

**Bereich Verkehr**

Spitalgasse 34

Postfach 5965

3001 Bern

Tel. 031 310 50 90

Fax 031 310 50 81

Email [verkehr@bernmittelland.ch](mailto:verkehr@bernmittelland.ch)

[www.bernmittelland.ch](http://www.bernmittelland.ch)

## **Tram Region Bern**

### **Buskonzept Ostermundigen – Bern**

### **Auswertung der Mitwirkung**

Genehmigt an der Sitzung der Kommission Verkehr vom 9. März 2010

## **Ausgangslage**

Das Tram Region Bern zwischen Ostermundigen und Köniz soll 2017 als Ersatz für die Buslinie 10 in Betrieb genommen werden. Mit dem Ziel den Nutzen des neuen Trams zu maximieren, wurde das Busnetz im Raum Ostermundigen / Bern Nord überprüft und eine Zielangebot 2017 für die Buserschliessung definiert.

Der südliche Siedlungsraum Ostermundigen und der Raum Bolligenstrasse / Galgenfeld auf Stadtgebiet Bern sind auch mit dem Tram Region Bern für städtische Verhältnisse ungenügend erschlossen. Optimierungspotenzial besteht zudem bei der zeitlichen Verfügbarkeit für den Freizeitverkehr am Abend und am Wochenende.

Im Schlussbericht «Tram Region Bern: Teilprojekt Buskonzept Ostermundigen – Bern» vom 14. August 2009 ist die Variante «Spinne» mit einem Umsteigeknoten Bus / Tram / S-Bahn beim Bahnhof Ostermundigen sowie die bessere räumliche Erschliessung des Oberfelds in Ostermundigen und des unteren Galgenfelds in Bern als Bestvariante definiert worden. Aus heutiger Sicht wird die Variante A des «Spinnen-Ansatzes» mit einer neuen Buslinie Oberfeld – Breitenrain via Unteres Galgenfeld als Zielangebot vorgeschlagen. Die Durchbindung der Äste der Linien 28 und 44 am Bahnhof Ostermundigen bleiben unverändert, sollen jedoch bezüglich Linienführung und Betriebszeiten gegenüber dem Fahrplan 2009 angepasst werden. Aus Kosten- und Nachfrageüberlegungen soll das Zielangebot in Etappen umgesetzt werden.

## **Zusammenfassung**

Ende Oktober 2009 wurde das im Rahmen von Tram Region Bern von der Regionalkonferenz Bern-Mittelland ausgearbeitete Buskonzept Ostermundigen – Bern in die Mitwirkung gegeben. Bis Ende 2009 gingen Rückmeldungen der Gemeinden Ostermundigen und Bern, des Kantons, von 12 Parteien, Verbänden oder Organisationen und von drei Transportunternehmungen ein.

Die Rückmeldungen waren grösstenteils positiv. Die bessere Erschliessung der Quartiere mit den bisherigen Linien am Abend und am Wochenende und die vorgeschlagene neue Linie vom Breitenrain über den Bahnhof Ostermundigen ins Oberfeld und weiter bis Hättenberg bzw. Deisswil fallen auf fruchtbaren Boden. Es wurde auch verschiedentlich festgehalten, dass die Verbesserungen bei den Buslinien nicht zwingend mit der Realisierung des Trams in Zusammenhang stehen.

Änderungswünsche fokussieren sich einerseits auf die Linienwahl und andererseits auf den Zeitplan der Umsetzung. So wünschen sich der Gemeinderat von Ostermundigen, die EVP und das Forum Ostermundigen, dass die Linien 28, 44 und die neue Linien nicht alle durch die Bahnhofstrasse fahren. Die Linie 44 soll weiterhin durch den Blankweg fahren. Für die Quartiervertretung des Stadtkreises 4 (QUAV4) kann die Linienführung im Galgenfeld/Burgfeld verbessert werden. Seitens der Stadt Bern schliesslich wird vorgeschlagen, die Einführung der neuen Linie Breitenrain – Bahnhof Ostermundigen (-Oberfeld) zeitlich vorzuziehen.

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland folgt den Argumenten der Gemeinde Ostermundigen. Die heutige Linienführung der Linie 44 soll beibehalten werden. Das Konzept wird entsprechend angepasst. Zudem ist die Regionalkonferenz der Meinung, dass die neue Linie als Ganzes (Breitenrain – Bahnhof Ostermundigen – Oberfeld) in Betrieb genommen werden sollte. Die Einführung hängt vom Baufortschritt im Oberfeld ab.

Die Idee des Forums Ostermundigen, welches ein isoliertes, auf Ostermundigen fokussiertes Ortsbussystem vorschlägt, ist problematisch. In einem städtischen Gebiet wie Ostermundigen ist die Vernetzung mit den benachbarten Quartieren wie dem Breitenrain, Gümligen oder dem Wankdorf und die Verknüpfung mit benachbarten Korridoren wie dem Worblental von zu grosser Bedeutung.

## **Eingegangene Stellungnahmen**

### **Kantonale Ämter und Gemeinden**

Amt für öffentlichen Verkehr (AöV)

Stadt Bern

Gemeinde Ostermundigen

### **Verbände / Vereine / Parteien**

Dialog Nordquartier

EVP Ostermundigen

Forum Ostermundigen

Gemeinde Stettlen

Grüne Partei Ostermundigen

Pro Bahn

Quartiervertretung Stadtteil IV (QUAV4)

SP Ostermundigen

SVP Ostermundigen

TCS Sektion Bern

VCS Regionalgruppe Bern

Wohnbaugenossenschaft (WBG) Oberfeld

### **Transportunternehmen (TU)**

Bernmobil

BLS

RBS

**Private**

Barbara Casty, Libella Stiftung für Pflege und Betreuung	PR1
Erol Guemuerdek, Ehemaliger Bewohner Ostermundigens	PR2
Marc-André John, Ostermundigen	PR3
Bruno Hug, Ostermundigen	PR4
Rolf Kneubühl, Bern	PR5
Alfred Küpfer, Ostermundigen	PR6
Dieter Lüscher, Bremgarten	PR7
Roland Rüfli, Ostermundigen	PR8
Felix Trefzer, Ostermundigen	PR9
Thomas Wegmüller, Ostermundigen	PR10
Hans Wüthrich, Ostermundigen	PR11

**Haben keine Ergänzungen: –**

**Verzichten auf eine Stellungnahme: –**

## Auswertung der eingegangenen Fragebogen

### Gemeinden, Kanton, Verbände und Transportunternehmungen

#### Zu Frage 1: Gesamteindruck

Wurden Ihre Erwartungen gemäss Projektskizze bzw. wurden die Ziele der Studie erreicht?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
AöV	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Das AöV war in die Projektgruppe eingebunden und konnte seine Anforderungen jederzeit einfließen lassen. Die Ziele der Planung wurden sehr gut erfüllt.</li> <li>– Die Planung wird als wesentlicher Bestandteil im Rahmen des Projekts „Tram Region Bern“ begrüsst. Die Abstimmung von S-Bahn- Tram und Bus ist entscheidend für den Erfolg des öffentlichen Verkehrs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Stadt Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Der Bericht ist umfassend.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Pro Bahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Unter Vorbehalt der in Antwort auf Frage 2 gemachten Einschränkung ist Pro Bahn mit der generellen Stossrichtung, den Zielen und den Ergebnissen zufrieden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
TCS	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nein. Die Bemerkungen des TCS zur Mitwirkung der „ZMB ÖV Ostermundigen“ wurden nicht berücksichtigt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zu den Bemerkungen des TCS im Rahmen der Mitwirkung „ZMB ÖV Ostermundigen“: Der MIV wird durch das Tram weniger beeinträchtigt als durch den Bus, da mit dem Tram weniger Kurse notwendig sind. Die Strassenraumgestaltung ist Gegenstand der Projektierung.</li> </ul>
VCS	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bericht gut, Auswahl Varianten nachvollziehbar. Erweiterte Betriebszeiten an abends und an Wochenenden werden begrüsst.</li> <li>– Konsequente Optik „Tangentialverbindung“ wird vermisst. Neue rote Linie versucht dem Auftrag Quartierschliessung und Tangentialverbindung gerecht zu werden, was so nicht gelingen kann.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>– Für Tangentialverbindungen, die „nur“ Tangentialverbindungen sind, fehlt aus unserer Sicht das Potenzial. Es wurde richtig erkannt, dass die rote Linie mehrere Aufgaben zu erfüllen hat. Die heute bestehenden Tangentiallinien, die in der Regel mehrere Funktionen haben, zeigen, dass dieses System durchaus funktioniert.</li> </ul>

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
Bernmobil	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Der Schlussbericht wird begrüsst, die Ziele der Studie wurden erreicht.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
RBS	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die bestehenden Linien 28 und 44 werden im Grundsatz bestätigt. Die zeitliche Ausdehnung und Verdichtung des Angebots ist im Sinne einer Attraktivierung des ÖV sinnvoll und notwendig. Die direktere Linienführung der Linie 44 in Ostermundigen trägt ebenfalls zu einer Verkürzung der Reisezeiten und damit zu einer Verbesserung der Angebotsqualität bei.</li> <li>– Die Verbesserung der räumlichen Erschliessung ist mit hohen Kosten verbunden. Hier stellt sich die Frage nach der Finanzierbarkeit des Angebots. Die planerischen Ziele der Studie werden aber erfüllt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einschätzung wird geteilt.</li> <li>– Einschätzung wird geteilt. Das Buskonzept soll u.a. aus Kostenüberlegungen in Etappen umgesetzt werden.</li> </ul>

## Zu Frage 2: Ausgangslage, Analyse (Kapitel 1 und 2)

Wie beurteilen Sie die Analyse?

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
Stadt Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Ergebnisse der Analyse hinsichtlich voraussichtlicher Bevölkerungsentwicklung, Arbeitsplätzen und Pendlerströmen wird geteilt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Pro Bahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Es ist aus Sicht von Pro Bahn zu früh, sich im Tramprojekt, das diesem ergänzenden Buskonzept zugrunde liegt, auf eine einzige Trasse- und Linienführung der Strassenbahn festzulegen. Mind. als Rückfall-Ebene ist die alternative Route ab Gusanplatz via Baumgarten-Ost zum Schosshaldenfriedhof in die Konzepte der ergänzenden Buslinien miteinzubeziehen (ergänzende "rote" Buslinie via Laubegg – Schönburg – Viktoriaplatz, allenfalls weiter via Lorrainebrücke bis Bahnhof).</li> <li>– Als Langfrist-Option miteinzubeziehen wäre eine tangentielle Tramlinie Ostring–Klee-Museum–Baumgarten-Ost–Guisanplatz–Wankdorf.</li> <li>– Im heutigen Planungsstand erscheint es noch nicht definitiv klar, dass die diesem Buskonzept zugrunde gelegte Tram-Linienführung via Laubegg– Schönburg – Viktoriastrasse problemlos machbar ist, und wenn ja, unter welchen Voraussetzungen. Es bestehen Konflikte auf dieser vom mIV stark belasteten Achse → schlechte Voraussetzungen für die nötigen Infrastrukturausbauten mit möglichst weitgehender Entflechtung der verschiedenen Verkehrsträger. In dieser Hinsicht schneidet die Linienführung via Guisanplatz viel besser ab, da sie über eine weniger vom übrigen Verkehr belastete Achse führt.</li> <li>– In allen anderen Punkten sind wir mit der Analyse und den Randbedingungen einverstanden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) ÖV Ostermundigen aus dem Jahr 2008 hat klar gezeigt, dass die heutige Buslinienführung die beste ist. Ein „Abhängen“ der Quartiere Rosengarten – Spitalacker – Schönburg macht wenig Sinn.</li> <li>– Für eine tangentielle Tramlinie fehlt das Potenzial. Mit der Sanierung der Osttangente wird eine Überprüfung der Tangentiallinien nötig.</li> <li>– Im Rahmen des Vorprojektes wird die Machbarkeit eines Tramtrasses auf der Ostermundigenstrasse geprüft. Diese stellt tatsächlich eine Herausforderung dar. Der öffentliche Verkehr und insbesondere das Tram müssen jedoch dort fahren, wo die grössten Potenziale an Einwohnern, Arbeitsplätzen etc. sind.</li> <li>– Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
TCS	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Der Ausgangslage sowie der Analyse kann grundsätzlich zugestimmt werden. Allerdings sind die daraus gezogenen Schlussfolgerungen fragwürdig.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
VCS	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Es ist ein erheblicher Mangel, dass keine neueren Daten bez. Pendlerströme als von 2000 vorhanden sind. Die Folgen der</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bezüglich der fehlenden Pendlerdaten wird die Meinung geteilt: Bezüglich dem Bahnhof Wankdorf bestehen</li> </ul>

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
	<p>Eröffnung Bahnhof Wankdorf konnten so nicht angemessen berücksichtigt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Welches sind die Verkehrsprognosen? Schwierig, eine solche Studie zu erstellen, ohne zukünftige Bedürfnisse besser zu kennen. Wo müssen die BewohnerInnen von Ostermundigen hin?</li> <li>- S. 39: Anteil ÖV Oberfeld wird mit 25% angenommen. Entsprechend den aktuellen und realistischen Bestrebungen für den Bau einer autofreien Siedlung ist von einem höheren Anteil auszugehen.</li> </ul>	<p>aktuelle Zahlen zu den Ein- und Ausstiegen, die zeigen, dass der Bahnhof Wankdorf ein Erfolg ist (2007 bereits 5400 Ein- und Aussteiger pro Tag).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Rahmen der ZMB ÖV Ostermundigen wurden auch Modelldurchläufe gemacht. Diese zeigen klar, dass das Zentrum von Bern (inkl. Hauptbahnhof) die Hauptnachfrage darstellt. Dabei spielen auch die Entwicklungsschwerpunkte und die Versorgungszentren in der Agglomeration eine gewisse Rolle. Kapitel 2 zeigt die gemachte Analyse.</li> <li>- Diese Zahl ist uns unbekannt. Wir teilen die Auffassung, dass der Wert zu tief ist.</li> </ul>
<b>Bernmobil</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Analyse ist klar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
<b>RBS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Analyse ist nachvollziehbar, umfassend und zielführend.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>

### Zu Frage 3: Angebotsgrundsätze ÖV-Netz und Netzansätze (Kapitel 3 und 4)

Sind Sie mit den Angebotsgrundsätzen einverstanden? Sind die vorgeschlagenen Netzansätze und die Grobbeurteilung nachvollziehbar? Erachten Sie die Wahl des Ansatzes „Spinne“ als richtig?

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
Stadt Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Den Grundsätzen der Netzentwicklung stimmt die Stadt Bern zu. Die drei im Konzept entwickelten Netzansätze erlauben es unterschiedliche Netzvarianten einander gegenüberzustellen und zu vergleichen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>
Gemeinde Stettlen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Der Gemeinderat würde eine Verlängerung Richtung RBS-Station Deisswil sehr begrüßen. Bessere Anbindung an Ostermundigen ist als Anliegen der Bevölkerung (Altersheim Steingrübli). Zeithorizont für Umsetzung dürfte straffer sein.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Pro Bahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Abgesehen von den bei Frage 2 gemachten Vorbehalten mit den Angebotsgrundsätzen, den Netzansätzen und den daraus entwickelten Folgerungen einverstanden. Der Ansatz „Spinne“ ist der weitaus vorteilhafteste.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
TCS	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sowohl die Angebotsgrundsätze als auch die Netzansätze und die Grobbeurteilungen sind nachvollziehbar.</li> <li>– Falls an einer Tramlinienführung entlang der heutigen Buslinie via Viktoriastrasse festgehalten wird, was bedauert wird, wird die Variante „Spinne“ als zweckmässige Lösung erachtet.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>– Wird zur Kenntnis genommen. Die ZMB ÖV Ostermundigen hat klar gezeigt, dass die bestehend Bus-Linienführung auch für das Tram die beste ist.</li> </ul>
VCS	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Umlagerungsziele von Autofahrten auf ÖV von ausgewählten Pendlerströmen und Freizeitrouten fehlen. Eine mögliche Zielsetzung, Fahrten z.B. Richtung Wankdorf oder Worblental auffangen zu können, würde u.U. das Resultat der Studie beeinflussen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die übergeordneten Planungen (Aggloprogramm Bern 2007 und Angebotskonzept 2010-13) gelten im Sinne einer Vorgabe für alle Buskonzepte und werden nicht ständig wiederholt. Gemäss Kapitel 2 ist die Verbesserung der Verbindung ins Worblental und ins Wankdorf ein Ziel, jedoch nicht das einzige.</li> </ul>
Bernmobil	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Angebotsgrundsätze und Netzansätze bis zum Ansatz „Spinne“ klar aufgezeigt. Beim Ansatz „Spinne“ ist Variante A mit der durchgehenden Linie 28 die Bestvariante.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
RBS	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Der RBS stimmt mit den Angebotsgrundsätzen überein.</li> <li>– Die vielfältigen Bedürfnisse bezüglich räumlicher und zeitlicher Verfügbarkeit im Raum Ostermundigen werden mit dem Ansatz Spinne am besten abgedeckt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>– Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>

### Zu Frage 4: Variantenausarbeitung Ansatz „Spinne“ und Variantenvergleich (Kapitel 5 und 6)

Wurden die richtigen Untervarianten aufgezeigt? Erachten Sie die Beurteilung der Untervarianten und die Wahl der Bestvariante als richtig?  
Sind Sie mit der vorgeschlagenen Etappierung einverstanden?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
AöV	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Etappierbarkeit ist ein wichtiges Merkmal des Konzepts. Die Umsetzung wird sich nach der Entwicklung der Nachfrage und der Finanzierbarkeit durch Gemeinden und Kanton richten müssen. Die Reihenfolge zur Umsetzung der einzelnen Massnahmen wird so gesehen, wie sie in der Zusammenstellung der Auswirkungen auf die jährlichen Kosten der Gemeinden (öV-Punkte) aufgeführt ist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Stadt Bern	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Ansatz „Spinne“ wird als Bestlösung betrachtet. Besonders wichtig ist, dass diesem Ansatz komplementär zum radial auf das Stadtzentrum ausgerichteten Tramast Ostermundigen auch die öV-Beziehung zwischen Ostermundigen und Breitenrain als wichtige Arbeitsplatz- und Wohnstandorte gefördert werden. Der Gemeinderat wird in seiner Haltung durch die Stadtteilorganisationen bestätigt, welche dem Konzept ebenfalls zustimmen.</li> <li>- Im Einzelnen gibt es in der Linienführung möglicherweise noch Optimierungspotenzial. Der Gemeinderat unterstützt deshalb den Antrag der QUAV 4 und des Quartiervereins Burgfeld, wonach die Linienführung und die Platzierung der Haltestellen im Bereich kleine Allmend nochmals zu überprüfen seien. Insbesondere ist eine Linienführung via Bolligenstrasse–Zentweg–Mittelholzerstrasse–Schermenweg–Bahnhof Ostermundigen zu prüfen, welche das Burgfeldquartier deutlich besser erschliessen könnte. Es wird angeregt, eine Verknüpfung der neuen Linie mit der Linie 26 Wylergut zu prüfen, da der Platz für Haltestellen beim Breitenrainplatz knapp ist.</li> <li>- Die vorgeschlagene Priorisierung bei der Umsetzung ist zu überprüfen. Es ist nicht nachvollziehbar, wieso der Ast Oberfeld–Bahnhof Ostermundigen höhere Priorität als der Ast Bahnhof Ostermundigen–Breitenrain hat. Die integrale Inbetriebnahme der neuen Linien auf den gleichen Zeitpunkt hin scheint auch deshalb gerechtfertigt, weil erst dadurch der</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>- <b>Die Regionalkonferenz ist offen, bei der Projektierung der Linie die detaillierte Linienführung und die Haltestellen nochmals zu prüfen. Auch die Verknüpfung mit der Linie 26 ist eine mögliche Verknüpfung die betrieblich geprüft werden muss.</b></li> <li>- Einschätzung wird geteilt. Die neue Linie sollte als Ganzes (Breitenrain–Bahnhof Ostermundigen–Oberfeld) in Betrieb genommen werden. Die Einführung hängt vom Baufortschritt im Oberfeld ab.</li> </ul>

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	im Konzept postulierte Netzansatz zum Tragen kommen kann.	
Gemeinde Ostermundigen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Variante „Spinne“ ist grundsätzlich die beste. Diese basiert primär auf den heutigen Linienführungen. Die Abend- und Wochenendkurse werden wieder eingeführt.</li> <li>– Die Linie 44 muss jedoch wie heute über den Blankweg und die Bernstrasse erfolgen. Ein Umsteigen innerhalb des Gemeindegebiets ist zu verhindern. Es ist wenig sinnvoll, 3 Buslinien über die Bahnhofstrasse zu führen. Zudem hat Linie 44 eine sehr wichtige „Ortsbusfunktion“, insb. für Leute, die aus „Ostermundigen-Süd“ in den langgezogenen Zentrumsbereich gelangen möchten (und umgekehrt). Die Erschliessung des Freibads und des Schulhauses Dennigkofen ist von grosser Bedeutung.</li> <li>– Abstimmung des Buskonzepts auf neue Tramlinie 10 grundsätzlich richtig. Abend- und Wochenendkurse der Linien 28 und 44 sind jedoch bereits vorgängig einzuführen; dabei ist ein 30'-Takt vorzusehen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>– <b>Die Regionalkonferenz folgt den Argumenten der Gemeinde Ostermundigen. Das Konzept wird angepasst. Der besseren Erschliessung der Quartiere wird gegenüber einer direkten Linienführung der Vorzug gegeben.</b></li> <li>– Das Abend- und Wochenendangebot kann unabhängig vom Tram eingeführt werden.</li> </ul>
Pro Bahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Mit Beurteilung einverstanden. Es gibt keinen Grund, die bestehenden Buslinien 28 und 44 in einem grundsätzlichen Sinn zu ändern.</li> <li>– Bei der neuen Buslinie „rot“ ist der Stellenwert der Verlängerung Richtung Deisswil und/oder Hätteberg nicht klar. Handelt es sich um eine länger- oder kurzfristige Option? Bildet sie keinen Behandlungsgegenstand dieser Studie? V.a. Verknüpfung dieser neuen Buslinie mit der S7 in Deisswil scheint Grund genug, diese Verlängerung als sinnvoll, ev. nötig anzusehen, welche zeitgleich mit Eröffnung der Tramlinie einzuführen wäre.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einschätzung wird geteilt.</li> <li>– Der Bericht macht auf S. 33 Empfehlungen zur zeitlichen Umsetzung. Die Regionalkonferenz hat die zeitliche Etappierung in Kenntnis des Kosten-Nutzen-Verhältnisses gemacht.</li> </ul>
TCS	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Entsprechend den vorgängigen Bemerkungen erscheint die Variante „Spinne“ plausibel und die vorgeschlagene Etappierung sinnvoll.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
VCS	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Es ist nicht klar, nach welchen Kriterien die 3 Untervarianten „Spinne“ evaluiert wurden. Ev. wären Kosten-Nutzen-Überlegungen sinnvoll. Einziger Pluspunkt der Variante A ist die Erschliessung Hätteberg, diese wäre aber bei den anderen Varianten auch möglich. Nicht nachvollziehbar, warum gerade dieser Punkt die anderen Varianten diskriminiert.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Für die Bewertung der 3 Untervarianten werden wiederum die Angebotsgrundsätze beigezogen. Es ist jedoch klar, dass auf Stufe Untervariante nicht immer abschliessend gesagt werden kann, ob nun etwas besser oder nur anders ist. Bei fehlenden klaren Argumenten wurde der Ist-Zustand belassen. Es ist richtig, dass die Erschliessung Hätteberg bzw. Deisswil mit allen Untervarianten machbar ist. Die Mitwirkung soll gerade zeigen, ob diese Erschliessung erwünscht ist oder nicht.</li> </ul>

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ein klarer Pluspunkt bei Variante „Spinne“ wird vermisst. Darum wird beantragt, auch für den Ansatz „Tangente“ weitere Untervarianten zu betrachten. Die Attraktivität des Ansatzes „Tangente“ liegt in der Konkretisierung des Anschlusses vom RBS-Bahnhof Deisswil. Diese ÖV-Verknüpfung wird als wichtig erachtet.</li> <li>- Variante „Tangente“ könnte neu die geplante rote Linie vom Oberfeld nach Hätteberg weitergeführt werden und damit der einzige Negativpunkt gegenüber Ansatz „Spinne“ wettgemacht werden. Zudem direkt zum Bhf. Ostermundigen statt über ob. Zollgasse leiten.</li> <li>- Bessere Erschliessung Galgenfeld mit vorgesehener Linienführung nicht gelungen. Beide neuen Haltestellen liegen am Rand des Gewerbegebietes und ermöglichen keine wirklich gute, zusätzliche ÖV-Erschliessung in diesem Gebiet. Vorschlag, neue rote Linie durch Galgenfeld hindurch (Libellenweg) zu führen, auch wenn dies ev. strassentechnisch nicht einfach ist.</li> <li>- Alternative zur Verbindung Breitenrain–Ostermundigen Ostermundigen–Deisswil priorisieren. Einführung einer Linie zum S-Bahnhof Deisswil ist wichtiger als die rel. unbefriedigende Erschliessung des Galgenfelds.</li> <li>- Linie 28 als Tangentiallinie stärker definieren. Schärfere Trennung zwischen Tangentiallinie und Quartierbus anstreben.</li> <li>- Umsteigeknoten Ostermundigen: kombinierte Bus-/Tramhaltestelle in der Bahnhofshalle wird unterstützt. Wichtigkeit der Aufwertung des ÖV-Knotenpunkts Bhf. Ostermundigen ist zu betonen.</li> <li>- Nördlichen Zugang zum Bhf. Ostermundigen für FussgängerInnen von Poststrasse her prüfen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Verknüpfung mit Deisswil wird zwar als sinnvoll betrachtet, jedoch mit einer tiefen Priorität. Eine höheren Priorität liegt bei den tangentialen Verbindungen in der Papiermühle (Linien 40/41) und Bolligen (Linie 44) (siehe Korridorstudie Worblental 2002).</li> <li>- Die Variante „Tangente“ hat weitere Negativpunkte: eine Fortsetzung der Linie 44 nach Deisswil wird schlechter bewertet als nach Bolligen.</li> <li>- <b>Vorschlag wird im Jahr 2010 geprüft. Wir teilen die Einschätzung, dass die detaillierte Linienführung und die Lage der Haltestellen noch Verbesserungspotenzial aufwiesen.</b></li> <li>- Einschätzung wird nicht geteilt (siehe oben).</li> <li>- Das Anliegen ist zwar berechtigt, würde jedoch heissen, dass zwei Buslinien nötig wären, was wiederum kaum finanzierbar wäre.</li> <li>- Einschätzung wird geteilt.</li> <li>- Anliegen ist berechtigt und muss in die Spezialplanung der Gemeinde Ostermundigen einfließen. <b>Wird weitergeleitet.</b></li> </ul>
Bernmobil	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei Buslinie „rot“ wird die Endhaltestelle Breitenrainplatz als problematisch beurteilt. Bernmobil hat bereits in der Begleitgruppe informiert, dass im Rahmen der Umgestaltung des Breitenrainplatzes auf Grund der beschränkten Platzverhältnisse keine zusätzliche Endhaltestelle, bei der die Busse auch eine gewisse Zeit warten können, vorgesehen ist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Problematik ist bekannt. Zu gegebenem Zeitpunkt ist eine Verknüpfung mit der Linie 26 betrieblich zu prüfen.</li> </ul>
BLS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Konzept wird unterstützt, da es den ÖV im Raum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
	<p>Ostermundigen stärkt. Der Bahnhof Ostermundigen wird als ÖV-Knoten aufgewertet. Dadurch verbessert sich auch die Vernetzung von S-Bahn mit Tram und Bus, was sehr begrüsst wird. Mit den vorgeschlagenen Netzergänzungen werden Erschliessungslücken sinnvoll geschlossen. Die Angebotserweiterung am Abend und am Wochenende ist eine gute Voraussetzung, um mehr Freizeitverkehr auf den ÖV zu verlagern. Dies sind gute Gründe um dem vorliegenden Angebotsvorschlag zuzustimmen.</p>	
RBS	<p>– Die Verknüpfung der einzelnen Linienäste kann nach Vorliegen aktualisierter Grundlagedaten (Wunschlinien) zu einem späteren Zeitpunkt abschliessend beurteilt werden. Unter den heutigen Voraussetzungen steht aber Variante A im Vordergrund. Die zeitliche Ausdehnung des Angebots ist aus Kundensicht prioritär und könnte auch schon vor Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb realisiert werden. Die Einführung der Linie Oberfeld-Bahnhof Ostermundigen sollte mit der baulichen Entwicklung des Oberfelds gekoppelt sein. Der Verlängerung der Linie zum Breitenrainplatz messen wir die letzte Priorität bei.</p>	<p>– Einschätzung wird mehrheitlich geteilt. Die neue Linie Breitenrain–Bahnhof Ostermundigen–Oberfeld sollte als Ganzes eingeführt werden und hängt von Baufortschritt im Oberfeld ab.</p>

**Zu Frage 5: Betriebliche und technische Aspekte der Bestvariante**

Haben Sie Bemerkungen zu den betrieblichen und technischen Aspekten der Bestvariante?

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
Pro Bahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Es ist in den nachfolgenden Planungsschritten, wie in diesem Buskonzept geschehen, weiterhin auf möglichst attraktive Umsteigebeziehungen zu achten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>
TCS	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Der TCS ist erstaunt darüber, dass zwar umfangreiche Studien erarbeitet und bewertet wurden, dass aber bisher keine Abklärungen über die Möglichkeiten und Konsequenzen der wichtigsten Knotenpunkte und Haltestellenbereiche in technischer, betrieblicher und auch gestalterischer Hinsicht durchgeführt worden sind. Mindestens für den zentralen Umsteigepunkt zwischen Tram, Bus und S-Bahn beim Bhf. Ostermundigen hätten Lösungsvarianten aufgezeigt und mit Vor- und Nachteilen bewertet werden müssen, um eine Bestvariante vorschlagen zu können.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die gegenseitige Abhängigkeit ist unbestritten. Z.Z. werden auf der Grundlage des optimierten Buskonzeptes im Rahmen des Vorprojektes des Trams die Machbarkeit der Bushaltestellen geprüft. Allenfalls gibt es Rückkopplungen auf das Buskonzept.</li> </ul>
VCS	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Angebotserweiterung erst auf Termin Fertigstellung Tram ist nicht nachvollziehbar. Im Oberfeld und auf dem Rütihoger entstehen vorher viele neue Wohnungen. Buskonzept ab 2013 anbieten.</li> <li>– Linie 28, Wochenende: Bus muss gem. Figur 25 ca. 30' am Bhf. Wankdorf warten. Sinnvoll und nötig? Wäre damit Taktverdichtung realisierbar?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einschätzung wird geteilt. Die neue Buslinie muss Hand in Hand mit der Realisierung der Überbauung Oberfeld erfolgen.</li> <li>– Eine betriebliche Optimierung muss in einem 2. Schritt noch erfolgen. Der 30' Takt ergibt sich aus der Nachfrage und ist so zweckmässig.</li> </ul>
RBS	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Beim Umsteigeknoten am Bahnhof Ostermundigen gilt es die räumlichen und betrieblichen Abhängigkeiten zu beachten. Lösungsmöglichkeiten und Kosten müssen im Rahmen des Tramprojektes aufgezeigt werden. Für die neue Linie zwischen Bahnhof Ostermundigen und dem Oberfeld muss sichergestellt werden, dass Wendemöglichkeiten und ggf. sogar Raum für das Abwarten der Ausgleichszeit (resp. Abwarten der Anschlüsse am Bahnhof Ostermundigen) zur Verfügung stehen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>

### Zu Frage 6: Spezielle Optik der Gemeinden, Verbände, weitere Bemerkungen

Welche Rahmenbedingungen und Probleme müssen aus der Optik der einzelnen Gemeinden bzw. Verbände bei der weiteren Planung speziell berücksichtigt werden?

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
VCS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Antrag, Ansatz „Tangente“ nochmals genauer zu analysieren, insb. mit dem Anschluss Hätteberg und Galgenfeld, oder aber beim Ansatz „Spinne“ Anschluss Deisswil konkretisieren.</li> <li>- Anbindung Bahnhof Deisswil klar wichtiger als Busverbindung Ostermundigen–Breitenrainplatz.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Grundansatz „Spinne“ weist klar die höchste Zustimmung auf. Detailkorrekturen und -anpassungen bleiben bei der Konkretisierung des Angebots immer möglich.</li> <li>- Einschätzung wird so nicht geteilt. Die Verbindung Worblental – Ostermundigen kann durch die Linie 44 wahrgenommen werden. Diese Linie gilt es zu stärken und nicht mit einer zweiten Linie zu konkurrenzieren. Demgegenüber deckt eine Busverbindung Ostermundigen – Breitenrain eine neue Verbindung ab und erschliesst Quartiere die heute nicht oder nur ungenügend erschlossen sind.</li> </ul>
RBS	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abhängigkeiten zum Projekt Umgestaltung Breitenrainplatz: Bushaltestellen sind im Projekt nur in der Stauffacherstrasse vorgesehen, nicht jedoch auf dem Breitenrainplatz. Entweder muss die neue Linie Oberfeld-Breitenrainplatz mit einer bestehenden Linie verknüpft werden (z.B. Linie 26 oder 41) oder aber eine Haltestelle am Breitenrainplatz nachgerüstet werden. Der Entscheid müsste in der aktuellen Vorprojektphase gefällt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>

## Quartierorganisationen, Parteien und Private

### Zu Frage 1: Gesamteindruck

Wurden Ihre Erwartungen gemäss Projektskizze bzw. wurden die Ziele der Studie erreicht?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
EVP Ostermundigen	– Ja. Nach Meinung der EVP Ostermundigen wurden alle Problemstellungen miteinbezogen, so dass eine gute Entscheidungsgrundlage besteht.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
Grüne Partei Ostermundigen	– Mehrheitlich, ja.	– Wird zur Kenntnis genommen.
SP Ostermundigen	– Anerkennung für geleistete Arbeit. Konzept umfassend und genügend detailliert, für Meinungsbildung.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
SVP Ostermundigen	– Da im gesamten Schlussbericht keine konkreten Ziele formuliert sind, ist es schwierig zu beurteilen, ob die Ziele der Studie erreicht wurden. Die angedeuteten Ziele in Zusammenfassung und Ausgangslage hat die Studie erreicht. Die ausgewählte Bestvariante stellt ein Lösungsansatz dar, der weiter verfolgt werden sollte.	– Wird zur Kenntnis genommen. Die Ziele sind in den Angebotsgrundsätzen eingebaut. Sie müssen mit den Schwachstellen in der Analyse verglichen werden.
	– Das Buskonzept Ostermundigen – Bern darf kein Präjudiz für die Umstellung der Buslinie 10 auf Trambetrieb sein.	– Einschätzung wird geteilt.
	– Wir bemängeln, dass für die Mitwirkung Schlussberichte mit unterschiedlichen Ausgabedaten und Inhalten (29. Juli und 14. August 2009) versandt wurden.	– Massgebend ist der Bericht der auch auf dem Internet verfügbar ist mit Datum 14. August 2009.
WBG Oberfeld	– Das Buskonzept sieht einen Ausbau des Angebots vor. Die WBG begrüsst die Erschliessung des Gebietes Oberfeld und die erweiterten Betriebszeiten abends und an Wochenenden auf den bestehenden Linien.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR1	– Miteinbezug ab Mitwirkung; guter Gesamteindruck.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR3	– Ja.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR5	– Ja.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
PR6	– Der Gesamteindruck ist positiv und die Ziele scheinen mehrheitlich erreicht oder gar übertroffen zu sein.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR7	– Nicht ganz.	– Wird zur Kenntnis genommen.
PR8	– Wochentage Mo-Fr. Sa/So kein Fahrdienst! Bestehende und neue Linien zur Abdeckung i.O. Geeignete Fahrzeuge je nach Grösse und Fahrgäste pro Linie bestimmen. Nicht überproportional denken, lieber die Kosten in Griff halten.	– Es ist richtig, dass am Wochenende die Nachfrage sinkt. Doch viele Menschen sind auf den öffentlichen Verkehr angewiesen. Aus diesem Grund wird der Takt am Wochenende ausgedünnt. Fahrzeuggrösse ist nicht so ein kostenrelevanter Faktor. Die Kosten als Ganzes sind wichtig. Die Einschätzung wird geteilt.
PR9	– Nur teilweise. Da die geplante Linienführung für das Tram alles andere als optimal ist, hätte eine erweiterte Studie erarbeitet werden sollen, die auch die Tram-Führung einbezieht. Somit liegt jetzt ein suboptimiertes Buskonzept vor, das auf einem nicht optimierten Tram-Projekt basiert. Auch die regionalen Probleme werden ausgeblendet wie z.B. das überproportionale Bevölkerungswachstum im Aaretal mit der Unmöglichkeit, die S-Bahn auszubauen.	– Die Linienführung des Trams wurde in der Zweckmässigkeitsbeurteilung 2008 sehr detailliert geprüft. Das Problem Aaretal ist bekannt und wird parallel zu Ostermundigen intensiv bearbeitet.
PR10	– Ja.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR11	– Ja.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.

**Zu Frage 2: Ausgangslage, Analyse (Kapitel 1 und 2)**

Wie beurteilen Sie die Analyse?

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
<b>EVP Ostermundigen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gut. Es ist gut sichtbar, was heute angeboten wird und welche Angebote fehlen.</li> <li>- Im Bericht, Punkt 2.2 „Zeitliche Verfügbarkeit“, Seite 6 und 7, fehlt ein Hinweis darauf, dass das Wegmühlegässli zeitlich sehr schlecht bedient wird (nur zu den HVZ im ½-h Takt). Es wird nur erwähnt, dass für den südlichen Bereich Ostermundigens (Oberdorf/Dennigkofen) und für Pendler aus dem Worblental Richtung Ostermundigen eine für städtische Verhältnisse tiefe zeitliche Verfügbarkeit besteht.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Einschätzung wird geteilt.</li> <li>- Das Wegmühlegässli liegt grossenteils im Einzugsgebiet der Linie 10. Die nicht erschlossenen Gebiete sind in Figur 7 ausgewiesen.</li> </ul>
<b>Forum Ostermundigen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wer unterschiedlich grosses Wachstum von 42% (ÖV) bzw. 16% (MiV) prognostiziert, muss dies nachvollziehbar begründen und v.a. auch die Transportziele der Bevölkerung in den Mittelpunkt stellen.</li> <li>- Versteht nicht, warum der ÖV nach Ostermundigen von heute 7'700 auf 15'000 Fahrgäste (= ca. 100%) zunehmen soll, wenn die Bevölkerung „nur“ um <u>maximal</u> 20% steigen wird.</li> <li>- Es sind keine aussagefähigen, aktuellen Statistiken (Pendler, Normal-Passagiere) für die heutigen Ostermundiger ÖV-Linien vorhanden.</li> <li>- Wie viele Personen fahren täglich von Bolligen nach Gümligen?</li> <li>- Wie viele Personen wollen täglich vom Eigerplatz zum Wankdorf?</li> <li>- Wo kaufen die vielen Neuzuzüger im neuen Schönberg-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wir verweisen sie gerne auf das Agglomerationsprogramm Bern 2007 (<a href="http://www.bernverkehr.ch">www.bernverkehr.ch</a>). Dieses zeigt die Gesamtentwicklung der Region im Detail auf.</li> <li>- Das Wachstum ist nicht in jedem Strackenabschnitt gleich gross. In Ostermundigen (Rüti), wo die Auslastung nicht so hoch ist, wirkt sich die Zunahme durch Entwicklung des Oberfeldes prozentual stärker (100%) aus als in der Stadt Bern, wo der Bus schon voll ist (20%).</li> <li>- Einschätzung wird nicht geteilt. Es liegen sowohl präzise Ist-Zahlen vor als auch Prognosen. Diese beruhen sowohl auf der regionalen Entwicklung als auch auf der lokalen Entwicklung (Bauzonenreserven Ostermundigen). Mit dem Verkehrsmodell konnte auch grob simuliert werden, wie viele Leute wohin wollen.</li> <li>- Ca. 150 mit allen Verkehrsträgern (davon ca. 50 Pendler). Die meisten Leute fahren nur einen Streckenabschnitt.</li> <li>- Die Linie 28 verkehrt zwar zwischen Eigerplatz und Wankdorf. Sie dient aber nicht primär Passagieren zwischen Eigerplatz und Wankdorf, sondern vielen Passagieren unterwegs (z.B. Mattenhof - Kirchenfeld, Kirchenfeld - Hintere Schosshalde usw.).</li> <li>- Die Annahmen für die künftigen Einwohner werden analog</li> </ul>

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<p>Quartier (nördlich und später auch südlich der Schosshaldenstrasse zwischen Kleezentrum und heutigem Wyss-Gartenzentrum) ein, in der Stadt oder im Wankdorf-Gebiet? Wie fahren sie zu den Arbeitsplätzen und den Zielen im Wankdorfgebiet (COOP, MM-Do-it-yourself, Messen, Kongresse, Freizeit, Aus- + Weiterbildung, Sport: YB, SCB, Curling etc.)?</p> <p>– Wo werden die zusätzlichen Arbeitsplätze im Wankdorfgebiet gebaut? Werden die Sportplätze auf der Grossen Allmend und die BEA-Parkplätze auf der noch freien Kleinen Allmend tatsächlich überbaut?</p> <p>– Warum wird zwischen Pendler- und Gelegenheits-Verkehr nicht bewusst unterschieden?</p>	<p>zum Verhalten der heutigen Bewohner getroffen.</p> <p>– Schwerpunkte bilden Wankdorf City (Stauffacher-Areal), das Gebiet Schermen und das Eidg. Zeughaus (siehe auch Richtplan ESP Wankdorf, <a href="http://www.Wankdorf.info">www. Wankdorf.info</a>). Grosse und kleine Allmend bleiben der nicht-kommerziellen Nutzung vorbehalten.</p> <p>– Der Aufwand wäre zu gross. Für jede Linie und jeden Linienabschnitt müsste eine Befragung gemacht werden, die nach zwei Jahren bereits wieder veraltet wäre.</p>
<b>Grüne Partei Ostermundigen</b>	<p>– Kap. 2: Oft gehörter Wunsch: Ist ein Ausbau mit einer Linienoptimierung der 28-er und 44-er Busse vor dem Zeithorizont 2017 (Bus-Neukonzept) möglich?</p>	<p>– Der Ausbau des Angebots der Linien 28 und 33 hängt nicht mit dem Trambau zusammen und kann früher vorgenommen werden. Sofern die finanziellen Mittel dafür gesprochen werden.</p>
<b>SP Ostermundigen</b>	<p>– Zielsetzung in Kap. 1 „<i>ergänzendes Busnetz zum Tram Region Bern mit Buslinien die Zubringer- und Feinerschliessungsfunktion haben</i>“ wird erfreut zur Kenntnis genommen und unterstützt.</p> <p>– In Fig. 6 (Kap. 2) sind die Arbeitsschwerpunkte Gartencenter und Bahnhofareal Ostermundigen nicht sichtbar. Möglicherweise sind aber die entsprechenden Zahlen der Beschäftigten in diesen beiden wichtigen Gebieten in den Pendlerströmen enthalten. In Fig. 7 ist die wegen dem neuen Gartencenter bereits geplante Haltestelle an der Kreuzung untere Zollgasse / Umfahrungsstrasse (Chrüzweg) der Buslinie 44 nicht ersichtlich! (In Fig. 17 aber enthalten.)</p> <p>– Die in Kap. 2.6 festgeschriebenen Optimierungsmöglichkeiten werden unterstützt. Allerdings mit „<i>Erschliessung am Abend und Wochenende von Ostermundigen Richtung Nordquartier, hintere Schosshalde, Waldau und im Bereich Oberfeld</i>“ nur einverstanden, wenn auch Nachfrage für den kosten-deckenden Betrieb der Dienstleistung existiert. Macht wenig Sinn, wenn Busse ohne Passagiere bis Mitternacht verkehren.</p>	<p>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</p> <p>– Gartencenter ist kein Arbeitsplatzschwerpunkt. Figur 7 zeigt den heutigen Zustand (ohne Haltestelle), Figur 17 einen möglichen zukünftigen (mit Haltestelle). Beim Bahnhof Ostermundigen werden die Potenziale ergänzt sobald konkrete Planungen vorliegen (Standort ist kantonaler ESP).</p> <p>– Einschätzung wird geteilt.</p>
<b>SVP Ostermundigen</b>	<p>– Die Analyse stellt korrekt fest, dass verschiedene Quartiere und ESP in Ostermundigen durch die Bus- oder Tramlinie 10</p>	<p>– Einschätzung wird geteilt.</p>

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
	<p>nicht direkt erschlossen sind. Diese Gebiete werden durch die Buslinien 28 und 44 abgedeckt. In der Analyse wird zutreffend festgestellt, dass das Abend- und Wochenendangebot bei diesen Linien ungenügend ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ob die Entwicklung der Einwohner und Beschäftigten im prognostizierten Rahmen stattfindet, wird vor allem die wirtschaftliche Entwicklung der Region Bern, weisen. Die SVP hofft, dass die Forderung nach einer Tramlinie anstelle des Busbetriebes nicht aufgrund überhöhter Erwartungen und Prognosen erfolgt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Buslinie 10 ist bereits heute, trotz des 3'-Takts chronisch überlastet. Dieser dichte Takt führt zu erheblichen Problemen und zu hohen Betriebskosten. Bei den Einwohnern sind die Prognosen sehr zuverlässig, da die Flächen in Ostermundigen bereits eingezont sind. Bei den Arbeitsplätzen besteht eine gewisse Unsicherheit. Für Ostermundigen ist die Entwicklung der Einwohner mengenmässig bedeutender.</li> </ul>
PR1	– Umfassend und differenziert.	– Einschätzung wird geteilt.
PR3	– Als seriös und vollständig.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR5	– Vielversprechend.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR6	– Gut.	– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
PR7	– Verlängerung Breitenrainstrasse – Lorrainebrücke – Bahnhof fehlt in der Beurteilung.	– Diese Variante wurde in der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) ÖV Ostermundigen 2008 geprüft.
PR8	– Sofern darauf geachtet wurde, ob die Funktionsfähigkeit stimmt ist die Analyse i.O.	– Wird zur Kenntnis genommen.
PR9	– Gute Analyse, die eigentlich schon ab sofort ihre Gültigkeit hätte, da ja Tram wie Bus geführt werden soll. Warum also warten bis 2017? Diese Studie löst die HEUTIGEN Probleme der Aussenquartiere von Ostermundigen.	– Die erste Etappe kann schon vor 2017 umgesetzt werden. Voraussetzung ist, dass die finanziellen Mittel gesprochen werden.
PR10	– Gut, jedoch muss MIV ohne Eingrenzungen fließen ablaufen können. Erwarte keine zusätzlichen Engpässe.	– Ziel ist, dass der MIV ebenfalls flüssig zirkulieren kann. Dies allerdings unter der Voraussetzung, dass der MIV nicht mehr wesentlich wächst.
PR11	– Verständlich, gut und umsetzbar, aber etwas zu umfangreich.	– Wird zur Kenntnis genommen.

### Zu Frage 3: Angebotsgrundsätze ÖV-Netz und Netzansätze (Kapitel 3 und 4)

Sind Sie mit den Angebotsgrundsätzen einverstanden? Sind die vorgeschlagenen Netzansätze und die Grobbeurteilung nachvollziehbar? Erachten Sie die Wahl des Ansatzes „Spinne“ als richtig?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
Dialog Nordquartier	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbindung Ostermundigen–Burgfeld–Breitenrainplatz in der Tat sehr wichtig, besonders für BewohnerInnen des Burgfeldquartiers (Versorgungsmöglichkeiten, Anschluss ans übrige Netz).</li> <li>– Gewisse Bedenken bez. Kapazität Breitenrainplatz. Es wird davon ausgegangen, dass mit Durchmesserlinie bis Wylergut der Platz entlastet werden könnte.</li> <li>– Wichtig ist die schrittweise Verbesserung der Intervalle auf den übrigen Buslinien im ESP Wankdorf.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Einschätzung wird geteilt.</li> <li>– Einschätzung wird geteilt. Durchmesserlinien werden angestrebt, falls betrieblich machbar.</li> <li>– Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>
EVP Ostermundigen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Alle Fragen können mit Ja beantwortet werden. EVP bevorzugt ebenfalls Ansatz „Spinne“, da mit diesem Projekt die Angebotsgrundsätze am besten berücksichtigt werden.</li> <li>– Die EVP Ostermundigen beurteilt die Angebotsgrundsätze als anspruchsvoll und ehrgeizig. Jedoch ist es wichtig, dass der ÖV gegenüber dem MIV erste Priorität hat.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>– Die Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>
Forum Ostermundigen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Warum muss aus Ostermundigen das Wankdorf mit Zug und Bus (neu via Wölflistrasse) erreicht werden? Fahren die Passagiere mit dem Bus zum Wankdorf, wenn ihre Fahrziele neu nicht mehr direkt an der Linie liegen (→ Umweg via Wölflistrasse) oder/und der Fahrtakt dieser Bus-Linie allenfalls nicht besser ist als beim Zug?</li> <li>– Warum soll Gümligen aus Ostermundigen mit Zug und Bus erreicht werden? Die West-Gümliger haben eine Zugs- und künftig via Muri eine Tramverbindung via Zytglogge sogar bis zum BernHB.</li> <li>– Warum sollen die Ostermundiger, auch jene der Aussenquartiere, wichtige Ziele der Bernstrasse (Verwaltung, Fitness, Dienstleistungen, Migros, Denner, Gewerbe, Tell-Saal, Alperösli, Bibliothek, Schulhäuser, Restaurants usw.) nur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Der Schermen ist ein Arbeitsplatzschwerpunkt und die UPD eine wichtige Institution. Wichtig ist, dass das Gebiet lokal gut erreichbar ist und auch durch die S-Bahn-Reisende (mit Umsteigen) erreicht werden kann.</li> <li>– S-Bahn und Bus haben unterschiedliche Erschliessungsaufgaben: Die S-Bahn ist ein Mittelverteiler der die Agglomeration erschliesst; der Bus ist ein Feinverteiler der die Quartiere erschliesst oder zwei S-Bahn-Linien tangential miteinander verknüpft.</li> <li>– Wollte man jedes Quartier mit jedem ESP, Einkaufszentrum, Freizeitzentrum verknüpfen, würde man 100e von Buslinien gebrauchen und alle hätten eine schwache Auslastung. Deshalb geht es darum, die Bedürfnisse zu</li> </ul>

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<p>noch durch Umsteigen beim OMSBB auf die Tram-Linie 10 erreicht werden?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nehmen die vorgeschlagenen Bus-Linien Rücksicht auf die geplanten sowie später noch denkbaren Wohngebiete (Bern: Schönberg-Süd // Ostermundigen: Unterdorfstrasse, Forelstrasse, Küntigrube, Dennigkofenweg)?</li> <li>– Ist es zwingend, alle Bus-Linien via Bahnhofstrasse zu OMSBB zu führen? Die Linie 10 ist mit den Bussen der geplanten 3 Bus-Linien auch an anderen Orten der Bernstrasse erreichbar. Wie viele Bus-Passagiere aus OMs-Aussenquartieren steigen aus welchen Gründen zurzeit täglich bei OMSBB in die S-Bahnen um? Als im Rahmen der Zweckmässigkeitsstudie die ÖV-Verbindung von BernHB nach Ostermundigen behandelt wurde, spielten die S-Bahnen nur eine total untergeordnete Rolle. Neu stehen nun die S-Bahnen im Zentrum der Führung der 3 Buslinien. Behauptung: Die meisten Pendler im OMSBB stammen heute aus dem Emmen- und Aaretal sowie aus der unmittelbaren Umgebung des Ostermundiger Bahnhofs.</li> <li>– Theoretisch sollten die Durchmesserlinien immer auf möglichst kurzem Weg geführt werden und trotzdem möglichst viele städtische und OM-Quartiere bedienen. Es handelt sich um die heutigen Bus-Linien Eigerplatz – Wankdorf (Verbindung primär zwischen städtischen Gebieten) sowie Gümligen – Bolligen (Verbindung zwischen BernStadt – Ostermundigen – Bolligen).</li> <li>– OMs Bevölkerung sollte von einem Ortsbus profitieren können, der folgende Fahrziele einbezieht: <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Bernstrasse zwischen Ost und West und somit auch OMSBB OMs Aussenquartiere</li> <li>– Berns Südost-/Nordost-Quartiere, die an Ostermundigen angrenzen.</li> </ul> </li> <li>– Längs der Durchmesserlinien braucht es in Ostermundigen mindestens einen Umsteigeort, der den Anschluss zur anderen Durchmesserlinie, zur OeV-Linie 10, zu den anderen Buslinien sowie zum Ortsbus sicher stellt.</li> <li>– Primär sind die heutigen und künftigen Wohnquartiere an den ÖV anzuschliessen. Bei dezentral gelegenen Arbeitsstätten ist anzunehmen, dass ein grosser Teil der heutzutage mobilen Arbeitnehmer nicht unmittelbar im direkten Umfeld des Arbeitsplatzes wohnt und darum mit dem Auto zur Arbeit fährt</li> </ul>	<p>bündeln (z.B. S-Bahn Benutzer im gleichen Bus wie der, der z.B. ins Coop muss).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Buslinien wurden in Kenntnis der kurz-, mittel- und langfristigen Entwicklungsziele der Gemeinde Ostermundigen entworfen.</li> <li>– Aufgrund der Eingabe der Gemeinde Ostermundigen wird die bisherige Linienführung der Linie 44 beibehalten. Somit wird die Bahnhofstrasse entlastet. Die S-Bahn hat nie eine untergeordnete Rolle gespielt. Die Aussage war aber immer: Die S-Bahn alleine kann die Probleme von Ostermundigen nicht lösen und ersetzt ein Tram nicht. Es ist richtig, dass für die Arbeitsplätze in Ostermundigen die S-Bahn sehr wichtig ist.</li> <li>– Es gilt immer einen Mittelweg zu finden zwischen einer direkten Linienführung und einer Linienführung durch die Arbeitsplatz- und Einwohnerschwerpunkte.</li> <li>– Wird grundsätzlich angestrebt.</li> <li>– Es drängt sich der Bahnhof Ostermundigen auf.</li> <li>– Die Wohnquartiere sind zweifellos wichtig, aber die Arbeitsplätze auch. Deshalb ist es das Ziel des Kantons, der Region und der Gemeinde diese zu konzentrieren. Und da vor allem Büroarbeitsplätze einen regionalen Einzugsbereich haben, drängt sich eine Ansiedlung beim Bahnhof</li> </ul>

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	(oder gar muss, weil der Arbeitsbeginn mit dem ÖV-Fahrplan nicht übereinstimmt). Es kommt dazu, dass Arbeitsplätze wegfallen können (z.B. WIFAG, VBS) oder gezügelt werden (z.B. GD Post an die Schanzenstrasse). Wer das Gros der Pendler auf dem kürzest möglichen ÖV-Weg zum/vom Arbeitsplatz bringen/holen will, müsste darum gezielt Bus-Einsatzkurse mit veränderbarer Linienführung vorsehen.	Ostermundigen auf.
	– Die Linie 12 ist Richtung Guisanplatz-WankdorfSBB zu verlängern.	– Wurde 2007 geprüft und verworfen (schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis).
	– Die Linie aus Gümligen (44) ist primär nur zum OMSBB zu führen.	– Eine Durchbindung ist in erster Linie aus betrieblichen Gründen sinnvoll.
	– Die Linie vom Eigerplatz/Zytglogge (28) sowie aus dem Fliegerquartier ist primär zur OM-Bernstrasse) und nicht zwingend auch zum Wankdorf zu führen.	– Einschätzung wird nicht geteilt (siehe oben).
	– Ostermundigen braucht einen Ortsbus, der alle Aussenquartiere und -Gebiete (auch Rörswil, Wiesenstrasse, Wyss-Zentrum, Waldau/Mösl) miteinander verbindet und die Bernstrasse auf ihrer ganzen Länge bedient, sofern sie nicht ohnehin von einer Durchmesserlinie bedient wird.	– Das ist eine zu Ostermundigen-lastige Optik. Die Verknüpfung von Ostermundigen mit seinen Nachbargemeinden ist mindestens so wichtig.
	<u>Vorschläge (kursiv/fett = Umsteigeort)</u>	
	OHNE Ostermundiger Ortsbus	
	– Line 12 mindestens zum Guisanplatz führen (ggf. mit Verlängerung zu Wankdorf SBB).	– Siehe oben.
	– Linie Gümligen-Bolligen: via Dennigkofenweg- <b>Waldheimstrasse</b> -O.Zollgasse-Dreieck-Bernstrasse-OMSBB-Bernstrasse-Zentweg-Mittelholzerstrasse-Schermenweg-Forelstrasse-U.Zollgasse-WyssGartenzentrum- (= Waldau-Ost)-BolligenRBS	– Die Linienführung der Linie 44 wird beibehalten (wie heute).
	– Um auch das Wegmühlegässli (bei der Abzweigung Wiesenstrasse) an den ÖV anzuschliessen, könnte die Route ab Wyss Gartenzentrum nach Bolligen - statt auf kürzestem Weg - wie folgt gewählt werden: U.Zollgasse-Unterdorfstrasse-Bernstrasse-Wegmühlegässli-Rothus Sportzentrum-Bolligen RBS bzw. umgekehrt.	– Zwar kann nicht immer die direkteste Linienwahl gewählt werden, aber solche Schlaufen fahren macht den öffentlichen Verkehr nicht attraktiver.
	– Linie Eigerplatz-Wankdorf: via O.Zollgasse- <b>Waldheimstrasse</b> -Dennigkofenweg-Flurweg-Oberfeld-Bernstrasse-OMSBB-Zentweg-Schermenweg-Forelstrasse-Milchstrasse-WaldauWest, Wölflistrasse-Wankdorf SBB.	– Siehe oben.

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<p>MIT Ostermundiger Ortsbus (der die Durchmesserlinien entlastet)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Linie 12 analog „Ohne Ortsbus“.</li> <li>– Linie Gümligen-WankdorfSBB: via Dennigkofenweg-<b>Waldheimstrasse</b>-O.Zollgasse-Dreieck-Bernstrasse- OMSBB-Schermenweg-Forelstrasse-Milchstrasse-WaldauWest-Wölflistrasse-Wank-dorfSBB</li> <li>– Linie Eigerplatz-Bolligen: via O. Zollgasse-<b>Waldheimstrasse</b>-Flurweg-Oberfeld-Bernstrasse-Wegmühlegässli- BolligenRBS</li> <li>– Ostermundiger Ortsbus-Ziele: Norden: Zentweg, Waldau/Mösli, Wyss-Gartenzentrum, U.Zollgasse, Unterdorfstrasse, Pappelweg, Wiesenstrasse // Osten: Oberfeld, Rörswil // Süden/Südwesten: Flurweg, Dennigkofenweg, Hubelweg, Gurtenweg, Schwimmbad, Tiefenmösli, Robinsonweg, Merzenacker // Zentrum: ganze Bernstrasse vom Rüti COOP bis zur Waldeck</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Siehe oben.</li> <li>– Siehe oben.</li> <li>– Siehe oben.</li> <li>– Siehe oben.</li> </ul>
Grüne Partei Ostermundigen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ansatz „Spinne“ ist überzeugend und wird favorisiert.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
Quav4	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Führung der neuen Buslinie im Bereich der kleinen Allmend wurde als wenig plausibel beurteilt. Es ist nach Anhörung der Quartiervereine (Burgfeld und Genossenschaft Berna) zu prüfen, ob nicht die Linienführung Bolligenstrasse–Zentweg–Mittelholzerstrasse–Schermenweg–Bahnhof Ostermundigen anstelle der direkteren Verbindung zum Wegmühlegässli den Bedürfnissen der AnwohnerInnen besser gerecht würde. Die Umsteigebeziehung zum Drehscheibenpunkt Bahnhof Ostermundigen würde gestärkt und das Gebiet der beiden Quartiere enger ins ÖV-Netz eingebunden.</li> <li>– Die vorgeschlagenen Verbesserungsmassnahmen der Buslinien 28, 44 und die Einführung einer neuen Linie Ostermundigen–Breitenrainplatz werden begrüsst. Ist weiterer Schritt zur Stärkung des öV und zur Aufwertung der Wohnqualität.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird geprüft. Detailanpassungen sind grundsätzlich möglich.</li> <li>– Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>
SP Ostermundigen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Angebotsgrundsätze in Kap. 3 werden als allgemeine politische Absichtserklärungen und als Plangrundlage unterstützt. Ob alle Absichtserklärungen eine politische Mehrheit finden wird sich zeigen.</li> <li>– Kap. 4 sehr gut nachvollziehbar. Auswahl „Spinne“ richtig. Optimierung Linien 44 und 28 mit Führung über Bahnhofstrasse anstelle Blankweg / Bernstr. bzw. obere</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	Zollgasse / Bernstr. wird zugestimmt.	
SVP Ostermundigen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Angebotsgrundsätze ÖV-Netz sind richtig. Nach Meinung SVP Ostermundigen gelten sie auch wenn die Buslinie 10 nicht auf Trambetrieb umgestellt wird.</li> <li>– Bei der räumlichen Verfügbarkeit kann man sich durchaus einen grösseren Einzugsbereich von bis zu 400 m vorstellen, womit die räumliche Abdeckung wesentlich verbessert würde.</li> <li>– Soweit durch die SVP nachvollziehbar, sind die vorgesehenen Netzansätze und die Grobbeurteilungen vernünftig. Der Ansatz „Spinne“ mit dem zentralen Umsteigeknoten beim Bahnhof Ostermundigen scheint eine attraktive Lösung zu sein. Allerdings müssen die Auswirkungen der drei Buslinien in der Bahnhofstrasse gründlich geprüft werden. Vor allem im Bereich beim Coop-Zentrum und bei den Anwohnerinnen und Anwohnern dürfte ein grosses Konfliktpotential liegen.</li> <li>– Durch den zentralen Umsteigeknoten beim Bahnhof geht die heutige „Direktverbindung „Dennigkofenweg–Wegmühlegässli verloren, womit die Bewohnerinnen und Bewohner dieser Gebiete zu Umwegfahrten gezwungen werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einschätzung wird geteilt.</li> <li>– In städtischen Gebieten gilt grundsätzlich ein Einzugsbereich von 300 m.</li> <li>– Auf der Grundlage des Buskonzeptes werden im Rahmen des Vorprojekts die Auswirkungen der Bushaltestellen auf das Tramprojekt geprüft. Allenfalls bedarf es beim Buskonzept Korrekturen.</li> <li>– Auf Antrag der Gemeinde Ostermundigen wird die Linienführung der Linie 44 beibehalten (wie heute).</li> </ul>
PR1	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ja, Ansätze und Beurteilung nachvollziehbar. Wahl Ansatz "Spinne" wird sehr begrüsst, da mit der Erschliessung Hättenberg endlich der Anschluss der Alterssiedlung Wiesenstrasse (mobilitätseingeschränkte Bewohner) und des gesamten Quartiers Wiesenstrasse an ÖV erfolgt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
PR3	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ja. V.a. die Verbindung nach Breitenrainplatz wird sehr begrüsst. Ebenfalls zu begrüssen ist die Verschiebung des Knotens Zollgasse zum Bahnhof.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
PR5	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Linienführung Hauptgassen, Kornhausbrücke ist unklug. Lorrainebrücke, Nordring wäre ideal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Belastung der Spital- und Marktgasse wird durch das Tram nach Ostermundigen nicht erhöht, da die Linie 12 aus den Hauptgassen verlegt wird.</li> </ul>
PR6	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Lösung "Spinne" ist sinnvoll und realisierbar. Bei den Grafiken wurden unterschiedliche Linienführungen eingezeichnet. Bei einigen Grafiken wird vom Oberfeld die Strecke über den neuen Jurablickweg und bei anderen über den Flurweg eingezeichnet. Die Streckenvariante via Jurablickweg mit Station bei der Einmündung in den Oberen Flurweg wird bevorzugt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zur Kenntnis genommen. Detaillierte Lage und Wendemöglichkeiten sind Gegenstand der nächsten Planungsphase.</li> </ul>
PR7	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ja, aber Linie zum Breitenrainplatz sollte über Breitenrainstr. Lorrainebrücke zum Bahnhof geführt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Es ist keine Fortsetzung an den Bahnhof Bern geplant.</li> </ul>

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
PR8	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Angebote der Linien sind so einzurichten, dass der Verkehr möglichst flüssig geführt werden kann. Ausser bei Spitzenzeiten und bei besonderen Vorkommnissen. Soweit darstellerisch i.O. Variante Spinne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>
PR9	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Alles ok. Aber:</li> <li>- Alle Varianten zeigen, dass die zu Grunde liegende Tramführung nicht richtig passen will: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Variante Tangente: Fast auf der gesamten Ortsdurchfahrt wird die Tramlinie redundant mit Buslinien geführt. Ein weiterer Schwachpunkt ist die Orientierung nach Aussen, d.h. nicht Richtung Stadt Bern.</li> <li>- Variante X: Gleiche Feststellungen wie Tangenten.</li> <li>- Variante Spinne: Bringt eine gute Flächenabdeckung und bedient die meisten der Wohngebiete von O. Nur wurde die Spinnen-Idee verlassen, indem sich die Linien ROT und TRAM am Dorfende wieder verschränken. Logisch wäre TRAM nach Deisswil und ROT auf die Rüti. Die Führung einer Linie bis Breitenrain bringt Entlastung Richtung Stadt. Da sie aber schliesslich auch wieder am Viktoriaplatz zusammenfliesst und nicht umsteigefrei ist bringt sie nichts Neues.</li> </ul> </li> <li>- Allgemeine Bemerkung zu den Varianten: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Man kann wohl annehmen, dass die meisten ÖV-Benutzer eine Verkehrsbeziehung Richtung Stadt benutzen wollen. Darin ist auch der Engpass heute zu suchen, weil nur eine Buslinie ins Zentrum führt. Man könnte sich wie folgt von der Tangentenidee inspirieren lassen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- A) den Bus 10 lassen und mit der neuen Tramlinie grob wie heute Bus 28 Freudenberg (evtl. Saali) - Guisanplatz/ (evtl. Wankdorf) verbinden mit den bestehenden Linien 9 bzw. 3/5.</li> <li>- B) den Bus 10 lassen und mit der neuen Tramlinie vom Guisanplatz oder Wankdorf über Bhf. O. grob wie Linie 44 nach Gümligen - Worb (und später ins immer dichter besiedelte Aaretal via Rubigen nach Münsingen). Das blaue Bähnli ist ohnehin von Egghölzli bzw. Burgernziel an verdoppelt bzw. sogar verdreifacht.</li> </ul> </li> <li>- Mit einer dieser Lösungsansätze würde O. über 3 oder 2</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diese Variante wird nicht angestrebt.</li> <li>- Diese Variante wird nicht angestrebt.</li> <li>- Die Führung des Trams nach Deisswil wurde im Rahmen der ZMB ÖV Ostermundigen geprüft und verworfen. Für eine Tramlinie nach Deisswil fehlt die Nachfrage.</li> <li>- Die Einschätzung wird geteilt.</li> <li>- Da die Leute an den Bahnhof Bern und ins Stadtzentrum wollen, sind Varianten, die das Stadtzentrum grossräumig umfahren nicht zweckmässig, weil die Fahrzeit unnötig verlängert wird und umgestiegen werden muss.</li> <li>- Siehe oben. Rubigen und Münsingen sind für ein Tram zu weit vom Zentrum entfernt. Die Erschliessung mit der S-Bahn (wie heute) ist zweckmässig.</li> <li>- Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) 2008 hat gezeigt,</li> </ul>

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
	Achsen (Tram Guisanplatz, Tram Burgernziel und Bus 10) bis ins Zentrum verbunden. Das würde viel mehr Direktverbindungen für die Mundiger ÖV-Benutzer bringen.	dass in erster Linie das Kapazitätsproblem der Linie 10 gelöst werden muss.
PR10	– Prinzipiell ja, jedoch darf MIV keine zusätzlichen "Stauvarianten" beinhalten. Verkehrsfluss beider Elemente, ÖV und MIV, muss gewährleistet sein.	– Einschätzung wird geteilt.
PR11	– Ja, die Spinne ist der richtige Ansatz.	– Einschätzung wird geteilt.

**Zu Frage 4: Variantenausarbeitung Ansatz „Spinne“ und Variantenvergleich (Kapitel 5 und 6)**

Wurden die richtigen Untervarianten aufgezeigt? Erachten Sie die Beurteilung der Untervarianten und die Wahl der Bestvariante als richtig?  
Sind Sie mit der vorgeschlagenen Etappierung einverstanden?

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
<b>Dialog Nordquartier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Das Konzept „Spinne“ und die Zielvorstellungen bis 2017 werden begrüsst. Es wird davon ausgegangen, dass die Quartierorganisationen bei der Umsetzung der einzelnen Projektschritte (Linienführung, Gestaltung Haltestellen) wieder mitwirken können.</li> <li>– Besonders bei der Neugestaltung des Breitenrainplatzes muss bei der Gestaltung der Bus- und Tramhaltestellen auf die Bedürfnisse der zu Fussgehenden und den VelofahrerInnen Rücksicht genommen werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Stadt wird wie anhin die Quartierorganisation über das Projekt informieren.</li> <li>– Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>
<b>EVP Ostermundigen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Es wurden die richtigen Untervarianten aufgezeigt Bestvariante: Variante A</li> <li>– Es ist klar, dass nicht alle Buslinien sofort umgesetzt werden können. Die Prioritätenliste, Seite 34, wird unterstützt. Wichtig wäre aber die möglichst baldige Erschliessung des Hättenbergs, wo eine Alterswohnsiedlung steht. Könnte dieser allenfalls in der Zwischenzeit (bis zur Erschliessung Oberfeld) anderweitig bedient werden?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>– Der Umsetzungszeitpunkt hängt von der Finanzierung der Linie ab. Kanton und Gemeinde müssen die notwendigen Mittel bereitstellen. Eine anderweitige, provisorische Erschliessung steht nicht zur Diskussion.</li> </ul>
<b>Forum Ostermundigen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nimmt mit Freude zur Kenntnis, dass OMs Aussenquartiere endlich ganztags und an allen Wochentagen mit ÖV bedient werden sollen. Einen Grund, damit bis 2017 zu warten, wird nicht gesehen.</li> <li>– Wird der geplante Durchstich von der Poststrasse zum und unter dem OMSBB hindurch und zum Schermenweg gleichzeitig mit dem Tram realisiert?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die erste Etappe kann schon vor 2017 umgesetzt werden, sofern die Finanzierung sichergestellt werden kann.</li> <li>– Ist nicht Gegenstand der Bus-Planung.</li> </ul>
<b>Grüne Partei Ostermundigen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ja.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
<b>SVP Ostermundigen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Es ist schwierig zu beurteilen, ob die richtigen Untervarianten aufgezeigt wurden. Mit Sicherheit kann festgestellt, dass alle Varianten die gleichen Ausgangs- und Endpunkte miteinander verbinden. Die vorgenommene Beurteilung der Untervarianten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<p>und die Wahl der Bestvariante kann die SVP nachvollziehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die vorgeschlagene Etappierung ist vernünftig, zumal die 1. Priorität mit der Ausdehnung des Abend- und Wochenendangebotes bereits mehrfach gefordert wurde.</li> <li>– Es wird bedauert, dass es versäumt wurde die Mehrkosten aufzuzeigen, die der Gemeinde Ostermundigen für die einzelnen Varianten bzw. die einzelnen Linien anfallen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zur Kenntnis genommen.</li> <li>– Die Kosten sind auf dem Internet (<a href="http://www.tramregionbern.ch">www.tramregionbern.ch</a>) abrufbar.</li> </ul>
WBG Oberfeld	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die WBG Oberfeld ist der Meinung, dass der S-Bahnhof Deisswil an das Busnetz angeschlossen werden soll. Im Konzept wird dies durch den Ansatz „Tangente“ erfüllt.</li> <li>– Es besteht aber auch die Möglichkeit, dass mit dem Ansatz „Spinne“ der gewünschte Knoten mit der S-Bahn in Deisswil möglich ist. Es ist nicht nachvollziehbar, warum im Ansatz „Spinne“ die Linienführung nach Deisswil nur optional aufgezeigt ist.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Er wird auch mit dem Konzeptansatz „Spinne“ erfüllt.</li> <li>– Eine Verknüpfung mit Deisswil wird zwar als sinnvoll beurteilt, geniesst jedoch gegenüber einer Verknüpfung mit Bolligen eine geringere Priorität.</li> </ul>
PR1	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ja, Wahl der Bestvariante erfüllt die Erwartungen. Die Stiftung setzt sich für eine verbesserte Priorisierung der Erschliessung Hättenberg ein, da dies seit Jahren eine Erwartung der Stiftung ist. Ein weiterer positiver Aspekt ist der Ausbau des Netzes zugunsten der Mitarbeitenden als Pendler.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
PR2	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Variantenidee zur Spinne: Mit einem „simplen“ Linientausch 28/44 im Raum Hinterer Schermen/Mösli und unter gleichzeitiger Realisierung der „Linie rot“ wäre ohne grosse zusätzliche Mittel sowie ohne ersichtliche zusätzliche Betriebskosten eine Erschliessung des in der Variante „Spinne“ unbedienten Unterdorfes möglich. Das Unterdorf würde so mit der Linie 44 eine direkte Verbindung zum Bahnhof/Dreieck erhalten. Die Bernstrasse würde zwar zwischen Dreieck und Bahnhof parallel befahren, dafür würde sich die Belastung zwischen Waldeck und Bahnhof verringern. Die Busse würden bei der Bahnhofunterführung via den Bärenkreisel weiter in Richtung Bahnhofstrasse verkehren.</li> <li>– Das Fahrgastaufkommen von der UPD her mit Ziel Zent dürfte sich in engen Grenzen halten. Die direkte Erschliessung des hinteren Schermens durch den Schermenweg mit der Linie 28 ist sicher auch kein Nachteil. Die für das Kreuzen der Busse enge und mit einem Fahrverbot belegte Mittelholzerstrasse müsste so auch nicht mehr befahren werden.</li> <li>– Dem Nachteil der nicht mehr direkt erschlossenen Emmi könnte, falls erwünscht, mit einer zusätzlichen Haltestelle im</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ein Linienabtausch führt u.E. nicht zu einer Verbesserung der Erschliessung Schermen/Mösli.</li> <li>– Die UPD soll einerseits vom Wankdorf her als auch vom Worblental (Bolligen) gut erreichbar sein. Der Schermenweg wird auch in Zukunft hoch belastet sein. Aus diesen Gründen wurde die Linie 28 auf die Wölflistrasse verlegt.</li> <li>– Die Erschliessung des Emmi Areals erfährt keine Veränderung.</li> </ul>

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	Bereich der Einmündung des Moosweges in den Schermenweg begegnet werden, allenfalls müsste dadurch die bestehende Haltestelle „Schermenweg“ leicht nördlich verschoben werden.	
PR3	– Grundsätzlich in Ordnung. Die Verbindung nach Breitenrain sollte vor einer Verlängerung der Linie rot nach Osten priorisiert werden.	– Die neue Linie (rot) sollte u.E. als Gesamtlinie realisiert werden.
PR4	<p><u>Tramlinie 10</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Planung eines sep. Trasses ist eine Voraussetzung, dass das Tram mindestens gleich schnell wie der Bus ist, sonst fahren einfach Trams in „Kolonne“ mit dem Privatverkehr.</li> <li>– In Zukunft würden dann 4 Tramlinien durch eine einzige Achse fahren. Eine einzige Achse zwischen Bahnhof Bern und Zeitglocken ist ein NoGo weil bei geringsten Störungen (technisch), Anlässen in der Stadt, Notfällen in der Stadt und andern Vorkommnissen der ganze Tramverkehr blockiert wird. Eine zweite Achse durch die undesgasse ist darum eine Bedingung damit die grosse Investition sich auszahlt.</li> <li>– Das Bundeshaus wird's verschmerzen.</li> <li>– Eine Fahrplanverdichtung (unter 6'-Takt) muss ja auch noch möglich sein.</li> </ul> <p><u>Buskonzept</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Linienführung der Buslinie 44 sollte so belassen werden wie sie aktuell ist. Die Bewohner der Quartiere Dennigkofen, Hubel und Blankweg sind dankbar, wenn sie für die Benützung der Infrastruktur nicht am Bahnhof umsteigen resp. warten müssen (Einkaufen, Gemeindeverwaltung, Arzt, etc).</li> <li>– Die Verbindung nach Deisswil / Worblental und die Erschliessung der Quartiere im Oberfeld und Wegmühle haben eine hohe Priorität.</li> <li>– Glaubt noch nicht an die Realisierbarkeit des grossen Knotenpunktes Bahnhof Ostermundigen da wahrscheinlich der Platz zu klein ist (Tram, 2 resp. 3 Buslinien) und der Knotenpunkt wird nur zum Umsteigen benützt sofern die Distanzen zwischen den Haltestellen kurz sind und einigermaßen wettergeschützt sind.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Aussage betrifft nicht das Buskonzept. Wird weitergeleitet.</li> <li>– Aussage betrifft nicht das Buskonzept. Wird weitergeleitet.</li> <li>– Aussage betrifft nicht das Buskonzept. Wird weitergeleitet.</li> <li>– Aussage betrifft nicht das Buskonzept. Wird weitergeleitet.</li> <li>– <b>Konzept wird auf Antrag der Gemeinde Ostermundigen angepasst. Die Linienführung der Linie 44 bleibt wie heute.</b></li> <li>– Die Verbindung nach Deisswil ist sinnvoll, geniesst jedoch nicht 1. Priorität. Verbindung nach Bolligen ist wichtiger.</li> <li>– Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
PR5	– Um das Stadtzentrum zu entlasten wäre eine Linie Köniz-	– Die Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) 2008 hat klar

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
	Länggasse oder Ostermundigen-Lorrainebrücke-Länggasse ideal.	gezeigt, dass das Stadtzentrum der absolut wichtigste Zielpunkt ist und nicht umfahren werden darf.
PR6	– Die Variante "rot" bis zum Breitenrainplatz bietet zu einem späteren Zeitpunkt sogar die Entlastung der Tramlinie Ostermundigen zu Lasten der Tramlinie 9 an. Es stellt sich die Frage, ob es nicht genügt, die Linie nur bis Guisanplatz zu führen. Die Linien 28 und 44 haben sich bisher bewährt und eine Änderung drängt sich hier meines Erachtens nicht auf.	– Bei dieser Linie darf nicht nur von Ostermundigen aus gedacht werden, sondern aus der Sicht der Stadt Bern bzw. des Nordquartiers.
PR7	– Die Buslinie könnte sofort eingeführt werden.	– Eine frühere Einführung ist denkbar und hängt von der Finanzierung ab.
PR8	– Variante A auch betriebswirtschaftlich. An Wochenenden nur diejenigen Linien, ausgedünnt, welche notwendig sind. Kosten im Auge behalten.	– Einschätzung wird geteilt.
PR9	– In der Mikro-Betrachtung nur Bus mit gegebener Tramlinie 10 OK.	– Wird zur Kenntnis genommen.
PR10	– Ja.	– Wird zur Kenntnis genommen.
PR11	– Einverstanden.	– Wird zur Kenntnis genommen.

## Zu Frage 5: Betriebliche und technische Aspekte der Bestvariante

Haben Sie Bemerkungen zu den betrieblichen und technischen Aspekten der Bestvariante?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
EVP Ostermundigen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Falls die Linie „rot“ anfangs noch nicht zum Breitenrainplatz weitergeführt wird, stellt sich die Frage, wie der Bus beim Bahnhof wenden kann. Genügt der Bärenkreisel, oder sind dort auch Anpassungen vorzunehmen?</li> <li>- Die Bahnhofshalle müsste unbedingt so ausgeweitet werden, dass alle Trams und Busse dort anhalten können. Für den MiV müssten eigene Fahrstreifen bestehen, da dieser sonst total blockiert würde. Auch auf die Velos ist zu achten (eigene Fahrspur).</li> <li>- Belastung der Bahnhofstrasse: Da gemäss Projekt alle Buslinien nicht mehr zur Zollgasse fahren sollen, sondern via Bahnhofstrasse direkt zum Bahnhof, stellt sich uns folgende Frage: Könnte die Linie 28 allenfalls wie bisher über die Zollgasse geführt werden? Die Belastung der Bahnhofstrasse in den HVZ dünkt der EVP enorm zu sein. Dieses Problem könnte mit der Umlegung der Linie 28 über die Zollgasse etwas entschärft werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diese Frage wird im Vorprojekt des Trams geklärt.</li> <li>- Einschätzung wird geteilt.</li> <li>- Auf Antrag der Gemeinde Ostermundigen bleibt die Linie 44 auf dem Blankweg. Mit der neuen Linieführung der Linie 28 fährt diese etwas direkter zum Bahnhof Ostermundigen.</li> </ul>
Forum Ostermundigen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bietet der neue ÖV-Knoten bei OM SBB - ohne Hindernisse durch den MiV – problemloses Umsteigen aufs Tram bzw. auf die Fahrzeuge der 3 Buslinien? Warten die Busse den Anschluss zu den S-Bahnen und unter sich ohne lange Wartezeiten immer fahrplanmässig ab?</li> <li>- Können die OM SBB-Gleise 2 und 3 endlich Rollstuhlgerect erreicht werden?</li> <li>- Halten die Züge neu direkt über oder näher bei der OM SBB-Bernstrasse-Überführung (= kurze Wege)?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diese Frage wird im Rahmen des Vorprojektes des Trams gelöst.</li> <li>- Ist nicht Gegenstand der Busstudie. <b>Frage wird weitergeleitet.</b></li> <li>- Ist nicht Gegenstand der Busstudie. <b>Frage wird weitergeleitet.</b></li> </ul>
Quav4	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Lage der bestehenden Haltestellen der Linie 28 sollten neu konzipiert werden. Genügen weder heutigen geschweige denn zukünftigen Ansprüchen einer sicheren und direkten Verknüpfungssituation. Dies umso weniger, als in Zukunft alle Tram- und Buslinien am Bhf. Ostermundigen mit der S-Bahn verknüpft werden sollen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anliegen wird für die Umsetzungsphase und für die Tram-Projektierung entgegen genommen.</li> </ul>

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
SVP Ostermundigen	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Grundsätzlich wird die Meinung vertreten, dass dieses Buskonzept auch funktioniert, wenn die Buslinie 10 nicht auf Trambetrieb umgestellt wird.</li> <li>– Probleme werden im Bereich der Bahnhofstrasse gesehen. Die geforderte ungehinderte Befahrbarkeit darf die übrigen Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Velofahrer, MIV) nicht behindern oder einschränken. Nur Zubringerdienst für den MIV, mit oder ohne ÖV-Haltestellen in der Bahnhofstrasse, werden nicht toleriert.</li> <li>– Aus Kostengründen müssen die Bushaltestellen Bahnhofstrasse und Schermenweg im Auge behalten werden. Auch wenn sie nicht dem „Idealfall“ entsprechen, können sie den Fahrgästen zugemutet werden (Siehe Bahnhof Bern). Wir glauben nicht, dass sich Ostermundigen die teure Umgestaltung der Bahnstufunterführung leisten kann.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einschätzung wird geteilt.</li> <li>– Diese Fragen werden im Rahmen des Vorprojektes des Trams geklärt.</li> <li>– Anliegen wird für Umsetzungsphase entgegen genommen.</li> </ul>
WBG Oberfeld	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Im Sinne einer Gewichtung beurteilen wir die Notwendigkeit der roten Linie zum Breitenrainplatz als deutlich weniger wichtig als die Anbindung des Worblentals mit dem Knoten S-Bahnhofs Deisswil an Ostermundigen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einschätzung wird nicht geteilt.</li> </ul>
PR1	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 1/2 Std.-Takt neue Linie Hättenberg erfüllt die Erwartungen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
PR3	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wie werden auf der Achse zwischen Ostermundigen und Rosengarten den Konflikt zwischen den privaten und ÖV gelöst?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ist Gegenstand des Vorprojektes des Trams.</li> </ul>
PR5	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Siehe oben. Buslinien Feinverteilung ok.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
PR6	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bei der weiteren Konzipierung sollten die Moonliner-Linienführung und -Stationen ebenfalls berücksichtigt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Der Moonliner folgt einer anderen Erschliessungsphilosophie und wird auch anders finanziert. Anliegen wird weitergeleitet.</li> </ul>
PR7	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verlängerung zum Bahnhof Bern über die Lorrainebrücke sinnvoll. Erschliessung Ostermundigen- Gewerbeschule. Zusätzliche Haltestelle Kreuzung Wylerstrasse/Breitenrainstr.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Eine Verlängerung über den Breitenrainplatz bis zum Bahnhof Bern steht nicht zur Diskussion.</li> </ul>
PR8	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Varianten zu Linie 10 nötig, aber Werbung für Linien aller Art den Leuten mitteilen. Plakate, Schreiben, Homepage etc. damit diese auch benutzt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>
PR9	<ul style="list-style-type: none"> <li>– In der Mikro-Betrachtung nur Bus mit gegebener Trambahnlinie 10 OK.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
PR10	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Nein.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
PR11	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Unbedingt eine Verbindung in Betrieb nehmen, welches das</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einschätzung wird so nicht geteilt. Der Weg über</li> </ul>

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
	<p>Worblental (Deisswil) mit Ostermundigen verbindet. In Ostermundigen gibt es heute zu viel Pendlerverkehr, da Oranges-Bähnli für viele Worblentaler die Bedürfnisse zu wenig gut abdeckt.</p>	<p>Ostermundigen, verkürzt die Reisezeit nach Bern nicht. Bolligen, Papiermühle und Worblaufen sind als Umsteigeorte aus dem Worblental in den Raum Ostermundigen-Wankdorf wichtiger.</p>

### Zu Frage 6: Spezielle Optik, weitere Bemerkungen

Welche Rahmenbedingungen und Probleme müssen aus der Optik der einzelnen Gemeinden bzw. Verbände bei der weiteren Planung speziell berücksichtigt werden?

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
EVP Ostermundigen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Hättenberg muss unbedingt bedient werden (siehe auch Punkt 4). Auch die Verbindung zu Deisswil ist sinnvoll. Deshalb kommt nur die Variante A des Ansatzes „Spinne“ in Frage.</li> <li>- Zu 5.1.3 „Angebotsniveau“: Bei der Linie 44 ist eine Verdichtung der Fahrzeiten (1/4 Std. Takt) während der HVZ nur zwischen Ostermundigen und Bolligen vorgesehen. Wäre eine Verdichtung allenfalls auch zwischen Ostermundigen Bahnhof und Dennigkofen möglich? Gäbe dies sehr grosse Mehrkosten?</li> <li>- Das Teilstück Bahnhof-Dennigkofen der Linie 44 sollte an den Abenden und an Wochenenden im ½ h-Takt - wie die Linie 28 bzw. die rote Linie - bis 24 Uhr bedient werden.</li> <li>- Es würde interessieren, wie hoch die Mehrkosten bei der Bestvariante allein für die Gemeinde Ostermundigen sind. Unterlagen per Mail erbeten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>- Mehrkosten sind relativ hoch zumal die Verdichtung bis Gümligen vorgenommen werden müsste. Die Linie wird jedoch laufend beobachtet. Bei steigender Nachfrage ist eine Taktverdichtung nicht ausgeschlossen.</li> <li>- Der Ausbau muss Schritt für Schritt erfolgen. Bewährt sich der Linienausbau, kann in einem 2. Schritt auch über das Abendangebot gesprochen werden.</li> <li>- Die Kosten sind auf dem Internet (<a href="http://www.tramregionbern.ch">www.tramregionbern.ch</a>) abrufbar.</li> </ul>
Forum Ostermundigen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Warum wird im Dennigkofen-/Tiefenmösli-/Wittigkofen-Gebiet keine S-Bahn-Haltestelle gebaut, damit die dortigen Bewohner direkt mit den S-Bahnen in beide Richtungen fahren können? Vorausschauend wäre es vermutlich sinnvoll, das Tram von Wittigkofen weiter zu dieser S-Bahn-Haltestelle zu planen. In Kehrsatz, Belp und im Bereich der Stadt Zug gibt es S-Bahn-Haltestellen in sehr kurzen Abständen (Distanz + Fahrzeit). Das dritte Gleis zwischen WankdorfSBB und Gümligen ist während der Rushhours für den Personenverkehr zu reservieren. Für die Güterzüge sind zwischen Gümligen und Münsingen Wartebereiche zu bauen.</li> <li>- Angeblich fehlt trotz 3 Gleisen immer noch Schienenkapazität für den echten ¼-Takt der S-Bahnen. Ab wann bedient die S1 die Stationen Gümligen, Ostermundigen und Wankdorf z.B. um xx00 und xx30 h und die S2 um xx15 und xx45 h. Den Passagieren Richtung Flamatt wäre vermutlich gedient, wenn die S-Bahnen 1+2 auch dort im echten ¼-h-Takt verkehren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Frage hat keinen Bezug zum Buskonzept.</li> <li>- Die Frage hat keinen Bezug zum Buskonzept. Anliegen ist jedoch berechtigt.</li> </ul>

Institution	Kernaussagen	Antworten der Regionalkonferenz
	<p>würden. Zwischen Konolfingen und Bern HB gibt es Schnellzüge, die in Ostermundigen und im Wankdorf halten sollten. Der ½-Takt ist für alle übrigen S2-Stationen Richtung Langnau ausreichend. Die Passagiere zwischen Langnau und Konolfingen können dort in den Schnellzug umsteigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Warum halten die heutigen Pendler-Einsatzzüge ab Münsingen sowie der Lötschberger in OMSBB nicht? Ist es sinnvoll, wenn vorab die Pendler aus dem Aaretal und Thuns Einzugsgebiet zuerst zum HB Bern fahren müssen, um schliesslich Arbeitsplätze im Osten Berns zu erreichen?</li> <li>– Warten heute alle S-Bahnlagen in Bern HB aufeinander (→ zwecks rascher Weiterfahrt)?</li> <li>– Wie viele Passagiere der S1 / S2 steigen im Wankdorf oder in Bern auf andere S-Linien um? Haben sie dort stets schlanken Anschluss?</li> <li>– Wer finanziert den Ortsbus in Münsingen (der Kanton oder/und die Gemeinde)?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Frage hat keinen Bezug zum Buskonzept. Frage ist jedoch berechtigt. Bei den Einsatzzügen handelt es sich um Schnellzüge und die halten nur in den Zentren.</li> <li>– Die Frage hat keinen Bezug zum Buskonzept.</li> <li>– Die Frage hat keinen Bezug zum Buskonzept.</li> <li>– An alle Angebote im Grundangebot (auch an den Ortsbus Münsingen) leisten die Gemeinden gemäss ÖV-Kostenverteilungsschlüssel Beiträge.</li> </ul>
<b>Grüne Partei Ostermundigen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verkehrsinfrastruktur sollte künftig konsequenter als bisher aus der Sicht der FussgängerInnen und Velofahrenden und ÖV-BenutzerInnen gedacht und geplant werden, denn nur so kann weiter Umsteigebedarf (MIV→ÖV) geschaffen werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>
<b>Quav4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Bike &amp; Ride: Insbesondere an Orten, wo 2 oder mehrere Linien miteinander verknüpft sind, sollten überdacht und zweckmässig angeordnete sowie mit Massnahmen gegen Veloklau ausgerüstete Veloabstellanlagen verfügbar sein.</li> <li>– Nicht zu befriedigen vermag die Fusswege Erschliessung im Gewerbegebiet Galgenfeld – ein Thema das im Zusammenhang mit dem Teilverkehrsplan und Quartierrichtplan aufgegriffen werden muss. Zum Beispiel sollte die Haltestelle Zentweg der Linie 44 direkt vom Libellenweg erreichbar sein.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Anliegen ist richtig. Es hat jedoch keinen Bezug zum Buskonzept.</li> <li>– <b>Anliegen wird der Gemeinde zur Behandlung weitergeleitet.</b></li> </ul>
<b>SVP Ostermundigen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Das Buskonzept Ostermundigen – Bern darf die übrigen Verkehrsteilnehmer (Fussgänger, Velofahrer, MIV) nicht beeinträchtigen und behindern. Die Linienführungen der einzelnen Buslinien dürfen den MIV nicht von den Hauptverkehrsadern in die Quartiere verdrängen.</li> <li>– Es wird verlangt, dass diese Aspekte bei der Weiterbearbeitung klar und deutlich aufgezeigt werden, damit sich die</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Der Strassenraum ist knapp und im Sinne einer Koexistenz geht es darum, dass alle Verkehrsteilnehmer aufeinander Rücksicht nehmen.</li> <li>– Mit Ausnahme einer Linie handelt es sich um bestehende Linien. Knackpunkt ist der Bahnhof Ostermundigen.</li> </ul>

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
	<p>Bevölkerung ein Bild von den Vor- und Nachteilen des Buskonzeptes machen kann.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wird erwartet, dass die erforderlichen Investitionen und Folgekosten für das Buskonzept, finanziell und personell, aufgezeigt werden. Vor allem interessieren die Kosten für die Umgestaltung der Bahnstufunterführung und die Kostenverteilung auf die einzelnen Kostenträger. Bis zum Ende des Vorprojektes Tram Region Bern muss klar sein, ob sich die SBB an der Umgestaltung der Bahnstufunterführung beteiligen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Buskonzept wird nur geringe Auswirkungen auf die Investitionskosten haben. Das Vorprojekt wird darüber Auskunft geben. Von grösserer Bedeutung sind die betrieblichen Kosten für die Gemeinde.</li> </ul>
PR1	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Behindertengerechte Busse: Niederflur.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neuanschaffungen müssen die Anforderungen der Behindertengesetzgebung erfüllen.</li> </ul>
PR3	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Für den Anschluss Rüti muss eine vernünftige Variante (Kosten vs. Leistung) gefunden werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einschätzung wird geteilt.</li> </ul>
PR5	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nicht alle Linien durchs Zentrum.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der ÖV muss dort durchgeführt werden, wo die Leute sind.</li> </ul>
PR6	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In der Hoffnung, dass von Einzelpersonen, Gemeinden und Verbänden keine unnötigen Einsprachen erhoben werden, wird eine baldige Realisierung begrüsst.</li> <li>- Die gute Arbeit wird verdankt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> <li>- Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.</li> </ul>
PR7	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Buslinie 20 sollte nach der neuen Linienführung der Linie 11 in das Inselareal in Richtung Güterbahnhof verlängert werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ist nicht Gegenstand dieser Studie. Es ist jedoch an dieser Stelle vermerkt, dass die Nachfrage in Richtung Güterbahnhof mit der Linie 100 und Einsatzkursen abgedeckt wird.</li> </ul>
PR8	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Angebote an Wochen- wie an Ruhetagen wo möglich und nötig zu einem Preis, der nicht überbordert. Kostenanalyse betrieblich beachten, wie auch Preise für Kunden im Rahmen halten.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Angebot am Wochenende wird ausgedünnt und der Nachfrage angepasst.</li> </ul>
PR9	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Leider hat Ostermundigen schon vom ersten Moment an und ohne einen Augenblick nachzudenken einen Direktanschluss der Rüti gefordert. Natürlich soll die Rüti in der gleichen Qualität angebunden werden wie heute, was aber auch ohne Tram möglich sein sollte. Aspekte der Siedlungsentwicklung, der Gleichbehandlung anderer Quartiere von O. (übrigens in der Mehrheit) sowie der Rationalität, Effizienz und Effektivität müssen wieder in den Mittelpunkt gestellt werden, vor politischem, kurzzeitigem Denken.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- In der Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) 2008 wurde auch eine Shuttle-Bus-Lösung aufgezeigt. Da auch eine Tramlösung in die Rüti zweckmässig ist, ist es letztendlich ein politischer Entscheid, welche Lösung gewählt wird.</li> </ul>
PR10	<ul style="list-style-type: none"> <li>- MIV muss fliessen, ohne Behinderung oder Eingrenzung.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Leider ist der Strassenraum begrenzt und alle Teilnehmer-</li> </ul>

<b>Institution</b>	<b>Kernaussagen</b>	<b>Antworten der Regionalkonferenz</b>
PR11	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Linie 44 zwischen OM und Gümligen: Der 30'-Takt ist ungenügend. 15 Minuten ist anzustreben, um die Autofahrer auf den öv umzuleiten. Die Linie ist heute ausserhalb der Rush hours zu wenig ausgelastet. Während den Rush hours ist die Pünktlichkeit meistens katastrophal, v.a. wegen den häufigen Staus im Bereich vom Mösli nach Bolligen. Da man sich damit nie auf den Bus verlassen kann, geht man halt lieber mit dem Auto. Mit dem 15'-Takt wäre die Gewähr gegeben, dass ab und zu ein Bus käme....</li> </ul>	<p>innen und Teilnehmer müssen aufeinander Rücksicht nehmen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Anliegen ist berechtigt, aber es wird richtigerweise festgehalten, dass die Nachfrage z.Z. noch nicht für eine Taktverdichtung genügt. Problematik ist erkannt. Der Kanton plant eine Leistungssteigerung auf der Bolligenstrasse.</li> </ul>