepunkt zw. Bierhübeli und Brückfeld). Die Linien 103 und Bernmobil 11 können komplett eingespart werden! Dafür wird der 20er Bus via Lindenhofspital ins Neufeld verlängert (kein Problem mit den heutigen Batterien). So gibt's auch mehr Kapazität für die Gymnasiast:innen.			x	Dieses Thema ist im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des städtischen ÖV zu prüfen.
Privatperson Lüscherz	Perimeter sollte grösseres Gebiet abdecken. Resp. die Linie 366 anders gewichtet werden.	x			Für den Raum Ins/Erlach führt die RVK 1 ab 2023 eine separate Studie durch.
Privatperson Wohlen	Der Anteil der Kosten des öffentlichen Verkehrs an den Gesamtausgaben meiner Wohngemeinde hat in den letzten Jahren stetig zugenommen. Dies kann nicht immer so weitergehen.	x			

5.2.7. Fragen zur Angebotskonzeption der einzelnen Linien Raum Frienisberg

Sind Sie mit der Angebotskonzeption für die Buslinie 100 (vgl. Kapitel 4.2) einverstanden?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Radelfingen	Eher Ja	Der Bus Nr. 100 (Aarberg-Bern) fährt um die Mittagszeit einmal nicht im 30min Takt. Die Fahrt um 11:44 Uhr (ab Aarberg) ist nicht vorhanden. Für die Gemeinde Radelfingen besteht somit zu dieser Zeit keine Verbindung. Was besonders für die Schulen sehr zu wünschen ist.		x		Angebotsausbau zum durchgehenden 30min-Takt Mo-Fr bis 20 Uhr auf der Linie 100 zwischen Wohlen und Aarberg wird im Zielkonzept aufgenommen.
Wohlen	Eher Ja	Die Linie 100 soll durchgehend bis 20.00 Uhr im ½ -Stundentakt geführt werden.		x		Angebotsausbau zum durchgehenden 30min-Takt Mo-Fr bis 20 Uhr auf der Linie 100 zwischen Wohlen und Aarberg wird im Zielkonzept aufgenommen.
RBS	Ja		x			
SPplus Wohlen	Eher Ja	<ul style="list-style-type: none"> - Der Takt soll bis min. 20:00 Uhr auf einen 30 min Takt zwischen Bern – Innerberg verdichtet werden (Schliessung Taktlücken Vormittag und Vorabend). - In Wohlen Gemeindehaus soll ein Umsteigeknoten für die Beziehung Innerberg/Murzelen – Uettligen geschaffen werden. Dies da sich in Uettligen mehrere für die Gemeinde Wohlen wichtig öffentliche Einrichtungen wie Reberhaus, Altersheim, Oberstufenschule, Läden, etc. befinden. - Es sind Massnahmen notwendig um die Umsteigebeziehung am Bahnhof Bern auf die IC-Züge (Zürich, Basel, Luzern Genf, etc.) zu gewährleisten. Diese sind aktuell in der HVZ nicht gewährleistet aufgrund von Staus und Verkehrsüberlastung auf dem Abschnitt Forsthaus - Schanzenstrasse. 		x		<p>Angebotsausbau zum durchgehenden 30min-Takt Mo-Fr bis 20 Uhr auf der Linie 100 zwischen Wohlen und Aarberg wird im Zielkonzept aufgenommen.</p> <p>Die neu ins Angebotskonzept aufgenommene Verlängerung der Linie 103 ermöglicht während der Hauptverkehrszeit die Anschlüsse zwischen der Linie 100 (Richtung Aarberg) und 103 (Richtung Uettligen) bei Wohlen Gemeindehaus (Umsteigezeit 8 Minuten).</p> <p>Eine erneute Auswertung der von den Fahrzeugen eingelieferten Daten des Zeitraums vom 1.3. - 30.5.23 bestätigt, dass die Postautos im gesamten Zeitraum im Durchschnitt ziemlich pünktlich an der Schanzenstrasse (Linien 100 und 101) bzw. Obergericht (Linie 107) eintreffen. Gerade am Vormittag treffen einige Kurs von allen drei Linien mit einer Verspätung zwischen 28 und 113 Sekunden ein. Mit Umgestaltung des Inselplatzes wird bis Ende 2024 eine Busspur stadteinwärts vom Güterbahnhof bis Inselplatz entstehen. Diese Massnahme wird für eine weitere Fahrplanstabilität der beiden PostAuto-Linien 100 und 101 sorgen.</p>
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Privatperson Lyss	Ja		x			

Sind Sie mit der Angebotskonzeption für die Buslinie 101 (vgl. Kapitel 4.2) einverstanden?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Bern	Keine Antwort	Das vorliegende Angebotskonzept behandelt auch die Linie 101 mit Fokus auf die Erschliessung Kappelenring/Schlossmatt. Der Gemeinderat geht davon aus, dass zur Linie 101 in Umsetzung der Ergebnisse der ZMB Insel noch ein Angebotskonzept mit Fokus auf die Erschliessung des Inselareals durchgeführt wird, wie dies zwischen den städtischen Fachstellen, der RKBM und dem Kanton im Dezember 2021 vereinbart worden ist.		x		Die aufgezeigte Lösung für die Buslinie 101 stammt aus der ZMB Inselareal und wurde unhinterfragt in dieses Konzept übernommen. Die heutige Belastung zeigt, dass aus Sicht Frienisberg das heutige Angebot der Linie 101 ausreicht, dass aber bei weiteren Nachfragezunahmen mit Kapazitätsengpässen zu rechnen ist. Aus Attraktivitätsüberlegungen und hinsichtlich Ziels "Verbesserung Modalsplit zugunsten ÖV" wäre in diesem Fall ein integraler 15'-Takt für die beiden dicht besiedelten Quartiere Kappelenring und Schlossmatt einer Umstellung auf Doppelgelenkbusbetrieb (und weiterhin je 20min-Takt) zu bevorzugen. Die Anforderungen für die Erschliessung der Insel- und VonRoll-Areale wird in einer separaten Studie "Bus-Y Inselareal" durch die RKBM geprüft. Je nach Ergebnis der Studie könnte es noch Anpassungen beim Angebots- und Betriebskonzept auf der Linie 101 Bern – Hinterkappelen geben.
Wohlen	Nein	<ul style="list-style-type: none"> - Begrüsst wird, dass die Linie 101 weiterhin bis Bahnhof Bern und nicht zum Europaplatz fährt. - Der 7 ½ Minuten Takt ist eine Luxuslösung, die nicht nötig ist. Da die Gemeinde Wohlen nicht der Verursacher für die Taktverdichtung ist, müssten die Zusatzkosten zwingend ausserhalb des normalen Kostenverteilungsschlüssels bestimmt werden. - Bei der Finanzierung muss die Stadt Bern eine entsprechend höhere Beteiligung gemäss ÖV-Punkte übernehmen. - Einsatz Doppelgelenkbus: Aus unserer Sicht können Kapazitätsengpässe (Inselareal, von Roll Areal) nicht mit Doppelgelenkbussen kompensiert werden. Dies würde dazu führen, dass gewisse Bushaltestellen (insbesondere die Bushaltestellenbuchten) auf den Gemeindestrassen nicht mehr angefahren werden könnten. Das hätte wiederum zur Folge, dass die bestehenden Bushaltestellen sehr kostenintensiv umgebaut werden, oder wegen der Platzverhältnisse die Postautos auf der Strasse halten müssten. In Kreuzungsbereichen kann dieser Umstand zu Rückstaus und in Kurvenbereichen (Schleppkurven auf Gegenfahrbahn) zu gefährlichen Manövern führen. Die Doppelgelenkbusse sind subjektiv unsicher und auf Quartierstrassen ungeeignet. - Die Gemeinde Wohlen ist nicht bereit, die Kosten für den Ausbau der Bushaltestellen zu übernehmen. Grundsätzlich stellt sie den Ausbau von Bushaltestellen in Frage. - Zwischen Hinterkappelen und dem Güterbahnhof sind keine Kapazitätsengpässe. - Aus unserer Sicht kann eine Fahrplanverdichtung zwischen Bahnhof und Güterbahnhof mit Doppelgelenkbussen eingeführt werden. 		x		Die aufgezeigte Lösung für die Buslinie 101 stammt aus der ZMB Inselareal und wurde unhinterfragt in dieses Konzept übernommen. Die heutige Belastung zeigt, dass aus Sicht Frienisberg das heutige Angebot der Linie 101 ausreicht, dass aber bei weiteren Nachfragezunahmen mit Kapazitätsengpässen zu rechnen ist. Aus Attraktivitätsüberlegungen und hinsichtlich Ziels "Verbesserung Modalsplit zugunsten ÖV" wäre in diesem Fall ein integraler 15'-Takt für die beiden dicht besiedelten Quartiere Kappelenring und Schlossmatt einer Umstellung auf Doppelgelenkbusbetrieb (und weiterhin je 20min-Takt) zu bevorzugen. Die Anforderungen für die Erschliessung der Insel- und VonRoll-Areale wird in einer separaten Studie "Bus-Y Inselareal" durch die RKBM geprüft. Je nach Ergebnis der Studie könnte es noch Anpassungen beim Angebots- und Betriebskonzept auf der Linie 101 Bern – Hinterkappelen geben.
PostAuto	Ja	Die Anschlüsse Bus intern ist falsch: Es sollte 108 statt 107 heissen		x		Der Bericht wird entsprechend korrigiert.
RBS	Ja		x			

SPplus Wohlen	Nein	<ul style="list-style-type: none"> - Die Verdichtung zum 7.5 min-Takt ist auch im Zeithorizont 2030 wohl eine nicht erforderliche Luxuslösung. - Der Einsatz von Doppelgelenkbussen bis Hinterkappelen welcher mit der Entwicklung auf dem Inselareal und dem vonRoll Gelände begründet wird, ist nicht nachvollziehbar. - Der Einsatz von Doppelgelenkbussen durch den Kappelenring und durch die enge und steile Dorfstrasse bis in die Schlossmatt in Hinterkappelen ist nicht siedlungsverträglich und verschlechtert die Schulwegsicherheit. Ein solcher Einsatz wird daher abgelehnt. Zudem ist die Strasseninfrastruktur in Hinterkappelen nicht darauf ausgelegt (z.B. die Haltebuchten und die Wendeschlaufe in der Schlossmatt). - Auf dem Abschnitt Güterbahnhof – Schanzenstrasse stehen die Kurse insbesondere in der HVZ im Stau. Es sind Massnahmen zur Verbesserung dieser Situation notwendig. 		x		Die aufgezeigte Lösung für die Buslinie 101 stammt aus der ZMB Inselareal und wurde unhinterfragt in dieses Konzept übernommen. Die heutige Belastung zeigt, dass aus Sicht Frienisberg das heutige Angebot der Linie 101 ausreicht, dass aber bei weiteren Nachfragezunahmen mit Kapazitätsengpässen zu rechnen ist. Aus Attraktivitätsüberlegungen und hinsichtlich Ziels "Verbesserung Modalsplit zugunsten ÖV" wäre in diesem Fall ein integraler 15'-Takt für die beiden dicht besiedelten Quartiere Kappelenring und Schlossmatt einer Umstellung auf Doppelgelenkbusbetrieb (und weiterhin je 20min-Takt) zu bevorzugen. Die Anforderungen für die Erschliessung der Insel- und VonRoll-Areale wird in einer separaten Studie "Bus-Y Inselareal" durch die RKBM geprüft. Je nach Ergebnis der Studie könnte es noch Anpassungen beim Angebots- und Betriebskonzept auf der Linie 101 Bern – Hinterkappelen geben.
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Der Bericht stellt fest, dass die Linie 101 zwischen HB und Güterbahnhof überlastet ist. Statt dieses Problem zu lösen, indem die Bernmobil-Linie 11 wieder wie früher zum Güterbahnhof fährt, statt am HB zu wenden, soll nun auf der ganzen Linie der 7.5 Min-Takt eingeführt werden. Dass schafft massive Überkapazitäten auf der Strecke Güterbahnhof-Hinterkappelen. Ein überlagerter Takt der Linien 11 und 101, welche beide im 10 Minuten-Takt verkehren, ergäbe auf dem Abschnitt HB-Güterbahnhof einen 5 Min-Takt. Doppelgelenkbusse verlangen Infrastrukturanpassungen in Gebieten, wo es keine Doppelgelenkbusse braucht.		x		Die aufgezeigte Lösung für die Buslinie 101 stammt aus der ZMB Inselareal und wurde unhinterfragt in dieses Konzept übernommen. Die heutige Belastung zeigt, dass aus Sicht Frienisberg das heutige Angebot der Linie 101 ausreicht, dass aber bei weiteren Nachfragezunahmen mit Kapazitätsengpässen zu rechnen ist. Aus Attraktivitätsüberlegungen und hinsichtlich Ziels "Verbesserung Modalsplit zugunsten ÖV" wäre in diesem Fall ein integraler 15'-Takt für die beiden dicht besiedelten Quartiere Kappelenring und Schlossmatt einer Umstellung auf Doppelgelenkbusbetrieb (und weiterhin je 20min-Takt) zu bevorzugen. Die Anforderungen für die Erschliessung der Insel- und VonRoll-Areale wird in einer separaten Studie "Bus-Y Inselareal" durch die RKBM geprüft. Je nach Ergebnis der Studie könnte es noch Anpassungen beim Angebots- und Betriebskonzept auf der Linie 101 Bern – Hinterkappelen geben.
Privatperson Lyss	Ja		x			
Privatperson Wohlen	Eher Ja	siehe vorne	x			
Privatperson Wohlen	Nein	Es ist nicht nachvollziehbar, dass für die bessere Erschliessung des Insel-Areals die Postautolinie nach Hinterkappelen mit einem dichteren Fahrplan und mit längeren Fahrzeugen ausgerüstet werden soll. Die heutige Erschliessung von Hinterkappelen ist top und genügt der Nachfrage auch für die nächsten Jahre. 25 Meter lange Doppelgelenkbusse sind auf der Dorfstrasse und Unterdettigenstrasse in Hinterkappelen eine Gefahr für die Schüler*innen, die den Schulweg mit dem Fahrrad absolvieren und alle weiteren Fahrradfahrer*innen. Wie lange dauert es, bis ein Doppel-Gelenkbus am steilen Abschnitt der Dorfstrasse einen Fahrradfahrer überholt hat? Die dichtere Erschliessung des Inselareals soll entweder mit der BernMobil-Linie 12 und der Linie 101 bis Wendeschlaufe Güterbahnhof erfolgen oder es sind neue Lösungen mit Rundkursen um das Areal herum zu prüfen. Eine Ausweitung mit mehr Kursen bis nach Hinterkappelen und Fahrzeugen, die den örtlichen Verhältnissen nicht angepasst sind, wird entschieden abgelehnt. Ausserdem ist zu beachten, dass die Kapazität bei der Haltestelle Schanzenstrasse meines Erachtens heute schon erreicht ist. (Ich erlaube mir bei dieser Gelegenheit die Frage, ob die Nummerierung der Postautolinien nicht so geändert werden kann, dass eine Linie nur ein Fahrziel und nicht so wie heute die Linie 101 drei Fahrziele hat (Bern Güterbahnhof, Hinterkappelen Schlossmatt und Hinterkappelen Kappelenring West)?)		x		Die aufgezeigte Lösung für die Buslinie 101 stammt aus der ZMB Inselareal und wurde unhinterfragt in dieses Konzept übernommen. Die heutige Belastung zeigt, dass aus Sicht Frienisberg das heutige Angebot der Linie 101 ausreicht, dass aber bei weiteren Nachfragezunahmen mit Kapazitätsengpässen zu rechnen ist. Aus Attraktivitätsüberlegungen und hinsichtlich Ziels "Verbesserung Modalsplit zugunsten ÖV" wäre in diesem Fall ein integraler 15'-Takt für die beiden dicht besiedelten Quartiere Kappelenring und Schlossmatt einer Umstellung auf Doppelgelenkbusbetrieb (und weiterhin je 20min-Takt) zu bevorzugen. Die Anforderungen für die Erschliessung der Insel- und VonRoll-Areale wird in einer separaten Studie "Bus-Y Inselareal" durch die RKBM geprüft. Je nach Ergebnis der Studie könnte es noch Anpassungen beim Angebots- und Betriebskonzept auf der Linie 101 Bern – Hinterkappelen geben.
Privatperson Wohlen	Eher Ja	Für den Betrieb von Buslinien im 7.5-Minuten-Takt in der Stadt Bern und angrenzenden Gemeinden ist eigentlich BERNMOBIL Städtische Verkehrsbetriebe Bern das passende Unternehmen...	x			

Sind Sie mit der Angebotskonzeption für die Buslinie 102 (vgl. Kapitel 4.2) einverstanden?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Kirchlindach	Eher Nein	Eher nein. Die Linie 102 ist für den ländlichen Raum ab Uettligen bis Säriswil gemäss Konzept genügend (30-Minuten-Takt). Für die Thalmatt sind 30 Minuten ungenügend. Hier müsste ein 15-Minuten-Takt angeboten werden. Dies könnte mit Linie 102 oder andere Massnahmen realisiert werden.		x		Aufgrund diverser Rückmeldungen wurde das Angebotskonzept 2030 nochmals überprüft. Nach erfolgreicher Prüfung die Linie 103 während der Hauptverkehrszeit via Uettligen – Wohlen bis Hinterkappelen zu verlängern wird das Angebotskonzept entsprechend angepasst: Anstelle der HVZ-Linie 107 Bern Bahnhof – Hinterkappelen – Wohlen Schaufelacker wird die die Linie 103 zur Hauptverkehrszeit ab Neufeld P+R via Thalmatt – Uettligen bis Wohlen/Hinterkappelen verlängert. Damit wird für das Gebiet Thalmatt der 15-Minuten-takt realisiert (siehe weiter vorne Kapitel 3.2).
Wohlen	Eher Ja	- Die zwei Möglichkeiten gemäss Seite 32 zum Lückenschluss Säriswil – Innerberg sollen mittels Versuchsbetrieb geprüft werden. Ohne Versuchsbetrieb ist eine Aussage, ob diese wirtschaftlich oder unverhältnismässig ist, nicht möglich - Mit der neuen Tangentiallinie 108 kann dieser Lückenschluss Säriswil - Innerberg durchaus interessant sein. Besonders für Oberstufenschüler/innen die nach Uettligen in die Schule müssen und Studenten/innen die zur Uni wollen, kann dies die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern.			x	Gestützt auf Artikel 15 der Verordnung über das Angebot im öffentlichen Verkehr (Angebotsverordnung; AGV) sieht der Kanton Bern keine Notwendigkeit die Verlängerung im Rahmen eines Versuchsbetriebs einzuführen. Gemäss Angebotsverordnung können Versuchsbetriebe eingeführt werden, wenn sie <ul style="list-style-type: none"> ▪ zweckmässig sind; ▪ die Erschliessungsgrundsätze gemäss Artikel 3 erfüllen (beheben einer Erschliessungslücke von zusammenhängenden, überbauten Siedlungsgebieten mit mind. 300 EinwohnerInnen/Beschäftigte) ▪ keine bestehende Linie des öffentlichen Verkehrs erheblich konkurrenzieren; ▪ aller Voraussicht nach mindestens die Minimalanforderungen an Auslastung und Kostendeckung gemäss Artikel 11 erreichen. Der Gemeinde Wohlen steht jedoch die Möglichkeit zu den Versuchsbetrieb einer Linienverlängerung 102 selbst zu finanzieren.
PostAuto	Ja	Die Anschlüsse Bus intern ist falsch: Es sollte 108 statt 107 heissen		x		Der Bericht wird entsprechend korrigiert.
RBS	Ja		x			
SPplus Wohlen	Eher Ja	Eine Verlängerung der Linie 102 gemäss Möglichkeit 1 oder 2 ist als Alternative zum fehlenden Umsteigeknoten Wohlen Gemeindehaus mittels einem Versuchsbetrieb zu testen.			x	Siehe Antwort an Gemeinde Wohlen oben. Die neu ins Angebotskonzept aufgenommene Verlängerung der Linie 103 ermöglicht während der Hauptverkehrszeit die Anschlüsse zwischen der Linie 100 (Richtung Aarberg) und 103 (Richtung Uettligen) bei Wohlen Gemeindehaus (Umsteigezeit 8 Minuten).
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Privatperson Wohlen	Eher Ja	Abends und an Sonntagen besteht heute ab der Haltestelle Uettligen, Dorf ein ungefährer 30-Minuten-Takt nach Bern Hbf, dank der Überlagerung der Linie 102 (60-Minuten-Takt) mit der Linie 107 (60-Minuten-Takt). Sofern die Linie 107 nicht mehr bis Uettligen fahren wird, wird dieser wegfallen. Die neue Linie 108 wird nur Ersatz bis Europaplatz bieten, nicht bis Bern Hbf. Deshalb wird Uettligen, Dorf wohl abends und an Sonntagen ein 60-Minuten-Takt nach Bern Hbf erhalten, eine deutliche Angebotsverschlechterung.	x			Die Weiterführung des Halbstundentackts auf der Linie 102 ist aus Attraktivitätsüberlegungen anzustreben und in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten im regionalen Angebotskonzept ÖV (RAK) zu prüfen.

Sind Sie mit der Angebotskonzeption für die Buslinie 103 (vgl. Kapitel 4.2) einverstanden?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
PostAuto	Ja	Ist es korrekt, dass diese Linie neu auch ein Sonntagsangebot erhält?		x		Nein, der Bericht wird entsprechend korrigiert.
RBS	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Privatperson Wohlen	Eher Nein	Nach eigenen Beobachtungen fahren die Busse der Linie 103 oft (fast) leer. Und für den Betrieb von Buslinien, die nur auf dem Gebiet der Gemeinde Bern verkehren, ist eigentlich BERNMOBIL Städtische Verkehrsbetriebe Bern das passende Unternehmen...	x			

Sind Sie mit der Angebotskonzeption für die Buslinie 104 (vgl. Kapitel 4.2) einverstanden?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Meikirch	Ja	Zentral ist, dass die Anschlüsse am Bahnhof Bern auch weiterhin gewährleistet werden.	x			
PostAuto	Ja	Die Anschlüsse Bus intern ist falsch: Es sollte 108 statt 107 heissen		x		Der Bericht wird entsprechend korrigiert.
RBS	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Eher Ja	Könnte die Linie nicht bis Säriswil verlängert werden? Ist dies aus Umlaufgründen nicht möglich?			x	Eine Verlängerung der Linie 104 Wahlendorf - Säriswil ist aufgrund der Strassenverhältnisse kritisch. Die Wahlendorfstrasse ist nicht geeignet für einen ÖV-Linienverkehr mit Gelenkbussen.
Privatperson Meikirch	Nein	Der Weiler Weissenstein in der Gemeinde Meikirch hat sich in den letzten Jahren bevölkerungsmässig stark entwickelt. Es wurde neuer Wohnraum für mehr als 30 Parteien geschaffen, welcher zur Hälfte durch Familien mit Kindern genutzt wird. Insgesamt kommen in den nächsten Jahren ca. 25 Kinder aus Meikirch in die Schule. Diesem Umstand sollte auch durch eine sichere Anbindung an den ÖV Rechnungen getragen werden, da die Kinder das PostAuto zur Bewältigung des Schulwegs benutzen. Die Eltern haben sich zu einer Laufgruppe organisiert und begleiten die Kinder zur weit entfernten Bushaltestelle an der Kantonsstrasse. Hier stellen wir fest, dass die Haltestellen Ortschwaben, Abzw. Weissenstein, erhebliche Sicherheitsrisiken für die kleinen Knirpse darstellen. Insbesondere in die Richtung Meikirch, da dort noch die Kantonsstrasse überquert werden muss. Die maximale Geschwindigkeit wird nicht eingehalten und das Trottoir ist sehr schmal ohne Abgrenzung zur Strasse. Aus oben aufgeführten Gründen möchten wir eine Haltestelle im Weiler Weissenstein. Dies würde die Laufwege massiv verkürzen und die Sicherheit für der Kinder erhöhen.	x			Stichfahrt der Linie 104 zum Weiler Weissenstein führt zu Fahrzeitverlängerungen, der Anschlussknoten Ortschwaben wäre damit nicht aufrechtzuerhalten (Anschlüsse Zollkofen/Europaplatz würden verpasst werden). Es sind bereits Massnahmen vorhanden, die zur Verkehrssicherheit beitragen: Fussgängerstreifen mit Mittelinsel, zudem eine Temporeduktion auf 60km/h. Das Sicherheitsproblem kommt vom nicht Einhalten der Maximalgeschwindigkeit, folglich sind Massnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen notwendig.

Sind Sie mit der Angebotskonzeption für die Buslinie 105 (vgl. Kapitel 4.2) einverstanden?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Lyss	Ja		x			
Meikirch	Ja	Zentral ist, dass die Anschlüsse am Bahnhof Bern auch weiterhin gewährleistet werden.	x			
Seedorf BE	Nein	Die neue Linienführung Bern-Seedorf-Aarberg-Lyss ist nicht zielführend. Verschiedene Dorfteile, namentlich Lobsigen, verlieren dadurch den attraktiven Anschluss an die Bahn (Lyss, Bern). Für andere Dorfteile sind die bisherigen kurzen Umsteigezeiten nicht mehr gewährleistet. Siehe auch die detaillierten Begründungen oben. Fazit: Die bisherige, bewährte Linienführung Bern-Seedorf-Lobsigen-Seedorf-Wiler-Lyss soll beibehalten werden. Dabei ist die Forderung zu berücksichtigen, dass der Ast Wiler-Lyss in Zukunft auch eine Abendverbindung erhält.			x	Die Umlegung der Linie 105 via Aarberg ermöglicht zusammen mit der Linie 365 eine halbstündliche Verbindung von Seedorf nach Lyss und somit eine bessere Anbindung an die Bahn Richtung Bern und Biel. Für Lobsigen bleibt der Bahnanschluss in Lyss bestehen, und die Reisezeit Lobsigen – Bern ist via Lyss nicht länger als mit der direkten Busverbindung. Das Thema wird weiter vorne im Kapitel 3.1 Konzeptvorschlag im Raum Seedorf noch detaillierter behandelt.
PostAuto	Ja	Die Anschlüsse Bus intern ist falsch: Es sollte 108 statt 107 heissen		x		Der Bericht wird entsprechend korrigiert.
RBS	Ja		x			
Grüne Seedorf	Nein	Wie bereits ausgeführt, ist eine Führung der Linie 105 neu über Aarberg nach Lyss nicht akzeptabel. Dass neue Lösungen für den «Schlenker» nach Lobsigen gefunden werden müssen, ist klar, aber die direkte Verbindung nach Lyss muss bestehen bleiben. Pendler der Linie 105, die direkt nach Lyss möchten, müssen umsteigen oder den Umweg über Aarberg in Kauf nehmen. So bringt man niemandem zum Umsteigen vom MiV!			x	Mit dem neuen Angebotskonzept Frienisberg 2030 wird die Direktverbindung nach Lyss beibehalten, Umsteigen in Aarberg ist nicht nötig. Zudem ermöglicht die Führung der Linie 105 via Aarberg zusammen mit der Linie 365 eine halbstündliche Verbindung von Seedorf nach Lyss und somit eine bessere Anbindung an die Bahn Richtung Bern und Biel. Das Thema wird weiter vorne im Kapitel 3.1 Konzeptvorschlag im Raum Seedorf noch detaillierter behandelt.
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
VCS Regionalgruppe Biel	Nein	Die Linie muss zwingend über Wiler – Lyss geführt werden. Hier muss unbedingt auch das Abendangebot gestärkt werden, heute ist Wiler nach 19.00 Uhr vom ÖV abgehängt.			x	Die Umlegung der Linie 105 via Aarberg ermöglicht zusammen mit der Linie 365 eine halbstündliche Verbindung von Seedorf nach Lyss und somit eine bessere Anbindung an die Bahn Richtung Bern und Biel. Die Verbindung Seedorf – Wiler – Lyss wird mit der Linie 365 abgedeckt. Das Thema wird weiter vorne im Kapitel 3.1 Konzeptvorschlag im Raum Seedorf noch detaillierter behandelt. Die Ausdehnung der Betriebszeiten nach 19.00 Uhr sind aus Attraktivitätsüberlegungen und hinsichtlich Verlagerungsziele vom MIV auf den ÖV bei der Verbindung Wiler – Lyss anzustreben und in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten im regionalen Angebotskonzept ÖV (RAK) zu prüfen.
Privatperson Lyss	Ja		x			
Privatperson Meikirch	Nein	Der Weiler Weissenstein in der Gemeinde Meikirch hat sich in den letzten Jahren bevölkerungsmässig stark entwickelt. Es wurde neuer Wohnraum für mehr als 30 Parteien geschaffen, welcher zur Hälfte durch Familien mit Kindern genutzt wird. Insgesamt kommen in den nächsten Jahren ca. 25 Kinder aus Meikirch in die Schule. Diesem Umstand sollte auch durch eine sichere Anbindung an den ÖV Rechnungen getragen werden, da die Kinder das PostAuto zur Bewältigung des Schulwegs benutzen. Die Eltern haben sich zu einer Laufgruppe organisiert und begleiten die Kinder zur weit entfernten Bushaltestelle an der Kantonsstrasse. Hier stellen wir fest, dass die Haltestellen Ortschwaben, Abzw. Weissenstein, erhebliche Sicherheitsrisiken für die kleinen Knirpse darstellen. Insbesondere in die Richtung Meikirch, da dort noch die Kantonsstrasse überquert werden muss. Die maximale Geschwindigkeit wird nicht eingehalten und das Trottoir ist sehr schmal ohne Abgrenzung zur Strasse. Aus oben aufgeführten Gründen möchten wir eine Haltestelle im Weiler Weissenstein. Dies würde die Laufwege massiv verkürzen und die Sicherheit für der Kinder erhöhen.	x			Eine Stichfahrt der Linie 105 zum Weiler Weissenstein führt zu Fahrzeitverlängerungen. Die Linie 105 stellt in Lyss als auch Bern wichtige Bahnanschlüsse sicher, mit einer solchen Stichfahrt zum Weiler Weissenstein müsste einer der beiden Anschlussknoten aufgegeben werden, was hinsichtlich Nachfragepotenzial nicht zielführend ist. Es sind bereits Massnahmen vorhanden, die zur Verkehrssicherheit beitragen: Fussgängerstreifen mit Mittelinsel, zudem eine Temporeduktion auf 60km/h. Das Sicherheitsproblem kommt vom nicht Einhalten der Maximalgeschwindigkeit, folglich sind Massnahmen wie Geschwindigkeitskontrollen notwendig.

Sind Sie mit der Angebotskonzeption für die Buslinie 106 (vgl. Kapitel 4.2) einverstanden?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Zollikofen	Ja	Halbstundentakt i.O.	x			
PostAuto	Ja	Anschlüsse Bus - Bahn 2030 sollte Zollikofen statt Lyss heissen		x		Der Bericht wird entsprechend korrigiert.
RBS	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Privatperson Herrenschwanden	Eher Ja	Die eher städtisch geprägten Herrenschwanden und Zollikofen hätten höhere Ansprüche an den Takt. Die 10-Minuten Ausrichtung für Herrenschwanden ist sehr begrüßenswert.	x			

Sind Sie mit der Angebotskonzeption für die Buslinie 107 (vgl. Kapitel 4.2) einverstanden?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Kirchlindach	Eher Ja	Eher ja. Die Buslinie 107 wie vorgeschlagen mit Endstation Wohlen Schaufelacker betrifft die Gemeinde Kirchlindach eigentlich nicht. Die Linie 107 wäre jedoch eine mögliche Lösung der ungenügenden ÖV-Erschliessung der Thalmatt, wenn diese via Uettligen – Thalmatt – Bern geführt würde.		x		Nach erfolgreicher Prüfung die Linie 103 während der Hauptverkehrszeit via Uettligen – Wohlen bis Hinterkappelen zu verlängern wird das Angebotskonzept entsprechend angepasst: Anstelle der HVZ-Linie 107 Bern Bahnhof – Hinterkappelen – Wohlen Schaufelacker wird die die Linie 103 zur Hauptverkehrszeit ab Neufeld P+R via Thalmatt – Uettligen bis Wohlen/Hinterkappelen verlängert. Damit wird für das Gebiet Thalmatt der 15-Minuten-takt realisiert (siehe weiter vorne Kapitel 3.2).
Wohlen	Nein	<ul style="list-style-type: none"> - Für die Haltestellen Uettligen Schule und Riedhaus bedeutet dies einen Leistungsabbau. Von diesen Haltestellen fährt dann keine direkte Linie mehr zum Hauptbahnhof Bern. - Das Postauto (Linie 107) hat von Uettligen zum Hauptbahnhof Bern zurzeit 27 Minuten. Aus unserer Sicht sind dies ideale Voraussetzungen für einen 30min-Takt. Dadurch ist es für uns nicht nachvollziehbar, dass die vorhandenen Schlaufe Uettligen Reberhaus nicht mehr genutzt, stattdessen aber im Schaufelacker hohe Investitionen für einen Kreisel oder eine Wendeschlaufe getätigt werden sollen. - Die Linie 107 soll weiterhin bis Uettligen verkehren. Die Wendeschleife ist vorhanden. - Alternativ ist zu prüfen, ob die neue Linie 107 nach Wohlen verlängert und via Uettligen – Thalmatt geführt werden kann. - Dafür kann die Linie 108 als Testphase nur zu Stosszeiten betrieben werden. 		x	x	<p>Nach erfolgreicher Prüfung die Linie 103 während der Hauptverkehrszeit via Uettligen – Wohlen bis Hinterkappelen zu verlängern wird das Angebotskonzept entsprechend angepasst: Anstelle der HVZ-Linie 107 Bern Bahnhof – Hinterkappelen – Wohlen Schaufelacker wird die die Linie 103 zur Hauptverkehrszeit ab Neufeld P+R via Thalmatt – Uettligen bis Wohlen/Hinterkappelen verlängert. Damit wird die Direktverbindung Uettligen Schule – Riedhaus Richtung Bern Bahnhof/Länggasse in der Hauptverkehrszeit aufrechterhalten. Mit dieser Konzeptanpassung entfällt auch die ursprünglich vorgesehene zusätzliche Wendeeinfrastruktur im Raum Wohlen Schaufelacker (siehe weiter vorne Kapitel 3.2).</p> <p>Ganztägliches Angebot für neue Linie 108 im 30-Minutentakt ist wichtig, um diese tangentialen Verkehrsbeziehung zu stärken und zu fördern. Gemäss Marktanalyse weisen die Beziehungen zwischen dem Frienisberg und dem Raum Bern West ein hohes Gesamtverkehrspotenzial (MIV+ÖV) auf, das künftig aufgrund der Entwicklungen rund um den Europaplatz künftig weiter zunehmen wird.</p>
Zollikofen	Ja	Linie 107 fällt für Zollikofen weg, wird aber mit der Linie 106 und 108 abgedeckt.	x			
PostAuto	Eher Ja	Wurde anstelle einer Wendemöglichkeit im Schaufelacker die Verlängerung bis Uettligen geprüft bzw. die Kosten gegenübergestellt?			x	Nach erfolgreicher Prüfung die Linie 103 während der Hauptverkehrszeit via Uettligen – Wohlen bis Hinterkappelen zu verlängern wird das Angebotskonzept entsprechend angepasst: Anstelle der HVZ-Linie 107 Bern Bahnhof – Hinterkappelen – Wohlen Schaufelacker wird die die Linie 103 zur Hauptverkehrszeit ab Neufeld P+R via Thalmatt – Uettligen bis Wohlen/Hinterkappelen verlängert. Mit dieser Konzeptanpassung entfällt auch die ursprünglich vorgesehene zusätzliche Wendeeinfrastruktur im Raum Wohlen Schaufelacker (siehe weiter vorne Kapitel 3.2).
RBS	Ja		x			
SPplus Wohlen	Nein	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Verkürzung der Linie bis Wohlen Schaufelacker wird abgelehnt. Dadurch entfällt eine zusätzliche direkte Verbindung zwischen Uettligen und Bern Bahnhof. - Zudem erscheint eine Wendeschlaufe in Wohlen Schaufelacker nicht umsetzbar (hohes Längsgefälle der Strasse). - Siehe auch Linie 108. 		x		Nach erfolgreicher Prüfung die Linie 103 während der Hauptverkehrszeit via Uettligen – Wohlen bis Hinterkappelen zu verlängern wird das Angebotskonzept entsprechend angepasst: Anstelle der HVZ-Linie 107 Bern Bahnhof – Hinterkappelen – Wohlen Schaufelacker wird die die Linie 103 zur Hauptverkehrszeit ab Neufeld P+R via Thalmatt – Uettligen bis Wohlen/Hinterkappelen verlängert. Damit wird die Direktverbindung Uettligen Schule – Riedhaus Richtung Bern Bahnhof/Länggasse in der Hauptverkehrszeit aufrechterhalten. Mit dieser Konzeptanpassung entfällt auch die ursprünglich vorgesehene zusätzliche Wendeeinfrastruktur im Raum Wohlen Schaufelacker (siehe weiter vorne Kapitel 3.2).
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			

Sind Sie mit der Angebotskonzeption für die Buslinie 108 (vgl. Kapitel 4.2) einverstanden?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Bern	keine Antwort	<p>Wie erwähnt begrüsst der Gemeinderat die Schaffung der neuen Linie 108 als wichtige tangentielle Verbindung zwischen Nordosten und Nordwesten der Region Bern, welche auch den Mobilitätshub Europaplatz aufwertet.</p> <p>Das Angebotskonzept schlägt vor, die Linie 108 am Europaplatz wenden zu lassen, was die Stadt Bern grundsätzlich begrüsst. Es ist aber erstens zu beachten, dass heute bereits die Buslinie 31 zeitweise am Europaplatz wendet bzw. in Richtung Osten dort eine Wartezeit hat. Zweitens werden zukünftig weitere verkehrliche Anforderungen auf den Europaplatz zukommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Ast Inselspital/Holligen (künftig mit Doppelgelenktrolleybussen) der Linie 12 soll gemäss ZMB ÖV Insel bis zum Europaplatz verlängert werden, wofür ebenfalls eine Wendeschleife und ein Buswarteraum benötigt wird. - Das Vorhaben Betriebshof Bodenweid kombiniert mit einer Dachnutzung als Sportplatz wird momentan im Rahmen einer Machbarkeits- und Potenzialstudie geprüft. Gegenstand der Untersuchung ist auch, ob dazu beim Europaplatz eine betriebliche Tramwendeschleife erforderlich ist. <p>In Absprache mit der RKBM sieht die Verkehrsplanung der Stadt Bern vor, in den Jahren 2023/2024 die verkehrlichen Anforderungen an den Europaplatz im Rahmen einer Vorstudie gesamthaft zu prüfen.</p>	x			Die RKBM begrüsst die gesamthafte Prüfung im Rahmen einer Vorstudie.
Kirchlindach	Eher Ja	<p>Die Gemeinde Kirchlindach ist mit der neuen Buslinie 108 unter Vorbehalt einverstanden. Dies obwohl bisher eine genügende Auslastung der Linie 107 zwischen Kirchlindach und Uettligen kaum gegeben war. Es könnte jedoch sein, dass die Verbindung nach Uettligen in Zukunft an Bedeutung gewinnt (Einkaufsmöglichkeiten und Schulbetrieb). Zudem ist für die Gemeinde Kirchlindach die Anbindung an den Europaplatz nicht von Bedeutung. Wir anerkennen jedoch die Idee einer solchen Tangentiallinie. Voraussetzung für Kirchlindach ist jedoch die Verbesserung im Gebiet Thalmatt. Ansonsten sollte die Linie 108 über Zollikofen – Uettligen – Thalmatt nach Bern geführt werden.</p>	x			<p>Die Stärkung der Tangentialbeziehung Zollikofen – Wohlen – Europaplatz ist aus Sicht Abstimmung Siedlung und Verkehr bzw. zur Umsetzung der regionalen Ziele bezüglich Raumstruktur und Verkehr von hoher Bedeutung.</p> <p>Für das Gebiet Thalmatt wird die Verdichtung zum 15-Minutentakt nach erfolgreicher Prüfung mit einer Verlängerung der Linie 103 zur Hauptverkehrszeit realisiert (siehe weiter vorne Kapitel 3.2).</p>
Meikirch	Eher Nein	<p>Wir würden uns wünschen, dass die Buslinie von Zollikofen, über Ortschaften und Wohlen, weiterhin nach Bern fahren würde, um dort die wichtigen Schnittstellen zum über- und untergeordneten Netz sicherzustellen. Interregionalen und -kantonalen Pendler*innen nützt es leider relativ wenig, wenn sie lediglich bis an den Europaplatz geführt werden. Was jedoch sehr begrüsst wird, ist, dass die Linie zukünftig den ganzen Tag hindurch fahren soll und nicht nur zu den Stosszeiten.</p>	x			Von Zollikofen, Ortschaften und Wohlen gibt es andere ÖV-Angebote zum Bahnhof Bern, welche die gewünschte Schnittstelle sicherstellen. Für Pendler*innen innerhalb der Region stellt die direkte Verbindung zum Europaplatz ein Mehrwert dar.

Wohlen	Eher Nein	<p>- Ob die Anbindung an den Europlatz für die Teilregion Frienisberg attraktiv ist, ist schwer abzuschätzen. Grundsätzlich wohl eher nicht, da die Einwohnerinnen und Einwohner hauptsächlich den Bahnhof Bern ansteuern wollen und sicher nicht den Europlatz, welcher nur ein Umsteigeknoten wäre.</p> <p>- Zurzeit wird die Verbindung nach Zollikofen durch den 107er selten genutzt. Hier ist aus unserer Sicht eine Testphase (vorerst nur zu Stosszeiten) nötig, damit eruiert werden kann, ob diese neue Tangentiallinie genutzt wird.</p> <p>- Die zusätzliche Linie 108 kann zu einer Übererschliessung führen.</p> <p>- Die zusätzlichen Kosten, die durch diese neue Linie entstehen, sind aus unserer Sicht für die Gemeinden schwer tragbar.</p>	x	x		Die Anbindung Europlatz bedeutet nicht nur Anbindung an den Umsteigeknoten, sondern auch Anbindung an einen dynamischen Raum mit viel Entwicklungen in den nächsten Jahren.
Zollikofen	Ja	Neues Angebot; bessere Anbindung Frienisberg Süd an Zollikofen.	x			
Tiefbauamt des Kantons Bern, OIK II	Eher Ja	Die neue Führung der Buslinie 108 bringt eine 4. Buslinie auf die Kappelenbrücke. Reicht die Kapazität von Brücke und Verkehrsraum in Hinterkappelen dafür aus? Bei der Konzeption aller anderen Buslinien sehen wir keine Probleme und nehmen das Gesamtkonzept so zur Kenntnis.	x			Die Bernstrasse ist im vorgeschlagenen Konzept mit 15 Kursen pro Stunde je Richtung in den Hauptverkehrszeiten (und mit 12 Kursen in den Nebenverkehrszeiten) belastet. Dies bedeutet eine mittlere Kursfolgezeit von 4 Minuten, was verkehrstechnisch möglich ist.
BERNMOBIL	Eher Ja	Grundsätzlich begrüsst BERNMOBIL die Einführung der neuen Buslinie 108 Zollikofen – Kirchlindach – Wohlen – Bern Europlatz, die von Montag – Sonntag im 30-Minuten-Takt verkehren wird. Bezüglich der Bushaltestelle mit Wendemöglichkeit am Europlatz weisen wir darauf hin, dass bereits die Buslinie 31 zeitweise am Europlatz wendet bzw. in Richtung Osten dort eine Wartezeit hinterlegt hat. Zudem soll der Ast Inselpital/Holligen (künftig mit Doppelgelenktrolleybussen), wie in der ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal empfohlen, auch bis zum Europlatz verlängert werden. Weiter wird im Rahmen der Machbarkeits- und Potenzialstudie für einen Betriebshof Bodenweid zurzeit geprüft, ob beim Europlatz allenfalls eine betriebliche Tramwendeschleife nötig ist. Die Verkehrsplanung der Stadt Bern wird in den Jahren 2023/2024 im Rahmen einer Vorstudie prüfen, ob die zur Verfügung stehende Fläche all diesen Ansprüchen gerecht werden kann.	x			
BLS	Eher Ja	Anbindung Bern Europlatz: Die Linie 108 soll beim Europlatz angebunden werden. Es ist zu begrüßen, dass eine Linie zu diesem wichtigen Hub geführt wird. Wir haben aber auch Verständnis, dass man die anderen Linien direkt zum Bahnhof Bern führen will, um einen Umsteigezwang am Europlatz zu vermeiden. Zu einem späteren Zeitpunkt kann die Anbindung an den Europlatz nochmals neu beurteilt und allenfalls optimiert werden. Bushaltestelle Linie 108 in Bern Europlatz: Die vorgeschlagene Lage der 1. Priorität im Bereich der Tramhaltestellen widerspricht der Studie Optimierung ÖV-Erschliessung Auserholligen-Nord (Schlussbericht Infrac vom 11.11.2020 im Auftrag der Stadt Bern), die eine Haltestelle im Bereich der neuen Bahnhofstabelle Europlatz Nord vorschlägt. Diese Unstimmigkeit ist zwingend rasch zu bereinigen, damit für die weitere Planung des Hubs Europlatz eine klare Basis geschaffen werden kann.	x			Die RKBM ist in enger Koordination mit der Stadt Bern.
RBS	Ja		x			
SPplus Wohlen	Eher Nein	<p>- Eine Tangentiallinie wird als Versuchsbetrieb grundsätzlich begrüsst, aus Nachfragesicht ist ein durchgehender 30-Minutentakt aber fragwürdig. Dies kann auch auf der bestehenden Linie 107 beobachtet werden, bei welcher nur eine geringe Nachfrage zwischen Uettligen und Zollikofen besteht.</p> <p>- Bei den Anschlussbeziehungen fehlt der Umsteigeknoten in Wohlen Gemeindehaus für die Umsteigebeziehung aus Murzelen/Innerberg Richtung Uettligen.</p>	x		x	<p>Ganztägliches Angebot für neue Linie 108 im 30-Minutentakt ist wichtig, um diese tangentialen Verkehrsbeziehung zu stärken und zu fördern. Gemäss Marktanalyse weisen die Beziehungen zwischen dem Frienisberg und dem Raum Bern West ein hohes Gesamtverkehrspotenzial (MIV+ÖV) auf, das künftig aufgrund der Entwicklungen rund um den Europlatz künftig weiter zunehmen wird.</p> <p>Der Anschluss Murzelen/Innerberg - Uettligen ist aufgrund Umlauf/weitere Anschlussausrichtungen mit der Linie 108 nicht schlank machbar, deshalb wird der Anschluss nicht aufgeführt. Die neu ins Angebotskonzept aufgenommene Verlängerung der Linie 103 ermöglicht während der Hauptverkehrszeit die Anschlüsse zwischen der Linie 100 (Richtung Aarberg) und 103 (Richtung Uettligen) bei Wohlen Gemeindehaus (Umsteigezeit 8 Minuten).</p>
IGÖV Bern	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
VCS Regionalgruppe Biel	Ja	Die neue Linie 108 ist eine gute Ergänzung für den Raum Frienisberg.	x			

Privatperson Lyss	Ja		x			
Privatperson Wohlen	Nein	Der Bedarf für eine ganztägige Tangentiallinie Frienisberg-Süd ist nicht nachvollziehbar. Die Arbeitsplätze in Zollikofen können mit der bestehenden Linie 107 am Morgen, Mittag und Abend gut erreicht werden. Das Passagieraufkommen auf dem Streckenabschnitt Uettligen-Zollikofen (und Gegenrichtung) müsste heute deutlich höher sein, damit sich ein künftiger Ausbau rechtfertigen liesse. Allein mit den Erholungssuchenden aus Münchenbuchsee, die die Naherholungsgebiete Frienisberg und Wohlensee erreichen wollen (S.22), lässt sich eine neue Linie nicht finanzieren. Abgesehen davon, dass die Station Wohlen-Gemeindehaus von Münchenbuchsee aus schneller erreicht wird, wenn man über den Bahnhof Bern fährt, als wenn man die Tangentiallinie 107 benutzt. Ist die Endstation Europaplatz sinnvoll, wenn der Bus ab Bethlehem-Kirche dem Tram hinterherfährt? Aus den genannten Gründen ist auf eine neue Tangentiallinie 108 zu verzichten und die Linie 107 wie bisher weiterzuführen.			x	Siehe Antwort bei Eingabe SPplus Wohlen oben

Sind Sie mit der Angebotskonzeption für die Buslinie 86 (vgl. Kapitel 4.2) einverstanden?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kennntnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Kappelen	Eher Ja	Die Bedienung der Gemeinde Kappelen durch die Linie 86 darf nicht aufgrund der neuen Linie 366 eingeschränkt werden (z.B. Direktverbindung Bühl-Aarberg via Bielstrasse). Unter Umständen kann eine Ausdünnung der Kurse zu Hauptverkehrszeiten erfolgen.	x			Das Konzept sieht keine Änderungen an der Linie 86 vor. Die Angebotsplanung (Anzahl Kurse) ist Thema der vierjährlichen regionalen Angebotskonzepte.
RBS	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			

Sind Sie mit der Angebotskonzeption für die Buslinie 363 (vgl. Kapitel 4.2) einverstanden?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kennntnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Lyss	Ja		x			
RBS	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Privatperson Lyss	Ja		x			

Sind Sie mit der Angebotskonzeption für die Buslinie 365 (vgl. Kapitel 4.2) einverstanden?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Lyss	Ja		x			
Seedorf BE	Nein	Die neue Linienführung Lyss-Seedorf-Lobsigen ist nicht zielführend. Verschiedene Dorfteile, namentlich Lobsigen, verlieren dadurch den attraktiven Anschluss an die Bahn (Lyss, Bern). Auf Grund der entstehenden Nachteile ist die erforderliche, genügende Auslastung der Linie 365 auf Dauer stark gefährdet. Siehe auch die detaillierten Begründungen oben. Fazit: Die bisherige, bewährte Linienführung Seedorf-Aarberg soll beibehalten werden, mit direkter Umsteigemöglichkeit auf die Linie 105.			x	Die Begleitgruppe beurteilt die Situation anders. Aus ihrer Sicht überwiegen die Vorteile der Konzeptänderungen für das gesamte ÖV-Angebot im Raum Seedorf gegenüber den lokalen Nachteilen für Lobsigen. Die Vorteile sind weiter vorne im Kapitel 3.1 Konzeptvorschlag im Raum Seedorf noch detaillierter aufgeführt.
PostAuto	Ja	Die Einsparungen bei den Betriebskosten müssen wir relativieren: Der heutige Einsatz von Gelenkbussen auf dem Abschnitt Aarberg - Seedorf ist dem linienübergreifenden Fahrzeug-einsatz geschuldet. Bei einem linienreinen Betrieb werden tendenziell mehr Standzeiten produziert als heute. Somit kann nicht mit Kosteneinsparungen gerechnet werden.		x		Kosteneinsparungen wurden im Kapitel 4.4. <i>Auswirkungen auf die Betriebskosten und Abgeltungen</i> nicht berücksichtigt. Der Kommentar zu den Kosteneinsparungen bei Linie 365 (in Kap. 4.2 im Bericht) wird gestrichen.
RBS	Ja		x			
Grüne Seedorf	Nein	Eine neue Linie Lobsigen - Seedorf - Wiler - Lyss ist nicht zielführend. Lobsigen hat so keine direkte Verbindung mehr nach Aarberg, obschon das Dorf nach Aarberg ausgerichtet ist (Oberstufe, Einkaufen, Ärzte/Spital etc.). Wenn schon eine neue Linie zur Anbindung Lobsigens geplant ist, wieso dann nicht eine Linie Lobsigen - Seedorf - Aarberg - Lyss mit Stundentakt, die in Aarberg zusammen mit der Bahn den Halbstundentakt Richtung Lyss gewährleisten würde? Hier wäre noch von Vorteil, dass wohl der grössere Teil der Fahrgäste aus Lobsigen / Seedorf in Aarberg aussteigen würden und somit die Kapazität Aarberg - Lyss grösser wäre als bei einer Führung der Linie 105 über Aarberg. Die Verbindung Lobsigen - Seedorf - Aarberg wäre auch wichtig für die Schüler*innen der Oberstufen, die neu alle nach Aarberg gehen werden. Ein Umsteigen der Schüler*innen aus den oberen Teilen der Gemeinde aus der Linie 105 auf diese Linie ist zumutbar. Weiter sind wir der Meinung, dass eine Linie 365 wie geplant schon sehr bald in Frage gestellt werden würde, da die Fahrgastzahlen wohl nicht gross sein würden. Müsste dann diese Linie aus Kostengründen wieder eingestellt werden, hätten weder Lobsigen noch Grissenberg / Wiler einen ÖV-Anschluss, geschweige denn die schon lange geforderten Abendverbindungen.			x	In der Konzeptentwicklung wurden unterschiedliche Möglichkeiten einer Linie Lobsigen – Seedorf – Aarberg – Lyss geprüft. Unter Berücksichtigung von weiteren Abhängigkeiten wie die zeitliche Versetzung zur Bahn Aarberg – Lyss einer wirtschaftlich vernünftigen Lösung für die Verdichtungskurse zur Hauptverkehrszeit auf der Linie 105 zwischen Seedorf und bern und auf der entsprechenden Linie zwischen Seedorf und Aarberg. Die geprüften Konzepte scheiterten entweder an den hohen Betriebskosten (weil die Verdichtungskurse lange Standzeiten auslösten) oder, dass die beiden Verbindungen Seedorf – Lyss (via Aarberg, resp. via Wiler) zeitlich nicht versetzt sind und so keine halbstündliche Verbindung Seedorf – Lyss möglich ist. Einstellung der Linie aus Kostengründen: Eine Busverbindung Lobsigen – Seedorf – Wiler – Lyss, die für Seedorf eine halbstündliche Verbindung nach Lyss ermöglicht, ist aus Attraktivitätsüberlegungen und hinsichtlich Verlagerungsziele vom MIV auf den ÖV beizubehalten. Aus Sicht der Begleitgruppe überwiegen die Vorteile der Konzeptänderungen für das gesamte ÖV-Angebot im Raum Seedorf gegenüber den lokalen Nachteilen für Lobsigen. Die Vorteile sind weiter vorne im Kapitel 3.1 Konzeptvorschlag im Raum Seedorf noch detaillierter aufgeführt.
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
VCS Regionalgruppe Biel	Nein	Diese Linie ist nicht zielführend. Es ist abzusehen, dass die Frequenzen zu tief sind und die Linie schnell in Frage gestellt werden muss. Lobsigen sollte direkt mit Aarberg verbunden sein. Eine Führung Aarberg - Lobsigen - Seedorf - Aarberg wäre zielführender. Damit könnte auch die heutige (unschöne) Schlaufe der Linie 105 nach Lobsigen abgelöst werden.			x	Siehe Antwort an Grüne Seedorf oben.
Privatperson Lyss	Ja		x			

Sind Sie mit der Angebotskonzeption für die Buslinie 366 (vgl. Kapitel 4.2) einverstanden?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Aarberg (Wirtschaftskommission)	Ja		x			
Kappelen	Ja	Die Bedienung der Gemeinde Kappelen durch die Linie 366 darf keine Einschränkung der Linie 86 für Kappelen bewirken (z.B. Direktverbindung Bühl-Aarberg via Bielstrasse). Unter Umständen kann eine Ausdünnung der Kurse der Linie 86 zu Hauptverkehrszeiten erfolgen.	x			Das Konzept sieht keine Änderungen an der Linie 86 vor. Die Angebotsplanung (Anzahl Kurse) ist Thema der vierjährigen regionalen Angebotskonzepte.
Lyss	Ja		x			
Täuffelen	Ja		x			
Walperswil (Bürgerbuskommission WETA)	Ja	Die neue Verkehrsführung der Linie 366 wird von der Bürgerbuskommission WETA und der Gemeinde Walperswil sehr unterstützt und würde diese sehr aufwerten. Eine Umsteigemöglichkeit in Kappelen Richtung Aarberg ist jedoch vorzusehen.	x			Das Konzept sieht Anschlüsse in Kappelen in Lastrichtung vor (morgens nach Aarberg, abends von Aarberg).
RBS	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Union Traffic	Eher Ja	Eine Professionalisierung dieses Angebots ist auf jeden Fall willkommen! Dass die Linie über Kappelen nach Lyss geführt werden soll, ist für Fernverkehrsreisende und für Kappelen ein Gewinn. Für das explizit genannte regionale Zentrum Aarberg und den regionalen Pendlerverkehr wäre es eher ein Minus. Da keine Nachfragedaten ersichtlich sind, kann ich keine Präferenz finden.	x			
Privatperson Lüscherz	Nein	Direkte Anbindung nach Aarberg fehlt. Lyss kann ab Täuffelen problemlos via Biel erreicht werden.	x			Das Nachfragepotenzial für die Verbindung Täuffelen – Lyss wird grösser eingeschätzt als für Täuffelen – Aarberg.
Privatperson Lyss	Ja		x			

5.3. Fragen zum Teilraum Saane

5.3.1. Ist die Liste der Wunschlinien (vgl. Kapitel 2.3) aus Ihrer Sicht für den Raum Saane vollständig?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Bern	Keine Antwort	Der Gemeinderat erachtet die Darstellung der Wunschlinien und die Analyse der Schwachstellen als vollständig und zutreffend. Auch hier ist zu beachten, dass sich die Wunschlinien dynamisch entwickeln.	x			
Ferenbalm	Ja		x			
Kerzers	Ja		x			
Mühleberg	Ja		x			
Täuffelen	Ja		x			
BLS	Ja		x			
PostAuto	Ja		x			
RBS	Ja		x			
IGÖV Bern	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Süri Hofkultur	Nein	Bhf Rosshäusern wird nach erfolgtem Ausbau abgehängt und isoliert die umliegenden Dörfer zusätzlich. So wird das mit dem Konzept Bern aus der Sicht der Dörfer untergraben, also Anreize geschaffen mit dem Auto in die Stadt zu fahren			x	Das neue Konzept stärkt die nachfragestärkeren Verbindungen Richtung Brünnen mit Anbindung an die S-Bahn und das Tramnetz. Die heute nur schwach frequentierte Verbindung zum S-Bahnhof Rosshäusern wird aufgehoben; dies hat keine Auswirkungen auf das Bahnangebot beim Bahnhof Rosshäusern, denn die 30 Personen pro Tag, die heute von der Buslinie 560 auf die S-Bahn umsteigen, sind diesbezüglich nicht massgebend.
Union Traffic	Nein	Ich finde keine Angaben zum Raum Kallnach-Kerzers und Kerzers-Gümmenen.	x			Kallnach-Kerzers und Kerzers-Gümmenen sind mit dem Bahnangebot miteinander verbunden. Diese Wunschlinie ist somit im Rahmen eines Bus-Angebotskonzeptes nicht untersuchungsrelevant.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Frauenkappelen	Ja		x			
Privatperson Gurbrü	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Nein	In Kapitel 2.3 kommt der Teil südlich des Wolensees gar nicht vor. (Frauenkappelen Mühleberg)	x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Nein	Wir bedauern die Streichung der Postautolinie Mühleberg-Rosshäusern. Die Prüfung einer anderen Linienführung des Postautokurses 560 über die Ledi (mit Erschliessung der zum Teil neuen Überbauungen in der unteren Ledi) wurde, so wie es aussieht nicht geprüft, wäre aber wünschenswert gewesen. Der Hinweis im Bericht, dass die Aufhebung der Linie 560 am S-Bahnangebot in Rosshäusern nichts ändern wird (S.56), nehmen wir erfreut zur Kenntnis und hoffen, dass dies kein Lippenbekenntnis ist.	x			Das neue Konzept stärkt die nachfragestärkeren Verbindungen Richtung Brünnen mit Anbindung an die S-Bahn und das Tramnetz. Eine Umlegung der heutigen Linie 560 via Ledi wurde aufgrund des tiefen Nachfragepotenzials nicht geprüft.
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Nein	Die Wunschlinie Laupen <-> Rosshäusern Bahnhof fehlt.			x	Das Nachfragepotenzial einer Querverbindung Laupen – Rosshäusern wird als gering eingestuft. Zudem ist die Erschliessungsberechtigung gemäss Vorgaben Kanton (ÖVG/AGV Art. 3) nicht gegeben und Anforderungen an die Auslastung und den Kostendeckungsgrad kaum erfüllbar.
Privatperson Mühleberg	Nein	Linie Mühleberg-Rosshäusern fällt weg	x			
Privatperson Mühleberg	Nein	Unübersichtlich dokumentiert. Es wird zu wenig auf Weiler Rücksicht genommen	x			Erschliessungsberechtigung für kleine Weiler ist gemäss Vorgaben Kanton (ÖVG/AGV Art. 3) nicht gegeben. Zudem zu geringes Nachfragepotenzial und somit sind kantonale Anforderungen an die Auslastung und den Kostendeckungsgrad kaum erfüllbar.

Privatperson Mühleberg	Nein	Offenbar wollte sich die Gemeinde Mühleberg (noch) nicht äussern. Es besteht möglicherweise aus kommerzieller Sicht Handlungsbedarf (niedrige Auslastung der Linie 560, das auch auf die tiefen Frequenzen zurückzuführen ist). Es bestünde aber auch Handlungsbedarf, wenn es darum geht, etwas weiter zu denken. Als Einwohner von Allenlüften wäre die angedachte Linienführung der Linie 560 eine gute Sache. Der südliche Ortsteil der Gemeinde Mühleberg verliert so aber an Attraktivität, und es ist fraglich, ob die BLS dereinst den Halbstundentakt ab Bhf Rosshäusern beibehalten würde. Ich könnte mir denken, dass eine Verbindung vom Bhf Neuenegg via Bramberg, Süri, Spengelried, Bhf Rosshäusern, Allenlüften, Mauss Trüllern, Mühleberg eine ÖV-Lücke endlich schliessen würde.	x			Die vorgeschlagene Route weist ein ungenügendes Nachfragepotenzial auf, um die Anforderungen an die Auslastung und den Kostendeckungsgrad zu erfüllen. Zudem entstünde auch Parallelangebot zur Bahn.
------------------------	------	--	---	--	--	---

5.3.2. Ist die Liste der Schwachstellen (vgl. Kapitel 2.3) aus Ihrer Sicht für den Raum Saane vollständig?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Bern	Keine Antwort	Das vorgeschlagene Gesamtkonzept ist stimmig und deckt die absehbaren Nachfragebedürfnisse ab.	x			
Gurbrü	Keine Antwort	Die bisherige Linienführung durch das Unterdorf von Gurbrü, von der alten Käserei her - wie bereits mitgeteilt - ist zu überprüfen.		x		Die heutige Haltestellenanordnung (insb. die Lage der Haltestelle Ferenbalm Jerisberg) bedingt eine Linienführung von der alten Käserei her ins Unterdorf von Gurbrü. Dem Angebotskonzept der neuen Linie 551 liegen die heutigen Haltestellenlagen zugrunde. Sollte künftig auf eine Busführung auf dem Abzweiger Alte Käserei/Unterdorf in Gurbrü verzichtet werden, müsste zumindest die Haltestelle Ferenbalm Jerisberg verschoben werden. Sollte auf die gesamte Schlaufe durch die Ortschaft Gurbrü verzichtet werden, müsste ebenfalls die Haltestelle Gurbrü Schulhaus verschoben werden. Die genauen Standorte der Haltestellen Ferenbalm Jerisberg und Gurbrü Schulhaus sind aus Sicht Angebotskonzept nicht wesentlich. Die entsprechenden Haltestellenverlegungen sind durch die Gemeinden Ferenbalm und Gurbrü zu prüfen. Im konzeptionellen Schlussbericht wird im Kapitel 5.6 Überprüfung Haltestellen ein entsprechender Hinweis ergänzt.
Kerzers	Ja		x			
Mühleberg	Ja		x			
Täuffelen	Ja		x			
BLS	Ja		x			
PostAuto	Nein	Die Anschlusssicherheit in Bern Brünnen Westside von / nach Linie 30.570 fehlt in der Aufzählung.		x		Der Bericht wird entsprechend korrigiert.
RBS	Ja		x			
IGÖV Bern	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Süri Hofkultur	Nein		x			
Union Traffic	Nein	Im Konzept finde ich dazu keine Angaben betreffend "Saane Nord". Die grösste Schwachstelle ist wohl einmal mehr, dass die kantonsübergreifende Nachfrage fast ganz ausgeblendet wurde. Kartenausschnitte zeigen Kerzers bis Bern, einige auch Biel. Hingegen fehlen Murten, Flamatt, Neuchâtel oder Fribourg. Meine Kunden und Mitglieder fahren dorthin mangels Alternativen mit dem MIV.			x	Murten, Flamatt, Neuchâtel oder Fribourg ist ausserhalb Bearbeitungs- und Betrachtungsperimeter.
Privatperson Bern	Nein	Teilweise. Die Fahrzeitdauer von Mühleberg, dem mit Abstand grössten Ort in der Gemeinde, nach Brünnen ist zu lang, ausser bei den Eilkursen in den HVZ.	x			Mühleberg ist neu ganztägig im Halbstundentakt mit Bern Brünnen verbunden. Die heutigen Eilkurse sind ergänzend dazu weiterhin möglich.
Privatperson Frauenkappelen	Ja		x			
Privatperson Gurbrü	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Nein	Das Dreieck Laupen, Rosshäusern, Neuenegg ist und bleibt ein "Weisser Fleck" Vielleicht hat das auch damit zu tun, dass es gleich drei Gemeinden betrifft, deren Gemeinderäte angeblich nicht so gut "miteinander können".	x			Die dispersen Verkehrsströme in diesem Dreieck ermöglichen keine Nachfragebündelung; die kantonalen Anforderungen an die Auslastung und den Kostendeckungsgrad wären kaum zu erfüllen.
Privatperson Mühleberg	Nein	siehe obige Bemerkung zum Wegfall der Linie 560	x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			

Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Nein	Verweise auf andere kapitel innerhalb einer frage.sehr schlecht!	x			
Privatperson Mühleberg	Nein	Neuenegg hat sich nicht gemeldet, und da wären die Einwohner von Süri doch froh um eine ÖV-Anbindung. Mühleberg fehlt meines Erachtens auch. Hier gibt es sicher Schwachstellen, sonst wäre die Linienführung der Linie 560 nicht zum Thema geworden (siehe meinen Vorschlag oben). Die Bevölkerung wurde vorerst nicht mit einbezogen, potentielle Bedürfnisse wurden im Gebiet des Forsts nicht berücksichtigt.	x			Die vorgeschlagene Route weist ein ungenügendes Nachfragepotenzial auf, um die kantonalen Anforderungen an die Auslastung und den Kostendeckungsgrad zu erfüllen. Zudem entstände auch Parallelangebot zur Bahn.

5.3.3. Sind Sie mit dem eruierten Handlungsbedarf und den damit verbundenen Angebotsgrundsätzen (vgl. Kapitel 3.2) einverstanden?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Ferenbalm	Ja		x			
Kerzers	Ja		x			
Mühleberg	Ja		x			
Täuffelen	Ja		x			
Amt für Mobilität, Kanton Freiburg	Ja		x			
BLS	Ja		x			
PostAuto	Ja		x			
RBS	Ja		x			
IGÖV Bern	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Süri Hofkultur	Eher Nein		x			
Union Traffic	Eher Ja	Die Neugliederung der Buslinien um Kerzers ist ein guter Anfang. Leider bleibt die (tatsächliche) "Saane" ein Flickwerk.	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Frauenkappelen	Ja		x			
Privatperson Gümmenen	Nein	Mir absolut unverständlich weshalb die Anbindung an den Bahnhof Rosshäusern wegfällt!!!!	x			Das neue Konzept stärkt die nachfragestärkeren Verbindungen Richtung Brünnen mit Anbindung an die S-Bahn und das Tramnetz. Die heute nur schwach frequentierte Verbindung zum S-Bahnhof Rosshäusern wird aufgehoben; dies hat keine Auswirkungen auf das Bahnangebot beim Bahnhof Rosshäusern, denn die 30 Personen pro Tag, die heute von der Buslinie 560 auf die S-Bahn umsteigen, sind diesbezüglich nicht massgebend.
Privatperson Gurbrü	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Eher Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Nein	Der komplett neue Bahnhof Rosshäusern sollte gefördert statt geschwächt werden.			x	Siehe oben
Privatperson Mühleberg	Nein	Linie Mühleberg-Rosshäusern fällt weg	x			Siehe oben
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Nein	Warum werden in der aglo die verbindungen immer wieder unattraktiv gestaltet? Zwingt alle wieder zum auto - Wir hatten alles schon einmal - dann wieder nicht- dann rufbus - dann kam öv wieder- Keine stabilität im angebot Menschen empfinden region als unattraktiv und wollen nicht in unsere region umziehen nach umsetzung. Auch das jetztige angebot war nicht perfekt	x			Siehe oben
Privatperson Mühleberg	Eher Ja	Die Anbindung Mühlebergs an den Bhf Gümmenen ist eine gute Sache. Anstelle, dass man auf die Suche nach einer Wendemöglichkeit in Mühleberg geht, wieso nicht einfach die Linie 570 nach Bhf Gümmenen verlängern mit Umsteigemöglichkeit nach Laupen dortselbst.	x			

5.3.4. Ist das Gesamtkonzept (vgl. Kapitel 5.1) für Sie nachvollziehbar und verständlich?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Ferenbalm	Ja		x			
Frauenkappelen	Ja		x			
Kerzers	Ja		x			
Mühleberg	Ja		x			
Täuffelen	Ja		x			
Amt für Mobilität, Kanton Freiburg	Ja		x			
BLS	Ja		x			
PostAuto	Eher Ja	Die Linien 541, 550 und 551 weisen bereits heute einen tiefen Kostendeckungsgrad auf. Das vorgeschlagene Konzept wird noch mehr Kosten aufweisen (1 zusätzliches Fahrzeug). Demgegenüber weisen die erschlossenen Ortschaften kaum zusätzliches Nachfragepotenzial für den ÖV auf. Das Kosten-/Nutzen-Verhältnis muss deshalb in Frage gestellt werden.	x			Das Zielkonzept der Linien 541, 550 und 551 sind abhängig vom Bürgerbusbetrieb der Linie 541, nur so sind keine zusätzlichen finanziellen Mittel nötig. Als Rückfallebene gilt das heutige Angebot.
RBS	Ja		x			
IGÖV Bern	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Süri Hofkultur	Eher Nein		x			
Union Traffic	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Frauenkappelen	Ja		x			
Privatperson Gurbrü	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Eher Nein	Fehlende und/oder wegfallende Zubringer nach Rosshäusern, machen den Umstieg auf ÖV in Rosshäusern sehr unattraktiv. Man fährt dann mit dem Auto nach Brünnen.	x			Das neue Konzept stärkt die nachfragestärkeren Verbindungen Richtung Brünnen mit Anbindung an die S-Bahn und das Tramnetz. Die heute nur schwach frequentierte Verbindung zum S-Bahnhof Rosshäusern wird aufgehoben; dies hat keine Auswirkungen auf das Bahnangebot beim Bahnhof Rosshäusern, denn die 30 Personen pro Tag, die heute von der Buslinie 560 auf die S-Bahn umsteigen, sind diesbezüglich nicht massgebend.
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Nein	Es müsste zwingend aufgezeigt werden, dass die Verbindung von Laupen nach Rosshäusern Bahnhof sinnvoll ist. Somit hätte Laupen eine verkürzte Verbindung nach Bern Hauptbahnhof mit Anschluss an Bern Brünnen Westside, Bümpliz Nord und auch in Richtung Kerzers und Neuchâtel. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb eine zusätzliche Verbindung von Gümnenen nach Mühleberg sinnvoll sein soll. Eine Verstärkung der Linie Mühleberg - Rosshäusern-Bahnhof hätte einen höheren Effekt.			x	Das Nachfragepotenzial einer Querverbindung Laupen – Rosshäusern wird als gering eingestuft. Zudem ist die Erschliessungsberechtigung gemäss Vorgaben Kanton (ÖVG/AGV Art. 3) nicht gegeben und Anforderungen an die Auslastung und den Kostendeckungsgrad kaum erfüllbar. Die Verbindung Mühleberg Gümnenen ist aus der Standzeit der Linie 550 möglich, löst nur wenig Zusatzkosten aus und stärkt die Verbindung aus dem Raum Mühleberg Richtung Kerzers.
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Eher Nein	es fehlt eine genaue Auflistung ALLER Haltestellen die angefahren werden vorher und nachher, deswegen habe ich das Konzept falsch eingeschätzt und im ersten Fragebogen auch die falschen Sachen angekreuzt			x	Aufgrund der hohen Anzahl Haltestellen, welche betroffen sind, wäre eine solche Auflistung mit hohem Aufwand und nur sehr geringem Mehrwert verbunden.
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			

5.3.5. Sind Sie mit dem Gesamtkonzept grundsätzlich einverstanden? (vgl. Kapitel 5.1 sowie Kapitel 5.7 und 5.8)

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Ferenbalm	Ja		x			
Frauenkappelen	Ja		x			
Kerzers	Ja		x			
Mühleberg	Eher Ja	Grundsätzlich begrüßen wir die Ideen und die Stoosrichtung des Angebotskonzept Raum Saanen.	x			
Täuffelen	Ja		x			
Amt für Mobilität, Kanton Freiburg	Ja		x			
BLS	Ja		x			
PostAuto	Eher Ja	siehe Bemerkungen zur Gesamtkonzeption	x			
RBS	Ja		x			
IGÖV Bern	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Süri Hofkultur	Eher Nein		x			
Union Traffic	Eher Nein	Die bisherigen Mängel in der Transportkette werden nicht behoben. Mit dem öV etwa von Kallnach nach Flamatt zu fahren, bleibt weiterhin abenteuerlich.	x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Fahrzeit zwischen Mühleberg und Brünnen muss kürzer werden. Allenfalls über Gümnenen Anschluss nach Bern.			x	Konzepte mit Anschluss in Gümnenen wurden geprüft, aber wieder verworfen, weil aus Sicht des gesamten Raums keine aus Sicht Kosten/Nutzen-Überlegungen zufriedenstellenden Lösungen gefunden werden konnten.
Privatperson Frauenkappelen	Eher Ja	Umsetzung Linien 560/570 so schnell wie möglich in die Wege leiten!			x	Die Elemente aus dem Raum Saane Ost des Zielkonzepts 2030 sollen erst ins Regionale Angebotskonzept (RAK) 2030 – 2033 aufgenommen werden. Grund dafür ist der Bahnfahrplan Bern Brünnen – Bern. Im Zusammenhang mit der Leistungssteigerung Bern West ist während der Bauphase zumindest zeitweilig mit einem Ausfall der heutigen S51 zu rechnen. Aufgrund des Risikos, dass die S51 für eine bestimmte Zeit ausfallen könnte, ist mit der Umsetzung des Angebotskonzepts 2030 zu warten, bis die Bauphase und die Einschränkungen im Bahnangebot abgeschlossen sind, da die Grundkurse der Linie 560 und 570 in Bern Brünnen Westside auf die Anschlüsse der S51 ausgerichtet sind.
Privatperson Gurbrü	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Eher Ja	Die Verbindung Gümnenen <-> Mühleberg ist überfällig. Die Streichung der Verbindung Alenlüften/Mauss <-> Rosshäusern hingegen sehr bedauerlich	x			
Privatperson Mühleberg	Nein	Fehlende und/oder wegfallende Zubringer nach Rosshäusern, machen den Umstieg auf ÖV in Rosshäusern sehr unattraktiv. Man fährt dann mit dem Auto nach Brünnen.	x			Das neue Konzept stärkt die nachfragestärkeren Verbindungen Richtung Brünnen mit Anbindung an die S-Bahn und das Tramnetz. Die heute nur schwach frequentierte Verbindung zum S-Bahnhof Rosshäusern wird aufgehoben; dies hat keine Auswirkungen auf das Bahnangebot beim Bahnhof Rosshäusern, denn die 30 Personen pro Tag, die heute von der Buslinie 560 auf die S-Bahn umsteigen, sind diesbezüglich nicht massgebend.
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Nein	Die Änderungen sind zu einseitig und berücksichtigen nur die Interessen von wenigen. Grundsätzliche Änderungen mit mehr Hebelwirkung fehlen.	x			
Privatperson Mühleberg	Nein	Linie Mühleberg-Rosshäusern fällt weg	x			Siehe oben
Privatperson Mühleberg	Ja		x			

Privatperson Mühleberg	Nein	Endlich kehren bewohner wieder zurück in die weiler der gemeinde mühleberg. Es gibt wieder öv womit man in 19 min am arbeitsplatz ist. Nun soll das wieder wegfallen? Lange umwege über mühleberg - nach frauenkappelen und brünnen! Warum wurde der hb rossh ausgebaut? Unattraktive wohnlage für künftige mieter für unser miethaus. Warum werden weiler immer schlechter behandelt im öv? In der stadt ist man interessiert das möglichst alle strassen (bis agglo riedbach) gut an den öv angebunden sind und gibt für dieses busnetz viel geld aus! Aber wo bleiben wir in der aglo bern mühleberg?	x			Siehe oben
Privatperson Mühleberg	Eher Ja	Vorbehältlich meiner Vorschläge oben zu Linie 560 und Verlängerung Linie 570 nach Bhf Gümmenen.	x			

5.3.6. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Raum Saane, welche nicht einzelne Buslinien betreffen?

Eingabe von	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Ferenbalm	Schulbusangebot aus der Gemeinde Ferenbalm nach Laupen darf nicht verschlechtert werden!!	x			
Gurbrü	Mittelfristig angenehmer für Anwohnende wäre statt des Diesel-Busses ein Elektrofahrzeug.	x			Strategien zur Dekarbonisierung des öffentlichen Strassenverkehrs werden zurzeit auf Ebene Bund und Kanton sowie bei den Transportunternehmen entwickelt.
Mühleberg	Zentrales Anliegen der Gemeinden Frauenkappelen und Mühleberg ist es, dass der Schülertransport über die öffentliche Postautolinie abgedeckt werden kann; Für Frauenkappelen wäre dies mit dem neuen Konzept gegeben, für die Gemeinde Mühleberg verschlechtert sich die Situation allerdings im Raum Gümmenen / Trüllern und Mauss; Weiter steht die Gemeinde Mühleberg auch weiterhin vor dem bereits bekannten Problem, dass in Allenlüften keine neue Wendeschleife realisiert werden kann; Aus unserer Sicht gibt es mit einer geänderten Linienführung Möglichkeiten, die Schüler des fraglichen Gebiets weiterhin mit dem Postauto transportieren zu können und zeitgleich die Problematik der fehlenden Wendeschleife zu lösen, wenn die Linienführung des Postauto angepasst wird; Die Gemeinden Mühleberg und Frauenkappelen sind sehr daran interessiert, diese Lösung mit den betroffenen Stellen zu diskutieren. Es läuft deshalb bereits eine Terminumfrage, um die Vertreter der RKBM, von Postauto und der beiden Gemeinden zeitnah an einen Tisch zu bringen.		x		Seit Ende März 2023 verkehrt die Linie 560 zwischen Mauss und Allenlüften Dorf via Hapfenweg und Alte Bernstrasse und ist gleich schnell wie die bisherige Linienführung mit Wendemanöver. Dafür werden die bestehenden Haltestellen Allenlüften und Mauss verschoben. Im Zielkonzept 2030 kann die Linie 560 ebenfalls über die neue Strecke geführt werden.
PostAuto	Die Bedarf von verkehrssicheren Wendemöglichkeiten in Allenlüften (Linien 30.560 und 30.570 je nach künftiger Linienführung) sowie in Frauenkappelen nach der Haltestelle "Chrummy" (Linie 30.570 Fahrriechung Heggidorn) sollte in den Bericht aufgenommen werden (Kapitel 5.5).		x		Wird im Bericht ergänzt.
RBS	Der RBS war in der Arbeitsgruppe vertreten und konnte seine Anliegen direkt einbringen.	x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Wir finden es sehr gut, dass die Dörfer Golaten und Niederried von Kallnach her, erschlossen werden.	x			
Privatperson Gümmenen	Mir absolut unverstänlich weshalb die Anbindung von Allenlüften/Mauss an den Bahnhof Rosshäusern wegfällt!!!! Die Verbindungsangebot aus den beiden Dörfern ist eh schon sehr minimal. Ich würde morgen wirklich sehr wünschen, dass ich weiterhin mit dem Bus nach Rosshäusern BHF fahren kann, statt lange über die Dörfer zu "gondeln". Mein Arbeitsweg dauert jetzt schon verhältnismäßig lange und wird nun noch länger dauern.				Die direkte Busverbindung Allenlüften/Mauss - Bahnhof Brünnen Westside gemäss Angebotskonzept verkehrt direkt via Frauenkappelen nach Brünnen Westside. Die Reisezeit zwischen Allenlüften/Mauss und Bahnhof Brünnen Westside ist vergleichbar mit der heutigen Umsteigeverbindung via Rosshäusern, wobei das Umsteigen neu entfällt. Auch die Reisezeit nach Bern Bahnhof ist vergleichbar mit der heutigen, der Umsteigevorgang ist neu in Brünnen Westside und nicht mehr in Rosshäusern.
Privatperson Mühleberg	Der "Weisse Fleck" im südlichen Gemeindegebiet Mühleberg und nördlichen Neueneegg und deren Verbindung nach Laupen resp. Rosshäusern bleibt bestehen.	x			Das Nachfragepotenzial einer solchen Querverbindung wird als gering eingestuft. Zudem ist die Erschliessungsberechtigung gemäss Vorgaben Kanton (ÖVG/AGV Art. 3) nicht gegeben und Anforderungen an die Auslastung und den Kostendeckungsgrad kaum erfüllbar.
Privatperson Mühleberg	Hatten wir dies nicht auch schon? Schlussendlich ist man wieder zum alten angebot retour gekommen.	x			

5.3.7. Fragen zur Angebotskonzeption der einzelnen Linien Raum Saane

Sind Sie mit der Angebotskonzeption für die Buslinie 541 (vgl. Kapitel 5.2) einverstanden?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Gurbrü	keine Antwort	Beim «Umbau» der Buslinie 541 ist zu berücksichtigen, dass dieser Kurs als Schulbus für die Schule Wileroltigen-Gurbrü dient.	x			Die Schulbedürfnisse soll die Linie 551 abdecken.
Kerzers	Eher Ja	Die Kosten für die Gemeinde Kerzers sind unklar und müssen konkretisiert werden. Der Mehrwert für die Gemeinde Kerzers ist mit diesem zusätzlichen Angebot eher gering. Fraglich ist auch, ob dafür eine Nachfrage vorhanden ist.			x	Eine genaue Schätzung der Kosten aufgrund des kantonalen Kostenteilers ist sehr schwierig und können auf dieser Stufe nicht konkretisiert werden.
Täuffelen	Ja		x			
BLS	Ja		x			
PostAuto	Eher Nein	Das Nachfragepotenzial ist sehr bescheiden, die SuS aus Gurbrü und Wileroltigen werden nicht auf dieser Linie mitfahren.	x			Die Gemeinde Kallnach hat vorgesehen, einen Orts-/Schulbus zwischen Golaten, Niederried und Kallnach ab Schuljahresbeginn im Sommer 2024 einzuführen. Dieses durch die Gemeinde bestellte und organisierte Angebot ist mit dem Zielkonzept 2030 aufwärtskompatibel und kann als erste Umsetzungsetappe der Linie 541 Kerzers – Golaten – Niederried – Kallnach betrachtet werden. Ob ein ganztägiger Linienbetrieb im 60'-Takt Mo-So nachfragegerecht ist, ist im Rahmen Bestellprozess/Fahrplanverfahren zu prüfen (RAK 2027-2030) bzw. wird der Versuchsbetrieb zeigen.
RBS	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Union Traffic	Eher Ja	Ein guter Anfang. Allerdings müssten die Anschlüsse in Kerzers nach Bern (IR?), Neuchâtel oder Murten passen und nicht nach Aarberg (Niederried-Kerzers-Aarberg?). Lieber Anschluss Niederried-Kallnach-Aarberg vv. herstellen.			x	Der Fahrplan ist lastrichtungsabhängig auf den Anschluss Niederried-Kallnach-Aarberg ausgerichtet und in Kerzers auf die S-Bahn von/nach Neuchatel/Ins und Bern. Eine Anschlussausrichtung in Kallnach von/nach Aarberg und gleichzeitig in Kerzers auf den IR in beide Richtungen ist fahrplantechnisch nicht möglich.

Sind Sie mit der Angebotskonzeption für die Buslinie 550 (vgl. Kapitel 5.2) einverstanden?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Ferenbalm	Eher Ja	Schulbusangebot aus der Gemeinde Ferenbalm nach Laupen darf nicht verschlechtert werden!! Die Betriebszeiten der Verbindung Laupen-Kriechenwil-Gammen-Gümmenen sollen Abends verlängert werden. So dass nach Veranstaltungen am Abend in Laupen noch mit dem ÖV heimgekehrt werden kann.	x			
Frauenkappelen	Ja	Das Bestreben, die Buslinie 550 aus Richtung Laupen via Bahnhof Gümmenen bis nach Mühleberg zu verlängern unterstützen wir.	x			
Mühleberg	Ja	Der Gemeinderat Mühleberg begrüsst die Verlängerung der Buslinie 550 von Gümmenen Bahnhof nach Mühleberg in Form eines Versuchsbetriebs ab 2026 und je nach Ergebnis im Angebotskonzept 2030. Für die Gemeinde Mühleberg kann ihr eine wichtige Verbindungslücke nach Laupen im speziellen ins Betagtenzentrum Laupen BZL sowie in Richtung Kerzers, Murten, Fribourg geschlossen werden. Diese dient nicht nur den Einwohnerinnen und Einwohnern, sondern auch Personen mit Arbeitsort in Mühleberg.	x			
BLS	Ja		x			
PostAuto	Eher Ja	Das neue Angebotskonzept für die Linie 550 macht nur dann Sinn, wenn die Durchbindung mit der Linie 551 wegfällt.	x			
RBS	Ja		x			
IGÖV Bern	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Union Traffic	Nein	Haarsträubend, dass der Bus in Laupen dem Zug vor der Nase wegfährt, nur um in Gümmenen auch den Zug nach Kerzers zu verpassen. Zur "Zusatzrunde" Gümmenen-Mühleberg siehe letzte Bemerkung unter 551.	x			Die Fahrlage der Linie 550 ist auf die Schule abgestimmt und wurde nicht verändert. In Gümmenen sind aus Richtung Laupen die Anschlüsse Richtung Bern gewährleistet und aus Richtung Mühleberg die Anschlüsse Richtung Kerzers.
Privatperson Mühleberg	Eher Ja	Laupen - Rosshäusern?			x	Das Nachfragepotenzial einer Querverbindung Laupen - Rosshäusern wird als gering eingestuft. Zudem ist die Erschliessungsberechtigung gemäss Vorgaben Kanton (ÖVG/AGV Art. 3) nicht gegeben und Anforderungen an die Auslastung und den Kostendeckungsgrad kaum erfüllbar.
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Nein	Mühleberg müsste besser an Rosshäusern Bahnhof angebunden werden statt an Gümmenen.			x	Das neue Konzept stärkt die nachfragestärkeren Verbindungen Richtung Brünnen mit Anbindung an die S-Bahn und das Tramnetz. Die heute nur schwach frequentierte Verbindung zum S-Bahnhof Rosshäusern wird aufgehoben; dies hat keine Auswirkungen auf das Bahnangebot beim Bahnhof Rosshäusern, denn die 30 Personen pro Tag, die heute von der Buslinie 560 auf die S-Bahn umsteigen, sind diesbezüglich nicht massgebend

Sind Sie mit der Angebotskonzeption für die Buslinie 551 (vgl. Kapitel 5.2) einverstanden?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Ferenbalm	Eher Ja	Schulbusangebot aus der Gemeinde Ferenbalm nach Laupen darf nicht verschlechtert werden!!	x			
Gurbrü	Keine Antwort	Der Gemeinderat von Gurbrü begrüsst, dass die Buslinie 551 neu bis nach Kerzers weitergeführt wird.	x			
Amt für Mobilität, Kanton Freiburg	Ja	Mit dieser neuen Version der Linie 551 werden Biberen und Rizenbach mit einem Stundentakt Mo-So Richtung Gümnenen um die Minute 30 bedient. Die aktuelle Linie 20.548 fährt schon mit ca. den gleichen Minuten zwischen Biberen und Gümnenen und es kommt zu einer Verdoppelung. Für Kt. Freiburg wäre es interessant in diesem Horizont eine Umleitung Linie 20.548 zu studieren, um eine Anbindung von Wallenbuch zu offerieren. In diesem Fall würden Biberen und Rizenbach nicht mehr von der Linie 20.548 bedient werden.	x			
BLS	Ja		x			
PostAuto	Eher Ja	Für die Gemeinde Gurbrü bedeutet das Angebotskonzept eine Verschlechterung aufgrund der zusätzlichen Reisezeit von / nach Kerzers. Sind die Bedürfnisse der Schüler (Schulen Wileroltigen und Gurbrü sowie OS Kerzers) mit diesem Konzept vereinbar?	x			Der Fahrplan ist durch die Anschlüsse in Kerzers und Gümnenen gegeben. Der Stundenplan müsste entsprechend an die neuen Ankunfts-/Abfahrtszeiten ausgerichtet werden.
RBS	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Union Traffic	Eher Ja	Sinnvolle Linienführung und gute Anschlüsse in Kerzers! Schade: In Gümnenen verpasst man den Bus von Laupen um 2 Minuten. Dafür fährt man der Linie 548 hinterher/voraus, was die Steuerzahlenden in Biberen nicht verstehen werden. Eine Alternative wäre, die Linien 550 und 551 symmetrisch zu verknüpfen ... Und dafür die Verbindung Mühleberg-Gümnenen mit Linien 560 oder 570 zu verknüpfen. Mühleberg loco dürfte ohnehin nicht allzu viel Verkehr in diese Richtung bringen.	x			
Privatperson Gurbrü	Eher Ja	Die Weiterführung nach Kerzers ist sehr begrüssenswert. Anwohner sind in Sachen Einkauf, Schulen, Vereine etc. hauptsächlich nach Kerzers orientiert. Die Haltestelle Jerisberg ist an die Hauptstrasse zu verlegen und die Haltestelle Jerisberghof aufzuheben - bis anhin abenteuerliche Streckenführung (Käserei Gurbrü - Bauernmuseum - Rütimatt)!	x			

Sind Sie mit der Angebotskonzeption für die Buslinie 560 (vgl. Kapitel 5.2) einverstanden?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Frauenkappelen	Eher Ja	<p>Die nachfolgende Rückmeldung betrifft die Linien 560 und 570: Grundsätzlich begrüßen wir die Ideen und die Stossrichtung des Angebotskonzepts Frienisberg.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zentrales Anliegen der Gemeinden Frauenkappelen und Mühleberg ist es, dass der Schülertransport über die öffentliche Postautolinie abgedeckt werden kann. - Für Frauenkappelen wäre dies mit dem neuen Konzept gegeben, für die Gemeinde Mühleberg verschlechtert sich die Situation allerdings im Raum Gümmenen Trüllern Mauss. - Weiter steht die Gemeinde Mühleberg auch weiterhin vor dem bereits bekannten Problem, dass in Allenlüften keine neue Wendeschleife realisiert werden kann. - Aus unserer Sicht gibt es mit einer geänderten Linienführung Möglichkeiten, die Schüler des fraglichen Gebiets weiterhin mit dem Postauto transportieren zu können und zeitgleich die Problematik der fehlenden Wendeschleife zu lösen, wenn die Linienführung des Postauto angepasst wird. - Die Gemeinden Mühleberg und Frauenkappelen sind sehr daran interessiert, diese Lösung mit den betroffenen Stellen zu diskutieren. Es läuft deshalb bereits eine Terminumfrage, um die Vertreter der RKBM, von Postauto und der beiden Gemeinden zeitnah an einen Tisch zu bringen. <p>Erfreut haben wir zur Kenntnis genommen, dass das Angebotskonzept Frienisberg den Halbstundentakt nach Frauenkappelen bringt. Dass eine Umsetzung erst für 2030 geplant ist, entspricht hingegen nicht unseren Zielen und Vorstellungen und auch nicht der Kommunikation im Rahmen des Echoraums. Im Rahmen der Veranstaltung wurde nämlich die Aussage gemacht, dass die leicht angepasste Linienführung 560/570 grundsätzlich auch ausserhalb des ÖV-Angebotskonzepts und vor 2030 ohne grossen Aufwand eingeführt werden könne. Diese Anpassung habe auf das Gesamtprojekt nicht allzu grosse Wirkung und tangiere die Planung nur marginal. Seit Jahren ist unsere Gemeinde – auch in Zusammenhang mit der Realisierung der Überbauung Matte - bestrebt und fragt nach, wann der Halbstundentakt eingeführt wird. Lange Zeit hiess es von Seiten des Kantons, dass ein solches Angebot möglich ist, wenn aus der Matte mehr Personen den ÖV nutzen. Dies ist nun gegeben. Aus diesem Grund ist es für uns – auch mit Blick auf die Aussagen im Rahmen des Echoraums – nicht akzeptabel, dass unser Dorf weitere 8 Jahre auf den Halbstundentakt warten muss. Denkbar ist für uns auch eine Pilotphase. Wir sind gerne bereit, im persönlichen Gespräch Lösungen zu finden.</p>		x		<p>Seit Ende März 2023 verkehrt die Linie 560 zwischen Mauss und Allenlüften Dorf via Hapfenweg und Alte Bernstrasse und ist gleich schnell wie die bisherige Linienführung mit Wendemanöver. Dafür werden die bestehenden Haltestellen Allenlüften und Mauss verschoben. Im Zielkonzept 2030 kann die Linie 560 ebenfalls über die neue Strecke geführt werden.</p> <p>Die Elemente aus dem Raum Saane Ost des Zielkonzepts 2030 sollen erst ins Regionale Angebotskonzept (RAK) 2030 – 2033 aufgenommen werden. Grund dafür ist der Bahnfahrplan Bern Brünnen – Bern. Im Zusammenhang mit der Leistungssteigerung Bern West ist während der Bauphase zumindest zeitweilig mit einem Ausfall der heutigen S51 zu rechnen. Aufgrund des Risikos, dass die S51 für eine bestimmte Zeit ausfallen könnte, ist mit der Umsetzung des Angebotskonzepts 2030 zu warten, bis die Bauphase und die Einschränkungen im Bahnangebot abgeschlossen sind, da die Grundkurse der Linie 560 und 570 in Bern Brünnen Westside auf die Anschlüsse der S51 ausgerichtet sind.</p>
Mühleberg	Eher Ja	<p>Zentrales Anliegen der Gemeinden Frauenkappelen und Mühleberg ist es, dass der Schülertransport über die öffentliche Postautolinie abgedeckt werden kann; Die Gemeinde Mühleberg steht auch weiterhin vor dem bereits bekannten Problem, dass in Allenlüften keine neue Wendeschleife realisiert werden kann; Aus unserer Sicht gibt es mit einer geänderten Linienführung Möglichkeiten, die Schüler des fraglichen Gebiets weiterhin mit dem Postauto transportieren zu können und zeitgleich die Problematik der fehlenden Wendeschleife zu lösen, wenn die Linienführung des Postauto angepasst wird; Die Gemeinden Mühleberg und Frauenkappelen sind sehr daran interessiert, diese Lösung mit den betroffenen Stellen zu diskutieren. Es läuft deshalb bereits eine Terminumfrage, um die Vertreter der RKBM, von Postauto und der beiden Gemeinden zeitnah an einen Tisch zu bringen.</p>		x		<p>Seit Ende März 2023 verkehrt die Linie 560 zwischen Mauss und Allenlüften Dorf via Hapfenweg und Alte Bernstrasse und ist gleich schnell wie die bisherige Linienführung mit Wendemanöver. Dafür werden die bestehenden Haltestellen Allenlüften und Mauss verschoben. Im Zielkonzept 2030 kann die Linie 560 ebenfalls über die neue Strecke geführt werden.</p>

BLS	Ja		x			
PostAuto	Eher Ja	Die Problematik beider Gemeinden für die Erschliessung des Schulzentrums in Allenlüften ist noch nicht gelöst.		x		Seit Ende März 2023 verkehrt die Linie 560 zwischen Mauss und Allenlüften Dorf via Hapfenweg und Alte Bernstrasse und ist gleich schnell wie die bisherige Linienführung mit Wendemanöver. Dafür werden die bestehenden Haltestellen Allenlüften und Mauss verschoben. Im Zielkonzept 2030 kann die Linie 560 ebenfalls über die neue Strecke geführt werden.
RBS	Ja		x			
IGÖV Bern	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Süri Hofkultur	Nein		x			
Privatperson Frauenkappelen	Eher Ja	So schnell wie möglich umsetzen, damit Halbstundentakt Brünnen - Frauenkappelen eingeführt werden kann!	x			Die Elemente aus dem Raum Saane Ost des Zielkonzepts 2030 sollen erst ins Regionale Angebotskonzept (RAK) 2030 – 2033 aufgenommen werden. Grund dafür ist der Bahnfahrplan Bern Brünnen – Bern. Im Zusammenhang mit der Leistungssteigerung Bern West ist während der Bauphase zumindest zeitweilig mit einem Ausfall der heutigen S51 zu rechnen. Aufgrund des Risikos, dass die S51 für eine bestimmte Zeit ausfallen könnte, ist mit der Umsetzung des Angebotskonzepts 2030 zu warten, bis die Bauphase und die Einschränkungen im Bahnangebot abgeschlossen sind, da die Grundkurse der Linie 560 und 570 in Bern Brünnen Westside auf die Anschlüsse der S51 ausgerichtet sind.
Privatperson Gümmenen	Nein	Mir absolut unverständlich weshalb die Anbindung von Allenlüften/Mauss an den Bahnhof Rosshäusern wegfällt!!!! Die Verbindungsangebot aus den beiden Dörfern ist eh schon sehr minimal. Ich würde morgen wirklich sehr wünschen, dass ich weiterhin mit dem Bus nach Rosshäusern BHF fahren kann, statt lange über die Dörfer zu "gondeln". Mein Arbeitsweg dauert jetzt schon verhältnismässig lange und wird nun noch länger dauern. 45 bis 50 Minuten von Allenlüften bis nach Bahnhof Brünnen Westside (wie jetzt schon an den Wochenenden) ist wirklich übertrieben.	x			Die direkte Busverbindung Allenlüften/Mauss - Bahnhof Brünnen Westside gemäss Angebotskonzept verkehrt nicht via Mühleberg etc. sondern direkt via Frauenkappelen nach Brünnen Westside. Die Fahrzeit beträgt entsprechend 20min und nicht 45-50min. Die 20min Reisezeit zwischen Allenlüften/Mauss und Bahnhof Brünnen Westside ist vergleichbar mit der heutigen Umsteigeverbindung via Rosshäusern, wobei das Umsteigen neu entfällt.
Privatperson Mühleberg	Eher Ja	Diese Linienführung ist ja nicht neu. Das hatten wir schon vor 40 Jahren. Dadurch verliert der Bhf. Rosshäusern an Wichtigkeit und es ist zu befürchten, dass der Halbstundentakt wieder aufgehoben wird. In dem Fall ist unbedingt ein "Halt auf Verlangen" in Rosshäusern zu prüfen.	x			Das neue Konzept stärkt die nachfragestärkeren Verbindungen Richtung Brünnen mit Anbindung an die S-Bahn und das Tramnetz. Die heute nur schwach frequentierte Verbindung zum S-Bahnhof Rosshäusern wird aufgehoben; dies hat keine Auswirkungen auf das Bahnangebot beim Bahnhof Rosshäusern, denn die 30 Personen pro Tag, die heute von der Buslinie 560 auf die S-Bahn umsteigen, sind diesbezüglich nicht massgebend)
Privatperson Mühleberg	Eher Nein	siehe obige Bemerkung zum Wegfall der Linie 560	x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Nein	Die Anbindung von Allenlüften/Mauss an den Bahnhof Rosshäusern muss beibehalten werden.			x	Siehe oben
Privatperson Mühleberg	Nein	Linie Mühleberg-Rosshäusern fällt weg	x			Siehe oben
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Nein	Schade - endlich kehren Menschen aus Gründen der ziemlich guten ÖV-Verbindung wieder zurück in die Agglo!	x			
Privatperson Mühleberg	Eher Ja	Es besteht möglicherweise aus kommerzieller Sicht Handlungsbedarf (niedrige Auslastung der Linie 560, das auch auf den dünnen Fahrplan zurückzuführen ist). Es bestünde aber auch Handlungsbedarf, wenn es darum geht, etwas weiter zu denken. Als Einwohner von Allenlüften wäre die angedachte Linienführung der Linie 560 eine gute Sache! Der südliche Ortsteil der Gemeinde Mühleberg verliert aber so an Attraktivität, und es ist fraglich, ob die BLS dereinst den Halbstundentakt ab Bhf Rosshäusern beibehalten würde. Ich könnte mir denken, dass eine Verbindung vom Bhf Neueneegg via Bramberg, Süri, Spengelried, Bhf Rosshäusern, Allenlüften, Mauss Trüllern, Mühleberg eine ÖV-Lücke endlich schliessen würde.	x			Das Nachfragepotenzial einer solchen Querverbindung wird als gering eingestuft. Zudem ist die Erschliessungsberechtigung gemäss Vorgaben Kanton (ÖVG/AGV Art. 3) nicht gegeben und Anforderungen an die Auslastung und den Kostendeckungsgrad kaum erfüllbar.

Sind Sie mit der Angebotskonzeption für die Buslinie 570 (vgl. Kapitel 5.2) einverstanden?

Eingabe von	Antwort	Ausführungen	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Frauenkappelen	Eher Ja		x			
Mühleberg	Eher Ja	Zentrales Anliegen der Gemeinden Frauenkappelen und Mühleberg ist es, dass der Schülertransport über die öffentliche Postautolinie abgedeckt werden kann; Die Gemeinde Mühleberg steht auch weiterhin vor dem bereits bekannten Problem, dass in Allenlüften keine neue Wendeschleife realisiert werden kann; Aus unserer Sicht gibt es mit einer geänderten Linienführung Möglichkeiten, die Schüler des fraglichen Gebiets weiterhin mit dem Postauto transportieren zu können und zeitgleich die Problematik der fehlenden Wendeschleife zu lösen, wenn die Linienführung des Postauto angepasst wird; Die Gemeinden Mühleberg und Frauenkappelen sind sehr daran interessiert, diese Lösung mit den betroffenen Stellen zu diskutieren. Es läuft deshalb bereits eine Terminumfrage, um die Vertreter der RKBM, von Postauto und der beiden Gemeinden zeitnah an einen Tisch zu bringen. Die Gemeinde Mühleberg unterstützt ebenfalls die Bestreben der Gemeinde Frauenkappelen zur Einführung des Halbstundentakts. Diese positive Anpassung trägt sicherlich bei, um das regionale ÖV-Netz attraktiver zu machen. Die Gemeinde Mühleberg ist grundsätzlich offen bezüglich Einführungsstermin 2026 oder 2030.		x		Seit Ende März 2023 verkehrt die Linie 560 zwischen Mauss und Allenlüften Dorf via Hapfenweg und Alte Bernstrasse und ist gleich schnell wie die bisherige Linienführung mit Wendemanöver. Dafür werden die bestehenden Haltestellen Allenlüften und Mauss verschoben. Im Zielkonzept 2030 kann die Linie 560 ebenfalls über die neue Strecke geführt werden.
BLS	Ja		x			
PostAuto	Eher Ja	Der Wegfall von drei Verbindungen zwischen Bern Brünnen und Mühleberg am Abend (HVZ) sollte als Nachteil für die Gemeinde Mühleberg noch aufgeführt werden. Für die Verdichtungskurse Bern Brünnen - Frauenkappelen, Chrummacher fehlt eine nahegelegene und verkehrssichere Wendemöglichkeit.	x		x	Die heutigen Eilcourse zwischen Mühleberg und Brünnen zur HVZ sind ergänzend dazu weiterhin möglich. Die Notwendigkeit einer verkehrssicheren Wendemöglichkeit in Frauenkappelen nach der Haltestelle "Chrummacher" wird im Kapitel Anforderungen an die Infrastruktur ergänzt.
RBS	Ja		x			
IGÖV Bern	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Die Fahrzeit zwischen Mühleberg und Brünnen kürzer gestalten. Allenfalls Buttenried über Linie 560 erschliessen.	x			Mühleberg ist neu ganztägig im Halbstundentakt mit Bern Brünnen verbunden. Die heutigen Eilcourse sind ergänzend dazu weiterhin möglich.
Privatperson Frauenkappelen	Eher Ja	So schnell wie möglich Umsetzen, damit Halbstundentakt Brünnen - Frauenkappelen eingeführt werden kann!				Die Elemente aus dem Raum Saane Ost des Zielkonzepts 2030 sollen erst ins Regionale Angebotskonzept (RAK) 2030 – 2033 aufgenommen werden. Grund dafür ist der Bahnfahrplan Bern Brünnen – Bern. Im Zusammenhang mit der Leistungssteigerung Bern West ist während der Bauphase zumindest zeitweilig mit einem Ausfall der heutigen S51 zu rechnen. Aufgrund des Risikos, dass die S51 für eine bestimmte Zeit ausfallen könnte, ist mit der Umsetzung des Angebotskonzepts 2030 zu warten, bis die Bauphase und die Einschränkungen im Bahnangebot abgeschlossen sind, da die Grundkurse der Linie 560 und 570 in Bern Brünnen Westside auf die Anschlüsse der S51 ausgerichtet sind.
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Eher Ja	Die Anbindung Mühlebergs an den Bhf Gümmenen ist eine gute Sache. Anstelle, dass man auf die Suche nach einer Wendemöglichkeit in Mühleberg geht, wieso nicht einfach die Linie 570 nach Bhf Gümmenen verlängern mit Umsteigemöglichkeit nach Laupen dortselbst.			x	Die Standzeit der Linie 570 kann für Schulkurse Richtung Allenlüften genutzt werden. Zudem würde bei der Verlängerung der Linie 570 bis Gümmenen der Anschluss Richtung Kerzers verpasst werden.

