

Angebotskonzept neue Tangentiallinie Bern Nordwest (inkl. Buslinien 27 und 32)

Mitwirkungsbericht



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 15. Februar 2024

8. Februar 2024

Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Gesamtprojektleitung

Krebs Timo, RKBM, Fachbereich Verkehr

Begleitgruppe

Bösch Deborah, AÖV
Graber Ronny, Postauto
Heiniger Bettina, AÖV
Kranz Adrian, Bernmobil
Müller Ueli, Stadt Bern
Vogel Karl, Kommission Verkehr RKBM und Stadt Bern
Zürcher Roman, RBS

Auftragnehmende

Bahn + Bus Beratung AG 3B (3B AG), Weber Günter
B+S AG, Flückiger Sandro

Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Wichtigste Anpassungen der Studienresultate aufgrund der Mitwirkungseingaben	4
3	Öffentliche Mitwirkung	5
3.1	Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung für Korridor 1	5
4	Eingegangene Stellungnahmen	10
5	Stellungnahmen und Beantwortung	11
5.1	Fragen Buslinien 22/29	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5.1.1	«Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?»	11
5.1.2	«Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?»	15
5.1.3	«Sind Sie mit dem funktionalen Zielbild einverstanden?»	20
5.1.4	«Sind Sie mit den Anschlussprioritäten (vgl. Abb. 37) einverstanden?»	27
5.1.5	«Fehlt Ihres Erachtens eine Variante/ein Aspekt in der Untersuchung?»	31
5.1.6	«Sind Sie mit den Resultaten bei der Linie 22 für den Raum (Klein-)Wabern einverstanden? Insbesondere mit dem Umstand, dass die Linie 22 künftig in Wabern wendet?»	39
5.1.7	«Sind Sie mit Resultaten bei der Linie 29 für den Raum (Klein-)Wabern einverstanden? Insbesondere mit dem Umstand, dass die Linie 29 bis Kleinwabern geführt wird und dabei das Eichholzquartier erschliesst?»	46
5.1.8	«Sind Sie mit der Führung der beiden Linien im Raum Liebefeld einverstanden?»	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5.1.9	«Sind Sie mit der Anschlussorientierung der beiden Linien einverstanden?»	52
5.1.10	«Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Angebot zu den Randzeiten für die Grunderschliessung des Ried einverstanden? (vgl. Kapitel 5.7)»	55
5.1.11	Weitere Bemerkungen	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5.2	Fragen Buslinie 340	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5.2.1	«Sind Sie mit dem funktionalen Zielbild einverstanden?»	58
5.2.2	«Sind Sie mit den Anschlussprioritäten einverstanden?»	62
5.2.3	«Fehlt Ihres Erachtens eine Variante/ein Aspekt in der Untersuchung?»	66
5.2.4	«Sind Sie damit einverstanden, dass die Buslinie 340 künftig bis nach Kleinwabern geführt wird?»	69
5.2.5	«Fahrplantechnisch soll künftig der Umstieg zur S-Bahn in Kehrsatz gegenüber dem Umstieg zur Linie 631 in Niedermuhlern priorisiert werden. Sind Sie damit einverstanden?»	71
5.2.6	«Sind Sie damit einverstanden, dass die Verstärkerkurse in der Hauptverkehrszeit weiterhin über den gesamten Linienvverlauf geführt werden?»	Fehler! Textmarke nicht definiert.
5.2.7	Haben Sie weitere Bemerkungen betreffend der Linie 340?	Fehler! Textmarke nicht definiert.

1 Ausgangslage

Im Stadtteil VI sind grössere Siedlungsentwicklungen vorgesehen auf dem Chantier Bethlehem und im Rahmen des ESP-Ausserholligen. Im Osten entsteht mit der Überbauung Viererfeld ein neues Stadtquartier.

Gemäss der Mobilitätsstrategie der Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM sollen – bei vorhandener Nachfrage – attraktive ÖV-Tangentialverbindungen weiter ausgebaut werden. Eine Tangente im Nordwesten der Stadt Bern (TBN) soll den Hauptbahnhof entlasten, eine Verbindung zwischen den Hochschulstandorten im Bereich Länggasse und beim CAMPUS sowie den Statteilen II und VI schaffen und die grossen Potenziale (Einwohner, Arbeitsplätze) im Nordosten und Westen der Stadt miteinander direkt verbinden.

Die Studie empfiehlt die Einführung einer Linie ab Bahnhof Bümpliz Süd via Zentrum Bümpliz, Bethlehem Kirche, Bremgartenstrasse, Länggasse bis zur Engestrasse mit Endhalt auf Höhe Viererfeld.

In Abstimmung mit dem TBN-Konzept erfolgte zudem die Überprüfung und Optimierung der Angebote der Buslinien 27 und 32.

Die TBN schafft neue Quartiererschliessungen im Stadtteil VI und es besteht die Gefahr von einem Parallelangebot zur heutigen Linie 27 und der Konkurrenzierung bei der Nachfrage, was angesichts der Nichterreichung der Zielwerte bezüglich Auslastung und Kostendeckungsgrad kritisch ist. Zwischen den Bahnhöfen Bümpliz Süd und Bümpliz Nord soll daher die Linienführung angepasst werden. Neu ist das Quartier Kleefeld miterschlossen (ab der Statthalterstrasse). Ab Bümpliz Post verkehrt die Linie via Brünen-/Heimstrasse nach dem Bahnhof Bümpliz Nord. Weiter über die für den ÖV zu öffnende Brücke Abendstrasse bahnparallel bis zum Bahnhof Brünen Westside.

Die Linie 32, welche die Minimalwerte der AGV bezüglich Auslastung nicht erreicht, wurde ebenfalls geprüft. Aufgrund fehlenden Optimierungspotenzial, des effizienten Betriebs mit einem Fahrzeug und den optimalen Anschlüssen in Riedbach und für den Schulverkehr soll das Angebot unverändert beibehalten werden.

2 Wichtigste Anpassungen der Studienresultate aufgrund der Mitwirkungseingaben

Das Konzept wurde unter anderem bei folgenden Punkten aufgrund der Resultate der Mitwirkung angepasst:

- ▶ Die Überbauung Viererfeld kann voraussichtlich erst später realisiert werden. Als Zwischenlösung soll die TBN daher beim Neufeld wenden.
- ▶ Die Linienführung im Bereich Länggasse wird angepasst: Die TBN soll neu via Neufeld- anstatt der Mittelstrasse geführt werden.
- ▶ Die Angebotszeiten der TBN werden ausgeweitet: Auch am Abend (neu bis 22.00 Uhr) und am Wochenende soll die TBN mit einer verkürzten Linienführung (Bümpliz Süd – Weyermannshaus Bad) mit einem 30'-Takt betrieben werden.

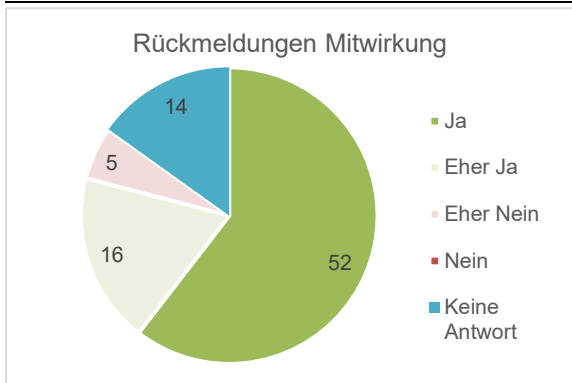
3 Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zum «Angebotskonzept neue Tangentiallinie Bern Nordwest (inkl. Buslinien 27 und 32)» fand vom 9. Januar bis am 27. März 2023 statt. Es trafen insgesamt 86 Stellungnahmen ein.

3.1 Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung

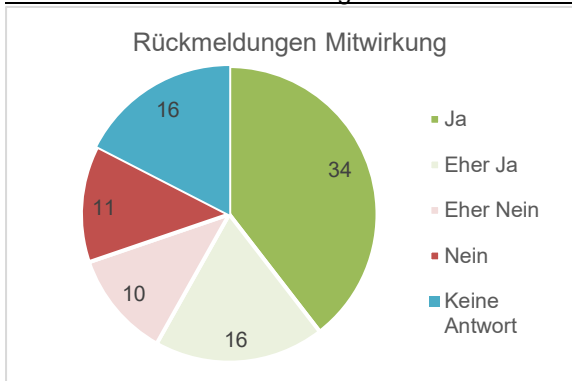
Gesamteindruck

Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?



Der Bericht wird als grundsätzlich verständlich eingeschätzt.

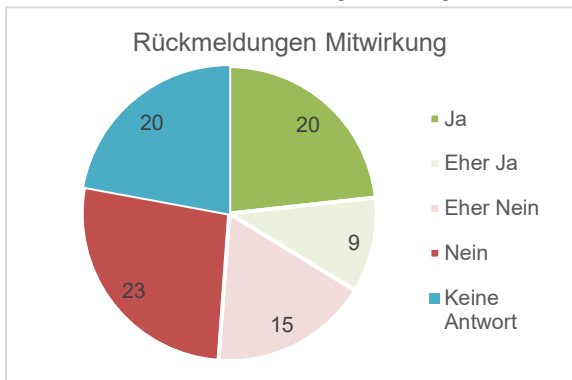
Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?



Die Resultate werden mehrheitlich als nachvollziehbar bewertet. Stellungnahme, welche die Nachvollziehbarkeit bemängeln, werfen Kritikpunkte auf, die auch bei späteren Fragen diskutiert werden.

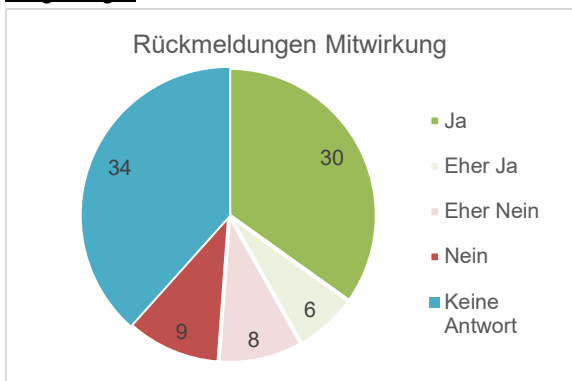
Analyse

Sind Sie mit den Einschätzungen bezüglich der Befahrbarkeit der Strassen (vgl. Kap. 4) einverstanden?



Die Einschätzungen zur Befahrbarkeit werden bei verschiedenen Strassen angezweifelt. Dies betrifft insbesondere die Befahrbarkeit der Mittelstrasse und die Nicht-Befahrbarkeit der Reichenbachstrasse. Die Linienführung wird von der Mittelstrasse in die Neufeldstrasse verschoben aufgrund der kritischen Einschätzung zur Mittelstrasse. Die Befahrbarkeit der Reichenbachstrasse ist nicht konzeptrelevant, da eine Verlängerung auf die Engehalbinsel auch aus anderen Gründen verworfen wird.

Sind die Potenziale und Siedlungsentwicklungen (vgl. Kapitel 5) aus Ihrer Sicht vollständig und korrekt aufgezeigt?



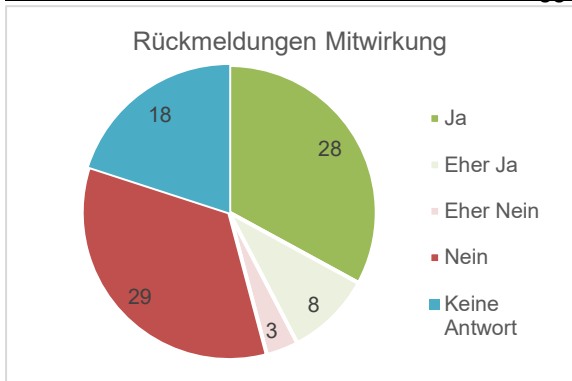
Grossmehrheitlich werden die abgebildeten Potenziale und Siedlungsentwicklungen als korrekt und vollständig bewertet.

Kritisiert wird insbesondere eine fehlende Berücksichtigung der Potenziale entlang der Bremgartenstrasse – diese können mit der neuen Linienführung über die Neufeldstrasse teilweise abgedeckt werden.

Zudem wird eine fehlende Berücksichtigung des Gebiets Weyermannshaus-West postuliert, das Gebiet wird jedoch mit dem ÖV sehr gut erschlossen und wird auch mit der TBN erschlossen werden.

Angebotskonzept TBN

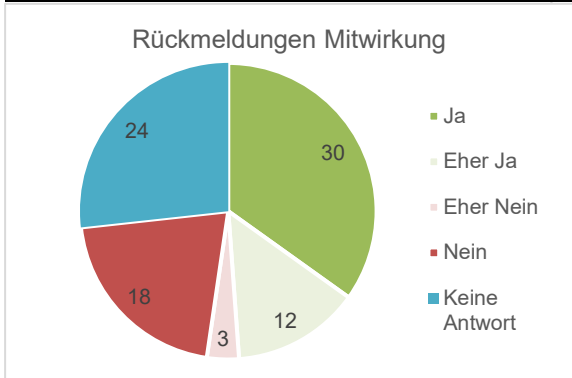
Sind Sie mit dem Bestansatz für den Raum Länggasse/Vierfeld (vgl. Kapitel 6.1) einverstanden?



Die Linienführung stösst auf grossen Widerspruch, insbesondere betreffend der Mittelstrasse: Die Linienführung wird von der Mittelstrasse in die Neufeldstrasse verschoben.

Zudem wird die fehlende Weiterführung auf die Engthalbinsel kritisiert. Eine solche ist unter den kantonalen rechtlichen Vorgaben jedoch nicht zielführend umsetzbar.

Sind Sie mit dem Bestansatz für den Raum Bümpliz/Bethlehem (vgl. Kapitel 6.3) einverstanden?

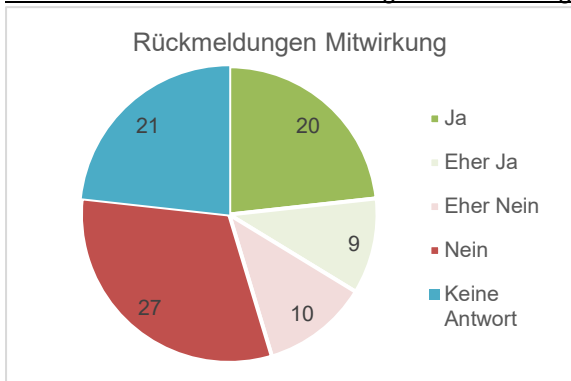


Mehrheitlich wird der Bestansatz begrüsst. Insbesondere der Wegfall der Bedienung der Haltestelle Weyermannshaus Bad wird als Verschlechterung wahrgenommen, wie auch die ursprünglich vorgesehenen Bedienzeiten der TBN.

Mit der TBN und der Verschiebung der Haltestelle Weyermannshaus zum Viadukt wird das Gebiet (neben der Bedienung mit weiteren ÖV-Angeboten) gut erschlossen.

Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.

Sind Sie mit der Bestvariante der gesamten TBN gemäss Kapitel 8 einverstanden?



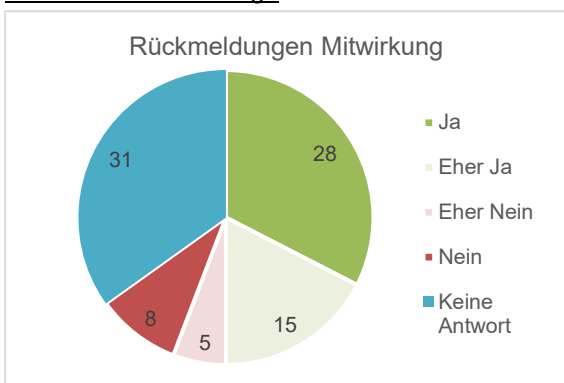
Während das Angebot grundsätzlich begrüsst wird, führt die Ablehnung unterschiedlicher Elemente zu einer ablehnenden Gesamthaltung. Die ablehnenden Stellungnahmen beziehen sich mehrheitlich auf die Führung via Mittelstrasse, den fehlenden Wochenendbetrieb der TBN, die wahrgenommene Verschlechterung im Gebiet Weyermannshaus oder auf Änderungen auf der Linie 27.

Haben Sie weitere Bemerkungen zur TBN?

Viele weitere Bemerkungen kritisieren die ursprünglich vorgesehenen Betriebszeiten der TBN. Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.

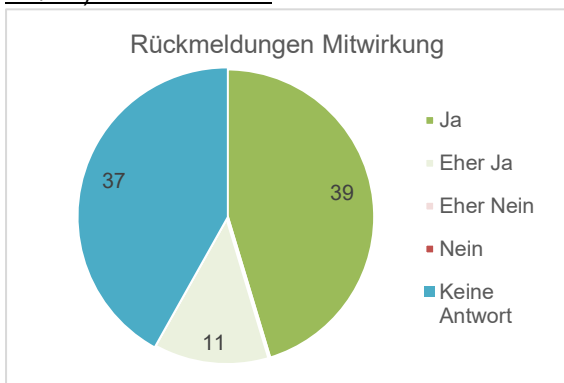
Ergänzendes Busnetz

Sind die übergeordneten Überlegungen zu den Buslinien 27 und 32 (vgl. Kapitel 7.1) für Sie nachvollziehbar und vollständig?



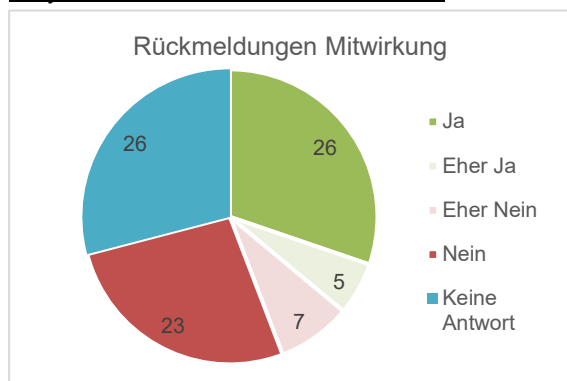
Die übergeordneten Überlegungen zu den Buslinien 27 und 32 werden grossmehrheitlich als nachvollziehbar und vollständig bewertet. Kritisierte Punkte werden auch bei anderen Fragestellungen aufgegriffen.

Sind Sie mit der Feststellung, dass die Linie 32 in ihrer heutigen Form beibehalten soll (vgl. Kapitel 7.2/7.4) einverstanden?



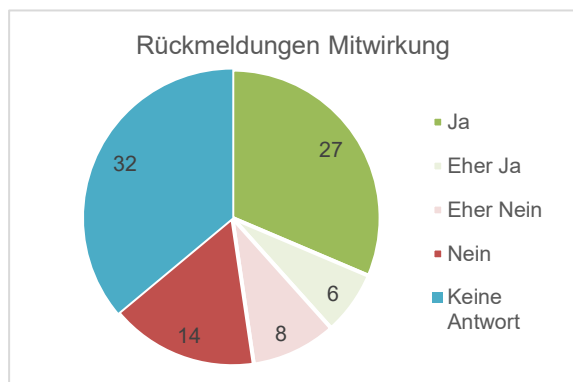
Es gibt keine ablehnenden Haltungen gegenüber einer Beibehaltung der Linie 32 in ihrer heutigen Form. Mehrfach geäussert wird der Wunsch einer Weiterführung bis Frauenkappelen.

Ist für Sie nachvollziehbar, dass die Linie 27 in Zukunft nicht mehr bis Bethlehem Kirche und Weyermannshaus Bad verkehren soll?



Die Einkürzung der Linie stösst auf einige Kritik. Insbesondere der Wegfall der Bedienung der Haltestelle Weyermannshaus Bad wird als Verschlechterung wahrgenommen, wie auch die ursprünglich vorgesehenen Bedienzeiten der TBN. Mit der TBN und der Verschiebung der Haltestelle Weyermannshaus zum Viadukt wird das Gebiet (neben der Bedienung mit weiteren ÖV-Angeboten) gut erschlossen. Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.

Sind Sie damit einverstanden, wie die Linie 27 im Raum Bümpliz (z. B. via Statthalterstrasse oder Brünnenstrasse) in Zukunft verkehren soll?

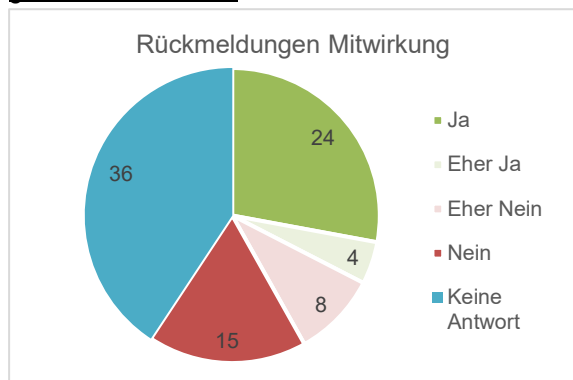


Eine Mehrheit begrüsst die neuen Linienführung. Eine nicht zu vernachlässigende Minderheit lehnt sie jedoch aus verschiedenen Gründen ab. Die wichtigsten zwei kritisierten Punkte sind:

- ▶ Wegfall Haltestelle Stapfenacker: Aufgrund der zukünftigen längeren Schliesszeiten ist jedoch eine neue Linienführung über die Abendstrasse notwendig. Es ist mit der Haltestelle Brännengut ein Ersatz zu realisieren.
- ▶ Eine Führung via Statthalterstrasse wird aufgrund der vorgesehenen Verkehrsberuhigungsmassnahmen rund um die Schulhäuser abgelehnt.

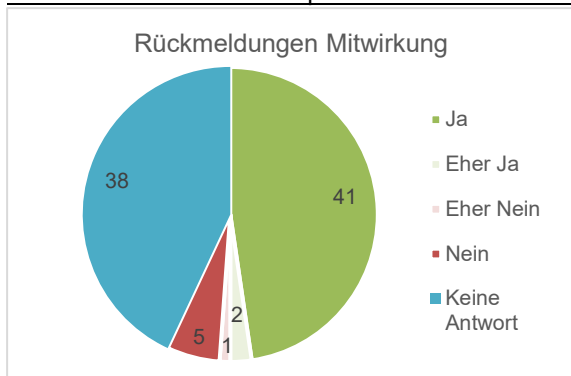
Mit der Führung erhält das heute mit dem ÖV suboptimal erschlossene Quartier Kleefeld eine bessere Erschliessung und damit kann das damit verbundene Fahrgastpotenzial abgeholt werden. Mit diesem Potenzial erhöht sich die Chance, dass die Linien 27 und TBN gemäss den kantonalen Vorgaben betrieben werden können.

Aufgrund der Fahrzeiten der Buslinie 27 können Hohenacker und Brünnen nicht beide bedient werden ohne erhebliche Mehrkosten. Sind Sie damit einverstanden, dass die Linie 27 in Zukunft nach Brünnen geführt werden soll?



Eine Mehrheit begrüsst die neue Linienführung. Eine nicht zu vernachlässigende Minderheit lehnt sie jedoch auch ab, wobei die ablehnende Haltung teilweise auf den Wegfall der Weiterführung bis nach Weyermannshaus Bad zurückzuführen ist. Befürchtet wird zudem die schlechtere Anbindung des Quartiereinkaufszentrums und der Bandgenossenschaft. Die Ersatzhaltestelle Abendstrasse ist entsprechend möglichst nahe anzustreben.

In Niederwangen sollen bei der Buslinie 27 in Zukunft die Bahnanschlüsse der S1 (Bern–Freiburg) prioritär bedient werden – und nicht mehr die Bahnanschlüsse der S2 (Bern–Laupen). Damit ergeben sich insbesondere auch in Bümpliz Süd bessere Anschlüsse. Sind Sie damit einverstanden?



Die Anpassung wird grossmehrheitlich begrüsst. Ablehnende Haltungen kommen von einzelnen Privatpersonen.

Haben Sie weitere Bemerkungen zu den Buslinien 27 und/oder 32?

Die weiteren Bemerkungen wiederholen weitgehend bereits vorher aufgeworfene Punkte.

4 Eingegangene Stellungnahmen

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

Gemeinden

Bern, Burgergemeinde Bern (Domänenverwaltung), Frauenkappelen, Neuenegg

Ämter und Regionen

Kantonales Tiefbauamt Kanton Bern (TBA)

(Transport-)Unternehmungen

Berner Fachhochschule, Bernmobil, BLS AG, BLS Netz AG (Immobilien), Postauto, RBS

Parteien

EVP Stadt Bern, SP Bümpliz/Bethlehem, SP Länggasse-Felsen, SP Stadt Bern

Vereine/Verbände

Elternräte Länggasse, IGÖV Bern-Mittelland, Kind Spiel und Begegnung im Länggassquartier, Leist Engehalbinsel gemeinsam mit Spital Tiefenau und Stiftung Rossfeld, Nordquartierleist Bern-Bümpliz, Pro Bahn Espace Mittelland, Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QB, Quartierkommission Länggasse-Engehalbinsel, Quartierverein Untermatt, Stiftung B, Verein Quartier 3012,

Privatpersonen

Es haben sich zudem 60 Privatpersonen an der öffentlichen Mitwirkung beteiligt. Davon wohnen 54 in der Stadt Bern und je eine Person wohnt in Bremgarten, Kerzers, Mühleberg, Münsingen, Sumiswald und Thun.

5 Stellungnahmen und Beantwortung

5.1 Gesamteindruck

5.1.1 «Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme			Antwort
			berücksichtigt	nicht berücksichtigt		
Bern	Ja		x			
Frauenkapellen	Ja		x			
Neuenegg	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS AG	Ja		x			
BLS Netz AG, Immobilien	Ja		x			
PostAuto AG - Gebiet Mitte	Ja		x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn	Ja		x			
SP Bümpliz/Bethlehem	Ja		x			
SP Länggasse-Felsenau	Eher Ja	Die Argumentation für die verworfenen Varianten (Linienführung bis Rossfeld/Tiefenau) ist sehr kurz und wenig nachvollziehbar.	x			Wir verweisen auf die Studie "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld". Gemäss kantonaler Definition ist das Gebiet Rossfeld/Tiefenau mit mindestens der Güteklasse C erschlossen und ein zusätzliches ÖV-Angebot im Gebiet würde die kantonalen Vorgaben bezüglich Auslastung/Kostendeckungsgrad kaum erfüllen.
SP Stadt Bern	Ja		x			
Berner Fachhochschule	Ja		x			
Burgergemeinde Bern, Domänenverwaltung	Eher Ja	Die Pläne der Linienführung können ohne Kenntnisse der Orte nicht gelesen werden.	x			
IGÖV Bern-Mittelland	Ja	Gute und verständliche Information	x			
Leist Engehalbinsel, Spital Tiefenau, Stiftung Rossfeld	Keine Antwort	Grundsätzlich begrüßen wir die direkte Verbindung der Stadtteile Bümpliz und Länggasse/Engehalbinsel mit einer tangentialen Buslinie. Um die mangelhafte ÖV-Erschliessung der Engehalbinsel und insbesondere des Rossfelds zu verbessern, fordern wir jedoch nachdrücklich eine Verlängerung der TBN bis zum RBS-Bahnhof Worblaufen, mindestens aber bis zum Wohnheim Rossfeld (Wendepunkt Reichenbachstrasse 122). Zur Frage der Linienführung der TBN durch Bümpliz/Bethlehem und die Länggasse nehmen wir nicht detailliert Stellung. Wichtig ist für uns dabei insbesondere, dass gute Umsteigemöglichkeiten auf radiale ÖV-Linien bestehen, die ins Stadtzentrum führen.			x	Wir verweisen auf die Studie "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld". Gemäss kantonaler Definition ist das Gebiet Rossfeld/Tiefenau mit mindestens der Güteklasse C erschlossen und ein zusätzliches ÖV-Angebot im Gebiet würde die kantonalen Vorgaben bezüglich Auslastung/Kostendeckungsgrad kaum erfüllen.
Nordquartierleist Bern-Bümpliz	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Quartierkommission	Ja	Der Bericht ist sehr umfangreich und verständlich aufgebaut.	x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bümpfz-Bethlehem QBB						
Quartierkommission Länggasse-Engelhalbinsel	Keine Antwort	Der Bericht an sich, wie auch die Erkenntnis, dass die TBN viele Chancen birgt, sind grundsätzlich nachvollziehbar. Hingegen hat die QLE in der Analyse zu viele eindimensional gewählten Parametern festgestellt. Dadurch sind die Ergebnisse der Studie verzerrt, was sich nachteilig auf eine seriöse Bewertung der möglichen Linienführungen auswirkt. Der für den Stadtteil 2 ausgewiesene «Bestansatz» der RKBM gründet auf derart vielen Auslassungen, dass er seitens der QLE als nicht umsetzbar zurückgewiesen wird.	x			
Quartierverein Untermatt	Eher Ja	Der Bericht ist sehr umfangreich und gut aufgebaut, für ein breites Publikum eher zu umfangreich, um eine Mitwirkung zu erreichen.	x			
Stiftung B	Eher Ja	sehr ausführlich, viele Tabellen,	x			
Verein Quartier 3012	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Übersicht einer Planung, was bis wann.	x			Wir verweisen auf die Kapitel 8.5 und 8.6. Die konkrete Umsetzung ist zudem abhängig von diversen Faktoren, welche erst im Anschluss an die Studie behandelt werden von den jeweils zuständigen Behörden.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Amtsdeutsch halt..., technisch, viele Fachbegriffe.	x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Zahlen sind sehr komplex, Zielwert und Kostendeckungsgrad sind nicht genügend erklärt. Die Karten sind zu klein, die sollte man zoomen können. Zusammenfassung / Fazit fehlt	x			Eine Zusammenfassung findet sich am Anfang des Berichts.
Privatperson Bern	Eher Ja	Der Bericht ist für eine Mitwirkung zu ausführlich.	x			
Privatperson Bern	Ja	Ausführlich, detailliert bezüglich Varianten	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Einerseits eine Erweiterung und zugleich ein Abbau, ist nicht ganz ersichtlich	x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Für mich ist unklar ob es dann eine neue Nummer haben würde oder ob es 27a/b wäre.	x			Die Nummerierung wird erst zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt und ist für die Angebotskonzeption nicht relevant.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Man muss gut aufpassen, welche Linie jetzt gerade angesprochen ist (v.a. bei den Varianten).	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Ein paar Dutzend Rechtschreibfehler ... aber sonst ok.		x		Vielen Dank für den Hinweis, der Bericht wird entsprechend noch einmal überprüft.
Privatperson Bern	Eher Ja		x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Grundsätzlich ist die Idee verständlich, allerdings ist überhaupt nicht verständlich dass eine neue Buslinie mitten durch eine Begegnungszone führt, welche für das Wohnerlebnis in der Länggasse entscheidend ist. Die Begegnungszone Mittelstrasse ist der Dreh- und Angelpunkt im mittleren Quartierteil und der Bericht ist einzig und allein aus Sicht ÖV beschrieben und hat keinen Einbezug von Anwohnern.		x		
Privatperson Bern	Eher Ja	Es ist unklar wie die Tangentialbuslinie in das Konzept Begegnungszone Hochfeld integriert werden soll.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Kerzers	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Münsingen	Ja		x			
Privatperson Sumiswald	Ja		x			
Privatperson Thun	Ja		x			

5.1.2 «Sind die Resultate im Bericht grundsätzlich nachvollziehbar?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Nein	Verschiedene Resultate sind gemäss Gemeinderat nicht nachvollziehbar. Der Gemeinderat bittet um die Überprüfung der erläuterten Punkte (s. Fragebogen und Stellungnahme). Insbesondere für die Linienführung der Tangentiallinie wird eine Neuüberprüfung und somit eine Überprüfung des Konzepts gefordert: die Prüfung einer alternativen Linienführung durch die Mittelstrasse und die bessere Anbindung des ESP Ausserholligen. Dabei ist die Erweiterung der Anbindung des Entwicklungsschwerpunktes (ESP) Ausserholligen (u.a. Freizeit- und Sportanlage Weyermannshaus, Weyermannshaus West, Untermatt) zu verbessern. Soziokulturelle Aspekte sind stärker zu berücksichtigen.	x			Auf die einzelnen Punkte wird bei den entsprechenden Eingaben eingegangen.
Frauenkapellen	Eher Ja		x			
Neuenegg	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS AG	Eher Ja	Von Seite Stadt Bern wurde im Jahr 2020 der Bericht "Optimieren ÖV-Erschliessung Ausserholligen Nord" erarbeitet und verabschiedet. Dieser Bericht hat wertvolle Punkte zur Erschliessung im Raum Weyermannshaus, welche hier nicht berücksichtigt wurden.	x			Das Angebotskonzept wurde mit dem Wissen dieser Studie erarbeitet. Die Studie hat einen kleinräumigen Blick und bei einer Gesamtüberprüfung der Buslinie(n) mit einem grösseren Betrachtungsperimeter können abweichende Resultate entstehen.
BLS Netz AG, Immobilien	Eher Ja	Von Seite Stadt Bern wurde im Jahr 2020 der Bericht "Optimieren ÖV-Erschliessung Ausserholligen Nord" erarbeitet und verabschiedet. Dieser Bericht hat wertvolle Punkte zur Erschliessung im Raum Weyermannshaus, welche hier nicht berücksichtigt wurden.	x			Das Angebotskonzept wurde mit dem Wissen dieser Studie erarbeitet. Die Studie hat einen kleinräumigen Blick und bei einer Gesamtüberprüfung der Buslinie(n) mit einem grösseren Betrachtungsperimeter können abweichende Resultate entstehen.
PostAuto AG - Gebiet Mitte	Ja		x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn	Ja		x			
EVP Stadt Bern	Keine Antwort	Wir unterstützen die Erweiterung von Tangentiallinien als Ergänzung zu den Hauptlinien durchs Zentrum sehr – sie sind wichtig für die Mobilität der Bevölkerung in und zwischen den Quartieren. Gerade die Anbindung des Viererfelds Richtung Westen ist wertvoll – z.B. für die Erreichung der Schulzahnmedizinischen Klinik an der Frankenstrasse.	x			
SP Bümpliz/Bethlehem	Eher Ja	Der vorgeschlagene Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit einer weiteren Buslinie entspricht einem langjährigen Anliegen der SP Bümpliz/Bethlehem (SP Bü/Be; siehe auch parlamentarischer Vorstoss von Stadtrat Timur Akçasar). Die SP Bü/Be begrüsst den Ausbau des städtischen Busnetzes durch die TBN und die neue Linienführung der Linie 27, namentlich die bessere Erschliessung des Kleefeldquartiers, der Arbeitsplätze im Wangental, der Arbeitsplatz- und Siedlungspotenziale in Bümpliz, Bethlehem und in Weyermannshaus sowie die direkte Verbindung zwischen Bümpliz und Brünnen-Westside. Zu einzelnen Vorschlägen des Angebotskonzepts steht die SP Bü/Be jedoch kritisch gegenüber. Zudem hält sie einleitend fest, dass die Massnahmen zum Ausbau des städtischen Busnetzes nicht zu Mehrverkehr des motorisierten Individualverkehrs führen dürfen. Schliesslich hält die SP Bü/Be fest, dass die neuen Buslinien und das Rollmaterial behindertengerecht umzusetzen sind.	x			
SP Länggasse-Felsenau	Eher Ja	Die SP Länggasse-Felsenau begrüsst grundsätzlich zusätzliche Tangentiallinien. Aufgrund der knappen Erläuterungen ist der Verzicht auf die Linienführung bis Rossfeld/Tiefenau nicht ganz nachvollziehbar. Die SP kritisiert seit Langem die fehlende Verbindung zwischen Bahnhof Europaplatz und der Länggasse bzw. dem Rossfeld.	x			Wir verweisen auf die Studie "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld". Gemäss kantonaler Definition ist das Gebiet Rossfeld/Tiefenau mit mindestens der Güteklasse C erschlossen und eine zusätzliches ÖV-Angebot im Gebiet würde die kantonalen Vorgaben bezüglich Auslastung/Kostendeckungsgrad kaum erfüllen.
SP Stadt Bern	Eher Ja	Die SP Stadt Bern setzt sich schon länger für zusätzliche Tangentiallinien ein und hat entsprechende Forderungen zum Beispiel 2021 im Rahmen der Mitwirkung zur Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern gestellt sowie in verschiedenen parlamentarischen Vorstössen. Darin wurde insbesondere auf das Fehlen einer Verbindung zwischen Bahnhof Europaplatz und der Länggasse und weiter ins Rossfeld aufmerksam gemacht. Wir begrüssen daher die Tangentiallinie Bern-Nordwest, können aber nicht nachvollziehen, weshalb die Linie nur bis zum Viererfeld und nicht bis ins Rossfeld geführt werden soll. Die neue Linienführung der Linie 27 erschliesst die Arbeitsplätze im Wangental und die Arbeitsplatz- und Siedlungspotenziale in Bümpliz, Bethlehem und in Weyermannshaus (-Länggasse). Erfreulich ist, dass der Bus neu das nicht erschlossene Quartier Kleefeld sowie die bahnparallelen Potenziale entlang der Riedbachstrasse nach Brünnen erschliesst. Wir bedauern, dass die Fussverkehrserschliessung im Bericht nicht explizit thematisiert wird. Das Fusswegnetz und die vorhandenen und geplanten Umsteigebeziehungen sind wichtige Aspekte für die Attraktivität des ÖV-Angebots	x			Wir verweisen auf die Studie "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld". Gemäss kantonaler Definition ist das Gebiet Rossfeld/Tiefenau mit mindestens der Güteklasse C erschlossen und eine zusätzliches ÖV-Angebot im Gebiet würde die kantonalen Vorgaben bezüglich Auslastung/Kostendeckungsgrad kaum erfüllen.

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		und sollten konsequent in die Analysen einfließen. Weiter fehlen uns Details zu neuralgischen Punkten wie insbesondere die stark belastete Forsthaus-Kreuzung.				
Berner Fachhochschule	Ja		x			
Burgergemeinde Bern, Domänenverwaltung	Nein	Die Untermatte, das Weyermannshaus West und das Weyerli werden vom Busnetz abgeschnitten.			x	Das gesamte Gebiet ist durch die S-Bahn sehr gut erschlossen. Das Quartier Untermatt ist zudem durch die Tramlinie 8 und die Buslinie 101 weiterhin erschlossen. Das Weyermannshaus West hat mit der Haltestelle "Untermattweg", welche allenfalls noch näher an den Knoten Untermattweg verschoben werden könnte, ebenfalls Anschluss an die Buslinie 101, wie auch an die neue Buslinie TBN. Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zudem zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.
Elternräte Länggasse	Keine Antwort	Wir befürworten die Verbindung zwischen den Quartieren Bümpliz und Länggasse, ohne dass ein Umsteigen am Bahnhof Bern notwendig wird. Uns ist jedoch aufgefallen, dass der Bericht stark aus der Perspektive des Nutzens des öffentlichen Verkehrs geschrieben ist. Der unmotorisierte Langsamverkehr erscheint eher als Hindernis. So wird beispielsweise auf Seite 23 festgehalten, dass in der Mittelstrasse "gewisse Behinderungen durch Fussgänger" zu erwarten sind. Welche Konsequenzen der Bus jedoch für die den Langsamverkehr und die Nutzung von verkehrsberuhigten Strassen haben wird, darauf wird nicht eingegangen. Deshalb möchten wir mit diesem Schreiben auf die schwächsten Verkehrsteilnehmenden, die Schülerinnen und Schüler, aufmerksam machen. Viele Schülerinnen und Schüler müssen auf ihrem Schulweg die Länggassstrasse oder die Mittelstrasse überqueren, da sich fast alle Schulanlagen (inklusive Kindergärten) nördlich der Mittelstrasse befinden. Diese Schülerinnen und Schüler haben keine Möglichkeit, dem Verkehr auszuweichen. Um eine objektive Interessensabwägung vorzunehmen, braucht es unserer Meinung nach die ganzheitliche Beurteilung der Verkehrssicherheit. Der ER befürchtet durch die Linienführung durch die Mittelstrasse eine massgebende Verschlechterung der heutigen Verkehrssicherheit im Quartier.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
IGÖV Bern-Mittelland	Ja		x			
Nordquartierleist Bern-Bümpliz	Eher Nein	siehe nachfolgende Antworten	x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB	Eher Ja	Die Resultate sind im Grossen und Ganzen nachvollziehbar begründet. Es gibt aber einzelne Punkte, bei denen die Begründung nicht nachvollziehbar ist. Bei anderen stimmen wir mit der Begründung nicht überein. Siehe dazu weitere Fragen.	x			
Quartierverein Untermatt	Eher Ja	Die Resultate sind im Grossen und Ganzen nachvollziehbar begründet. Es gibt aber einzelne Punkte, bei denen die Begründung nicht nachvollziehbar ist. Bei anderen stimmen wir mit der Begründung nicht überein. Siehe dazu weitere Fragen.	x			
Stiftung B	Ja		x			
Verein Quartier 3012	Nein	Dass Sie wissen, dass die Bestvariante kein Idealkandidat ist, setze ich als bekannt voraus, denn die Planung hat viel länger gedauert als ursprünglich geplant. Ihre Ausdauer spiegelt aber vermutlich die Wichtigkeit einer Tangentialverbindung und einem veränderten Betriebskonzept in Bümpliz wider. Dennoch scheint die Linie nur knapp den notwendigen Kostendeckungsgrad zu erreichen. Demnach mussten beim Linienentscheid Nachteile abgewogen werden, statt zwischen konkurrierenden Vorteilen zu entscheiden. Das ist eine schwierige Ausgangssituation. Die entscheidende Metrik in Ihrem Konzept ist der Kostendeckungsgrad. Wenn weniger als 100% Kostendeckung erreicht werden, ist die Kostendeckung allein als Metrik bedeutungslos, denn es besteht kein finanzieller Anreiz die Tangentiallinie einzuführen. Weitere Anreizkriterien kommen in Ihrem Konzept nur wenig zur Geltung oder sind bereits in der Kostendeckung enthalten. Wir verstehen durchaus, dass Ihr Konzept der Lesbarkeit wegen, eine vereinfachte Darstellung ist. Nach unserer Interpretation wollen Sie das Verkehrsnetz stärken, die Qualität des ÖV erhöhen (Umsteigen am Hirschengraben vermindern) und Menschen mit beschränkter Mobilität inkludieren. Die Bestvariante erreicht das nur unzureichend. Die verfehlten Anschlüsse nach Tie-	x			Beim Zielwert des Kostendeckungsgrads geht es nicht um einen Anreiz, sondern um rechtliche kantonale Vorgaben, welche den Kanton erlauben ein entsprechendes Angebot zu bestellen. Bei Nichterreichung der entsprechenden Ziel-, bzw. Minimalwerte gemäss kantonaler Verordnung wird der Kanton Bern das Busangebot nicht bestellen und bezahlen.

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		fenau oder der neuen Schwimmhalle Neufeld sind hierfür beispielhaft. Die vorgeschlagene Bestvariante schädigt ausserdem die Rezeption des ÖV durch Bus-Stau in der Länggassstrasse und Wartezeiten für Fussgänger und Fahrgäste auf dem Abschnitt Mittelstrasse.				
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Vom Schreibtisch aus gesehen sicher richtig.	x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Siehe oben.	x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Die geplante Buslinie in die Länggasse ist ein langjähriges Anliegen der Bewohnerinnen und Bewohner von Bümpliz. Die neue Führung der Linie 27 schafft eine direktere Verbindung zwischen Bümpliz und Brünnen-Westside. Das Kleefeldquartier wird besser erschlossen. Eine mir nicht neue Feststellung ist andererseits, dass die Bedürfnisse der Quartierbevölkerung zu jenen der Arbeitspendler/innen und Wirtschaft marginal behandelt werden. So sind die schlechtere Erschliessung der Sportstätten Weyermannshaus durch Wegfall der Buslinie 27 und die negativen Folgen für die Quartierbevölkerung durch Verlegung des Bahnhofes Stöckacker nicht Teil des Berichts.	x			Die Verlegung des Bahnhofes Stöckacker ist nicht Teil der Studie. Das gesamte Gebiet ist durch die S-Bahn sehr gut erschlossen. Das Quartier Untermatt ist zudem durch die Tramlinie 8 und die Buslinie 101 weiterhin erschlossen. Das Weyermannshaus West hat mit der Haltestelle "Untermattweg", welche allenfalls noch näher an den Knoten Untermattweg verschoben werden könnte, ebenfalls Anschluss an die Buslinie 101, wie auch an die neue Buslinie TBN. Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zudem zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.
Privatperson Bern	Eher Ja	Als Bewohner von Bümpliz und häufiger Benutzer der Buslinie 27 habe ich den Eindruck, dass vor allem aus wirtschaftlicher Sicht, Arbeitswege usw. die Studie erarbeitet wurde und nicht / oder zu wenig auf die Bedürfnisse der Bevölkerung von Bern West eingegangen wurde. Bemerkungen dazu bei weiteren Fragen.	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Mir fehlt die Berücksichtigung, dass in der Bümplizstrasse unter der Woche ebenfalls die Kehrriemtabfuhr durchfährt und es regelmässig zu Stau hinter dem Kehrriemwagen kommt (Papier/Karton 2 x im Monat mittwochs, Kehrriemtabfuhr 2 x/Woche dienstags und freitags, Grünabfuhr 1 x/Woche donnerstags). Ebenfalls nicht korrekt ist m.E. die Aussage, dass die Bümplizstrasse zwischen Bernstrasse und Lagerhausweg "gut" befahrbar ist. Auch hier ist - wie bei anderen aufgeführten Strassen (z.B. Heimstrasse, Statthalterstrasse) eine einseitige Längsparkierung (unter den Kastanienbäumen) vorhanden. Somit müsste auch hier der Vermerk stehen "eingeschränkt befahrbar, kreuzen grösserer Fahrzeuge erschwert". Das Kreuzen zweier Busse der heutigen L27 sind in der Bümplizstrasse schon heute beschränkt möglich. Ein Bus hält mehrheitlich. Die Beurteilung, welche Auswirkung die TBN auf die Strassen hat, ist nicht eindeutig möglich, da nicht erläutert wird, was ein Normalbus ist. Ist das ein 2-Gelenkbus oder analog wie heute die L27?	x			Systemauswertungen zur Linie 27 zeigen, dass das Fortkommen der Busse in der Bümplizstrasse nicht behindert ist. Ein sogenannter "Normal-" oder "Standardbus" entspricht den Bussen, wie sie heute beispielsweise auf der Linie 28 eingesetzt werden, sie sind länger als der sogenannte "Midibus", welcher heute auf der Linie 27 verkehrt, jedoch keine Gelenkbusse.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Die Buslinie 27 ist obsolet bei dieser Linienführung.	x			Die Buslinie bietet mit der neuen Linienführung eine Verknüpfung zwischen Bümpliz und Bethlehem an, was auch der heutigen Nachfrage auf der Buslinie entspricht. Zudem verknüpft sie Bümpliz mit dem Einkaufs- und Freizeitzentrum Westside.

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Nicht nötige Linien	x			
Privatperson Bern	Nein	Die Überführung Abendstrasse darf nicht geöffnet werden für den motorisierten Verkehr. Dies haben vor Jahren über 1000 betroffene Anwohner mit einer Petition erreicht und das muss so bleiben auch wenn die Buslinie 27 gemäss Planung die Brücke überqueren sollte. Andernfalls wird sich die Opposition wieder formieren.		x		Die Öffnung der Brücke Abendstrasse für den ÖV ist nicht mit einer Öffnung für den MIV verbunden. Der Bericht wird entsprechend präzisiert.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Als Anwohner und Benutzer sind gewisse Annahmen nicht nachvollziehbar - sieh dazu unten	x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Die Resultate sind im Grossen und Ganzen nachvollziehbar begründet. Es gibt aber einzelne Punkte, bei denen die Begründung nicht nachvollziehbar ist. Bei anderen stimme ich mit der Begründung überein. Siehe dazu weitere Fragen.	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Bewertungskriterien sind nicht objektiv. Wie kann eine neue Buslinie direkt durch den einzigen Quartierplatz (Mittelstrasse) führen??		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Die Resultate können gar nicht richtig sein, da sie die Anwohner und dadurch direkt betroffenen Personen nicht einschliessen. Die Begegnungszone Mittelstrasse ist schmal, dort Busse durchfahren zu lassen zeigt wie unsensibel hier vorgegangen wird. Eine direkte Besichtigung vor Ort würde den Verantwortlichen aufzeigen wie gefährlich diese Idee ist. Bereits jetzt ist die Verkehrssituation für Kinder und Erwachsene brandgefährlich. Mit den Lastwagen und Autos ist es gerade für Kindergärteler und Schüler eine riesige Herausforderung die Mittelstrasse zu überqueren. Kommen noch Busse dazu dann ist diese Strasse an Gefährlichkeit nicht zu überbieten.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Eher Nein	Es ist unklar wieso keine alternative Steckenführung bspw via Bremgartenstrasse / Neubrücke anstelle von Länggass / Mittelstrasse berücksichtigt wurde		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Eher Nein	Verkehrsberuhigende Zonen werden verschieden bewertet.	x			
Privatperson Bern	Nein	Die Bestvariante hat im Länggassquartier verkehrstechnische Nachteile (enge Strassen, Begegnungszonen, hohes Verkehrsaufkommen), dabei geht Zeit verloren. Interessante Anschlüsse bei einer Alternativroute über die Neubrücke und Verlängerung bis RBS Tiefenau bleiben ungenutzt.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen. Bezüglich Weiterführung verweisen wir auf die Studie "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld". Gemäss kantonaler Definition ist das Gebiet Rossfeld/Tiefenau mit mindestens der Güteklasse C erschlossen und ein zusätzliches ÖV-Angebot im Gebiet würde die kantonalen Vorgaben bezüglich Auslastung/Kostendeckungsgrad kaum erfüllen.
Privatperson Bern	Ja		x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern	Eher Nein	Die Linienführung wird zuwenig aus Sicht der betroffenen Quartiere und Fussgänger (insbesondere Schulkinder) betrachtet.	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein		x			
Privatperson Bern	Nein	siehe nachfolgende Stellungnahmen	x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Dem Bericht fehlt die nähere Betrachtung der wirtschaftlichen sowie kulturellen Eigenheiten und der Bedürfnisse der Bewohner*innen des Quartiers der Engehalbinsel.	x			Wir verweisen auf die Studie "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld". Gemäss kantonaler Definition ist das Gebiet Rossfeld/Tiefenau mit mindestens der Güteklasse C erschlossen und ein zusätzliches ÖV-Angebot im Gebiet würde die kantonalen Vorgaben bezüglich Auslastung/Kostendeckungsgrad kaum erfüllen.
Privatperson Kerzers	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Münsingen	Ja		x			
Privatperson Sumiswald	Nein		x			
Privatperson Thun	Ja		x			

5.2 Analyse

5.2.1 «Sind Sie mit den Einschätzungen bezüglich der Befahrbarkeit der Strassen (vgl. Kapitel 4) einverstanden?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Eher Nein	Die Herleitung zur Befahrbarkeit bzw. Nicht-Befahrbarkeit von einzelnen Strassen ist nicht nachvollziehbar. Die Begründung ist stark auf verkehrstechnische Faktoren für die Befahrbarkeit des Strassennetzes abgestützt; soziokulturelle Aspekte bleiben häufig unberücksichtigt. Die Beurteilung ist entsprechend für die Mittelstrasse und Statthalterstrasse ungenügend. Auf der Studerstrasse ist die Tempo-30-Zone zu ergänzen. Zwischen den Schulhäusern ist künftig eine Begegnungs- oder Fussgängerzone vorgesehen (mit Schulhof). Dies ist entsprechend im Bericht aufzunehmen. Mit der Überführung über die Bahnlinie via Abendstrasse können möglicherweise die Verlustzeiten beim Bahnübergang Brünnenstrasse vermieden werden. In der Folge kann aber das Angebot für den Fuss- und Veloverkehr – insbesondere auf der Brücke – nicht gemäss den Standards der Stadt Bern realisiert werden. Für eine zeitgemässe und attraktive Gestaltung der zukünftigen Abendstrasse ist Landerwerb notwendig (Zufahrt Brücke). Der Gemeinderat stimmt dieser Linienführung grundsätzlich zu, so fern kein Kreuzen der Busse erforderlich ist. Er fordert, dass in der Projektierung die Standards für den Fuss- und Veloverkehr gebührend berücksichtigt werden. Die Statthalterstrasse zwischen den künftigen Schulhäusern ist als Begegnungszone (Tempo 20) und im Bereich der Schulen als Pausenplatz zu bezeichnen. Abbildung S. 13, Kap. 4.4 ist entsprechend anzupassen. Die Strasse eignet sich entgegen der Darstellung im Bericht nicht für eine Buslinie. Es ist eine alternative Linienführung über die Bümplizstrasse vorzusehen. Einzelne Abschnitte der im Bericht aufgezeigten Buslinienführungen überschneiden sich mit dem Velohaupttrouten-Netz der Stadt Bern (vgl. Masterplan Veloinfrastruktur). In der Projektierung sind die Interessen der Velohaupttrouten gebührend zu berücksichtigen.	x			Die aufgeführten Punkte sind im Angebotskonzept weitgehend berücksichtigt. Es wird an der Führung über die Statthalterstrasse festgehalten. Damit die Linien 27 und TBN gemäss den kantonalen Vorgaben betrieben werden können, müssen mit beiden Linien gewisse Potenziale erschlossen werden. Mit der Führung kann das Potenzial Kleefeld abgeholt werden - mit dem Zusatznutzen, dass das heute suboptimal erschlossene Quartier eine bessere ÖV-Erschliessung erhält.
Frauenkap-pelen	Ja		x			
Neuenegg	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS AG	Ja		x			
BLS Netz AG, Immobilien	Ja		x			
PostAuto AG - Gebiet Mitte	Ja		x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn	Ja		x			
SP Bümpliz/Bethlehem	Eher Nein	Ein Knackpunkt des Angebotskonzepts ist die Linienführung des Buses 27 über das Bahngleis. Die SP Bü/Be ist dazu geteilter Meinung. Während eine Mehrheit dazu tendiert, die Linienführung über die Brünnenstrasse favorisiert, also den Status quo, bevorzugt eine Minderheit den Weg über die Brücke der Abendstrasse. Insgesamt handelt es sich bei beiden Varianten um Lösungen mit Nachteilen. Eine dritte Möglichkeit – die Linienführung durch die Unterführung beim Kreisel östlich vom Bahnhof Nord – wurde ebenfalls besprochen und verworfen. Betreffend die Linienführung über die Abendstrasse-Brücke ist festzuhalten, dass ein Mischverkehr für Fussgänger/innen und Radfahrer/innen erhebliche Nachteile bringt. Die Brücke ist schmal und es ist mit gefährlichen Begegnungen zu rechnen. Sie ist für die SP Bü/Be nur akzeptierbar, wenn Massnahmen zur Sicherheit der Fussgehenden und Velofahrenden getroffen werden. Zudem dürfte die Abendstrasse nur für den Bus geöffnet und müsste mit Pollern gesichert werden (analog Blumenfeld). Ein weiterer Nachteil dieser Variante ist der Wegfall der Haltestelle Stapfenacker. Der Nachteil des Status quo ist hingegen, dass die Busse bereits heute vor der Bahnschranke lange halten müssen und die Fahrplansicherheit in Zukunft noch prekärer werden wird. Insgesamt überzeugt aus Sicht der SP Bü/Be keine der vorliegenden Lösungen betreffend Streckenführung über das Bahngleis. Sie regt deshalb eine weitere, eingehende Prüfung dieser Frage in Zusammenarbeit mit dem Quartier an.	x			Die Stellungnahme fasst die Ausgangslage treffend zusammen. Die Abendstrasse ist unter den gegebenen Umständen die beste Lösung. Die Öffnung der Brücke Abendstrasse für den ÖV ist nicht mit einer Öffnung für den MIV verbunden. Der Bericht wird entsprechend präzisiert. Die Buslinie soll sich zudem nicht auf der Brücke kreuzen, damit möglichst wenig Platz beansprucht wird.
SP Länggasse-Felsenau	Eher Nein	Die Tangentiallinie ist eine Chance, die mangelhafte ÖV-Erschliessung der Engehalbinsel und insb. des Rossfelds zu verbessern. Hierzu besteht dringender Handlungsbedarf. Aufgrund der Analyse aus dem Jahr 2021 soll zumindest eine Verlängerung der Linien ins Rossfeld geprüft werden. In der Zwischenzeit hat sich das Quartier Engehalbinsel/Rossfeld rasant entwickelt. Die Quartierbevölkerung nimmt stark zu (z.B. Reichenbachstrasse 118), die Schüler:innenzahlen steigen und in der Stiftung Rossfeld wohnen ca. 50 Personen mit Mobilitätseinschränkung. Die Ausführungen zu der mangelnden Befahrbarkeit der Reichenbachstrasse Nord überzeugen nicht. Die betroffenen Parkfelder werden nur bedingt genutzt, womit eine Aufhebung durchaus zumutbar wäre. Zudem ist die Strasse bereits heute vom Durchgangsverkehr belastet (Schleichverkehr). Der Schwerpunkt müsste bei der Erhöhung der Schulwegsicherheit auf der Reichenbachstrasse liegen und die Reduktion des Durchgangsverkehrs. Die Befahrbarkeit der Reichenbachstrasse mit dem			x	Wir verweisen auf die Studie "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld". Gemäss kantonomer Definition ist das Gebiet Rossfeld/Tiefenau mit mindestens der Güteklasse C erschlossen und ein zusätzliches ÖV-Angebot im Gebiet würde die kantonalen Vorgaben bezüglich Auslastung/Kostendeckungsgrad kaum erfüllen. Die Bühlstrasse ist in der ZBB als Staustrecke vorgesehen und deshalb für einen Linienbetrieb nicht geeignet.

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		Bus wäre mit einigen baulichen Massnahmen durchaus realisierbar. Die Buslinie muss zwingend mindestens bis zum Wohnheim Rossfeld verlängert werden. Auch nicht nachvollziehbar ist die Aussage, wonach die Bühlstrasse nicht befahrbar sein soll.				
SP Stadt Bern	Eher Nein	Perimeter Bümpliz/Bethlehem: Für den Mischverkehr Fussgänger:innen/Radfahrer:innen sowie dem Bus 27 ist die Abendstrassen-Brücke zu schmal. Es ist mit gefährlichen Begegnungen zu rechnen. Die Bahnschranken beim Bahnübergang Brünenstrasse werden durch den Flaschenhals auf der zu schmalen Abendstrassen-Brücke ersetzt. Perimeter Länggasse/Vierfeld: Die Tangentiallinie wäre eine Chance, die mangelhafte ÖV-Erschliessung der Engehalsinsel und insbesondere des Rossfelds zu verbessern. Aufgrund der Analyse der RKBM-Studie von 2021 soll zumindest eine Verlängerung der TBN ins Rossfeld geprüft werden. Diese Studie ist jedoch aus verschiedenen Gründen überholt. Erstens ging sie von anderen Voraussetzungen aus (Verlängerung der Linie 21 oder zusätzliche Buslinie einzig für die Erschliessung des Rossfelds) und zweitens trägt sie der rasanten Entwicklung des Quartiers keinerlei Rechnung. Die Quartierbevölkerung nimmt stark zu (z. B. autofreie Siedlung Reichenbachstrasse 118), es gibt mehr Schüler:innen und in der Stiftung Rossfeld leben 50 Bewohner:innen mit Mobilitätseinschränkungen. Die Argumentation, dass die Befahrbarkeit der Reichenbachstrasse Nord eingeschränkt ist, überzeugt nicht. Zum einen zeigt sich, dass die betroffenen Parkfelder nur sehr bedingt genutzt werden und eine Aufhebung zumutbar wäre, zum andern lässt sich nach wie vor gut erkennen, dass die Strasse im hohen Masse vom Durchgangsverkehr belastet ist (deutlich mehr als 50% der Autofahrer:innen auf dem Abschnitt nutzen die Verbindung als «Schleichweg» und kommen nicht aus dem Quartier). Auch für die Reichenbachstrasse kommt das Thema Schulwegsicherheit ins Spiel und bedingt erhöhter Aufmerksamkeit. Diese Umstände erfordern somit ohnehin Massnahmen auf der Reichenbachstrasse, um die Sicherheit zu verbessern und den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Mit der Reduktion von Parkplätzen und baulichen Massnahmen, wäre die Reichenbachstrasse durchaus für den Bus befahrbar. Mit einer neuen TBN bietet sich die Gelegenheit, endlich auch die erwiesenermassen mangelhafte ÖV-Erschliessung des rasch wachsenden Rossfeld-Quartiers zu verbessern. Die Chance, die Buslinie mindestens bis zum Wohnheim Rossfeld zu verlängern, muss unbedingt genutzt werden. Weiter ist nicht nachvollziehbar, warum die Bühlstrasse im Vergleich zu anderen Strassen (z. B. Mittelstrasse) als nicht befahrbar eingeschätzt wird.			x	Die Öffnung der Brücke Abendstrasse für den ÖV ist nicht mit einer Öffnung für den MIV verbunden. Der Bericht wird entsprechend präzisiert. Die Buslinie soll sich zudem nicht auf der Brücke kreuzen, damit möglichst wenig Platz beansprucht wird. Wir verweisen auf die Studie "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld". Die genannten Entwicklungen wurden in diesem Bericht berücksichtigt. Gemäss kantonaler Definition ist das Gebiet Rossfeld/Tiefenau mit mindestens der Güteklasse C erschlossen und ein zusätzliches ÖV-Angebot im Gebiet würde die kantonalen Vorgaben bezüglich Auslastung/Kostendeckungsgrad kaum erfüllen.
Berner Fachhochschule	Ja		x			
Elternräte Länggasse	Keine Antwort	Länggassstrasse: - Bern Mobil bedient die Haltestelle Unitobler zu Stosszeiten alle 4 Minuten. Dazu kommen noch die Postauto-Linien 102, 103, 104, 105, 106, 107. Bereits heute ist die Dichte des Verkehrs sehr hoch und es stauen sich Autos und ÖV auf der gesamten Länge der Länggassstrasse. Im Bericht fehlen Hinweise auf mögliche Veränderungen der Schulwegsicherheit. Weiter wird kein Bezug auf die geplante Einführung von Tempo 30 genommen. Mittelstrasse: - Der ER geht davon aus, dass die bisherigen Verkehrsberuhigungsmassnahmen wie Pflanzentöpfe, aber auch die Parkplätze für Autos und Velos aufgehoben werden müssten, um das Kreuzen der Fahrzeuge zu ermöglichen. Dies hätte zur Folge, dass der Privatverkehr "freie Fahrt" hätte und die Umsetzung von Tempo 20 und Fussgänger-Vortritt noch schwieriger umzusetzen wären. - Schon heute staut sich der Verkehr in der Mittelstrasse regelmässig und erschwert dadurch die Überquerung dieser an sich verkehrsberuhigten Strasse. Der ER geht davon aus, dass es mit den geplanten neuen drei Haltestellen noch häufiger zu Rückstau kommen wird. - Haltestellen bringen auch Gefahren mit sich, z.B. schlechte Sichtbarkeit bei der Querung hinter dem stehenden Fahrzeug oder durch Überholmanöver anderer Verkehrsteilnehmenden. - Im Bericht fehlt die Auseinandersetzung mit der geplanten „Grossflächigen Begegnungszone Hochfeld“.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
IGÖV Bern-Mittelland	Eher Ja	Problem Mittelstrasse ist erkannt. Als Lösung machbar. Bümpliz/Bethlehem haben keine optimale Strassenstruktur!	x			
Leist Engehalsinsel, Spital Tiefenau, Stiftung Rossfeld	Keine Antwort	Im Bericht wird zudem argumentiert, dass der Strassenraum der Reichenbachstrasse Nord für einen Busbetrieb ungeeignet sei und die Strasse insbesondere aufgrund von Konflikten mit Anwohner*innen-Parkplätzen nicht für den TBN genutzt werden könne. Auch dies sind keine hinreichenden Ausschlussgründe für den Betrieb einer Buslinie auf der Reichenbachstrasse. Zum einen zeigt sich, dass diese Parkfelder nur sehr bedingt genutzt werden und eine Aufhebung zumutbar wäre. Aufgrund des aktuell in Diskussion stehenden Projektes Fahrradsicherheit für Schüler*innen werden die als Killerkriterium angeführten Parkfelder zudem voraussichtlich noch vor Einführung der Tangentiallinie einem Fahrradstreifen gewichen sein. Damit steht der freien Fahrt der TBN auf der Reichenbachstrasse nichts mehr im Wege. Zum andern lässt sich nach wie vor gut erkennen, dass die Reichenbachstrasse im hohen Masse vom Durchgangsverkehr belastet ist (deutlich mehr als 50% der Autofahrer*innen auf dem Abschnitt nutzen die Verbindung als «Schleichweg» und kommen nicht aus dem Quartier). Diese Umstände erfordern somit ohnehin Massnahmen auf der Reichenbachstrasse, um die Sicherheit zu verbessern und den Durchgangsverkehr zu reduzieren. Diesbezüglich steht der Leist EHI bereits im Austausch mit dem Tiefbauamt der Stadt Bern.	x			Wir verweisen auf die Studie "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld". Gemäss kantonaler Definition ist das Gebiet Rossfeld/Tiefenau mit mindestens der Güteklasse C erschlossen und ein zusätzliches ÖV-Angebot im Gebiet würde die kantonalen Vorgaben bezüglich Auslastung/Kostendeckungsgrad kaum erfüllen.
Pro Bahn Espace Mittelland	Eher Ja	Wir sehen mit der Befahrbarkeit der Mittelstrasse in der Länggasse Konfliktpotenzial als Begegnungszone und T20/30 Geschwindigkeitszonen.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB	Eher Nein	Brünnenstrasse Bahnübergang: Die Begründung, dass die Linie 27 nicht über den Bahnübergang fahren kann, ist nachvollziehbar. Die QBB hat bereits mehrmals im Rahmen anderer Projekte auf diese Problematik hingewiesen. Die Herleitung zur Befahrbarkeit bzw. Nicht-Befahrbarkeit von Untermattweg, Keltenstrasse und Looslistrasse ist nicht nachvollziehbar.	x			Grössere Abschnitte mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen zusammen mit längeren seitlichen Parkierungen verunmöglichen das Kreuzen von Bussen mit Motorfahrzeugen/Velo und damit einen stabilen Linienbetrieb ohne erhebliche Anpassungen.
Quartierkommission Länggasse-Engelhalbinsel	Keine Antwort	<p>Die Befahrbarkeit der Strassen wird in erster Linie mit dem Faktor «Kreuzungsmöglichkeit» gemessen. Hinzukommen (bei einzelnen, aber nicht bei allen Strassenabschnitten) weitere Faktoren wie Schulwegsicherheit (Studerstrasse), etc hinzu. Diese Überlegungen werden von der QLE auch gewürdigt. Vermisst wird dieser breitere Analyseansatz jedoch bei drei für die RKBM offenbar zentrale Strassenabschnitten. Es sind just jene Strassen, die dem «Bestansatz» der RKBM den Weg freimachen (Länggassstrasse und Mittelstrasse) bzw. die Erweiterung der Tangentiallinienführung aufgrund scheinbar verkehrstechnischer Probleme ausschliessen (Reichenbachstrasse). Die QLE lehnt die für diese Strecken angewendete eindimensionalen Analyse ab und widerspricht den Aussagen des Berichts, sowohl was die Kapazitäten als auch was die Klassifizierung der genannten Strassenabschnitte betrifft; anhand bestehender Auflagen wie auch anhand von Beobachtungen und Messungen vor Ort können die Aussagen im Bericht empirisch widerlegt werden. Dies wird im Folgenden in Kürze dargelegt. Eine Überprüfung der Studienresultate durch die RKBM aufgrund der nachfolgenden Hinweise erachtet die QLE als grundlegend für eine empirisch fundierte und seriöse Routenwahl der künftigen Tangentiallinie:</p> <p>2.1 Länggassstrasse – hohe öV Frequenzen, geringer Zusatznutzen Die Länggassstrasse ist zweispurig geführt und lässt ein Kreuzen im Gegenverkehr zu. Damit setzt die Studie die Länggassstrasse hinsichtlich der Analysekatgorie auf grün. Allerdings verfügt die geprüfte Strecke Endstation-Länggasse bis Länggasse-Mittelstrasse heute in Spitzenzeiten über bis zu 27 Bern-Mobil und Postautokurse pro Stunde, wie ein Blick auf die bei den genannten Haltestellen aufgehängten Fahrpläne von Bern Mobil und Postauto zeigen. Vier zusätzliche Kurse werden die öV Dichte auf durchschnittlich einen Kurs all 2 Minuten erhöhen. Gemeinsam mit der Einführung von Tempo 30 wird die Einstufung der Länggasse im die Stufe Grün hinterfragt. Bereits heute stauen sich die Autos und Busse auf dieser Strecke und teils stehen Bus und Postauto hintereinander. Die öV Dichte ist schon jetzt sehr hoch, weshalb die QLE den Mehrwert von vier zusätzlichen Kursen auf dieser Strecke hinterfragt. Es ist einzig der direkte Anschluss der Haltestelle «Unitobler», die insbesondere für Studierende der Geisteswissenschaften aus dem Stadtteils 6 hier einen Mehrwert bieten kann. Für die Bewohner:innen des Stadtteils 2 gibt es für die Anbindung dieser Haltestellen, wie dargelegt, bereits reichliche Angebote.</p> <p>2.2 Mittelstrasse – Begegnungsraum und Temporegime gefährdet, mehr Durchgangsverkehr Hinsichtlich Mittelstrasse unterschlägt die Studie mehrere Faktoren, die die Befahrbarkeit dieses Strassenabschnitts betreffen. Diese seien in der Folge genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Mittelstrasse ist fast durchgehend als Begegnungsstrasse signalisiert. Das bedeutet Tempo 20 und Vortritt für die Fussgänger:innen vor allen Verkehrsmitteln, auch einem allfälligen öV Angebot von Bern Mobil. Der Faktor Begegnungsstrasse ist ein wichtiger Punkt, gerade hinsichtlich der Fahrplansicherheit, der im Bericht weder als Analysefaktor aufgenommen noch explizit als Unsicherheitsfaktor benannt worden ist. - Hinzu kommt, dass in der gemeinderätlichen Antwort auf die Piazza-Motion «eine Piazza für jeden Stadtteil» vom 21.2.2002 die Mittelstrasse als die Piazza für die Länggasse ausgewiesen wird. Auch wenn dies nicht eine verkehrsfreie Piazza ist, wie in der Motion gefordert, so ist die Mittelstrasse insbesondere im Bereich der Migros, dank der weiteren Angebote (Café, Gelateria, Do/Sa Marktstände, Angebote des Vereins Spielplatz Länggasse etc.) der wichtigste, übergeordnete Treffpunkt für die Länggasse. - Die Begegnungsstrasse wurde infolge zu rascher Geschwindigkeiten des MiV nach Rücksprache mit dem Quartier entsprechend mit Blumentöpfen möbliert. Dies als Zwischenlösung. Aktuell läuft die Umsetzung der Grossflächigen Begegnungszone Hochfeld, im Rahmen derer die Mittelstrasse zusätzlich aufgewertet und der heute noch zu stark dominierende Strassencharakter durch Massnahmen ergänzt werden wird, die der Mittelstrasse einen Platzcharakter geben sollen. Hierzu haben – u.a. im Nov. 2022 gemeinsam mit den Verkehrs- und Wirtschaftsverbänden – auch Workshops stattgefunden. Eingriffe wie Bushaltestellen in diesem verkehrstechnisch sensiblen Bereich würden die avisierten Ansprüche an einen Begegnungsplatz Mittelstrasse zunichtemachen. Was somit nicht nur die Befahrbarkeit, sondern auch die seitens der Studie aufgeführte Haltestelle Platzierung in Frage stellt. <p>Die Klassifizierung gelb für die Mittelstrasse leitet sich in der Studie alleine aus dem Faktor eingeschränkte Kreuzungsmöglichkeiten ab. Diese Klassifizierung wird aufgrund der genannten Punkte, die in der Studie offenkundig ausgeblendet wurden, abgelehnt. Es wird zudem deutlich, dass diese Klassifizierung gelb für die Mittelstrasse nur erfüllt werden kann, wenn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Parkplätze (MiV/Velo) im Bereich Uni Mittelstrasse entfernt und im Streckenbereich Migros/Sattler/Tingelkringel/Glatz die heutigen Blumentöpfe (ebenfalls als Temporeduktionsmassnahme angebracht) abgeräumt würden, da diese ein Kreuzen des Gegenverkehrs mit dem Bus stark einschränken. - auf der Mittelstrasse sämtliche im Rahmen der Grossflächigen Begegnungszone Hochfeld geplanten Gestaltungsmassnahmen wieder sistiert werden. - Massnahmen, die zu einem stärkeren Platzcharakter und damit zu einem verstärkten Einfordern des in Begegnungszonen bestehenden Vortritts für Fussgänger:innen führen nicht eingeführt werden, da diese den Busverkehr zu stark einschränken. - die in den vergangenen Jahren von der Quartierbevölkerung sehr geschätzten, temporären Sperrungen der Mittelstrasse in den Sommermonaten (jew. Do und Fr. von Mai bis Sept.) nicht mehr bewilligt werden. 	x		x	Mittelstrasse: Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		<p>Dass die Studie primär verkehrstechnisch Faktoren für die Befahrbarkeit des Strassennetzes bezieht, aber soziokulturelle Aspekte wie auch die mit einer Begegnungsstrasse eingehenden Grundideen – und damit die wichtigen Faktoren Lebensqualität und Quartieridentität – einfach ignoriert, ist eine grosses Manko der vorliegenden Analyse. Denn nur dank des eindimensionalen Fokusses ist die aktuell erfolgte Einordnung der Mittelstrasse in der Kategorie gelb zu verstehen, wo aufgrund der oben genannten Faktoren eine Klassifizierung zu Rot korrekt gewesen wäre.</p> <p>2.3 Reichenbachstrasse – bereits vorgesehene Massnahmen erlauben Durchfahrt Die Reichenbachstrasse wird ohne tiefgreifende Massnahmen als nicht befahrbar für die Tangentiallinie bewertet und in der Kategorie Rot geführt. Aufgrund dieser Kategorisierung wird auch begründet, dass diese Linienführung nicht weiter vertieft abgeklärt wird (vgl. Kap. 4.5). Begründet wird die Kategorie Rot mit baulichen Erschwernissen (hier sind wohl die Berliner Kissen gemeint) aber v.a. mit der Strassenbreite bzw. den blauen Parkplatzfeldern, die sich entlang eines Teils der Strasse befinden, die das Kreuzen eines Buses verunmöglichen würden. Wenn die Strassenbreiten in der Mittelstrasse und der Reichenbachstrasse gemessen werden, zeigt sich aber, dass hier keine massgeblichen Differenzen bestehen. Bzw. im Gegensatz zur gelb klassierten Mittelstrasse, wo die Hindernisse integraler Bestandteil der bestehenden Tempo 20 Begegnungsstrasse sind und das Wegräumen derselben die Nutzbarkeit als Begegnungszone als Ganzes in Frage stellen, stehen bei der Reichenbachstrasse die schlecht ausgelasteten Quartierparkplätze der Einführung der Tangentiallinie keinesfalls im Wege. Aktuell wird hier gar das Projekt Fahrsicherheit für Schüler:innen diskutiert, weshalb es sehr wahrscheinlich ist, dass die für eine Tangentiallinie als Killerkriterium bezeichneten Parkplätze noch vor der Einführung des neuen Buskurses einem Fahrradstreifen gewichen sein werden und damit die freie Fahrt der Tangentiallinie gewährleistet wäre. Die Kategorisierung rot scheint hier somit mehr dem Desiderat der RKBM zu folgen, sich nicht vertieft mit der Verlängerung der Tangentiallinie beschäftigen zu müssen, als einer ernsthaft durchgeführten, verkehrstechnischen Analyse.</p> <p>Schlussfolgerung Befahrbarkeit: Hinsichtlich Befahrbarkeit lehnen die Delegierten der QLE deshalb die von der RKBM publizierten Bewertungen der Länggassstrasse, der Mittelstrasse und der Reichenbachstrasse als zu unpräzise ab und verlangen eine Analyse dieser Strecken unter Einbezug aller relevanten Faktoren.</p>			x	<p>Reichenbachstrasse/Engelhalbinsel: Wir verweisen auf die Studie "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld". Gemäss kantonalen Definition ist das Gebiet Rossfeld/Tiefenau mit mindestens der Güteklasse C erschlossen und ein zusätzliches ÖV-Angebot im Gebiet würde die kantonalen Vorgaben bezüglich Auslastung/Kostendeckungsgrad kaum erfüllen.</p>
Quartierverein Untermatt	Eher Nein	<p>Brünnenstrasse Bahnübergang: Die Begründung, dass die Linie 27 nicht über den Bahnübergang fahren kann, ist nachvollziehbar. Auch die QBB hat bereits mehrmals im Rahmen anderer Projekte auf diese Problematik hingewiesen (unter Mitwirkung des QV Untermatt). Die Herleitung zur Befahrbarkeit bzw. Nicht-Befahrbarkeit von Untermattweg, Keltenstrasse und Looslistrasse ist nicht nachvollziehbar.</p>	x			<p>Grössere Abschnitte mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen zusammen mit längeren seitlichen Parkierungen verunmöglichen das Kreuzen von Bussen mit Motorfahrzeugen/Velo und damit einen stabilen Linienbetrieb ohne erhebliche Anpassungen.</p>
Stiftung B	Nein	<p>Der Weiler Buech und die dahinterliegenden Industriebetriebe und Bewohner*innen bleiben abgehängt aufgrund der eingeschränkten Befahrbarkeit der Riedbachstrasse</p>	x			
Verein Quartier 3012	Nein	<p>Besonders negativ fällt der Streckenabschnitt Länggass-/Mittel-Engestrass auf. In der Mittelstrasse ist mit viel Aufwand der Verkehr beruhigt worden. Wenn dank der Initiative aus dem Stadtteil heraus die Mittelstrasse im Bereich der beliebten Cafés und einer Gelateria mit Sitzplätzen im Aussenbereich sowie der Migros jeweils im Sommer temporär gesperrt ist und zum Treffpunkt für die Bevölkerung des Länggassquartiers wird, erobert eine grosse Zahl von Menschen jeden Alters sitzend, spielend und zu Fuss die Strasse. Aber nicht nur zu diesen Sperrzeiten hat die Mittelstrasse für die dicht besiedelte Länggasse die Funktion einer verkehrsberuhigten Piazza, offen für alle, sauber und sicher. Der zentrale Ort ist für viele der Inbegriff, die Seele der Länggasse. Undenkbar für uns, dass RKBM genau hier grosse Bernmobil Busse regelmässig in zwei Richtungen verkehren lassen will! Ein solcher Busverkehr und der in der Folge wieder zunehmende motorisierte Individualverkehr würden das öffentliche Leben in diesem Bereich zerstören, und das noch ohne echten Gewinn für die TBN. Den Bussen drohen in der Mittelstrasse, wie im Konzept explizit erwähnt wird Zeitverluste wegen querenden Personen und Problemen beim Kreuzen mit Fahrzeugen und Velos (1). Das Konzept hält sogar fest, dass falls die TBN durch die Mittelstrasse geführt werde, gewisse Zeitreserven einzurechnen seien (2). In Bümpliz werden Abschnitte mit ähnlich erschwerten Kreuzen und mit wie in der Begegnungszone Mittelstrasse verkehrsberuhigten Quartierstrassen als mit dem Bus nicht befahrbar klassifiziert (3). Warum die Linienführung Länggass-/ Mittel-/Engestrass (Variante B3) trotzdem als Bestansatz weiterverfolgt werden soll, wird nicht verständlich dargestellt. (1) Angebotskonzept TBN, S. 23, Tabelle Variantenausscheidung und S. 13, Abb. 13 (2) Angebotskonzept TBN, S. 14 (3) Angebotskonzept TBN, S. 10-11</p>		x		<p>Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.</p>
Privatperson Bern	Eher Ja	<p>Im Länggassquartier, speziell in der Mittelstrasse, sind viele Fahrradfahrer unterwegs, welche sich kaum an die Verkehrsregeln halten. Ggf. muss die Verkehrsregelung geändert werden.</p>	x			
Privatperson Bern	Nein	<p>Die Länggassstrasse ist aufgrund des grossen Verkehrsaufkommens nicht für die weitere Befahrung einer TBN geeignet, insb. im Hinblick auf die geplante Verkehrsberuhigung. Noch weniger die Mittelstrasse, welche aufgrund der Verkehrsberuhigungsmassnahmen zu schmal ist und insb. als Quartierstrasse von Anwohnern genutzt wird. Die Mittelstrasse hat sich zu einem Quartiertreffpunkt gewandelt und wird im Sommer teilweise für den Verkehr gesperrt. Eine Buslinie durch eine solche enge, rege genutzte Quartierstrasse ist höchst kontraproduktiv läuft der aktuellen und geplanten Mischnutzung entgegen.</p>	x	x		<p>Länggasse: Wird zur Kenntnis genommen. Mittelstrasse: Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.</p>
Privatperson Bern	Nein	<p>Keine Buslinie durch die Mittelstrasse!</p>		x		<p>Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.</p>
Privatperson Bern	Ja		x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern	Eher Ja	Der Busverkehr über die Brücke der Abendstrasse ist problematisch, da sie eine wichtige Fuss- und Radverbindung zwischen Bümpliz und Bethlehem ist. Sie ist nur akzeptierbar, wenn Massnahmen zur Sicherheit der Fussgehenden und Radfahrenden getroffen werden. Die Tangentiallinie TBN und die Führung der neuen Führung der Buslinie 27 dürfen nicht Anlass zu einer Strassenverbreiterung sein. Anders als im Bericht festgestellt, ist die Bümplizstrasse zwischen Brünen- und Mühledorfstrasse bei angemessener Geschwindigkeit genügend breit für das Kreuzen von Bus und Auto / Lastwagen. Das gilt auch für die Riedbachstrasse. Auch dort kreuzen sich heute Tangentiallinie und Lastwagen problemlos.	x			Die Öffnung der Brücke Abendstrasse für den ÖV ist nicht mit einer Öffnung für den MIV verbunden. Der Bericht wird entsprechend präzisiert. Die Buslinie soll sich zudem nicht auf der Brücke kreuzen, damit möglichst wenig Platz beansprucht wird.
Privatperson Bern	Nein	Die Bahnschranke an der Brünenstrasse ist ein Problem. Man könnte die lange Wartezeit (vor allem zur vollen Stunde) verkürzen, in dem BernMobil den Fahrplan um 5 Minuten nach hinten bzw. vorne verschiebt. Mit der Beibehaltung der bisherigen Route wird das Stapfenackerquartier weiterhin bedient. Sollte die andere Variante via Abendstrasse-Brücke eingeführt werden gibt es (nebst der Heimstrasse) auch auf der Brücke keine Kreuzungsmöglichkeit der Busse. Unklar ist auch wie der Langsamverkehr, die Fussgänger auf der Brücke geschützt werden. So oder so, wenn die Linie 27 über die Brücke geführt wird, darf sie nur für den ÖV geöffnet werden (Toller analog bei Haltestelle Blumenfeld).	x			Durch eine Anpassung des Busfahrplans gehen Anschlüsse an die S-Bahn insb. in Bümpliz Süd verloren, weshalb eine solche Anpassung nicht zielführend ist. Die Öffnung der Brücke Abendstrasse für den ÖV ist nicht mit einer Öffnung für den MIV verbunden. Der Bericht wird entsprechend präzisiert. Die Buslinie soll sich zudem nicht auf der Brücke kreuzen, damit möglichst wenig Platz beansprucht wird.
Privatperson Bern	Eher Ja	Zum Teil sind es enge Quartier Straßen. Ist die Abendstrasse Brücke für Busse ausgelegt. Zum Teil umsteigen zum Beispiel: Bern Hallmattstrasse nach Weyerli .	x			
Privatperson Bern	Nein	Ich verstehe nicht warum die Loosistr. Und auch das Weyerli nicht angeschlossen sein sollten	x			Das gesamte Gebiet ist durch die S-Bahn sehr gut erschlossen. Das Quartier Untermatt ist zudem durch die Tramlinie 8 und die Buslinie 101 weiterhin erschlossen. Das Weyermannshaus West hat mit der Haltestelle "Untermattweg", welche allenfalls noch näher an den Knoten Untermattweg verschoben werden könnte, ebenfalls Anschluss an die Buslinie 101, wie auch an die neue Buslinie TBN. Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zudem zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.
Privatperson Bern	Eher Nein	Die Strecke finde ich sehr logisch einfach direkt durch die Mittelstrasse stelle ich mir schwierig vor.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Mir fehlt die Berücksichtigung, dass in der Bümplizstrasse unter der Woche ebenfalls die Kehrriktabfuhr durchfährt und es regelmässig zu Stau hinter dem Kehrriktwagen kommt. Ebenfalls nicht korrekt ist m.E. die Aussage, dass die Bümplizstrasse zwischen Bernstrasse und Lagerhausweg "gut" befahrbar ist. Auch hier ist - wie bei anderen aufgeführten Strassen (z.B. Heimstrasse, Statthalterstrasse) eine einseitige Längsparkierung (unter den Kastanienbäumen) vorhanden. Somit müsste auch hier der Vermerk stehen "eingeschränkt befahrbar, kreuzen grösserer Fahrzeuge erschwert". Das Kreuzen zweier Busse der heutigen L27 sind in der Bümplizstrasse schon heute beschränkt möglich. Ein Bus hält mehrheitlich.	x			Systemauswertungen zur Linie 27 zeigen, dass das Fortkommen der Busse in der Bümplizstrasse nicht behindert ist.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Durch die Mittelstrasse fahren, die schon überlastet ist geht sicher nicht! Schon ohne Bus sind die Verkehrsteiln. nicht in der Lage nebeneinander „durchzukommen“		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Eher Nein	Obwohl die Mittelstrasse klar als "Begegnungszone" und "mit Platzcharakter" bezeichnet wird, geht der Bericht nicht weiter auf Auswirkungen/Einschränkungen ein, welche diese Linienführung mit sich ziehen würde. Die Befahrbarkeit der Mittelstrasse durch eine Buslinie wird meines Erachtens überschätzt. Gleichzeitig werden die Möglichkeiten auf der Neufeldstrasse unterschätzt.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Nein	Die Heimstrasse ist nicht befahrbar für einen Bus. Die Heimstrasse ist wie eine Einbahnstrasse, d.h. es kann nicht gekreuzt werden, ausser die Autos weichen auf private Einfahrten aus. Daher ist die Heimstrasse auch als ‚rot‘ zu bezeichnen und daher aus diesem Konzept zu steichen!			x	Der nördliche Teil der Heimstrasse wird heute von L27 ohne grössere Probleme befahren. Auf dem südlichen Teil der Heimstrasse ist Verhältnisse tendenziell besser.
Privatperson Bern	Eher Ja	Teilweise sehr optimistisch. Wird der Rückstau an der Riedbachstrasse bei geschlossener Barriere an der Brünenstrasse nicht täglich mehrmals zu Verspätungen führen? Rächt es sich nicht, dass seinerzeit aus Kostengründen auf den Bau einer richtigen komfortablen Unterführung verzichtet wurde?	x			Es sind entsprechende Verkehrssteuerungsmassnahmen bei Bedarf zu prüfen.
Privatperson Bern	Nein	Stau bei von Roll haltestelle vorprogrammiert , wegen Autobahnausfahrt.	x			Die Situation in Richtung Autobahn in der Hauptverkehrszeit am Abend ist nicht ideal, aber die Strecke wird bereits heute durch Buslinie 107 ohne grössere Probleme befahren.

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern	Nein	Die Überführung Abendstrasse soll weiterhin für den motorisierten Verkehr gesperrt bleiben.		x		Die Öffnung der Brücke Abendstrasse für den ÖV ist nicht mit einer Öffnung für den MIV verbunden. Der Bericht wird entsprechend präzisiert.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Heimstrasse ist nicht geeignet für ÖV da keine Möglichkeiten zum Ausweichen, es sei denn auf Privatgrund oder blaue Zone falls nicht besetzt			x	Der nördliche Teil der Heimstrasse wird heute von L27 ohne grössere Probleme befahren. Auf dem südlichen Teil der Heimstrasse ist Verhältnisse tendenziell besser.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	eine solche Einteilung ist sicher sinnvoll, gewisse Einstufungen sind aber nicht nachvollziehbar. Z.B. gilt die Bühlstrasse als "nicht befahrbar", obwohl dort im Vergleich zur Mittelstrasse weniger Verkehr herrscht und die Platzverhältnisse deutlich besser sind. Zudem fehlt mir ein gewisser Gestaltungswille. Nicht befahrbare Strassen können z.B. mittels Verlegung/Aufhebung von Parkplätzen oder mittels Ampelanlagen befahrbar gemacht werden. z.B. Linie 28, Bereich Dunkerstrasse/Melchenbühlweg wäre in der Studie wohl auch als "nicht befahrbar" eingestuft worden, dabei geht es problemlos mittels Ampelanalge.	x			Die Bühlstrasse ist in der ZBB als Staustrecke vorgesehen und deshalb für einen Linienbetrieb nicht geeignet.
Privatperson Bern	Eher Nein	meine hier gemachten Ausführungen beziehen sich mehrheitlich nur auf das Stapfenackerquartier und hier sind einige Annahmen eher nicht nachvollziehbar	x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Brünnenstrasse Bahnübergang: Die Begründung, dass die Linie 27 nicht über den Bahnübergang fahren kann, ist nachvollziehbar. Die Herleitung zur Befahrbarkeit bzw. Nicht-Befahrbarkeit von Untermattweg, Keltenstrasse und Looslistrasse ist nicht nachvollziehbar.	x			Grössere Abschnitte mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen zusammen mit längeren seitlichen Parkierungen verunmöglichen das Kreuzen von Bussen mit Motorfahrzeugen/Velo und damit einen stabilen Linienbetrieb ohne erhebliche Anpassungen.
Privatperson Bern	Nein	Das Problem der massiven Beeinträchtigung der Verkehrsberuhigungsmassnahmen in der Länggasse, insbesondere der zentralen Begegnungszone an der Mittelstrasse zwischen Länggass- und Brückfeldstrasse wird praktisch ausgeblendet.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	BGZ-Mittelstrasse ist nicht befahrbar.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Nein	Die Mittelstrasse ist absolut nicht geeignet für eine Buslinie. Die Berücksichtigung der Begegnungszone und der Fussgängernutzung (vor allem im Sommer) wurde gar nicht berücksichtigt. Aus den Ausführungen geht auch nicht hervor, wieso die die Neufeldstrasse sich weniger eignet, als die Mittelstrasse. Wenn man einige Parkplätze aufhebt, sind eine Kreuzungsmöglichkeiten möglich.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Nein	Die Brücke Abendstrasse zu öffnen für wieder Mehrverkehr im Quartier ist bestimmt nicht die Lösung. Wenn, dann mit Poller für den Bus und sonst keinen Privatverkehr zulassen. Da wohnen hunderte von Menschen. Dies ist eindeutig ein Rückschritt. Dafür gibt's die Unterführung Bümplizstrasse.		x		Die Öffnung der Brücke Abendstrasse für den ÖV ist nicht mit einer Öffnung für den MIV verbunden. Der Bericht wird entsprechend präzisiert.
Privatperson Bern	Eher Ja	Der Abschnitt Riedbachstrasse ab Fellerstrasse bis zur Verzweigung "Bahnübergang" sollte ebenfalls rot sein. Begründung: sobald der Bahnübergang geschlossen ist, staut sich der verkehr sofort bis zur Riedbachstrasse und macht diesen Bereich für einen Bus nicht mehr befahrbar.	x			Mit entsprechender Verkehrssteuerung sollte das Problem vermieden werden können.
Privatperson Bern	Nein	"Die Mittelstrasse ist auf ca. 2/3 der Länge eine Begegnungszone und hat vor dem Einkaufszentrum Zähringer Platzcharakter. Wird die TBN via Mittelstrasse geführt, sind gewisse Zeitreserven in der Fahrplangestaltung einzurechnen." Diese Aussage im Bericht zeugt davon, dass sich niemand einen Eindruck vor Ort gemacht hat. Die Strasse ist nicht nur ein zentraler und wichtiger Begegnungsort sondern leider heute schon sehr herausfordernd für die Fussgänger, insbesondere der Kinder deren Schulweg zwingend über die Mittelstrasse geht. Zusätzliche Busse durchfahren zu lassen ist in keiner Form akzeptabel. Busse würde heissen: zusätzliche Gefährdung des Schulweges, Gefährdung der Sicherheit in der Begegnungszone und Zerstörung einer Quartierkultur.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Nein	Die Mittelstrasse ist eine Begegnungszone. Es wäre zu Begrüssen, wenn sie autofrei würde und nicht mit zusätzlichen ÖV Verkehr belastet. Zudem Stellen sich Fragen der Verkehrssicherheit bzgl der Schulkinder des Schulkreises Länggass / Felsenau		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Eher Nein	die Einschätzungen entsprechen nicht dem alltäglichen Fussverkehr in den verschiedenen Strassen.	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein		x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Mittelstrasse ist nicht geeignet für eine Buslinie, da Begegnungszone und im Sommer oft abends autofrei.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern	Eher Ja	Heimstrasse im Abschnitt Brünnenstrasse - Mühledorfstrasse: Die Strasse ist sehr eng (auch aufgrund der Parkplätze) und ein Kreuzen selbst mit dem Velo kaum gefahrlos möglich. Zudem weist die Heimstrasse in diesem Abschnitt nur auf der Ostseite ein Trottoir auf. Dies ist besonders deshalb problematisch, weil auf der Westseite verschiedene Familien mit kleinen Kindern wohnen. Aus unserer Sicht ist die Strasse für eine Buslinie nicht geeignet. Demgegenüber ist die Bümplizstrasse zwischen Brünnenstrasse und Mühledorfstrasse besser geeignet. Dass die beiden Strassen im Bereich beide gleich klassiert sind (gelb), ist nicht verständlich.	x			
Privatperson Bern	Eher Nein	In Quartierstrassen könnte es zu Engpässen kommen.	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein		x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Die Mittelstrasse als Begegnungszone ist grundsätzlich ungeeignet für eine Buslinie: Die Busse stören und kommen nicht vorwärts. Die Verbindung Weyermannshaus-Mittelstrasse wird bereits durch die (Postauto-)Linie 107 sichergestellt. Die Relation Bümpliz-Mittelstrasse wird durch die Verbindungen via Bahnhof Bern gut abgedeckt.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Der Bericht stuft die Reichenbachstrasse Abschnitt Lederstutz bis Kastellweg als nicht befahrbar ein. Begründung der Verfasser*innen: (längere wechselseitige mit horizontalen Einengungen überlagerte Längsparkierung, vertikale Versätze mit steilen Anrampungen, Kreuzen von Bus und Velo auf Höhe der Parkierung nicht möglich) Die Auslastung, jener beschriebener Parkplätze an der Reichenbachstrasse durch die Anwohner*innen ist nicht berücksichtigt im Bericht. Ein Augenschein vor Ort zeigt aber, dass diese Parkplätze zu jeder Tages- und Nacht-Zeit nur in einer sehr geringen Masse auch wirklich genutzt werden. Diese Parkplätze oder eine nötige Anzahl dieser Parkplätze könnte ohne weiteres aufgelöst werden für eine sichere Verkehrsführung von Bus und Langsamverkehr. Weiter kommt hinzu, dass dieser Stassenabschnitt nach wie vor stark von Automobilisten*innen die nicht aus dem Quartier stammen, als Schleichweg genutzt wird. Hier würde sich ein generelles Fahrverbot (Linienverkehr + Zubringer gestattet) als Lösung anbieten. Das brächte eine starke Verringerung des MIV und würde ein "flüssiges" Fahren für die Busse mit sich bringen (diese Massnahme hätte auch einen positiven Effekt für den Abschnitt Lederstutz). Diese Frage steht seit geraumer Zeit in Raum und sollte bei der Beurteilung im Bericht mit einbezogen werden. Eine Anfrage aus dem Quartier zu einem möglichen Fahrverbot auf dem Abschnitt Reichenbachstrasse ist beim Tiefbauamt unabhängig dieses Projektes in Abklärung. Mit einem Fahrverbot könnten auch die vertikalen Versätze mit steilen Anrampungen "Speed-Bumps" zurückgebaut werden... Die Baulichen Massnahmen, die eine Buslinie ermöglichen auf der Reichenbachstrasse sind aus meiner Sicht doch eher als gering einzustufen.	x			Wir verweisen auf die Studie "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld". Gemäss kantonaler Definition ist das Gebiet Rossfeld/Tiefenau mit mindestens der Güteklasse C erschlossen und ein zusätzliches ÖV-Angebot im Gebiet würde die kantonalen Vorgaben bezüglich Auslastung/Kostendeckungsgrad kaum erfüllen.
Privatperson Kerzers	Nein	Ein Befahren mit Solobussen (12m) ist im Abschnitt Brünnenstrasse Bahnübergang - Riedbachstrasse problemlos möglich. Ein geschlossener Bahnübergang sollte dank planmässig verkehrenden Bussen/Zügen kein Problem sein. Bis ins Jahr 2035 wird auf der Bahnstrecke nach Neuchatel keine grosse Angebotserweiterung erwartet.	x			Durch eine Anpassung des Busfahrplans gehen Anschlüsse an die S-Bahn insb. in Bümpliz Süd verloren, weshalb eine solche Anpassung nicht zielführend ist.
Privatperson Münsingen	Ja		x			
Privatperson Sumiswald	Nein		x			
Privatperson Thun	Ja		x			

5.2.2 «Sind die Potenziale und Siedlungsentwicklungen (vgl. Kapitel 5) aus Ihrer Sicht vollständig und korrekt aufgezeigt?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Eher Nein	Mit einer Linienführung nördlich der Mittelstrasse können andere wichtige Potenziale sowie öffentliche und private Institutionen erreicht und abgedeckt werden. (vgl. Frage 5 sowie Stellungnahme QLE) Die Erschliessung des ESP Ausserholligen und die Anbindung der Freizeit- und Sportanlage Weyermannshaus sollen verbessert oder zumindest aufrechterhalten werden. (vgl. 9. Frage) Wir empfehlen, dass weiterhin die im Masterplan erwähnte Angabe von 700 Arbeitsplätzen im Viererfeld-Mittelfeld zur Anwendung kommt, wobei darauf hingewiesen werden muss, dass es sich dabei um eine sehr grobe Annahme handelt.		x		Mittelstrasse: Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen. ESP Ausserholligen: Das genannte Gebiet ist durch die S-Bahn sehr gut erschlossen. Das Weyermannshaus West hat mit der Haltestelle "Untermattweg", welche allenfalls noch näher an den Knoten Untermattweg verschoben werden könnte, ebenfalls Anschluss an die Buslinie 101, wie auch an die neue Buslinie TBN. Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zudem zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN. Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert. Masterplan: Die Zahl der Arbeitsplätze wird in Abb. 19 von 600 auf 700 angepasst.
Frauenkapellen	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS AG	Nein	Für die neuen Nutzungen, welche in Kapitel 5.1.4. aufgeführt sind, gibt es Prognosen für die Nutzung der Bahnhaltstellen am Europaplatz (DWV 25'000, gegenüber heute eine Verdreifachung der Nachfrage). Aus unserer Sicht fehlt das Aufzeigen und die Würdigung dieser enormen Entwicklung. Der Prognosehorizont ist nicht in der nötigen Detaillierung aufgezeigt resp. fehlt im Wesentlichen.	x			Das grosse Potenzialentwicklung ist korrekt, jedoch gemäss den Verkehrsberichten der Stadt Bern übernimmt die S-Bahn den Löwenanteil, ergänzt mit dem Feinverteiler in der Freiburgstrasse. Die Buserschliessung in der Murtenstrasse hat nur sehr geringe Bedeutung.
BLS Netz AG, Immobilien	Nein	Für die neuen Nutzungen, welche in Kapitel 5.1.4. aufgeführt sind, gibt es Prognosen für die Nutzung der Bahnhaltstellen am Europaplatz (DWV 25'000, gegenüber heute eine Verdreifachung der Nachfrage). Die neue TBN streift den ESP Ausserholligen am nördlichen Rand auf dem Abschnitt der Neuen Murtenstrasse, fährt aber nicht in das ESP-Gebiet. Namentlich die ursprünglich geplante Ringlinie um Weyer West sowie die Anbindung der Weyerli-Sportanlage entfallen.	x			
PostAuto AG - Gebiet Mitte	Ja		x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn	Ja		x			
EVP Stadt Bern	Keine Antwort		x			
SP Bümpliz/Bethlehem	Nein	Die mittel- und langfristigen Siedlungsentwicklungen insbesondere in den Gebieten Weyermannshaus West, Riedbachstrasse, wo insgesamt über 1000 Wohnungen geplant sind, sind aus Sicht der SP Bü/Be nicht ausreichend berücksichtigt. Insbesondere die Bedürfnisse der Wohnbevölkerung müssen noch stärker antizipiert werden. Zudem sind auch die zukünftigen Arbeitsplatzentwicklungen zu wenig berücksichtigt.	x			Die Entwicklungen sind bekannt und berücksichtigt.
SP Länggasse-Felsenau	Eher Nein	Die Entwicklung des Rossfeld-Quartiers/der Engehalbinsel wird nicht ausreichend berücksichtigt.	x			Die Ergebnisse der RKBM-Studie zur "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld" (Schlussbericht Februar 2020), welche diese Entwicklungen berücksichtigte, haben nach wie vor Gültigkeit. Die Schliessung Tiefenauspital auf Ende 2023 war noch nicht bekannt.
SP Stadt Bern	Eher Nein	Die langfristige Siedlungsentwicklung in den Gebieten Weyermannshaus West und auch Chantier Bethlehem West bzw. Bernasconi-Areal) wo insgesamt über 1000 Wohnungen geplant sind, scheinen nicht ausreichend berücksichtigt. Ebenso wird die Entwicklung des Rossfeld-Quartiers nicht ausreichend berücksichtigt.	x			Die Entwicklungen sind bekannt und berücksichtigt.
Berner Fachhochschule	Ja		x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Burgergemeinde Bern, Domänenverwaltung	Eher Ja	Aber sie werden falsch berücksichtigt. Für das Weyerli werden die PP reduziert und nun wird noch der Bus aussen durchgeführt. Durch die Verlegung der Haltestelle Stöckacker nach Europaplatz Nord, werden die Wege für das Untermattquartier viel länger. Die Lösung entspricht nicht dem Richtplan für den ESP Ausserholligen	x			Das gesamte Gebiet ist durch die S-Bahn sehr gut erschlossen. Das Quartier Untermatt ist zudem durch die Tramlinie 8 und die Buslinie 101 weiterhin erschlossen. Das Weyermannshaus West hat mit der Haltestelle "Untermattweg", welche allenfalls noch näher an den Knoten Untermattweg verschoben werden könnte, ebenfalls Anschluss an die Buslinie 101, wie auch an die neue Buslinie TBN. Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
IGÖV Bern-Mittelland	Ja		x			
Leist Engehalbinsel, Spital Tiefenau, Stiftung Rossfeld	Keine Antwort	Mit der Fertigstellung der weitgehend autofreien Siedlung Reichenbachstrasse 118 wird sich die Nachfrage stark verändern. Hier werden ab Herbst 2023 weitere rund – teilweise ebenfalls mobilitätseingeschränkte – 500 Zuzüger*innen auf ein gutes Angebot des öffentlichen Verkehrsnetzes angewiesen sein.	x			Die Ergebnisse der RKBM-Studie zur "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld" (Schlussbericht Februar 2020), welche diese Entwicklungen berücksichtigte, haben nach wie vor Gültigkeit. Die Schliessung Tiefenauspital auf Ende 2023 war noch nicht bekannt.
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB	Keine Antwort	Diese Frage können wir im Detail nicht beantworten. Nach unserem Wissensstand sind die aktuell geplanten künftigen Entwicklungen erfasst.	x			
Quartierkommission Länggasse-Engehalbinsel	Keine Antwort	Das Kapitel 5 fokussiert auf die beiden Aspekte Wohnen und Arbeiten, ignoriert aber einerseits die öffentlichen Angebote (z.B. Sport/Schwimmen), die Verkehrsangebote (z.B. Carterminal Neufeld) und greift auch die aktuell laufenden Entwicklungsabsichten entlang der Bremgartenstrasse (Ausbau Gymnasium Neufeld, Umlagerung Grosstierklinik und Ausbau Campus Tierspital für neu über 2000 Studierenden) nicht in der Bewertung auf, wie die weissen Flächen auf den Abb. 18 und 19 deutlich machen. In dem diese Entwicklungen öffentlicher Infrastrukturen beim Siedlungspotential nicht erfasst werden, wird auch die Bewertung des «Bestansatzes» verzerrt. Die QLE bewertet die Erfassung des Siedlungsentwicklungspotential im Einzugsgebiet des Stadtteils 2 als unvollständig und nicht abschliessend korrekt dargestellt.	x			Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen. Damit können die genannten Potenziale teilweise auch abgeholt werden.
Stiftung B	Nein	Im Weiler Buech (Standplatz Bern Buech) leben ca. 130 Personen (nicht 50 wie im Bereich aufgeführt). Aufgrund der Demographischen Entwicklung sind auch zunehmend Seniorinnen und Senioren auf dem Platz wohnhaft. Die Schulkinder besuchen die Schule Stapfenacker. Besonders diese beiden Gruppen wären auf ÖV-Verbindung ab Buech angewiesen.	x			Auch mit diesen höheren Zahlen lässt sich kaum eine Buslinie betreiben, welche den Weiler Buch erschliesst und dabei die kantonalen Vorgaben erfüllt und/oder keine Verschlechterung für andere Gebiete beinhaltet.
Verein Quartier 3012	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	ÖV-Verbindungen in Städten haben eine Auswirkung auf die Siedlungsentwicklung. Neu gebaute Siedlungen müssen zwingend gut mit dem ÖV erschlossen sein, damit kein unnötiger Autoverkehr entsteht.	x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Kenne die Grundlagen nicht.	x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Die geplante Siedlungsentwicklung in Untermatt-Ost ist nicht genügend berücksichtigt. Es wird nicht aufgezeigt wie das Untermattquartier künftig mit öffentlichen Verkehr erschlossen wird. Die Darstellung der Siedlungsentwicklung ist zudem unvollständig. Sie endet nicht an der Gemeindegrenze zwischen Bern und Köniz. Die Mobilitätsstrategie ist mit der Ausserachtlassung der Arbeitsplätze und bestehenden und geplanten Arbeitsplätze in der Hallmatt (neues Polizeizentrum mit 1400 Arbeitsplätze) und Niederwangen und ohne Einbezug der Buslinie 31 nicht umfassend und mangelhaft.	x			Das gesamte Gebiet ist durch die S-Bahn sehr gut erschlossen. Das Quartier Untermatt ist zudem durch die Tramlinie 8 und die Buslinie 101 weiterhin erschlossen. Das Weyermannshaus West hat mit der Haltestelle "Untermattweg", welche allenfalls noch näher an den Knoten Untermattweg verschoben werden könnte, ebenfalls Anschluss an die Buslinie 101, wie auch an die neue Buslinie TBN.

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
						Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert. Die Buslinie 31 ist nicht Bestandteil der Studie.
Privatperson Bern	Eher Nein	Für mich unverständlich, dass kein Bus mehr zum Weyermannshausbad und somit zur geplanten Grossüberbauung Weyermannshaus WEST geführt werden soll. Ganz generell all die Planungssperimeter Untermatt / Weyermannshaus / Stöckacker / Verschiebung der S-Bahnstation Stöckacker usw. werden in Ihrer Studie kaum berücksichtigt.	x			Das gesamte Gebiet ist durch die S-Bahn sehr gut erschlossen. Das Quartier Untermatt ist zudem durch die Tramlinie 8 und die Buslinie 101 weiterhin erschlossen. Das Weyermannshaus West hat mit der Haltestelle "Untermattweg", welche allenfalls noch näher an den Knoten Untermattweg verschoben werden könnte, ebenfalls Anschluss an die Buslinie 101, wie auch an die neue Buslinie TBN.
Privatperson Bern	Eher Nein		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Keine Antwort	Anhand des Berichts alleine ist nicht alles nachvollziehbar. Im neuen Viererfeldquartier entstehen 800 Arbeitsplätze? Diese Prognose ist mir nicht bekannt und im Bericht wird nicht auf eine Quelle verwiesen.	x			Der Masterplan Viererfeld-Mittelfeld erwähnt entsprechende Zahlen, es handelt sich jedoch um sehr grobe Annahmen.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Keine Antwort	Diese Frage kann ich im Detail nicht beantworten. Nach meinem Wissensstand sind die aktuell geplanten künftigen Entwicklungen erfasst.	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein		x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Verlängerung der Buslinie bis ins Rossfeld wäre zu prüfen.	x			Wir verweisen auf die Studie "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld". Gemäss kantonaler Definition ist

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
						das Gebiet Rossfeld/Tiefenau mit mindestens der Güteklasse C erschlossen und ein zusätzliches ÖV-Angebot im Gebiet würde die kantonalen Vorgaben bezüglich Auslastung/Kostendeckungsgrad kaum erfüllen.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Potenzial in der Länggasse haben nicht die Läden im Raum Mittelstrasse, sondern der Campus Tierspital, der Lindenhofspital, das Gymnasium Neufeld, das Hallenschwimmbad und der irgendwann vielleicht aufgewertete Bushof Neufeld.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen. Damit können die genannten Potenziale teilweise auch abgeholt werden.
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Die Verfasser*innen gehen im Bericht auf das Potenzial und Siedlungsentwicklung der Engehalbinsel nicht ein. Schon fast sinnbildlich (Abb. 18 und Abb. 19 der Studie) wird auf eine Abklärung weiterreichend als bis zur äusseren Enge verzichtet! Den Bedürfnissen und den Eigenheiten dieses Quartier wird mit dem Bericht nicht Rechnung getragen. Der topographischen Gegebenheiten der Halbinsel, der AUTOFREIEN Neubausiedlung Reichenbachstrasse 118 die in diesem Herbst 2023 von ca. 350 Bewohner*innen bezogen wird, der Stiftung Rossfeld mit deren Bewohner*innen mit eingeschränkter Mobilität, der Arbeitsplätze des Tiefenauspirals, der Schulweg-Situation aus dem Quartier Engehalbinsel zur Länggasse und zum Viererfeld wird keine Beachtung geschenkt! Hier entsteht der Eindruck, dass die Auftraggeber*innen / Verfasser*innen bereits im Vorfeld kein grosses Interesse hatten an einer seriösen Erhebung von Potenzial und Siedlungsentwicklung weiterreichend als bis zum Viererfeld.			x	Die Ergebnisse der RKBM-Studie zur "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld" (Schlussbericht Februar 2020), welche diese Entwicklungen berücksichtigte, haben nach wie vor Gültigkeit. Die Schliessung Tiefenauspiral auf Ende 2023 war noch nicht bekannt. Gemäss kantonalen Definition ist das Gebiet Rossfeld/Tiefenau mit mindestens der Güteklasse C erschlossen und ein zusätzliches ÖV-Angebot im Gebiet würde die kantonalen Vorgaben bezüglich Auslastung/Kostendeckungsgrad kaum erfüllen.
Privatperson Bremgarten	Ja		x			
Privatperson Kerzers	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Eher Nein	Das Potential von Personen die ihrre Reise ausserhalb des Perimeters antreten ist nicht aufgeführt.	x			Mit Berücksichtigung der Arbeitsplätze im Perimeter werden diese Personen ebenfalls berücksichtigt.
Privatperson Münsingen	Ja		x			
Privatperson Sumiswald	Nein		x			
Privatperson Thun	Ja		x			

5.3 Angebotskonzept TBN

5.3.1 «Sind Sie mit dem Bestansatz für den Raum Länggasse/Viererfeld (vgl. Kapitel 6.1) einverstanden?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Nein	<p>Kritisch beurteilt der Gemeinderat – wie auch die betroffene Quartierorganisation Länggasse Engehalbinsel (QLE) – die Linienführung durch die Mittelstrasse. Die Belastung durch den öV widerspricht der klaren Absicht der Stadt Bern, die Mittelstrasse zum Quartiertreffpunkt und Begegnungsort zu entwickeln. Die Begegnungszone mit Tempo 20 wurde mit der Absicht eingeführt, die Achse vom motorisierten Verkehr zu entlasten. Zudem wird die Strasse in den Sommermonaten regelmässig für den Verkehr gesperrt und der Bevölkerung zur freien Nutzung zur Verfügung gestellt. Dieses Angebot stösst auf grosses Interesse und würde durch die Führung der Tangentiallinie durch die Mittelstrasse verhindert – oder aber der öV würde jeweils durch örtliche Umleitungen behindert. Andere Standorte mit ähnlicher Zentralität und Qualitäten bestehen im Länggassquartier nicht. Der Gemeinderat bittet daher um eine Neubeurteilung dieser Linienführung. Insbesondere sollten nach seiner Auffassung folgende im vorliegenden Angebotskonzept verworfenen Alternativrouten nochmals überprüft werden (vgl. Stellungnahme):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Um die Kundenpotenziale in der Länggasse und gleichzeitig die Standorte von öffentlichen und privaten Institutionen in der nördlichen Länggasse optimal zu erschliessen, eignet sich die Linienführung durch die Neufeldstrasse. Die Fahrzeit wird nicht verlängert. - Sollen die Wohnquartiere nicht belastet werden, ist die Linienführung über die Bremgartenstrasse zu bevorzugen. Die öffentlichen und privaten Institutionen werden dadurch noch besser erschlossen. <p>Die Beurteilung der Variante B3 ist gemäss vorangehender Stellungnahme anzupassen (u.a. B3 auf Seite 23 des Berichts). Der Gemeinderat bedauert die mangelnde Anbindung des Rossfeld-Quartiers (Wohnbevölkerung sowie Stiftung Schulungs- und Wohnheime Rossfeld) sowie der Tiefenau. Die am Rande der Stadt Bern angesiedelte Stiftung Rossfeld hat eine hohe Anzahl von Ausbildungs-, Arbeits- und Wohnplätzen für Personen mit starken Beeinträchtigungen, denen eine angemessene öV-Anbindung die Beteiligung am gesellschaftlichen Leben ermöglichen würde. Auch für die 100 neu gebauten Wohnungen an der Reichenbachstrasse 118 wäre eine bessere öV-Anbindung erstrebenswert. Der Gemeinderat kann nachvollziehen, dass eine Verlängerung der TBN bis ins Rossfeld aus wirtschaftlichen und räumlichen Gründen nicht opportun wäre. Er fordert aber von Region und Kanton Unterstützung bei der Verbesserung der Erschliessung und Erreichbarkeit dieser Stadtquartiere im Rahmen der aktuellen Machbarkeitsstudie «öV Tiefenau-Rossfeld».</p> <p>Auf dem Viererfeld / Mittelfeld ist der Bau eines neuen Stadtquartiers mit rund 1'140 Wohnungen geplant – es handelt sich dabei um eines der wichtigsten Entwicklungsprojekte der Stadt, welches auch eine hohe städtebauliche Qualität anstrebt. Die Einführung resp. der Testbetrieb der neuen Tangentiallinie muss auf diese Planung abgestimmt werden. So ist die Realisierung der Bushaltestelle Äussere Enge aus stadträumlichen Gründen sehr herausfordernd und wird im Dezember 2026 noch nicht erfolgt sein. Im Rahmen der strategischen Planung des neuen Quartiers (SIA-Phase 21) konnte zwar die grundsätzliche Machbarkeit überprüft und plausibilisiert werden. Die Überprüfung der Machbarkeit aus städtebaulicher und ökologischer Sicht steht jedoch noch aus. Im Rahmen der anstehenden Projektierung der öffentlichen Erschliessung Viererfeld wird das Projekt konkretisiert. Erst gestützt darauf kann eine konkrete Aussage zur Umsetzbarkeit und den Rahmenbedingungen gemacht werden. Der Gemeinderat kann der vorgeschlagenen Haltestelle deshalb zurzeit nur mit Vorbehalt zustimmen. Der Bericht ist entsprechend zu ergänzen (z.B. Kap. 8.3.1 / S. 39). Die Bushaltestelle Äussere Enge mit Wendeschleife wird im Dezember 2026 noch nicht erstellt sein und dem Betrieb übergeben werden können. Die Halte- und Wartekante kann voraussichtlich erst mit dem Bau des Schulhauses resp. der Turnhalle Viererfeld realisiert werden, weil separate Planungsverfahren resp. Realisierung vorgesehen sind. Kap. 9.5 Planerische Sicherstellung ist entsprechend anzupassen.</p>		x		Mittelstrasse: Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen. Kapitel 9.5: Das Kapitel wird angepasst.
Frauenkapelen	Ja		x			
Neuenegg	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja	Wichtige Potenziale (u.a. Uni-Standorte) werden mit dieser Linienführung abgeholt. Damit die Mittelstrasse im Linienbetrieb möglichst reibungslos befahren werden kann, sind kleine Anpassungen an der Strasseninfrastruktur zu prüfen (Aufhebung Parkfelder, Rückbau horizontale Versätze).	x			
PostAuto AG - Gebiet Mitte	Eher Ja	Für eine schnelle tangentielle Verbindung wäre der Ansatz A1 besser, weil schneller als B3.	x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn	Ja		x			
EVP Stadt Bern	Keine Antwort	Bei der neuen Tangentiallinie Bern Nordwest fragen wir uns, ob die vorgeschlagene Linienführung durch die Mittelstrasse tatsächlich die beste ist. Wenn die neue Buslinie anstatt durch die Länggasse dem Wald entlang fahren würde, könnte sie das Lindenhospital, den Neufeld-Gymer und auch die neue Schwimmhalle erschliessen und der Bevölkerung aus dem Westen besser zugänglich machen. Zudem wäre es auch möglich, vom Park&Ride-Neufeld aus das Weyerli zu erreichen. Zudem würde ein Bus in der oft sehr belebten Begegnungszone Mittelstrasse unnötige Störungen verursachen.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen. Damit können die genannten Potenziale teilweise auch abgeholt werden.

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
SP Bümpliz/Bethlehem	Eher Ja	Betreffend die Linienführung durch die Länggasse äussert sich die SP Bü/Be nicht im Detail, weil sie das Quartiergebiet zu wenig gut kennt. Aus Sicht der SP Bü/Be ist jedoch wesentlich, dass auch der hintere Teil der Länggasse erschlossen wird, sprich die TNB bis ins Neufeld führt (umsteigefreie Erreichbarkeit des Lindenhospitals, des von Roll Areals, des Gymnasiums und des Stadions Neufeld, was insbesondere älteren Patient/innen des Spitals wie auch den vielen Studierenden aus den Studierenden-Unterkünften in Bethlehem einen erheblichen Vorteil bietet).		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen. Damit können die genannten Potenziale teilweise auch abgeholt werden.
SP Länggasse-Felsenau	Eher Nein	<p>Die SP Länggasse-Felsenau würde eine Weiterführung in Richtung Rossfeld/Tiefenau sehr begrüßen. Im Quartier Rossfeld ist die Stiftung Rossfeld angesiedelt und das Spital Tiefenau hat eine gerontologische Spezialabteilung. Beide Institutionen beherbergen Personen mit Gebehinderungen. Das derzeitige ÖV-Angebot stellt für diese Personen eine grosse Herausforderung dar. Zudem wurden an der Reichenbachstrasse neue Wohnungen erstellt, ohne dass die ÖV-Anbindung verbessert wurde.</p> <p>Angesichts der Projekte in der Mittelstrasse (Verkehrsberuhigung, Begegnungszone) würde es die SP Länggasse-Felsenau begrüßen, wenn alternative Linienführungen geprüft werden könnten (z.B. auf anderen Strassenabschnitten mit für den ÖV versenkbaren Pollern). Insbesondere wird gewünscht, dass mit der neuen Linienführung die Qualität der Mittelstrasse als Begegnungsort nicht gemindert wird. Die baulichen Elemente zur Verkehrsberuhigung sollten nach Möglichkeit beibehalten werden. Bei der im Bericht favorisierten Linienführung werden das Lindenhofareal, das Gymnasium und die Schwimmhalle nicht angefahren. Auf der Länggassestrasse verkehren aber bereits mehrere Buslinien. Eine Entflechtung wäre bei dieser Ausgangslage angezeigt gewesen.</p>		x	x	<p>Rossfeld/Tiefenau: Die Ergebnisse der RKBM-Studie zur "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld" (Schlussbericht Februar 2020), welche diese Entwicklungen berücksichtigte, haben nach wie vor Gültigkeit. Die Schliessung Tiefenauspital auf Ende 2023 war noch nicht bekannt. Gemäss kantonalen Definition ist das Gebiet Rossfeld/Tiefenau mit mindestens der Güteklasse C erschlossen und ein zusätzliches ÖV-Angebot im Gebiet würde die kantonalen Vorgaben bezüglich Auslastung/Kostendeckungsgrad kaum erfüllen.</p> <p>Mittelstrasse: Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen. Damit können die genannten Potenziale teilweise auch abgeholt werden.</p>
SP Stadt Bern	Eher Nein	Eine Linienführung vom Forsthaus zum Viererfeld entlang der Bremgartenstrasse P+R Neufeld und dann durch die Neubrücke und Engestrasse (Option B1) hätte den Vorteil, dass damit das Lindenhospital, das Gymnasium und Stadion Neufeld und die neue Schwimmhalle umsteigefrei erreichbar wären. Dies bietet insbesondere Patient:innen des Spitals wie auch den vielen Studierenden aus den Studierenden-Unterkünften in Bethlehem einen erheblichen Vorteil. Bei der im Bericht favorisierten Option B3 werden Lindenhofareal, Gymnasium und Schwimmhalle nicht angefahren. Auf der Länggassestrasse verkehren zudem bereits diverse Postauto-Linien sowie die Linie 20. Wenn eine Linienführung über die Mittelstrasse favorisiert wird, sollte man die Linienführung von der Forsthaus-Kreuzung über den Inselplatz und die Bühlstrasse nochmal prüfen. Unabhängig von der Linienführung in der Länggasse fordern wir, dass die Buslinie bis mindestens ins Rossfeld verlängert wird.			x	<p>Rossfeld/Tiefenau: Die Ergebnisse der RKBM-Studie zur "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld" (Schlussbericht Februar 2020), welche diese Entwicklungen berücksichtigte, haben nach wie vor Gültigkeit. Die Schliessung Tiefenauspital auf Ende 2023 war noch nicht bekannt. Gemäss kantonalen Definition ist das Gebiet Rossfeld/Tiefenau mit mindestens der Güteklasse C erschlossen und ein zusätzliches ÖV-Angebot im Gebiet würde die kantonalen Vorgaben bezüglich Auslastung/Kostendeckungsgrad kaum erfüllen.</p> <p>Mittelstrasse: Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen. Damit können die genannten Potenziale teilweise auch abgeholt werden. Eine Führung über den Inselplatz/Bühlstrasse ist aufgrund der Massnahmen im Rahmen ZBBS nicht zielführend.</p>
Berner Fachhochschule	Ja		x			
Bürgergemeinde Bern, Domänenverwaltung	Eher Ja	Für die Verbindung zur Länggasse ist die Lösung wohl gut.	x			
Elternräte Länggasse	Keine Antwort	<p>Im Namen des ER bitten wir Sie die Führung der Buslinie durch die Länggassestrasse und Mittelstrasse noch einmal zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei der Interessensabwägung bitten wir auch um Einbezug der Sicherheit der Fussgänger:innen und Velofahrer:innen. Dazu ist eine Analyse der möglichen Auswirkungen auf die Schulwegsicherheit zwingend. - An der Mittelstrasse sind drei Haltestellen auf einer Strecke von insgesamt 580m geplant. Werden die dadurch entstehenden Gefahren durch den Mehrwert der Haltestellen aufgewogen? - Steht die geplante Buslinie im Einklang mit den geplanten Gestaltungsmassnahmen im Rahmen der „Grossen Begegnungszone Hochfeld“? - Insbesondere bitten wir zu bedenken, dass mit der Linienführungs-Variante über Bremgartenstrasse - Neubrücke (Anschluss 		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		Lindenhof- und Engeriedspital, Gymnasium Neufeld, FMS Neufeld, Institut für Sportwissenschaften der Universität Bern mit den Uni-sport-Anlagen, Carterminal, Freies Gymnasium Bern und der neuen Schwimmhalle) unseres Erachtens eine deutlich attraktivere Linienführung existiert, welche die Sicherheit der schwächsten Verkehrsteilnehmenden im Quartier weniger gefährden würde.				
IGÖV Bern-Mittelland	Ja		x			
Kind, Spiel und Begegnung im Länggassquartier	Keine Antwort	Der Vorstand des Verein Kind, Spiel und Begegnung begrüsst die geplante Tangentiallinie und sieht ein grosses Potential innerhalb des Stadtteils 2 sowie in der Verbindung zwischen den Stadtteilen 2 und 6. Wir lehnen die Linienführung durch die Mittelstrasse jedoch entschieden ab. In den letzten Jahren hat sich unser Verein dafür eingesetzt, dass sich die Mittelstrasse als verkehrsberuhigte und teilweise für den Verkehr gesperrte Strasse zu einem Aufenthaltsort mit Piazzacharakter entwickelt hat, insbesondere im Abschnitt zwischen der Gesellschaftsstrasse und der Zähringerstrasse. Eine Buslinie durch diesen für das Quartier wertvollen Bereich würde die Errungenschaften der vergangenen Jahre zerstören. Weiter spricht sich der Vereinsvorstand für die Weiterführung der öV-Linie vom Viererfeld über die Reichenbachstrasse bis zur RBS-Station Tiefenau aus. Aus unserer Sicht gilt es eine Abwägung zu machen zwischen der erwünschten Tangentialverbindung und der Lebens- und Aufenthaltsqualität im Quartier. In Anbetracht der von der Quartierkommission Länggasse-Engelhalbinsel (QLE) vorgeschlagenen "echten Bestvariante" (Bremgartenstrasse, Neubrücke, Viererfeld, Reichenbachstrasse bis zum Tiefenauspital) spricht sich der Verein Kind, Spiel und Begegnung klar für den Erhalt der Mittelstrasse als Quartiertreffpunkt und Begegnungsort aus.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen
Nordquartier-leist Bern-Bümpliz	Nein	Linienführung über Bremgartenstrasse (Tierspital, Lindenhofspital, Neufeldgymer, Schwimmhalle und Carterminal) und dann über Studerstrasse ins Viererfeld ist aus unserer Sicht viel sinnvoller. Als über die Länggasse, Mittelstrasse	x			Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen. Die Studerstrasse wird umgestaltet mit einem neuen Vorplatz beim Schulhaus Enge und eine ÖV-Befahrung ist daher nicht optimal.
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB	Nein	Die QBB äussert sich ausschliesslich zu Belangen, welche den Stadtteil 6 und seine Bewohner*innen betreffen. Für Fragen zum Stadtteil 2 verweisen wir auf die Stellungnahme der Quartierkommission Länggasse – Engelhalbinsel QLE. Es gibt aber auch bei der Linienführung im Stadtteil 2 Aspekte, welche für die Bewohner*innen des Stadtteil 6 wichtig sind: Aus Sicht des Stadtteil 6 ist der „Bestansatz“ nämlich nicht die beste Linienführung: Die Linienführung durch das Länggassquartier über die Mittelstrasse macht übergeordnet wenig Sinn. Eine Linienführung über die Bremgartenstrasse würde übergeordnete öffentliche Dienstleistungen und Infrastrukturen besser erschliessen. Es sind dies namentlich: das Lindenhofspital, das Engeriedspital, das Gymnasium Neufeld, die Sportplätze Neufeld, die neue Schwimmhalle und das Carterminal – alles Infrastrukturen, welche auch von Bewohner*innen des Stadtteil 6 häufig genutzt werden und welche aus dem Stadtteil 6 bisher schlecht erschlossen sind. Zudem sollte die Weiterführung bis zum ESP Worbau und insbesondere die Anbindung des Tiefenauspitals nochmals geprüft werden. Im Tiefenauspital wird künftig die Geriatrie konzentriert werden. Entsprechend wäre eine gute Erschliessung wichtig.	x			Bremgartenstrasse: Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen. Damit können die genannten Potenziale teilweise auch abgeholt werden. Rossfeld/Tiefenau: Die Ergebnisse der RKBM-Studie zur "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld" (Schlussbericht Februar 2020), welche diese Entwicklungen berücksichtigte, haben nach wie vor Gültigkeit. Die Schliessung Tiefenauspital auf Ende 2023 war noch nicht bekannt.
Quartierkommission Länggasse-Engelhalbinsel	Keine Antwort	Die QLE Delegierten begrüssen eine Tangentiallinie und sehen in dieser ein grosses Potential, innerhalb des Stadtteils 2 die Erreichbarkeit wichtiger öffentlicher Dienstleistungen zu erhöhen – doch nur, wenn diese echte Mehrwerte für den Stadtteil 2 schaffen. Aus diesem Grund lehnt die QLE den von der RKMB präsentierten «Bestansatz» auf dem Gebiet des Stadtteils 2 ab. Die Linienführung Bremgarten-, Länggass- und Mittelstrasse bis zum Viererfeld ist erschliessungstechnisch unverständlich und nicht quartierverträglich. Zudem ist er zu kleinräumig und zu wenig integrativ konzipiert. Stattdessen schlägt die QLE eine echte Bestlösung vor (vgl. Karte im Anhang), die den übergeordneten Kriterien einer Tangentiallinie wie auch den Anliegen aus dem Stadtteil 2 und auch Bedürfnissen des Stadtteils 6 entsprechen und dabei Mehrwerte schafft, anstatt solche zu zerstören. Die QLE verlangt, dass die Tangentiallinie im Stadtteil 2 entlang der Bremgartenstrasse, über die Neubrücke, zum Viererfeld und dort weiter durch die Reichenbachstrasse zum Tiefenauspital führt und die RBS Station Tiefenau erschliesst. Nachfolgend die vertiefte Begründung des von der QLE erarbeiteten Bestansatzes einer künftigen Tangentiallinie Bern Nordwest. 4.1 Rasch und flüssig Tangentiallinien müssen rasch sein, wurde den Delegierten im Rahmen der Tangentiallinienpräsentation dargelegt. Nimmt man die Befahrbarkeitsanalyse der RKBM und ergänzt sie durch die Hinweise der QLE bezüglich der Einschränkungen auf der Länggass- und Mittelstrasse, so zeigt sich: die rascheste Verbindung innerhalb des Stadtteils 2 geht über die von der QLE vorgeschlagene Strecke Bremgarten- und Neubrücke. 4.2 Übergeordnete Nachfrage als Erschliessungskriterium Tangentiallinien müssen eine Nachfrage abdecken. Entlang der von der QLE vorgeschlagenen Bestvariante finden sich 3 Spitäler, 2 Gymnasien, mehrere Sportstätten (Fussball, Tennis, Leicht-athletik und Fussballstadion Neufeld) und Berns grösste Schwimmhalle, 2 Altersheime, der künftige Campus Tierspital und der Sportcampus der Universität, sowie mit dem Carterminal Neufeld eine wichtige			x	Engelhalbinsel: Wir verweisen auf die Studie "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld". Gemäss kantonaler Definition ist das Gebiet Rossfeld/Tiefenau mit mindestens der Güteklasse C erschlossen und ein zusätzliches ÖV-Angebot im Gebiet würde die kantonalen Vorgaben bezüglich Auslastung/Kostendeckungsgrad kaum erfüllen. Beim Zielwert des Kostendeckungsgrads geht es um rechtliche kantonale Vorgaben, welche den Kanton erlauben ein entsprechendes Angebot zu bestellen. Bei Nichterreichung der entsprechenden Ziel-, bzw. Minimalwerte gemäss kantonaler Verordnung wird der Kanton Bern das Busangebot nicht bestellen und bezahlen. Die RKBM hat keinen Einfluss auf diese rechtlichen kantonalen Vorgaben. Der Stadt Bern steht frei ein entsprechendes ÖV-Angebot zusätzlich zum kantonalen Angebot zu bestellen.
				x		Führung im Gebiet Länggasse: Die Bremgartenstrasse hat ein aufgrund ihrer Randlage ein deutlich geringeres Potenzial als eine zentralere Führung durch die Mittel- oder Neufeldstrasse. Die Problematiken in der Mittelstrasse werden

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		<p>Fernverkehrsinfrastruktur. Mit der Überbauung Mittelfeld vis à vis der Schwimmhalle kommen Wohnprojekte für studentisches Wohnen sowie Alters- und Generationenwohnen des Burgerspittels dazu. Angebote, deren direkte Anbindung innerhalb des Stadtteil 2 gewünscht sind, die aber sehr wohl auch für Bewohner:innen des Stadtteils 6 als Arbeits- Bildungs- oder Gesundheitsort unter der Woche von Bedeutung sein können. Im Gegensatz zu einer Verkehrsführung durch die mit öV-Angeboten überdotierte Länggassstrasse und die allenfalls der Migros zuträglichen Linienführung durch die Mittelstrasse, bringt die vorgeschlagene Linienführung via Bremgarten- und Neubrückstrasse eine sehr gute Erschliessung der vielen, in der Studie mehrheitlich nicht gewürdigten Potentialorte öffentlichen Interessens.</p> <p>4.3 Linienführung durch Mittelstrasse zerstört Begegnungsräume und fördert Mehrverkehr Der von der RKBM postulierte «Bestansatz» ignoriert und vernichtet im Stadtteil 2 erarbeitete Quartiermehrwerte, statt solche zu schaffen. Eine Linienführung durch die Mittelstrasse ist – insbesondere angesichts der aufgezeigten Vorteile der alternativen Bestvariante QLE – für die Delegierten inakzeptabel. Bereits heute ist klar, dass viele Quartierorganisationen in der Länggasse sich mit Händen und Füssen und über alle Instanzen gegen diese Linienführung zur Wehr setzen würden. Zu beachten gilt zudem, dass im Rahmen der neuen Verkehrsführungen ZBB eine Mehrbelastung der Mittelstrasse aufgrund der reduzierte Durchfahrten über den Bahnhofplatz befürchtet wird. Bereits wurden seitens Verkehrsplanung verschiedenste Massnahmen zum Schutz des Quartiers vom Durchgangsverkehr studiert und teilweise auch bereits publiziert. Die Gestaltung von Grossflächigen Begegnungszonen (Hochfeld, Muesmatt) und die dazu gehörigen, den Verkehrsfluss verlangsamenden Strassenmöblierungen und Parkplätze sind Teil dieser Massnahmen. Werden diese Gestaltungselemente in der Mittelstrasse für die Tangentiallinie abgeräumt, würde auch der Weg für den Durchgangsverkehr wieder freigeräumt. Ein so gesteigerter Verkehrsfluss stünde aber im Widerspruch zu den im STEK 2016 postulierten Quartieraufwertungen und würde den Begegnungscharakter der Mittelstrasse nachhaltig beschädigen.</p> <p>4.4 Randgebiete erschliessen und Quartiere des Stadtteils 2 verbinden, Tangentiallinien müssen Randgebiete effizient einbinden und erreichbar machen. Der Entscheid, die Tangentiallinie nur bis zum Viererfeld zu führen und nicht via Reichenbachstrasse bis zur Tiefenau weiterzuziehen, verpasst nicht nur die Einbindung von Orten öffentlichen Interessen, sondern verpasst auch die Chance, die Quartiere des Stadtteils 2 miteinander zu verbinden. Offiziell wird der Entscheid, die Verlängerung nicht weiter zu verfolgen, mit der Nicht-Befahrbarkeit der Reichenbachstrasse begründet. Bei der Präsentation der Studie an der Delegiertenversammlung der QLE wurde aufgrund der Voten des Präsidenten der RKBM aber deutlich, dass v.a. wirtschaftliche Überlegungen bei der RKBM eine Rolle spielten. In dem sich die RKBM hinter verkehrstechnischen Hindernissen «versteckt», vermeidet sie auch die politisch heiklen Diskussion (Ausgrenzung von Minderheiten und Alten). Für die QLE ist es – wie bereits bei ihrer Mitwirkung vom 12. Mai 2020 geschrieben – unverständlich, weshalb weder das Spital Tiefenau (spezialisiert auf Alterspflege und damit auch Aufsuchungsziel von Personen aus dem Gebiet Länggasse, Viererfeld wie auch dem Stadtteil 6) noch das Wohn- Schul- und Ausbildungszentrum der Stiftung Rossfeld, die insbesondere auch viele Menschen mit eingeschränkter Mobilität umfasst, aber auch die Familienfokussierte Überbauung Reichenbachstrasse 118 im Rahmen der neuen Tangentiallinie nicht an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden. • Das Spital Tiefenau ist derzeit sowohl für Bewohnende aus der Länggasse wie auch aus dem Stadtteil 6 nur über einen (Um-)Weg über den Hauptbahnhof Bern erreichbar. In der Mobilität eingeschränkte Personen müssen dann noch auf die ehrenamtlich betriebenen Shuttle Angebote bis zum Spital Tiefenau setzen. • Für die Schüler:innen, auszubildenden und Bewohner:innen der Stiftung Rossfeld wiederum besteht mit der S-Bahn nur ein sehr eingeschränkter Zugang zum öV Netz. Die seitens der RKBM angegebene gute Erschliessung des Gebiets im hinteren Rossfeld trifft nämlich ausschliesslich auf Menschen zu, die gut zu Fuss sind (Treppen, starke Steigungen). Für alle anderen resultieren grosse Umwege, welche – so hat sich an der Präsentation der QLE vom 201.1.23 gezeigt, auch dem Präsidenten der RKBM offenkundig nicht bekannt waren, dem aber ebenso offenkundig auch kein Interesse entgegengebracht worden ist. Neben quantitativen Faktoren sind immer auch qualitative und damit gesellschaftspolitische Überlegungen dafür verantwortlich, welche Gebiete in der Region der RKBM wie erschlossen werden soll. Was für schlecht erschlossene, ländliche Gebiete im Einzugsgebiet der Regionalkonferenz gilt – die Integration mit öV Anschlüssen zu ermöglichen –, muss auch in städtischen Gebieten gelten, wenn es darum geht, vulnerablen Gruppen die Eigenständigkeit zu gewährleisten.</p>				<p>anerkannt und die Linienführung wird angepasst auf die Neufeldstrasse, damit kann ein Teil des erwähnten Potenzials ebenfalls abgeholt werden.</p>
Quartierverein Untermatt	Nein	<p>Aus Quartierperspektive ist der „Bestansatz“ nicht die beste Linienführung: Die Linienführung durch das Länggassquartier über die Mittelstrasse macht übergeordnet wenig Sinn. Eine Linienführung über die Bremgartenstrasse würde übergeordnete öffentliche Dienstleistungen und Infrastrukturen besser erschliessen. Es sind dies namentlich: das Lindenhospital, das Engeriedspital, das Gymnasium Neufeld, die Sportplätze Neufeld, die neue Schwimmhalle und das Carterminal – alles Infrastrukturen, welche auch von Bewohner*innen des Quartiers häufig genutzt werden und welche bisher schlecht erschlossen sind.</p>	x			<p>Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen. Damit können die genannten Potenziale teilweise auch abgeholt werden.</p>
Verein Quartier 3012	Nein	<p>Das Angebotskonzept wurde sorgfältig und lesbar ausgearbeitet. Die Anliegen, das Verkehrsnetz zu stärken, die Qualität des zu ÖV steigern, eine rasche, direkte Verbindung zwischen Bümpliz und dem Viererfeld zu schaffen und Menschen mit beschränkter Mobilität zu inkludieren sind erkennbar. Sie werden im Prinzip von Quartier3012 begrüsst. Jedoch konnte die im Konzept als Bestansatz bezeichnete Linienführung via Bremgarten-/ Länggass-/Mittel-/Engestrasse uns nicht überzeugen (1). Vielversprechende Synergien wie Anschlüsse an der RBS Haltestelle Tiefenau werden nicht berücksichtigt. Wichtige Ziele im Stadtteil wie z.B. die Spitäler Lindenhof, Engeried und Tiefenau, das erweiterte Tierspital, die neue Schwimmhalle, die Sportanlagen Neufeld und der Fernbusterminal Neufeld werden nicht bedient. Jedoch wird das ÖV-Angebot vor allem in der Länggassstrasse verstärkt, wo kein zusätzlicher Bedarf besteht,</p>	x			<p>Engelhalbinsel: Wir verweisen auf die Studie "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld". Gemäss kantonaler Definition ist das Gebiet Rossfeld/Tiefenau mit mindestens der Güteklasse C erschlossen und ein zusätzliches ÖV-Angebot im Gebiet würde die kantonalen Vorgaben bezüglich Auslastung/Kostendeckungsgrad kaum erfüllen.</p>

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		wo nach unseren Beobachtungen zu Stosszeiten Stausituationen zu erwarten wären und und das Queren der Fahrbahn für Kita- und Schulkinder und Menschen mit beschränkter Mobilität unübersichtlicher und gefährlicher würde. (1) Angebotskonzept TBN, S. 23, B3				Führung im Gebiet Länggasse: Die Bremgartenstrasse hat ein aufgrund ihrer Randlage ein deutlich geringeres Potenzial als eine zentralere Führung durch die Mittel- oder Neufeldstrasse. Die Linienführung wird angepasst auf die Neufeldstrasse, damit kann ein Teil des erwähnten Potenzials ebenfalls abgeholt werden.
Privatperson Bern	Nein	Die neue Buslinie TBN soll nicht durch die Mittelstrasse, sondern durch die Bremgartenstrasse und die Neubrückstrasse verkehren.	x			Die Bremgartenstrasse hat ein aufgrund ihrer Randlage ein deutlich geringeres Potenzial als eine zentralere Führung durch die Mittel- oder Neufeldstrasse. Die Linienführung wird angepasst auf die Neufeldstrasse, damit kann ein Teil des erwähnten Potenzials ebenfalls abgeholt werden.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Wie bereits oben beschrieben ist ein weiterer ÖV-Verkehr auf der Länggasse nicht tragbar. Eine Befahrung mitten durch das Quartier - sprich Mittelstrasse - ist aufgrund der Verkehrsberuhigung und der Begegnungszone unbedingt zu vermeiden.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Nein	Keine Buslinie durch die Mittelstrasse. Ist unsere Dorfstrasse und eigentlich eine Wohn- und Begegnungsstrasse. Eine Buslinie durch diese Strasse würde dem ein Ende setzen.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Nein	Linienführung ist OK, müsste aber zwingend auch am Wochenende geführt werden.		x		Das Konzept wird angepasst und ergänzt mit einer am Wochenende verkürzten Linienführung Bümpliz Süd - Weyermannshaus.
Privatperson Bern	Eher Ja	Es ist wichtig dass die Buslinie TBN im Raum Länggasse / Viererfeld zum Beispiel das von Roll Areal, das Lindenhospital, Gymer, Stadion und Schwimmhalle Neufeld sowie der hoffentlich endlich verbesserte Carterminal bedient. Da geht es nicht nur um Arbeits- und Ausbildungsplätze sondern auch um das Angebot für die Bevölkerung, z.B. ältere Personen die aus dem Westen zum Lindenhospital reisen müssen.	x			Die Bremgartenstrasse hat ein aufgrund ihrer Randlage ein deutlich geringeres Potenzial als eine zentralere Führung durch die Mittel- oder Neufeldstrasse. Die Linienführung wird angepasst auf die Neufeldstrasse, damit kann ein Teil des erwähnten Potenzials ebenfalls abgeholt werden.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Die Verbindung via Bremgartenstrasse-Neubrückstrasse-Engestrasse ist sinnvoller!	x			Die Bremgartenstrasse hat ein aufgrund ihrer Randlage ein deutlich geringeres Potenzial als eine zentralere Führung durch die Mittel- oder Neufeldstrasse. Die Linienführung wird angepasst auf die Neufeldstrasse, damit kann ein Teil des erwähnten Potenzials ebenfalls abgeholt werden.
Privatperson Bern	Nein	Eine Linienführung durch die Mittelstrasse empfinde ich als sehr schlechte Lösung für das Quartier. In den letzten Jahren wurde ein völlig anderer Fokus auf diesen Bereich gesetzt, wodurch sich ein Begegnungszentrum in der Länggasse entwickelte. Hingegen wurde die Neufeldstrasse zwar verkehrsberuhigt, dennoch ist sie bis heute hauptsächlich eine Strasse mit Strassenverkehr (im Gegensatz zur Mittelstrasse). Mit flankierenden Massnahmen könnte die Linie über die Neufeldstrasse führen und die Mittelstrasse könnte noch mehr entlastet und aufgewertet werden.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Endlich bevölkerungswachstum stoppen	x			
Privatperson Bern	Ja		x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein	<p>Grundsätzlich ist die Einführung der Linie sehr zu begrüßen, mit dem Grobkonzept liegen sie goldrichtig! Aus meiner Sicht fehlen aber zwei sehr elementare Punkte in der Bestvariante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Linie soll unbedingt via Inselspital-Bühlstrasse geführt werden. So erhält auch der Stadtteil Länggasse-Felsenau (immerhin 10'000 Einwohner) eine Direktanbindung an den Arbeitsplatz-Hotspot Inselspital. Auch aus Bümpliz-Bethlehem entsteht eine Direktverbindung. Die Uni (von Roll-Areal) kann über die bestehende Haltestelle erschlossen werden - die Linie soll auf jeden Fall bis Worblaufen geführt werden, die zwei wichtigsten Gründe sind: <ul style="list-style-type: none"> 1. Das Rossfeld ist heute ungenügend erschlossen, es wurden schon verschiedene Studien dazu durchgeführt. Jetzt bietet sich eine einmalige Gelegenheit, dies zu verbessern. Sie soll unbedingt genutzt werden. 2. In Worblaufen stehen viele interessante Anschlussverbindungen zur Verfügung, Passagiere in die Länggasse sollen (z.B. Neufeld-Gymer) können so den überlasteten Hauptbahnhof umfahren. Eine Nicht-Verlängerung bis Worblaufen stünde in eklatantem Widerspruch zur öV-Umsteigehub-Strategie. 			x	<p>Die Ergebnisse der RKBM-Studie zur "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld" (Schlussbericht Februar 2020) haben nach wie vor Gültigkeit.</p> <p>Die Bühlstrasse ist in der ZBB als Staustrecke vorgesehen und deshalb für einen Linienbetrieb nicht geeignet.</p>
Privatperson Bern	Nein	Als Bewohner von BernWest wären für mich und wohl die Mehrheit der Bewohnenden von BernWest Haltestellen vor dem Lindenhofspital, dem Gymnasium, den Sport-Schwimmbad und dem Carparking wichtiger als vor dem Migros Zähringer in der Mittelstrasse	x			Die Bremgartenstrasse hat ein aufgrund ihrer Randlage ein deutlich geringeres Potenzial als eine zentralere Führung durch die Mittel- oder Neufeldstrasse. Die Linienführung wird angepasst auf die Neufeldstrasse, damit kann ein Teil des erwähnten Potenzials ebenfalls abgeholt werden.
Privatperson Bern	Nein	Aus Sicht des Stadtteils 6 ist der "Bestansatz" allerdings nicht die beste Linienführung: Die Linienführung durch das Länggassquartier über die Mittelstrasse macht übergeordnet wenig Sinn. Eine Linienführung über die Bremgartenstrasse würde übergeordnete öffentliche Dienstleistungen und Infrastrukturen besser erschliessen. Es sind dies namentlich: das Lindenhofspital, das Engeriedspital, das Gymnasium Neufeld, die Sportplätze, die neue Schwimmbad und das Carterminal - alles Infrastrukturen, welche auch von Bewohner*innen des Stadtteil 6 häufig genutzt werden und welche aus dem Stadtteil bisher schlecht erschlossen sind. Zudem sollte die Weiterführung bis zum ESP Worblaufen und insbesondere die Anbindung des Tiefenauspitals nochmals geprüft werden. Im Tiefenauspital wird künftig die Geriatrie konzentriert werden. Entsprechend wäre eine gute Erschliessung wichtig.	x			<p>Bremgartenstrasse: Die Bremgartenstrasse hat ein aufgrund ihrer Randlage ein deutlich geringeres Potenzial als eine zentralere Führung durch die Mittel- oder Neufeldstrasse. Die Linienführung wird angepasst auf die Neufeldstrasse, damit kann ein Teil des erwähnten Potenzials ebenfalls abgeholt werden.</p> <p>Tiefenau: Die Ergebnisse der RKBM-Studie zur "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld" (Schlussbericht Februar 2020) haben nach wie vor Gültigkeit. Die Schliessung Tiefenauspital auf Ende 2023 war noch nicht bekannt.</p>
Privatperson Bern	Nein	Wichtig Orte (Lindenhof Gymnasium Neufeld, Sportplätze, Schwimmbad) werden von Bümpliz aus nicht direkt erschlossen.	x			Die Bremgartenstrasse hat ein aufgrund ihrer Randlage ein deutlich geringeres Potenzial als eine zentralere Führung durch die Mittel- oder Neufeldstrasse. Die Linienführung wird angepasst auf die Neufeldstrasse, damit kann ein Teil des erwähnten Potenzials ebenfalls abgeholt werden.
Privatperson Bern	Eher Ja	Die Linienführung durch die zentrale Mittelstrasse dürfte zu einer eher guten Auslastung der Busse führen (nach der Fertigstellung von Wohnungen im Viererfeld/Mittelfeld noch mehr), wertet aber die Mittelstrasse für den Fuss- und Veloverkehr ab. Da TBN am Wochenende nicht verkehren soll, macht die vom Verkehrsfluss her sinnvollere Variante B1 via Gymnasium Neufeld/Lindenhofspital, Park&Ride Neufeld/Mittelfeld, Engeriedspital und Bierhübeli aber leider auch nur beschränkt Sinn (für Spital- und Schwimmbadbesuche hat man am Wochenende mehr Zeit). Bei einem 5-Tage-Betrieb scheint mir B3 tatsächlich die Bestvariante, bei einem 7-Tage-Betrieb aber Variante B1.	x			Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Nein	Länggassstrasse und Mittelstrasse dürfen keinen zusätzlichen Verkehr mehr erhalten. Länggassstrasse ist schon heute sehr stark befahren und die Mittelstrasse als BGZ und Quartierplatz (Piazza) darf nicht durch Busfahrten abgewertet werden. Die Gewichtung der Kriterien wurde nichts objektiv vorgenommen. Eine Tangentenverbindung muss meine Erachtens nicht mitten durch das Quartier fahren. Eine Anbindung via Lindenhofspital, Neufeld, Studerstein würde Sinn und Zweck erfüllen ohne das Quartier mit mehr Verkehr zu belasten.		x		Die Bremgartenstrasse hat ein aufgrund ihrer Randlage ein deutlich geringeres Potenzial als eine zentralere Führung durch die Mittel- oder Neufeldstrasse. Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Nein	Die Mittelstrasse ist absolut nicht geeignet für eine Buslinie. Aus den Ausführungen geht auch nicht hervor, wieso die Variante B2 mit der Neufeldstrasse nicht weiterverfolgt wird. Auch wenn es technische Anpassungen braucht, erscheint es mir als Anwohnerin der Neufeldstrasse die bedeutend bessere Variante als die Mittelstrasse zu sein. Die Mittelstrasse funktioniert bestens als Begegnungszone und ich befürchte, dass dies durch eine Buslinie zerstört wird.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Ja		x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern	Nein	Die Mittelstrasse ist bereits jetzt überladen, ein regelmässiger Busverkehr verschlimmert die Situation, es muss davon ausgegangen werden, dass der Fahrplan oft nicht eingehalten werden kann.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Nein	Die Linie darf nicht über die Begegnungszone "Mittelstrasse" führen, sondern über die Bremgartenstrasse und Neubrückstrasse bis Bierhübeli führen.		x		Die Bremgartenstrasse hat ein aufgrund ihrer Randlage ein deutlich geringeres Potenzial als eine zentralere Führung durch die Mittel- oder Neufeldstrasse. Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Nein	s. Kommentare an vorherigen Punkten. Eine Busführung durch die Mittelstrasse ist zu vermeiden. Es wird von gewissen Behinderungen von Fussgängern gesprochen. Das stimmt nicht, die Strasse wird von Kindern und Erwachsenen bevölkert insbesondere die Trottoirs. Wenn da schwere Busse durchfahren kann sehr schnell sehr gefährlich werden.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Die Linienführung sollte nicht durch die Begegnungszone Hochfeld führen. Dies ist gefährlich für die Schulkinder und schlecht für den Langsamverkehr. Besser wäre via Neubrückstrasse/Bremgartenstrasse		x		Die Bremgartenstrasse hat ein aufgrund ihrer Randlage ein deutlich geringeres Potenzial als eine zentralere Führung durch die Mittel- oder Neufeldstrasse. Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Nein	Aus meiner Sicht handelt es sich nicht um einen Bestansatz. Schaut man sich die Fahrzeit an, gibt es bessere Ansätze	x			
Privatperson Bern	Nein	Vielversprechende Synergien wie Anschlüsse an der RBS Haltestelle Tiefenau werden nicht berücksichtigt. Wichtige Ziele im Stadtteil wie z.B. die Spitäler Lindenhof, Engered und Tiefenau, das erweiterte Tierspital, die neue Schwimmhalle, die Sportanlagen Neufeld und der Fernbusterminal Neufeld werden nicht bedient. Jedoch wird das ÖV-Angebot vor allem in der Länggassstrasse verstärkt, wo kein zusätzlicher Bedarf besteht, wo nach unseren Beobachtungen zu Stosszeiten Stausituationen zu erwarten wären und das Queren der Fahrbahn für Kita- und Schulkinder und Menschen mit beschränkter Mobilität unübersichtlicher und gefährlicher würde. Besonders negativ fällt der Streckenabschnitt Länggass-/Mittel-Engestrassen auf. In der Mittelstrasse ist mit viel Aufwand der Verkehr beruhigt worden. Wenn dank der Initiative aus dem Stadtteil heraus die Mittelstrasse im Bereich der beliebten Cafés und einer Gelateria mit Sitzplätzen im Aussenbereich sowie der Migros jeweils im Sommer temporär gesperrt ist und zum Treffpunkt für die Bevölkerung des Länggassquartiers wird, erobert eine grosse Zahl von Menschen jeden Alters sitzend, spielend und zu Fuss die Strasse. Aber nicht nur zu diesen Sperrzeiten hat die Mittelstrasse für die dicht besiedelte Länggasse die Funktion einer verkehrsberuhigten Piazza, offen für alle, sauber und sicher. Der zentrale Ort ist für viele der Inbegriff, die Seele der Länggasse. Ein solcher Busverkehr und der in der Folge wieder zunehmende motorisierte Individualverkehr würden das öffentliche Leben in diesem Bereich zerstören, und das noch ohne echten Gewinn für die TBN. Den Bussen drohen in der Mittelstrasse, wie im Konzept explizit erwähnt wird Zeitverluste wegen querenden Personen und Problemen beim Kreuzen mit Fahrzeugen und Velos. Das Konzept hält sogar fest, dass falls die TBN durch die Mittelstrasse geführt werde, gewisse Zeitreserven einzurechnen seien. In Bümpliz werden Abschnitte mit ähnlich erschwerten Kreuzen und mit wie in der Begegnungszone Mittelstrasse verkehrsberuhigten Quartierstrassen als mit dem Bus nicht befahrbar klassifiziert. Warum die Linienführung Länggass-/Mittel-/Engestrassen (Variante B3) trotzdem als Bestansatz weiterverfolgt werden soll, wird nicht verständlich dargestellt.	x			Mittelstrasse: Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen. Tiefenau: Die Ergebnisse der RKBM-Studie zur "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld" (Schlussbericht Februar 2020) haben nach wie vor Gültigkeit.
Privatperson Bern	Nein	Mittelstrasse vermeiden, besser beim Lindenhof und Gymnasium durch!		x		Die Bremgartenstrasse hat ein aufgrund ihrer Randlage ein deutlich geringeres Potenzial als eine zentralere Führung durch die Mittel- oder Neufeldstrasse. Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Eher Ja	Das Befahren der Mittelstrasse (Tempo 20, mühevoll aufgewerteter Aussenraum) mit einer Buslinie finden wir suboptimal		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein		x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Tangentiallinien müssen so direkt wie möglich sein, sonst werden sie kaum genutzt. Vielleicht wäre eine Linienführung über Bühlstrasse, Mittelstrasse sinnvoller, da ja eine Busspur bis zum Inselplatz errichtet wird. Kein Wunder hat die Linie 22 bereits nach 1 Jahr Testbetrieb die Ziele erreicht und die Linie 31 nach 3 Jahren noch nicht.			x	Die Bühlstrasse ist in der ZBB als Staustrecke vorgesehen und deshalb für einen Linienbetrieb nicht geeignet.
Privatperson Bern	Nein	Die Mittelstrasse ist eine Begegnungszone mit sehr vielen Fussgängern, die vor Schulbeginn und nach Schulende zudem von zahlreichen Schülerinnen und Schülern benutzt wird. Wieso man hier eine Buslinie durchführen möchte, ist mir völlig unverständlich. Da ja zugleich die Ampeln abgeschafft werden, scheint mir die Verkehrssicherheit - gerade für die Kinder - bei einer entsprechenden Linienführung nicht mehr gewährleistet zu sein.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern	Nein	TBN soll zur Erschliessung des oben erwähnten Potenzials ab Länggasskreisel via Bremgartenstrasse nach Neufeld und anschliessend entweder via Neubrückstrasse - Bierhübeli - Engestrasse oder direkt via Studerstrasse geführt werden (ev. Schleifenfahrt).	x			Die Bremgartenstrasse hat ein aufgrund ihrer Randlage ein deutlich geringeres Potenzial als eine zentralere Führung durch die Mittel- oder Neufeldstrasse. Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Aufgrund in den vorderen Antworten bereits aufgelisteten Argumente bin ich der Ansicht, dass die TBN ausgebaut werden sollte bis nach Worblaufen. Diese Variante hätte weiter den Vorteil, dass die Anbindung der Quartiere Viererfeld und Engehalbinsel an die RBS Station Worblaufen gewährleistet ist. So könnte eine attraktive Verbindung geschaffen werden für Pendler*innen aus dem Viererfeld und der Engehalbinsel Richtung Worb oder Solothurn. Die RBS Züge der Linien Bern - Worb und Bern Solothurn bedienen die Haltestellen Bern-Felsenau und Bern-Tiefenau bis heute nicht...			x	Die Ergebnisse der RKBM-Studie zur "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld" (Schlussbericht Februar 2020) haben nach wie vor Gültigkeit.
Privatperson Bremgarten	Ja		x			
Privatperson Kerzers	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Münsingen	Ja		x			
Privatperson Sumiswald	Nein		x			
Privatperson Thun	Ja		x			

5.3.2 «Sind Sie mit dem Bestansatz für den Raum Bümpliz/Bethlehem (vgl. Kapitel 6.3) einverstanden?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Eher Nein	<p>Der öV muss sich grundsätzlich an den städtischen Rahmenbedingungen und laufenden Planungen orientieren. Er muss sorgfältig auf die projektierte und realisierte Strassenraumgestaltung in den betroffenen Abschnitten abgestimmt werden. Entsprechende Elemente (z.B. Vertikalversatz) und tiefe Geschwindigkeiten (z.B. T30/T20) sind Rahmenbedingungen, entsprechend denen längere Fahrzeiten in Kauf zu nehmen sind. Geschwindigkeitsregimes gemäss STEK 2016 sind zu berücksichtigen und entsprechend geplante resp. projektierte Geschwindigkeiten zu respektieren. Der ESP Ausserholligen ist gemäss Regierungsratsratsbeschluss in der «Premium»-Kategorie eingestuft; seine Entwicklung ist daher von höchstem kantonalem Interesse und bedingt ein hohes Engagement der Standortgemeinde. Der ESP entwickelt sich aktuell rasant und es stehen zahlreiche Infrastrukturbauten von verschiedenen Bauherrschaften in der Entwicklungs- und Planungsphase. Die Koordination und die Bereitstellung liegt in der Verantwortung der Stadt. Im Kontext der grossen städtebaulichen Entwicklungspotenziale nach innen muss deshalb auch die öV-Qualität hohen Ansprüchen gerecht werden. Diesen Anforderungen wird die neu vorgeschlagene Tangentiallinie nur teilweise gerecht; eine Reduktion des öV-Angebotes sendet gar ein kritisches Signal aus. Die Anbindung der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus ist mit dem neuen Konzept insbesondere für Bethlehem (resp. Bümpliz) ungenügend und Haltestellen sind entsprechend zu optimieren. Die Erreichbarkeit des ESP Ausserholligen und insbesondere der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus ist grundsätzlich zu verbessern. Das Gebiet sollte besonders auch an den Wochenenden mit Bussen bedient werden.</p> <p>Der Gemeinderat fordert zudem eine Überprüfung nachfolgender Vorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Als Alternative einer direkten Verbindung zum Weyermannshaus könnten die Anschlüsse beim Bahnhof Bümpliz Nord optimiert werden. Mit optimalen Anschlüssen von der heutigen Linie 27 resp. TBN auf die S-Bahn zum Europaplatz Nord könnten Besuchende der Sport- und Freizeitanlage dort umsteigen. Die Linienführung wie bisher über den Holenackerplatz würde die Weiterführung zur Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus ermöglichen. Mit diesen Anpassungen würde die Abdeckung in den Quartieren verbessert und die Erreichbarkeit erhöht. - Die direkte Erschliessung der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus könnte zudem mit einer Schlaufe in der Linienführung TBN verbessert werden: Die TBN könnte – ähnlich der Buslinie 27 heute – einen Abstecher Murtenstrasse – Untermattweg – Ziegelaackerstrasse bzw. Murtenstrasse – Stöckackerstrasse und wieder zurück machen (in Abstimmung mit der Planung Weyermannshaus-West). Mit diesen Erweiterungen der Linie könnte zudem ein Puffer zugunsten der Betriebsstabilität ermöglicht werden. Gemäss neuer Bestvariante würde der Norden des ESP Ausserholligen mit der Haltestelle «Weyermannshaus» bedient sowie wichtige Areale und Standorte wären auf einer Länge von über 800m nicht direkt erschlossen (d.h. zwischen den heutigen Haltestellen «Weyermannshaus» und «Untermattweg»). Im revidierten Richtplan (Stand: Genehmigungsverfahren beim Kanton) ist deshalb die Massnahme formuliert, dass die heutige Haltestelle «Weyermannshaus» nach Westen zum Viadukt verschoben wird. Auch die heutige Haltestelle «Untermattweg» könnte nach Osten verschoben werden. Dadurch würden die Umsteigebeziehungen am Mobilitätshub Europaplatz (u.a. zu der neuen S-Bahn-Halt «Europaplatz-Nord») sowie die Erreichbarkeit wichtiger, hochfrequenzierter Quartierbausteine (v.a. Freizeit- und Sportanlage Weyermannshaus, Viaduktraum) verbessert. Die Haltestellen «Weyermannshaus» und «Untermattweg» sind zu verschieben. Der betroffenen Öffentlichkeit wurde mit der Verschiebung der heutigen S-Bahn Haltestelle Stöckacker nach Europaplatz Nord unter anderem in Aussicht gestellt, dass die Busverbindung im Untermattquartier sichergestellt bzw. erweitert wird. Die bessere Erreichbarkeit des Untermattquartier ist zu prüfen (s. oben Schlaufe in Weyermannshaus-West). <p>Die Haltestelle Abendstrasse sollte möglichst nahe beim Eingang des neu geplanten Einkaufszentrums liegen resp. das Quartiereinkaufszentrum Zentrum Bethlehem sollte möglichst direkt bedient werden (siehe Stellungnahme QBB). Eine weitere Möglichkeit für die Erschliessung des Weyermannshaus Bads wäre die Führung über Abendstrasse – Fellerstrasse – Untermatt / Bümplizstrasse – Weyermannshaus.</p>		x		<p>Das gesamte Gebiet ist durch die S-Bahn sehr gut erschlossen.</p> <p>Das Quartier Untermatt ist zudem durch die Tramlinie 8 und die Buslinie 101 weiterhin erschlossen. Das Weyermannshaus West hat mit der Haltestelle "Untermattweg", welche allenfalls noch näher an den Knoten Untermattweg verschoben werden könnte, ebenfalls Anschluss an die Buslinie 101, wie auch an die neue Buslinie TBN. Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.</p> <p>Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.</p> <p>Bei der Haltestelle Haltstelle Abendstrasse ist eine entsprechende Lage anzustreben um die erwähnte Funktion sicherstellen zu können.</p>
Frauenkapelen	Ja		x			
Neuenegg	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja	Die Linie verläuft möglichst direkt. Wichtige Potenziale werden abgeholt. Am Bahnhof Bümpliz Süd können gute Umsteigeverbindungen auf die starke S1 aus dem Korridor Fribourg angeboten werden.	x			
BLS AG	Eher Nein	<p>BLS Personenmobilität beschäftigt sich intensiv mit der Planung des Hubs Europaplatz und mit der koordinierten Arealentwicklung in diesem Perimeter. In diesem Zusammenhang waren wir auch miteinbezogen, als es um die Erschliessung des Perimeters mit Bus- und Tramlinien ging. Die Ergebnisse wurde mit dem Bericht «Optimieren ÖV-Erschliessung Ausserholligen Nord» vom 11.11.2020 dokumentiert. Diese Studie wurde übrigens im Auftrag der Verkehrsplanung Stadt Bern erarbeitet. Als Linienführung der Bestvariante wurde damals eine Variante erarbeitet, welche in der Studie «Optimieren ÖV-Erschliessung Ausserholligen Nord» erarbeitet wurde und in Abbildung 13 abgebildet ist. Aus Sicht der Planung und Entwicklung des Hubs Europaplatz ist dieses Angebotskonzept unvergleichbar besser als das nun vorliegende im Rahmen der Studie «neue Tangentiallinie Bern Nordwest (inkl. Buslinien 27 und 32)».</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Buslinie 27 wird bis zur neuen S-Bahn-Haltestelle Europaplatz Nord geführt, was gegenüber heute mit dem peripheren Endpunkt Weyermannshaus eine wesentliche Verbesserung darstellt, da eine neue attraktive Transportkette gebildet wird. Die Ringlinie um das 		x		<p>Das Angebotskonzept wurde mit dem Wissen dieser Studie erarbeitet. Die Studie hat einen kleinräumigen Blick und bei einer Gesamtüberprüfung der Buslinie(n) mit einem grösseren Betrachtungssperimeter können abweichende Resultate entstehen.</p> <p>Das Weyermannshaus West hat mit der Haltestelle "Untermattweg", welche allenfalls noch näher an den Knoten Untermattweg verschoben werden könnte, ebenfalls Anschluss</p>

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		<p>Entwicklungsgebiet Weyermanns West erschliesst dieses in idealer Weise.</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Tangentiallinie wird (optional) mit einer Stichfahrt ebenfalls nahe an die neue Haltestelle Europaplatz Nord gebracht. Mit einem Aufkommen von 23'000 Personen pro Tag (DWV 2040) stellen die drei Bahn-Haltestellen Europaplatz ein wesentlich bedeutenderes Quell- und Zielgebiet dar als Bern Brünnen Westside mit einem DWV 2040 von 5000. Aus Sicht BLS Personenmobilität sollen diese positiven Elemente der Studie «Optimieren ÖV-Erschliessung Ausserholligen Nord» erhalten bleiben und in das Konzept «neue Tangentiallinie Bern Nordwest (inkl. Buslinien 27 und 32)» übernommen werden. <p>Das Konzept neue Tangentiallinie hat u.a. folgenden entscheidenden Nachteil: Wenn die Tangentiallinie nur bis 20 Uhr und nicht am Wochenende gefahren wird, ist das Teilgebiet Ausserholligen Nord zu diesen Zeiten abgehängt. Dies ist fragwürdig, da das Freibad Weyerli und die Sportanlage einen wichtiger Zielort für Freizeitaktivitäten darstellen, der gerade abends und an den Wochenenden gut bedient sein sollte. Positiv im neuen Konzept ist die Öffnung der Brücke Abendstrasse für den ÖV, da dies für die Linie 27 gegenüber heute eine kürzere und zuverlässigere Route ist.</p>				<p>an die Buslinie 101, wie auch an die neue Buslinie TBN. Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.</p> <p>Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.</p>
BLS Netz AG, Immobilien	Nein	<p>Die BLS beschäftigt sich intensiv mit der Planung des Hubs Europaplatz. In diesem Zusammenhang wurden wir mit einbezogen, als es um die Erschliessung des Perimeters mit Bus- und Tramlinien ging. Die Ergebnisse wurde mit dem Bericht «Optimieren ÖV-Erschliessung Ausserholligen Nord» vom 11.11.2020 dokumentiert. Als Linienführung der Bestvariante wurde damals eine Variante erarbeitet, welche in der Studie «Optimieren ÖV-Erschliessung Ausserholligen Nord» erarbeitet wurde und in Abbildung 13 abgebildet ist. Aus Sicht der Planung und Entwicklung des Hubs Europaplatz ist dieses Angebotskonzept unvergleichbar besser als das nun vorliegende im Rahmen der Studie «neue Tangentiallinie Bern Nordwest (inkl. Buslinien 27 und 32)».</p> <ul style="list-style-type: none"> Die Buslinie 27 wird bis zur neuen S-Bahn-Haltestelle Europaplatz Nord geführt, was gegenüber heute mit dem peripheren Endpunkt Weyermannshaus eine wesentliche Verbesserung darstellt, da eine neue attraktive Transportkette gebildet wird. Die Ringlinie um das Entwicklungsgebiet Weyermanns West erschliesst dieses in idealer Weise. Die Tangentiallinie wird (optional) mit einer Stichfahrt ebenfalls nahe an die neue Haltestelle Europaplatz Nord gebracht. Mit einem Aufkommen von 23'000 Personen pro Tag (DWV 2040) stellen die drei Bahn-Haltestellen Europaplatz ein wesentlich bedeutenderes Quell- und Zielgebiet dar als Bern Brünnen Westside mit einem DWV 2040 von 5000. Wenn die Tangentiallinie nun nur bis 20 Uhr und nicht am Wochenende gefahren wird, ist das Teilgebiet Ausserholligen Nord zu diesen Zeiten abgehängt. Dies ist fragwürdig, da das Freibad Weyerli und die Sportanlage einen wichtiger Zielort für Freizeitaktivitäten darstellen, der gerade abends und an den Wochenenden gut bedient sein sollte. 	x	x		<p>Das Angebotskonzept wurde mit dem Wissen dieser Studie erarbeitet. Die Studie hat einen kleinräumigen Blick und bei einer Gesamtüberprüfung der Buslinie(n) mit einem grösseren Betrachtungsperimeter können abweichende Resultate entstehen.</p> <p>Das Weyermannshaus West hat mit der Haltestelle "Untermattweg", welche allenfalls noch näher an den Knoten Untermattweg verschoben werden könnte, ebenfalls Anschluss an die Buslinie 101, wie auch an die neue Buslinie TBN. Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.</p> <p>Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.</p>
PostAuto AG - Gebiet Mitte	Ja		x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn	Ja		x			
SP Bümpliz/Bethlehem	Keine Antwort	<p>Wie erwähnt, entspricht der vorgeschlagene Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit einer weiteren Buslinie einem langjährigen Anliegen der SP Bü/Be. Kritisch gegenüber steht die Sektion der Linienführung der TBN-Streckenführung entlang der Murtenstrasse – weder das Weyermannshaus Bad noch das künftige Quartier westlich der Sportanlage sind so genügend erschlossen. Nach Ansicht der SP Bü/Be muss die Linienführung sowohl durch das Untermatt-Quartier führen, als auch muss die heutige Haltestelle vor der Sportanlage erhalten bleiben. Gerade das Hallenbad wird von vielen Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung besucht. Darüber hinaus muss die in den Unterlagen als optional gekennzeichnete Haltestelle am Untermattweg erhalten bleiben.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist auch nicht nachvollziehbar, dass der Bus nur werktags zirkulieren soll. Im Hinblick auf die Sportanlage sowie das zukünftige Wohnquartier muss das Areal auch am Wochenende erschlossen sein (je nachdem mit angepasster Frequenz).</p> <p>Ungenügend ist zudem auch die Erschliessung des Bahnhofs Bümpliz-Nord durch die TBN. Eine Gehdistanz von 5 Minuten von der vorgesehenen Haltestelle bis zu den Perrons ist zu lang.</p>	x			<p>Das gesamte Gebiet ist durch die S-Bahn sehr gut erschlossen.</p> <p>Das Quartier Untermatt ist zudem durch die Tramlinie 8 und die Buslinie 101 weiterhin erschlossen. Das Weyermannshaus West hat mit der Haltestelle "Untermattweg", welche allenfalls noch näher an den Knoten Untermattweg verschoben werden könnte, ebenfalls Anschluss an die Buslinie 101, wie auch an die neue Buslinie TBN. Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.</p> <p>Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.</p> <p>Die Umsteigebeziehung TNB-Bümpliz Nord ist suboptimal, der Bahnhof wird jedoch weiterhin mit der Linie 27 angefahren und eine Stichfahrt zum Bahnhof wäre mit Nachteilen, insb. auch für die durchfahrenden Fahrgäste, verbunden.</p>

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
SP Länggasse-Felsenau	Eher Ja		x			
SP Stadt Bern	Eher Ja	Der vorgeschlagene Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit einer weiteren Buslinie entspricht einem langjährigen Anliegen der SP Bümpliz-Bethlehem sowie einem überwiesenen parlamentarischen Vorstoss von Stadtrat Timur Akçasayar. Die Aufhebung der bisherigen Haltestelle «Weyermannshaus» in der Stöckackerstrasse ist zweifellos eine Verschlechterung der Erschliessung des Hallenbades und den restlichen Sport-Einrichtungen. Auch der Haupteingang des Freibades befindet sich auf dieser Seite. Gerade das Hallenbad wird von vielen Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung besucht. Als Mindestlösung sollte die Haltestelle des TBN auf der Murtenstrasse nach Westen unter den Autobahnviadukt verschoben werden. Dies würde die Laufdistanz zum Hintereingang des Freibades verkürzen.	x			Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.
Berner Fachhochschule	Ja		x			
Bürgergemeinde Bern, Domänenverwaltung	Nein	Durch das neue Ender der Linie 27 werden die Bereiche Untermattquartier, Weyermannshaus West und das Weyerli von der Buslinie abgehängt. Weiter ist auch das Ziel der Verlegung der Bahnhaltestelle Stöckacker nach EPN als Mobilitätshub gefährdet.	x			Das gesamte Gebiet ist durch die S-Bahn sehr gut erschlossen. Das Quartier Untermatt ist zudem durch die Tramlinie 8 und die Buslinie 101 weiterhin erschlossen. Das Weyermannshaus West hat mit der Haltestelle "Untermattweg", welche allenfalls noch näher an den Knoten Untermattweg verschoben werden könnte, ebenfalls Anschluss an die Buslinie 101, wie auch an die neue Buslinie TBN. Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.
IGÖV Bern-Mittelland	Ja	Gute Lösung in einem doch recht komplexen Strassensystem! IGÖV unterstützt den Ansatz einer angepassten Linie 27 und das Beibehalten der bisherigen Linie 32.	x			
Nordquartierleist Bern-Bümpliz	Nein	Es müsste eine Haltestelle näher beim Weyerli sein. Unter dem Autobahnviadukt.	x			Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB	Nein	Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus: Die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus wird mit der Verschiebung der S-Bahn-Haltestelle besser erschlossen werden als heute. Jedoch wäre ein Anschluss an die neue Tangentiallinie ein Gewinn für die Besucher*innen aus Bümpliz und aus der Länggasse. Insbesondere weisen wir auf das stark eingeschränkte Parkplatzangebot hin. Damit die umliegenden Quartiere (insbesondere die Untermatt) zu Spitzenzeiten nicht vom Parkverkehr belastet werden, braucht es hervorragende öV-Verbindungen auch aus den benachbarten Quartieren. Dazu gehören die Quartiere in Bümpliz und Bethlehem, aber auch aus den Stätteilen 2 (Länggasse, Engehalbinsel) und 3 (Holligen, Mattenhof, Fischermätteli etc.). Gerade für ältere Personen aus den Quartieren und für die Schulklassen wäre die Tangentiallinie ein Gewinn (vgl. Schulschwimmen aus Bümpliz, Bethlehem und Länggasse findet im Hallenbad Weyermannshaus statt). Eine Haltestelle im Norden der Anlage würde das Hallenbad und die Kunsteisbahn besser anbinden. Die im Konzept optional enthaltene Haltestelle beim Campus Weyermannshaus Ost sollte deshalb – und zur Anbindung der Beachvolleyhalle und des Campus an die Länggasse – definitiv ins Konzept aufgenommen werden. Alternativ sehen wir folgende Varianten: - Verschiebung der heutigen Haltestelle Weyermannshaus unter das Viadukt - Linienführung über den Untermattweg und die Stöckackerstrasse: zusätzliche Schlaufe zur Erschliessung des Untermattquartiers und der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus.		x		Das gesamte Gebiet ist durch die S-Bahn sehr gut erschlossen. Das Quartier Untermatt ist zudem durch die Tramlinie 8 und die Buslinie 101 weiterhin erschlossen. Das Weyermannshaus West hat mit der Haltestelle "Untermattweg", welche allenfalls noch näher an den Knoten Untermattweg verschoben werden könnte, ebenfalls Anschluss an die Buslinie 101, wie auch an die neue Buslinie TBN. Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN. x Eine zusätzliche Schlaufenfahrt wäre mit Nachteilen, insb. auch für die durchfahrenden Fahrgäste, verbunden.
Quartierkommission Länggasse-Engehalbinsel	Keine Antwort	Die QLE fokussiert in ihrer Stellungnahme auf die Aussagen der Studie im Stadtteil 2. Zu den Linienführungen im Stadtteil 6 äusserst sich die QLE nicht im Detail. Seitens der Delegierten wird eine Tangentiallinie nach Bümpliz als grosse Chance für die Entlastung der aktuellen öV Strecken wie auch für eine direkte Verbindung der bisher schlecht verbundenen Stadtteile 2 und 6 erachtet; insbesondere die Anbindung der öffentlichen Infrastrukturen im Stadtteil 6 (Freizeit, Bildungseinrichtungen, Verkehrsknotenpunkte) werden als Chance gewertet. Insbesondere eine attraktive öV Anbindung ans Freibad Weyermannshaus unter der Woche wird als grosser Zusatznutzen dieser Linie erachtet. Dies weniger wegen des bereits heute ausgelasteten Parkplatzangebots beim Freibad, als vielmehr wegen der Tatsache, dass in der Länggasse nur jeder 3. Haushalt über ein eigenes Auto verfügt. Umso problematischer und nicht im Sinne des Stadtteils 2 ist die von der RKBM vorgeschlagene Linienführung bei der die Sportanlage Weyermannshaus aussen vor gelassen wird: Es gibt keine Haltestelle, die das Freibad, die Eisbahn und das Hallenbad sinnvoll erschliesst. Hier ist eine Optimierung aus Sicht der QLE unbedingt notwendig.	x			Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN. Die Haltestelle Untermattweg erschliesst die Freizeitanlagen ebenfalls.

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		Für alle weiteren Detailfragen zum Stadtteil 6 verweist die QLE auf die ausführliche Stellungnahme der QBB und unterstützt deren darin eingebrachten Optimierungen.				
Quartierverein Untermatt	Nein	Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus: Die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus wird mit der Verschiebung der S-Bahn-Haltestelle besser erschlossen werden als heute. Jedoch wäre ein Anschluss an die neue Tangentiallinie ein Gewinn für die Besucher*innen aus Bümpliz und aus der Länggasse. Insbesondere weisen wir auf das stark eingeschränkte Parkplatzangebot hin. Damit das Quartier Untermatt – für welches wir hier einstehen – zu Spitzenzeiten nicht vom Parkverkehr belastet werden, braucht es hervorragende öV-Verbindungen auch aus den benachbarten Quartieren. Dazu gehören die Quartiere in Bümpliz und Bethlehem, aber auch aus den Stätteilen 2 (Länggasse, Engehalbinsel) und 3 (Holligen, Mattenhof, Fischermätteli etc.). Gerade für ältere Personen aus den Quartieren und für die Schulklassen wäre die Tangentiallinie ein Gewinn (vgl. Schulschwimmen aus Bümpliz, Bethlehem und Länggasse findet im Hallenbad Weyermannshaus statt). Eine Haltestelle im Norden der Anlage würde das Hallenbad und die Kunsteisbahn besser anbinden. Die im Konzept optional enthaltene Haltestelle beim Campus Weyermannshaus Ost sollte deshalb – und zur Anbindung der Beachvolleyhalle und des Campus an die Länggasse – definitiv ins Konzept aufgenommen werden. Alternativ sehen wir folgende Varianten: - Verschiebung der heutigen Haltestelle Weyermannshaus unter das Viadukt - Linienführung über den Untermattweg und die Stöckackerstrasse: zusätzliche Schlaufe zur Erschliessung des Untermattquartiers und der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus.		x		Das gesamte Gebiet ist durch die S-Bahn sehr gut erschlossen. Das Quartier Untermatt ist zudem durch die Tramlinie 8 und die Buslinie 101 weiterhin erschlossen. Das Weyermannshaus West hat mit der Haltestelle "Untermattweg", welche allenfalls noch näher an den Knoten Untermattweg verschoben werden könnte, ebenfalls Anschluss an die Buslinie 101, wie auch an die neue Buslinie TBN. Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN. x Eine zusätzliche Schlaufenfahrt wäre mit Nachteilen, insb. auch für die durchfahrenden Fahrgäste, verbunden.
Stiftung B	Nein	erneute Prüfung, ob ein Anschluss des Weilers Buech (evtl. auch mit Rufbus-funktion) möglich ist			x	Die minimalen Voraussetzungen (Einwohner, Arbeitsplätze) zur Erschliessung mit Linienbetrieb sind nicht gegeben. Eine Anbindung mit bspw. Rufbus wäre in einer separaten Studien zu prüfen.
Verein Quartier 3012	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Linienführung ist OK, müsste aber zwingend auch am Wochenende geführt werden.		x		Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
Privatperson Bern	Eher Ja	Der vorgeschlagene Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit einer Tangentialbuslinie in die Länggasse ist ein langjähriges Anliegen in Bümpliz. Andererseits ist die Aufhebung der bisherigen Haltestelle "Weyermannshaus" in der Stöckackerstrasse eine Verschlechterung der Erschliessung der sportlichen Einrichtungen. Als Mindestlösung sollte die Haltestelle der TBN auf der Mürtenstrasse nach Westen unter den Autobahnviadukt verschoben werden. Dies würde die Laufristanz zum Hintereingang des Freibades verkürzen. Ferner könnte dies das Umsteigen auf die S-Bahn am neuen Bahnhof Europaplatz-Nord erleichtern. Eine Alternative wäre die Führung der TBN über die Ziegelackerstrasse - Stöckackerstrasse (Haltestelle Eingang Hallenbad) - alte Mürtenstrasse entlang Bad zur Zentralwäscherei. Denkbar, allerdings zu Lasten des Grüns oder Radfahrenden. Ein Abwägen. Das Fällen des dortigen alten Baumstandes wäre aber sicher ein No-Go. Die Erschliessung des Bahnhofs Bümpliz-Nord ist ungenügend. Eine Gehdistanz von 5 Minuten von der vorgesehenen Haltestelle bis zu den Perrons ist zu lang. Die angestrebte Verknüpfung mit der S-Bahn verlangt, dass der Bus wie jener der Linie 27 auf dem Bahnhofvorplatz kehrt. .	x			Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden. Die Umsteigebeziehung TNB-Bümpliz Nord ist suboptimal, der Bahnhof wird jedoch weiterhin mit der Linie 27 angefahren und eine Stichfahrt zum Bahnhof wäre mit Nachteilen, insb. auch für die durchfahrenden Fahrgäste, verbunden.
Privatperson Bern	Nein	In der Studie führte keine Buslinie mehr zum Weyermannshausbad. Das ist nicht akzeptabel! Es trifft zu, dass es Tageszeiten gibt, wo die Fahrgastfrequenz ab Bethlehem Kirche sehr klein ist. Aber regelmässig benützen ältere Leute den Bus für ins Hallenbad, Schulklassen zum "Schölle" oder Hallenbad. Mittwochnachmittag und an Wochenenden viele Familien mit Sack und Pack den Bus in die Badi und zurück. Hinzu kommt, dass damit die in Planung stehende Grossüberbauung Weyermannshaus West nicht bedient wird. Die S-Bahnstation wird nach Osten verschoben, die neue Buslinie umfährt Weyer West! Das muss korrigiert werden. Die neue TNB-Linie muss auch den Umsteigepunkt Bahnhof Bümpliz Nord anfahren, nur so funktioniert der Umsteigeeffekt.	x			Das gesamte Gebiet ist durch die S-Bahn sehr gut erschlossen. Das Weyermannshaus West hat mit der Haltestelle "Untermattweg", welche allenfalls noch näher an den Knoten Untermattweg verschoben werden könnte, ebenfalls Anschluss an die Buslinie 101, wie auch an die neue Buslinie TBN. Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN. Die Umsteigebeziehung TNB-Bümpliz Nord ist suboptimal, der Bahnhof wird jedoch weiterhin mit der Linie 27 angefahren und eine Stichfahrt zum Bahnhof wäre mit Nachteilen, insb. auch für die durchfahrenden Fahrgäste, verbunden.
Privatperson Bern	Eher Ja	Wie schon ausgeführt Umsteigen zu verschiedenen Orten.	x			
Privatperson Bern	Nein	Das Weyerli sollte auch berücksichtigt werden, es ist ein wichtiger, autofreier Zugang mit dem Bus!!	x			Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern	Eher Nein		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Nein, weil nun im Raum Stapfenacker kein Bus mehr hält. Für Anwohner ist die Haltestelle Brünnenstrasse zu weit weg.			x	Aufgrund der zukünftig längeren Schliesszeiten beim Bahnübergang ist eine andere Linienführung notwendig. Mit der neuen Haltestelle Brünnergut und der verschobenen Haltestelle Brünnenstrasse ist das Quartier Stapfenacker weiterhin gut erschlossen. Gemäss den rechtlichen kantonalen Vorgaben ist die Erschliessung bis maximal 400m erfüllt.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Sofern es keine Verlängerung der Betriebszeiten der TBN bis allenfalls Mitternacht und Sa/So gibt (schon genug Lärm am Wochenende durch Poser und Freizeitverkehr) und sofern die Bemerkungen zur Fahrbarkeit der Bümplizstrasse in den Bericht einfließen und richtiggestellt werden (von gut auf eingeschränkt). (Stau infolge Kehrtafel, grössere Fz schlecht kreuzen). Nicht einverstanden, wenn Gelenkbusse durch die Bümpliz- und Glockenstrasse fahren würden. Dafür ist auch die Kurve in der Glockenstrasse zu eng und es hat dort auch noch eine Entsorgungsstelle, bei der täglich mehrmals der grosse Entsorgungswagen kommt und je nachdem auch zu Rückstau führt.	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Es ist natürlich keine richtige Tangente. Eine Tangente führt um einen Kreis herum. Das würde bedeuten: Bahnhof Bümpliz Süd > Westside Brünnen > Autobahn > Aüsfahrt Neufeld > Länggasse. Das wäre eine schnelle Verbindung! Aber es ist mir klar, dass man hier einen Kompromiss finden musste, unter Berücksichtigung von Quartier-Interessen.	x			
Privatperson Bern	Nein		x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Die Linien erreichen die jeweiligen Zielwerte von 50% respektive 45% nicht.	x			Im Bericht wird das Potenzial ausgewiesen.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja	ein grosser Wermutstropfen ist die massive Verschlechterung der Erschliessung des Weyerlis (mit dem Auto kann praktisch direkt neben dem Schwimmbecken parkiert werden). Dies soll durch geeignete Gegenmassnahmen kompensiert werden: - Die neue Linie soll eine zusätzliche Haltestelle im Bereich der Autobahnbrücke erhalten, wo der Fussweg zum Weyerli am kürzesten ist - Die im Konzept Frienisberg vorgesehene neue Linie 108 Europaplatz - Uettligen - Zollikofen soll das Weyerli auf dem Weg zum Europaplatz ebenfalls bedienen, dies soll auch aktiv kommuniziert werden.	x			Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN. Die Haltestelle Untermattweg erschliesst die Freizeitanlagen ebenfalls.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus: Die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus wird mit der Verschiebung der S-Bahn-Haltestelle besser erschlossen werden als heute. Jedoch wäre ein Anschluss an die neue Tangentiallinie ein Gewinn für die Besucher*innen aus Bümpliz und aus der Länggasse. Insbesondere weise ich auf das stark eingeschränkte Parkplatzangebot hin. Damit die umliegenden Quartiere (insbesondere die Untermatt) zu Spitzenzeiten nicht vom Parkverkehr belastet werden, braucht es hervorragende ÖV-Verbindungen auch aus den benachbarten Quartieren. Dazu gehören die Quartiere in Bümpliz und Betlehem, aber auch aus den Stadtteilen 2 (Länggasse, Engehalsinsel) und 3 (Holligen, Mattenhof, Fischermätteli etc.). Gerade für ältere Personen aus den Quartieren und für die Schulklassen wäre die Tangentiallinie ein Gewinn (vgl. Schulschwimmen aus Bümpliz, Betlehem und Läng-	x			Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden.

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		gasse findet im Hallenbad Weyermannshaus statt). Eine Haltestelle im Norden würde auch das Hallenbad und die Kunsteisbahn besser anbinden. Die im Konzept optional enthaltene Haltestelle beim Campus Weyermannshaus Ost sollte deshalb definitiv ins Konzept aufgenommen werden. Alternativ sehe ich folgende Varianten: - Verschiebung der heutigen Haltestelle Weyermannshaus unter das Viadukt - Linienführung über den Untermattweg und die Stöckackerstrasse: zusätzliche Schlaufe zur Erschliessung des Untermattquartiers und der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus.				
Privatperson Bern	Nein	Der Bahnhof Bümpliz Nord wird nicht direkt erschlossen. Weyerli wird nicht optimal erschlossen.	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Schade, dass das Gebiet Stapfenacker so mit dem ÖV nicht ideal erschlossen ist, aber von der guten Befahrbarkeit der Buslinien macht die geplante Bestvariante Sinn.	x			
Privatperson Bern	Nein	Keine Verbesserung für die Einwohner Bümpliz/Bethlehem. Aufwand und Ertrag sind in keinem guten Verhältnis.	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	es wird nicht mehr die Brünnenstrasse, Bahnhof Bümpliz nord und Weyerli angefahren. westside hat bereits Tram und Zug, es braucht nicht noch ein dritte Variante auf Kosten der dann nicht mehr erschlossenen Quartier (z.B. Stapfenacker incl. Schulhaus	x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Beide Linien sollen den gleichen Linienverlauf rund um den Bahnhof Bümpliz Süd haben. Durch Überlappung entsteht ein attraktiver Takt wie zurzeit über die Monbijoubücke mit den Linien 31/28.			x	Mit der unterschiedlichen Linienführung kann zusätzliches Fahrgastpotenzial abgeholt werden und die ÖV-Erschliessung in diesem Gebiet verbessert werden.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bremgarten	Ja		x			
Privatperson Kerzers	Nein	Durch den Wegfall der Haltestellen Stapfenacker und Brünnenstrasse werden die untere Winterhalde, das Fellergut und das Stapfenackerquartier teilweise vom öV abgehängt, die Anbindung verschlechtert sich massiv! Aktuell sind mit der Linie 27 und den Knoten Bümpliz Nord/Holenacker/Bethlehem Kirche attraktive Umsteigemöglichkeiten mit PostAuto, Tram und Zug Richtung Stadt Bern vorhanden. Durch die "Bestvariante" verschlechtert sich diese Möglichkeit und die Reisezeit für AnwohnerInnen. Die Wege bis zu den Haltestellen Brünnengut/Abendstrasse/Heimstrasse sind für AnwohnerInnen der oben genannten Quartiere deutlich zu weit. Ein geschlossener Bahnübergang sollte dank planmässig verkehrenden Bussen/Zügen kein Problem sein. Bis ins Jahr 2035 wird auf der Bahnstrecke nach Neuchatel keine grosse Angebotserweiterung erwartet. So wäre eine Route via Stapfenacker bis 2035 sicher wünschenswert und möglich. Bis dahin wird evtl. sowieso die Unterführung für dem MIV und öV ausgeweitet werden müssen.			x	Eine Unterführung MIV und/oder ist derzeit nicht in Aussicht. Um attraktive Umsteigebeziehungen zu ermöglichen wird der Fahrplan auf die entsprechenden Bahnangebote ausgerichtet. Das Fellergut ist weiterhin gut mit dem ÖV (insb. Bahn und Tram, aber auch neue Haltestelle Abendstrasse der TBN) erschlossen. Stapfenacker/untere Winterhalde sind mit der weiterhin vorhandenen Haltestelle Brünnenstrasse und der neuen Haltestelle Brünnengut ebenfalls gut erschlossen. Auch bestehen weiterhin attraktive Umsteigeorte auf S-Bahn/Tram von der Linie 27. Gemäss den rechtlichen kantonalen Vorgaben ist die Erschliessung bis maximal 400m erfüllt.
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Münsingen	Ja		x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Sumiswald	Nein		x			
Privatperson Thun	Ja		x			

5.3.3 «Sind Sie mit der Bestvariante der gesamten TBN gemäss Kapitel 8 einverstanden?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Eher Nein	Die Anbindung der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus ist für Bethlehem (resp. Bümpliz) mit dem neuen Konzept ungenügend. Die Haltestellen sind entsprechend zu optimieren. Der ESP Ausserholligen und insbesondere die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus sind auch an Wochenenden zu bedienen (analog heutigem Angebot). Die Erreichbarkeit des Viaduktraums ist zu verbessern. Bisher und gemäss neuer Bestvariante wird mit der Haltestelle «Weyermannshaus» der Norden des ESP bedient. Gemäss revidiertem Richtplan (Stand: Genehmigungsverfahren beim Kanton) soll sie nach Westen zum Viadukt verschoben oder allenfalls sogar in einer Schlaufe in den Viaduktbereich hineingeführt werden. Dadurch würden die Umsteigebeziehungen am Mobilitätshub Europaplatz sowie die Erreichbarkeit wichtiger, hochfrequentierter Quartierbausteine (v.a. Freizeit- und Sportanlage Weyermannshaus) verbessert. (Siehe Frage 5 und 6 sowie Stellungnahme)		x		Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN. Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
Frauenkapellen	Ja		x			
Neuenegg	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS AG	Eher Nein	Teilweise. Siehe Input zur Frage oben (Bestansatz für den Raum Bümpliz/Bethlehem (vgl. Kapitel 6.3)).	x			
BLS Netz AG, Immobilien	Eher Nein	Siehe Inputs vorgängig.	x			
PostAuto AG - Gebiet Mitte	Eher Ja	Für eine schnelle tangentielle Verbindung zwischen dem Viererfeld und Bern Bümpliz ist eine Linienführung durch die Mittelstrasse und Länggassstrasse eher bedingt geeignet. Die Variante A1 würde dem Aspekt einer schnellen Verbindung besser entsprechen, dafür aber weniger potenzielle Ein- und Aussteiger unterwegs mitbefördern.	x			
Regionalverkehr Bern-Solothurn	Ja		x			
SP Bümpliz/Bethlehem	Eher Ja	Siehe Ausführungen zur vorherigen Fragen.	x			
SP Länggasse-Felsenau	Eher Nein	vgl. oben	x			
SP Stadt Bern	Eher Nein	Die Vorbehalte werden im Rahmen der vorherigen Fragen beantwortet.	x			
Berner Fachhochschule	Ja		x			
Bürgergemeinde Bern, Domänenverwaltung	Nein	Sie die vorderen Bemerkungen	x			
IGÖV Bern-Mittelland	Ja		x			
Leist Engehalsinsel, Spital Tiefenau, Stiftung Rossfeld	Keine Antwort	Mit einer neuen Buslinie vom Bümpliz bis zur Engehalsinsel/bis Worblaufen bietet sich die Gelegenheit, endlich auch die erwiesenermassen mangelhafte öV-Erschliessung des rasch wachsenden Rossfeld-Quartiers und der Selbstbestimmung und Inklusion der dort seit Jahrzehnten lebenden Menschen mit körperlicher Beeinträchtigung zu verbessern. Die Chance, die Buslinie bis zum RBS-Bahnhof Worblaufen, mindestens aber bis zum Wohnheim Rossfeld zu verlängern, muss unbedingt genutzt werden. Die Weiterführung der geplanten TBN wäre nicht zuletzt auch ein klares politisches Signal, dass die bislang schlecht mit öV-Verbindungen erschlossene Engehalsinsel analog ähnlich schlecht erschlossenen ländlichen Gebieten im Einzugsgebiet der RKBM von einer attraktiven öV-Anbindung profitieren kann.			x	Siehe Bemerkung zu Stellungnahme QLE bei Frage zu Raum Länggasse/Viererfeld.
Nordquartierleist Bern-Bümpliz	Nein	siehe oben	x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
QM3	Keine Antwort	Die QM3 ist mit dem vorgestellten Angebotskonzept TBN mehrheitlich einverstanden. Die QM3 regt an zu prüfen, ob eine zusätzliche Haltestelle, um das Weyerli und den Campus besser zu erschliessen, möglich ist. Der Campus sollte direkt durch die TBN und nicht nur über die S-Bahn erschlossen werden. Der Fussweg zum Weyerli sollte ebenso verkürzt werden.	x			Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB	Nein	Siehe oben.	x			
Quartierkommission Länggasse-Engelhalbinsel	Keine Antwort	Die Delegierten der Quartierkommission Länggasse Engelhalbinsel verlangen von der RKBM deshalb einstimmig - die Argumente der QLE und der Bevölkerung im Stadtteil 2 ernst zu nehmen - als neuen Bestansatz im Bereich des Länggassquartiers die von der QLE dargelegte Variante weiter zu verfolgen - die Verlängerung der Tangentiallinie über das Viererfeld hinaus bis zum Spital Tiefenau und der RBS Station Tiefenau umzusetzen.			x	Wir verweisen auf die an anderer Stelle genannten Punkte, insb. bei der Frage zum Raum Länggasse/Viererfeld.
Quartierverein Unter- matt	Nein	Siehe oben.	x			
Verein Quartier 3012	Nein	Aus den oben genannten Gründen. Der Bestansatz im Länggassquartier ist zu schwach.	x			
Privatperson Bern	Nein	Die neue Buslinie TBN soll nicht durch die Mittelstrasse, sondern durch die Bremgartenstrasse und die Neubruckstrasse verkehren.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Wirklich sinnvoll wäre eine Erschliessung des Weyerli mit der Länggasse, bzw. mit der Stadt; im Sommer als Freibad/Hallenbad, im Winter als Eisbahn/Hallenbad. Wieso diese Linie insb. am Wochenende nicht befahren werden soll, ist nicht nachvollziehbar. Zumindest am Wochenende und (früh)abends müsste die TBN Viererfeld - Bümpliz Süd Bahnhof unbedingt befahren werden.		x		Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert. Eine Verlängerung zu einem späteren Zeitpunkt wird bei entsprechender Nachfrage angestrebt.
Privatperson Bern	Nein	Linienführung durch Mittelstrasse ist eine Büroidee, fernab der gelebten Quartierrealität.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Nein	Linienführung ist OK, müsste aber zwingend auch am Wochenende geführt werden.		x		Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
Privatperson Bern	Eher Ja	Ich bin grundsätzlich mit ihr einverstanden, was den Stadtteil 6 betrifft. Doch ist ihre Zielrichtung zu einseitig auf das Arbeitspendeln und den wirtschaftlichen Betrieb ausgerichtet. Ziel muss das Leben ohne Auto in unserem Stadtteil / Stadt sein. Dass die TBN am Wochenende nicht betrieben werden soll, ist eine Streichung des öV-Anschlusses der sportlichen Einrichtungen an ihren am stärksten besuchten Tagen. Das widerspricht den Verkehrszielen der Stadt Bern und ist für uns nicht akzeptierbar. An sommerlichen Wochenenden zählt das Bad über 10'000 Besuchende, vor allem Familien, viele auch aus der Länggasse. Auch die Eisbahn und das Hallenbad sind von Familien stark frequentiert. Wir fordern eine Ausweitung des Angebots auf das Wochenende wie es dem Bedürfnis der weniger mobilen Bevölkerung entspricht. Anzumerken wäre, dass ich die im Bericht erwähnte geringe Zahl Fahrgäste zwischen Holenackerstrasse und Weyermannshaus nicht als repräsentativ erachte. Die Frage ist in welcher Jahreszeit, wann und bei welchem Wetter sie erhoben wurde. Bei Badewetter ist der Bus jeweils voll. Im Weiteren verlange ich den Einbezug der Linie 31, welche die Gewerbebetriebe der Freiburgstrasse, den hinteren Rehhag (Wohnüberbauung Hüslackerstrasse, Seniorenheim, Bauhaus, geplantes Polizeizentrum Niederwangen, FUST) erschliesst. Die Fahrpläne der S-Bahn, TNB und der Linie 31 sind miteinander zu verknüpfen und der Bus 31 ohne Wartezeiten am Europaplatz zu führen.	x	x		Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert. Eine Verlängerung zu einem späteren Zeitpunkt wird bei entsprechender Nachfrage angestrebt. Anzahl Fahrgäste: Die Fahrgäste werden kontinuierlich erhoben und repräsentieren einen Durchschnitt. x Die Buslinie 31 ist nicht Teil der vorliegenden Studie, eine Abgrenzung ist jeweils notwendig. Die Fahrpläne sowohl der TBN, als auch der Linie 31 sind auf die S-Bahnen ausgerichtet. Es ergeben sich teilweise Anschlüsse zwischen den Buslinien, jedoch nicht in alle Fahrtrichtungen. Diese Orientierung an die S-Bahn ist auch der Grund für Durchfahrende unglückliche Wartezeit am Europaplatz.
Privatperson Bern	Eher Nein	siehe obenstehende Bemerkungen	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Die Buslinien sind zu ähnlich wie des Trams.	x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja	siehe Bemerkungen zu Raum Bümpliz/Bethlehem	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Wie schon beschrieben Mittelstrasse nein, brauchen wir überhaupt eine Verbindung?		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Nein	TBN ist ok Linienführung Bus 27 macht keinen Sinn. An der Brünenstrasse wird niemand einsteigen, ausser möglicherweise Angestellte der Steuerverwaltung die bis zum Bahnhof Nord fahren (aus Erfahrung weiss ich, dass sie aber gerne vom Nordbahnhof laufen oder mit dem privaten Auto zur Arbeit fahren). Ansonsten mach diese Haltestelle keinen Sinn weil für Bewohner dieses Gebietes der Bahnhof Nord und das Westside in Gehdistanz liegen.	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein		x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	s. oben -	x			
Privatperson Bern	Nein	Siehe oben.	x			
Privatperson Bern	Nein	siehe oben	x			
Privatperson Bern	Keine Antwort		x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Ideal fände ich es, wenn TBN wie Linie 32 am Wochenende im 30-Minuten-Takt fahren würden. In dem Fall könnten diese zwei Linien zusammengelegt werden und in der Länggasse eher auch die von der dortigen Bevölkerung wohl besser akzeptierte Variante B1 als Route gewählt werden.		x		Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert. Eine Verlängerung zu einem späteren Zeitpunkt wird bei entsprechender Nachfrage angestrebt.
Privatperson Bern	Nein	Länggassstrasse und Mittelstrasse dürfen keinen zusätzlichen Verkehr mehr erhalten. Länggassstrasse ist schon heute sehr stark befahren und die Mittelstrasse als BGZ und Quartierplatz (Piazza) darf nicht durch Busfahrten abgewertet werden. Die Gewichtung der Kriterien wurde nichts objektiv vorgenommen. Eine Tangentenverbindung muss meine Erachtens nicht mitten durch das Quartier fahren. Eine Anbindung via Lindenhofspital, Neufeld, Studerstein würde Sinn und Zweck erfüllen ohne das Quartier mit mehr Verkehr zu belasten.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Nein	Siehe vorherige Antwort.	x			
Privatperson Bern	Nein	Es braucht Poller an der Brücke Abendstrasse. Für uns Anwohner ein Rückschritt in Sachen Lärmbelästigung. Die Brücke darf nur für den Bus geöffnet werden!!		x		Die Öffnung der Brücke Abendstrasse für den ÖV ist nicht mit einer Öffnung für den MIV verbunden. Der Bericht wird entsprechend präzisiert.
Privatperson Bern	Nein	Die Linie darf nicht über die Begegnungszone "Mittelstrasse" führen, sondern über die Bremgartenstrasse und Neubrücke bis Bierhübeli führen.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Nein	s. Kommentare an vorherigen Punkten. Eine Busführung durch die Mittelstrasse ist zu vermeiden		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern	Nein		x			
Privatperson Bern	Nein	Nein keine guten Alternativen für die Linienführung durch die Länggasse. Bitte via Neubrüggstrasse / Bremgartenstrasse statt via Mittelstrasse		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Nein	Ich finde, dass für die Linienführung durch das Länggassquartier (Mittelstrasse) viele Argumente dagegensprechen. Weiter frage ich mich, warum eine so schnelle Verbindung nicht auch ein bisschen Fussmarsch voraussetzen kann - das Länggassquartier also perifer erschlossen wird über die Bremgartenstrasse. Dies hätte auch eine Beruhigung des persönlichen Verkehrs zur Folge, wenn dort ein Bus Vortritt hätte!		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Nein	Weil der Abschnitt im Länggassquartier wie oben genannt zu viele Schwachstellen aufweist.		x		Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Nein		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Die Linie sollte entlang der Bremgartenstrasse alle wichtigen Liegenschaften wie das Tierspital, Spital Lindenhof, Gymnasium Neufeld, Sportplatz (Hallenbad) Neufeld und den Car-Terminal beim Neufeld (P+R) anfahren!		x		Die Bremgartenstrasse hat ein aufgrund ihrer Randlage ein deutlich geringeres Potenzial als eine zentralere Führung durch die Mittel- oder Neufeldstrasse. Die Linienführung wird angepasst auf die Neufeldstrasse, damit kann ein Teil des erwähnten Potenzials ebenfalls abgeholt werden.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein		x			
Privatperson Bern	Eher Nein	siehe restliche Stellungnahmen	x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Kerzers	Eher Nein	Die Quartiere Stapfenacker, Winterhalde und Fellergut werden zu wenig gut erschlossen, siehe vorherige Antwort.	x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Münsingen	Eher Ja	Diese Studie hätte die Chance geboten, mit einer Verlängerung Richtung Rossfeld allenfalls Worblaufen die Erschliessung des Rossfeld erneut vertieft zu prüfen.	x			Die Ergebnisse der RKBM-Studie zur "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld" (Schlussbericht Februar 2020) haben nach wie vor Gültigkeit.
Privatperson Sumiswald	Nein		x			
Privatperson Thun	Ja		x			

5.3.4 «Haben Sie weitere Bemerkungen zur TBN?»

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt		Antwort
			berücksichtigt	nicht berücksichtigt	
Tiefbauamt, Oberingenieurkreis II	Wir machen darauf aufmerksam, dass bei Planungen und Arbeiten an Kantonsstrassen (Freiburgstrasse und Murtenstrasse) und in der Nähe von Gewässern (insbesondere Stadtbach) der OIK II rechtzeitig einzubeziehen ist.	x			
SP Bümpliz/Bethlehem	Dass die TBN am Wochenende nicht betrieben werden soll kommt einer Streichung des öV Anschlusses des Weyermannshausbads inkl. aller anderen Sportanlagen gleich. Wir fordern deshalb eine Ausweitung des Angebots auf das Wochenende.		x		Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
SP Länggasse-Felsenau	Der Ausbau des ÖV-Angebots wird grundsätzlich sehr begrüsst. Besonders begrüsst wird die Entlastung des Hauptbahnhofs und die Idee der Tangentiallinie. Das Angebot sollte selbstverständlich auch am Wochenende gelten.		x		Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
SP Stadt Bern	Dass die TBN am Wochenende nicht betrieben werden soll, kommt einer Streichung des öV Anschlusses des Weyermannshausbads inkl. aller anderen Sportanlagen gleich. Zudem sehen wir durchaus auch Potential für die Nutzung der Linie am Wochenende (Spital, Schwimmbäder/ Sportplätze). Wir fordern deshalb eine Ausweitung des Angebots auf das Wochenende. Für eine attraktive ÖV-Erschliessung ist es zentral, dass das Angebot immer besteht und nicht nur unter der Woche.		x		Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
Berner Fachhochschule	Betriebszeiten: Für die BFH wäre zumindest ein reduziertes Angebot Sa/So wünschens- bzw. prüfenswert. Die BFH mit dem Departement der Hochschule der Künste Bern hatte sehr viele Veranstaltungen. Zudem haben die Studierenden auch am Wochenende freien Zugang zum Campus. Weiterbildungen finden auch Samstags statt.	x			Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert. Eine Verlängerung zu einem späteren Zeitpunkt wird bei entsprechender Nachfrage angestrebt. Die Erschliessung des Campus soll gemäss entsprechenden Konzepten in erster Linie über die S-Bahn erfolgen.
IGÖV Bern-Mittelland	Zukunftsidee: Fortsetzung TBN via Bollwerk- Lorraine (Grosser Schulstandort Berufsschulen)- Viktoriaplatz (Kursaal, Arbeitsplätze, Verknüpfung Tram Ostermundigen)- Breitenrainplatz (neuer Knoten ÖV)- Guisanplatz Expo (grosse Arbeitsplatzdichte, Ausstellungen)- Gewerbezentrum Galgenfeld (Arbeitsplätze)- Ostermundigen Bahnhof(neuer S-Bahn Knoten nach Ausbau, Halt Tangentiallinie S-Bahn Thun-Biel).	x			
Leist Engehalbinsel, Spital Tiefenau, Stiftung Rossfeld	Eine Verlängerung der TBN-Linie bis zum RBS-Bahnhof Worblaufen, mindestens aber bis zum Wohnheim Rossfeld, ist aus unserer Sicht unumgänglich. Auf diese Optionen wird im vorliegenden Bericht zum TBN leider kaum eingegangen. Der Bericht referenziert für die abschlägige Beurteilung des Weiterziehens der TBN vom Viererfeld bis zum RBS-Bahnhof Worblaufen, mindestens aber bis zum Wohnheim Rossfeld, lediglich auf die RKBM-Studie von Januar 2021. Diese ist jedoch aus verschiedenen Gründen überholt. Erstens ging sie von anderen Voraussetzungen aus (Verlängerung der Linie 21 oder zusätzliche Buslinie einzig für die Erschliessung des Rossfelds) und zweitens trägt sie der rasanten Entwicklung des Quartiers nicht Rechnung. Bereits in der damaligen Vernehmlassung hatten sowohl der Leist EHI als auch die QLE auf die Besonderheiten der Engehalbinsel hingewiesen. Die damalige Studie schenkt den topografischen Eigenschaften des Quartiers zu wenig Bedeutung, ebenso dem Umstand, dass in der Stiftung Rossfeld rund 60 erwachsene und jugendliche Bewohner*innen mit einer körperlichen Beeinträchtigung leben und von dort aus am wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben im Quartier und in der Stadt Bern teilnehmen. Die heutige öV-Erschliessung bzw. die Überwindung der grossen Höhendifferenzen ist für Menschen mit Mobilitätseinschränkung eine Zumutung und ein Hindernis für ihre von der UNO-Behindertenrechtskonvention geforderte Selbstbestimmung und Teilhabe. Von zentraler Bedeutung erachten wir darüber hinaus die Tatsache, dass diese Strecke vielen Kindern und Jugendlichen mit und ohne Mobilitätseinschränkung als Schulweg dient, sei es in die Primarschule Rossfeld, in die besondere Volksschule der Stiftung Rossfeld, in die Sekundarstufe Länggasse oder die verschiedenen Gymnasien und Berufsschulen der Stadt Bern.			x	Die Ergebnisse der RKBM-Studie zur "Angebotsplanung und Betriebskonzept Rossfeld" (Schlussbericht Februar 2020) haben nach wie vor Gültigkeit. Die Studie empfiehlt der Stadt Bern, die Erschliessung der ÖV-Haltestelle zu verbessern.
Nordquartierleist Bern-Bümpliz	sie sollte unbedingt auch Samstag, Sonntag bedient werden. Die Betriebszeit ist abends den Sportanlagen , Weyerli , Schwimmhalle anzupassen		x		Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
Pro Bahn Espace Mittelland	Bitte auch die Samstage in Betracht ziehen, da grosses Potenzial an Einkaufs- und Freizeitverkehr generiert werden könnte. Warum nicht einen 30min. Takt einführen?		x		Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB	Bei der Unterführung Bümplizstrasse ist eine Haltestelle geplant. Diese ist als Umsteigehaltestelle zum Bahnhof Bümpliz Nord sinnvoll. Der vorgeschlagene Name ist jedoch ungünstig, da es bereits eine Tramhaltestelle «Bümpliz Unterführung» gibt. Das führt zu Verwechslungen. Die neue Bushaltestelle könnte beispielsweise «Hochschule der Künste», «Beerhaus» oder «Schwabstrasse» heissen.	x			Namensgebungen für die Haltestellen erfolgte nur provisorisch im Rahmen der Studie. Bei der Konzeptumsetzung müssen sie überprüft werden.
Quartierverein Untermatt	Bei der Unterführung Bümplizstrasse ist eine Haltestelle geplant. Diese ist als Umsteigehaltestelle zum Bahnhof Bümpliz Nord sinnvoll. Der vorgeschlagene Name ist jedoch ungünstig, da es bereits eine Tramhaltestelle «Bümpliz Unterführung» gibt. Das führt zu Verwechslungen. Die neue Bushaltestelle könnte beispielsweise «Hochschule der Künste», «Beerhaus» oder «Schwabstrasse» heissen.	x			Namensgebungen für die Haltestellen erfolgte nur provisorisch im Rahmen der Studie. Bei der Konzeptumsetzung müssen sie überprüft werden.
Verein Quartier 3012	Diese Verbindung ist sinnvoll. Sie wird in unseren Augen vor allem sinnvoll wenn sie zwei Knotenpunkte wie Tiefenau und Bümpliz verknüpft. Die Baustelle ZBB und die Einführung der grossflächigen Begegnungszonen im Länggassquartier stellen die Vorzeichen auf eine stärkere ÖV Nutzung, als in den Vor-Corona Projektionen ersichtlich.	x			

Privatperson Bern	Die neue Buslinie TBN soll nicht durch die Mittelstrasse, sondern durch die Bremgartenstrasse und die Neubruckstrasse verkehren.		x	Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen.
Privatperson Bern	Eine Tangentiallinie ist aus meiner Sicht sehr zu begrüßen.	x		
Privatperson Bern	Linienführung ist OK, müsste aber zwingend auch am Wochenende geführt werden.		x	Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
Privatperson Bern	An Stelle der Haltestelle Unterführung Bümplizstrasse ist eine Haltestelle im Vorfahrtsbereich des Bahnhofes Bümpliz-Nord zu realisieren. Die Haltestelle Weyermannshaus ist nach Westen zu verschieben. Die Führung der TNB über die Bethlehemstrasse zwischen Bümplizstrasse und Murtenstrasse darf nichts an der Einbahnregelung für den MIV ändern. Die TNB darf keine Strassenverbreiterung zur Folge haben und zu mehr Verkehr in Bümpliz führen.	x		- Die Umsteigebeziehung TNB-Bümpliz Nord ist suboptimal, der Bahnhof wird jedoch weiterhin mit der Linie 27 angefahren und eine Stichfahrt zum Bahnhof wäre mit Nachteilen, insb. auch für die durchfahrenden Fahrgäste, verbunden. - Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.
Privatperson Bern	Weil die Linienführung (zusätzlich via Weyermannshaus West und Badi) ergänzt werden muss und auch die Bedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt werden muss, ist die Buslinie auch an Wochenenden und Feiertage - zumindest mit reduziertem Fahrplan - zu betreiben. Neue Wohnquartiere, Sport- und Freizeitanlagen sowie Spitäler müssen auch an diesen Tagen via TBN erreicht werden.		x	Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
Privatperson Bern	Ich finde diese Strecke perfekt, weil dort eine Art ÖV Lücke ist. Dazu dass es einfacher ist für Leute aus Bethlehem zu motivieren in das Gynasium zu gehen	x		
Privatperson Bern	Ich wäre durchaus froh um diese Ergänzung im Busnetz. Als Student und Bewohner von Bümpliz, hatte ich mit dem ÖV immer viel länger an die Uni als mit dem Velo, gerade im Winter bin ich aber auf das ÖV unbedingt angewiesen.	x		
Privatperson Bern	Finde es sehr begrüßenswert, dass es bei einer Linie durch die Bümpliz-/Glockenstrasse bleibt, d.h. anstelle der L27 die TBN.	x		
Privatperson Bern	Ich denke, dass man mit kreativen Ideen doch noch über eine bessere Erschliessung des Rossfelds/Tiefenau nachdenken könnte..	x		
Privatperson Bern	Die Bedienung der Freizeitanlage Weyerli wird wohl zu Diskussion Anlass geben! Man wird den Sportlern erklären müssen, dass der Fussmarsch vom Europaplatz sehr gesund ist, quasi das Einlaufen.	x		
Privatperson Bern	Unnötig zu teuer. Wir zahlen schon zuviel Steuern!!	x		
Privatperson Bern	So wird das Lindenhof Spital und das Engeriedspital endlich direkt von Bethlehem her erreichbar.	x		
Privatperson Bern	Widerstand gegenüber einer Durchfahrt durch die Mittelstrasse ist unberechtigt. Nicht eine neue Busverbindung ist das Problem des hohen Verkehrsaufkommens, sondern der bereits bestehende Individualverkehr. Gleiches gilt für die Länggassstrasse.	x		
Privatperson Bern	sollte auch an Wochenenden fahren		x	Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
Privatperson Bern	Bei der Unterführung Bümplizstrasse ist eine Haltestelle geplant. Diese ist als Umsteigehaltestelle zum Bahnhof Bümpliz Nord sinnvoll. Der vorgeschlagene Name ist jedoch ungünstig, da es bereits eine Tramhaltestelle "Bümpliz Unterführung" gibt. Das führt zu Verwechslungen. Die neue Bushaltestelle könnte beispielsweise "Hochschule der Künste", "Beerhaus" oder "Schwabstrasse" heissen.	x		Namensgebungen für die Haltestellen erfolgte nur provisorisch im Rahmen der Studie. Bei der Konzeptumsetzung müssen sie überprüft werden.
Privatperson Bern	Die verschiedenen Varianten scheinen nur sehr technisch geprüft worden zu sein (Befahrbarkeit, Dichte, Kosten etc.) und die Sicht der Fussgänger*innen wurde zu wenig bis gar nicht (ausser Schulhaus Enge, hier sehr gut) berücksichtigt. Die Mittelstrasse funktioniert bestens als Begegnungszone und wird rege von allen Altersgruppen inkl. Kinder genutzt und ich befürchte, dass dies durch eine Buslinie zerstört wird.		x	Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
Privatperson Bern	Ich bin gegen Ihren Vorschlag. Die Linie darf nicht über die Begegnungszone "Mittelstrasse" führen, sondern über die Bremgartenstrasse und Neubrückstrasse bis Bierhübeli führen.		x	Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
Privatperson Bern	Eine Bestvariante muss das Quartierleben und weitere Aspekte ÖV berücksichtigen. Soll die TBN umgesetzt werden dann, wäre wie skizziert eine andere Linienführung vorzusehen und auf einen ausreichenden Quartierschutz vor dem MIV auf der Bühlstrasse und Mittelstrasse zu achten. Dies auch hinsichtlich der ZBB Baumassnahmen und ihrer Auswirkung auf den Individualverkehr. Die vorgeschlagene Bestvariante schädigt die Rezeption des ÖV durch Bus-Stau in der Länggassstrasse und Wartezeiten für Fussgänger und Fahrgäste auf dem Abschnitt Mittelstrasse.		x	Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
Privatperson Bern	Öffnung Abendstrasse erscheint mir sehr sinnvoll. Bus in der Mittelstrasse auch, da es viele derzeit schlecht erschlossene Potenziale erschliesst. Abhängung Stapfenacker-Schulhaus und Weyermannshaus ist akzeptabel, da die langsamen Kurvenfahrten sowieso unattraktiv sind und auch kaum genutzt wurden. Bei der Planung des ESP Europaplatz ist aber unbedingt eine Verbesserung des ÖVs im Perimeter anzustreben. Es braucht auch dort eine Buserschliessung, z.B. Europaplatz - Weyerli - Westside.	x		
Privatperson Bern	1. Zusätzliche Haltestelle «Weyermannshausviadukt» im Bereich der Autobahnbrücke soll eingerichtet, werden, trotz der Nähe zur bestehenden Haltestelle Weyermannshaus. So können die Sportanlagen Weyermannshaus und der Entwicklungsschwerpunkt Europaplatz (inkl. Studentenwohnheim mit 350 m Fussdistanz) deutlich besser erschlossen werden. 2. Die neuen Haltestellen «Weyermannshausviadukt» und "von Roll" soll auch durch die Linie 107 Bern - Wohlen - Zollikofen bedient werden. So kann sie die Verbindung Richtung Mittelstrasse besser sicherstellen. 3. TBN soll von Beginn weg auch am Samstag und Sonntag, mindestens aber am Samstag 8–18 Uhr geführt werden (Studium auch am Samstag, Freizeitaktivitäten).		x	- Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN. - Die Bedienung der Haltestellen durch die Linien 107 sind mit Realisierung der Haltestelleninfrastruktur und unter Berücksichtigung der Fahrzeiten zu prüfen. - Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
Privatperson Mühleberg	In Bümpliz Nord werden leider keine Anschlüsse von Westen > Länggasse angeboten. Ich begrüße aber, dass die Linie entgegen früheren Entwürfen wenigstens in Bümpliz Süd am Bahnhof beginnt und dort gute Anschlüsse bietet. Der Fokus auf die S1 ist aber fraglich, da nur die S2 das ganze Wangental erschliesst.	x		

5.4 Ergänzendes Busnetz

5.4.1 «Sind die übergeordneten Überlegungen zu den Buslinien 27 und 32 (vgl. Kapitel 7.1) für Sie nachvollziehbar und vollständig?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Eher Ja	Der Gemeinderat kann der optimierten Linienführung der Buslinie 27 grundsätzlich zustimmen, sofern die bessere Erreichbarkeit des ESP Ausserholligen mit der Tangentiallinie abgedeckt wird (siehe Frage 5 bis 8). Die Anbindung der Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus ist nicht gut und eine Verbesserung muss überprüft werden (vgl. Eingabe QBB; z.B. mit einer geeigneten Haltestelle der Tangentiallinie im Norden der Anlage). Redundanzen eines Parallelbetriebs können vermieden werden. Mit der Überführung über die Bahnlinie via Abendstrasse können die Verlustzeiten beim Bahnübergang Brünnenstrasse teilweise vermieden werden. Aufgrund von Rückstau auf der nördlichen Brünnenstrasse ist aber auch im vorgelegten Konzept mit Rückstau zu rechnen.		x		Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN. Es sind entsprechende Verkehrssteuerungsmassnahmen im Bereich Brünnen-/Riedbachstrasse zu prüfen.
Frauenkapellen	Ja		x			
Neuenegg	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS AG	Eher Nein	BLS Personenmobilität beschäftigt sich intensiv mit der Planung des Hubs Europaplatz und mit der koordinierten Arealentwicklung in diesem Perimeter. In diesem Zusammenhang waren wir auch miteinbezogen, als es um die Erschliessung des Perimeters mit Bus- und Tramlinien ging. Die Ergebnisse wurde mit dem Bericht «Optimieren ÖV-Erschliessung Ausserholligen Nord» vom 11.11.2020 dokumentiert. Diese Studie wurde übrigens im Auftrag der Verkehrsplanung Stadt Bern erarbeitet. Als Linienführung der Bestvariante wurde damals eine Variante erarbeitet, welche in der Studie «Optimieren ÖV-Erschliessung Ausserholligen Nord» erarbeitet wurde und in Abbildung 13 abgebildet ist. Aus Sicht der Planung und Entwicklung des Hubs Europaplatz ist dieses Angebotskonzept unvergleichbar besser als das nun vorliegende im Rahmen der Studie «neue Tangentiallinie Bern Nordwest (inkl. Buslinien 27 und 32)». <ul style="list-style-type: none"> Die Buslinie 27 wird bis zur neuen S-Bahn-Haltestelle Europaplatz Nord geführt, was gegenüber heute mit dem peripheren Endpunkt Weyermannshaus eine wesentliche Verbesserung darstellt, da eine neue attraktive Transportkette gebildet wird. Die Ringlinie um das Entwicklungsgebiet Weyermanns West erschliesst dieses in idealer Weise. Die Tangentiallinie wird (optional) mit einer Stichfahrt ebenfalls nahe an die neue Haltestelle Europaplatz Nord gebracht. Mit einem Aufkommen von 23'000 Personen pro Tag (DWV 2040) stellen die drei Bahn-Haltestellen Europaplatz ein wesentlich bedeutenderes Quell- und Zielgebiet dar als Bern Brünnen Westside mit einem DWV 2040 von 5000. Aus Sicht BLS Personenmobilität sollen diese positiven Elemente der Studie «Optimieren ÖV-Erschliessung Ausserholligen Nord» erhalten bleiben und in das Konzept «neue Tangentiallinie Bern Nordwest (inkl. Buslinien 27 und 32)» übernommen werden. Das Konzept neue Tangentiallinie hat u.a. folgenden entscheidenden Nachteil: Wenn die Tangentiallinie nur bis 20 Uhr und nicht am Wochenende gefahren wird, ist das Teilgebiet Ausserholligen Nord zu diesen Zeiten abgehängt. Dies ist fragwürdig, da das Freibad Weyerli und die Sportanlage einen wichtiger Zielort für Freizeitaktivitäten darstellen, der gerade abends und an den Wochenenden gut bedient sein sollte. Positiv im neuen Konzept ist die Öffnung der Brücke Abendstrasse für den ÖV, da dies für die Linie 27 gegenüber heute eine kürzere und zuverlässigere Route ist.	x			Siehe Bemerkung zu Stellungnahme bei Frage zu Bümpliz/Bethlehem.
BLS Netz AG, Immobilien	Eher Nein	Siehe Inputs vorgängig	x			
PostAuto AG - Gebiet Mitte	Ja		x			
SP Bümpliz/Bethlehem	Eher Ja	Weyerli, Hallenbad und Eisbahn sind ein Anziehungspunkt des Stadtteils wie das Zentrum Westside. Sie sind weiterhin auch samstags und sonntags mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen.		x		Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
SP Länggasse-Felsenau	Eher Ja		x			
SP Stadt Bern	Eher Ja	Der heutige Busverkehr zwischen Bümpliz Post und dem Weyermannshausbad (Linie 27) wird am Samstag und Sonntag ohne Begründung ersatzlos gestrichen. Angesichts des hohen Publikumsverkehrs gerade am Wochenende ist diese Massnahme nicht nachvollziehbar. Mit diesem Abbau des Service public sind wir nicht einverstanden.		x		Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
Berner Fachhochschule	Ja		x			
Bürgergemeinde Bern, Domänenverwaltung	Nein	Siehe Bemerkungen bei den anderen Fragen.	x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
IGÖV Bern-Mittelland	Ja	Gute Lösungsvorschläge im Rahmen der lokalen Strassensysteme. Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung !	x			
Nordquartier-leist Bern-Bümpliz	Eher Nein	Buslinie 32 ist nachvollziehbar. Buslinie 27 entspricht nicht den Bedürfnissen des Quartiers.	x			
Pro Bahn Espace Mit-telland	Ja		x			
Quartierkom-mission Bümpliz-Bethlehem QBB	Eher Ja	Bei der Überlegung zur öV-Erschliessung für den Weiler Buech sind offensichtlich die Bewohner*innen des Standplatzes Buech vergessen gegangen. Auf dem Standplatz wohnen rund 100 Personen, darunter auch Kinder, welche im Winterhalbjahr die öffentliche Schule besuchen und viele ältere Menschen, welche nicht mehr reisen, sondern ganzjährig sesshaft sind. Der Standplatz ist heute nicht mit dem öV erschlossen. Hier ist der Bericht unvollständig und somit ist wohl auch die Nachfrage ungenügend erkannt. Der in den übergeordneten Überlegungen aufgezeigte Ersatz für die Bushaltestelle Stapfenacker fehlt in der Bestvariante.	x			Auch mit diesen höheren Zahlen lässt sich kaum eine Buslinie betreiben, welche den Weiler Buch erschliesst und dabei die kantonalen Vorgaben erfüllt und/oder keine Verschlechterung für andere Gebiete beinhaltet. Haltestelle Brännengut als Ersatz Stapfenacker ist Teil der Bestvariante.
Quartierver-ein Unter-matt	Eher Ja	Bei der Überlegung zur öV-Erschliessung für den Weiler Buech sind offensichtlich die Bewohner*innen des Standplatzes Buech vergessen gegangen. Auf dem Standplatz wohnen rund 100 Personen, darunter auch Kinder, welche im Winterhalbjahr die öffentliche Schule besuchen und viele ältere Menschen, welche nicht mehr reisen, sondern ganzjährig sesshaft sind. Der Standplatz ist heute nicht mit dem öV erschlossen. Hier ist der Bericht unvollständig und somit ist wohl auch die Nachfrage ungenügend erkannt. Der in den übergeordneten Überlegungen aufgezeigte Ersatz für die Bushaltestelle Stapfenacker fehlt in der Bestvariante.	x			Auch mit diesen höheren Zahlen lässt sich kaum eine Buslinie betreiben, welche den Weiler Buch erschliesst und dabei die kantonalen Vorgaben erfüllt und/oder keine Verschlechterung für andere Gebiete beinhaltet. Haltestelle Brännengut als Ersatz Stapfenacker ist Teil der Bestvariante.
Verein Quar-tier 3012	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Das Weierli, Hallenbad und die Eisbahn sind ein gleich starker Anziehungspunkt in unserem Stadtteil wie das Zentrum Westside. Sie sind weiterhin auch samstags und sonntags mit dem öffentlichen Verkehr zu erschliessen (s. Antwort zu vorhergehenden Frage). Der Bus sollte weiterhin in einer Schlaufe zum Holenackerplatz geführt werden, sodass das Holenackerquartier und Bümpliz weiterhin direkt verbunden sind und die Fussdistanz zum Zentrum Bethlehem näher ist.		x		Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert. Mit der neuen Haltestelle Abendstrasse ist das Zentrum Bethlehem weiterhin gut erschlossen.
Privatperson Bern	Eher Ja	Linie 27 via Kleefeld ist OK Linie 32 der Weiler Buch ist in keiner Weise erschlossen	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	siehe Bemerkungen vorher	x			
Privatperson Bern	Ja	Die Aufgabe der Haltestellen Blumenfeld (nahe bei der Kirche), Fellerstrasse (hinten dem Bahnhof Bümpliz Nord) und Holenacker ist nachvollziehbar. Nur im Stapfenacker und westlich vom Weyerli höre ich missmutige Reaktionen. Aber ander Lösungsvorschläge verlängern die Linie, machen sie langsam und unattraktiv.	x			
Privatperson Bern	Nein	Unnötig	x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Siehe Bemerkung zur Überführung Abendstrasse.	x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja	die Linie 27 soll ev. im 20min-Takt verkehren, falls der 15min Takt nicht stabil produziert werden kann (knappe Wendezeiten). Oder sie soll in Brünnen oder Niederwangen mit einer anderen Linie verknüpft werden.			x	Angepasste L27 kann stabil betrieben werden. Ein 20'-Takt zudem nicht kompatibel mit Anschlüssen zur S-Bahn im 15'-Takt
Privatperson Bern	Nein	Buslinie 32 i.o. Die Linienführung Buslinie 27 ist jedoch ab Bahnhof Bümpliz Süd nicht richtig	x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Bei der Überlegung der ÖV-Erschliessung für den Weiler Buech sind offensichtlich die Bewohner*innen des Standplatzes Buech vergessen gegangen. Auf dem Standplatz wohnen rund 100 Personen, darunter auch Kinder, welche im Winterhalbjahr die öffentliche Schule besuchen und viele ältere Menschen, welche nicht mehr reisen, sondern ganzjährig sesshaft sind. Der Standplatz ist heute nicht mit dem ÖV erschlossen. Hier ist der Bericht unvollständig und somit auch die Nachfrage ungenügend erkannt. Der in den übergeordneten Überlegungen aufgezeigte Ersatz für die Bushaltestelle Stapfenacker fehlt in der Bestvariante.	x			Auch mit diesen höheren Zahlen lässt sich kaum eine Buslinie betreiben, welche den Weiler Buch erschliesst und dabei die kantonalen Vorgaben erfüllt und/oder keine Verschlechterung für andere Gebiete beinhaltet. Haltestelle Brunnengut als Ersatz Stapfenacker ist Teil der Bestvariante.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Wieso den Bus ins ruhige Quartier bringen, wenn's bereits gute Hauptstrassen mit Unterführungen gibt. Die Leute dürfen ruhig etwas zu Fuss gehen.	x			
Privatperson Bern	Nein	s. Kommentare an vorherigen Punkten. Eine Busführung durch die Mittelstrasse ist zu vermeiden	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja	siehe nachfolgende Bemerkungen	x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bremgarten	Ja		x			
Privatperson Kerzers	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Münsingen	Ja		x			
Privatperson Sumiswald	Nein		x			
Privatperson Thun	Ja		x			

5.4.2 «Sind Sie mit der Feststellung, dass die Linie 32 in ihrer heutigen Form beibehalten soll (vgl. Kapitel 7.2/7.4) einverstanden?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme			Antwort
			berücksichtigt	nicht berücksichtigt		
Bern	Ja		x			
Frauenkappelen	Eher Ja	Frauenkappelen setzt sich seit Jahren für eine Verlängerung der Buslinie 32 nach Frauenkappelen ein, um einen dichteren ÖV-Takt zu erreichen. Das Angebotskonzept Frienisberg zeigt auf, wie die Linien 560 und 570 verändert werden können, damit der Halbstundentakt für Frauenkappelen erreicht wird. Diese Variante hat gemäss den bisherigen Absprachen reelle Chancen auf Umsetzung. Unter dieser Annahme und Voraussetzung muss aus unserer Sicht die Verlängerung der Linie 32 nicht weiter verfolgt werden.	x			
Neuenegg	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja	Eine Führung über Bachmätteli hinaus an einen Bahnhof (Bümpliz Süd/Nord oder Europaplatz Nord) wäre zwar wünschenswert, damit halbstündliche Zugsanschlüsse nach Bern angeboten werden könnten. Eine Einkürzung der Linie 32 nur bis Oberbottigen oder der Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs wird aber als nicht opportun angesehen.	x			
BLS AG	Ja		x			
BLS Netz AG, Immobilien	Ja		x			
PostAuto AG - Gebiet Mitte	Ja		x			
SP Bümpliz/Bethlehem	Eher Ja	Der Linienabschnitt der Buslinie 32 zwischen Frauenkappelen (Postautolinie 560) und dem Bahnhof Riedbach (- Bümpliz) ist nach Ansicht der SP Bü/Be weiterhin im Netz zu belassen. Zudem ist auf eine möglichst optimale Koordination der Abfahrtszeiten zu achten.			x	Eine Beibehaltung ist nicht möglich, da heute kein entsprechendes Angebot zwischen Frauenkappelen und Riedbach besteht.
SP Länggasse-Felsenau	Eher Ja		x			
SP Stadt Bern	Eher Ja	Der Linienabschnitt der Linie 32 zwischen Frauenkappelen (Postautolinie 560) und dem Bahnhof Riedbach (-Bümpliz) ist weiterhin im Netz zu belassen.			x	Eine Beibehaltung ist nicht möglich, da heute kein entsprechendes Angebot zwischen Frauenkappelen und Riedbach besteht.
Berner Fachhochschule	Ja		x			
Burgergemeinde Bern, Domänenverwaltung	Eher Ja		x			
IGÖV Bern-Mittelland	Ja		x			
Nordquartierleist Bern-Bümpliz	Ja		x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB	Eher Ja	Es ist richtig und wichtig, dass die Linie 32 weiterhin bestehen bleibt. Eine Weiterführung nach Frauenkappelen wäre in Anbetracht der Wohnbauentwicklungen in Frauenkappelen sinnvoll. Die Abfahrtszeiten der Linien 32 und TBN sollten beim Bachmätteli koordiniert werden.			x	Siehe Ausführungen Kapitel 7.2: Die Verlängerung würde den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs bedingen, was aufgrund der zu erwartenden Nachfrage nicht verhältnismässig wäre. Zudem könnten in Riedbach keine Anschlüsse an/von der S-Bahn gemacht werden. Die Anschlüsse an die S-Bahn (32: Riedbach; TBN: Bümpliz Süd) werden als prioritär gegenüber dem Anschluss zwischen den beidene Buslinien betrachtet.
Quartierverein Untermatt	Eher Ja	Es ist richtig und wichtig, dass die Linie 32 weiterhin bestehen bleibt. Eine Weiterführung nach Frauenkappelen wäre in Anbetracht der Wohnbauentwicklungen in Frauenkappelen sinnvoll. Die Abfahrtszeiten der Linien 32 und TBN sollten beim Bachmätteli koordiniert werden.			x	Siehe Ausführungen Kapitel 7.2: Die Verlängerung würde den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs bedingen, was aufgrund der zu erwartenden Nachfrage nicht verhältnismässig wäre. Zudem könnten in Riedbach keine Anschlüsse an/von der S-Bahn gemacht werden.

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
						Die Anschlüsse an die S-Bahn (32: Riedbach; TBN: Bümpliz Süd) werden als prioritär gegenüber dem Anschluss zwischen den beidene Buslinien betrachtet.
Verein Quartier 3012	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Es ist richtig und wichtig, dass die Linie 32 weiterhin bestehen bleibt. Eine Weiterführung nach Frauenkappelen wäre in Anbetracht der Wohnbauentwicklungen in Frauenkappelen sinnvoll. Die Abfahrtszeiten der Linie 32 und TBN sollen beim Bachmätteli koordiniert werden.			x	Siehe Ausführungen Kapitel 7.2: Die Verlängerung würde den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs bedingen, was aufgrund der zu erwartenden Nachfrage nicht verhältnismässig wäre. Zudem könnten in Riedbach keine Anschlüsse an/von der S-Bahn gemacht werden. Die Anschlüsse an die S-Bahn (32: Riedbach; TBN: Bümpliz Süd) werden als prioritär gegenüber dem Anschluss zwischen den beidene Buslinien betrachtet.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Die Linie 32 Riedbach–Bachmätteli soll für den Anschluss an das S-Bahnnetz bis Bümpliz Süd verlängert werden. Damit kein zusätzlicher Umlauf notwendig wird, soll die Linie betrieblich mit der Linie TBN verknüpft werden (15- und 30-Minuten-Takt sind kompatibel).			x	Eine Verknüpfung der Linien ist aufgrund der unterschiedlichen Fahrlagen der beiden Linien bei Bümpliz Süd nicht zielführend.
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bremgarten	Ja		x			
Privatperson Kerzers	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Münsingen	Eher Ja	Eine Verlängerung bis Frauenkappelen sollte vertieft geprüft werden	x			Siehe Ausführungen Kapitel 7.2: Die Verlängerung würde den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs bedingen, was aufgrund der zu erwartenden Nachfrage nicht verhältnismässig wäre. Zudem könnten in Riedbach keine Anschlüsse an/von der S-Bahn gemacht werden.
Privatperson Sumiswald	Ja		x			
Privatperson Thun	Ja		x			

5.4.3 «Ist für Sie nachvollziehbar, dass die Linie 27 in Zukunft nicht mehr bis Bethlehem Kirche und Weyermannshaus Bad verkehren soll?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Nein	Für öffentliche Institutionen und Freizeiteinrichtungen (u.a. Sport und Freizeitzentrum Weyermannshaus) fehlt künftig grundsätzlich eine direkte Erschliessung an Wochenenden und somit zu Spitzen-Nachfragezeiten der Kunsteisbahn und des Freibads. Diese wäre gerade für Bümpliz/Bethlehem wichtig (s. Erläuterungen zu TBN). Das heutige Angebot ist neu mit der neuen Tangentiallinie sicherzustellen.		x		Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
Neuenegg	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja		x			
BLS AG	Nein	Siehe oben.	x			
BLS Netz AG, Immobilien	Nein	siehe Inputs vorgängig.	x			
PostAuto AG - Gebiet Mitte	Ja		x			
SP Bümpliz/Bethlehem	Nein	Die Aufhebung der bisherigen Haltestelle «Weyermannshaus» in der Stöckackerstrasse ist eine Verschlechterung des vorliegenden Angebotskonzepts.	x			
SP Länggasse-Felsenau	Eher Nein		x			
SP Stadt Bern	Eher Nein	Im Raum Bümpliz wird die neue Buslinie TBN auf grösseren Abschnitten ähnlich verkehren, wie dies die heutige Buslinie 27 tut. Es drängt sich daher auf, Anpassungen vorzunehmen, einerseits um eine Konkurrenzierung der beiden Linien zu verhindern, andererseits um zusätzliches Potenzial abzuholen und somit ein besseres Angebot zu schaffen.	x			
Berner Fachhochschule	Ja		x			
Burgergemeinde Bern, Domänenverwaltung	Nein	Beim Weyerli werden die PP reduziert und zudem wird nun auch noch die Busanbindung verschlechtert. Das erhöht den Suchverkehr und den Parkierungsdruck in den umliegenden Quartieren.	x			
IGÖV Bern-Mittelland	Ja	Optimierung kann so gelingen!	x			
Nordquartierleist Bern-Bümpliz	Nein	Bethlehemkirche und Weyermannshaus müssten unbedingt weiterhin bedient werden.	x			Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN. Bethlehem Kirche wird durch die TBN bedient.
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB	Eher Nein	Es ist richtig und wichtig, dass die Linie 27 als Nord-Süd-Verbindung bestehen bleibt. Mit der gewählten Führung der Linie 27 wird die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus abgehängt. Auch die TBN hat dort keine Haltestelle. Zudem fährt diese nicht an den Wochenenden und somit nicht zu Spitzenzeiten der Kunsteisbahn und des Freibads. Das ist nicht nachvollziehbar: Das Parkplatzangebot bei der Anlage wird künftig kleiner sein als heute. Deckt das öV-Angebot nicht das gesamte Einzugsgebiet gut ab, ist mit negativen Auswirkungen auf die umliegenden Quartiere (Parkverkehr) zu rechnen. Als Alternative einer direkten Verbindung zum Weyermannshaus könnten die Anschlüsse beim Bahnhof Bümpliz Nord optimiert werden. Wenn die Anschlüsse ab der Linie 27 auf die S-Bahn zum Europaplatz Nord optimal sind, könnten Besucher*innen der Sport- und Freizeitanlage dort umsteigen.		x		Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN. Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
Quartierverein Untermatt	Nein	Es ist richtig und wichtig, dass die Linie 27 als Nord-Süd-Verbindung bestehen bleibt. Mit der gewählten Führung der Linie 27 wird die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus abgehängt. Auch die TBN hat dort keine Haltestelle. Zudem fährt diese nicht an den Wochenenden und somit nicht zu Spitzenzeiten der Kunsteisbahn und des Freibads. Das ist nicht nachvollziehbar: Das Parkplatzangebot bei der Anlage wird künftig kleiner sein als heute. Deckt das öV-Angebot nicht das gesamte Einzugsgebiet gut ab, ist mit negativen Auswirkungen (Parkverkehr) für das Quartier Untermatt zu rechnen. Als Alternative einer direkten Verbindung zum Weyermannshaus könnten die Anschlüsse beim Bahnhof Bümpliz Nord optimiert werden. Wenn die Anschlüsse ab der Linie 27 auf die S-Bahn optimal sind, könnten Besucher*innen der Sport- und Freizeitanlage dort umsteigen.		x		Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN. Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Verein Quartier 3012	Ja		x			
Privatperson Bern	Keine Antwort	Ein Verkürzung der Linie 27 kann vorhandene Fahrgäste abschrecken. Durch Angebot entsteht eine Nachfrage.	x			Das bestehende Angebot wird nur ungenügend nachgefragt. Mit dem neuen Angebot sollen mehr Personen abgeholt werden.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Falls Linie 27 amputiert wird, dann muss sie mindestens über den Umsteigeort Holenackerplatz geführt werden. Dort benützen sehr viele Mitarbeitende mit Behinderung der Band-Genossenschaft den Bus Richtung Bümpliz und Niederwangen (und umgekehrt). Bedingung muss zudem sein, dass TBN als Ersatz Bethlehem Kirche und Weyermannshaus Bad bedienen muss.	x			Mit einer neuen Haltestelle "Abendstrasse" sind das Zentrum Riedbachstrasse und die Liegenschaft der Bandgenossenschaft weiterhin gut mit dem Bus erreichbar, ebenfalls bleibt die Erschliessung mit dem Tram über die Haltestelle Holenacker erhalten. Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN. Bethlehem Kirche wird durch die TBN bedient.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Weyermannshaus Bad ist für viele Familien von hier sehr wichtig, ansonsten hat weyermannshaus Bad keine gute anknüpfung mit öv und familie, parkplätze sind auch sehr gering	x			Das gesamte Gebiet ist durch die S-Bahn sehr gut erschlossen. Das Weyermannshaus hat mit der Haltestelle "Untermattweg", welche allenfalls noch näher an den Knoten Untermattweg verschoben werden könnte, ebenfalls Anschluss an die Buslinie 101, wie auch an die neue Buslinie TBN. Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli ebenfalls.
Privatperson Bern	Nein	Also es fährt immer noch in die Nähe. Also es ist etwa gleich.	x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Es ist nicht nachvollziehbar, wieso sie nicht mehr an der Haltestelle Stapfenacker hält	x			Aufgrund der zukünftig längeren Schliesszeiten beim Bahnübergang ist eine andere Linienführung notwendig. Mit der neuen Haltestelle Brünnengut und der verschobenen Haltestelle Brünnenstrasse ist das Quartier Stapfenacker weiterhin gut erschlossen.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Die Linie 27 ist für viele Privatpersonen die bequemste Möglichkeit von Bümpliz nach Bethlehem und umgekehrt zu gelangen. Beispiel: Ein Kind welches im Gäbelbach wohnt und selbstständig ins Schulhaus Sek. Bümpliz in den Musikunterricht gehen muss. Hier sollte beachtet werden, dass nach der Umstrukturierung keine Haltestellen weder von der Nummer 27 oder TBN bedient werden und so eine Lücke entsteht	x			Neue Haltestelle Abendstrasse in der Fellerstrasse ist der Ersatz für die nicht mehr angefahrenen Haltestelle Holenacker. Es besteht aber auch die Möglichkeit, via Tramlinie 8 und Brünnen Westside zur L27 umzusteigen oder via Bethlehem Kirche zur TBN umzusteigen, welche eine deutlich kürzere Fahrzeit in Richtung Bümpliz hat als heute die L27.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja	Das muss der Bevölkerung aber noch verkauft werden...	x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern	Nein	Auch im westen wohnen leute	x			
Privatperson Bern	Nein	Die direkte Verbindung vom Holenacker zum Bad ist nicht mehr vorhanden.	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Die Erschliessung verschiedener Orte im Quartier fallen weg oder werden schlechter erschlossen: das Weyerli, aber ganz besonders die Treffpunkte rund um die Reformierte Kirche Bethlehem und das Tscharnergut. In der Ref. Kirche Bethlehem haben verschiedenste Vereine ihre Aktivitäten und Treffpunkte. Insbesondere bei schlechtem Wetter, im Winter oder für ältere Personen ist die Verbindung Bümpliz/Bethlehem per Bus sehr wichtig. Viele ältere Personen trauen sich auch spät abends nicht zu Fuss im Quartier unterwegs zu sein und nützen die Busverbindung. Es wäre sogar wünschenswert, die Betriebszeit am Abend auf dieser Strecke zu verlängern.		x		Bethlehem Kirche wird durch die TBN bedient, ebenso wie durch die Tramlinie 8. Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
Privatperson Bern	Ja	der Wegfall der Haltestelle beim Weyerli soll mit geeigneten Massnahmen (s. oben) kompensiert werden.	x			
Privatperson Bern	Nein	Dies ist wohl der grösste Nachteil der neuen Linienführung Bus 27. Die TBN wird die Kirche Bethlehem nur für einen geringen Teil von Bümpliz erschliessen und dies auch nur werktags. Dies Haltestelle ist für viele Bewohnende an der heutigen Linienführung Bus 27 zentral. Das das Weyermannshausbad nicht mehr erschlossen sein wird, ist unbedingt zu verhindern. Das Weierli muss mit Bus 27 erschlossen bleiben.			x	Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert. Heute besteht nur eine sehr geringe Nachfrage auf der Linie 27 zwischen Holenacker und dem Weyermannshaus Bad, also auch bei der Haltestelle Bethlehem Kirche. Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.
Privatperson Bern	Eher Nein	Es ist richtig und wichtig, dass die Linie 27 als Nord-Süd-Verbindung bestehen bleibt. Mit der gewählten Führung der Linie 27 wird die Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus abgehängt. Auch die TBN hat dort keine Haltestelle. Zudem fährt diese nicht an den Wochenenden und somit nicht zu Spitzenzeiten der Kunsteisbahn und des Freibads. Das ist nicht nachvollziehbar: Das Parkplatzangebot bei der Anlage wird künftig kleiner sein als heute. Deckt das ÖV-Angebot nicht das gesamte Einzugsgebiet gut ab, ist mit negativen Auswirkungen auf die umliegenden Quartiere (Parkverkehr) zu rechnen. Als Alternative einer direkten Verbindung zum Weyermannshaus könnten die Anschlüsse beim Bahnhof Bümpliz Nord optimiert werden. Wenn die Anschlüsse der Linie 27 auf die S-Bahn zum Europaplatz Nord optimal sind, könnten Besucher*innen der Sport- und Freizeitanlage dort umsteigen.		x		Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN. Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
Privatperson Bern	Nein	Damit verliert die Linie 27 einen grossen Teil ihres quartierverbindenden Charakters. Die Schulen im Stapfenacker und Bethlehem verlieren ihre Verbindung ins Weyerli (Winter Kunsteisbahn, Sommer Schwimmbad). Dies ist ein grosser Verlust.	x			Es bestehen vielfältige attraktive Umsteigebeziehungen.
Privatperson Bern	Eher Ja	Da TBN am Wochenende nicht verkehren soll, ist das Weyermannshaus (Freibad, Hallenbad, Tennisplätze, Eisbahn, Winterskilift ...) dann per Postauto oder S-Bahn nur etwas weniger direkt erreichbar.		x		Die Erschliessung am Abend und am Wochenende wird mit einer verkürzten TBN gegenüber dem ursprünglichen Konzept erweitert.
Privatperson Bern	Nein	Öffentliche Sportanlagen. Zukünftige Erweiterungen in diesem Gebiet und der Bus wird abgebaut?	x			Das gesamte Gebiet ist durch die S-Bahn sehr gut erschlossen. Das Weyermannshaus West hat mit der Haltestelle "Untermattweg", welche allenfalls noch näher an den Knoten Untermattweg verschoben werden könnte, ebenfalls Anschluss an die Buslinie 101, wie auch an die neue Buslinie TBN. Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.
Privatperson Bern	Nein	Die Erschliessung des "Weierli" mit dem Ortsbus ist essentiell.	x			Heute besteht nur eine sehr geringe Nachfrage auf der Linie 27 zwischen Holenacker und dem Weyermannshaus Bad. Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.
Privatperson Bern	Nein		x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein		x			
Privatperson Bern	Eher Ja	An sich ist nachvollziehbar, dass die Linie 27 nicht parallel zur Buslinie TBN verkehren soll. Dennoch erachten wir den Verzicht auf die heutige Haltestelle Weyermannshaus Bad als Nachteil. Das wichtige Freizeitangebot im Weyermannshaus ist so schlecht erschlossen, vor allem auch für Familien. Auch die geplanten Überbauungen in der Nähe des Weyermannshauses verlieren so ihren Nahanschluss an das öV-Netz.	x			Das gesamte Gebiet ist durch die S-Bahn sehr gut erschlossen. Das Weyermannshaus West hat mit der Haltestelle "Untermattweg", welche allenfalls noch näher an den Knoten Untermattweg verschoben werden könnte, ebenfalls Anschluss an die Buslinie 101, wie auch an die neue Buslinie TBN. Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.
Privatperson Bern	Nein	Die Stationen Bethlehem Kirche als Umsteigeort und die Station Weyermannshaus Bad sind für uns Bewohner von Bern-West wichtige Stationen!	x			Bethlehem Kirche wird zukünftig von der neuen Buslinien TBN bedient, dies sogar direkter aus dem Raum Bümpliz. Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.
Privatperson Bern	Nein	Kirche und vorallem Weyermannshaus ist eine äusserst wichtige Haltestelle für die Quartiere. wir brauchen nicht noch eine Anbindung ans Westside (stehen da finanzielle Erwägungen im Hintergrund, Einkaufstourismus?)	x			Bethlehem Kirche wird zukünftig von der neuen Buslinien TBN bedient, dies sogar direkter aus dem Raum Bümpliz. Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.
Privatperson Bern	Nein	Das Bad sollte weiterhin von Bethlehem (Holenacker, Gäbelbach, Brünnen (teilweise) direkt erreichbar sein.	x			Heute besteht nur eine sehr geringe Nachfrage auf der Linie 27 zwischen Holenacker und dem Weyermannshaus Bad. Es entstehen vielfältige attraktive Umsteigebeziehungen als Alternative.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bremgarten	Ja		x			
Privatperson Kerzers	Nein	Eine attraktive Umsteigeverbindung Richtung Stadt Bern entfällt wenn der Bus nicht mehr im Holenacker, Betlehem hält.			x	In Richtung Bern bestehen mit den S-Bahnen und weiteren Umsteigepunkten auf die Tramlinien 7 und 8 attraktive Alternativen.
Privatperson Mühleberg	Eher Ja	Der Wegfall der Bedienung der Freizeiteinrichtungen im Weyermannshaus ist dennoch äusserst bedauerlich.	x			Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.
Privatperson Münsingen	Eher Nein	Die fehlende Erschliessung vom Weyermannshaus Bad hinterlässt eine Lücke. Spätestens mit der Verschiebung der BLS-Haltestelle Stöckacker Richtung Europaplatz drängt sich eine Gesamtbetrachtung der ÖV-Situation auf.	x			Die bestehende Bushaltestelle "Weyermannshaus" soll zum Autobahnviadukt hin verschoben werden und erschliesst neu das Weyerli mit den Linien 101 und TBN.
Privatperson Sumiswald	Nein		x			
Privatperson Thun	Ja		x			

5.4.4 «Sind Sie damit einverstanden, wie die Linie 27 im Raum Bümpliz (z. B. via Statthalterstrasse oder Brünnenstrasse) in Zukunft verkehren soll?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Eher Ja	In der Statthalterstrasse zwischen den künftigen Schulhäusern ist ein Pausenplatz vorgesehen und sie wird zukünftig als Begegnungszone (Tempo 20) signalisiert: die Strasse eignet sich daher nicht für eine Buslinie. Stattdessen ist eine alternative Linienführung über die Bümplizstrasse vorzusehen. Die bessere Erschliessung des Kleefelds ist höher zu gewichten als einzelne Verschlechterungen resp. Erschliessungslücken.	x			Es wird an der Führung über die Statthalterstrasse festgehalten. Damit die Linien 27 und TBN gemäss den kantonalen Vorgaben betrieben werden können, müssen mit beiden Linien gewisse Potenziale erschlossen werden. Mit der Führung kann das Potenzial Kleefeld abgeholt werden - mit dem Zusatznutzen, dass das heute suboptimal erschlossene Quartier eine bessere ÖV-Erschliessung erhält.
Neuenegg	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja	Die Führung der Linie 27 über die Brücke Abendstrasse anstelle des Bahnübergangs Brünnenstrasse ist angesichts der zu erwartenden Schliesszeiten des Bahnübergangs essenziell für einen stabilen Busbetrieb.	x			
BLS AG	Ja		x			
BLS Netz AG, Immobilien	Ja		x			
PostAuto AG - Gebiet Mitte	Ja		x			
SP Bümpliz/Bethlehem	Eher Nein	Mit der vorgeschlagenen Linienführung über die Abendstrassen-Brücke verliert das Wohnquartier Stapfenacker seine Bushaltestelle „Stapfenacker“.	x			
SP Länggasse-Felsenau	Eher Nein		x			
SP Stadt Bern	Eher Nein	Mit der vorgeschlagenen Linienführung über die Abendstrassen-Brücke verliert das Wohnquartier Stapfenacker seine Bushaltestelle Stapfenacker. Der Weg zur neuen Haltestelle auf der Riedbachstrasse ist für viele BewohnerInnen des Stapfenackers länger als 300 m und somit unzumutbar. Die Linienführung über die Abendstrassen-Brücke bringt kaum Mehrwert.			x	Aufgrund der zukünftig längeren Schliesszeiten beim Bahnübergang ist eine andere Linienführung notwendig. Mit der neuen Haltestelle Brünnergut und der verschobenen Haltestelle Brünnenstrasse ist das Quartier Stapfenacker weiterhin gut erschlossen. Gemäss den rechtlichen kantonalen Vorgaben ist die Erschliessung bis maximal 400m erfüllt.
Berner Fachhochschule	Ja		x			
IGÖV Bern-Mittelland	Ja		x			
Nordquartier-leist Bern-Bümpliz	Nein	Die Statthalterstrasse ist eng und gefährlich für Velofahrer und Autofahrer und zudem soll zwischen der Volksschule und der HPS eine Begegnungszone entstehen. Dieses Vorhaben möchten wir nicht gefährden. Ist wichtig fürs Quartier. Brünnenstrasse : Für uns als betroffener Quartierleist ist es eine Notwendigkeit die Beibehaltung der Linienführung über den Bahnübergang Brünnenstrasse beizubehalten (Haltestelle Stapfenackerstrasse) Der Weg über die Brücke ist keine Lösung, die Stausituation wird durch diesen Weg Richtung Westside nicht verbessern (Riedbachstrasse) wegen Rückstau vor der Barriere. Die Situation wird sich mit der geplanten Ausfahrt Zentrum Bethlehem Ausfahrt Riedbachstrasse noch zusätzlich verstärken.			x	Statthalterstrasse: Es wird an der Führung über die Statthalterstrasse festgehalten. Damit die Linien 27 und TBN gemäss den kantonalen Vorgaben betrieben werden können, müssen mit beiden Linien gewisse Potenziale erschlossen werden. Mit der Führung kann das Potenzial Kleefeld abgeholt werden - mit dem Zusatznutzen, dass das heute suboptimal erschlossene Quartier eine bessere ÖV-Erschliessung erhält. Brünnenstrasse: Es sind entsprechende Verkehrssteuerungsmassnahmen bei Bedarf zu prüfen.
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB	Eher Ja	Die bessere Erschliessung des Kleefelds ist ein Gewinn. Allerdings kommt es im Winterhaldequartier zu einer Erschliessungslücke.	x			Das Winterhalequartier wird weder besser noch schlechter erschlossen als vorher (Erschliessung erfolgt durch Tramlinie 7).

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Quartierverein Untermatt	Eher Ja	Die bessere Erschliessung des Kleefelds ist ein Gewinn. Allerdings kommt es im Winterhaldequartier zu einer Erschliessungslücke.	x			Das Winterhaldequartier wird weder besser noch schlechter erschlossen als vorher (Erschliessung erfolgt durch Tramlinie 7).
Verein Quartier 3012	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Statthalterstrasse ist OK Zur Linienführung Heimstrasse - Abendstrasse (Brücke) siehe Antwort zu Punkt 3	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Es ist nicht nachvollziehbar, wieso sie nicht mehr an der Haltestelle Stapfenacker hält	x			Mit den künftigen Angebotsausbauten auf der S-Bahn verlängern sich die Barrierenschliesszeiten und es musste eine alternative Linienführung gesucht werden. Mit der neuen Haltestelle "Brünnengut" gibt es zudem einen Ersatz, welcher via Bahnunterführung erreichbar ist.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein		x			
Privatperson Bern	Nein	Das Quartier und das Schulhaus Stapfenacker wird vom ÖV "angehängt". Es besteht die Gefahr, dass die Überführung Abendstrasse für den motorisierten Verkehr geöffnet wird.	x			Mit der neuen Haltestelle Brünnengut und der verschobenen Haltestelle Brünenstrasse ist das Quartier Stapfenacker weiterhin gut erschlossen. Die Öffnung der Brücke Abendstrasse für den ÖV ist nicht mit einer Öffnung für den MIV verbunden. Der Bericht wird entsprechend präzisiert.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Die Linie erreicht den jeweiligen Zielwerte von 50% respektive 45% nicht. Es besteht praktisch kein Bedürfnis für eine solche Linienführung. Es gibt genügend Ausweichmöglichkeiten, welche zu priorisieren sind. Alles in kurzer Gehdistanz machbar. Neue Angebote müssen kostendeckend sein!	x			Im Bericht wird das Potenzial ausgewiesen.
Privatperson Bern	Nein	Statthalterstrasse: ungeeignet, dort ist jetzt schon zu viel Verkehr (Entsorgungshof), es hat eine Kita ganz in der Nähe, die Strasse ist eng.	x			Es ist unklar, was genau gemeint ist. Falls das Gebiet bei der Haltestelle Statthalterstrasse gemeint ist: Die neue Buslinienführung führt nicht mehr hier durch.
Privatperson Bern	Ja		x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern	Nein	Die neue heilpädagogische Schule und die Statthaltererschule soll durch eine Begegnungszone (Pausenplatz) an der Statthalterstrasse "verbunden" werden. Dort sollte keine Busverbindung durchgehen. Im QBB wurde sogar beantragt, die Statthalterstrasse dort zu schliessen. Eine damalige Güterabwägung gründete in der "Pausenbegegnungszone" mit wenig Verkehr.			x	Es wird an der Führung über die Statthalterstrasse festgehalten. Damit die Linien 27 und TBN gemäss den kantonalen Vorgaben betrieben werden können, müssen mit beiden Linien gewisse Potenziale erschlossen werden. Mit der Führung kann das Potenzial Kleefeld abgeholt werden - mit dem Zusatznutzen, dass das heute suboptimal erschlossene Quartier eine bessere ÖV-Erschliessung erhält.
Privatperson Bern	Eher Ja	Die bessere Erschliessung des Kleefelds ist ein Gewinn. Allerdings kommt es im Winterhaldequartier zu einer Erschliessungslücke.	x			Das Winterhaldequartier wird weder besser noch schlechter erschlossen als vorher (Erschliessung erfolgt durch Tramlinie 7).
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Die heutige Führung finde ich gut.	x			
Privatperson Bern	Nein		x			
Privatperson Bern	Nein	Wie bereits oben erwähnt, ist die Heimstrasse im Abschnitt Brünnenstrasse - Mühledorfstrasse sehr eng (auch aufgrund der Parkplätze) und ein Kreuzen selbst mit dem Velo kaum gefahrlos möglich. Zudem weist die Heimstrasse in diesem Abschnitt nur auf der Ostseite ein Trottoir auf. Dies ist besonders deshalb problematisch, weil auf der Westseite verschiedene Familien mit kleinen Kindern wohnen. Aus unserer Sicht ist die Strasse für eine Buslinie nicht geeignet. Bei der bisherigen Linienführung konnten wir ein gewisses Verständnis dafür aufbringen, dass der Bus durch diesen Abschnitt der Heimstrasse geführt wird, auch wenn dies sicher keine optimale Lösung darstellt. Die Linienführung war akzeptabel, weil der Bus nunmal irgendwie vom Bahnübergang Brünnenstrasse zum Bahnhof Bümpliz Nord gelangen musste. Mit der neuen Linienführung ist aber nicht einzusehen, weshalb der Bus 27 nicht über die deutlich besser geeignete Bümplizstrasse geführt und so zum Bahnhof Bümpliz Nord gelangen kann (und dann weiter über die Abendstrasse über die neu zu öffnende Brücke). Damit entfielen nicht nur der problematische Abschnitt auf der Heimstrasse, sondern wäre die Haltestelle Bümpliz Nord auch nicht mehr über eine "Stichverbindung" erschlossen und müsste der Bus dort nicht wenden.			x	Mit dieser Variante wären die südöstlichen Teile des Stapfenackerquartier nicht mehr durch ÖV erschlossen. Zudem führt die Variante zu einem unerwünschten Parallelbetrieb zu TBN zwischen Bümpliz Süd und Bümpliz Nord mit den damit verbundenen Nachteilen. Deshalb wird an der Führung via Heimstrasse festgehalten.
Privatperson Bern	Eher Nein	Die alte Linienführung sollte beibehalten werden. Die Station Stapfenacker Schulhaus wird von vielen Älteren Bewohnern aus den umliegenden Quartieren benützt!			x	Mit den künftigen Angebotsausbauten auf der S-Bahn verlängern sich die Barrierenschliesszeiten und es musste eine alternative Linienführung gesucht werden. Mit der neuen Haltestelle "Brünnengut" gibt es zudem einen Ersatz, welcher via Bahnunterführung erreichbar ist.
Privatperson Bern	Nein	Kirche und vorallem Weyermannshaus ist eine äusserst wichtige Haltestelle für die Quartiere. wir brauchen nicht noch eine Anbindung ans Westside (stehen da finanzielle Erwägungen im Hintergrund, Einkaufstourismus?)	x			Bethlehem Kirche wird zukünftig von der neuen Buslinien TBN bedient, dies sogar direkter aus dem Raum Bümpliz. Ebenso wird das Gebiet Weyermannshaus mit der TBN bedient.
Privatperson Bern	Nein	Ein "Abhängen" der Quartiere Holenacker, Gäbelbach und teilweise Brünnen vom internen ÖV-Verkehr des Stadtteils 6 ist nicht nachvollziehbar.	x			Es wird angenommen, dass die innerquartierliche Erschliessung von Brünnen stärker nachgefragt wird (insbesondere vom Raum Bümpliz), als die innerquartierliche Erschliessung von Holenacker und Gäbelbach (in Richtung Bümpliz).
Privatperson Bern	Eher Nein	Statthalterstrasse sieht für mich nach einer unübersichtlichen Zusatzschleife aus, weil so der Bahnhof Bümpliz Süd sehr umständlich angefahren werden muss.	x			Es wird an der Führung über die Statthalterstrasse festgehalten. Damit die Linien 27 und TBN gemäss den kantonalen Vorgaben betrieben werden können, müssen mit beiden Linien gewisse Potenziale erschlossen werden. Mit der Führung kann das Potenzial Kleefeld abgeholt werden - mit dem Zusatznutzen, dass das heute suboptimal erschlossene Quartier eine bessere ÖV-Erschliessung erhält.
Privatperson Bern	Eher Nein	Die Linie 27 soll erst umgelegt werden, wenn der Verkehr auf der Bahnstrecke tatsächlich erhöht wird und damit die Bahnübergang Brünnenstrasse länger geschlossen bleiben wird, also ab etwa 2035.			x	Mit Einführung der TBN ist auch das Konzept der Linie 27 anzupassen. Damit die neue Haltestelle Abendstrasse (Erschliessung Einkaufszentrum) realisiert werden kann, ist die Führung über die Abendstrasse bereits früher notwendig.
Privatperson Bern	Eher Ja		x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bremgarten	Ja		x			
Privatperson Kerzers	Nein	Siehe Antwort weiter oben zur Erschliessung der Quartiere	x			
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Münsingen	Ja		x			
Privatperson Sumiswald	Nein		x			
Privatperson Thun	Ja		x			

5.4.5 «Aufgrund der Fahrzeiten der Buslinie 27 können Holenacker und Brünnen nicht beide bedient werden ohne erhebliche Mehrkosten. Sind Sie damit einverstanden, dass die Linie 27 in Zukunft nach Brünnen geführt werden soll?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Eher Ja		x			
Neuenegg	Ja		x			
BERNMOBIL	Eher Ja	Auch Holenacker wird als sinnvolle Endhaltestelle der angepassten Linie 27 angesehen (u.a. optimale Umsteigemöglichkeit auf die Linie 8 nach Brünnen und Richtung Bethlehem/Bern Bahnhof, direkte Erschliessung Quartier Holenacker mit Linie 27). Die Haltestelle weist heutige verhältnismässig hohe Frequenzen auf. Für die Führung der Linie 27 nach Brünnen spricht die Möglichkeit eine Ersatzhaltestelle "Stapfenacker" auf der Riedbachstrasse einzurichten. Bei einer Führung nach Brünnen ist zu beachten, dass die Busse auch auf der Riedbachstrasse nördlich des Bahnüberganges bei geschlossenen Schranken von einem Rückstau betroffen sein können (Rückstauraum auf der Brünnenstrasse zwischen Bahnübergang und Riedbachstrasse ist nur sehr kurz). Hier sollte eine Möglichkeit geschaffen werden, dass der Bus Richtung Brünnen einen allfälligen Rückstau auf der Gegenfahrbahn überholen kann (evtl. gesichert mit LSA).	x			Es sind entsprechende Verkehrssteuerungsmassnahmen bei Bedarf zu prüfen.
BLS AG	Eher Nein	Aus Sicht der Planung und Entwicklung des Hubs Europaplatz ist dieses Angebotskonzept unvergleichbar besser als das nun vorliegende im Rahmen der Studie «neue Tangentiallinie Bern Nordwest (inkl. Buslinien 27 und 32)». • Die Buslinie 27 wird bis zur neuen S-Bahn-Haltestelle Europaplatz Nord geführt, was gegenüber heute mit dem peripheren Endpunkt Weyermannshaus eine wesentliche Verbesserung darstellt, da eine neue attraktive Transportkette gebildet wird. Die Ringlinie um das Entwicklungsgebiet Weyermanns West erschliesst dieses in idealer Weise. • Die Tangentiallinie wird (optional) mit einer Stichfahrt ebenfalls nahe an die neue Haltestelle Europaplatz Nord gebracht. • Mit einem Aufkommen von 23'000 Personen pro Tag (DWV 2040) stellen die drei Bahn-Haltestellen Europaplatz ein wesentlich bedeutenderes Quell- und Zielgebiet dar als Bern Brünnen Westside mit einem DWV 2040 von 5000. Aus Sicht BLS Personenmobilität sollen diese positiven Elemente der Studie «Optimieren ÖV-Erschliessung Ausserholligen Nord» erhalten bleiben und in das Konzept «neue Tangentiallinie Bern Nordwest (inkl. Buslinien 27 und 32)» übernommen werden. Fazit: Aus Sicht BLS ist das Potential am Europaplatz als Endpunkt wesentlich grösser als in Brünnen oder Holenacker.			x	Siehe bereits oben genannte Punkte.
PostAuto AG -Gebiet Mitte	Ja		x			
SP Bümpliz/Bethlehem	Eher Nein	Der Wegfall der Haltestelle Holenacker ist aus Sicht der SP Bü/Be nicht vertretbar. Das Zentrum Riedbachstrasse hat für die Bevölkerung einen wichtigen Stellenwert. Hinzuweisen ist zudem auf das Klientel der Bandgenossenschaft und des Acherlis, die eine gute Anbindung an den öV benötigt.	x			Mit einer neuen Haltestelle "Abendstrasse" sind das Zentrum Riedbachstrasse und die Liegenschaft der Bandgenossenschaft weiterhin gut mit dem Bus erreichbar, ebenfalls bleibt die Erschliessung mit dem Tram über die Haltestelle Holenacker erhalten.
SP Länggasse-Felsenau	Eher Nein		x			
SP Stadt Bern	Eher Nein	Das Zentrum Riedbachstrasse hat für die Bevölkerung einen wichtigen Stellenwert. Entsprechend wäre eine Führung durch die Riedbachstrasse zum Holenackerplatz zu bevorzugen.	x			Mit einer neuen Haltestelle "Abendstrasse" sind das Zentrum Riedbachstrasse und die Liegenschaft der Bandgenossenschaft weiterhin gut mit dem Bus erreichbar, ebenfalls bleibt die Erschliessung mit dem Tram über die Haltestelle Holenacker erhalten.
IGÖV Bern-Mittelland	Ja		x			
Nordquartier-leist Bern-Bümpliz	Nein	Es ist kein Bedürfnis, die viertelstündliche Bahnverbindung ist mehr als ausreichend. Zudem ist die Riedbachstrasse heute nicht komplett durchgängig und wird von den Anwohnern auch so geschätzt. Zudem haben wir in der obigen Frage auf die Überbelastung der Riedbachstrasse vor dem Bahnübergang Brünnenstrasse schon hingewiesen.	x			Der Quartierverein Brünnen begrüsst die Linienführung nach Brünnen Westside und priorisiert diese gegenüber einer Linienführung zum Holenackerplatz und zum Weyermannshaus.
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB	Eher Nein	Mit der Variante Brünnen-Westside fällt die Quartiererschliessung ökonomischen Überlegungen zum Opfer. Mit der Linienführung zum Holenackerplatz könnte die Linie wie bisher zur Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus weitergeführt werden. Dies wäre aus Sicht der QBB sinnvoll. Eine weitere Möglichkeit, das Weyermannshaus Bad zu erschliessen wäre die Führung über Abendstrasse – Fellerstrasse – Untermatt / Bümplizstrasse – Weyermannshaus. Bei der Linienführung nach Brünnen wird auch das Quartiereinkaufszentrum Zentrum Bethlehem weniger direkt angebunden. Die Haltestelle Abendstrasse sollte möglichst nahe zum Eingang des (neu geplanten!) Einkaufszentrums liegen.	x			Die Einkürzung der Linie 27 ergibt sich aus der Einführung der neuen Buslinie TBN, welche das Gebiet Weyermannshaus bedient, und der heute geringen Nachfrage auf der Linie 27 zwischen Holenacker und dem Weyermannshaus Bad. Die Lage der Haltestelle Abendstrasse nahe dem neuen Quartiereinkaufszentrum wird angestrebt.

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Quartierverein Untermatt	Eher Nein	Mit der Variante Brünnen-Westside fällt die Quartierschliessung ökonomischen Überlegungen zum Opfer. Mit der Linienführung zum Holenackerplatz könnte die Linie wie bisher zur Sport- und Freizeit- anlage Weyermannshaus weitergeführt werden. Dies wäre aus Sicht der QBB sinnvoll. Eine weitere Möglichkeit, das Weyermannshaus Bad zu erschliessen wäre die Führung über Abendstrasse – Fell-erstrasse – Untermatt / Bümplizstrasse – Weyermannshaus. Bei der Linienführung nach Brünnen wird auch das Quartiereinkaufszentrum Zentrum Bethlehem we niger direkt angebunden. Die Haltestelle Abendstrasse sollte möglichst nahe zum Eingang des (neu geplanten!) Einkaufszentrums liegen.	x			Die Einkürzung der Linie 27 ergibt sich aus der Einführung der neuen Buslinie TBN, welche das Gebiet Weyermannshaus bedient, und der heute geringen Nachfrage auf der Linie 27 zwischen Holenacker und dem Weyermannshaus Bad. Die Lage der Haltestelle Abendstrasse nahe dem neuen Quartiereinkaufszentrum wird angestrebt.
Verein Quartier 3012	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Ja	Der Bus sollte weiterhin in einer Schlaufe zum Holenackerplatz geführt werden.			x	Die dafür benötigte Fahrzeit erlaubt eine solchen Schlaufe nicht ohne einen zusätzlichen Fahrzeugeinsatz, was nicht verhältnismässig wäre.
Privatperson Bern	Eher Nein	Holenacker ist der Vorzug zu geben. Siehe Begründung oben: wichtige Bedienung wegen Umsteigeeffekt Tram Nr. 8 und vor allem wegen den Behinderten-Institutionen wie die Band-Genossenschaft. Schon allein deshalb sind die Mehrkosten zu verantworten. Ab Riedbachstrasse direkt nach Brünnen Westside genügt nicht.	x			Mit einer neuen Haltestelle "Abendstrasse" sind das Zentrum Riedbachstrasse und die Liegenschaft der Bandgenossenschaft weiterhin gut mit dem Bus erreichbar. Der Umsteigeeffekt ist unklar und es ist auch ein Umsteigen in Brünnen oder mit der TBN bei Bethlehem Kirche möglich.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Fährt ja schon ein Tram und Zug	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein	Eher Nein, da Westside per Tram und Zug bereits gut erreichbar ist.	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Holenacker wohnen auch steuerzahler	x			
Privatperson Bern	Nein	Siehe vorherige Bemerkungen.	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein		x			
Privatperson Bern	Keine Antwort	Brünnen ist mit dem ÖV bereits sehr gut erschlossen.	x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Was eine Busverbindung parallel zu einer Bahnverbindung (Züge alle 15 Min.) bringen soll, ist nicht nachvollziehbar. Dieser Ast durch die heute verkehrsberuhigte / für den MIV gesperrte Strasse ist einfach ein "Murks". WICHTIG: Bei geschlossener Bahnschranke Brünnenstrasse bleiben dann die Fahrzeuge Bus 27 ab 3-4 wartenden Fahrzeugen vor der Bahnschranke einfach auf der Riedbachstrasse in beiden Richtungen im Wartestau. Die Riedbachstrasse ist einfach nicht für einen Busbetrieb ausgelegt. Auf Wunsch komme ich	x			Der Quartierverein Brünnen begrüsst die Linienführung nach Brünnen Westside und priorisiert diese gegenüber einer Linienführung zum Holenackerplatz und zum Weyermannshaus.

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
		gerne zu einer Begehung. Zu vollen Stunden bleibt die Bahnschranke für bis 5 Züge (inkl. Güterzug) zu. Die Fahrzeuge Bus 27 stehen dann zwar nicht mehr direkt vor der Schranke, jedoch einfach im Stau - und dies auf beiden Seiten (Fahrzeuge fahren in Kurve).				Rückstau: Es sind entsprechende Verkehrssteuerungsmassnahmen bei Bedarf zu prüfen.
Privatperson Bern	Nein	Mit der Variante Brünnen-Westside fällt die Quartierserschliessung ökonomischen Überlegungen zum Opfer. Mit der Linienführung zum Holenackerplatz könnte die Linie wie bisher zur Sport- und Freizeitanlage Weyermannshaus weitergeführt werden. Dies wäre aus meiner Sicht sinnvoll. Eine weitere Möglichkeit, das Weyermannshaus Bad zu erschliessen wäre die Führung Abendstrasse - Fellerstrasse - Untermatt/Bümplizstrasse - Weyermannshaus. Bei der Linienführung nach Brünnen wird auch das Quartiereinkaufszentrum Zentrum Betlehem weniger direkt angebunden. Die Haltestelle Abendstrasse sollte möglichst nahe zum Eingang des (neu geplanten!) Einkaufszentrums liegen.	x			Die Einkürzung der Linie 27 ergibt sich aus der Einführung der neuen Buslinie TBN, welche das Gebiet Weyermannshaus bedient, und der heute geringen Nachfrage auf der Linie 27 zwischen Holenacker und dem Weyermannshaus Bad. Die Lage der Haltestelle Abendstrasse nahe dem neuen Quartiereinkaufszentrum wird angestrebt.
Privatperson Bern	Nein	Die Führung über die Brücke Abendstrasse und dann in den Riedbach bringt nichts. Bei geschlossener Schranke wird es auf der Seite Betlehem genauso zu Staus kommen, weil die Strasse durch die am Bahnübergang wartenden Autos blockiert ist. Das Bedürfnis nach einer zusätzlichen Verbindung ins Westside ist zu bezweifeln.	x			Es sind entsprechende Verkehrssteuerungsmassnahmen bei Bedarf zu prüfen.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Wenn eine neue Buslinienführung, dann für alle. Abbau im ÖV?	x			Das Angebotskonzept schlägt die Einführung einer neuen Buslinie vor. Zusätzlich wird die bestehende Linie 27 optimiert.
Privatperson Bern	Nein		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	Da in Brünnen bereits eine Bahn- und Tramstation bestehen, ist die Station Holenacker als Umsteigestation besser geeignet.	x			Brünnen ist als Verkehrsdrehscheibe gerade aufgrund des grösseren ÖV-Angebots attraktiver.
Privatperson Bern	Nein	wir brauchen nicht noch eine Anbindung ans Westside (stehen da finanzielle Erwägungen im Hintergrund, Einkaufstourismus?)	x			Es wird angenommen, dass die Verkehrsdrehscheibe Brünnen und das Einkaufs- und Freizeitzentrum Westside für mehr Fahrgäste aus dem Raum Bümpliz von Interesse ist als die Haltestelle Holenacker.
Privatperson Bern	Keine Antwort	Von mir aus, aber nicht ohne Bedienung der Haltestellen Holenacker, Riedbachstrasse und Felerstrasse (Erschliessung Werkhof und Bahnhof Bümpliz Nord).			x	Der Bahnhof Bümpliz Nord wird südseitig erschlossen, für die Haltestelle Riedbachstrasse ist ein Ersatz vorgesehen. Eine Erschliessung aller aufgeführten Haltestellen ist ohne zusätzlichen Fahrzeugeinsatz und somit erhebliche Mehrkosten nicht möglich.
Privatperson Bern	Ja	Aus Holenacker besteht ja bereits eine Tramverbindung nach Brünnen.	x			
Privatperson Bern	Eher Ja		x			
Privatperson Bremgarten	Ja		x			
Privatperson Kerzers	Nein	Eine Umsteigemöglichkeit in Holenacker wäre für Reisende in Richtung Bern attraktiver. Ein Umweg via Brünnen ist für die Reisekette von Nachteil.	x			In Richtung Bern bestehen mit den S-Bahnen und weiteren Umsteigepunkten auf die Tramlinien 7 und 8 attraktive Alternativen.
Privatperson Mühleberg	Ja		x			
Privatperson Münsingen	Ja		x			
Privatperson Sumiswald	Nein		x			
Privatperson Thun	Ja		x			

5.4.6 «In Niederwangen sollen bei der Buslinie 27 in Zukunft die Bahnanschlüsse der S1 (Bern–Freiburg) prioritär bedient werden – und nicht mehr die Bahnanschlüsse der S2 (Bern–Laupen). Damit ergeben sich insbesondere auch in Bümpliz Süd bessere Anschlüsse. Sind Sie damit einverstanden?»

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Ja		x			
Neuenegg	Ja		x			
BERNMOBIL	Ja	Dies ist sehr sinnvoll, da der Korridor Fribourg mutmasslich mehr Umsteiger als der Korridor Laupen bringt. Die Anschlüsse an die S2 können immer noch gewährleistet werden können, wenn auch mit längeren Umsteigezeiten.	x			
BLS AG	Eher Ja	Grundsätzlich bestehen von/nach beiden S-Bahn-Linien Anschlüsse. Die unterschiedlichen Umsteigeorte sind für die Kunden jedoch eher verwirrend.	x			
PostAuto AG -Gebiet Mitte	Ja		x			
SP Bümpliz/Bethlehem	Eher Ja	Diese Anpassung der Fahrplans wird von der SP Bü/Be begrüsst.	x			
SP Länggasse-Felsenau	Ja		x			
SP Stadt Bern	Ja	Wir begrüssen diese Anpassung.	x			
IGÖV Bern-Mittelland	Ja	Anschlüsse S2 sind zumutbar	x			
Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		x			
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB	Ja	Die QBB ist der Meinung, dass die Linie S1 (Bern-Freiburg) prioritär bedient werden sollte.	x			
Quartierverein Untermatt	Ja		x			
Verein Quartier 3012	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja	Die Heilpädagogische Schule und Bümpliz sollen ein Eins sein, durch entsprechende Gestaltung der Statthalterstrasse und Tempo 20. Das muss auch mit der neuen Busführung über die Statthalterstrasse möglich sein.	x			Die Linienführung über die Statthalterstrasse schliesst dies nicht aus.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein	So wird immer nur jemand bevorzugt, statt mal im allgemeinen zu verbessern	x			Ziel ist eine allgemeine Verbesserung. Jedoch sind diese nicht ohne Nachteile zu erreichen. Beispielsweise Mehrkosten oder weniger optimale Verbindungen für gewisse Wunschverbindungen, welche weniger nachgefragt werden.
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			

Eingabe von	Rückmeldung (Ja, Eher Ja, Eher Nein, Nein, keine Antwort)	Anmerkung Massnahmen	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Nein		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Eher Nein		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bern	Ja		x			
Privatperson Bremgarten	Ja		x			
Privatperson Kerzers	Ja		x			
Privatperson Mühleberg	Nein		x			
Privatperson Münsingen	Ja		x			
Privatperson Sumiswald	Nein		x			
Privatperson Thun	Ja		x			

5.4.7 «Haben Sie weitere Bemerkungen zu den Buslinien 27 und/oder 32?»

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
Bern	Die Anschlüsse beim Bahnhof Bümpliz Nord sind zu überprüfen und zu optimieren.	x			Die angepasste L27 ist bezüglich Zugsanschlüsse in Niederräumen optimiert, die Fahrlagen sind zusammen mit den minimal einzuhaltenden Wendezeiten in Brünnen Westside gegeben.
Tiefbauamt, Oberingenieurkreis II	Der OIK II ist betreffend diesem ÖV-Angebotskonzept im Dialog mit Bernmobil soweit die Freiburgstrasse, Abschnitt Hohliebi, betroffen ist. Aus der Veränderung gemäss Konzept entsteht kein Konflikt mit diesem Kantonsstrassenvorhaben.	x			
EVP Stadt Bern	Wir begrüßen es, dass die Linienführungen der verschiedenen Buslinien im Westen überprüft wurden und nun angepasst werden sollen – die Änderungen erscheinen uns schlüssig. Wir fragen uns nur, ob es nicht möglich wäre, durch Verknüpfungen 2 statt 3 Linien zu haben.	x			Die Buslinien werden mit unterschiedlichen Takten und Angebotszeiten angeboten, weshalb eine Reduktion auf zwei Linien nicht zielführend wäre.
SP Stadt Bern	Nein. Wir haben eine Bemerkung zur Art der Umfrage: Dieses Formular ist unpraktisch.	x			Gerne nehmen wir eine spezifischer Rückmeldung entgegen, um in Zukunft die öffentliche Mitwirkung zu optimieren.
IGÖV Bern-Mittelland	Die Siedlungsstruktur und das Strassennetz Bümpliz/Bethlehem ermöglichen leider keine für alle Kundinnen und Kunden optimale Buslösung. Die vorliegende Lösung wird durch IGÖV unterstützt.	x			
Nordquartierleist Bern-Bümpliz	Wir empfehlen SEHR die Linienführung des Bus 27 ab Bahnhof Bümpliz Nord über die Bümplizstrasse - Bahnunterführung - Waldmannstrasse - Bethlehemkirche - Weyermannshaus zu leiten. Vorteil : der Bahnübergang Brünnenstrasse wird entlastet und Bahnübergang-Brücke Abendstrasse muss nicht geöffnet werden. Weiterer grosser Vorteil : Die Kirche Bethlehem und das Weyerli wird weiterhin bedient.			x	Siehe Beantwortung Eingaben weiter oben.
Pro Bahn Espace Mittelland	Eine neue Unterführung der Brünnenstrasse unter der Bahnlinie Bern - Kerzers ist wohl eine zu teure Lösung?	x			Eine solche Unterführung ist zurzeit nicht vorgesehen.
Quartierkommission Bümpliz-Bethlehem QBB	Die Linien 27 und 32 erfüllen nur knapp die definierten Anforderungen. Diese werden rein quantitativ ermittelt. Einziges Kriterium für die Bewertung, ob eine Linie rentabel ist oder nicht, ist die Anzahl beförderter Personen. Qualitative Beurteilungen wie beispielsweise die Erschliessung von Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität (Institutionen wie heilpädagogische Einrichtungen, Alterswohnheime etc.) werden mit Ausnahme von Schülerverkehr nicht berücksichtigt. Aus einer gesamtgesellschaftlichen Sicht ist dies ungenügend. Gute öV-Erschliessungen sind insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ein elementares Kriterium für ein selbstbestimmtes und möglichst unabhängiges Leben. Diese Stellungnahme wurde von den QBB-Delegierten im Zirkularbeschluss mit 14 JA-Stimmen und 1 NEIN-Stimme verabschiedet. Minderheitenposition zu den Fragen 11 und 13 (1 Stimme, Quartierverein Brünnen): Die Minderheitenposition betrifft die Linienführung der Buslinie 27 in Richtung Brünnen Westside. Der Quartierverein Brünnen begrüsst die Linienführung nach Brünnen Westside und priorisiert diese gegenüber einer Linienführung zum Holenackerplatz und zum Weyermannshaus.	x			Die kantonalen rechtlichen Rahmenbedingungen geben mit Mindest- und Zielvorgaben bezüglich Kostendeckung und Auslastung der Fahrzeuge klare Vorgaben. Weitere Faktoren werden soweit möglich berücksichtigt, genügen jedoch nicht, um diese Vorgaben zu übersteuern.
Quartierverein Untermatt	Die Linien 27 und 32 erfüllen nur knapp die definierten Anforderungen. Diese werden rein quantitativ ermittelt. Einziges Kriterium für die Bewertung, ob eine Linie rentabel ist oder nicht, ist die Anzahl beförderter Personen. Qualitative Beurteilungen wie beispielsweise die Erschliessung von Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität (Institutionen wie heilpädagogische Einrichtungen, Alterswohnheime etc.) werden mit Ausnahme von Schüler*innenverkehr nicht berücksichtigt. Aus einer gesamtgesellschaftlichen Sicht ist dies ungenügend. Gute öV-Erschliessungen sind insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ein elementares Kriterium für ein selbstbestimmtes und möglichst unabhängiges Leben.	x			Die kantonalen rechtlichen Rahmenbedingungen geben mit Mindest- und Zielvorgaben bezüglich Kostendeckung und Auslastung der Fahrzeuge klare Vorgaben. Weitere Faktoren werden soweit möglich berücksichtigt, genügen jedoch nicht, um diese Vorgaben zu übersteuern.
Privatperson Bern	Die Heilpädagogische Schule und die Schule Bümpliz sollten ein Eins sein durch entsprechende Gestaltung der Statthalterstrasse und Tempo 20 (Konzept der Schulen). Die muss auch mit der neuen Busführung über die Statthalterstrasse möglich sein.	x			Die Linienführung über die Statthalterstrasse schliesst dies nicht aus.
Privatperson Bern	Als Bewohner von Bümpliz und regelmässiger Benutzer der Linie 27 habe ich in keiner Weise Verständnis für die Reduzierung des Angebots. Dieses hat sich bewährt und wird von der Bevölkerung sehr geschätzt. Die zahlreichen Bauprojekte im Bereich Untermatt / Weyermannshaus West usw. werden die Frequenzen erhöhen. Dass man ausgerechnet in der Projektierungsphase dieser Grossüberbauungen die dorthin führende Buslinie kappen will, versteht niemand hier in Bümpliz. Nur wenn die neue Buslinie TBN täglich diese Quartiere und Einrichtungen anfährt und zum Beispiel am Bahnhof Bümpliz Nord mit der Linie 27 und der Bahn gut verknüpft ist, kann man sich eine Verkürzung der Linie 27 überlegen. Aber nur dann ...!	x			Der genannte Abschnitt der Linie 27 wird heute nur wenig benutzt. Mit der TBN entsteht ein attraktives neues Angebot, neben dem bereits bestehenden guten ÖV, welches die Gebiete Untermatt und Weyermannshaus West ebenfalls bedient und dies von Bümpliz her direkter als mit der alten Linienführung der Linie 27.
Privatperson Bern	Aus meiner Sicht sind hier wieder Menschen am Werk welche das alles gar nicht nutzen und bequem mit dem Tesla ins Büro fahren..	x			
Privatperson Bern	schon heute wird diese Linie nicht kostendeckend befahren. Die Busse sind immer leer, oder fast leer. Gemäss Bern Mobil wird dieser Medibus nur benutzt , weil zwischen BahnhofSüd und Bachmätteli (Eine Station!) an einigen Fahrten am Morgen die Kapazität erreicht wird. Daher würde ein Minibus für diese Linie reichen. Wenn diese Tangente befahren werden soll, aus welchen Gründen auch immer, würde definitiv ein Minibus reichen, weil die Nachfrage besteht nicht.	x			Im Bericht wird das Potenzial ausgewiesen.
Privatperson Bern	Der Fussgängerbuckel, äh die LV-Brücke Abendstrasse, ist nicht geeignet für Busbetrieb. Ist eine Verbreiterung wirklich nicht bezahlbar? Wäre hier eine brauchbare Überführung für den Nahverkehr nicht eine passende Wiedergutmachung für die nicht gebaute Unterführung Brünnenstrasse? Klar, das damals gesparte Geld ist nicht mehr da. Was kosten denn die Wartezeiten bei den wesentlich längeren und häufigeren Schliesszeiten der Barriere?	x			
Privatperson Bern	Unnötig verkehrsbehindernd	x			
Privatperson Bern	Ich finde es eine super Idee, eine Linie Bümpliz-Bethlehem-Länggasse zu machen, das habe ich schon lange gedacht und zu meinem Mann gesagt. :-) Es würde auch den Bahnhof entlasten und wäre zudem direkter. Ich wünsche dem Projekt auf jeden Fall gutes Gelingen!	x			

Privatperson Bern	Die Linien erreichen die jeweiligen Zielwerte von 50% respektive 45% nicht. Es besteht praktisch kein Bedürfnis für eine Linienführung 27. Es gibt genügend Ausweichmöglichkeiten, welche zu priorisieren sind. Alles in kurzer Gehdistanz machbar. Neue Angebote müssen kostendeckend sein!	x		Im Bericht wird das Potenzial ausgewiesen. Die Buslinie 27 stellt eine wichtige Verknüpfung zwischen den Quartieren des Stadtteil VI dar.
Privatperson Bern	Bitte überdenken Sie nochmals die Buslinie 27 ab Bahnhof Bümpliz Süd. Bin als Anwohner und Delegierter im QBB des Nordquartier Bümpliz gerne bei einer Begehung dabei.	x		Es wird an der Führung über die Statthalerstrasse festgehalten. Damit die Linien 27 und TBN gemäss den kantonalen Vorgaben betrieben werden können, müssen mit beiden Linien gewisse Potenziale erschlossen werden. Mit der Führung kann das Potenzial Kleefeld abgeholt werden - mit dem Zusatznutzen, dass das heute suboptimal erschlossene Quartier eine bessere ÖV-Erschliessung erhält.
Privatperson Bern	Die Linien 27 und 32 erfüllen nur knapp die definierten Anforderungen. Diese werden rein Quantitativ ermittelt. Einziges Kriterium für die Bewertung, ob eine Linie rentabel ist oder nicht, ist die Anzahl beförderter Personen. Qualitative Beurteilungen wie beispielsweise die Erschliessung von Personengruppen mit eingeschränkter Mobilität (Institutionen wie heilpädagogische Einrichtungen, Alterswohnheime etc.) werden mit Ausnahme von Schüler*innenverkehr nicht berücksichtigt. Aus einer gesamtgesellschaftlichen Sicht ist dies ungenügend. Gute ÖV-Erschliessungen sind insbesondere für Menschen mit eingeschränkter Mobilität ein elementares Kriterium für ein selbstbestimmtes und möglichst unabhängiges Leben.	x		Die kantonalen rechtlichen Rahmenbedingungen geben mit Mindest- und Zielvorgaben bezüglich Kostendeckung und Auslastung der Fahrzeuge klare Vorgaben. Weitere Faktoren werden soweit möglich berücksichtigt, genügen jedoch nicht, um diese Vorgaben zu übersteuern.
Privatperson Bern	Ich bin nach wie vor nicht einverstanden, dass die Abendstrasse für den Verkehr geöffnet werden soll ohne Poller!!		x	Die Öffnung der Brücke Abendstrasse für den ÖV ist nicht mit einer Öffnung für den MIV verbunden. Der Bericht wird entsprechend präzisiert.
Privatperson Bern	s. Kommentare an vorherigen Punkten. Eine Busführung durch die Mittelstrasse ist zu vermeiden.		x	Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen
Privatperson Bern	Kein Bus auf Mittelstrasse, bitte.		x	Das Konzept wird angepasst und es ist neu eine Linienführung via Neufeldstrasse vorgesehen
Privatperson Bern	Die Erreichbarkeit der Klinik Permanence vom Holenacker, Gäbelbach und Brünnen (mit Tram 8 mit Umsteigen an der Haltestelle Holenacker) sollte weiterhin gewährleistet sein.	x		Ein Umsteigen bei der Haltestelle Bethlehem Kirche vom Tram auf die neue Buslinie anstelle der Linie 27 ermöglicht weiterhin das Erreichen der Haltestelle "Schloss" und somit der Klinik Permanence.
Privatperson Bern	Ich finde es wichtig, dass schliesslich eine attraktive Verbindung ausgewählt wird - sonst kann man das Projekt auch gleich abblasen. Ich hoffe, dass nicht einige wenige NIMBYs an der Mittel- und Abendstrasse eine attraktive Busverbindung verhindern können, nur weil die grosse Mehrheit, die die Pläne befürwortet, weniger laut ist.	x		
Privatperson Bern	Die Fragen müssen mit den Unterlagen abgegeben werden. Wenn sie erst beim Durcharbeiten des Online-Formulars ersichtlich sind, verhindert dies ein effizientes Arbeiten. Ein Export als pdf oder wenigstens als docx (statt doc) wäre vertrauenserweckender.	x		Vielen Dank für die Rückmeldung. Wir prüfen eine Optimierung für die Zukunft.
Privatperson Mühleberg	Der Anschluss in Bümpliz Nord von Westen Richtung Bümpliz Süd ist knapp, das Abwarten sollte mittels geeigneten Massnahmen sichergestellt werden.	x		Die angepasste L27 ist bezüglich Zugsanschlüsse in Niederwangen optimiert, die Fahrlagen sind zusammen mit den minimal einzuahltenden Wendezeiten in Brünnen Westside gegeben.