



# ZMB ÖV Köniz / Bern Süd

## Bericht zur öffentlichen Mitwirkung

Bearbeitungsdatum 15. Januar 2024  
Version 2.0  
Dokumentstatus Definitiver Bericht  
Autor/-in AÖV Kanton Bern

Herausgabe: BVD Kanton Bern

15.01.2024

## Impressum

### ZMB ÖV-Erschliessung Köniz / Bern Süd

Bericht zur öffentlichen Mitwirkung

Bern, 10. Januar 2024

20240110\_ZMB\_Köniz\_Bern Süd\_Mitwirkungsbericht.docx

#### Auftraggeber

Christian Aebi	AÖV
Jurgen Mesman	AÖV
Roman Frick	Infras (Unterstützung Auftraggeber)

#### Autorinnen und Autoren

Frank Bruns	EBP
Simon Eck	EBP
Benno Erismann	EBP
Valentina Grazioli	EBP
Fabienne Perret	EBP
Florian Lünstedt	Atelier 5
Günter Weber	3B
Matthias Fischer	AGR
Christian Aebi	AÖV
Jurgen Mesman	AÖV
Kevin Vautrot	AÖV

#### Behördendelegation

Christoph Neuhaus	Regierungsrat Kanton Bern, Vorsteher BVD
Evi Allemann	Regierungsrätin Kanton Bern, Vorsteherin DIJ
Jean-Michel With	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Jörg Zumstein	Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Urs Rohrbach	Gemeindepräsident Schwarzenburg
Christian Burren	Gemeinderat Köniz
Marieke Kruit	Gemeinderätin Stadt Bern, Direktorin TVS

#### Projektkommission

Christian Aebi	AÖV
Jurgen Mesman	AÖV
Matthias Fischer	AGR Kt. Bern
Daniel Matti	Köniz, Verkehr
Stephan Felber	Köniz, Planungsabteilung
Karl Vogel	Verkehrsplanung Stadt Bern
Jeanette Beck	Stadtplanungsamt Bern (Tobias Ramser ab 2023)
Martin Wüthrich	Schwarzenburg, Raumplanung
Lukas Krättli	Schwarzenburg, Bauverwaltung
Martin Moser	RKBM, Verkehr (bis Juni 2023)
Timo Krebs	RKBM, Verkehr (ab Juni 2023)
Andrea Schemmel	RKBM, Raum
Christoph Hofer	Bernmobil
Ueli Schäffeler	BLS AG
Ueli Reinert	RBS

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>4</b>
1.1	Ausgangslage .....	4
1.2	Ergebnisse der ZMB .....	4
1.3	Gegenstand der Mitwirkung .....	5
<b>2</b>	<b>Mitwirkungsverfahren.....</b>	<b>5</b>
2.1	Vorgehen .....	5
2.2	Methodik der Auswertung .....	7
2.3	Mitwirkende.....	7
<b>3</b>	<b>Zusammenfassung der Eingaben.....</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Auswertung der Umfrage .....</b>	<b>10</b>
4.1	Resultate.....	10
4.2	Präferenzen in Szenario Dynamisch.....	11
<b>5</b>	<b>Beschluss der BHD zum weiteren Vorgehen.....</b>	<b>12</b>
	<b>ANHANG: Detaillierte Eingaben.....</b>	<b>13</b>

## 1 Einleitung

### 1.1 Ausgangslage

Die Bus- und Bahnlinien zwischen Bern und Köniz sind heute oftmals überlastet. Insbesondere die Linie 10 verkehrt zur Hauptverkehrszeit bereits im 2.5'-Takt, zur weiteren Kapazitätssteigerung werden voraussichtlich ab Mitte 2026 Doppelgelenkbusse im Einsatz sein. Die S6 der BLS wird künftig verdichtet und verkehrt voraussichtlich ab 2035 im 15'-Takt von Bern bis Niederscherli. Es galt zu prüfen, ob diese beiden Massnahmen ausreichen, die künftige ÖV-Nachfrage auf dem Korridor Bern – Köniz – Schwarzenburg abzudecken. Aus diesem Grund wurden bereits früher in der Zweckmässigkeitsuntersuchung (ZMB) Bern Süd verschiedene ÖV-Angebote untersucht. Der daraus resultierende Tramausbau von Bern nach Köniz ist in einer Volksabstimmung im Jahr 2014 aber abgelehnt worden. Mit der vorliegenden ZMB ÖV Köniz / Bern Süd sollen aktuelle Grundlagen geschaffen werden für einen langfristigen ÖV-Systementscheid im Korridor Bern – Köniz – Schwarzenburg. Dies auch vor dem Hintergrund, dass in der aktuellen ÖV-Netzstrategie für die Kernagglomeration Bern zwei Zielbilder für den Horizont 2040 aufgezeigt sind: eines mit einer Tramlösung für Köniz, ein anderes mit einer RBS-Verlängerung ab dem Bahnhof Bern. Zusätzlich hat auch die ZMB Insel verschiedene Varianten zur langfristigen ÖV-Erschliessung untersucht und Abhängigkeiten zur Erschliessung von Köniz aufgezeigt.

Die ZMB ÖV Köniz / Bern Süd folgte methodisch den klassischen drei Phasen:

- Phase 1: Analyse, Variantenbildung und Grobbeurteilung
- Phase 2: Variantenvertiefung und Machbarkeitsanalyse
- Phase 3: Variantenbewertung

Die ZMB verfolgt folgende übergeordnete Ziele, welche auf die Planungen des Kantons, der Region sowie der Stadt abgestimmt waren:

1. Qualität des Verkehrsangebotes langfristig sicherstellen
2. Siedlungsentwicklung und städtebauliche Qualitäten unterstützen und mit Verkehrsentwicklung abstimmen
3. Umweltqualität, Klimaverträglichkeit und Sicherheit erhöhen
4. Kosten und Wirtschaftlichkeit optimieren
5. Umsetzbarkeit sicherstellen

Der Perimeter umfasste den Korridor vom Bahnhof Bern über Köniz bis nach Schwarzenburg. Ebenfalls zu berücksichtigen war die Erschliessung des Inselareals und des Quartiers Holligen.

### 1.2 Ergebnisse der ZMB

Die Bewertungsergebnisse zeigten, dass im Szenario Basis eine Bus-Lösung im Korridor Bern – Köniz – Schliern am besten beurteilt wird. Die Bus-Kapazitäten sind im Szenario Basis langfristig ausreichend. In der Bewertung erzielte sie das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis. Solange die Entwicklung im Rahmen der aktuellen Prognosen von Bund und Kanton verläuft, ist ein Wechsel von Bus auf Tram oder Bahn in den

kommenden 20 oder 30 Jahren aus Kapazitätsgründen nicht notwendig. Mit Bezug zur Verkehrsnachfrage gilt dies sowohl für den Korridor Bern – Köniz wie und auch für die Strecke Bahnhof Bern - Insel. Dies, weil die ÖV-Kapazitäten im Referenzfall erweitert werden und weil die aktuelle Verkehrsprognose von einem bedeutend geringeren Wachstum der ÖV-Nachfrage ausgeht, als dies früher der Fall war.

Erst bei einer stärkeren Zunahme der ÖV-Nachfrage (Szenario Dynamisch) reichen die Buskapazitäten nicht mehr aus und es ist ein Wechsel zum Tram angezeigt. Als Bestvariante ergibt sich die Variante «Tram Schliern (mit Tram Insel)», weil sie die prognostizierte Nachfrage passend abdeckt, gut ins ÖV-Netz eingebunden ist, die ÖV-Betriebsstabilität erhöht und Störungen im MIV reduziert. Sie verbessert die Vernetzung von Siedlungsschwerpunkten und hat aufgrund der mit einem Tram verbundenen Umgestaltung der Strassen städtebauliche Potentiale.

Neben der Eventualität einer dynamischeren Entwicklung der ÖV-Nachfrage gibt es auch weitere Randbedingungen, welche den Entscheid zum künftigen ÖV-Angebot beeinflussen, beispielsweise, wenn der RBS-Kopfbahnhof aus Kapazitätsgründen ausgebaut werden sollte. In diesem Fall sind die RBS-Varianten aus dieser ZMB neu zu beurteilen. Die aus heutiger Sicht besten RBS-Varianten sind «RBS lang (mit Vidmar)» und «RBS lang (ohne Vidmar)». Diese überzeugen durch ihre Kapazität, die Einpassung ins ÖV-Netz, die Betriebsstabilität, den Komfort für die Fahrgäste und Verbesserungen für die anderen Verkehrsteilnehmenden. Sie leisten positive Beiträge an die Siedlungsentwicklung und eröffnen städtebauliche Potenziale. Nachteile ergeben sich aus der möglichen Beeinträchtigung des Grundwassers, den CO<sub>2</sub>-Emissionen und v.a. aufgrund den hohen Investitionskosten, welche zu einem schlechteren Nutzen-Kosten-Verhältnis als die Trammerschliessungen führen.

Die BLS-Module erhöhen die Kapazitäten im ÖV-Korridor Bern – Köniz – Schwarzenburg nicht und sind damit nur als Ergänzung von Tram- oder Bus-Varianten zu verstehen. Die Tieferlegung erfordert Investitionen, die nicht in einem angemessenen Verhältnis zum generierten Nutzen stehen. Die Fahrzeitverkürzung Bern – Schwarzenburg soll weiter vertieft werden, weil verkehrliche Nutzen bei relativ tiefen Investitionen möglich scheinen und ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis erzielt wird.

### **1.3 Gegenstand der Mitwirkung**

Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung sind Inhalt und Resultate der ZMB ÖV-Erschliessung Köniz / Bern Süd (Synthesebericht vom 4. Juli 2023).

## **2 Mitwirkungsverfahren**

### **2.1 Vorgehen**

Gemeinden, Verbände, Vereine und Parteien sowie interessierte Privatpersonen und Firmen konnten im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung eine Stellungnahme einreichen. Über die Website des Kantons Bern konnten die folgenden Unterlagen bezogen werden:

Fragebogen für die Mitwirkung

- ZMB ÖV Erschliessung Köniz / Bern Süd Synthesebericht für die öffentliche Mitwirkung vom 04.07.2023
- ZMB ÖV Erschliessung Köniz / Bern Süd Factsheet

- ZMB ÖV Erschliessung Köniz / Bern Süd Kurzbeschrieb Varianten und Module

Als Vorlage für die Eingaben wurde ein Formular in Form eines Fragebogens bereitgestellt. Es konnten auch Eingaben in Briefform eingebracht werden.

Folgende Fragen waren im Fragebogen enthalten:

*Frage 1: Ausgangslage, Vorgehen und Ziele, Analyse und künftige Entwicklung*

Sind Ausgangslage, Vorgehen und Ziele, die Analyse der heutigen Situation und die Auslegung der künftigen Entwicklungen verständlich und vollständig dargelegt (vgl. dazu Synthesebericht, Kapitel 1 bis 4)? Haben Sie Bemerkungen oder Ergänzungen dazu?

*Frage 2: Ursprünglicher Variantenfächer (vor Grobbewertung)*

Ist der für die Grobbewertung verwendete umfassende Variantenfächer aus Ihrer Sicht vollständig und nachvollziehbar (Synthesebericht Kapitel 5.1 bis 5.4, insbesondere Übersicht in Kapitel 5.3)?

*Frage 3: Auswahl der vertieft untersuchten Varianten*

Ist die Reduktion des ursprünglichen Variantenfächers (Synthesebericht, Übersicht in Kapitel 5.3) auf die in der Folge vertieft untersuchten Varianten (Synthesebericht, Übersicht und Erläuterungen in Kapitel 5.5) aus Ihrer Sicht schlüssig und nachvollziehbar?

*Frage 4: Variantenbeschrieb (Synthesebericht, Kapitel 6.1)*

Sind die Varianten und Module, die vertieft untersucht und am Schluss detailliert bewertet wurden, im Synthesebericht verständlich und zweckmässig beschrieben (vgl. Synthesebericht, Kapitel 6.1 sowie Anhang 2)?

*Frage 5: Variantenbewertung*

Ist die fachliche Bewertung der Varianten (Synthesebericht, Kapitel 6.2. bis 6.4) für Sie nachvollziehbar? Verstehen Sie die unterschiedlichen Bewertungen vor dem Hintergrund unterschiedlicher Mobilitätsentwicklungen (Szenario "Basis" und Szenario "Dynamisch")? Gibt es Bewertungen, die Sie nicht verstehen oder nicht nachvollziehen können?

*Frage 6: Fazit und Empfehlung*

Sind das Fazit und die Empfehlungen aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung "ZMB ÖV Köniz / Bern Süd" für Sie verständlich und nachvollziehbar (vgl. Synthesebericht, Kapitel 7)? Haben Sie Bemerkungen, Ergänzungen oder Anregungen dazu?

*Frage 7: Weitere Bemerkungen und Anregungen*

Haben Sie weitere Fragen, Bemerkungen, Ergänzungen oder Anregungen zur Zweckmässigkeitsbeurteilung "ZMB ÖV Köniz / Bern Süd", die Sie bei den vorangehenden Fragen noch nicht erfasst haben?

## 2.2 Methodik der Auswertung

Die gemachten Eingaben wurden gesammelt und analysiert. Die wesentlichen Aspekte sind in Kapitel 3 zusammengefasst. In Kapitel 4 sind die Ergebnisse der Mitwirkung in Bezug auf die gestellten Fragen dargestellt. Die Antworten auf einzelne Eingabepunkte finden sich im Anhang 1.

Aufgrund der Erkenntnisse aus der Mitwirkung hat die Behördendelegation das weitere Vorgehen festgelegt. Dieses ist in Kapitel 5 festgehalten.

## 2.3 Mitwirkende

Insgesamt haben 37 Organisationen oder Personen teilgenommen. Davon sind 3 Eingaben von Gemeinden, 5 Eingabe einer Quartierorganisation, 6 Eingaben von politischen Parteien, 11 Eingaben von Verbänden und Vereinen und 4 Eingaben von Transportunternehmen. Die restlichen Stellungnahmen kamen von Privatpersonen. 8 Stellungnahmen erfolgten in Briefform, die übrigen Eingaben nutzten das Online-Mitwirkungstool.

Mitwirkende	Im Bericht verwendetes Kürzel
<b>Region</b>	
Regionalkonferenz Bern Mittelland, Kommission Verkehr	RKBM-KV
<b>Gemeinde</b>	
Gemeinderat der Stadt Bern	Stadt Bern
Gemeinde Köniz	Köniz
Gemeinde Schwarzenburg	Schwarzenburg
<b>Quartiersorganisation</b>	
Landorf-Buchsee Leist	L-B Leist
Liebefeld Leist	LL
Ortsverein Schliern	OS
QM3 – Quartiermitwirkung Stadtteil 3	QM3
Quartiervereinigung Holligen-Fischermätteli	QV H-F
<b>Politische Parteien</b>	
SP Regionalverband Bern-Mittelland	SPRBM
SP Kanton Bern	SPKt
SP Köniz	SPK
SVP Köniz	SVPK
Grüne Köniz	GK
GLP Köniz	GLPK
<b>Verbände und Vereine</b>	
Fussverkehr Kanton Bern	FVKB
HeitSorg zu Bärn	KMU
IG Verkehr Köniz	IGVK
Insel Gruppe	Insel
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Sektion Bern	IGÖV
KMU Stadt Bern	KMU
Metro Nord-Süd	Metro
Pro Bahn Espace-Mittelland	ProBahn

Pro Velo Bern	ProVelo
VCS Verkehrsclub der Schweiz/Sektion Bern	VCS
Naturapark Gantrisch	Naturapark
<b>Transportunternehmen</b>	
BERNMOBIL	Bernmobil
BLS	BLS
BLS Netz AG	BLS Netz
Regionalverkehr Bern-Solothurn	RBS
<b>Privatpersonen</b>	
Herrli Fred	Herrli
Kissling Franz	Kissling
Kocher Martin	Kocher
König Peter	König
Roduner Andreas	Roduner
Ryf Julian	Ryf
Von Matt Dominik	Von Matt

### 3 Zusammenfassung der Eingaben

Die detaillierten Eingaben und deren Beantwortung sind im Anhang 1 ersichtlich.

Die wesentlichen Resultate aus der Mitwirkung sind:

- Die bereits beschlossenen Massnahmen zur weiteren Kapazitätssteigerung (Einsatz Doppelgelenkbusse ab voraussichtlich Ende 2025 und Verdichtung der S6 auf 15'-Takt von Bern bis Niederscherli) finden breite Unterstützung und sollen möglichst rasch umgesetzt werden.
- Die Meinungen zur langfristigen Lösung im Szenario «Dynamisch» sind kontrovers, d.h. zwischen deutlicher Favorisierung bis zur klaren Ablehnung der einzelnen Optionen. Eine klare Mehrheit der Eingebenden favorisiert die Variante «RBS lang».

Ergänzend dazu einige häufig eingebrachte Anliegen (Nicht vollständig, vgl. dazu Anhang 1):

- Unter der Annahme einer Nachfrageentwicklung wie im Szenario Basis dargestellt, besteht keine Legitimation für einen Ausbau des ÖV-Angebots, der über das Referenzszenario hinausgeht.
- Das Durchführen eines regelmässigen Monitorings des Verkehrs im Korridor Bern-Köniz-Schwarzenburg und generell im ZMB-Einzugsperimeter wird begrüsst. Sollten sich die gesellschaftlichen Trends und das Mobilitätsverhalten ändern und sich die ÖV-Nachfrage dynamischer entwickeln als im Szenario Basis angenommen, so sind vor einem definitiven Systementscheid die ZMB-Bestvarianten gemäss Synthesebericht anhand der tatsächlichen Entwicklung gegenüber den Prognosen nochmals zu validieren.
- Ein Abwarten der Entwicklung und somit des Entscheides zur langfristigen Erschliessung wird als visions- und mutlos bezeichnet. Ein Entscheid zu Gunsten einer Variante «RBS lang» sei möglichst zeitnah zu treffen, da nur so die grosse Investition in den neuen RBS-Bahnhof wirklich genutzt

werden kőnne. Die Planung der RBS-Verlängerung im Hinblick auf einen allfälligen Kapazitätsengpass im Tiefbahnhof soll unverzőglich fortgesetzt und das Projekt bei der STEP-Planung des Bundes angemeldet werden.

- Die Massnahmen főr eine Reisezeitverkőrzung und eine Durchbindung im Bahnhof Bern der S6 (BLS) sollen mőglichst rasch umgesetzt werden.

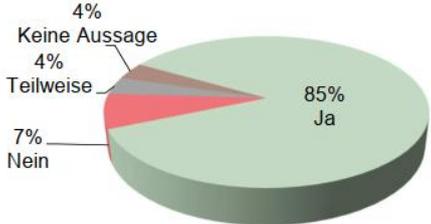
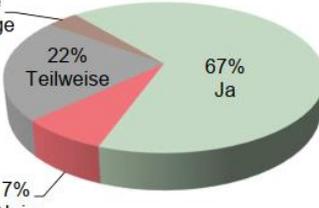
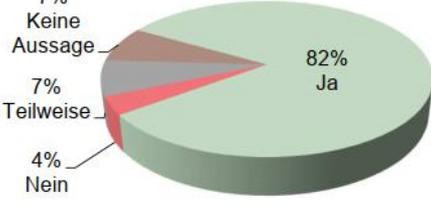
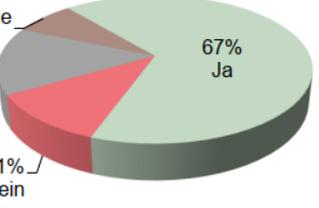
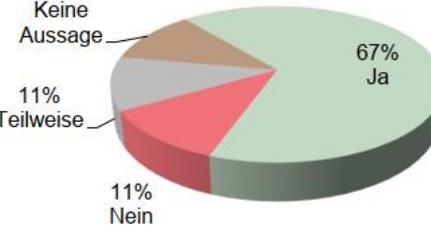
Aus der Mitwirkung kőnnen folgende Schlősse gezogen werden:

- Unter der Annahme, dass die Nachfrageentwicklung wie im Szenario Basis unterstellt wurde eintrifft, sind die bereits beschlossenen Massnahmen zur weiteren Kapazitätssteigerung (Einsatz Doppelgelenkbusse ab voraussichtlich Mitte 2026 und Verdichtung der S6 auf 15'-Takt von Bern bis Niederscherli) mőglichst zeitnah umzusetzen.
- Die genaue Nachfrageentwicklung soll mit einem Monitoring in 5 Jahre űberprőft werden.
- Es bestehen politisch breit abgestőtzte Erwartungen den RBS Bahnhof gegen Westen zu erweitern und so seine Kapazität zu erhőhen und die Erschliessung des Inselareals zu verbessern.
- Der partizipative Prozess mit den Forumsanlőssen wurde als sehr positiv bewertet und haben massgebend zur Erhőhung der Verständlichkeit der umfangreichen und komplexen Materie beigetragen.

## 4 Auswertung der Umfrage

### 4.1 Resultate

Die Umfrage in den Fragebögen zum methodischen Vorgehen wurde von 27 der Mitwirkenden beantwortet.

<p>Sind Ausgangslage, Vorgehen und Ziele, die Analyse der heutigen Situation und die Auslegeordnung der künftigen Entwicklungen verständlich und vollständig dargelegt?</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Antwort</th> <th>Anteil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ja</td> <td>59%</td> </tr> <tr> <td>Teilweise</td> <td>26%</td> </tr> <tr> <td>Nein</td> <td>15%</td> </tr> </tbody> </table>	Antwort	Anteil	Ja	59%	Teilweise	26%	Nein	15%	<p>Ist der für die Grobbewertung verwendete umfassende Variantenfächer aus Ihrer Sicht vollständig und nachvollziehbar?</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Antwort</th> <th>Anteil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ja</td> <td>85%</td> </tr> <tr> <td>Nein</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>Teilweise</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>Keine Aussage</td> <td>4%</td> </tr> </tbody> </table>	Antwort	Anteil	Ja	85%	Nein	7%	Teilweise	4%	Keine Aussage	4%		
Antwort	Anteil																				
Ja	59%																				
Teilweise	26%																				
Nein	15%																				
Antwort	Anteil																				
Ja	85%																				
Nein	7%																				
Teilweise	4%																				
Keine Aussage	4%																				
<p>Ist die Reduktion des ursprünglichen Variantenfächers auf die in der Folge vertieft untersuchten Varianten aus Ihrer Sicht schlüssig und nachvollziehbar?</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Antwort</th> <th>Anteil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ja</td> <td>67%</td> </tr> <tr> <td>Teilweise</td> <td>22%</td> </tr> <tr> <td>Nein</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>Keine Aussage</td> <td>4%</td> </tr> </tbody> </table>	Antwort	Anteil	Ja	67%	Teilweise	22%	Nein	7%	Keine Aussage	4%	<p>Sind die Varianten und Module, die vertieft untersucht und am Schluss detailliert bewertet wurden, im Synthesebericht verständlich und zweckmässig beschrieben?</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Antwort</th> <th>Anteil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ja</td> <td>82%</td> </tr> <tr> <td>Keine Aussage</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>Teilweise</td> <td>7%</td> </tr> <tr> <td>Nein</td> <td>4%</td> </tr> </tbody> </table>	Antwort	Anteil	Ja	82%	Keine Aussage	7%	Teilweise	7%	Nein	4%
Antwort	Anteil																				
Ja	67%																				
Teilweise	22%																				
Nein	7%																				
Keine Aussage	4%																				
Antwort	Anteil																				
Ja	82%																				
Keine Aussage	7%																				
Teilweise	7%																				
Nein	4%																				
<p>Ist die fachliche Bewertung der Variante für Sie nachvollziehbar? Verstehen Sie die unterschiedlichen Bewertungen vor dem Hintergrund unterschiedlicher Mobilitätsentwicklungen (Szenario «Basis» und Szenario «Dynamisch»)?</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Antwort</th> <th>Anteil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ja</td> <td>67%</td> </tr> <tr> <td>Teilweise</td> <td>15%</td> </tr> <tr> <td>Nein</td> <td>11%</td> </tr> <tr> <td>Keine Aussage</td> <td>7%</td> </tr> </tbody> </table>	Antwort	Anteil	Ja	67%	Teilweise	15%	Nein	11%	Keine Aussage	7%	<p>Sind das Fazit und die Empfehlungen aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung «ZMB ÖV Köniz / Bern Süd» für Sie verständlich und nachvollziehbar (vgl. Synthesebericht, Kapitel 7)?</p>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Antwort</th> <th>Anteil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ja</td> <td>67%</td> </tr> <tr> <td>Teilweise</td> <td>11%</td> </tr> <tr> <td>Nein</td> <td>11%</td> </tr> <tr> <td>Keine Aussage</td> <td>11%</td> </tr> </tbody> </table>	Antwort	Anteil	Ja	67%	Teilweise	11%	Nein	11%	Keine Aussage	11%
Antwort	Anteil																				
Ja	67%																				
Teilweise	15%																				
Nein	11%																				
Keine Aussage	7%																				
Antwort	Anteil																				
Ja	67%																				
Teilweise	11%																				
Nein	11%																				
Keine Aussage	11%																				

59 % der Mitwirkenden beurteilten die Darstellung der Ausgangslage, Vorgehen, Ziele und Analyse der heutigen Situation als verständlich und vollständig. Die übrigen 26 % bewerteten diese lediglich als teilweise und 15% als nicht verständlich und vollständig dargelegt.

85 % der Mitwirkenden empfanden der für die Grobbewertung verwendete Variantenfächer als vollständig und nachvollziehbar. 4 % konnten dem nur teilweise zustimmen und 7 % beurteilten den Variantenfächer als unvollständig oder unschlüssig.

67 % der Mitwirkenden empfanden die Reduktion des ursprünglichen Variantenfächers auf die in der Folge vertieft Untersuchten Varianten als korrekt. 22 % konnten dem nur teilweise und 7% nicht zustimmen.

Für 82 % der Mitwirkenden sind die Varianten und Module im Synthesebericht verständlich und zweckmässig beschrieben. 7% konnten dem nur teilweise und 4% nicht zustimmen.

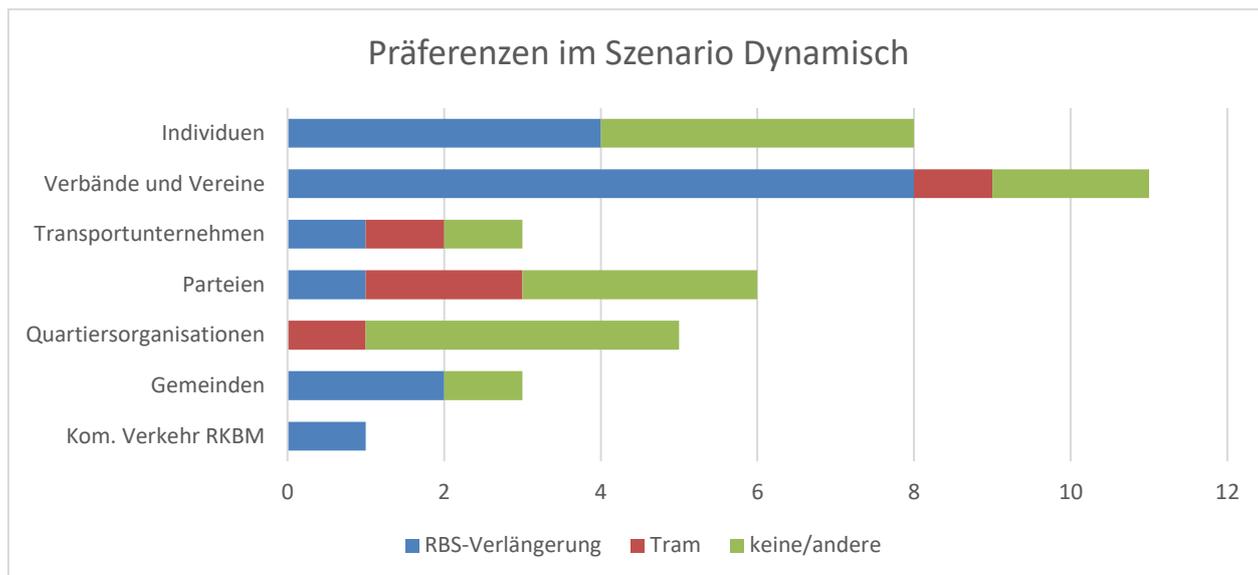
67 % der Mitwirkenden bewerteten die fachliche Bewertung der Varianten als nachvollziehbar. 15 % konnten dem nur teilweise und 11% nicht zustimmen.

Das Fazit und die Empfehlung aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung war für 67% verständlich und nachvollziehbar. Für 11% war dies teilweise und für weitere 11% nicht der Fall.

Die sechs Fragen erhielten somit mehrheitlich eine Zustimmung.

## 4.2 Präferenzen in Szenario Dynamisch

- Die Gemeinde Köniz unterstützt die Folgerungen der ZMB und verlangt ein regelmässiges Monitoring. Auf Nachfrageentwicklungen sollen sämtliche Optionen wieder geprüft werden. Die Stadt Bern ist gleicher Meinung, befürwortet aber, wie die Gemeinde Schwarzenburg, eine RBS-Variante.
- Die Kommission Verkehr der RKBM unterstützt die Variante «RBS lang» und verlangt eine zeitverzugslose Weiterplanung.
- Die Quartierorganisationen sehen primär andere als die vorgeschlagenen Varianten, wobei eine Organisation befürwortet die Variante Tram.
- Bei den Parteien stützen Grüne und Grünliberale die Erkenntnis, dass auf grössere Infrastrukturmassnahmen verzichtet werden kann. Die Sozialdemokraten sprechen sich in einem dynamischen Szenario für eine Tramlösung aus. Die SVP befürwortet die Weiterverfolgung der RBS-Variante.
- Die Transportunternehmen setzen sich für die jeweiligen eigene Lösungsvariante ein. (Bernmobil für eine Tramlösung, RBS für die RBS-Verlängerung und BLS für die Beibehaltung der S6 im 15' Takt)
- Verbände, Vereine und weitere Interessensorganisationen befürworten grossmehrheitlich eine RBS-Verlängerung.
- Individuen die an der ZMB teilnahmen sprachen sich zur Hälfte pro einer RBS-Verlängerung und die andere Hälfte für keine oder andere Lösungsansätzen aus.



## 5 Beschluss der BHD zum weiteren Vorgehen

Die Behördendelegation hat an ihrer Sitzung vom 22. Dezember folgendes Vorgehen beschlossen:

1. Punktuelle Ergänzungen des Syntheseberichts
  - Nachführung Impressum
  - Kapitel 2: Ergänzungen betr. Projekt-/Betrachtungssperimeter (aufgrund div. Eingaben)
  - Kapitel 3: Ergänzungen betr. S6 (Eingabe SVP Köniz)
  - Kapitel 4: Ergänzungen zur Vergleichbarkeit der Szenarien (Eingaben Pro Velo und GLPK), Ergänzungen zu den Schliessungszeiten (Eingabe BLS Netz)
  - Kapitel 7: Aktualisierung Betriebskostensätze und darauf basierender Tabellen und Abbildungen (Eingabe RBS)
2. Umsetzen der Empfehlungen gemäss Entwurf Synthesebericht
  - Umsetzung der Massnahmen im Szenario «Basis»:  
Doppelgelenkbusse auf den Linien 10, 12 und 101, Verdichtung S6 auf 15'-Takt bis Niederscherli, Ausbau Veloinfrastruktur
  - Regelmässiges Monitoring des Verkehrs im Korridor Bern-Köniz-Schwarzenburg und erneute Beurteilung in 5 Jahren
  - Zusätzlich: Massnahmen für Beschleunigung und Durchbindung in Bern S6 als Prüfungsauftrag in Bundesplanung eingeben
3. Auslösen einer Folgestudie «Weiterentwicklung Bahnhof RBS» / Klärung der längerfristigen Strategie zur RBS-Entwicklung
  - Frühzeitige Erarbeitung von Grundlagen zum Festlegen der angestrebten Weiterentwicklung des RBS Bahnhofs Bern auf Grundlage der längerfristigen Raumplanungsabsichten.
  - Berücksichtigung der politischen Erwartungen in Bezug auf die RBS-Verlängerungen nach Westen: Kapazitätserhöhung Bahnhof Bern, Erschliessung Insel-Areal.
  - Grundlage für die Eingabe eines fachlich begründeten Projekts in die Bundesprozesse der STEP-Ausbauschritte ab Botschaft 2030.

**ANHANG: Detaillierte Eingaben**

Fragebogen

Mitwirken-der	Frage	Eingabe	Umgang mit dem Anliegen	Bemerkungen
1	VCS	1	Ausgangslage, Vorgehen und Analyse sind nachvollziehbar. Bei den Zielen regen wir aber an, dass auch ein Szenario "Verdoppelung öV-Anteil" gerechnet wird. Dies entspricht den Zielen des Bundes, der den öV-Anteil bis 2050 verdoppeln will (NZZ am Sonntag berichtete). Diese Zielsetzung wird nie eintreten, wenn auf Basis von Prognosen anstatt von Zielen geplant wird. Der VCS fordert seit jeher die angebots- anstatt nachfrageorientierte Planung – so auch hier.	Ablehnung  Der Kanton Bern hält in der Gesamtmobilitätsstrategie fest, dass er einen hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit bei allen Fahrzwecken (Arbeit, Freizeit, Einkauf) anvisiert. Mit einer nachfrageorientierten Planung wird einen stetigen und wirtschaftlichen Ausbau des ÖV-Angebotes sichergestellt.  Um die Unsicherheiten bezüglich der Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung abbilden zu können, wurde das Szenario "dynamisch" entwickelt, dass von einer grösseren Zunahme von Bevölkerung und Arbeitsplätzen ausgeht und auch höhere Mobilitätsraten im Sinne einer höheren ÖV-Affinität zu Grunde legt. Ein weiteres Wachstum beim ÖV ist im Moment weder in den Bundesprognosen noch im kantonalen Gesamtverkehrsmodell enthalten. Das in der ZMB zugrunde gelegte Szenario «Basis» beruht auf dem gleichnamigen Szenario der Verkehrsperspektiven des Bundes. Dieses ist offizielle Grundlage für die Infrastrukturplanung des Bundes.  Die Aussage, wonach der Bund den öV-Anteil bis 2050 verdoppeln will ist nach unserer Einschätzung nicht ganz korrekt. Die Annahme einer Verdoppelung wurde im Rahmen der Erarbeitung der Perspektive Bahn 2050 als Arbeitshypothese gewählt. Im Verlauf der Arbeiten wurde dieses Ziel jedoch nicht mehr weiterverfolgt, da es als unrealistisch bezeichnet werden muss die Kapazitäten der Bahn demassen zu erhöhen. Vor der Diskussion auf Bundesebene hat den Kanton Bern im Rahmen der Studie "S-Bahn Bern 2040" eine Verdoppelung der Nachfrage auf allen Berner S-Bahnkorridoren untersucht. Bei einer Verdoppelung der Nachfrage im Korridor Bern-Schwarzenburg würde mit dem Referenzzustand ausreichend Kapazitäten zwischen Bern und Niederscherli zur Verfügung stehen. Zwischen Niederscherli und Schwarzenburg wäre die Kapazität bei einer Verdoppelung der Nachfrage knapp ungenügend während der Morgenspitze. In diesem Fall wären Massnahmen wie Taktverdichtungen oder Kapazitätserhöhungen bei den Zügen zu ergreifen.
1	VCS	2	Ja.	Kenntnisnahme
1	VCS	3	Ja.	Kenntnisnahme
1	VCS	4	Ja.	Kenntnisnahme
1	VCS	5	Ja.  Aus Sicht der Umwelt- und Klimapolitik ist das Szenario "Dynamisch" klar abzulehnen. Auch das Szenario "Basis" reicht nicht aus, um das Ziel Netto-0 bis 2050 zu erreichen. Darum fordern wir, dass die eruierten Bestvarianten nochmal mit dem Ziel "Verdoppelung öV-Anteil" gerechnet wird. Es ist davon auszugehen, dass die Zweckmässigkeit der geprüften Varianten dann anders ausfällt.	Ablehnung  Der Kanton Bern hält in der Gesamtmobilitätsstrategie fest, dass er einen hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplit bei allen Fahrzwecken (Arbeit, Freizeit, Einkauf) anvisiert.  Um die Unsicherheiten bezüglich der Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung abbilden zu können, wurde das Szenario "dynamisch" entwickelt, welches von einer grösseren Zunahme von Bevölkerung und Arbeitsplätzen ausgeht und auch höhere Mobilitätsraten im Sinne einer höheren ÖV-Affinität zu Grunde legt. Ein weiteres Wachstum beim ÖV ist im Moment weder in den Bundesprognosen noch im kantonalen Gesamtverkehrsmodell enthalten.
1	VCS	6	Vor dem Hintergrund des Szenarios "Basis" sind die Empfehlungen nachvollziehbar. Wie bereits erwähnt fordern wir aber auch die Berechnung der Bestvarianten mit dem Szenario "Verdoppelung öV-Anteil". Es ist dabei zu erwarten, dass die RBS-Varianten dann deutlich besser abschneiden als im vorliegenden Bericht.  Um die nötige Modalsplit-Verschiebung hin zu einer Verdoppelung des öV-Anteils zu erreichen (Ziel des Bundes), ist aber eine Gesamtmobilitäts-Betrachtung des Perimeters angebracht. Wir regen darum an, in einem nächsten Schritt systematisch zu analysieren, welche Mobilitätsangebote im Korridor Bern/Köniz/Schwarzenburg nötig und mit den Zielen "Verdoppelung öV-Anteil" und "Netto-0 2050" verträglich sind. Dann sind wirksame Pull/Push-Massnahmen auszuarbeiten, die sich an der 4V-Strategie und den obengenannten Zielen orientieren.	Ablehnung  Vgl. Antwort oben.  Es ist aus fachlicher Sicht nicht angezeigt ein Szenario zu betrachten, bei welchem sich die Mobilität massiv auf den ÖV verlagert. Dies wäre nur möglich bei spürbaren Einschränkungen beim Individualverkehr.
2	L-B Leist	1	Ausgangslage, Vorgehen und Ziele sind für uns nachvollziehbar.	Kenntnisnahme
2	L-B Leist	2	Der Variantenfächer ist nachvollziehbar.	Kenntnisnahme
2	L-B Leist	3	Die Reduktion des ursprünglichen Variantenfächers ist nachvollziehbar. Aus unserer Sicht fehlen jedoch die Berücksichtigung und der Einbezug (Integration) der bestehenden Buslinien 22 und 29! Eine bessere Anbindung, Umsteigezeit (5-8 Minuten) für Busse 29/22 an S6 Bhf. Köniz sowie auf Linie 17 Weiermatt muss sehr schnell realisiert werden.	Kenntnisnahme  Anschlusslinien wurden generell nicht vertieft betrachtet. Die Thematik ist jedoch bekannt und unter Federführung der Region Bern-Mittelland wurde die Studie "Angebotskonzepte für die Buslinien 22, 29 und 340" erarbeitet. Mit dem neuen Konzept ergeben sich in Köniz für Fahrgäste aus dem Westen auch bessere Umsteigebeziehungen zwischen der Linie 29 und der S6. Die Ergebnisse dieser Studie sind eine Grundlage des kantonalen Angebotskonzeptes 2027-2030.
2	L-B Leist	4	Die Varianten und Module sind verständlich und zweckmässig beschrieben.	Kenntnisnahme
2	L-B Leist	5	Aus aktueller Sicht ist die Bewertung der Varianten nachvollziehbar. Es braucht jedoch ein kontinuierliches Monitoring (Mobilitätsentwicklung, Angebotsnachfrage, Verkehrsentwicklung, Bevölkerungsentwicklung, Raumentwicklung, Technologieentwicklung bei der Infrastruktur, usw.). Wir begrüßen auch eine Variante mit einer bedarfsgerechten und etappierten Ausbaumöglichkeit. D. h. zuerst rasche Umsetzung der Variante "Referenzfall", da Geld bereits gesprochen, kein Wechsel zu Schmalspurtrasse RBS! Wenn nötig etappierte Erweiterungen mit den Tramlösungen und Fahrtaktverdichtungen.	Kenntnisnahme  Das Monitoring wird in 5 Jahren gemacht und eine Etappierung ist grundsätzlich denkbar.
2	L-B Leist	6	Die Empfehlungen können wir grösstenteils nachvollziehen. Wir wünschen uns jedoch folgende Priorisierungen und zusätzlichen Massnahmen: -Rasche Umsetzung der S6 auf ¼-Stundentakt (Referenzfall). -Ebenfalls einen echten ¼-Stundentakt auf der S1/S2. -Optimale Bahn-Anbindung bzw. Umsteigemöglichkeiten in Köniz, Niederwangen und Wabern zu den bestehenden Buslinien 22 und 29 (inkl. ¼-Stundentakt und täglichen Fahrbetrieb bis Betriebsschluss um 00.10/1.00 Uhr). -Sofortige Anbindung/Umsteigezeiten 5-8 Min. für Busse 29/22 an S6 Bhf. Köniz und Linie 17 Weiermatt (Montag bis Sonntag durchgehend) für die steilen Hangquartiere mit mehr als 5000 Einwohnern und zwei Altersheime (Tilia und Lilienweg), Alterstreffpunkt, Alterswohnungen sowie Schulen und Kitags. Andere Quartiere (z.B. Schliern, 4- 5000 E.) werden im 7 Minutentakt bedient. -Wieder eine attraktive Durchmesserlinie mit der S6 «Köniz – Europaplatz – HBBern – Wankdorf – Ostermündigen/Zollikofen» (wird nach der Entflechtung in Weyermannhaus möglich sein). -Verbesserung des Velonetzes/-Infrastruktur (Gemeinde und Kanton) und Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel. -Das Modul M2 (Fahrzeitkürzung) sollte möglichst rasch auch umgesetzt werden. -Die bereits beschlossenen Ausbauten müssen nun ohne weiteren Verzug umgesetzt werden (¼-Stundentakt der S6, der Einsatz von Doppelgelenkbussen sowie der Ausbau der Veloinfrastruktur). Bei der Veloinfrastruktur müssen sowohl die Gemeinden als auch der Kanton rasch aktiv werden.	Kenntnisnahme  Die BLS erarbeitet im Moment das Vorprojekt für den Doppelspurausbau Liebefeld-Köniz, welche eine Umsetzung der S6 auf ¼-Stundentakt (Referenzfall) ermöglicht. Der Inbetriebnahmetermin ist jedoch noch nicht bekannt. Das Projekt soll jedoch so rasch wie möglich umgesetzt werden.  Ebenfalls vorgesehen ist der gewünschte Viertelstundentakt im Wangental. Voraussetzung ist aber die Realisierung von Entflechtungen in Holligen, im Raum Wankdorf/Ostermündigen und südlich von Gümligen. Die entsprechenden Projekte befinden sich in der Bewilligungsphase.  Weitere Angebotsentwicklungen können über die Gemeinde bei der Region Bern Mittelland eingebracht werden.  Durchbindungsmöglichkeiten S6 werden auf Antrag des AÖV durch das BAV geprüft.  Für die Umsetzung der Veloinfrastruktur sind die Gemeinden zuständig.  Dieses Anliegen wird vom AÖV in die Planung des Bundes eingebracht.
2	L-B Leist	7	Falls das regelmässige Monitoring zeigt, dass eine Niveau-Trennung von Strasse und Schiene in Köniz notwendig wird, sollte unbedingt auch wieder die BLS-Variante M1 geprüft werden. Gründe: - Die Kosten der BLS-Variante M1 sind knapp 1/3 der Kosten der Varianten «RBS lang». Kein Umstellen auf Schmalspur Bahn - Gleiche Reduktion der Trennung von Quartieren wie bei «RBS lang». - Attraktivere Durchmesserlinie als bei RBS-Varianten: Köniz – Europaplatz – HB Bern – Wankdorf – Ostermündigen/Zollikofen. - Auch Normalspurzüge können in einem 10 Min.-Takt. oder 7,5 Min.-Takt geführt werden und erst noch als Doppelstockzug. - Etappierte und bedarfsgerechte Weiterentwicklung der ÖV-Infrastruktur (inkl. Technologieentwicklungen): Referenzfall, Doppelgelenkbussen und Taktverdichtung, Fahrzeitverkürzung mit M2, ev. Tram und/oder ev. BLS mit M1.	Kenntnisnahme  Im Rahmen der Planung des Doppelspurausbau Liebefeld-Köniz werden zurzeit detaillierte Abklärungen zu den Auswirkungen auf den Barrierefreiheitszeiten analysiert. Mit dem Doppelspurausbau ist keine Verschlechterung zu erwarten (zwar mehr Schliessungen, aber dafür kürzer). Zudem prüft die BLS Massnahmen zur Reduktion der Trennwirkung.
3	SPK	1	Ausgangslage, Vorgehen und Ziele sind für uns nachvollziehbar.	Kenntnisnahme
3	SPK	2	Der Variantenfächer ist nachvollziehbar.	Kenntnisnahme
3	SPK	3	Die Reduktion des ursprünglichen Variantenfächers ist nachvollziehbar. Aus unserer Sicht fehlt jedoch die Berücksichtigung und der Einbezug (Integration) der bestehenden Buslinien 22 und 29!	Kenntnisnahme  Anschlusslinien wurden generell nicht vertieft betrachtet. Die Thematik ist jedoch bekannt und unter Federführung der Region Bern-Mittelland wurde die Studie "Angebotskonzepte für die Buslinien 22, 29 und 340" erarbeitet. Mit dem neuen Konzept ergeben sich in Köniz für Fahrgäste aus dem Westen auch bessere Umsteigebeziehungen zwischen der Linie 29 und der S6. Die Ergebnisse dieser Studie sind eine Grundlage des kantonalen Angebotskonzeptes 2027-2030.
3	SPK	4	Die Varianten und Module sind verständlich und zweckmässig beschrieben.	Kenntnisnahme
3	SPK	5	Aus aktueller Sicht ist die Bewertung der Varianten nachvollziehbar. Es braucht jedoch ein kontinuierliches Monitoring (Mobilitätsentwicklung, Angebotsnachfrage, Verkehrsentwicklung, Bevölkerungsentwicklung, Raumentwicklung, Technologieentwicklung bei der Infrastruktur, usw.). Wir begrüßen auch eine Variante mit einer bedarfsgerechten und etappierten Ausbaumöglichkeit. D. h. zuerst rasche Umsetzung der Variante "Referenzfall" und wenn nötig etappierte Erweiterungen mit den Tramlösungen und Fahrtaktverdichtungen.	Kenntnisnahme  Das Monitoring wird in 5 Jahren gemacht und eine Etappierung ist grundsätzlich denkbar.
3	SPK	6	Die Empfehlungen können wir grösstenteils nachvollziehen. Wir wünschen uns jedoch folgende Priorisierungen und zusätzlichen Massnahmen: - Rasche Umsetzung der S6 auf ¼-Stundentakt (Referenzfall). Ebenfalls einen echten ¼-Stundentakt auf der S1/S2. - Optimale Bahn-Anbindung bzw. Umsteigemöglichkeiten in Köniz, Niederwangen und Wabern zu den bestehenden Buslinien 22 und 29 (inkl. ¼-Stundentakt und täglichen Fahrbetrieb bis Betriebsschluss um 00.10/1.00 Uhr). - Wieder eine attraktive Durchmesserlinie mit der S6 «Köniz – Europaplatz – HB Bern – Wankdorf – Ostermündigen/Zollikofen» (wird nach der Entflechtung im Weyermannhaus möglich sein). - Verbesserung des Velonetzes / -Infrastruktur (Gemeinde und Kanton) und Bereitstellung der notwendigen Finanzmittel. - Das Modul M2 (Fahrzeitkürzung) sollte möglichst rasch auch umgesetzt werden.  Die bereits beschlossenen Ausbauten müssen nun ohne weiteren Verzug umgesetzt werden (¼-Stundentakt der S6, der Einsatz von Doppelgelenkbussen sowie der Ausbau der Veloinfrastruktur). Bei der Veloinfrastruktur müssen sowohl die Gemeinden als auch der Kanton rasch aktiv werden.	Kenntnisnahme  Die BLS erarbeitet im Moment die Vorstudie für den Doppelspurausbau Liebefeld-Köniz, welche eine Umsetzung der S6 auf ¼-Stundentakt (Referenzfall) ermöglicht. Der Inbetriebnahmetermin ist jedoch noch nicht bekannt. Das Projekt soll jedoch so rasch wie möglich umgesetzt werden.  Ebenfalls vorgesehen ist der gewünschte Viertelstundentakt im Wangental. Voraussetzung ist aber die Realisierung von Entflechtungen in Holligen, im Raum Wankdorf/Ostermündigen und südlich von Gümligen. Die entsprechenden Projekte befinden sich in der Bewilligungsphase.  Weitere Angebotsentwicklungen können über die Gemeinde bei der Region Bern Mittelland eingebracht werden.  Durchbindungsmöglichkeiten S6 werden auf Antrag des AÖV durch das BAV geprüft.  Für die Umsetzung der Veloinfrastruktur sind die Gemeinden zuständig.  Dieses Anliegen wird vom AÖV in die Planung des Bundes eingebracht.

			Umgang mit dem Anliegen		Bemerkungen
Mitwirken-der	Frage	Eingabe			
3	SPK	7	Falls das regelmässige Monitoring zeigt, dass eine Niveau-Trennung von Strasse und Schiene in Köniz notwendig wird, sollte unbedingt auch wieder die BLS-Variante M1 geprüft werden. Gründe: - Die Kosten der BLS-Variante M1 sind knapp 1/3 der Kosten der Varianten «RBS lang». - Gleiche Reduktion der Trennung von Quartieren wie bei «RBS lang». - Auch diese Variante ermöglicht den Velofahrenden ein Fahren ohne Warten vor geschlossenen Barrieren. - Attraktivere Durchmesserlinie als bei RBS-Varianten: Köniz – Europaplatz – HB Bern – Wankdorf – Ostermundigen/Zollikofen. - Auch Normalspurzüge können in einem 10 Min.-Takt, oder 7,5 Min.-Takt geführt werden und erst noch als Doppelstockzug. - Etappierte und bedarfsgerechte Weiterentwicklung der ÖV-Infrastruktur (inkl. Technologieentwicklungen): Referenzfall, Doppelgelenkbusse und Taktverdichtung, Fahrzeitverkürzung mit M2, ev. Tram und/oder ev. BLS mit M1.	Kenntnisnahme	Im Rahmen der Planung des Doppelspurausbau Liebefeld-Köniz werden zurzeit detaillierte Abklärungen zu den Auswirkungen auf den Barrierefreiheitszeiten analysiert. Mit dem Doppelspurausbau ist jedoch keine Verschlechterung zu erwarten (zwar mehr Schliessungen, aber dafür kürzer). Falls die Entwicklung zeigt, dass Massnahmen zur Entflechtung unumgänglich sind kann das Modul 1 eine Lösung darstellen. Zudem prüft die BLS Massnahmen zur Reduktion der Trennwirkung.
4	SPKt	1	Ausgangslage, Vorgehen und Ziele sind verständlich dargelegt.	Kenntnisnahme	
4	SPKt	2	Der Variantenfächer ist aus unserer Sicht nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	
4	SPKt	3	Die Reduktion des ursprünglichen Variantenfächers ist nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	
4	SPKt	4	Die Varianten und Module sind verständlich und zweckmässig beschrieben.	Kenntnisnahme	
4	SPKt	5	Die Bewertung der Varianten ist nachvollziehbar. Allerdings beruhen die angenommenen Mobilitätsentwicklungen auf Prognosen. Es ist deshalb wichtig, dass die Verkehrsentwicklung gut beobachtet wird. Es braucht ein regelmässiges Monitoring.	Kenntnisnahme	
4	SPKt	6	Das Fazit und die Empfehlungen sind nachvollziehbar - sofern das Szenario Basis eintritt. Da dies ausschliesslich auf Prognosen beruht, müssen diese regelmässig in einem Monitoring überprüft werden. Die SP Kanton Bern begrüsst, dass dies angedacht ist. Zudem hat der Grosse Rat eine ÖV-Offensive beschlossen, mit dem Ziel den ÖV-Anteil am Gesamtverkehr zu erhöhen. Die SP Kanton Bern erwartet, dass der Regierungsrat schon bald erste Massnahmen beschliesst. Sobald diese greifen, müssen die Prognosen beim ÖV ohnehin angepasst werden.  Sollte dereinst das Szenario Dynamisch eintreffen, dann braucht es weitere Ausbauschritte. Die SP Kanton Bern teilt die Ansicht, dass in diesem Fall die Bestvariante «Tram Schliern (mit Tram Insel)» zum Zug kommen soll. In Bezug auf das Inselhospital fordert die SP Kanton Bern schon seit längerem eine bessere Erschliessung. Eine entsprechender SP-Vorstoss zur besseren Anbindung der Insel an den Europaplatz wurde vom Grosse Rat überwiesen (M-005-2018).  Für die SP Kanton Bern hat nun oberste Priorität, dass der schon beschlossene Ausbau - namentlich der Viertelstundentakt der S6, der Einsatz von Doppelgelenkbussen sowie der Ausbau der Veloinfrastruktur - ohne weiteren Verzug umgesetzt wird. Gerade bei der Veloinfrastruktur steht der Kanton in der Pflicht, die Gemeinden zu unterstützen. Denn ohne kantonale Unterstützung wird eine substanzielle Verlagerung auf das Velo nicht gelingen.  Menschen brauchen attraktive Verbindungen, damit sie den umweltfreundlichen Verkehr noch mehr nutzen. Diese Verbindungen müssen nun angegangen werden.	Kenntnisnahme	Eine allfällige Anpassung der Prognosen beim ÖV wird im Rahmen der Aktualisierung des Gesamtverkehrsmodells Kanton Bern geprüft. Die nächste Aktualisierung findet voraussichtlich in ca. 5 Jahren statt.
5	Bermobil	1	Ausgangslage, Vorgehen und Ziele, die Analyse der heutigen Situation und die Auslegung sind verständlich und vollständig dargelegt. Wir haben keine Bemerkungen oder Ergänzungen dazu.	Kenntnisnahme	
5	Bermobil	2	Der Variantenfächer ist aus unserer Sicht vollständig.	Kenntnisnahme	
5	Bermobil	3	Die Reduktion der Varianten für die Grobbewertung ist schlüssig und nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	
5	Bermobil	4	Die Varianten sind verständlich und zweckmässig beschrieben.	Kenntnisnahme	
5	Bermobil	5	Die fachliche Bewertung vor dem Hintergrund unterschiedlicher Mobilitätsentwicklungen (Szenario "Basis" und Szenario "Dynamisch") ist nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	
5	Bermobil	6	BERNMOBIL unterstützt und begrüsst das Fazit und die Empfehlungen. Insbesondere die im Szenario «Dynamisch» vorgeschlagene spätere Umstellung auf ein gegenüber 2014 optimiertes «Tram Schliern» ist aus unserer Sicht angemessen und sinnvoll. Diese gewährleistet die nötige ÖV-Feinerschliessung von Köniz sowie den südlichen Quartieren von Bern und entspricht dem Bedürfnis der Fahrgäste nach einer möglichst umsteigefreien Verbindung zwischen Köniz und der Berner Innenstadt. Auch die im Szenario «Dynamisch» empfohlene Trammerschliessung Insel – Güterbahnhof erachtet BERNMOBIL als eine sinnvolle und angemessene ÖV-Feinerschliessung des Inselareals, welche die Quartiere der Stadt Bern sowie die angrenzenden Gemeinden Köniz, Ostermundigen und Bremgarten optimal mit dem Inselhospital verbindet.	Kenntnisnahme	
5	Bermobil	7	Nein	Kenntnisnahme	
6	SVPK	1	Ausgangslage, Vorgehen, Ziele, Situationsanalyse sind verständlich beschrieben. Was fehlt ist eine detaillierte Analyse der S-Bahnlinie Bern-Schwarzenburg. Die Analyse bezieht sich vor allem auf den Städtischen Raum.	Annahme	Das Kapitel 3 wird mit Angaben zur S6 ergänzt.
6	SVPK	2	Die Auswahl des ursprünglichen Variantenfächers ist nachvollziehbar. Wir haben zum aktuellen Zeitpunkt keine weiteren Varianten zu ergänzen.	Kenntnisnahme	
6	SVPK	3	Die Begründung, einzelne Varianten nicht mehr weiter zu verfolgen ist schlüssig und nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	
6	SVPK	4	Der Variantenbeschrieb ist nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	
6	SVPK	5	Die meisten Bewertungen und die Unterschiede sind nachvollziehbar. Uns stellen sich folgende Fragen:  Kapitel 6.2. Variante RBS lang (6.2 und 6.3), Vor- und Nachteile - Siedlungsentwicklung und städtebauliche Qualitäten unterstützen und mit Verkehrsentwicklung abstimmen Der Nachteil Verschlechterung städtebauliche Verträglichkeit (Ortsbild) durch neues Rampenbauwerk, ist für uns nicht nachvollziehbar, der Bau kann städtebaulich gut Verträglich gestaltet werden und je nach Ausgestaltung sogar zu einer Aufwertung des Ortsbilds führen.  Umweltqualität, Klimaverträglichkeit und Sicherheit erhöhen - Die Potenzielle Beeinträchtigung Lebensräume, Schutzgebiete und Landschaftsbild sehen wir nicht. Die RBS könnte Oberirdisch im selben Trasse weitergeführt werden. Durch die schmalere Fahrspur könnten möglicherweise sogar neue Lebensräume frei gemacht werden. Wir erachten dies als deutlichen Vorteil. Weitere Vorteile:  - Auf der schmaleren Fahrspur verkehren Tendenziell leichtere Fahrzeuge, dies führt zu weniger Emissionen und zu einem geringeren Verbrauch.  - Das Trasse eignet sich besser für Schmalspur Bahnen, dies kann zu tieferem Unterhalt, weniger Bodenerosion und weniger Beeinträchtigungen durch die Instandsetzungsarbeiten führen (Lärm und Lichtemission insbesondere während Nachtarbeit).  6.2.6 Tram Schliern (mit Tram Insel) Umsetzbarkeit sicherstellen Nachteil: - Projekt ist politisch nicht mehrheitsfähig. Die Könizer Stimmböschung hat am 28. September 2014 dasselbe Projekt deutlich (61,4% Nein) abgelehnt.	Kenntnisnahme, Inhalte sind berücksichtigt	Die Bewertung der Tieflagen und Rampen wurden qualitativ unter Einbezug von Fachleuten in der Projektkommission gemacht. Insgesamt wurden die Tieflagen und Rampen differenziert betrachtet, indem positive Auswirkungen z.B. aufgrund von entfallenden oberirdischen Bahntrassen oder Rampenbauwerken beim Indikator «S2.2.2 Schaffung städtebaulicher Potentiale und ausgewogene Nutzung des Gesamtverkehrsraumes» eingeflossen sind. Negative Auswirkungen durch neue Rampenbauwerke wurde ortsspezifisches betrachtet, in dem z.B. ein Rampenbauwerk bei den Vidmarhallen negativer bewertet wurde als der Einfluss eines Rampenbauwerks in Weiermatt. Rampenbauwerke im besiedelten Raum stellen jedoch stets einen städtebaulichen Fremdkörper dar.  Die Bewertung der RBS-Varianten berücksichtigt die notwendigen baulichen Massnahmen gemäss dem aktuellen Planungsstand. Dies sind je nach Variante die Verschiebung der Haltestelle Moos mit Kreuzungsmöglichkeit sowie die Doppelspurausbauten nördlich Moos und nördlich Mittelhäusern. Je nachdem, wie diese baulichen Massnahmen tatsächlich umgesetzt werden, können umgebende Natur- und Landschaftsschutzobjekte betroffen sein, was zu einer negativen Bewertung führt. Betrachtet wurden dabei die Natur- und Landschaftsschutzobjekte gemäss den kantonalen Natur- und Landschaftsschutzinventaren sowie dem Sachplan Biodiversität des Kantons Bern. Darin sind sowohl die nationalen und kantonalen Naturschutzobjekte abgebildet. Darüber hinaus können durch die baulichen Massnahmen auch kommunale Naturschutzobjekte oder anderweitige schützenswerte Lebensräume betroffen sein, die in den genannten Grundlagen nicht abgebildet sind. Für die Bewertung wurde daher ein konservativer Ansatz gewählt und eine potenzielle Beeinträchtigung von kommunalen Naturschutzobjekten und anderweitigen schützenswerten Lebensräumen mitberücksichtigt. Nicht berücksichtigt wurden hingegen ökologische oder landschaftliche Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen zur Kompensation entsprechender Beeinträchtigungen sowie mögliche Aufwertungsmassnahmen, die über eine reine Kompensation hinausgehen und damit gegenüber heute einen ökologischen oder landschaftlichen Mehrwert schaffen könnten. Insbesondere für letztere ist aktuell unklar, ob und in welchem Umfang solche – z. B. durch die Aufwertung von freigespielten Flächen – tatsächlich umgesetzt werden.  Die Emissionsfaktoren für die Züge wurden aus MobiTool entnommen und die Differenzen sind marginal. Die Veränderung des Energieverbrauch beruht auf Angaben RBS und BLS und einer Plausibilisierung mittels Simulationsrechnungen für die gesamte Strecke (unter Berücksichtigung Neigungsverhältnisse und Tunnelwiderstände). Hieraus ergeben sich keine Bewertungsrelevanten Unterschiede.  Unterschiede in den Betriebs- und Unterhaltskosten Infrastruktur zwischen Normalspur- und Schmalspurbahnen können auf der Bearbeitungsstufe nicht dargestellt werden. Es liegen keine Grundlagen zu unterschiedlichen Auswirkungen auf die Bodenerosion oder zu Art und Umfang der Instandsetzungsarbeiten vor.  Die Risiken zur Umsetzbarkeit eines Tram Schliern sind entsprechend in der Bewertung aufgenommen worden. Das abgelehnte Projekt wird zwingend überprüft und optimiert und auf eine Wendeschleife könnte gemäss den Abklärungen der ZMB verzichtet werden. Das Tramprojekt würde sich daher deutlich vom abgelehnten Projekt unterscheiden.
6	SVPK	6	Kosten-Nutzen-Analyse Diese Analyse ist ohne die exakten, zur Berechnung verwendeten Daten, schwierig nachzuvollziehen. Bei den Kosten ist aus Sicht Gemeinde und Kanton auch zu berücksichtigen, wie weit die Kosten vom Bund, durch den Bahninfrastrukturfonds, oder von anderen Finanzierungsmöglichkeiten mitgetragen werden können.	Kenntnisnahme, Ablehnung	Aus Gründen der Lesbarkeit und des Umfangs der Dokumente wurden die Berechnungsgrundlagen bezüglich der Kosten nicht in den Synthesebericht integriert. Die Finanzierungsquelle, und damit auch das Finanzierungsrisiko, wurde im Kriterium "R5.2.2 Prozess- / und Umsetzungsrisiken; Gesellschaftliche Vorbelastung" berücksichtigt. Die Bewertung erfolgte qualitativ unter Einbezug von Mitgliedern der PK. Die Kostentragung ist zudem nicht abschliessend festgelegt.

Mitwirken-der	Frage	Eingabe	Umgang mit dem Anliegen	Bemerkungen
6	SVPK	6	Vergleichswertanalyse Einige negative Bewertungen der Varianten 2 und 3 werfen Fragen auf: S.2.2 Verträglichkeit, was ist damit gemeint?  U 3.2 Treibhausgasemissionen (Bau und Betrieb), Wie wurden Bau und Betrieb gewichtet?  W 4.2 Betriebs- und Unterhaltskosten Infrastruktur, Wie wurden die vermutlich tieferen Unterhaltskosten durch die leichteren Fahrzeuge gewichtet?  U 3.3 Beeinträchtigung von Lebensräumen und Schutzgebieten und U 3.3 Beeinträchtigung des Landschaftsbildes (ausserhalb des Siedlungsgebiets) Wie kommt die Fachgruppe zu diesem Ergebnis? Unserer Ansicht nach ist eher eine positive als eine negative Auswirkung bei diesen beiden Kriterien zu erwarten. Siehe auch Bemerkung zu Frage 5: Umweltqualität und Klimaverträglichkeit  Bei der Vergleichswertanalyse Szenario Dynamisch stellen sich die gleichen Fragen.	Kenntnisnahme  Der Indikator S.2.2 besteht aus zwei Teilindikatoren. Der Teilindikator S.2.2.1 Verträglichkeit erfasst negative Auswirkungen der Varianten auf das Ortsbild, den Aussenraum und insbesondere auf die Aufenthaltsqualität oder neue Beeinträchtigungen von besonders wertvollen Strukturen, Gebäuden und Anlagen. Bei den Varianten 2 und 3 sind dies je nach Variante Rampenbauwerke bei den Vidmarhallen oder in Weiermatt. Positive Auswirkungen werden beim Indikator «S2.2.2 Schaffung städtebaulicher Potentiale und ausgewogene Nutzung des Gesamtverkehrsraumes» berücksichtigt. Hier werden positive Entwicklungsimpulse durch neue Verkehrsmittel (z.B. Tram) und weitere Potentiale, z.B. durch Aufhebung des oberirdischen Bahntrassees beurteilt. Berücksichtigt werden insbesondere die Schaffung von neuen stadträumlichen Verknüpfungen sowie die Entstehung neuer stadträumlicher Elemente (Freiflächen, Plätze usw.). Die Potentiale werden rein aus städtebaulicher Sicht beurteilt. Die Bewertung erfolgte qualitativ unter Einbezug von Mitgliedern der PK.  U 3.2 Die Reduktion resp. Erhöhung der jährlichen Treibhausgasemissionen durch den Bau der Infrastruktur sowie dem Betrieb der Variante wird unter Berücksichtigung der Verkehrsmittelverlagerung berechnet. Die Treibhausgasemissionen durch den Bau wurden auf die rechnerische Nutzungsdauer der Investitionen verteilt. Die rechnerische Nutzungsdauer ergibt sich aus der Aufteilung der Investitionsausgaben auf Sachgebietsgruppen.  W 4.2 Hier wurde einen Unterhaltskostenansatz mittels Erfahrungs- und Vergleichswerten verwendet. Unterschiede in den Betriebs- und Unterhaltskosten Infrastruktur zwischen Normalspur- und Schmalspurbahnen können auf der Bearbeitungsstufe nicht dargestellt werden. Die Unterhaltskosten der Fahrzeuge werden über die Betriebskosten berücksichtigt.  U 3.3 Die Bewertung der RBS-Varianten berücksichtigt die notwendigen baulichen Massnahmen gemäss dem aktuellen Planungsstand. Dies sind je nach Variante die Verschiebung der Haltestelle Moos mit Kreuzungsmöglichkeit sowie die Doppelspurrausbauten nördlich Moos und nördlich Mittelhäusern. Je nachdem, wie diese baulichen Massnahmen tatsächlich umgesetzt werden, können umgebende Natur- und Landschaftsschutzobjekte betroffen sein, was zu einer negativen Bewertung führt. Betrachtet wurden dabei die Natur- und Landschaftsschutzobjekte gemäss den kantonalen Natur- und Landschaftsschutzinventaren sowie dem Sachplan Biodiversität des Kantons Bern. Darin sind sowohl die nationalen und kantonalen Naturschutzobjekte abgebildet. Darüber hinaus können durch die baulichen Massnahmen auch kommunale Naturschutzobjekte oder anderweitige schützenswerte Lebensräume betroffen sein, die in den genannten Grundlagen nicht abgebildet sind. Für die Bewertung wurde daher ein konservativer Ansatz gewählt und eine potenzielle Beeinträchtigung von kommunalen Naturschutzobjekten und anderweitigen schützenswerten Lebensräumen mitberücksichtigt.  Nicht berücksichtigt wurden hingegen ökologische oder landschaftliche Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen zur Kompensation entsprechender Beeinträchtigungen sowie mögliche Aufwertungsmassnahmen, die über eine reine Kompensation hinausgehen und damit gegenüber heute einen ökologischen oder landschaftlichen Mehrwert schaffen könnten. Insbesondere für letztere ist aktuell unklar, ob und in welchem Umfang solche – z. B. durch die Aufwertung von freigespielten Flächen – tatsächlich umgesetzt werden.
6	SVPK	7	Wir sprechen uns klar für die Weiterverfolgung der Varianten RBS lang mit oder ohne Vidmar aus. Folgende zusätzliche Vorteile, welche im Synthesebericht nicht erwähnt wurden sprechen dafür: - Finanzierungsmöglichkeit über Bahninfrastrukturfonds vom Bund, dadurch gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis für Kanton und Gemeinden  - Breite politische Abstützung, (Sehr deutliche Annahme der Motion 044-2022, Weiterführung der S-Bahn Richtung Inselspital-Köniz-West-Schwarzenburg, im Grosse, (143 Ja, 2 Nein, 0 Enthaltungen)) - Möglichkeit einer Veloverbindung von Köniz nach Schwarzenburg, durch Platzgewinn wegen Schmalspurbahn - Direkte Verbindung von der Gantrisch Region ins Inselspital - Aufwertung einer Randregion	Kenntnisnahme  - Die Finanzierungsmöglichkeit (wer finanziert) wurde im Kriterium "R5.2.2 Prozess- / und Umsetzungsrisiken; Gesellschaftliche Vorbelastung" berücksichtigt. Zudem ist nicht abschliessend geklärt, welche Kosten durch den Bund übernommen würden. - Der Auftrag gemäss Motion 044-2022 beinhaltet die planerische Sicherstellung und weitere Prüfung einer RBS-Verlängerung. Dieser Auftrag wurde mit der vorliegenden ZMB erfüllt. - Der Flächengewinn durch eine Umwandlung des Normalspurtrassees in einem Schmalspurtrassees ist nicht ausreichend für die Erstellung eines neuen Velowegs. - Die direkte Verbindung von der Gantrisch Region ins Inselspital wurde im Kriterium V1.3.1 berücksichtigt. - Die raumplanerischen Rahmenbedingungen von Kanton und Gemeinden sind in die ZMB eingeflossen.
7	Kissling	1	Das Oberziel V1 "Qualität des Verkehrsangebotes langfristig sicherstellen" fokussiert sehr stark auf die Kapazitäten. Dass eine dichte Taktfolge – wie die RBS-Varianten sie bieten würden – zu einer Attraktivitätssteigerung und damit zu einer Verschiebung des Modalsplit zu Gunsten des ÖV führen würde, wird zu wenig beachtet. Die RBS-Varianten müssten in diesem Kriterium besser bewertet werden (dichterer Takt, kürzere Fahrzeiten), zumal sie das kantonale Ziel der Erhöhung des Modal-Split-Anteils des ÖV unterstützen würden.  Bei 4.1 – künftige Entwicklung ÖV-Angebot – fehlen Aussagen zur Auslastung der des normalspurigen Bahnhofs Bern. Kann eine im 15'-Takt verkehrende und im Bahnhof Bern wendende S6 ohne weiteres angenommen werden? Reicht die Kapazität der Perronanlagen? Was sind allenfalls für betriebliche Massnahmen notwendig (z.B. Fluchtfahrten)?	Kenntnisnahme  Eine Attraktivitätssteigerung durch eine dichte Taktfolge wurde im Kriterium V1.2 berücksichtigt. Die Verschiebungen beim Modalsplit werden über die Anwendung des GVM ebenfalls berücksichtigt.  Im Bahnhof Bern ist ein Gleis mit einer Nutzlänge von 110 Metern geplant. Die S6 ist die einzige Linie mit Fahrzeugen dieser Länge und Fluchtfahrten sind nicht angedacht. Daher wird die Entlastung des Bahnhofs Bern durch den Wegfall der S6 als bescheiden eingeschätzt.
7	Kissling	2	Der Variantenfächer ist vollständig und nachvollziehbar.	Kenntnisnahme
7	Kissling	3	Die Reduktion des Variantenfächers ist inhaltlich sinnvoll und nachvollziehbar beschrieben.	Kenntnisnahme
7	Kissling	4	Bei allen Tunnelvarianten ist das erforderliche Rampenbauwerk ein städtebaulicher Eingriff. Dafür werden (je nach Variante mehr oder weniger) Teile des heutigen Bahntrassees freigespielt, was als Gewinn anzusehen ist. Eine RBS Bahnhof Köniz in Tieflage ermöglicht eine völlig neue Zentrumsgestaltung! Der BLS Doppelspurrausbau im Raum Köniz gemäss Referenzfall ist mindestens ein ebensogrosser städtebaulicher Eingriff, ohne dass dafür städtebauliche Vorteile entstehen. Der BLS Doppelspurrausbau zwischen Vidmarhallen und Köniz ergibt mit einem 15 Min Betrieb bei den Bahnübergängen wesentlich längere Wartezeiten und grössere Staulängen. Tieflagen und Rampenbauwerke sollten nicht allzu negativ bewertet werden.	Kenntnisnahme, Inhalte sind berücksichtigt  Die Bewertung der Varianten bezieht sich stets auf den Referenzzustand, welcher dem beschlossenen Ausbauschritt 2035 entspricht. Die Bewertung der Tieflagen und Rampen wurden qualitativ unter Einbezug von Fachleuten in der Projektkommission gemacht. Insgesamt wurden die Tieflagen und Rampen differenziert betrachtet, in dem positive Auswirkungen z.B. aufgrund von entfallenden oberirdischen Bahntrassees oder Rampenbauwerken beim Indikator «S2.2.2 Schaffung städtebaulicher Potentiale und ausgewogene Nutzung des Gesamtverkehrsraumes» eingeflossen sind. Negative Auswirkungen durch neue Rampenbauwerke wurde ortsspezifisches betrachtet, in dem z.B. ein Rampenbauwerk bei den Vidmarhallen negativer bewertet wurde als der Einfluss eines Rampenbauwerks in Weiermatt.  Neben der Anzahl Schliessungen sind auch die Sperrzeiten (Zeit mit geschlossener Schranke pro Zeileinheit wie z.B. Stunde) die Schliesszeiten relevant. Im Rahmen der Planung des Doppelspurrausbaus Liebfeld-Köniz wurden detailliertere Abklärungen zu den Auswirkungen auf den Barriereerschliesszeiten analysiert. Mit dem Doppelspurrausbau ist insgesamt keine Verschlechterung zu erwarten (zwar mehr Schliessungen, aber dafür kürzere).
7	Kissling	5	V1.1 Nachfragegerechtigkeit: die Varianten V1 – V3 werden unverhältnismässig schlecht bewertet. Es ist wahrscheinlich, dass das attraktive ÖV-Angebot ein zusätzliches Wachstum induziert. In Kriterium V1.2 scheint das nur teilweise berücksichtigt zu sein. Bei den RBS Varianten können die Züge ausserhalb der Hauptverkehrszeiten und südlich von Köniz verkürzt geführt werden (Zuglänge 60m statt 120m). Dies ist nachfragegerechter und Dank den leichteren Zügen auch nachhaltiger. Die Bewertung müsste besser ausfallen.  S2.2 Es ist richtig, dass der Bau neuer Tramlinien die Umgestaltung der Strassen anstösst und so städtebauliches Potenzial freigesetzt wird. Grundsätzlich ist es aber auch möglich, eine solche Umgestaltung der Strassen ohne Tram zu realisieren.	Kenntnisnahme, Inhalte sind berücksichtigt  Zur Nachfragegerechtigkeit: Eine hohe Kapazität ist nicht per se schlecht. Sie ist aber auch nicht per se gut. Die Bewertung muss in Bezug auf das Projektziel gesehen werden. Dieses lautet nicht «Maximierung der Kapazität», sondern Sicherstellung ausreichender Kapazitäten. Damit werden der RBS-Varianten bei zwei Kapazitätsindikatoren, bei denen die maximale Kapazität gut bewertet wird, am besten beurteilt. Es braucht also ein weiteres Kriterium, damit das Projektziel abgebildet wird. Entsprechend der «ZMB Insel» liegt die optimale Reserve bei 25%. Die Reserve ergibt sich aus der Differenz zwischen der Kapazität gemäss Betriebskonzept (gemäss Indikator V1.1.1) und der im Verkehrsmodell berechneten Nachfrage (gemäss Indikator V1.1.1). Massgebend für die Beurteilung ist dann das Verhältnis zwischen der Reserve und der Nachfrage. (vgl. Bericht S. 127). Die Nachfragewerte der einzelnen Varianten wurden modelliert und sind in die Bewertung eingeflossen.  Die Bemerkung ist korrekt, aber die entsprechenden Kosten einer Umgestaltung müssten dann ebenfalls berücksichtigt werden, was zu immer komplexeren und letztlich nicht mehr nachvollziehbaren Varianten führen würde.
7	Kissling	6	Zu Seite 61: Die sehr negative Bewertung der Rampenbauwerke und der unterirdischen Haltestellen wird nicht geteilt: Bei geschickter Konzeption und Gestaltung fallen diese Nachteile viel weniger ins Gewicht. Die heutigen unterirdischen Haltestellen im Raum Bern (Bahnhof Bern, RBS-Netz, Europaplatz GBS) sind äusserst schlechte Beispiele und geben ein falsches Bild ab.	Kenntnisnahme  Die Bewertung der Tieflagen und Rampen wurden qualitativ unter Einbezug von Fachleuten in der Projektkommission gemacht. Insgesamt wurden die Tieflagen und Rampen differenziert betrachtet, in dem positive Auswirkungen z.B. aufgrund von entfallenden oberirdischen Bahntrassees oder Rampenbauwerken beim Indikator «S2.2.2 Schaffung städtebaulicher Potentiale und ausgewogene Nutzung des Gesamtverkehrsraumes» eingeflossen sind. Negative Auswirkungen durch neue Rampenbauwerke wurde ortsspezifisches betrachtet, in dem z.B. ein Rampenbauwerk bei den Vidmarhallen negativer bewertet wurde als der Einfluss eines Rampenbauwerks in Weiermatt.  Unterirdische Haltestellen sind wegen räumlichen Konstellation als schlechter zu beurteilen als oberirdische Haltestellen.
7	Kissling	7	1. Mit den RBS-Varianten ergeben sich in Bern automatisch Durchbindungen Richtung Worblaufen und nach Ittigen-Papiermühle. Dies sind gewichtige Arbeitsplatzziele, die auch für die Bewohner auf der heutigen S6-Linie von Interesse sind. Zudem ist der neue RBS Tiefbahnhof in Bern attraktiver und zentraler als die geplante Benützung von Gleis 13 (schlimmstenfalls Gleise 49/50 ?). Die Durchbindung der S7 von Worb/Deisswil bis Köniz im 7.5'-Takt ergibt für das Gebiet Liebfeld/Köniz eine völlig neue Angebotsqualität. Das RBS-Konzept überzeugt in jeglicher Hinsicht und gewährleistet eine nachhaltige ÖV-Zukunft und ermöglicht eine Steigerung des Modalsplits. 2. Regionale Meterspurbahnen wie der RBS sind administrativ, marketingmässig, betrieblich und technisch wesentlich flexibler und effizienter als die normalspurige BLS, die in viele Sachzwänge eingebunden ist : – erschwerte Einfädelung in den SBB Knoten Bern, – Zustimmung des Fahrplans durch die SBB, – betriebliche und technische Bedingungen mit ETCS L2 und Interoperabilität, – keine Durchbindungen nach/von Osten in Bern mit 100 m Zügen (Stärken/Schwächen im Bf Bern nicht erwünscht), – mit der S6 keine gleichzeitigen Ausfahrten Richtung Gürbetal und BN, schlechte BehiG Verhältnisse in Bern Europaplatz	Kenntnisnahme  Die Vorteile möglicher Durchbindungen der Varianten für den betrachteten Korridor wurden fachlich intensiv diskutiert und sind in die Bewertung eingeflossen. So ermöglichen die RBS-Varianten Direktverbindungen in die RBS-Korridore, die S6 Direktverbindungen an den ESP Europaplatz. Die Ankunftssituation im neuen RBS Bahnhof unter dem heutigen Bahnhof wird nicht als attraktiver beurteilt als eine Ankunft auf dem Perron 6. Für die verbesserten Angebote inklusive der Durchbindungen wurde mit dem Verkehrsmodell des Kantons die Kapazitätsgründe im ganzen Modellperimeter ermittelt. Die Wirkungen wurden bei einer Vielzahl Indikatoren berücksichtigt, u.a. der Reisezeit. Falls der RBS-Kopfbahnhof aus Kapazitätsgründen ausgebaut werden sollte, sind die RBS-Varianten aus dieser ZMB neu zu beurteilen.  Im Indikator "V1.3.1 Einpassung / Einbindung ins Netz Referenzfall inkl. Aufwärtskompatibilität" wird bewertet, wie sich die Varianten ins Referenzfallnetz einbinden und welchen Beitrag sie zur Umsetzung des geplanten ÖV-Gesamtnetzes der Region Bern-Mittelland leisten. Die RBS-Varianten erhielten durch die PK +3 Punkte mit den Begründungen: —Durchbindung Projektperimeter Schwarzenburg – Köniz - Richtung Norden, volle Nutzung des neuen Tiefbahnhof —Verschlechterung Europaplatz Diese Bewertung an der Sitzung der Projektkommission nochmals geprüft und bestätigt. Zu bemerken ist, dass eine Bewertung der RBS-Varianten mit der maximalen Punktzahl von +5 Punkten (trotz Verschlechterung Europaplatz) die Ergebnisse nur marginal verändern würde und die Rangreihung der Varianten gleich bleibt.
8	BLS	1	Das Vorgehen, die Ziele und die Analysen sind geeignet, um die Grundlagen für einen langfristigen ÖV-Systementscheid im Korridor Schwarzenburg - Köniz - Bern zu schaffen. Insbesondere das Zielsystem ist sehr umfassend und vollständig. Durch Anwendung der Vergleichswertanalyse, Kosten-Wirksamkeitsanalyse und Kosten-Nutzen-Analyse wird eine ausgezeichnete Basis geschaffen, um Wirksamkeit, Nutzen und Kosten der einzelnen Varianten gesamtheitlich beurteilen zu können. Die Studie überzeugt methodisch. Kompliment an das Planerteam und die Projektkommission!	Kenntnisnahme
8	BLS	2	Der für die Grobbewertung verwendete Variantenfächer ist aus unserer Sicht vollständig und nachvollziehbar. Im Rahmen der Mitarbeit in der Projektkommission konnten wir uns bereits dazu äussern und tragen daher die Ergebnisse mit.	Kenntnisnahme
8	BLS	3	Bei der Reduktion des Variantenfächers konnten wir im Rahmen unserer Mitarbeit in der Projektkommission mitwirken. Wir teilen daher die Ergebnisse.	Kenntnisnahme
8	BLS	4	Die Varianten sind verständlich und zweckmässig beschrieben. Die Darstellungen und die Auflistung der Vor- und Nachteile sind übersichtlich und informativ.	Kenntnisnahme
8	BLS	5	Mit Ausnahme der Bewertung der Netzredundanz sind wir mit der Bewertung einverstanden.  Die Bewertung der Netzredundanz im ÖV (V1.4) ist für uns jedoch nicht korrekt und wir beantragen eine Korrektur. Begründung: Ein Verkehrssystem ist dann redundant, wenn es alternative Routen gibt. Entsprechend kann es nicht sein, dass die RBS-Varianten besser beurteilt sind als die Varianten BLS + Tram. Die Varianten BLS + Tram sind betreffend Netzredundanz besser zu bewerten, da der Verkehr beim Ausfall eines der beiden Systeme über das jeweils andere System umgeleitet werden kann. In der Variante RBS ist dies nicht möglich, sprich es gibt bei den RBS-Varianten keine alternativen Routen mit ausreichender Kapazität.	Ablehnung  Negativ beim Tram gegenüber dem Bus ist, dass bei Störungen auf der Strasse das Tram weniger gut oder gar nicht umgeleitet werden kann. Bei Doppelspurlinien ist eine gewisse Redundanz vorhanden, indem je nach Störung ein einleisiger Betrieb möglich ist.

	Mitwirken-der	Frage	Eingabe	Umgang mit dem Anliegen	Bemerkungen
8	BLS	6	<p>Wir teilen das Fazit. Gerne nehmen wir zur Kenntnis, dass das BLS-Modul M2 mit der Beschleunigung weiter vertieft werden soll. Wir sehen viel Potenzial in der Weiterentwicklung der Normalspur (S6/61) im Korridor Bern - Köniz - Schwarzenburg. Neben der Beschleunigung würde auch eine Durchbindung der S61 in Bern mit Weiterführung nach Wankdorf - Burgdorf - Solothurn einen substanziellen Mehrwert bringen. Eine Teilbeschleunigung im Sinne des Moduls M2 sowie die Durchbindung Richtung Burgdorf/Solothurn möchten wir bereits mit dem Ausbauschritt AS 2035 respektive der 2. Teilergänzung S-Bahn Bern umsetzen. Weitere Beschleunigungen sind im Rahmen von S-Bahn Bern 2040 / STEP AS 2050 zu prüfen.</p> <p>Wir sind der Meinung, dass das Modul M2 nicht nur eine gute Ergänzung zu Tram- und Busvarianten ist, sondern auch eine gute Basis, um das ÖV-Angebot des Referenzfalls weiterzuentwickeln. Mit dem ausgezeichneten Kosten-Nutzen-Verhältnis soll das Modul M2 in jedem Fall vorangetrieben werden.</p> <p>Die Empfehlungen teilen wir grösstenteils ebenfalls. Die Massnahmen des Referenzfalls (inkl. Doppelspurausbau BLS, in Planung, im Rahmen von AK 35 finanziert) und der Ausbau der Veloinfrastruktur müssen umgesetzt werden. Ein Monitoring des Verkehrs erachten wir als sinnvoll und wir werden gerne unseren Beitrag dazu leisten.</p> <p>Etwas befremdend nehmen wir hingegen zur Kenntnis, dass im Bericht bereits der Ausbau des noch in Bau befindlichen neuen RBS-Bahnhofs thematisiert ist. Wir gehen davon aus, dass der neue RBS-Bahnhof über ausreichend Kapazität für die nächsten 50 Jahre bietet. Gemäss ZBB-Planung ist als nächste Etappe beim Ausbau des Bahnhofs Bern die Erweiterung des Normalspurbahnhofs notwendig. Das heisst, bevor eine Erweiterung des neuen RBS-Bahnhofs thematisiert wird, sind die Kapazitätsprobleme des Normalspurbahnhofs zu lösen. Diese Reihenfolge ist einzuhalten und entsprechend sind im nächsten Ausbauschritt des Bundes AS 2050 (Botschaft 2030) Mittel für die Erweiterung des Normalspurbahnhofs vorzusehen.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Einschätzung zur Notwendigkeit zur Erweiterung des Normalspurbahnhofs Bern wird geteilt, da die Gleisbelegung im Bahnhof Bern bei allen Konzepten, welche derzeit bearbeitet werden, eine grosse Herausforderung darstellt. Dabei sind die kurzen S6-Züge relativ unproblematisch. Die Problematik der Kapazitätsengpässe im Bahnhof Bern ist dem Bundesamt für Verkehr bekannt und Grundlagenarbeiten für den weiteren Ausbau sollen gestartet werden.</p> <p>Es ist legitim, Überlegungen zur längerfristigen Entwicklung des RBS anzustellen. Solche Projekte weisen einen sehr langen Realisierungshorizont auf.</p>
8	BLS	7	<p>Wir erachten es als sehr positiv, dass mit den empfohlenen Massnahmen auch die gute ÖV-Erschliessung des Raumes Ausserholligen (Haltestellen Bern Europaplatz) gewährleistet bleibt bzw. mit einer Verlängerung der Linie 12 bis zum Europaplatz weiter verbessert wird. Ausserholligen ist der Raum im Projektperimeter, der sich am dynamischsten entwickelt (Campus FH Bern, Arealentwicklung ewb/BLS etc.) Es wäre sehr negativ gewesen, wenn Ausserholligen die direkte Bahnverbindung aus dem Korridor Schwarzenburg - Köniz - Bern verloren hätte, so wie dies bei einzelnen Varianten der Fall gewesen wäre</p>	Kenntnisnahme	
9	Kocher	1	<p>Die Ausgangslage ist für mich - ich bin in Köniz aufgewachsen und befasse mich seit 70 Jahre mit der Thematik ÖV - klar. Ich habe meine Analyse gemacht und kenne die Bedürfnisse an den ÖV im betrachteten Perimeter bestens. Ich kann ich das Vorgehen und die definierten Ziele der Berichtverfasser nicht nachvollziehen. Sie sind für mich teilweise nicht plausibel und/oder nicht verständlich. Die Auslegeordnung ist unvollständig. Wenn schon das Umbauen der S6 in eine mit Gleichstrom elektrifizierte RBS-Strecke ins Auge gefasst wird, müsste auch untersucht werden, ob nicht eine RBS-Strecke - ich denke da an die Linien RE und S8 Zollikofen - Solothurn - wesentlich schlauer wäre. Diese Variante würde die Voraussetzung schaffen für eine wirtschaftliche und attraktive Durchmesserlinie Solothurn - Schwarzenburg. Der SBB-Bahnhof Bern würde entlastet, ebenfalls der neue RBS-Bahnhof mit den vier Kopfgleisen und die Doppelspur-Strecke Bern - Worblaufen. Im RBS-Netz bleibt ja auch nach der Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs Bern der eigentliche Engpass die Doppelspur-Strecke Bern - Worblaufen bestehen. Es wäre leichtsinnig, die Bestvariante (Ausbau der normalspurigen, mit Einphasen-Wechselstrom betriebenen S6) aufzugeben, nur um dem neuen RBS-Bahnhof zu mehr Kapazität zu verhelfen. Ich bin auch erstaunt, wie mutlos mit der Trasse-Wahl für das Tram Köniz umgegangen wurde. Einmal mehr wurden alternative Linienführung nicht ernsthaft untersucht, bzw. nicht in Erwägung gezogen. Es kämen mehrere alternative Linienführungen zur steilen Schwarzenburgstrasse in Frage. Diese bräuchten aber eine kurze Tunnelstrecke. Je nach Variante könnten diese im Tagbau erstellt werden.</p> <p>Ein Vergleich des vorliegenden Syntheseberichts mit dem Schlussbericht der früheren ZMB von 2008 (siehe Anhang 1) zeigt Erstaunliches: Es wurden im Wesentlichen die gleichen Bedürfnisse und Lösungsansätze herauskristallisiert wie 2008, nämlich "Ausbau S6" und "Tram Köniz". Leider ist zwischenzeitlich das Projekt "Tram Region Bern" an der Urne gescheitert. Als Vertreter der Quartiervereine Liebefeld-Leist und Verkehrsgenossenschaft der Gartenstadt-Liebefeld habe ich sowohl die ZMB von 2008, als auch die Projektierung für das Tram Region Bern in Begleitgruppen der Gemeinde Köniz begleitet (siehe Anhang 2). Als Ressortleiter Bahnstrom der BLS habe ich während 30 Jahren alle Bahnprojekte im ganzen Netz der BLS, auch den betrachteten Perimeter dieser ZMB mit gestaltet.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Idee, die Schmalspurstrecke Zollikofen - oder Schönbühl - Solothurn auf Normalspur umzuspuren und via Bern-Wylerfeld und den SBB-Bahnhof Bern mit der S6 Bern - Schwarzenburg zur Durchmesserlinie zu verbinden wurde in früheren Studien geprüft und als technisch und finanziell nicht realistisch beurteilt. Die allfällige Durchbindung der S6 Richtung Wankdorf und weiter, wie auch eine Beschleunigung der bestehenden S6 können in kommenden Planungsschritten des Bundes konkretisiert werden.</p> <p>Tramvarianten mit Tunnelabschnitten wurden berücksichtigt, aufgrund der städtebaulichen Auswirkungen (Rampen), der hohen Kosten und der aus fachlicher Sicht guten Realisierbarkeit von oberirdischen Lösungen nicht weiterverfolgt.</p> <p>In der vorliegenden ZMB wurden die möglichen Varianten unvoreingenommen breit geprüft. Die korrekte Feststellung, dass die gleichen Varianten wie 2008 vertieft betrachtet wurden, legt den Schluss nahe, dass diese auch die sinnvollsten sind.</p>
9	Kocher	2	<p>Der für die Grobbewertung verwendete Variantenfächer ist nicht vollständig. Sei es weil sich von der Aufgabenstellung her der Betrachtungsperimeter auf "Bern Süd" beschränkte, sei es weil das Projektteam mit der sehr komplexen bahntechnischen Situation - Schmalspur contra Normalspur und Bahnstromversorgung mit Gleichstrom 1200 V contra Einphasen-Wechselstrom 15 kV/16.7 Hz - nicht zurande kam.</p> <p>So kam es, dass die technisch-wirtschaftlich und bahnbetrieblich äusserst ungünstigen, nicht nachhaltigen RBS-Varianten in den definitiven Variantenfächer Eingang fanden, nicht jedoch z.B. alternative Linienführungen für das Tram Köniz. Auch die Idee, die Schmalspurstrecke Zollikofen - oder Schönbühl - Solothurn auf Normalspur umzuspuren und via Bern-Wylerfeld und den SBB-Bahnhof Bern mit der S6 Bern - Schwarzenburg zur Durchmesserlinie zu verbinden wurde nicht berücksichtigt, obschon beim genaueren Betrachten bestechend.</p> <p>Auch das Ausbaupotenzial der bestehenden Normalspurstrecke S6 wurde nicht erkannt bzw. nicht gleichwertig untersucht. Nur als sogenannte "BLS-Module" M1 und M2 ist der Ausbau der S6 einbezogen. Dass die S6 via Bern-Europaplatz verkehrt, dem wichtigen Umsteigeort (Entlastung Bahnhof Bern) und Entwicklungsschwerpunkt Wohnen/Arbeiten wird zu wenig gewichtet. Dass die Linienführung der Strecke Köniz - Schwarzenburg, z.B im Zusammenhang mit dem Bau von Doppelspurinseln auf den Abschnitten Köniz-Moos, Niederscherli-Mittelhäusern und Schwarzwasserbrücke-Lanzenhäusern mit vertretbarem Aufwand auch begründet werden könnte, wurde nicht untersucht.</p> <p>Warum wurden auf dem Abschnitt Fischermätteli - Köniz nur schmalspurige Tunnelvarianten einbezogen, nicht jedoch das Tieferlegen der S6? Vieles im vorliegenden Bericht ist trotz des grossen Umfangs des Berichtes, sehr oberflächlich untersucht worden.</p> <p>Auch das Ausbaupotenzial, das im Abschnitt Fischermätteli - Vidmarhallen steckt wurde nicht erkannt. Eine Doppelspur-Linienführung in einem Tagbautunnel dem Waldrand des Könizbergwaldes entlang, mit einer Haltestelle Vidmar im Bereich der heutigen Schrebergärten, wurde nicht in den Variantenfächer einbezogen.</p> <p>Der Ausbau der S6 Holligen Köniz ist auf guten Wegen. Der Entscheid zum Bau der Doppelspur Vidmarhallen - Liebefeld — Köniz wurde mit dem Beschluss der Bundesversammlung zum Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur vom 21. Juni 2019 gefällt. Die Planung läuft und die Doppelspur Vidmarhallen - Liebefeld — Köniz soll nach neuestem Terminplan bis im Jahr 2031 realisiert werden. Deshalb ist diese wenig qualifizierte ZMB nicht mehr und nicht weniger als "falsche Luft" für eine leistungsfähige S6, die mit einem östlichen S-Bahn-Ast als Durchmesserlinie betrieben werden könnte.</p>	Kenntnisnahme/ Ablehnung	<p>Die Idee, die Schmalspurstrecke Zollikofen - oder Schönbühl - Solothurn auf Normalspur umzuspuren und via Bern-Wylerfeld und den SBB-Bahnhof Bern mit der S6 Bern - Schwarzenburg zur Durchmesserlinie zu verbinden wurde in früheren Studien geprüft und als technisch und finanziell nicht realistisch beurteilt. Die allfällige Durchbindung der S6 Richtung Wankdorf und weiter, wie auch eine Beschleunigung der bestehenden S6 können in kommenden Planungsschritten des Bundes konkretisiert werden.</p> <p>Der Ausbau der BLS-Strecke wurde nach Einschätzung der Projektorganisation mit den Modulen M1 und M2 ausreichend berücksichtigt. Grossinvestitionen (Tunnel) in die BLS haben ein ungenügendes Kosten-/Nutzenverhältnis, kleinere Investitionen (Kreuzungsstelle, Doppelspurinsel) ein gutes Kosten-/Nutzenverhältnis. Zusätzliche Tunnelstrecken hätten die Bewertung der Module verschlechtert.</p> <p>Die Einschätzungen zum Stellenwert der ZMB werden nicht geteilt.</p>
9	Kocher	3	<p>Nein, der vertieft untersuchte Variantenfächer ist mangelhaft und unvollständig. (Siehe meine Bemerkungen zur Frag 2). Dies führt zu falschen und/oder unausgewogenen Schlussfolgerungen und demzufolge auch zu teilweise unsachlichen, nicht korrekten Empfehlungen.</p> <p>Weil der Ausbau der S6, so wie er geplant ist, nur mit den zwei Modulen 1 und 2 und nicht als eigenständige Variante aufgenommen wurde, kommt bei der Variantenbewertung nicht zum Ausdruck, dass alle Vorteile, die für die Varianten RBS-Verlängerung aufgeführt werden, auch beim Ausbau der S6 eintreten werden, nur um einen einstelligen Mia Fr. Betrag günstiger.</p> <p>Bei den Tram-Varianten ist meine Frage: Ist wirklich niemand auf die Idee gekommen, dass eine Tramlinie Bahnhof Bern - Insel auch mit einer Tramlinie nach Liebefeld - Köniz via Loryplatz - Vidmar/Hardegg verbunden werden könnte?</p>	Ablehnung	<p>Die BLS-Module erhöhen die Kapazitäten im ÖV-Korridor Bern – Köniz – Schwarzenburg nicht und sind damit nur als Ergänzung von Tram- oder Bus-Varianten zu verstehen.</p> <p>Eine Tramlinie Bahnhof Bern - Loryplatz - Vidmar wurde untersucht und verworfen (siehe Seite 29-30), eine Tramlinie über die Freiburgstrasse ins Inselareal wurde in der ZMB Insel wegen problematischen Platzverhältnissen und entsprechend vielen Konflikten verworfen.</p>
9	Kocher	4	<p>Weil der Variantenfächer unvollständig ist und andererseits Varianten enthält, die aus Sicht Kosten und Nachhaltigkeit schlicht nie realisierbar wären, ist auch der Beschrieb und der Vergleich der Varianten nicht schlüssig. Auf den ersten Blick macht der Variantenbeschrieb aber dank der guten Präsentation einen sehr professionellen Eindruck, der den oberflächlichen Leser täuscht.</p>	Kenntnisnahme	Die Realisierbarkeit wurde in der Bewertung berücksichtigt.
9	Kocher	5	<p>Die fachliche Bewertung ist für mich, auf der Basis meiner langjährigen technisch-betrieblichen Erfahrung gut beurteilbar. Nachvollziehen kann ich sie aber beim besten Willen nicht. Fehlende Varianten, falsche Annahmen und Gewichtungen machen die Variantenbewertung unplausibel und demzufolge unbrauchbar. Das Gerüst mit den beiden Szenarien "Basis" und Szenario "Dynamisch" ist für eine Beurteilung der Varianten nicht zweckmässig und führt zu falschen Bewertungen. Wesentlich ist, dass ein Szenario auch mittel- und langfristig für die nötige Kapazität zu vernünftigen Kosten ausbaubar ist und zu jedem Zeitpunkt auch wirtschaftlich und nachhaltig betrieben werden kann. Dieses Kriterium erfüllen vorab die RBS-Varianten nicht. Sie sind auch nicht nachhaltig, weil sie den Abbruch der bestehenden Bahnanlagen. Diese Tatsache wird mit keinem Wort erwähnt. Wurde wirklich nicht erkannt, dass die Normalspur-Gleisanlage und die 15 kV/16,7 Hz - Bahnstromversorgung der S6 vorzeitig amortisiert werden müssten? Werte im Betrag zwischen 1 und 2 Mio. Franken würden vernichtet. Auch die Kosten für den Bau einer neuen 1200 V - Gleichstrom-Stromversorgung mit mehreren Gleichrichter-Stationen und der Fahrleitung mit grossem Kupferquerschnitt finde ich in der Kostenaufstellung nicht.</p> <p>Allein aus der Tatsache, dass mit den (Schmalspur-, Gleichstrom-)RBS-Varianten auf der Schwarzenburgbahn Züge mit in etwa der halben Passagierkapazität aber mit der doppelten Zugsfrequenz verkehren müssten, kann gut abgeschätzt werden wie stark die Betriebskosten (Personalkosten, Energiekosten) ansteigen würden.</p> <p>Und, nur nebenbei gesagt: Auf dem Abschnitt Fischermätteli - Niederscherli ist sicher nicht erwünscht, dass mit dem RBS-Konzept gegenüber der S6 die doppelte Anzahl Züge verkehren müssten, um dem Passagieraufkommen gerecht zu werden. Das hätte ja viel längere Barrieren-Schliesszeiten zur Folge.</p> <p>In den letzten 20 Jahren wurden in der Schweiz drei Bahnstrecken von Schmalspur auf Normalspur, und/oder von Gleichstrom auf Einphasen-Wechselstrom umgebaut. Es sind dies die Strecke Chur-Arosa der RhB, die Uetlibergbahn der SZU und die Strecke Bulle - Broc der Freiburgischen Verkehrsbetrieben (TPF). Eine Kosten-/Nutzen-Analyse dieser drei Bahnstrecken, bzw. den drei realisierten Umbau-Projekte wäre den Berichtverfassern sehr zu empfehlen gewesen. Ihnen wäre dann aufgedämmert, warum niemand - sei es in Europa oder der Schweiz - bis her auf die Idee gekommen sind, eine normalspurige, mit 15kV/16,7 betriebene Bahn auf Schmalspur, bzw. Gleichstrom umzubauen. Dies ist bezüglich Wirtschaftlichkeit und Nachhaltigkeit mit Sicherheit ein absoluter No-Go!</p>	Ablehnung	<p>Die Kosten für die Umspurung (inkl. Fahrleitung), Betriebskosten, Barrierschliesszeiten und notwendige Kapazitäten der RBS auf dem Abschnitt Fischermätteli-Niederscherli wurde in der Bewertung berücksichtigt.</p> <p>Bei einem Abbruch der bestehenden BLS-Anlage sind diese vorzeitig abzuschreiben. Die Abschreibungen erfolgen aber auch, wenn die Anlage weiter genutzt werden wird (Referenzfall). Der Unterschied ist, dass die Abschreibungen vorzeitig erfolgen. Die Abschreibungen an sich stellen also Sunk Costs dar, weil auf sie keinen Einfluss mehr genommen werden kann (lediglich der Zeitpunkt ist hier disponibel). Entsprechend der Literatur sowie der nationalen und internationalen Bewertungspraxis sind Sunk Costs für zukünftige Entscheidungen nicht zu berücksichtigen. Ein potentieller Zinseffekt aufgrund des unterschiedlichen Zeitpunkts der Abschreibungen wurde auf dieser Planungsstufe nicht berücksichtigt.</p> <p>Die erwähnten Umspurungen wurden und Veränderungen des Stromsystems hatten stets das Ziel das Bahnsystem zu vereinfachen oder eine Durchbindung zu ermöglichen. Sie sind insofern nicht mit der Situation Bern - Schwarzenburg zu vergleichen.</p>
9	Kocher	6	<p>Mein Fazit: Die vorliegende ZMB ÖV Köniz / Bern Süd ist qualitativ ungenügend. Sie basiert, wie zu den Fragen 1 bis 6 dargelegt, auf unzureichenden, unvollständigen oder gar falschen Annahmen. Die Schlussfolgerungen und das Fazit sind sehr tendenziös, zu sehr auf den RBS-Korridor Bern-Nord bezogen dargestellt. Der Korridor Köniz, Bern-Süd scheint vielfach nur "Mittel zum Zweck" zu sein. Die ZMB ÖV Köniz / Bern Süd müsste eigentlich zur Nachbesserung des Variantenfächers und der Bewertungen an die Verfasser zurückgewiesen werden. Insbesondere ist die Bewertung der RBS-Varianten nicht korrekt, d.h. stark "geschönt". Die Bewertung der Kosten für diese Varianten ist im Minimum um den Faktor 2 zu tief. Aber vielleicht ist ein Zurückweisen / Nachbessern des Berichts gar nicht nötig, weil gemäss angehängtem "Bund"-Artikel für alle interessierten, objektiv urteilenden Leute klar ist, dass der Raum Köniz-Schwarzenburg in den nächsten zwanzig bis dreissig Jahren nach wie vor von Bemmobil- Bussen und BLS-Zügen bedient werden wird.</p>	Kenntnisnahme	Die Einschätzung wird, wie oben dargelegt, nicht geteilt.

	Mitwirken-der	Frage	Eingabe	Umgang mit dem Anliegen	Bemerkungen																		
10	BLS Netz	1	<p>Die Basisvariante, welche den Doppelspurausbau vorsieht, bietet bereits ein hohes Optimierungspotential hinsichtlich folgender Punkte:</p> <p>Barrierschliesszeiten: Die heutige Sperrzeit der Barriere «Könizstrasse» beträgt im Schnitt 182 Sek. (3:02 min.). Mit der geplanten Doppelspur kann die Barrierschliesszeit, auf Grund der künftigen Kreuzungsmöglichkeit im Abschnitt LBF - KOE, zukünftig um 17 – 33 % (abhängig vom Kreuzungspunkt) reduziert werden.</p> <p>Die Blockabschnitte, welche für die Steuerung der Barrieren essenziell sind, können in der anstehenden Planung optimiert werden und bieten weiteres Potential zur Optimierung der Schliesszeiten.</p> <p>In der Basisvariante fehlte bisher die Optimierung der Personenströme. Im Zuge der Planung soll der im Bericht beschriebenen Trennwirkung Rechnung getragen werden und realisierbare Lösungen wie Personen- und Velounterführungen aufgezeigt werden. Diese stellen eine günstiger Alternative zur durchgängigen Tieferlegung dar und tragen gleichzeitig der im Fokus stehenden «Förderung des ÖVs» bei.</p> <p>Die aufgezeigten Szenarien (Moderat/Basis, Dynamisch, Velo) sind nicht vollumfänglich nachvollziehbar, da die Referenzdokumente weder lückenlos aufgeführt noch in einem Zusatzdokument zur Verfügung stehen (ausgenommen Szenario Moderat/Dynamisch). Unklar ist vor allem welches Nachfragewachstum dem Szenario Dynamisch zugrunde gelegt wurde.</p>	Annahme	<p>Das Kapitel 4.2 wird mit den Angaben zu den Barrierschliesszeiten ergänzt.</p> <p>Das Kapitel 4 wird ergänzt.</p>																		
10	BLS Netz	3	<p>Die Auswahl der Varianten erscheint basierend auf den im Bericht verfügbaren Informationen grundsätzlich richtig. Aufgrund fehlender Angaben betreffend der zu Grunde liegenden Nachfrageentwicklung, bzw. der relativ geringen Ausarbeitungstiefe der Varianten, ist aber eine abschliessende Beurteilung nicht möglich. Um den Variantenfächer als schlüssig und nachvollziehbar bewerten zu können fehlen wesentliche Informationen zu folgenden Punkten (nicht abschliessend):</p> <p>Welcher Modalsplitt wurde in den vorliegenden Varianten mit den jeweiligen Szenarien angewendet?</p> <p>Welche Anzahl Reisende von/zum Bahnhof/Stadt wurde angenommen?</p> <p>Welches System wählen die reisenden und wieso?</p> <p>Wie verändert sich die Wahl des Verkehrsmittels in Bezug auf die jeweiligen Varianten? Welchen Einfluss hat die ggf. veränderte Wahl des Verkehrsmittels auf die anderen ÖV-Produkte?</p> <p>Die Analyse basiert auf Grund der unzureichenden Basisannahmen (Modalsplitt, Wahl des Verkehrsmittels, Quelle - Ziel – Matrix, Nachfragewachstum, usw.) auf vagen und nicht ausgewiesenen Annahmen.</p> <p>Das «BLS Modul 2» sieht im wesentlichen eine Fahrzeitverbesserung der BLS vor. Welche konkreten Verlagerungseffekte werden dadurch erwartet? Muss das System Bahn im ländlichen Abschnitt der Strecke mit dem MIV konkurrieren oder sollte das System nicht doch über die ganze Strecke betrachtet werden?</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Angaben zu den Verkehrsströmen und zur Verkehrsmittelwahl stützen sich auf das aktuelle Gesamtverkehrsmodell des Kantons.</p> <p>Für die Personenfahrten von, nach und innerhalb vom Perimeter (vgl. Abbildung 15 Synthesebericht) im Jahr 2050</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Szenario Basis 2050</th> <th>Szenario Dynamisch 2050</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>Anteil [%]</td> <td>Anteil [%]</td> </tr> <tr> <td>PW</td> <td>37</td> <td>38</td> </tr> <tr> <td>ÖV</td> <td>34</td> <td>38</td> </tr> <tr> <td>Velo</td> <td>29</td> <td>23</td> </tr> <tr> <td>Summe</td> <td>100</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table> <p>Für die Varianten wurden dann unter Berücksichtigung der variantenspezifischen Angebotsänderungen mit dem Verkehrsmodell die Nachfrageänderungen und dementsprechend die Modalsplitt-Änderungen ermittelt.</p> <p>-Von / nach Bahnhof Bern (inkl. Umfeld) und Bern Altstadt führen im Jahr 2019 rund 71'200 bzw. 35'500 Personen pro Werktag. Diese Reisenden haben ihre Reise jeweils in diesen zwei Gebieten begonnen oder beendet. Reine Umsteiger (z.B. am Bahnhof Bern) sind in diese Zahlen nicht enthalten.</p> <p>-Die Reisenden wählen das System und die Variante bei welchem sie den grössten Nutzen haben. In den Berechnungen der Verkehrsnachfrage für die Varianten werden dabei folgende Komponenten beim ÖV je Relation Von – Nach berücksichtigt: Reisezeit (Weg zur Haltestelle, Fahrzeit, Umsteigezeiten, Weg zum Zielort), Häufigkeit der Verbindungen (Takt), Anzahl Umsteigevorgänge und Präferenzen für Verkehrsmittel / Systeme (Komfort). Die entsprechenden Berechnungen basieren auf den Grundlagen und Verhaltensparameter die im Gesamtverkehrsmodell Kanton Bern 2019 berücksichtigt sind.</p> <p>-Die Varianten führen dazu, dass bei Angebotsverbesserungen die Nutzung von PW und Velo sinkt. Damit steigt die Nachfrage im ÖV bei den neuen, besseren Angeboten und auch auf weiteren ÖV-Linien, die für den Weg genutzt werden. Zudem kommt es zu Verlagerungen von bestehenden ÖV-Linien auf die neuen ÖV-Angebote. Im Synthesebericht ist je Variante dargestellt, welcher Takt sich für die relevanten Linien im Projektperimeter aufgrund beider Nachfrageeffekte ergibt.</p> <p>-Das Szenario Basis und die Berechnung der Nachfrageveränderung aufgrund der Varianten (in beiden Szenarien) basieren auf dem Gesamtverkehrsmodell Kantons Bern 2019 und auf den darin hinterlegten Grundlagen und Annahmen (Modal-Splitt, Quelle-Ziel-Beziehungen, Nachfragewachstum, Szenarioannahmen) und damit auf den aktuellen Planungsgrundlagen des Kantons.</p> <p>-Mit dem BLS Modul 2 sinken die Verkehrsleistungen mit dem PW im Szenario Basis um rund 467'000 Personenkilometer je Jahr und im Szenario Dynamisch um rund 540'000 Personenkilometer je Jahr. Die Auswirkungen des Moduls wurden im gesamten Perimeter ermittelt und nicht allein im ländlichen Raum. Die BLS-Module sind zudem als mögliche Ergänzung zu Tram- und Busvarianten gedacht und ersetzen diese nicht.</p>		Szenario Basis 2050	Szenario Dynamisch 2050		Anteil [%]	Anteil [%]	PW	37	38	ÖV	34	38	Velo	29	23	Summe	100	100
	Szenario Basis 2050	Szenario Dynamisch 2050																					
	Anteil [%]	Anteil [%]																					
PW	37	38																					
ÖV	34	38																					
Velo	29	23																					
Summe	100	100																					
10	BLS Netz	6	<p>Grundsätzlich sind wir mit der Stossrichtung des Berichtes einverstanden und erachten die Resultate als stimmig. Gemäss unserem Verständnis soll die Basisvariante nun endgültig umgesetzt werden. Die erneute Prüfung in 5 Jahren soll lediglich den Bedarf an allfällige Erweiterungen der Basisvariante aufzeigen/beurteilen und nicht erneut die Basisvariante in Frage stellen?</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Umsetzung des Viertelstundentaktes der BLS mit dem nötigen Doppelspurausbau ist eine der sofort umsetzbaren Folgerungen des Berichts und wird so ausgewiesen.</p> <p>Zu beobachten sind neben der Nachfrageentwicklung im ÖV auch diejenige im Veloverkehr sowie weitere, den Verkehrsprognosen zugrunde liegende Trends wie die Verbreitung von Homeoffice und von welcher Entwicklung spätere Prognosen ausgehen. Ferner sind Erfahrungen mit der Leistungsfähigkeit resp. Betriebsstabilität der Doppelgelenkbusse auf der Linie 10 zu berücksichtigen.</p> <p>Wenn die spätere Beurteilung des Verkehrs im Korridor Bern – Köniz – Schwarzenburg darauf hindeutet, dass sich die ÖV-Nachfrage dynamischer entwickelt als im Szenario Basis, dann steht aus heutiger Sicht die Realisierung eines Trams bis Schliem resp. in einer ersten Etappe bis Köniz im Vordergrund. Eine RBS-Verlängerung bis Insel oder bis Schwarzenburg wäre dann denkbar, wenn sie einen Beitrag leistet an die Behebung von allfälligen Kapazitätsengpässen im RBS-Bahnhof Bern.</p>																		
11	IGöV	1	<p>Die dargelegte Ausgangslage und Entwicklungen sind nachvollziehbar. Speziell begrüsst wird die erweiterte Begutachtung und Einbezug der Perimeter Inselareal und Holligen. Diese Bereiche werden durch verdichtete Wohnbauten und Zentralisierung der Spitaltätigkeiten vermehrt nachgefragt und dadurch stärker nachgefragt. Speziell der Erschliessung des Inselareals muss mittelfristig grössere Aufmerksamkeit geschenkt werden.</p>	Kenntnisnahme																			
11	IGöV	2	<p>Der aufgelegte Variantenfächer ist umfassend und nachvollziehbar. Es besteht unseres Erachtens bei einigen Varianten das Risiko einer "Überversorgung" mit Parallelangeboten, was sich schlussendlich auf höhere Betriebskosten auswirken wird. Zukunftsgerichtet sollte eine unterirdische Weiterführung des RBS zumindest bis Köniz weiterhin priorisiert betrachtet werden.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Weiterführung des RBS Richtung Köniz wurde als Variante verworfen. Unter geänderten Rahmenbedingungen (Siehe Fazit Seite 73-74) könnte die Variante RBS aber zweckmässig sein.</p>																		
11	IGöV	3	<p>Die Reduktion auf die aufgeführten Varianten ist sinnvoll und nachvollziehbar. Werden die Passagierzahlen im Perimeter Inselareal schneller als angenommen steigen, ist kurzfristig eine Führung der Linie 17 ab Loryplatz durch das Inselareal Richtung Bahnhof zu prüfen. Heute ist die Strecke Loryplatz - HB Bern mit zwei Tramlinien und der Buslinie "überversorgt". Sollte keine Lösung mit Weiterführung des RBS zielführend sein, muss das Tram Köniz als Ersatz der Linie 10 in einer angepassten Variante weiterhin als Option angesehen werden.</p>	Kenntnisnahme	<p>Werden die Passagierzahlen im Perimeter Inselareal schneller als angenommen steigen, ist kurzfristig die Einführung von Doppelgelenkbusse auf der Linie 12 und 101 vorgesehen. Eine Führung der Linie 17 ab Loryplatz durch das Inselareal Richtung Bahnhof wurde im Rahmen der ZMB Insel geprüft und würde massive baulichen Massnahmen auslösen. Diese Linienführung ist damit nicht zweckmässig.</p>																		
11	IGöV	4	<p>Die Annahmen und Bewertungen der einzelnen Varianten sind nachvollziehbar und zweckmässig ausgewiesen. Die Vor- und Nachteile sind realistisch und verständlich ausgewiesen. Es wurde im Speziellen auf eine mögliche Aufwärtskompatibilität geachtet.</p>	Kenntnisnahme																			
11	IGöV	5	<p>Die fachliche Bewertung erscheint unter Berücksichtigung der heute bekannten Annahmen bezüglich Bevölkerungswachstum und zukünftigen Mobilitätsbedürfnissen als richtig eingestuft. mit dem bestehenden Variantenfächer besteht die Möglichkeit bei kurzfristig geändertem Bedarf reagieren zu können. Einzig, wie schon von uns angeregt, sollte der Perimeter Inselareal isoliert betrachtet werden. Hier sehen wir in absehbarer Zeit eine starke Zunahme der Personenströme, welche mit bestehenden Angeboten kaum mehr zu bewältigen sein werden.</p>	Kenntnisnahme	<p>Der Perimeter Insel wurde im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung "ÖV-Erschliessung Inselareal" (Kanton Bern, 2021) bereits untersucht. Siehe: <a href="https://www.bvd.be.ch/de/start/themen/mobilitaet/oeffentlicher-verkehr/planung.html">https://www.bvd.be.ch/de/start/themen/mobilitaet/oeffentlicher-verkehr/planung.html</a></p>																		
11	IGöV	6	<p>Die beiden aufgezeigten Vergleichswertanalysen (Tabellen) zeigen u.E. die richtigen Bewertungen, aus denen die Schlussfolgerungen gezogen werden können. Ob die Ausgeführten Werte im Detail stimmen, können wir nicht nachvollziehen, vertrauen aber den Fachstellen in der Bewertung. Die Empfehlungen zum Tram Schliem bedingt zwingend die Betrachtung einer zweiten Tramachse in der Innenstadt von Bern. Ohne die redundante Führung der Tramachsen ist eine weitere Tramlinie durch die Stadt nicht machbar.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Bedingung einer zweiten Tramachse ist im Kriterium "R5.2 Prozess- / und Umsetzungsrisiken..." in der ZMB berücksichtigt worden.</p>																		
11	IGöV	7	<p>Der Vorstand IGöV Bern bedankt sich für den Einbezug in die Begleitgruppe. Wir konnten an den Workshops unsere Inputs liefern und die Fachstellen haben diese aufgenommen. Es herrschte eine konstruktive und sachliche Diskussionskultur. Das Fazit und die Empfehlungen im Synthesebericht sind stimmig und eine Neubeurteilung in 5 Jahren würden wir gerne begleiten.</p>	Kenntnisnahme																			
12	GK	1	<p>Die Grünen Köniz bedanken sich vorab für die Möglichkeit, dass wir das gut strukturierte Verfahren, die Überlegungen und den Fortschritt im Rahmen der Begleitgruppe mitverfolgen konnten.</p> <p>Zentrale Prämisse für die anschliessende Bewertung der Varianten ist die prognostizierte Entwicklung des Verkehrs (im Gesamten, wie auch unter Berücksichtigung der prognostizierten Veränderung des Modalsplitts).</p> <p>Dass basierend auf den neusten Prognosen des Bundes und des Kantons auch neuere gesellschaftliche Entwicklungen wie z.B. vermehres Arbeiten im Home Office mitberücksichtigt werden, begrüßen wir grundsätzlich. Allerdings fehlt aus Sicht der Grünen ein zusätzliches Szenario, welches sich an den angestrebten Zielen betreffend Modalsplitt orientiert. Der Bundesrat beabsichtigt, dass der Modalsplitt des ÖVs bis 2050 ungefähr verdoppelt wird (srf.ch). Auch eine grosse Mehrheit des Grossen Rats hat 2022 dem Vorstoss (Motion 133-2021) zugestimmt der fordert, dass der Regierungsrat Massnahmen aufzeigt, wie er «beim Modalsplitt eine deutliche Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs im Kanton Bern erreichen kann.» Diese Verschiebung wird alleine durch die Umsetzung einer nachfrageorientierten Planung nicht erfolgen können.</p>	Ablehnung	<p>Der Kanton Bern hält in der Gesamtmobilitätsstrategie fest, dass er einen hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modalsplitt bei allen Fahrzwecken (Arbeit, Freizeit, Einkauf) anvisiert. Mit einer nachfrageorientierten Planung wird einen stetigen und wirtschaftlichen Ausbau des ÖV-Angebotes sichergestellt.</p> <p>Um die Unsicherheiten bezüglich der Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung abbilden zu können, wurde das Szenario "dynamisch" entwickelt, dass von einer grösseren Zunahme von Bevölkerung und Arbeitsplätzen ausgeht und auch höhere Mobilitätsraten im Sinne einer höheren ÖV-Affinität zu Grunde legt. Ein weiteres Wachstum beim ÖV ist im Moment weder in den Bundesprognosen noch im kantonalen Gesamtverkehrsmodell enthalten.</p> <p>Dass der Bundesrat die Verdoppelung des Modalsplitts anstrebt ist dem Kanton Bern nicht bekannt. Nach unserer Einschätzung war das eine temporäre Annahme im Rahmen der Erarbeitung der Perspektive Bahn 2050. Vor der Diskussion auf Bundesebene hat den Kanton Bern im Rahmen der Studie "S-Bahn Bern 2040" eine Verdoppelung der Nachfrage auf allen Berner S-Bahnkorridoren untersucht. Bei einer Verdoppelung der Nachfrage im Korridor Bern-Schwarzenburg würde mit dem Referenzzustand ausreichend Kapazitäten zwischen Bern und Niederscherli zur Verfügung stehen. Zwischen Niederscherli und Schwarzenburg wäre die Kapazität bei einer Verdoppelung der Nachfrage knapp ungenügend während der Morgenspitze. In diesem Fall wären Massnahmen wie Taktverdichtungen oder Kapazitätserhöhungen bei den Zügen zu ergreifen.</p> <p>Es ist aus fachlicher Sicht nicht angezeigt ein Szenario zu betrachten, bei welchem sich die Mobilität massiv auf den ÖV verlagert. Dies wäre nur möglich bei spürbaren Einschränkungen beim Individualverkehr.</p>																		
12	GK	2	Ja	Kenntnisnahme																			
12	GK	3	Ja	Kenntnisnahme																			
12	GK	4	Ja	Kenntnisnahme																			

			Umgang mit dem Anliegen		Bemerkungen
Mitwirken-der	Frage	Eingabe			
12	GK	5	Unter der Prämisse des Szenarios Basis ist die Schlussfolgerung nachvollziehbar, dass auf grössere Infrastrukturmassnahmen im Bereich ÖV (Tram oder RBS-Verlängerung) im Vergleich zum Referenzszenario verzichtet werden kann. Wie in Frage 1 bereits erläutert, haben wir betreffend Verlässlichkeit bzw. Sinnhaftigkeit der grundlegenden Annahme der Verkehrsentwicklung jedoch Fragezeichen. Die angestrebte Lösung muss zwingend kompatibel mit dem Ziel der Klimaneutralität sein, welche unter anderem in der kantonalen Verfassung festgeschrieben ist. Es ist davon auszugehen, dass nicht nur für das Szenario «dynamisch», sondern auch für das unter Frage 1 zusätzlich geforderte Szenario (Zielorientierung) der Referenzfall nicht ausreichen würde, um die Nachfrage im Bereich ÖV abzuwickeln. Wir fordern deshalb, für die vertieft untersuchten Varianten auch eine Analyse und Bewertung für dieses zusätzliche Szenario. Demzufolge ist es aus Sicht der Grünen Köniz wichtig, dass kurzfristig keine der vertieft analysierten Optionen (Tram, RBS) verunmöglicht wird, bis die zusätzlichen Abklärungen getätigt werden konnten. Danach sollte allerdings möglichst rasch ein definitiver Entscheid gefällt werden. Weiter fordern wir, dass Massnahmen aufgezeigt und umgesetzt werden, die die angestrebte Verschiebung von MIV zu ÖV neben den diskutierten ÖV-Massnahmen unterstützen. Der MIV-Anteil muss aufgrund seiner hohen Emissionen und des Platzbedarfs zu Gunsten von nachhaltigeren Mobilitätsformen reduziert werden. Ergänzend ist für eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität einerseits und eine sinnvolles, den ÖV ergänzendes Angebot andererseits, eine deutliche Verbesserung der Veloinfrastruktur eine relevante Voraussetzung und absolut zwingend. Velomassnahmen stellen im Allgemeinen eine vergleichsweise kostengünstige Option zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität dar. Die Grünen erachten es deshalb unabhängig der künftigen Entwicklung der Verkehrszahlen im ÖV-Bereich als zentral, dass nun in diesem Bereich rasch zusätzliche Massnahmen umgesetzt werden.	Ablehnung	Im Sinne der Gesamtmobilitätstrategie des Kantons Bern (2022) soll der Verkehr in 2050 klimaneutral abgewickelt werden. Dazu sind vier Stossrichtungen definiert worden (vermeiden, verlagern, verträglich, vernetzen). Zur Erreichung dieses Zieles sind nicht nur Angebotsausbauten beim ÖV zweckmässig, sondern ist zum Beispiel auch Mehrverkehr durch eine bessere Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr (Verkehr vermeiden) zu vermeiden. Weiter wird bei der Verkehrsprognose eine Verlagerung vom MIV zum Velo unterstellt, welche hauptsächlich durch einen deutlichen Ausbau der Veloinfrastruktur erfolgen müsste. Schliesslich wird mit dem Monitoring in 5 Jahren sichergestellt, dass die Optionen (Tram und RBS-Verlängerung) langfristig weiterhin umgesetzt werden können. Damit eine Umsetzung zweckmässig wäre, müssten jedoch die Rahmenbedingungen (siehe Synthesebericht, Kapitel 8) ändern.  Es ist aus fachlicher Sicht nicht angezeigt ein Szenario zu betrachten, bei welchem sich die Mobilität massiv auf den ÖV verlagert. Dies wäre nur möglich bei spürbaren Einschränkungen beim Individualverkehr. Mit dem Bereitstellen von zusätzlichen Kapazitäten (grössere Gefässe) findet nicht direkt eine Umlagerung auf den ÖV statt.  Der Ausbau der Veloinfrastruktur wird in allen Varianten unterstellt.
12	GK	6	S. auch Frage 5. Die Empfehlungen unter der Prämisse des Szenario Basis sind (vorbehältlich obiger Ausführungen) nachvollziehbar. Die Empfehlungen für den Fall einer stärkeren Mobilitätsentwicklung sind unter den zu Grunde gelegten Prämissen nachvollziehbar, müssen unter dem Gesichtspunkt einer möglichen stärkeren Verschiebung des Modalsplits hin zum ÖV jedoch nochmals überprüft werden.	Ablehnung	Um die Unsicherheiten bezüglich der Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung abbilden zu können, wurde das Szenario "dynamisch" entwickelt, dass von einer grösseren Zunahme von Bevölkerung und Arbeitsplätzen ausgeht und auch höhere Mobilitätsraten im Sinne einer höheren ÖV-Affinität zu Grunde legt. Ein weiteres Wachstum ist aus kantonalen Sicht nicht plausibel. Das Anliegen wird daher abgelehnt.
12	GK	7	Betreffend Referenzszenario stellt sich für uns die Frage, ob allenfalls eine vorgezogene Taktverdichtung auf der Linie S6 im Abschnitt Bern-Köniz technisch bzw. betrieblich möglich wäre, so dass nicht zwingend die baulichen Massnahmen im Bereich Köniz – Schwarzenburg abgewartet werden müssten. Hier regen wir eine entsprechende Prüfung an.  Dass das Modul 2 (Fahrzeitenverkürzung) gemäss Fazit des Berichts geprüft werden soll, unterstützen die Grünen Köniz. Eine Tieferlegung der BLS-Linie im Bereich Köniz erachten wir (wie auch die Fachleute) als nicht zweckmässig.	Kenntnisnahme; Vorschlag wurde geprüft.	Eine vorgezogene Taktverdichtung auf der Linie S6 ist auf dem bestehenden Infrastruktur und mit dem heutigen Ausfahrtsregime in Bern leider nicht möglich. Dies wurde im Vorfeld der ZMB mit den Bahnen SBB und BLS vertieft geprüft. Die Kapazität auf den Zulaufstrecken von/nach Knoten Bern sind stark ausgelastet und dadurch ist für die Verdichtung einen Doppelspur zwischen Liebefeld-Köniz zwingend notwendig. Ein Verzicht hätte Auswirkungen auf verschiedene andere S-Bahn-Linien.
13	OS	1	Die Informationen im Synthesebericht, Kapitel 1 bis 4 sind informativ und sehr gut verständlich, sowie uns betreffend ausreichend dargelegt.  Es ist nachvollziehbar, wie im Kap. 4 der als verbindlich zugrunde gelegte Referenzfall bestimmt wurde. Es sollte trotzdem nicht ausgeschlossen werden, dass noch nicht realisierte Projekte (insbesondere den 7,5'-Takt in der HVZ) kritisch hinterfragt und angepasst werden können.	Kenntnisnahme	
13	OS	2	Der für die Grobbewertung verwendete Variantenfächer erscheint nach unserer Einschätzung als umfassend und nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	
13	OS	3	Die Reduktion des ursprünglichen Variantenfächers erscheint uns vernünftig.	Kenntnisnahme	
13	OS	4	Die vertieften Varianten und Module sind aus unserer Sicht verständlich und zweckmässig beschrieben.	Kenntnisnahme	
13	OS	5	Die Bewertung der Varianten erscheint plausibel. Uns ist es nicht möglich zu beurteilen, ob und gegebenenfalls wann das Szenario «Basis» nicht mehr ausreichend sein wird. Wir sind jedoch der Auffassung, dass gegenüber dem Referenzfall auch bei der Variante «Bus Schliern (mit Tram Insel)» bei allfälligem Bedarf durchaus noch Kapazitätserhöhungen möglich sind. Wir teilen die negative Beurteilung dieser Bus-Variante im «Szenario Dynamisch» deshalb nicht.  Für uns ist es wichtig, dass die Schlierner Bevölkerung eine durchgehende, direkte Busverbindung bis zum Bahnhof Bern mit attraktivem Fahrplanangebot nutzen kann.	Kenntnisnahme	Bei der Variante «Bus Schliern (mit Tram Insel)» bestehen auf der Buslinie 10 Überlastungen, so dass eine Buserschliessung in diesem Szenario nicht nachfragegerecht wäre. Mit dem geplanten Monitoring wird die Nachfrageentwicklung verfolgt, so dass rechtzeitig entsprechende Massnahmen eingeleitet werden können. Im Szenario "Dynamisch" erzielt insgesamt die Variante Tram Schliern die beste Bewertung und somit wäre eine direkte Verbindung zum Bahnhof Bern gewährleistet.
13	OS	6	Fazit und Empfehlungen aus der Zweckmässigkeitsbeurteilung "ZMB ÖV Köniz / Bern Süd" sind für uns verständlich und nachvollziehbar und wir sind mit den Schlussfolgerungen bezogen auf das Szenario Basis weitgehend einverstanden. Wir unterstützen die Haltung von Bund und Kanton, wonach ein Wechsel von Bus auf Tram oder Bahn in den kommenden 20 oder 30 Jahren aus Kapazitätsgründen nicht notwendig ist und dass das Szenario Basis (Bus Schliern mit DGB und Modul M2/BLS mit Fahrzeitverkürzung) weiterverfolgt wird.  Nicht einverstanden sind wir mit dem für die Hauptverkehrszeit (HVZ) vorgesehenen 7.5' Takt für die Buslinie 10 nach Schliern. Mit dem geplanten Referenzfall würde der Fahrplan gegenüber heute spürbar verschlechtert und die Sitzplatzkapazität für Schliern deutlich reduziert, was sich auf die Benützung des ÖV nachteilig auswirken würde. Vermutlich wird unterschätzt, dass die Schlierner Bevölkerung vermehrt ihre Erledigungen in Köniz machen müssen, da das Angebot in Schliern laufend reduziert wird. So ist im Juni 2023 auch die Postagentur in Schliern geschlossen worden. Zudem stürmen regelmässig ganze Schulklassen des OZK den Bus in der HVZ von/nach Schliern.  Wir sind deshalb dezidiert der Meinung, dass anstelle der Referenzvariante ein 4.0'-Takt mit Doppelgelenkbussen durchgehend bis Schliern eingeführt wird. Auf Verstärkungsbusse sowie auf eine neue DGB-Wendemöglichkeit beim Schloss kann somit langfristig verzichtet werden. Mit der Beschränkung der Buslinie 10, nur noch ab Bern Bahnhof nach Schliern werden im Bereich zwischen Bern Bahnhof – Monbijou – Eigerplatz verstärkt die Linien 9 und 3 Passagiere übernehmen und dadurch selbst im «Szenario Dynamisch» die vermeintlichen Überlastungen der Linie 10 entschärfen und lösen. Somit muss auch langfristig kein alternatives und/oder ergänzendes ÖV-System geplant werden.	Ablehnung	Im Kapitel 3 des Syntheseberichtes wird die Nachfrageverteilung auf der Linie 10 in Abbildungen 5, 6, 7 und 8 erläutert. Aufgrund dieser Nachfrageverteilung, und unter Berücksichtigung der Nachfrageentwicklung im Szenario "Basis", besteht mit einem 7.5' Takt mit Doppelgelenktrolleybussen ausreichend Kapazität im Abschnitt Köniz Schliern - Köniz Schloss. Taktverdichtungen bis Schliern sind aus wirtschaftlichen Gründen somit nicht zweckmässig. Falls es zu Überlastungen kommt ist es aber denkbar gezielte Taktverdichtungen zwischen Köniz Schloss und Schliern einzuführen.
13	OS	7	Für uns ist es wichtig, dass die Schlierner Bevölkerung eine durchgehende, direkte Busverbindung bis zum Bahnhof Bern mit attraktivem Fahrplanangebot nutzen können.  In der Hauptverkehrszeit (HVZ) ist die Linie 10 durchgehend bis Schliern mit Doppelgelenkbussen und einem 4 Minuten-Takt vorzusehen. Auf eine neue DGB Wendemöglichkeit beim Schloss kann somit verzichtet werden.  Die Verhältnisse im Zentrum Schliern sind sehr eng und der schmale Fussgängerbereich in der Kurveninnenseite beim Restaurant Dörfli wird von den Bussen oft überfahren. Mit den DGB wird die Übersicht für die Buschauffere noch unübersichtlicher. Wir schlagen deshalb vor, dass hier Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit geprüft und umgesetzt werden.  Die bekannte Paketbildung der Busse auf der Linie 10 ist durch organisatorische Massnahmen zu vermeiden, indem in den HVZ prioritär der Abstand zwischen den Bussen besser eingehalten wird, allenfalls zulasten des Fahrplans.	Ablehnung	Im Kapitel 3 des Syntheseberichtes wird die Nachfrageverteilung auf der Linie 10 in Abbildungen 5, 6, 7 und 8 erläutert. Aufgrund dieser Nachfrageverteilung, und unter Berücksichtigung der Nachfrageentwicklung im Szenario "Basis", besteht mit einem 7.5' Takt mit Doppelgelenktrolleybussen ausreichend Kapazität im Abschnitt Köniz Schliern - Köniz Schloss.  Die gewünschte Anpassungen in Schliern werden im Rahmen der auf 2025 geplanten Einführung von Doppelgelenkbussen geprüft und allenfalls realisiert.  Die Buschauffere werdenschon heute in diesem Thema geschult und sensibilisiert. Gemäss Bernmobil ist die Paketbildung mit der aktuellen Taktichte und Verkehrsaufkommen unvermeidbar. Mit der Einführung von Doppelgelenktrolleybussen und dem weniger dichten Takt sollte sich die Situation deutlich entschärfen.
14	von Matt	1	Es wäre prüfungswert gewesen, inwiefern ein separates Trasse für den Langsamverkehr (Fuss + Velo) zwischen Köniz Zentrum und Bern Hirschengraben möglich gewesen wäre. Allgemein sollte mehr auf die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsträger geachtet werden, um das Sicherheitsgefühl für die Menschen im Langsamverkehr zu erhöhen.	Kenntnisnahme	Anliegen wurde mit Szenario "Velo" Rechnung getragen. Jedoch ohne konkrete Linienführungen zu prüfen. Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr werden von den Gemeinden geprüft und umgesetzt.
14	von Matt	2	Langsamverkehr-Ausbau ist baulich nicht berücksichtigt.	Kenntnisnahme	Anliegen wurde mit Szenario "Velo" Rechnung getragen. Jedoch ohne konkrete Linienführungen zu prüfen, sondern pauschal über einen Ausbau der Langsamverkehrsinfrastruktur (Velo) anzunehmen.
14	von Matt	3	Ja. Mit Ausnahme des Versäumnis der separaten Planung des Langsamverkehrs.	Kenntnisnahme	Die Veloplanung wurde mit Szenario "Velo" Rechnung getragen. In diesem Szenario wurden pauschale Infrastrukturausbauten für den Velo hinterlegt. Der Inhalt der ZMB ist die ÖV-Erschliessung unter Berücksichtigung der übrigen Verkehrsträger und nicht die Ausgestaltung des Langsamverkehrs.
14	von Matt	4	Ja, merci dafür!	Kenntnisnahme	
14	von Matt	5	Die Szenarien sind nur rudimentär ausgearbeitet und bieten nicht viele Anschlussmöglichkeiten für abweichende Szenarien. Ich hätte mir mehr ausgearbeitete Varianten gewünscht.	Kenntnisnahme	Mit den zwei Szenarien wird einerseits das Hauptszenario des Bundes und andererseits ein Szenario mit massiv stärkerem Verkehrswachstum berücksichtigt. Damit wird ein breites Spektrum von möglichen Entwicklungen abgedeckt.
14	von Matt	6	Ist gut.	Kenntnisnahme	
15	SPRBM	1	Für uns sind die Ausgangslage, das Vorgehen und die Ziele klar und verständlich.	Kenntnisnahme	
15	SPRBM	2	Der Variantenfächer ist aus unserer Sicht nachvollziehbar	Kenntnisnahme	
15	SPRBM	3	Die Reduktion des ursprünglichen Variantenfächers ist nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	
15	SPRBM	4	Die Varianten und Module sind verständlich und zweckmässig beschrieben.	Kenntnisnahme	
15	SPRBM	5	Die Bewertung der Varianten ist nachvollziehbar. Es gibt jedoch unterschiedliche Studien zur Mobilitätsentwicklung, diese müssen alle getracked, resp. miteinbezogen werden.	Kenntnisnahme	Die Mobilitätsentwicklung wird in 5 Jahren mit einem Monitoring genau beobachtet.
15	SPRBM	6	Wir fänden es attraktiv, wenn die Durchmesserlinie der S6 (Zollikofen/Ostermundigen - Wankdorf- Bern- Weyermannshaus-Köniz) wieder geprüft würde. Die gab es früher mal. Gerade für Pendler:innen und mit der Auslagerung der Bundesverwaltungen nach Zollikofen und Köniz wäre dies ideal. Mit dem 1/4 h-Takt bzw. der Entflechtung Weyermannshaus ist eine attraktive Durchmesserlinie wieder möglich.	Kenntnisnahme	Eine Durchbindung der S6 wird in die Planungen des Bundes eingebracht.
15	SPRBM	7	Der SP-Regionverband begrüsst die Überlegungen und Auslegung der verschiedenen Szenarien.  Sollte dereinst das Szenario Dynamisch eintreffen, dann braucht es weitere, zusätzliche Ausbauschritte. Der RV Bern-Mittelland teilt die Ansicht, dass in diesem Fall die Bestvariante "Tram Schliern" zum Zug kommen soll. Der RV begrüsst, dass der schon beschlossene Ausbau (Viertelstundentakt der S6, Einsatz Doppelgelenkbussen) vorangetrieben wird. Daneben muss der Velo-Fahr-Infrastruktur sowohl auf kantonalen, wie aber auch gemeinde-Ebene noch verstärkt Rechnung getragen werden. Der Umstieg von Pendler:innen auf ÖV gelingt nur, wenn die Anbindung der "letzten" Meile attraktiv ist. Wenn der Anreiz fürs Velo erhöht werden soll, braucht es bessere, ungefährliche und effiziente Velorouten. Dies kann unmöglich nur die Sache der Gemeinden sein, hier muss der Kanton finanziell und strategisch unterstützen.	Kenntnisnahme	Neben dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr betrachtet der Kanton Bern den Langsamverkehr als gleichwertige dritte Säule des Personentransports. Er dient zudem als wichtiger Zubringer etwa zum öffentlichen Verkehr, was das Tiefbauniveau mit Beiträgen an Bike-and-ride-Anlagen und Velostationen fördert. Der Kanton Bern strebt im Rahmen seiner Gesamtmobilitätstrategie eine Erhöhung des Langsamverkehrsanteils an.
16	Pro Bahn	1	Ja, alles übersichtlich dargestellt.	Kenntnisnahme	
16	Pro Bahn	2	Variantenfächer ist vollständig mit allen Varianten aufgeführt.	Kenntnisnahme	
16	Pro Bahn	3	Ja ist alles nachvollziehbar	Kenntnisnahme	
16	Pro Bahn	4	Ja alles ist klar und verständlich.	Kenntnisnahme	
16	Pro Bahn	5	Alles ist klar ersichtlich.	Kenntnisnahme	
16	Pro Bahn	6	Ja alle Lösungsansätze sind klar erläutert.	Kenntnisnahme	
16	Pro Bahn	7	Für uns gibt es eigentlich nur die maximale Lösung mit der RBS bis Schwarzenburg. Wir sind uns bewusst, dass dies sehr viel kostet, darum wären wir bereits mit der Lösung RBS bis Inselfeld und Tramlösung nach Köniz Dorf einverstanden.	Kenntnisnahme	
17	König	1	Ja, die Verständlichkeit ist nicht das Problem.	Kenntnisnahme	

				Umgang mit dem Anliegen	Bemerkungen
Mitwirken-der	Frage	Eingabe			
17	König	2	Ja, der Fächer ist i.O. - aber die getroffene Auswahl bzw. die Empfehlung ist falsch.	Kenntnisnahme	
17	König	6,7	<p>In keiner Weise. Siehe beiliegende schriftliche Stellungnahme.</p> <p>Zusammenfassung der wichtigsten Punkte der 8-seitigen Stellungnahme:  In den Empfehlungen werden geradezu grotesk falsche Schlüsse gezogen. Dies ist nur möglich aufgrund einer schwer nachvollziehbaren Übergewichtung der angeblichen «Nachteile» und einer Art Schockstarre angesichts von Investitionskosten von rund 1 – 1.3 Milliarden Franken. Behauptet wird demzufolge ein angeblich daraus resultierendes schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Dem ist klar zu widersprechen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Der mit «Zukunft Bahnhof Bern» (ZBB) betitelte Ausbau hat Kosten in gleicher Höhe verursacht bei wesentlich geringerem Nutzen, handelt es sich funktional doch nur um einen einszu-eins-Ersatz. Zukunft sieht anders aus.</li> <li>• Die CO2-Bilanz des Tunnelbaus hat hier nichts verloren; in der Schweiz wurden und werden weit grössere Tunnelbauten und Tiefbahnhöfe realisiert, ohne mit der Klimawimper zu zucken. Traditionell werden solche Bauten sogar als «Klimamassnahme» verkauft. Warum ist Bern ausgerechnet in diesem Punkt unnötig überkorrekt und vorausseilend gehorsam?</li> <li>• Die Behauptung, es würden Überkapazitäten geschaffen, verkennt, dass das in der Schweiz übliche «Massschneidern» von Investitionen auf den kurz- und mittelfristigen Bedarf unter dem Strich wesentlich teurer zu stehen kommt als grössere, weiblickendere Schritte – der Löschberg lässt grüssen. Geschaffene Kapazitäten wurden noch immer nachgefragt.</li> </ul> <p>Für den Verkehr im Korridor Bern Süd – Köniz – Schwarzenburg steht eine wichtige Weichenstellung bevor: Soll weiterhin «klein-klein» eine jahrzehntelange Pflästerlipolitik betrieben werden, oder soll in einem mutigen, zukunftsgerichteten Befreiungsschlag eine intelligente Gesamtlösung gewählt werden? Bei gebührender Berücksichtigung aller massgeblichen Faktoren ist diese nicht teurer als das vorgeschlagene Flickwerk, bei ungleich grösserem Nutzen.</p> <p>Die ZMB-Empfehlungen stehen auch nicht im Einklang mit den strategischen Verkehrszielen des Kantons Bern: Verkehr vermeiden, verlagern, verträglich gestalten, vernetzen  Die RBS-Varianten würden indes ausser dem ersten V allen Zielen vorbildlich entsprechen. Sie würden auch Verkehr und Raum aktiv gestalten und nicht, wie leider in der Vergangenheit mit wenigen Ausnahmen üblich, bloss reagieren und damit der Entwicklung hinterherhinken.  In der ZMB fehlt eine systemische, aber auch finanzielle Gesamtbetrachtung, die insbesondere folgende Aspekte mitberücksichtigt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Einbezug aller Faktoren, auch finanziell</li> <li>2. Wechselwirkung Verkehrs-/Raumplanung</li> <li>3. Vorinvestition RBS-Tiefbahnhof Bern</li> <li>4. Betriebliche Vereinfachungen RBS</li> <li>5. Störfaktor S 6; Einsparungen Ausserholligen, BLS-Doppelspur und Tieferlegung</li> <li>6. Auswirkungen peripherer Bus- und Tramausbauten auf die Innenstadt; zweite Tramachse</li> <li>7. Potenzial und öV-Erschliessung Inselareal</li> <li>8. Etappierbarkeit der RBS-Varianten</li> </ol>	Kenntnisnahme / Einverstanden/ Ablehnung	<p>In der ZMB werden die Varianten gemäss der in ZMBs üblichen Methodik beurteilt und bewertet. Sie entspricht früheren ZMB's im Kanton Bern, wie z.B. der ZMB Insel.</p> <p>Mit dem Projekt ZBB werden die Kapazitäten des RBS und der Publikumsanlagen deutlich gesteigert. Zudem der RBS-Bahnhof ausbaubar (z.B. mit einer Verlängerung nach Schwarzenburg).</p> <p>Die Fachwelt beurteilt das anders. Die Berücksichtigung von CO2-Emissionen des Bauwerks ist Bestandteil verschiedener aktueller Bewertungsverfahren. In der Schweiz in NISTRA für Strassenprojekte; In Deutschland und Österreich in Verfahren zur Bewertung von ÖPNV- bzw. Bahnprojekten. Auch das BAV prüft die Berücksichtigung dieser Wirkungen.</p> <p>Einverstanden, es soll so investiert werden, dass Nutzen entsteht und dass so etappiert wird, dass nicht rasch nachher mit wesentlich höheren Kosten korrigiert werden muss. Mit den in der Planung berücksichtigten Kapazitätsreserven wird in der Bewertung ein gutes Mass zwischen Kosten und Nutzen angestrebt. Kapazitäten sollen schliesslich dort geschaffen werden, wo Entwicklungen stattfinden sollen. Dies wurde in der ZMB mit den zwei Szenarien berücksichtigt.</p> <p>Richtig. In den nächsten Jahren besteht im Korridor Bern - Köniz - Schwarzenburg allerdings kein unmittelbarer Handlungsbedarf und ein Projekt Verlängerung RBS nach Schwarzenburg wäre fachlich gegenüber dem BAV kaum vertretbar. Wir sind der Auffassung, dass wir die massgeblichen Faktoren gebühlich berücksichtigt haben.</p> <p>Die Folgerungen der ZMB stehen nach unserer Einschätzung nicht im geringsten im Widerspruch zur Gesamtmobilitätsstrategie. Die raumplanerischen Zielsetzungen wurden berücksichtigt. Dies auch, weil die kantonale und die regionale Raumplanung keine Entwicklungssache nach Schwarzenburg vorsieht.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wurde im Rahmen des definierten Bearbeitungsperimeters gemacht.</li> <li>2. Die Wechselwirkung zwischen Raumplanung und Verkehrsplanung wurde berücksichtigt. Der Korridor Köniz - Schwarzenburg ist kein Entwicklungskorridor, weder aus kantonaler, regionaler noch aus kommunaler Sicht. Das Regionalzentrum Schwarzenburg soll gestärkt werden, was aber nicht zentral von der Reisezeit der Bahn nach Bern abhängig ist.</li> <li>3. Die Konzeption des RBS ermöglicht Erweiterungen, welche einen Nutzen und Kosten haben. Das wurde in der ZMB berücksichtigt.</li> <li>4. Das ist richtig, das muss bei der Weiterentwicklung des RBS berücksichtigt werden. Vorerst werden mit dem neuen Bahnhof bedeutende zusätzliche Kapazitäten geschaffen. Bedarf und Alternativen für einen Ausbau des neuen RBS-Bahnhofs Bern kann im Rahmen der ZMB Bern Süd aber nicht beantwortet werden.</li> <li>5. Die S6 belastet den Bahnhof Bern vergleichsweise wenig, da sie die einzige S-Bahn mit 100 Meterzügen ist und da einzelne Gleise nur 100 Meterzüge aufnehmen können. Die Entflechtung Holligen befindet sich derzeit im PGV und die Realisierung betrifft somit einen anderen Horizont als eine mögliche RBS-Verlängerung. Ob überhaupt Einsparpotenzial bestehen würde ist äusserst fraglich.</li> <li>6. Wurde in der ZMB berücksichtigt. Die Erschliessungswirkung der RBS-Verlängerung unterscheidet sich nicht wesentlich von derjenigen der S6.</li> <li>7. Dieser Aspekt wurde in der ZMB Insel berücksichtigt.</li> <li>8. Dies wurde in den ZMB Insel und Köniz / Bern Süd berücksichtigt.</li> </ol>
17	König	6,7	<p>9. Umspuren einer ganzen Strecke als erprobtes Vorgehen</p> <p>10. Nutzen von Opportunitäten</p> <p>Vor diesem Hintergrund überzeugen die ZMB-Empfehlungen nicht.  Sie sind kleingeistig, rückwärtsgewandt, mutlos und lassen jegliche Gesamtsicht vermissen. Finanziell und bezüglich des Kosten-/Nutzen-Verhältnisses sind sie nicht korrekt und nicht vollständig. Hingegen bieten die geleisteten Arbeiten eine gute Basis für das Finden einer besseren Lösung. Diese muss allerdings auch die Kosten und den Nutzen korrekt und umfassend miteinbeziehen. Vor den «hohen» Investitionskosten sollte sich der Kanton Bern in keiner Weise abschrecken lassen; andere Regionen fordern ohne die geringsten Skrupel weit fragwürdigere und teurere Massnahmen. Auch mit einer Abkehr vom unsinnigen Grimselprojekt könnte der Kanton Bern einen substantziellen Beitrag zur Finanzierung leisten; diese Milliarde wäre im Raum Bern Süd – Köniz – Schwarzenburg wesentlich besser investiert.</p> <p>Weiteres Vorgehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die ZMB-Empfehlung ist abzulehnen.</li> <li>• Mit der Regionalkonferenz, namentlich den Gemeinden Bern und Köniz, sowie den beteiligten Bahnen SBB, BLS und RBS ist ein Einvernehmen herzustellen, nötigenfalls unter Vermittlung des Bundes.</li> <li>• Die RBS-Varianten sind rasch zu projektieren und es sind die Kosten zu ermitteln.</li> <li>• Beim Bund sind die entsprechenden Vorhaben anzumelden und die Mittel zu beantragen für die Botschaft zum nächsten Ausbauschritt.</li> <li>• Die nötigen Anpassungen der beschlossenen Ausbauschritte sind in die Wege zu leiten; die Mittel für den Ausbau der S 6 und die Entflechtung Holligen sind für die RBS-Variante einzusetzen.</li> </ul>	Kenntnisnahme	<p>9. Die RBS Varianten bis Schwarzenburg beinhalten eine Umspurung der Strecke.</p> <p>10. Da nur geringe Investitionen ausgelöst werden, welche sich eventuell längerfristig als nicht nachhaltig erweisen könnten, werden kaum Opportunitäten nicht genutzt. Die Projektierung und Bewilligung einer RBS-Verlängerung dauert so lange, dass keinerlei Synergien mit dem Bau des RBS-Tiefbahnhofs genutzt werden können.</p> <p>Der Bund investiert namhafte Beträge in das Schienennetz im Raum Bern.</p> <p>Welche Opportunitäten bestehen heute, welche nicht auch noch in ein paar Jahren bestehen? Es werden nur geringe Investitionen ausgelöst, welche sich eventuell längerfristig als nicht nachhaltig erweisen könnten. Die Projektierung und Bewilligung einer RBS-Verlängerung dauert so lange, dass keinerlei Synergien mit dem Bau des RBS-Tiefbahnhofs genutzt werden können. Für eine erfolgreiche Einreichung eines zweckmässigen Projektes ist zudem der richtige Zeitpunkt und eine schlüssige Begründung zu finden, damit es Chancen hat.</p> <p>Die ZMB wurde fachlich breit abgestützt und die Ergebnisse des Partizipationsprozesses berücksichtigt.</p> <p>Die Behördendelegation hat das weitere Vorgehen festgelegt (vgl. Kapitel 5 des Mitwirkungsberichtes). Aus der ZMB ergibt sich aber kein unmittelbarer Handlungsbedarf.</p> <p>Die Entflechtung Holligen befindet sich derzeit im PGV-Verfahren. Eine Projektanpassung steht nicht zur Diskussion. Die RBS-Verlängerung und die Entflechtung Holligen betreffen nicht die gleichen Planungshorizonte.</p>
18	FVKB	1	Ja. Bei der Tramlinie 3 wird nicht definiert, welchen Ort sie im Osten Berns bedienen soll. Aus wirtschaftlichen Gründen bietet sich auch eine Buserschliessung nach Bern-Weissenbühl an (z.B. Linie 28). Es kommt diesbezüglich sehr darauf an, was sich hinsichtlich der zweiten Tramachse entwickeln wird.	Kenntnisnahme	Bei einer neuen Tramlinie nach Köniz/Schliern wurde die bestehende Tramlinie 3 durch eine Buslinie ersetzt (siehe z.B. Seite 9). Die Durchbindung nach Osten ist nicht Bestandteil dieser Studie.
18	FVKB	2	Ja.	Kenntnisnahme	
18	FVKB	3	Sowohl die Verlängerung der RBS bis Insel als auch ein Tram in das Inselareal gelten alles andere als sicher. Deshalb kann es schlussendlich doch auf eine Buserschliessung des Inselareals hinauslaufen.	Kenntnisnahme	
18	FVKB	4	Ja.	Kenntnisnahme	
18	FVKB	5	Ja. Es besteht eine hohe Verständlichkeit.	Kenntnisnahme	
18	FVKB	6	Wir halten die Realisierung des Referenzfalls aus Kostengründen und aus Sicht des Fussverkehrs für sinnvoll.	Kenntnisnahme	
18	FVKB	7	Dank der guten Fortschritte in der Butechnologie kann auch vermehrt auf dieses Verkehrsmittel gesetzt werden. Neue Tramlinien verursachen hohe Kosten. Zudem bringt ein schienengebundenes Verkehrsmittel bei Störungen Nachteile mit sich. Die Aufenthaltsqualität an den Haltestellen, kurze Umsteigeverbindungen sowie die Sicherheit der Wege bilden Voraussetzungen, die für den Fussverkehr zentrale Grössen darstellen. Fussverkehr Kanton Bern hält dafür, den Modalsplit im Sinne der Bundesvorgaben deutlich zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zu verändern. Diese Strategie wirkt sich auch positiv auf den Fussverkehr aus.	Kenntnisnahme	
18	FVKB	1	Wir sehen weder für das Weissenbühl noch für das Fischermätteli eine Tramzukunft.	Kenntnisnahme	
19	GLPK	1	Ja. Keine Ergänzungen.	Kenntnisnahme	
19	GLPK	2	Grundsätzlich ja. In Bezug auf ein Veloszenario (Kapitel 5.3.2) ist jedoch nicht ersichtlich, wieso dieses "bezüglich Handlungsbedarf und Bewertungsergebnisse ... sehr vergleichbar ... mit dem Szenario Dynamisch" ist. Es scheint zumindest kontraintuitiv, dass eine Kombination des Szenarios Basis und einer noch stärkeren Veloförderung zu Ergebnissen ähnlich dem Szenario Dynamisch führen würde. Eher wäre zu erwarten, dass, ausgehend von Szenario Basis, der Handlungsbedarf bei der ÖV-Infrastruktur sinkt, wenn noch mehr ins Velo investiert wird.	Kenntnisnahme	Wie im Synthesebericht erläutert, wird im Velo-Szenario ausgehend vom Szenario «Dynamisch» die Veloinfrastruktur nochmals deutlich verbessert. Zudem steigt der Anteil Elektrovelos und das Gesundheitsbewusstsein der Bevölkerung. In Folge steigt die Veloaffinität der Bevölkerung und der Anteil Velofahrenden. Die Velonachfrage ist in diesem Szenario entsprechend hoch. Die ÖV-Nachfrage ist geringer als im Szenario Dynamisch, aber nicht so niedrig wie im Szenario Basis. Der Handlungsbedarf bzgl. der ÖV-Nachfrage bleibt bestehen. Die Bewertungsergebnisse der ÖV Varianten verschlechtern sich gegenüber der Variante Dynamisch. Es ergeben sich gegenüber der Variante Dynamisch keine anderen Rangreihungen oder Empfehlungen.
19	GLPK	3	Ja.	Kenntnisnahme	

				Umgang mit dem Anliegen	
Mitwirken-der	Frage	Eingabe		Anliegen	Bemerkungen
19	GLPK	4	Ja (wobei die Beschreibungen nicht für das Verständnis sämtlicher der in den folgenden Kapiteln aufgeführten Vor- und Nachteile reichen).	Kenntnisnahme	
19	GLPK	5	Grundsätzlich ja.  Bei einzelnen der aufgeführten Vorteile fragt sich, inwiefern es sich dabei um einen Vorteil (ggü. dem Referenzszenario) handelt, da sie im Grunde keine Veränderung (ggü. dem Referenzszenario) darstellen (z. B. "Keine Beeinträchtigung Landschaftsbild", "Keine Beeinträchtigung Gewässer").  Unseres Erachtens sollte bei sämtlichen Szenarien mit einem Tram in die Gemeinde Köniz, insbesondere bei allen Szenarien, bei denen das Tram nicht bis Schliern führt, als weiterer Nachteil eine "geringe gesellschaftliche Akzeptanz" aufgeführt werden (so, wie beim Bus Schliern, Szenario 6.2.7, als Vorteil eine "hohe gesellschaftliche Akzeptanz" aufgeführt ist). Diese Bemerkung gilt auch für Frage 6.  Offen ist für uns die genauere Bewertung der Trennwirkung der oberirdischen Schienenfahrzeuge, insb. bei einer Taktverdichtung der S6 gemäss Referenzszenario. Soweit uns bekannt, finanziert das Bundesamt für Verkehr eine Studie, die diese Trennwirkung für Köniz untersucht. Die Ergebnisse dieser Studie sind noch in den Synthesebericht einzuarbeiten. Die negativen Auswirkungen oft geschlossener Barrieren betreffen den Verkehr (ÖV, Velo, MIV, insb. beim Bahnübergang Landorfstrasse auch den Fussverkehr) in der Umgebung der betroffenen Bahnübergänge und aufgrund Rückstaus wohl auch darüber hinaus. Auch eine Monetarisierung der negativen Trennungswirkung ist von Interesse.  Bislang zu wenig Beachtung findet folgender Umstand in Bezug auf das Referenzszenario: Wenn die Kapazität der S6 voll genutzt werden soll, muss sie auch für Fahrgäste aus dem stadtnahen Teil von Köniz attraktiver werden. Dazu benötigt sie eine Durchbindung Richtung Norden.	Kenntnisnahme  Inhalte sind berücksichtigt  Annahme	Wenn Vorteile keine Veränderung ggü. dem Referenzszenario bieten, dann wurde auch keine positive Bewertung abgegeben, sondern das betreffende Kriterium erzielte "0" Punkte. Da bei den genannten Indikatoren vorwiegend negative Wirkungen auftreten, ist es ein Vorteil einer Variante, wenn sie keine neuen Beeinträchtigungen verursacht.  Eine Differenzierung in der Bewertung für das Kriterium R5.2 (Prozess- / und Umsetzungsrisiken, gesellschaftliche Vorbelastung) zwischen Tram Köniz und Tram Schliern wurde in der Bewertung gemacht. Die Variante Bus Schliern hat eine höhere gesellschaftliche Akzeptanz und wurde entsprechend weniger schlecht bewertet. Dies ist aber im Synthesebericht nicht dargestellt.  Die Veränderung der Trennwirkung wurde in der Bewertung insbesondere bei den Indikatoren zur Verkehrsqualität und zu den städtebaulichen Qualitäten berücksichtigt. Im Rahmen der Planung des Doppelspurbaus Liebefeld-Köniz werden zurzeit detaillierte Abklärungen zu den Auswirkungen auf den Barrierefreiheitszeiten analysiert. Mit dem Doppelspurbau ist keine Verschlechterung zu erwarten (zwar mehr Schliessungen, aber dafür kürzer). Zudem prüft die BLS Massnahmen zur Reduktion der Trennwirkung.  Die Durchbindung der S6 Richtung Norden wird durch den Kanton in die Bundesplanungen eingebracht.
19	GLPK	6	Die beschriebenen Vor- und Nachteile können wir grundsätzlich nachvollziehen (siehe auch Frage 5).  Der Bedarf nach einem Ausbau der ÖV-Infrastruktur hängt direkt mit dem Mobilitätsbedarf sowie mit der Kapazität der anderen Verkehrsmittel und des Fussverkehrs zusammen. Wir können daher der Empfehlung, vorerst keine grösseren ÖV-Infrastrukturausbauten zur Erschliessung von Köniz, von Schliern und der Insel an die Hand zu nehmen, folgen. In der Tat besteht unter der Annahme einer Nachfrageentwicklung wie im Szenario Basis keine Legitimation für einen Ausbau, der über das Referenzszenario hinausgeht. Beim Referenzszenario selbst ist indes die Trennwirkung der Taktverdichtung auf der Linie S6 genauer zu untersuchen (vgl. Frage 5).  Der Bedarf nach Ausbau der ÖV-Infrastruktur ist also in den nächsten Jahren noch zu beobachten, zu prognostizieren und ggf. zu beeinflussen. In dieser Zeit darf daher konsequenterweise keine weitere Planung der in der vorliegenden ZMB untersuchten Szenarien mit Tram Köniz/Schliern, Tram Insel oder RBS-Verlängerung erfolgen. Eine Schwierigkeit bei der Prognose der Mobilitätsnachfrage liegt in der Gefahr der selbsterfüllenden Prophezeiung: Wird eine Infrastruktur ausgebaut, wird sie auch mehr genutzt. Aus diesem Grund sind wir generell zurückhaltend hinsichtlich des auf weit in die Zukunft reichenden Prognosen basierenden Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur. Aus umwelt-, klima- und finanzpolitischen Gründen gilt es zu verhindern, dass durch den (prognosebasierten) Ausbau der Verkehrsinfrastruktur Mehrverkehr generiert wird. Dies gilt umso mehr, als, soweit ersichtlich, in sämtlichen Nachfrageszenarien die Wirkung eines Mobility-Pricing-Systems, welches auch den ÖV erfasst, nicht berücksichtigt ist. Dieses kann insb. dabei helfen, Verkehrsspitzen zu brechen, was im Hinblick auf die Notwendigkeit eines Infrastrukturausbaus von grosser Bedeutung ist.	Kenntnisnahme	Die Situation des Referenzszenarios ist die Grundlage der Bewertung. Insofern wurden die Auswirkungen des Referenzszenarios bezüglich aller bewerteter Kriterien untersucht.  Die Behördendelegation hat das weitere Vorgehen festgelegt (vgl. Kapitel 5 des Mitwirkungsberichtes).  Der zeitliche Vorlauf von Verkehrsprojekten ist sehr lang und Prognosen sind daher ein wichtiges Hilfsmittel, auf welches nicht verzichtet werden kann. Wegen dem langen Vorlauf erachten wir es nicht als zweckmässig auf Prognosen zu verzichten.
19	GLPK	7	Der Einbezug der Begleitgruppe während der Erarbeitung der ZMB ÖV Köniz / Bern Süd war vorbildlich. Vielen Dank!	Kenntnisnahme	
20	QV H-F	1	Ja. Wir haben dazu keine Bemerkungen. Ergänzend möchten wir festhalten, dass das Betreuungsgebiet unseres Vereins im Projektperimeter liegt. Wir legen deshalb Wert auf einen eigenen Mitwirkungsbetrag, ausserhalb der Mitwirkungsorganisation für den Stadtteil 3, QM3. Der Vorstand des Quartiervereins Holligen-Fischermätteli hat den Inhalt der Mitwirkungseingabe an der Vorstandssitzung vom 25.08.2023 verabschiedet.	Kenntnisnahme	
20	QV H-F	2	Der Variantenfächer ist sehr umfangreich und deckt aus Sicht des QVHF die möglichen Varianten und Untervarianten ab. An den Partizipationsanlässen wurden diese auf verständliche Art und Weise erklärt, dafür bedanken wir uns.	Kenntnisnahme	
20	QV H-F	3	Soweit dies durch den QVHF beurteilt werden kann, erscheint die Auswahl der vertieft untersuchten Varianten schlüssig und nachvollziehbar. Die Kriterien, mit denen die Varianten grob beurteilt wurden, erscheinen zweckmässig. Besonders hervorzuheben sind dabei die Kriterien K6 (Siedlungsentwicklung nach innen im Projektperimeter unterstützen, ESP entsprechend kantonalem Richtplan besser mit dem ÖV erschliessen sowie K7.1 und K7.2 (Städtebauliche Entwicklungspotentiale im Umfeld der Haltestellen und entlang der Strecken fördern / Städtebauliche Verträglichkeit). Die bestmögliche ÖV-Erschliessung des ESP Ausserholligen auch aus der Richtung Köniz/ Schwarzenburg) scheint dem QVHF besonders wichtig, um ein quartierverträgliches Verkehrsregime zukünftig zu erreichen. Ein Wegfall der heutigen S-Bahnverbindung zwischen dem Europaplatz und Köniz wird als kritisch erachtet (dies wäre etwa bei Verlängerung der RBS der Fall). Zudem ist einer städtebaulich verträglichen Lösung aus Sicht des QVHF besondere Beachtung zu schenken. Auf grossräumliche ÖV-Infrastrukturen, die das Stadtbild massgeblich verändern ist optimalerweise zu verzichten, wobei auch hier selbstverständlich auf ein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis zu achten ist. Eine Untertunnelung der heutigen S-Bahnlinie würde zwar zu einem Wegfall der oberirdischen Bahngleise und damit zu einem Wegfall der dadurch entstehenden Trennwirkung im Quartier führen. Die damit verbundenen Kosten Investitionskosten von über 1'000 Mio. CHF stehen aber in keinem Verhältnis zum städtebaulichen Nutzen. Nicht zu vergessen ist zudem, dass auch allfällige Rampenwerke grossen Einfluss auf das Ortsbild haben können. Auch zu beachten wären die Auswirkungen auf das Quartier während der wohl ziemlich langen Bauphase.	Kenntnisnahme	
20	QV H-F	4	Der Variantenbeschrieb ist auf verständliche Art und Weise verfasst. Keine weiteren Bemerkungen.	Kenntnisnahme	
20	QV H-F	5	Die fachliche Bewertung ist nachvollziehbar. Die Bewertung der unterschiedlichen Varianten vor dem Hintergrund unterschiedlicher Varianten wird begrüsst. Positiv hervorzuheben ist, dass im Szenario «Basis» auch neuste Entwicklungen wie das vermehrte Arbeiten im Home-Office berücksichtigt wird.	Kenntnisnahme	
20	QV H-F	6	Das Ergebnis, wonach im Szenario Basis eine Bus-Lösung im Korridor Bern – Köniz – Schliern am besten beurteilt wird, ist nachvollziehbar und wird vom QVHF unterstützt. Grossdimensionierte Infrastrukturmassnahmen wie der Bau einer Tunnelverbindung der RBS bis Vidmar oder Köniz sind aus Sicht des QVHF weder ökologisch noch finanziell nachhaltig. Das heisst: Sich beschränken auf die bereits politisch beschlossenen Verkehrsmassnahmen wie die Einführung des 15 Minuten-Takts auf der Linie S6 bis Niederscherli (Ausbau Doppelspur), die Verlängerung der Bus-Linie 12 bis zum Europaplatz sowie das Einsetzen von Doppelgelenkbussen auf den Linien 10, 12 und 101. Auch im Szenario «Dynamisch» (stärkere ÖV-Nachfrage als angenommen) soll gemäss ZMB auf grosse Infrastrukturerwerke wie die Verlängerung der RBS verzichtet werden. Stattdessen soll ein gegenüber 2014 optimiertes «Tram Schliern» in Kombination mit einer Trammerschliessung Insel – Güterbahnhof verfolgt werden. Dieser Systemwechseln erscheint dem QVHF schlüssig und wird grundsätzlich positiv bewertet.	Kenntnisnahme	
20	QV H-F	7	Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an den vier Partizipationsanlässen teilzunehmen. Sie trugen zum besseren Verständnis des Inhalts der ZMB bei.	Kenntnisnahme	
21	Köniz	1	Köniz nimmt die aktualisierten Verkehrsprognosen von Bund und Kanton zur Kenntnis (Synthesebericht Kapitel 4.2). Sie stellen einen zentralen Faktor in der Variantenbewertung dar. Die Verkehrsperspektiven von Bund und Kanton gehen aufgrund der gesellschaftlichen und technologischen Umwälzungen der letzten Jahre erstmals von einer Wende des Mobilitätsverhaltens und als Folge davon auch beim ÖV-Wachstum aus. Verschiedene Effekte dabei sind neu (beispielsweise Covid-Effekt auf Homeoffice, verstärkte Nutzung der E-Bikes für den Arbeitsweg). Auch für Fachleute ist nicht eindeutig, inwiefern diese Effekte langfristig Bestand haben und sie tatsächlich einen Knick im Wachstum bedeuten oder ob sich die Effekte wieder abschwächen und das Wachstum dann eine Delle mit verzögertem, aber gleichbleibendem Anstieg aufweist.  Aus dieser Überlegung fordert Köniz die Überprüfung der Verkehrsentwicklung in fünf Jahren. Eine solche Überprüfung ist auch in den ZMB-Empfehlungen vorgesehen. Mit der Frist von 5 Jahren soll sichergestellt werden, dass aufgrund der langen Planungs- und Vorlaufzeiten für Infrastrukturprojekte im öffentlichen Verkehr nicht erst reagiert werden kann, wenn sich die Prognosen bereits als zu tief erwiesen haben und dringender Handlungsbedarf besteht.	Kenntnisnahme	
21	Köniz	2	ja	Kenntnisnahme	
21	Köniz	3	ja	Kenntnisnahme	
21	Köniz	4	ja	Kenntnisnahme	
21	Köniz	5	Die Variante mit Tieferlegung der (bestehenden) Bahn (Modul 1) erreicht im Synthesebericht eine schlechte Bewertung, da sie nur wenig Nutzen bezüglich Kapazitätserhöhung bringt. Der Nutzen für die Gemeinde Köniz im Hinblick auf Schliesszeiten der Bahnübergänge und Entwicklungsmöglichkeiten für das bestehende oberirdische Trasse wäre jedoch gross. Dieses Kriterium wird weniger hoch gewichtet als der Kapazitätzuwachs und die Wirkung für den Gesamtkorridor. Köniz hätte aus ortsplannerischer und städtebaulicher Sicht auch eine Variante mit Tieferlegung der Bahn (Tunnel lang, Rampe südlich des Zentrums) mitgetragen, anerkennt jedoch die im Rahmen der ZMB erfolgten Bewertungen (u.a. das damit verbundene schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis).	Kenntnisnahme	Die Tieferlegung erfordert Investitionen, die nicht in einem angemessenen Verhältnis zum generierten Nutzen stehen. Die Gewichtung wurde in enger Zusammenarbeit mit Experten aus der Verkehr- und Raumplanung erarbeitet und konsolidiert. Die Kriterien "Siedlungsentwicklung" wurden mit 30% gewichtet und das Verkehrsangebot mit 40%. Die Differenz in der Gewichtung ist somit relativ gering.

	Mitwirken-der	Frage	Eingabe	Umgang mit dem Anliegen	Bemerkungen
21	Köniz	6	Die Gemeinde Köniz trägt das Fazit und die Empfehlungen der ZMB ÖV Köniz / Bern Süd mit. Mehrere Punkte möchte die Gemeinde Köniz jedoch betonen:  1)Die rasche Umsetzung der Massnahmen zum Referenzfall ist für Köniz unabdingbar und hat hohe Priorität (namentlich der Doppelpurausbau der BLS, der Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der Linie 10 sowie der Ausbau der Veloinfrastruktur). Köniz erwartet, dass alle Beteiligten aktiv und mit hoher Priorität an der Umsetzung mitarbeiten.  2)Köniz fordert ein regelmässiges Monitoring des Verkehrs im Korridor Bern-Köniz-Schwarzenburg und generell im ZMB-Einzugsperimeter inkl. der Linie 10, um allfällige Veränderungen frühzeitig erkennen zu können. Es gilt auch im Blick zu behalten, inwiefern sich die zukünftige Linie 10 im Alltag bewährt.  3)Eine mögliche Fahrzeitverkürzung Bern-Schwarzenburg der BLS (Modul 2) soll wie empfohlen weiter vertieft werden. Der verkehrliche Nutzen für Köniz und Schwarzenburg scheint bei relativ tiefen Investitionen plausibel und es wird ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis erzielt. Eine kürzere Fahrzeit wirkt sich im ganzen Korridor positiv auf die Wahl des Verkehrsmittels aus und kann die Strasse (insbesondere im Zentrum Köniz) und den strassengebundenen ÖV (Bus) entlasten. Dies entspricht den verstärkten Anstrengungen von Gemeinde, Region und Kanton für eine klimaschonende Verkehrsstrategie.	Kenntnisnahme	Die Projekte werden vorangetrieben.  Ein Gesamtmonitoring im Projektperimeter ist in 5 Jahren vorgesehen. Das AÖV steht im engen Austausch mit Bernmobil und behaltet somit laufend die Entwicklungen auf der Linie 10 im Auge.  Eine mögliche Fahrzeitverkürzung Bern-Schwarzenburg der BLS wird in die Planung des Bundes eingebracht.
21	Köniz	7	Köniz ist gerne bereit, nach ihren Möglichkeiten das empfohlene Monitoring zu unterstützen. Das periodische Monitoring ergänzt die übergeordneten Prognoseaktualisierungen auf Bundes- und Kantonsstufe. Sollten sich die gesellschaftlichen Trends und das Mobilitätsverhalten ändern, und sich die ÖV-Nachfrage dynamischer entwickeln als im Szenario Basis, so sind vor einem definitiven Systementscheid die ZMB-Bestvarianten gemäss Synthesebericht anhand der tatsächlichen Entwicklung gegenüber den Prognosen nochmals zu validieren.  Ebenso setzt sich Köniz für eine klimaschonende Mobilität ein. Für Köniz ist es deshalb wichtig zu prüfen, ob die BLS-Bahnverbindung aus dem Korridor Köniz / Bern Süd im Bahnhof Bern durchgebunden werden kann. Dies soll möglichst zeitnah und auch unabhängig von einem weiteren Ausbau des Bahnhofs Bern vorgenommen werden. Wie auch die erwähnte Fahrzeitverkürzung kann auch die Durchbindung der S-Bahnverbindung über den Bahnhof Bern hinaus die Attraktivität des Bahnkorridors zusätzlich stärken, sich im ganzen Korridor positiv auf die Wahl des Verkehrsmittels auswirken und so die Strasse und den strassengebundenen ÖV (Bus) entlasten.  Auch der Kanton stellt klimaschonende Mobilität ins Zentrum. Im Rahmen dieser ZMB sind Veloinfrastrukturmassnahmen gezielt als Fördermassnahmen berücksichtigt. In den Augen der Gemeinde Köniz unterstützt eine verstärkte Mitfinanzierung von Veloverkehrsinfrastrukturen durch den Kanton die kommunalen Anstrengungen.	Kenntnisnahme	Besten Dank für das Angebot. Das Vorgehen ist zwischen Gemeinden, Region und Kanton gemeinsam festzulegen.  Der Kanton wird das Anliegen eine Durchbindung und einer Fahrzeitverkürzung der S6 in die Planung des Bundes einbringen.
22	IGVK	1	Nein	Kenntnisnahme	
22	IGVK	2	Ja	Kenntnisnahme	
22	IGVK	3	Ja	Kenntnisnahme	
22	IGVK	4	teilweise	Kenntnisnahme	
22	IGVK	5	Ja	Kenntnisnahme	
22	IGVK	6	Wir teilen die Auffassung, "dass die Wahl der besten Variante stark von der erwarteten Mobilitätsentwicklung abhängt". Nachdem der Bund in seinen "Mobilitätsperspektiven 2050" die Wachstumsprognosen sowohl bez. MIV als auch bez. ÖV stark nach unten angepasst hat und nachdem, darauf abgestützt, der Kanton sein Gesamtverkehrsmodell aktualisiert hat, geht vorliegende ZMB richtigerweise vom Szenario "Basis" aus, ohne ein Szenario "dynamisch" (deutlich stärkeres Wachstum als aktuell prognostiziert) aus dem Blick zu verlieren. Wir stellen erfreut fest, dass die ZMB unsere bisherige Einschätzung bestätigt, dass eine RBS-Verlängerung nach Schwarzenburg und auch eine RBS-Verlängerung "nur" bis zum Insel-Areal angesichts sehr hoher Kosten resp. angesichts des klar ungenügenden Nutzen-Kosten-Verhältnisses nicht weiterverfolgt werden soll, nicht einmal bei einem Szenario "dynamisch". Dass diesbezüglich auch die Option "Tieferlegung der BLS-Linie im Bereich Liebfeld/Köniz" sehr schlecht abschneiden würde, war ebenso absehbar. Ohnehin wäre eine Realisierung solcher Grossprojekte kaum vor 2050 machbar. Mit Genugtuung nehmen wir die Schlussfolgerung der ZMB zur Kenntnis, dass beim im Moment wahrscheinlichsten Entwicklungsszenario "Basis" die Massnahmen gemäss Referenzfall auf lange Sicht als ausreichend eingestuft werden, womit sich die in der erst drei Jahre alten "Netzstrategie ÖV 2040 Kernagglomeration Bern" postulierte Tramlinie Köniz mit Verlängerungsoption nach Schliern übers Jahr 2040 hinaus erübrigt; denn bekanntlich bestehen in Köniz nach wie vor grosse Vorbehalte gegen eine Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb – auch gegen eine erste Etappe nur bis Köniz Zentrum oder Schloss, da dies für die Beziehungen Schliern–Bern neu mit einem Umsteigevorgang verbunden wäre. Wie bereits in einer früheren Mitwirkungsrunde mitgeteilt, begrüssen wir die per 2025 geplante Umstellung der Buslinie Bern Bhf – Köniz Schliern auf Elektrobetrieb (Mix Fahrleitungen/ Batterie) und den Einsatz von Doppelgelenkbussen, was eine Verdünnung des aktuellen (betrieblich schwer handhabbaren) 2,5'-Taktess erlauben wird. Allerdings erneuern wir an dieser Stelle unsere Kritik am Plan von Bernmobil, in den HVZ nur jeden zweiten Kurs bis Schliern zu führen, wodurch Schliern in den Hauptverkehrszeiten absurderweise mittels dünneren Takts (7.5) bedient würde als vor und nach den HVZ (5' oder 6'-Takt). Zudem hätte die Wende jeden zweiten HVZ-Kurses beim Schloss Köniz zwei weitere Nachteile: Unausgeglichene Auslastung der HVZ-Kurse (jene von/nach Schliern wären deutlich stärker ausgelastet als jene mit Wende beim Schloss Köniz) und Notwendigkeit eines grösseren baulichen Eingriffs am heutigen Siedlungsrand und vis-à-vis des hochgradig geschützten Schloss-Areals. Statt des von Bernmobil anvisierten HVZ-Angebots (3,75'-Takt bis Schloss Köniz und 7,5-Takt für Schliern) empfehlen wir für die Stosszeiten einen 4'-Takt bis Schliern, wofür werktags während nur ca. 4 Stunden ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss. Was den Referenzfall bez. S-Bahnangebot (Linie S6) angeht, erscheint ein 15'-Takt bis Niederscherli auch längerfristig höchstens in den Hauptverkehrszeiten angemessen. Für einen werktags tagsüber durchgehenden Viertelstundentakt fehlt eindeutig das Nachfragepotenzial nicht nur im ländlichen, dünn besiedelten Abschnitt Köniz–Niederscherli, sondern auch im Abschnitt Bern–Köniz, wo mit den zwei Buslinien 10 und 17 attraktive Alternativen vorhanden sind (dichterer Takt, bessere Feinerschliessung, geringerer Zeitbedarf bis Stadtzentrum resp. Bahnhofplatz Bern). Dies spiegelt sich auch darin, dass im S6-Abschnitt nördlich der Station Köniz nur wenig mehr Fahrgäste reisen als im S6-Abschnitt unmittelbar südlich der Station Köniz. Eine mit hohen Baukosten und Betriebs-Mehrkosten verbundene Taktverdichtung rechtfertigt sich deshalb nur, wenn zugleich eine neue S-Bahnstation Waldegg realisiert wird. Ist dieses Element im Referenzfall verbindlich enthalten? Es stellt sich zudem die Frage, ob nicht in einer ersten, relativ kurzfristigen Etappe eine Angebotsverdichtung nur bis Köniz mittels eines leicht hinkenden 15'-Taktess ohne Doppelpurausbau im Abschnitt Liebfeld–Köniz umsetzbar wäre. Leicht hinkender Takt, damit am Bahnhof Köniz ausreichend Zeit für die Wende der Verdichtungskurse zur Verfügung steht (Ankunft .28/.58 → Abfahrt .02/.32 oder leicht asymmetrische Fahrpläne, um wenigstens in der einen Fahrtrichtung einen strikten 15'-Takt anbieten zu können). Falls dies von der Gleisbelegung im Abschnitt Hauptbahnhof–Fischermätteli her technisch machbar ist, fordern wir eine entsprechende Etappierung des geplanten S6-Ausbauprogramms.	Kenntnisnahme	In der vorliegenden ZMB wird die längerfristige Erschliessung geprüft. Die Konzeption der Gelenktrolleybuslinie nach Köniz ist Bestandteil einer separaten Planung und der Entscheid, dass in der HVZ nur jeder zweite Kurs nach Schliern fährt ist aus wirtschaftlichen Überlegungen, aber auch aufgrund der Nachfrage getroffen worden.  Diese Einschätzung wird nicht geteilt, die S6 kann mit einem integralen Viertelstundentakt die Buslinien entlasten, so dass die Kapazitäten der Linie 10 ausreichend sind. Nur dank dem Viertelstundentakt weist die S6 den im Bericht ausgewiesenen markanten Nachfragezuwachs auf.  Eine Haltestelle Waldegg ist im Referenzszenario nicht enthalten. Dies aufgrund vertiefter Studien, welche den begrenzten Nutzen der Haltestelle aufzeigt.  Dieser Lösungsvorschlag ist aufgrund der Taktlage der S3 und der anstehenden Ausbauten des Knotens Holligen nicht umsetzbar. Zudem ginge der für die S6 bedeutende Fernverkehrsanschluss in Bern verloren.
22	IGVK	7	Was die Buslinie 17 angeht, gehen unsere Vorstellungen noch weiter als im Referenzfall: Da der Tramlinienast Fischermätteli seit der Inbetriebnahme von Tram Bern West massiv weniger Fahrgäste transportiert und seit einigen Jahren nicht einmal die Mindestvorgaben gemäss Kantonaler Angebotsverordnung erreicht, unterstützen wir das alte Postulat (s.RKBM-Studie "Tramkonzept 2013") einer Umstellung dieses Linienastes auf Busbetrieb, wobei wir eine Fusion mit der Linie 17 empfehlen – im Sinne einer Linienführung der L17 neu via Brunnhof/Pestalozzistr./Weissensteinstr. statt via Loryplatz. Gemäss unseren Grobrechnungen können mit einer solchen Linienfusion sogar bei attraktiver Taktverdichtung jährlich rund 2 Mio Franken Betriebskosten eingespart werden. Wir lehnen daher die geplante 45 Mio CHF teure Sanierung der Traminfrastruktur im Abschnitt Brunnhof – Fischermätteli entschieden ab und plädieren stattdessen für eine raschestmögliche Umsetzung obgenannter Konzeptanpassung unter Einsatz von Elektro-Doppelgelenkbussen. Letzteres sieht ja offenbar auch der Referenzfall vor. Wir hoffen, mit unserer Mitwirkungseingabe zu einer bedarfsgerechten Weiterentwicklung des ÖV im Korridor Bern Süd beizutragen.	Kenntnisnahme	Diese Fragestellung ist nicht Bestandteil der ZMB.  Die Forderung wird abgelehnt. Die Umstellung des Fischermätteltrams auf Bus würde mit dem Tram Bern - Ostermündigen zu einer asymmetrischen Situation bei den Tramästen in Bern führen, was mit Wendemanövern quer über den Hirschengraben verbunden wäre. Dies ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Eigenbehinderungen des Trams abzulehnen.
23	Pro Velo	1	Nein. ProVelo Bern bedauert, dass das Szenario Velo nicht ausführlich eigenständig behandelt worden ist und als mit dem Szenario Dynamisch vergleichbar betrachtet und damit nur summarisch erwähnt worden ist. Dem Potential des Velos wird in den Augen von ProVelo Bern bei der Ausgangslage zu wenig Rechnung getragen.	Kenntnisnahme, Inhalt ist berücksichtigt	Das Potential des Velos wurde mit dem "Veloszenario" vertieft geprüft. Wie im Synthesebericht erläutert, wird im Velo-Szenario ausgehend vom Szenario «Dynamisch» die Veloinfrastruktur nochmals deutlich verbessert. Zudem steigt der Anteil Elektrowelos und das Gesundheitsbewusstsein der Bevölkerung. In Folge steigt die Velofähigkeit der Bevölkerung und der Anteil Velofahrenden. Die Velonachfrage ist in diesem Szenario entsprechend hoch. Die ÖV-Nachfrage ist geringer als im Szenario Dynamisch, aber nicht so niedrig wie im Szenario Basis. Der Handlungsbedarf bzgl. der ÖV-Nachfrage bleibt bestehen. Die Bewertungsergebnisse der ÖV Varianten verschlechtern sich gegenüber der Variante Dynamisch. Es ergeben sich gegenüber der Variante Dynamisch keine anderen Rangierungen oder Empfehlungen.
23	Pro Velo	2	Ja, der Variantenfächer ist – abgesehen von der oben skizzierten Kritik - umfassend und umfangreich. Er ist gut dokumentiert und nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	
23	Pro Velo	3	Nein, die vorgenommene Reduktion ist (teilweise) nicht ausreichend schlüssig beschrieben und daher nur bedingt nachvollziehbar. So erschliesst sich nicht klar, wie die Kombinationen von Tram oder RBS nach Insel mit Tram oder Bus nach Schliern oder nur Köniz kombinieren.	Kenntnisnahme	Die Variantenfestlegung und die diversen Kombinationen sind im Synthesebericht dargestellt. Aus Effizienzgründen wurde darauf verzichtet bei jeder Tramvariante auch noch die zwei möglichen Erschliessungen der Insel als eigenständige Varianten aufzunehmen. Da ein Vergleich Tram Köniz mit Tram oder RBS Insel geprüft wurde, ist klar, dass die Tramschliessung der Insel besser bewertet wird als eine RBS-Erschliessung.
23	Pro Velo	4	Ja, die Varianten und Module sind für ProVelo Bern verständlich und zweckmässig beschrieben.	Kenntnisnahme	
23	Pro Velo	5	Die verschiedenen Varianten sind verständlich dargelegt und grundsätzlich nachvollziehbar. Zum Teil erschliesst sich die Kombination von RBS, Tram, Bus nicht von selbst, die wichtigsten Varianten scheinen ProVelo Bern jedoch abgedeckt worden zu sein.	Kenntnisnahme	
23	Pro Velo	6	Als Verband, der die Interessen der Velofahrenden im Fokus hat, unterstützt ProVelo Bern alle Lösungen, welche der Förderung und der sicheren Ausgestaltung des Veloverkehrs dienen. Themen wie die Aufhebung von Bahnübergängen, die Umstellung von Bus- auf Trambetrieb, die für Velofahrende attraktive Ausgestaltung der Veloverbindungen etc. sind für ProVelo Bern daher von Relevanz bei der Beurteilung der Empfehlungen.  Der Bericht kommt zum Schluss, dass es – unter der Annahme, dass das Szenario Basis effektiv eintritt - derzeit genügt, die Massnahmen des Referenzszenarios umzusetzen. ProVelo Bern verschliesst sich diesem Fazit nicht und unterstützt insbesondere den Ausbau der Veloinfrastruktur. ProVelo Bern ist jedoch klar der Meinung, dass es zur Förderung der Attraktivität des Velofahrens und um die Trennwirkung der S-Bahn auf die anliegenden Quartiere zu verringern, die Umsetzung der Massnahme M1 BLS-Tiefeläge in Köniz bereits in einer früheren Phase braucht. Denn die Reduktion bzw. der Wegfall von Wartezeiten bei Bahnübergängen erhöht die Attraktivität des Velos dank schneller Veloverbindungen zwischen den Ortsteilen.  Sollte sich das Szenario Basis als unrealistisch erweisen und die ÖV-Kapazitäten gemäss Szenario Dynamisch ausgebaut werden müssen, stehen für ProVelo Bern aufgrund der kritisch zu beurteilenden Tramgleisen (Sturzgefahr für Velofahrende) die Varianten RBS lang (mit Vidmar) und RBS lang (ohne Vidmar) zur Umsetzung im Vordergrund. Denn auch bei diesen Varianten fallen Bahnübergänge weg, welche die Attraktivität für das Velo erhöhen. Gleichzeitig sind zusätzliche Massnahmen zur Verbesserung der Veloinfrastruktur und -sicherheit zu prüfen.	Kenntnisnahme	Die BLS-Tieferlegung (Modul M1) erfordert Investitionen, die nicht in einem angemessenen Verhältnis zum generierten Nutzen stehen. Auch wenn den Wegfall der Bahnübergängen zweifelsfrei zu Vorteilen für den Gesamtverkehr führt.
23	Pro Velo	7	Nein	Kenntnisnahme	
24	Roduner	1	Vorweg stelle ich fest, dass nach meiner Einschätzung der Synthesebericht als Ganzes von sehr guter Qualität ist und zu grundsätzlich guten, nützlichen Ergebnissen geführt hat. Im Detail habe ich bei Frage 7 noch erwünschte Optimierungsanträge namentlich zur Buslinie 10 aufgeführt und begründet. Ausgangslage, Vorgehen und Ziele, die Analyse der heutigen Situation und die Auslegung der künftigen Entwicklungen sind meines Erachtens verständlich und vollständig dargelegt.	Kenntnisnahme	
24	Roduner	2	Ja, der Variantenfächer ist aus meiner Sicht vollständig und nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	
24	Roduner	3	Ja, die Reduktion des ursprünglichen Variantenfächers ist aus meiner Sicht vernünftig und nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	
24	Roduner	4	Ja, sie sind verständlich und zweckmässig beschrieben	Kenntnisnahme	
24	Roduner	5	Ja, die Bewertung ist bezüglich Szenario Basis nachvollziehbar. Im «Szenario Dynamisch» erscheint mir jedoch der Kapazitätsengpass bei Variante «Bus Schliern (mit Tram Insel)» zu negativ beurteilt zu sein. Einerseits betrifft er nur die kurzen Abschnitte in Bahnhofnähe, welche auch durch andere Linien abgedeckt sind und andererseits wurde die Wirkung, dass die Linie 10 keine Durchmesserlinie mehr sein wird, ungenügend berücksichtigt. Zudem stellt eine Taktfolge von 3,75' keine absolute Kapazitätsgrenze dar. In der Vergleichswertanalyse wurde die Tramvariante bei den Oberzielen V und S eher zu positiv bewertet.	Kenntnisnahme	Die Verkehrsprognose berücksichtigt, dass die Linie 10 eine Radiallinie ist. Eine weitere Taktverdichtung als ein 3,75' Takt ist unerwünscht, weil die Busse wie heute unregelmässig verkehren würden und sich dadurch Paketbildungen ergeben. Das hat wiederum zur Folge, dass die Busse unregelmässig ausgelastet sind und somit die Kapazitäten nicht richtig genutzt werden.

				Umgang mit dem Anliegen		Bemerkungen
Mitwirken-der	Frage	Eingabe				
1	Roduner	6	Grundsätzlich sind wir mit dem Fazit und den Empfehlungen der ZMB ÖV KÖNIZ/Bern Süd einverstanden, was das Basis-Szenario betrifft. Die Empfehlung, wonach beim Szenario Dynamisch eine nachfragegerechte Erschliessung von KÖNIZ einen ÖV-Systemwechsel erfordert, teile ich nicht, da die Kapazitätseingänge ausschliesslich im bernischen Tramnetzgebiet liegen und nicht auf der separaten Buslinie nach KÖNIZ. Deshalb kann definitiv auf einen Wechsel von Bus auf Tram verzichtet werden.	Ablehnung	Die Kapazität auf der Linie 10 in 2050 beim Szenario "Dynamisch" wird auch im Querschnitt Hessestrasse-Dübstrasse bereits beinahe vollumfänglich ausgeschöpft und bietet somit keinen Spielraum mehr für weiteres Wachstum.	
24	Roduner	7	Antrag 1: Alle DGB in der HVZ im 4 Min.-Takt bis Schliern führen! Mit der Einführung der Doppelgelenkbusse auf der Linie 10 werden auch die Taktlücken zwischen den Bussen grösser. Damit ist es weder nötig, noch wünschenswert in der HVZ einen Teil der Busse bereits beim Schloss KÖNIZ wenden zu lassen. Dort sollen gemäss Referenzvariante Steuergelder investiert werden, nur um für Schliern eine deutliche Verschlechterung des ÖV Angebots zu erwirken (Fahrplan, Sitzplatzangebot). Ich schlage deshalb vor, auch in der HVZ sämtliche DGB nach Schliern zu führen und zwar im 4 Min. Takt. Diese Lösung kann mit gleichviel Bussen wie im Referenzfall betriebskostenneutral umgesetzt werden. Auf den Bau der zusätzlichen Wendemöglichkeit für DG Busse beim Schloss KÖNIZ ist deshalb zu verzichten. So können unnötige Kosten, gestalterische Verschlechterungen im Umfeld des Schlosses und neue Gefahrenstellen (Konflikt DGB/Velo) vermieden werden. Als allfällige, strategische Reserve steht weiterhin die bestehende Wendemöglichkeit beim Schloss für einfache Gelenkbusse zur Verfügung. Im Synthesebericht ist dargestellt, dass nur im Bereich Bahnhof Bern – Monbijou – Eigerplatz ungenügende Kapazitäten vorhanden sind, und das nur beim «Szenario Dynamisch». Mit dem Verzicht auf eine Durchmesserlinie wird die Linie 10 für diese kurzen Strecken deutlich weniger attraktiv und ein Grossteil der Fahrgäste wird hier vermehrt die Linie 9 oder 3 nutzen und die Linie 10 ausreichend stark entlasten. Ein 4 Min.-Takt mit DGB bis Schliern in der HVZ kann somit für alle Szenarien auch auf lange Sicht als ausreichend leistungsfähig und betriebskostenneutral beurteilt werden. Antrag 2: Enge Kurve beim Restaurant Dörfli in Schliern entschärfen! Im Zentrum Schliern müssen die Busse eine sehr enge Kurve befahren. Oft überfahren sie dabei das schmale Trottoir beim Restaurant Dörfli (Pfeil), was für die Fussgänger nicht ungefährlich ist. Als Massnahme zur Verbesserung der Sicherheit und der Übersichtlichkeit schlage ich vor, die Kurve zulasten der Parzelle 7218 zu erweitern (z.B. gemäss nachfolgender Skizze). Damit könnte der Konfliktbereich (Bus/FG) deutlich entflochten werden.  Antrag 3: Massnahme zur Vermeidung der Paketbildung der Busse ergreifen! Ein betriebliches Problem auf der Bernmobil-Linie 10 ist die bekannte Paketbildung der Busse in der HVZ, im Synthesebericht in Abb. 9 und 10 ersichtlich. Hinter einem überfüllten, langsam vorankommenden Bus holen die nachfolgenden Busse rasch auf, so dass mehrere Busse nah hintereinander (als Paket) bei der Endhaltestelle ankommen. Während der vorderste Bus stark überlastet ist, sind die nachfolgenden Busse nur ungenügend ausgelastet. Dies ist für die Passagiere sehr unangenehm und für Bernmobil betrieblich suboptimal.  Es ist deshalb angezeigt, dass im Hinblick auf die Einführung der DGB betriebliche Massnahmen vorbereitet und eingeführt werden, die helfen diese Paketbildung zu vermeiden. Dazu müssten beispielsweise die Buschauffere derart informiert werden, dass sie die Taktintervalle zwischen den Bussen möglichst gleichmässig aufrechterhalten können. D.h., wenn ein Bus aus irgendeinem Grund gegenüber dem Fahrplan verzögert wird, sollen sowohl der vorangehende, wie auch der nachfolgende Bus angemessen langsamer fahren. Antrag 4: Staumanagement im Zentrum KÖNIZ ergänzen! Bei der Durchfahrt durch das Zentrum von KÖNIZ bleiben die Busse in der HVZ oft im Stau stecken und verlieren im ganzen Abschnitt Brühlplatz bis Bläueracker entsprechend viel Zeit. Ich schlage zur betrieblichen Verbesserung vor, das vorhandene Staumanagement in der Schwarzenburgstrasse auf die Zufahrt aus der KÖNIZstrasse zu erweitern. D.h. bevor der Bus beim Brühlplatz Richtung Zentrum abfährt, sind die Fahrzeuge in der KÖNIZstrasse ebenfalls zurückzuhalten bis der Bus den Kreisel befahren hat. Auf diese Weise können die Busse priorisiert werden, ohne dass die MIV- Kapazität des Gesamtsystems beeinträchtigt	Ablehnung	Antrag 1: Im Kapitel 3 des Syntheseberichtes wird die Nachfrageverteilung auf der Linie 10 in Abbildungen 5, 6, 7 und 8 erläutert. Aufgrund dieser Nachfrageverteilung, und unter Berücksichtigung der Nachfrageentwicklung im Szenario "Basis", besteht mit einem 7.5' Takt mit Doppelgelenkrolleybussen ausreichend Kapazität im Abschnitt KÖNIZ Schliern - KÖNIZ Schloss. Die Weiterführung aller Kurse bis Schliern wird aus wirtschaftlichen Gründen abgelehnt.	
				Nicht Bestandteil des Projekts	Antrag 2: Dieser Antrag betrifft die Einführung der Doppelgelenkbusse und die Ausgestaltung in Schliern wird im Rahmen dieses Projektes geklärt	
				Kenntnisnahme	Antrag 3: die Buschauffere werden jetzt bereits in diesem Thema geschult und sensibilisiert. Gemäss Bernmobil ist die Paketbildung mit der aktuellen Taktichte und Verkehrsaufkommen unvermeidbar. Mit der Einführung von Doppelgelenkrolleybussen sollte die Situation sich deutlich entschärfen.	
				Nicht Bestandteil des Projekts.	Das Staumanagement liegt unter Federführung der Strasseneigentümer.	
25	RBS		Fehlende übergeordnete ÖV-Strategie: Ein grosses Manko ist U.E., dass die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons keine entsprechende Vertiefung für das ÖV-System erfahren hat. Eine solche aufverkehrlichen, raumplanerischen und ökonomischen Aspekten gründende Konkretisierung wurde seitens RBS bereits vor Jahren angeregt. Insbesondere für die Kernagglomeration Bern wäre eine solche unserer Auffassung dringend nötig zur optimalen Ausgestaltung der verschiedenen ÖV-Systeme (S-Bahn/Tram/Bus). Schliesslich hätte eine derartige Strategie auch zentrale Bedeutung für die verkehrspolitische Einordnung der Varianten. Bezogen auf die ZMB fehlen deshalb übergeordnete Überlegungen zur Netzgestaltung oder auch zur Bewertung vorhandener Angebote wie z.B. der S6: Diese stellt aktuell mit ihrer Linienführung und Trassierung (ursprünglich als Meterspurstrecke geplant), ihrem technischen Ausbaustand und der eingesetzten Fahrzeuge U.E. eine aussergewöhnlich ungünstige Kombination dar. Daraus resultieren schwierige Produktionsbedingungen mit unattraktiven Fahrzeiten und hohe Betriebskosten, was sich letztlich auch im schlechten Kostendeckungsgrad zeigt.	Kenntnisnahme	Kantonale Planungen für S-Bahn und das Netz in der Kernagglomeration liegen mit der «S-Bahn 2040» und «Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern» der RKBM vor. Eine weitergehende gesamtkantonale, aus wirtschaftlichen Gründen letztlich auf die bestehenden Bahnkorridore heruntergebrochene Strategie ergibt aus Sicht des AÖV keinen wesentlichen Mehrwert. Zu beachten ist auch, dass mit dem kantonalen Richtplan ein kantonales Planungsinstrument vorhanden ist, in welches der ÖV eingebunden ist. In der vorliegenden ZMB wurden die verschiedenen Systeme und ihre Erschliessungswirkung breit untersucht. Eine RBS-Verlängerung hätte eine leicht unterschiedliche Erschliessungswirkung mit Vor- und Nachteilen, welche in die Beurteilung eingeflossen sind. In der ZMB wurde mit den Modulen geprüft, welche Möglichkeiten der Verbesserungen der S6 vorhanden sind. Bezüglich Fahrzeiten unterscheiden sich die Systeme Normal- und Schmalspur marginal. Der RBS hat wegen der direkteren Linienführung zwischen Liebefeld und Bern Vorteile bei der Fahrzeit, was berücksichtigt wurde. Zudem wurden raumplanerische Aspekte sehr weitgehend berücksichtigt: Im Korridor Bern - Schwarzenburg ist gem. kommunalen Entwicklungsabsichten, den Festlegungen im regionalen und im kantonalen Richtplan keine wesentliche Siedlungsentwicklung vorgesehen, was das Potenzial des ÖV entsprechend begrenzt.	
25	RBS	1	Wie unter (2) in unserer schriftlichen Eingabe vermerkt, erscheint uns der Fokus von Analyse, Vorgehen und Zielsetzung sehr stark auf die Ortschaften KÖNIZ, Liebefeld und Schliern fokussiert. Wirkungen auf die ländlichen Gemeindeteile von KÖNIZ, auf Schwarzenburg und teilweise auch auf die Stadt Bern werden – wenn überhaupt – untergeordnet behandelt. Fragen der Standortgunst, welche durch das ÖV-Angebot ganz wesentlich beeinflusst werden, werden nicht konsequent bewertet.	Ablehnung	Diese Einschätzung wird nicht geteilt, da diese Punkte in den Projektgremien thematisiert und das Bewertungsinhalte und die Gewichtungen gemeinsam festgelegt wurden.	
25	RBS	2	Ja	Kenntnisnahme		
25	RBS	3	Grundsätzlich ja, unter Vorbehalt der unter (3) in unserer schriftlichen Eingabe ausgeführten Überlegungen. Aufgrund der Resultate stellt sich die Frage, wie eine «Variante 3.3» abgeschlossen hätte.	Kenntnisnahme	Die Differenz zwischen 4.1 und 4.3 ist vergleichbar mit der Differenz zwischen 3.1 und 3.3. Daraus kann abgeleitet werden, dass die Variante 3.1 besser bewertet wird als die Variante 3.3  Die Optimierung der Anschlüsse der anschliessenden Buslinien auf die Bahn ist bei allen Varianten möglich, beim RBS ergeben sich aufgrund des dichteren Taktes bessere Möglichkeiten.	
25	RBS	4	Ja	Kenntnisnahme		
25	RBS	5	Die Bewertung ist nachvollziehbar, fachlich gemäss der in (4) bis (7) in unserer schriftlichen Eingabe festgehaltenen Überlegungen aber für uns uneinheitlich, möglicherweise fehlerhaft resp. unvollständig. - Fragwürdiges Kriterium "Nachfragegerechtigkeit"  - Nicht nachvollziehbare Bewertungsgrundlagen, wie die Kosten pro Zugs-Kilometer, Energieverbrauch je Zugkilometer.  Vorteile für den RBS-Bahnbetrieb werden teilweise ausgeblendet.  Fehlende Sensitivitätsuntersuchungen (z.B. Tempo 30)	Kenntnisnahme  Annahme  Kenntnisnahme, Inhalte sind berücksichtigt  Kenntnisnahme, Inhalte sind berücksichtigt	Das Kriterium Nachfragegerechtigkeit wurde bereits in mehreren ZMB's angewendet. Es wurde in der Projektkommission auf Antrag des RBS-Vertreters ausgiebig diskutiert. Das von RBS zitierte Verfahren des BAV hat keinen Indikator «Nachfragegerechtigkeit». Aber es beinhaltet als Kapazitätsindikator ausschliesslich den «Abbau der Überlast», der einen starken Nachfragebezug hat und nur bis zum Abbau der Überlast eine positive Bewertung beinhaltet.  Die Betriebskostensätze werden aktualisiert und damit auch die Bewertung. Mit den neuen Kostensätzen werden die RBS-Varianten im Vergleich zur BLS-Erschliessung um rund 1.6 Mio.CHF/a günstiger.  Der Energieverbrauch pro Kilometer von Tram, Gelenkrolley, Doppelgelenkrolley und RBS-Zug wird aus der ZMB Insel übernommen und beruht auf Angaben der Transportunternehmen. Der Energieverbrauch der BLS beruht auf Angaben der BLS. Ergebnisse aus OpenTrack-Simulationen für die Strecke Bern – Schwarzenburg im Referenzfall und der Variante RBS Tunnel Lang (ohne Halt Vidmar) zeigen zum einen, dass der Energieverbrauch höher ausfällt als von den TU angegeben. Zum anderen zeigt sich, dass in der HVZ die RBS Doppeltraktion einen höheren Energiebedarf je Zugkilometer als der BLS-Doppelstockzug aufweist. In der Nebenverkehrszeit liegt der Energieverbrauch je Zugkilometer bei der RBS niedriger als bei der BLS. Grund dafür ist weniger das eingesetzte Rollmaterial, sondern vor allem der höhere Luftwiderstand im Tunnel. Der Energieverbrauch je Zugkilometer wurde hier für RBS- und BLS- Züge identisch angesetzt.  Im Indikator "V1.3.1 Einpassung / Einbindung ins Netz Referenzfall inkl. Aufwärtskompatibilität" wird bewertet, wie sich die Varianten ins Referenzfallnetz einbinden und welchen Beitrag sie zur Umsetzung des geplanten ÖV-Gesamtnetzes der Region Bern-Mittelland leisten. Die RBS-Varianten erhielten durch die PK +3 Punkte mit den Begründungen: —Durchbindung Projekterimeter Schwarzenburg – KÖNIZ - Richtung Norden, volle Nutzung des neuen Tiefbahnhofs —Verschlechterung Europaplatz Falls hier weitere Argumente ergänzt werden würden und die RBS-Varianten die maximale Punktzahl von +5 Punkten (trotz Verschlechterung Europaplatz) erhalten, ändern sich die Ergebnisse nur marginal. Die Rangreihung der Varianten bleibt gleich. Aus Sicht PK kam kein eindeutiges Votum zur Anpassung der Bewertung. Die Bewertung wird somit nicht angepasst.  Tempo 30 hat insbesondere in den frequenzstarken Hauptverkehrszeiten kaum Einfluss auf die Reisegeschwindigkeit von Tram und Bus.	
25	RBS	6	Aufgrund des geografisch begrenzten Fokus auf die künftig nötige ÖV-Erschliessung des Korridors KÖNIZ – Schwarzenburg, ist das Ergebnis begründbar. Dennoch sind für den RBS die Empfehlungen – abwarten und auch bei Mehrfachfrage auf eine Verlängerung des RBS-Netzes verzichten – nicht zu verantworten.  Die Empfehlungen sind für uns aus zwei weiteren Gründen nicht nachvollziehbar. 1) Die Prämisse, erst bei sich abzeichnenden Verkehrsproblemen zu reagieren erachten wir als zu passiv und aufgrund der langen Realisierungszeit derartiger Verkehrsprojekte auch als fahrlässig. Aus Sicht RBS bleibt zudem die Chance ungenutzt, der hohen Investition in den bald fertigen neuen RBS-Bahnhof in Bern einen weitergehenden Mehrwert zukommen zu lassen und künftige Optionen für Angebotsausbauten zu sichern. Zudem wird mit dem Verzicht auf eine Durchbindung eine Chance zur Steigerung des Modalsplits vergeben. 2) Unplausible Kostenvergleiche, das Ausklammern von zusätzlichen Verkehrserträgen und das unübliche, nicht konsequent angewendete Kriterium «Nachfragegerechtigkeit» verändert die Rangliste der Varianten. Die Zeit, bis zur in Aussicht gestellten Überprüfung der Resultate ist aber zu nutzen! Einerseits werden sich in absehbarer Zeit wichtige Erkenntnisse bzgl. der nationalen Bahnentwicklung und damit auch zum Knoten Bern ergeben, welche auf kantonalen Ebene mit strategischen Überlegungen ergänzt werden sollten. Andererseits wird die laufende Diskussion zur 2. Tramachse u.U. ebenfalls Rückwirkungen auf die langfristige ÖV-Erschliessung im behandelten Korridor haben.  Wir verweisen mit Nachdruck darauf, dass der im Bau befindliche RBS-Bahnhof mit den beschlossenen Angebotsausbauten im Horizont 2035 an seine betriebliche Leistungsgrenze stossen wird. Ein weitergehender Angebotsausbau auf dem RBS-Bahnsystem – wie er aufgrund der nationalen Überlegungen zur Verbesserung des ÖV-Marktanteils sehr wahrscheinlich werden wird – ist ohne Ausbau ausgeschlossen. Eine Verlängerung des Netzes nach Süden würde dieses Kapazitätsproblem elegant lösen, die Netzstabilität und Resilienz des RBS-Bahnsystems steigern und böte aufgrund des hohen volkswirtschaftlichen Nutzens starke Argumente für die Sicherung der Finanzmittel.	Kenntnisnahme	Die Behördendelegation hat das weitere Vorgehen festgelegt (vgl. Kapitel 5 des Mitwirkungsberichtes).  1) Mit dem vorgesehenen Verkehrsmonitoring soll die Entwicklung des Gesamtverkehrs verfolgt werden, so dass frühzeitig reagiert werden kann. Die Auswirkungen auf den Modalsplit der verschiedenen Varianten sind in die Bewertung eingeflossen.  2) Die Einschätzung wird nicht geteilt. Es wäre zwar denkbar, dass mit einem bewussten Ausreizen des Interpretationsspielraums zu Gunsten des RBS das Endresultat anders aussehen könnte. Dies entspräche allerdings nicht dem fachlichen Anspruch der Projektkommission und würde die Glaubwürdigkeit der ZMB als Entscheidungsgrundlage untergraben. Neue Ergebnisse fliessen stets in die strategischen Überlegungen des Kantons ein.  Die Einschätzung wonach die betrieblichen Leistungsgrenzen erreicht werden wird geteilt. Allerdings verfügt der RBS mit den zusätzlichen Zügen und den Taktverdichtungen über beträchtliche Kapazitätsreserven, welche die zukünftige Nachfrage gemäss der kantonalen Studie "S-Bahn Bern 2040" während eines längeren Zeitraums abdecken kann.	

				Umgang mit dem Anliegen	Bemerkungen
Mitwirken-der	Frage	Eingabe			
25	RBS	6	<p>Besten Dank für die Möglichkeit der Mitwirkung. Der RBS war in der Projektkommission dieser ZMB «ohne Stimmrecht» vertreten. Dies ermöglichte uns einen tiefen Einblick in den Diskussionsprozess und die durchgeführten Abklärungen. Aus diesem Grund möchten wir, neben unserer Mitwirkungsangabe zum Online-Fragebogen, die aus unserer Sicht speziell hervorzuhebenden Aspekte in einer schriftlichen Eingabe würdigen:</p> <p>(1) Fehlende übergeordnete ÖV-Strategie: Ein grosses Manko ist U.E., dass die Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons keine entsprechende Vertiefung für das ÖV-System erfahren hat. Eine solche aufverkehrlichen, raumplanerischen und ökonomischen Aspekten gründende Konkretisierung wurde seitens RBS bereits vor Jahren angeregt. Insbesondere für die Kernagglomeration Bern wäre eine solche unserer Auffassung dringend nötig zur optimalen Ausgestaltung der verschiedenen ÖV-Systeme (S-Bahn/Tram/Bus). Schliesslich hätte eine derartige Strategie auch zentrale Bedeutung für die verkehrspolitische Einordnung der Varianten. Bezogen auf die ZMB fehlen deshalb übergeordnete Überlegungen zur Netzgestaltung oder auch zur Bewertung vorhandener Angebote wie Z.B. der S6: Diese stellt aktuell mit ihrer Linienführung und Trassierung (ursprünglich als Meterspurstrecke geplant), ihrem technischen Ausbaustand und der eingesetzten Fahrzeuge U.E. eine aussergewöhnlich ungünstige Kombination dar. Daraus resultieren schwierige Produktionsbedingungen mit unattraktiven Fahrzeiten und hohe Betriebskosten, was sich letztlich auch im schlechten Kostendeckungsgrad zeigt.</p> <p>(2) Fokus auf Tram-/Busvarianten: Eine der konzeptionellen Herausforderungen dieser ZMB ist es, dass zwei sehr unterschiedliche Variantenansätze miteinander verglichen werden: Neben den lokal wirkenden Tram-/Busvarianten stehen die auch regional ausstrahlenden S-Bahnvarianten. Lösungen die auf das übergeordnete Bahnnetz verkehrlich, kapazitativ und damit auch finanziell wirken. Diese U.E. sehr wesentlichen Aspekte wurden in der ZMB nur partiell behandelt und sind nur teilweise in die Bewertung eingeflossen (wie Z.B. die Tatsache, dass die kurzen Züge der S6 in Bern überdurchschnittlich viel Knotenkapazität konsumieren).</p> <p>(3) Möglichkeiten der «RBS-Varianten» nicht genügend ausgeleuchtet: Die «RBS-Varianten» sind die investitionsseitig teuersten, aber verkehrlich leistungsfähigsten Lösungen. Sie bieten daher zahlreiche Möglichkeiten zur Optimierung des Verkehrsgeschehens an der Oberfläche. Diese wurden aber nur grob behandelt und wichtige Aspekte ausgeblendet. So wurde vor dem Hintergrund minimaler Umstevorgänge das Busnetz weitgehend belassen und die Verknüpfung mit der neuen ÖV-Haupterschliessung nicht optimiert. Dies betrifft auch das potenziell alimentierende Ortsbusnetz oder auch weitergehende Verbesserungen wie beispielsweise eine Verlängerung der Buslinie 19 zum Bahnhof in Köniz.</p> <p>(4) Fragwürdiges Kriterium «Nachfragegerechtigkeit»: Die hohe Leistungsfähigkeit wird als einer der wesentlichen Vorteile der «RBS-Varianten» mit dem vom Planerteam ursprünglich nicht vorgesehenen Kriterium "Nachfragegerechtigkeit" konterkariert. Dieses Kriterium wurde für uns bis jetzt fachlich nicht stichhaltig begründet. Wir mutmassen: • Es könnte Bezug nehmen auf ein zu teures Angebot. • Es könnte Bezug nehmen auf knappen oberirdischen Platz («Raumkonkurrenz»). • Es könnte Bezug nehmen auf raumplanerisch nicht erwünschte Entwicklungen. Alle diese Punkte wären für die «RBS-Varianten» aber irrelevant resp. sogar umgekehrt positiv zu würdigen. Hinzu kommt, dass das bestehende Angebot auf der S6 aufgrund der eingesetzten Doppelstockzüge wohl nur in den Hauptverkehrszeiten «nachfragegerecht» ist, wohingegen das Angebot bei den «RBS-Varianten» dank der Möglichkeit, die Züge ausserhalb der Hauptverkehrszeiten verkürzt zu führen (Zuglänge 60m statt 120m) zumindest südlich von Köniz deutlich nachfragegerechter und damit nachhaltiger wäre. Wir beurteilen dieses Kriterium deshalb als fachlich nicht haltbar. Es dient dazu, die «RBSVarianten» schlechter zu stellen und insbesondere gegenüber den Tramvarianten abzustufen. Dieses Kriterium entspricht denn auch nicht den «Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte» (NIBA) des UVEK, die für die offizielle Bewertung von Bahnprojekten schweizweit angewandt werden.</p>	Kenntnisnahme, Einschätzungen werden nicht geteilt.	<p>vgl. Antwort oben auf Aussage zu fehlender Strategie.</p> <p>Die aktuelle Situation der S6 ist in der ZMB berücksichtigt.</p> <p>Die S6 stellt mit den auf 100 m Zuglänge begrenzten Perronanlagen einen Sonderfall. Da im Bahnhof Bern eine Perronkante eine Nutzlänge von 100m aufweist und somit nur von der S6 benützt werden kann, wird die Einschätzung nicht geteilt, dass die S6 im Bahnhof Bern überdurchschnittlich viel Knotenkapazität konsumieren.</p> <p>Damit die verschiedenen Varianten vergleichbar bleiben, wurde auf variantenspezifische Anpassungen beim Busnetz verzichtet. Zudem ist offen, ob die Mehrkosten für Zusatzleistungen beim Bus einen ausreichenden Nutzen stiften.</p> <p>Das Kriterium Nachfragegerechtigkeit wurde bereits in mehreren ZMB's angewendet. Es wurde in der Projektkommission auf Antrag des RBS-Vertreters ausgiebig diskutiert. Das von RBS zitierte Verfahren des BAV hat keinen Indikator «Nachfragegerechtigkeit». Aber es beinhaltet als Kapazitätsindikator ausschliesslich den «Abbau der Überlast», der einen starken Nachfragebezug hat und nur bis zum Abbau der Überlast eine positive Bewertung beinhaltet.</p> <p>Dieser Aspekt wurde in der ZMB berücksichtigt.</p>
25	RBS	7	<p>Die Finanzierung der verschiedenen Varianten war kein Bewertungskriterium der Studie. Wir weisen darauf, dass die nicht empfohlene Verlängerung des RBS-Netzes auf Grund der hauptsächlichlichen Finanzierung über den BIF für den Kanton Bern und die Stadt Bern / Gemeinde Köniz die geringsten Investitionskosten verursacht, während via NAF zu finanzierende Alternativen den Kanton und die Stadt Bern / Gemeinde Köniz stärker belasten. Das Gleiche gilt vermutlich für die jährliche wiederkehrenden Betriebsabgeltungen. Die Studie empfiehlt, im ersten Schritt nichts zu tun (Verzicht auf Einflussnahme in der Mobilität im Sinne der regionalen 4V-Strategie) und bei Bedarf im zweiten Schritt eine für den Kanton / die Gemeinden teurere Variante mit Mindernutzen zu verfolgen. Beides erachten wir als falsch.</p> <p>Wir empfehlen deshalb dringend, die Wirkung der beiden Bahnstossrichtungen (Ausbau S6 resp. RBS-Verlängerung) auf den Knoten Bern im Rahmen der laufenden Konsolidierung des STEP-Ausbaus 2035 zu klären und kurzfristig, d.h. in der Botschaft 2026 zumindest einen Planungskredit für die Konkretisierung der Variante 3 (RBS lang) anzumelden.</p>	Kenntnisnahme	<p>Die Frage der Finanzierung der Variante Verlängerung RBS ist nicht abschliessend geklärt. Da es sich letztendlich um Steuergelder handelt scheint eine unterschiedliche Gewichtung der eingesetzten finanziellen Mittel nicht zweckmässig. Die Chancen und Risiken der unterschiedlichen Finanzierungsprozesse sind in die Risikobewertung eingeflossen.</p> <p>Die Behördendelegation hat das weitere Vorgehen festgelegt (vgl. Kapitel 5 des Mitwirkungsberichtes).</p>
26	LL	1	Wir finden die Ausgangslage, die Ziele, wie auch die Ausgeordnungsung der Entwicklung sind verständlich dargelegt, ohne Ergänzungen.	Kenntnisnahme	
26	LL	2	..	Kenntnisnahme	
26	LL	2	Das prognostizierte Wachstum bis 2050 (Prognosehorizont) ist aus Sicht Liebefeld-Leist eher defensiv. Das Szenario Basis hat relativ geringes Wachstum hinterlegt. Im Minimum muss davon ausgegangen werden, dass das Szenario Dynamisch eintreten wird. Dies bedeutet, es gibt einen Handlungsdruck. Heute schon Thematisieren, dass das System Bus auf der 10er-Linie eines Tages ans Limit kommt (nicht die nächsten Jahre, aber in 20,30 Jahren -> Die Alternative mit mehr Systemkapazität mit einer Tramlösung planerisch weiterziehen.	Kenntnisnahme	Aktuell gehen wir von dem Szenario "Basis" aus (entspricht Bundesprognosen). Ziel vom Monitoring ist, dass wir in 5 Jahren überprüfen, ob diese Annahme stimmt, oder die Entwicklung sich mehr Richtung das Szenario "Dynamisch" bewegt.
26	LL	2	Der Variantenfächer ist aus unserer Sicht grundsätzlich vollständig.	Kenntnisnahme	
26	LL	3	..	Kenntnisnahme	
26	LL	3	Die Reduktion des Variantenfächers ist nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	
26	LL	4	..	Kenntnisnahme	
26	LL	4	Keine Bemerkungen / Ergänzungen.	Kenntnisnahme	
26	LL	5	Es wurden sehr viele Indikatoren bewertet, ca. 35. Nur eine kleine Anzahl Indikatoren (2 bis 3 Kriterien) beurteilt die Wirkung aus die Siedlungsstruktur, Vernetzung, Durchlässigkeit in den Kern-Quartieren, Trennwirkung, etc. Aus Sicht Quartier, Lebensqualität, etc. kommen diese Kriterien/Indikatoren zu kurz, respektive haben zu wenig Gewicht.	Kenntnisnahme	Nicht die Anzahl sondern die Gewichtung der Kriterien ist schlussendlich entscheidend für das Ergebnis. Insgesamt wurden die Kriterien "Siedlungsentwicklung" mit 30% gewichtet und das Verkehrsangebot mit 40%. Die Differenz in der Gewichtung ist somit relativ gering. Die Gewichtung wurde in enger Zusammenarbeit mit Experten aus der Verkehr- und Raumplanung erarbeitet und konsolidiert.
26	LL	5	Im Factsheet ist die Thematik sehr vereinfacht zusammengefasst und verständlich erklärt.	Kenntnisnahme	
26	LL	5	Siehe Bemerkung zu Frage 2 -> Wachstums-Annahmen sind gemäss unserer Einschätzung unrealistisch tief.	Kenntnisnahme	Vgl. Antwort oben.
26	LL	6	Grundvariante weiterverfolgen mit Ausbau der Buslinie 10 gem, aktueller Planung und vorliegendem Beschluss ist okay. Für das Szenario Dynamisch eine Umstellung auf Tram erneut zu prüfen, ist sinnvoll (in 5 Jahren). Wie oben bereits festgehalten, beurteilen wir die Wachstumsannahmen als eher zu tief, somit wird der Handlungsdruck bald wieder da sein. Die Trennwirkung der Linie S6 im Liebefeld und in Köniz-Zentrum ist ein Fakt. Das Modul 1 mit Tieferlegung (Tunnel) der S-Bahn in diesem Bereich soll höheres Gewicht erhalten. Der Nutzen eines Tunnels kommt in der vorliegenden Analyse zu kurz. Nutzen sind: attraktive Vernetzung der Quartierteile, Durchlässigkeit, Potenzial für Langsamverkehrswege, Velorouten, etc.... Die Thematik mit zahlreichen Barrieren mitten im Zentrum Köniz, welche mit zunehmender Taktverdichtung je länger je mehr geschlossen sind, könnte mit dem Modul 1 gelöst werden.	Kenntnisnahme Inhalt ist berücksichtigt	Die BLS-Tieferlegung (Modul M1) erfordert Investitionen, die nicht in einem angemessenen Verhältnis zum generierten Nutzen stehen. Die Trennwirkung der S6 wurde im Rahmen der Bewertung ein hohes Gewicht angemessen und hauptsächlich in den Kriterien (V1.4.3, V1.4.4, V1.4.5, S2.2.2 und S2.2.3) aufgenommen und bewertet.
26	LL	7	Danke bestens für die Möglichkeit zur Mitwirkung.  Liebefeld Leist Im Namen des Vorstandes Thomas Vogel	Kenntnisnahme	
27	Herrli	6	Die RBS Tief-Bahn varianten kurz und lang scheinen langfristig gesehen effiziente und auch entlastende Varianten für die Versorgung von Köniz und der Region Schwarzenburg zu sein und bezieht auch die Versorgung des Inselhospitals mit ein. Angesichts der vielen offenen Entwicklungsfragen Köniz scheinen mir aber die kurzfristigen Möglichkeiten, wie der 15Minuten Takt der S6 im 2035 doch viel zu lange zu dauern (das Tram hätte man ja auch gebaut). Aus meiner Sicht sollte der S6 15 Minuten Takt so schnell wie nur möglich umgesetzt zu werden, mit 10 ner Bus Anschluss auf den Bahnhof in Köniz oder Liebefeld Station. Den viele Arbeitspendler nehmen auf dem HB weitere Zugverbindungen, da sie schon auf den Gleisen wären, verkürzt das die Verbindungswege über die Christopherunterführung oder Hirschengraben um ca 5 Minuten. Ein 15 Minuten Takt ist in der Häufigkeit so viel besser, dass schon nicht mehr unbedingt auf die Zeit Passen muss. Gleichzeitig ist die S6 auf ihrem eigenen Gleis nicht wie der 10 Bus auf die Stosszeitenproblematik der Stadt ausgerichtet. - Kostenmässig wäre ein Ausbau auf 15 Minuten Takt der S6 möglicher weise wesentlich günstiger als ein Tram welches wieder auf den Stadtverkehr angewiesen wäre. Beim frühzeitigen Ausbau der S6 würde auch neue Erfahrung für die Nutzung einer höher frequentierten Bahn ermöglicht. Sie ist sicher nicht so wie, die sehr effiziente, RBS Tiefbahnvariante. - Kurzfristig würde ein 15 Minuten Takt der S6 in den nächsten Jahre Entlastung der 10 Busse und eine Effizienzsteigerung der Bahn bringen. ganz sicher brächte es uns die Erfahrung was mit einer besseren Anbindung der Bahn schon jetzt möglich würde. Weshalb braucht es aber 12 Jahre bis man dieses Projekt umsetzen würde?	Kenntnisnahme, Inhalte sind berücksichtigt	<p>Die BLS erarbeitet im Moment die Vorstudie für den Doppelspurusbau Liebefeld-Köniz, welche eine Umsetzung der S6 auf ¼-Stundentakt (Referenzfall) ermöglicht. Der Inbetriebnahmetermine ist jedoch noch nicht bekannt. Das Projekt soll jedoch so rasch wie möglich umgesetzt werden. Eine Planungs- und Umsetzungsdauer von ca. 7-10 Jahre für Projekte von diesem Umfang ist erfahrungsgemäss unabdingbar. Wichtige Prozessschritte wie zum Beispiel das Plangenehmungsverfahren, aber zum Beispiel auch die Submissionsverfahren sind in ihrem Dauer gesetzt und können nicht verkürzt werden.</p> <p>Dies wurde berücksichtigt.</p> <p>Varianten mit Busanbindungen an die S-Bahn wurden in der Studie als Busvarianten geprüft, wiesen aber Nachteile auf, da der ÖV aufgrund längerer Reisezeiten und nötigem Umsteigen weniger attraktiv wird.</p>
28	Ryf	6	Bemerkung zum Szenario "Dynamisch": Nach der deutlichen Ablehnung des Trams nach Schliern im Jahr 2014 scheint es mir aus politischer Sicht gefährlich, erneut ein Tram nach Schliern zu empfehlen. Die Stimmung in Köniz gegenüber dem Tram hat sich im Vergleich zu 2014 nicht wesentlich verändert, eine erneute Ablehnung einer Tramlösung in einer Volksabstimmung scheint nicht unwahrscheinlich. Ganz im Gegensatz dazu sind einer RBS-Verlängerung gegenüber trotz der höheren Kosten die meisten positiv eingestellt (insbesondere auch deswegen, weil auch weitere Ortsteile der Gemeinde Köniz wie Gasel und Niederscherli davon profitieren). Eine solche "RBS-Metro" wird von Gemeindeparlamentariern verschiedener Parteien in Köniz seit Jahren gewünscht. Die Entlastung des Berner RBS-Bahnhofs durch die Führung von Durchmesserlinien ist ein zusätzliches Argument dafür, welches in der ZMB meiner Ansicht nach zu wenig Beachtung findet. Die Kapazitätsreserven über das Jahr 2050 hinaus machen die RBS-Verlängerung zu einer zukunftstauglichen Lösung, welche durch die erzielten Fahrzeitverkürzungen für Köniz bis Schwarzenburg die Attraktivität des ÖV steigert. Diese Attraktivitätssteigerung kann mit keiner anderen Variante erreicht werden.	Kenntnisnahme; Inhalte sind berücksichtigt	Die Ablehnung des Tramprojektes und damit verbundenes Risiko wurde in der Bewertung entsprechend berücksichtigt. In dieser Bewertung ebenfalls enthalten ist, dass das Tramprojekt aus 2014 optimiert und angepasst werden müsste, damit die Projektakzeptanz erhöht würde. Eine detaillierte Ausarbeitung einer Optimierung des Tramprojektes war jedoch nicht Bestandteil der Studie.
29	QM3	1	Ja. Alle für die QM3 relevanten Unterlagen wurden uns zugestellt.	Kenntnisnahme	
29	QM3	2	Ja.	Kenntnisnahme	
29	QM3	3	Ja.	Kenntnisnahme	
29	QM3	4	Ja.	Kenntnisnahme	

	Mitwirken-der	Frage	Eingabe	Umgang mit dem Anliegen	Bemerkungen
29	QM3	5	Ja.	Kenntnisnahme	
29	QM3	6	Ja. Alle in Aussicht gestellten baulichen Massnahmen (Tunnel, Tramlinien, etc.) sollen auch den Quartieren im Stadtteil 3 öV-technisch zugutekommen und nicht nur Köniz und Schwarzenburg dienen. Das Szenario "Dynamisch" sollte genau weiterverfolgt werden. Die QM3 ist skeptisch, ob die Massnahmen gemäss Referenzfall mittel- bis langfristig genügen. Die verkehrstechnische Überlastung am Eigerplatz sollte in die künftigen Überlegungen zur geplanten öV-Lösung miteinfließen.	Kenntnisnahme	Die Situation am Eigerplatz ist vom Gesamtverkehrsaufkommen abhängig. Sie dürfte sich aus Sicht ÖV durch die Umstellung auf Doppelgelenkbusse entschärfen.
29	QM3	7	Die Stellungnahme wurde von der QM3-Delegiertenversammlung vom 18. September 2023 mit 10 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen und 3 Enthaltungen verabschiedet.	Kenntnisnahme	

### Stellungnahme in Briefform

Nr.	Mitwirken-der	Frage	Eingabe	Umgang mit dem Anliegen	Bemerkungen
30	Schwarzenburg	1	Im Sinne einer Mitwirkungseingabe nimmt die Einwohnergemeinde Schwarzenburg wie folgt Stellung zu den Ergebnissen der ZMB ÖV Köniz / Bern Süd. Der Gemeinderat von Schwarzenburg begrüsst die breite Analyse und steht den Varianten mit einer RBS-Verlängerung positiv gegenüber. Es handelt sich aber um ein Zukunftsprojekt mit grossen Investitionskosten und ist momentan mit dem Kosten-Nutzen-Verhältnis sehr schwer abzuschätzen. Insgesamt braucht es für einen klaren Variantenentscheid aber Mut der obersten Planungsinstanz, des Kantons Bern. Der Gemeinderat ist daher enttäuscht über den wenig mutigen Entscheid, die Beurteilung in die späten 20er Jahre zu verschieben. Warum dies? Der Kanton Bern hat die Gemeinde Schwarzenburg im kantonalen Richtplan als «Zentrum 3. Stufe» definiert, gemäss RGSK Bern-Mittelland 2021 gilt Schwarzenburg zudem als ein «Regionalzentrum» im Raum Bern-Süd. Als Regionalzentren werden Standorte bezeichnet, die überkommunale Funktionen als Arbeitsplatz- und Versorgungsstandorte für das Umland erfüllen. Bei strategischen Planungen und bei der Ansiedlung von überkommunalen Nutzungen sind regionale Zentren vorzuziehen. Schwarzenburg weist im Vergleich zu einer Vielzahl der Agglomerationsgemeinden der Region Bern eine spezifische räumliche Funktion als eigenständiges, regionales Zentrum der Region Gantrisch auf. Die Nähe zur Grossgemeinde Köniz und zur Agglomeration Bern positioniert Schwarzenburg als Scharnierfunktion. Als Regionalzentrum soll Schwarzenburg zudem auch zukünftig einen wesentlichen Beitrag zur Wohnbau- und Arbeitsplatzentwicklung beitragen. Mit der aktuellen ÖV-Verbindung nach Bern ist das Regionalzentrum heute gut erschlossen, aber die Dauer von 36 Minuten ist mit den langen Wartezeiten in Mittelhäusern und v.a. Köniz nicht konkurrenzfähig gegenüber dem MIV. In Schwarzenburg ist zudem das Verlagerungspotentials vom Auto auf den ÖV gross, sofern sich in naher Zukunft die Reisezeit besser gestaltet. Die lange Reisezeit mit der S-Bahn kann heute gegenüber einem E-Velo ebenfalls nicht mithalten.  Weiter misst die ZMB den touristischen Verkehrsströmen über Schwarzenburg viel zu wenig Bedeutung bei. Für die Agglomerationen der Städte Bern und Fribourg ist Schwarzenburg aufgrund der direkten ÖV-Verbindungen und der Feinverteilung auf die Buslinien das zentrale «Tor» zum Naturpark Gantrisch. Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass der neue Kopfbahnhof der RBS langfristig nicht die ideale Lösung ist und mit der RBS-Verlängerung das Inselareal, als eine der wichtigsten und grössten Arbeitsstätte der Region Bern — auch in den nächsten Jahrzehnten — eine ideale Erschliessung bieten würde. Für die ÖV-Erschliessung des Korridors Bern-Insel-Köniz-Schwarzenburg bietet sich daher eine enorme Chance, sozusagen ein Befreiungsschlag nach vorne an. Ohne einen mutigen Entscheid kann die Situation für die nächsten Generationen mit den verschiedenen Möglichkeiten nicht gelöst werden. Nebst der Erschliessung der Gemeinde Köniz geht es auch um die Zukunft der Region Schwarzenburg, inkl. Sense-Oberland und der Region Gantrisch. Wie kann die strukturschwache Randregion auch weiterhin attraktiv erschlossen werden?	Kenntnisnahme, Inhalte sind weitgehend berücksichtigt	Die Behördendelegation hat das weitere Vorgehen festgelegt (vgl. Kapitel 5 des Mitwirkungsberichtes).  Die Rolle und Funktion der Gemeinde Schwarzenburg als "Zentrum 3. Stufe" im kantonalen Richtplan, respektive "Regionalzentrum" im RGSK Bern-Mittelland ist bekannt und wurde in der ZMB berücksichtigt. Die Möglichkeiten für eine Fahrzeitverkürzung sowie für eine Durchbindung werden in die aktuellen Planungen des Bundes eingebracht. Es sind wichtige Anliegen, um die Attraktivität der Zentrumsfunktion von Schwarzenburg weiter stärken zu können und die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV zu erhöhen.  Wie in der ZMB dargelegt, kann die Reisezeit Bern - Schwarzenburg mit Normalspur und Schmalspur verkürzt werden. Diese Reisezeitverkürzungen und die Verlagerungseffekte auf die Bahn wurden in der ZMB berücksichtigt. Die Erkenntnisse zu den Beschleunigungsmöglichkeiten der Bahnverbindung wird in die weitere Planung aufgenommen.  Die Bedeutung des Gantrischgebiets für den Tourismus ist bekannt. Das kantonale GVM berücksichtigt über die Eichung des Modells auch den Freizeitverkehr. Die Erschliessung der erschliessungsberechtigten Siedlungen mit dem ÖV kann heute als gut bezeichnet werden. Die RKBM wird in 2024 eine Studie zur Verbesserung der Erschliessung der Gantrischregion starten.
30	Schwarzenburg	6	Der Gemeinderat trägt das Fazit der ZMB ÖV Köniz / Bern Süd mit, aber bemängelt den fehlenden Mut für einen Entscheid des Generationenprojekts einer RBS-Verlängerung. In Zusammenfassung der vorerwähnten Ausführungen beantragen wir: - Der Entscheid für (oder gegen) die Variante RBS lang (mit Vidmar) ist möglichst zeitnah zu erfolgen, spätestens in fünf Jahren. Daher muss die nächste Beurteilung in 5 Jahren stattfinden. - Fortsetzen der Planung und Anmeldung des Projekts in der Investitionsplanung des Bundes. Insbesondere sollte die Chance des RBS-Bahnhofneubaus Bern für eine rasche Fortsetzung der S7 in den Raum Insel genutzt werden. - Die Prüfung der Fahrzeitverkürzung Bern-Schwarzenburg muss vertieft werden, dies unter dem Aspekt eines guten Kosten-Nutzen-Verhältnisses. - Mittelfristig muss eine Verbesserung des Korridors Bern-Schwarzenburg durch die BLS stattfinden, einerseits sollen die langen Wartezeiten in Mittelhäusern und Köniz verringert werden (Doppelspurausbau). Andererseits sollte die Durchbindung der S6 angegangen werden, mit dem Ziel einer besseren Vernetzung von Köniz-Schwarzenburg (Bern-Süd) mit der Agglomeration Bern im Norden und Osten. - Kurzfristig ist die Planung der Veloinfrastruktur im Korridor Bern-Köniz-Schwarzenburg anzugehen, wo im Verhältnis mit tiefen Investitionskosten ein grosser Nutzen erwirkt werden kann. Gerne stehen wir Ihnen als Gemeinde bei Rückfragen oder für eine Zusammenarbeit zur Verfügung. Sollten unsere Anliegen nicht berücksichtigt werden, so erwarten wir eine Aussprache. Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.	Kenntnisnahme  Zustimmung	Das entspricht den Folgerungen der ZMB  Für eine positive Beurteilung durch den Bund ist eine fundierte Begründung nötig.  Die Möglichkeiten für eine Fahrzeitverkürzung wird in die aktuelle Planung des Bundes eingebracht, ebenso mögliche Durchbindungen. Die Weiterentwicklung des RBS wird nach Abschluss der heutigen Bauarbeiten am Bahnhof Bern stattfinden. Insofern ist es nicht mehr möglich allfällige Chancen des Bahnhofprojektes zu nutzen.  Die Planung des Veloverkehrs liegt bei den Strasseneigentümern.  Da die Gemeinde Schwarzenburg in der Behördendelegation vertreten ist, kann sie ihre Anliegen direkt im Entscheidgremium einbringen.
31	Insel	1	Wir danken Ihnen für die Möglichkeit einer Stellungnahme zur «ZMB ÖV Köniz / Bern-Süd» hinsichtlich der zukünftigen ÖV-Erschliessung des Inselareals. Das Inselareal mit seinen tausenden Arbeits- und Studienplätzen sowie täglich grossen Patienten- und Besucherströmen ist einer der bedeutendsten Verkehrserzeuger in der Stadt und Region Bern. Täglich haben wir auf dem Inselareal mit 8'000 Mitarbeitenden, unseren Patientinnen und Patienten sowie deren Begleitpersonen und Besucherinnen und Besucher ein Personenaufkommen zwischen 10'000 und 15'000 Personen. Dafür sind wir auf eine zukunftsfähige öffentliche Verkehrsanbindung angewiesen. Das Ziel des Kantons, führender Medizinalstandort zu sein und das Potenzial des einzigartigen Inselcampus als Innovations- und Investitionsstandortes zu nutzen, bedingt ebenfalls eine effiziente und nutzerorientierte ÖVLösung.  Für eine zukunftsfähige öffentliche Verkehrsanbindung des Inselareals ist die unterirdische RBS-Anbindung alternativlos. Beide von Ihnen skizzierten Szenarien «Basis» sowie «Dynamisch» werden den ÖV-Anforderungen der Zukunft nicht gerecht und sind kurzsichtig. Die Insel Gruppe und der Kanton Bern bzw. die Universität Bern werden über die nächsten Jahrzehnte Investitionen in Milliardenhöhe am Inselcampus tätigen. Ausserdem entwickeln sich auch die umliegenden Gebiete wie die Güter-/Weyermansstrasse (ZPP in Vorbereitung) und Insel-Nord (UeO Murtenstrasse 10-66) weiter. Hier entstehen zusätzliche spitalnahe Nutzungen mit einer hohen Arbeitsplatzdichte.	Kenntnisnahme	Die Erschliessung des Inselareals ist in der ZMB Insel vertieft geprüft worden. Dem Kanton ist eine zukunftsfähige ÖV-Anbindung des Inselareals ein grosses Anliegen. Die zukünftigen Frequenzen zum Inselareal hängen von der Entwicklung des Areal ab und können zusätzlich zur bestehenden Buslinie 12 und 101 mit einer RBS-Verlängerung oder einer Tramlinie abgedeckt werden. In den nächsten Jahren ist eine Erschliessung mit Doppelgelenkbussen ausreichend.
31	Insel	6	Zukünftigen Kapazitätsbedarf berücksichtigen Die Kapazitäten der bestehenden ÖV-Erschliessung mit der Buslinie 12 sowie die am Rande des Areal verlaufenden Tram- und Buslinien werden mit dem Zeithorizont 2030 kritisch. Die in der ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal empfohlene Busvariante Y (Bahnhof Bern via Insel zu Europaplatz sowie Güterbahnhof) mit einer Umstellung auf Doppelgelenkbusbetrieb deckt den langfristigen Bedarf, insbesondere im Szenario «Dynamisch» (ZMB ÖV Köniz / Bern Süd, 2023) nicht. Eine Erweiterung des Mobilitätsangebots mittels neuer Tramlinie (Bahnhof Bern via Laufen- / Murtenstrasse zu Güterbahnhof) deckt die Anforderungen seitens Inselspital ebenfalls nicht und erschwert die bereits heutige, beschwerliche Zufahrt mit dem MIV und den Blaulichtorganisationen. Der dringend benötigte Platz für den öffentlichen Verkehr und den Veloverkehr wäre durch eine neue Tramlinie gar zusätzlich belastet, das Gefahrenpotenzial würde steigen. So wie in der Vision anfangs der 90er-Jahre der Ausbau des RBS-Bahnhofs vorangetrieben wurde, muss heute mit der notwendigen Weitsicht der zukünftige Ausbau der RBS-Fahrspur und der Anschluss des Inselareals vorbereitet werden.  Es wäre eine verpasste Chance für die Weiterentwicklung des Medizinalstandortes Bern, den Neubau des RBS-Bahnhofs nicht konsequent bis mindestens zum Inselareal mit der qualitativ hochstehenden und kapazitätsmässig langfristig sicheren ÖV-Anbindung zu nutzen. Wir danken Ihnen für die Aufnahme unserer Argumente und für Ihr Engagement für eine zukunftsfähige ÖV-Infrastruktur. Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.	Kenntnisnahme	Die Thematik der Zugangswege im Inselareal und im Raum Bahnhof wie auch die Auswirkungen der verschiedenen Varianten auf die übrigen Verkehrsträger sind in der ZMB Insel detailliert angeschaut worden. Zur Sicherung von ausreichend Kapazitäten bei der Erschliessung des Inselareals wird derzeit von der RKBM und dem AÖV eine Umsetzungsstudie zur Umstellung auf Doppelgelenkbussen gestartet.  Die Behördendelegation hat das weitere Vorgehen festgelegt (vgl. Kapitel 5 des Mitwirkungsberichtes).
32	KMU	1	Gerne nutzen wir die Möglichkeit, im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung «ZMB ÖV Köniz / Bern-Süd» eine Stellungnahme abzugeben, und bedanken uns für diese Gelegenheit. Zunächst möchten wir betonen, dass wir den Handlungsbedarf einer zukunftsgerichteten Ausstattung des ÖV-Netzes auf den betreffenden Linien erkennen und bestätigen. Insbesondere muss für die, aufgrund der Konzentration der Spitallandschaft im Kanton Bern, wahrscheinliche substanzielle Zunahme der Personenbewegungen vom Bahnhof Bern zum Inselspital sowie im Hinblick auf das Wachstumspotenzial der Gemeinde Köniz eine Neuordnung des ÖV geplant werden.	Kenntnisnahme	Dies wurde im Rahmen der ZMB Insel und in der vorliegenden ZMB behandelt.
32	KMU	3	Vor diesem Hintergrund und unter Berücksichtigung weiterer ÖV-Projekte im Raum Bern, besonders in deren Innenstadt, muss nun eine nachhaltige Lösung angestrebt werden. Das heisst, dass eine Lösung gefunden werden muss, welche für später entstehende Kapazitätsengpässe aufgrund der weiteren Verkehrsprojekte im Raum Bern und aufgrund der sich verändernden Umstellungen, Optionen bietet. Hier verorten wir in der Vorlage schwerwiegende Mängel. Eine Abstimmung des Vorhabens mit den Projekten 2. Tramachse (laufende ZMB), Verkehrsmassnahmen ZBBS (bereits publiziert aber durch Beschwerde belastet) oder dem Projekt «Stadttraum Bahnhof» wurde offensichtlich nicht angegangen. Die genannten Vorhaben stehen jedoch in Abhängigkeit zur ÖV-Lösung Köniz / Bern-Süd. Zudem fehlt die im kantonalen Richtplan richtig festgelegte Zentrumsstruktur mit Regionalzentren, Agglomeration, Kernagglomeration sowie Kantonszentrum und die damit verbundene Erschliessungsstrategie mit der S-Bahn in den Überlegungen der Vorlage. Ferner ist zu befürchten, dass die S6 nach Schwarzenburg mit dem Umweg über Ausserholligen viel Zeit verlieren wird. Diese S-Bahn wird kaum je in der Lage sein, die notwendige Grunderschliessung sicherzustellen wie diese im Bericht S-Bahn Siedlung aus dem Jahr 1992 bereits gefordert wurde. Die S-Bahn ist für die Erschliessung der Mittelverteilung das geeignete Mittel (s. Region Zürich), verbindet Stadt und Land (Kantonaler Richtplan, Kapitel 3.2 Räumliche Hauptziele) und erschliesst die Feinverteilung. Wie optimal sich eine Erschliessung mit einer autonomen S-Bahn mit dichtem Takt auswirkt, zeigen die S7, die S8 oder die S9 im Norden und Osten von Bern. Und vor allem würde mit der S-Bahnlinie im Sinne der «RBS-Varianten» vom Bahnhof Bern bis zum Inselspital eine weit tragfähigere Lösung erzielt als mit einer Tramlinie, welche durch die S-Bahn obsolet würde. Ergänzend sehen wir das Risiko von Bodenerschütterungen durch ein Tram im Raume Inselspital als kritisch. Dieses wurde nicht behandelt, entsprechende Fachpersonen wohl nicht einbezogen.	Kenntnisnahme	Die verschiedenen sich stellenden Herausforderungen im Stadtraum Bern wurden in der ZMB mitberücksichtigt. Auch mit einer RBS-Verlängerung werden zahlreiche Busse und Trams im Raum Bahnhof verkehren. So verkehrt weiterhin eine Buslinie vom Bahnhof via Inselspital nach Europaplatz und auch die Buslinie nach Köniz bleibt bestehen. Die laufenden Studien sind auf Fachebene koordiniert und der Zusammenhang mit der 2. Tramachse wird in der ZMB dargelegt. Im betrachteten Korridor befindet sich das nationale Zentrum Bern und das regionale Zentrum von kantonalen Bedeutung Schwarzenburg, diese werden von einer S-Bahnlinie mit einem integralen Halbstundentakt verbunden. In der Kernagglomeration wird ein Viertelstundentakt eingeführt, welcher aus Gründen des Potenzials und der Infrastruktur bis Niederscherli vorgesehen ist. Diese Erschliessung ist bedürfnisgerecht und entspricht dem kantonalen Richtplan und dem RGSK der RKBM. Die S6 ermöglicht eine gute Grunderschliessung und es besteht ein Potenzial für ihre Beschleunigung (BLS Modul 2). Die Erschliessungswirkungen der zwei S-Bahn-Varianten wie auch die raumplanerischen Vorstellungen von Kanton und Gemeinden sind in der ZMB berücksichtigt worden.  Erschütterungen durch Bahn und Tram sind in der ZMB berücksichtigt.

				Umgang mit dem Anliegen	Bemerkungen
Mitwirken-der	Frage	Eingabe			
32	KMU	5	Die Stadt Bern ringt um Raum und Verkehrsentsflechtung für die ÖV-Zentrumsbereiche Hirschengraben, Bubenbergplatz, Bahnhofplatz, Laupenstrasse oder Zytglogge. Eine Verlegung eines namhaften Teils des Personenverkehrs auf eine S-Bahn birgt hier erhebliches Entlastungspotenzial. Verzweifelt anmutende Dosierungsmassnahmen und Einschränkungen für Verkehrsteilnehmer im Zusammenhang mit den flankierenden Massnahmen rund um das Projekt ZBS führen bereits heute zu Staus und künftig noch weitaus mehr Überfrachtung der Verkehrslinien. Der angedachte Ausbau der Tramlinien verschärft diese Situation, unterirdische S-Bahn-Lösungen würden diese erheblich lindern. Ohne Abstimmung mit den oben genannten Projekten und den künftigen neuen Entwicklungen ist die Gefahr eines Fehlentscheids für eine nachteilige und nicht nachhaltige Lösung zu gross.	Kenntnisnahme, Inhalte sind berücksichtigt Zustimmung	Die diese Überlegungen sind richtig und in den zwei ZMB berücksichtigt. Eine RBS-Verlängerung zum Inselareal oder nach Köniz macht eine Buserschliessung nicht überflüssig, so dass die Verkehrsbelastung auf dem Bahnhofplatz bescheiden ist. Eine Umstellung der Linie 10 von Doppelgelenkbussen auf Tram führt ebenfalls nicht zu einer Erhöhung der Frequenzen des ÖV.  Die Abstimmung unter den verschiedenen Verkehrsprojekten ist wichtig und wird selbstverständlich vorgenommen.
32	KMU	6	Zu guter Letzt verorten wir in den Kostenbetrachtungen Versäumnisse. Die RBS-Varianten sind zweifellos in der Erstellung die teureren Varianten. Jedoch lösen die unvollständig bewerteten Positionen der nun vorgeschlagenen Varianten für die notwendigen Massnahmen zur Leistungssteigerung im Knoten Holligen, die teilweise durch die S6 bedingt sind, den oberirdischen Doppelspurausbau im Liebefeld, die Taktverdichtungen von Bussen oder für den Ausbau des Netzes mit Tramlösungen nach Köniz und in die Insel ähnlich hohe Investitionen und besonders hohe betriebliche Kosten aus. Nicht zu vergessen sind die Möglichkeiten einer finanziellen Unterstützung für einen Ausbau des S-Bahnnetzes durch die Eidgenossenschaft, was aus Sicht Gemeinden und Kanton eine nicht vernachlässigbare Entlastung darstellen würde. Zusammenfassend halten wir fest, dass die mit dem Vorhaben in Abhängigkeit stehenden weiteren Verkehrsprojekte im Perimeter, eine nachhaltige Lösung mit Ausbaumöglichkeiten, die anstehende Zunahme des Personenverkehrs vom Bahnhof Bern zum Inselareal aufgrund der Spitalkonzentration sowie eine Kombination der Mittel- und Feinverteilungen nicht ausreichend geprüft und keine Vollkostenrechnungen erarbeitet wurden. Soll eine nachhaltige und zukunftsgerichtete Lösung zur Umsetzung kommen, ist eine Neuerteilung der Varianten anzustellen, welche die genannten, bisher nicht berücksichtigten Aspekte mit einbezieht. Wir danken im Voraus für eine dringende Erwägung unserer Stellungnahme sowie für Ihre Einleitung der anzustellenden Überarbeitung der Vorlage und stehen für allfällige Nachfragen gerne zur Verfügung.	Kenntnisnahme, Inhalte sind berücksichtigt	Die Ausbauten im Knoten Holligen sind auch bei einem allfälligen Wegfall der S6 nötig. Die Investitionen im Liebefeld sind Bestandteil des Referenzzustandes und sind korrekt in den Varianten ebenso berücksichtigt wie die Kosten von dicht verkehrenden Buslinien.  In der ZMB wurde bei den Kosten nicht zwischen Kostenträgern unterschieden, da diese nicht abschliessend geklärt ist und da die Investitionen letztlich durch Steuergelder getragen werden. Die Finanzierungsrisiken sind in der ZMB berücksichtigt worden. Alle erwähnten Kostenblöcke sind in den ZMB Köniz / Bern Süd und Insel berücksichtigt.
33	Metro	1	Besten Dank für die Möglichkeit, zur ZMB Stellung nehmen zu können. Das Komitee Metro Nord-Süd ist eine parteipolitisch unabhängige Gruppierung aus Personen aus den Bereichen Politik, Wirtschaft und Raum- und Verkehrsplanung. Sie sprechen für sich und nicht für eine Organisation oder Körperschaft. Die Gruppierung hat die Resultate der ZMB analysiert und zeigt sich enttäuscht über die Resultate. In den folgenden Seiten wird diese Haltung begründet.	Kenntnisnahme	
33	Metro	5	Fehlende Vision Die ZMB hätte die einmalige Gelegenheit geboten, die schwierige Situation dieses Korridors im Lichte einer langfristigen Perspektive grundsätzlich neu zu entwickeln und schrittweise umzusetzen. Das Umgekehrte passiert nur: ohne Gesamtperspektive wird auf jeden Nachfrageschritt reagiert. Mit den vorgeschlagenen Lösungsansätzen werden die grundlegenden Mängel dieses Korridors nicht korrigiert: - Die S6 nach Schwarzenburg wurde vor 120 Jahren als Schmalspurstrecke trassiert und verliert mit dem Umweg über Ausserholligen viel Zeit. Diese S-Bahn wird nie in der Lage sein, die notwendige Grunderschliessung - wie im Bericht S-Bahn Siedlung aus dem Jahr 1992 (!) bereits gefordert - sicherzustellen. Die S-Bahn stellt das Rückgrat der Erschliessung im Kanton Bern dar und verbindet Stadt und Land (Kantonaler Richtplan, Kapitel 3.2 Räumliche Hauptziele). Wie optimal sich eine Erschliessung mit einer autonomen S-Bahn mit dichtem Takt auswirkt, zeigen die S7, die S8 oder die S9 im Norden und Osten von Bern. Nicht von ungefähr haben sich die Bundesämter in den letzten Jahren grossenteils im Norden von Bern angesiedelt. Auch die Swisscom hat in seinem Konzentrationsprozess den Standort Ittigen dem Standort Köniz-Liebefeld vorgezogen. Zweifellos waren auch andere Faktoren von Bedeutung, aber eben auch die Erschliessungsqualität mit der S-Bahn. Eine attraktive S-Bahn zwischen Schwarzenburg und Bern führt auch zu einer deutlichen Verbesserung des Modal Split und dies wiederum zu einer deutlichen Entlastung des Strassennetzes in der Kernagglomeration. Eines der Hauptziele des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept der Region Bern. - Die investierte Milliarde in den RBS-Bahnhof Bern bleibt Stückwerk, wenn der Bahnhof ein «Sackbahnhof» bleibt, und entsprechend gewaltige betriebliche Mängel aufweist und hohe Kosten generiert. Ein Durchgangsbahnhof würde betriebliche Chancen eröffnen, die in der ZMB völlig untergegangen sind. - Die im kantonalen Richtplan richtig festgelegte Zentrumsstruktur mit Regionalzentren, Agglomeration, Kernagglomeration sowie Kantonszentrum und die damit verbundene Erschliessungsstrategie mit der S-Bahn, fehlt in den Überlegungen der ZMB gänzlich. - Wäre der Korridor Süd effizient mit einem Mittelverteiler (S-Bahn) erschlossen, ergäben sich für diesen Korridor ganz neue Entwicklungsperspektiven und Chancen. Alleine die in den Gesundheitsstandort Bern bzw. in das Universitätsspital Insel investierte Milliarde erfordert auch eine adäquate Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr: sprich eine S-Bahn. Attraktivitätssteigerung des Durchmesserbetriebes vergessen Im normalspurigen Teil des Bahnhofs Bern kommen an: - Von Süden/Westen 5 normalspurige S-Bahnlinien (Brünnen-Neuenburg/Murten, Laupen, Freiburg, Schwarzenburg, Belp/Thun) - Von Norden/Osten 4 normalspurige S-Bahnlinien (Biel, Burgdorf-Solothurn/Sumiswald, Langnau, Thun) Damit können nicht alle Züge als Durchmesser verkehren. Durchmesserlinien bringen aber mehr umsteigefreie Verbindungen zu den Arbeitsplätzen in den Vororten (Liebefeld/Köniz, Worblaufen/Zollikofen/Ittigen) und reduzieren wesentlich den Autoverkehr. Ohne RBS-Durchbindung bleibt die Schwarzenburger Linie eine Sackgasse! Andere Städte haben den Wert der Durchmesserlinien erkannt und solche mit z.T. hohen Kosten geschaffen: - S-Bahn Zürich mit Bahnhof Museumstrasse und der Zürichberglinie seit 1990; - Mit der Verlängerung der «Ficelle» vom Zentrum Lausanne nach Norden ist 2008 eine hervorragende Süd-Nord-Durchmesserlinie entstanden; - Der 2014 in Betrieb genommene Durchgangsbahnhof Löwenstrasse Zürich wird auch von S-Bahnen benutzt; - Durchmesserlinie der Appenzellerbahnen in St.Gallen seit 2018; - Durchmesserlinie Genf (Léman-Express) seit 2019. Geplant ist in Basel ein «Herzstück», das neue Durchmesserlinien nach Basel Nord und Deutschland erlauben wird. Auch der angedachte Tiefbahnhof Luzern wird nicht nur dem Fernverkehr, sondern auch den S-Bahnen Durchmesserlinien ermöglichen.	Kenntnisnahme	Die ZMB berücksichtigt das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland, welches das strategische Raum- und Verkehrsplanungsinstrument der RKBM ist. Mit der vorliegenden ZMB wird dem Anliegen entsprochen und die Situation wird in einer langfristigen Perspektive (2050) betrachtet.  Diese Punkte sind in die ZMB eingeflossen: Reisezeiten, wie auch die Erschliessungswirkungen der verschiedenen Varianten. Die vorhandene wie auch die von Gemeinden, Region und Kanton angestrebte Siedlungsentwicklungen in den RBS-Korridoren und im betrachteten Korridor sind nicht vergleichbar. Dies auch, weil die kantonale Raumplanung keine Entwicklungssachse nach Schwarzenburg vorsieht. Bei Standortentscheiden von Unternehmungen und Verwaltung spielen viele Faktoren eine Rolle. So erfolgen in Köniz Liebefeld auch verschiedene neue Ansiedlungen u.a. von Bundesstellen (z.B. BAG) mit der bestehenden Erschliessungsqualität. Die Auswirkungen der Varianten auf den Modal-Split wurden ermittelt und in der Bewertung berücksichtigt.  Mit dem Schaffen eines Durchgangsbahnhofs könnte die Kapazität des RBS-Bahnhofs erhöht werden. Der neue RBS-Bahnhof erhöht die Kapazitäten des RBS gegenüber heute dank zusätzlichen und längeren Zügen markant und weist wie in der Studie S-Bahn Bern 2040 dargelegt auch bei einem starken Wachstum beträchtliche Kapazitätsreserven aus. Der neue Bahnhof ist so ausgelegt, dass eine spätere Erweiterung möglich ist. Gemäss den Ergebnissen der ZMB stellt die Verlängerung des RBS zur Insel oder nach Köniz - Schwarzenburg eine längerfristig interessante Option dar, wie auch eine mögliche Tramlösung. Im betrachteten Korridor befindet sich das nationale Zentrum Bern und das regionale Zentrum von kantonaler Bedeutung Schwarzenburg, diese werden von einer S-Bahnlinie mit einem integralen Halbstundentakt verbunden. In der Kernagglomeration (Köniz wird ein Viertelstundentakt eingeführt, welcher aus Gründen des Potenzials und der Infrastruktur bis Niederscherli vorgesehen ist). Diese Erschliessung ist bedürfnisgerecht und entspricht dem kantonalen Richtplan und dem RGSK der RKBM. Die Erschliessung des Inselspitals wurde in der ZMB Insel geprüft und die Verlängerung des RBS ist eine Option. Der Korridor Süd zwischen Köniz und Schwarzenburg ist in der kantonalen und kommunalen Raumplanung nicht als Entwicklungskorridor definiert. Schwarzenburg verfügt bei einer Erschliessung durch Normalspur und durch Meterspur über eine vergleichbare Erschliessungsqualität.  Die Attraktivitätssteigerungen durch Durchmesserlinien sind in der ZMB berücksichtigt worden, stehen aber der Attraktivität von Durchmesserlinien von Bus und Tram sowie von langen Umsteigewegen im Bahnhof Bern gegenüber. Dies wurde in der ZMB berücksichtigt. Durchmesserlinien haben grosse Vorteile, die Situation in den verschiedenen Städten ist sehr unterschiedlich: Vor Bahnhöfen mit ungenügender Kapazität (Zürich) über ein neues Verkehrssystem mit aufgrund der Topographie ganz massiven Reisezeitgewinnen (Lausanne) bis zur Verbindung von zwei radialen Schmalspurlinien (St. Gallen) oder neuen S-Bahnnetzen in Genf oder Basel. Anders als in den genannten Beispielen ist der Raum Köniz / Bern heute bereits flächig dicht besiedelt und stark miteinander verwoben, weswegen die Wirkung eines geänderten Bahnanschlusses nicht so stark ausfällt. Investitionen in neue Bahninfrastrukturen müssen gemäss den Vorgaben des Bundes ein gutes Kosten-/Nutzenverhältnis aufweisen und bei Grossinvestitionen und neuen Linienelementen einer klaren Entwicklungsstrategie entsprechen.
33	Metro	5	All diese umsteigefreien Verbindungen fördern das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, verbessern die Erreichbarkeit der zunehmend ausserhalb des Stadtzentrums liegenden Arbeitsplätze und erhöhen damit den volkswirtschaftlichen Nutzen und reduzieren die Betriebskosten (Wegfall der Endaufenthaltszeiten). Weder die volkswirtschaftlichen Effekte noch die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen sind in die Entscheidung der ZMB eingeflossen. Alle grösseren Schweizer Städte haben neue Durchmesserlinien geschaffen oder werden sie noch bauen. Will sich Bern diesem Trend nicht auch anschliessen? Bern als nationales Gesundheitszentrum in Frage stellen? Gar nicht berücksichtigt wird, wie sich das Inselareal gegenüber den anderen konkurrierenden Zentren bezüglich Erschliessung aufstellt: - Das Lausanner CHUV hat nun seit 15 Jahren eine exzellente Metroverbindung zum Bahnhof. - Vor 4 Jahren wurde die S-Bahn-Durchmesserlinie Genf mit der unterirdischen Zwischenstation Champel eröffnet, mit direktem Fussgängerzugang zu den Hôpitaux Universitaires de Genève. - Basel plant eine S-Bahn-Durchmesserlinie durch die Innenstadt (Herzstück), die mit der Station «Mitte» eine umsteigefreie Verbindung Region – Basler Universitätsspital schafft. - Einzig Zürich hat nur eine Tramverbindung Bahnhof-Unispital. Aus diesem Mangel hat man gelernt und vis-à-vis des Flughafenbahnhofs im «Circle» ein «Ambulantes Gesundheitszentrum USZ Flughafen» eingerichtet. Welche Schlüsse zieht man in Bern aus dieser Entwicklung? Wo wurde dies in der ZMB berücksichtigt? Denken vom Kleinen ins Grosse Der Fokus der ZMB liegt auf den Feinverteilern. Für das Szenario «Dynamisch» wird eine Tramlösung vorgeschlagen. Mit einer effizienten S-Bahn im Sinne der RBS-Varianten wäre ein Tram unnötig. Im Gegensatz zu Ostermundigen besitzt Köniz zwei (starke) Bus-Erschliessungssachsen, die eine hervorragende Feinerschliessung sicherstellen. Und: Ein Prozess für die Realisierung eines neuen Trams würde mindesten 20 Jahre dauern und wäre ebenfalls mit hohen Kosten für Kanton und Gemeinden verbunden. Auch eine Trammerschliessung für die Insel würde sich mit den RBS-Varianten erübrigen. Dieser Punkt wäre ebenfalls in die Kostenüberlegungen mit einzubeziehen. Positive städtebauliche Effekte unterschätzt Klar ist: Die RBS-Varianten würden die positivsten städtebaulichen Effekte bringen. Nicht nur das betroffene Strassennetz könnte neu geordnet, auch der dringend notwendige Platz könnte dem öffentlichen Verkehr und dem Veloverkehr zugesprochen werden. Zudem wäre es möglich, den frei werdenden Bahnkorridor im Liebefeld als begrünter Fuss- und Velokorridor auszugestalten. Das Resultat wäre eine verbesserte Lebensqualität, welche zu monetarisieren und in der Gesamtbilanz zu berücksichtigen wäre. Kosten: Vergleich Äpfel mit Birnen und unvollständig oder falsch Die RBS-Varianten sind zweifellos die teuersten Varianten, aber auch die Varianten mit dem grössten Nutzen. Langfristig wird sich die Bilanz zugunsten der RBS-Varianten verlagern. Die notwendigen Massnahmen zur Leistungssteigerung im Knoten Holligen, die teilweise durch die S6 bedingt sind, der oberirdische Doppelspurausbau im Liebefeld, die Taktverdichtungen von Bussen oder der Ausbau des Netzes mit Tramlösungen nach Köniz und in die Insel würden auch mehrere hundert Millionen kosten und hohe betriebliche Kosten generieren (wir verweisen hier auf die Stellungnahme der RBS, die aufzeigt, dass mit falschen Kostensätzen gerechnet wurde). Nicht zu unterschätzen sind auch die Kosten die durch die starke Abnutzung der Gleise und den erhöhten Unterhalt der Zugskompositionen generiert werden. Auch ist zu berücksichtigen, wer die Kosten trägt. Es ist zwar richtig und im Sinne aller, eine wirtschaftliche Lösung zu finden. Für die Finanzierung ist es aber auch entscheidend, welcher Verteilschlüssel zum Tragen kommt. Mit den RBS-Varianten hätte der Kanton erneut ein Schlüsselprojekt, das zum grossen Teil durch den Bund finanziert wird. Verglichen mit anderen Projekten wie der Tiefbahnhof Luzern oder der Grimseltunnel ist die RBS-Variante zweifellos konkurrenzfähig.	Kenntnisnahme, Inhalte sind berücksichtigt	Dies wurde in der ZMB berücksichtigt.  Bern muss den Vergleich zu den grossen Schweizerstädten bezüglich Durchmesserlinien nicht scheuen. Im städtischen Netz bestehen nur wenige Radiallinien ins Zentrum, bei der S-Bahn ist abgesehen von den RBS-Linien nur die S6 eine Radiallinie. In Zürich wie auch in Lausanne sind die Schmalspurlinien aus historischen Gründen Radiallinien und es bestehen keinerlei Absichten dies zu ändern.  Die heutige Gesamtreisezeit mit dem ÖV ab dem jeweiligen Bahnhof zum Universitätsspital ist in Bern kürzer als in Lausanne oder Genf. Auch mit einer RBS-Verbindung würde sich die Reisezeit nur für einzelne Relationen (Direktverbindungen) verbessern.  Die städtebaulichen Effekte im Liebefeld wurden in der ZMB berücksichtigt.  Die Kosten des Doppelspurausbau sind berücksichtigt worden. Die Entflechtung Holligen befindet sich derzeit im PGV und die Realisierung betrifft somit einen anderen Horizont als eine mögliche RBS-Verlängerung. Ob überhaupt Einsparpotenzial bestehen würde ist äusserst fraglich.  Ob die RBS-Verlängerung nach Schwarzenburg durch den Bund finanziert würde ist nicht gesetzt.

	Mitwirken-der	Frage	Eingabe	Umgang mit dem Anliegen	Bemerkungen
33	Metro	6	<p>Fazit</p> <p>Die Beurteilung erfolgte aus kleinräumiger Sicht (bottom up) der Feinerschliessung. Gefragt ist jedoch eine mutige Langfriststrategie im Lichte der Ziele des kantonalen Richtplans und des RGSK zur Stärkung dieses Kantons und der Region Bern. Aus der Beurteilung ergeben sich folgende Forderungen:</p> <p>Forderung 1: Abgeleitet vom kantonalen Richtplan und vom RGSK: Erarbeiten einer entwicklungspolitischen Strategie als Grundlage zur Beurteilung der ÖV-Entwicklungsvarianten.</p> <p>Forderung 2: Schrittweises Beurteilen im Lichte der ÖV- Hierarchie: welches ist die beste Erschliessung mit der S-Bahn (Mittelverteiler) und darauf aufbauend, welches ist die beste Erschliessung mit Tram und Bus (Feinverteiler).</p> <p>Forderung 3: Miteinbezug der Überlegungen im Lichte des neuen RBS-Bahnhofs Bern und der verbesserten Erschliessung von bedeutenden Standorten wie die Insel sowie der Einbezug städtebaulicher Überlegungen.</p> <p>Forderung 4: Kostenvergleich der verschiedenen Ausbauszenarien bei einem Vollausbau. Investitions- und Betriebskosten, Aufzeigen der Finanzierung. Einbezug des Nutzens durch die Entlastung des Stassennetzes.</p> <p>Forderung 5: Aufzeigen einer betrieblichen Übergangslösung mit minimalen baulichen Massnahmen für die bestehende S6 bis zur Realisierung der RBS-Varianten mit einem Viertelstundentakt.</p> <p>Forderung 6: Zeitverzugsloses Fortsetzen der Planung und Anmeldung des Projekts in der Investitionsplanung des Bundes. Insbesondere sollte die Chance des RBS-Bahnhofneubaus Bern für eine rasche Fortsetzung der S7 in den Raum Insel genutzt werden.</p> <p>Wir sind überzeugt, dass mit einer Neubeurteilung im Sinne der genannten Kritikpunkte eine grundsätzlich andere Lösung in den Vordergrund rückt. Wir danken Ihnen, dass Sie unsere Argumente berücksichtigen.</p>	Kenntnisnahme	<p>Forderung 1: Der Kanton Bern strebt ein Wachstum der Bevölkerung und der Beschäftigten im schweizerischen Mittel an. Dieses Wachstum soll konzentriert erfolgen, vorab in den Zentren und auf den Entwicklungachsen. Der kantonale Richtplan bezeichnet dazu im Raumkonzept Bern die angestrebte räumliche Entwicklung des Kantons Bern: Hierzu werden einerseits die Entwicklungsachsen definiert und andererseits die unterschiedlichen Entwicklungsziele für die einzelnen Räume (Raumtypen) vorgenommen. Die Hauptentwicklungsachsen gemäss kantonaalem Richtplan führen einerseits von Freiburg her über Bern in Richtung Burgdorf und Langenthal in Richtung Olten, respektive von Biel über Bern und Thun in Richtung Lötschberg. Untergeordnete Achsen führen entlang des Jurasüdfusses von Neuenburg über Biel und Solothurn in Richtung Olten resp. zwischen Bern und Neuenburg, Bern und Solothurn, Solothurn - Burgdorf - Langnau sowie von Thun/Spiez in Richtung Interlaken, resp. Pays d'en Haut. Eine Entwicklungsachse von Bern in Richtung Schwarzenburg ist in den kantonalen und regionalen Richtplanungen nicht vorgesehen. Eine Erarbeitung einer (anderen) entwicklungspolitischen Strategie als Grundlage für die Beurteilung der ÖV-Entwicklungsvarianten wird zum jetzigen Zeitpunkt abgelehnt.</p> <p>Diese Forderung ist mit der ZMB erfüllt, indem verschiedene Erschliessungen des Korridors durch S-Bahnen geprüft und bewertet wurden. Auch die ergänzende Feinerschliessung wurde geprüft. Dieses Anliegen ist in der vorliegenden ZMB enthalten.</p> <p>Diese Forderung ist grösstenteils erfüllt. Die (ungeklärte) Finanzierungsform Bund oder Aggloprojekt wurde aus den oben erwähnten Gründen nicht vorgenommen.</p> <p>Der Referenzzustand soll umgesetzt werden, die Finanzierung ist geklärt.</p> <p>Die Behördendelegation hat das weitere Vorgehen festgelegt (vgl. Kapitel 5 des Mitwirkungsberichtes).</p> <p>Eine Neubeurteilung ist nicht angezeigt, die Forderungen werden mit der vorliegenden ZMB weitgehend erfüllt.</p>
34	RKBM-KV	1	<p>Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Verschiedene Vertreterinnen und Vertreter von Gemeinden des Korridors und der Region waren in der Begleitgruppe der ZMB vertreten und konnten bereits erste Rückmeldungen geben.</p> <p>Die Kommission Verkehr erachtet die Resultate der ZMB als plausibel. Die isolierte Betrachtung des Korridors unter den raumordnungspolitischen Prämissen der Gemeinden kann zu keinem anderen Resultat führen. Die zu Grunde gelegten Szenarien der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung ergeben nur eine moderate Entwicklung, die bei der Maximalvariante mit der Leistungssteigerung des Feinverteilers (Tramlösungen) mittel- bis langfristig aufgefangen werden kann. Eine Bahnlösung hätte zweifellos einen grossen Nutzen, wird jedoch isoliert als unverhältnismässig teuer betrachtet.</p> <p>Die Kommission Verkehr führte am 24. August 2023 eine Grundsatzdiskussion. Ausgelöst wurde die Diskussion durch die Frage, ob eine reine Korridorbetrachtung genüge, um die richtige Antwort auf die mittel- bis langfristige Entwicklung des Korridors zu geben. Es entstand der Eindruck, dass nicht von einer langfristigen Vision der S-Bahn Bern (Fokus Agglomeration Bern) ausgegangen, sondern der Korridor isoliert betrachtet wurde. Damit konnten jedoch mögliche positive Effekte und Synergien zwischen dem Korridor Süd und dem restlichen S-Bahn-Perimeter zu wenig ausgeleuchtet werden.</p>	Kenntnisnahme	<p>Der Inhalt und die Stossrichtungen der ZMB wurde vor dem Start mit der RKBM konsolidiert. Die RKBM ist zudem in den Projektgremien breit vertreten. Die jetzige Positionierung der RKBM stellt daher eine Überraschung dar und es stellt sich die Frage wie mit solchen fundamentalen Haltungsänderungen die Zusammenarbeit konstruktiv gestaltet werden kann.</p> <p>Im Fokus der ZMB stand - gestützt auf die Netzstrategie ÖV der Kernagglomeration Bern die Frage der Erschliessung des Korridors Bern - Köniz - Schwarzenburg. Die verkehrlichen Auswirkungen der Varianten wurden in der ZMB über die Anwendung des kantonalen Gesamtverkehrsmodells berücksichtigt. So auch die Auswirkungen auf die S-Bahn Bern.</p>
34	RKBM-KV	2	<p>Perimeter und ÖV-Hierarchie</p> <p>Der Perimeter der ZMB wurde in Frage gestellt. Die S6 nach Schwarzenburg darf nicht isoliert betrachtet werden. Die S6 ist heute nicht als Durchmesserlinie ausgestattet. Engpässe in den Zulaufstrecken zum Bahnhof Bern, insbesondere im Raum Holligen, erfordern hohe Investitionen. Diese können zweifellos nicht alleine der S6 zugeordnet werden, es braucht aber eine Gesamtbeurteilung des Normalspurnetzes in der Kernagglomeration Bern und die Beurteilung, welche Kosten bei einer anderen Linienführung der S6 eingespart werden könnten. Unbefriedigend ist insbesondere auch, dass – wegen des eingeschränkten Perimeters – nicht primär von oben nach unten gedacht, sondern S-Bahn- mit Feinverteiler-Lösungen verglichen wurden. Es besteht sicher Einigkeit, dass die Grunderschliessung des Korridors Süd mit der heutigen S-Bahn-Lösung unbefriedigend ist und trotz allfälliger Taktverdichtungen unbefriedigend bleibt. Die S6 nach Schwarzenburg ist als Schmalspurstrecke trassiert und verliert mit dem Umweg über Ausserholligen viel Zeit. Die S-Bahn sollte demgegenüber das Rückgrat der Erschliessung im Kanton Bern darstellen und Stadt und Land verbinden (Kantonaler Richtplan, Kapitel 3.2 Räumliche Hauptziele). Auch die betriebliche Autonomie, wie sie grossenteils beim Meterspurnetz in der Region Bern vorhanden ist, fehlt.</p>	Kenntnisnahme,	<p>Der Perimeter der ZMB wurde zu Beginn der ZMB unter den Projektbeteiligten festgelegt.</p> <p>Die Investitionen im Raum Holligen werden nicht durch die S6 ausgelöst sondern durch die Notwendigkeit der Entflechtungen der Bahnlinien nach Neuenburg, Freiburg und Gürbetal/Schwarzenburg. Die Entflechtung Holligen befindet sich derzeit im Plangenehmigungsverfahren und hat einen völlig anderen Reifegrad als die vorliegende ZMB. Somit können als Ergebnis der ZMB keine Kosten beim Ausbau des Knotens Bern eingespart werden.</p> <p>Der Korridor Bern - Schwarzenburg weist heute und mit dem Ausbauschritt 35 eine leistungsstarke und bezüglich Angebot gute Erschliessung auf. Die Reisezeit ist allerdings eher hoch und könnte mit zusätzlichen Massnahmen verringert werden, was in der ZMB dargelegt ist.</p>
34	RKBM-KV	5	<p>Nutzen für die Region unterschätzt</p> <p>Die investierte Milliarde in den RBS-Bahnhof Bern bringt nicht ihren vollen Nutzen, wenn der Bahnhof ein «Sackbahnhof» bleibt, entsprechend gewaltige betriebliche Mängel aufweist und hohe Kosten generiert. Ein Durchgangsbahnhof würde betriebliche Chancen eröffnen, die in der ZMB völlig untergegangen sind. Das RBS-Netz ist bereits heute am Anschlag. Die geplanten Ausbauschritte sind ohne grössere Massnahmen kaum umsetzbar. Auch die Sicherung des heutigen Leistungsangebotes erfordert Massnahmen mit Kostenfolgen.</p> <p>Wäre der Korridor Süd effizient mit einem Mittelverteiler (S-Bahn) erschlossen, ergäben sich für die Siedlungsschwerpunkte in diesem Korridor ganz neue Entwicklungsperspektiven und Chancen. Allein die in den Gesundheitsstandort Bern bzw. in das Universitätsspital Insel investierte Milliarde erfordert auch eine adäquate Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, sprich eine S-Bahn. Eine im kantonalen Richtplan richtig festgelegte Zentrumstruktur mit Regionalzentren, Agglomeration, Kernagglomeration sowie Kantonszentrum und die damit verbundene Erschliessungsstrategie mit der S-Bahn fehlen in den Überlegungen der ZMB gänzlich.</p> <p>Weitere positive Effekte zu schwach gewichtet</p> <p>Nicht nur das betroffene Strassennetz könnte neu geordnet, auch der dringend notwendige Platz könnte dem öffentlichen Verkehr und dem Veloverkehr zugesprochen werden. Zudem wäre es möglich, den frei werdenden Bahnkorridor im Liebfeld als begrünter Fuss- und Velokorridor auszugestalten. Das Resultat wäre eine verbesserte Lebensqualität, welche entsprechend zu monetarisieren und in der Gesamtbilanz zu berücksichtigen wäre.</p> <p>Kostenwahrheit für mittel- bis langfristiges Massnahmenpaket</p> <p>Die RBS-Varianten sind zweifellos die teuersten Varianten, aber auch die Varianten mit dem grössten Nutzen. Langfristig wird sich die Bilanz zugunsten der RBS-Varianten verlagern. Die notwendigen Massnahmen zur Leistungssteigerung im Knoten Holligen, die teilweise durch die S6 bedingt sind, der oberirdische Doppelspurausbau im Liebfeld, die Taktverdichtungen von Bussen oder der Ausbau des Netzes mit Tramlösungen nach Köniz und in die Insel würden auch mehrere hundert Millionen Franken kosten und hohe betriebliche Kosten generieren. Auch ist zu berücksichtigen, wer die Kosten trägt. Es ist zwar richtig und im Sinne aller, eine wirtschaftliche Lösung zu finden. Für die Finanzierung ist es aber auch entscheidend, welcher Verteilungsschlüssel zum Tragen kommt. Mit den RBS-Varianten hätte der Kanton erneut ein Schlüsselprojekt, das zum grossen Teil durch den Bund finanziert wird.</p>	Kenntnisnahme Kenntnisnahme Kenntnisnahme, Inhalte sind berücksichtigt	<p>Mit dem Schaffen eines Durchgangsbahnhofs könnte die Kapazität des RBS-Bahnhofs erhöht werden. Der neue RBS-Bahnhof erhöht die Kapazitäten des RBS gegenüber heute dank zusätzlichen und längeren Zügen markant und weist wie in der Planung S-Bahn 2040 auch bei einem starken Wachstum beträchtliche Kapazitätsreserven aus. Der neue Bahnhof ist so ausgelegt, dass eine spätere Erweiterung möglich ist. Gemäss den Ergebnissen der ZMB stellt die Verlängerung des RBS zur Insel oder nach Köniz - Schwarzenburg eine längerfristig interessante Option dar, wie auch eine mögliche Tramlösung.</p> <p>Im betrachteten Korridor befindet sich das nationale Zentrum Bern und das regionale Zentrum von kantonalen Bedeutung Schwarzenburg, diese werden von einer S-Bahnlinie mit einem integralen Halbstandentakt verbunden. In der Kernagglomeration wird ein Viertelstundentakt eingeführt, welcher aus Gründen des Potenzials und der Infrastruktur bis Niederscherli vorgesehen ist. Diese Erschliessung ist bedürfnisgerecht und entspricht dem kantonalen Richtplan und dem RGSK der RKBM.</p> <p>Die Erschliessung des Inselstandortes wurde in der ZMB Insel geprüft und die Verlängerung des RBS ist eine Option. Der Korridor Süd zwischen Köniz und Schwarzenburg ist in der kantonalen und kommunalen Raumplanung nicht als Entwicklungskorridor definiert.</p> <p>Die städtebaulichen Effekte im Liebfeld wurden in der ZMB berücksichtigt.</p> <p>Diese Verlagerung ist denkbar und kann in kommenden Planungen berücksichtigt werden. Beim Ausbaus des Knotens Holligen können allerdings keine Kosten eingespart werden.</p> <p>Wie oben erwähnt ist die Kostentragung einer allfälligen RBS-Verlängerung derzeit offen.</p>
34	RKBM-KV	6	<p>Anträge</p> <p>Die Diskussion in der Kommission Verkehr der RKBM hat gezeigt, dass zuerst die Fragestellung der S-Bahn geklärt werden muss. Die in der ZMB vorgeschlagenen Lösungen sind wenig aufwärtskompatibel und verhindern eine mögliche Langfristlösung:</p> <p>Antrag 1: Überprüfung des S-Bahn-Netzes in der Kernagglomeration (Normalspur und Meterspur) hinsichtlich einer optimalen Erschliessung und unter Einbezug der gesamten Kosten (Investitionen und Betrieb).</p> <p>Antrag 2: Schrittweises Beurteilen im Lichte der ÖV-Hierarchie: Welches ist die beste Erschliessung mit der S-Bahn (Mittelverteiler) und, darauf aufbauend, welches ist die beste Erschliessung mit Tram und Bus (Feinverteiler)?</p> <p>Antrag 3: Miteinbezug der Überlegungen im Lichte des neuen RBS-Bahnhofs Bern und der verbesserten Erschliessung von bedeutenden Standorten wie der Insel sowie Prüfung weiterer städtebaulicher Überlegungen, die über den heutigen Planungshorizont hinaus gehen.</p> <p>Antrag 4: Kostenvergleich der verschiedenen Ausbauszenarien bei einem Vollausbau. Investitions- und Betriebskosten, Aufzeigen der Finanzierung.</p> <p>Antrag 5: Aufzeigen der betrieblichen und baulichen (Übergangs-)Lösungen für die bestehende S6 mit einem Viertelstundentakt. Diese Lösungsansätze dürfen die Langfristlösung nicht präjudizieren.</p> <p>Antrag 6: Zeitverzugsloses Fortsetzen der Planung und Anmeldung des Projekts in der Investitionsplanung des Bundes. Rasch sollte auch geklärt werden, ob nicht zumindest die Insel an das Bahnnetz angeschlossen werden kann.</p> <p>Wir sind überzeugt, dass mit einer erweiterten Beurteilung im Sinne der genannten Kritikpunkte eine verlässliche Entscheidungsgrundlage geschaffen werden kann, die auch Sicherheit bezüglich der langfristig richtigen Lösung gibt. Wir danken Ihnen, dass Sie unsere Argumente berücksichtigen.</p>	Ablehnung Planungen liegen vor Planungen liegen vor. Ist Bestandteil der vorliegenden ZMB Ist berücksichtigt	<p>Die Anträge werden abgelehnt, da die geforderten Planungen entweder als nicht zielführend beurteilt werden oder bereits vorliegen. Die ZMB kommt zum Ergebnis, dass derzeit kein Handlungsbedarf besteht, dass die Verkehrsentwicklung aber mit einem Monitoring verfolgt und rechtzeitig Massnahmen ergriffen werden. Die Behördendelegation hat das weitere Vorgehen festgelegt (vgl. Kapitel 5 des Mitwirkungsberichtes).</p> <p>1) Das S-Bahnnetz wurde im Rahmen der Planung S-Bahn Bern 2040 überprüft und die Resultate liegen vor. Aus Sicht der BVD ist es nicht zielführend eine Neukonzeption des Bahnnetzes zu prüfen: Die Investitionskosten wären ausserordentlich hoch und können kaum seriös ermittelt und beurteilt werden, da sie bei der Normalspur vom übergeordneten Fern- und Güterverkehr abhängen. Zudem wäre es ein aufwändiger und langer Prozess mit wohl eher geringen Erfolgsaussichten, da Bern über ein gutes S-Bahnnetz verfügt.</p> <p>2) Diesem Antrag wird mit den verschiedenen vorliegenden Planungen grundsätzlich entsprochen: S-Bahnplanung durch den Kanton, Netzstrategie Tram-/Busplanung durch die RKBM. Eine grundsätzliche Neuplanung des Bahn- und Trambahnetzes ist aus Kosten-/Nutzenüberlegungen und der fraglichen Finanzierbarkeit und Machbarkeit nicht zielführend.</p> <p>3) Die zwei durchgeführten ZMBs berücksichtigen einen Horizont 2050/2060, und berücksichtigen insbesondere die Erschliessung des Inselareals.</p> <p>4) Dies war ein Bestandteil der ZMB. Die Bewertung von Bahninfrastrukturausbauten erfolgt im Rahmen der STEP-Planung des Bundes. Die Finanzierungsverantwortung ist volkswirtschaftlich nicht relevant und wurde somit nur indirekt, über die Machbarkeit bzw. Risiken berücksichtigt.</p> <p>5) Der Viertelstundentakt der S6 wurde im AS35 des Bundes beschlossen und präjudiziert aufgrund der verhältnismässig geringen Investitionen längerfristig mögliche andere Erschliessungsformen nicht. Übergangslösungen müssen dsomit nicht definiert werden.</p> <p>6) Die Behördendelegation hat das weitere Vorgehen festgelegt (vgl. Kapitel 5 des Mitwirkungsberichtes).</p>
35	Stadt Bern	1	<p>Momentan befindet sich das Mobilitätsverhalten in einer Umbruchsphase, welche Prognosen über die zukünftige Entwicklung schwierig macht. Der Gemeinderat erachtet es deshalb als richtig, dass in der Studie verschiedene Szenarien betrachtet und schliesslich das Szenario «Basis» als momentan wahrscheinlichstes Szenario den Lösungsvorschlägen zugrunde gelegt wurde. Gleichzeitig gilt es allerdings, die Entwicklungen mit einem gezielten Monitoring im Auge zu behalten (vgl. Antwort auf Frage 6).</p>	Kenntnisnahme	
35	Stadt Bern	2	Er ist nachvollziehbar	Kenntnisnahme	
35	Stadt Bern	3	Er ist nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	
35	Stadt Bern	4	Der Variantenbeschrieb ist nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	
35	Stadt Bern	5	Die Variantenbewertung ist nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	

	Mitwirken-der	Frage	Eingabe	Umgang mit dem Anliegen	Bemerkungen
35	Stadt Bern	6	<p>Die Ausführungen sind nachvollziehbar.</p> <p>Der Gemeinderat stimmt den Empfehlungen gemäss Szenario «Basis» zu und befürwortet insbesondere die Einführung des 15-Minutentakts auf der S-Bahnlinie 6. Diese bereits beschlossene und finanzierte Massnahme soll nun unverzüglich umgesetzt werden; sie wird zur dringend erforderlichen Modalsplitverlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum ÖV erheblich beitragen können.</p> <p>Der Gemeinderat geht ebenfalls mit der Empfehlung einig, dass es im Szenario «Basis» in absehbarer Zukunft keine weiteren Infrastrukturmassnahmen – sei es hinsichtlich Feinverteiler oder S-Bahn – braucht.</p> <p>Angesichts der Unsicherheit hinsichtlich der Mobilitätsentwicklung sind nach Auffassung des Gemeinderats zwei Dinge zentral: Einerseits muss ein geeignetes Monitoring ermöglichen, rechtzeitig auf allfällig nicht erwartete Veränderungen reagieren zu. Andererseits soll unabhängig von allfälligen künftigen Veränderungen die langfristige Weiterentwicklung des RBS-Netzes und die rasche Aufwertung des heutigen RBS-Sackbahnhofs zu einem Durchgangsbahnhof untersucht und die in der vorliegenden ZMB angewandte Korridor-Betrachtungsweise ausdehnt werden.</p> <p>Somit stellt der Gemeinderat folgende Anträge: können</p> <p>(1) Im Korridor Süd soll periodisch ein systematisches Verkehrsmonitoring durchgeführt werden, um eine allfällig dynamischere Entwicklung rasch feststellen und darauf reagieren zu können. Dieses Monitoring soll insbesondere auch den Raum Insel und Eigerplatz umfassen und das gesamte Verkehrsgeschehen betrachten.</p> <p>(2) Es ist in einem rasch anzugehenden nächsten Schritt eine gesamtheitliche Langfristperspektive für die Weiterentwicklung des S-Bahnangebots in der Agglomeration Bern zu erarbeiten, wie dies die Regionalkonferenz Bern-Mittelland in ihrer Mitwirkungs-Stellungnahme beantragt (Anträge 1 bis 4 der RKBM). Folgende Aspekte sind dabei zentral:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wie kann der neue Tiefbahnhof RBS langfristig zusammen mit dem Meterspur-Gesamtnetz durch die Schaffung von Durchmesserlinien besser in Wert gesetzt werden?</li> <li>• Wie sieht langfristig die optimale Erschliessung des Universitätspitals Insel aus? Dabei ist der Feinerschliessung des nördlichen Teils des Holligenquartiers (inkl. der Überbauung Warmbächliweg) genügende Beachtung zu schenken. Die geplante Verlängerung der Linie 12 bis Europaplatz ist in diesem Kontext unverzichtbar.</li> <li>• Wie werden die Aspekte der Raumplanung und -entwicklung beurteilt? Zur Beantwortung dieser Frage sind Szenarien für die Siedlungsentwicklung zu erarbeiten, welche aufzeigen, ab welchem Nachfragepotenzial eine S-Bahnerschliessung im Korridor Süd sinnvoll und welche Siedlungsentwicklung dafür in diesem Korridor erforderlich ist.</li> <li>• Für den Fall einer Best-Variante RBS-Verlängerung: Wie kann eine solche Lösung zur Reparatur, bzw. Aufwertung des Stadtraums in den südlichen Quartieren der Stadt Bern und im Raum Liebefeld-Köniz Dorf beitragen?</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Zustimmung</p> <p>Teilweise Zustimmung</p>	<p>Vgl. Antworten zur Eingabe der RKBM</p> <p>Die Behördendelegation hat das weitere Vorgehen festgelegt (vgl. Kapitel 5 des Mitwirkungsberichtes).</p>
35	Stadt Bern	7	Keine Bemerkungen	Kenntnisnahme	
36	HeitSorg	6	<p>Die Vereinigung Heit Sorg zu Bärn dankt für die Möglichkeit, zur ZMB Stellung nehmen zu dürfen.</p> <p>Aus unserer Sicht hätte die ZMB die einmalige Gelegenheit geboten, die schwierige Situation des Korridors Bern Süd im Lichte einer langfristigen Perspektive grundsätzlich neu zu entwickeln und schrittweise umzusetzen. Mit den vorgeschlagenen Lösungsansätzen werden die grundlegenden Mängel dieses Korridors nicht korrigiert:</p> <p>Die S6 nach Schwarzenburg als Schmalspurstrecke trassiert verliert mit dem Umweg über Ausserholligen viel Zeit. Diese S-Bahn wird nie in der Lage sein, die notwendige Grunderschliessung - wie im Bericht S-Bahn Siedlung aus dem Jahr 1992 gefordert - sicherzustellen. Die S-Bahn stellt das Rückgrat der Erschliessung im Kantons Bern dar und verbindet Stadt und Land (Kantonaler Richtplan, Kapitel 3.2 Räumliche Hauptziele). Wie optimal sich eine Erschliessung mit einer autonomen S-Bahn mit dichtem Takt auswirkt, zeigen die S7, die S8 oder die S9 im Norden und Osten von Bern.</p> <p>Die investierte Milliarde in den RBS-Bahnhof Bern bleibt Stückwerk, wenn der RBS-Bahnhof ein «Sackbahnhof» bleibt, und entsprechend gewaltige betriebliche Mängel aufweist, was zu-dem hohe Kosten generiert. Ein Durchgangsbahnhof würde betriebliche Chancen eröffnen, die in der ZMB völlig untergegangen sind.</p> <p>Wäre der Korridor Süd effizient mit einer S-Bahn erschlossen, so ergäben sich für diesen Korridor ganz neue Entwicklungsperspektiven. Alleine die in das Universitätsspital Insel investierte Milliarde erfordert auch eine adäquate Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr:.. Die im kantonalen Richtplan festgelegte Zentrumsstruktur mit Regionalzentren, Agglomeration, Kernagglomeration sowie Kantonszentrum und der damit verbundenen Erschliessungsstrategie mit der S-Bahn, fehlt in den Überlegungen der ZMB gänzlich.</p> <p>Der Fokus der ZMB liegt auf den Feinverteilern. Für das Szenario «Dynamisch» wird eine Tramlösung vorgeschlagen. Mit einer effizienten S-Bahn im Sinne der «RBS-Varianten» wäre ein Tram unnötig. Im Gegensatz zu Ostermündigen besitzt Köniz zwei (starke) Bus-Erschliessungsachsen, die eine hervorragende Feinerschliessung sicherstellen. Und: Ein Prozess für die Realisierung eines neuen Trams würde mindesten 20 Jahre dauern und wäre ebenfalls mit hohen Kosten für Kanton und Gemeinden verbunden. Auch eine Tramerschliessung für die Insel würde sich mit den «RBS-Varianten» erübrigen. Dieser Punkt ist in die Kostenüberlegungen mit einzubeziehen.</p> <p>Die «RBS-Varianten» würden positivste städtebauliche Effekte bringen. Nicht nur das betroffene Strassennetz könnte neu geordnet, auch der dringend notwendige Platz könnte dem öffentlichen Verkehr und dem Veloverkehr zugesprochen werden. Zudem wäre es möglich, den frei werdenden Bahnkorridor im Liebefeld als begrünten Fuss- und Velokorridor auszu-gestalten. Das Resultat wäre eine verbesserte Lebensqualität.</p> <p>Heit sorg zu Bärn ist überzeugt, dass mit einer Neubeurteilung im Sinne der genannten Kritikpunkte eine grundsätzlich bessere Lösung in den Vordergrund rückt und hoffen, dass Sie unsere Argumente berücksichtigen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme, Inhalte sind berücksichtigt.</p>	<p>Mit der ZMB wird dem Anliegen entsprochen und die Situation wird in in einer langfristigen Perspektive (2050) betrachtet.</p> <p>Der Korridor Bern - Schwarzenburg weist heute und mit dem Ausbauschritt 2035 eine leistungsstarke und bezüglich Angebot gute Erschliessung auf. Die Reisezeit ist allerdings eher hoch und könnte mit zusätzlichen Massnahmen verringert werden, was in der ZMB dargelegt ist.</p> <p>Mit dem Schaffen eines Durchgangsbahnhofs könnte die Kapazität des RBS-Bahnhofs erhöht werden. Der neue RBS-Bahnhof erhöht die Kapazitäten des RBS gegenüber heute dank zusätzlichen und längeren Zügen markant und weist wie in der Planung S-Bahn Bern 2040 auch bei einem starken Wachstum beträchtliche Kapazitätsreserven aus. Der neue Bahnhof ist so ausgelegt, dass eine spätere Erweiterung möglich ist. Gemäss den Ergebnissen der ZMB stellt die Verlängerung des RBS zur Insel oder nach Köniz - Schwarzenburg eine längerfristig interessante Option dar, wie auch eine mögliche Tramlösung.</p> <p>Im betrachteten Korridor befindet sich das nationale Zentrum Bern und das regionale Zentrum von kantonaler Bedeutung Schwarzenburg, diese werden von einer S-Bahnlinie mit einem integralen Halbstundentakt verbunden. In der Kernagglomeration (Köniz wird ein Viertelstundentakt eingeführt, welcher aus Gründen des Potenzials und der Infrastruktur bis Niederscherli vorgesehen ist). Diese Erschliessung ist bedürfnisgerecht und entspricht dem kantonalen Richtplan und dem RGSK der RKBM.</p> <p>Die Erschliessung des Inselfelds wurde in der ZMB Insel geprüft und die Verlängerung des RBS ist eine Option. Der Korridor Süd zwischen Köniz und Schwarzenburg ist in der kantonalen und kommunalen Raumplanung nicht als Entwicklungskorridor definiert.</p> <p>Die dargelegten Vorteile einer RBS-Erschliessung wurden in der ZMB berücksichtigt. Der Fokus der ZMB lag auf der Erschliessung durch Feinverteiler und S-Bahn im ganzen Korridor. Diese ist mit den beurteilten Varianten sichergestellt.</p> <p>Diese Punkte wurden in der ZMB berücksichtigt.</p>
37	Naturapark	1	<p>Der Naturpark Gantrisch hat an einigen Treffen zur Zweckmässigkeitsbeurteilung ÖV Köniz/Bern Süd teilgenommen. Unser Ziel war vor allem, die Perspektive des Naturparks einzubringen, der an der Grenze der Agglomeration Bern/Köniz liegt. In diesem Sinne unterstützen wir vollumfänglich die Stellungnahme der Gemeinde Schwarzenburg, welche uns Urs Rohrbach zugestellt hat (vgl. Anhang).</p> <p>Wir bedanken uns für die Möglichkeit, an den Treffen für die ZMB teilzunehmen</p>	Kenntnisnahme	Es gelten die selben Anmerkungen wie für die Eingaben der Gemeinde Schwarzenburg.