

# Angebotskonzept Bern Nord Buslinien 34, 36, 38

## 1 - Öffentliche Mitwirkung

### 2 - Möchten Sie sich zu den Buslinien 34 und/oder 36 äussern?

Option	Prozent	Anzahl
Ja	100.00	1
Nein	0.00	0

### 3 - Möchten Sie sich zur Buslinie 38 äussern?

Option	Prozent	Anzahl
Ja	100.00	1
Nein	0.00	0

## 4 - Grundangaben Absender

Option	Prozent	Anzahl
Gemeinde	0.00	0
sonstige Behörde	0.00	0
Partei	100.00	1
Verein/Verband	0.00	0
Transportunternehmen	0.00	0
Unternehmen	0.00	0
Privatperson	0.00	0
Sonstige	0.00	0

## 5 -

### Absender -

Teilnehmer	Antworten
	GRÜNE Freie Liste GFL Zollikofen

### Verantwortliche Person (Name/Vorname) -

Teilnehmer	Antworten
	Stettler, Marceline

### E-Mail -

Teilnehmer	Antworten
	info@gfl-zollikofen.ch

### Telefon -

Teilnehmer	Antworten
	031 911 01 29

### 6 -

#### Name/Vorname (wird nicht veröffentlicht) -

Teilnehmer	Antworten

### Wohngemeinde -

Teilnehmer	Antworten

### E-Mail -

Teilnehmer	Antworten

### Telefon -

Teilnehmer	Antworten

### 7 - Gesamteindruck

Option	Prozent	Anzahl
Ja	0.00	0

Eher Ja	0.00	0
Eher Nein	100.00	1
Nein	0.00	0
Keine Antwort	0.00	0

<b>Teilnehmer</b>	<b>Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:</b>
-------------------	---

- Es ist sehr anspruchsvoll, die verschiedenen Varianten (nur mit Ziffern und Buchstaben bezeichnet) auseinanderzuhalten und bei den einzelnen Erwähnungen jeweils zu verstehen, was genau gemeint ist. - Die Beschreibungen der einzelnen Varianten (S, 39 – 45) sind nicht vollständig; die Kostenfolgen werden erst weiter hinten im Bericht abgeschätzt oder stehen insbesondere bei Optionen noch gar nicht fest – das erschwert das Verständnis aus einer ganzheitlichen Sicht. - Die schematische Bewertung und hohe Gewichtung bzw. Priorisierung der Anschlusssicherheit ist nicht differenziert genug, um unterschiedlichen Bedürfnissen der Reisenden (z.B. je nach Fahrtrichtung und Reiseziel) und örtlichen Verhältnissen (z.B. mühsames Umsteigen von Bussen auf S-Bahn via Rolltreppen bzw. Treppen am Bahnhof Zollikofen bzw. über längere Gehwege in Worblaufen) gebührend Rechnung zu tragen. - Nicht verständlich bzw. nicht näher erläutert ist, weshalb die Konsultation ausgerechnet jetzt erfolgt, noch bevor die (oder zumindest erste) Ergebnisse des Verkehrsmanagements Bern-Nord (VMBN) vorliegen – bzw. bevor dessen Möglichkeiten zur Stauvermeidung und öV-Bevorzugung ausgeschöpft sind. Aufgrund diverser, während Jahren verbreiteter Ankündigungen des Kantons Bern (siehe Dokumentation auf der Website <https://www.kantonsstrassenprojekte.bvd.be.ch/de/start/region-berner-mittelland/verkehrsmanagement-region-bern-nord.html>) kann bzw. muss erwartet werden, dass das VMBN die Problematik der ungenügenden «Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit» der Buslinie 36 lösen oder zumindest stark vermindern wird. Also genau die gleiche Problematik, die hauptsächlich Ausgangspunkt für die vorliegende Überprüfung des Busangebots im Raum Bern-Nord ist und nun mit den favorisierten Varianten 3a und 3b entschärft werden soll – mit dem schwerwiegenden Nachteil, dass die durchgehende Buslinie Münchenbuchsee – Zollikofen – Bern-Wankdorf – Bern-Breitenrain unterbrochen würde. Aus Sicht der GFL Zollikofen ist vor dem empfohlenen Eingriff in eine etablierte und gut genutzte Busverbindung (wichtig auch für kurze Strecken innerhalb Zollikofens) sicherzustellen, dass das VMBN die versprochenen Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr möglichst weitgehend erfüllt. Konkret ist es laut der erwähnten Projektwebsite das «Ziel» des VMBN, «dass der Verkehr in den Ortszentren und auf den neuralgischen Strecken in Bewegung bleibt...». Als zentrale «Instrumente zur Beeinflussung des Verkehrs auf Strassen» nennt die VMBN-Website namentlich «Lichtsignalanlagen an den Siedlungsrandern zur Dosierung des Verkehrs» und ausdrücklich «Busbevorzugung». Konkret muss dies bedeuten, dass dank der Dosierung künftig auf den im Buskonzept wie auch auf der VMBN-Website (allerdings unterschiedlich) erwähnten «neuralgischen Strecken (insbesondere auf der Bernstrasse zwischen Worblaufen und Bahnhof Zollikofen) die beklagten Überlastungs- und Stausituationen weitgehend vermieden werden. Es soll also nicht mehr vorkommen, dass «Busse und Postautos mangels Busspur im Stau stecken» bleiben, wie die Ausgangslage auf der VMBN-Website geschildert wird. «Die Folge sind Verspätungen und verpasste Anschlüsse, die sich wiederum auf den S-Bahn-Betrieb auswirken.» Aus Sicht der GFL Zollikofen ist vor Entscheiden über staubedingte, mit Nachteilen behafteten Änderungen der Busverbindungen im Raum Bern-Nord sicherzustellen, dass die zwei folgenden, auf der VMBN-Website formulierten «Prioritäten» des VMBN konsequent umgesetzt werden: 1. «Ortskerne werden vor Überlastung geschützt: Um den Verkehr flüssig durch die Ortskerne zu führen, werden Dosieranlagen ausserhalb der Wohngebiete, sogenannte Pfortneranlagen eingerichtet.» 2. «Der öffentliche Verkehr hat Priorität: Damit der Fahrplan eingehalten wird, werden Busse bei Kreuzungen bevorzugt.» Es geht nicht an, dass bereits jetzt, vor ersten Auswertungen der VMBN-Erfahrungen und vor Abschluss des Probetriebs, davon ausgegangen wird, dass «mittelfristig nicht mit ausreichender Sicherheit wirksame ÖV-Bevorzugungsmassnahmen im Bereich der Bernstrasse zwischen Münchenbuchsee und Worblaufen getroffen werden können» (siehe entsprechende Suggestivfrage weiter unten im Fragebogen). Statt zum Vornherein und auf Vorrat von der Unwirksamkeit des VMBN in Bezug auf den öffentlichen Busverkehr auszugehen, wie es der vorliegende Bericht zu tun

scheint, sind die Regionalkonferenz Bern-Mittelland und insbesondere die tangierten Gemeinden aufgefordert, sich für die Einlösung der seitens Kanton und des mitbeteiligten Bundesamts für Strassen (ASTRA) abgegebenen Versprechen für die Entfernung von Staus aus den Dorfkernen und für eine wirkungsvolle Priorisierung des Busverkehrs einzusetzen. Die Gemeinden sind dieses Engagement auch ihrer verkehrsgeplagten Bevölkerung und ihren Steuerzahlenden schuldig, nachdem sie sich mit erheblichen Kosten an der Einrichtung des VMBN beteiligt haben. - Fortsetzung siehe nächste Antwort!

## 8 -

Option	Prozent	Anzahl
Ja	0.00	0
Eher Ja	0.00	0
Eher Nein	100.00	1
Nein	0.00	0
Keine Antwort	0.00	0

Teilnehmer	Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:
	<p>Eher nein, weil der Bericht in einem zentralen Punkt von falschen Voraussetzungen ausgeht (wie oben dargelegt): Der Bericht basiert auf der (zumindest verfrühten bzw. bis zum Gegenbeweis falschen) Annahme, dass das VMBN keine Verbesserungen für den Busverkehr und seine Pünktlichkeit bringt. Fortsetzung der Argumentation aus der vorangegangenen Antwort: Es ist insbesondere auch zu verhindern, dass das VMBN primär nur auf die Optimierung des Verkehrsflusses auf der Grauholz-Autobahn ausgerichtet wird (vgl. eine andere der fünf «Prioritäten» des VMBN gemäss dessen Website). Antrag: Die Weiterarbeit an staubedingten, mit Nachteilen verbundenen Änderungen am Angebotskonzept der Buslinien 34 und 36 wird sistiert, bis abschliessende Erfahrungen mit dem Verkehrsmanagement Bern-Nord vorliegen und seine Möglichkeiten zur Staubeseitigung im Siedlungsgebiet von Zollikofen und Münchenbuchsee sowie zur Priorisierung des Busverkehrs ausgeschöpft sind. Wenn der grundlegende Mangel nicht wäre, würden wir die Frage mit eher Ja beantworten. Der Bericht an sich wäre aus unserer Sicht nicht schlecht, aber er baut auf falscher Grundlage auf. Weitere Bemerkungen: - Bewertungen sind zum Teil nicht nachvollziehbar, weil es an Begründungen fehlt. - Die Bewertungen der untersuchten Varianten fallen unterschiedlich aus, je nachdem aus welcher Optik (ortsbezogen und in Bezug auf «Vorlieben» der Nutzenden bezüglich Reisewege, Reiseziele) die Vor- und Nachteile betrachtet werden und wie stark die verschiedenen Bewertungskriterien gewichtet werden und welchen Kriterien hohe Priorität beigemessen wird. - Konkret werden die Nachteile zusätzlichen Umsteigens unseres Erachtens zu wenig stark negativ gewichtet. Aus eigener Erfahrung und aufgrund von Rückmeldungen ist insbesondere das Umsteigen am Bahnhof Zollikofen und in Worblaufen mühsam, vor allem auch für Personen, die nicht (mehr) gut zu Fuss sind (wegen Treppen, Gehdistanzen usw.) - Es fehlt eine überzeugende Begründung, weshalb die favorisierten Varianten 3a und 3b trotz offensichtlicher Nachteile und höheren Kosten bessere Lösungen im Hinblick auf eine stärkere Nutzung des öffentlichen Verkehrs bringen sollen. Ziel muss sein, zur Veränderung des Modalsplits vom MIV zum öV gemäss dem Verlagerungsziel der Gesamtmobilitätsstrategie 2022 des Kantons Bern beizutragen.</p>

## 9 - Buslinien 34, 36 und 38: Ausgangslage, Projektziele und Analyse

### 10 -

Option	Prozent	Anzahl
Ja	0.00	0
Eher Ja	0.00	0
Eher Nein	100.00	1
Nein	0.00	0
Keine Antwort	0.00	0

Teilnehmer	Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:
	<p>Eher nein. - Die Analyse wäre unseres Erachtens weitend vollständig und korrekt, wenn sie nicht auf der beschriebenen falschen Ausgangslage beruhen würde. - Es fehlen in der Analyse – wie oben erwähnt – Ergebnisse bzw. Grundaussagen zur versprochenen Wirksamkeit des Verkehrsmanagements Bern-Nord (VMBN). - Die Analyse fokussiert zu stark auf Fahrplanstabilität: Je nach Fahrtziel und bei dichtem Fahrplan ist die genaue Einhaltung des Fahrplans für die Reisenden weniger wichtig als andere Faktoren (wie z.B. nicht umsteigen müssen). - Der ganze Bericht ist sehr stark auf den RBS ausgerichtet (und möglicherweise vor allem auf dessen Bedürfnisse nach betrieblichen Vereinfachungen und Effizienzsteigerungen – aus unserer Sicht müssen aber die Bedürfnisse der Reisenden und der öffentliche Auftrag zur Verlagerung von MIV auf den öV wegleitend sein.) Postauto- und andere S-Bahn-Verbindungen werden kaum in die Analyse, Priorisierungen und Bewertungen einbezogen. - Der neuen, vierten Teilstrategie «Vernetzen» (ergänzend zu den früher schon formulierten drei «V»: «Vermeiden», «Verlagern», «Verträglich gestalten») in der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern und in der zuvor schon beschlossenen «Mobilitätsstrategie Region Bern-Mittelland 2040» der Regionalkonferenz Bern-Mittelland wird zu wenig Beachtung geschenkt. Insbesondere in Bezug auf die Möglichkeiten der digitalen Vernetzung verschiedener Verkehrsträger sowie der Anschlüsse und Feinverteilung z.B. mittels Rufbussen und Ruf-Taxis, Shuttle-on-Demand-Systemen, Car- und Bike-Sharing usw. Vgl. Zitat aus der regionalen Mobilitätsstrategie: ««Vernetzen» ist die Antwort auf die digitale Transformation und die damit für die zukünftige Mobilität entstehenden Herausforderungen und Chancen. Die Region Bern-Mittelland soll die resultierenden Vernetzungsmöglichkeiten bestmöglich zur Optimierung der Transportketten und zur Erhöhung der Fahrzeugauslastung nutzen – sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr.» (S. 30). Vgl. Detaillierte Ausführungen in der kantonalen Gesamtmobilitätsstrategie zum Handlungsfeld Nr. 5: «Kombinierte und Sharing-/Pooling-Mobilität fördern» (S. 54)</p>

### 11 -

Option	Prozent	Anzahl
--------	---------	--------

Ja	0.00	0
Eher Ja	0.00	0
Eher Nein	100.00	1
Nein	0.00	0
Keine Antwort	0.00	0

Teilnehmer	Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:
	<p>Eher Nein. - Als «Fazit aus der Analyse und Handlungsbedarf» wird der «primäre Handlungsbedarf» zunächst wie folgt formuliert: «Verbesserung der Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit auf der Linie». Dazu bestünden «grundsätzlich zwei Ansätze» - entweder ÖV-Bevorzugungsmassnahmen, so dass die Linie 36 wieder ganztags mit hoher Fahrplanstabilität (...) betrieben werden könnte (...) oder: «Trennung der langen Linie 36, so dass die Verspätungen nicht auf andere Linienabschnitte übertragen werden (...)» Der erstgenannte Ansatz, die eigentliche Problemursachen-Bekämpfung, wird mit keinem Wort weiterverfolgt. Dies ist unbefriedigend und wie eingangs dargelegt nicht mit den Absichtserklärungen und Versprechungen im Zusammenhang mit dem Verkehrsmanagement Bern-Nord (VMBN) vereinbar. - Weiterer Handlungsbedarf wird bezüglich «Behebung von netzstrukturellen Schwachstellen» bezüglich «fehlende Verbindungen/Netzlücken» festgestellt. Die Auflistung konkreter Schwachstellen und Lücken wird grundsätzlich unterstützt. Die Suche nach Verbesserungen sollte sich nicht allein auf die Frage nach anderen oder neuen Busverbindungen beschränken, sondern gezielt auch Möglichkeiten der oben erwähnten Teilstrategie «Vernetzen» einbeziehen. - Paradoxerweise führt die Lösung, die aufgrund des «primären Handlungsbedarfs» empfohlen wird, zu einer neuen Netzlücke – was dem Ziel der Schliessung von Netzlücken gemäss weiterem Handlungsbedarf widerspricht. Der Bericht legt diese Diskrepanz leider nicht transparent offen. - Die Weiterführung der Variante 0 (Ist-Zustand) wird voreilig/verfrüht verworfen, weil «weitere Busbevorzugungsmassnahmen (...)» in den nächsten Jahren nicht realistisch» seien. Dabei sollten solche Massnahmen mit dem langersehnten VMBN doch endlich und noch in diesem Jahr realisiert werden! - Es wird eine Option Variante 0+ skizziert, die «den Kundennutzen erhöhen» würde. Aber ausgerechnet diese Variante 0+ wird aus dem gleichen Grund wie die Variante 0 voreilig verworfen und nicht in den Vergleich der Varianten 1 – 6 einbezogen. Interessanterweise wird der Variante 0+ attestiert, dass mit ihr zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden könnten (was bei keiner anderen Variante zu lesen ist!). Die dafür anfallenden Kosten werden nicht beziffert – es wird nur die Frage aufgeworfen, ob die dadurch generierten Zusatzerlöse das Kosten/Nutzen-Verhältnis der Linie 36 verbessern würden (auch das eine Frage, die zu den Mehrkosten der anderen, insbesondere der empfohlenen Varianten nicht gestellt wird!)</p>

## 12 - Buslinien 34 und 36 (Münchenbuchsee–Breitenrain): Lösungsansätze/Variantenstudium und Bewertung

### 13 -

Option	Prozent	Anzahl
Ja	0.00	0

Eher Ja	100.00	1
Eher Nein	0.00	0
Nein	0.00	0
Keine Antwort	0.00	0

<b>Teilnehmer</b>	<b>Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:</b>
	<p>- Eher Ja, weil die formulierten Ziele grundsätzlich unterstützt werden – mit dem Vorbehalt, dass insbesondere die Teilziele «Gute Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit» zuerst und primär durch das Verkehrsmanagement Bern-Nord (VMBN) anzustreben sind (vgl. generelle Kritik weiter oben). - Unterstützt werden namentlich die von den Gemeinden in der Begleitgruppe eingebrachten Teilziele, insbesondere die Erschliessung des Sportzentrums Hirzenfeld und der Saal-/Freizeitanlage. Diesbezüglich sei daran erinnert, dass die beiden Gemeindeparlamente bei der Begründung der aktuellen Trägerschaft des Sportzentrums Hirzenfeld (Einfache Gesellschaft der Trägergemeinden) im Jahr 2009 die Gemeinden Münchenbuchsee und Zollikofen beauftragt haben, sich «aktiv für die Erschliessung mit öffentlichem Verkehr einzusetzen». Die so formulierte «Leitplanke» war auch Teil der Abstimmungsbotschaft, die damals den Stimmberechtigten beider Gemeinden als Entscheidungsgrundlage unterbreitet wurde. Die aktuelle Überprüfung und allfällige Änderung der Busverbindungen sollte genutzt werden, um den seit 14 Jahren pendenten Auftrag der öV-Erschliessung umzusetzen. Ob die als Option und nur rudimentär dargestellte öV-Erschliessung mittels Gelenkbussen ab der heutigen Endstation Hirzenfeld in Zollikofen auf der schmalen, teils unübersichtlichen Zufahrtsstrasse sinnvoll und sicher realisiert werden kann, ist jedoch zweifelhaft. - Als Alternativen sollten andere Möglichkeiten geprüft werden (z.B. unter Ausnutzung des Potenzials digitaler Möglichkeiten im Sinne von Ruf- und On-demand-Systemen oder eventuell eine durchgehende Verbindung von Zollikofen nach Münchenbuchsee via Sportzentrum und Saal-/Freizeitanlage.</p>

## 14 -

<b>Option</b>	<b>Prozent</b>	<b>Anzahl</b>
Ja	100.00	1
Nein	0.00	0
Keine Antwort	0.00	0

<b>Teilnehmer</b>	<b>Falls «Ja», bitte ausführen:</b>
	<p>- Es wird (wie oben erwähnt) eine Option Variante 0+ zwar skizziert, dann aber nicht in den Variantenvergleich einbezogen. - Verbindungen nach Ostermundigen und Bremgarten sind zu wenig in die Überprüfung einbezogen worden.</p>

## 15 -



Option	Prozent	Anzahl
Ja	0.00	0
Eher Ja	0.00	0
Eher Nein	100.00	1
Nein	0.00	0
Keine Antwort	0.00	0

Teilnehmer	Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:
	<p>Eher nein. - Die Abbildung 19 (Variantenbewertung) zeigt schon auf den ersten Blick, dass es im Vergleich zum Ist-Zustand mehr Verschlechterungen als Verbesserungen gibt. Nur in zwei der insgesamt 98 Felder sind markante Verbesserungen ersichtlich; 17 Felder zeigen kleine Verbesserungen – 33 Felder weisen auf Verschlechterungen hin (6 davon auf mittlere oder gar markante Verschlechterungen). Entscheidend für eine abschliessende Beurteilung ist natürlich die Gewichtung der verschiedenen Kriterien und die Frage, welche Priorität haben sollen. Unseres Erachtens hätte auch die Variante 0+ in den Vergleich in Abbildung 19 einbezogen werden sollen. - Auffällig ist, dass alle 6 dargestellten Varianten bezüglich Transportkette und Reisezeit von/nach Bern-Breitenrain sowie bezüglich Betriebskosten schlechter abschneiden als die heutige Buslinien 34/36. Trotzdem werden die Varianten 3a und 3b favorisiert. Es wird mit zusätzlichen Betriebskosten von 250'000 Franken für die Variante 3a gerechnet, mit weiteren Zusatzkosten von 500'000 – 600'000 Franken für die Variante 3b (neue Linie 35 bis Bahnhof Zollikofen statt nur bis Station Worblaufen, d.h. kein doppelter Umsteigezwang von heute durchgehender Busverbindung auf S-Bahn zwischen Worblaufen und Bahnhof Zollikofen). Es ist zweifelhaft, ob ein solcher Mehraufwand angesichts des offensichtlichen Nachteils der unterbrochenen Busverbindung in Kauf genommen werden soll. Der damit erzielbare Mehrwert gegenüber der heutigen Lösung ist nicht ersichtlich, wenn davon ausgegangen wird, dass zusätzliches Umsteigen-Müssen für Busbenutzende schlimmer ist als ein paar Minuten (einkalkulierbare, weil chronische) Verspätung.</p>

## 16 -

Option	Prozent	Anzahl
Ja	0.00	0
Eher Ja	0.00	0
Eher Nein	100.00	1
Nein	0.00	0
Keine Antwort	0.00	0

Teilnehmer	Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:

	<p>Eher nein. Die Variante 3a schneidet im Vergleich zu den anderen geprüften Varianten nur besser ab, weil sie die grösste Verbesserung punkto Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit bringt. Wie eingangs dargelegt, sollten die Voraussetzungen in dieser Hinsicht primär und zuerst durch das Verkehrsmanagement Bern-Nord (VMBN) konsequent angestrebt und auch erzielt werden. Abgesehen vom Vorteil in Bezug auf Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit weist auch die Variante 3a keine markanten Vorteile gegenüber der heutigen Lösung auf, die auch die erwarteten Mehrkosten von CHF 250'000 rechtfertigen könnten. Kommt dazu, dass auch die Abstimmung auf den Bahnersatz-Busbetrieb abends, der auch der Quartiererschliessung in Zollikofen dient, und die Ausgestaltung der Option zur Erschliessung des Sportzentrums Hirzenfeld nicht abschliessend geklärt ist. (Die als Variante vorgeschlagene Wiederaufnahme des Bahnbetriebs der S9 von 21 bis 00.30 Uhr dürfte alles andere als realistisch sein; eine Quartiererschliessung in Zollikofen mit dem Bus bliebe abends nötig). Deshalb scheint zumindest vorläufig die Weiterführung der bisherigen Buslinien keine schlechtere Lösung zu sein. Man weiss da, was man hat.</p>
--	---

## 17 -

Option	Prozent	Anzahl
Ja	0.00	0
Eher Ja	0.00	0
Eher Nein	0.00	0
Nein	100.00	1
Keine Antwort	0.00	0

Teilnehmer	Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:
	<p>Nein. Auch wenn über 80 Prozent der Buspassagiere von und nach Münchenbuchsee beim Bahnhof Zollikofen aus- oder zusteigen, müsste ein knapper Fünftel der Fahrgäste bei der vorgeschlagenen Auftrennung der heutigen Buslinie 36 zusätzlich umsteigen, um weiter nach Unterzollikofen, Worblaufen, Wankdorf und Breitenrain fahren zu können. Dieser Nachteil schmälert die Attraktivität des öV und könnte zu einem Rückgang der öV-Benutzung führen. Ob die gewonnene Fahrplanstabilität und Anschlusssicherheit diesen Verlust kompensieren oder gar zu einem zusätzlichen Umsteigen auf den öV führen könnte, ist zweifelhaft. Jedenfalls sollte das Risiko eines Verlusts an öV-Passagieren nicht in Kauf genommen werden, solange die versprochenen Möglichkeiten des Verkehrsmanagements Bern-Nord punkto Stauvermeidung und Busbevorzugung nicht konsequent ausgeschöpft sind. Die durchgehende Busverbindung zwischen dem Bahnhof Zollikofen und Worblaufen ist auch wichtig für die Feinerschliessung der Quartiere entlang der Bernstrasse, insbesondere auf dem S-Bahn-freien Stück zwischen der RBS-Station Unterzollikofen und dem Bahnhof Zollikofen.</p>

## 18 -

Option	Prozent	Anzahl
--------	---------	--------

Ja	0.00	0
Eher Ja	0.00	0
Eher Nein	0.00	0
Nein	100.00	1
Keine Antwort	0.00	0

Teilnehmer	Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:
	Nein. Alle Beteiligten haben darauf hinzuwirken und dafür zu sorgen, dass die versprochenen ÖV-Bevorzugungsmassnahmen im Rahmen des Verkehrsmanagements Bern-Nord (VMBN) ab sofort zügig eingeführt und konsequent umgesetzt werden. Die Gemeinden haben sich an den Kosten beteiligt (Zollikofen mit CHF 143'000) und haben nun Anspruch darauf, dass die versprochenen Vorteile für die Bevölkerung (keine Staus mehr im Siedlungsgebiet) und für den öffentlichen Verkehr (keine Busse mehr, die auf der Bernstrasse im Stau stecken bleiben) auch rasch realisiert werden.

## 19 - Buslinien 34 und 36: Angebotskonzept

20 -

Option	Prozent	Anzahl
Ja	0.00	0
Eher Ja	0.00	0
Eher Nein	100.00	1
Nein	0.00	0
Keine Antwort	0.00	0

Teilnehmer	Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:
	Eher nein, weil wir die Bestvariante aus den oben dargelegten Gründen nicht unterstützen, solange die Möglichkeiten des VMBN nicht ausgeschöpft sind. Taktverdichtungen und andere Verbesserungen bei den Betriebszeiten werden grundsätzlich unterstützt und sollen – falls an den bisherigen Linien festgehalten wird – auch für diesen Linien angestrebt werden.

21 -

22 -

Option	Prozent	Anzahl
Ja	0.00	0

Eher Ja	100.00	1
Eher Nein	0.00	0
Nein	0.00	0
Keine Antwort	0.00	0

<b>Teilnehmer</b>	<b>Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:</b>
	Eher Ja. - Unabhängig davon, welche Konzeption weiterverfolgt wird, ist die ÖV-Erschliessung des Sportzentrums Hirzenfeld unbedingt jetzt vertieft zu prüfen. Ob die (nur rudimentär) vorgeschlagene Option die geeignete Lösung ist, ist jedoch zweifelhaft. Es sind auch die oben geschilderten Alternativen in Betracht zu ziehen. Eine öV-Erschliessung ist aufgrund der Parlaments- und Volksentscheide von 2009 zur damals neu formierten Trägerschaft des Sportzentrums angezeigt. Eine Lösung für eine öV-Erschliessung des «Hirzi» muss jetzt aktiv und kreativ gesucht werden; die Suche darf nicht nochmals auf Jahre hinaus vertagt werden.

## 23 -

Option	Prozent	Anzahl
Ja	0.00	0
Eher Ja	100.00	1
Eher Nein	0.00	0
Nein	0.00	0
Keine Antwort	0.00	0

<b>Teilnehmer</b>	<b>Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:</b>
	Eher Ja. Wir befürworten die neue Linie 35 zum aktuellen Zeitpunkt nicht. Falls Sie dennoch realisiert werden sollte, befürworten wir die Verknüpfung mit der Linie 33.

## 24 -

Option	Prozent	Anzahl
Ja	0.00	0
Eher Ja	100.00	1
Eher Nein	0.00	0
Nein	0.00	0
Keine Antwort	0.00	0

<b>Teilnehmer</b>	<b>Falls «Eher Ja», «Eher Nein» oder «Nein», bitte ausführen:</b>
-------------------	---

Eher Ja. Wir befürworten die Neukonzeption der Buslinien 34 und 36 zum aktuellen Zeitpunkt nicht. Die Ganztags-Bedienung der Linie 41 sollte in jedem Fall auf den nächstmöglichen Zeitpunkt hin umgesetzt werden.

25 -

-

Teilnehmer	Antworten
------------	-----------

## 26 - Buslinie 38 (Mattstetten/Bäriswil–Schönbühl–Münchenbuchsee): Lösungsansätze/Variantenstudium und Bewertung

27 -

Option	Prozent	Anzahl
Ja	100.00	1
Eher Ja	0.00	0
Eher Nein	0.00	0
Nein	0.00	0
Keine Antwort	0.00	0

28 -

Option	Prozent	Anzahl
Ja	0.00	0
Nein	100.00	1
Keine Antwort	0.00	0

29 -

Option	Prozent	Anzahl
Ja	100.00	1
Eher Ja	0.00	0
Eher Nein	0.00	0
Nein	0.00	0

Keine Antwort	0.00	0
---------------	------	---

### 30 -

Option	Prozent	Anzahl
Ja	0.00	0
Nein	100.00	1
Keine Antwort	0.00	0

### 31 - Buslinie 38: Angebotskonzept

### 32 -

Option	Prozent	Anzahl
Ja	100.00	1
Eher Ja	0.00	0
Eher Nein	0.00	0
Nein	0.00	0
Keine Antwort	0.00	0

### 33 -

Option	Prozent	Anzahl
Ja	100.00	1
Eher Ja	0.00	0
Eher Nein	0.00	0
Nein	0.00	0
Keine Antwort	0.00	0

### 34 -

### 35 -

Option	Prozent	Anzahl
Ja	100.00	1

Eher Ja	0.00	0
Eher Nein	0.00	0
Nein	0.00	0
Keine Antwort	0.00	0

### 36 -

Option	Prozent	Anzahl
Ja	100.00	1
Eher Ja	0.00	0
Eher Nein	0.00	0
Nein	0.00	0
Keine Antwort	0.00	0

### 37 -

-

Teilnehmer	Antworten
------------	-----------

### 38 - Weiteres

-

Teilnehmer	Antworten
------------	-----------

### 39 -