

BVD Kanton Bern

ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal

Bericht zur öffentlichen Mitwirkung

Bern, 2. Juli 2021



Impressum

ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal

Bericht zur öffentlichen Mitwirkung

Bern, 2. Juli 2021

ZMB_Insel_20210625_Mitwirkungsbericht.docx

Auftraggeber

BVD Kanton Bern

Projektleitung

Walter Schaufelberger (B+S)

Roman Frick (INFRAS)

Autorinnen und Autoren

Matthias Lebküchner (INFRAS)

Walter Schaufelberger (B+S)

Projektteam

Christian Aebi, AÖV Kanton Bern (Vorsitz)

Isabel Aerni (bis September 2019), Timo Krebs (ab Oktober 2019), RKBM

Hansjürg Eggimann (bis Ende 2020), Philippe Lustenberger (ab 2021), Insel Gruppe

Brigitte Graf, AGG Kanton Bern

Christoph Hofer, Bernmobil

Till Hofstetter, AÖV Kanton Bern

Jurgen Mesman, Verkehrsplanung Stadt Bern

Ueli Müller, Fachstelle ÖV Stadt Bern

Ulrich Reinert, RBS

Dominik Schetter, Stadtplanungsamt Stadt Bern

Reto Staub, Postauto

Daniel Wüthrich, TAB Stadt Bern

Inhalt

1.	Einleitung	4
1.1.	Ausgangslage	4
1.2.	Gegenstand der Mitwirkung	5
2.	Mitwirkungsverfahren	6
2.1.	Vorgehen	6
2.2.	Methodik der Auswertung	6
2.3.	Mitwirkende	6
3.	Zusammenfassung der Eingaben	8
4.	Auswertung der Umfrage	9
4.1.	Resultate	9
4.2.	Nein-Stimmen zum Variantenfächer inkl. Grobbeurteilung	10
ANHANG: Detaillierte Eingaben		12

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

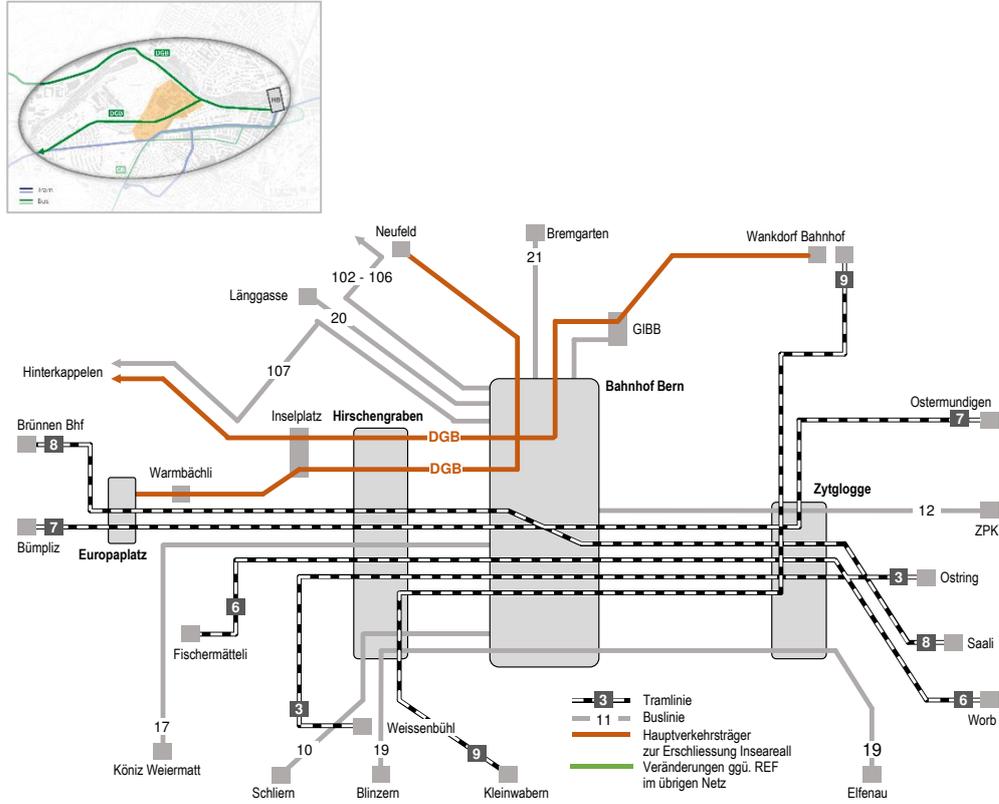
Das Inselareal ist heute mit tausenden Arbeits- und Studienplätzen sowie grossen Patienten- und Besucherströmen einer der bedeutendsten Verkehrserzeuger in der Region Bern. Zur Stärkung des Medizinalstandortes Bern verfolgt der Kanton Bern die Strategie, die universitäre Lehre, Forschung und Dienstleistung der Humanmedizin, der Zahnmedizin und weiterer Institute mit direktem Bezug zu Medizin und Pflege in den nächsten 10 Jahren auf dem Inselareal zu konzentrieren. Dazu soll auch die Infrastruktur massgeblich ausgebaut werden. Basis für die mittel- und langfristigen Entwicklungen bildet der Masterplan Inselspital aus dem Jahr 2010. Die geplanten Entwicklungen des Inselspitals sowie der Universität stellen entsprechend hohe Anforderungen an die verkehrliche Erschliessung des Areals. Die Kapazitäten der bestehenden ÖV-Erschliessung mit der Trolleybuslinie 12 sowie den am Rande des Areals verlaufenden Tram- und Buslinien werden im Zeithorizont 2030 kritisch.

Das Ziel der durchgeführten Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) war es, ergebnisoffen und unter Berücksichtigung aller Anforderungen und Rahmenbedingungen die beste Lösung für die künftige ÖV-Erschliessung des Inselareals zu evaluieren und grob deren Machbarkeit nachzuweisen.

Dies führte zu folgendem Resultat:

- Als kurz-/mittelfristige Lösung steht die Busvariante Y mit einer Umstellung auf Doppelgelenkbusbetrieb in den Korridoren Bern Bahnhof – Insel – Europaplatz und Bern Bahnhof – Güterbahnhof – Hinterkappelen im Vordergrund.
- Längerfristig ist vor allem im Zusammenhang mit einem möglichen Vollausbau auf dem Inselareal die Option Tram Murtenstrasse, ergänzt mit einer Buserschliessung via Freiburgstrasse, offen zu halten. Auch die RBS-Verlängerung stellt als Alternative zur Tram-lösung eine mögliche Langfristoption zur Sicherstellung ausreichender Kapazitäten v.a. bei Vollausbau Inselareal dar. Jedoch angesichts der hohen Kosten nur, wenn sich zusätzliche Nutzen über die Inselerschliessung hinaus ergeben.

Abbildung 1: Bestvariante Bus Y



1.2. Gegenstand der Mitwirkung

Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung sind Inhalt und Resultate der ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal (Synthesebericht vom 25. Februar 2021).

2. Mitwirkungsverfahren

2.1. Vorgehen

Die Resultate der ZMB wurden an der Medienkonferenz vom 1. April 2021 vorgestellt. Die Vorstellung erfolgte durch Herrn Regierungsrat Christoph Neuhaus, Bau- und Verkehrsdirektor, Frau Gemeinderätin Marieke Kruit, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, sowie Herrn Direktionspräsident Uwe E. Jocham, Insel Gruppe.

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 Inselareal, Synthesebericht für die öffentliche Mitwirkung vom 25.02.2021

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

2.2. Methodik der Auswertung

Die gemachten Eingaben wurden gesammelt und analysiert. Die wesentlichen Aspekte sind in Kapitel 3 zusammengefasst. Antworten auf einzelne Eingabepunkte finden sich im Anhang 1. Aufgrund der Erkenntnisse aus den Eingaben wurden Schlüsse für das weitere Vorgehen abgeleitet. Diese sind in Kapitel 3 aufgeführt.

2.3. Mitwirkende

Insgesamt sind 22 Eingaben eingegangen. Davon sind 2 Eingaben von Gemeinden, 1 Eingabe einer Quartierorganisation, 8 Eingaben von politischen Parteien (davon 5 SP), 7 Eingaben von Verbänden und Vereinen und 4 von Transportunternehmungen. Mit einer Ausnahme nutzten die Mitwirkenden zur Eingabe den abgegebenen Fragebogen.

Mitwirkende	Im Bericht verwendetes Kürzel
Gemeinden	
Gemeinderat der Stadt Bern	Stadt Bern
Gemeinde Köniz	Köniz
Quartierkommission	
QM3 – Quartiermitwirkung Stadtteil 3	QM3
Politische Parteien	
Grüne Freie Liste Stadt Bern	GFL
Grüne Köniz	GK
Jungfreisinnige Stadt Bern	JF
Sozialdemokratische Partei Kanton Bern	SPKt
Sozialdemokratische Partei Bern Holligen	SPH
Sozialdemokratische Partei Stadt Bern	SPStadt
Sozialdemokratische Partei Köniz	SPK
Sozialdemokratische Partei Sektion Bern Süd	SPBS
Verbände und Vereine	
Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern	BK
Gewerbeverband KMU Stadt Bern	KMU
Verband der Arbeitgeber Region Bern	VAB
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr Sektion Bern	IGÖV
Pro Bahn Espace Mittelland	ProBahn
Pro Velo Bern	ProVelo
VCS Verkehrs-Club Sektion und Region Bern	VCS
Transportunternehmungen	
BERNMOBIL	Bernmobil
BLS	BLS
PostAuto	PostAuto
Regionalverkehr Bern-Solothurn	RBS

3. Zusammenfassung der Eingaben

Die detaillierten Eingaben und deren Beantwortung sind aus dem Anhang 1 ersichtlich.

Die **wesentlichen Resultate** aus der Mitwirkung sind:

- Die kurz- und mittelfristige Bestlösung mit der Variante Bus Y findet breite Unterstützung.
- Die Meinungen zur langfristigen Lösung (Option Tram Murtenstrasse, RBS Verlängerung) sind kontrovers, d.h. zwischen deutlicher Favorisierung bis zur klaren Ablehnung.

Ergänzend dazu einige **Einzeleingaben** (1 bis 2 Nennungen, nicht vollständig, vgl. dazu Anhang 1):

- Unsicherheiten in der Nachfrageprognose.
- Ungenügende Berücksichtigung bzw. Gewichtung des Kriteriums Überkapazitäten (bei einer RBS-Verlängerung).
- Konflikte zwischen Doppelgelenkbussen und Veloverkehr in der Bewertung zu wenig berücksichtigt.
- Massnahmen zur Förderung des Velo- und Fussverkehrs gleichzeitig mit dem ÖV-Angebot umsetzen.
- Die Unterstellung der 2. Tramachse im Referenzzustand wird in Frage gestellt.
- Gefährdung der geplanten Einführung des Viertelstundentakts auf der S6 durch die Langfristoption RBS-Verlängerung.
- Ungenügende Umsteigebeziehungen am Europaplatz.
- Die Buslinie 17 soll durch das Inselareal geführt werden.
- Verzicht auf langfristige Optionen (Busangebot genügend).
- Die Variante S-Bahn-Halt Aebimatte wurde zu früh ausgeschieden.

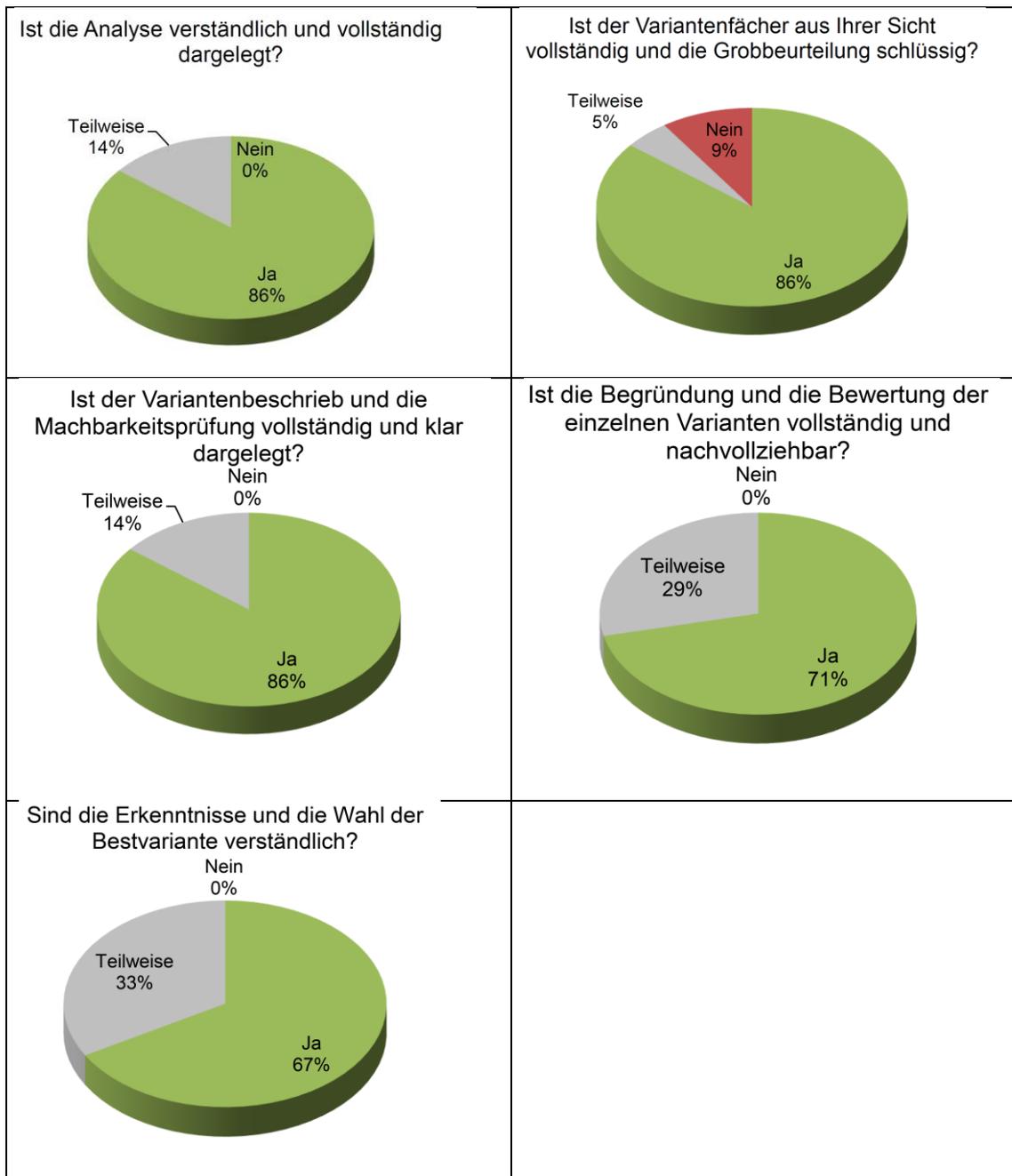
Aus der Mitwirkung können folgende **Schlüsse** gezogen werden:

- Die kurz- und mittelfristige Bestlösung "Bus Y" kann weiterverfolgt bzw. weitergeplant werden.
- Die Absicht des Kantons, die zukünftige ÖV-Erschliessung Bern Südwest / Köniz mit einer separaten weitergehenden ZMB (inkl. Option RBS-Verlängerung mit Insel-Erschliessung) kann aufgrund der diesbezüglich kontroversen Mitwirkungsergebnisse gestützt werden.
- In einem nächsten Arbeitsschritt ist ein detaillierter Vorgehensplan mit den noch anstehenden Abklärungen zu erstellen. Dabei sind Abhängigkeiten und der Koordinationsbedarf mit Drittprojekten im Perimeter der ÖV-Erschliessung Inselareal zu berücksichtigen.

4. Auswertung der Umfrage

4.1. Resultate

Die Umfrage in den Fragebögen zum methodischen Vorgehen wurde von 21 der Mitwirkenden beantwortet. Eine Stellungnahme erfolgte ohne Teilnahme an der Umfrage.



86 % der Mitwirkenden beurteilte die Analyse als verständlich und vollständig. Die übrigen 14 % beurteilten diese lediglich als teilweise verständlich und vollständig.

86 % der Mitwirkenden empfanden den Variantenfächer als vollständig und die Grobbeurteilung als schlüssig. 5 % (eine Eingabe) konnten dem nur teilweise zustimmen und 9 % beurteilten den Variantenfächer als unvollständig und/oder die Grobbeurteilung als un schlüssig.

86 % der Mitwirkenden empfanden den Variantenbeschrieb und die Machbarkeitsprüfung als vollständig und klar dargelegt. Die übrigen 14 % konnten dem nur teilweise zustimmen.

Für 71 % der Mitwirkenden ist die Begründung und Bewertung der Varianten vollständig und nachvollziehbar, für die übrigen 29 % nur teilweise.

67 % der Mitwirkenden beurteilten die Wahl der Bestvariante als verständlich, die übrigen 33% nur teilweise.

Alle 5 Fragen erhalten grossmehrheitliche Zustimmung. Einzig der Variantenfächer und die Grobbewertung beurteilten 2 Eingaben als unvollständig bzw. un schlüssig.

4.2. Nein-Stimmen zum Variantenfächer inkl. Grobbeurteilung

Pro Velo Bern ist der Ansicht, dass der Variantenfächer nicht vollständig und die Wahl der zu vertiefenden Varianten nicht schlüssig ist: Es fehlen kombinierte Varianten wie Bahnhaltstellen mit ergänzender ÖV-Feinverteilung oder mit dem Hauptverkehrsmittel Langsamverkehr. Während der Bearbeitung der ZMB wurde im Variantenfächer eine Lösung mit einer S-Bahnhaltstelle Aebimatte in Kombination mit einem ÖV-Feinverteiler auf dem Inselareal grob geprüft und verworfen. Ein Feinverteiler vermag die gewichtigen Nachteile der S-Bahnhaltstelle Aebimatte (periphere Lage, Machbarkeitsrisiken usw.) nicht zu kompensieren. Die Langfristoption RBS-Verlängerung könnte gut mit einem Feinverteilsystem auf dem Areal ergänzt werden.

Den in der ZMB untersuchten ÖV-Erschliessungsvarianten wird der Referenzzustand (und nicht der Ist-Zustand) zugrunde gelegt. Im Referenzzustand sind die aktuellen städtischen Planungen zu einer massgebenden Verbesserung des Veloangebots (Velohaupttrouten, BGK Achse Laupenstrasse - Murtenstrasse - Forsthaus usw.) enthalten. So sind insbesondere die heute noch zahlreich enthaltenen Mängel im Verkehrsraum beseitigt und die Möglichkeiten für Verbesserungen sind somit weitgehend realisiert.

Auch die **SP Sektion Bern-Süd** sieht Lücken in der Vollständigkeit des Variantenfächers und in der Wahl der zu vertiefenden Varianten. Es fehlen Lösungen mit ÖV-Direktverbindungen nach Köniz (z.B. Linie 17), in die Länggasse sowie aktuell zum Europaplatz. Weiter fehlen Perspektiven für den Langsamverkehr (z.B. Passerelle vom Bahnhof/Welle/Perron 49 zur Insel).

In der ZMB wurde die Frage der möglichen Entlastung des Bahnhofgebietes als Lösungsmöglichkeit betrachtet, wie das breite Variantenspektrum zeigt.

Die Linie 17 wird bereits heute als Erschliessung des Inselareals aus Köniz genutzt. Das Entlastungspotenzial des Umsteigepunktes Europaplatz wurde genau geprüft, wird mit der Verlängerung der Buslinie 12 auch erhöht, ist aber vergleichsweise gering. Das Potenzial einer Busverbindung Europaplatz - Inselareal - Mittelstrasse wurde in der ZMB Wyler - Länggasse geprüft. Die Entlastungswirkung der Buslinie in der Länggasse ist kaum vorhanden, so dass eine solche Verbindung auch wenig zur Entlastung der Buslinien zum Inselareal beitragen würde.

ANHANG: Detaillierte Eingaben

Verzeichnis der Mitwirkenden

Nr.	Kürzel	Form	Begleitbrief/ Beilagen	Absender	Verantwortliche Person:	Telefon für Rückfragen:	E-Mail-Adresse:
1	Stadt Bern	Schreiben	Inhalte des Schreibens sind mit Fragebogen (2) abgedeckt	Stadt Bern, Gemeinderat	Stadtkanzlei	031 321 62 16	stadtkanzlei@bern.ch
2	Stadt Bern	Fragebogen		Stadt Bern, Gemeinderat	Ueli Müller, Leiter Fachstelle ÖV	031 321 68 15	ueli.mueller@bern.ch
3	Köniz	Fragebogen		Gemeinde Köniz Bern	Verkehr und Unterhalt) Johannes Schwarz, Präsident, und Patrick Krebs, Geschäftsleiter	031 970 95 60	daniel.matti@koeniz.ch
4	QM3	Schreiben		(Quartiere Holligen, Weissenstein, Mattenhof, Monbijou,		031 371 00 23	info@qm3.ch
5	GFL	Fragebogen		Grüne Freie Liste (GFL) Stadt Bern	Martin Zulauf, Lukas Gutzwiller	076 462 31 07	Lukas.gutzwiller@gfl-bern.ch
6	GK	Fragebogen		Grüne Köniz	David Müller	079 821 51 23	mullda@hotmail.ch
7	JF	Fragebogen		Jungfreisinnige (JF) Stadt Bern, Neuengasse 20, 3011 Bern	Lena Skoko	079 103 68 61	info@jfstadtbern.ch
8	SPKt	Fragebogen	ja	SP Kanton Bern, Monbijoustrasse 61, Postfach 2947, 3001 Bern	David Stampfli	079 775 62 05	david.stampfli@spbe.ch
9	SPH	Fragebogen		SP Bern Holligen c/o Dominik Fitze, Schlosstrasse 111, 3008 Bern	Dominik Fitze	076 519 93 67	dominikfitze@gmail.com
10	SPStadt	Fragebogen	ja	Sozialdemokratische Partei Stadt Bern	Eva Schmid, Parteisekretärin	031 370 07 90	bern@spbe.ch
11	SPK	Fragebogen		SP Köniz	Ruedi Lüthi, Mitglied der Geschäftsleitung SP Köniz	079 706 88 70	rmf.luethi@bluewin.ch
12	SPBS	Fragebogen		SP Sektion Bern-Süd	Matthias Widmer, QM3		praesidium@sp-bern-sued.ch
13	BK	Fragebogen		Behindertenkonferenz Stadt und Region Bern	Rosmarie Heiniger, Geschäftsleiterin	077 445 11 28	info@brb-bern.ch
14	KMU	Fragebogen		Gewerbeverband KMU Stadt Bern	Thomas Balmer, Präsident, und Leonhard Sitter, Geschäftsführer	079 438 66 94	l.sitter@kmustadtbern.ch
15	VAB	Fragebogen		Verband der Arbeitgeber Region Bern (VAB)	Dr. Christoph Zimmerli, Geschäftsführer	031 390 25 81	christoph.zimmerli@berner-arbeitgeber.ch
16	IgöV	Fragebogen		Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IgöV) Sektion Bern	Peter Krebs, Präsident	079 543 74 88	peter.pk.krebs@bluewin.ch
17	ProBahn	Fragebogen		Pro Bahn Espace Mittelland	Aldo Hänni	079 327 58 56	pbs-em.praesident@pro-bahn.ch
18	ProVelo	Fragebogen		Pro Velo Bern	Michael Sutter	031 318 54 10	info@provelobern.ch
19	VCS	Fragebogen		VCS Sektion und Region Bern	Jan Remund und David Müller	079 917 15 29	jan.remund@hispeed.ch
20	Bernmobil	Fragebogen		BERNMOBIL, Eigerplatz 3, Postfach, 3000 Bern 14	Christoph Hofer	031 321 88 04	christoph.hofer@bernmobil.ch
21	BLS	Fragebogen		BLS AG	Hubert Riedle	079 427 75 78	hubert.riedle@bls.ch
22	PostAuto	Fragebogen		PostAuto	Reto Staub	079 547 03 88	reto.staub@postauto.ch
23	RBS	Fragebogen		Regionalverkehr Bern-Solothurn	Ulrich Reinert	031 925 55 56	ulrich.reinert@rbs.ch

Anhang 1: Beantwortung der Einzeleingaben

Mit- Nr.	wirkender	Frage	Eingabe	Umgang mit dem Anliegen	Bemerkungen
Fragebögen					
2	Stadt Bern	5	ÖV-Erschliessung des Medizinalstandorts Insel: Der Gemeinderat erachtet die vorgeschlagene Bestlösung als pragmatisch und auf die örtlichen Begebenheiten zugeschnitten. Mit geringfügigen Investitionen kann eine grosse Transportkapazität geschaffen werden, welche unter Annahme eines erheblichen Fahrgastwachstums die sehr hohen Nachfragespitzen zu den Hauptverkehrszeiten in diesem Korridor für die kommenden Jahrzehnte abzudecken vermag. Die Lösung gewährleistet eine gute Erschliessung des Inselareals von der Freiburg- und von der Murtenstrasse her. Sie kann somit die starke Transformation, welche das Areal in den kommenden Jahrzehnten gemäss dem Masterplan durchlaufen soll, in idealer Weise begleiten.	Kenntnisnahme	
2	Stadt Bern	5	Verlängerung der Linie 12 bis zum Europaplatz: Der Gemeinderat begrüsst, dass die vorgeschlagene Y-Buslösung die Verlängerung der Linie 12 zum Europaplatz enthält, womit diese Linie zukünftig beidseitig ins ÖV-Netz eingebunden wird. Dieser Aspekt kann dazu beitragen, dass der stark von ÖV-Bewegungen und Umsteigevorgängen belastete Stadtraum Bahnhof tendenziell entlastet und der ÖV-Knoten Europaplatz im Gegenzug gestärkt wird. Dort werden die Fahrgäste der Linie 12 zukünftig die Möglichkeit haben, auf mehrere Tram- und Buslinien umzusteigen. Weiter werden sie mit der Eröffnung der S-Bahnhaltestelle Europaplatz Nord (Verlegung der heutigen Haltestelle Stöckacker) direkten Zugang zu den meisten Normalspur-S-Bahnlinien erhalten. Zwei höchst dynamische Entwicklungsschwerpunkte – das Inselareal und der ESP Ausserholligen – werden so auf direkteste Weise verbunden. Mit diesem Vorschlag werden sowohl die vom Stadtrat erheblich erklärte Richtlinienmotion SP/JUSO, GLP/JGLP: Verlängerung der Buslinie 11 bis zum Europaplatz umgesetzt, als auch die Grundsätze des Stadtentwicklungskonzepts (STEK 2016).	Kenntnisnahme	
2	Stadt Bern	6	Langfristige Optionen: Grundsätzlich bietet die vorgeschlagene Bestlösung über einen langen Zeitraum genügende Kapazität, sofern sich die Nachfragezunahme in der erwarteten Bandbreite bewegt. Es besteht somit aus Sicht des Korridors Insel-Holligen nicht eine hohe Dringlichkeit, darüber hinaus gehende Optionen zu prüfen. Der Gemeinderat interpretiert die Ergebnisse der ZMB so, dass eine RBS-Verlängerung nur bis Insel nicht realistisch ist, da eine sehr hohe Überkapazität geschaffen würde und es sich sowohl bei den Investitions- als auch bei den Betriebskosten um die mit Abstand teuerste Variante handelt (400 Mio. Franken Investitionskosten, 2.6 Mio. Betriebskosten). Demgegenüber wären Investitionskosten von 80 Mio. Franken (inkl. bauliche Anpassungen für den Betrieb der Linie 12 mit Doppelgelenkbussen und Verlängerung bis zum Europaplatz) und zusätzliche Betriebskosten von 1,8 Mio. Franken für die Option Tram Murtenstrasse für Kanton und Stadt Bern eher finanzierbar. Die RBS-Verlängerung kommt für den Gemeinderat nur in Frage, wenn sie sich in Kombination mit der zukünftigen Erschliessung auf dem Korridor Köniz-Schwarzenburg als zweckmässig erweist und für die Stadt keine Mehrkosten anfallen. Bei den weiteren Abklärungen ist die wichtigste Anforderung aus Stadtsicht, dass eine wirkungsvolle Entlastung bei der ÖV-Feinerschliessung im Gebiet Insel-Holligen und Bern-Süd (Schwarzenburgstrasse, Könizstrasse) erreicht wird, gleichzeitig aber die hohe Erschliessungsqualität erhalten bleibt. Ein weiteres wichtiges Beurteilungskriterium ist die Entlastungswirkung für das städtische Strassennetz. Die vertiefte Untersuchung der RBS-Verlängerung darf nicht dazu führen, dass der beschlossene und bis spätestens 2030 umzusetzende Viertelstundentakt auf der S-Bahnlinien S6 (Schwarzenburg) verzögert oder sistiert wird. Der Gemeinderat erwartet, dass die damit zu erreichende Modalsplitverschiebung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zum ÖV insbesondere auf der Schwarzenburgstrasse ab Schloss Köniz bis zum Eigerplatz bis 2030 erreicht wird. Die beiden von der ZMB favorisierten Langfristoptionen werden in den städtischen Mitwirkungsstellungen kontrovers beurteilt. Beim Tram Murtenstrasse wird in einzelnen Stellungnahmen zurückhaltend positiv beurteilt, während andere die RBS-Verlängerung klar vorziehen. Umgekehrt besteht gegenüber der RBS-Variante eine relativ starke und explizite Ablehnung. Es ist deshalb wichtig, dass die nötige Debatte zu diesem Infrastrukturvorhaben auf der Basis von belastbaren Planungsergebnissen geführt werden kann und bereits in dieser Phase eine breite Partizipation erfolgt.	Kenntnisnahme	Der Kanton beabsichtigt, die zukünftige ÖV-Erschliessung Bern Südwest / Köniz mit einer separaten ZMB zu prüfen. Die aufgeführten Punkte sind bei einer vertieften Prüfung der Option RBS-Verlängerung zu berücksichtigen. Ein massgebender Teil der Investition von CHF 400 Mio. für die RBS-Verlängerung dient gleichzeitig auch der Wendeanlage, die längerfristig aus Kapazitätsgründen für den Betrieb des RBS-Bahnhofes erforderlich wird.
2	Stadt Bern	6	Vorschläge zum Langsamverkehr: Der Gemeinderat begrüsst, dass im Rahmen der ZMB auch die Erschliessungsmöglichkeiten durch den Langsamverkehr in einer eigenen vertieften Variante untersucht worden sind. Es konnten dabei Ansätze aufgezeigt werden – beispielsweise die verstärkte Förderung von Shared-Mobility-Angeboten, welche die Stadt zukünftig möglichst gemeinsam mit der Insel-Spitalgruppe, der Universität und weiteren Partnern weiterverfolgen möchte.	Kenntnisnahme	
2	Stadt Bern	6	Weiteres Vorgehen: Für die Umsetzung der vorgeschlagenen Bestvariante sind eine Reihe weiterer Abklärungen nötig, beispielsweise ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die betroffenen Abschnitte der Freiburg- und Schlosstrasse sowie des Europaplatzes. Falls die Planungspartner sich darauf einigen, die Bestvariante umzusetzen, so ist die Stadt bereit, in einem ersten Schritt mit allen beteiligten Partnern die Erarbeitung eines Vorgehenskonzepts und Ablaufplans an die Hand zu nehmen, um danach die nächsten Schritte zeitgerecht und koordiniert anzugehen. Er ist bereit, dazu in der zweiten Jahreshälfte 2021 einen Workshop mit den relevanten Projektpartnern durchzuführen.	Kenntnisnahme, Zustimmung	Das Engagement der Stadt Bern im nächsten Planungsschritt wird begrüsst.
2	Stadt Bern	6	Gerne nimmt der Gemeinderat die Gelegenheit zur Stellungnahme wahr. Er bedankt sich für die ausgezeichnete Zusammenarbeit mit den involvierten städtischen Stellen sowie für die wertvollen Vorarbeiten, welche für die Weiterentwicklung des ÖV-Systems in der Stadt Bern und für die Entwicklung der beiden betroffenen Stadtteile von zentraler Bedeutung sind.	Kenntnisnahme	
3	Köniz	4	Die Gemeinde Köniz teilt die Bewertung zur Variante RBS-Verlängerung. Sie weist explizit darauf hin, dass eine Verlängerung über das Inselareal hinaus in der Langfristperspektive eine für die Gemeinde bevorzugte Erschliessungsfunktion des Liebefelds, des Zentrums Köniz und der ländlichen Zentren bis Niederscherli übernehmen kann.	Kenntnisnahme	
3	Köniz	5	Der Könizer Gemeinderat vertritt die Haltung, dass die auf S. 39 des Syntheseberichts erwähnte Konkretisierung der RBS-Variante in den nächsten Jahren unbedingt zu leisten ist, damit die Abhängigkeiten geprüft werden können und langfristig die Option einer Verlängerung der RBS-Linie nach Köniz und damit eine Metro Nord-Süd erhalten bleibt. Die unverändert starke Siedlungsentwicklung im Raum Liebefeld und Köniz wird langfristig noch mehr Kapazitäten im ÖV fordern, darum soll die Option einer RBS-Verlängerung aufrechterhalten und vertieft geprüft werden.	Zustimmung	Der Kanton beabsichtigt, die zukünftige ÖV-Erschliessung Bern Südwest / Köniz mit einer separaten ZMB zu prüfen.
3	Köniz	6	Der Könizer Gemeinderat bedankt sich für die geleisteten Arbeiten und die Möglichkeit zur Mitwirkung. Die Gemeinde Köniz äussert sich nicht zur Art und Weise der Erschliessung des Inselareals auf Stadtberner Boden, nimmt jedoch bei den Fragen 4 und 5 gerne Stellung zur Langfristoption RBS-Verlängerung.	Kenntnisnahme	
4	QM3		QM3 ist mehrheitlich mit der vorgeschlagenen kurz-/mittelfristigen Bestvariante (Busvariante Y mit einer Umstellung auf Doppelgelenkbusbetrieb in den Korridoren Bahnhof Bern-Insel-Europaplatz und Bahnhof Bern-Güterbahnhof-Hinterkappelen) einverstanden. Die QM3 wünscht eine zeitnahe Verlängerung der Linie 12 zum Europaplatz, da der Anpassungsbedarf nicht sehr grossflächig sein sollte. Die beiden längerfristigen Bestvarianten (Tram Murtenstrasse und RBS Verlängerung) möchten wir zu einem späteren Zeitpunkt beurteilen. Grundsätzlich steht QM3 der Tramlösung positiver gegenüber als der RBS Verlängerung.		
4	QM3		Die beiden längerfristigen Bestvarianten (Tram Murtenstrasse und RBS Verlängerung) möchten wir zu einem späteren Zeitpunkt beurteilen. Grundsätzlich steht QM3 der Tramlösung positiver gegenüber als der RBS Verlängerung.		
4	QM3		QM3 fordert die Planung auf, eine barrierefreie Passerelle für den Fussverkehr weiter zu prüfen. Sie sollte von den Perrons Richtung Inselareal führen.	Ablehnung	Der Lösungsansatz wurde im Rahmen der Vertiefung der Variante "Hauptverkehrsmittel Langsamverkehr" grob geprüft. Die Lösung lässt sich höchstens langfristig realisieren und sprengt somit den Rahmen der vorliegenden ZMB.

Mit- Nr.	wirkender	Frage	Eingabe	Umgang mit dem Anliegen	Bemerkungen
4	QM3		Der Einbezug der Linie 17 in die Erschliessung des Inselareals (zum Beispiel via Friedbühlstrasse) sollte weiter geprüft werden.	Ablehnung	Eine Führung der Linie 17 durchs Inselareal wurde aus folgenden Gründen verworfen: - Apgarweg als mögliche direkte Linienführung nicht geeignet (alternative Linienführung via Friedbühlstrasse denkbar, aber umwegig). - Auf Achse Freiburgstrasse Doppelgelenkbusse aus Kapazitätsgründen erforderlich; Linie 17 langfristig mit Gelenkbussen ausreichende Kapazitäten. - Vernetzung Inselareal mit Europaplatz und Erschliessung Wohnschwerpunkt Warmbächli nicht gegeben. - Die Linie 17 erschliesst das Insel heute bereits am Rande (Haltestelle Loryplatz); die Erreichbarkeit des Inselareals kann mit Verbesserungen der Fusswegverbindungen zusätzlich verbessert werden.
5	GFL	4	Im Allgemeinen nachvollziehbar, die Variante RBS kommt jedoch zu gut weg. V1a und V1c summieren sich zu null, aber eigentlich müsste die Bewertung negativ sein, weil eine absurde Überkapazität geschaffen würde. Dies wieg umso schwerer, weil die prognostizierte Auslastung nur in kurzen Morgen- und Abendspitzen eintritt. Ebenfalls nicht einleuchtend ist die Bewertung 3 bei V3, weil eine Doppelspurigkeit mit dem S-Bahn-Netz entstehen würde und dies fast zwangsläufig zu Lasten der Feinverteilung im übrigen Netz.	Ablehnung	V1c: Die Überkapazität ist in der Bewertung mit der schlechtesten Note ausreichend berücksichtigt. V3: Durch die separate RBS-Verlängerung besteht keine Doppelspurigkeit mit dem übrigen Bahn-Netz.
5	GFL	5	Die Bestvariante kurz-/mittelfristig überzeugt zu 100%. Mit flankierenden Massnahmen (gestaffelter Arbeitsbeginn Spital/Uni) soll sichergestellt werden, dass die Kapazität der Variante Y auch langfristig genügt. Auf das Murtenram und erst recht auf die RBS-Verlängerung soll verzichtet werden – da unnötig und nicht finanzierbar.	Kenntnisnahme, Ablehnung	Langfristige Option: Entwickelt sich die Verkehrsnachfrage gemäss der aktuellen Prognose, genügen die Kapazitäten der Busvariante Y langfristig nicht. Tram Murtenstrasse und RBS-Verlängerung (nur falls damit weiterer Nutzen generiert werden kann) sind hier aufgrund der ZMB-Untersuchungen die zweckmässigsten Lösungen.
5	GFL	6	Gleich wie in Bezug auf den MIV soll auch bezüglich ÖV der geplante Ausbau des Inselareals auf die realisier- und finanzierbaren Möglichkeiten abgestimmt werden. Sonst riskiert man, dass zugunsten von "Forschungssynergien" die Stadtentwicklung rundum dysfunktional wird.	Ablehnung	Die mittel- bis langfristige Entwicklung des Inselareals ist Teil der Stadtentwicklung und mit entsprechenden Planungsinstrumenten (STEK Masterplan, Überbauungsordnung) sorgfältig geplant. Dies rechtfertigt auch die Gewährleistung einer hohen ÖV-Erschliessungsqualität.
6	GK	4	Grundsätzlich mit der Bewertung einverstanden. Die Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs müssen aber so oder so zwingend als Ergänzung weiterverfolgt werden (abgesehen von der Lösung mit Förderband).	Kenntnisnahme, Zustimmung	Attraktive und sichere Fusswegverbindungen aufs Inselareal werden im Rahmen der laufenden städtischen Verkehrsprojekte (ZBBS, BGK Murtenstrasse usw.) sichergestellt.
6	GK	6	Die kurzfristige Lösung sollte die Langfristige nicht behindern – und umgekehrt. Mit der in einem ersten Schritt empfohlenen Bus-Lösung ist dies der Fall. Wichtig ist jedoch, dass der Betrachtungsperimeter nicht zu klein gezogen wird. Den Fokus allein auf das Inselareal würde zu kurz greifen. Die Erschliessung der Uni Von Roll und auch von Köniz/Schwarzenburg sind wichtig, um eine sinnvolle Gesamtlösung zu entwickeln. Die Bevorzugung der Y-Lösung mit Doppelgelenkbussen ist nachvollziehbar. Sie ermöglicht die verbesserte Erschliessung der Uni VonRoll und des Inselareals – von Osten und Westen (Europaplatz). Sie bedingt auch keine hohen Investitionen, die einer mittel- bis langfristigen Lösung hinderlich sein könnten. Allerdings ist bei der Ausführung der Linien mit Doppelgelenkbussen auf die Sicherung der Velowege zu achten.	Kenntnisnahme, Zustimmung	Die ZMB hatte den Fokus auf die Erschliessung des Inselareals. Im Rahmen der Bearbeitung hat sich bestätigt, dass einzelne Lösungsansätze den Rahmen dieser ZMB sprengen, wie z.B. die RBS-Verlängerung, deren Nutzen in einem grösseren Perimeter zu evaluieren ist. Der Kanton beabsichtigt, die zukünftig ÖV-Erschliessung Bern Südwest / Köniz mit einer separaten ZMB zu prüfen.
6	GK	6	Dass aktuell noch nicht eine abschliessende Empfehlung abgegeben wird hinsichtlich langfristiger Lösung ist nachvollziehbar. Für die Könizer Grünen ist wichtig, dass die Planung der unterirdischen Verlängerung der RBS zur Insel und weiter nach Köniz / Schwarzenburg weiterverfolgt und damit zusätzliche Entscheidungsgrundlagen geschaffen werden. Dazu ist eine ZMB für den Südwesten von Bern durchzuführen. Hier ist allerdings auch zu betrachten, dass die langfristige Lösung nicht die kurzfristig notwendigen Lösungen behindert – z.B. den Ausbau des ÖVs nach Köniz (mit 15-Minutentakt der S-Bahn).	Zustimmung	Der Kanton beabsichtigt, die zukünftige ÖV-Erschliessung Bern Südwest / Köniz mit einer separaten ZMB zu prüfen.
7	JF	1	Wir sehen es als gewagt an, die 2. Tramachse West Belpstrasse – Laupenstrasse – Bubenbergrplatz als realisiert zu unterstellen. Politisch sind Tramprojekte immer sehr umstritten; es sollten auch Varianten ausgearbeitet werden, in welchen diese Tramlinie nicht unterstellt wird und somit können die Konsequenzen aufgezeigt werden für die Abhängigkeit des jeweiligen Projektes.	Kenntnisnahme	Die Notwendigkeit einer 2. Tramachse ist fachlich unbestritten, in den kantonalen und regionalen Planungsinstrumenten enthalten und soll unabhängig von einem zukünftigen Tram Murtenstrasse erstellt werden. Die Realisierung der 2. Tramachse ist zudem eine Voraussetzung für ein Tram Murtenstrasse. Daher wurde die 2. Tramachse aus Gründen einer kohärenten Methodik im Referenzzustand vorausgesetzt.
7	JF	1	Eine weitere Taktverdichtung und Bedienung des Perimeters ausschliesslich mit Gelenkbussen sehen wir ebenfalls als nicht möglich an.	Kenntnisnahme	
7	JF	2	Die nicht Weiterverfolgung gewisser Varianten ist detailliert dargelegt.	Kenntnisnahme	

Mit- Nr.	wirkender	Frage	Eingabe	Umgang mit dem Anliegen	Bemerkungen
7	JF	3 und 4	Durchaus überraschend ist die Beibehaltung eines sehr eng getakteten Busbetriebs bei fast allen – auch grösseren baulichen – Massnahmen. Dies stellt vornehmlich die Tramangebote in Frage, sollten sie doch den Busbetrieb eher ersetzen als nur ergänzen (analog Tram Bern-West). Tramprojekte haben politisch meist einen schweren Stand. Bei beiden Tramprojekten müssten durch BEM wiederum zusätzliche Zweirichtungs-Fahrzeuge beschafft werden. Zudem stellt sich für uns die Machbarkeit in Frage, im Hinblick darauf, wo genau das Tram auf den viel befahrenen Strassen und dem dicht bebauten Gebiet noch Platz finden soll, ohne den MIV komplett zu blockieren. Was im Bericht mit -1/2 wohl immer noch zu positiv bewertet wird. Die Bus-Varianten würden den oberirdischen Verkehr nochmals enorm belasten, aus unserer Sicht. APM und Seilbahn sind zwar spannende Ideen, womöglich der Zeit etwas voraus, aber absolut nicht umsetzbar aus verschiedentlich genannten Gründen.	Kenntnisnahme	Das fast für alle Varianten vorgesehene Busangebot durchs Inselareal hindurch bis zum Europaplatz dient insbesondere auch der direkten Erschliessung des Inselareal von Osten, sowie der Erschliessung der Gebiete westlich des Inselareal (Holligen, Warmbächli usw.). Für alle Bus- und Tramvarianten wurden machbare Lösungen aufgezeigt, auch aus verkehrstechnischer Sicht. Tramlösungen führen gegenüber Buslösungen insbesondere dazu, dass wegen der grösseren Transportkapazität weniger Fahrzeugbewegungen auftreten, was den Verkehrsraum weniger belastet. Eine wesentliche Veränderung mit entsprechender Verkehrsreduktion wird mit der Inbetriebnahme der städtischen ZBB-Projekten im Zusammenhang mit dem neuen SBB-Bahnhofzugang ab Bubenbergplatz und des RBS-Tiefbahnhofs eintreten.
7	JF	6	Die Steigerung der Nachfrage bis 2040 um fast 50% erscheint massiv, ist aber den etlichen grossen Bauvorhaben geschuldet. Es ist davon auszugehen, dass vermehrtes Arbeiten im Homeoffice das Gesundheitswesen, welches im vorliegenden Untersuchungsperimeter die Nachfrage dominiert, kaum massgebend beeinflussen dürfte. Die unterstellten Annahmen zur Nachfrageentwicklung scheinen somit nach wie vor realistisch, trotz «Corona-Auswirkungen» auf den Verkehr.	Zustimmung	Die langfristigen Corona-Auswirkungen (z.B. vermehrt Homeoffice) sind heute noch nicht voraussehbar. Zudem kann ein massgebender Teil des Inselpersonals seine Tätigkeit nicht im Homeoffice ausüben.
7	JF	6	Wirklich ein grosser Schritt zu einer effizienteren Ausgestaltung des ÖV-Angebots im Grossraum Bern bietet langfristig nur, wenn die heutigen RBS S-Bahn-Züge aus dem Nordosten Berns unter Bern hindurch nach Köniz/Schwarzenburg weiterfahren würden. Ein erster Schritt dazu – die Weiterführung der RBS Linie zum Inselareal – wäre integraler Bestandteil dieses Grossprojekts.	Ablehnung	Die vorliegende ZMB fokussiert die ÖV-Erschliessung des Inselareals. Eine RBS-Verlängerung allein für die Insel-Erschliessung weist ein ungenügendes Kosten-/Nutzenverhältnis auf. Der Nutzen einer RBS-Verlängerung bis nach Köniz/Schwarzenburg muss in einer grossräumigeren Betrachtung (Perimeter Bern Südwest-Köniz-Schwarzenburg) separat untersucht werden. Der Kanton beabsichtigt, die zukünftige ÖV-Erschliessung Bern Südwest / Köniz mit einer separaten ZMB zu prüfen. Ob die RBS-Lösung die beste Lösung ist, ist derzeit offen.
8	SPKt	6	Die SP Kanton Bern unterstützt die Ergebnisse und Schlussfolgerungen der ZMB. Die als kurz- und mittelfristige Lösung empfohlene Verbesserung der Erschliessung des Inselareals mittels Doppelgelenkbussen auf den Linien 12 und 101 mit einer Anbindung der Linie 12 an den Europaplatz überzeugt. Diese Verbesserung der Erschliessung entspricht der Stossrichtung der Motion von Grossrat David Stampfli «Inselareal besser erschliessen via S-Bahnhof Europaplatz», die der Grosse Rat als Postulat überweisen hat. Auf diese Weise lassen sich die bereits heute bestehenden Kapazitätsprobleme relativ rasch und ohne grosse Investitionen lösen.	Kenntnisnahme	
8	SPKt	6	Vorteil dieser Variante ist auch, dass langfristige Lösungsoptionen (Horizont 2060), die nicht nur für den Vollausbau des Inselareals, sondern auch für den Raum Köniz-Schwarzenburg geprüft werden müssen, durch die Variante mit den Doppelgelenkbussen nicht verbaut werden. Ob langfristig eine RBS-Verlängerung nach Köniz/Schwarzenburg (Metro Nord-Süd) anzustreben oder andere Lösungen für diesen Raum angezeigt sind, muss als Nächstes geklärt werden. Deshalb regt die SP Kanton Bern die Erarbeitung einer weiteren ZMB an, die die verschiedenen Lösungsoptionen in einem grösseren Bearbeitungsperimeter für den Raum Bern-Süd einschliesslich der Erschliessung des Inselareals nach dem Vollausbau des Areals zum Gegenstand haben muss. Dabei sind die Regionalkonferenz Bern Mittelland und die direkt betroffenen Gemeinden einzubeziehen.	Zustimmung	
8	SPKt	6	Nach Auffassung der SP Kanton Bern darf durch die weiteren Abklärungen die geplante Einführung des Viertelstundentaktes auf der S6 der BLS nach Köniz, die ab 2030 vorgesehen ist, keinesfalls gefährdet werden. Deshalb muss zunächst fundiert überprüft werden, ob für die Einführung des Viertelstundentaktes zwingend ein Doppelspurausbau bis Köniz nötig ist. Diese Frage ist nach Auffassung der SP Kanton Bern unabhängig von der BLS durch neutrale Sachverständige sorgfältig zu überprüfen. Die Entflechtung Holligen wird bekanntlich unabhängig vom Viertelstundentakt nach Köniz auch aus anderen Gründen von den SBB gebaut werden. Diese Entflechtung ist planerisch weit fortgeschritten, finanziell gesichert und in ca. 9 Jahren vorgesehen. Sie ist gleichzeitig Voraussetzung für die angesprochene Taktverdichtung nach Köniz. Die SP Kanton Bern stellt infrage, ob neben dieser gesicherten Entflechtung in Holligen ein Doppelgleis nach Liebfeld - Köniz gebaut werden muss. Diese Abklärung ist auch deshalb angezeigt, weil für den Bau des Doppelgleises eventuell der Enteignungsweg eingeschlagen werden muss.	Kenntnisnahme	Es handelt sich um eine separate Planung; ausserhalb der Fragestellung ÖV-Erschliessung Inselareal.
8	SPKt	6	Die SP Kanton Bern hält hier mit Nachdruck fest, dass der auf der S6 der BLS ab 2030 vorgesehene Viertelstundentakt nicht verhandelbar ist und durch eine Langfristoption wie der Variante RBS-Verlängerung nach Köniz-Schwarzenburg (Metro Nord – Süd) nicht infrage gestellt werden darf.	Kenntnisnahme	Es handelt sich um eine separate Planung; ausserhalb der Fragestellung ÖV-Erschliessung Inselareal.
9	SPH	1	Bei der Analyse fehlt uns, dass mit der heutigen Lösung die Anbindung ans Eisenbahnnetz nur auf eine Seite gewährleistet ist. Der Inselbus fährt nur bis zum Friedbühlkreisel. Die Anbindung ans Eisenbahnnetz und das Umsteigepotenzial am Europaplatz für jene, die aus dem Westen der Stadt Bern oder den westlichen und südlichen Agglomerationsgemeinden der Stadt oder aus der Westschweiz kommen, wird mit der heutigen Busführung nicht genutzt. Alles läuft über den bereits heute überlasteten Hauptbahnhof. Uns fehlt auch die Erwähnung der im Februar 2018 eingereichten politischen Vorstösse im Grossen Rat (überwiesenes Postulat) und im Stadtrat von Bern (überwiesene Motion als Richtlinie).	Kenntnisnahme	In der Analyse ist die heutige Erschliessung inkl. bestehende Nachfrageströme implizit dargestellt. In den aufgezeigten Varianten und insbesondere der Busvarianten Y ist die Vernetzung mit dem Umsteigeknoten Europaplatz enthalten. Die Richtlinienmotion «Verlängerung der Buslinie 11 bis zum Europaplatz» wird im Synthesebericht nicht erwähnt; der Vorstoss wird aber vom Gemeinderat nach Vorliegen des Syntheseberichts und des Mitwirkungsberichts zur ZMB Insel beantwortet werden.
9	SPH	4	Der Vollständigkeit halber müsste erwähnt werden, dass die Varianten Tram Freiburgstrasse und Bus Y den Vorteil haben, dass dank der Endhaltestelle Europaplatz der Hauptbahnhof entlastet wird, da mit diesen Lösungen die Insel direkt via Europaplatz erreicht werden kann. Das wirkt sich auf die Reisezeiten, die Vernetzung Richtung Westen und Süden ebenfalls positiv aus. Aus unserer Sicht ist das bei der Bewertung nur ungenügend berücksichtigt.	Zustimmung	Dies gilt auch für alle Bus- und Tramvarianten, wie auch für die RBS-Verlängerung.
9	SPH	5	Die Wahl der Bestvariante entspricht einer Forderung der SP Bern Holligen. Insofern bestätigt die Wahl uns in unserer Haltung.	Kenntnisnahme	

Mitwirkender				Umgang mit dem Anliegen		Bemerkungen	
Nr.	Frage	Eingabe					
9	SPH	6	Für uns ist die bessere Erschliessung des Inselareals und damit verbunden die Weiterführung des Inselbusses bis zum Europaplatz sehr wichtig, damit das zu erwartende Passagieraufkommen umweltgerecht bewältigt werden kann. Wer aus dem Westen oder Süden der Stadt Bern, der Agglomerationsgemeinden und der Westschweiz kommt, muss die Möglichkeit haben, direkt bei Europaplatz umzusteigen. So wie das die Variante Bus Y vorsieht. Mehr als bedauerlich ist, dass diese Verlängerung nicht viel früher geplant wurde, was den Bau der Wendeschleife beim Warmbächli unnötig gemacht hätte. Die bauliche Entwicklung auf dem Inselareal und die damit verbundene markante Zunahme der Benutzerinnen und Benutzer des ÖV war ja schon lange bekannt. Hier wurde eine Fehlplanung mit unnötiger hoher Kostenfolge gemacht.	Zustimmung zu Teil 1, Ablehnung Teil 2	Ablehnung: Es handelt sich nicht um eine Fehlplanung. Die Endhaltestelle muss auf die Entwicklung im ESP Europaplatz abgestimmt werden. Entsprechende Planungen sind im Gange. Erst die laufende und zukünftige Nachfragentwicklung rechtfertigt ein entsprechend verbessertes ÖV-Angebot. Mit den beiden Tramlinien ist das Insel zumindest peripher bereits ab dem Knoten Europaplatz erreichbar.		
10	SPStadt	5	Die SP Stadt Bern unterstützt klar die favorisierte «Busvariante Y». Die Lösung bietet die nötige Flexibilität und ist in absehbarer Zeit realisierbar. Besonders freut uns die Verlängerung der südlichen Linie bis zum Europaplatz, ist dies doch ein Anliegen, das von uns seit bald zehn Jahren regelmässig vorgebracht wird. Diese Verlängerung soll zeitnah (in ein bis zwei Jahren) realisiert werden; es gibt keinen Grund, die Umstellung auf Doppelgelenkbusse abzuwarten. Als Ergänzung zu prüfen ist die Führung der jetzigen Linie 17 durch das Inselareal. Damit wird eine direkte Verbindung nach Köniz geschaffen. Ausserdem muss die Zugänglichkeit des Areals ab den Haltestellen der Tramlinien 7 und 8 verbessert werden.	Kenntnisnahme, Ablehnung	Bei positivem politischem Entscheid für die Busvariante Y wird deren Planung unmittelbar aufgenommen. Eine Führung der Linie 17 durchs Inselareal wurde auf folgenden Gründen verworfen: - Apgarweg als mögliche direkte Linienführung nicht geeignet (alternative Linienführung via Friedbühlstrasse denkbar, aber umwegig). - Auf Achse Freiburgstrasse Doppelgelenkbusse aus Kapazitätsgründen erforderlich; Linie 17 langfristig mit Gelenkbussen ausreichende Kapazitäten. - Vernetzung Inselareal mit Europaplatz und Erschliessung Wohnschwerpunkt Warmbächli nicht gegeben. - Die Linie 17 erschliesst das Insel heute bereits am Rande (Haltestelle Loryplatz); die Erreichbarkeit des Inselareals kann mit Verbesserungen der Fusswegverbindungen zusätzlich verbessert werden.		
10	SPStadt	5	Bei der Umstellung auf Doppelgelenkbusse ist genügend Platz und damit die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der Velofahrenden durch geeignete Massnahmen strikt zu gewährleisten.	Zustimmung	Sind bei der konkreten Weiterplanung der Buslinien zu berücksichtigen.		
10	SPStadt	5	Mittelfristig ist eine Tramvariante «Murtenstrasse» denkbar, in Abstimmung mit den im Synthesebericht gemachten Vorgaben und Einschränkungen.	Kenntnisnahme			
10	SPStadt	5	Auch langfristig (> 2040) reichen diese Massnahmen aus heutiger Sicht aus. Eine Verlängerung der RBS-Linie nach Köniz oder gar nach Schwarzenburg ist nicht zielführend und auch aus Kostengründen abzulehnen. Köniz verfügt über einen S-Bahnanschluss, der demnächst auf Doppelspur ausgebaut werden soll.	Ablehnung	Die aus heutiger Sicht nach bestem Wissen und Gewissen vorgenommene Nachfrageprognose zeigt trotz allen Unsicherheiten, dass die Kapazitäten mit der Y-Lösung langfristig nicht ausreichen. Deshalb ist es wichtig, die Weiterplanung in einem grösseren Perimeter anzugehen, insbesondere da hierzu grössere Investitionen und demzufolge eine lange Planungs- und Realisierungszeit erforderlich sind. Der Kanton beabsichtigt, die zukünftig ÖV-Erschliessung Bern Südwest / Köniz mit einer separaten ZMB zu prüfen.		
11	SPK	5	Wie wir schon in der Mitwirkung «Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern» festgehalten haben, wünscht die SP Köniz eine weitere Analyse (ZMB) für den Raum Bern-Süd / Köniz. Die weiteren Abklärungen dürfen jedoch die geplante Einführung des Viertelstundentaktes auf der S6 der BLS nach Köniz, die ab 2030 vorgesehen ist, keinesfalls gefährden oder weiter verzögern.	Zustimmung	Der Kanton beabsichtigt, die zukünftig ÖV-Erschliessung Bern Südwest / Köniz mit einer separaten ZMB zu prüfen.		
12	SPBS	2	Leider besteht eine Fokussierung darauf, alle Reisenden über den bereits sehr stark frequentierten Bahnhof zu schicken. Es fehlen ÖV-Direktverbindungen nach Köniz (z.B. Linie 17), in die Länggasse sowie aktuell zum Europaplatz. Diese können zwar die bestehenden Kapazitätsprobleme zwischen Bahnhof und Insel nicht für sich allein lösen, aber helfen dort Ausbauten hinauszuzögern oder geringer ausfallen zu lassen. Weiter fehlen Perspektiven für den Langsamverkehr (z.B. Passerelle vom Bahnhof/Welle/Perron 49 zur Insel).	Ablehnung	In der ZMB wurde die Frage der möglichen Entlastung des Bahnhofgebietes als Lösungsmöglichkeit betrachtet, wie das breite Variantenspektrum zeigt. Die Linie 17 wird bereits heute als Erschliessung des Inselareals aus Köniz genutzt, das Entlastungspotenzial des Umsteigepunktes Europaplatz wurde genau geprüft, wird mit der Verlängerung der Buslinie 12 auch erhöht, ist aber vergleichsweise gering. Das Potenzial einer Busverbindung Europaplatz - Inselareal - Mittelstrasse wurde in der ZMB Wyler - Länggasse geprüft, die Entlastungswirkung der Buslinie in der Länggasse ist kaum vorhanden, so dass eine solche Verbindung wenig zur Entlastung der Buslinien zum Inselareal beitragen würde.		

Mit- Nr.	wirkender	Frage	Eingabe	Umgang mit dem Anliegen	Bemerkungen
12	SPBS	5	Die Verlängerung des RBS bietet aus unserer Sicht wenig Vorteile und soll nicht weiterverfolgt werden. Wenn eine Bahnlösung angestrebt wird, soll dies durch eine SBB-Haltestelle erfolgen. Wichtig ist die zeitnahe Anbindung weiterer ÖV-Korridore/Umsteigepunkte (z.B. Europaplatz oder Köniz), was leider zu wenig bzw. nicht berücksichtigt wird. Stattdessen sollen weiterhin möglichst viele Reisende via Bahnhof gelenkt werden, was dort zu Kapazitätsproblemen führt.	Kenntnisnahme, Ablehnung	RBS-Verlängerung: Der Kanton beabsichtigt, die zukünftig ÖV-Erschliessung Bern Südwest / Köniz mit einer separaten ZMB zu prüfen. SBB-Lösung: Eine Haltestelle Aebimatte war Gegenstand des Variantenfächers und wurde aufgrund der hohen Machbarkeitsrisiken und des geringen Nutzens (immer noch hohe Fussgängerdistanz ins Zentrum des Inselareals) verworfen. Der Umsteigepunkt Europaplatz ist in den Varianten berücksichtigt, eine bessere Direkterschliessung ab Köniz (heute Loryplatz Linie 17) ist kaum machbar.
12	SPBS	6	Die Verlängerung der Linie 12 bis zum Bahnhof Europaplatz soll unverzüglich an die Hand genommen werden, da dies nur wenige bauliche Eingriffe erfordert. Realisierungshorizont: 1-2 Jahre maximal.	Kenntnisnahme	Der Bau einer Buswendeschleife beim Europaplatz ist planerisch sorgfältig zu klären und auf eine zukünftige Tramwendeschleife im Zusammenhang mit dem möglichen Depot Bodenweide abzustimmen. Dies ist nicht in kurzer Zeit möglich.
13	BK	6	Nahe dem betrachteten Perimeter befindet sich der Bahnhof Bern Europaplatz, welcher nur begrenzt nutzbar ist für Menschen mit Behinderungen. Z.B. sind die Geleise 3 & 4 nicht zugänglich für Menschen im Rollstuhl.	Kenntnisnahme	Ist nicht Gegenstand der vorliegenden ZMB.
14	KMU	1	Ist-Situation und künftige Entwicklungen sind verständlich und nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	
14	KMU	2	Klare Darstellung der Varianten.	Kenntnisnahme	
14	KMU	3	Die Bewertungsprofile bieten eine gute Entscheidungsgrundlage.	Kenntnisnahme	
14	KMU	4	Für den Zweck dieser ZMB werden die Variantenvertiefungen genügen. Ob die Kostenschätzungen zutreffen, ist aufgrund der Unterlagen nicht beurteilbar und hängt selbstredend auch stark vom Zeitpunkt einer allfälligen Realisierung ab. Dienlich ist die Abbildung Nr. 11 auf Seite 26.	Kenntnisnahme	Die Kostenschätzung wurde auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudien erstellt und weist demzufolge noch eine hohe Ungenauigkeit von +/- 30% auf.
14	KMU	5	Die Ausführungen sind schlüssig. Wir teilen die Auffassung, wonach kurz-/mittelfristig die Busvariante Y realisiert werden muss. Längerfristig bevorzugen wir eindeutig die RBS-Verlängerung mit einer Anbindung an das regionale Verkehrsnetz. Bei der Planung jeder Schienenlösung müssen die Erdvibrationen, welche genaue Messungen und Analysen im Spital und der "sitem-Insel" beeinflussen können, vorerst genaustens untersucht werden.	Kenntnisnahme	Für die RBS-Verlängerung muss ein weitergehender Nutzen nachgewiesen werden. Der Kanton beabsichtigt, die zukünftig ÖV-Erschliessung Bern Südwest / Köniz mit einer separaten ZMB zu prüfen.
14	KMU	6	Wir danken für die Planungsarbeit und die Gelegenheit zur Mitwirkung.	Kenntnisnahme	
15	VAB	1	Ist-Situation und künftige Entwicklungen sind verständlich und nachvollziehbar dargestellt.	Kenntnisnahme	
15	VAB	2	Die Varianten sind konsistent dargestellt.	Kenntnisnahme	
15	VAB	3	Wertvoll sind vor allem die Bewertungsprofile, die eine gute Entscheidungsgrundlage bieten.	Kenntnisnahme	
15	VAB	4	Für den Zweck dieser ZMB werden die Variantenvertiefungen genügen. Ob die Kostenschätzungen zutreffen, ist aufgrund der Unterlagen nicht beurteilbar und hängt selbstredend auch stark vom Zeitpunkt einer allfälligen Realisierung ab. Sehr dienlich ist die Abbildung Nr. 11, Seite 26.	Kenntnisnahme	Die Kostenschätzung wurde auf Basis der vorliegenden Machbarkeitsstudien erstellt und weist demzufolge noch eine hohe Ungenauigkeit von +/- 30% auf.
15	VAB	5	Diese Ausführungen sind schlüssig. Wir teilen die Auffassung, wonach kurz-/mittelfristig die Busvariante Y realisiert werden sollte. Längerfristig bevorzugen wir aber klar die RBS-Verlängerung mit einer Anbindung an das regionale Verkehrsnetz.	Kenntnisnahme	Für die RBS-Verlängerung muss ein weitergehender Nutzen nachgewiesen werden. Der Kanton Bern beabsichtigt hierzu im Perimeter Bern Südwest-Köniz-Schwarzenburg eine separate ZMB durchzuführen.
15	VAB	6	Wir danken für die seriöse Planungsarbeit und die Gelegenheit zur Mitwirkung.	Kenntnisnahme	
16	IgöV	5	Die gewählte Variante scheint zurzeit jene mit den besten politischen Realisierungschancen zu sein. Sie vermag auch die Nachfrage für lange Zeit und zu vertretbaren Kosten abzudecken. Allerdings setzt sie kaum städtebauliche Akzente.	Kenntnisnahme	Gemäss aktueller Verkehrsprognose, die zugegeben mit diversen Unsicherheiten versehen ist, reichen die Kapazitäten mit der Y-Lösung ab 2040 nicht mehr.
16	IgöV	6	Der Raum Insel mit der Murten- und Laupenstrasse als Einfallssachsen von der Autobahn in die Stadt schaffen im Ist- Zustand einen äusserst unattraktiven Stadtraum mit einem grossen MIV-Aufkommen. Wünschbar wäre, wenn im Zusammenhang mit dem Erschliessungsprojekt eingehender auf diesen Aspekt eingegangen und Lösungen aufgezeigt würden. Beim gewählten Ansatz steht die reine «Verkehrsbewältigung» im Vordergrund. Nach unserer Meinung muss gleichzeitig mit dem Projekt eine stärkere und mutigere Verlagerung vom MIV auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr angestrebt werden, die auch zum Ziel hat, den Stadtraum aufzuwerten.	Kenntnisnahme	Der Strassenraum auf der Achse Murtenstrasse-Laupenstrasse wird sich aufgrund von städtischen Verkehrsprojekten (Projekte ZBBS, Umgestaltung Laupenstrasse, Inselplatz, Murtenstrasse) unabhängig von der ZMB-Lösung zur ÖV-Erschliessung Inselareal spürbar verändern. Damit verbunden ist eine deutliche Verringerung des MIV-Aufkommens im Hinblick auf das ZBBS-Projekt Bubenbergrplatz.
17	ProBahn	1	Übersichtliche Darstellung der Möglichkeiten mit den richtigen Kriterien wurden im Bericht ausgeführt.	Kenntnisnahme	
17	ProBahn	2	Wir sehen alle möglichen Varianten sauber aufgelistet. Eine Auswahl der zu vertiefenden Varianten fehlt in unseren Betrachtungen; die Variante SB1 S-Bahn Halt sollte möglichst weiterverfolgt werden.	Kenntnisnahme, Ablehnung	Variante S-Bahn-Halt: Die Variante wurde in der Phase 1 Variantenfächer nach der Grobbeurteilung ausgeschlossen. Hauptgründe waren die Machbarkeit sowie die periphere Lage zum Inselareal.
17	ProBahn	3	Es ist gut dargestellt, erklärt mit Zahlen und Argumenten.	Kenntnisnahme	
17	ProBahn	4	Ja, die Kosten, Machbarkeiten und die Abhängigkeiten sind sauber dargelegt worden.	Kenntnisnahme	

Mit- Nr.	wirkender	Frage	Eingabe	Umgang mit dem Anliegen	Bemerkungen
17	ProBahn	5	Die Lösungen mit der Trolleybus-Verlängerung nach Europaplatz sind bereits bei der Einführung derselben von uns postuliert worden, daher sofortige Verwirklichung in naher Zukunft. Im Weiteren begrüßen wir eine neue (alte) Tramverbindung zum Güterbahnhof, auch zur Erschliessung des Von-Roll Areal und der hinteren Länggasse, gleich nach der Trolleybus-Verlängerung. Da eine RBS-Verlängerung nach Köniz für eine nächste Generation angedacht ist, bevorzugen wir für die nächsten 20 Jahre einen Bau einer neuen S-Bahn-Station bei der Aebimatte / Bühlstrasse. So kann man direkt aus der ganzen Region Bern zum Inselareal gelangen. Planung mit der neuen Holligen-Unterwerfung ist zu untersuchen. Die Linie 101 ist für die Inselerschliessung für uns nur aus der Richtung Wohlen von relevant.	Kenntnisnahme, Ablehnung	Variante S-Bahn-Halt: Die Variante wurde in der Phase 1 Variantenfelder nach der Grobbeurteilung ausgeschieden. Hauptgründe waren die Machbarkeit sowie die periphere Lage zum Inselareal.
17	ProBahn	6	Beim Europaplatz begrüßen wir für die Zukunft die Verlegung der Haltestelle Stöckacker in Richtung Europaplatz. Mit dem Bau der Holligen-Unterwerfung sollte die Situation im Tiefbahnhof Europaplatz der S3/S4/S6 markant verbessert werden.	Kenntnisnahme	
18	ProVelo	1	Die Prognosen zur Nachfrageentwicklung sind mit sehr grosser Unsicherheit behaftet. Die Unsicherheit wird durch die Folgen von Corona-Pandemie nochmals verstärkt. Die Annahmen, wie sich die Nachfrage bis in 20 Jahren und darüber hinaus entwickelt, sind wenig verlässlich. Die Nachfrageströme (Synthesebericht Seite 13) beruhen auf dem bestehenden ÖV-Netz. Änderungen an den Umsteigebeziehungen (z.B. Verlängerung Inselbus bis Ausserholligen, neue Tangentiallinien) können die Nachfrageströme, insbesondere die Spitzenstundennachfrage erheblich verändern. Was sich dann auch auf die Anforderungen an die ÖV-Erschliessung auswirkt. Eine Aufwertung oder Reaktivierung der bereits vorhandenen Erschliessung über die Effingerstasse darf nicht vergessen gehen. Hier besteht unseres Erachtens Potential - sowohl für den ÖV als auch für den Langsamverkehr.	Kenntnisnahme	Die Prognoseunsicherheiten wurden im Rahmen der ZMB sorgfältig erörtert und die Nachfrageprognose mit den vorhandenen Grundlagen nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Bleibende Auswirkungen aufgrund von Corona oder zusätzliche (mit dem GVM) nicht abbildbare ÖV-Verlagerungen über den Umsteigeknoten Europaplatz sind heute (noch) nicht kalkulierbar.
18	ProVelo	2	Es fehlen kombinierte Varianten, insbesondere solche, die eine Basiserschliessung mit grosser Kapazität (z.B. S-Bahn-Haltestelle) und einer ergänzenden ÖV-Feinverteilung, vornehmlich für Menschen mit eingeschränkter Mobilität, vorsehen. Auch eine Kombination der Varianten S-Bahnhaltestelle Aebimatte oder RBS-Verlängerung (Basiserschliessung) und Hauptverkehrsmittel LV (Feinverteilung) fehlt vollkommen. Das grosse Potenzial des LV und seine Vorteile (kostengünstig, platzsparend) spielen lediglich in einer der vertieften Varianten überhaupt eine Rolle. Richtigerweise wird auf die mangelhafte Veloinfrastruktur hingewiesen. Diese Mängel müssen möglichst rasch beseitigt werden. Zudem darf es durch die Verbesserung beim Öffentlichen Verkehrs keinesfalls zu Verschlechterungen für den Veloverkehr kommen.	Kenntnisnahme	Im Variantenfelder wurde eine Lösung mit S-Bahnhaltestelle in Kombination mit einem Feinverteiler auf dem Inselareal grob geprüft und verworfen. Den ÖV-Erschliessungsvarianten wird der Referenzzustand (und nicht der Ist-Zustand) zugrunde gelegt. Im Referenzzustand sind die aktuellen städtischen Planungen zu einer massgebenden Verbesserung des Veloangebot (Velohaupttrouten, BGK Achse Laupenstrasse-Murtenstrasse usw.) enthalten, d.h. insbesondere auch heute noch zahlreich enthaltene Mängel sind beseitigt.
18	ProVelo	3	Die Variante Hauptverkehrsmittel Langsamverkehr wird infolge der tatsächlich unrealistischen Erschliessung mittels Rollbändern für den Fussverkehr verworfen. Das Potential, das der Veloverkehr in diesem Bereich hat, wird deshalb leider nicht ausgeschöpft. Siehe zudem Antwort auf Frage 2. Kombinierte Varianten (ÖV und LV) wurden gar nicht erst geprüft.	Kenntnisnahme	Bei der Entwicklung und Beurteilung der Variante "Hauptverkehrsmittel Langsamverkehr" ist man zum Schluss gekommen, dass ein attraktives Veloangebot alleine aus folgenden Gründen eine leistungsfähige ÖV-Erschliessung nicht zu ersetzen vermag: Die massgebenden Pendler aufs Inselareal reisen mit dem ÖV an und müssen am Bahnhof umsteigen, d.h. kommen nicht mit dem eigenen Velo. D.h. es braucht einen leistungsfähigen Veloverleih, kostengünstig, mit wenig Zeitverlust und kurzen Wegen beim Umsteigen bzw. das Verkehrsmittel wechseln. Stolpersteine sind hier: Fehlende Akzeptanz durch die Pendler, Witterungseinflüsse, Flächenbedarf am Bahnhof, Kosten/Wirtschaftlichkeit, Überlastung des minimal bereitgestellten Busangebots aufs Inselareal insbesondere bei schlechtem Wetter usw. Zählungen des Veloverkehrs der Stadt Bern dokumentieren den starken Einfluss der Witterungsverhältnisse auf die Velonutzung.
18	ProVelo	4	Im Bewertungsprofil (Seite 26) sind insbesondere die Auswirkungen auf die Qualität des Veloverkehrs (V8) nicht nachvollziehbar. Ob auf zwei Velohaupttrouten Doppelgelenkbusse in hohem Takt verkehren oder die Haupterschliessung durch eine unterirdische S-Bahn erfolgt, wirkt sich erheblich auf die Qualität des Veloverkehrs aus. Bei Varianten mit einer Erschliessung ausserhalb des bestehenden Strassenraums (S-Bahn, APM) werden die Vorteile (Mehr Platz für den LV, Erhöhung der Verkehrssicherheit) zu wenig gewürdigt.	Kenntnisnahme	Veloverkehr: Die Bewertung sieht den Vergleich mit der Referenzvariante vor. Diese enthält das heutige Busangebot (u.a.). Die mit 0 bewerteten Varianten verfügen trotz Grundangebot (Tram, Bahn, APM, Hauptverkehrsmittel LV) noch über ein vergleichbares ergänzenden Busangebot mit ähnlichen Konflikten zwischen Bus und Velo wie der Referenzzustand. Velo- und Fussverkehr (APM, RBS-Verlängerung): Hier gibt es nicht mehr Platz für den Velo- und Fussverkehr. Beim APM mit Stützen in der Strassenmitte besteht ein gewisses Risiko, dass die Flächen für Fuss- und Veloverkehr im Vergleich zum Referenzzustand eher kleiner werden.

Mit-				Umgang	
Nr.	wirkender	Frage	Eingabe	mit dem Anliegen	Bemerkungen
18	ProVelo	5	Wir teilen die Ansicht, dass Busvarianten gegenüber einer Trammerschliessung klar vorzuziehen sind. In der Gesamtbeurteilung stellt die RBS-Verlängerung aus unserer Sicht jedoch die Bestvariante dar. In Kombination mit einer Feinverteilung (kleine ÖV-Fahrzeuge auf dem Inselareal, LV) sehen wir darin das grösste Potenzial. In der Beurteilung wird fast ausschliesslich der ÖV berücksichtigt, dem Potenzial des LV wird leider weder in der Bestvariante noch in den längerfristigen Optionen angemessen Rechnung getragen. Auf der Freiburgstrasse ist der Einsatz von Doppelgelenkbussen zudem nicht mit der Zielsetzung einer Velohauptroute vereinbar, da für separate Fahrspuren der Platz fehlt und Mischverkehr die Sicherheit und den Komfort stark beeinträchtigt.	Ablehnung / Kenntnisnahme	Die RBS-Verlängerung ist eine langfristige Option, wenn nebst der Insel-Erschliessung weiterer Nutzen generiert werden kann. Dies soll im Rahmen einer separaten ZMB Bern-Süd/Köniz geprüft werden. Der Konflikt zwischen Bus und Velo auf der Freiburgstrasse besteht unabhängig von der Fahrzeuggrösse und ist bei der Planung der neuen Buslösung soweit wie möglich zu reduzieren.
19	VCS	3	Die Massnahmen zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs müssen trotzdem weiterverfolgt werden (abgesehen von der Lösung mit Förderband).	Zustimmung	Dies erfolgt im Rahmen der laufenden städtischen Projekte.
19	VCS	6	Bei der Erschliessung sind die kurz- und mittel/langfristige Ebene auseinanderzuhalten. Die kurzfristige Lösung sollte die Langfristige nicht behindern – und umgekehrt. Das Inselareal darf auch nicht allein betrachtet werden – der Perimeter nicht zu klein gezogen werden. Die Erschliessung der Uni Von Roll und auch von Köniz/Schwarzenburg sind wichtig. Die Bevorzugung der Y-Lösung mit Doppelgelenkbussen ist nachvollziehbar. Sie ermöglicht die verbesserte Erschliessung der Uni Von Roll und des Inselareals – von Osten und Westen (Europaplatz). Sie bedingt auch keine hohen Investitionskosten, die einer mittel- bis langfristigen Lösung hinderlich sein könnten.	Kenntnisnahme	
19	VCS	6	Allerdings ist bei der Ausführung der Linien mit Doppelgelenkbussen auf die Sicherung der Velowege zu achten. Der dazu notwendige Platz darf nicht auf Kosten des Velo- und Fussverkehrs gehen, sondern auf Kosten von Verkehrsflächen des MIV.	Teilweise Zustimmung	Bei Busbuchten können aufgrund der Verlängerung auch Fussverkehrsflächen betroffen sein. Der Punkt ist im nächsten Planungsschritt zu berücksichtigen.
19	VCS	6	Eine unterirdische Verlängerung der RBS zur Insel und weiter nach Köniz / Schwarzenburg wäre langfristig eine interessante Option. Sie müsste aber noch viel genauer überprüft werden. Dazu ist zwingend eine ZMB für den Südwesten von Bern durchzuführen. Hier ist allerdings zu berücksichtigen, dass die langfristige Lösung nicht die kurzfristig notwendigen Lösungen behindert. So darf etwa der Ausbau des ÖVs nach Köniz mit 15-Minutentakt der S-Bahn nicht weiter verzögert werden.	Zustimmung	Der Kanton beabsichtigt, die zukünftige ÖV-Erschliessung Bern Südwest / Köniz mit einer separaten ZMB zu prüfen.
20	Bernmobil	2	BERNMOBIL begrüsst den breiten Variantenfächer.	Kenntnisnahme	
20	Bernmobil	3	BERNMOBIL war bei der Erarbeitung im Projektteam vertreten und ist der Ansicht, dass die richtigen Varianten vertieft betrachtet wurden. Die sieben Varianten, welche einer vertieften Machbarkeitsprüfung unterzogen wurden, sind klar und übersichtlich dargestellt.	Kenntnisnahme	
20	Bernmobil	4	Die Variantenbewertung ist übersichtlich und nachvollziehbar.	Kenntnisnahme	
20	Bernmobil	5	BERNMOBIL begrüsst und unterstützt sowohl die kurz-/mittelfristige vorgeschlagene Lösung mit der Busvariante Y (Betrieb mit DGTB in den Korridoren Bern Bahnhof – Insel – Europaplatz und Bern Bahnhof – Güterbahnhof – Hinterkappelen), als auch die langfristige Lösung mit einem Tram Murtenstrasse ergänzt mit einer Buserschliessung via Freiburgstrasse, wobei zu gegebener Zeit und unter Berücksichtigung der längerfristigen Tramflottenpolitik geklärt werden muss, ob im Güterbahnhof eine Kehranlage oder eine Wendeschleife benötigt wird. Bei der Realisierung der Buslösung stellt sich noch die Frage, ob auf der Achse Laupenstrasse genügend viele Busbewegungen abgewickelt werden können. Einer RBS-Verlängerung steht BERNMOBIL aufgrund des schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnisses kritisch gegenüber: Neben dem S-Bahnangebot muss noch ein leistungsfähiges Feinverteilerangebot bereitgestellt werden, weil die RBS-Verlängerung lediglich rund 50% der (ÖV-seitigen) Inselnachfrage übernehmen kann.	Kenntnisnahme	Tramwendeanlage Güterbahnhof: Dies wäre im Zuge des nächsten Planungsschrittes zu prüfen, wenn diese Tramvariante langfristig umgesetzt werden soll. Achse Laupenstrasse: Diese Problematik wurde im Rahmen der vorliegenden ZMB erkannt und soll vertieft untersucht werden.
20	Bernmobil	6	Für die weiteren Arbeiten sollte mit einem Vorgehensplan aufgezeigt werden, wie die verschiedenen noch anstehenden Abklärungen sowie die Abhängigkeiten zu anderen Projekten der kurz-/mittelfristigen Lösung schrittweise angegangen werden: Einerseits muss die Realisierung der Verlängerung der heutigen Buslinie 12 und des dazugehörigen Wendens am Europaplatz geklärt werden. Andererseits sollte bei den Doppelgelenkbussen nach Hinterkappelen die Umsetzung der Infrastruktur aufgezeigt werden. Zudem ist die weitere Verwendung der heutigen Trolleybusse der Linie 12 sowie die Abstellung der künftigen Fahrzeuge zu klären.	Zustimmung	Der Vorgehensplan ist im Synthesebericht ergänzt bzw. präzisiert.
21	BLS	4	Die Variante RBS-Verlängerung erscheint uns bezüglich Reisezeiten und Umsteigen noch zu positiv bewertet. Insbesondere ist sie auch für Umsteiger aus dem normalspurigen Bahnnetz nicht zweifelsfrei einer Tram-/Buslösung überlegen. Neben der effektiv sehr kurzen reinen Fahrzeit fallen längere Zugangswege zur unterirdischen Station im Inselareal an. Ausserdem wird nur ein einziger Zugangspunkt (Annahme: mit zwei Ausgängen) bedient, verglichen mit mehreren Haltestellen der Oberflächenverkehrsmittel. Die RBS-Haltestelle mag aus Sicht Erschliessung Inselspital eine valable Lösung sein. Nun gilt es aber zu beurteilen, ob dies für die Weiterentwicklung des Bahnsystems im Raum Bern auch zweckmässig wäre. Die Variante mit RBS-Haltestelle müsste der geplanten Entwicklung mit S-Bahn Bern 2040 gegenübergestellt werden. Bei der RBS-Verlängerung ist das Abhängen des Europaplatzes nachteilig. Tram- oder Busvarianten mit Führung zum Europaplatz hingegen könnten die Erschliessung des Inselspitals von Westen her deutlich verbessern.	Kenntnisnahme	Für Bahnumsteiger im Bahnhof Bern ist die Variante deutlich attraktiver als das Umsteigen auf Bus-/Tram (kürzere Wege). Eine RBS-Verlängerung kann dann eine interessante Lösung sein, wenn zusätzlich zur Insel-Erschliessung ein zusätzlicher Nutzen hinzukommt (zukünftig erforderliche Wendeanlage im RBS-Tiefbahnhof, Verlängerung nach Köniz usw.). Der Kanton beabsichtigt, die zukünftige ÖV-Erschliessung Bern Südwest / Köniz mit einer separaten ZMB zu prüfen. Hierzu ist das ganze S-Bahnsystem miteinzubeziehen.
21	BLS	6	Da das Inselareal auch von weit ausserhalb der Agglomeration her gut erreichbar sein muss und gewisse Überlegungen Auswirkungen auf die S-Bahn (Normalspur) haben, wäre ein Einbezug der BLS (zumindest Informationen über den Stand) wünschenswert gewesen.	Kenntnisnahme	
22	PostAuto	3	Bei der Variante "Bus Y" werden einige Aspekte der Investitions- und der Betriebskosten ausgeblendet. Bei einem Doppelgelenkbusbetrieb bis Hinterkappelen müssen zwingend auch die Haltestellen zwischen dem Güterbahnhof und Hinterkappelen ausgebaut werden. Zudem wird die Linie 101 heute linienübergreifend mit dem gesamten Liniennetz Frienisberg betrieben. Bei einer Umstellung einer einzelnen Linie auf Doppelgelenkbusbetrieb fallen grössere Synergieverluste an. Eine Durchbindung am Bahnhof Bern in Richtung Wyler ist aus unserer Sicht ineffizient, da die Nachfrage sowohl in der Menge als auch im Tagesverlauf nicht mit übereinstimmt. So besteht etwa heute in Richtung Hinterkappelen ein 10'-Takt, dieser müsste auf einen 6'-Takt ausgebaut werden. Dies entspricht einer Steigerung um 66%. Die Verdichtungskurse auf dem Abschnitt Bern Bahnhof – Güterbahnhof bedingen eine Wendemöglichkeit am Bahnhof Bern. Diese ist auf Grund der Auslastung der Haltestellen am Bahnhof schwierig zu realisieren.	Kenntnisnahme	Kosten <u>und</u> Nutzen wurden nur im Perimeter bis Güterbahnhof berücksichtigt. Aufwertung der Buslinie bis Hinterkappelen bringt nebst den erwähnten Ausbauten der Haltestellen auch Nutzen für die Erschliessung von Weyermannshaus/Campus und auch für Hinterkappelen. Die Auswirkungen auf die übrigen Linien im Frienisberg und auch mögliche Durchbindungen in Bern bleiben im Rahmen der Detailplanung vertieft zu prüfen.
22	PostAuto	4 und 5	Die Bewertung der Variante "Bus Y" fällt unter Berücksichtigung der bei der Frage 3 geäusserten Bedenken zu optimistisch aus. Einerseits fallen die Betriebs- und Unterhaltskosten vermutlich höher aus als in der ZMB geschätzt. Andererseits widerspricht es der ÖV-Netzlogik, zwei Linien mit sehr unterschiedlicher Nachfrage zu verknüpfen.	Kenntnisnahme	Vgl. Ausführungen oben.
23	RBS	4	Es liegt in der Natur einer Zweckmässigkeitsbeurteilung, dass sich die Beurteilung einerseits auf konkrete «technische» Kriterien bezieht (verkehrliche, stadträumliche, ökonomische und ökologische Aspekte) und andererseits die Bewertung immer hinterfragt werden kann. Übergeordnete politische Aspekte wie bspw. die Standortförderung des Inselareals im nationalen Wettbewerb der Medizin und der universitären Ausbildung oder die geographische Marktausrichtung des Inselspitals (städtisch, regional, national) wurden nicht erörtert, können aber einen wesentlichen Aspekt bei der Variantenwahl haben resp. die vorliegende Bewertung verändern.	Kenntnisnahme	

Mit- Nr.	wirkender	Frage	Eingabe	Umgang mit dem Anliegen	Bemerkungen
23	RBS	5	<p>Busvarianten sind insbesondere für kurzfristige Lösungen aufgrund nur minimaler Zusatz-Infrastruktur ideal. Gleichzeitig erscheint es uns aber wichtig, dass die Entscheidung für eine mittel-/langfristige Lösung baldmöglichst angegangen wird. Die hier zu treffende Wahl zwischen Bahn- oder Tramanschluss ist u.E. «sequenziell» anzugehen, einerseits im Kontext einer möglichen Südverlängerung Richtung Köniz/Schwarzenburg, andererseits aber auch vor dem Hintergrund der weiteren Entwicklung des RBS-Bahnsystems.</p> <p>Dies aus vier Gründen: Erstens wird der neue RBS-Tiefbahnhof bereits mit dem STEP-Ausbauschritt 2030/35 bzgl. Anzahl Züge an seine Leistungsgrenze stossen; ein weiterer Ausbau würde eine Wendeanlage oder Durchbindung erfordern. Mit einer Verlängerung zur Insel wäre dies gewährleistet – handkehrum dürfte ein Verzicht auf eine solche Verlängerung auch eine Weiterentwicklung des RBS-Bahnsystems auf sehr lange Zeit blockieren, da eine reine Wendeanlage grosse Sprungkosten bei nur beschränktem Verkehrsnutzen auslösen würde.</p> <p>Zweitens dürfte eine Verlängerung des RBS-Bahnsystems zur Insel (resp. darüber hinaus) als Leistungssteigerung des Bahnnetzes zu werten sein und somit über den BIF finanziert werden – im Gegensatz zu einer Tramlösung, die nur beschränkt von Bundesgeldern profitieren könnte.</p> <p>Drittens wäre eine unterirdische Erschliessung per Bahn für den S-Bahnperimeter aufwärtskompatibel. Diese unterstützt im Falle einer Weiterführung nach Köniz/Schwarzenburg das deklarierte Ziel einer Verdoppelung des Anteils Schiene am Gesamtverkehr bis 2050. Eine Tramlösung wirkt demgegenüber «nur» lokal und begrenzt resp. verunmöglicht einen regionalen Nutzen.</p> <p>Viertens wäre es politstrategisch geradezu töricht, nicht eine Verlängerung des RBS-Bahnsystems im Rahmen des nächsten nationalen Ausbaus genauer zu prüfen: Nachdem sich der Kanton Bern lobenswerterweise sehr massgeblich bei der Finanzierung des aktuellen Ausbaus des Bahnknotens Bern engagiert, wäre ein Verzicht auf eine BIF-Finanzierung weiterer Ausbaumassnahmen im S-Bahn-Kernnetz mehr als eine verpasste Chance.</p>	Zustimmung	<p>Der Kanton beabsichtigt, die zukünftige ÖV-Erschliessung Bern Südwest / Köniz mit einer separaten ZMB zu prüfen. Der Aspekt der zukünftig aus Leistungsgründen im RBS-Tiefbahnhof längerfristig erforderlichen Wendeanlage muss miteinbezogen werden.</p>
23	RBS	6	<p>Der RBS ist klar der Meinung, dass nach einer Bus-Übergangslösung nur eine Bahnanbindung die übergeordneten Zielsetzungen erreicht, welche Hauptstadregion und Raumplanung anstreben: Hochwertige Anbindung des Standorts Insel an Fein- und Mittelverteiler, wirtschaftliche Attraktivierung der Gesamtregion, Verdoppelung des Bahnanteils, finanzielle Entlastung von Kanton und Gemeinden aufgrund der Bundesfinanzierung von Bahnanlagen und durch Effizienzsteigerung des ÖV-Betriebs.</p>	Kenntnisnahme	<p>Eine Bahnanbindung (RBS-Verlängerung) ist gemäss ZMB dann zweckmässig, wenn zusätzlicher Nutzen generiert werden kann (z.B. Leistungssteigerung Bahnhof Bern, Verlängerung Richtung Köniz). Mit einer entsprechend beabsichtigten weiteren ZMB soll dieser Punkt geklärt werden.</p>