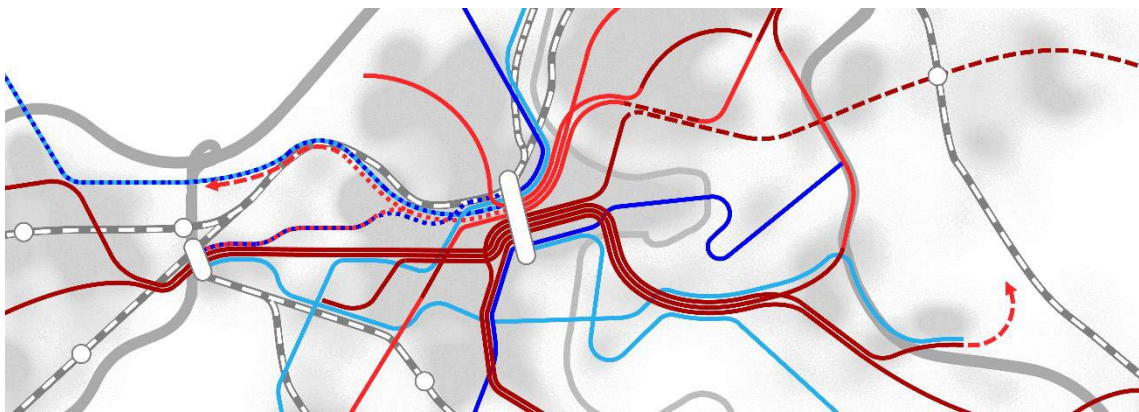


# Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern

Auswertung der Mitwirkung



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 10.12.2020

## **Impressum**

### **Herausgeber**

Regionalkonferenz Bern-Mittelland  
Holzikofenweg 22  
3001 Bern

### **Gesamtprojektleitung**

Moser Martin, Fachbereichsleiter Verkehr RKBM  
Aerni Isabel, Projektleiterin Verkehr RKBM [bis September 2019]  
Krebs Timo, Projektleiter Verkehr RKBM [ab September 2019]

### **Begleitgruppe Synthese- und Mitwirkungsbericht**

Burren Christian, Gemeinderat Köniz, Mitglied Kommission Verkehr  
Iten Thomas, Gemeindepräsident Ostermundigen, Präsident Kommission Verkehr  
Lebküchner Matthias, Infrac  
Mäder Philipp, Vorsteher Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern  
Rupp Marco, Gemeindepräsident Ittigen, Mitglied Kommission Verkehr  
Vogel Karl, Verkehrsplaner Stadt Bern

### **Bearbeitung Synthesebericht**

Neuenschwander René, Joray Raphael, Ecoplan AG

### **Begleitung Fachbericht**

Abbühl Christoph, Bolligen  
Baumann Beat, Zollikofen  
Borter Rowan, Wohlen  
Bürki Stefan, Stettlen  
Drexler Claudia, Tiefbauamt des Kantons Bern  
Felber Stephan, Planungsabteilung Gemeinde Köniz  
Ganita Ulrich, Stadtplanungsamt Bern  
Gaudens Yves, Ostermundigen  
Heiniger Bettina, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern AÖV [ab August 2019]  
Kirsch Bernhard, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination des Kantons Bern AÖV [bis September 2019]  
Kranz Adrian, Bernmobil  
Marti Thomas, Muri bei Bern  
Matti Daniel, Abteilung Verkehr und Unterhalt Gemeinde Köniz  
Meuli Hannes, Verkehrsplanung Stadt Bern  
Müller Ueli, Fachstelle öffentlicher Verkehr Stadt Bern  
Reinert Ulrich, RBS  
Riedle Hubert, BLS AG  
Staub Reto, Postauto Region Bern  
Trippel Ulrich, Kehrsatz [ab Oktober 2019]  
Von Gunten Heinz, Ittigen

### **Bearbeitung Fachbericht**

Lebküchner Matthias, Stadler Jonas, Foletti Francesca, Ickert Lutz, Infrac  
Weber Günter, 3B AG  
Thomann Urs, vdw

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Ergebnis der Mitwirkung</b>	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Eingegangene Stellungnahmen</b>	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>Stellungnahmen und Beantwortung</b>	<b>14</b>
<b>4.1</b>	<b>Sinn und Zweck einer Netzstrategie - Sind Sinn und Zweck der Netzstrategie für Sie nachvollziehbar? Teilen Sie die Ansicht, dass eine Netzstrategie öffentlicher Verkehr mit einem langfristigen übergeordneten Zielbild angesichts der kommunal geplanten Siedlungsentwicklung und des prognostizierten Wachstums der ÖV-Nachfrage sinnvoll und notwendig ist?</b>	<b>14</b>
<b>4.2</b>	<b>Entwicklung der Nachfrage - Ist es für Sie nachvollziehbar und plausibel, dass die ÖV-Kapazität ausgebaut werden muss, weil das Siedlungswachstum und die ändernde Verkehrsnachfrage zu einer grösseren ÖV-Nachfrage führen?</b>	<b>18</b>
<b>4.3</b>	<b>Ziele und Grundsätze der zukünftigen Netzentwicklung - In Kapitel 2 wird die Bevölkerungsentwicklung dargestellt, aus den übergeordneten Planungen werden anschliessend die Ziele und Grundsätze der zukünftigen Netzentwicklung hergeleitet. Sind die daraus abgeleiteten Zielvorgaben und Grundsätze aus Ihrer Sicht nachvollziehbar und vollständig?</b>	<b>24</b>
<b>4.4</b>	<b>Handlungsbedarf und Lösungsansätze Ziele</b>	<b>29</b>
<b>4.4.1</b>	<b>Für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Köniz werden zwei mögliche Varianten aufgezeigt. Welchen Lösungsansatz bevorzugen Sie?</b>	<b>29</b>
<b>4.4.2</b>	<b>Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Wabern einverstanden?</b>	<b>33</b>
<b>4.4.3</b>	<b>Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Bern West/Fischermätteli einverstanden?</b>	<b>36</b>
<b>4.4.4</b>	<b>Für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Insel werden zwei mögliche Varianten aufgezeigt. Welchen Lösungsansatz bevorzugen Sie?</b>	<b>39</b>
<b>4.4.5</b>	<b>Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Bremgarten/Neufeld/Länggasse einverstanden?</b>	<b>42</b>
<b>4.4.6</b>	<b>Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Ostring/Muri einverstanden?</b>	<b>44</b>
<b>4.4.7</b>	<b>Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Wankdorf/Ostermundigen einverstanden?</b>	<b>46</b>
<b>4.4.8</b>	<b>Sind Sie mit der Beurteilung des Potenzials von Tangentiallinien und den Lösungsansätzen für die Stärkung der Tangentiallinien einverstanden?</b>	<b>49</b>
<b>4.4.9</b>	<b>Ist der Lösungsansatz der Umstellung weiterer Buslinien auf Tram zur Reduktion der Fahrzeugbewegungen in den am stärksten belasteten Abschnitten aus Ihrer Sicht richtig?</b>	<b>52</b>
<b>4.5</b>	<b>Zielbild Netzstrategie ÖV</b>	<b>56</b>

<b>4.5.1</b>	<b>Sind für Sie die richtigen Themen als gemeinsame Elemente der beiden Varianten «mit Tram Köniz» und «mit RBS-Verlängerung» festgelegt worden?</b>	<b>56</b>
<b>4.5.2</b>	<b>Ist es für Sie nachvollziehbar, dass die Netzstrategie sowohl eine Variante «mit Tram Köniz», wie auch eine Variante «mit RBS-Verlängerung» beinhaltet?</b>	<b>58</b>
<b>4.5.3</b>	<b>Sind die variantenspezifischen Elemente der Varianten «mit Tram Köniz» und «mit RBS-Verlängerung» für Sie nachvollziehbar?</b>	<b>60</b>
<b>4.6</b>	<b>Umsetzung: Etappierung und Meilensteine - Sind Sie mit den eruierten strategischen Netzelementen und der Prioritätensetzung bei der Umsetzung einverstanden?</b>	<b>62</b>
<b>4.7</b>	<b>Gesamteindruck des Syntheseberichts Netzstrategie - Ist der Gesamtbericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?</b>	<b>66</b>
<b>4.8</b>	<b>Weitere Bemerkungen</b>	<b>70</b>

# 1 Ausgangslage

Die Netzstrategie ÖV zeigt, wie sich das Tram- und Busangebot in der Kernagglomeration Bern langfristig entwickeln soll. Dies betrifft einerseits das Liniennetz selbst, andererseits das Angebot auf den einzelnen Linien, welches sich wiederum aus der erwartenden Nachfrage herleitet. Die in der Zukunft benötigte Kapazität auf dem Hauptnetz dient als Richtschnur für die Wahl der Transportgefässe – Gelenkbus (GB), Doppelgelenkbus (DGB) oder Tram – auf den einzelnen Linien.

Die Netzstrategie optimiert das Tram- und Hauptbusnetz zu einem stimmigen Gesamtnetz im Zeithorizont 2040: Sie verbindet Korridore mit ähnlichem Fahrgastaufkommen miteinander. Sie zeigt auf, wie ein betrieblich effizientes und kundenfreundliches Angebot weiterentwickelt werden soll. Sie optimiert die Schnittstellen zum Bahnnetz, indem sie das Tram- und Busnetz bestmöglich mit dem Bahnhof Bern und den übrigen S-Bahn-Haltestellen in der Kernagglomeration verknüpft.

Die Netzstrategie ÖV liefert das Zielbild der zukünftigen Entwicklung. Die Umsetzung der Netzstrategie erfolgt aber in Etappen. Die Priorität der einzelnen Etappen richtet sich nach der Dringlichkeit des Angebotsausbaus, die sich aus der Siedlungs- bzw. Nachfrageentwicklung ergibt. Die Netzstrategie ÖV stellt sicher, dass die prioritären Etappen für den Ausbau des Tram- und Busliniennetzes mit allen nachfolgenden Etappen kompatibel sind. Die Netzstrategie ÖV baut auf den bestehenden Planungsinstrumenten auf. Wichtige Grundlagen auf kantonaler Ebene sind die Gesamtmobilitätsstrategie, der kantonale Richtplan und die Planungen zur S-Bahn. Auf regionaler und kommunaler Ebene sind es die Mobilitätsstrategie der Region Bern-Mittelland 2040, Gesamtentwicklungskonzepte einzelner Gemeinden sowie Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB), namentlich die ZMB Wyler-Länggasse, die ZMB zweite Trachachse und die noch nicht abgeschlossene ZMB ÖV Inselareal. Die Netzstrategie ÖV dient ihrerseits als Grundlage für das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) und das Agglomerationsprogramm Bern. Sie erfüllt auch ein Anliegen des Bundes, der im Prüfbericht zum Agglomerationsprogramm der 3. Generation eine solche Netzsicht fordert.

## 2 Ergebnis der Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zur Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern fand vom 9. September bis zum 23. Oktober 2020 statt. Insgesamt trafen bei der RKBM 41 Stellungnahmen von Gemeinden, Ämtern, Transportunternehmen, Parteien, Verbänden und Privatpersonen ein.

Unabhängig der einzelnen Fragen tauchten insbesondere drei Fragestellungen oder Kritikpunkte wiederholt auf, deren Beantwortung hier vorweggenommen werden soll:

### ► **Fehlende Berücksichtigung von Corona und der damit verbundenen Auswirkungen:**

Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen.

Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.

### ► **Fehlender Einbezug der S-Bahn:**

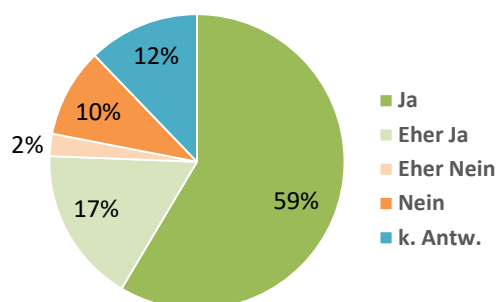
Die Region ist nicht zuständig für die Entwicklungen des S-Bahnsystems, dies obliegt dem Kanton. Bereits bekannte Massnahmen (beispielsweise aus den FABI/STEP 2035 Programmen) wurden im Gesamtverkehrsmodell berücksichtigt. Die Schnittstellen zu anderen Projekten im Bereich der S-Bahn wurden berücksichtigt.

### ► **Im Zusammenhang mit dem Netztakt von 7.5 Minuten wird vielfach eine Taktausdünnung befürchtet:**

Der Netztakt von 7.5 Minuten wird aus planerischer Sicht als Grundtakt postuliert. Dichtere Angebote sind bei Bedarf aus Kapazitätsgründen – beispielsweise in der Hauptverkehrszeit – weiterhin vorgesehen. Die Formulierungen zum Netztakt werden im Bericht entsprechend präzisiert.

## Sinn und Zweck einer Netzstrategie

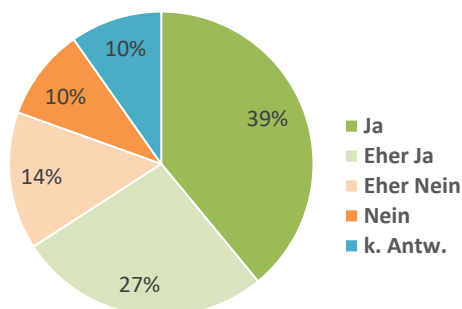
Frage 1: Sind Sinn und Zweck der Netzstrategie für Sie nachvollziehbar? Teilen Sie die Ansicht, dass eine Netzstrategie öffentlicher Verkehr mit einem langfristigen übergeordneten Zielbild angesichts der kommunal geplanten Siedlungsentwicklung und des prognostizierten Wachstums der ÖV-Nachfrage sinnvoll und notwendig ist?



Sinn und Zweck der Netzstrategie ist für die Mehrheit der Mitwirkenden nachvollziehbar und die Notwendigkeit einer entsprechenden Planung wird mehrheitlich anerkannt. Kritische Rückmeldungen beziehen sich insbesondere auf die Resultate der Studie oder bezweifeln die langfristige Planbarkeit, insbesondere auch im Zusammenhang mit Corona.

### Entwicklung der Nachfrage

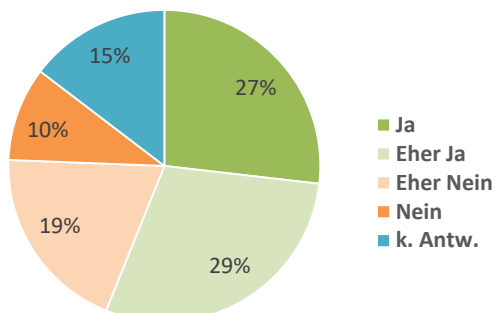
Frage 2: Ist es für Sie nachvollziehbar und plausibel, dass die ÖV-Kapazität ausgebaut werden muss, weil das Siedlungswachstum und die ändernde Verkehrsnachfrage zu einer grösseren ÖV-Nachfrage führen?



Für die Mehrheit ist der benötigte Ausbau der ÖV-Kapazitäten nachvollziehbar und plausibel. Teilweise wird das Siedlungswachstum grundsätzlich kritisiert und verschiedene Stellungnahmen gehen von einem langsameren Wachstum beim ÖV aus dankte stärkeren Verschiebungen hin zu anderen Verkehrsträgern und einer verstärkten Homeoffice-Nutzung.

### Ziele und Grundsätze der zukünftigen Netzentwicklung

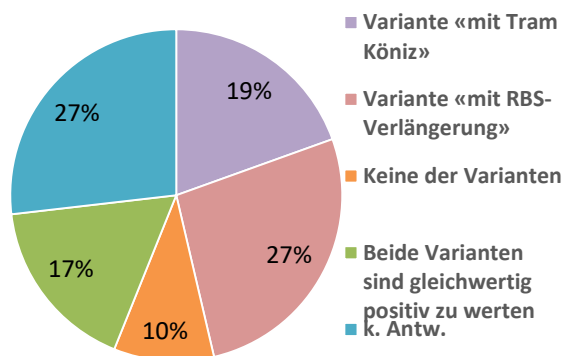
Frage 3: In Kapitel 2 wird die Bevölkerungsentwicklung dargestellt, aus den übergeordneten Planungen werden anschliessend die Ziele und Grundsätze der zukünftigen Netzentwicklung hergeleitet. Sind die daraus abgeleiteten Zielvorgaben und Grundsätze aus Ihrer Sicht nachvollziehbar und vollständig?



Die Mehrheit der Stellungnahmen erachten die Zielvorgaben und Grundsätze als nachvollziehbar und vollständig. Kritik wird einerseits grundsätzlich geäussert am postulierten Umfang der Verkehrsbewegungen und der ÖV-Kapazitäten. Andererseits wird der Fokus auf den ÖV kritisiert: Die negativen Aspekte der Tramschienen auf Velofahrende, das Potenzial des Fuss- und Veloverkehrs, sowie die Konflikte mit dem MIV seien vernachlässigt worden.

### Handlungsbedarf und Lösungsansätze

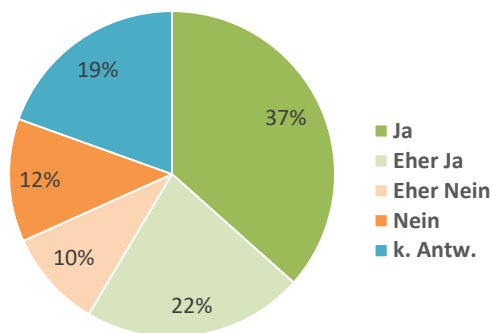
Frage 4.1: Für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Köniz werden zwei mögliche Varianten aufgezeigt. Welchen Lösungsansatz bevorzugen Sie?



Um einen Eindruck von vorherrschenden Meinungen zu erlangen wurde im Rahmen dieser Frage nach der Bevorzugung der unterschiedlichen Varianten gefragt. Es zeigt sich, dass es keinen klaren Favorit gibt und mehrere Stellungnahmen weisen auf die benötigten tieferen Abklärungen hin. Vielfach wurden auch Vor- und Nachteile der zwei Varianten ergründet. Vielfach wurde eine Notwendigkeit einer mittelfristigen Lösung mit einem Doppelgelenkbus geäussert, welche teilweise auch genügend für das

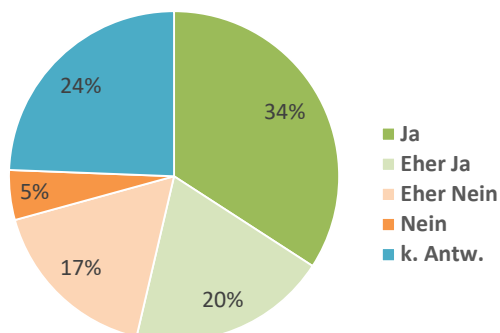
langfristige Angebot erachtet wurde. Die RKBM erarbeitet zusammen mit dem AÖV aktuell eine Studie betreffend dem mittelfristigen Angebot auf der Linie 10.

Frage 4.2: Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Wabern einverstanden?



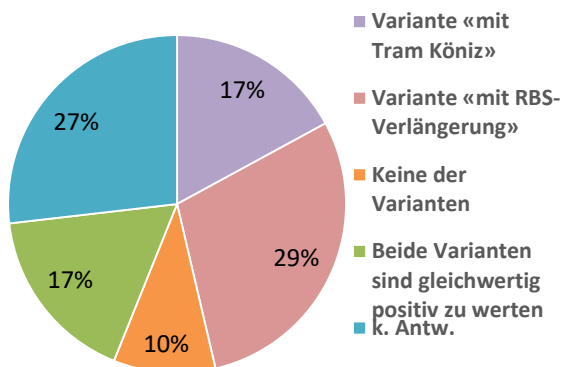
Die vorgeschlagenen Lösungsansätze für diesen Korridor werden mehrheitlich begrüsst. Kritische Stimmen weisen auf bereits absehbare Verzögerungen bei verschiedenen Siedlungsprojekten hin, äussern Kritik an der Wendeschleife Sandrain oder befürchten eine Taktausdünnung beim Tram im Abschnitt nach Sandrain.

Frage 4.3: Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Bern West/Fischermätteli einverstanden?



Die vorgeschlagenen Lösungsansätze für diesen Korridor werden mehrheitlich begrüsst. Kritisch wird insbesondere die Tramlinie 6 diskutiert. Verschiedene Stellungnahmen sprechen sich gegen eine Umstellung auf Busbetrieb aus, andere Stellungnahmen kritisieren die fehlende Umstellung auf Busbetrieb.

Frage 4.4: Für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Insel werden zwei mögliche Varianten aufgezeigt. Welchen Lösungsansatz bevorzugen Sie?



Um einen Eindruck von vorherrschenden Meinungen zu erlangen wurde im Rahmen dieser Frage nach der Bevorzugung der unterschiedlichen Varianten gefragt.

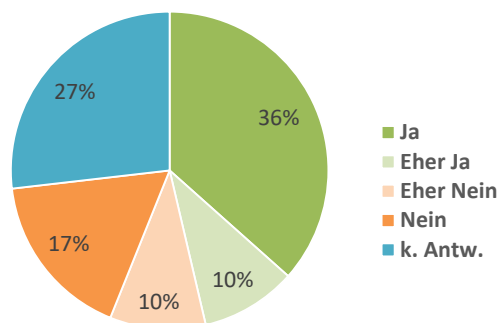
Es zeigt sich, dass es keinen klaren Favorit gibt und mehrere Stellungnahmen weisen auf die benötigten tieferen Abklärungen hin, welche zur Zeit im Rahmen der ZMB Inselareal unter Führung des AÖV stattfinden. Vielfach wurden auch Vor- und Nachteile der zwei Varianten ergründet.

Die Netzstrategie gibt dabei den Überbau zu den ZMB. Die ZMB Inselareal und die Netzstrategie ÖV wurden in enger Kooperation erarbeitet. Die Netzstrategie greift jedoch nicht den Resultaten der



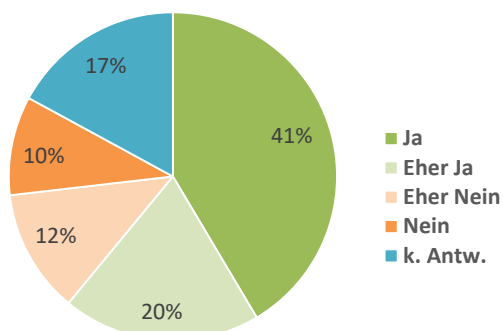
ZMB Insel vor. Ergebnisse aus der ZMB Inselareal sind 2021 zu erwarten.

Frage 4.5: Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Bremgarten/Neufeld/Länggasse einverstanden?



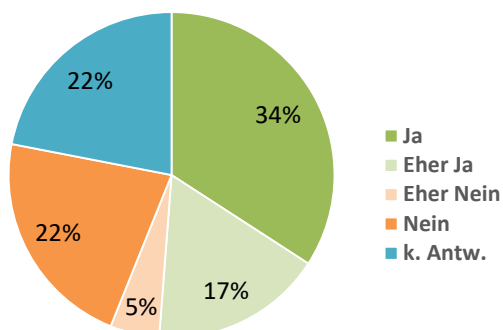
Die vorgeschlagenen Lösungsansätze für diesen Korridor werden mehrheitlich begrüsst. Kritische Rückmeldungen beziehen sich hauptsächlich auf das Tram Länggasse, welches in mehreren Stellungnahmen abgelehnt wird. Im Rahmen eines Monitorings unter Federführung der Stadt Bern wird die Verkehrsentwicklung in der Länggasse derzeit beobachtet und eine erneute Standortbestimmung vorgenommen. Auf Basis der Resultate dieses Monitorings wird über das weitere Vorgehen bezüglich Tram Länggasse zu gegebener Zeit entschieden.

Frage 4.6: Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Ost-ring/Muri einverstanden?



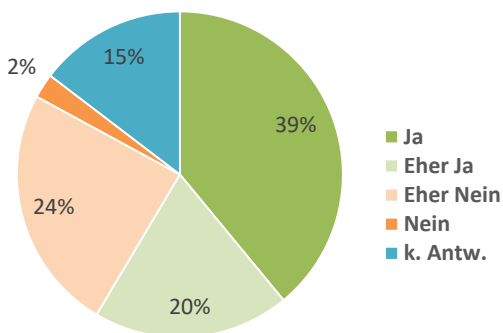
Die vorgeschlagenen Lösungsansätze für diesen Korridor werden mehrheitlich begrüsst. Kritik wird vor Allem am Festhalten von drei Tramlinien zwischen Bern-Bahnhof und Burgerziel geäussert, welche ein Überangebot darstellen würden. Die Kapazitätsanalysen im Rahmen der Netzstrategie zeigen jedoch die langfristige Notwendigkeit der aufgezeigten Kapazitäten.

Frage 4.7: Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Wankdorf/Ostermundigen einverstanden?



Die vorgeschlagenen Lösungsansätze für diesen Korridor werden mehrheitlich begrüsst. Ablehnende Stellungnahmen beziehen sich auf das bereits beschlossene Tram Ostermundigen oder kritisieren das postulierte Tram in der Papiermühlestrasse und weisen auf Konflikte mit anderen Verkehrsträgern und städtebaulichen Kriterien hin.

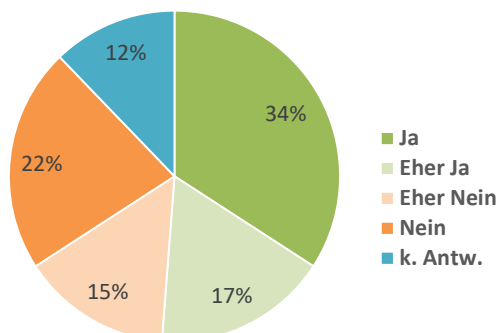
Frage 4.8: Sind Sie mit der Beurteilung des Potenzials von Tangentiallinien und den Lösungsansätzen für die Stärkung der Tangentiallinien einverstanden?



Der Lösungsansatz der Stärkung der Tangentiallinien wird mehrheitlich begrüsst. Ablehnende Stellungnahmen verlangen hauptsächlich eine noch stärkere Fokussierung auf diesen Lösungsansatz und schlagen teilweise weitere Linien vor. Das Potenzial weiterer Linien wurde im Rahmen der Netzstrategie geprüft und als nicht genügend für das Hauptliniennetz klassifiziert. Im Rahmen des Ergänzungsnetzes sind weitere Möglichkeiten jedoch zu prüfen.

Ein anderer Teil der ablehnenden Stellungnahmen ist auf Kritik an der östlichen Tramtangente zurückzuführen. Diese ist hauptsächlich auf eine grundsätzliche Ablehnung von Tramprojekten oder auf Kritik am Projekt «Bypass Ost» zurückzuführen.

Frage 4.9: Ist der Lösungsansatz der Umstellung weiterer Buslinien auf Tram zur Reduktion der Fahrzeugbewegungen in den am stärksten belasteten Abschnitten aus Ihrer Sicht richtig?

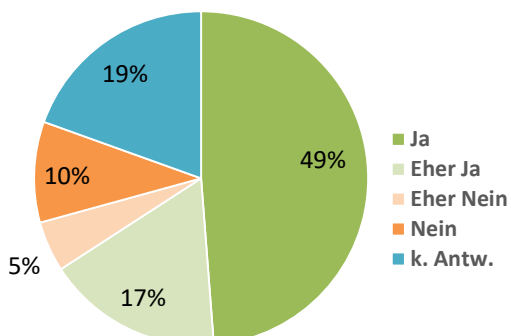


Dieser Lösungsansatz zur Reduktion der Fahrzeugbewegungen in den am stärksten belasteten Abschnitten wird mehrheitlich begrüsst.

Ablehnende Stellungnahmen sind auf grundsätzliche Kritik am Tram, auf Konflikte des Trams mit dem Veloverkehr oder städtebauliche Kriterien, sowie auf Zweifel der Realisierbarkeit zurückzuführen.

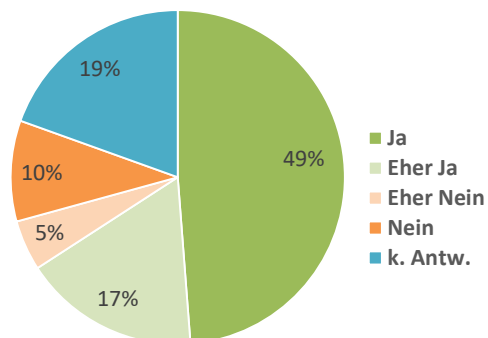
**Handlungsbedarf und Lösungsansätze**

Frage 5.1: Sind für Sie die richtigen Themen als gemeinsame Elemente der beiden Varianten «mit Tram Köniz» und «mit RBS-Verlängerung» festgelegt worden?



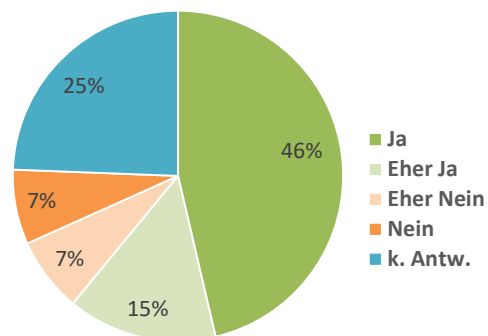
Die gemeinsamen Elemente der beiden Varianten «mit Tram Köniz» und «mit RBS-Verlängerung» werden mehrheitlich als korrekt betrachtet. Kritik ist hauptsächlich auf Kritik an den Lösungsansätzen in einzelnen Korridoren zurückzuführen.

Frage 5.2: Ist es für Sie nachvollziehbar, dass die Netzstrategie sowohl eine Variante «mit Tram Köniz», wie auch eine Variante «mit RBS-Verlängerung» beinhaltet?



Die Mehrheit der Stellungnahmen finden es korrekt, dass beide Varianten aufgenommen wurden in der Netzstrategie. Ablehnende Stellungnahmen lehnen die RBS-Verlängerung als zu teuer und/oder das Tramprojekt als nicht erwünscht bzw. politisch nicht realisierbar ab.

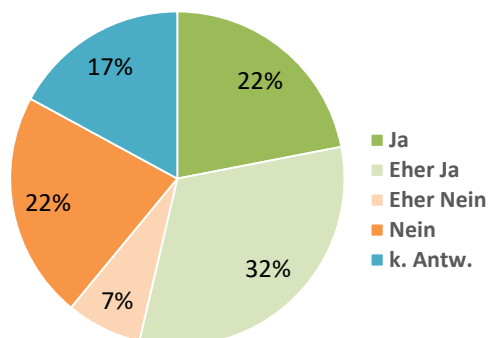
Frage 5.3: Sind die variantenspezifischen Elemente der Varianten «mit Tram Köniz» und «mit RBS-Verlängerung» für Sie nachvollziehbar?



Für die Mehrheit der Stellungnahmen sind die variantenspezifischen Elemente nachvollziehbar. Ablehnende Haltungen sind aus Ablehnungen gemäss vorherigen Fragen abzuleiten.

### Umsetzung: Etappierung und Meilensteine

Frage 6: Sind Sie mit den eruierten strategischen Netzelementen und der Prioritätensetzung bei der Umsetzung einverstanden?

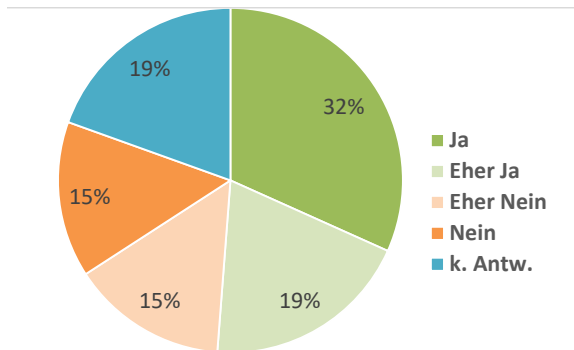


Die Mehrheit der Stellungnahmen stimmen den eruierten strategischen Netzelementen und deren Prioritätensetzung zu.

Ablehnende Haltungen werden hauptsächlich mit der Ablehnung verschiedener Tramelemente begründet. Vereinzelt wird eine Änderung der Prioritäten gewünscht, insbesondere eine höhere oder tiefere Priorität des Tram Länggasse.

### Gesamteindruck des Syntheseberichts Netzstrategie

Frage 7: Ist der Gesamtbericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?



Der Bericht wird mehrheitlich als verständlich und nachvollziehbar bewertet. Ablehnende Stellungnahmen sind hauptsächlich auf eine kritische Haltung gegenüber dem Ausbau des Tramnetzes zurückzuführen.

### 3 Eingegangene Stellungnahmen

Folgende Gemeinden, Ämter, Transportunternehmen, Verbände und Organisationen, Parteien sowie weitere haben eine Stellungnahme zur Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern eingegeben.

**Gemeinden**

Bern, Köniz, Meikirch, Münsingen, Muri bei Bern, Wohlen, Zollikofen

**Ämter und Regionen**

Kanton Bern TBA

**Transportunternehmungen**

Bernmobil, BLS

**Verbände und Organisationen**

Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr, Décroissance Bern, DIALOG Nordquartier (Quartierkommission Stadtteil V), Fussverkehr Kanton Bern, HIV Kanton Bern, HEV Bern und Umgebung, IG ÖV Bern, IG Verkehr Köniz, Pro Bahn Espace Mittelland, Pro Velo Bern, Quartierkommission Länggasse Engehalbinsel, Quartierkommission Stadtteil IV, Spiegel Leist, VCS Regionalgruppe Bern

**Parteien**

BDP Köniz, GaP Stadt Bern, GB Stadt Bern, GFL Stadt Bern, GLP Kanton Bern, Grüne Köniz, Jungfreisinnige Stadt Bern, SP Bern Nord, SP Köniz, SP Stadt Bern, SVP Sektion Köniz, SVP Stadt Bern gemeinsam mit SVP Sektion ISK.

**Weitere**

5 Privatpersonen

Mobilitätsunternehmen

## 4 Stellungnahmen und Beantwortung

### 4.1 Sinn und Zweck einer Netzstrategie - Sind Sinn und Zweck der Netzstrategie für Sie nachvollziehbar? Teilen Sie die Ansicht, dass eine Netzstrategie öffentlicher Verkehr mit einem langfristigen übergeordneten Zielbild angesichts der kommunal geplanten Siedlungsentwicklung und des prognostizierten Wachstums der ÖV-Nachfrage sinnvoll und notwendig ist?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Bern	Ja	-	x			
Köniz	Ja	-	x			
Meikirch	Ja	-	x			
Münsingen	Ja	-	x			
Muri bei Bern	Ja	-	x			
Wohlen	Ja	Bei dem prognostizierten Wachstum muss die Entwicklung „Corona“ weiterverfolgt werden. Sollte in Zukunft das „Homeoffice“ stark zunehmen, könnte das Wachstum kleiner ausfallen als angenommen.	x			Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
Zollikofen	Eher Ja	Grundsätzlich sind Sinn und Zweck der Netzstrategie nachvollziehbar. Unklar ist der Projektperimeter. Gemäss Titel ist es eine Netzstrategie für die Kernagglomeration Bern. Der vorliegende Synthesebericht behandelt aber ausschliesslich die ÖV-Entwicklung der Gemeinden Bern, Köniz und Ostermundigen. Wir vermissen Aussagen zu den übrigen Kernagglomerationsgemeinden.	x			Ziel der Netzstrategie Kernagglomeration Bern war, ein Zielbild für das Tram und das Hauptbusliniennetz zu entwerfen, welches die entsprechenden Mobilitätsbedürfnisse in dem Raum abdeckt. Die Region ist nicht zuständig für die Entwicklungen des S-Bahnsystems, dies obliegt dem Kanton.
Tiefbauamt des Kantons Bern	Ja	Die ÖV-Kapazität in der Kernagglomeration Bern muss ausgebaut werden, und es ist sinnvoll sich hierfür strategische Überlegungen zu machen. Es ist klar zu stellen, dass hier nur die Tramlinien und die Bus-Hauptlinien angeschaut werden. Das Zielbild ist grafisch sehr gut dargestellt.		x		Formulierung bezüglich Tram- und Hauptbuslinien wird an entsprechenden Stellen präzisiert.
Bernmobil	Ja	BERNMOBIL begrüsst die vorliegende Netzstrategie ÖV der Kernagglomeration Bern, welche basierend auf einer Auslegung die Stossrichtungen zur Entwicklung des Liniennetzes pro Korridor zeigt.	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr	Nein	Das Papier nennt sich „ÖV-Strategie“. Es ist aber eher eine Weiterführung des bisherigen Tramkonzepts: sehr tramlastig, und nicht eine wirkliche Strategie, welche fähig wäre, auch auf kurzfristige neue Randbedingungen zu reagieren. Uns scheint es fahrlässig und auch ineffizient, eine Strategie für das Planen eines Strassenbahn-Schiennetzes vorzulegen, ohne die zahlreichen damit verbundenen städtebaulichen, verkehrlichen, gestalterischen und Nutzungskonflikte anzusprechen. So kann es den Anspruch eines „ÖV“-Konzepts nicht erfüllen, schon gar nicht jenen einer Strategie. Dies wird ehrlicherweise sogar mit den Einschränkungen gemäss Kap. 1.4 relativiert. 2040 ist ein rel. langer Horizont. Klar, Tramnetze erfordern lange Planungs- und Realisierungszeiten, aber gerade das verunmöglicht dann flexibles Reagieren, wenn die Bedingungen ändern bzw. Planungsgrundlagen schlagartig wegbrechen. So wird das Denken blockiert, wie leider auch gerade die Beispiele Ostermundigen und Kleinwabern seit 2014 (!) belegen (Wegzug Swisscom Waldegg oder Post Schönburg, oder Aufgabe Bundesprojekt in Kleinwabern, umgekehrt Ansiedlung tausender Arbeitsplätze im Raum Guisanplatz).	x			Wie bereits durch Ihre Eingabe erwähnt sind öV - Projekte in einem mittel- und langfristigen Horizont zu planen. Die Netzstrategie zeigt die systematische Entwicklung auf dem gesamten Netz auf. Die einzelnen Korridore / Elemente der Netzstrategie werden mittels Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) vertiefter geprüft.
Décroissance Bern	Nein	Die Strategie hat den Anspruch, das Jahr 2040 anzupeilen und langfristig und nachhaltig zu sein. Dies wird aber nicht zutreffen, weil zu viele Unbekannte im Spiel sind. Dass mit dem ÖV reagiert werden kann und muss, um die Mobilität stadtverträglich zu machen, ist zwar klar. Aber die klar durchscheinende, stark strassenbahnlastige Ausrichtung dieser Strategie ist falsch. Denn Strassenbahnen haben viele Nachteile: 1. Sie schaffen bekanntlich Konflikte und sind anfällig auf Störungen im Strassenraum; Schienen sind auch da, wenn gar kein Tram fährt 2. Sie erfordern eine fixe und damit nicht änderbare, unflexible Infrastruktur	x			Ziel der Netzstrategie Kernagglomeration Bern war, ein Zielbild für das Tram und das Hauptbusliniennetz zu entwerfen, welches die entsprechenden Mobilitätsbedürfnisse in dem Raum abdeckt. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Netzstrategie wird

		<p>3. Die Linienführungen sind, einmal gebaut, unverrückbar</p> <p>4. Die Trams als Fahrzeuge sind teuer</p> <p>5. Alles wird immer auf extreme Spitzenlasten ausgerichtet. Die Trams sind sehr selten voll. Häufig sind die grossen Fahrzeuge massiv unterbesetzt, was sehr ineffizient und somit nicht mehr ökologisch ist.</p>			<p>periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.</p>
DIALOG Nordquartier	Nein	<p>Damit der öffentliche Verkehr auch in Zukunft den städtischen und regionalen Mobilitätsbedürfnissen angepasst werden kann, erachten wir eine langfristige Entwicklung einer Netzstrategie für richtig. Allerdings müssten die einzelnen Strategiebausteine regelmässig den laufenden Entwicklungen bezüglich Mobilitätsnachfrage, aber auch auf die technischen Entwicklungen (z.B. Track-less Tram von CRRC Zhuzhuo Institute Co Ltd.) hin überprüft werden. Ein propagiertes Wachstum ist jedoch noch keine Strategie. Ungebremstes Wachstum der Transportkapazitäten bringt der Bevölkerung, insbesondere der Stadtbevölkerung keinen Nutzen. Allerdings soll das Pendeln von ausserhalb der Kernagglomeration in die Stadt, primär abseits des MIV erfolgen. Dafür soll primär das S- Bahnnetz und die Regionalbusse (Postauto) sorgen und entsprechend weiterentwickelt werden.</p> <p>Wir vermissen die Berücksichtigung der S-Bahn und des Langsamverkehrs (Fussgänger, Radfahrer). Ohne Einbezug der S- Bahn ist diese Netzstrategie unvollständig.</p> <p>Das Tram ist nicht immer und überall stadtverträglich. Es spielt seine Stärken auf geraden, offenen Strecken aus und nicht in engen, kurvenreichen Gebieten. Es kommt zu Konflikten mit Lärm, langen Perronkanten, Staus, Vortrittsregeln, Velos, Wendeschlaufen und ist mitunter ein massiver Eingriff in die gewachsene Stadtstruktur und die empfindliche Topographie.</p>	x		<p>Ziel der Netzstrategie Kernagglomeration Bern war, ein Zielbild für das Tram und das Hauptbusliniennetz zu entwerfen, welches die entsprechenden Mobilitätsbedürfnisse in dem Raum abdeckt. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen, dabei werden auch die technischen Entwicklungen berücksichtigt.</p> <p>Die Siedlungsentwicklungen entsprechen den Vorstellungen der Gemeinden und werden im Rahmen der Netzstrategie lediglich aufgezeigt. Der Kapazitätsausbau bringt für die Stadtbevölkerung verschiedene Vorteile, unter anderem verhindert es eine Überlastung des bestehenden ÖV-Angebots und fördert eine Veränderung des Modalsplits hin zum ÖV.</p> <p>Die Region ist nicht zuständig für die Entwicklungen des S-Bahnsystems, dies obliegt dem Kanton. Bereits bekannte Massnahmen (beispielsweise aus den FABI/STEP 2035 Programmen) wurden im Gesamtverkehrsmodell berücksichtigt. Die Schnittstellen zu anderen Projekten im Bereich der S-Bahn wurden berücksichtigt.</p>
Fussverkehr Kanton Bern	Eher Ja	<p>Die Strategie enthält keine zusätzlichen Analysen bezüglich anderer Verkehrsmittel wie z.B. den Fussverkehr. Zwar liegt es nahe, dass eine ÖV-Strategie vor allem den ÖV beleuchtet. Indes macht FVBE eine gewisse Einseitigkeit bei der Ausrichtung der Lösung von Verkehrsproblemen auf den ÖV aus. Der Fussverkehr verfügt in der Stadt Bern und in der Agglomeration von Bern, insbesondere wenn es sich um kürzere Strecken handelt, um sehr grosses Potential. Es führt zu einer Entlastung bei stark frequentierten ÖV-Linien. Dieses Fortbewegungsmittel wirkt sich zusätzlich positiv auf die Gesundheit aus.</p>	x		<p>Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf, wie sich die Nachfrage entsprechend der Siedlung- und Arbeitsplätze entwickelt und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Fussverkehr sollte wann immer möglich mit dem öv mitgedacht werden, vor allem in Bezug auf Haltestellenzugang. Die heutige Situation im Zentrum ist bereits gegeben, Potenziale werden heute schon teilweise genutzt.</p>
HEV Bern und Umgebung	Ja	-	x		
HIV	-	<p>Seit eh und je bedauern wir, dass im Bereich des Verkehrs und der Mobilität eine stark sektorische Betrachtungsweise vorherrscht: Die Verkehrsträger werden je einzeln betrachtet, teilweise nur in engen geografischen Räumen (z.B. Velokonzept für ein Quartier). Damit werden zwar für diesen engen Fokus in sich stimmende Lösungen erarbeitet, gleichzeitig geht aber oft das Grosse und Ganze vergessen.</p> <p>Dies ist fatal, denn der Verkehr und die Mobilität bewegen sich in grossen, vernetzten und interagierenden Systemen. Wer erfolgreiche Verkehrspolitik betreiben will, muss eine globale Herangehensweise pflegen. Die vorliegende „Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern“ ist zwar immerhin geographisch umfassend, betrachtet aber eben nur und ausschliesslich die Zukunft des ÖV. Nur selten werden andere Verkehrsträger angesprochen, z.B. in Bezug auf sinnvolle Umsteigeanlagen. Es wäre wünschenswert, wenn bei der weiteren Bearbeitung der Netzstrategie noch vermehrt die Diskussion über Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern geführt wird.</p>	x		<p>Ziel der Netzstrategie Kernagglomeration Bern war, ein Zielbild für das Tram und das Hauptbusliniennetz zu entwerfen, welches die entsprechenden Mobilitätsbedürfnisse in dem Raum abdeckt. Eine Gesamtverkehrsnetzstrategie für die ganze Agglomeration wäre ein spannendes Projekt, wäre aber aktuell kaum bewältigbar in dieser Grössendimension. Bei den Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) wird die Interaktion mit anderen Verkehrssystemen berücksichtigt.</p>
IG ÖV Bern	Ja	-	x		
IG Verkehr Köniz	Ja	Der Sinn und Zweck einer Netzstrategie ist grundsätzlich nachvollziehbar und wird begrüsst.	x		
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja	-	x		
Pro Velo Bern	Eher Ja	<p>1.1. Im Rahmen einer gesamtheitlichen Betrachtung darf das anzustrebende Angebot nicht nur anhand der ökonomischen Merkmale «betrieblich effizient» und «kundenfreundlich» bewertet werden. Zusätzlich berücksichtigt werden soll die ökologische Dimension – Nachhaltigkeit des Angebots und des Betriebs.</p> <p>1.4 Die inhaltliche Beschränkung auf das «Tram- und Hauptbusliniennetz» erachten wird als unangebracht, da immer der gesamte Verkehr und der gesamte ÖV zu betrachten ist. Zumal auch die Mobilitätsstrategie 2040 auf die Wichtigkeit der Schnittstellen insbesondere zum Veloverkehr hinweist. Deshalb sollte die Strategie den Veloverkehr als ergänzendes oder substituierendes Verkehrsmittel berücksichtigen. Was in Kapitel 2.2.1 im Zusammenhang mit dem Verkehrswachstums auch gemacht wird.</p>	x		<p>Wie korrekterweise von Ihnen festgestellt, war das Ziel der Netzstrategie Kernagglomeration Bern, ein Zielbild für das Tram und das Hauptbusliniennetz zu entwerfen, welches die entsprechenden Mobilitätsbedürfnisse in dem Raum abdeckt. Die Abstimmungen mit den anderen Verkehrsträgern erfolgt in den einzelnen Korridoren/Elementen der Netzstrategie mittels Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien).</p>
Quartierkommission Stadtteil IV	Ja	<p>Die Argumente stimmen mit unserem Bedürfnis nach vorausschauender Planung überein. Die vorgesehene Elastizität mit Varianten und Optionen für zeitliche Etappierungen entsprechend der Siedlungsentwicklung ist zu begrüßen. Es fehlt allenfalls noch die Identifizierung der 'points of no return' in gewissen Entscheidungsprozessen. In einer nächsten Phase müssen auch die partizipativen (Diskussionsgefässe mit der Bevölkerung) und politisch-formalen (Volksabstimmungen) Entscheidungsabläufe dargestellt werden.</p>	x		<p>Die Netzstrategie ist ein übergeordnetes Zielbild eines ÖV - Gesamtverkehrssystem. Sie berücksichtigt die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in diesem Perimeter abgestimmt mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern. Dies ist notwendig, da die Planung einzelner Linienäste eines Netzes zu Fehlannahmen führen kann, weil der Perimeter zu wenig weit gefasst wird. Als nächsten Schritt werden Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) durchgeführt, um diese Elemente noch vertiefter zu prüfen.</p>

					Dort ist dann wieder eine grössere Partizipation vorgesehen.
Spiegel Leist	Ja	-	x		
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Ja	Wir anerkennen grundsätzlich die Notwendigkeit der Netzstrategie. Da unsere Mobilitätsgewohnheiten aber möglicherweise vor tiefgreifenden Veränderungen stehen (Digitalisierung, Mobility Pricing etc.) ist es wichtig, in der Planung flexibel zu bleiben. Die Netzstrategie soll zum Ziel haben, den ÖV attraktiv und effizient nach den gegebenen Bedürfnissen zu planen. Diese Bedürfnisse können 2040 grundlegend anders sein als heute. Wenn die Netzstrategie dazu führt, dass auf kommende Trends nicht reagiert wird, hat sie ihre Daseinsberechtigung in unseren Augen verloren.	x		Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
BDP Köniz	Ja	-	x		
GaP	Nein	Zeithorizont zu lang. Die meisten Wachstumsziele, z.B. im STEK Stadt Bern, haben sich bereits in Luft aufgelöst. Trotz Bautätigkeit nimmt die Bevölkerungszahl nicht zu, sondern ab. Ebenso sind die grössenwahnsinnigen Verkehrszunahme-Prognosen auch (aber nicht nur) wegen Corona infrage gestellt. Die Netzstrategie geht von ca. 20 km neuer Tramtrassees aus. Zugleich verfolgt die Stadt Bern immer noch das Konzept «Velostadt». «Tramstadt» und «Velostadt» sind miteinander nicht vereinbar.	x		Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
GB	Eher Ja	Wir anerkennen grundsätzlich die Notwendigkeit der Netzstrategie. Da unsere Mobilitätsgewohnheiten aber möglicherweise vor tiefgreifenden Veränderungen stehen (Digitalisierung, Mobility Pricing etc.) ist es wichtig, in der Planung flexibel zu bleiben. Die Netzstrategie soll zum Ziel haben, den ÖV attraktiv und effizient nach den gegebenen Bedürfnissen zu planen. Diese Bedürfnisse können 2040 grundlegend anders sein als heute. Wenn die Netzstrategie dazu führt, dass auf kommende Trends nicht reagiert wird, hat sie ihre Daseinsberechtigung in unseren Augen verloren.	x		Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
GFL	Ja	-	x		
GLP Kanton Bern	Eher Ja	Die Planung eines ÖV-Gesamtnetzes (statt nur einzelner Korridore oder Linien) und die Entwicklung einer Gesamtsicht unter Einbezug möglichst vieler Einflussfaktoren ist zu begrüßen. Dabei ist bis zu einem gewissen Grad nachvollziehbar, dass eine ÖV-Netzstrategie den Fokus auf dem ÖV hat. Dennoch dürfen die Alternativen nicht vernachlässigt werden. Aus Sicht der Grünliberalen ist zweifelhaft, ob die vorliegende Netzstrategie dem gerecht wird (vgl. dazu Antwort auf Frage 2).	x		Die Netzstrategie ist ein übergeordnetes Zielbild eines ÖV - Gesamtverkehrssystem. Sie berücksichtigt die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in diesem Perimeter abgestimmt mit dem Gesamtverkehrmodell des Kanton Bern. Dies ist notwendig, da die Planung einzelner Linienäste eines Netzes zu Fehlannahmen führen kann, weil der Perimeter zu wenig weit gefasst wird. Als nächsten Schritt werden Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) durchgeführt, um diese Elemente noch vertiefter zu prüfen. Dort ist dann wieder eine grössere Partizipation vorgesehen.
Grüne Köniz	Eher Ja	Die Aktualisierung der ÖV-Netzstrategie in der Kernagglomeration Bern entspricht in der Tat einem dringenden Bedarf, da ...• mehrere auf den Bahnhof Bern zulaufende Linien an Kapazitätsgrenzen stossen;• die Studie "Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept" aus dem Jahr 2013 in etlichen Punkten überholt ist;• die seither beschlossenen Tramlinien-Verlängerungs- und -Neubauprojekte Kleinwabern und Ostermundigen nach wie vor auf Widerstände stossen und sich verzögern;• das Vorhaben einer Tramlinie in die Länggasse in der öffentlichen Mitwirkung vor einem Jahr auf breite Ablehnung gestossen ist;• diverse technische Innovationen der jüngsten Zeit und der nahen Zukunft neue Perspektiven im Mobilitätssektor eröffnen;• die Corona-Pandemie zu grösseren und aller Voraussicht nach nicht bloss vorübergehenden Verschiebungen im Mobilitätsverhalten führt.	x		
Jungfreisinnige Stadt Bern	Ja	Es wird folgende Aussage gemacht: Trendprognose zum Bevölkerungswachstum in der Kernagglomeration Bern bis 2040: Einwohner/innen (+18.0 %, +40'000) Arbeitsplätze (+ 6 %, +15'000). Die Corona-Krise hat gezeigt, dass das Potenzial solcher Arbeitsformen deutlich höher sein könnte als bisher erwartet. Sie hat auch gezeigt, dass der Veloverkehr ein grösseres Potenzial hat als bislang angenommen. Dies könnte dazu führen, dass der Pendlerverkehr insgesamt weniger stark wächst und der ÖV-Anteil zu Gunsten des Veloverkehrs sinkt. Unsere Stellungnahme dazu im untenstehenden Feld.	x		Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei



					der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
SP Bern Nord	Ja	<p>Im Grundsatz unterstützen wir das Vorhaben, mit einer Netzstrategie das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs den Bedürfnissen und Anforderungen der nächsten 20 bis 30 Jahren anzupassen. Wir nehmen zur Kenntnis, dass die Stadt und Kernagglomeration nur teilweisen Einfluss auf die gegenwärtige und künftige Bevölkerungsentwicklung und damit auf das Wachstum nehmen können.</p> <p>Hingegen kann mit einem attraktiven Angebot beim öffentlichen Verkehr den Modalsplit zu dessen Gunsten wirksam fördern. Wir unterstützen alle Bestrebungen, welche den öffentlichen Verkehr im städtischen Raum aufwerten und den Umstieg vom MIV auf den ÖV (und auf den Langsamverkehr) fördern. Der öffentliche Verkehr ist für die Umwelt und das Stadtklima deutlich verträglicher und Ressourcen schonender als der MIV. Ein gut ausgebauter und auf die Nachfrage abgestimmter ÖV ist das Rückgrat einer städtischen Verkehrspolitik, die auch in Zukunft auf eine Reduktion des MIV baut.</p> <p>Wir vermissen im vorliegenden Synthesebericht den Einbezug der S- Bahn (Kapitel 1.4 Grenzen der Netzstrategie). Die S- Bahn nimmt zunehmend auch innerstädtisch und innerhalb der Kernregion eine wichtige Rolle ein. Da für die Nutzung der S- Bahn die Verknüpfung des öffentlichen Nahverkehrsnetzes bei den S- Bahnhaltestellen an Bedeutung gewinnt, ist für uns die vorgeschlagene Netzentwicklung ohne Einbezug des S- Bahnnetzes zu wenig nachvollziehbar.</p>	x		Die Region ist nicht zuständig für die Entwicklungen des S-Bahnsystems, dies obliegt dem Kanton. Bereits bekannte Massnahmen (beispielsweise aus den FABI/STEP 2035 Programmen) wurden im Gesamtverkehrsmodell berücksichtigt. Die Schnittstellen zu anderen Projekten im Bereich der S-Bahn wurden berücksichtigt.
SP Köniz	Ja	-	x		
SP Stadt Bern	Ja	Die Argumente stimmen mit unserem Bedürfnis nach vorausschauender Planung überein. Die vorgesehene Elastizität mit Varianten und Optionen für zeitliche Etappierungen entsprechend der Siedlungsentwicklung ist zu begrüssen. Es fehlt allenfalls noch die Identifizierung der 'points of no return' in gewissen Entscheidprozessen. In einer nächsten Phase müssen auch die partizipativen (Diskussionsgefässe mit der Bevölkerung) und politisch-formalen (Volksabstimmungen) Entscheidungsabläufe dargestellt werden.	x		Als nächsten Schritt werden Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) durchgeführt um die verschiedenen Elemente noch vertiefter zu prüfen. Dort ist dann wieder eine grössere Partizipation vorgesehen.
SVP Sektion Köniz	Eher Nein	Die Netzstrategie ist sinnvoll. Jedoch basiert die Siedlungsentwicklung nicht auf standardisierten Modelldaten. Jede Gemeinde konnte die mögliche Siedlungsentwicklung selbst erheben. Es wurden von Gemeinde zu Gemeinde unterschiedliche Annahmen getroffen. Von „jeder potentiell möglichen Siedlungsentwicklung“ bis zu „realistisch bis 2040 Siedlung entwickelt.“ Dies führt zu einer Verzerrung der Entwicklung und einem falschen übergeordneten Zielbild. Entweder werden Siedlungsentwicklungen standardisiert erhoben, oder wie im aktuellen Synthesebericht sind die aufgenommen Rohdaten Siedlungsentwicklung nicht korrekt und folglich die Netzstrategie fehlerhaft und hinfällig.	x		Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
SVP Stadt Bern und Sektion ISK	Ja	-	x		
Privatperson 2	Ja	-	x		
Privatperson 3	Ja	-	x		

#### 4.2 Entwicklung der Nachfrage - Ist es für Sie nachvollziehbar und plausibel, dass die ÖV-Kapazität ausgebaut werden muss, weil das Siedlungswachstum und die ändernde Verkehrsnachfrage zu einer grösseren ÖV-Nachfrage führen?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Bern	Ja	Der Gemeinderat erachtet die der Netzstrategie zugrundeliegende Analyse der Verkehrsentwicklung als zutreffend. Sie stimmen – abgesehen von einem geringfügigen Fehler bei der Bevölkerungsprognose – mit den im STEK 2016 und im RGSK 2021 gemachten Prognosen und Vorgaben hinsichtlich Entwicklung des ÖV überein. Die Folgerung, auf den am stärksten belasteten Korridoren die Kapazität zu erhöhen – namentlich auf den Linien 9 und 10 sowie auf der Linie 12: Insel – ist somit nachvollziehbar. Allerdings besteht erhebliche Unsicherheit darüber, wann diese Kapazitätserhöhungen notwendig sein werden. Antrag: Die Angaben zur Bevölkerungsentwicklung des STEK 2016 (Synthesebericht S. 11) sind korrekt mit 12 Prozent wiederzugeben und nicht mit den aufgeführten 12,5 Prozent (Gesamtbericht STEK 2016, S. 21).		x		Der Bericht wird entsprechend korrigiert.
Köniz	Eher Ja	Die Gemeinde Köniz teilt die Ansicht, dass Siedlung und Verkehr sowie die ÖV-Nachfrage wachsen werden. Bezüglich Vorortung dieses Wachstums (Karte Abb. 3 im Synthesebericht) weisen wir darauf hin, dass für die geplanten Vertiefungsstudien und Zweckmässigkeitsbeurteilungen der einzelnen Korridore eine Aktualisierung der zeitlichen Realisierungshorizonte von Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten erforderlich sein wird.	x			Bei den ZMB's (Zweckmässigkeitsbeurteilungen) werden die aktuellsten Daten die zur Verfügung stehen verwendet und mit den Projektpartnern (betroffenen Gemeinden) geprüft.
Meikirch	Eher Ja	Gestützt auf die Prognosen, die im Projekt RGSK 2021 und in der Mobilitätsstrategie 2040 zugrunde gelegt wurden, erscheint es sinnvoll, die ÖV-Kapazität auszubauen. So betrachtet sind auch die Grundlagen für die Netzstrategie der Kernagglomeration nachvollziehbar und plausibel. Allerdings könnten die neuen Entwicklungstendenzen zur mehr home-office-Arbeit und noch stärkerer Umlagerung auf Veloverkehr, evtl. gar auf MIV, wie sie die im Rahmen der Pandemiemasnahmen in Erscheinung treten, zu einem Entwicklungsknick beim ÖV führen. Dieser Umstand wird zwar am Rand erwähnt, aber in der dargelegten Strategie kaum berücksichtigt.	x			Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
Münsingen	Ja	-	x			
Muri bei Bern	Ja	-	x			
Wohlen	Ja	-	x			
Zollikofen	Ja	-	x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Ja	Die ÖV-Kapazität in der Kernagglomeration Bern muss ausgebaut werden, und es ist sinnvoll sich hierfür strategische Überlegungen zu machen. Es ist klar zu stellen, dass hier nur die Tramlinien und die Bus-Hauptlinien angeschaut werden. Das Zielbild ist grafisch sehr gut dargestellt.		x		Formulierung bezüglich Tram- und Hauptbuslinien wird an entsprechenden Stellen präzisiert.
Bernmobil	Ja	Trotz des momentanen Rückgangs der Nachfrage aufgrund der Corona-Krise gehen auch wir davon aus, dass die Fahrgastzahlen mittelfristig wieder steigen und das bisherige Niveau übersteigen werden. Deshalb ist für uns der Ausbau der ÖV-Kapazität nachvollziehbar und nötig.	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr	Nein	Die einseitige Konzentration auf die primär ökonomisch getriebene betriebliche Optimierung des ÖV-Netzes führt zur Fokussierung auf die Gefässgrösse und weniger Fahrzeuge und damit fast automatisch zur Tramlastigkeit der „Strategie“. Mit Buslinien kann aber um Dimensionen flexibler reagiert werden, sei es bei Linienführung, Infrastruktur, Gefässgrösse, Takt, oder Eil- und Direktkursen. Zudem entfallen die gigantischen Infrastrukturkosten für Tramanlagen. Mit „Corona“ (HomeOffice versus Massengedränge in den „Gefässen“) wollen wir gar nicht argumentieren, vielleicht „normalisiert“ sich das ja irgendwann wieder. Aber allein die Elektrifizierung der Individualmobilität vom Trottinett oder anderen fahrzeugähnlichen Geräten übers Ebike bis zum Auto nimmt dem Individualverkehr die negativen Attribute wie „stinkend“, „lärmend“, oder „platzraubend“. Dies und die immensen Investitionskosten wird es bald als abwegig erscheinen lassen, noch viel mehr unflexible, starre Infrastruktur in den Stadt- und Strassenraum hineinzuplanen, und dann darauf mit 50 Tonnen schweren, zu 80% der Einsatzzeit stark unterbelegten „Gefässen“ zu verkehren. Mit (verschieden grossen) Bussen kann man sich dem Tages- und Wochen-Bedarf anpassen – Trams sind (trotz Bezeichnungen wie „Combino“) nicht kürzbar. Dem Spitzenbedarf muss anders begegnet werden als mit solch überdimensionierter Infrastruktur.			x	Die Netzstrategie zeigt auf, wie die prognostizierte Nachfrage basierend auf den Ortsplanungen und kantonalem Gesamtverkehrsmodell abgewickelt werden um das ÖV Feinverteilensystem nicht zu überlasten. Die Kapazität für Busse im Zentrumsraum ist limitiert, somit muss auf grössere Gefässe ausgewichen werden. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und den neuen Entwicklungen berücksichtigt.
Décroissance Bern	Nein	Dieser Zusammenhang ist so nicht gegeben. Auch wenn die bebauten Flächen zunehmen, muss die Bevölkerung nicht zunehmen, und auch müssen die Bewegungen nicht automatisch zunehmen. Es wäre gerade die Kernaufgabe der	x			

		Raumplanung dafür zu sorgen, dass möglichst wenig neuer Verkehr entsteht. Auch mit der Zunahme von Wohnungsgrößen nimmt die Anzahl Bewohner nicht zwingend zu.			
DIALOG Nordquartier	Nein	Uns fehlt zur Beurteilung das Grundlagenmaterial. Auf was stützen sich die Annahmen des Berichts? Einen Ausbau des ÖV-Angebots mit Augenmass begrüßen wir, insbesondere auch im Hinblick auf eine erwünschte Verbesserung des Modalsplits zugunsten des ÖV, bzw. zulasten des MIV. Hier wird aber nach unserer Auffassung überbordet und ein Wunschkonzert veranstaltet. Wir erkennen keine Strategie. Mehr Wohnraum in der Stadt befürworten wir grundsätzlich, da die Stadt einen Überschuss an Arbeitsplätzen aufweist und eine bessere Durchmischung grundsätzlich ökologischer ist. Uns ist aber gerade deshalb der so massive ÖV-Ausbau unklar. Stadt der kurzen Wege müsste das Ziel sein. Die Gesamtmobilität muss nicht noch zusätzlich gefördert werden.	x		Ziel der Netzstrategie Kernagglomeration Bern war, ein Zielbild für das Tram und das Hauptbusliniennetz zu entwerfen, welches die entsprechenden Mobilitätsbedürfnisse in dem Raum abdeckt Die Siedlungsentwicklungen entsprechen den Vorstellungen der Gemeinden basierend auf Ortsplanungen sowie dem Kantonalen Gesamtverkehrsmodell: Im Rahmen der Netzstrategie werden die Lösungen aufgezeigt um das Mobilitätsbedürfnis aufzufangen. Der Kapazitätsausbau bringt für die Stadtbevölkerung verschiedene Vorteile, unter anderem verhindert es eine Überlastung des bestehenden ÖV-Angebots und fördert eine Veränderung des Modalsplits hin zum ÖV. Der ÖV fördert und stützt das Ziel einer Stadt der kurzen Wege.
Fussverkehr Kanton Bern	Eher Ja	Ja, die ÖV-Kapazität muss wegen der steigenden Nachfrage einen Ausbau erfahren. Die Frage ist, in welchem Masse. Gerade innerhalb der Innenstadt verfügt auch der Fussverkehr über sehr grosses Potential. Dieses findet aber im Synthesebericht auch an anderen Stellen zu wenig Berücksichtigung. Im Pendlerverkehr muss der vermehrte Einsatz von Homeoffice-Arbeitsplätzen näher angeschaut werden. Diese Arbeitsform führt zu einem Rückgang der ÖV-Nachfrage, wie gerade die Corona-Krise aufzeigte. Auch die Preisgestaltung des ÖV muss sich für den potentiellen Kunden als attraktiv erweisen, aber auch als zweckmässig: das Zurücklegen von sehr kurzen Strecken, die gut zu Fuss zurückgelegt werden können, ist heute für ÖV-Abonnenten preislich zu attraktiv.	x		Der Arbeitspendlerverkehr ist seit Jahren stagnierend / leicht steigend, trotz neuen Arbeitsformen. Was jedoch massiv gestiegen ist, ist der Freizeitverkehr, welcher sich immer mehr auch mit den Pendlerstosszeiten überlagert. Die Netzstrategie wird in regelmässigen Abständen überprüft und den Entwicklungen angepasst.
HEV Bern und Umgebung	Eher Ja	Es ist darauf zu achten, dass auch der MIV genügend Raum erhält. Die MIV-Versorgung der Gewerbetreibenden muss weiterhin ermöglicht zu werden, damit eine lebendige Durchmischung von Wohnen und Gewerbe, Dienstleistung weiterhin möglich bleibt.	x		Die Netzstrategie ist ein übergeordnetes Zielbild eines ÖV - Gesamtverkehrssystem. Sie berücksichtigt die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in diesem Perimeter abgestimmt mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kanton Bern. Dies ist notwendig, da die Planung einzelner Linienäste eines Netzes zu Fehlannahmen führen kann, weil der Perimeter zu wenig weit gefasst wird. Als nächsten Schritt werden Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) durchgeführt, dabei werden auch die anderen Verkehrsträger berücksichtigt.
IG ÖV Bern	Ja	-	x		
IG Verkehr Köniz	Eher Nein	Das prognostizierte Wachstum beruht auf Grundlagen, die zum heutigen Zeitpunkt veraltet und tendenziell zu optimistisch sind. Aufgrund der anhaltenden Covid-19 Pandemie und insbesondere aufgrund von zunehmendem und dauerhaftem Home-Office ist davon auszugehen, dass sich die Pendlerzahlen mittel- bis langfristig auf tieferem Niveau stabilisieren oder gar rückläufig sein werden. Ebenso ist eine Verlagerung vom ÖV zum Individualverkehr sichtbar (motorisiert, Fuss und Velo). Aus den genannten Gründen sind die Wachstumsszahlen, welche eine wichtige Grundlage für Netzstrategien darstellen neu zu erheben. Im Weiteren ist es nach unser Auffassung falsch, die Berechnungsgrundlagen auf die absoluten Hauptverkehrszeiten auszurichten, dies führt dazu dass grosse Transportgefässe während eines grossen Teils des Tages schlecht ausgelastet ihre Linien abfahren, was aus ökologischer Sicht fragwürdig ist.	x		Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja	Wenn jetzt neue Überbauungen geplant werden sollten möglichst zeitnah die entsprechenden Netzausbauten realisiert werden, analog wie 1973 als im oberen Murifeld in Bern-Ost die Tramlinie Nr. 3 (heute Nr. 8) dorthin gebaut und verlängert wurde.	x		Die Netzstrategie bietet die Basis dafür, die notwendigen ZMB (Zweckmässigkeitsbeurteilungen) müssen entsprechend der Gesetzgebung durchgeführt werden. Die Priorisierung der weiteren Schritte kann jedoch bei Bedarf angepasst werden.
Pro Velo Bern	Eher Nein	Falls tatsächlich ein signifikantes Siedlungswachstum stattfinden wird, führt dies primär dann zu höherer Verkehrsnachfrage, wenn Wohn- und Arbeitsorte weiter voneinander entfernt werden. Eigentlich wären viele zusätzliche nachfragesenkende Massnahmen beim MIV erforderlich. Aber es geschieht eher das Gegenteil: ► Diverse grosse Strassenbauvorhaben von Bund und Kanton kompromittieren eine Verlagerung zum ÖV teilweise. Die Veloförderung hingegen fristet immer noch ein Schattendasein. ► Und die «ändernde Verkehrsnachfrage» könnte nach Corona etwas anders aussehen, jedenfalls nicht automatisch und stark zugunsten des ÖVs.	x		Ein Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum führt zu mehr Verkehrswegen unabhängig von den Distanzen. Kürzere Wege sind aus Sicht Raum- und Verkehrsplanung anzustreben, jedoch zeigt die Beobachtung über Jahrzehnte, dass die Dauer der Verkehrsbewegungen weitgehend stabil bleibt. Die Netzstrategie befasst sich ausschliesslich mit dem ÖV und nicht mit weiteren Verkehrsträgern. Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei

					der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmo- dell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und da- bei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
Quartierkommission Stadtteil IV	Eher Ja	kohärente Argumentation in Kap.2. siehe auch Kommentar zu Kap.1 Wir unterstützen insbesondere die unter 2.2.2 ausgeführten Punkte betreffend Flächeneffizienz und Verkehrslenkung. Auch wenn der ÖV im Bewusstsein der BürgerInnen Priorität geniesst, zeigt unsere Erfahrung mit Verkehrs-Planungsges- chäften immer wieder fast unüberwindbare Zielkonflikte in der optimalen Verteilung des Strassenraums auf: Anlieferung und Parkierung MIV, ÖV, Fussgänger und dem durch E- Bikes immer schneller werdenden Veloverkehr. Die Verteil-Dis- kussion ist in den letzten Jahren gehässiger geworden.	x		
Spiegel Leist	Ja		x		
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Ja	Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass ein grosser Teil der zukünftigen Mobilitätsnachfrage mit dem ÖV abgewickelt werden soll. Dazu muss die ÖV-Kapazität in einem vernünftigen Mass ausgebaut werden. Gegenüber den Prognosen ha- ben wir aber gewisse Vorbehalte. Die lineare Interpolation der Nachfrage berücksichtigt die zu erwartenden Veränderun- gen im Mobilitätsverhalten nicht. Gerade die Möglichkeit, mittels Mobility Pricing die Spitzen der Nachfrage zu brechen, erachten wir als vielversprechend. Der Ausbau des ÖV einzig und alleine für die hohe Nachfrage in den Hauptverkehrszeiten ist kostspielig und ineffizient. Mit betrieblichen Massnahmen wie zBsp. tageszeitabhängigen Tarifen könnten einige Ausbauten umgangen werden. Wir erin- nern an dieser Stelle an die ZMB Wyler-Länggasse, die wir in der damaligen Mitwirkung kritisch beurteilt haben. Zudem hat die Corona-Pandemie zu grösseren und aller Voraussicht nach nicht bloss vorübergehenden Verschiebungen im Mobili- tätsverhalten führt. Die Studie war beim Pandemie-Ausbruch schon weit fortgeschritten. Dennoch kritisieren wir, dass die Veränderungen im Mobilitätsverhalten zu wenig Berücksichtigung finden. Der gegenwärtige Trend zu vermehrtem Individu- alverkehr (MIV, Zweirad-, Fussverkehr) zulasten des ÖV dürfte andauern. Hinzu kommt die "Entdeckung" des Home-Office und der vermehrte Fernunterricht an den (Fach-)Hochschulen seit dem Pandemie-Ausbruch, was sich gerade auf die ka- pazitätskritischen Pendlerspitzen dämpfend auswirkt und zu spürbar geringerem Wachstum der ÖV-Nachfragespitzen füh- ren dürfte als bisher prognostiziert. Auch der rasante E-Bike Boom, der vielfach zulasten der ÖV-Benutzung geht, fand in den Verkehrsmodellierungen bisher zu wenig Beachtung. Wir fordern daher, die Nachfrageschätzung aus den Erfahrungen der Pandemie nochmals zu überprüfen. Das Potential des Fuss- und Veloverkehrs in der Kernagglomeration, wo kurze Distanzen überwiegen, wird nach wie vor unterschätzt. Durch den Maximalausbau der ÖV-Kapazität sinkt der Druck, die Potenziale von Velo- und Fussverkehr, Homeoffice und Mobility-Pricing zu nutzen.	x		Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona- Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmo- dell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und da- bei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
BDP Köniz	Eher Ja	Da die Prognosen vor Corona gemacht wurden, ist es sehr fraglich ob die künftige Verkehrsnachfrage einfach linear hoch- gerechnet werden kann. Die Erfahrungen mit Homeoffice können die künftige Verkehrsnachfrage nachhaltig beeinflussen. Ein weiterer Einflussfaktor kann das Mobilitypricing werden.	x		Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona- Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmo- dell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und da- bei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
GaP	Eher Nein	Punktuell möglicherweise ja. Aber mit der Zunahme des Home-Offices nimmt die Verkehrsnachfrage tendenziell ab. Nicht nur die Fahrten zum Arbeitsplatz nahmen ab, sondern die Konzentration der Arbeitsplätze in der Region Bern wird abneh- men. Die Arbeit ist weniger stark standortgebunden, was zu einer sehr erwünschten Dezentralisierung der Siedlungsent- wicklung führen wird.	x		Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmo- dell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und da- bei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
GB	Eher Ja	Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass ein grosser Teil der zukünftigen Mobilitätsnachfrage mit dem ÖV abgewickelt werden soll. Dazu muss die ÖV-Kapazität in einem vernünftigen Mass ausgebaut werden. Gegenüber den Prognosen ha- ben wir aber gewisse Vorbehalte. Die lineare Interpolation der Nachfrage berücksichtigt die zu erwartenden Veränderun- gen im Mobilitätsverhalten nicht. Gerade die Möglichkeit, mittels Mobility Pricing die Spitzen der Nachfrage zu brechen, erachten wir als vielversprechend. Der Ausbau des ÖV einzig und alleine für die hohe Nachfrage in den Hauptverkehrszei- ten ist kostspielig und ineffizient. Mit betrieblichen Massnahmen wie zBsp. tageszeitabhängigen Tarifen könnten einige Ausbauten umgangen werden. Wir erinnern an dieser Stelle an die ZMB Wyler-Länggasse, die wir in der damaligen Mitwir- kung kritisch beurteilt haben. Zudem hat die Corona-Pandemie zu grösseren und aller Voraussicht nach nicht bloss vo- rübergehenden Verschiebungen im Mobilitätsverhalten führt. Die Studie war beim Pandemie-Ausbruch schon weit fortge- schritten. Dennoch kritisieren wir, dass die Veränderungen im Mobilitätsverhalten zu wenig Berücksichtigung finden. Der	x		Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona- Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmo- dell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und da- bei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen

		<p>gegenwärtige Trend zu vermehrtem Individualverkehr (MIV, Zweirad-, Fussverkehr) zulasten des ÖV dürfte andauern. Hinzu kommt die "Entdeckung" des Home-Office und der vermehrte Fernunterricht an den (Fach-)Hochschulen seit dem Pandemie-Ausbruch, was sich gerade auf die kapazitätskritischen Pendlerspitzen dämpfend auswirkt und zu spürbar geringerem Wachstum der ÖV-Nachfragespitzen führen dürfte als bisher prognostiziert. Auch der rasante E-Bike Boom, der vielfach zulasten der ÖV-Benutzung geht, fand in den Verkehrsmodellierungen bisher zu wenig Beachtung. Wir fordern daher, die Nachfrageschätzung aus den Erfahrungen der Pandemie nochmals zu überprüfen. Das Potential des Fuss- und Veloverkehrs in der Kernagglomeration, wo kurze Distanzen überwiegen, wird nach wie vor unterschätzt. Durch den Maximalausbau der ÖV-Kapazität sinkt der Druck, die Potenziale von Velo- und Fussverkehr, Homeoffice und Mobility-Pricing zu nutzen.</p>			<p>eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst</p>
GFL	Eher Ja	<p>Ev. ergibt die ändernde Nachfrage auch Entlastungen</p>	x		<p>Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmo- dell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und da- bei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.</p>
GLP Kanton Bern	Eher Nein	<p>Unbestrittenermassen gibt es einen Zusammenhang zwischen Siedlungswachstum, Veränderung des Modalsplits und ÖV-Nachfrage. In der vorliegenden Netzstrategie werden aber weitere Einflussfaktoren, Entwicklungen und Handlungsoptionen zu wenig beachtet – mit dem Ergebnis, dass die Strategie sehr stark auf ÖV-Kapazitäts-Wachstum und entsprechende ÖV-Maximallösungen ausgerichtet ist. Zu den vernachlässigten Aspekten zählen die Potenziale von Homeoffice, Fernunterricht (zumindest an Hochschulen) und von Mobility-Pricing zur Reduktion von Verkehrsspitzen und für die generelle Dämpfung des Verkehrswachstums. Diese Potenziale ergänzen sich in Bezug auf einen Teil der arbeitstätigen Bevölkerung gegenseitig: Mobility-Pricing setzt die finanziellen Anreize, Homeoffice gewährt den Handlungsspielraum, um diese Anreize beim eigenen Verhalten zu berücksichtigen. Angesichts des in der Corona-Krise von vielen Arbeitgebern erkannten Potenzials von Homeoffice besonders fragwürdig ist zudem die auf S. 13 oben erwähnte Aussage, die Potenzialanalysen für die verschiedenen Siedlungsschwerpunkte gelangten v. a. bezüglich Arbeitsplätzen zu deutlich höheren Prognosen als die allgemeine Trendanalyse. Es stellt sich dabei die Frage, ob hier die Entwicklungswünsche der Standortgemeinden zur Prognose geworden sind. Ebenso wird das Potenzial des Fuss- und des Veloverkehrs unterschätzt. Es entsteht der Eindruck, dass man diesen Verkehrsformen immer noch nicht zutraut, (ganzjährig) tragende Säulen des Verkehrssystems in der Kernagglomeration zu sein. Problematisch hieran ist, dass gerade durch die einseitige Ausrichtung auf den Ausbau der ÖV-Kapazität die Chance verpasst, ja unterwandert wird, die Alternativen zu stärken, namentlich in den Bereichen Fuss- und Veloverkehr, Homeoffice, Fernunterricht an Hochschulen und Mobility-Pricing Fortschritte zu erzielen. Denn die Bereitschaft, sich auf diese Alternativen einzulassen, hängt insbeson- dere davon ab, wie hoch die ÖV-Kapazität ist. Die Grünliberalen sehen diese Versäumnisse kritisch.</p>	x		<p>Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmo- dell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und da- bei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst</p>
Grüne Köniz	Eher Nein	<p>Vorliegender Synthesebericht vermittelt den Eindruck, dass diverse unter Frage 1 genannte Punkte ungenügend oder gar nicht berücksichtigt wurden. Bei letztgenanntem Punkt (jüngste Verschiebungen im Mobilitätsverhalten) ist dies immerhin erklärbar, da die Netzstrategie-Studie bei Pandemie-Ausbruch schon weit fortgeschritten war. Trends zu Homeoffice, E-Bike und MIV - statt ÖV: Der gegenwärtige Trend zu vermehrtem Individualverkehr (MIV, Zweirad-, Fussverkehr) zulasten des von grossen Teilen der Bevölkerung mit Dichtestress und erhöhtem Infektionsrisiko gleichgesetzten öffentlichen Verkehrs ist eine Tatsache und dürfte nicht so rasch verfliegen. Hinzu kommt die "Entdeckung" des Home-Office und der vermehrte Fernunterricht an den (Fach-)Hochschulen seit dem Pandemie-Ausbruch, was sich gerade auf die kapazitätskritischen Pendlerspitzen dämpfend auswirkt und zu spürbar geringerem Wachstum der ÖV-Nachfragespitzen führen dürfte als bisher prognostiziert. Daher ist z.B. zu erwarten, dass der Korridor Bern Bahnhof - Länggasse aufgrund der kürzlichen Umstellung auf DGB auch übers Jahr 2040 hinaus keine Überlastung erfahren wird. Ein weiterer vernachlässigter Aspekt aktueller Entwicklungen sind die technischen Innovationen und damit verbundene potenzielle Änderungen im Mobilitätssektor. Einerseits ist zu erwarten, dass der in jüngster Zeit zu beobachtende rasante E-Bike-Boom, der vielfach zulasten der ÖV-Benutzung geht, bisher ungenügend in der Verkehrsmodellierung berücksichtigt wurde. Zwar geht der Synthesebericht im ersten Abschnitt des Kapitels 2.2.1 (S. 13) kurz auf die neue Situation seit Frühling 2020 ein, zieht aber bei der Festlegung des ÖV-Zukunftsbild in der Kernagglomeration leider keinerlei Konsequenzen daraus. Hier ist dringend angezeigt, die Entwicklung sehr genau zu verfolgen und zu verifizieren, inwiefern sich die Trends zum Homeoffice und zur Benutzung des E-Bikes langfristig etabliert und wie sich dies auf die ÖV-Nachfrage auswirkt. Trend zu Mobility Pricing: Auch die Trends zu Mobility-Pricing sollten in die Strategie einbezogen werden. Dies würde sich gerade auch auf die ÖV-Nachfrage auf Kürzeststrecken (z.B. Student*innen auf der Strecke Schanzenstrasse - Universität) auswirken und auf diese Weise zur Dämpfung der Verkehrsspitzen beitragen. Trend zu autonomen Fahrzeugen: Weiter wird sich der Trend zu autonom verkehrenden ÖV-Fahrzeugen bis im Jahr 2040 – dem Planungshorizont der zur Diskussion stehenden Netzstrategie – mit Sicherheit verstärken. Insofern werden sich die (Fahr-)Personalkosten im ÖV nicht, wie dem Synthesebericht unterlegt, parallel zum Ausbau von Fahrzeugpark und Takt-dichte entwickeln. Der Synthesebericht berücksichtigt diese technischen Entwicklungen zu wenig, obwohl sie für die Netzstrategie sehr relevant wären. Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung: erhärtete Zahlen? Schliesslich ist nicht ersichtlich, ob und inwiefern sichergestellt wurde, dass die Bevölkerungsentwicklungsprognosen in den verschiedenen Gemeinden nach einer einheitlichen</p>	x		<p>Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmo- dell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und da- bei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst</p>

		Methodik bestimmt wurden. Als zentrale Grundlage für die Nachfrageprognose sollte dies zwingend überprüft und im Bericht entsprechend dargelegt werden. In diesem Zusammenhang ist aber festzuhalten: Das Bevölkerungswachstum ist das eine, das andere ist die geschickte Lenkung des Mobilitätsverhaltens. Auf dieses muss primär so eingewirkt werden, dass Ausbauten möglichst lange hinausgezögert werden können. Fazit: Die auf dem Trend bis 2019 basierenden Wachstumsprognosen in der Kernagglomeration Bern für den Verkehr generell und für den ÖV im Speziellen sind im Lichte der jüngsten Entwicklungen und Trends zu überprüfen und anzupassen. Auf dieser Basis ist auch die Grafik bezüglich der "überlasteten Korridore" auf S. 5 des Syntheseberichts zu überarbeiten.			
Jungfreisinnige Stadt Bern	Nein	Für die Jungfreisinnigen der Stadt Bern scheint es, als basieren die Zahlen auf der stetigen Wachstumsannahme (Prä-Corona) und trotz der minimalen Erwähnung vom Homeoffice-Einfluss, ist dieser nicht in die Berechnungen eingeflossen. Trotz massiver Disruption im ÖV-Markt und real stattfindenden Trends wird von stetigem Ausbau gesprochen, wegen steigender Nachfrage. Wir stellen die Wachstumszahlen grundsätzlich in Frage, bitten um Neuberechnung derer und lehnen infolgedessen auch in einem ersten Schritt alle Ausbauprojekte, aufgrund starker Nachfragezunahme, ab.	x		Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst
SP Bern Nord	Ja	Bei uns im Norden erleben wir seit langer Zeit eine äusserst dynamische Entwicklung im Raum Wankdorf- Ittigen- Schermen- Ostermundigen. Der ESP Wankdorf ist ein ausdrücklich zur Verdichtung und zum Wachstum auserkorenes Gebiet, welches bereits heute zu einem Subzentrum von Stadt und Agglomeration herangewachsen ist. Neben der grossen Ansiedlung von Arbeitsplätzen ist das Gebiet rund um den ESP Wankdorf mit dem Stadion Wankdorf, der Postfinanzarena, der Messe-, Event- und Kongressinfrastruktur ebenfalls ein bedeutender Besucherstandort von kantonalen und schweizerweiter Bedeutung. Zudem werden in absehbarer Zukunft zusätzliche neue Wohnnutzungen entstehen (Quartierstadt Wankdorf, Wankdorf City, 3. Etappe etc.). Dennoch sind die Trendprognosen gemäss STEK (Kapitel 2.1.2 Zukünftige Entwicklung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen bis 2040) u. E. als ein Szenario innerhalb einer gewissen Bandbreite zu verstehen. Die Entwicklung könnte auch mit abgeschwächtem, geringerem Wachstum weitergehen. Dies erfordert u.E. eine flexible Richtplanung bezüglich der künftigen ÖV- Netzentwicklung. Wie bei Punkt 1 bereits erwähnt, haben Stadt und Zentrumagglomeration nur teilweisen Einfluss auf die Wachstumsdynamik. Soweit aufgrund der durch die Stadt nicht beeinflussbaren Wachstumsfaktoren der Gesamtverkehr (gemäss Kapitel 2.2) weiterwachsen wird, ist dieser so weit wie möglich auf den Langsamverkehr und den ÖV zu lenken. Sowohl multimodale Wegketten (Park an Ride, Bike an Ride etc.) wie auch neue Technologien wie selbstfahrende Kleinbusse oder Taxis werden teilweise den MIV verändern aber in grossem Mass auch die Nachfrage nach öffentlichem Verkehr verstärken. Wir teilen die Einschätzung, dass der öffentliche Verkehr insgesamt stärker wachsen wird und muss als der MIV. Letzterer muss aus unserer Sicht sogar abnehmen, nicht nur aus klimapolitischen Erwägungen, sondern auch wegen seiner hohen Flächenbelastung.	x		
SP Köniz	Ja	-	x		
SP Stadt Bern	Ja	Das wachsende Gesamtverkehrsaufkommen muss unbedingt mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln aufgefangen werden. Der MIV muss konsequent reduziert und ÖV, Velo- und Fussverkehr gefördert werden. Wir unterstützen insbesondere die unter 2.2.2 ausgeführten Punkte betreffend Flächeneffizienz und Verkehrslenkung. Auch wenn der ÖV im Bewusstsein der BürgerInnen Priorität geniesst, zeigt unsere Erfahrung mit Verkehrs-Planungsgeschäften immer wieder fast unüberwindbare Zielkonflikte in der optimalen Verteilung des Strassenraums auf: Anlieferung und Parkierung MIV, ÖV, Fussgänger und dem durch E- Bikes immer schneller werdenden Veloverkehr.	x		Die Abstimmungen mit den anderen Verkehrsträgern/Aufteilung des Verkehrsraum erfolgt in Vertiefungsstudien der einzelnen Korridore/Elemente der Netzstrategie mittels Zweckmässigkeitsbeurteilungen.
SVP Sektion Köniz	Eher Ja	Für die SVP ist nachvollziehbar, dass die ÖV Nachfrage steigt, weil das Siedlungswachstum stattfindet. Die Siedlungsentwicklung findet aber insbesondere in der Agglomeration statt. Aus unserer Sicht, darf jedoch der ÖV Ausbau nicht zu Lasten des MIV stattfinden. Eine grosse Anzahl Bürger, insbesondere auf dem Land ist auf den MIV angewiesen und wird dies auch in Zukunft sein. Wenn Bsp. ein Tram ein eigenes Trassee erhält und nicht den MIV verdrängt oder behindert können wir einem ÖV Ausbau zustimmen. Für uns ist zudem schwer verständlich, weshalb in einer Netzstrategie nicht auch die S-Bahn vollumfänglich hineingewoben wird. In Köniz beispielsweise ist die obere Gemeinde vor allem mit der S- Bahn als wichtigster ÖV erschlossen. Zudem die S-Bahn ein eigenes Trassee besitzt und „nur“ Strassenquerungen den MIV behindern.	x		Mit einer Verschiebung des Modal-Splits zum ÖV kann auch das MIV-Netz entlastet werden. Im Agglomerationsraum ist der Verkehrsraum beschränkt und es ist auf flächeneffiziente Verkehrsmittel zu setzen, um die benötigten Verkehrskapazitäten zur Verfügung stellen zu können. Mittels den ZMB's werden Vertiefungsstudien durchgeführt und dabei wird die Abstimmung mit den anderen Verkehrsträgern stattfinden. Die Region ist nicht zuständig für die Entwicklungen des S-Bahnsystems, dies obliegt dem Kanton. Bereits bekannte Massnahmen (beispielsweise aus den FABI/STEP 2035 Programmen) wurden im Gesamtverkehrmodell berücksichtigt. Die Schnittstellen zu anderen Projekten im Bereich der S-Bahn wurden berücksichtigt..
SVP Stadt Bern und Sektion ISK	Eher Nein	Das prognostizierte Wachstum beruht u.E. auf Grundlagen, die zum heutigen Zeitpunkt veraltet und zu optimistisch sind. Aufgrund der anhaltenden Covid-19 Pandemie und insbesondere aufgrund von zunehmendem und dauerhaftem Home-Office ist davon auszugehen, dass sich die Pendlerzahlen auf tieferem Niveau stabilisieren oder gar rückläufig sein werden. Ebenso ist eine Verlagerung vom ÖV zum Individualverkehr wieder sichtbar (motorisiert, Fuss und Velo). Aus den genannten Gründen sind die Wachstumszahlen, welche eine wichtige Grundlage für Netzstrategien darstellen neu zu erheben. Im Weiteren ist es nach unserer Auffassung falsch, die Berechnungsgrundlagen auf die absoluten Hauptverkehrszeiten	x		Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei

		auszurichten, dies führt dazu dass grosse Transportgefässe während eines grossen Teils des Tages schlecht ausgelastet ihre Linien abfahren, was aus ökologischer Sicht fragwürdig ist.			der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
Privatperson 2	Ja	-	x		
Privatperson 3	Eher Ja	1) Die gesteigerte Verkehrsnachfrage widerspricht den Umweltzielen und sollte grundsätzlich überdacht werden. 2) Weniger Verkehr ist erstrebenswert. 3) Falls zusätzliche Angebote geschaffen werden sollen, ist deren Bau unterirdisch auszuführen.		x	1) Die Netzstrategie liefert die Antwort, wie auf eine Steigerung der Verkehrsnachfrage möglichst Umweltgerecht reagiert werden kann. 2) Dieser Feststellung stimmen wir zu und sie entspricht unserer 4V-Strategie mit dem Punkt "Verkehr vermeiden". 3) Unterirdische Angebotsausbauten sind mit enormen Kosten verbunden und erst ab einer relativ grossen Nachfrage gerechtfertigt. Deshalb wird mit Ausnahme einer all-fälligen Verlängerung der RBS kein unterirdischer Ausbau des Angebots empfohlen.
Privatperson 4	Ja	Allerdings nur dann, wenn der öV ZUVERLÄSSIGE Verbindungen anbietet – und nicht im zunehmenden Verkehrsstau stecken bleibt. Sonst: 1) Stau betrifft nicht nur diejenigen, die im stecken gebliebenen Bus/Tram betroffen werden, sondern auch all diejenigen, die an den folgenden Haltestellen auf Bus/Tram warten. 2) Sogenannter Teufelskreis: Je mehr der Bus/Tram unzuverlässig verkehrt, desto mehr steigen Fahrgäste wieder auf ihr eigenes Auto um > vermehrter Stau!	x		Ein Ziel der Netzstrategie 2040 ist, ein attraktives ÖV-Netz zu gestalten, dass die Mobilitätsnachfrage abdeckt. Es wird dabei auch beachtet, dass es entsprechend zuverlässig funktioniert.
Privatperson 5	-	Dass der Synthesebericht nur am Rande die möglicherweise nachhaltigen Auswirkungen der aktuellen Corona-Pandemie aufs Mobilitätsverhalten und somit auch auf die ÖV-Nachfrageprognosen erwähnt, ist insofern verständlich, als der Bericht zum Zeitpunkt des Pandemie-Ausbruchs schon nahezu fertiggestellt war. Der ÖV als explizites Massenverkehrsmittel leidet unter der Pandemie weit stärker als MIV, Zweirad- und Fussgängerverkehr, und es ist zu befürchten, dass sich der Modalsplit für längere Zeit zuungunsten des ÖV verschieben wird. Es ist deshalb dringend nötig, dass die Verkehrsmodelle auf allen Stufen mit den neuen Erkenntnissen gespiesen und die Prognosen der Nachfrageentwicklung entsprechend aktualisiert werden. Auch wegen des verstärkten Trends zu Mobility-Pricing dürfte die ÖV-Nachfrage in den HVZ weniger stark ansteigen als bisher prognostiziert und dürften vor allem Kurzstrecken deutlich mehr als heute zu Fuss und per Bike statt per Tram/Bus zurückgelegt werden.	x		Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.

4.3 Ziele und Grundsätze der zukünftigen Netzentwicklung - In Kapitel 2 wird die Bevölkerungsentwicklung dargestellt, aus den übergeordneten Planungen werden anschliessend die Ziele und Grundsätze der zukünftigen Netzentwicklung hergeleitet. Sind die daraus abgeleiteten Zielvorgaben und Grundsätze aus Ihrer Sicht nachvollziehbar und vollständig?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Köniz	Eher Ja	Die Zielvorgaben und Grundsätze sind nachvollziehbar und schlüssig. Welche Bedeutung und welche Folgen die Gewährleistung der Aufwärtskompatibilität in der Netzstrategie hat, ist klarer darzulegen (vgl. Kap. 6).		x		Formulierungen wird im Bericht angepasst.
Meikirch	Ja	Der grundsätzliche Einwand in der Antwort zu Frage 2 bleibt hier als Vorbehalt bestehen. Dass Verstärkungen des heutigen Netzes mittel- bis langfristig nötig sind, ist aber unbestritten.	x			
Münsingen	Ja	-	x			
Muri bei Bern	Ja	-	x			
Wohlen	Ja	-	x			
Zollikofen	Ja	-	x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	-	Im ersten Abschnitt ist zu lesen: "Ausgehend vom zukünftigen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum und dem dadurch ausgelösten Wachstum der Verkehrsnachfrage zeigt die Netzstrategie ÖV, wie das Angebot von radialen und tangentialen Tram- und Hauptbuslinien bedarfsgerecht ausgebaut werden soll." Hier ist die oben genannte Relativierung nötig, es handelt sich schliesslich noch nicht um einen Massnahmenplan! Anstatt von "soll" empfehlen wir die Formulierung "könnte" zu verwenden, oder "... ausgebaut werden müsste, um den Wunschlinien gemäss Nachfrage zu folgen".			x	
Bernmobil	Ja	-	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr	Eher Nein	Zum Schlagwort „antizipieren der Entwicklung“: Falsches Antizipieren kann zu grosser Ineffizienz und Planungsfehlern führen. Es muss eine parallele Entwicklung stattfinden, und das geht besser mit kurzfristiger plan- und realisierbarer Infrastruktur. Tramlinien sind da schlechter geeignet, insb. wenn damit „Kosmetik“ betrieben werden soll wie „Verdoppelung“ von bestehenden Linien. Zum Schlagwort „attraktives ÖV-Angebot“: Der Anspruch nach einem „häufig verkehrenden Angebot“ kontrastiert mit dem häufig betrieblich begründeten und angestrebten Einsatz grösserer, aber seltener verkehrender Gefässe (Tramlastigkeit der Strategie).	x			Das Vorgehen ist in der Netzstrategie ausführlich erklärt.
Décroissance Bern	Nein	Nein. Mit ÖV-Planung lassen sich Entwicklungen nicht vorwegnehmen. Bestenfalls geht es Hand in Hand, und der Normalfall ist, dass man auf eine tatsächliche Nachfrage reagiert. So werden weniger Fehler gemacht und keine Überkapazitäten geschaffen.	x			ÖV-Projekte sind mit einem mittel- bis langfristigen Horizont zu planen. Die Netzstrategie zeigt die systematische Entwicklung auf dem gesamten Netz auf. Die einzelnen Korridore/Elemente der Netzstrategie werden mittels Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) vertiefter geprüft.
DIALOG Nordquartier	Nein	Es gibt eine Grenze des Wachstums. Dieses Mass wird im UNESCO-Weltkulturerbe Bern teilweise schon überschritten. Zum Perimeter dieses Welterbes gehört auch das Bollwerk, der Bubenbergplatz und der Hirschengraben. Es können nicht immer mehr Personen in und durch diese Bereiche transportiert werden. Es ist uns bewusst, dass wir auf regionaler und städtischer Ebene auf Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum nur geringen Einfluss haben. Aber die ganze Wachstumsstrategie ist auf allen Entscheidungsebenen in Frage zu stellen. Es ist zu bezweifeln, dass das Wachstum nachhaltig passiert. Der Grundsatz mit der alleinigen Ausrichtung auf den Bahnhof Bern mit seinem Radialnetz wird in Frage gestellt. Die Hubs am Stadtrand (z. B. Bahnhof Wankdorf, Europaplatz oder Ostermundigen) sind zu stärken. Auch andere Subzentren (z. B. Burgdorf, Thun) sind einzubeziehen. Vielfach sind sie schneller erreichbar als andere Stadtteile.	x			Die Regionalkonferenz startet 2021 ein Projekt zu den HUB's: Wo diese optimal gelegen sind und wie diese entsprechend ausgebaut werden müssen, um einen gewünschten Verkehrseffekt zu erhalten.
Fussverkehr Kanton Bern	Eher Ja	An den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs muss auch auf die Möglichkeit aufmerksam gemacht werden, eine Strecke (z. B. zur nächsten Haltestelle) zu Fuss zu gehen (inkl. Angabe der Distanz und/oder der Dauer). Auch das im Synthesebericht erwähnte Ziel, die ÖV-Fahrgäste auf eine alternative Linie, die denselben Korridor bedient, zu lenken, kann durch eine bessere Signalisation gelöst werden, die anzeigt, wann und wo die alternative Linie abfährt. Den Weg dorthin kann man zu Fuss zurücklegen. Im Planungsinstrumentarium auf der Seite 15 des Syntheseberichts kommt bezeichnenderweise kein einziges Instrument vor, das die Bezeichnung Fussverkehr enthält. Dies im Gegensatz zu Strasse, ÖV und Velo.	x			
HEV Bern und Umgebung	Eher Ja	Die Grundsätze sind grösstenteils nachvollziehbar. Die Wachstumsdifferenz von Bevölkerung zu Arbeitsplätzen ist eher zu gering angesetzt. Ein qualitatives Wachstum ist anzustreben. Ein quantitatives Wachstum um jeden Preis ist zu vermeiden.	x			
IG ÖV Bern	Eher Ja	Im Kapitel 3.3.1 (Netzhierarchie beachten) ist erwähnt: «Die S-Bahn bleibt das regionale Rückgrat der ÖV-Erschliessung. Sie stellt schnelle Verbindungen innerhalb der Kernagglomeration und mit den angrenzenden Siedlungskorridoren sicher». Auf S. 6 steht zudem, dass «zur weiteren Entlastung des Zentrums auch die Tangentiallinien nachfragegerecht auszubauen sind». In der Strategie zur zukünftigen Netzentwicklung vermissen wir allerdings jede Absicht, die S-Bahn-Linien und ihre wichtige Funktion in die Netzgestaltung einzubeziehen. Besonders die nachfragestärksten Linien der S-Bahn (S1			x	Ziel der Netzstrategie Kernagglomeration Bern war, ein Zielbild für das Tram und das Hauptbusliniennetz zu entwerfen, welches die entsprechenden Mobilitätsbedürfnisse in dem Raum abdeckt. Die Region ist nicht zuständig für die Entwicklungen des S-Bahnsystems, dies obliegt dem



		und S3) könnten durch eine Tangentialverbindung zwischen Ostermundigen und Zollikofen - auf bestehender Infrastruktur - problemlos ergänzt und damit das Zentrum (inkl. Hauptbahnhof Bern) von unnötigem Umsteigeverkehr sehr wirksam entlastet werden.* Damit würde u.a. eine beispielhaft schnelle und attraktive Verbindung zwischen dem Norden und dem Süden der Kernagglomeration hergestellt. Zudem ergäbe sich eine markante Aufwertung des geplanten ÖV-Knotens Ostermundigen. - * (s.S. 7)			Kanton. Bereits bekannte Massnahmen (beispielsweise aus den FABI/STEP 2035 Programmen) wurden im Gesamtverkehrsmodell berücksichtigt. Die Schnittstellen zu anderen Projekten im Bereich der S-Bahn wurden berücksichtigt.
IG Verkehr Köniz	Nein	Die Aussage, dass sich die Bevölkerungsentwicklung zwingend auf die Nachfrageentwicklung auswirkt ist zu hinterfragen. Es gibt keine wissenschaftlichen Grundlagen oder Formeln aus denen sich die Nachfrageentwicklung des ÖV aufgrund der Bevölkerungsentwicklung berechnen liesse. Das gleiche gilt für die Zunahme von Arbeitsplätzen. Ein Paradebeispiel dafür ist die Situation im Liebefeld. Dort wurde ein Bundesverwaltungsgebäude in Betrieb genommen, im Vorfeld dazu wurde prognostiziert, dass insbesondere die Linie 10 dadurch stark belastet würde. In der Praxis zeigt sich, dass dem nicht so ist. Gemäss Aussage der zuständigen Stellen arbeitet ein Grossteil der Belegschaft Teilzeit und reist daher nicht zwingend zu den üblichen Stosszeiten an. Zudem benützt ein Grossteil der Belegschaft bevorzugt das Velo, bzw. wohnt in der näheren Umgebung – diese Parameter sind im Vorfeld nicht erhebbar, daher ist die Gleichung mehr Arbeitsplätze = höhere ÖV-Nachfrage falsch. Das Gleiche gilt für den Bevölkerungszuwachs. Es ist nicht planbar wie die Bevölkerung in einer bestimmten Überbauung zusammengesetzt sein wird.	x		Das Vorgehen wurde in der Netzstrategie dargelegt. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen.
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja	-	x		
Pro Velo Bern	Eher Nein	3.2. Ziel Betriebsqualität gewährleisten: Pro Velo Bern stellt die geforderte enorm hohe Netzredundanz beim Schienennetz grundsätzlich in Frage. Zumal die angestrebte Erhöhung der Netzredundanz und der Entlastung der «Zentrumsachse» in einem Zielkonflikt mit dem Veloverkehr steht. Zusätzliche Tramlinien führen immer zu einer Beeinträchtigung der Velofahrenden. Insbesondere, wenn dadurch überall neue Dienstgleise und Wendeschlaufen eingeplant werden müssen. Dieser letzte Nachteil kann und muss nun mit einem Strategiewechsel zum Zweirichtungs-Tram-Prinzip eliminiert werden.	x		Die Abstimmungen mit den anderen Verkehrsträgern, die Aufteilung des Verkehrsraum erfolgt in den Vertiefungsstudien der einzelnen Korridore/Elemente der Netzstrategie mittels Zweckmässigkeitsbeurteilungen.
Quartierkommission Stadtteil IV	Eher Ja	Die Ziele betreffend Bevölkerungsentwicklung sind vermutlich zu optimistisch. Die prognostizierten Einwohnerzahlen dürften später als angenommen eintreffen. Zudem erzeugt Corona eine gewisse Unsicherheit über die zukünftige Entwicklung im Verkehr. Eine weitere Unsicherheit besteht heute, da man nicht prognostizieren kann, wie sich der Modal-Split entwickeln wird, wenn einmal nur noch Elektro- und Wasserstoff-Autos existieren. Die Entwicklung ist laufend zu verfolgen und wenn nötig ist das Konzept zu überarbeiten. Ergänzen zu Punkt 3.3.2, Grundsätze: 'Trams die in demselben Korridor fahren bedienen dieselben Haltestellen'. Wir haben erfahren, dass durchfahrende Trams der Linie 6 eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmende darstellen, die sich auf die an den mehrheitlich haltenden Trams orientieren. Sonder-/ Expresskurse von Bussen werden offenbar anders wahrgenommen.	x		Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst. Tram 6: Wir gehen davon aus dass Sie die Situation auf dem Abschnitt Brunnadernstrasse–Helvetiaplatz ansprechen. Wir leiten ihren Input an Bernmobil weiter.
Spiegel Leist	Eher Ja	Auch wenn es hier um eine Bus- und Tramstrategie geht, muss die Regionalkonferenz auch den Ausbau und die Verbesserung des S-Bahn-Systems berücksichtigen und bei den zuständigen Instanzen einfordern.	x		Ziel der Netzstrategie Kernagglomeration Bern war, ein Zielbild für das Tram und das Hauptbusliniennetz zu entwerfen, welches die entsprechenden Mobilitätsbedürfnisse in dem Raum abdeckt. Die Region ist nicht zuständig für die Entwicklungen des S-Bahnsystems, dies obliegt dem Kanton. Bereits bekannte Massnahmen (beispielsweise aus den FABI/STEP 2035 Programmen) wurden im Gesamtverkehrsmodell berücksichtigt. Die Schnittstellen zu anderen Projekten im Bereich der S-Bahn wurden berücksichtigt.
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Ja	Zielvorgaben: Wir begrüßen, dass die künftigen Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung gut mit dem ÖV erschlossen werden sollen. Allerdings soll gerade bei den sehr zentrumsnahen Siedlungsentwicklungsgebieten (Vierefeld, Ausserholli- gen, ...) der höchste Anteil am Gesamtverkehr über den Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden, da dieser Punkte Flächenverbrauch, Kosten und Umweltauswirkungen dem ÖV überlegen ist. Grundsätze: Für die Wahl der Gefässgrösse (Tram, Bus) ist das Nachfragepotential das alleinige Kriterium. Wir finden, hier bräuchte es zusätzliche Kriterien wie Konflikte mit dem Stadtbild, Veloverkehr, Flexibilität usw.	x		Die Netzstrategie ist ein übergeordnetes Zielbild eines ÖV - Gesamtverkehrssystem. Sie berücksichtigt die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in diesem Perimeter abgestimmt mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kanton Bern. Dies ist notwendig, da die Planung einzelner Linienäste eines Netzes zu Fehlannahmen führen kann, weil der Perimeter zu wenig weit gefasst wird. Als nächsten Schritt werden Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) durchgeführt, dabei werden auch die anderen Kriterien berücksichtigt.
BDP Köniz	Eher Ja	Ein Takt von 7.5' ist unter Umständen nicht nachfrageorientiert, auch wenn die Transportkapazität genügend ist. D.h. ein kleineres Gefäss mit einem 4' Takt, deckt allenfalls die Bedürfnisse besser. Da im Zeitraum bis 2040 damit gerechnet werden kann, dass selbstfahrende Fahrzeuge zunehmend zum Standard werden, verursacht ein kürzerer Takt auch keine zusätzlichen Personalkosten.	x		Der Netztakt von 7.5 Minuten wird aus planerischer Sicht als Grundtakt postuliert. Dichtere Angebote sind bei Bedarf aus Kapazitätsgründen – beispielsweise in der Hauptverkehrszeit – weiterhin vorgesehen. Die Formulierungen zum Netztakt werden präzisiert.
GaP	Nein	Kapitel 2 ist eine fantasielose Extrapolation der vergangenen Entwicklung. Hier werden Entscheidungen vorweggenommen, die zuerst diskutiert werden müssen. Das auf den Bahnhof ausgerichtete Radialnetz ist für uns nicht heilig. Priorität hat für uns eine verkehrsfreie auf Fussgänger ausgerichtete Innenstadt. Auch in Basel und in Zürich verläuft nicht der		x	Die Netzstrategie ist ein übergeordnetes Zielbild eines ÖV - Gesamtverkehrssystem. Sie berücksichtigt die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung aus den Ortsplanungen/STEK,

		ganze ÖV über den Bahnhof. So wäre als erster Schritt eine Koppelung der Tramlinien vom Norden (Wankdorf-Guisanplatz) mit dem Osten (Sahli, Worb) sinnvoll.			mit welchen das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern abgestimmt wurde. Dies ist notwendig, da die Planung einzelner Linienäste eines Netzes zu Fehlannahmen führen kann, weil der Perimeter zu wenig weit gefasst wird.. Neben der Stärkung des Radialsystem wurden auch die Potentiale der Tangenten geprüft.
GB	Eher Ja	Zielvorgaben: Wir begrüßen, dass die künftigen Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung gut mit dem ÖV erschlossen werden sollen. Allerdings soll gerade bei den sehr zentrumsnahen Siedlungsentwicklungsgebieten (Viererfeld, Ausserholli- gen, ...) der höchste Anteil am Gesamtverkehr über den Fuss- und Veloverkehr abgedeckt werden, da dieser Punkte Flä- chenverbrauch, Kosten und Umweltauswirkungen dem ÖV überlegen ist. Grundsätze: Für die Wahl der Gefässgrösse (Tram, Bus) ist das Nachfragepotential das alleinige Kriterium. Wir finden, hier bräuchte es zusätzliche Kriterien wie Konflikte mit dem Stadtbild, Veloverkehr, Flexibilität usw.	x		Die Netzstrategie ist ein übergeordnetes Zielbild eines ÖV - Gesamtverkehrssystem. Sie berücksichtigt die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in diesem Perimeter abge- stimmt mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kanton Bern. Dies ist notwendig, da die Planung einzelner Linienäste ei- nes Netzes zu Fehlannahmen führen kann, weil der Peri- meter zu wenig weit gefasst wird. Als nächsten Schritt wer- den Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) durchgeführt, dabei werden auch die anderen Kriterien be- rücksichtigt.
GFL	Ja	-	x		
GLP Kanton Bern	Eher Nein	<b>Zu Kapitel 3.1: Übergeordnete Planungen:</b> Die vorliegende Netzstrategie dient als eine Grundlage für das RGSK. Das RGSK 2021 befindet sich indes bereits in der Finalisierungsphase, so dass die Mitwirkungen zur Netzstrategie wohl nicht mehr im RGSK 2021 berücksichtigt werden können. Nach unserem Kenntnisstand hat die ÖV-Netzstrategie Verspätung gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan. Dies ist vor dem erwähnten Hintergrund zu bedauern. <b>Verträglich gestalten:</b> Das Ziel der Verträglichkeit beinhaltet auch den Aspekt der Finanzierbarkeit (S. 16). In diesem Zu- sammenhang ist die Wichtigkeit von Massnahmen wie Mobility-Pricing zu betonen (vgl. Antwort auf Frage 2). Die Grünlibe- ralen halten fest, dass sie den Entscheid der Verkehrskommission der RKBM, sich nicht an einem Mobility-Pricing-Pilotver- such zu beteiligen, sehr bedauern. Zugleich verwundert es etwas, dass dennoch ein vor dem Hintergrund der Finanzier- barkeit und der finanziell sehr angespannten kantonalen Investitionsplanung teure Projekte wie das Länggass-Tram weiter- verfolgt werden, ohne dass bekannte Alternativen ernsthaft geprüft werden. <b>Zu Kapitel 3.2:</b> Die Zielvorgaben erscheinen grundsätzlich vernünftig. Im Einzelnen ist aber anzumerken: <b>«Mit der Siedlungsentwicklung abstimmen»:</b> Wenn durch den Ausbau der ÖV-Infrastruktur die Siedlungsentwicklung «anti- zipiert» werden soll, besteht die Gefahr, dass man sich selbst erfüllende Prophezeiungen schafft. Dies ist besonders unter dem Aspekt der zu starken Fokussierung auf ÖV-Kapazitätsausbau (vgl. Antwort auf Frage 2) problematisch. <b>«Betriebsqualität gewährleisten»:</b> Um Störungen und Betriebsunterbrüche zu reduzieren, empfiehlt sich der Einsatz von Zweirichtungstrams. Dies gilt besonders dann, wenn, wie vorliegend, ein starker Fokus auf mehr Trams gesetzt wird. <b>Zu Kapitel 3.3:</b> Die Beachtung der Netzhierarchie (3.3.1) erachten wir als zielführend. Hingegen stellen wir fest, dass mehrere der unter 3.3.2 genannten Grundsätze für das Tram- und Busnetz grosse Ein- schränkungen betreffend Netz- und Angebotsgestaltung mit sich bringen: Eine solche Einschränkung ist, dass keine Trams in Bahnhofsnähe wenden sollen. Dies führt dazu, dass man versucht, jeden Tramast mit einem Gegenast zu verbinden, auch wenn es einen solchen gar nicht braucht (Bsp. Länggass-Tram, Fischermätteli-Tram), namentlich im Westen, wo es gemäss Kapitel 4.9 ohnehin einen Überhang an (geplanten) Tramlinien gibt. Es ist zwar nachvollziehbar, dass es Argumente gibt, die gegen ein Wenden von Trams in Bahnhofsnähe sprechen; indes wird das Wenden dadurch unnötig verkompliziert, dass Bernmobil zu wenig auf Zweirichtungstrams setzt. Nicht nur deswegen und angesichts des starken Fokus auf mehr Trams ist als genereller Grundsatz zu ergänzen, dass im Berner Tramnetz künftig auf Zweirichtungstrams gesetzt wird. Es ist zu prüfen, ob Linien, die denselben Korridor bedienen, wirklich an derselben Haltestelle halten müssen, damit das angestrebte Ziel einer gleichmässigeren Verteilung auf die Linien erreicht wird. Eine geeignete Signalisation könnte eine Alternative darstellen: die meisten Fahrgäste sind ortskundig und wissen im Grundsatz darüber Bescheid, dass es für ihren Korridor verschiedene Linien gibt. Es könnte genügen, sie an der Haltestelle von Linie A darauf aufmerksam zu machen, in wie vielen Minuten Linie B an einer anderen Haltestelle abfährt. Gewisse betriebliche Vorteile eines einheitlichen Takts leuchten ein, namentlich dort, wo der Platz knapp ist (bspw. am Hirschengraben). Hingegen erscheint das Argument der attraktiven Anschlüsse weniger stark: Wie anfällig ist das Funktio- nieren genau abgestimmter Anschlüsse auf Verspätungen? Wie relevant ist das Funktionieren dieser Anschlüsse ange- sichts ohnehin relativ dichter Kurse? Wenn generell nur Takte in Frage kommen, die sich durch ganzzahliges Multiplizieren oder Dividieren von 7.5 Minuten ergeben, schliesst dies z. B. 5- oder 6-Minuten-Takte aus. Dies ist eine grosse Einschrän- kung für die Gestaltung des Angebots und bringt vielerorts – wegen der Verlangsamung auf einen 7.5-Minuten-Takt – eine Verschlechterung des Angebots mit sich. Das Festlegen des ÖV-Gefässes hängt stark mit der Verteilung des Fahrgastaufkommens über den Tag ab. Dieses wieder- um hängt massgeblich mit Mobility-Pricing und Homeoffice zusammen (s. o.). Bei der Betrachtung des für die Gefäss- grösse massgebenden stärksten Querschnitts muss zudem analysiert werden, welchen Anteil am Fahrgastaufkommen Kürzestrecken ausmachen, die ebenso gut zu Fuss zurückgelegt werden können (bspw. Monbijou-Hirschengraben- Bahnhof). Hier sind Anreize für ein vermehrtes Zurücklegen dieser Strecken zu Fuss zu setzen, insb. durch Mobility-Pricing und bessere Signalisation.	x		Es ist sichergestellt, dass die Resultate des Schlussberich- tes nach der Mitwirkung in das RGSK 2021 einfliesst. Somit werden die Resultate der Netzstrategie in das RGSK ein- fließen.  Die Kommission Verkehr der RKBM hatte das Thema Mo- bility-Pricing abgelehnt. Das Thema wird sicher wieder zeit- nah diskutiert werden müssen.  Stichwort "Antizipieren": Die Formulierung wird im Bericht präzisiert, es soll kein Angebot auf Vorrat geschaffen wer- den. Siedlungsentwicklung soll dort stattfinden wo bereits ein gut funktionierendes ÖV – Netz vorhanden ist.  Um die Anlage zu definieren ob mit Ein- oder Zweirich- tungstrams die Linie bedient wird, muss eine Zweckmässig- keitsbeurteilung durchgeführt werden, da sehr viele techni- sche Faktoren diesen Entscheid beeinflussen.  Grundsatz Parallelführung von Linien: Aus Sicht Verständ- lichkeit für die Kunden, aber auch aus betrieblicher Sicht (gleichmässige Auslastung der Linien), ist im Idealfall anzu- streben, dass Linien in denselben Korridor am Bahnhof Bern ab der gleichen Haltestelle losfahren. Kompromisse sind im Rahmen der Detailplanung möglich, wenn sich dadurch aus Gesamtsicht massgebende Vorteile ergeben.  Netztakt: Ein einheitlicher Netztakt ist aus betrieblichen Gründen, aber auch zur Abstimmung der Anschlüsse zwi- schen den einzelnen Linien anzustreben, ob 7.5- oder 6- Minutentakt bleibt angesichts der Nachfragentwicklungen noch zu entscheiden. Im Ausnahmefall ist es jedoch durch- aus denkbar, dass eine einzelne Linie abweicht, bspw. mit einem 5-Minutentakt, weil 6'-Takt zu wenig und 3.75'-Takt überdimensioniert wäre.
Grüne Köniz	Eher Nein	Die Grünen unterstützen grundsätzlich die Vision einer effizienten, nachhaltigen und vernetzten Mobilität für alle. Ebenso die 4-V-Strategie. Unter Vorbehalt der bei Frage 2 gemachten Anmerkungen sind im Grundsatz auch die Zielvorgaben in Kapitel 3.2 nachvollziehbar. Allerdings fehlt insbesondere ein Ziel zur Kompatibilität mit dem angestrebten Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs. So sind im Sinne einer gesamtheitlich nachhaltigen Mobilität beispielsweise nicht nur	x		Die Netzstrategie legt deutlich dar, weshalb es diese Tram- linien benötigt, um einen funktionierenden Öffentlichen Ver- kehr zu gewähren. Aus Sicht Radfahrer gibt es positive wie

		<p>Umsteigebeziehungen zwischen Bus, Tram und Zug, sondern eben auch zwischen diesen drei und dem Fussverkehr sowie dem Fahrrad zu optimieren.</p> <p>Die Grundsätze unter Kapitel 3.3 sind zwar grundsätzlich nachvollziehbar, nicht nachvollziehbar ist aber die starke Fokussierung auf den Trambausbau. Das in der Netzstrategie 2040 vorgeschlagene Ausmass an neuen Tramlinien ist gerade angesichts der vielen ernüchternden Erfahrungen mit der bisherigen Tramplanung resp. den grossen Vorbehalten breiter Bevölkerungskreise gegenüber neuen Trambauprojekten unverständlich. Ebenso das Festhalten an gewissen schwach frequentierten Tramlinien ohne Perspektive auf nennenswerte Steigerung von Nachfrage und Kostendeckungsgrad.</p> <p>DGB statt Tram: Die Grünen Köniz haben sich nochmals mit dem Thema Doppelgelenkbusse (DGB) befasst. Wir sind mittlerweile zur Auffassung gelangt, dass mit moderner Technik betriebene Doppelgelenkbuslinien auch auf Achsen mit starker ÖV-Nachfrage eine umweltfreundliche, wirtschaftliche und mit weit weniger Konflikten behaftete Alternative zu neuen Tramlinien darstellen.</p> <p>Wegen der geringeren Gefässgrösse als beim Tram bedarf es bei DGB-Linien zwar zur Bewältigung der Nachfragespitzen eines dichteren Takts; doch stellt dies aus Kundensicht gerade auch eine Qualität dar. In diesem Sinne wird auch der Grundsatz eines generellen 7.5' Takts - wie die Strategie vorsieht - in Frage gestellt. Die Auffassung, dass Tramlinien generell stadtverträglicher sein sollen als Buslinien, teilen wir nicht.</p> <p>So etwa geniessen aus Sicht des stark zunehmenden Zweiradverkehrs Buslinien deutlich mehr Akzeptanz als Tramlinien (Unfallpotenzial Tramschienen, Konflikte bei Kaphaltstellen). Bern muss sich entscheiden: Explizit "Velostadt" und gleichzeitig explizit "Tramstadt" sein wollen, ist nur schon angesichts der häufig engen Strassensituationen und v.a. angesichts der engen Platzverhältnisse im Stadtzentrum nicht machbar.</p> <p>Fazit: Der Einsatz von DGB ist bis auf weiteres der Umstellung auf eine Tramlinie vorzuziehen. Der Einsatz von Tram stösst bei der Bevölkerung einerseits auf Widerstand, andererseits ist die Kompatibilität mit dem Zweiradverkehr geringer. In die Umsteigesituationen sind auch Fuss- und Veloverkehr einzubeziehen.</p>			negative Faktoren ob auf der Linien Busse oder Trams verkehren.
Jungfreisinnige Stadt Bern	Eher Nein	<p>Das reine Bevölkerungswachstum war vielleicht früher ein gängiger Indikator. Mittlerweile sind wir der Auffassung, dass genauso die Arbeitsformen im entsprechenden Gebiet in Betracht gezogen werden müssen. Als Beispiel der ESP Zollikofen (mit fiktiven Zahlen): Wenn ein Grossteil der 2'000 Arbeitnehmer Bundesangestellte sind, welche zukünftig vielleicht 50% ihres Pensums abwechslungsweise im Homeoffice verbringen, bringt es aus unserer Sicht nichts, mit Spitzenlasten für 2'000 Personen zu rechnen. Nach grober Annahme wären wohl eher 500 zu unterstellen (verteilt auf verschiedene Tage).</p>	x		<p>Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen.</p> <p>Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.</p>
SP Bern Nord	Eher Ja	<p>Wie bereits in Punkt 2 ausgeführt, können wir uns Szenarien mit geringerem Wachstum vorstellen. Deshalb müsste die Netzplanentwicklung auch Varianten mit schwächeren Wachstumsszenarien aufnehmen. Für uns ist nicht nachvollziehbar, weshalb die die Netzstrategie ÖV die Ziele für die Kernagglomeration ohne Einbezug des S- Bahnnetzes innerhalb der Kernagglomeration langfristig festlegen soll. Für uns ist der Einbezug des S- Bahnnetzes ein entscheidendes Element, da die S- Bahn auch Teil des Kernagglomerationsnetzes ist und die Planung der künftigen Tram- und Buslinien in enger Vernetzung erfolgen muss. Für gewisse Strecken (z.B. Ostermundigen- Bern Bahnhof und Richtung Köniz/ Gürbental bzw. Westen) ist die S- Bahn deutlich schneller und attraktiver als Tram- und Busverbindungen und kann die zunehmend überlasteten Korridore des strassengebunden öffentlichen Verkehrs entlasten. In Kapitel 3.1.2. wird erläutert, dass neben dem Fernverkehr auch die S-Bahn ausgebaut wird. U.E. sollten möglichst viele Passagiere aus der Grossregion einen möglichst grossen Teil ihrer Strecke innerhalb der Kernagglomeration und der Stadt mit der S- Bahn zurücklegen und mit dieser möglichst nahe an das Fahrziel und von dort wieder zurückbefördert werden.</p>	x		<p>Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.</p> <p>Die Region ist nicht zuständig für die Entwicklungen des S-Bahnsystems, dies obliegt dem Kanton. Bereits bekannte Massnahmen (beispielsweise aus den FABI/STEP 2035 Programmen) wurden im Gesamtverkehrsmodell berücksichtigt. Die Schnittstellen zu anderen Projekten im Bereich der S-Bahn wurden berücksichtigt.</p>
SP Köniz	Eher Ja	<p>Auch wenn es hier um eine Bus- und Tramstrategie geht, muss die Regionalkonferenz auch den Ausbau und die Verbesserung des S-Bahn-Systems berücksichtigen und bei den zuständigen Instanzen einfordern. Die SP Köniz fordert eine rasche Realisierung des Viertelstundentaktes auf den S-Bahn-Linien S1, S2 und S6.</p>	x		<p>Die Region ist nicht zuständig für die Entwicklungen des S-Bahnsystems, dies obliegt dem Kanton. Bereits bekannte Massnahmen (beispielsweise aus den FABI/STEP 2035 Programmen) wurden im Gesamtverkehrsmodell berücksichtigt. Die Schnittstellen zu anderen Projekten im Bereich der S-Bahn wurden berücksichtigt.</p>
SP Stadt Bern	Ja	<p>Im Hinblick auf eine flächeneffiziente und nachhaltige Mobilität sind die Stossrichtungen Vermeiden und Verlagern von besonderer Bedeutung und müssen konsequent vorangetrieben werden. Eine gute Vernetzung der verschiedenen ÖV Systeme ist dabei ein wichtiges Element. Ergänzen zu Punkt 3.3.2, Grundsätze: 'Trams die in demselben Korridor fahren bedienen dieselben Haltestellen'. Wir haben mehrfach erfahren, dass durchfahrende Trams der Linie 6 eine Gefahr für andere Verkehrsteilnehmende darstellen, die sich auf die an den mehrheitlich haltenden Trams orientieren. Sonder-/ Expresskurse von Bussen werden offenbar anders wahrgenommen.</p>	x		<p>Tram 6: Wir gehen davon aus, dass Sie die Situation auf dem Abschnitt Brunnadernstrasse–Helvetiaplatz ansprechen. Wir leiten ihren Input an Bernmobil weiter.</p>
SVP Sektion Köniz	Eher Ja	<p>Siedlungsentwicklung abstimmen: Mit den bereits eingezonten Arealen und den bereits sowie in Zukunft getätigten Aufzonen kann die Siedlungsentwicklung vollumfänglich aufgenommen werden. Bestehende Siedlungen und dessen Entwicklungen dürfen nicht benachteiligt werden auch wenn sie schlechte ÖV-Anschlüsse und damit der ÖV einen geringen</p>		x	<p>Die Region ist nicht zuständig für die Entwicklungen des S-Bahnsystems, dies obliegt dem Kanton. Bereits bekannte Massnahmen (beispielsweise aus den FABI/STEP 2035 Programmen) wurden im Gesamtverkehrsmodell</p>

		Anteil am Gesamtverkehr hat. 3.2 Die Zielvorgaben generell soll mit dem Wort „Zug“ ergänzt werden: Der Ausbau des Zug- Tram-und Busnetzes...			berücksichtigt. Die Schnittstellen zu anderen Projekten im Bereich der S-Bahn wurden berücksichtigt.
SVP Stadt Bern und Sektion ISK	Eher Nein	Die Aussage, dass sich die Bevölkerungsentwicklung zwingend auf die Nachfrageentwicklung auswirkt ist zu hinterfragen. Es gibt keine wissenschaftlichen Grundlagen oder Formeln aus denen sich die Nachfrageentwicklung des ÖV aufgrund der Bevölkerungsentwicklung berechnen liesse. Das Gleiche gilt für die Zunahme von Arbeitsplätzen. Ein Paradebeispiel dafür ist die Situation im Liebefeld. Dort wurde ein Bundesverwaltungsgebäude in Betrieb genommen, im Vorfeld dazu wurde prognostiziert, dass insbesondere die Linie 10 dadurch stark belastet würde. In der Praxis zeigt sich, dass dem nichts ist. Gemäss Aussage der zuständigen Stellen arbeitet ein Grossteil der Belegschaft Teilzeit und reist daher nicht zwingend zu den üblichen Stosszeiten an. Zudem benützt ein Grossteil der Belegschaft bevorzugt das Velo, bzw. wohnt in der näheren Umgebung – diese Parameter sind im Vorfeld nicht erhebbar, daher ist die Gleichung mehr Arbeitsplätze = höhere ÖV-Nachfrage falsch. Das Gleiche gilt für den Bevölkerungszuwachs. Es ist nicht planbar wie die Bevölkerung in einer bestimmten Überbauung zusammengesetzt sein wird.	x		Das Vorgehen wurde in der Netzstrategie dargelegt. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf, wie sich die Nachfrage entsprechend der Siedlung- und Arbeitsplätze entwickelt entsprechend den kommunalen Ortsplanungen und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell ein.
Privatperson 2	Ja	- Bessere Integration der Postautolinien ins städtische Netz und- Prüfung der Gründung einer öffentlich-rechtlichen Trägerschaft „Bern Transport“		x	Die Postautolinien nehmen bereits heute soweit sinnvoll Aufgaben im städtischen Netz wahr, wie beispielsweise Anbindung an das Spital Lindenhof und das Gymnasium Neufeld. Für die "Prüfung der Gründung einer öffentlich-rechtlichen Trägerschaft Bern Transport" ist die RKBM nicht zuständig.
Privatperson 3	Eher Nein	Bevölkerungsentwicklung ist nicht gleich Nachfrageentwicklung: HomeOffice sollte gefördert werden. Grosse Bürokomplexe erfordern grosses Verkehrsaufkommen – Kleine Bürokomplexe erfordern kleines Verkehrsaufkommen. Verwaltungen sollten dementsprechend in die Pflicht genommen werden, von grossen Zusammenlegungen abzusehen.		x	Wie Sie richtig erkannt haben ist die Bevölkerungsentwicklung nicht gleichzustellen mit der Nachfrageentwicklung. Dies wird im Datenmodell entsprechend berücksichtigt.
Privatperson 4	Eher Nein	Sie sind betr. strassengebundener öV nicht vollständig, weil nicht untersucht wird, wie sich die Stausituation im Strassenetz entwickeln wird und wie die den strassengebundenen öV beeinträchtigen wird. Im Gegensatz zur Region Zürich, wo man praktisch alle neuen Schienenverbindungen strassenstauunabhängig gebaut hat (Glattal-, Limmattalbahn; Tram Zürich West) gibt man sich in Bern der Illusion hin, man könne den Autostau auf den Tramschienen und vor dem Bus mit Verkehrsmanagement verhindern (zB. Li 40!). Weder Elektroauto noch selbstfahrende Autos werden den Platzbedarf auf der Strasse verringern. Strassenkapazitätserweiterungen sind aus ideologischen Gründen oder wegen dem «Baumschutz» in Bern kaum möglich. Deshalb ist es fraglich, ob strassengebundener öV auf Hauptverkehrsstrassen in der Region Bern eine Zukunft haben können.	x		

## 4.4 Handlungsbedarf und Lösungsansätze Ziele

## 4.4.1 Für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Köniz werden zwei mögliche Varianten aufgezeigt. Welchen Lösungsansatz bevorzugen Sie?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Bern	-	In einem ersten Schritt soll die Linie 10: Köniz zur Kapazitätserhöhung neu mit Doppelgelenkbussen betrieben werden. Diese Massnahme kann kurzfristig ergriffen werden. Sie ist sowohl zur Variante RBS als auch zur Variante Tram Köniz aufwärtskompatibel.	x			Die Studie zur Übergangslösung auf der Linie 10 (Ast Köniz) – mit Prüfung von Doppelgelenkbussen – wurde aufgrund der Dringlichkeit während der Arbeiten an der Netzstrategie ausgelöst und ist bereits am Laufen.
Köniz	Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten	Die Gemeinde Köniz begrüsst das gewählte Vorgehen mit den zwei Varianten und sieht sie vor allem als mögliche zeitliche Abfolgen: 1) Mittelfristig ist eine Übergangslösung anzustreben (laufender Prozess "Angebotsstudie ÖV-Linie 10"). 2) Falls die ZMB ÖV Inselareal und eine ZMB des Korridors nach Köniz zum Schluss kommt, eine Tramlösung wäre zu bevorzugen, könnte diese Lösung kaum vor 2040 realisiert werden. Die Übergangslösung müsste somit für rund 15 Jahre geplant werden. 3) Für eine Realisierung einer RBS-Verlängerung nach Köniz mit Schmalspur bis Schwarzenburg rechnet die Gemeinde Köniz mit einem noch späteren Realisierungshorizont (ca. ab 2050). Eine Übergangslösung müsste somit wohl 25-30 Jahre tragfähig sein. Das gewählte Vorgehen mit den beiden Varianten erlaubt es der Gemeinde Köniz somit, ergebnisoffen in die folgenden Zusatzstudien (ZMB Insel, notwendige ZMB Korridor Köniz) zu gehen. Für die Linie 10 halten wir fest, dass Schliern auch zukünftig direkt (ohne Umsteigen) und mit einer genügend guten, städtischen Angebotsqualität (mind. 7.5 Min. tagsüber) an den Bahnhof Bern angebunden sein soll.	x			
Meikirch	Variante «mit Tram Köniz»	Es mag sein, dass die Variante «mit RBS-Verlängerung» auf sehr lange Frist die bessere sein könnte. Angesichts der Vorbehalte betreffend die zugrunde gelegten Entwicklungszahlen und in Anbetracht der sehr grossen Kostendifferenz und damit der Realisierungschancen geben wir der Variante «mit Tram» eindeutig den Vorzug.	x			
Münsingen	Variante «mit Tram Köniz»	-	x			
Muri bei Bern	Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten	Es ist zwar richtig, dass diese Frage im Rahmen der ÖV-Netzstrategie mit dem Aufzeigen von Varianten beantwortet wird, da zurzeit noch eine ZMB zu diesem Thema erarbeitet wird. Die Netzstrategie könnte jedoch stark vereinfacht werden, wenn die Publikation verschoben und das Resultat der ZMB in der Mitwirkung berücksichtigt werden könnte.	x			Die Netzstrategie gibt den Überbau zu den Zweckmässigkeitsbeurteilungen. Die ZMB Inselareal und die Netzstrategie ÖV wurden in enger Kooperation erarbeitet. Die Netzstrategie greift jedoch nicht den Resultaten der ZMB Insel vor. Ergebnisse aus der ZMB Inselareal sind 2021 zu erwarten.
Wohlen	Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten	-	x			
Zollikofen	Variante «mit RBS-Verlängerung»	-	x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Variante «mit RBS-Verlängerung»	Die Verlängerung des RBS nach Köniz hat ein grosses Potenzial zur Entlastung des Bahnhofplatzes, während das Tram Köniz diesen zusätzlich belastet; sie hat zudem ein höheres Potenzial zur Entlastung der Schwarzenburg- und der Könizstrasse, weil der Parallelbus auf den heutigen Linien 10 und 17 in Köniz dadurch unnötig wird.	x			
Bernmobil	Variante «mit Tram Köniz»	Aufgrund der eindeutig besseren Erschliessungswirkung der entsprechenden Gebiete von Köniz, aber auch von Bern, sowie den entscheidend tieferen Kosten bevorzugen wir eine Tramlinie im 6-Minuten-Takt. Zudem kann die Feinerschliessung mit einer Tramlinie ortsverträglicher gewährleistet werden. Die Tramlinie sollte aber aufgrund der Attraktivität möglichst bis Schliern geführt werden. Dies auch in Anbetracht der fehlenden Wendemöglichkeiten im Zentrum von Köniz. Da auf dem Ast Köniz der Linie 10 aber bereits kurzfristig die Kapazität erhöht werden muss, wird momentan im Rahmen einer Studie geprüft, wie diese mit dem Einsatz von Doppelgelenkbussen abgedeckt werden kann. Deshalb beantragen wir, die Massnahme "Kurzfristige Kapazitätserweiterung Linie 10 / Köniz" in die Liste der strategischen Netzelemente in erster Priorität aufzunehmen.			x	Die Studie zur Übergangslösung auf der Linie 10 (Ast Köniz) – mit Prüfung von Doppelgelenkbussen – wurde aufgrund der Dringlichkeit während der Arbeiten an der Netzstrategie ausgelöst und ist bereits am Laufen.
BLS AG	Variante «mit Tram Köniz»	Die Variante «mit RBS-Verlängerung» ist unter Berücksichtigung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses bis zum hier betrachteten Horizont 2040 weder finanzierbar noch notwendig. Gemessen an der heutigen und für 2040 prognostizierten Struktur und Grösse von Köniz (Zentrum) und dem Liebefeld würden mit einer Metrolösung deutliche Überkapazitäten geschaffen. Eine Ausweitung der Kapazität und Attraktivität des Bahnverkehrs erfolgt mit vertretbarem Aufwand mit der infrastrukturseitig finanzierten 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern und dem hier vorgesehenen 1/4h-Takt bis Niederscherli. Die effektiven Überlasten im öV-Netz auf dem Korridor Köniz bestehen nicht auf dem Grobverteiler S-Bahn, sondern auf dem Feinverteiler (Buslinie 10). Diese Überlasten werden sinnvollerweise mit einem Ausbau des Feinverteilers (Tram statt Bus) abgebaut. Eine RBS-/Metrolösung hätte hingegen z.B. im Raum Eigerplatz kaum Entlastungswirkung, weshalb auch weiterhin grosse	x			

		Kapazitäten auf dem 10er Bus vorgehalten werden müssten. Zudem wäre die Anbindung von Köniz/Schwarzenburg an den kantonalen Entwicklungsschwerpunkt und ÖV-Umsteigeknoten Europaplatz nur noch mittels Bus und Umsteigen in Köniz gewährleistet. Während sich die Fahrzeit nach Bern nur minim verkürzen würde, würden Reisen zum Europaplatz, nach Brünnen oder Belp verlängert. Auch die Anbindung an den ESP-Wankdorf mit perrongleichem Umsteigen am Europaplatz (oder direkt mit den Optionen S-Bahn- oder Tram-Durchbindung) würde entfallen und längere Reisezeiten in diesen Raum wären die Konsequenz. Eine RBS-Verlängerung würde auch die beschlossenen Massnahmen zur Stärkung der ÖV-Drehscheibe Europaplatz teilweise in Frage stellen und den Bahnhof Bern als Umsteigepunkt eher zusätzlich belasten.			
Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr	Variante «mit RBS-Verlängerung»	In Verbindung mit Frage 4.4.: RBS-Verlängerung und Verbindung ab Loryplatz schneidet besser ab als das abgelehnte Tram Köniz via Schwarzenburgstrasse. Die unterirdische Variante bis Loryplatz ist zwar viel teurer, aber eindeutig dauerhafter, von besserer Verbindungsqualität und konfliktärmer.	x		
Décroissance Bern	Keine der Varianten	Die Wachstumsaussichten sind viel zu hoch. Nun, wenn man schon den Bahnhof gräbt, ist man geneigt, die unterirdische Verlängerung zu bevorzugen.	x		
Fussverkehr Kanton Bern	-	Angesichts des langen Zeithorizonts erscheint es früh, sich schon heute auf eine dieser Varianten festzulegen. FVBE wünscht weitere Informationen zu den Varianten, insb. zu den zu erwartenden Fahrtzeiten und zur Entwicklung der Rolle des ÖV-Knotens Europaplatz betreffend Regional- und Fernverkehr.	x		
HEV Bern und Umgebung	Variante «mit RBS-Verlängerung»	Das Tram wurde von der Stimmbevölkerung in Köniz abgelehnt, offenbar insbesondere wegen der möglichen Verlängerung nach Schliern. Dieser Entscheid ist zu akzeptieren. Die RBS-Verlängerung scheint eine gangbare Alternative, aber weitere Abklärungen müssen dies erhärten und die finanziellen Folgen müssen frühzeitig aufgezeigt werden.	x		
HIV	-	Die im Bericht diskutierte Situation in Köniz ist für uns im Moment offen: Beide Varianten – mit oder ohne RBS-Verlängerung – sind für uns denkbare und sinnvolle Optionen. Entscheidend scheinen uns in dieser Frage zum einen die Wünsche und Vorstellungen der betroffenen Einwohner in Köniz, zum anderen aber auch die generelle Realisierbarkeit (insb. Finanzierbarkeit) der RBS-Variante. Es dürfte sinnvoll sein, hier bald einmal richtungsweisende Entscheide zu fällen.	x		
IG ÖV Bern	Variante «mit RBS-Verlängerung»	Wir bevorzugen die (teurere) Variante «RBS-Verlängerung», weil sie in Verbindung mit ergänzenden Buslinien für Köniz eine höhere Erschliessungsqualität hervorbringt und für grosse Verkehrsströme zwischen dem Norden und dem Süden der Agglomeration eine schnelle, umsteigefreie Verbindung ermöglicht. Die (günstigere) Variante «Tram Köniz» ist u.E. fast ebenbürtig. Deshalb teilen wir die Auffassung, dass auf strategischer Ebene vorläufig offenbleiben kann, welche der beiden Varianten langfristig weiterverfolgt wird.	x		
IG Verkehr Köniz	Keine der Varianten	Wir erachten die Variante RBS-Verlängerung als wirtschaftlich und aufgrund der zu erwartenden Einsparungen nicht machbar. Die Variante «mit Tram Köniz» widerspricht dem Volkswillen, s. Abstimmung Tramregion Bern, 2014 – das Projekt wurde mit mehr als 60% Nein Stimmen abgelehnt. Die IG Verkehr Köniz fordert die RKBM auf, unverzüglich den Einsatz von Elektrobuss-Doppelgelenkbussen zu realisieren. Diese Massnahme, zusammen mit der Taktverdichtung auf der S-Bahnlinie ist mittel- und langfristig völlig ausreichend. Im Übrigen entspricht diese Forderung auch den an die RKBM formulierten Wünschen des Gemeinderats von Köniz.	x		Die Studie zur Übergangslösung auf der Linie 10 (Ast Köniz) – mit Prüfung von Elektro-Doppelgelenkbussen – wurde aufgrund der Dringlichkeit während der Arbeiten an der Netzstrategie ausgelöst und ist bereits am Laufen.
Pro Bahn Espace Mittelland	Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten	Die Verlängerung der RBS Richtung Süden ist verkehrstechnisch prüfenswert. Es muss aber beachtet werden, dass der Bau einer solchen Verlängerung bis nach Köniz teuer ist. Nach der gescheiterten Umstellung der Buslinie 10 nach Schliern auf Trambetrieb würde es sich anbieten, diese als Übergangslösung für ca. 10 Jahre auf Doppelgelenktrolleybusse (DGTB) mit zusätzlichem Batterieantrieb und weitgehend eigener Fahrspur (BHNS) umzustellen; dafür wäre die Erstellung einer Fahrleitung sowie eine entsprechende Anzahl DGTB erforderlich. Damit könnte die Kapazität pro Fahrzeug erhöht und die Anzahl der notwendigen Fahrten in der Spitzenzeit reduziert werden; die Regelmässigkeit des Betriebes nähme damit zu (Takte unter 4min sind sehr kritisch, da bei einem 3-min Takt schon die Abweichung um eine Minute [auf einen 4-2-Minuten-Abstand] dazu führt, dass der eine Kurs doppelt so viele Fahrgäste aufnehmen muss wie der nachfolgende; dies führt fast unweigerlich zum Auflaufen des nächsten Kurses. Kursfolgen von unter 3min werden daher ohne durchgehende eigene Fahrbahn allgemein als nicht mehr mit tragbarer Qualität fahrbar beurteilt; Bern bewegt sich schon in diesem Bereich). Langfristig ist ein Trambetrieb anzustreben. Die Montage einer Fahrleitung auf dem grössten Teil der Strecke stellt hierfür eine Vorleistung dar, die für einen späteren Trambetrieb teilweise nutzbar bliebe (Beibehalten der Aufhängungen, Umbau der zweipoligen Trolleybus-Fahrleitung auf einpolige Tramfahrleitung). Die Umstellung von Bus auf Tram ist dann in Angriff zu nehmen, wenn mehr als alle 5 Minuten ein DGTB benötigt wird. Beim Abschnitt Eigerplatz – Hirschengraben – Bhf ist zu beachten, dass die Strecke via Monbijou direkter und somit schneller ist, als die Eckfahrt via Kocherpark. Schon heute benutzen deutlich mehr Fahrgäste die Linie 10 auf diesem Abschnitt als das Tram 3 (auch wegen der Intervall-Häufigkeit). Wenn tatsächlich das Tram-Köniz verwirklicht würde und keine zusätzliche 2. Tramachse gebaut, dann müssten für dieses die Schienen durchs Monbijou gelegt werden. Sinnvoller ist aber die aufgezeichnete Linienführung ab Belpstrasse via Lauenstrasse – Bollwerk. Zusätzlich müssen generell alle Gemeinschaftsstrecken so ausgebaut werden, dass Trams von 2.4 m und Busse von 2.55 m Breite auf ihrer Fahrspur (BHNS) ohne weiteres kreuzen können. Als gute Lösung dient die Haltestelle Sonnenhof an der Ostringlinie. Als schlechtes Beispiel dient die aktuelle Situation Eigerplatz – Kocherpark – Hirschengraben. Zu beachten ist auch, dass zwei Busse (auch DGB) an einer Haltestelle hintereinander anhalten können, Trams aber nur wenn der Haltebereich gegen 100 m lang ist (z.B. ZH Bahnhofquai oder ZH Stauffacher). Die aktuelle Eigenbehinderung des Trams in Bern ist augenscheinlich.	x		Die Studie zur Übergangslösung auf der Linie 10 (Ast Köniz) – mit Prüfung von Doppelgelenkbussen – wurde aufgrund der Dringlichkeit während der Arbeiten an der Netzstrategie ausgelöst und ist bereits am Laufen.
Pro Velo Bern	Variante «mit RBS-Verlängerung»	Aus Veloperspektive ist die Variante «mit RBS-Verlängerung» der Variante «mit Tram Köniz» klar vorzuziehen. Die Verlängerung der Transportkapazitäten in den Untergrund sowie eine Verbindung mit dem bestehenden RBS-Netz sind platzsparender zu realisieren. Und dadurch kann der Gleisbedarf an der Oberfläche minimiert werden.	x		
Quartierkommission Stadtteil IV	-	RBS Verlängerung würde die ÖV Hierarchie stärken, und die Entwicklung des Inselkomplexes als überregionales Gesundheitszentrum fördern. Das konzentriert letztlich ÖV Kapazität am richtigen Ort und entlastet das Zentrum, was wieder im Interesse aller ÖV Nutzer ist.	x		

		Rein aus Sicht der QUAV4 / der Ostquartiere sind beide Lösungsansätze etwa gleichwertig. Wir würden aber die RBS-Verlängerung bevorzugen.			
Spiegel Leist	Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten	Wir begrüßen, dass für den definitiven Variantenentscheid noch weitere Analysen und Abklärungen durchgeführt werden. Eine vertiefte Studie ist notwendig.	x		
VCS Regionalgruppe Bern	-	Zum jetzigen Zeitpunkt können wir diese Frage nicht beantworten. Die RBS-Verlängerung ist enorm teuer (Faktor 6-8 mal teurer als das Tram Köniz), ohne dass der Nutzen gegenüber dem Tram vergleichbar höher erscheint. Die ZMB Erschliessung Insel-Areal sollte bezüglich Kosten/Nutzen Klarheit schaffen.	x		
BDP Köniz	Variante «mit RBS-Verlängerung»	Die Variante mit Tram Köniz ist in Köniz nicht mehrheitsfähig. Die Erfahrungen mit der Übergangslösung mit Doppelgelenkbussen nach Schliern ab 2025 müssen dann zuerst einmal ausgewertet werden, bevor wieder mit viel Geld eine Tramlösung geplant wird. Die Variante RBS-Verlängerung wirkt im ersten Moment teuer. Es braucht dort eine volkswirtschaftliche Betrachtungsweise. Wenn die heutige S6 nach Köniz wegfällt entstehen neue Möglichkeiten für die Siedlungsentwicklung in Bern und Köniz. Zudem lassen sich auch das Problem mit den Bahnübergängen auf der Könizstrasse lösen. Wenn auf der S6 der Viertelstundentakt eingeführt wird, werden die Barrieren der Bahnübergänge acht mal pro Stunde für jeweils mehrere Minuten geschlossen sein.	x		
GaP	Keine der Varianten	Das Tram wurde in der Könizer Volksabstimmung grossmehrheitlich abgelehnt. Eine RBS-Verlängerung ist nicht finanzierbar. Metro-Linien sind nur etwas für Metropolen ab 500'000 oder 1 Million Einwohner.	x		
GB	-	Zum jetzigen Zeitpunkt können wir diese Frage nicht beantworten. Die RBS-Verlängerung ist enorm teuer (Faktor 6-8 mal teurer als das Tram Köniz), ohne dass der Nutzen gegenüber dem Tram vergleichbar höher erscheint. Die ZMB Erschliessung Insel-Areal sollte bezüglich Kosten/Nutzen Klarheit schaffen.	x		
GFL	Variante «mit Tram Köniz»	Die Verkehrsmittelwahl für die Linie 10 sollte nicht vorweggenommen werden. Es braucht einen Ausbau der Linie 10, in Abwägung zwischen Doppelgelenkbus und Tram und der damit verbundenen Problematik Erschliessung Schlieren muss transparent und öffentlich diskutiert werden können. Klar ist hingegen, dass eine Metro-Lösung nicht innerhalb des Betrachtungshorizonts finanzierbar ist. Ein Tram dürfte wohl trotz hohen Infrastrukturkosten bereits mittelfristig günstiger sein...	x		Die Studie zur Übergangslösung auf der Linie 10 (Ast Köniz) – mit Prüfung von Doppelgelenkbussen – wurde aufgrund der Dringlichkeit während der Arbeiten an der Netzstrategie ausgelöst und ist bereits am Laufen.
GLP Kanton Bern	-	Aufgrund unserer obigen Bemerkungen hinterfragen wir den starken Ausbau der ÖV-Kapazität generell. Dies gilt grundsätzlich auch für die in Kapitel 4 behandelten einzelnen Korridore, aber nicht überall im selben Ausmass. In diesem Zusammenhang sehen wir auch die Absicht, in den meisten Korridoren zwecks Kapazitätsmaximierung auf neue (teure) Tramlösungen zu setzen, kritisch. Diese grundsätzliche Kritik wird in den Antworten zu den einzelnen Korridoren nicht mehr explizit wiederholt. Auf S. 6 wird darauf hingewiesen, dass die Belastung des Zentrums durch den ÖV künftig weiter zunehmen werde. In der Tat erreicht die Belastung ein zunehmend problematisches Ausmass, was danach ruft, Alternativen stärker zu forcieren (siehe Antwort zu Frage 2). Eingang ist festzuhalten, dass ein sog. «Tram Köniz» politisch einen sehr schweren Stand haben dürfte, wie die Abstimmung und die Debatte im Jahr 2014 zeigten. Viele Schwierigkeiten im Zusammenhang mit der Umsetzung einer Tramlinie nach Köniz bestehen unverändert, bspw. das Wenden im Zentrum von Köniz mit Schlaufe und eine geeignete Erschliessung von Schliern und – falls diese mit Tram erfolgen soll – auch hier das Wenden. Bei der Variante «RBS-Verlängerung» wiederum stellen die hohen Kosten, die nota bene auch bei der Variante «Tram Köniz» nicht gering sind, ein Problem dar. Aus Sicht der Grünliberalen steht daher auch zur Debatte, auf beide Varianten zu verzichten, stattdessen Doppelgelenkbusse auf der Linie 10 einzusetzen, den Takt der S6 zu erhöhen und ansonsten auf die in der Antwort auf Frage 2 genannten Alternativen zu setzen. Was die Gegenüberstellung dieser Varianten anbelangt, fehlen aus Sicht der Grünliberalen noch relevante Entscheidungsgrundlagen, insbesondere Gesamtwirtschaftlichkeitsrechnungen. Diese müssen nicht nur die Investitionskosten für die Erstellung der nötigen ÖV-Infrastruktur einschliessen, sondern auch die Betriebskosten und andere verkehrliche und nichtverkehrliche Aspekte, die volkswirtschaftlich relevant sind, beispielsweise: die volkswirtschaftlichen Kosten, die sich ergeben, wenn für die S6 die Barriere über die Könizstrasse vier- bis achtmal pro Stunde geschlossen wird; der volkswirtschaftliche Nutzen, wenn ein Teil des oberirdischen Bahntrassees der S6 zurückgebaut und der bisher dafür genutzte Boden anderweitig genutzt (und entlärm) wird. Ebenso ist angesichts des Umsetzungshorizonts der Variante RBS-Verlängerung zwingend eine Berechnungsvariante mit selbstfahrenden Gefässen vorzusehen (vgl. Antwort auf Frage 8, insb. hinsichtlich des Arguments der Personalkosten). Schliesslich sind für die verschiedenen Varianten die Fahrzeiten anzugeben resp. bei der Variante RBS auch die Summe von Fahrzeit und Fussmarsch vom RBS-Tiefbahnhof bis zum Bubenberglplatz.	x		Die Kapazitäten eines Doppelgelenkbussystems reichen gemäss Nachfrageprognosen bis in den Zeitraum 2040 aus, bedingen aber einen dichten Takt mindestens im 3.75-Minutentakt. Bei weiteren Entwicklungen ab 2040 wird jedoch das Doppelgelenkbussystem an seine Systemkapazitätsgrenzen stossen.
Grüne Köniz	Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten	Zum heutigen Zeitpunkt und vor dem Abschluss der Zweckmässigkeitsbeurteilung Inselareal unterstützen die Grünen Köniz den eingeschlagenen ergebnisoffenen Weg, beide Varianten weiterzuverfolgen bzw. zu detaillieren. Bei der Variante RBS-Verlängerung wäre jedoch zu beachten, dass die verschlechterte Anbindung und Umsteigesituationen der Quartiere entlang der Buslinien 17 in Köniz auf ein geringst mögliches Mass reduziert werden. Mindestens bis zum Abschluss und der Veröffentlichung der Zweckmässigkeitsbeurteilung Inselareal unterstützen die Grünen Köniz jedoch weiterhin die Variante mit RBS-Verlängerung. Denn diese bringt potenziell grosse Vorteile mit sich, wie z.B. dem grösseren Potenzial betreffend Kapazitätsausbau und der Möglichkeit eine attraktive Nord-Süd-Durchmesserlinie zu kreieren. Die Variante Tram als mögliche Rückfallebene mitzubetrachten macht aber aus Sicht der Grünen zum aktuellen Zeitpunkt Sinn. Ergänzend werden aber DGB als gute Möglichkeit gesehen, auf der Linie 10 bereits kurz- bis mittelfristig eine Kapazitätserweiterung zu erzielen, die die zu erwartende Nachfragezunahme für etliche Jahre decken kann. Insofern ist eine entsprechende Umstellung auf DGB möglichst rasch umzusetzen. Hier plädieren wir aufgrund der höheren Flexibilität aber klar für batteriebetriebene Fahrzeuge und für den Verzicht auf Oberleitungen, wenn dies betrieblich möglich ist.	x		Die Studie zur Übergangslösung auf der Linie 10 (Ast Köniz) – mit Prüfung von Doppelgelenkbussen – wurde aufgrund der Dringlichkeit während der Arbeiten an der Netzstrategie ausgelöst und ist bereits am Laufen.

Jungfreisinnige Stadt Bern	Variante «mit RBS-Verlängerung»	Eine Verlängerung bietet die Möglichkeit unterirdisch den Verkehr zu verlagern von den überlasteten Strassen und bietet zusätzliche Möglichkeiten zum Ausbau, ist also zukunftsgerichteter. Gegen «Tram-Lösungen» besteht in der Stadt Bern meist mehr Opposition.	x		
SP Köniz	Variante «mit Tram Köniz»	Wir begrüssen, dass für den definitiven Variantenentscheid noch weitere Analysen und Abklärungen durchgeführt werden. Eine vertiefte Studie ist notwendig. Aus heutiger Sicht (vorliegende Informationen) hat die Variante «mit Tram Köniz» folgende Vorteile: a) rasche Realisierungsmöglichkeit und viel günstigere Lösung; b) weiterhin ab Weiermatt direkte Linien (Bus 17) in die Stadt Bern (mit Durchbindungsmöglichkeit); c) weiterhin direkte S-Bahn-Verbindungsmöglichkeiten zu ESP Weyermannshaus, HB Bern und ESP Wankdorf; d) kürzere Umsteigewege auf andere Bus- und Tramlinien als bei Variante «mit RBS-Verlängerung»; e) der Viertelstundentakt auf der heutigen S6 kann nach der «Entflechtung Weyermannshaus» eingeführt werden (ca. 2032).	x		
SP Stadt Bern	Keine der Varianten	Beide Varianten sind aus heutiger Sicht unrealistisch. Das Tramprojekt wurde in Köniz deutlich abgelehnt und bleibt wohl auch in der näheren Zukunft politisch nicht mehrheitsfähig. Die Option «Verlängerung RBS» ist gegenüber dem Tram ca. 8x teurer (der Rest der Strecke müsste ebenfalls umgespurt oder auf Bus umgestellt werden) und es ist fraglich, ob die nötigen Finanzmittel zur Verfügung stehen werden. Falls die nötigen Gelder von Kanton und Bund gesprochen werden, wäre die Option «Verlängerung RBS» voranzutreiben, da so die ÖV Hierarchie gestärkt und die Entwicklung des Inselkomplexes als überregionales Gesundheitszentrum gefördert würde.	x		
SVP Sektion Köniz	Variante «mit RBS-Verlängerung»	Das Zielbild „RBS Verlängerung“ ist zu bevorzugen. Die Gleise müssten aber zwingend bis mindestens zum Bahnhof Köniz unterirdisch geführt werden. Die RBS erschliesst Köniz über die Insel direkter als die best. S6 über den Europaplatz. Köniz hat mehrere Bahnübergänge. Bei einem 15' Takt und der aktuellen Güterzugsteuerung könnte das Strassennetz in Köniz massiv überlastet werden. Der Durchgangsverkehr durch Köniz ist mit 17'000 Fahrten nah an der Kapazitätsgrenze (ca. 20'000 Fahrten). Durch die Entflechtung und Verteilung des Verkehrs auf zwei Ebenen gewinnt Köniz an Attraktivität. Die nicht mehr genutzten Bahngleise könnten der Arealentwicklung zugeführt werden.	x		
SVP Stadt Bern und Sektion ISK	Variante «mit RBS-Verlängerung»	Wir erachten die Variante RBS-Verlängerung Richtung Insel - Köniz als zukunftsweisend. Auch muss eine Kooperation mit der BLS erfolgen (Richtung Schwarzenburg, Neuenburg etc.). Allerdings ist mit Einsparungen zu rechnen. U.E. muss deshalb eine zumindest teilweise unterirdische Verkehrsführung geprüft werden: Die Variante «mit Tram Köniz» widerspricht demgegenüber klar dem Volkswillen, vgl. Abstimmung Tramregion Bern, 2014 – das Projekt wurde mit mehr als 60% Nein Stimmen abgelehnt. Es wäre vielmehr der Einsatz von Elektrobus-Doppelgelenkbussen zu realisieren. Diese Massnahme, zusammen mit der Taktverdichtung auf der S-Bahnlinie ist mittel- und langfristig völlig ausreichend. Im Übrigen entspricht diese Forderung auch den an die RKBM formulierten Wünschen des Gemeinderats von Köniz.	x		Die Studie zur Übergangslösung auf der Linie 10 (Ast Köniz) – mit Prüfung von Elektro-Doppelgelenkbussen – wurde aufgrund der Dringlichkeit während der Arbeiten an der Netzstrategie ausgelöst und ist bereits am Laufen.
Privatperson 1	Variante «mit Tram Köniz»	Leider wurde das Tram an der Urne von Köniz abgelehnt – kommen wird es trotzdem. In der Agglo Zürich aufgewachsen und mit einem sehr guten ÖV-Netz von dorthier verwöhnt, frage ich mich schon, ob Köniz das Tram planerisch vergessen hat? Meiner Meinung nach wäre es bei der Zentrumsplanung von Köniz sinnvoll, das Tram einzubeziehen und beim BLS-Bahnhof Köniz eine Anbindung an das S-Bahnnetz mit einer Wendeschleife ab Schwarzenburgstrasse zum Sonnenweg und beim Bläuackergraben wieder zurück zur Schwarzenburgstrasse vorzusehen. Seit Jugend mit einem Rückenschaden belastet, benütze ich den Bus gar nicht gerne und bevorzuge seit jeher das Tram.	x		
Privatperson 2	Variante «mit Tram Köniz»	-	x		
Privatperson 3	Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten	-	x		
Privatperson 4	Variante «mit RBS-Verlängerung»	Begründung siehe oben: Strassengebundener öV kann via Hauptstrassen kein Haupterschliessung einer 20'000+ -Gemeinde sein!	x		



## 4.4.2 Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Wabern einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Köniz	Ja	-	x			
Meikirch	Ja	-	x			
Münsingen	Ja	-	x			
Muri bei Bern	Ja	-	x			
Wohlen	Ja	-	x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Ja	-	x			
Bernmobil	Ja	Die Erhöhung der Kapazität erachten wir auch als notwendig. Beim vorgeschlagenen Lösungsansatz mit einer zusätzlichen Tramlinie während den HVZ bis Sandrain weisen wir aber darauf hin, dass die kürzere Linienführung nur bis Sandrain zu unterschiedlichen Auslastungen der Fahrzeuge führen wird und damit die Kurse von/nach Kleinwabern eine höhere Belegung aufweisen werden. Unterschiedliche Endpunkte von Linien, die auf derselben Strecke fahren, sind zudem schwierig zu kommunizieren bzw. für die Fahrgäste schlecht merkbar.	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr	Nein	Ein gewisser Mehrbedarf ist nicht von der Hand zu weisen. Da aber die grossen Wachstumsaussichten im Raum Kleinwabern / Balsigermatte vorläufig nicht in Reichweite sind, ist das Projekt überdimensioniert und damit sowohl Investition wie Betrieb ineffizient. Neue Linien wie diese sind konsequent auf den Betrieb mit Zweirichtungsfahrzeugen auszurichten. Auf die Betriebswendeschleife Sandrain ist zu verzichten. Die Wünsche von Bernmobil dürfen nicht länger entscheidend sein. Würde der RBS diese Linien betreiben, würde er (wie für Muri-Worb gemäss eigenen Angaben) bei den Zweirichtungsfahrzeugen bleiben umstellen auf Zweirichtungsbetrieb. Gerade auch im Hinblick auf eine Wendemöglichkeit im Raum Morillon sind Zweirichtungstrams prädestiniert. So können viel platzsparendere und geradlinige End-Haltestellen gebaut werden	x			Die Netzstrategie stellt lediglich fest, welche Gefässgrösse benötigt wird. Zu Wendeschlaufen und Ein-/Zweirichtungstram werden in der Netzstrategie keine Aussagen getroffen.
Décroissance Bern	Nein	Die Wachstumsaussichten sind viel zu hoch. Wichtige Bauprojekt wurden abgesagt.	x			Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmo- dell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
Fussverkehr Kanton Bern	Eher Nein	Schon heute verliert der Bus der Linie 19 wertvolle Zeit, wenn er hinter einem Tram der Linie 9 fahren muss und es können dadurch Verspätungen auftreten. Diese Tatsache würde sich bei mehr Tramverkehr noch akzentuieren, insbesondere wenn die Tramlinie zum Sandrain nicht nur zu den Hauptverkehrszeiten betrieben werden sollte. Zudem stellt der Bahnübergang beim Zieglerspital wegen der relativ oft und lange geschlossenen Bahnschranke für die Linie 19 schon heute eine bedeutende Verspätungsquelle dar, die nur durch eine Unterführung befriedigend gelöst werden könnte. Die Strecke Hirschengraben-Sulgenau kann auch gut zu Fuss zurückgelegt werden. Vgl. im Übrigen unsere Bemerkungen zur Linie 30 unter Frage 8. Fraglich ist auch, ob sich DGB auf der Strecke nach Blinzern ohne teure bauliche Massnahmen eignen (DGB ohne Oberleitungen, weil sonst eine Beeinträchtigung für den öffentlichen Raum entsteht) und sich ab der Haltestelle Steinhölzli überhaupt als notwendig erweisen z.B. nur, wenn das Blinzern-Plateau eine Überbauung erfahren sollte.	x			Die genannte Niveau-Trennung beim Zieglerspital würde die Betriebsstabilität der Buslinie sowie für alle anderen Verkehrsteilnehmer auf der Morillonstrasse deutlich erhöhen. Die Gemeinden Bern und Köniz müssten klären ob sie ein gemeinsames Projekt realisieren möchten.
HEV Bern und Umgebung	Ja	-	x			
IG ÖV Bern	Ja	-	x			
IG Verkehr Köniz	Nein	Der im Synthesebericht vorgeschlagene Plan (Tramlinie bis Sandrain) ist nicht zweckmässig, umso mehr als damit eine Taktverdünnung im Abschnitt Sandrain - Kleinwabern verbunden wäre. Die Kapazitätserhöhung im Abschnitt Bern HB - Morillon soll nicht auf der Schiene, sondern mit dem Einsatz von Bussen erreicht werden. Der 6'-Takt auf der Tramlinie 9 ist bis zum Linienende beizubehalten – eine Taktausdünnung in Wabern wird abgelehnt.	x			Der Netztakt von 7.5 Minuten wird aus planerischer Sicht als Grundtakt postuliert. Dichtere Angebote sind bei Bedarf aus Kapazitätsgründen – beispielsweise in der Hauptverkehrszeit – weiterhin vorgesehen. Die Formulierungen zum Netztakt werden präzisiert.
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja	-	x			
Pro Velo Bern	Eher Ja	Der tatsächliche Bedarf im Raum Kleinwabern ist noch nicht abschätzbar, weil wichtige Nutzungsprojekte gestoppt wurden. Eine Zunahme des Bedarfs ist aber zu erwarten. Der Ausbau auch dieses Astes ist veloverträglich zu gestalten. Wir wiederholen die frühere Forderung, dass gerade auf den beiden neuen Linien Kleinwabern und Ostermundigen (wo sogar von einer Durchbindung gesprochen wird) ausschliesslich Zweirichtungstrams eingesetzt werden sollen. So können überflüssige Dienstgleise und Wendeschlaufen, insbesondere «Betriebswendeschlaufen», die immer einen grossen baulichen Aufwand und oft auch Beeinträchtigungen für den Veloverkehr bewirken, entfallen.	x			Die Netzstrategie stellt lediglich fest, welche Gefässgrösse benötigt wird. Zu Wendeschlaufen und Ein-/Zweirichtungstram werden in der Netzstrategie keine Aussagen getroffen.
Quartierkommission Stadtteil IV	Ja	-	x			

Spiegel Leist	Eher Ja	Wir begrüssen die vorgesehene Kapazitätserweiterung der Linie 19. Eine Taktverdichtung auf der Linie 19 erfordert jedoch eine Niveau-Trennung von Schiene und Strasse beim Zieglerspital (Bahnübergang). Wir vermuten, dass das Gebiet Morillon und auch das Areal Zieglerspital vor 2040 überbaut werden. Deshalb sollte geprüft werden, ob die Endstation der neuen zusätzlichen Tramlinie nicht besser im Gebiet Frischingweg / Kirchstrasse gebaut wird. Dies würde auch eine bessere ÖV-Anbindung für das Gurtenbühl bringen.	x		Die genannte Niveau-Trennung beim Zieglerspital würde die Betriebsstabilität der Buslinie sowie für alle anderen Verkehrsteilnehmer auf der Morillonstrasse deutlich erhöhen. Die Gemeinden Bern und Köniz müssten klären ob sie ein gemeinsames Projekt realisieren möchten. Weiterführende ZMB's müssen im Detail klären wo die Haltestellen genau zu liegen kommen.
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Ja	Anstelle einer neuen HVZ-Tramlinie bis Sandrain ist zu prüfen, ob diese auch mit einem Bus erfolgen könnte.	x		Die dafür benötigte Traminfrastruktur ist bereits vorhanden oder unabhängig dieser HVZ-Linie in Planung. Das Tram unterstützt zudem die Stossrichtung "mit grösseren Gefässen Anzahl Bewegungen im Raum Bahnhof/Zentrum Bern zu reduzieren".
BDP Köniz	Nein	Eine neue Tramlinie bis Sandrain scheint uns sehr fraglich. Wir können uns des Eindrucks nicht erwehren, dass es nur darum geht die Betriebswendeschleife Sandrain zusätzlich zu rechtfertigen. Der Bus 19 kann zu Hauptverkehrszeiten doppelt geführt werden. Ein Kurs kann beim Kreisel Kirchstrasse/Bellvuestrasse wenden der andere fährt bis Blinzern. Dies scheint uns eine bessere Variante oder doch zumindest prüfenswert zu sein.	x		Aufgrund Entwicklungen Morillon ist ein dichteres Angebot mit dem Tram nötig und kann auf der bestehenden oder unabhängig dieser HVZ-Linie geplanter Infrastruktur erfolgen. Eine Buslinie 19 müsste sehr dicht verkehren und würde die Innenstadt/den Raum Bahnhof Bern stark belasten.
GaP	Eher Ja	In Kleinwabern 80 Mio Fr in den Ausbau der ÖV-Infrastruktur zu stecken, gleichzeitig aber den Tramtakt nach Wabern ausdünnen, ist widersprüchlich. Die Tramlinie 9 sollte bloss bis unmittelbar nach dem Kreisel Lindenweg (d.h. ohne die enorm teure und mit sehr vielen Nachteilen verbundene Anbindung an eine neue S-Bahnhaltestelle Kleinwabern) verlängert werden. Übrigen mit den Vorschlägen grundsätzlich einverstanden.		x	Ob die zusätzliche Linie nur in den Bereich Sandrain oder bis ans Linienende in Wabern verkehren wird, wird von der effektiven Entwicklung abhängen.
GB	Eher Ja	Anstelle einer neuen HVZ-Tramlinie bis Sandrain ist zu prüfen, ob diese auch mit einem Bus erfolgen könnte.	x		Die dafür benötigte Traminfrastruktur ist bereits vorhanden oder unabhängig dieser HVZ-Linie in Planung. Das Tram unterstützt zudem die Stossrichtung "mit grösseren Gefässen Anzahl Bewegungen im Raum Bahnhof/Zentrum Bern zu reduzieren".
GFL	Eher Ja	Generell gilt der Vorbehalt: ist das finanzierbar? Die Tram-Verlängerung nach Klein-Wabern ist nicht als Option einzuzichnen, sondern ist gesichert. Die Entlastung des Korridors ist nur gegen das Zentrum hin vorgesehen mittels zweiter Tramlinie. Ebenso prüfenswert wäre eine Entlastung durch direkte tangentielle Verbindungen z.B. mit Linien Richtung Monbijoubrücke-Brunnadern oder Eigerplatz-Insel.	x		Das Potenzial weiterer Linien wurde geprüft und als nicht genügend für das Hauptliniennetz klassifiziert. Im Rahmen des Ergänzungsnetzes sind weitere Möglichkeiten zu prüfen.
GLP Kanton Bern	Eher Nein	Eine Erhöhung der Buskapazität insbesondere via (batteriebetriebenen) Doppelgelenkbus erscheint angemessen. Hingegen ist auf eine weitere Tramlinie bis Sandrain zu verzichten. Stattdessen ist Wabern mit einem dichteren Takt als 7.5 Minuten zu bedienen und, falls tatsächlich nötig, mit weiteren Buslösungen zu arbeiten.			Der Netztakt von 7.5 Minuten wird aus planerischer Sicht als Grundtakt postuliert. Dichtere Angebote sind bei Bedarf aus Kapazitätsgründen – beispielsweise in der Hauptverkehrszeit – weiterhin vorgesehen. Die Formulierungen zum Netztakt werden präzisiert.
Grüne Köniz	Eher Nein	Auf dem Südast der Tramlinie 9 bestehen im zentrumsnahen Abschnitt in der Tat bereits heute Kapazitätsprobleme. Die Einschätzung, dass bei einer vollen Überbauung des Morillonguts (Potenzial für zusätzlich ca. 2'500 Wohn- oder Arbeitsplätze) die ÖV-Kapazitäten im Korridor Bern Bhf - Morillon ausgebaut werden müssen, wird geteilt. Der im Synthesebericht vorgeschlagene Handlungsansatz (neue HVZ-Tramlinie bis Sandrain) erscheint allerdings alles andere als zweckmässig, umso mehr als damit eine Taktverdünnung im Abschnitt Sandrain - Kleinwabern verbunden wäre. Es darf nicht sein, dass in Kleinwabern demnächst 70 Mio Franken in die Tramlinienverlängerung investiert werden sollen und gleichzeitig der Tramtakt in Wabern auf 7.5' ausgedünnt wird, zumal vor einigen Jahren in den HVZ gar 5'-Takt galt. Die Kapazitätserhöhung im Abschnitt Bern Bhf - Morillon sollte daher nicht auf der Schiene, sondern mittels Bus angestrebt werden. Nebst einer Kapazitätserhöhung auf der Linie 19 (Einsatz DGB, Verdichtungskurse im stadtnahen Abschnitt) ist auch die Verlängerung des künftigen Tramsatzbetriebs Weissenbühl bis ins Morillongut Höhe Schöneegg denkbar. Fazit: Auf eine zusätzliche HVZ-Tramlinie im Abschnitt Bern Bhf - Sandrain ist zu verzichten, und der aktuelle 6'-Takt auf der Tramlinie 9 ist bis zum Linienende beizubehalten – eine Taktausdünnung in Wabern wird abgelehnt. Vermehrte ÖV-Kapazitäten im Abschnitt Stadtzentrum - Morillon sind busseitig bereitzustellen.	x		Der Netztakt von 7.5 Minuten wird aus planerischer Sicht als Grundtakt postuliert. Dichtere Angebote sind bei Bedarf aus Kapazitätsgründen – beispielsweise in der Hauptverkehrszeit – weiterhin vorgesehen. Die Formulierungen zum Netztakt werden präzisiert.
Jungfreisinnige Stadt Bern	Nein	Innerhalb der Stadt Bern erfuhrt das Velo wegen Corona einen aus unserer Sicht nachhaltigen Boom. Viele Leute werden den ÖV wohl ebenfalls nachhaltig meiden, da sie sich an den Weg zu Fuss gewöhnt haben. So zumindest nehmen wir derzeit unser Umfeld wahr.	x		Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmo- dell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
SP Köniz	Eher Ja	Vorbehalte haben wir zum aufgezeigten Standort der vorgesehenen «Endstation» Sandrain. Dasselbe Areal muss für Erweiterungen der Schule Morillon reserviert werden. Schulhauserweiterungen dürfen nicht verhindert oder reduziert werden.	x		Das Projekt Tramverlängerung Kleinwabern/Korrektion Sef-tigenstrasse liegt bei den Kantonalen Ämtern der BVD.

		Der Schulraumbedarf wird weiterhin wachsen, insbesondere durch die Weiterentwicklung der Gebiete Bahnhof Wabern und Morillon. Wir vermuten, dass auch das Areal Zieglerspital vor 2040 überbaut wird. Deshalb sollte geprüft werden, ob die Endstation der neuen Tramlinie nicht besser im Gebiet Frischingweg / Kirchstrasse gebaut wird. Wir begrüßen die vorgesehene Kapazitätserweiterung der Linie 19. Eine Taktverdichtung auf der Linie 19 erfordert eine Niveau-Trennung von Schiene und Strasse beim Zieglerspital (Bahnübergang).			Die genannte Niveau-Trennung würde die Betriebsstabilität der Buslinie erhöhen und ist in den weiteren Planungsschritten abzuklären.
SP Stadt Bern	Eher Ja	Die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern sowie die zusätzliche Tramlinie während der HVZ bis Sandrain sind sinnvoll. Der Einsatz eines DGB auf der Linie 19 sehen wir allerdings kritisch. DGB nehmen viel Platz in Anspruch und sind nicht für enge Strassenverhältnisse, wie sie auf der Linie 19 herrschen, geeignet. Wenn DGB eingesetzt werden, muss zwingend genügend Platz für den Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung stehen.	x		Es ist richtig, dass die grösseren DGB-Busse mehr Platz beanspruchen als die GB; andererseits ist bei GB-Betrieb ein dichterer Takt notwendig, was den Straussenraum bzw. die übrigen verkehrsteilnehmenden stärker belastet als ein DGB-Betrieb mit weniger Kursen pro Zeiteinheit.
SVP Sektion Köniz	Ja	Das Projekt scheint logisch, nötig und durchdacht. Der Knoten Kleinwabern entlastet die Traminfrastruktur in Zentrum Bern indem es im Bereich Kleinwabern die Tram und S-Bahn miteinander verknüpft, was zusätzliche attraktive Verbindungen schafft und der Bahnhof Bern und das Zentrum allgemein entlastet.	x		
SVP Stadt Bern und Sektion ISK	Eher Nein	Der im Synthesebericht vorgeschlagene Plan (Tramlinie bis Sandrain) ist wahrscheinlich nicht zweckmässig, umso mehr als damit eine Taktverdünnung im Abschnitt Sandrain - Kleinwabern verbunden wäre. Die Kapazitätserhöhung im Abschnitt Bern HB - Morillon soll nicht auf der Schiene, sondern mit dem Einsatz von Bussen erreicht werden. Der 6'-Takt auf der Tramlinie 9 ist bis zum Linienende beizubehalten – eine Taktausdünnung in Wabern wird abgelehnt. Die Tramwendschleife Sandrain ist völlig verfehlt.	x		Der Netztakt von 7.5 Minuten wird aus planerischer Sicht als Grundtakt postuliert. Dichtere Angebote sind bei Bedarf aus Kapazitätsgründen – beispielsweise in der Hauptverkehrszeit – weiterhin vorgesehen. Die Formulierungen zum Netztakt werden präzisiert.
Privatperson 2	Ja	-	x		
Privatperson 3	Ja	-	x		
Privatperson 4	Eher Ja	Nur wenn sichergestellt werden kann, dass das Tram nicht im Stau stecken bleibt!	x		Ein Ziel der Netzstrategie 2040 ist, ein attraktives ÖV-Netz zu gestalten, dass die Mobilitätsnachfrage abdeckt. Es wird dabei auch beachtet, dass es entsprechend zuverlässig funktioniert.

## 4.4.3 Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Bern West/Fischermätteli einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Köniz	Ja	-	x			
Meikirch	Ja	-	x			
Münsingen	Ja	Die Tramlinie 6 zwischen Bahnhof und Fischermätteli soll auch künftig als Tramlinie und ab Bahnhof betrieben werden.	x			T6
Muri bei Bern	Ja	-	x			
Wohlen	Ja	-	x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Ja	-	x			
Bernmobil	Ja	Zur Abbildung des Ist-Zustandes 2020 möchten wir präzisieren, dass die Tramlinien 7 und 8 in den HVZ im 6-Minuten-Takt und tagsüber im 7.5-Minuten-Takt verkehren. Der künftig vorgesehene 7.5-Minuten-Takt während den HVZ auf den Tramästen nach Bümpliz und vor allem Brünnen erachten wir als zu knapp bemessen. Vor diesem Hintergrund ist ein Angebotsabbau schwierig zu kommunizieren und für die Bevölkerung auch kaum nachvollziehbar, insbesondere weil im Rahmen von Tram Bern West jeweils von einem 6-Minuten-Takt die Rede war. Die beiden Linienäste sollten deshalb in den HVZ weiterhin im heutigen 6-Minuten-Takt verkehren.	x			Der Netztakt von 7.5 Minuten wird aus planerischer Sicht als Grundtakt postuliert. Dichtere Angebote sind bei Bedarf aus Kapazitätsgründen – beispielsweise in der Hauptverkehrszeit – weiterhin vorgesehen. Die Formulierungen zum Netztakt werden präzisiert.
BLS AG	Ja	Allenfalls wäre es sinnvoll, Verlängerungsmöglichkeiten des Trams Fischermätteli zum Europaplatz vertieft zu betrachten. Damit würde ein weiterer Tramkorridor mit einem aufkommensstarken ESP und S-Bahn-Knoten verknüpft.	x			Ansatz passt grundsätzlich ins Gesamtkonzept/-strategie, da reine Verlängerung; Kosten/Nutzen-Thema bzw. Stadtentwicklungspotenzial in diesem Korridor wären im Rahmen der periodischen Überprüfung der Netzstrategie im Detail zu prüfen.
Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr	Nein	Bern West: zu früh, um hier Festlegungen vorzunehmen. Fischermätteli: Den Erhalt der Tramlinie Fischermätteli nur mit der Durchbindbarkeit zu begründen, scheint reichlich abenteuerlich. Wurde nicht erst gerade noch von der Umstellung auf Busbetrieb gesprochen?	x			Aus Gesamtnetztsicht kann der Betrieb der Linie mit einem Tram sinnvoll sein, auch wenn es aus der Korridorbetrachtung her nicht nötig wäre (vgl. Kapitel 4.3 im Synthesebericht). Entsprechend wird je nach Variante das Gesamtnetz mit oder ohne gewisse Tramlinien konzipiert.
HEV Bern und Umgebung	Eher Nein	Es dürfte für die Anwohner schwierig nachvollziehbar sein, wieso immer mehr auf Tram umgestellt wird, aber ausgerechnet ihr Quartier auf Bus umstellt. Es besteht die Gefahr, dass das Quartier damit abgewertet wird, wenn gleichzeitig die Tramvarianten als state of the art gelten.	x		x	Aus Gesamtnetztsicht kann der Betrieb der Linie mit einem Tram sinnvoll sein, auch wenn es aus der Korridorbetrachtung her nicht nötig wäre (vgl. Kapitel 4.3 im Synthesebericht). Entsprechend wird je nach Variante das Gesamtnetz mit oder ohne gewisse Tramlinien konzipiert.
IG ÖV Bern	Ja	-	x			
IG Verkehr Köniz	Eher Nein	Die Taktausdünnung auf den Tramlinien 7 / 8 (von 6'- auf 7.5'-Takt in den Hauptverkehrszeiten) ist nicht nachvollziehbar. Die Linie Bümpliz müsste über das Kleefeld nach Niederwangen geführt werden. Dadurch hätten die Linienäste 7 und 8 eine fast identische Auslastung. Die in der Grafik auf S. 21 des Syntheseberichts angedeutete Option "Stadterweiterung West" zwischen den aktuellen Endpunkten der Linien 7 und 8 wirkt nicht überzeugend. Der Tramlinienast Fischermätteli müsste aufgrund fehlender Nachfrage schon seit längerer Zeit auf Busbetrieb umgestellt sein. Dies wurde schon in früheren Studien erkannt, komischerweise aber bisher nicht umgesetzt. Der Synthesebericht deutet zwar auf Seite 10 an, dass aus betrieblicher Sicht die Bus-Alternative problemlos möglich wäre – offenbar wird aufgrund der 'Tramstadt-Idee' diese unwirtschaftliche Tramlinie weiter betrieben. Die Buslinie 17 könnte man im Abschnitt Brunnmatt - Fischermätteli via Pestalozzistrasse, statt Loryplatz führen, – die Nachteile einer leicht längeren Fahrzeit und der Verlust des Umsteigepunktes Loryplatz werden durch die zahlreichen Vorteile mehr als wettgemacht.	x			Der Netztakt von 7.5 Minuten wird aus planerischer Sicht als Grundtakt postuliert. Dichtere Angebote sind bei Bedarf aus Kapazitätsgründen – beispielsweise in der Hauptverkehrszeit – weiterhin vorgesehen. Die Formulierungen zum Netztakt werden präzisiert. Aus Gesamtnetztsicht kann der Betrieb der Linie mit einem Tram sinnvoll sein, auch wenn es aus der Korridorbetrachtung her nicht nötig wäre (vgl. Kapitel 4.3 im Synthesebericht). Entsprechend wird je nach Variante das Gesamtnetz mit oder ohne gewisse Tramlinien konzipiert.
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja	-	x			
Pro Velo Bern	Eher Ja	Hier zeigt sich, wie schnell sich Einschätzungen / Erwartungen und Bedürfnisse ändern: Vor kurzem noch wurde die Aufhebung dieser Tramlinie und die Umstellung auf Bus diskutiert. Nun scheint das wieder nicht mehr der Fall zu sein. Sollte eine RBS-Verlängerung via Insel bis Loryplatz in den Vordergrund rücken, könnte auch eine Erschliessung des Fischer-mättelis ab Loryplatz statt ab Brunnmatt Sinn machen. Ev. und falls nötig sogar mit Trambetrieb ab Loryplatz bis Köniz.	x			Aus Gesamtnetztsicht kann der Betrieb der Linie mit einem Tram sinnvoll sein, auch wenn es aus der Korridorbetrachtung her nicht nötig wäre (vgl. Kapitel 4.3 im Synthesebericht). Entsprechend wird je nach Variante das Gesamtnetz mit oder ohne gewisse Tramlinien konzipiert.
Quartierkommission Stadtteil IV	Ja	-	x			
Spiegel Leist	Ja	-	x			
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Nein	Die Linie 6 erscheint uns in ihrer heutigen Form eher wenig zweckmässig. Aus wirtschaftlicher Sicht drängt sich die Umstellung auf einen Busbetrieb auf. Wir fragen uns aber auch, ob die Linie 6 nicht sinnvoll mit anderen Tramlinien kombiniert werden könnte. Denkbar wäre etwa, die Trasse der Linie 6 via Weissensteinstrasse bis zum Europaplatz zu verlängern, so dass dann die Linie 7 oder 8 darauf verkehren könnten. Dies könnte allenfalls zur Reduktion einer westlichen Tramlinie führen und so den Bahnhof Bern entlasten.	x			Aus Gesamtnetztsicht kann der Betrieb der Linie mit einem Tram sinnvoll sein, auch wenn es aus der Korridorbetrachtung her nicht nötig wäre (vgl. Kapitel 4.3 im Synthesebericht). Entsprechend wird je nach Variante das Gesamtnetz mit oder ohne gewisse Tramlinien konzipiert.

BDP Köniz	Ja	-	x		
GaP	Eher Ja	Die Tramlinie Fischermätteli kann durch einen Bus ersetzt werden.	x		Aus Gesamtnetztsicht kann der Betrieb der Linie mit einem Tram sinnvoll sein, auch wenn es aus der Korridorbetrachtung her nicht nötig wäre (vgl. Kapitel 4.3 im Synthesebericht). Entsprechend wird je nach Variante das Gesamtnetz mit oder ohne gewisse Tramlinien konzipiert.
GB	Eher Nein	Die Linie 6 erscheint uns in ihrer heutigen Form eher wenig zweckmässig. Aus wirtschaftlicher Sicht drängt sich die Umstellung auf einen Busbetrieb auf. Wir fragen uns aber auch, ob die Linie 6 nicht sinnvoll mit anderen Tramlinien kombiniert werden könnte. Denkbar wäre etwa, die Trasse der Linie 6 via Weissensteinstrasse bis zum Europaplatz zu verlängern, so dass dann die Linie 7 oder 8 darauf verkehren könnten. Dies könnte allenfalls zur Reduktion einer westlichen Tramlinie führen und so den Bahnhof Bern entlasten.	x		Aus Gesamtnetztsicht kann der Betrieb der Linie mit einem Tram sinnvoll sein, auch wenn es aus der Korridorbetrachtung her nicht nötig wäre (vgl. Kapitel 4.3 im Synthesebericht). Entsprechend wird je nach Variante das Gesamtnetz mit oder ohne gewisse Tramlinien konzipiert.
GFL	Eher Ja	Generell gilt der Vorbehalt: ist das finanzierbar?	x		Aus Gesamtnetztsicht kann der Betrieb der Linie mit einem Tram sinnvoll sein, auch wenn es aus der Korridorbetrachtung her nicht nötig wäre (vgl. Kapitel 4.3 im Synthesebericht). Entsprechend wird je nach Variante das Gesamtnetz mit oder ohne gewisse Tramlinien konzipiert.
GLP Kanton Bern	Eher Ja	Zur Erschliessung einer allfälligen Stadterweiterung West scheint die Tramverlängerung eine gute Lösung. Allerdings sollte dieser Grüne Gürtel geschützt und erhalten werden, eine Überbauung ist hier nicht sinnvoll und daher stellt sich die Frage der Tramverlängerung gar nicht.	x		
Jungfreisinnige Stadt Bern	Eher Nein	Der Rückbau der Tramlinie 6 zu einer Buslinie erscheint uns nicht als schlüssig. Genau im Stadtraum könnte möglicherweise eine Nachfrageentwicklung aufgrund vermehrten verdichteten Bauens eigentlich noch stattfinden in Zukunft.	x		Aus Gesamtnetztsicht kann der Betrieb der Linie mit einem Tram sinnvoll sein, auch wenn es aus der Korridorbetrachtung her nicht nötig wäre (vgl. Kapitel 4.3 im Synthesebericht). Entsprechend wird je nach Variante das Gesamtnetz mit oder ohne gewisse Tramlinien konzipiert.
SP Bern Nord	Eher Nein	Zur gewünschten Entlastung der Innenstadt (immerhin ein UNESCO- Weltkulturerbe) und damit das künftige, ausgebaute Tramnetz redundant betrieben werden kann, vermissen wir die Planung einer Tramachse über die Monbijoubücke. Drei Tramlinien führen heute in und aus dem Osten über die Kirchenfeldbrücke und durch die Innenstadt. Da auch West- Ostbeziehungen von Bedeutung sind, können wir uns eine Tramverbindung zwischen dem Gebiet Sulgenau und den Quartieren im Osten gut vorstellen. Dies bedingt freilich gute Umsteigebeziehungen von dieser Achse auf Linien, die ins Zentrum führen. Damit könnte eine gewisse Dezentralisierung des ÖV- Netzes umgesetzt werden und damit das Zentrum entlasten. Um z.B. den Bubenbergplatz und die Spital- und Marktgasse zu entlasten, können wir uns z.B. vorstellen, dass eine Tramlinie von Westen her über die Laupenstrasse oder die Effingerstrasse nur bis zur Haltestelle Hirschengraben und vor dort Richtung Monbijou und Mobijoubücke wird. Die Haltestelle Hirschengraben würde den Hauptbahnhof (über die Welle) dennoch erschliessen und es wären grundsätzlich alle Durchmesser- Buslinien, die über den Bahnhof verkehren, für Umsteigebeziehungen erreichbar.	x		Das Potenzial für eine Tramtangente auf der Monbijoubücke und die damit verbundene Entlastung des Raums Bahnhof Bern wurde analysiert, jedoch als nicht tramwürdig beurteilt.
SP Köniz	Ja	-	x		
SP Stadt Bern	Eher Ja	Die Entwicklungen in den Gebieten Ausserholligen, Untermatt, Weyermannhaus, Chantier Bethlehem und Bümpliz, Niederwangen sollten konkreter in die Überlegungen zum ÖV einfließen. So wird einzig festgestellt, dass die Tramlinien 7 und 8 im Zeithorizont 2040 ihre Kapazitätsgrenzen erreichen werden, sich aber kein Angebotsausbau aufdrängt.	x		Die Netzstrategie berücksichtigt die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung aus den Ortsplanungen/STEK, mit welchen das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern abgestimmt wurde. Die Kapazitäten genügen gemäss Nachfrageprognose auch bei geplanten Entwicklungen in diesen Gebieten.
SVP Sektion Köniz	Ja	Mit der Variante „Verlängerung RBS“ (Kap. 4.1.1) würde eine RBS Haltestelle Fischermätteli geschaffen. Dies ist im Lösungsansatz 4.1.3 nicht berücksichtigt. Dies würde die Tramlinie 6 Fischermätteli unter Umständen beeinflussen.	x		Eine entsprechend weiterführende ZMB würde über die Feinerschliessung dieses Gebiet Aufschluss geben, das Haltestellenkonzept bei einer Verlängerung RBS muss erst noch erarbeitet werden.
SVP Stadt Bern und Sektion ISK	Nein	Die Taktausdünnung auf den Tramlinien 7 / 8 (von 6'- auf 7.5'-Takt in den Hauptverkehrszeiten) ist nicht nachvollziehbar. Die Versprechungen werden gebrochen. Die Linie Bümpliz müsste über das Kleefeld nach Niederwangen weitergeführt werden. Dadurch hätten die Linienäste 7 und 8 eine fast identische Auslastung. Die in der Grafik auf S. 21 des Syntheseberichts angedeutete Option "Stadterweiterung West" zwischen den aktuellen Endpunktender Linien 7 und 8 wirkt nicht überzeugend. Der Synthesebericht deutet zwar auf Seite 10 an, dass aus betrieblicher Sicht die Bus-Alternative problemlos möglich wäre – offenbar wird aufgrund der 'Tramstadt-Idee' diese unwirtschaftliche Tramlinie weiter betrieben. Die Buslinie 17 könnte man allenfalls im Abschnitt Brunnmatt - Fischermätteli via Pestalozzistrasse, statt Loryplatz führen, – die Nachteile einer leicht längeren Fahrzeit und der Verlust des Umsteigepunktes Loryplatz werden durch die zahlreichen Vorteile mehr als wettgemacht. Zusätzlich müsste die Anbindung des Gaswerkareal über die Sandrain an die Station Wabern geprüft werden. Ob allerdings das Gaswerkareal realisiert werden kann, ist noch offen.	x		Der Netztakt von 7.5 Minuten wird aus planerischer Sicht als Grundtakt postuliert. Dichtere Angebote sind bei Bedarf aus Kapazitätsgründen – beispielsweise in der Hauptverkehrszeit – weiterhin vorgesehen. Die Formulierungen zum Netztakt werden präzisiert. Die Weiterführung der Linie 7 nach Niederwangen ist im Rahmen der Konkretisierung Stadterweiterung West als Alternative zu Verlängerung nach Brünnen prüfenswert. Buslinie 17: Aus Gesamtnetztsicht kann der Betrieb einer Linie mit einem Tram sinnvoll sein, auch wenn es aus der Korridorbetrachtung her nicht nötig wäre (vgl. Kapitel 4.3 im Synthesebericht). Entsprechend wird je nach Variante das Gesamtnetz mit oder ohne gewisse Tramlinien konzipiert. Gaswerkareal: Die RKBM führt parallel zur Netzstrategie eine Studie durch, in welcher untersucht wird, wie das Gaswerkareal zukünftig zu erschliessen ist.
Privatperson 2	Eher Nein	Für die Linien 100 - 107 ist das Umsteigen auf dem Bahnhofplatz mit Durchmesserlinien zum Bernmobil Netz zu ermöglichen.		x	Dies ist leider aufgrund der Wendemöglichkeiten und den Haltekanntenbelegungen um den Bahnhof nicht möglich.

					Es bestehen aber im Zulauf aufs Zentrum Umsteigemöglichkeiten zwischen Postauto und Bernmobillinien.
Privatperson 3	Ja	-	x		
Privatperson 4	Eher Ja	Fischermätteli-Quartier ist ein 7 ½-Takt mit Tram gerechtfertigt?	x		Aus Gesamtnetztsicht kann der Betrieb der Linie mit einem Tram sinnvoll sein, auch wenn es aus der Korridorbetrachtung her nicht nötig wäre (vgl. Kapitel 4.3 im Synthesebericht). Entsprechend wird je nach Variante das Gesamtnetz mit oder ohne gewisse Tramlinien konzipiert.
Privatperson 5	-	Unverständlich ist auch, dass die Netzstrategie entgegen vielfacher früherer Empfehlungen (u.a. Synthesebericht "Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept" vom Dez. 2013) nach wie vor am sehr kurzen und schwachen Tramlinienast Fischermätteli sowie in der Variante „mit RBS-Verlängerung“ am ähnlich kurzen und schwachen Tramlinienast Weissenbühl festhält.	x		Aus Gesamtnetztsicht kann der Betrieb der Linie mit einem Tram sinnvoll sein, auch wenn es aus der Korridorbetrachtung her nicht nötig wäre (vgl. Kapitel 4.3 im Synthesebericht). Entsprechend wird je nach Variante das Gesamtnetz mit oder ohne gewisse Tramlinien konzipiert.

## 4.4.4 Für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Insel werden zwei mögliche Varianten aufgezeigt. Welchen Lösungsansatz bevorzugen Sie?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Bern	-	Der Gemeinderat verzichtet auf eine Stellungnahme zu diesem Punkt. Die Frage kann erst nach Vorliegen der Ergebnisse der ZMB beantwortet werden.	x			
Köniz	Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten	Eine Erschliessung des Insel-Areals mit der RBS entlastet nicht nur den Bahnhofperimeter, sondern bietet für die Gemeinde Köniz in der Langfristperspektive die Chance einer späteren RBS-Verlängerung.	x			
Meikirch	Variante «mit Tram Köniz»	-	x			
Münsingen	Variante «mit Tram Köniz»	-	x			
Muri bei Bern	Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten	Es ist zwar richtig, dass diese Frage im Rahmen der ÖV-Netzstrategie mit dem Aufzeigen von Varianten beantwortet wird, da zurzeit noch eine ZMB zu diesem Thema erarbeitet wird. Die Netzstrategie könnte jedoch stark vereinfacht werden, wenn die Publikation verschoben und das Resultat der ZMB in der Mitwirkung berücksichtigt werden könnte.	x			Die Netzstrategie gibt den Überbau zu den Zweckmässigkeitsbeurteilungen. Die ZMB Inselareal und die Netzstrategie ÖV wurden in enger Kooperation erarbeitet. Die Netzstrategie greift jedoch nicht den Resultaten der ZMB Insel vor. Ergebnisse aus der ZMB Inselareal sind 2021 zu erwarten.
Wohlen	Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten	Die Gemeinde Wohlen verfügt über ein gut funktionierendes ÖV-Angebot, welches von den Einwohnerinnen und Einwohnern der Gemeinde Wohlen regelmässig genutzt und geschätzt wird. Für das Gebiet Frienisberg ist es elementar, dass die Postautos (ohne umzusteigen) weiterhin direkt an den Bahnhof Bern fahren. Falls die ÖV Benutzerinnen und Benutzer umsteigen müssten, käme dies einem massiven Leistungsabbau gleich, da damit der getaktete Anschluss an die Fernverbindungen (insbesondere Zürich) nicht mehr gewährleistet wären. Dadurch besteht das Risiko, dass ÖV Benutzerinnen und Benutzer auf den MIV (Motorisierter Individualverkehr) umsteigen. Dies würd zu einer deutlichen Mehrbelastung der Strasse in und um Bern führen.	x			
Zollikofen	Variante «mit RBS-Verlängerung»	-	x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	-	Die Variante "mit Tram Köniz" beinhaltet eine optionale Verlängerung der Tramlinie auf der Murtenstrasse bis Bethlehem. Auf der Murtenstrasse kann mit dem heutigen Querschnitt aber keine zusätzliche Tramlinie geführt werden.	x			Die Netzstrategie gibt den Überbau zu den Zweckmässigkeitsbeurteilungen. Die ZMB Inselareal und die Netzstrategie ÖV wurden in enger Kooperation erarbeitet. Die Netzstrategie greift jedoch nicht den Resultaten der ZMB Insel vor. Ergebnisse aus der ZMB Inselareal sind 2021 zu erwarten.
Bernmobil	Variante «mit Tram Köniz»	BERNMOBIL unterstützt die Vertiefung der Thematik im Rahmen der Studie "ZMB ÖV-Erschliessung Inselareal".	x			
BLS AG	Variante «mit Tram Köniz»	Das Inselareal ist grossflächig und von drei Hauptverkehrsachsen (Murten- und Freiburgstrasse sowie Effinger-/Schlossstrasse) mit den darauf verkehrenden öV-Linien erschlossen. Eine RBS-Verlängerung konzentriert die Erschliessung hingegen auf einen einzelnen Punkt, eine «Metrostation» mit langen Fusswegen (vertikal und horizontal) und einseitig auf die Korridore Solothurn und Worblental ausgerichteten Direktverbindungen. Trotz hoher Infrastrukturkosten hätte ein grosser Teil der Reisenden eher Anreize, bei der heutigen Lösung (Benützung Bus via Murten- und Freiburgstrasse) zu bleiben. Die Variante «Tram Köniz» begünstigt hingegen auch eine Variante «Tram Insel-Europaplatz» mit einer attraktiven Anbindung des Insel-Areals an den genannten ÖV-Knoten und ESP.	x			
Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr	Variante «mit RBS-Verlängerung»	Die unterirdische Erschliessung der Insel liegt auf der Hand. Sie öffnet auch den Horizont, eine zweite bzw. eher dritte Tramachse, wenn dann unbedingt nördlich des Bahnhofplatzes noch nötig, unterirdisch zu verlegen. Nämlich zwischen Schützenmatte und Loryplatz via den neuen RBS-Tiefbahnhof. Die zweite Tramachse muss aber im Süden liegen (Kochergasse/Bundesgasse), hier würden bereits heute drei Linien profitieren. Vor ein paar Jahren hat man noch ernsthaft und hemmungslos über einen Schanzentunnel für die Autos gesprochen. Es darf auch einer fürs Tram sein. Das wäre eine Win-win-win-Situation: Für den Bahnhofplatz, für den ÖV und für Gestaltung und Städtebau. Siehe Frage 5.	x			
Décroissance Bern	Keine der Varianten	Die Wachstumsaussichten sind viel zu hoch. Nun, wenn man schon den Bahnhof gräbt, ist man geneigt, die unterirdische Verlängerung zu bevorzugen.	x			
Fussverkehr Kanton Bern	Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten	Bis zur Insel sind für FVBE beide Varianten denkbar und sinnvoll. Die Verlängerung der Buslinie 12 bis Europaplatz begrüssen wir.	x			

HEV Bern und Umgebung	Variante «mit RBS-Verlängerung»	Die RBS-Variante dürfte für die Erschliessung der Insel die optimalere sein, wobei noch zu klären ist, wie die Passagierströme verlaufen bzw. wie sich das Kundensegment in diesem Stadtteil entwickeln dürfte.	x		
IG ÖV Bern	Variante «mit RBS-Verlängerung»	Die RBS-Variante bringt eine höhere Passagierkapazität, ermöglicht direkte, umsteigefreie Verbindungen aus dem Norden und Süden der Agglomeration zum Inselspital und reduziert die Anzahl der Fahrzeugbewegungen auf der stark belasteten Laupenstrasse (Gefahr, dass ÖV im Stau feststeckt).	x		
IG Verkehr Köniz	Keine der Varianten	In diesem Korridor ist mit einer stark steigenden Nachfrage zu rechnen, ein Ausbau der Angebote ist deshalb sowohl auf der Linie 12 als auch auf der Linie 101 angezeigt. Da eine RBS-Verlängerung via Insel nach Köniz kaum realisierbar ist (s. Bemerkungen zum Korridor Bern HB - Köniz) sollte der Synthesebericht unbedingt ein drittes Szenario zur Lösung der Kapazitätsprobleme aufzeigen. Aufgrund zu erwartenden Widerstände gegen neue Tramlinien muss ein busseitiger Angebotsausbau im Vordergrund stehen. Unzweckmässig ist eine dritte Tramlinie zwischen Bern HB und Europaplatz via Inselareal, auch eine neue Tramlinie zwischen Bern HB und Bethlehem via Güterbahnhof ist unrealistisch. Mittels Doppelgelenkbussen können auch langfristig ausreichende Kapazitäten in den Abschnitten Bern HB - Inselspital und Bern HB - Güterbahnhof/VonRoll bereitgestellt werden. Angesichts der eventuellen Verlängerung der Buslinie 12 bis Europaplatz ist die sehr teure Linienverlängerung von Holligen bis Warmbächli zu stoppen.	x		Die Netzstrategie gibt den Überbau zu den Zweckmässigkeitsbeurteilungen. Die ZMB Inselareal und die Netzstrategie ÖV wurden in enger Kooperation erarbeitet. Die Netzstrategie greift jedoch nicht den Resultaten der ZMB Insel vor. Ergebnisse aus der ZMB Inselareal sind 2021 zu erwarten.
Pro Bahn Espace Mittelland	Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten	Durch eine S-Bahn-Anbindung des Inselareals ergibt sich eine direkte und schnellere Anbindung nicht nur an die S-Bahnlinie des RBS sondern dank der neuen Unterführungen im Hauptbahnhof an alle S-Bahn- und Fernverkehrslinien, insbesondere auch aus dem Oberland.	x		
Pro Velo Bern	Variante «mit RBS-Verlängerung»	Aus Veloperspektive ist die Variante «mit RBS-Verlängerung» der Variante «mit Tram Köniz» vorzuziehen. Die Verlagerung der Transportkapazitäten in den Untergrund sowie eine Verbindung mit dem bestehenden RBS-Netz sind platzsparender zu realisieren. In Verbindung mit dem Ansatz Köniz 4.1.1 via Insel bis mind. Loryplatz macht es unseres Erachtens noch mehr Sinn	x		
Quartierkommission Stadtteil IV	Variante «mit RBS-Verlängerung»	-	x		
Spiegel Leist	Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten	Siehe Frage 4.1. Auch die Variante «mit Tram Köniz» schliesst eine Verlängerung der RBS bis ins Insel-Areal nicht aus.	x		
VCS Regionalgruppe Bern	-	Auch bei dieser Frage möchten wir das Ergebnis der ZMB Erschliessung Inselareal abwarten. Auf den ersten Blick ist die Erschliessung des Inselspitals als grösster Arbeitgeber mit einem Tiefenbahnhof eine attraktive Lösung. Mit dem heutigen Wissen erscheint es uns aber fraglich, ob der Nutzen dieser sehr teuren Option gegeben ist, zumal die beiden Linien 12 und 101 trotz S-Bahn weiterbetrieben werden müssten.	x		
BDP Köniz	Variante «mit RBS-Verlängerung»	Im Hinblick auf eine mögliche RBS-Verlängerung nach Köniz/Schwarzenburg, ist die Variante RBS-Verlängerung zu bevorzugen.	x		
GaP	Keine der Varianten	Eine Verlängerung der RBS zur Insel würde nur den auf dem Inselareal Arbeitenden aus dem RBS-Einzugsgebiet etwas bringen. Die Busverbindungen würden nur unwesentlich entlastet. Kein Mensch steigt 30 Meter unter die Erde herunter wegen einer Metro-Station.	x		
GB	-	Auch bei dieser Frage möchten wir das Ergebnis der ZMB Erschliessung Inselareal abwarten. Auf den ersten Blick ist die Erschliessung des Inselspitals als grösster Arbeitgeber mit einem Tiefenbahnhof eine attraktive Lösung. Mit dem heutigen Wissen erscheint es uns aber fraglich, ob der Nutzen dieser sehr teuren Option gegeben ist, zumal die beiden Linien 12 und 101 trotz S-Bahn weiterbetrieben werden müssten.	x		
GFL	Variante «mit Tram Köniz»	-	x		
GLP Kanton Bern	Variante «mit RBS-Verlängerung»	Die Busverlängerung Holligen bis Europaplatz erscheint sinnvoll zur besseren Erschliessung der gerade entstehenden Überbauung Warmbächli. Ein neues Tram hingegen nicht, da die Linien 7 und 8 dafür zu nahe parallel dazu verlaufen.	x		
Jungfreisinnige Stadt Bern	Variante «mit RBS-Verlängerung»	Siehe 4.1. Die Flut an Bussen im Bereich Insel ist nahezu unerträglich.	x		
SP Köniz	Variante «mit Tram Köniz»	Siehe Frage 4.1. Auch eine Variante «mit Tram Köniz» schliesst unser Erachtens eine Verlängerung der RBS bis ins Insel-Areal nicht aus.	x		
SP Stadt Bern	Keine der Varianten	Beide Varianten sind unrealistisch. Das Tramprojekt wurde deutlich abgelehnt und es ist fraglich, ob das Projekt mittelfristig mehrheitsfähig wäre. Die Variante «mit RBS-Verlängerung» ist zwar durchaus attraktiv, es erscheint aber fraglich, ob die nötigen finanziellen Mittel von Kanton und Bund zur Verfügung stehen werden. Das Inselareal sollte nicht nur über den Hauptbahnhof gut erschlossen sein, sondern auch mit direkten Verbindungen Richtung Köniz, den Europaplatz und die Länggasse/Worblaufen. Die Verlängerung der Buslinie 12 zum Europaplatz sollte schnell erfolgen.	x		
SVP Sektion Köniz	Variante «mit RBS-Verlängerung»	Das Inselareal mit seinen Arbeitsplätzen und den hohen Besucherströmen ist mit einem angemessenen Transportmittel zu bedienen. Angemessen scheint der SVP die RBS zu sein. Ein zentraler Tiefbahnhof ist Basis einer zukunftsgerichteten Entwicklung des Inselareals.	x		
SVP Stadt Bern und Sektion ISK	Variante «mit RBS-Verlängerung»	In diesem Korridor ist mit einer stark steigenden Nachfrage zu rechnen, ein Ausbau der Angebote ist deshalb sowohl auf der Linie 12 als auch auf der Linie 101 angezeigt. Da eine RBS-Verlängerung via Insel nach Köniz eventuell an Einsparungen scheitert, sollte der Synthesebericht unbedingt ein drittes Szenario zur Lösung der Kapazitätsprobleme aufzeigen.	x		Die Netzstrategie gibt den Überbau zu den Zweckmässigkeitsbeurteilungen. Die ZMB Inselareal und die Netzstrategie ÖV wurden in enger Kooperation erarbeitet. Die



		Aufgrund zu erwartenden Widerstände gegen neue Tramlinien muss ein busseitiger Angebotsausbau im Vordergrund stehen. Unzweckmässig ist eine dritte Tramlinie zwischen Bern HB und Europaplatz via Inselareal, auch eine neue Tramlinie zwischen Bern HB und Bethlehem via Güterbahnhof scheint unrealistisch. Mittels Doppelgelenkbussen können auch langfristig ausreichende Kapazitäten in den Abschnitten Bern HB - Inselspital und Bern HB - Güterbahnhof/Von Roll bereitgestellt werden. Angesichts der eventuellen Verlängerung der Buslinie 12 bis Europaplatz ist die sehr teure Linienverlängerung von Holligen bis Warmbächli nochmals zu überdenken. Zu prüfen wäre aber auch eventuell die Verlängerung der bestehenden Tramlinie vom Fischermätteli bis zum Europaplatz. Dies würde Synergien bringen.				Netzstrategie greift jedoch nicht den Resultaten der ZMB Insel vor. Ergebnisse aus der ZMB Inselareal sind 2021 zu erwarten.
Privatperson 2	Variante «mit Tram Köniz»	-	x			
Privatperson 3	Beide Varianten sind gleichwertig positiv zu werten	-	x			
Privatperson 4	Variante «mit RBS-Verlängerung»	Siehe allg. Betrachtung und Konkurrenz-Vergleich mit Lausanne (CHUV mit Metro), Genf (neu S-Bahn) und zukünftig Uni-Spital Basel mit Herzstück-S-Bahn-Station.	x			

## 4.4.5 Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Bremgarten/Neufeld/Länggasse einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennnismnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Köniz	Ja	-	x			
Meikirch	Ja	Für die Gemeinden am Südhang Frienisberg ist dabei wichtig, dass die Schaffung der Tramlinie in die Länggasse unsere direkte Anbindung mit Postauto an den Bahnhof Bern nicht konkurrenziert, die Direktverbindungen also erhalten bleiben.	x			
Münsingen	Ja	-	x			
Muri bei Bern	Ja	-	x			
Wohlen	Ja	-	x			
Bernmobil	Ja	-	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr	Eher Nein	Neufeld + Bremgarten nachvollziehbar. Aber ein Tram Länggasse ist sachlich unnötig und auch unerwünscht.	x			Im Rahmen eines Monitorings unter Federführung der Stadt Bern wird die Verkehrsentwicklung in der Länggasse beobachtet und eine erneute Standortbestimmung vorgenommen. Auf Basis der Resultate dieses Monitorings wird über das weitere Vorgehen bezüglich Tram Länggasse zu gegebener Zeit entschieden.
Décroissance Bern	Eher Nein	Die Wachstumsaussichten für die Länggasse sind surreal. Trambetrieb wäre hochgradig ineffizient.	x			Im Rahmen eines Monitorings unter Federführung der Stadt Bern wird die Verkehrsentwicklung in der Länggasse beobachtet und eine erneute Standortbestimmung vorgenommen. Auf Basis der Resultate dieses Monitorings wird über das weitere Vorgehen bezüglich Tram Länggasse zu gegebener Zeit entschieden.
Fussverkehr Kanton Bern	Nein	Fussverkehr Kanton Bern lehnt eine Tramverbindung in die Länggasse ab. Dieses Projekt ist gemessen am Nutzen viel zu teuer. Es gilt zudem zu bedenken dass sich die Hochschullandschaft ändern wird und aufgrund von Lehrveranstaltungen in elektronischer Form weniger Studierende zu Stosszeiten in die Universitätsinstitute anreisen werden. Zudem lässt sich die Länggasse gut zu Fuss oder mit dem Velo erreichen. Auch die vom Bahnhof verkehrenden Postautos fahren auf dieser Route und erschliessen das Gebiet Lindenhofspital-Neufeld. Hingegen muss die Lücke zwischen dem Güterbahnhof und der Länggasse sowie dem Neufeld geschlossen werden. Heute fahren gewisse Postautokurse nur vom Bahnhof bis Neufeld. Zu prüfen wäre für diese Kurse die Route Bahnhof-Inselspital-Güterbahnhof-Länggasse-Lindenhofspital-Neufeld und zurück, womit eine Schliessung der erwähnten Lücke zumindest zu den Hauptverkehrszeiten relativ einfach gelingen würde.	x			Im Rahmen eines Monitorings unter Federführung der Stadt Bern wird die Verkehrsentwicklung in der Länggasse beobachtet und eine erneute Standortbestimmung vorgenommen. Auf Basis der Resultate dieses Monitorings wird über das weitere Vorgehen bezüglich Tram Länggasse zu gegebener Zeit entschieden.
HEV Bern und Umgebung	Ja	-	x			
IG ÖV Bern	Ja	-	x			
IG Verkehr Köniz	Nein	Die Analysen zu den Buslinien 21 (Bremgarten) und 11 (Neufeld P+R) sind nachvollziehbar. Abgelehnt wird jedoch die Umstellung der seit kurzem mit Doppelgelenkbussen betriebenen Linie 20 (Länggasse) auf Trambetrieb. Dies wäre verfehlt da sich die Nachfragespitzen nur auf die Perioden mit Universitätsunterricht (knapp 40% aller Tage im Jahr) beziehen. Die breite Ablehnung des Tramprojektes Länggasse in der öffentlichen Mitwirkung (2019) sollte Konsequenzen zeigen. Das Vorhaben einer knapp 2 km langen neuen Tramlinie Länggasse ist aus vielfachen Gründen nicht weiter zu verfolgen, mit den neu eingesetzten Doppelgelenkbussen kann bei Bedarf eine gezielte Taktverdichtung über den 5'-Takt hinaus vorgenommen werden.	x			Im Rahmen eines Monitorings unter Federführung der Stadt Bern wird die Verkehrsentwicklung in der Länggasse beobachtet und eine erneute Standortbestimmung vorgenommen. Auf Basis der Resultate dieses Monitorings wird über das weitere Vorgehen bezüglich Tram Länggasse zu gegebener Zeit entschieden.
Pro Bahn Espace Mittelland	Eher Ja	Abgesehen von den Fragen Tram, DGB, GB und kürzeren Intervallen wird Richtung Länggasse – Neufeld aus Sicht von Pro Bahn Bern Mittelland nichts Innovatives angedacht. Die Anbindung des Lindenhospitals ist kein Thema. Müsste nicht eine Ringlinie entlang dem Bremgartenwald zwischen Neufeld – Länggasse – Forsthaus – Güterbahnhof in die Planung aufgenommen werden? Die aktuelle Postautolinie 103 ist für uns nicht zielführend. Im Weiteren ist es erstaunlich, dass immer von der Regionalbuslinie 101 die Rede ist, die offensichtlich am Bahnhof wendet, auch wenn dies auf der Postplatte geschieht und nicht kundenfreundlich ist. Mit den Bus-Tram-Vorschlägen bis Güterbahnhof / Inselareal, welche alle irgendwie mit einem Ostast verbunden wären, gibt's zwar eine Innenstadt-Anbindung. Aber Hinterkappelen/Aumatt (mit einer recht homogenen, rasch alternden Bevölkerungsstruktur) sollte ebenfalls mit der Stadt und dem Osten/Norden irgend durch eine Linie verbunden sein. Eine DGTB-Linie wäre dafür prädestiniert, umso mehr als in Hinterkappelen sich die Linie auf zwei Äste aufteilt und in beiden Richtungen längere Steigungen/Gefälle befahren würden, welche sich ideal für die Re-kuperation der Batterien eignen.	x			Eine solche Ringlinie wäre von der Kapazität her nicht im Hauptliniennetz und kann daher nicht in die Netzstrategie aufgenommen werden. Die Thematik der Linie 101 wird im Rahmen der ZMB Inselareal genauer untersucht. Die Netzstrategie greift nicht den Resultaten der ZMB Insel vor. Ergebnisse aus der ZMB Inselareal sind 2021 zu erwarten.
Pro Velo Bern	Nein	Die Strecke vom Bahnhof bis in die hintere Länggasse ist zu kurz für den sinnvollen Betrieb einer Tramlinie. Es ist eine Strecke, die wünschenswerterweise (aus Sicht Infrastruktur, Kosten, Gesundheit und Umwelt) mit dem Velo oder zu Fuss	x			Im Rahmen eines Monitorings unter Federführung der Stadt Bern wird die Verkehrsentwicklung in der Länggasse beobachtet und eine erneute Standortbestimmung

		zurückgelegt wird. Zudem halten wir es nicht für zielführend und bezüglich Ressourcen als nicht effizient, ein relativ unflexibles Verkehrsmittel auf Spitzenzeiten auszurichten.			vorgenommen. Auf Basis der Resultate dieses Monitorings wird über das weitere Vorgehen bezüglich Tram Länggasse zu gegebener Zeit entschieden.
QLE	Nein	Die QLE weist die Netzstrategie der RGK für den Stadtteil 2 in dieser Form als unvollständig und unzureichend zurück. Die seitens QLE in mehreren Mitwirkungen geforderte Anbindung der Engehalbinsel/Tiefenau mit einem Bus wird einmal mehr übergangen. Eine Strategie, die auch in den nächsten 20 Jahren Personengruppen ausgrenzt, die aufgrund ihrer eingeschränkten Mobilität bereits heute stark ausgegrenzt werden, ist für die Delegierten inakzeptabel. Die Netzstrategie ist um folgendes Angebot zwingend zu ergänzen, damit die QLE dieser zustimmen kann: Die Engehalbinsel ist mit einer Buslinienverbindung via Bierhübeli, äussere Enge, Rossfeld, Tiefenauspital an das öV Netz von Bernmobil anzubinden. Im Abstimmungsbüchlein der Stadt Bern vom Sept. 2020 zum Geschäft Reichenbachstrasse 118 wird diese Anbindung explizit impliziert.	x		Die Netzstrategie befasst sich ausschliesslich mit dem Hauptliniennetz. Die Erschliessung der Engehalbinsel wird in einer separaten Studie im Sinne des Ergänzungsnetzes untersucht.
Spiegel Leist	Ja	-	x		
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Nein	In unserer Stellungnahme zur ZMB Wyler-Länggasse haben wir 2018 Vorbehalte gegen eine Tramlösung für die Länggasse geäussert (Stellungnahme kann bei Bedarf nachgereicht werden). Dem vorliegenden Synthesebericht können wir keine Erkenntnisse abgewinnen, die uns zu einer Änderung unserer Position bringen würden. Die Tramlinie in die Länggasse wurde in der öffentlichen Mitwirkung von breiten Kreisen kritisiert. Es irritiert, dass die vorliegende Studie nun stur an dieser Lösung festhält. Den Lösungsansätzen zu den Linien 21 und 11 stimmen wir zu.	x		Im Rahmen eines Monitorings unter Federführung der Stadt Bern wird die Verkehrsentwicklung in der Länggasse beobachtet und eine erneute Standortbestimmung vorgenommen. Auf Basis der Resultate dieses Monitorings wird über das weitere Vorgehen bezüglich Tram Länggasse zu gegebener Zeit entschieden.
BDP Köniz	Ja	-	x		
GaP	Nein	Ob das Viererfeld je überbaut wird, ist fraglich. Ebenso ist fraglich, ob in Zukunft noch so viele Studierende zu Vorlesungen und Seminaren in die Uni fahren werden. Diese werden wohl immer häufiger per Video abgehalten. Gerade auch diese Tramplanung zeugt von einer fantasielosen Weiterschreibung vergangener Entwicklungen.	x		
GB	Eher Nein	In unserer Stellungnahme zur ZMB Wyler-Länggasse haben wir 2018 Vorbehalte gegen eine Tramlösung für die Länggasse geäussert (Stellungnahme kann bei Bedarf nachgereicht werden). Dem vorliegenden Synthesebericht können wir keine Erkenntnisse abgewinnen, die uns zu einer Änderung unserer Position bringen würden. Die Tramlinie in die Länggasse wurde in der öffentlichen Mitwirkung von breiten Kreisen kritisiert. Es irritiert, dass die vorliegende Studie nun stur an dieser Lösung festhält. Den Lösungsansätzen zu den Linien 21 und 11 stimmen wir zu.	x		Im Rahmen eines Monitorings unter Federführung der Stadt Bern wird die Verkehrsentwicklung in der Länggasse beobachtet und eine erneute Standortbestimmung vorgenommen. Auf Basis der Resultate dieses Monitorings wird über das weitere Vorgehen bezüglich Tram Länggasse zu gegebener Zeit entschieden.
GFL	Eher Ja	Generell gilt der Vorbehalt: ist das finanzierbar?	x		
GLP Kanton Bern	Nein	Die Planung eines Länggass-Trams wird weiterhin abgelehnt. Dieses wird primär mit der Zunahme der Studierenden begründet, was – zusammen mit den relativ kurzen zurückzulegenden Distanzen – vielmehr für einen stärkeren Fokus auf Fuss- und Veloverkehr spricht. Zudem weisen die Investitionskosten für das Länggass-Tram ein sehr ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Es erstaunt, dass offenbar unbeeindruckt von der breiten Kritik an dieser Tramlinie in der ZMB Wyler-Länggasse unverändert an diesem Vorhaben festgehalten wird und dass dies im Synthesebericht mit wenigen lapidaren Sätzen abgehandelt wird, ohne auf Alternativen ausserhalb des ÖVs einzugehen.	x		Im Rahmen eines Monitorings unter Federführung der Stadt Bern wird die Verkehrsentwicklung in der Länggasse beobachtet und eine erneute Standortbestimmung vorgenommen. Auf Basis der Resultate dieses Monitorings wird über das weitere Vorgehen bezüglich Tram Länggasse zu gegebener Zeit entschieden.
Jungfreisinnige Stadt Bern	Eher Ja	Aufgrund des Viererfelds wird es zu einer Nachfragesteigerung kommen. Wie stark diese ausfallen wird, ist wiederum abhängig gemäss den beanstandeten Punkten unter 2./3.	x		
SP Köniz	Ja	-	x		
SP Stadt Bern	Eher Ja	Eine Tramlinie in die Länggasse erscheint nur sinnvoll, wenn die Linie Richtung Viererfeld oder Güterbahnhof verlängert wird. Zudem sind die Platzverhältnisse in der Länggasse sehr eng und es ist fraglich, ob genügend Platz für die Velofahrenden zur Verfügung stehen wird. Dies ist aber eine Voraussetzung, da die Länggasse sehr stark vom Veloverkehr genutzt wird. Die heute bestehenden Radiallinien sollen so schnell wie möglich zu Durchmesserlinien zusammengelegt werden, was die Erschliessung dieser Quartiere verbessert, z.B. Linie 11/101, Linie 21/17. Dies kann ohne lange Wartezeit umgesetzt werden.	x		Im Rahmen eines Monitorings unter Federführung der Stadt Bern wird die Verkehrsentwicklung in der Länggasse beobachtet und eine erneute Standortbestimmung vorgenommen. Auf Basis der Resultate dieses Monitorings wird über das weitere Vorgehen bezüglich Tram Länggasse zu gegebener Zeit entschieden.
SVP Sektion Köniz	Ja	-	x		
SVP Stadt Bern und Sektion ISK	Nein	Die Analysen zu den Buslinien 21 (Bremgarten) und 11 (Neufeld P+R) sind u.E. nachvollziehbar. Entscheiden abgelehnt wird jedoch die Umstellung der seit kurzem mit Doppelgelenkbussen betriebenen Linie 20 (Länggasse) auf Trambetrieb. Dies wäre völlig verfehlt da sich die Nachfragespitzen nur auf die Perioden mit Universitätsunterricht (knapp 40% aller Tage im Jahr) beziehen. Die breite Ablehnung des Tramprojektes Länggasse in der öffentlichen Mitwirkung (2019) sollte endlich die nötigen Konsequenzen zeigen. Das Vorhaben einer knapp 2km langen neuen Tramlinie Länggasse ist aus vielfachen Gründen nicht weiter zu verfolgen, mit den neu eingesetzten Doppelgelenkbussen kann bei Bedarf eine gezielte Taktverdichtung über den 5'-Takt hinaus vorgenommen werden.	x		Im Rahmen eines Monitorings unter Federführung der Stadt Bern wird die Verkehrsentwicklung in der Länggasse beobachtet und eine erneute Standortbestimmung vorgenommen. Auf Basis der Resultate dieses Monitorings wird über das weitere Vorgehen bezüglich Tram Länggasse zu gegebener Zeit entschieden.
Privatperson 2	Ja	-	x		
Privatperson 3	Ja	-	x		
Privatperson 5	-	bloss ein Jahr nach der mehrheitlich vernichtenden Reaktion in der öff. Mitwirkung auf den Vorschlag einer neuen Tramlinie Länggasse wieder denselben Vorschlag zu bringen, zeugt nicht gerade von Kritikfähigkeit und politischem Spürsinn.	x		Im Rahmen eines Monitorings unter Federführung der Stadt Bern wird die Verkehrsentwicklung in der Länggasse beobachtet und eine erneute Standortbestimmung vorgenommen. Auf Basis der Resultate dieses Monitorings wird über das weitere Vorgehen bezüglich Tram Länggasse zu gegebener Zeit entschieden.

## 4.4.6 Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Ostring/Muri einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Köniz	Ja	-	x			
Meikirch	Ja	-	x			
Münsingen	Ja	-	x			
Muri bei Bern	Eher Ja	Die Netzstrategie zeigt für die Gemeinde Muri bei Bern ausser den vorhandenen Linien keine weiteren Entwicklungsmöglichkeiten auf. Gerade in Verknüpfung mit der Frage 4.8 (Lösungsansätze Tangentiallinien) und unter Berücksichtigung der möglichen baulichen Entwicklung im Gümligenfeld in Kombination mit dem neuen Autobahnanschluss des Bypasses sieht die Gemeinde ein gewisses Potenzial, welches zumindest als mögliche Variante aufgezeigt werden soll. Die Verbindungen vom Bahnhof stimmen zwar für die Gemeinde, jedoch wird einer Verknüpfung mit der Tangentiallinie im Bericht zu wenig Beachtung geschenkt.	x			Die Netzstrategie konzentriert sich auf das Hauptliniennetz, auf welchem aufgrund der Potenzialanalysen kein Handlungsbedarf besteht. Dies schliesst Ausbauschritte im Ergänzungsnetz nicht aus.
Wohlen	Ja	-	x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Ja	-	x			
Bernmobil	Ja	Grundsätzlich sind wir mit den Lösungsansätzen einverstanden. Die Umstellung der Linie 12 auf Doppelgelenkbusse ist betrieblich machbar. Offen ist allerdings, ob ein Betrieb mit Doppelgelenkbussen durch die untere Altstadt von Bern von der Bevölkerung akzeptiert wird.	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr	Nein	Das ist keine Strategie, sondern aus der Not eine Tugend gemacht. Drei Tramlinien parallel zwischen Bahnhof und Burgernziel bringen diesen Korridor an bzw. über seine Grenzen. Entlastung können nur zwei Perspektiven bringen: • Zweite Tramachse via Kocher- und Bundesgasse (dritte Tramachse falls zwingend im Norden des Bahnhofplatzes, dann unterdisch, siehe Frage 4.4. und 4.7.) • Neue Tramachse via Monbijoubücke	x			Die Kapazitätsanalysen führten zum Schluss, dass drei Tramlinien über die Kirchenfeldbrücke langfristig nötig sind. Das Potenzial für eine Tramtangente auf der Monbijoubücke und die damit verbundene Entlastung des Raums Bahnhof Bern wurde analysiert, jedoch als nicht tramwürdig beurteilt.
Décroissance Bern	Eher Nein	Da wir die massiven Kapazitätsausbauten bei der Autobahn, insb. auch den Bypass Ost, ablehnen, „verzichten“ wir konsequenterweise auch auf die sehr lokale, versprochene, aber längst nicht gesicherte „Stadtrepatur“ und damit auch auf neue ÖV-Kapazitäten in diesen Raum.	x			
DIALOG Nordquartier	Nein	Am Status quo scheint sich nicht viel zu ändern. Verpasst wird allerdings die grosse Chance, eine schnelle, zweite Tramachse über die Monbijoubücke zu führen, welche seinerzeit für eine solche Nutzung konzipiert wurde. Es ist unverständlich, 3 Tramlinien über die Kirchenfeldbrücke zu schicken, eine Überversorgung. Die Brücke wird überlastet und die Innenstadt mit zu vielen Tramzügen verstopft.	x			Das Potenzial für eine Tramtangente auf der Monbijoubücke und die damit verbundene Entlastung des Raums Bahnhof Bern wurde analysiert, jedoch als nicht tramwürdig beurteilt. Die Kapazitätsanalysen führten zum Schluss, dass drei Tramlinien über die Kirchenfeldbrücke langfristig nötig sind.
Fussverkehr Kanton Bern	Eher Ja	Zu prüfen ist auch eine Anbindung der Stadterweiterung Ost an die S-Bahn.	x			Diese Anbindung wäre so vorgesehen, falls der Bahnhof Dennikofen realisiert werden würde.
HEV Bern und Umgebung	Ja	-	x			
IG ÖV Bern	Ja	-	x			
IG Verkehr Köniz	Nein	Warum die Netzstrategie 2040 trotz bescheidener Nachfrage und beschränktem Wachstumspotenzial weiterhin auf drei parallele Tramlinien im rund 3 km langen Abschnitt Bern HB - Burgernziel setzt, ist nicht nachvollziehbar. Vor allem deshalb, weil seit längerem die Prüfung einer Verbindung der Tramlinienäste 7 (Ostring) und 8 (Saali) bei einer Realisierung des Bypasses Bern-Ost empfohlen wird. Dazu würde es lediglich eine ca. 1.2 km lange Neubaustrecke auf dem dereinst entwidmeten Autobahntrasse benötigen. Der Entscheid zum Bau dieses Bypasses wird wohl demnächst erfolgen. Die Zusammenlegung der beiden Tramlinien ergäbe ein nachfragegerechtes, wirtschaftliches Tramangebot in diesem Korridor. Diese Lösung wäre zweckmässiger als die im Synthesebericht vorgeschlagene Option einer tangentialen Verlängerung der Ostring-Tramlinie via Guisanplatz zur Bahnstation Bern-Wankdorf. Die vorgeschlagene Linienzusammenlegung brächte für die seit langem dicht bediente Tramachse Bern HB - Burgernziel eine massgeschneiderte Reduktion der Belastung.	x			Die Kapazitätsanalysen führten zum Schluss, dass drei Tramlinien über die Kirchenfeldbrücke langfristig nötig sind.
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja	-	x			
Pro Velo Bern	Eher Ja	Im Raum Innenstadt, Helvetiaplatz, Thunplatz bis Burgernziel zeigt sich die Schwierigkeit, dass drei Tramlinien über so lange Strecken den gleichen Korridor benutzen. Die Grenzen und der Gestaltungsspielraum sind ausgereizt. Dies zeigt sich z.B. im sehr unbefriedigenden Raum Thunplatz. Auch deshalb scheint eine Zweite Tramachse nicht im Norden nötig, sondern eher im Süden (Kochergasse und Bundesgasse). Diese Variante war in der ZMB 2012 knapp hinter Nägeligasse an zweiter Stelle platziert, noch vor dem Viktoriarain.	x			Die Kapazitätsanalysen führten zum Schluss, dass drei Tramlinien über die Kirchenfeldbrücke langfristig nötig sind. Die genaue Lage der zweiten Tramachse ist im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung im Rahmen der Gesamtnetzbeurteilung zu überprüfen (vgl. Kapitel 6 Synthesebericht).

Quartierkommission Stadtteil IV	Eher Ja	Die Tramverlängerung Saali müsste zu einer neuen S-Bahn-Haltestelle Dennikofen führen, die bei einer Siedlungsentwicklung Bern-Ost-Muri vorzusehen wäre. Zudem ist die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bei Realisierung des Bypasses noch zu studieren.	x		Diese Anbindung wäre so vorgesehen, falls der Bahnhof Dennikofen realisiert werden würde.
Spiegel Leist	Ja	-	x		
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Nein	Der Abschnitt Bern Bahnhof – Burgernziel scheint mit 3 Linien überdimensioniert. Die Zusammenlegung der Linien 7 und 8 wurde auch schon angeregt: so würde das Saali dann von der Linie 7 via heutige A6 erschlossen. Angesichts der begrenzten Kapazität im Raum Bahnhof Bern sollte in der Netzstrategie nicht nur der Ausbau des ÖV-Netzes, sondern auch die Aufhebung unzweckmässiger Linien untersucht werden. Solche Überlegungen fehlen in der vorliegenden Netzstrategie.			Die Kapazitätsanalysen führten zum Schluss, dass drei Tramlinien über die Kirchenfeldbrücke langfristig nötig sind.
BDP Köniz	Ja	-	x		
GaP	Eher Ja	Die Buslinie 12 sollte nicht mehr durch die Innenstadt-Hauptgassen (Fussgängerzone!) geführt werden. Z.B. via «Fasnachts-Route».	x		
GB	Eher Nein	Der Abschnitt Bern Bahnhof – Burgernziel scheint mit 3 Linien überdimensioniert. Die Zusammenlegung der Linien 7 und 8 wurde auch schon angeregt: so würde das Saali dann von der Linie 7 via heutige A6 erschlossen. Angesichts der begrenzten Kapazität im Raum Bahnhof Bern sollte in der Netzstrategie nicht nur der Ausbau des ÖV-Netzes, sondern auch die Aufhebung unzweckmässiger Linien untersucht werden. Solche Überlegungen fehlen in der vorliegenden Netzstrategie.	x		Die Kapazitätsanalysen führten zum Schluss, dass drei Tramlinien über die Kirchenfeldbrücke langfristig nötig sind.
GFL	Eher Nein	Generell gilt der Vorbehalt: ist das finanzierbar?	x		
GLP Kanton Bern	Eher Ja	Bei der Anbindung der Stadterweiterung Ost an den ÖV scheint insbesondere der Anschluss an die S-Bahnlinie prüfenswert, auch aufgrund der bereits jetzt relativ langen Fahrzeit der Linie 8.	x		Diese Anbindung wäre so vorgesehen, falls der Bahnhof Dennikofen realisiert werden würde.
Jungfreisinnige Stadt Bern	Eher Ja	Nur im Zusammenhang mit der geplanten Siedlungsentwicklung sinnvoll.	x		
SP Bern Nord	Eher Nein	s. Punkt 4.3	x		
SP Köniz	Ja	-	x		
SP Stadt Bern	Eher Ja	Wir lehnen aufgrund der engen Platzverhältnisse den Einsatz von DGB in der Altstadt klar ab. Eine Stärkung der Tangentialbeziehung in diesem Korridor wäre bereits heute möglich: es könnte z.B. jeder zweite Kurs der Linie 12 vom Zentrum Paul Klee zum Guisanplatz fahren und so Anschlüsse zu den (heute stark belasteten) Linien 9 und 10 herstellen – womit diese stark belasteten Linien entlastet und Tangentialverbindungen entstehen können.	x		Es ist richtig, dass die grösseren DGB-Busse mehr Platz beanspruchen als die GB; andererseits ist bei GB-Betrieb ein dichterer Takt notwendig, was den Straussenraum bzw. die übrigen verkehrsteilnehmenden stärker belastet als ein DGB-Betrieb mit weniger Kursen pro Zeiteinheit. Die Tangentiale im Osten angedacht. Eine Aufspaltung einer Hauptbuslinie wird heute nicht mehr gemacht, da diese als nicht kundenfreundlich gilt. Zudem würde der Takt in die Insel halbiert werden.
SVP Sektion Köniz	Ja	-	x		
SVP Stadt Bern und Sektion ISK	Nein	Warum die Netzstrategie 2040 trotz bescheidener Nachfrage und beschränktem Wachstumspotenzial weiterhin auf drei parallele Tramlinien im rund 3 km langen Abschnitt Bern HB - Burgernziel setzt, ist schwer nachvollziehbar. Vor allem deshalb, weil seit längerem die Prüfung einer Verbindung der Tramlinienäste 7 (Ostring) und 8 (Saali) bei einer Realisierung des Bypasses Bern-Ost empfohlen wird. Dazu würde es lediglich eine ca. 1.2 km lange Neubaustrecke auf dem dereinst entwidmeten Autobahntrasse benötigen. Der Entscheid zum Bau dieses Bypasses wird wohl demnächst erfolgen. Die Zusammenlegung der beiden Tramlinien ergäbe uE ein nachfragegerechtes, wirtschaftliches Tramangebot in diesem Korridor. Diese Lösung wäre zweckmässiger als die im Synthesebericht vorgeschlagene Option einer tangentialen Verlängerung der Ostring-Tramlinie via Guisanplatz zur Bahnstation Bern-Wankdorf. Die vorgeschlagene Linienzusammenlegung brächte für die seit langem dicht bediente Tramachse Bern HB - Burgernziel, insbesondere der Innenstadt eine starke Reduktion der Belastung.	x		Die Kapazitätsanalysen führten zum Schluss, dass drei Tramlinien über die Kirchenfeldbrücke langfristig nötig sind.
Privatperson 2	Ja	-	x		
Privatperson 3	Ja	-	x		
Privatperson 4	Ja	-	x		

## 4.4.7 Sind Sie mit den Lösungsansätzen für die Verbindung zwischen Bern-Bahnhof und Wankdorf/Ostermundigen einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Bern	Eher Ja	Positiv beurteilt der Gemeinderat auch die neue Tramlinie via Papiermühlestrasse, mit welcher die Linien 9 und 10 entlastet und das neue VBS-Verwaltungszentrum attraktiv erschlossen werden könnte. Schlüssig können diese Netzelemente jedoch erst nach Vorliegen weiterer planerischer Abklärungen, insbesondere hinsichtlich der Zweiten Tramachse beurteilt werden.	x			
Köniz	Ja	-	x			
Meikirch	Eher Ja	Hier scheint die prognostizierte Entwicklung der Passagierzahlen etwas gar hoch. Somit stellen wir den Bedarf einer zusätzlichen Tramlinie eher in Frage. Stimmen die Prognosezahlen, macht die zusätzliche Linienführung jedoch Sinn.	x			
Münsingen	Ja	-	x			
Muri bei Bern	Ja	-	x			
Wohlen	Ja	-	x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	-	In Kapitel 4.1.7 ist vorerst von zwei Tramlinien die Rede, die über den Guisanplatz führen. Mit der Stärkung der Tangentiallinien gemäss Kapitel 4.2. kommt aber noch eine dritte Tramlinie dazu (siehe Abb. 13). Die drei Tramlinien am Guisanplatz vermindern die Kapazität an diesem sehr wichtigen Knoten substantiell: Beim heute in Bern üblichen 6-Minuten-Takt würde der Knoten 60 Mal pro Stunde mit einem Tram belegt. Damit bringt die wegen den Kapazitätsproblemen angestossene Projektierung auf dem Guisanplatz, welche eine Verlegung der Haltestelle auf die Papiermühlestrasse statt vor der Festhalle vorsieht, längerfristig keinen Nutzen: Der Knoten, der heute 40 Mal in der Spitzenstunde mit einem Tram belegt ist, wird so nur in der Zeit von ca. 2026 – 2040 um 20 Trambelagungen entlastet. Danach würde er zusätzlich um die Hälfte stärker belastet als heute. Und dies bei einer geschätzten Zunahme der Arbeitsplätze in diesem Raum von rund 17'000. Es ist davon auszugehen, dass die vorgelegte Tramplanung eine völlige Neugestaltung des Knotens Guisanplatz oder eine grossräumig neue Führung des Verkehrs voraussetzt. Auch die Kapazitäten von Papiermühlestrasse und Wankdorfplatz sind mit zwei Tramlinien überschritten.	x			Der Guisanplatz ist sicher ein neuralgischer Bereich und bedarf detaillierteren Machbarkeitsabklärungen. Gerade aber, weil weitere Entwicklungen im Raum Wankdorf absehbar sind, ist eine hohe Attraktivität und Kapazität beim ÖV wichtig. Der postulierte 7-5'-Minutentakt würde zudem die Anzahl ÖV-Bewegungen auch an diesem Knoten reduzieren (bzw. nicht so stark erhöhen).
Bernmobil	Ja	-	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr	Nein	Dieser Ansatz (insb. Tram Papiermühlestrasse) wirkt schon fast verzweifelt. Diese Verdoppelung bewirkt ja entweder eine Überlastung der gemeinsamen Strecken um den Wankdorfplatz und die Kornhausbrücke/Innenstadt, oder eine inakzeptable Ausdünnung des Angebots im Breitenrain. Denn eine Tramachse über den Viktoriarain halten wir für nicht machbar. Oder bestenfalls eingleisig (in einer oder beiden Richtungen), was Bernmobil ja sicher nicht möchte. Viel mehr Synergien liessen sich gewinnen mit unserem schon alten Vorschlag: • Falls Tram über Lorrainebrücke, dann via Breitenrainstr. Oder Tellstr. und Guisanplatz, von dort via Zentareal nach Ostermundigen. Das schont die Alleen und erschliesst wertvolle Gebiete.	x			
Décroissance Bern	Nein	Wie unseren früheren Stellungnahmen zu entnehmen ist, lehnen wir die bisher geplanten Konzepte und auch die neuen Linienstücke ab. Siehe Stellungnahmen Tram Region Bern, Kant. Richtplan, STEK und RGSK.	x			
DIALOG Nordquartier	Nein	Wir stellen fest, dass das Nordquartier schon gut erschlossen ist. Die ÖV-Verdichtung ist der intensiven, regionalen und überstädtischen Nutzungsvermehrung und -verdichtung im Stadtteil V, insbesondere im ESP Wankdorf geschuldet. Sie darf nicht auf Kosten der Anwohner-Interessen erfolgen: a) Wir wollen die Strassen, Plätze und den öffentlichen Raum im Nordquartier vermehrt für die Anwohnenden, für Fussgänger*innen, für Radfahrer*innen, wenig Privatautos und lokales Gewerbe nutzen. Zusätzlicher Pendlerverkehr auf den Strassen von ausserhalb und zusätzliche Tramlinien nehmen uns Strassenraum weg! b) Wir sind für den Erhalt der Alleen, sie prägen unseren Stadtteil. Aktuell gefährdet sind Bäume am Viktoriarain, an der Viktoriastrasse, an der Ostermundigenstrasse, ganz speziell beim Schosshaldenfriedhof und an der Bolligenstrasse. Den Baumbestand generell zu erhalten (so auch auf der Allmend) ist uns ein grosses Anliegen! c) Wir plädieren für einen grosszügigen Ausbau der Bahnhöfe Wankdorf und Ostermundigen, mit Halt von InterRegio-Zügen oder sogar IC-Zügen, um die Mehrbelastung für das Quartier und die Innenstadt zu begrenzen. Falls eine neue Tramlinie notwendig wird, erachten wir eine Verbindung entlang der Linie 20 am sinnvollsten. Die grosszügige Strassenachse Nordring – Standstrasse- Winkelriedstrasse ist für einen Trambetrieb prädestiniert.	x			
HEV Bern und Umgebung	Ja	-	x			
IG ÖV Bern	Ja	-	x			
IG Verkehr Köniz	Nein	Der Synthesebericht schlägt auf Seite 7 mehrere neue Ideen bez. Netzstrategie vor, die aber von der Korridorbetrachtung auf Seite 24 sehr stark abweichen. Dort wird nebst der bereits beschlossenen Umstellung der Ostermundigen-Buslinie auf Trambetrieb als einzige wesentliche Neuerung eine zusätzliche Tramlinie Bern HB - Schönburg - Guisanplatz - Wankdorf Bhf vorgeschlagen (also 3 Tramlinien im 7.5'-Takt via Kornhausbrücke und je zwei Tramlinien in den Abschnitten Viktoria- platz - Schönburg und Guisanplatz - Wankdorf Bhf). Im Gegensatz dazu führen in der Gesamtnetz Betrachtung auf Seite 7 drei Tramlinien via Lorrainebrücke ins Nordquartier (eine anstelle der Buslinie 20 und zwei zum Viktoriaplatz und danach	x			Das Gesamtnetz stellt eine Synthese aus den Erkenntnissen der Teilgebiete bzw. Korridore dar und berücksichtigt zudem Interaktionsprozesse hin zu einem stimmigen Gesamtnetzes (z.B. Umstellung Korridor Wyler auf Trambetrieb).

		via Breitenrainplatz zum Guisanplatz resp. via Schönburg - Guisanplatz zum Bhf Wankdorf) und nürmehr die Tramlinie nach Ostermundigen via Kornhausbrücke. In der Gesamtnetzbeurteilung bedient eine weitere neue Tramlinie das Nordquartier (Tangentiallinie Wankdorf Bhf - Guisanplatz - Ostring). Solche Abweichungen zwischen Korridorbeurteilung und Gesamtnetzbeurteilung irritieren uns. Die in der Abbildung auf Seite 7 erkennbare "Trameuphorie" erscheint aus den genannten Gründen nicht realistisch. Selbst die Idee einer dritten Tramlinie gemäss Grafik Seite 24 überzeugt nicht, eine parallele Führung zweier Tramlinien im Nordquartier wäre vom Bedarf her einzig im belebten Abschnitt Viktoriaplatz - Breitenrainplatz - Guisanplatz gerechtfertigt. Als Beitrag zur Lösung des nach wie vor vorhandenen Konflikts rund um die geschützten, aber durchs Tramprojekt gefährdeten Baumalleen wäre vielmehr die Führung der Tramlinie Ostermundigen via Breitenrainplatz - Guisanplatz - Zentareal ernsthaft zu prüfen, dies ergänzend mit einer neuen Buslinie Bern HB - Lorrainebrücke - Viktoriaplatz - Rosengarten - Bhf Ostermundigen. Dieses Konzept für ein Ostermundigentrans würde den Bedarf an Neubaustrecken reduzieren und wäre kostengünstiger. Die Tramlinie 9 am Guisanplatz könnte ohne zeitraubende Schlaufe geführt werden und die heute auf der Buslinie 20 wegen der Gewerbeschüler eingesetzten Verstärkungskurse könnten eingespart werden. Dass der Synthesebericht erneut eine Umstellung des Buslinienastes 20 auf Trambetrieb ins Spiel bringt, erstaunt, 2019 wurde im Zusammenhang mit dem Projekt Länggass-Tram der Einsatz von Doppelgelenkbusen auf der Achse Bern HB - Lorraine - Wankdorf Bhf als langfristig ausreichend beurteilt. Absolut nicht nachvollziehbar ist der Ansatz zwei Tramlinien über den schmalen, steilen und kurvigen Viktoriarain zu führen. Die Idee einer Tram-Tangentiallinie Bhf Wankdorf - Ostring (als Verlängerung der heutigen Linie 7 Bern HB - Ostring) widerspricht dem Nachfragepotenzial völlig und lässt ernsthaft an der Seriosität der vorliegenden ÖV-Planung zweifeln.			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja	Pro Bahn Bern Mittelland begrüsst die mögliche Tramachse via Bollwerk – Lorrainebrücke – Viktoriarain. Die aufgezeichneten Linienkombinationen Wyler / Wankdorf / Guisanplatz / Ostermundigen machen wie aufgezeigt ebenfalls Sinn.	x		
Pro Velo Bern	Eher Nein	Eine zusätzliche Tramlinie führt unvermeidlich zur Beeinträchtigung des Veloverkehrs, weshalb bei der Detailplanung besonders auf die Bedürfnisse der Velofahrenden geachtet werden müsste.	x		Als nächsten Schritt werden Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) durchgeführt, um diese Elemente noch vertiefter zu prüfen und auch mit den anderen Verkehrsträgern abzustimmen.
Spiegel Leist	Ja	-	x		
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Ja	Das Ostermundigen-Tram haben wir stets tatkräftig unterstützt. Obschon die Kapazitäten auf der Linie in den Wyler mit einem DGB als ausreichend beurteilt werden, ist im Gesamtkonzept auf dieser Linie ein Tram vorgesehen. Das leuchtet uns nicht ein. Eine zusätzliche ÖV-Verbindung durch die Papiermühlestrasse Richtung Bhf Wankdorf erscheint uns sinnvoll. Ob ein Tram auf dieser Linie geeignet ist, ist für uns unklar (Konflikte Städtebau, Bäume und Velohauptroute).	x		Aus Gesamtnetztsicht kann der Betrieb der Linie mit einem Tram sinnvoll sein, auch wenn es aus der Korridorbeurteilung her nicht nötig wäre (vgl. Kapitel 4.3 im Synthesebericht).
BDP Köniz	Ja	-	x		
GaP	Nein	Das Tram nach Ostermundigen ist unnötig. Mit dem ¼ -Stunden-Takt wird ein Teil des ÖV's nach Ostermundigen vom Bus auf die S-Bahn verlegt. Die Linienführung des Trams über die Ostermundigenstrasse ist ohnehin unakzeptabel, weil 220 Alleebäume gefällt werden müssten. In der heutigen Zeit des Klimanotstandes muss der alte Baumbestand integral erhalten bleiben. Im Übrigen gelten die bereits beschriebenen Vorbehalte gegenüber den Wachstumsprognosen.	x		
GB	Eher Ja	Das Ostermundigen-Tram haben wir stets tatkräftig unterstützt. Obschon die Kapazitäten auf der Linie in den Wyler mit einem DGB als ausreichend beurteilt werden, ist im Gesamtkonzept auf dieser Linie ein Tram vorgesehen. Das leuchtet uns nicht ein. Eine zusätzliche ÖV-Verbindung durch die Papiermühlestrasse Richtung Bhf Wankdorf erscheint uns sinnvoll. Ob ein Tram auf dieser Linie geeignet ist, ist für uns unklar (Konflikte Städtebau, Bäume und Velohauptroute).	x		Aus Gesamtnetztsicht kann der Betrieb der Linie mit einem Tram sinnvoll sein, auch wenn es aus der Korridorbeurteilung her nicht nötig wäre (vgl. Kapitel 4.3 im Synthesebericht).
GFL	Nein	Der Ast Papiermühlestrasse überzeugt nicht. Im Zielbild 2040 entsteht der Eindruck, der Knoten Guisanplatz sei gar keiner – die Linien werden nicht verknüpft. Der neue Papiermühleast ist überflüssig wenn richtig verknüpft wird.	x		Die Tramlinie via Schönburg – Papiermühlestrasse entlastet die absehbaren Kapazitätsengpässe auf dem TBO im Abschnitt Viktoriaplatz – Schönburg.
GLP Kanton Bern	Eher Ja	Das Kosten-Nutzen-Verhältnis für eine solch kurze Verbindung mit einem neuen Tram auf der Papiermühlestrasse wird hinterfragt. Hier würden kleinere Lösungen, z. B. Shuttle-Bus-Verbindungen, wohl ein günstigeres Verhältnis aufweisen. Anmerkung: In Kapitel 4.1.7 steht geschrieben, dass auf der Buslinie 20 ein Doppelgelenkbus für lange Zeit ausreiche. Dies entspricht den Aussagen in der ZMB Wyler-Länggasse. In Kapitel 4.3 hingegen wird die Umstellung der Linie 20 auf Tram in Aussicht gestellt. Seit der Mitwirkung zur ZMB Wyler-Länggasse ist vergleichsweise wenig Zeit vergangen und in diesen Zeitraum fällt noch dazu die starke Entwicklung der Homeoffice-Nutzung, welche sich dämpfend auf die Verkehrsauslastung auswirkt (vgl. Antwort auf Frage 2). Vor diesem Hintergrund entzieht es sich unserer Einsicht, wie man in Kapitel 4.3 nun plötzlich doch zum Schluss kommt, auch auf der Linie 20 eine Umstellung aufs Tram in Aussicht zu nehmen.	x		Aus Gesamtnetztsicht kann der Betrieb der Linie mit einem Tram sinnvoll sein, auch wenn es aus der Korridorbeurteilung her nicht nötig wäre (vgl. Kapitel 4.3 im Synthesebericht).
Jungfreisinnige Stadt Bern	Ja	Auch im Hinblick auf eine mögliche Gemeindefusion, sollten die beiden Städte enger miteinander verbunden werden. Wir unterstützen das Projekt «Tram Ostermundigen».	x		
SP Bern Nord	Nein	Der Viktoriarain führt mitten durch dicht bewohntes Gebiet. Sowohl der Viktoriarain wie auch die Greyerzstrasse werden durch eine intakte und schützenswerte Doppelbaumreihe (Allee) flankiert. Wir befürchten die Abholzung dieser Bäume bei Realisierung dieser Tramachse. Insgesamt würde die Realisierung dieser Tramachse die Wohnqualität entlang dieser Achse deutlich vermindern. Der Viktoriarain (samt dem Teilstück auf der Greyerzstrasse) eignen sich nicht für den Trambetrieb. Der Strassenraum ist zu schmal, die Strassenführung zu kurvenreich und das Gefälle erheblich. Die Umstellung der heutigen Buslinie 20 auf Trambetrieb in den Wyler bzw. zum Wankdorf Bahnhof ist für uns nachvollziehbar, sowohl in Verbindung mit dem Raum Länggasse als auch bei einer allfälligen Durchmesserlinien- Verknüpfung mit einer anderen Linie. Diese Tramlinie erschliesst den S- Bahnhof Wankdorf. Allenfalls könnte sie über die bestehende Linie über die Papiermühlestrasse, dann beim Guisanplatz abzweigen und weiter durch die Mingerstrasse führen und beim Schosshaldenfriedhof in die Tramlinie nach Ostermundigen einmünden und bis zum Bahnhof Ostermundigen weitergeführt werden. Sofern Zweirichtungstrams angeschafft werden, könnte diese Tramlinie ohne Wendeschlaufe nur bis Bahnhof Ostermundigen geführt werden und eine attraktive weitere Umsteigemöglichkeit von der S- Bahn ins Nordquartier sein. Wir schlagen vor, die Bahnhöfe Wankdorf und Ostermundigen auszubauen.	x		Die technische Machbarkeit wurde im Rahmen der ZMB Zweite Tramachse von 2012 nachgewiesen. Als nächster Schritt sind Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) durchgeführt um diese Elemente noch vertiefter zu prüfen, sowohl mit Rücksicht auf das Gesamtnetz wie auch auf weitere Kriterien, wie beispielsweise städtebauliche.

SP Kőniz	Ja	-	x		
SP Stadt Bern	Eher Ja	Die Umstellung der Buslinie 20 Wyler auf Trambetrieb kőnnte durchaus Sinn machen, auch die Platzverhăltnisse sind auf diesem Ast im Hinblick auf den Veloverkehr gut. Allerdings kam die ZMB zum Schluss, dass die Tramlinie nicht gebaut werden soll. Es stellt sich also die Frage, was sich inzwischen geändert hat. Mit der Betriebsaufnahme der Verlängerung der Linie 26 Breitenrainplatz – Ostermundigen Bhf – Oberfeld soll nicht mehr länger zugewartet werden.	x		Aus Gesamtnetz-sicht kann der Betrieb der Linie mit einem Tram sinnvoll sein, auch wenn es aus der Korridor-betrachtung her nicht nötig wăre (vgl. Kapitel 4.3 im Synthesebe-richt).
SVP Sektion Kőniz	Ja	Siehe Ausführungen von Frage 1. Wir werfen die Frage auf, ob dieses „sehr starkes Wachstum“ auch realistisch eintreffen kann.	x		
SVP Stadt Bern und Sektion ISK	Nein	<p>Der Synthesebericht schlägt auf Seite 7 mehrere neue Ideen bez. Netzstrategie vor, die aber von der Korridor-betrachtung auf Seite 24 sehr stark abweichen. Dort wird nebst der bereits beschlossenen Umstellung der Ostermundigen-Buslinie auf Trambetrieb als einzige wesentliche Neuerung eine zusätzliche Tramlinie Bern HB - Schönburg - Guisanplatz - Wankdorf Bhf vorgeschlagen (also 3 Tramlinien im 7.5'-Takt via Kornhausbrücke und je zwei Tramlinien in den Abschnitten Viktoria-platz - Schönburg und Guisanplatz - Wankdorf Bhf). Im Gegensatz dazu führen in der Gesamtnetz-betrachtung auf Seite 7 drei Tramlinien via Lorrainebrücke ins Nordquartier (eine anstelle der Buslinie 20 und zwei zum Viktoriaplatz und danach via Breitenrainplatz zum Guisanplatz resp. via Schönburg - Guisanplatz zum Bhf Wankdorf) und nunmehr die Tramlinie nach Ostermundigen via Kornhausbrücke. In der Gesamtnetz-betrachtung bedient eine weitere neue Tramlinie das Nord-quartier (Tangentiellinie Wankdorf Bhf - Guisanplatz - Ostring). Solche Abweichungen zwischen Korridor-betrachtung und Gesamtnetz-betrachtung erstaunen. Die in der Abbildung auf Seite 7 erkennbare "Trameuphorie" erscheint aus den ge-nannten Gründen nicht realistisch. Selbst die Idee einer dritten Tramlinie gemäss Grafik Seite 24 überzeugt nicht, eine pa-rallele Führung zweier Tramlinien im Nordquartier wăre vom Bedarf her einzig im belebten Abschnitt Viktoriaplatz - Breiten-rainplatz - Guisanplatz gerechtfertigt.</p> <p>Als Beitrag zur Lösung des nach wie vor vorhandenen Konflikts rund um die geschützten, aber durchs Tramprojekt gefähr-deten Baumalleen wăre vielmehr die Führung der Tramlinie Ostermundigen via Breitenrainplatz - Guisanplatz - Zentareal ernsthaft zu prüfen, dies ergänzend mit einer neuen Buslinie Bern HB - Lorrainebrücke - Viktoriaplatz - Rosengarten - Bhf Ostermundigen. Dieses Konzept für ein Ostermundigen Tram wăre den Bedarf an Neubaustrecken reduzieren und wăre wesentlich kostengünstiger. Die Tramlinie 9 am Guisanplatz kőnnte ohne zeitraubende Schlaufe geführt werden und die heute auf der Buslinie 20 wegen der Gewerbeschüler eingesetzten Verstärkungskurse kőnnten eingespart werden.</p> <p>Dass der Synthesebericht erneut eine Umstellung des Buslinienastes 20 auf Trambetrieb ins Spiel bringt, erstaunt, 2019 wurde im Zusammenhang mit dem Projekt Länggass-Tram der Einsatz von Doppelgelenkbussen auf der Achse Bern HB - Lorraine- Wankdorf Bhf als langfristig ausreichend beurteilt. Absolut nicht nachvollziehbar ist der Ansatz zwei Tramlinien über den schmalen, steilen und kurvigen Viktoriarain zu führen. Die Idee einer Tram-Tangentiellinie Bhf Wankdorf - Ostring (als Verlängerung der heutigen Linie 7 Bern HB - Ostring) widerspricht dem Nachfragepotenzial völlig und lässt ernsthaft an der Seriosität der vorliegenden ÖV-Planung zweifeln.</p>	x		Das Gesamtnetz stellt eine Synthese aus den Erkenntnis-sen der Teilgebiete bzw. Korridore dar und berücksichtigt zudem Interaktionsprozesse hin zu einem stimmigen Ge-samtnetzes (z.B. Umstellung Korridor Wyler auf Trambe-trieb).
Privatperson 2	Ja	-	x		
Privatperson 3	Eher Ja	Unterirdische Lösung ist zu erarbeiten.			x Unterirdische Angebotsausbauten sind mit enormen Kosten verbunden und erst ab einer relativ grossen Nachfrage ge-rechtfertigt. Deshalb wird mit Ausnahme einer allfälligen Verlängerung der RBS kein unterirdischer Ausbau des An-gebots empfohlen.
Privatperson 4	Nein	Eine weitere Tramlinie im Autostau steckend (Papiermühleallee = In Bern sind das heilige Bäume!)	x		
Privatperson 5	-	Die Idee, das Nordquartier bis 2040 mit vier zusätzlichen Tramlinien zu erschliessen, wirkt megalomatisch. Es ist unseriös, wenn nur ein Jahr nach Publikation der ZMB Länggasse-Wyler, in der die Verfasser zum Schluss kamen, dass für den Li-nienast Wyler auch langfristig ein DGB-Angebot ausreichend ist, nun doch wieder eine Tramlinie vorgeschlagen wird. Un-realistisch erscheint auch der Vorschlag, zwei neue Tramlinien über den schmalen, steilen und kurvenreichen Viktoriarain zu führen.	x		Aus Gesamtnetz-sicht kann der Betrieb der Linie mit einem Tram sinnvoll sein, auch wenn es aus der Korridor-betrachtung her nicht nötig wăre (vgl. Kapitel 4.3 im Synthesebe-richt).



## 4.4.8 Sind Sie mit der Beurteilung des Potenzials von Tangentiallinien und den Lösungsansätzen für die Stärkung der Tangentiallinien einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Bern	Ja	Dem Vorschlag einer tangentialen Tramlinie auf der Achse Ostring-Wankdorf stimmt der Gemeinderat zu. Er empfiehlt, der Stärkung der Tangentialbeziehungen zur Entlastung des Stadtzentrums bei der ÖV-Netzentwicklung zukünftig noch mehr Beachtung zu schenken. Siehe Antrag unter 5.2	x			
Köniz	Ja	Die Südtangente verbessert auch die ÖV-Erschliessung für Fahrgäste aus der Gemeinde Köniz mit tangentialen Zielen im Osten oder Westen	x			
Meikirch	Ja	Die Schaffung resp. der Ausbau der Tangentiallinie mit Anbindung an das Zentrum Wankdorf macht Sinn. Sie kann zu wesentlichen Entlastungen der Linien führen, die durch das Zentrum führen und unter Umständen den Druck zur Schaffung zusätzlicher Tramlinien (Frage 4.7) vermindern.	x			
Münsingen	Ja	-	x			
Muri bei Bern	Eher Nein	Die heutige Tangentialverbindung im Osten der Agglomeration Bern ist sehr störungsanfällig, womit die mittel- und langfristige Entwicklung stark behindert wird und das wachsende Nachfragepotential nicht ausgeschöpft werden kann. Die Netzstrategie zeigt hier zu wenig Möglichkeiten auf, wie dieses Problem gelöst werden kann, falls die Stadtrenovierung nicht realisiert werden kann. Deshalb erachtet die Gemeinde Muri bei Bern die ÖV-Netzstrategie in diesem Punkt als unvollständig. Die Gemeinde ist auch der Meinung, dass eine Ost-Tangente in der Agglomeration Bern bis zum Siedlungsrand der Kernagglomeration (Gümligenfeld) gedacht werden muss und damit auch aufzuzeigen ist, wie mit der mittelfristigen Entwicklung der heutige Zustand nachhaltig verbessert und das strategisch langfristige Zielbild erreicht werden kann.	x			Die Überprüfung des Angebotskonzepts der erwähnten Linie 40 ist im Mehrjahresprogramm der RKBM für das Jahr 2022 vorgesehen.
Wohlen	Ja	-	x			
Zollikofen	Ja	-	x			
Bernmobil	Ja	BERNMOBIL begrüsst und unterstützt die Stärkung der Tangentialverbindungen, die zur Entlastung der Innenstadt und insbesondere dem Bahnhof Bern führen werden.	x			
BLS AG	Eher Ja	Es ist trotz Verweis auf Kapitel 3.3.2 nicht ersichtlich, warum lediglich der östlichen Tangente als einzige Tangentialverbindung das Potential für ein Tram gegeben wird (vgl. Frage 7). Allgemein werden in der Strategie die Hotspots mit Überlasten nur gegen das Zentrum hin besser verbunden und die Möglichkeiten und das Potential von Tangential-Verbindungen scheinen nicht ausgeschöpft: Wichtige Tangential-Achsen wie Eigerplatz-Insel könnten durch Verbindungen wie Bahnhof Wabern-Zieglerspital/Morillon <-> Länggasse-Viererfeld oder Liebefeld <-> Güterbahnhof gestärkt werden. Solche Verbindungen würden auch helfen, die entsprechenden Hotspots zu entlasten und gleichzeitig könnten die Stadtbahnhöfe weiter gestärkt werden.	x			Das Potenzial weiterer Linien wurde geprüft und als nicht genügend für das Hauptliniennetz klassifiziert. Im Rahmen des Ergänzungsnetzes sind weitere Möglichkeiten zu prüfen.
Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr	Eher Nein	Die Abkehr von einer stark zentralisierten Linienführung ist grundsätzlich zu begrüßen und aktiv zu fördern. Aber auch hier zeigt sich, dass der Fokus einseitig auf Tram liegt: „Tramwürdiges Nachfragepotential“ erhebt das Schienenlegen zum Selbstzweck.	x			
Décroissance Bern	Eher Nein	In der beschriebenen Art nicht einverstanden. Förderung von Tangentialverbindung und vor allem die Abkehr der extremen Zentrumsfokussierung des ÖV-Netzes wäre zwar gut, wird aber zuwenig ernsthaft verfolgt.	x			
DIALOG Nordquartier	Eher Ja	Vollwertige Tangentiallinien sind anzustreben. Damit sie in das Bewusstsein der Bevölkerung gelangen, müssen sie regelmässig bedient sein und schnelle Verbindungen gewährleisten. Verbindungen nur werktags genügen nicht. Tangentiallinien müssen an Abenden und Wochenenden verkehren. Überdies sind Taktvorgaben von maximal 15 Minuten, während Tages- und Hauptverkehrszeiten von maximal 10 Minuten und weniger vorzusehen. Damit das Stadtzentrum umfahren wird und gleichzeitig die Fahrzeiten minimiert werden können, müssen die ÖV-Fahrzeuge direkt und ohne Umwege verkehren. Sie dürfen nicht wie Lumpensammler aussehen. Wir sprechen uns für ein Tram über die Monbijoubücke aus. Im Moment entspricht dies nicht der Nachfrage. Hier könnten aber Bedürfnisse geweckt werden und die Stadt zu einer nachhaltigen Entwicklung verhelfen. Manchmal sind Anreize notwendig. Zudem könnte die Strecke über die Monbijoubücke als zweite Tramachse genutzt werden.				Gemäss dem Controlling des Regionalen Angebotskonzepts sind die Frequenzen aktuell noch zu tief, um eine Taktverdichtung auf den Linien vorzusehen. Die nächste Überprüfung erfolgt im 2023/2024 für das Regionale Angebotskonzept 2026-2029 zuhanden des Grossen Rat. Das Potenzial für eine Tramtangente auf der Monbijoubücke und die damit verbundene Entlastung des Raums Bahnhof Bern wurde analysiert, jedoch als nicht tramwürdig beurteilt.
Fussverkehr Kanton Bern	Eher Ja	FVBE engagiert sich im Verein Spurwechsel und unterstützt daher eine der Voraussetzungen für die Tangentiallinie Ost nicht.	x			
HEV Bern und Umgebung	Ja	-	x			
HIV	-	Das Berner ÖV-Netz ist zentral auf den Hauptbahnhof und die Achse Bubenbergplatz – Bahnhof – Zytglogge ausgerichtet. Das mag berechtigte historische Gründe haben und auch heute noch der Mehrzahl der Bedürfnisse gerecht werden. Das bernische Dogma, dass jede ÖV-Linie zum Bahnhof fahren muss, ist aber kein tragfähiges Konzept der (mittleren bis fernen) Zukunft. Die Netzstrategie anerkennt, dass die erwähnte Hauptachse und etwa auch der Knoten Hirschengraben bereits heute an ihre Kapazitätsgrenze stossen, wenn nicht bereits darüber liegen. Die Netzstrategie hält auch fest, dass deswegen tangentiale Verbindungen an Bedeutung gewinnen werden. Das ist zwar richtig und positiv, im Bericht aber zu zögerlich umgesetzt. Gleichzeitig besteht seitens des Gewerbes, des Detailhandels und generell der Wirtschaft nach wie vor und unvermindert der wichtige Anspruch an eine einfache Zufahrtsmöglichkeit in die Innenstadt, auch mit dem MIV. Dies bedingt nicht nur eine Offenhaltung der erwähnten Achse für den MIV, sondern auch genügend Anliefermöglichkeiten für	x			Das Potenzial weiterer Linien wurde geprüft und als nicht genügend für das Hauptliniennetz klassifiziert. Im Rahmen des Ergänzungsnetzes sind weitere Möglichkeiten zu prüfen. Es muss festgestellt werden, dass Bern und daher das Potenzial zu klein ist für rundherum starke Tangentiallinien.

		die Betriebe in der Altstadt und im City West. Vor diesem Hintergrund sind weitergehende Entlastungsmassnahmen vorzusehen, namentlich ein stärkerer Fokus auf neue Tangentiallinien. Zu prüfen wäre u.E. dabei insbesondere eine stärkere Förderung einer Süd-Tangentiale via Monbijoubücke sowie Durchmesserlinien Nord-Süd (statt West-Ost), d.h. z.B. Linien von Ost (Ostring, Saali) via Zytglogge in den Norden (Wankdorf) oder von Nord (Länggasse) nach West via Hirschengraben. So würde die überlastete zentrale Achse Bahnhof – Zytglogge wirksam entlastet.			
IG ÖV Bern	Eher Ja	Ganz einverstanden sind wir nur, wenn auch die hochwirksamen Tangentialverbindungen auf dem übergeordneten S-Bahn-Netz (S1 / S3) einbezogen werden	x		Die Region ist nicht zuständig für die Entwicklungen des S-Bahnsystems, dies obliegt dem Kanton. Bereits bekannte Massnahmen (beispielsweise aus den FABI/STEP 2035 Programmen) wurden im Gesamtverkehrsmodell berücksichtigt. Die Schnittstellen zu anderen Projekten im Bereich der S-Bahn wurden berücksichtigt.
IG Verkehr KÖniz	Eher Nein	Was die Idee einer Tram-Tangentiallinie Bhf Wankdorf - Ostring (als Verlängerung der heutigen Linie 7 Bern HB - Ostring) angeht: Dieser am Nachfragepotenzial völlig vorbezielende Vorschlag lässt ernsthaft an der Seriosität der vorliegenden ÖV-Planung zweifeln.	x		Potenzial für eine Tramlinie auf dieser Achse ist nachgewiesen.
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja	Es fehlt eine Nordtangente über die angedachte/geplante Aaretalbrücke für Langsam- und öffentlichen Verkehr. Dies ergäbe eine ideale Kombination mit der unter Pt. 4.5 aufgeführten Verbesserung der Erschliessung in der hinteren Länggasse. Wankdorf – Wyler – Viererfeld – Länggasse – Güterbahnhof evtl. bis Europaplatz. So könnte die Achse via Bahnhof – Bubenbergrplatz wirkungsvoll entlastet werden.	x		
Pro Velo Bern	Eher Nein	Tangentiallinien, insbesondere auch Busverbindungen, können das überbeanspruchte Zentrum entlasten. Warum muss ein Nachfragepotential «tramwürdig» sein, bis man sich in einer ÖV-Strategie Gedanken zum Netz macht?	x		Das Potenzial weiterer Linien wurde geprüft und als nicht genügend für das Hauptliniennetz klassifiziert. Im Rahmen des Ergänzungsnetzes sind weitere Möglichkeiten zu prüfen.
Quartierkommission Stadtteil IV	Ja	Für den Stadtteil IV ergäben sich aus den genannten, in Abb 13 gezeigten Tangentiallinien, neu als Hauptlinien von Bus 31 (Europaplatz - Thunplatz - Weltpost - Saali) und Tram 7 (Ostring - Wankdorf) erhebliche Verbesserungen. Gerade auch die direkte Erreichbarkeit der Sportanlagen im Norden und die Anschlüsse ans S-Bahnnetz wären deutlich besser als heute. Bei Bedarf könnte Bus 31 auch noch bis zum Bahnhof Gümligen verlängert werden. Ob sich daraus auch zusätzliche Konflikte z.B. mit anderen Verkehrsträgern ergeben, müsste im Detail geprüft werden.	x		Das Potenzial weiterer Linien wurde geprüft und als nicht genügend für das Hauptliniennetz klassifiziert. Im Rahmen des Ergänzungsnetzes sind weitere Möglichkeiten zu prüfen.
Spiegel Leist	Ja	-	x		
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Ja	Wir begrüßen Tangentiallinien und die Entlastung des Bahnhofs Bern. Die 2 vorgesehenen Tangentiallinien erscheinen uns soweit sinnvoll, aber die Realisierbarkeit eher ungewiss. Welche Funktion die heutige A6 dereinst übernehmen wird, steht noch in den Sternen. Auch ist mit der Inbetriebnahme des A6-Bypass nicht vor 2045 zu rechnen. Auf lange Sicht wäre allenfalls auch eine Nord-Tangente über die angedachte «Panoramabrücke» denkbar. Diese könnte den Bahnhof Bern zusätzlich entlasten, indem sie die Nordquartiere mit dem Bahnhof Wankdorf und/oder Europaplatz verbindet. Auch diese Linie ist aber mit grossen Unsicherheiten behaftet.	x		Das Potenzial weiterer Linien wurde geprüft und als nicht genügend für das Hauptliniennetz klassifiziert. Im Rahmen des Ergänzungsnetzes sind weitere Möglichkeiten zu prüfen.
BDP KÖniz	Ja	-	x		
GaP	Eher Nein	Die vorgeschlagene östliche Tram-Tangentiallinie gehört in den Bereich der «Tramstadt-Träumereien». Die oben vorgeschlagene Koppelung der bestehenden Linien 9 mit den Linien 7 und/oder 8 könnte die Ansprüche einer östlichen Tangente erfüllen. Mit dem Grundsatz der südlichen Bus-Tangente im Prinzip einverstanden, im Rahmen der ausgewiesenen Nachfrage und realisierten Bauprojekte im Osten.	x		Potenzial für eine Tramlinie auf dieser Achse ist nachgewiesen.
GB	Eher Ja	Wir begrüßen Tangentiallinien und die Entlastung des Bahnhofs Bern. Die 2 vorgesehenen Tangentiallinien erscheinen uns soweit sinnvoll, aber die Realisierbarkeit eher ungewiss. Welche Funktion die heutige A6 dereinst übernehmen wird, steht noch in den Sternen. Auch ist mit der Inbetriebnahme des A6-Bypass nicht vor 2045 zu rechnen. Auf lange Sicht wäre allenfalls auch eine Nord-Tangente über die angedachte «Panoramabrücke» denkbar. Diese könnte den Bahnhof Bern zusätzlich entlasten, indem sie die Nordquartiere mit dem Bahnhof Wankdorf und/oder Europaplatz verbindet. Auch diese Linie ist aber mit grossen Unsicherheiten behaftet.	x		
GFL	Nein	Generell gilt der Vorbehalt: ist das finanzierbar? Die gezeigten Lösungsansätze sind eher schwach respektive unvollständig. Das Potential an Tangentiallinien scheint angesichts des Aufkommens an MIV auf diversen städtischen Achsen deutlich grösser zu sein. Es ist auch nicht ersichtlich warum die Achse Ostring-Wankdorf sogar das Potential für eine Tramlinie haben soll während andere Achsen offenbar gar kein Potential aufweisen.	x		Das Potenzial weiterer Linien wurde geprüft und als nicht genügend für das Hauptliniennetz klassifiziert. Im Rahmen des Ergänzungsnetzes sind weitere Möglichkeiten zu prüfen.
GLP Kanton Bern	Eher Nein	Die Tangentiallinie Ost wird im Rahmen des Engagements Verein Spurwechsel nicht unterstützt, zusätzlich wird die Notwendigkeit zum Ausbau hinterfragt, da bereits viele andere Anschlussmöglichkeiten bestehen wie zum Beispiel der in der Dokumentation nicht aufgeführte RBS-Bus.	x		
Jungfreisinnige Stadt Bern	Ja	Der Hotspot «Bahnhof Bern» muss zwingend entlastet werden. Es gibt mittlerweile viele Bewegungen, welche nicht über diesen Bereich führen müssten, aber es natürlich aufgrund der Linienführung gezwungenermassen tun. Die Aufwertung der West-Ost-Achse zur Entlastung der Drehscheibe Bahnhof Bern sehen wir als entscheidenden Faktor an, um das Leben in der Innenstadt nicht zu überlasten.	x		
SP Bern Nord	Eher Ja	Eine Dezentralisierung des ÖV- Netzes zur Entlastung des Zentrums wird unausweichlich erfolgen müssen. Neben der von uns weiter oben vorgeschlagenen Tramlinie über die Monbijoubücke unterstützen wir den Ausbau von Tangential-Buslinien. Damit künftig mehr Fahrgäste diese nutzen, müssen diese vollwertig, d.h. an allen Wochentagen und auch abends im 10- oder 15- Minutentakt verkehren. Es muss darauf geachtet werden, dass diese Linien möglichst ohne Umwege die Subzentren und Umsteigeknoten bedienen, damit die Fahrzeiten für die Fahrgäste attraktiv sind.	x		Gemäss dem Controlling des Regionalen Angebotskonzepts sind die Frequenzen aktuell noch zu tief, um eine Taktverdichtung auf den Linien vorzusehen. Die nächste Überprüfung erfolgt im 2023/2024 für das Regionale Angebotskonzept 2026-2029 zuhanden des Grossen Rat.
SP KÖniz	Ja	Könnte eine Tangentiallinie Weissenbühl - Eigerplatz - Insel - Länggasse - Viererfeld nicht auch zur Entlastung des «Zentrums» führen?	x		Eine solche Tangentiallinie könnte zu einer Entlastung beitragen, jedoch nicht massgebend, so dass die Linien Richtung Zentrum nicht reduziert werden könnten.

SP Stadt Bern	Eher Nein	Wie unter Kapitel 2.2.3 aufgeführt ist der Raum Zytglogge-HB bereits heute überlastet – dies weil die meisten öV-Reisenden über den (Haupt-)bahnhof gelenkt werden. Dies wird in der vorliegenden Netzstrategie nicht ausreichend entschärft, sondern durch den Fokus auf diesen Perimeter werden in Zukunft noch mehr Reisen durch dieses Gebiet führen. Das Potential von Tangentiallinien müsste konsequenter ausgeschöpft werden. Es gäbe verschiedene Möglichkeiten, Tangentialbeziehung zu stärken:a) Verlängerung der Betriebszeit der Linie 31/28 zwischen Brunnadernstrasse und Eigerplatz/Ausserholligenb) Verlängerung der Linie 31 zum Bärenpark – heute besteht keine Tangentialverbindung vom Burgernziel zum Bärenpark, obwohl die Strecke kurz und die Nachfrage sicher vorhanden ist. Das heisst, es besteht keine direkte Verbindung von Muri/Ostring/Brunnadernstrasse her zum Bärenpark. Weiter wäre auch eine Erschliessung der unteren Altstadt ins Nordquartier wünschenswert wie einst mit der Verlängerung der Linie 36. Dies würde auch eine öV-Verbindung zwischen Rosengarten und Bärenpark herstellen.c) Es fehlt eine direkte Verbindung vom Bhf Europaplatz-Insel in die Länggasse und weiter ins Neufeld-Rosfeld-Worblaufen unter Umfahrung des (Haupt-)bahnhofes.d) durch kürzliche Umbauten wurden Umsteigebeziehung verschlechtert anstatt verbessert, bsp. Burgernziel/Brunnadernstrasse: Dies wäre eine wichtige Umsteigestellen zwischen den Tramlinien 6/7/8 sowie den Buslinien 28/31/40 sowie einer allfälligen zukünftigen Verbindung zum Bärenpark. Allerdings ist die Haltestelle der Linie 31 so dezentral, dass sie von den Haltestellen der anderen Linien kaum auffindbar ist, die Linie 40 fährt im Burgernziel, etc. – hier wäre eine grundlegend andere Philosophie erforderlich.	x		Das Potenzial weiterer Linien wurde geprüft und als nicht genügend für das Hauptliniennetz klassifiziert. Im Rahmen des Ergänzungsnetzes sind weitere Möglichkeiten zu prüfen.
SVP Sektion Köniz	Eher Ja	Siehe Ausführungen von Frage 1. Wir werfen die Frage auf, ob dieses „Tramwürdige Nachfragepotential“ auch realistisch eintreffen kann.	x		
SVP Stadt Bern und Sektion ISK	Eher Ja	Tangentiallinien werden von uns grundsätzlich begrüsst, dabei muss die Linienführung genau abgeklärt werden. Auch müssen die Pendler vermehrt umsteigen, wie dies in anderen Städten der Fall ist.	x		
Privatperson 2	Ja	Die Aufwertung der Erschliessung der westlichen Siedlungsgebietes Niederbottigen / Oberbottigen / Riedbach ist zu wenig im Bericht berücksichtigt. Die Tangentiallinie (Riedbach-) Kleefeld - Neufeld (-Tiefbau) ist in den Zielvorstellungen darzustellen und als vordringlich zu behandeln.		x	Das Potenzial weiterer Linien wurde geprüft und als nicht genügend für das Hauptliniennetz klassifiziert. Im Rahmen des Ergänzungsnetzes sind weitere Möglichkeiten zu prüfen. Eine Studie zur erwähnten Tangente ist im Mehrjahresprogramm der RKBM für 2022 vorgesehen.
Privatperson 3	Eher Ja	Unterirdische Lösung ist zu erarbeiten.		x	Unterirdische Angebotsausbauten sind mit enormen Kosten verbunden und erst ab einer relativ grossen Nachfrage gerechtfertigt. Deshalb wird mit Ausnahme einer allfälligen Verlängerung der RBS kein unterirdischer Ausbau des Angebots empfohlen.
Privatperson 4	Eher Nein	Solange den Tangentiallinien nicht separate Busspuren zugeordnet werden können, macht dies alles keinen Sinn!	x		
Privatperson 5	-	Aus Bedarfsoptik vollends unbegreiflich ist der Vorschlag, das Ostring-Tram auf dem dereinst (nach Inbetriebnahme des A6-Bypasses) entwidmeten Autobahntrasse bis zur S-Bahnstation Wankdorf zu verlängern. Dadurch würde das „uralte“ Ziel definitiv verunmöglicht, nurmehr 2 statt 3 Tramlinien auf dem langen, nicht sonderlich nachfragestarken Abschnitt Bahnhofplatz – Burgernziel zu führen. Da der A6-Bypass in der Tat gute Chancen hat, bis 2040 realisiert zu sein, drängt sich vielmehr die bereits früher und zuletzt im Synthesebericht "Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept" (Dez. 2013) empfohlene Zusammenlegung der Tramlinien Ostring und Saali mittels einer bloss knapp 1km langen Neubaustrecke geradezu auf.			Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrmodell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine andere Entwicklungen abzeichnen, wird die Planung entsprechend angepasst.

#### 4.4.9 Ist der Lösungsansatz der Umstellung weiterer Buslinien auf Tram zur Reduktion der Fahrzeugbewegungen in den am stärksten belasteten Abschnitten aus Ihrer Sicht richtig?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Bern	Ja	-	x			
Köniz	Ja	-	x			
Meikirch	Eher Ja	Sofern die technische Machbarkeit gegeben ist (Länggasse?)	x			Im Fall Länggasse wurde die technische Machbarkeit in der ZMB Wyler-Länggasse nachgewiesen.
Münsingen	Ja	-	x			
Muri bei Bern	Ja	-	x			
Wohlen	Ja	-	x			
Zollikofen	Eher Ja	Der Bedarf an zusätzlichen Tramlinien wird als hoch beurteilt. Es wird als fraglich beurteilt, ob diese grosse Investitionslast in den nächsten 20 Jahren (bis 2040) umgesetzt werden kann. Es ist daher unerlässlich andere Varianten und Lösungen in der Weiterbearbeitung nicht zu vernachlässigen.	x			Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen. Mittels Zweckmässigkeitsbeurteilungen wird vertieft die optimalste Lösung bezüglich Verkehr wie auch Finanzierung gesucht.
Tiefbauamt des Kantons Bern	-	In diesem Kapitel wird unterschlagen, dass die vorhandenen Strassenquerschnitte sich nicht in jedem Fall dafür eignen zusätzliche Tramlinien aufzunehmen. Mögliche Folgen - Erweiterungen der Strassenquerschnitte mit entsprechenden Kosten - müssen erwähnt werden.	x			Die Netzstrategie hat Korridore gewählt auf welchen technisch eine Tramführung möglich ist. Den Effekt auf den MIV wurde dabei nicht berücksichtigt und wird in den weiterführenden ZMB vertieft zu untersuchen sein.
Bernmobil	Ja	Wir begrüssen und unterstützen die Umstellung von Bus- auf Tramlinien. Wie sich bei der Linie 20 bereits gezeigt hat, kann auch eine Übergangslösung mit Doppelgelenkbussen mittelfristig die gewünschten Kapazitätserweiterungen bzw. Entlastungen bringen. Für eine Umstellung auf Tramlinien ist die erwähnte zweite Tramachse eine zwingende Voraussetzung. Wie im Bericht festgehalten, wird diese die Netzredundanz erhöhen und zu einem stabileren Betrieb beitragen. Allerdings wird mit der zweiten Tramachse die Verbindung zwischen dem wichtigen Umsteigepunkt Zytglogge und dem Nordquartier nur noch durch eine Tramlinie gewährleistet und damit entscheidend unattraktiver.	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr	Nein	Sicher nicht mit dieser Begründung. Bisher dachten wir, dass Umstellungen von Bus auf Tram mit der Transportkapazität begründet werden. Mangels klarer zeitlicher und quantitativer Perspektiven wird hier nun ein neues Argument erfunden, um möglichst viele Tramlinien zu bauen: „Reduktion der Fahrzeugbewegungen“. Damit wird ja das Fahrzeug seltener fahren, was von ÖV-Kunden sehr rasch als Mangel und Leistungsabbau wahrgenommen wird.	x			Die Netzstrategie legt die Begründung dieses Ansatzes ausführlich dar.
Décroissance Bern	Nein	Nein, warum sollte „Reduktion von Fahrzeugbewegungen“ per se ein Ziel sein? Die Kunden wollen ja häufige Verbindungen. Allerdings brauchen sie dazu nicht so grosse Fahrzeuge, das ist in den meisten Fällen und für die meiste Tages- und Wochenzeit ineffizient. Die Trams und auch viele Gelenkbusse fahren ja tagsüber nur zu Bruchteilen besetzt herum.	x			Die Netzstrategie legt die Begründung dieses Ansatzes ausführlich dar.
DIALOG Nordquartier	Nein	Es ist nicht sinnvoll, immer mehr Leute durch die schmalsten Stellen von Bern zu zwängen. Eine Tramlinienführung über den Viktoriarain lehnen wir kategorisch ab. Das Quartier ist nicht bereit, für Wachstumswünsche in der Peripherie weitere Lebensräume zu opfern. Die Verkehrsbeziehungen von und in die weitere Agglomeration und darüber hinaus soll vorzugsweise über die Bahnhöfe Wankdorf und Ostermundigen geleitet werden. Eine zweite Tramachse über den Viktoriarain schafft nicht wirklich eine Netzredundanz. Die kurvenreiche Bergstrecke ist dazu ungeeignet (quietschendes Schneckenram) und ist ein unzulässiger Eingriff in den Stadtkörper. Der Bubenbergplatz bleibt die Achillesferse. Eine einzige Kundgebung genügt, um den ganzen Tramverkehr stillzulegen. Eine echte Netzredundanz kann nur eine Tramachse über die Monbijoubücke leisten. Ebenfalls würden Zweirichtungstrams für Entspannung sorgen, weil keine Wendeschlaufen notwendig sind. Warum nicht auch eine unterirdische Strecke prüfen (z. B. Schanzentunnel)?	x			Die Netzstrategie berücksichtigt die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklungen aus den Ortsplanungen/STEK, mit welchen das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern abgestimmt wurde. Ziel der Netzstrategie ist das Aufzeigen eines Zielbildes, welches die entsprechenden Mobilitätsbedürfnisse abdeckt.
Fussverkehr Kanton Bern	Eher Nein	Es besteht immer die Gefahr, dass Tramprojekte an der Urne scheitern und damit nicht realisiert werden können z.B. seinerzeit das Tram nach Köniz, oder durch hängige Verfahren eine deutliche Verzögerung erfahren. Es wird mit der Realisierung des Trams in die Länggasse fest geplant, obwohl der Widerstand gegen dieses Projekt beachtlich ist und seine Realisierung Unsicherheiten aufweist. Auch bei Trambeschaffungen kann es zu Prozessen kommen wie das Beispiel Zürich zeigt, wo zurzeit ein Tramengpass besteht und weiterhin viele ältere Fahrzeuge mit hohen Einstiegen zum Einsatz kommen. Es sollten deshalb auch Buslösungen erarbeitet werden, die schneller realisiert werden können.	x			Im Rahmen eines Monitorings unter Federführung der Stadt Bern wird die Verkehrsentwicklung in der Länggasse beobachtet und eine erneute Standortbestimmung vorgenommen. Auf Basis der Resultate dieses Monitorings wird über das weitere Vorgehen bezüglich Tram Länggasse zu gegebener Zeit entschieden.
HEV Bern und Umgebung	Eher Ja	Sofern der Unterhalt der Strecke damit nicht unverhältnismässig in Bezug auf Kosten und Umtriebe wird. Die Nebenachsen dürfen nicht vernachlässigt werden und müssen gut erschlossen bleiben.	x			
HIV	-	Die erwähnten Kapazitätsüberlastungen werden nicht alleine durch grössere Fahrzeuge und der (notabene sehr schwer realisierbaren) Umlagerung von Bus- auf Trambetriebe behoben werden können.	x			
IG ÖV Bern	Ja	-	x			

IG Verkehr Köniz	Nein	Bern ist keine Tramstadt, Bern hat derzeit eine Tramachse und wird Mühe haben weitere Tramachsen mehrheitsfähig vorzuschlagen und zu realisieren. Bern fehlt der nötige Strassenraum, um das Traminienetz derart massiv auszubauen – die Planer müssen sich mit der Tatsache auseinandersetzen, dass mit den Doppelgelenkbussen ebenso nötige Kapazitäten bereitgestellt werden können. Hinzu kommt, dass alleine die Reduktion von Fahrzeugbewegungen nichts bringt, vor allem dann wenn grosse Tramzüge nur in den Hauptverkehrszeiten gerechtfertigt sind und während dem Rest des Tages schwach besetzt zirkulieren.	x		Die Netzstrategie berücksichtigt die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklungen aus den Ortsplanungen/STEK, mit welchen das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern abgestimmt wurde. Ziel der Netzstrategie ist das Aufzeigen eines Zielbildes, welches die entsprechenden Mobilitätsbedürfnisse abdeckt.
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja	Die generelle Stossrichtung, auf stark nachgefragten Achsen in die Stadt vermehrt auf Tram statt Bus zu setzen ist richtig. Die Umstellung weiterer Buslinien auf Tram ist nicht nur aus Kapazitätsgründen anzustreben, sondern auch aus Gründen der Stadtverträglichkeit. Dies unterstützt Pro Bahn Espace Mittelland vollumfänglich. Auch die Idee der zweiten Tramachse ist richtig und wichtig.	x		
Pro Velo Bern	Eher Nein	Die «Reduktion der Anzahl Fahrzeugbewegungen» zum Preis von mehr Schienen im Boden ist aus Velosicht kein Vorteil und kein Ziel. Pro Velo Bern begrüsst zwar, dass die «zweite Tramachse» nicht mehr durch die Speicher- und Nägeligasse geführt werden soll. Die angedachte Tramachse vom Bahnhof Bern über die Lorrainebrücke bis in den Wyler folgt der «Velohauptroute Wankdorf». Eine Traminie auf diesem Abschnitt dürfte zu grossen neuen Konflikten mit dem Veloverkehr führen und müsste deshalb zwingend mindestens den Standards des Masterplans Veloinfrastruktur der Stadt Bern entsprechen. Die Platzverhältnisse auf dem Viktoriarain sind aus Velosicht bereits heute sehr eng. Tramschienen würden die Situation zusätzlich verschlechtern. Zudem ist dieser Abschnitt kurvig und hat ein relativ starkes Gefälle, was die Unfallgefahr zusätzlich erhöht.	x		
Quartierkommission Stadtteil IV	Eher Ja	Siehe Bemerkungen zur Verteildiskussion: Grundsätzlich haben Traminien grosse Komfortvorteile, aber bezüglich allfälliger Flexibilität der Linienführung und bezüglich Kompatibilität mit Veloverkehr weisen sie Nachteile (Schienen, Haltestellen-Durchfahrten etc.) auf, die gut geplant und kommuniziert werden müssen. Wo Neubaustrecken möglich sind wie auf 'unserem' Abschnitt der Stadtstrasse Ostring ist das Tram unbedingt vorzuziehen.	x		
Spiegel Leist	Ja	-	x		
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Nein	Wir verstehen den Wunsch, die Anzahl Fahrzeugbewegungen zu reduzieren. Es besteht aber immer ein Interessenkonflikt zwischen Tram und Velos, den es gebührend zu beachten gilt. Eine Umstellung von Bus- auf Trambetrieb muss aus unserer Sicht immer am konkreten Vorhaben beurteilt werden. Die Strassenverhältnisse sowie die realisierbare Ausgestaltung der Haltestellen haben einen entscheidenden Einfluss auf diese Interessenabwägung. Zudem haben die letzten Tramvorlagen auch gezeigt, dass grosse Konflikte mit dem Städtebau entstehen. Bern ist bekannt für seine historischen Alleen. Traminien sind daher besonders anspruchsvoll. Ein weiterer Nachteil von Traminien ist, dass sie unflexibel sind wegen der starren Schienen-Infrastruktur. Das vorliegende Konzept erachten wir insgesamt als viel zu Tramlastig. Das Netz soll von heute 9 auf 15 Traminien ausgebaut werden mit zusätzlichen 20 Schienenkilometern. Das erscheint uns übertrieben. Und die Planung ist angesichts der Erfahrungen aus den Tramvorlagen auch realitätsfremd: Es wird nicht einfacher, die Bevölkerung von Tramlösungen zu überzeugen. Das hat sich auch in der breiten Ablehnung der Traminie in die Länggasse gezeigt. Die vorliegende Strategie lässt diese Trends aber völlig ungeachtet.	x		Die Netzstrategie ist ein übergeordnetes Zielbild eines ÖV - Gesamtverkehrssystem. Sie berücksichtigt die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in diesem Perimeter abgestimmt mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kanton Bern. Dies ist notwendig, da die Planung einzelner Linienäste eines Netzes zu Fehlannahmen führen kann, weil der Perimeter zu wenig gefasst wird. Als nächsten Schritt werden Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) durchgeführt, um diese Elemente noch vertiefter zu prüfen.
BDP Köniz	Nein	Aus unserer Sicht bringt der Bericht tendenziell eine ÖV-Euphorie und insbesondere eine Tram-Euphorie zum Ausdruck. Die Rezepte der Vergangenheit werden einfach auf die Zukunft extrapoliert. Dem Konfliktpotenzial Velo-Tram wird man mit dem massiven Ausbau von Traminien nicht gerecht. Die massive Zunahme des Velo und E-Bike Verkehrs in den letzten Monaten muss in die strategischen Überlegungen einfließen.	x		Das Gesamtverkehrsmodell bildet gewisse Effekte im Bereich des öV, des MIV wie auch des Veloverkehr ab und ist nicht einfach auf das 2040 extrapoliert. Mehr Informationen dazu finden sie auf der Webseite des AÖV des Kanton Bern. Die Netzstrategie ist ein Fachbericht, welcher fachlich das Thema aufarbeitet und wurde mittels politischerer Gremien konsolidiert.
GaP	Nein	Erfreulicherweise ist offenbar der unmögliche Vorschlag der 2. Tramachse über die Nägeligasse vom Tisch. Wenn eine 2. Tramachse, dann über Bundesgasse-Kochergasse. Bei keiner Variante ist allerdings das Problem der Überlastung des Gebietes Bubenbergrplatz-Hirschengraben gelöst. Der Vorschlag der Führung eines Teils der 9er-Linie über die Lorrainebrücke ist interessant unter dem Gesichtspunkt der von uns befürworteten Entlastung der Innenstadt-«Tramwand». Das Problem Bubenbergrplatz-Hirschengraben würde allerdings nicht gelöst. Eine Linienführung über den engen und steilen Viktoriarain ist nicht vorstellbar. Wenn, dann müsste das Tram bereits nach dem Guisanplatz z.B. über Tellstrasse/Standstrasse/Nordring zur Lorrainebrücke geführt werden.	x		Weil Richtung Osten die neuen Traminien Richtung Nordquartier führen, ist eine 2. Tramachse via Bundesplatz wenig zielführend, weil dann der Bereich Kornhausplatz/brücke überlastet ist.
GB	Eher Nein	Wir verstehen den Wunsch, die Anzahl Fahrzeugbewegungen zu reduzieren. Es besteht aber immer ein Interessenkonflikt zwischen Tram und Velos, den es gebührend zu beachten gilt. Eine Umstellung von Bus- auf Trambetrieb muss aus unserer Sicht immer am konkreten Vorhaben beurteilt werden. Die Strassenverhältnisse sowie die realisierbare Ausgestaltung der Haltestellen haben einen entscheidenden Einfluss auf diese Interessenabwägung. Zudem haben die letzten Tramvorlagen auch gezeigt, dass grosse Konflikte mit dem Städtebau entstehen. Bern ist bekannt für seine historischen Alleen. Traminien sind daher besonders anspruchsvoll. Ein weiterer Nachteil von Traminien ist, dass sie unflexibel sind wegen der starren Schienen-Infrastruktur. Das vorliegende Konzept erachten wir insgesamt als viel zu Tramlastig. Das Netz soll von heute 9 auf 15 Traminien ausgebaut werden mit zusätzlichen 20 Schienenkilometern. Das erscheint uns übertrieben. Und die Planung ist angesichts der Erfahrungen aus den Tramvorlagen auch realitätsfremd: Es wird nicht einfacher, die Bevölkerung von Tramlösungen zu überzeugen. Das hat sich auch in der breiten Ablehnung der Traminie in die Länggasse gezeigt. Die vorliegende Strategie lässt diese Trends aber völlig ungeachtet.	x		
GFL	Ja	-	x		
GLP Kanton Bern	Eher Nein	Wir verweisen auf die einleitenden Bemerkungen zu Kapitel 4 und zu unseren Antworten zu den einzelnen Elementen von Kapitel 4.1.	x		Eine zweite Tramachse Lorrainebrücke ist aus Gesamtsicht zielführender, weil Wachstum v.a. im Nordquartier

		Betreffend zweite Tramachse gab es ursprünglich eine weitere, in vielerlei Hinsicht vorteilhafte Variante, die vor dem Bundeshaus durchführt. Dem Vernehmen nach soll diese nicht möglich sein, weil man vor dem Bundeshaus keine Oberleitungen installieren kann. Dies ist aber eine Frage des Fahrzeugparks: Das erwähnte Problem wäre auch durch den Einsatz von Trams zu lösen, die eine kurze Strecke mit Akku, ohne Oberleitung, fahren können. Hierzu finden sich im Synthesebericht keinerlei Ausführungen.			stattfindet. Eine zweite Tramachse Bundesgasse führt zu betrieblichen Problemen und die zusätzlichen Tramlinien müssten ebenfalls alle über die Kornhausbrücke, was zu Kapazitätsengpässen im Bereich Kornhaus führen würde. Die optimale Lage der zweiten Tramachse ist im Rahmen einer ZMB zu berteilen (vgl. Kapitel 6).
Grüne Köniz	Nein	Das in der Netzstrategie 2040 vorgeschlagene Ausmass an neuen Tramlinien ist für uns gerade angesichts der vielen ernüchternden Erfahrungen mit der bisherigen Tramplanung resp. den grossen Vorbehalten breiter Bevölkerungskreise gegenüber neuen Trambauvorhaben unverstänlich. Ebenso das Festhalten an gewissen schwach frequentierten Tramlinien ohne Perspektive auf nennenswerte Steigerung von Nachfrage und Kostendeckungsgrad. Beide Varianten betr. Zielbild 2040 (S. 7 und 8 des Syntheseberichts) sind ausgesprochen "Tramlastig". Wenn von aktuell 9 Tramlinienästen (5 Richtung West + 4 Richtung Ost) innert bloss 20 Jahren neu auf 15 Tramlinienäste (8 West + 7 Ost) mit Neubaustrecken auf rund 20 km Länge aufgestockt werden soll, wirft dies Fragen auf. Allein schon die finanzielle Lage von Bund, Kanton und Gemeinden wird bis 2040 niemals dermassen hohe Investitionen in die Tram-Infrastruktur (Tramlinienbau, neue Tramzüge, neue Depotplätze) erlauben. Die Grünen Köniz haben sich nochmals mit dem Thema Doppelgelenkbusse (DGB) befasst. Wir sind mittlerweile zur Auffassung gelangt, dass mit moderner Technik betriebene Doppelgelenkbuslinien auch auf Achsen mit starker ÖV-Nachfrage eine umweltfreundliche, wirtschaftliche und mit weit weniger Konflikten behaftete Alternative zu neuen Tramlinien darstellen. Wegen der geringeren Gefässgrösse als beim Tram bedarf es bei DGB-Linien zwar zur Bewältigung der Nachfragespitzen eines dichteren Takts; doch stellt dies aus Kundensicht gerade auch eine Qualität dar. In diesem Sinne wird auch der Grundsatz eines generellen 7.5' Takts - wie die Strategie vorsieht - in Frage gestellt. Die Auffassung, dass Tramlinien generell stadtverträglicher sein sollen als Buslinien, teilen wir nicht. So etwa geniessen aus Sicht des stark zunehmenden Zweiradverkehrs Buslinien deutlich mehr Akzeptanz als Tramlinien (Unfallpotenzial Tramschienen, Konflikte bei Kaplatzstellen). Bern muss sich entscheiden: Explizit "Velostadt" und gleichzeitig explizit "Tramstadt" sein wollen, ist nur schon angesichts der häufig engen Strassen situationen und v.a. angesichts der engen Platzverhältnisse im Stadtzentrum nicht machbar. Aufgrund unserer Einschätzung der Stärken und Schwächen von Tramlinien befürworten wir ein Konzept mit Beschränkung auf vier nachfragestarke Durchmesserlinien (vgl. Frage 7). In diesem Licht muss auch das Thema "zweite Tramachse" neu überdacht werden. Fazit: Die Fixierung auf das Verkehrsmittel Tram sollte aufgegeben werden. Das Ziel soll nicht eine "Tramstadt" sein, sondern eine mit der "Velostadt" und den Bedürfnissen des Gewerbes verträgliche sowie finanziell tragbare "ÖV-Stadt". In diesem Licht ist der planerische Ansatz mit bis zu 7 Tram-Durchmesserlinien plus 1 Tram-Radiallinie zu verwerfen.	x		Die Netzstrategie ist ein übergeordnetes Zielbild eines ÖV - Gesamtverkehrssystem. Sie berücksichtigt die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in diesem Perimeter abgestimmt mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern. Dies ist notwendig, da die Planung einzelner Linienäste eines Netzes zu Fehlannahmen führen kann, weil der Perimeter zu wenig weit gefasst wird. Das Abdecken aller Linien mit Bussen führt zu einer Überlastung im Raum Bahnhof Bern.
Jungfreisinnige Stadt Bern	Ja	Wenn es sich nur auf die Fahrzeugbewegungen bezieht, ja. Die derzeitigen Nadelöhre können den ganzen Betrieb lähmen. Wie bereits erwähnt, stellen wir aber das enorme Pendler-Wachstum in Frage.	x		
SP Bern Nord	Eher Ja	Das Tram ist auf stark frequentierten Korridoren eine wichtige und attraktive Ersatzlösung für Buslinien. Dort wo sich Tramlinien eignen, z.B. auf offenen, geraden Strassen, unterstützen wir die Umstellung von Bus auf Tram. Die Planung von neuen Tramlinien ist jedoch behutsam und unter Berücksichtigung der Erhaltung von Quartier-Lebensräumen vorzunehmen. Bei der laufenden Weiterentwicklung des ÖV-Netzes sind auch technologische Fortschritte zu berücksichtigen (So wurde z.B. in China ein Trackless-Tram entwickelt (CRRC Zhuzhou Institute Co Ltd.). Die Fahrzeuge sehen aus wie moderne, mehrteilige Niederflurtrams und nehmen eine entsprechende Anzahl an Fahrgästen auf, fahren jedoch wie Elektro- Autobusse auf Gummirädern und brauchen keine Schienen mehr. Die Fahrzeuge folgen einer Fahrbahnmarkierung. Eine Kamera vorne an den Fahrzeugen erkennt die speziellen Markierungen und hält diese so auf Kurs. Bei Störungen, Baustellen etc. lassen sich die Fahrzeuge wie Busse, unabhängig der speziellen Markierungen lenken.)	x		Physikalische Gesetzmässigkeiten sprechen dafür, dass die Rad-Schiene-Technik energetisch auch in Zukunft dem Pneu-Asphalt-System überlegen ist. Als nächste Schritte sind Zweckmässigkeitsbeurteilungen für die verschiedenen Korridore/Elemente durchzuführen, dabei werden weitere Kriterien, wie beispielsweise städtebauliche, berücksichtigt.
SP Köniz	Ja	-	x		
SP Stadt Bern	Eher Ja	Es gibt gute Gründe für zusätzliche Tramlinien, insbesondere die gegenüber Bussen grössere Transportkapazität. Für eine zweite Tramachse ist der Viktoriarain aus Platzgründen kaum geeignet. Eine zweite Linie könnte stattdessen via Lorrainebrücke – Breitenrainstrasse verkehren. Eine Tramachse durch Speichergasse und Nägelgasse ist definitiv nicht sinnvoll.	x		Die technische Machbarkeit wurde im Rahmen der ZMB Zweite Tramachse von 2012 nachgewiesen. Als nächster Schritt sind Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) durchzuführen um diese Elemente noch vertiefter zu prüfen, sowohl mit Rücksicht auf das Gesamtnetz wie auch auf weitere Kriterien, wie beispielsweise städtebauliche.
SVP Sektion Köniz	Eher Ja	Es stellt sich die Frage, ob in Zukunft (2040) weitere Tramlinien noch zeitgemäss sind. Buslinien sind bis zu diesem Zeitpunkt elektrifiziert (Akku oder Stromgebunden). Busse haben das Potential weniger Vibrationen und Lärm zu verursachen. U.U. können sie bis 2040 die gleiche Personenzahl wie ein Tram aufnehmen, sind aber nicht Schienengebunden und weisen daher eine höhere Betriebsqualität auf. Die SVP möchte darauf hinweisen, dass die vorliegende Netzstrategie auf best. technischen Gegebenheiten abgestellt wird. Technische Entwicklungen wie Bsp. die Elektrifizierung des Agglo ÖV oder eine Weiterentwicklung von DGB wird nicht abgebildet. Dazu wurden im Strategiepapier keine Aussagen gemacht.	x		Auch zukünftig sind Gefässe mit grosser Kapazität und eine Nachfragebündelung nötig, allenfalls ohne Fahrpersonal sondern automatisiert. Physikalische Gesetzmässigkeiten sprechen dafür, dass die Rad-Schiene-Technik energetisch auch in Zukunft dem Pneu-Asphalt-System überlegen ist. Als nächste Schritte sind Zweckmässigkeitsbeurteilungen für die verschiedenen Korridore/Elemente durchzuführen, dabei werden weitere Kriterien und die technischen Entwicklungen berücksichtigt.
SVP Stadt Bern und Sektion ISK	Nein	Bern ist keine Tramstadt, Bern hat derzeit eine Tramachse und wird Mühe haben weitere Tramachsen mehrheitsfähig vorzuschlagen und zu realisieren. Bern fehlt der nötige Strassenraum, um das Tramlinienetz derart massiv auszubauen – die Planer müssen sich mit der Tatsache auseinandersetzen, dass mit den Doppelgelenkbussen ebenso nötige Kapazitäten bereitgestellt werden können. Hinzu kommt, dass alleine die Reduktion von Fahrzeugbewegungen nichts bringt, vor allem dann wenn grosse Tramzüge nur in den Hauptverkehrszeiten gerechtfertigt sind und während dem Rest des Tages schwach besetzt zirkulieren.	x		Die Netzstrategie berücksichtigt die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklungen aus den Ortsplanungen/STEK, mit welchen das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern abgestimmt wurde. Ziel der Netzstrategie ist das Aufzeigen eines Zielbildes, welches die entsprechenden Mobilitätsbedürfnisse abdeckt.

Privatperson 2	Ja	-	x		
Privatperson 3	Nein	Trams sind keine Lösung für höheres Verkehrsaufkommen. Unterirdische Lösungen sind zu erarbeiten (Metro, U-Bahn).			x Unterirdische Angebotsausbauten sind mit enormen Kosten verbunden und erst ab einer relativ grossen Nachfrage gerechtfertigt. Deshalb wird mit Ausnahme einer allfälligen Verlängerung der RBS kein unterirdischer Ausbau des Angebots empfohlen.
Privatperson 4	Eher Nein	Nur dann, wenn die Schienen nicht unter dem Autostau gebaut werden – sonst wäre dem öV nicht geholfen. Bus wendiger um dem Stau (oder in Zukunft: liegengebliebenen autonomen Fahrzeugen auszuweichen!)	x		Ein Ziel der Netzstrategie 2040 ist, ein attraktives ÖV-Netz zu gestalten, dass die Mobilitätsnachfrage abdeckt. Es wird dabei auch beachtet, dass es entsprechend zuverlässig funktioniert.
Privatperson 5	-	Netzstrategie / Synthesbericht krank an einer starken Überbewertung des Verkehrsmittels Tram – dass dieses z.B. stadträumlich verträglicher sein soll als das Verkehrsmittel Bus, stimmt in der absoluten Form niemals	x		Eine höhere Stadtverträglichkeit wird ausschliesslich im Zusammenhang mit der Bewältigung der prognostizierten Nachfrage postuliert. Weitere städtebauliche Aspekte sind im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilungen zu berücksichtigen.

## 4.5 Zielbild Netzstrategie ÖV

## 4.5.1 Sind für Sie die richtigen Themen als gemeinsame Elemente der beiden Varianten «mit Tram Köniz» und «mit RBS-Verlängerung» festgelegt worden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Bern	-	Siehe Antrag unter 5.2	x			
Köniz	Ja	-	x			
Meikirch	Ja	-	x			
Münsingen	Ja	-	x			
Muri bei Bern	Ja	-	x			
Wohlen	Ja	-	x			
Zollikofen	Ja	-	x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	-	Siehe Bemerkungen zu den einzelnen Korridoren. Unserer Meinung nach fehlt die Idee eines Fernverkehrshalts im Wankdorf in der Strategie. Auch wenn nicht direkt Thema der Netzstrategie, die nur das lokale ÖV-Netz im Fokus hat, erscheint ein Hinweis hierzu im vorliegenden Kontext doch zweckmässig. Der Fernverkehrshalt im Norden von Bern würde, wie die Verlängerung des RBS, eine Entlastung des Bahnhofplatzes in Bern bewirken und auch zusätzlichen MIV auf den ÖV verlagern.			x	Die Region ist nicht zuständig für die Entwicklungen des Bahnsystems. Bereits bekannte Massnahmen (beispielsweise aus den FABI/STEP 2035 Programmen) wurden im Gesamtverkehrsmodell berücksichtigt. Die Schnittstellen zu anderen Projekten im Bereich der Bahn wurden berücksichtigt.
Bernmobil	Ja	-	x			
BLS AG	Ja	-	x			
Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr	Nein	Denn die ganze Strategie in diesem Papier scheint auf Gedeih und Verderb auf die höchst problematische Tramachse Bollwerk-Bubenbergrplatz angewiesen zu sein. Es sei wiederholt: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die ZMB 2012 zur zweiten Tramachse ist unter grossem Zeitdruck entstanden (Abstimmung über TRB, zur Beruhigung eines Teils der Kritiker)</li> <li>• Für die Bewertung wurden die Kriterien des Dienstbieters bezüglich Netzredundanz viel zu hoch gewichtet gegenüber den Nutzungskonflikten und Realisierungsrisiken anderer Varianten</li> <li>• So siegte nur knapp die Achse Nägelgasse-Bollwerk vor der Bundesgasse-Kochergasse</li> <li>• Diese willkürlich einseitige Gewichtung muss als unseriös und das Resultat der damalige ZMB als unbrauchbar bewertet werden. Wenn hier (Kap 5.3.) schon eine Durchbindung eines Inseltrams mit eines Wylertams angesprochen wird, muss auch eine unterirdische zweite bzw. eben dritte Tramachse in Betracht gezogen werden.</li> <li>• Inseltram unterirdisch, Schmalspur, entweder mit Zügen oder Trams oder beiden oder einem neuen Hybrid befahrbar</li> <li>• Zusätzliche (dritte) Tramachse, wenn nördlich des Bahnhofplatzes überhaupt nötig, zwischen Schützenmatte und Loryplatz via den neuen RBS-Tiefbahnhof. Die zweite Tramachse muss aber im Süden liegen (Kochergasse/Bundesgasse), hier würden bereits heute drei Linien profitieren.</li> <li>• Vor ein paar Jahren hat man noch ernsthaft über einen Schanzentunnel für die Autos gesprochen. Nun macht man ihn eben für das Tram. Das wäre eine Win-win-win-Situation: Für den Raum Bahnhofplatz, für den ÖV und für Gestaltung und Städtebau.</li> <li>• So entsteht eine unterirdische zweite Tramachse (west-nord) auf dem Wunschkorridor. Ab Loryplatz bzw. Viktoriaplatz/Lorrainebrücke können 1, 2 oder im Störfall sogar 3 Tramlinien auf diese zweite oder dritte Tramachse West-Nord geleitet werden.</li> </ul>	x		Die ZMB aus 2012 unter der Leitung des AÖV, hat seine Berechtigung und damals auch zu korrekten Ergebnissen geführt, unter der Annahme des damals gesetzten geografischen Perimeters. Die Netzstrategie ist jedoch ein übergeordnetes Zielbild des gesamten Tram- und Hauptbuslinien-netzes. Die Betrachtung einzelner Linienäste oder Korridore eines Netzes führt oft zu Fehlannahmen, weil der Perimeter zu wenig weit gefasst wurde.	
Décroissance Bern	Eher Nein	Aufgrund des vorher geschriebenen nein.	x			
DIALOG Nordquartier	Nein	Das Breitenrainquartier muss nicht künstlich mit einer neuen Tramlinie als Ersatz vom Nüni-Tram bedient werden. Das Angebot ist ausserhalb der Hauptverkehrszeiten ausreichend. Eine weitere Tramlinie über die Papiermühlestrasse ist eine Luxuslösung, die zudem neue Überlastungsprobleme auf dem Guisanplatz schaffen dürfte. In Fussdistanz zum Pentagon (unter 500 m) befinden sich Tramhaltestellen.	x			Für Nahverkehrshaltestellen (Bus und Tram) gilt ein Radius von 300m als erschlossen.
Fussverkehr Kanton Bern	Eher Nein	Auf die sichere Realisierung des Trams Länggasse zu setzen, ist aufgrund der aktuellen Meinungen der Politik, Verbänden und Interessengruppen bezüglich dieses Projekts nicht angezeigt. Stattdessen muss auf das in der Länggasse grosse Potenzial des Fussverkehrs wie auch des Veloverkehrs gesetzt werden.	x			Im Rahmen eines Monitorings unter Federführung der Stadt Bern wird die Verkehrsentwicklung in der Länggasse beobachtet und eine erneute Standortbestimmung vorgenommen. Auf Basis der Resultate dieses Monitorings wird über das weitere Vorgehen bezüglich Tram Länggasse zu gegebener Zeit entschieden.
HEV Bern und Umgebung	Ja	-	x			
IG ÖV Bern	Ja	-	x			
IG Verkehr Köniz	Nein	Da keine der beiden Varianten akzeptiert werden, erübrigt sich die Beantwortung dieser Frage.	x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja	-	x			



Pro Velo Bern	Eher Nein	Die Frage ist schwer verständlich. «Themen festgelegt»? Es wurde ja nichts neues festgelegt, wenn beide fast identisch sind.	x		
Quartierkommission Stadtteil IV	Ja	-	x		
Spiegel Leist	Eher Ja	Die verschiedenen Durchbindungsvarianten sollten im Verlauf der Planung flexibel nach den Bedürfnissen angepasst werden. Die Umsteigemöglichkeiten auf die Linie 16 (Köniz – Gurten-Gartenstadt) müssen bei beiden Varianten sichergestellt werden.	x		Attraktive Umsteigemöglichkeiten im Gesamtnetz werden bei der Fahrplangestaltung berücksichtigt.
VCS Regionalgruppe Bern	Ja	-	x		
BDP Köniz	Ja	-	x		
GaP	Nein	Fortschreibung der vergangenen Entwicklung statt Vision einer zukünftigen Entwicklung der Mobilität. Z.B. weniger Mobilität durch Home-Office und Dezentralisierung von Wohnen und Arbeiten.	x		
GB	Ja	-	x		
GFL	Eher Ja	Die Vorbehalte sind oben formuliert. Generell gilt der Vorbehalt: ist das finanzierbar?	x		
Grüne Köniz	Ja	-	x		
Jungfreisinnige Stadt Bern	Ja	Der ÖV ist ein Gesamtsystem, wir begrüßen, dass das Gesamtbild mit all seinen Auswirkungen in den verschiedenen Stadtgebieten betrachtet wird.	x		
SP Köniz	Eher Ja	Die verschiedenen Durchbindungsvarianten sollten im Verlauf der Planung flexibel nach den Bedürfnissen angepasst werden			Attraktive Umsteigemöglichkeiten im Gesamtnetz werden bei der Fahrplangestaltung berücksichtigt.
SP Stadt Bern	Eher Ja	Tangentialverbindungen/Entlastung Bereich (Haupt-)bahnhof/Zytglogge werden zu wenig berücksichtigt, nach wie vor zu starker Fokus darauf, dass möglichst viele öV-Reisen via (Haupt-)bahnhof führen was nicht zielführend ist. Vielerorts könnte mit einer relativ kurzen Linienverlängerung schon viel erreicht werden.	x		Das Potenzial weiterer Linien wurde geprüft und als nicht genügend für das Hauptliniennetz klassifiziert. Im Rahmen des Ergänzungsnetzes sind weitere Möglichkeiten zu prüfen.
SVP Sektion Köniz	Ja	-	x		
SVP Stadt Bern und Sektion ISK	Nein	Tram Köniz ist mit 60% gescheitert! Deshalb nicht weiter verfolgen!	x		
Privatperson 2	Eher Ja	-	x		
Privatperson 3	Eher Ja	-	x		
Privatperson 4	Eher Nein	Autostau berücksichtigen!	x		Als nächsten Schritt werden Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) durchgeführt um die verschiedenen Elemente der Netzstrategie noch vertiefter zu prüfen und auch mit den anderen Verkehrsträgern abzustimmen.

## 4.5.2 Ist es für Sie nachvollziehbar, dass die Netzstrategie sowohl eine Variante «mit Tram Köniz», wie auch eine Variante «mit RBS-Verlängerung» beinhaltet?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Bern	-	Es ist sicherzustellen, dass der definitive Entscheid zur Gesamtnetz-Variante erst in Kenntnis der Ergebnisse der vertieften planerischen Abklärungen zu den relevanten Netzelementen gefällt wird. Bei dieser Gelegenheit ist das Zielbild zu plausibilisieren und erneut zu prüfen, ob Tangentiallinien einen stärkeren Beitrag zur Entlastung des Stadtzentrums leisten können. Antrag: Im Synthesebericht sei festzuhalten, wie der Grundsatzentscheid über die Gesamtnetz-Variante zu fällen ist. Der Synthesebericht zur Netzstrategie ist deshalb wie folgt zu ergänzen (S. 29, neues Kap. 5.5): «5.5 Abhängigkeit des Variantenentscheids von planerischen Abklärungen. Für den Entscheid zur Gesamtnetz-Variante müssen die Ergebnisse der Planungsstudien zum Korridor Bahnhof Bern-Köniz (vgl. Kap. 4.1.1), zum Korridor Bahnhof Bern-Insel (vgl. Kap. 4.1.4) und zur zweiten Tramachse (vgl. Kap. 4.3) vorliegen. Im Zuge des Entscheids ist das Zielbild hinsichtlich der Netzelemente zweiter und dritter Priorität sowie der Entwicklungsprognosen nochmals zu plausibilisieren. Bei dieser Gelegenheit soll auch erneut geprüft werden, ob durch weitere Tangentiallinien das Stadtzentrum mit weiteren Tangentiallinien zusätzlich entlastet werden kann.»		x		Der Bericht wird sinngemäss ergänzt.
Köniz	Ja	-	x			
Meikirch	Eher Nein	Die RBS-Verlängerung scheint angesichts der enormen Kosten und des hohen technischen Anspruchs eher unrealistisch und wenn doch, dann mit einem sehr weiten Zeithorizont. Auf diesem Korridor sind wir eher auf eine mittelfristig realisierbare und finanzierbare Variante angewiesen.	x			Die Studie zur Übergangslösung auf der Linie 10 (Ast Köniz) wurde aufgrund der Dringlichkeit während der Arbeiten an der Netzstrategie ausgelöst und ist bereits am Laufen.
Münsingen	Ja	-	x			
Muri bei Bern	Eher Ja	Die Netzstrategie könnte stark vereinfacht werden, wenn die Publikation verschoben und das Resultat der ZMB berücksichtigt werden würde.		x		Die Netzstrategie gibt den Überbau zu den Zweckmässigkeitsbeurteilungen. Die ZMB Inselareal und die Netzstrategie ÖV wurden in enger Kooperation erarbeitet. Die Netzstrategie greift jedoch nicht den Resultaten der ZMB Insel vor. Ergebnisse aus der ZMB Inselareal sind 2021 zu erwarten.
Wohlen	Ja	-	x			
Zollikofen	Ja	-	x			
Bermobil	Ja	-	x			
BLS AG	Eher Nein	Die Darstellung beider Varianten ist für uns nur unter politischen Aspekten nachvollziehbar. Inhaltlich verweisen wir auf die Antwort auf Frage 4.1. Das Abschneiden eines ganzen S-Bahn-Korridors von der ÖV-Drehscheibe Europaplatz widerspricht der gewollten Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Zudem verweisen wir darauf, dass der Zweckmässigkeit der RBS-Verlängerung Richtung Köniz bereits früher in zwei unabhängig voneinander erarbeiteten Studien untersucht wurde, nämlich ZMB Süd und Variantenbericht ZBB. Die beide Studien beleuchten die Verlängerung aus unterschiedlichen Blickwinkeln und können kein angemessenes Kosten/Nutzen-Verhältnis für diese Lösung nachweisen. Die ZBB-Studie kommt zudem zum Schluss, dass wenn überhaupt der Ast Richtung Gürbetal auch an das RBS-Netz angehängt werden müsste. Andernfalls wird das Normalspurnetz zu wenig entlastet und die Auslastung der neu geschaffenen Infrastruktur ist zu tief. Die Verlängerung der RBS würde somit Mittel binden, die für wesentlich dringlicherer Bahninfrastrukturerweiterungen im Knoten Bern benötigt werden. Dies sind insbesondere der bereits im AS 2025 vorgesehene, aber inzwischen zurückgestellt Ausbau des Westkopfs Bf. Bern und der damit verbundene Rückbau des unattraktiven Perrons 49/50, sowie der 4-Spur-Ausbau Wankdorf Nord.		x		Das AÖV führt aktuell die ZMB Inselareal durch, sowie eine Studie zur S-Bahn 2040. Das sind Themen, die beim AÖV eingegeben werden müssen.
Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr	Nein	Siehe 4.1. und 4.4. RBS-Verlängerung und Verbindung ab Loryplatz schneidet besser ab als das abgelehnte Tram Köniz via Schwarzenburgstrasse. Die unterirdische Variante bis Loryplatz ist zwar viel teurer, aber eindeutig nachhaltiger, von besserer Verbindungsqualität und konfliktärmer.		x		
Décroissance Bern	Eher Ja	Aus Sicht Planungsoption nachvollziehbar, auch wenn wir beides für unnötig halten und ablehnen.	x			
DIALOG Nordquartier	Ja	-	x			
Fussverkehr Kanton Bern	Ja	-	x			
HEV Bern und Umgebung	Ja	Diese Strategie ist die einzig richtige.	x			
IG ÖV Bern	Ja	-	x			
IG Verkehr Köniz	Nein	Wie bereits beschrieben sind keine der beiden Varianten akzeptabel. Insbesondere die Variante mit Tram nach Köniz wird abgelehnt. Es ist völlig klar, dass Köniz-Schliern mit Doppelgelenkbussen und der Verdichtung des Taktes auf der S-Bahnlinie mittel- und langfristig ausreichend bedient wird.		x		
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja	-	x			

Pro Velo Bern	Eher Ja	Ja, dass die RBS-Verlängerung in Betracht gezogen wird. Nein, dass das Tram Köniz noch in Betracht gezogen wird.	x		
Quartierkommission Stadtteil IV	Ja	-	x		
Spiegel Leist	Ja	-	x		
VCS Regionalgruppe Bern	Ja	-	x		
BDP Köniz	Ja	-	x		
GaP	Nein	Wie bereits ausgeführt. Tramprojekt abgelehnt und RBS-Verlängerung viel zu gross und zu teuer für Bern.	x		
GB	Ja	-	x		
GFL	Nein	Die Variante RBS weist ein sehr schlechtes Kosten/Nutzen Verhältnis auf. Mit Blick auf eine effiziente Weiterentwicklung des ÖV in Bern kann sie bereits jetzt ausgeschlossen werden.	x		
GLP Kanton Bern	Eher Ja	Die vorhandenen Informationen erlauben noch keine abschliessende Entscheidung (vgl. Antwort auf Frage 4.1). Hingegen fehlt eine Variante, die weder ein «Tram Köniz» noch eine «RBS-Verlängerung» beinhaltet.	x		Realistische Alternativen, welche die langfristig benötigten Kapazitäten zur Verfügung stellen, sind aus heutiger Sicht nicht ersichtlich.
Grüne Köniz	Ja	-	x		
Jungfreisinnige Stadt Bern	Ja	-	x		
SP Köniz	Ja	-	x		
SP Stadt Bern	Eher Ja	Wie bereits erläutert sind beide Varianten nur bedingt realistisch. Es braucht Alternativszenarien, falls beide Varianten nicht umgesetzt werden können?	x		Realistische Alternativen, welche die langfristig benötigten Kapazitäten zur Verfügung stellen, sind aus heutiger Sicht nicht ersichtlich
SVP Sektion Köniz	Ja	-	x		
SVP Stadt Bern und Sektion ISK	-	Tram Köniz ist mit 60% gescheitert! Deshalb nicht weiter verfolgen!	x		
Privatperson 2	Eher Ja	-	x		
Privatperson 3	Ja	-	x		
Privatperson 4	Eher Nein	-	x		

## 4.5.3 Sind die variantenspezifischen Elemente der Varianten «mit Tram Köniz» und «mit RBS-Verlängerung» für Sie nachvollziehbar?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Köniz	Ja	-	x			
Meikirch	Ja	-	x			
Münsingen	Ja	-	x			
Muri bei Bern	Eher Ja	Die Netzstrategie könnte stark vereinfacht werden, wenn die Publikation verschoben und das Resultat der ZMB berücksichtigt werden würde.	x			Die Netzstrategie gibt den Überbau zu den Zweckmässigkeitsbeurteilungen. Die ZMB Inselareal und die Netzstrategie ÖV wurden in enger Kooperation erarbeitet. Die Netzstrategie greift jedoch nicht den Resultaten der ZMB Insel vor. Ergebnisse aus der ZMB Inselareal sind 2021 zu erwarten.
Wohlen	Ja	-	x			
Zollikofen	Ja	-	x			
Bermobil	Ja	-	x			
BLS AG	Eher Ja	Für die Variante «mit RBS-Verlängerung» werden die Auswirkungen auf das Schienennetz ausserhalb des Korridors Bern – Köniz ausgeblendet. Die Realisierung einer Metro-Haltestelle beim Fischermätteli würde zum Beispiel den Druck auf eine Haltestelle der Gürbetallinie am selben Ort deutlich erhöhen. Letztere verfügt aber bereits (inkl. Kleinwabern) über sieben Haltestellen auf der Strecke Bern – Belp. Ferner ist nicht nachvollziehbar, warum das einwohnerstarke Gebiet Schliern in diesem Fall (trotz aufwändigem Metrobau mit Umspurung nach Schwarzenburg) weiterhin mit Bussen und nicht mit einer Neutrassierung der umgespurten Schwarzenburgerlinie erschlossen werden sollte.	x			Das AÖV führt aktuell eine Studie zur S-Bahn 2040 durch. Das sind Themen, die beim AÖV eingegeben werden müssen.
Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr	Eher Nein	Nein, aus den Antworten zu 4.1., 4.4 und 5.2 zu schliessen nein.	x			
Décroissance Bern	Eher Nein	Siehe vorherige Antworten.	x			
DIALOG Nordquartier	Ja	-	x			
HEV Bern und Umgebung	Ja	-	x			
IG ÖV Bern	Ja	-	x			
IG Verkehr Köniz	Nein	Wie oft wollen Sie die immer gleiche Frage stellen, warum fehlen konkrete Fragen zu weiteren Tramachsen?	x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja	-	x			
Pro Velo Bern	Eher Nein	Die ist für den Veloverkehr nur relevant, wenn auf die (oberirdische) zweite Tramachse über den Bahnhofplatz verzichtet werden kann.	x			
Quartierkommission Stadtteil IV	Ja	-	x			
Spiegel Leist	Eher Ja	Beim definitiven Variantenentscheid sollten die Könizer*innen jedoch unbedingt mitentscheiden können.	x			Die Netzstrategie ist ein übergeordnetes Zielbild eines ÖV – Gesamtverkehrssystem. Als nächsten Schritt werden Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) durchgeführt, um diese Elemente noch vertiefter zu prüfen. Dort ist dann wieder eine grössere Partizipation vorgesehen.
VCS Regionalgruppe Bern	Ja	-	x			
BDP Köniz	Ja	-	x			
GaP	Nein	Bereits begründet.	x			
GB	Ja	-	x			
GFL	Nein	siehe oben	x			
Grüne Köniz	Ja	-	x			
Jungfreisinnige Stadt Bern	Ja	-	x			
SP Köniz	Eher Ja	Die SP Köniz begrüssen, dass die beiden Varianten noch vertieft geprüft werden. Beim definitiven Variantenentscheid sollten die Könizer*innen jedoch unbedingt mitentscheiden können. Die SP Köniz wünscht, dass auf den bestehenden S-Bahn-Linien (S1, S2 und S6) jedoch nun endlich der Viertelstundentakt eingeführt wird.	x			Die Netzstrategie ist ein übergeordnetes Zielbild eines ÖV – Gesamtverkehrssystem. Als nächsten Schritt werden Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) durchgeführt, um diese Elemente noch vertiefter zu prüfen. Dort ist dann wieder eine grössere Partizipation vorgesehen. Die Region ist nicht zuständig für die Entwicklungen des S-Bahnsystems, dies obliegt dem Kanton. Bereits bekannte Massnahmen (beispielsweise aus den FABI/STEP 2035 Programmen) wurden im Gesamtverkehrsmodell

					berücksichtigt. Die Schnittstellen zu anderen Projekten im Bereich der S-Bahn wurden berücksichtigt.
SP Stadt Bern	Ja	-	x		
SVP Sektion Köniz	Ja	Die kurzfristige Entlastung der Linie 10 nach Köniz (aktuell 2.5' Takt) ist per sofort durch ein DGB zu ersetzen. Bis die Variante «Tram Köniz» oder «RBS Verlängerung» umgesetzt werden kann, sind zwei Fahrzeuggenerationen erforderlich (ca. 30 Jahre). Deshalb sollte geprüft werden, ob die Linie elektrifiziert (analog zu Linie 17) werden könnte. Nach der Umstellung bleibt die Linie als GB elektrisch bestehen.	x		Die Studie zur Übergangslösung auf der Linie 10 (Ast Köniz) – mit Prüfung der Elektrifizierung – wurde aufgrund der Dringlichkeit während der Arbeiten an der Netzstrategie ausgelöst und ist bereits am Laufen.
SVP Stadt Bern und Sektion ISK	-	Tram Köniz ist mit 60% gescheitert! Deshalb nicht weiter verfolgen!	x		
Privatperson 2	Eher Ja	-	x		
Privatperson 3	Ja	-	x		
Privatperson 4	Eher Ja	-	x		

4.6 Umsetzung: Etappierung und Meilensteine - Sind Sie mit den eruierten strategischen Netzelementen und der Prioritätensetzung bei der Umsetzung einverstanden?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Bern	-	<p>Der Gemeinderat teilt die Auffassung, dass die bestehende Traminfrastruktur in der Innenstadt mit der Eröffnung von Tram Ostermundigen ihre Kapazitätsgrenze erreicht hat. Die Netzstrategie bestätigt hier die Befunde früherer Abklärungen, wonach eine zweite Tramachse die unabdingbare Voraussetzung für zukünftige Erweiterungen des Tramnetzes ist. Weiter weist er darauf hin, dass auch wegen der zunehmenden Personenfrequenzen an der Tramhaltestelle Hirschengraben nach der Eröffnung von Zukunft Bahnhof Bern dringender Bedarf für die zweite Tramachse besteht. Entsprechende Untersuchungen von BERNMOBIL haben ergeben, dass die Tramhaltestelle Hirschengraben im Zeitraum 2035 ihre Kapazitätsgrenzen erreichen wird, weshalb die Anzahl der Trambewegungen an dieser Haltestelle reduziert werden muss. Mit der zweiten Tramachse West, bzw. einer neuen Haltestelle in der Laupenstrasse kann diese Entlastung erreicht werden. Der Gemeinderat begrüsst deshalb die Empfehlung der Netzstrategie, die Linienführung der Zweiten Tramachse sei im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) nochmals zu überprüfen, welche an die Erkenntnisse der ZMB 2012 anknüpft. Diese Untersuchung ist angesichts des langen Entscheidungs- und Realisierungshorizonts von Infrastrukturprojekten im städtischen Raum mit hoher Dringlichkeit unter Einbezug aller Planungspartner und in einer breit abgestützten Partizipation durchzuführen. Dabei ist insbesondere auch zu prüfen, ob die Zweite Tramachse integral oder etappiert (Zweite Tramachse West/ Zweite Tramachse Ost) zu erstellen ist.</p> <p>Antrag: Im Rahmen der Überprüfung der Linienführung der Zweiten Tramachse ist frühzeitig zu untersuchen, ob dieses Netzelement integral oder etappiert (Zweite Tramachse West / Zweite Tramachse Ost) zu erstellen ist. Der Synthesebericht zur Netzstrategie ist deshalb wie folgt zu ergänzen (S. S. 27, am Schluss des 2. Absatzes):«Im Rahmen dieser Untersuchung ist auch zu prüfen, ob dieses Netzelement integral oder etappiert (Zweite Tramachse West / Zweite Tramachse Ost) zu erstellen ist.»</p> <p>Auf dem Korridor Köniz, bzw. der Linie 10: Köniz besteht bereits kurzfristig dringender Bedarf nach einer Kapazitätserhöhung. Eine entsprechende Studie wird momentan unter gemeinsamer Federführung von Region und Kanton durchgeführt. Sie untersucht insbesondere den Einsatz von Doppelgelenkbussen auf dieser Linie. Auf der Liste der Umsetzungselemente in Kapitel 6 des Syntheseberichts fehlt diese Massnahme. Auf diesem Korridor besteht insbesondere auf dem städtischen Abschnitt seit langem ein Kapazitätsengpass. Momentan besteht ein «window of opportunity» für eine kurzfristige Kapazitätserhöhung, da die auf dieser Linie eingesetzten Busse am Ende ihrer Lebensdauer angelangt sind und im Rahmen der Ersatzbeschaffung Doppelgelenkbusse beschafft werden können. Die Massnahme ist deshalb mit Priorität 1 in die Liste der strategischen Netzelemente aufzunehmen.</p> <p>Antrag: Die Massnahme «Kurzfristige Kapazitätserhöhung Linie 10: Köniz» ist mit Priorität 1 in die Liste der strategischen Netzelemente aufzunehmen. Der Synthesebericht zur Netzstrategie ist deshalb wie folgt zu ergänzen:(S. 20, nach dem 2. Absatz): «In einem ersten Schritt soll die Linie 10: Köniz zur Kapazitätserhöhung neu mit Doppelgelenkbussen betrieben werden. Diese Massnahme kann kurzfristig ergriffen werden. Sie ist sowohl zur Variante RBS als auch zur Variante Tram Köniz aufwärtskompatibel. Entsprechende Abklärungen sind im Gange.» (S. 30, Abbildung 16, neue Zeile nach «Option Tramverlängerung Saali»): «DGB Bern-Bahnhof-Köniz / 1. / Kurzfristig realisierbare Kapazitätserhöhung, aufwärtskompatibel mit Tram Köniz oder RBS-Verlängerung»</p> <p>Die beiden erwähnten Netzelemente sind aus Sicht des Gemeinderats zentral. In Anlehnung an die Terminologie der Richtplanung können sie als «Zwischenergebnisstand» bezeichnet werden. Der Gemeinderat stimmt zu, dass langfristige Massnahmen zur Kapazitätserhöhung auf den Korridoren Bern Bahnhof-Köniz und Bern Bahnhof-Insel mit Priorität 1 angegangen werden müssen. Wie im Synthesebericht ausgeführt, kann zum heutigen Zeitpunkt auf strategischer Ebene nicht entschieden werden, welche Variante dafür zweckmässiger ist. Dazu müssen zuerst die Ergebnisse der vertieften planerischen Abklärungen vorliegen.</p>		x		<p>Der Synthesebericht wird im Sinne des Antrags ergänzt.</p> <p>Die Studie zur Übergangslösung auf der Linie 10 (Ast Köniz) – mit Prüfung von Doppelgelenkbussen – wurde aufgrund der Dringlichkeit während der Arbeiten an der Netzstrategie ausgelöst und ist bereits am Laufen.</p>
Köniz	Eher Ja	Die Abb. 16 des Syntheseberichts zeigt die Priorisierung der strategischen Netzelemente. Welche Bedeutung und welche Folgen die Gewährleistung der Aufwärtskompatibilität in der Netzstrategie hat, sollte klarer dargelegt werden oder es ist auf die entsprechenden Folgestudien hinzuweisen.		x		Der Synthesebericht wird im Sinne des Antrags ergänzt.
Meikirch	Ja	-	x			
Münsingen	Ja	-	x			
Muri bei Bern	Eher Ja	Für das ÖV- Gesamtsystem ist eine 2. Tramachse um den Bahnhof Bern das entscheidende Element und "verdient" somit die 1. Priorität. Auch die Frage, ob die Insel und Köniz mit dem Tram oder mit einer neuen S-Bahn erschlossen werden soll, ist wichtig. Jedoch interpretieren wir den Synthesebericht so, dass dieses Projekt weniger einschneidende Konsequenzen für das Gesamtsystem als die 2. Tramachse hat und somit eher mit Priorität 2 geführt werden sollte.		x		Die zweite Tramachse hat aus fachlicher Sicht der Begleitgruppe die höchste Priorität auch in Zusammenhang mit dem Projekt ZBB, sowie der Entlastung des Hirschengrabens.
Wohlen	Ja	-	x			
Zollikofen	Eher Ja	Die Priorisierung ist grundsätzlich klar und nachvollziehbar. Vermisst wird aber die Aussage, was dies auf der zeitlichen Achse (konkrete Jahre) bedeutet. Es ist kaum vorstellbar, dass alle Projekte bis 2040 umgesetzt werden können.	x			Die Strategie geht wie im Bericht beschrieben über das Jahr 2040 hinaus, es gibt aktuell jedoch keine Modelldaten/Ortsplanungen die über 2040 hinaus gehen.

Tiefbauamt des Kantons Bern	-	Wir weisen auf die absehbar grossen finanziellen Folgen der vorgelegten Planung für den Kanton (Tiefbau) hin. In Kapitel 6 finden sich lediglich Zusammenstellungen für das Tram, die damit zusammenhängenden Kosten eines Ausbaus der Strassenquerschnitte werden unterschlagen. Dass diese Kosten von erheblicher Bedeutung sein können und neben dem Kanton auch den Bund betreffen dürften, wird im Bericht unzureichend dargelegt.		x	Das Tiefbauamt des Kantons Bern war im Projekt vertreten, es handelt sich dabei um Gesamtkostenschätzungen (inkl. Strassen) aus Erfahrungswerten. Der Bund hat mit FABI / STEP sowie dem Agglomerationsprogramm gute Instrumente, um solche Vorhaben mitzufinanzieren.
Bermobil	Ja	Die zweite Tramachse ist das zentrale und damit das wichtigste Element des künftigen Tramnetzes. Deshalb muss diese unbedingt in die höchste Priorität eingestuft sowie die Planung und Umsetzung umgehend angegangen werden.	x		
BLS AG	Ja	-	x		
Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr	Nein	Absolut falscher Grundsatzentscheid auf Basis einer unseriösen ZMB von 2012 zur zweiten Tramachse! Die ganze Strategie in diesem Papier scheint auf Gedeih und Verderb auf die höchst problematische Tramachse Bollwerk-Bubenbergring angewiesen zu sein. Einzig einverstanden mit der unterirdischen Erschliessung Inselareal (Verlängerung RBS), inkl. Anschluss Loryplatz.	x		Die ZMB aus 2012 unter der Leitung des AÖV, hat seine Berechtigung und damals auch zu korrekten Ergebnissen geführt, unter der Annahme des damals gesetzten geografischen Perimeters. Die Netzstrategie ist jedoch ein übergeordnetes Zielbild des gesamten Tram- und Hauptbuslinien-netzes. Die Betrachtung einzelner Linienäste oder Korridore eines Netzes führt oft zu Fehlannahmen, weil der Perimeter zu wenig weit gefasst wurde.
Décroissance Bern	Nein	Klares Nein. Meilensteine wären es, stadt-, raum- und grünverträgliche ÖV-Planung zu betreiben. Insbesondere die offenbar allem zugrunde gelegte zweite Tramachse über den Bubenbergring ist derart falsch, dass man sie nur bekämpfen kann. Sie zementiert die Sterntopologie, ist offenbar auch für die geplante Zerstörung des Hirschengrabens verantwortlich und schränkt den Gestaltungsspielraum im Bahnhofumfeld ein.	x		
DIALOG Nordquartier	Nein	Es darf nicht einseitig auf eine zweite Tramachse Ost und West gesetzt werden. Dies schafft Zwänge, die für die Stadt unverträglich sind. Die zweite Tramachse ist nur in 2. Priorität zu verfolgen. In 1. Priorität sollten die Tangentiallinien angegangen werden mit einer attraktiven und schnellen Anbindung an die Bahnhöfe Wankdorf, Ostermundigen und Europa-platz. Die südliche Tangente taucht in der Zusammenstellung (Abbildung 16) nicht auf.	x		Die 2. Tramachse ist zwingend nötig, denn der Verkehr im Zusammenhang mit dem Bahnhof Bern und der Innenstadt wird angesichts der Prognosen weiter zunehmen und bleibt entsprechend hoch.
Fussverkehr Kanton Bern	Eher Nein	FVBE und andere Gruppierungen sind gegen das Tram Länggasse. Die Priorisierung dieses Projekts auf der zweithöchsten Stufe ist nicht nachvollziehbar, weil die Digitalisierung auch an den Hochschulen für markante Änderungen der Personenströme sorgen wird, weil weniger Präsenzunterricht zu Spitzenzeiten stattfinden wird und vor allem weil die Verkehrswege in der Länggasse bestens zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden können. Zudem erreichen die Baukosten für dieses Bauprojekt einen zu hohen, unverhältnismässigen Wert.	x		Im Rahmen eines Monitorings unter Federführung der Stadt Bern wird die Verkehrsentwicklung in der Länggasse beobachtet und eine erneute Standortbestimmung vorgenommen. Auf Basis der Resultate dieses Monitorings wird über das weitere Vorgehen bezüglich Tram Länggasse zu gegebener Zeit entschieden.
HEV Bern und Umgebung	Eher Ja	Es ist zu überprüfen ob die Tramachse Länggasse nicht auch in Priorität 1 einzuordnen wäre.	x		Im Rahmen eines Monitorings unter Federführung der Stadt Bern wird die Verkehrsentwicklung in der Länggasse beobachtet und eine erneute Standortbestimmung vorgenommen. Auf Basis der Resultate dieses Monitorings wird über das weitere Vorgehen bezüglich Tram Länggasse zu gegebener Zeit entschieden.
HIV	-	Wir können das längerfristige Bedürfnis nach einer zweiten Tramachse in der Innenstadt nachvollziehen, auch wenn die Dringlichkeit mit den soeben erwähnten Achsen ausserhalb der zentralen Innenstadt reduziert werden könnte (und werden muss). Wir begrüßen, dass die nun angedachte Linienführung der zweiten Tramachse über die Lorrainebrücke führt und für den Moment die früher angedachte Linienführung über die Speicher- und Nägelgasse nicht mehr im Fokus zu stehen scheint. Wir haben uns bereits früher gegen eine Linienführung in den erwähnten Innenstadt-Gassen ausgesprochen und sind nach wie vor strikte gegen eine solche Tramachse. Dadurch würde die Anlieferung der Innenstadtgeschäfte ganz massiv behindert.	x		
IG ÖV Bern	Ja	-	x		
IG Verkehr Köniz	Nein	Aufgrund der inhaltlichen Ablehnung des Gesamtberichts, wird auch dieses Kapitel inhaltlich abgelehnt. Die Angabe der Infrastrukturkosten scheinen willkürlich und entsprechen daher eher einem Kaffeesatzlesen. Die Aussagen zur Wichtigkeit der zusätzlichen Tramachsen, insbesondere im Hinblick auf das Tram nach Ostermundigen, bestätigen uns in der Ansicht, dass diese 2. Tramachse zusammen mit dem Tram nach Ostermundigen hätte projektiert und realisiert werden müssen. Die Trennung dieser beiden Vorhaben hatte rein taktische Gründe, denn zusammen wären sie abgelehnt worden. Hinzu kommt, dass die im Bericht vorgeschlagenen Tramachsen, insbesondere über den Viktoriarain, vollständig abgelehnt werden. Irritierend ist die Tatsache, dass die ursprüngliche Linienführung über die Nägelgasse 'verschwunden' ist, obwohl dieses Projekt zur Mitfinanzierung bereits eingegeben wurde. Daher muss angenommen werden, dass es derzeit keine realistische, mehrheitsfähige Tramachsen-Lösung gibt. Dies ist ein Grund mehr von der Illusion 'Bern ist eine Tramstadt' abzukommen.	x		
Pro Bahn Espace Mittelland	Eher Ja	Durchmesserlinien: Pro Bahn Espace Mittelland vermisst eine Verbindung, welche die Stadt Nord-Süd via Zytglogge durchquert. Zum Beispiel eine Buslinie, welche vom Nordquartier her via Kornhausbrücke - Kirchenfeldbrücke - Monbijoubrücke führt (auch wenn diese beim Zytglogge bei den engen Tramhaltestellen zu Behinderungen führen könnte). Wenn man aber den Umsteigeverkehr betrachtet von 6/8 auf 9/10, dann ist da durchaus ein Potential vorhanden. Dies würde auch den Hauptbahnhof als zentraler Umsteigepunkt entlasten. Für die Durchmesserlinie Süd 31 sollte unbedingt ein Bus-Korridor BHNS (Bus à haute niveau de service) mit weitgehend eigener Fahrspur geschaffen werden, sonst bleibt dieser in den Autokolonnen stecken, welche ja die Monbijou-Brücke - Burgernziel Route ebenfalls für sich beanspruchen.	x		Eine solche Durchmesserlinie würde im Raum Zytglogge zu einer erheblichen Zunahme von Eigenbehinderungen des ÖV führen, ebenfalls würde die Anzahl ÖV-Bewegungen auf dem Kornhausplatz zunehmen, da die Anzahl Tramlinien dank dieser Linie nicht reduziert werden könnte. Eine generelle ÖV-Bevorzugung wäre aus ÖV - Sicht vorteilhaft und im Rahmen entsprechender Studien jeweils zu prüfen.
Pro Velo Bern	Nein	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wir lehnen – wie erwähnt lehnen – die meisten dieser Netzelement im Grundsatz oder als Netzelement ab.</li> <li>Eine zweite Tramachse durch Nägeli-/Speichergasse sollte definitiv aus allen Strategien gestrichen werden. Die damalige</li> </ul>	x		Die ZMB aus 2012 unter der Leitung des AÖV, hat seine Berechtigung und damals auch zu korrekten Ergebnissen

		ZMB ist aus heutiger Sicht unbrauchbar; sie war unter dem Abstimmungsdruck für TRB überhastet und unsorgfältig durchgeführt worden. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Auch über den Bahnhofplatz sehen wir eine zweite Tramachse nicht positiv. Sie beeinträchtigt den Veloverkehr und beschränkt auch den übrigen Gestaltungsspielraum stark.</li> <li>• Auch das Tram Länggasse als zweite Priorität lehnen wir ab.</li> <li>• Ebenfalls müssen Wendeschlaufen als Netzelemente explizit verschwinden.</li> </ul>			geführt, unter der Annahme des damals gesetzten geografischen Perimeters. Die Netzstrategie ist jedoch ein übergeordnetes Zielbild des gesamten Tram- und Hauptbusliniennetzes. Die Betrachtung einzelner Linienäste oder Korridore eines Netzes führt oft zu Fehlannahmen, weil der Perimeter zu wenig weit gefasst wurde. Die zweite Tramachse hat aus fachlicher Sicht der Begleitgruppe die höchste Priorität auch in Zusammenhang mit dem Projekt ZBB, sowie der Entlastung des Hirschengrabens. Die ZMB Tram Länggasse wurde unter der Leitung des AÖV erstellt und es findet unter Federführung der Stadt Bern derzeit ein Monitoring über die Verkehrsentwicklung in der Länggasse statt, um das weitere Vorgehen definieren zu können. Die Netzstrategie macht keine Aussage über Ein- oder Zweirichtungstram oder entsprechend benötigte Tramwendschlaufen. Diese Fragestellungen werden in den weiterführenden ZMB geklärt.
Quartierkommission Stadtteil IV	Ja	Die vorgesehene Elastizität mit Varianten und Optionen für zeitliche Etappierungen entsprechend der Siedlungsentwicklung ist zu begrüßen. Es fehlt allenfalls noch die Identifizierung der 'points of no return' in gewissen Entscheidungsprozessen. In einer nächsten Phase müssen auch die partizipativen (Diskussionsgefässe mit der Bevölkerung) und politisch-formalen (Volksabstimmungen) Entscheidabläufe dargestellt werden.	x		Die Netzstrategie ist ein übergeordnetes Zielbild eines ÖV-Gesamtverkehrssystem. Sie berücksichtigt die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in diesem Perimeter abgestimmt mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern. Dies ist notwendig, da die Planung einzelner Linienäste eines Netzes zu Fehlannahmen führen kann, weil der Perimeter zu wenig weit gefasst wird. Als nächsten Schritt werden Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) durchgeführt, um diese Elemente noch vertiefter zu prüfen. Dort ist dann wieder eine grössere Partizipation vorgesehen.
Spiegel Leist	Eher Ja	Etappierung und Meilensteine sind o.k..	x		
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Ja	Angesichts unserer Kritik am Länggass-Tram sind wir auch mit der Prioritätensetzung dieser Massnahme als 2. Priorität nicht einverstanden. Die anderen Prioritätensetzungen unterstützen wir.	x		Im Rahmen eines Monitorings unter Federführung der Stadt Bern wird die Verkehrsentwicklung in der Länggasse beobachtet und eine erneute Standortbestimmung vorgenommen. Auf Basis der Resultate dieses Monitorings wird über das weitere Vorgehen bezüglich Tram Länggasse zu gegebener Zeit entschieden.
BDP Köniz	Ja	-	x		
GaP	Nein	Gegen Umsetzung, insbesondere gegen neue Traminien.	x		
GB	Eher Ja	Angesichts unserer Kritik am Länggass-Tram sind wir auch mit der Prioritätensetzung dieser Massnahme als 2. Priorität nicht einverstanden. Die anderen Prioritätensetzungen unterstützen wir.	x	x	Im Rahmen eines Monitorings unter Federführung der Stadt Bern wird die Verkehrsentwicklung in der Länggasse beobachtet und eine erneute Standortbestimmung vorgenommen. Auf Basis der Resultate dieses Monitorings wird über das weitere Vorgehen bezüglich Tram Länggasse zu gegebener Zeit entschieden.
GFL	Eher Ja	Der DGB Neufeld-Bahnhof- 2. Europaplatz sollte in 1. Priorität zur Erschliessung Insel umgesetzt werden. Tram Papiermühle weglassen		x	Die ZMB Inselareal und die Netzstrategie ÖV wurden in enger Kooperation erarbeitet. Die Netzstrategie greift jedoch nicht den Resultaten der ZMB Insel vor. Ergebnisse aus der ZMB Inselareal sind 2021 zu erwarten. Aus aktueller Sicht in den Horizont 2040 ff, besteht für ein Tram in die Papiermühle durchaus die Kapazität. Falls die Entwicklung anders verlaufen, wird das bei einer weiteren Überprüfung der Netzstrategie
Grüne Köniz	Nein	Die umfassende Umstellung auf Trambetriebe lehnen wir ab, so dass die Meilensteine so nicht geteilt werden können.	x		
Jungfreisinnige Stadt Bern	Ja	-	x		
SP Bern Nord	Eher Nein	Wie bereits erwähnt, vermissen wir den Einbezug des S-Bahnnetzes. Da das Zentrum schon heute sehr stark belastet ist, braucht es eine Strategie zur Dezentralisierung des heutigen ÖV-Netzes. Die zweite Tramachse soll im Rahmen einer Netz-Dezentralisierung erfolgen.	x		Die Region ist nicht zuständig für die Entwicklungen des S-Bahnsystems, dies obliegt dem Kanton. Bereits bekannte Massnahmen (beispielsweise aus den FABI/STEP 2035 Programmen) wurden im Gesamtverkehrsmodell berücksichtigt. Die Schnittstellen zu anderen Projekten im Bereich der S-Bahn wurden berücksichtigt. Auf dem Tram- und Hauptbusliniennetz besteht aus aktueller Sicht noch zu wenig Potenzial für weitere tangentielle Linien. Das schliesst aber nicht aus, dass es auf Nebenlinien



					und Quartierbussen zukünftige Tangentialverbindungen entwickeln werden können.
SP Köniz	Eher Ja	Etappierung und Meilensteine sind o.k.; für die SP Köniz hat jedoch die Verlängerung der Tramlinie nach Kleinwabern und die Einführung des Viertelstundentakts auf den S-Bahn-Linien S1, S2 und S6 (inkl. Durchmesserlinie der S6 Richtung Wankdorf / Ostermundigen / Zollikofen) erste Priorität.	x		Die Verlängerung der Tramlinie nach Kleinwabern wird für die Netzstrategie als gegeben betrachtet. Die Region ist nicht zuständig für die Entwicklungen des S-Bahnsystems, dies obliegt dem Kanton. Bereits bekannte Massnahmen (beispielsweise aus den FABI/STEP 2035 Programmen) wurden im Gesamtverkehrsmodell berücksichtigt. Die Schnittstellen zu anderen Projekten im Bereich der S-Bahn wurden berücksichtigt.
SP Stadt Bern	Eher Ja	Im Hinblick auf einzelne strategische Netzelemente haben wir, wie weiter oben erläutert, grundsätzliche Vorbehalte (Linienführung zweite Tramachse, DGB Blinzern – ZPK, Varianten Köniz). Zu starker Fokus auf Infrastrukturausbauten, Tangentialverbindungen sind stärker zu priorisieren.	x		Auf dem Tram- und Hauptbusliniennetz besteht aus aktueller Sicht noch zu wenig Potenzial für weitere tangentiale Linien. Das schliesst aber nicht aus, dass es auf Nebenlinien und Quartierbussen zukünftige Tangentialverbindungen entwickeln werden können.
SVP Sektion Köniz	Eher Ja	Die Priorisierung ist so zu wählen, dass als erster Punkt mit der AÖV die RBS Verlängerung entschieden werden soll. Die RBS hat die grösste Gefässgrösse. Daraus abgeleitet kann die weitere Priorisierung stattfinden.	x		Die Gefässgrösse muss der Nachfrage angepasst werden und nicht einfach grösst möglich gesetzt werden. Die Antworten zur Erschliessung erfolgen mit der ZMB Insel.
SVP Stadt Bern und Sektion ISK	Nein	Die Aussagen zur Wichtigkeit der zusätzlichen Tramachsen, insbesondere im Hinblick auf das Tram nach Ostermundigen, bestätigen uns in der Ansicht, dass diese 2. Tramachse zusammen mit dem Tram nach Ostermundigen hätte projektiert und realisiert werden müssen. Die Trennung dieser beiden Vorhaben hatte rein taktische Gründe, denn zusammen wären sie abgelehnt worden. Hinzu kommt, dass die im Bericht vorgeschlagenen Tramachsen, insbesondere über den Viktoria-rain, vollständig abgelehnt werden. Irritierend ist die Tatsache, dass die ursprüngliche Linienführung über die Nägeligasse 'verschwunden' ist, obwohl dieses Projekt zur Mitfinanzierung bereits eingegeben wurde. Daher muss angenommen werden, dass es derzeit keine realistische, mehrheitsfähige Tramachsen-Lösung gibt. Dies ist ein Grund mehr von der Illusion 'Bern ist eine Tramstadt' abzukommen.	x		
Privatperson 2	Eher Nein	Das von Postauto bediente ÖV Netz wird im Bericht kaum erwähnt. Zur Integration des Postauto- und des Bernmobil Netzes fehlen klare Ziele. Das Umsteigen auf der Schanzenbrücke und auf der Bahnhofplatte ist für die Postautokunden unattraktiv und mühsam. Vorrangig sollten die Buslinien 100 - 107 mit dem städtischen Netz als Durchmesserlinien verknüpft werden. Allenfalls müssen die Betreiber der Busnetze in der Region Bern ihre Linien unter einem Dach zusammenlegen. Der Bericht sollte sich zur Gründung einer öffentlich-rechtlichen Trägerschaft „Bern Transport“ mit Einbezug aller ÖV Anbieter in der Region äussern.		x	Die Postautolinien sind mit Ausnahme der Linie 101 nicht Teil des Hauptbusliniennetzes. Die Anbindung der Linien an das restliche ÖV-Netz soll im Rahmen der Studie «Angebotskonzept Frienisberg», welche für die Jahre 2021/2022 vorgesehen ist, geprüft werden. Für die "Prüfung der Gründung einer öffentlich-rechtlichen Trägerschaft Bern Transport" ist die RKBM nicht zuständig.
Privatperson 3	Nein	Zuerst muss ein Konzept "Metro" erstellt werden.		x	Unterirdische Angebotsausbauten sind mit enormen Kosten verbunden und erst ab einer relativ grossen Nachfrage gerechtfertigt. Deshalb wird mit Ausnahme einer allfälligen Verlängerung der RBS kein unterirdischer Ausbau des Angebots empfohlen.
Privatperson 4	Eher Ja	-	x		

## 4.7 Gesamteindruck des Syntheseberichts Netzstrategie - Ist der Gesamtbericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Köniz	Ja	-	x			
Meikirch	Ja	-	x			
Münsingen	Ja	-	x			
Muri bei Bern	Eher Ja	Es fehlen mögliche Massnahmen im ÖV-Angebot aufgrund der Projektentwicklung Bypass Bern-Ost und allfälligen Verknüpfungspunkte (Mobilitätshub) im Netz. Die Auswirkungen des übergeordneten Trends hin zu «multimodalen Verkehrsketten» wurde zu wenig Beachtung geschenkt.	x			Die Regionalkonferenz startet 2021 ein Projekt zu den HUB's: Wo diese optimal gelegen sind und wie diese entsprechend ausgebaut werden müssen, um einen gewünschten Verkehrseffekt zu erhalten.
Wohlen	Ja	-	x			
Zollikofen	Eher Ja	Die Netzstrategie beschränkt sich verständlicherweise auf die technische Angebotsseite. Die wirtschaftlichen (Finanzierbarkeit) und gesellschaftlichen (Nachfrage, Akzeptanz) Aspekte werden dabei ausgeblendet. Diese sind aber entscheidend, ob das Zielbild jemals erreicht werden kann. Die Netzstrategie zeigt lediglich Varianten mit oder ohne RBS-Verlängerung nach Köniz auf. Wie bereits erwähnt, sollten aber aus Gründen der fraglichen Realisierbarkeit auch Alternativen weiterverfolgt werden.	x			Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen. Mittels Zweckmässigkeitsbeurteilungen wird vertieft die optimalste Lösung mit Rücksicht auf weitere Kriterien, auch wirtschaftliche und gesellschaftliche, gesucht.
Bernmobil	Ja	Der Synthesebericht fasst die langfristige Entwicklung des Tram- und Busangebots in der Kernagglomeration Bern sehr gut zusammen und zeigt die wichtigsten Handlungsfelder. Wie bereits im Rahmen der Mitwirkung zum Regionalen Angebotskonzept 2022-2025 erwähnt, sollten aus Sicht von BERNMOBIL die Ziele sowie die entsprechenden Massnahmen der Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040 verstärkt auch in die Netzstrategie einfließen. Insbesondere Massnahmen zur digitalen Vernetzung und zur Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel, dem neuen vierten "V" der Strategie, fehlen im Bericht.	x			Die Regionalkonferenz startet 2021 ein Projekt zu den HUB's: Wo diese optimal gelegen sind und wie diese entsprechend ausgebaut werden müssen, um einen gewünschten Verkehrseffekt zu erhalten.
BLS AG	Eher Ja	Leider wurden die vorhandenen korridorspezifischen Angaben zur Verkehrsnachfrage (-entwicklung) überwiegend nicht in den Synthesebericht aufgenommen. Ausser den gestrichelten Kreisen in den Übersichtsskizzen ist nicht ersichtlich, wo die Wachstumspotenziale sind und auf welchen Linien in welcher Grössenordnung Überlasten vorhanden bzw. zu erwarten sind.	x			
Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr	Nein	Aus den vorherigen Ausführungen: klar NEIN.	x			
Décroissance Bern	Nein	In der Summe und Konsequenz nein. Aus nicht nachvollziehbaren Gründen zu stark auf Strassenbahnplanung ausgerichtet. Eine Strategie kann sich darauf beschränken, Varianten aufzuzeigen, um sie dann aktivieren zu können, wenn sie tatsächlich nötig werden. Nicht aber, sie schon jetzt festzulegen. Denn sie werden falsch sein.	x			
DIALOG Nordquartier	Nein	Der gesamte Bericht ist unausgegoren. Er entspricht einem Wunschdenken und ist in der vorgelegten Form nicht realisierbar. Es fehlen die Grunddaten und Verweise. Das S-Bahn-Netz wurde nicht einbezogen. Diese Betrachtungsweise ist einseitig, ohne Einbezug der Bedürfnisse der Stadtbevölkerung. Die Stadt wird reduziert auf eine grosse Verkehrsmaschine. Eine Überprüfung der Stadtverträglichkeit findet nicht statt. Neue und unkonventionelle Denkansätze werden nicht entwickelt. Auch der Langsamverkehr (Fussgänger, Radfahrer) kommt in der Betrachtung nicht vor, obwohl er das Mobilitätsproblem am ökologischsten und nachhaltigsten löst. Wir denken an Strecken, die zu Fuss ab Bahnhof zumutbar sind (10 Minuten Gehdistanz, z. B. zur Gewerbeschule Lorraine, oder zur Unitobler). Die Netzstrategie setzt einseitig auf das Tram, zukünftige Entwicklungen bleiben unberücksichtigt.	x			Die Region ist nicht zuständig für die Entwicklungen des S-Bahnsystems, dies obliegt dem Kanton. Bereits bekannte Massnahmen (beispielsweise aus den FABI/STEP 2035 Programmen) wurden im Gesamtverkehrsmodell berücksichtigt. Die Schnittstellen zu anderen Projekten im Bereich der S-Bahn wurden berücksichtigt. Die Netzstrategie ist ein übergeordnetes Zielbild eines ÖV - Gesamtverkehrssystems. Sie berücksichtigt die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung aus den Ortsplanungen/STEK, mit welchen das Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern abgestimmt wurde. In einem nächsten Schritt sind mittels Zweckmässigkeitsbeurteilungen die einzelnen Elemente vertieft zu prüfen mit Rücksicht auf weitere Kriterien, wie beispielsweise städtebauliche.
Fussverkehr Kanton Bern	Eher Nein	Das Potential des Fussverkehrs findet im Synthesebericht zu wenig Berücksichtigung. So kommt im Planungsinstrumentarium auf Seite 15 bezeichnenderweise kein einziges Instrument vor, das die Bezeichnung Fussverkehr enthält. Die Strasse, der öffentliche Verkehr und das Velo finden hingegen Erwähnung. Überhaupt tritt das Wort Fussverkehr im gesamten Synthesebericht sehr spärlich auf. Diese Tatsachen lassen den Synthesebericht für FVBE nicht ausgereift und nicht ganzheitlich erscheinen. FVBE macht darauf aufmerksam, dass der Fussverkehr wie oben erwähnt gerade innerhalb der Innenstadt sehr grosses Potential aufweist und dass die hohe Belastung des ÖV in diesem Perimeter massgeblich damit zusammenhängt, wie die Preisgestaltung des ÖV (Pauschalpreise) aussieht.	x			Die Netzstrategie ist ein übergeordnetes Zielbild eines ÖV - Gesamtverkehrssystems. In einem nächsten Schritt sind mittels Zweckmässigkeitsbeurteilungen die einzelnen Elemente vertieft zu prüfen mit Rücksicht auf weitere Kriterien, wie beispielsweise den Fussverkehr.
HEV Bern und Umgebung	Eher Ja	Obschon es sich bereits um einen Synthesebericht handelt, wäre ein noch knackigeres Management-Summary (anstelle des schwer verdaulichen «Das Wichtigste in Kürze» für den eiligen Leser hilfreich. Die umfassenden Ausführungen zu den einzelnen Themen sind wiederum gut strukturiert und nachvollziehbar.	x			
HIV	-	Die Grundlagen, die Zielrichtung, die Überlegungen und die angedachten Massnahmen erscheinen sachgerecht und sinnvoll. In diesem Sinne unterstützen wir die „Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern“. Selbstverständlich sind viele	x			

		Aussagen noch vage und viele Einflussfaktoren sind noch ungewiss. Die Strategie ist somit nur, aber immerhin, eine Basis für weitergehende Diskussionen. Solche können auch dazu führen, dass künftige andere Schwerpunkte oder Massnahmen definiert werden.			
IG ÖV Bern	Ja	-	x		
IG Verkehr Köniz	Nein	Die vorliegende, auf 2040 ausgerichtete Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern hat einzig das Ziel das Tramliniennetz in einem überdimensionierten Ausmass auszubauen. Dies ist sachlich nicht nachvollziehbar. Gemäss Seite 7 soll das Tramliniennetz auf 20 km Länge ausgebaut werden, zudem werden zusätzlich 4 Tramverlängerungen in Betracht gezogen. Dies ist weder terminlich noch finanziell machbar. Irritierend ist, dass bei vielen der neu angelegten Tramlinien der Bedarf auch langfristig nicht gerechtfertigt ist. In vielen Fällen bevorzugt die Gesamtnetzbeurteilung die Variante Tram, obwohl die Korridorbeurteilungen den Einsatz von Doppelgelenkbussen als ausreichend einschätzen. Daher wirkt der vorliegende Synthesebericht nicht zusammenhängend in Teilen sogar unseriös. Der Synthesebericht berücksichtigt nicht, dass alle Trambauvorhaben der letzten zwei Jahrzehnte auf grosse Widerstände stiessen, die Folge davon waren entweder grosse Verzögerungen bei der Umsetzung oder gar Abbruch der Vorhaben. Das jüngste Projekt einer Umstellung der Buslinie Länggasse auf Trambetrieb stiess im Mitwirkungsverfahren grossmehrheitlich auf Ablehnung. Es drängt sich deshalb und auch angesichts der obgenannten neuen Tendenzen im Mobilitätsverhalten (aufgrund der Corona-Pandemie und aufgrund technischer Innovationen) eine umfassende Überarbeitung der vorliegenden Netzstrategie auf. Dabei ist auch der kürzliche Entscheid der Stadt Bern, die Förderung der Elektrobus-Technologie, zu berücksichtigen. Die Planer müssen endlich von der notorischen Umsetzung der Ideologie 'Bern ist eine Tramstadt' absehen. Es wäre daher zweckmässig nicht die immer gleichen Planungsbüros zu beauftragen, da diese besonders Mühe haben, ihre früheren Visionen über Bord zu werfen. Die Planungsbüros sollten zudem unabhängig sein und nicht Gefälligkeitsstudien, z.B. zur Unterstützung der Bernmobil-Internen Geschäftsausrichtung verfassen.	x		Die Netzstrategie ist ein übergeordnetes Zielbild eines ÖV - Gesamtverkehrssystem. Sie berücksichtigt die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in diesem Perimeter abgestimmt mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kanton Bern. Dies ist notwendig, da die Planung einzelner Linienäste eines Netzes zu Fehlannahmen führen kann, weil der Perimeter zu wenig weit gefasst wird. Als nächsten Schritt werden Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) durchgeführt, um diese Elemente noch vertiefter zu prüfen. Aus Gesamtnetztsicht kann der Betrieb der Linie mit einem Tram sinnvoll sein, auch wenn es aus der Korridorbeurteilung her nicht nötig wäre (vgl. Kapitel 4.3 im Synthesebericht). Entsprechend wird je nach Variante das Gesamtnetz mit oder ohne gewisse Tramlinien konzipiert. Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten, sie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja	-	x		
Pro Velo Bern	Eher Nein	Das «Eher-Nein» ergibt sich aus den vorherigen Aussagen.	x		
Quartierkommission Stadtteil IV	Ja	-	x		
Spiegel Leist	Ja	-	x		
VCS Regionalgruppe Bern	Eher Ja	Uns ist bewusst, dass der Fachbericht wohl zu umfangreich ist für eine öffentliche Mitwirkung. Ein Synthesebericht ist daher zielführend, leider geht der vorliegende Synthesebericht aus unserer Sicht aber zu wenig in die Tiefe. Das Fehlen jeglicher Kapazitäts- und Nachfrageberechnungen macht es schwierig, die Sinnhaftigkeit einer Massnahme zu beurteilen. Weder die bestehenden Kapazitäten noch der Bedarf im Zeithorizont 2040 werden ausgewiesen. Leider fehlen auch Angaben zum angestrebten Modal Split im Jahr 2040, welche als Basis für die Nachfrageberechnung unerlässlich sind.	x		
BDP Köniz	Ja	-	x		
GaP	Nein	Verständlich, aber nicht nachvollziehbar.	x		
GB	Eher Ja	Uns ist bewusst, dass der Fachbericht wohl zu umfangreich ist für eine öffentliche Mitwirkung. Ein Synthesebericht ist daher zielführend, leider geht der vorliegende Synthesebericht aus unserer Sicht aber zu wenig in die Tiefe. Das Fehlen jeglicher Kapazitäts- und Nachfrageberechnungen macht es schwierig, die Sinnhaftigkeit einer Massnahme zu beurteilen. Weder die bestehenden Kapazitäten noch der Bedarf im Zeithorizont 2040 werden ausgewiesen. Leider fehlen auch Angaben zum angestrebten Modal Split im Jahr 2040, welche als Basis für die Nachfrageberechnung unerlässlich sind.	x		
GFL	Eher Nein	Die Abbildungen 1 und 2 sind etwas täuschend. Die farbliche Unterscheidung von bestehenden und angedachten Tramlinien sowie beschlossener Ausbauten und optionaler Verlängerungen ist nicht gut gewählt und erweckt einen falschen Eindruck. Das beschlossene Tram nach Ostermundigen und die Option Tramverlängerung Saali sind zu ähnlich dargestellt... Intuitiv werden wohl die ausgezogenen Linien als feste Bestandteile und die gestrichelten als Optionen/Ideen angesehen.	x		
GLP Kanton Bern	-	Wir verweisen auf die Antworten insb. auf Frage 2. Die dort genannten Aspekte hinterlassen einen kritischen Gesamteindruck der Netzstrategie. Im Folgenden gehen wir auf einen anderen Aspekt ein. Wir begrüßen, dass teilweise Lösungsansätze in Varianten präsentiert werden und nicht nur eine einzige sog. Bestlösung. Dies trägt ein Stück weit der Tatsache Rechnung, dass in der Verkehrsplanung oft verschiedene Wege zum Ziel führen. Es ist denn auch sachlich oft nicht haltbar und hat sich unseres Erachtens in Vergangenheit nicht bewährt, dass rigide an einer einzigen, früh festgelegten «Bestlösung» festgehalten wurde. Dies gilt umso mehr, als die Erarbeitung von Lösungsansätzen und die Festlegung der «Bestlösung» in der Verkehrsplanung normalerweise in einem kleinen Personenkreis stattfinden und auch übergeordnete Verkehrsplanungsinstrumente (wie die vorliegende Netzstrategie) dem parlamentarischen Prozess (faktisch) entzogen sind. Leider erinnert das gegenwärtige Vorgehen betreffend Tram Länggasse (siehe oben) an besagtes Muster. Dies, obwohl offenbar die ZMB Wyler-Länggasse und – wie wir annehmen – auch die zugehörige Mitwirkung, in der breite und begründete Kritik am Vorhaben eines Länggasse-Trams geäußert wurde, in die vorliegende Netzstrategie einfließen. Wir wünschen uns für die Zukunft vermehrt Varianten zuhanden der öffentlichen Debatte über Verkehrsplanungsfragen. In	x		Die Netzstrategie ist ein übergeordnetes Zielbild eines ÖV - Gesamtverkehrssystem. Sie berücksichtigt die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in diesem Perimeter abgestimmt mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kanton Bern. Dies ist notwendig, da die Planung einzelner Linienäste eines Netzes zu Fehlannahmen führen kann, weil der Perimeter zu wenig weit gefasst wird. Als nächsten Schritt werden Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) durchgeführt, um diese Elemente noch vertiefter zu prüfen. Dort ist dann wieder eine grössere Partizipation vorgesehen. Im Rahmen eines Monitorings unter Federführung der Stadt Bern wird die Verkehrsentwicklung in der Länggasse beobachtet und eine erneute Standortbestimmung

		der vorliegenden Strategie hätten wir uns gewünscht, dass auch Varianten gesucht werden, die über den Metaansatz hinausgehen, prognostizierte Verkehrsprobleme primär durch mehr ÖV-Kapazität lösen zu wollen.			vorgenommen. Auf Basis der Resultate dieses Monitorings wird über das weitere Vorgehen bezüglich Tram Länggasse zu gegebener Zeit entschieden.
Grüne Köniz	Eher Nein	Vorliegende auf den Zeithorizont 2040 ausgerichtete Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern fokussiert unseres Erachtens in sachlich nicht gerechtfertigtem Ausmass auf den Ausbau des Tramliniennetzes. Gemäss dem Netzkonzept auf S. 7 des Syntheseberichts werden neue Tramschienen auf rund 20 km Länge vorgeschlagen und zudem vier Optionen für Tramverlängerungen angedeutet. Terminlich ist dies eine Herausforderung und in finanzieller Hinsicht halten wir ein solches Ausbauprogramm innert 20 Jahren politisch für nicht realisierbar. Wir sind bei vielen der neu postulierten Tramlinien nicht davon überzeugt, dass der Bedarf langfristig gegeben ist: In mehreren Fällen bevorzugt die Gesamtnetzbeurteilung die Variante Tram, obwohl die Korridorbeurteilungen den Einsatz von Doppelgelenkbussen (DGB) als ausreichend taxieren. Insofern wirkt vorliegender Synthesebericht inkohärent. Für uns unverständlich ist, dass der Synthesebericht sich nicht mit der Frage auseinandersetzt, dass alle Berner Trambauvorhaben der letzten zwei Jahrzehnte stets auf grosse Widerstände stiessen, was entweder zu grossen zeitlichen Verzögerungen bei der Umsetzung oder gar zur Aufgabe der Vorhaben führte. Auch das jüngste Projekt einer Umstellung der Buslinie Länggasse auf Trambetrieb stiess im Mitwirkungsverfahren mit guten Gründen grossmehrheitlich auf Ablehnung.	x		Die Netzstrategie ist ein übergeordnetes Zielbild eines ÖV - Gesamtverkehrssystem. Sie berücksichtigt die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in diesem Perimeter abgestimmt mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kanton Bern. Dies ist notwendig, da die Planung einzelner Linienäste eines Netzes zu Fehlannahmen führen kann, weil der Perimeter zu wenig weit gefasst wird. Als nächsten Schritt werden Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) durchgeführt, um diese Elemente noch vertiefter zu prüfen. Aus Gesamtnetztsicht kann der Betrieb der Linie mit einem Tram sinnvoll sein, auch wenn es aus der Korridorbeurteilung her nicht nötig wäre (vgl. Kapitel 4.3 im Synthesebericht). Entsprechend wird je nach Variante das Gesamtnetz mit oder ohne gewisse Tramlinien konzipiert. Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten, sie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
Jungfreisinnige Stadt Bern	-	Die Jungfreisinnigen Stadt Bern unterstützen den ÖV und lehnen die Projekte nicht grundsätzlich ab. Wir bezweifeln jedoch, ob die RKBM derzeit eine allumfassend in sich stimmige Strategie verfolgt. Die riesigen disruptiven Elemente der Corona-Krise (nur einmal werden Home-Office Trend & Corona genannt) wurden nur beiläufig im Bericht erwähnt und für uns ist aus dem Bericht nicht ersichtlich, inwiefern das überhaupt in die Berechnungen einfluss, oder ob auf veralteten Annahmen geplant wurde.	x		Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
SP Bern Nord	Eher Nein	Der Bericht ist mangelhaft. Der Einbezug des S- Bahnnetzes fehlt. Der Bericht löst sich zudem nicht von der seit Jahrzehnten eingefahrenen Zentralisierung und Fokussierung auf den Bahnhof Bern. Es fehlt eine Dezentralisierungsstrategie, die mindestens als Variante die Spielräume hätte aufzeigen können. Zudem vermissen wir den Einbezug des Langsamverkehrs. Einige kurze Strecken sind zu Fuss zumutbar (Strecken unter 10 Gehminuten, wie z.B. vom Bahnhof zu den Berufsschulen in der Lorraine).	x		Die Region ist nicht zuständig für die Entwicklungen des S-Bahnsystems, dies obliegt dem Kanton. Bereits bekannte Massnahmen (beispielsweise aus den FABI/STEP 2035 Programmen) wurden im Gesamtverkehrsmodell berücksichtigt. Die Schnittstellen zu anderen Projekten im Bereich der S-Bahn wurden berücksichtigt. Fussverkehr sollte wann immer möglich mit dem ÖV mitgedacht werden, vor allem auch in Bezug auf Haltestellenzugang und wird im Rahmen der nächsten Schritte (ZMB) berücksichtigt. Die Berufsschüler von heute nutzen den ÖV – es obliegt nicht der RKBM hier Einfluss zu nehmen. Die heutige Situation im Zentrum ist bereits gegeben, Potenziale werden heute schon teilweise genutzt. Das Potenzial weiterer Tangentiallinien wurde geprüft und als nicht genügend für das Hauptliniennetz klassifiziert. Im Rahmen des Ergänzungsnetzes sind weitere Möglichkeiten zu prüfen.
SP Köniz	Ja	-	x		
SP Stadt Bern	Ja	-	x		
SVP Sektion Köniz	Eher Ja	Der Bericht ist gut lesbar. Die SVP stört sich, dass in der Netzstrategie die S-Bahn Entwicklung (inkl. RBS) zu wenig in die Strategie eingeflochten wird. Am Beispiel Zürich ist ersichtlich, welchen Stellenwert die S-Bahn auch im Nahverkehr haben kann. Der Bericht scheint sehr „Tramlastig“. Dabei ist zu bedenken, dass die RBS Verlängerung nach Köniz eine Entlastung des Nadelöhrs Bahnhof Bern/ Hirschengraben haben kann.	x		Die Region ist nicht zuständig für die Entwicklungen des S-Bahnsystems, dies obliegt dem Kanton. Bereits bekannte Massnahmen (beispielsweise aus den FABI/STEP 2035 Programmen) wurden im Gesamtverkehrsmodell

					berücksichtigt. Die Schnittstellen zu anderen Projekten im Bereich der S-Bahn wurden berücksichtigt.
SVP Stadt Bern und Sektion ISK	Nein	Die vorliegende, auf 2040 ausgerichtete Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern hat hauptsächlich das Ziel das Tramliniennetz in überdimensioniert auszubauen. Dies ist sachlich nicht nachvollziehbar. Gemäss Seite 7 soll das Tramliniennetz auf 20 km Länge ausgebaut werden zudem werden zusätzlich 4 Tramverlängerungen in Betracht gezogen. Dies ist weder terminlich noch finanziell machbar. Irritierend ist, dass bei vielen der neu angedachten Tramlinien der Bedarf auch langfristig nicht gerechtfertigt ist. In vielen Fällen bevorzugt die Gesamtnetzbeurteilung die Variante Tram, obwohl die Korridorbeurteilungen den Einsatz von Doppelgelenkbussen als ausreichend einschätzen. Daher wirkt der vorliegende Synthesebericht nicht zusammenhängend in Teilen sogar fast unseriös. Der Synthesebericht berücksichtigt nicht, dass alle Trambauvorhaben der letzten zwei Jahrzehnte auf grosse Widerstände stiessen, die Folge davon waren entweder grosse Verzögerungen bei der Umsetzung oder gar Abbruch der Vorhaben. Das jüngste Projekt einer Umstellung der Buslinie Länggasse auf Trambetrieb stiess im Mitwirkungsverfahren grossmehrheitlich auf Ablehnung. Es drängt sich deshalb angesichts der obgenannten neuen Tendenzen im Mobilitätsverhalten (aufgrund der Corona-Pandemie und aufgrund technischer Innovationen) eine umfassende Überarbeitung der vorliegenden Netzstrategie auf. Dabei ist auch der kürzliche Entscheid der Stadt Bern, die Förderung der Elektrobustechnologie, zu berücksichtigen. Die Planer müssen endlich von der notorischen Umsetzung der Ideologie 'Bern ist eine Tramstadt' absehen. Es wäre daher zweckmässig nicht die immer gleichen Planungsbüros zu beauftragen, da diese besonders Mühe haben, ihre früheren Visionen über Bord zu werfen. Die Planungsbüros sollten zudem unabhängig sein und nicht Gefälligkeitsstudien, z.B. zur Unterstützung der Bernmobil-Internen Geschäftsausrichtung verfassen. Es wird darauf hingewiesen, dass sich Bern Mobil mit Tramlinien längere Konzessionen als mit Buslinien erhält und Bern Mobil beim Bau neuer Trams mehr öffentliche Gelder erhält. Was für Bern Mobil gut sein mag, ist nicht immer im Interesse der Benutzer und Steuerzahler! Deshalb sind wir hier kritisch!	x		Die Netzstrategie ist ein übergeordnetes Zielbild eines ÖV - Gesamtverkehrssystem. Sie berücksichtigt die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in diesem Perimeter abgestimmt mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kantons Bern. Dies ist notwendig, da die Planung einzelner Linienäste eines Netzes zu Fehlannahmen führen kann, weil der Perimeter zu wenig weit gefasst wird. Als nächsten Schritt werden Zweckmässigkeitsbeurteilungen (Vertiefungsstudien) durchgeführt, um diese Elemente noch vertiefter zu prüfen. Aus Gesamtnetztsicht kann der Betrieb der Linie mit einem Tram sinnvoll sein, auch wenn es aus der Korridorbeurteilung her nicht nötig wäre (vgl. Kapitel 4.3 im Synthesebericht). Entsprechend wird je nach Variante das Gesamtnetz mit oder ohne gewisse Tramlinien konzipiert. Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten, sie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
Privatperson 2	Eher Ja	-	x		
Privatperson 3	Ja	-	x		
Privatperson 4	Eher Nein	Unvollständig – siehe allg. Bemerkungen.	x		
Privatperson 5	-	Die Lektüre der zur öff. Mitwirkung aufgelegten Netzstrategie 2040 hat mich – als Raum- und Verkehrsplaner, der sich seit 40 Jahren kritisch-konstruktiv mit dem bernischen Ortsverkehrsnetz auseinandersetzt – ziemlich ratlos hinterlassen. Ich beurteile den vorliegenden Synthesebericht resp. insbesondere das vorgeschlagene Tramlinien-Ausbauprogramm als in hohem Masse realitätsfremd: Wie kann man nur ein Zukunftsbild zum Berner Ortsverkehr vorlegen, das in dermassen vielen Punkten am Bedarf, an den politischen Sensibilitäten und an den finanziellen Möglichkeiten vorbei zielt.	x		

### 4.8 Weitere Bemerkungen

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Bern	Der Gemeinderat regt an, in den Abbildungen 1 und 2 des Syntheseberichts (Seiten 7 und 8) die Ortsbezeichnung "Muri" einzufügen, um die Orientierung in den Plandarstellungen zu erleichtern.				
Köniz	Für die Gemeinde Köniz ist wichtig, sich insbesondere bei den Vertiefungsstudien ZMB ÖV In-selareal und bei der kommende S-Bahn-Planung einbringen zu können, die beide eine hohe strategische Bedeutung für die ÖV-Erschliessung der Gemeinde Köniz aufweisen. Der Einbezug und die regelmässige Information der Gemeinde bei beiden Prozessen ist deshalb für Köniz bedeutend. Die Gemeinde Köniz bedankt sich für die geleisteten Arbeiten an der Netzstrategie ÖV und für die Möglichkeit zur Mitwirkung.	x			
Meikirch	Es ist sicher richtig, eine Gesamtstrategie für die Entwicklung der nächsten 20 Jahre festzulegen. Wichtig ist aber, nicht um jeden Preis einen ganz grossen Wurf anzustreben, der dann kaum je realisiert werden kann. Vielmehr brauchen wir schrittweise Anpassungen, die dem tatsächlich steigenden Bedarf entsprechen, finanzierbar und technisch realisierbar sind. So können lange Wartezeiten auf «bessere Zeiten» vermieden und damit der Umstieg vom MIV auf den ÖV besser gefördert werden.	x			
Muri bei Bern	Besten Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme.	x			
Wohlen	Die Netzstrategie ÖV Kernagglomeration ist aus unserer Sicht sauber und zukunftsorientiert ausgearbeitet worden. Die Netzstrategie trägt dazu bei, dass die Kernagglomeration für ÖV- Benutzer und Benutzerinnen noch attraktiver wird.	x			
Tiefbauamt des Kantons Bern	Das Tiefbauamt war durch den OIK II in der Begleitgruppe vertreten. Wir haben früh darauf hingewiesen, dass gewisse Überlegungen zwar strategisch Sinn machen mögen, in der Realität aber aufgrund von Knotenkapazitäten oder Strassenquerschnitten nicht oder nur mit extrem hohen Investitionskosten umsetzbar sind. Die Antwort auf diese Hinweise war, dass die Strategie Antworten auf die künftigen Wunschlinien gibt, also die Menge Menschen, die sich künftig zwischen zwei Punkten in der Agglomeration bewegen werden. Die effektive Machbarkeit werde in einem zweiten Schritt in Rahmen von Zweckmässigkeitsbeurteilungen (ZMB) untersucht. Diese Relativierung und die Notwendigkeit vertiefter Abklärungen fehlen im vorliegenden Bericht und sind zu ergänzen.	x			
Bernmobil	Mit den Entwicklungen in den verschiedenen Korridoren und den entsprechenden Lösungsansätzen wird der Raum Bahnhof Bern immer mehr zum Nadelöhr. Deshalb sollte der erwähnte Ausbau von Tangentialverbindungen gefördert werden.	x			
BLS AG	Die Frage der Erschliessung des Europaplatzes auf der Nordseite (insbesondere mit der verschobenen Haltestelle Stöckacker) wird in der Netzstrategie nicht behandelt. Es wird auch nicht darauf eingegangen, ob eine Tangentiallinie Nord–West sinnvoll wäre. Das sind aber entscheidende Punkte für die Weiterentwicklung des Europaplatzes im Bereich des neuen BFH-Campus. In der Gesamtkoordination Ausserholligen wurde immer darauf hingewiesen, dass in diesen Fragen die Netzstrategie öV Antworten liefern wird. Wo werden diese Fragen nun behandelt/beantwortet? Bzw. bei wem liegt nun die Federführung in dieser Frage?	x			Das Potenzial der genannten Linie wurde geprüft und als nicht genügend für das Hauptliniennetz klassifiziert. Eine Studie zur erwähnten Tangente ist im Mehrjahresprogramm der RKBM für 2022 vorgesehen.
Arbeitsgruppe Städtebau und Öffentlicher Verkehr	Wir lehnen eine zweite Tramachse über den Bahnhofplatz ab. Sie würde höchstens betrieblich (aus Sicht Dienstanbieter) zu einer Entlastung führen, nicht aber bezüglich der Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raums, und wäre städtebaulich ein grosser Verlust. In der unseriös rasch erstellen ZMB 2012 obsiegte die Achse Bollwerk-Nägelligasse nur knapp, und zwar vor Kochergasse-Bundesgasse; die verkehrlichen und Nutzungskonflikte wurden zuwenig gewichtet, der Dienstanbieter bestimmte das Resultat zu stark. • Das Sternmodell mit Fokussierung aller Linien auf den Hauptbahnhof hat ausgedient. Nicht alle ÖV Linien sollen zum Bahnhof führen. Umsteigen ist nicht per se eine Zumutung oder ein Qualitätsverlust; in andern Städten kommt man kaum ohne Umsteigevorgänge ans Ziel. • In der Netzstrategie vermisst man jeglichen Bezug zu andern Verkehrsarten und deren Priorisierung. - Es muss benannt werden, dass Fussverkehr oberste Priorität hat und nicht behindert werden darf. - Danach folgen motorlose Fahrzeuge (für die Fahrbahn, nicht die Trottoirs) - Danach die ökologisch rel. harmlosen Individualverkehrsmittel mit Elektroantrieb - Dann der Gewerbeverkehr, der nicht unnötig eingeengt werden darf. - Und erst vor dem „normalen“ MIV kommt der ÖV. • Die Konzepte „Velostadt Bern“ und „Tramstadt Bern“ (wie teils politisch als Ziele dargestellt) halten wir (und auch die Velobby) für unvereinbar. Da solle man endlich mal ehrlich sein. „Tramstadt“ ist ohnehin nur ein politisches Schlagwort. Oder was sollte eine „Tramstadt“ sein? Man kann ja nicht einen flächendeckenden „Verkehrsgarten“ aus Tramgleisen für alle Eventualitäten errichten. • Auch der Ausbau des ÖVs muss stadtklimaverträglich sein. Stadtklima und Grünräume sind systemrelevant. Wir halten es für inakzeptabel, wenn immer noch hunderte von Metern Strassen-Alleen, teils sogar an geschützten historischen Verkehrswegen, zur Disposition stehen, obwohl technisch andere (wenn auch teurere) Lösungen möglich wären. Das Projekt Tram Ostermundigen auf Basis von ca. 20 Jahre alten Planungsgrundlagen (Linienführung, Opferung von 1km Alleen)	x			Die Netzstrategie ist ein übergeordnetes Zielbild eines ÖV - Gesamtverkehrssystem. Sie berücksichtigt die Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in diesem Perimeter abgestimmt mit dem Gesamtverkehrsmodell des Kanton Bern.. Die Abstimmung mit den anderen Verkehrsträgern erfolgt in den weiterführenden ZMB's. Die Netzstrategie stellt lediglich fest, welche Gefässgrösse benötigt werden. Zu Wendeschlaufen und Ein-/Zweirichtungstram werden in der Netzstrategie keine Aussagen getroffen.

	<p>muss heute als anachronistisch und so nicht umsetzbar taxiert werden. Man muss den Mut haben, hier über die Bücher zu gehen. Dadurch droht niemandem Gesichtsverlust, im Gegenteil! Leider hat man seit der Ablehnung von TRB schon 6 Jahre tatenlos verstreichen lassen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Papier wird eine spätere Durchbindung der Aeste Kleinwabern und Ostermundigen nahegelegt. Wann, wenn nicht jetzt, soll denn endlich (!) auf die Strategie der Zweirichtungs-Trams umgestellt werden? Immerhin hat Bernmobil nun solche Fahrzeuge bestellt. Neue Betriebswendeschlaufen und Dienstgleise müssen jetzt als Netzelemente definitiv und entschlossen verbannt werden. Sogar End-Wendeschlaufen sollen nur noch in Ausnahmefällen gebaut werden dürfen. Die Projekte Ostermundigen und Kleinwabern sind entsprechend anzupassen. Die Zweirichtungsstrategie hat gewichtige Vorteile, während Bernmobil beharrlich mit teils an den Haaren herbeigezogenen Argumenten die Nachteile hochspielt. Oder glaubt man wirklich, dass z.B. Rom, Florenz, Athen, Budapest, Besançon, Nizza, Marseille, Düsseldorf, Nürnberg, Barcelona, Edinburgh und auch Genf alle falsch liegen?</li> </ul>			
Décroissance Bern	<p>Ein Netz oder eine ÖV-Struktur zu entwickeln, kann auch qualitativ gemeint sein. Hier aber scheint „Entwicklung“ Synonym für (quantitatives) Wachstum zu sein. Dieses Wachstum stellen wir bekanntlich grundsätzlich in Frage, sowohl was die politische Absicht angeht, als auch das tatsächliche Eintreten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Langfristige Planung ist zwar insbesondere für Tram-Anlagen angezeigt, wird aber dementsprechend schnell wieder überholt sein. Konzepte und Strategien, die vorgeben, für 20 Jahre zu wirken, müssen oft schon nach 5-10 Jahren erneuert werden. Die Szenarien, die in der Vergangenheit entwickelt wurden und schliesslich den Charakter von „gesicherten“ Prognosen bekamen, erweisen sich manchmal als falsch.</li> <li>• Auch der ÖV ist im Begriff, seine ökologische Unschuld zu verlieren, wenn mit so grossen Opfern im Stadtraum operiert wird wie mit der Fällung von historischen Alleen für Tramlinien. Dadurch droht die Lebensqualität zu sinken.</li> <li>• Die Bevölkerung will diese Zunahme in allen Bereichen eigentlich nicht. Somit wäre es die primäre Aufgabe regionaler Instanzen, die Qualität des heutigen Zusammenlebens im umfassenden Sinn hervorzuheben und die gesamthaft negativen Folgen eines weiteren Aufblähens von Siedlungsflächen und Verkehrsinfrastruktur darzulegen. Immer wieder zeigt sich in Volksabstimmungen, also bei den Direktbetroffenen, viel grössere Skepsis und Zurückhaltung als bei Behörden, z.B. bei Einzonungen in diversen Gemeinden, oder bei konkreten Bauvorhaben (das Viererfeld wurde vom betroffenen Quartier abgelehnt).</li> <li>• Der Prozess wird von der Regionalkonferenz gesteuert und angetrieben. Für uns entsteht der Eindruck, dass hier die Gemeinde-Exekutiven viel zu dominant sind, und viele Entscheide ohne genügende Legitimation vorwegnehmen.</li> </ul>	x		
DIALOG Nordquartier	<p>Diese Mitwirkung wurde von einer erweiterten, neunköpfigen Arbeitsgruppe vom DIALOG Nordquartier erstellt. Sie wurde an der Vereinsversammlung vom 21. Oktober 2020 von den Delegierten einstimmig verabschiedet. Der DIALOG Nordquartier ist die anerkannte Quartierkommission des Stadtteils V und das offizielle Ansprechorgan für diesen Stadtteil.</p>	x		
Fussverkehr Kanton Bern	<p>Die Buslinie 30 verkehrt heute nur ab 20:35 Uhr bis zum Betriebsschluss bis Marzili und zurück zum Bahnhof. Wir regen an, dass auf dieser Linie der Tagesbetrieb mit einem grösseren Fahrzeug angeboten wird. Im Marzili befinden sich das im Sommer häufig frequentierte Bad sowie die das ganze Jahr viele Schülerinnen und Schüler anziehende Fachhochschule für Wirtschaft. Zudem sollte diese Linie zum Sandrain und zur Talstation der Gurtenbahn verlängert werden, da weder die Linie 22 und 29, die beide Teile von Wabern bedienen, bis zu dieser Station hochfahren. Bei der Station Sandrain würden sich Umsteigemöglichkeiten zum Tram der Linie 9 in beide Richtungen ergeben, bei der Talstation der Gurtenbahn zur Standseilbahn zum Gurten Kulm sowie beim nahegelegenen Bahnhof zur Bahnlinie nach Bern und Belp-Thun.</p>	x		Die RKBM führt parallel zur Netzstrategie eine Studie durch, in welcher untersucht wird, wie das Gaswerkareal zukünftig zu erschliessen ist.
HEV Bern und Umgebung	<p>Besten Dank für die Gelegenheit Stellung zu nehmen.</p>	x		
HIV	<p>Eine optimale Verkehrserschliessung gehört zu den Kernanliegen unserer Organisation. Unser Ziel liegt in einer optimalen Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse der Unternehmen durch den Individual- und öffentlichen Verkehr. Der Verkehr hat im Rahmen eines Gesamtkonzepts den volkswirtschaftlichen Interessen optimal zu dienen. Optimale Verkehrssysteme sind für eine prosperierende Wirtschaft von zentraler Bedeutung, namentlich zur Sicherstellung der idealen Erschliessung für die Arbeitnehmenden, für die Kunden sowie für den Warentransport. Sämtliche Verkehrsmassnahmen haben stets auch die Bedürfnisse des Wirtschaftsverkehrs zu berücksichtigen. Zu einer guten verkehrstechnischen Erschliessung zählt selbstverständlich auch ein leistungsfähiges und effizientes ÖV-Netz. Entsprechend begrüssen wir die vorliegende „Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern“ und danken der RKBM für deren Erarbeitung.</p>	x		
IG ÖV Bern	<p>Wir sind dezidiert der Meinung, dass sich die RKBM strategisch - aber auch generell - stärker in die Angebotsgestaltung auf dem regionalen S-Bahn-Netz (Fahrplan/Verbindungen) einbringen müsste, selbst wenn die Netzhierarchie gewissen Forderungen bei der Umsetzung manchmal Grenzen setzt. Die Stadt Bern und die Gemeinden der Kernagglomeration finanzieren schliesslich einen wesentlichen Teil des S-Bahn-Angebots.</p> <p>* Erklärung zu Seite 2, Frage 3: Die von der IGÖV Bern konkretisierte Idee einer Tangentialverbindung Biel – Thun, als Ergänzung zu den S-Bahn-Linien S3 und S1, mit Zwischenhalten in der Kernagglomeration Bern (Zollikofen / Ostermundigen), wurde als Motion Peter Moser vom Grossen Rat des Kantons Bern im letzten Jahr mit 134 zu 2 Stimmen als Auftrag an den Regierungsrat überwiesen. Bei der Umsetzung des Auftrages im Rahmen des ÖV-Angebotsbeschlusses 2022-2025 könnte die Unterstützung durch die RKBM entscheidend sein. Die Motionäre aus der Region Bern, aus dem Seeland und Oberland sowie die IGÖV Bern danken für diese Unterstützung im Voraus bestens.</p>	x		Die Region ist nicht zuständig für solche Entwicklungen des S-Bahnsystems, da dies unter anderem auch weit über die Regionsgrenze der RKBM hinaus geht, dies obliegt in diesem Fall dem Kanton. Bitte tragen Sie Ihr Konzept dem Amt für öffentlichen Verkehr der BVD Kanton Bern vor.
IG Verkehr Köniz	<p>Besonders wundert uns, dass im Mitwirkungsfragebogen keinerlei konkrete Fragen zur Einschätzung der zusätzlichen Tramachsen gestellt wurden, da die doch gem. Kapitel 6 von zentraler Bedeutung sind und mit höchster Priorität verfolgt werden müssen. Daher müssten unseres Erachtens zuerst sämtliche Varianten von zusätzlichen Tramachsen analysiert, skizziert und auf Mehrheitsfähigkeit überprüft werden. Das vorliegende Papier geht still davon aus, dass die den Ideen zugrunde liegende Tramachsenenerweiterungen realisiert werden können. Varianten, wie z.B. über den Bundesplatz werden nicht erwähnt. Es liegt auf der Hand, dass eine Tramachse über den Viktoriarain auf massiven Widerstand stossen wird, wie dies auch für die Linienführung über die Nägeligasse gilt, welche aus Sicht Bernmobil betrieblich nicht machbar ist.</p>		x	Die Netzstrategie macht Aussagen über die Gefässgrössen, um die benötigten Kapazitäten zu transportieren, jedoch nicht über spezifische Fahrzeugtypen. Dies wird auf Stufe der ZMB oder beim Planungsprojekt definiert. Ein Tramachse vor dem Bundesplatz wurde im Projekt geprüft, jedoch rasch wieder verworfen aufgrund, dass ein stabiler, fahrplanmässiger Betrieb bezüglich der Nutzung des Bundesplatz kaum möglich ist. Die Strategie geht wie im Bericht beschrieben über das Jahr 2040

	Weiter sind wir der Ansicht, dass zu einer Netzstrategie auch konkrete Aussagen zu den eingesetzten Verkehrsmittel gehören. Es wird zwar von Tram, Bussen und Doppelgelenkbussen gesprochen, Aussagen zu Zweirichtungstrams, Elektrobusen oder gar selbstfahrenden Verkehrsmitteln fehlen. Als absolut unrealistisch betrachten wir die zeitlichen Vorstellungen. Wenn man berücksichtigt, dass z.B. das Projekt Tramregion Bern im Jahr 2008 geplant wurde, 2014 vor das Volk kam und Teile davon frühestens 2028/29 realisiert sein werden (insgesamte Dauer ca. 20 Jahre) fehlt uns das Vorstellungsvermögen wie die im Synthesebericht beschriebenen Erweiterungen ebenfalls innerhalb von 20 Jahren realisiert werden sollen. Hinzu kommen monetäre Betrachtungen, die Finanzlage von Stadt, Kanton und neuerdings auch Bund ist prekär und wird sich in den nächsten Jahren weiter zuspitzen.			heraus, aber es gibt aktuell keine Modelldaten/Ortsplanungen die über 2040 hinaus gehen.
Pro Bahn Espace Mittelland	Pro Bahn Espace Mittelland fragt sich, warum weiterhin die sehr lange Parallelführung der Linien 8, 7, 6 beibehalten werden muss? Nur weil die Maxime von gleicher Richtung über den gleichen Perron am Bahnhof beibehalten werden «muss» oder soll? In Zürich fahren viele Linien mit gleicher End-/Bedienungsrichtung an unterschiedlichen Perrons ab an zentralen Haltestellen. Bellevue Richtung Tiefenbrunnen oder Hauptbahnhof, Schaffhauserplatz Richtung Oerlikon, Paradeplatz Richtung Stauffacher, etc. Ähnliches gilt auch für Basel. Abzuklären wäre auch die Option den Schenkel Kleinwabern mit dem Schenkel Brünnen zu tauschen?	x		Vom Grundsatz her ist die Überlegung richtig. Jedoch lässt sich zwischen dem Abschnitt Brunnadernstrasse und Zytglogge keine andere, realistische Tramführung realisieren.
Spiegel Leist	Der Spiegel Leist dankt für die Mitwirkungsmöglichkeit.	x		
VCS Regionalgruppe Bern	Der VCS bedankt sich dafür, zur Netzstrategie öV Stellung nehmen zu dürfen. Grundsätzlich begrüßen wir, dass mit der Netzstrategie eine Gesamtnetz Betrachtung vorgenommen wird. Auf der momentanen «Flughöhe» nehmen wir die Netzstrategie mehrheitlich wohlwollend zur Kenntnis. Trotzdem wird eine differenzierte Betrachtung der einzelnen Linien unerlässlich sein. Jede neue Linie soll darum im Rahmen einer ZMB genauer untersucht werden. Gerade mögliche Konflikte zwischen Tram und Velo sollen sorgfältig abgeklärt werden. In Zukunft wird sich auch die Frage stellen, wann im ÖV von einer nachfrage- zu einer angebotsorientierten Planung gewechselt wird. Es ist klar, dass die Kapazität nicht ewig gesteigert werden kann. Flächeneffizienten Verkehrsmitteln sollte eine zunehmende Bedeutung zukommen, gerade der Fussverkehr überzeugt in dieser Hinsicht. Darum wünschen wir uns, dass auch Alternativen zu Kapazitätsausbauten untersucht werden. Als Beispiele seien hier der GIBB-Shuttle und das Länggass-Tram genannt: Geeignete Anreize sollten dazu führen, dass BerufsschülerInnen und StudentInnen die kurzen Strecken vom Bahnhof vermehrt zu Fuss bewältigen. Der VCS bittet darum, zu den kommenden ZMBs Stellung nehmen zu dürfen.	x		
BDP Köniz	Wie schon vorgängig ausgeführt, finden wir es falsch, einfach die Vergangenheit in die Zukunft zu extrapolieren. Es gibt viele Entwicklungen, welche das Verkehrsaufkommen im ÖV beeinflussen: Homeoffice, selbstfahrende Fahrzeuge, Velo und E-Bike Nutzung, Mobility Pricing, Digitalisierung allgemein	x		Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
GaP	Die hier skizzierte Netzstrategie führt zum Verlust der Lebensqualität in der Innenstadt. Die geplante Zerstörung des Hirschengraben-Parkes mit der Fällung aller Bäume lässt sich nur mit dem verfehlten Konzept, das Gebiet Bubenbergrplatz-Hirschengraben mit noch mehr Tramlinien zu belasten, erklären. Nur damit für alle bestehenden und geplanten Tramlinien genügend Platz vorhanden ist, sollen die Fussgänger in die geplante Unterführung eingelocht werden.	x		
GB	Das Grüne Bündnis bedankt sich dafür, zur Netzstrategie öV Stellung nehmen zu dürfen. Grundsätzlich begrüßen wir, dass mit der Netzstrategie eine Gesamtnetz Betrachtung vorgenommen wird. Auf der momentanen «Flughöhe» nehmen wir die Netzstrategie mehrheitlich wohlwollend zur Kenntnis. Trotz-dem wird eine differenzierte Betrachtung der einzelnen Linien unerlässlich sein. Jede neue Linie soll darum im Rahmen einer ZMB genauer untersucht werden. Gerade mögliche Konflikte zwischen Tram und Velo sollen sorgfältig abgeklärt werden. In Zukunft wird sich auch die Frage stellen, wann im ÖV von einer nachfrage- zu einer angebotsorientierten Planung gewechselt wird. Es ist klar, dass die Kapazität nicht ewig gesteigert werden kann. Flächeneffizienten Verkehrsmitteln sollte eine zunehmende Bedeutung zukommen, gerade der Fussverkehr überzeugt in dieser Hinsicht. Darum wünschen wir uns, dass auch Alternativen zu Kapazitätsausbauten untersucht werden. Als Beispiele seien hier der GIBB-Shuttle und das Länggass-Tram genannt: Geeignete Anreize sollten dazu führen, dass BerufsschülerInnen und StudentInnen die kurzen Strecken vom Bahnhof vermehrt zu Fuss bewältigen. Das Grüne Bündnis bittet darum, zu den kommenden ZMBs Stellung nehmen zu dürfen.	x		Die Abstimmungen mit den anderen Verkehrsträgern, die Aufteilung des Verkehrsraum erfolgt in den Vertiefungsstudien der einzelnen Korridore/Elemente der Netzstrategie mittels Zweckmässigkeitsbeurteilungen. Das zu Fuss gehen sollte auch aus unserer Sicht wieder attraktiver gemacht werden. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
GFL	Wir nehmen erfreut zur Kenntnis dass bezüglich der 2. Tramachse Ost die vernünftige Variante via Lorrainebrücke im Vordergrund steht. Die Variante Spyhergasse sollte nicht weiter verfolgt werden. Ergänzend zur Linienführung via Viktoriarain sollte auch diejenige via Breitenrainstrasse geprüft werden; für beide ist zudem das Netzpotential/Verknüpfungen im Norden/Osten prüfen. Der Umsetzung der 2. Tramachsen kommt höchste Priorität zu – durch die Entlastung des Zentrums (Hauptgassen und Taktfrequenzen) weisen sie bei vertretbaren Kosten den höchsten Nutzen auf und sind aufwärtskompatibel. Wir gehen davon aus dass sie bereits in der aktuellen Planung Hirschengraben berücksichtigt werden.	x		
GLP Kanton Bern	In der Netzstrategie fehlt die Perspektive auf selbstfahrende ÖV-Fahrzeuge. Die dafür nötige Technik ist bereits weit und sie macht grosse Fortschritte. Auch wenn noch technische und gesetzgeberische Anstrengungen nötig sind, bevor selbstfahrende ÖV-Fahrzeuge breit eingesetzt werden können, sollte eine Strategie mit Horizont 2040 diesen Aspekt behandeln, denn er hat Implikationen für die Ausgestaltung und die Kostenstruktur des ÖV-Angebots. Namentlich dürfte sich das Preis-Leistungs-Verhältnis kleiner ÖV-Gefässe verbessern, wenn diese ohne Personal im Fahrzeug auskommen. In diesem Zusammenhang möchten wir auch erwähnen, dass die Mobilitätsstrategie der Regionalkonferenz Bern-Mittelland vom Dezember 2019 die 3 V (vermeiden, verlagern, verträglich gestalten) aus der Mobilitätsstrategie aus dem Jahr 2003 um ein weiteres V (vernetzen) zu den 4V ausgebaut wurde, und diese Vernetzung in der ÖV-Netzstrategie sich gerade in Hinblick auf die zukünftigen technischen Möglichkeiten nicht niedergeschlagen hat. Das gleichzeitige Verfolgen eines Fokus auf Trams ohne Eigentrassee und einer Stärkung des Veloverkehrs erscheint	x		Die Netzstrategie hat das Tram- und Hauptbusliniennetz untersucht. Selbstfahrende ÖV-Fahrzeuge sind nicht Bestandteil, da aktuelle Entwicklungen in dem Bereich auf das Tram und Hauptbusliniennetz mit Kaffeesatzlesen gleichzusetzen sind. Selbstfahrende Kleinfahrzeuge sind ergänzend sinnvoll zur Quartierserschliessung oder zu Randzeiten als Zu-/Abbringer zum Hauptnetz Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen, auch im technischen Bereich. Aus Ressourcen-Effizienzgründen (ökonomisch, ökologisch und auch Raumbedarf) ist die Nachfrage in Städten/Agglomerationen zu bündeln



	<p>zunehmend schwierig, weil die Tramgleise für den Veloverkehr ein Gefahrenpotenzial darstellen. Dies gilt besonders in der Innenstadt und gerade für das Vorhaben, im Nordquartier auf weiteren Strassen Tramgleise einzusetzen. Weiter sei betreffend Verträglichkeit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden, namentlich gegenüber dem Fussverkehr, angemerkt: Trams mögen pro Fahrzeug eine grössere Kapazität haben als Doppelgelenkbusse. Dies ist aber im Wesentlichen auf ihre Länge zurückzuführen, welche wiederum zum bereits bekannten Tramwand-Effekt führt, welcher sich dadurch auszeichnet, dass bereits ein einzelnes Tram zu einer relativ langen Unterbrechung der Möglichkeit, das Tramgleis zu queren, führt. Fahren mehrere Trams hintereinander, verstärkt sich der Effekt, nicht zuletzt, weil Trams gegenüber dem Fussverkehr vortrittsberechtigt sind, letzterer also warten muss. Abschliessend sei erwähnt, dass der Ausbau des Tramnetzes, wie in der Netzstrategie geplant, aufgrund der langen Konzessionsdauer gemäss Eisenbahngesetz, zunehmend die Frage aufwirft, inwiefern es für den Nahverkehr im Raum Bern unter diesen Bedingungen realistischerweise überhaupt noch einen Wettbewerb geben kann.</p>			und mit Fahrzeugen mit hoher Kapazität abzudecken.
Grüne Köniz	<p>Zusammenfassend halten wir fest:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es drängt sich angesichts der obgenannten neuen Tendenzen (Frage 2) im Mobilitätsverhalten (aufgrund der Corona-Pandemie und aufgrund technischer Innovationen) eine umfassende Überarbeitung der vorliegenden Netzstrategie auf.</li> <li>• Die Variante "RBS-Verlängerung" nach Köniz (-Schwarzenburg) ist vorerst als Variante mitzuberücksichtigen aber nur weiterzuverfolgen, wenn die Kosten tragbar sind und der Kundennutzen entsprechend vorteilhaft ist, bzw. sich die Synergien mit der Verlängerung Richtung Inselspital als genügend gross erweisen.</li> <li>• Das Berner Tramlinienetz ist per ca. 2035/2040 auf vier lange und starke Durchmesserlinien zu konzentrieren (2 via Kornhausbrücke, 2 via Kirchenfeldbrücke), wofür gegenüber dem Ist-Zustand rund 9 km Neubaustrecken (statt der im Synthesebericht postulierten ca. 20 km) ausreichen: -&gt; Kleinwabern - Bern Bhf - Guisanplatz - Wankdorf Bhf (6'-Takt, längerfristig 5'-Takt in HVZ) -&gt; Brünnen - Bern Bhf - Guisanplatz - Ostermundigen Oberfeld (Takt analog L 9) -&gt; Bümpliz - Bern Bhf - Gümligen - Worb (bis Muri Takt analog L 9) -&gt; Köniz - Bern Bhf - Ostring - Saali (Takt analog L 9)</li> <li>• Mit obgenannter Konzentration des Tramlinienetzes auf vier Durchmesserlinien erübrigt sich ein städtebaulich und technisch konfliktreicher zweiter Schienenstrang auf dem Bubenbergtunnel und Bahnhofplatz. Eine zweite Tramachse im Stadtzentrum (zwecks Entlastung Hauptgassen und zwecks Netzredundanz) ist aus verkehrsplanerischen, städtebaulichen und finanziellen Gründen einzig auf der Achse Bundesgasse - Kochergasse verantwortbar.</li> </ul>	x		Die Reaktion der Verkehrsbewegungen auf die Corona-Krise sind nach jetzigem Wissenstand eine Krisenreaktion, im öffentlichen Nahverkehr zeichnet sich bereits heute eine gewisse Normalisierung ab. Die langfristigen Auswirkungen lassen sich heute noch nicht abschätzen. Die Netzstrategie zeigt die notwendige Netzstruktur auf bei der prognostizierten Nachfrageentwicklung und bezieht die Verkehrsdaten aus dem kantonalen Gesamtverkehrsmodell. Die Netzstrategie wird periodisch aktualisiert und dabei auch überprüft ob die entsprechenden Entwicklungen eintreffen: Falls sich eine abgeschwächte/verlangsamte Entwicklung abzeichnet, wird die Planung entsprechend angepasst.
Jungfreisinnige Stadt Bern	<p>Wurde das Programm «Smartrail 4.0» in die Überlegungen miteinbezogen? Vor allem in Hinblick auf die geplanten Kapazitätsgewinne und Steigerung der Verfügbarkeit, sollte ein zusätzlicher positiver Einfluss auf den ÖV resultieren, wo mögliche derzeit «zu gross geplante» Ausbauten optimiert werden könnten. <a href="https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20204054">https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20204054</a></p>	x		Die Region ist nicht zuständig für die Entwicklungen des S-Bahnsystems, dies obliegt dem Kanton. Bereits bekannte Massnahmen (beispielsweise aus den FABI/STEP 2035 Programmen) wurden im Gesamtverkehrsmodell berücksichtigt. Die Schnittstellen zu anderen Projekten im Bereich der S-Bahn wurden berücksichtigt.
SP Köniz	<p>Die SP Köniz dankt für die Mitwirkungsmöglichkeit.</p>	x		
SP Stadt Bern	<p>Der Einsatz von Doppelgelenkbussen muss, unter Berücksichtigung der konkreten Situation, immer sorgfältig abgewogen werden. Sie nehmen im Strassenraum sehr viel Platz ein und sind für enge Platzverhältnissen nicht geeignet. Dort wo sie eingesetzt werden, muss zwingend genügend Platz für den Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung stehen (Velohaupttrouren, Trottoirs...).</p> <p>Tramlinien sind insbesondere für den Veloverkehr ebenfalls eine Herausforderung. Genügend breite Velospuren und geeignete Winkel zur Querung der Tramgleise sind von grosser Bedeutung.</p> <p>Insgesamt erhält der Westen Berns in der Netzstrategie nicht das nötige Gewicht. So werden insbesondere bei der Prüfung einer Verlängerung der RBS-Linie nach Köniz die Nachteile für den Umsteigeknoten Europaplatz als Arbeits- und Freizeitschwerpunkt nicht diskutiert.</p>	x		Es ist richtig, dass die grösseren DGB-Busse mehr Platz beanspruchen als die GB; andererseits ist bei GB-Betrieb ein dichter Takt notwendig, was den Strassenraum bzw. die übrigen Verkehrsteilnehmenden stärker belastet als ein DGB-Betrieb mit weniger Kursen pro Zeiteinheit. Bern West ist mit den drei Tramlinien bereits gut und mit der notwendigen Kapazität erschlossen. Verbesserungen werden über die möglichen Ansätze für das Inselareal (Tram- oder Buslinie bis Europaplatz) sowie die Stärkung der Süd-Bustangente zwischen Bern West und Kirchenfeld erzielt. Auswirkungen einer RBS-Verlängerung sind in den weiteren Vertiefungen der Korridor-Lösung Richtung Köniz zu untersuchen und zu werten.
SVP Stadt Bern und Sektion ISK	<p>Besonders wundert uns, dass im Mitwirkungsfragebogen keinerlei konkrete Fragen zur Einschätzung der zusätzlichen Tramachsen in der Innenstadt gestellt wurden, da die doch gem. Kapitel 6 von zentraler Bedeutung sind und mit höchster Priorität verfolgt werden müssen. Daher müssten unseres Erachtens zuerst sämtliche Varianten von zusätzlichen Tramachsen analysiert, skizziert und auf Mehrheitsfähigkeit überprüft werden. Das vorliegende Papier geht still davon aus, dass die den Ideen zugrunde liegende Tramachsenerweiterungen realisiert werden können. Varianten, wie z.B. über den Bundesplatz werden nicht erwähnt. Es liegt auf der Hand, dass eine Tramachse über den Viktoriarain auf massiven Widerstand stossen wird, wie dies auch für die Linienführung über die Nägeligasse gilt, welche aus Sicht Bernmobil betrieblich nicht machbar ist. Das unlängst teuer renovierte Stadttheater und dessen Besucher sehen das sicher anders. Weiter sind wir der Ansicht, dass zu einer Netzstrategie auch konkrete Aussagen zu den eingesetzten Verkehrsmitteln gehören. Es wird zwar von Tram, Bussen und Doppelgelenkbussen gesprochen, Aussagen zu Zweirichtungstrams, Elektrobussen oder gar selbstfahrenden Verkehrsmitteln fehlen. Als absolut unrealistisch betrachten wir die zeitlichen Vorstellungen. Wenn man berücksichtigt, dass z.B. das Projekt Tramregion Bern im Jahr 2008 geplant wurde, 2014 vor das Volk kam und Teile davon frühestens 2028/29 realisiert sein werden (insgesamte Dauer ca. 20 Jahre) fehlt uns das Vorstellungsvermögen wie die im Synthesebericht beschriebenen Erweiterungen ebenfalls innerhalb von 20 Jahren realisiert werden sollen. Hinzu kommen monetäre Betrachtungen, die Finanzlage von Stadt, Kanton und neuerdings auch Bund ist prekär und wird sich in den nächsten Jahren weiter zuspitzen. Auch die Auswirkungen der vielen neuen Tramlinien auf die anderen Verkehrsträger (Automobilisten, Zweiräder und Fussgänger) wurden ungenügend untersucht. Es gilt eine Miteinander und nicht ein Gegeneinander zu erzielen.</p>		x	Die Netzstrategie macht Aussagen über die Gefässgrössen, um die benötigten Kapazitäten zu transportieren, jedoch nicht über spezifische Fahrzeugtypen. Dies wird auf Stufe der ZMB oder beim Planungsprojekt definiert. Ein Tramachse vor dem Bundesplatz wurde im Projekt geprüft, jedoch rasch wieder verworfen aufgrund, dass ein stabiler, fahrplanmässiger Betrieb bezüglich der Nutzung des Bundesplatz kaum möglich ist. Die Strategie geht wie im Bericht beschrieben über das Jahr 2040 hinaus, aber es gibt aktuell keine Modelldaten/Ortsplanungen die über 2040 hinaus gehen.

Privatperson 3	Bern ist am Punkt, dass es nicht weitergehen kann, wie bisher. Inzwischen hat auch der öffentliche Verkehr ein unangenehmes Mass erreicht. Neue Lösungen sind zu erarbeiten oder dem Bevölkerungswachstum sind strikte Grenzen zu setzen. Andernfalls muss neuer Verkehr unter die Erde verlegt werden.	x			
Privatperson 5	Aus all den genannten Gründen plädiere ich entschieden für ein weniger Tramlastiges, deutlich kostengünstigeres und insofern realistischeres Zukunftsbild in der Kernagglomeration Bern resp. für eine Netzstrategie 2040, die sich analog früheren Netzkonzepten auf 4 starke Tram-Durchmesserlinien als Rückgrat des Ortsverkehrs konzentriert (in der HVZ nicht bloss 7.5'-Takt, wie im Synthesebericht für diverse Haupttramlinien aufgeführt, sondern langfristig 5'-Takt), und ansonsten die Transportbedürfnisse auch langfristig per umweltfreundlichen Busfahrzeugen abdeckt (4 DGB- und 2 GB-Durchmesserlinien).	x			