

Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen Angebotskonzept 2018–2021

Auswertung der Mitwirkung

Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage	2
2.	Zusammenfassung	3
3.	Eingegangene Stellungnahmen	4
4.	Stellungnahmen Gemeinden	5
5.	Stellungnahmen Ämter, TU und Organisationen	8
6.	Stellungnahmen Parteien und Private	24

Von der Kommission Verkehr am 28. April 2016 genehmigt.

1. Ausgangslage

Auf der Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen bestehen während der Hauptverkehrszeiten Kapazitätsprobleme mit überlasteten Kursen. Zudem weist die Linie eine ungenügende Fahrplanstabilität auf.

Nach der Ablehnung von Tram Region Bern in den Gemeinden Köniz und Ostermundigen am 28. September 2014 muss das ÖV-Angebot entlang des Korridors der Linie 10 zumindest in den nächsten Jahren weiterhin mit einem Busbetrieb sichergestellt werden. Angesichts der kurz- und mittelfristig absehbaren Siedlungsentwicklungen wird sich die bereits heute kritische Situation weiter verschärfen.

Die 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern sieht frühestens ab 2025 zwischen Bern–Köniz und Bern–Ostermundigen Angebotsausbauten mit Zusatzkapazitäten in diesen Korridoren vor. Einen massgebenden Beitrag zur Entlastung der Linie 10 kann die S-Bahn in den nächsten 10 Jahren somit nicht leisten. Kapazitätssteigernde Massnahmen sind folglich innerhalb des städtischen ÖV-Netzes zu suchen.

Für die Übergangsmassnahmen ein wurde ein breiter Variantenfächer untersucht. Einbezogen waren auch Vorschläge, die seit September 2014 in der Öffentlichkeit oder bei der Regionalkonferenz vorgebracht wurden. Neben Massnahmen auf der bestehenden Linie 10 (z. B. Taktverdichtungen, Eilbusse, Brechen der Linie am Bahnhof Bern, Verkehrsmanagement- und ÖV-Bevorzugungsmassnahmen) wurden auch verschiedenste Netzlösungen (Verdichten und Verlängern bestehender Linien, zusätzliche Entlastungslinien) in die Evaluation miteinbezogen. Dabei zeigte sich, dass solche Netzlösungen die zentrumsnahen kapazitätskritischen Querschnitte in Bern zwischen Bahnhof–Eigerplatz bzw. Bahnhof–Schönburg nicht massgebend entlasten können. Entlastungslinien über alternative Korridore ab Köniz oder ab Ostermundigen (z. B. via Belpstrasse–Bahnhofplatz–Lorrainebrücke–Viktoriarain) weisen zwar am Morgen stadteinwärts und am Abend stadtauswärts gewisse Entlastungspotenziale auf. Die kapazitätskritischen Belastungen treten aber jeweils in umgekehrter Richtung auf. Als einzig zielführender Ansatz stellte sich eine Variante heraus, welche das Angebot auf der Linie 10 während der Hauptverkehrszeiten weiter verdichtet. Aus Gründen der Betriebsstabilität und Wirtschaftlichkeit sollen die Verdichtungskurse jedoch nicht wie heute bis ans Linienende, sondern auf einer verkürzten Strecke Köniz Schloss–Ostermundigen Wegmühlegässli verkehren. Ziel ist, dass die Verdichtungskurse die ab Schliern und Rüti bereits gut besetzten Grundkurse entlasten. Deshalb setzen sie jeweils kurz vor dem Grundkurs ein. So kann verhindert werden, dass der Grundkurs wegen Überlastung immer langsamer wird. Das Paketbildungsrisiko wird damit reduziert.

Das Angebot auf der Linie 10 ist in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend weiter zu verdichten, mit folgender Angebotsstruktur:

- ▶ Grundkurse: 5-Minuten-Takt Köniz Schliern–Ostermundigen Rüti
- ▶ Verdichtungskurse: 5-Minuten-Takt Köniz Schloss–Ostermundigen Wegmühlegässli

Zur Entlastung der Grundkurse verkehren die Verdichtungskurse ab Köniz Schloss bzw. Ostermundigen Wegmühlegässli jeweils unmittelbar vor den Grundkursen.

Die Verdichtungskurse sind bis Köniz Schloss bzw. Ostermundigen Wegmühlegässli erforderlich. Ein früheres Wenden (z. B. Liebefeld oder Ostermundigen Bahnhof) hätte mit dem 5-Minuten-Takt ungenügende Kapazitäten am Morgen stadteinwärts und am Abend stadtauswärts zur Folge. Zum vorzeitigen Wenden der Verdichtungskurse sind entsprechende Massnahmen im Raum Köniz Schloss und im Raum Ostermundigen Wegmühlegässli zu realisieren. Darüber hinaus sind folgende flankierenden Massnahmen umzusetzen:

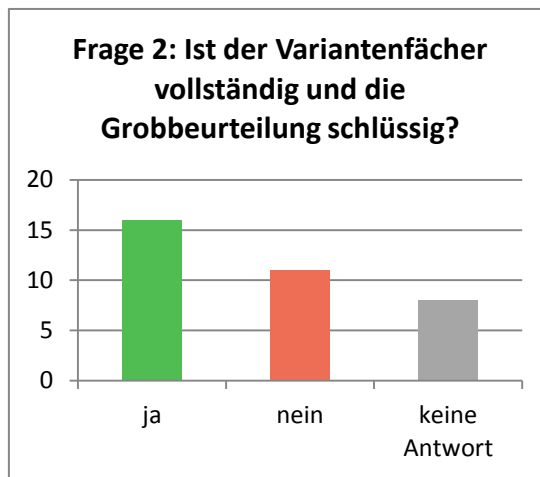
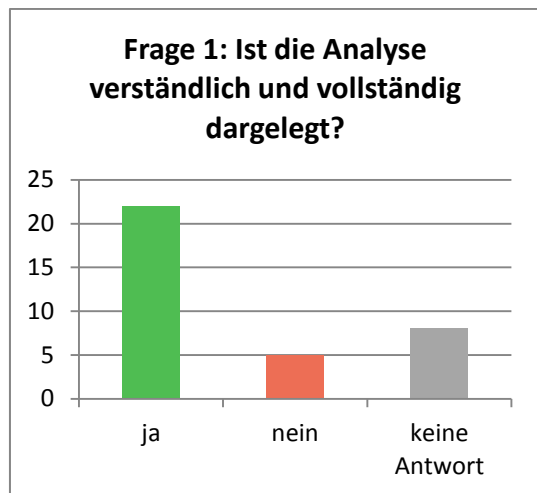
- ▶ ÖV-Bevorzugung mit Verkehrsmanagementmassnahmen und Fahrbahnhaltestellen,
- ▶ 1–2 Minuten Pufferzeit am Bahnhof Bern zur Stabilisierung des Fahrplans,
- ▶ Einsatz von Hilfspersonal am Bahnhof Bern zur Beschleunigung des Fahrgastwechsels.

Die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland hat das vorliegende Angebotskonzept 2018–2021 für die Buslinie 10 im Februar 2016 zur Mitwirkung freigegeben. Diese dauerte vom 17. Februar bis am 18. März 2016.

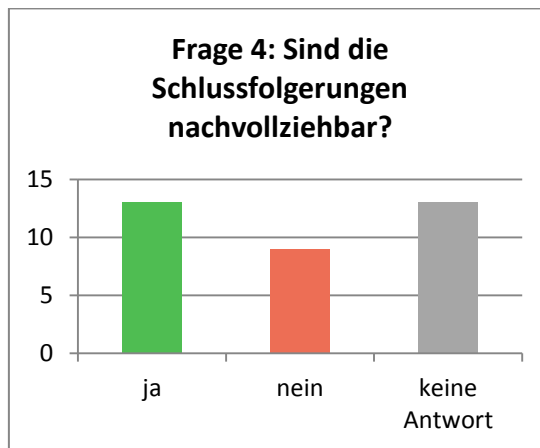
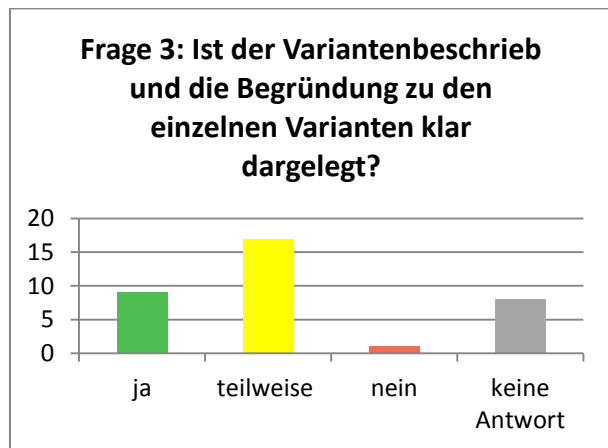
2. Zusammenfassung

Die RKBM hat für die Buslinie 10 Köniz-Bern-Ostermündigen ein Angebotskonzept 2018–2021 erarbeitet und vom 17. Februar bis am 18. März 2016 in die öffentliche Mitwirkung gegeben. Die drei berührten Gemeinden nahmen an der Mitwirkung teil. Auch zwei Transportunternehmen, 13 Organisationen, sechs Parteien, zwei Ämter und acht Privatpersonen reichten eine Stellungnahme ein.

Die Mehrheit der insgesamt 33 Eingebenden ist mit der Analyse im Bericht einverstanden (vgl. Abbildung zu Frage 1). Für die Mehrheit der Eingebenden ist der Variantenfächer schlüssig, rund ein Drittel bemängelt die Grobbeurteilung der Varianten und die frühzeitige Eliminierung dieser Varianten (vgl. Abbildung zu Frage 2).



Den Variantenbeschrieb und die Begründungen zu den einzelnen Varianten wird in mehr als der Hälfte der Stellungnahmen als nur teilweise schlüssig empfunden (vgl. Abbildung zu Frage 3). Häufig wird der Ort des vorzeitigen Wendens bemängelt. Die Führung der Zusatzkurse bis Köniz Zentrum und Ostermündigen Wegmühlegässli ist aufgrund der benötigten Kapazitäten im Pendlerverkehr jedoch nötig. Im Weiteren wird die Annahme von 2 Personen/m² bei der Berechnung der Gelenkbuskapazitäten häufig als zu gering angesehen. Dieser Wert ist jedoch ein in Fachkreisen breit abgestützter Dimensionierungsrichtwert, wie er beispielsweise auch in den Städten Zürich und Basel angewendet wird. Höhere Belastungen führen zu längeren Haltezeiten für den Fahrgastwechsel und damit zu einem instabilen Betrieb.



Die Hälfte der Eingebenden beurteilt die Schlussfolgerungen als richtig und nachvollziehbar (vgl. Abbildung zu Frage 4). Rund ein Drittel der Stellungnehmenden favorisiert jedoch Variante 3 mit einer Entlastungslinie über Belpstrasse–Bollwerk gegenüber Variante 2 (v.a. wegen zusätzlicher Haltestellen beim Bahnhof Bern).

Die Regionalkonferenz wird das Angebotskonzept Buslinie 10 im Mai 2016 via Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018–2021 beim Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrscoordination einreichen. Dieses wird im Rahmen des Kantonalen Angebotskonzepts ÖV 2018–2021 festlegen, welche Änderungsanträge der Regionen es mit welcher Prioritätsstufe übernimmt und dem Grossen Rat zur Beschlussfassung unterbreitet. Das Kantonsparlament wird in der Märzsession 2017 über das Angebot des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018 bis 2021 befinden. Die Übergangsmassnahmen auf der Buslinie 10 sollen dringend umgesetzt werden. Für den Angebotsbeschluss an sich sind sie nicht relevant. Die RKBM wird die weiteren Arbeiten zur Linie 10 und zum Feinverteiler ÖV in der Stadt und Agglomeration Bern Jahren 2016/2017 weiter vorantreiben.

3. Eingegangene Stellungnahmen

Gemeinden:

Bern
Köniz
Ostermundigen

Ämter:

Tiefbauamt Kanton Bern, DLZ
Tiefbauamt Kanton Bern, OIK II

Transportunternehmen:

Bernmobil
RBS

Organisationen:

Förderverein Entwicklung Ostermundigen
Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung GSL Bern
Heimverein Falkenstein Köniz
IG Verkehr Köniz
Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr, Sektion Bern IGÖV Bern
Läbige Stadt
Liebefeld-Leist
ProBahn Schweiz, Sektion Espace-Mittelland
ProVelo Bern
Quartierkommission Stadtteil 4
Quartiermitwirkung Stadtteil 3
Quartierverein Kursaal
VCS Regionalgruppe Bern

Parteien:

BDP Köniz
FDP Köniz
Grüne Köniz
Grünliberale Partei Köniz
SP Bern
SP Köniz

Private und Firmen:

Gehri, Erich
Herren, Christoph
Mosler, Antje
Pauli, Daniel
Roduner, Andreas
Rossi, Federico
Ursprung, Max
Würgler, Daniel

4. Stellungnahmen Gemeinden

4.1 Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen: Analyse (Kapitel 3)

Ist die Analyse verständlich und vollständig dargelegt?

Gemeinde	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bern	▶ Die Analyse zur Problematik der Buslinie 10 ist aus Sicht des Gemeinderats verständlich und umfassend durchgeführt. Er teilt deren Schlussfolgerungen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Köniz	▶ In der Analyse werden die geplante Siedlungsentwicklung und das daraus zu erwartende Verkehrsaufkommen dargestellt sowie die erforderlichen zusätzlichen Kapazitäten auf den ÖV-Achsen insbesondere der Linie 10 nachvollziehbar aufgezeigt. Daraus ergeben sich die erforderlichen Angebotserhöhungen auf der Strecke. Bei diesen Berechnungen wird von einem mehrheitlich gleich bleibenden Modalsplit wie im Jahr 2015 ausgegangen. Erbringen die im Rahmen von "Velogemeinde Köniz" eingeleiteten Massnahmen ihre Wirkung, kann sich ein Teil des Mehrverkehrs auf den Langsamverkehr umlagern und den ÖV entlasten. Andererseits können die städtischen Massnahmen zur Eindämmung des MIV den ÖV aber auch zusätzlich belasten. Insgesamt unterstützt der Gemeinderat Köniz aber die Analyse.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

4.2 Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen: Auslegeordnung und Grobevaluation (Kapitel 4)

Ist der Variantenfächer aus Ihrer Sicht vollständig und die Grobbeurteilung schlüssig?

Gemeinde	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bern	▶ Der Gemeinderat erachtet die Auslegeordnung als vollständig. Die von Köniz, der Stadt Bern sowie weiteren Kreisen eingebrachten Vorschläge wurden aufgenommen und evaluiert. Der Gemeinderat anerkennt, dass auf der Linie 10 nur ein sehr eingeschränkter Handlungsspielraum für kurzfristige Verbesserungen besteht.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Köniz	▶ Der Variantenfächer wurde weit geöffnet und fundiert beurteilt. Der Gemeinderat Köniz anerkennt, dass die von ihm vorgeschlagenen Varianten geprüft worden sind. Er unterstützt die Resultate aus der Grobevaluation.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

4.3 Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen: Vertieft untersuchte Varianten (Kapitel 5)

Ist der Variantenbeschrieb und die Begründung und Bewertung zu den einzelnen Varianten klar dargelegt?

Gemeinde	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bern	▶ Für den Gemeinderat sind die Varianten klar und in genügendem Detaillierungsgrad beschrieben. Die Varianten wurden mit einem umfassenden Kriterienfächer beurteilt und die Bewertung nachvollziehbar begründet.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Köniz	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Einschränkung des Variantenfächers auf drei zweckmässige und umsetzbare Varianten ist verständlich aufgezeigt, ebenso die vertiefte Untersuchung dieser drei Varianten und die Beurteilung und Auswahl der Bestvariante. Der Gemeinderat unterstützt dieses Vorgehen und die Bestvariante. Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass zur Umsetzung dieser Bestvariante bauliche Massnahmen auf dem Strassennetz (Wendeschlaufe im Bereich Schloss) realisiert werden müssen, es sich bei diesem Strassenabschnitt aber um eine Kantonsstrasse handelt. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
-------	---	---

4.4 Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen: Folgerungen für das Angebotskonzept 2018–2021 (Kapitel 6)

Sind die Schlussfolgerungen nachvollziehbar?

Gemeinde	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bern	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Gemeinderat teilt das Ergebnis der Bewertung und geht mit den Schlussfolgerungen der RKBM einig. Er spricht sich deshalb klar für die Variante 2 (Verdichtung auf Teilstrecke) aus, da sie insbesondere in den zentralen Kriterien „Kapazität“ und „Betriebsqualität“ deutlich besser als die beiden anderen, vertieft geprüften Varianten abschneidet. Er beurteilt die Variante 1 ebenfalls als schlechter, da bei dieser Variante das Risiko eines instabilen Betriebs und die Betriebskosten höher sind. Die Variante 3 (Entlastungslinie via Belpstrasse –Bahnhofplatz–Lorrainebrücke– Viktoriarain zu den Hauptverkehrszeiten) erachtet er aus stadtspezifischer Perspektive als ungeeignete Lösung für eine Entlastung der (Stamm -)Linie 10 im gewünschten Umfang. Er teilt diesbezüglich die Einschätzung der Studie. Zusätzlich erachtet er die Verkehrssituation am Bubenbergplatz während der Realisierung von Zukunft Bahnhof Bern bis zum voraussichtlichen Abschluss der Bauarbeiten (2025) als eigentliches „No Go“ für die Variante 3. ▶ Als ergänzendes Angebot für die Stadtteile III und V erkennt der Gemeinderat bei der Variante 3 jedoch mittel- bis langfristig ein erhebliches Potenzial. Er empfiehlt deshalb der RKBM, diesen Vorschlag erst für den Zeithorizont nach 2025 in geeignetem Rahmen weiter zu verfolgen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Köniz	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Gemeinderat anerkennt, dass die vorgesehenen Massnahmen mit der Taktverdichtung, dem vorzeitigen Wenden und dem Wiedereinführen der gewendeten Busse in den Betrieb eine realistische Möglichkeit darstellt, eine wirksame Entlastung im stärksten Querschnitt unter den heutigen Rahmenbedingungen erreichen zu können. Der Gemeinderat nimmt zur Kenntnis, dass damit die Taktdichte zwischen Köniz und Schliern in den HVZ von 3 Minuten auf 5 Minuten erhöht wird und dass damit voraussichtlich ein Teil der durch die Taktverdichtung verursachten Kosten kompensiert werden können. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

4.5 Weitere Bemerkungen zum Angebotskonzept 2018–2021 der Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen.

Gemeinde	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bern	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Gemeinderat teilt die Haltung der RKBM, dass mit der vorgeschlagenen Taktverdichtung die Kapazitätsprobleme nur vorläufig entschärft werden können und bereits ab ungefähr 2020 wieder markante Kapazitätsengpässe auf der Linie 10 auftreten werden. Er begrüsst deshalb die Absicht der RKBM, rasch umfassende Abklärungen für mittelfristige Massnahmen zur Verbesserung der Angebotsqualität auf dieser Linie einzuleiten und ist bereit, daran aktiv mitzuwirken. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Köniz	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Für die Einrichtung einer Wendeschleife beim Oberstufenzentrum dürfen keine Parkplätze verloren gehen, da diese Parkplätze für diverse Veranstaltungen im Schloss und Oberstufenzentrum genutzt werden. Es ist zu prüfen, ob die Entlastungskurse bereits im Liebefeld wenden können. Der Gemeinderat geht mit der RKBM einig, dass dieses Angebot nur für eine kurze Zeitphase eine wirkungsvolle Entlastung bieten wird und zudem eingreifende Massnahmen im Verkehrsmanagement (MIV-Dosierung) erfordern. Der Gemeinderat fordert daher als längerfristige Lösung der Kapazitätsprobleme die rasche Weiterbearbeitung einer unterirdischen Linie vom RBS-Tiefbahnhof Bern via Inselspital und Liebefeld nach Köniz. Er verweist dabei auf die in diesem Zusammenhang bereits erstellten Studien und Berichte, insbesondere auf den Nachweis der Machbarkeit der Ingenieurgesellschaft Regio-Transit aus dem Jahr 2003. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aus Kapazitätsgründen können die Verdichtungskurse nicht bereits im Liebefeld wenden. Die Nachfrage am Morgen in Richtung Bern und am Abend aus Richtung Bern erfordert eine Angebotsverdichtung bis mindestens Köniz Zentrum. Im Rahmen der Detailplanung ist nach einer zweckmässigen Wendelösung im Bereich Köniz Zentrum/Schloss zu suchen.

5. Stellungnahmen Ämter, TU und Organisationen

5.1 Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen: Analyse (Kapitel 3)

Ist die Analyse verständlich und vollständig dargelegt?

Name	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bernmobil	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sehr sorgfältig erarbeitete Analyse, gut beschrieben und dargestellt. Die wichtigsten Inputs des Betreibers wurden aufgenommen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
IGÖV Bern-Mittelland	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Analyse ist sehr umfassend. Etwas kurz abgehandelt ist nur die Frage der S-Bahn. Es wird nicht begründet, warum ein Ausbau bis 2025 nicht vorgesehen ist. So bleibt im Bericht offen, ob er aus betrieblichen bzw. Kapazitätsgründen unterbleibt, oder ob eine Erhöhung des Angebots im Prinzip früher möglich wäre und welche (wohl eher beschränkte) Entlastung sich damit erzielen liesse. Eine kurze Ergänzung wäre hier hilfreich. Während die Taktverdichtung nach Köniz vorläufig ausgeschlossen ist, scheint sie nach Ostermundigen früher denkbar. In Frage käme dazu am ehesten die Verlängerung der nicht als Durchmesserlinie konzipierten S5 bzw. S51 Richtung Osten bis Ostermundigen oder Gümligen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Infrastrukturausbauten für die 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern werden nicht vor 2025 zur Verfügung stehen. Diese sind Voraussetzung für einen Viertelstundentakt der S1 nach Münsingen und der S6 nach Köniz. Siehe dazu den Standbericht 2. TE S-Bahn: http://www.bve.be.ch/bve/de/index/direktion/organisation/aoev/downloads/publikationen.aspx/tref/dam/documents/BVE/AoeV/de/aoev_dok_SBahn_2_TE_S-Bahn_Bern_Standbericht_1_d.pdf
Läbige Stadt	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Analyse zeigt klar, dass dringender Handlungsbedarf besteht. Sie fokussiert aber zu stark auf die Gemeinden Köniz und Ostermundigen, obwohl die Spitzenbelastungen auf dem Gebiet der Stadt Bern liegen (Bahnhof Bern – Eigerplatz bzw. Bahnhof Bern und Schönburg). ▶ Die Stadt Bern hat in der Volksabstimmung dem Tram Region Bern zugestimmt. In Ostermundigen wird bereits am 3. April erneut über eine Tramvorlage abgestimmt. Läbige Stadt fordert weiterhin die Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb und bedauert es, dass mit der Mitwirkung nicht bis zur Abstimmung in Ostermundigen gewartet wurde. Die notwendige Kapazitätssteigerung ist nur mit dem Tram möglich. Zudem gewährleistet nur ein Tram die gewünschte Qualität in Bezug auf die Pünktlichkeit, die Sitzgelegenheiten und den Platz für Rollstühle und Kinderwagen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Es stimmt, dass die Spitzenbelastungen auf Stadtgebiet Bern auftreten. Die Gegenlastrichtungen (am Morgen in Richtung Bern und am stadtauswärts) weisen jedoch in Köniz und Ostermundigen auch eine hohe Nachfrage auf, die Taktichten <5 Min. erfordern. ▶ Aus terminlichen Gründen war eine spätere Mitwirkung nicht möglich. Für das Angebot bis 2021 ist die Frage einer Tramlinie nicht relevant.
Pro Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Sehr interessante Einsteiger- und Aussteigerzahlen die uns Bernmobil zur Verfügung stellt; somit sind die Grundlagen gegeben. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Pro Velo Bern	▶ Wir anerkennen, dass auf der Buslinie 10 eine Überbelastung und damit Handlungsbedarf besteht.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Quartierkommission Stadtteil 4	▶ Ja, wir danken auch für die kurzfristige Bereitschaft von Herrn Reusser, uns das Projekt zu erläutern.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
VCS Sektion Bern	▶ Die Analyse ist gut nachvollziehbar. Allerdings wird die in Kürze stattfindende (wiederholte) Abstimmung in Ostermündigen über das neue Tram nicht erwähnt.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

5.2 Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermündigen: Auslegeordnung und Grobevaluation (Kapitel 4)

Ist der Variantenfächer aus Ihrer Sicht vollständig und die Grobbeurteilung schlüssig?

Name	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bernmobil	▶ Der Variantenfächer ist unter den vorgegebenen Randbedingungen (vor allem des Zeithorizontes 2018–21) vollständig. Es ist wichtig, dass auch „unmögliche“ Lösungen beurteilt wurden. Die Wahl der weiter zu verfolgenden Varianten ist nachvollziehbar.	▶ Einschätzung wird geteilt.
Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern	▶ In Bezug auf die heute bestehenden S-Bahn-Kurse wird einzig die Aussage gemacht, eine Angebotssteigerung sei frühestens ab 2025 zu erwarten. Dies ist ungenügend und richtet den Blick ausschliesslich auf Bernmobil, ohne die S-Bahn-Betreiber einzubeziehen.	▶ Die Infrastrukturausbauten für die 2. Teilergänzung der S-Bahn Bern werden nicht vor 2025 zur Verfügung stehen. Diese sind Voraussetzung für einen Viertelstundentakt der S1 nach Münsingen und der S6 nach Köniz. Siehe dazu den Standbericht 2. TE S-Bahn: http://www.bve.be.ch/bve/de/index/direktion/organisation/aoev/downloads/publikationen.asse-tref/dam/documents/BVE/AoeV/de/aoev_dok_SBahn_2_TE_S-Bahn_Bern_Standbericht_1_d.pdf
IGÖV Bern-Mittelland	▶ Die möglichen Varianten sind vollständig dargestellt und ihre Vor- und Nachteile klar erkennbar. Es ist insbesondere nachvollziehbar, warum ein Eilbuskonzept auf der Linie 10 keine gute Lösung ist. Wegen der relativ hohen Anzahl an Passagieren, die in beiden Richtungen über den Bahnhof Bern hinausfahren, kommt auch das Brechen der Linie an dieser Stelle nicht in Frage. Ob sich die Fahrplanstabilität mit dem vorgeschlagenen Konzept in den Stosszeiten deutlich erhöhen lässt, muss sich noch weisen. Das Phänomen, wonach der erste Bus stärker benutzt wird als der nachfolgende, wird sich kaum ändern lassen. Deshalb sind Massnahmen wie die Busbevorzug konsequenter als bisher auszuschöpfen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen; Einschätzung zur Wichtigkeit von Busbevorzugungsmassnahmen wird geteilt.
Läbige Stadt	▶ Der Variantenfächer fokussiert zu stark auf bestehende Li-	▶ Eine entsprechende Analyse

	nien. Eine Beschreibung der Verkehrsbeziehungen der innerstädtischen Gebiete fehlt.	wurde durchgeführt mit dem Ergebnis, dass das Gebiet Bahnhof/Innenstadt Bern klar das wichtigste Ziel ist.
Pro Bahn	▶ Alle möglichen und unmöglichen Varianten, auch die von unserer Seite eingebrachten, wurden eingehend bewertet. Klar ist, dass nur die kurzfristigen Lösungen umsetzbar sind.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Pro Velo Bern	▶ Der Variantenfächer ist unvollständig, weil auf andere Optionen wie ein Ausbau der S-Bahn oder eine verstärkte Förderung des Veloverkehrs ohne weitere Ausführungen nicht eingegangen wird.	▶ S-Bahn lässt sich kurz-/mittelfristig in diesen Korridoren nicht ausbauen; verstärkte Förderung Veloverkehr kann die weitere Entwicklung dämpfen; bereits heute bestehen aber Überlastsituationen, die entsprechende Massnahmen erfordern.
Quartierkommission Stadtteil 4	▶ Nein, angesichts der vermutlich noch für längere Zeit bestehenden Überlastung befriedigt die Perspektive Doppelgelenkbusse ab 2022 nicht. Wir sehen einen gewissen Widerspruch zwischen der in der Studie erwähnten Bedarfsentwicklung (Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung) und den vorgeschlagenen Gegenmassnahmen.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Quartierverein Kursaal	▶ Für uns ist nicht genau nachvollziehbar, wieso die Variante eines Entlastungskurses, beginnend in Ostermundigen mit einer Linienführung via Tellstrasse, Winkelriedstrasse bzw. via Wankdorfplatz, Winkelriedstrasse zum Bahnhof Bern keine ausreichende Entlastung bringen soll. Gemäss dem Bericht befindet sich der kritische Bereich auf dem Ast Ostermundigen zwischen den Stationen Zytglogge/Viktoriaplatz und Rosengarten/Galgenfeld. Dieser Streckenabschnitt könnte mit einem Entlastungskurs ab Ostermundigen via Wankdorf oder Guisanplatz umgangen werden (was beim Entlastungskurs via Lorrainebrücke, Viktoriarain, Viktoria- platz (Variante B-12) nicht der Fall wäre). Die Variante eines Entlastungskurses ab Ostermundigen ist also genauer zu prüfen. Die Variante B-12 führt darüber hinaus dazu, dass der Entlastungsbus mitten durch das dichtbesiedelte Quartier der Stadt Bern geführt wird. Und dies auf einer Strecke, die gemäss Stadtratsbeschluss unter anderem durch Tempo 30 nachhaltig beruhigt werden soll. Zu Hauptverkehrszeiten ist diese Strasse zudem chronisch verstopft, was ebenfalls gegen die Viktoria- platz – Lorrainebrücke spricht.	▶ Die Fahrzeit Ostermundigen–Innenstadt/Bahnhof Bern via Tellstrasse–Winkelriedstrasse ist deutlich länger als mit der heutigen Linienführung. Eine Analyse wurde durchgeführt mit dem Ergebnis, dass das Gebiet Bahnhof/Innenstadt Bern klar das wichtigste Ziel ist. Entsprechend wenig attraktiv wäre eine solche Entlastungslinie.
RBS	▶ Im Bericht nicht erwähnt wird die geplante Linie Breitenrain-Ostermundigen Oberfeld. Auch wenn diese Linie, welche im 15 Minutentakt fahren soll, keine wesentliche Entlastungswirkung erzielen wird, sollte diese Massnahme erwähnt werden.	▶ Wird im Bericht ergänzt.
VCS Sektion Bern	▶ Vorgehen und Vorschläge sind schlüssig. Der Fächer hätte – angesichts der komplexen Ausgangslage – in der Grobevaluation noch stärker geöffnet werden können (s. unten 4): wie kann die Situation (notfalls) für das nächste Jahrzehnt	▶ Aus fachlicher Sicht ist das Tram nach wie vor das geeignetste Verkehrsmittel für die Linie 10.

verbessert werden. Die Eckwerte des zukünftigen S-Bahnausbaus oder eines allfälligen Trams (vgl. Abstimmung Ostermundigen) scheinen die Arbeit zu beeinflussen. Wird eine Tramlinie mittelfristig als einzig sinnvolle Lösung angesehen?

5.3 Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen: Vertieft untersuchte Varianten (Kapitel 5)

Ist der Variantenbeschrieb und die Begründung und Bewertung zu den einzelnen Varianten klar dargelegt?

Name	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bernmobil	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Variantenbeschrieb ist mit dem Kapazitätsnachweis, der technischen Machbarkeit, der Kostenberechnung und der Bewertung umfassend. Die Bewertung ist nachvollziehbar, für diese Aufgabe vielleicht etwas zu detailliert. Die Bestvariante ist unter den gegebenen Umständen richtig gewählt, da sie relativ einfach umsetzbar ist und kein Präjudiz für die langfristige Lösung darstellt. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Einschätzung wird geteilt.
Förderverein Entwicklung Ostermundigen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bei Variante 3 verkehrt der Bus zwischen Zeitglocken und Viktoriaplatz „nur“ im 5-Minuten-Takt. Das ist ein Nachteil gegenüber Varianten 1 und 2, der unseres Erachtens nicht beachtet worden ist. Da Variante 3 nicht weiterverfolgt wird, fällt dies nicht ins Gewicht. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Variantenbewertung wurde für alle Kriterien ausser für den „Stadtraum“ explizit erläutert. Dies ist entweder als ein grobes Versehen oder als willentlich fehlende Gewichtung zu verstehen. Der Beitrag und die Möglichkeiten der S-Bahn-Kurse mit Halten in Köniz und Ostermundigen sind nicht nachvollziehbar in die Berechnungen und Varianten integriert. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ In den Details im Annex ist der Stadtraum bewertet, im Haupttext fehlt jedoch eine entsprechende Würdigung; wird im Bericht ergänzt.
Heimverein Falkenstein Köniz	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Seite 31: Wir hätten es begrüsst, wenn bereits jetzt dargelegt worden wäre, welche alternativen Wendemöglichkeiten in Frage kämen. Unseres Erachtens sollte die Bedienung der Haltestelle Schloss für alle Kurse möglich sein. Weshalb kommt die Wendeschleife vor der Kirchenmauer nicht in Frage? 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Im Rahmen der Detailplanung ist zu prüfen, ob alternative Wendemöglichkeiten bestehen, die aus einer Gesamtsicht Vorteile gegenüber der skizzierten Variante aufweisen.
IGÖV Bern-Mittelland	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Varianten und ihre Auswirkungen auf die verschiedenen Kriterien werden detailliert dargestellt. Die IGÖV ist mit der gewählten Variante einverstanden, obschon die Variante 3 bei der Erschliessungsqualität gewisse Vorteile hätte. Die ungleiche Streckenführung würde allerdings von den Passagieren auch erhöhte Aufmerksamkeit erfordern. Die Notwendigkeit der Bedienung des Zentrums von Köniz mit den Verstärkungskursen ist nachvollziehbar, aber etwas kurz abgehandelt. Angesichts der laufenden Diskussion ist eine ausführlichere Argumentation wünschenswert. So gilt es darzulegen, welches die Auswirkungen der Verkürzung der Linie mit Wendepunkt bereits im Liebefeld wären. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Argumentation, wieso das Wenden der Verdichtungskurse nicht bereits im Liebefeld möglich ist, wird im Bericht ergänzt.
Läbige Stadt	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Kriterien der Bewertung sind insgesamt klar und nachvollziehbar. Aus unserer Sicht wurde aber zu wenig beach- 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aus Sicht der Fahrgäste ist eine möglichst eindeutige Lage

	<p>tet, ob unterschiedliche Haltestellen rund um den Hauptbahnhof nicht auch positive Auswirkungen haben könnten.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Es müsste vertieft abgeklärt werden, welche Vorteile die Entlastungslinie via Belpstrasse-Lorrainebrücke (Variante 3) für Pendlerinnen und Pendler hat, die bei der Welle umsteigen. Daraus könnte auch eine Entlastung der Haltestelle beim Loeb resultieren. Die Auswirkungen auf den Fussverkehr rund um den Bahnhof wurden ebenfalls zu wenig berücksichtigt. 	<p>der Haltestellen zu bevorzugen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Auswirkungen sind schwierig abzuschätzen. Der Entlastung der Haltestelle beim Loeb steht eine unsichere Verteilung der Fahrgastströme gegenüber.
Pro Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vor- und Nachteile wurden aufgezeigt; die Schlussfolgerung wonach als Lösung "nur" eine Verdichtung auf der aktuellen Linienführung möglich/sinnvoll sei, ist für uns nicht ganz plausibel. Siehe Punkt 4. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Pro Velo Bern	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Einerseits fehlen wie schon oben aufgeführt weitere Varianten. Andererseits stimmen wir den zu vermutenden Auswirkungen auf den Veloverkehr nicht zu. Eine Taktverdichtung von Bussen oder die Einrichtung einer zusätzlichen Route ist in jedem Fall eine Verschlechterung für den Veloverkehr und nicht als neutral zu beurteilen. Einerseits haben Velofahrende aufgrund der konsequenten öV-Bevorzugung längere Wartezeiten an den Lichtsignalen zu befürchten. Andererseits sind für Velofahrende Überholmanöver von Bussen bei engen Strassenverhältnissen tendenziell heikel. Sobald mehr Busse verkehren, gibt es zwangsläufig auch mehr heikle Überholmanöver. Aus ähnlichen Gründen stehen wir der allfälligen Anschaffung von Doppelgelenkbussen sehr skeptisch gegenüber. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
QM3	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Variante 2: Wir bezweifeln, dass sich diese, als Bestlösung bewertete Variante, bewähren wird. So muss erst nachgewiesen werden, dass die Verdichtungskurse nicht ebenfalls überfüllt sind, bevor sie auf Stadtboden eintreffen. Es ist zu befürchten, dass die Zusteigenden aus dem Stadtteil 3 weiterhin die Verlierer sein werden, und in überfüllte Busse zusteigen müssen. ▶ Variante 3: Wir sehen es als Vorteil an, dass mit dieser Linie ein zusätzliches Angebot unterbreitet wird (nicht nur „mehr vom Gleichen“). Gerade die nahe Alternativ-Verbindung zum Bahnhof über die Laupenstrasse („Welle“) erscheint uns attraktiv. Da die Busse grösstenteils von Pendlern genutzt werden, wird aus unserer Sicht die unterschiedliche Linienführung schnell angenommen und je nach Bedarf (Verdichtungskurse der Linie 18 für Welle und Lorraine, bestehende Linie 10 für Hauptbahnhof, Innenstadt) ausgewählt, damit wird auch die völlig überlastete Haltestelle beim Loeb Richtung Köniz entlastet. Wir können die sehr grosse Bewertungsdifferenz zwischen Variante 2 und 3 beim Kriterium „Betriebsqualität“ nicht nachvollziehen. Bei Variante 3 wird es noch weniger zu Paketbildungen kommen. Variante 3 erfordert auch kein (in der Bewertung nicht berücksichtigtes) Hilfspersonal zur Beschleunigung des Fahrgastwechsels am Bahnhof (siehe Punkt 5). 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Aus Sicht der Fahrgäste ist eine möglichst eindeutige Lage der Haltestellen zu bevorzugen. Die Auswirkungen sind schwierig abzuschätzen. Der Entlastung der Haltestelle beim Loeb steht eine unsichere Verteilung der Fahrgastströme gegenüber. Es besteht die Gefahr, dass die Kurse über die Lorrainebrücke überlastet sind. Betrieblich ist die zeitliche Abstimmung der Kurse bei Variante 3 schwieriger.

Quartierverein Kursaal	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wie oben beschrieben fehlt uns eine vertiefte Beurteilung eines Entlastungskurses ab Ostermundigen mit Linienführung via Tellstrasse, Winkelriedstrasse bzw. via Wankdorfplatz, Winkelriedstrasse zum Bahnhof Bern. Darüber hinaus muss berücksichtigt werden, dass die Strecke Viktoriaplatz, Viktoriarain, Lorrainebrücke nicht durch Mehrverkehr belastet wird. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Vgl. Kommentar weiter oben
RBS	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Variante 2 schneidet hinsichtlich Kapazität besser ab als Variante 1, obwohl theoretisch Variante 1 mehr Kapazität aufweist. Ausschlaggebend für die Bewertung dürfte die bessere Verteilung der Auslastung in Variante 2 sein. Dieser Aspekt wird in der Begründung aber nicht erwähnt. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Richtig; wird im Bericht entsprechend ergänzt.
VCS Sektion Bern	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Das Vorgehen ist grundsätzlich nachvollziehbar dargelegt. Anscheinend werden alle (Haupt-)Kriterien gleich stark gewichtet. Dies verwundert. Die Kosten und Wirtschaftlichkeit erhalten demnach nur ein Gewicht von 1/8 resp. 12.5%. Demgegenüber haben die Auswirkungen auf den restlichen Verkehr ein Gewicht von 25% (MiV und Langsamverkehr je 12.5%). Die Gewichtung der 8 Kriterien ist zu überprüfen (z.B. höhere Gewichtung von Betriebsstabilität, Flexibilität im Störfall, deutlich stärker von Kosten/Wirtschaftlichkeit). Die Gesamtpunktzahl jeder Variante ist nicht ausgewiesen, ebenfalls wie ähnlich die Bewertung der einzelnen Varianten möglicherweise ausfällt. Dies weist darauf hin, dass ev. noch weitere grundsätzliche Varianten zu prüfen wären (vgl. oben 2) Die Benotung einzelner Kriterien ist aus unserer Sicht zu überprüfen (z.B. für die Flexibilität im Störfall schlechtere Benotung von Var. 2 und besonders von Var. 1 als von Var. 3; Note für zeitliche Erschliessung in Var. 3 etwas höher bewerten). Die positiven Auswirkungen der V3 werden zu wenig gewürdigt (Entlastet Wylerbus; schnellere Verbindung Bahnhof-Viktoriaplatz und somit Entlastung Guisantram). Die Realisierung von Var. 3 ist möglicherweise ein Versuch wert. Vielleicht ist bei einer anderen Gewichtung der Hauptkriterien und anderen Benotung der Teilkriterien die Variante 2 nicht mehr eindeutig Best-Variante. ▶ Auf dem Ast Köniz ist das Wenden schon ab Bahnhof Köniz vertieft zu prüfen (inkl. eine entsprechende Wendeschleufe; Vorteile: bessere Kosteneffizienz bei gleichzeitiger Abdeckung der grössten Nachfrage). ▶ Es ist unsicher, ob die Paketbildung mit der Variante 2 effektiv verringert wird (kurze Abfahrtsabfolgen bewirken möglicherweise nicht die gewünschte positive Wirkung). Aufgrund der zukünftig dichten Abfolge der zwei aufeinanderfolgenden Busse besteht eine grosse Gefahr, dass der „nachfahrende“ Grundkurs den vorderen Verdichtungskurs einholen wird. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Gewichtung bezieht sich nur auf die Indikatoren, welche unter dem jeweiligen Kriterium berücksichtigt wurden. Auf eine Gesamtnote über die acht Kriterien wurde bewusst verzichtet. und das Ergebnis anhand der Bewertungsprofile dargestellt. ▶ Die Bewertung entstand möglichst neutral und im Konsens in der Begleitgruppe. ▶ Ein Wenden am Bahnhof Köniz hat den Nachteil, dass die Haltestelle Zentrum nicht angefahren werden kann. ▶ Die Paketbildung muss auch mit betrieblichen Massnahmen und einem Verkehrsmanagement vermindert werden.

5.4 Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen: Folgerungen für das Angebotskonzept 2018–2021 (Kapitel 6)

Sind die Schlussfolgerungen nachvollziehbar?

Name	Kernaussagen	Antworten der RKBM
Bernmobil	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Schlussfolgerungen sind richtig. Es ist uns ein grosses Anliegen, dass die öV-Bevorzugung mit den Verkehrsmanagementmassnahmen möglichst rasch umgesetzt wird, sonst wird sich die angebotene Qualität verschlechtern. Weiter ist festzuhalten, dass die Verdichtung zum 2.5' Takt auf der Teilstrecke Köniz Schloss–Wegmühlegässli keine langfristig zweckmässige Lösung darstellt. Es wird nie gelingen, die Buslinie 10 betrieblich stabil zu führen und dem Fahrgast ein zuverlässiges, pünktliches Angebot mit gleichmässiger Auslastung der Busse anzubieten. Die Suche nach der langfristigen Lösung ist anzugehen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Förderverein Entwicklung Ostermundigen	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bei nur 1 Minute Vorsprung des Entlastungskurses auf den Grundkurs halten wir die Aussage, „das Paketbildungsrisiko wird reduziert“ für etwas gewagt. Der Grundkurs wird an den folgenden Haltestellen wenig Passagiere aufnehmen müssen und deshalb rasch vorwärts kommen. Deshalb halten wir die Paketbildung für wahrscheinlich, sehen aber den Vorteil gegenüber heute, dass der Grundkurs (der zweite Bus) gut besetzt ist. Zudem wäre es ja möglich, bei Bedarf dem Entlastungskurs einen grösseren Vorsprung zu gewähren. ▶ Zu den Fahrbahnhaltestellen: Wir begrüssen die heutigen Anordnungen der Bushaltestellen und möchten keine weiteren Haltestellen in die Fahrbahn verschieben. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Läbige Stadt	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Grundsätzlich sind die Folgerungen in Kapitel 6 nachvollziehbar. Läbige Stadt fordert dennoch, dass die Variante 3 nochmals vertieft geprüft wird, siehe Antwort auf Frage 3. ▶ Kurzfristig zu prüfen sind ebenfalls weitere Entlastungsmassnahmen auf Stadtgebiet, siehe Antwort auf Frage 1. ▶ Mittelfristig fordert Läbige Stadt nach wie vor die Umstellung auf Trambetrieb (siehe Antwort auf Frage 1), um die nötigen Kapazitäten bereitzustellen und die Qualität des öV-Angebots zu halten. Nur so kann verhindert werden, dass Pendlerinnen und Pendler aus Köniz und Ostermundigen wieder vermehrt aufs Auto umsteigen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen
Pro Bahn	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wir hinterfragen die Feststellung, dass "alle" Fahrgäste der Linie wirklich ins/durch das Zentrum (Zytglogge - Bahnhof) fahren wollen/müssen. Die Eigenbehinderung mit den Tramlinien im Raum Zytglogge ist zu gross. Zudem ist die Haltestelle Bahnhof Bern hinter dem Loeb (Richtung O'mundigen-Köniz) so überlastet, dass unnötige Halteaufenthalte entstehen. In dieser Richtung gibt es am Bhf nur ein Haltepunkt, in der Richtung Köniz-O'mundigen gibt der Halt am Hirschengraben eine Entlastung. Zudem: Linie 10 ist Bhf - Eigerplatz deutlich schneller als Tram 3, führt zu falscher Umlagerung von Reisenden vom "leeren" Tram auf den "vollen" Bus. Es sollte deshalb ein Versuch unternommen werden, die Entlastungsbusse der Linie 10, dh. Linie 18 vom Viktoria-Platz via 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ein Grossteil der Fahrgäste hat Ziele im Zentrum. Die Tramlinie 3 lässt sich kurzfristig nicht beschleunigen. Die Linienführung über Lorrainebrücke–Belpstrasse wurde geprüft, ist aber betrieblich und von der Nachfrageverteilung her noch anspruchsvoller als Verdichtungen auf der Linie 10. Die Paketbildung erfolgt nicht primär in der Innenstadt, sondern im Mischver-

	<p>Lorrainebrücke - Bhf - City West - Belpstrasse zum Eigerplatz zu führen. Dies würde auch einer Paketbildung durch die Innenstadt entgegenwirken und ergibt am Bahnhof zwei Umsteigebeziehungen zur Bahn (Bhf + Hirschengraben Linie 11). Falls wirklich nicht möglich, sollte geprüft werden ob Richtung Westen die Bushaltestellen 10 und 19 nicht getauscht werden können, um das "Gschtungg" hinter dem Loeb zu vermeiden (heisst allerdings dass die Einsatzbusse Linie 19 Blinzern am Bahnhof eine Zusatzschleife via Bundesgasse-Casino-Amthausgasse zu fahren hätten.</p>	<p>kehr und bei Verkehrsknoten. Ein Abtausch der Haltestellen beim Bahnhof wurde schon früher geprüft, jedoch wegen überwiegender Nachteile verworfen.</p>
<p>Pro Velo Bern</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wir können den Schlussfolgerungen nicht zustimmen, da sie von falschen Voraussetzungen ausgehen. Die Buslinie 10 ist heute offensichtlich überlastet. Zudem bleiben die Busse regelmässig im Verkehr stecken. Die Folge davon sind die erwähnten Paketbildungen. Aus unserer Sicht ist es deshalb wenig zielführend, noch mehr Busse einzusetzen. Es besteht höchstens die Gefahr, dass noch mehr Busse im Stau stecken bleiben und die Bus-Pakete grösser werden. Im Bericht wird darauf hingewiesen, dass „sowohl aus Köniz als auch aus Ostermundigen der Bahnhof Bern und die Innenstadt die häufigsten Ziele für die OV-Nachfrage darstellen.“ Diese Nachfrage ist nicht überraschend. Es bedeutet aber, dass viel stärker auf direkte Verbindungen zwischen den drei Zentren gesetzt werden müsste. Dabei wäre es sinnvoller, wenn der Grossteil der Fahrgäste mit der S-Bahn rasch zum Ziel kommt, als irgendwo im Stau zu stecken. Leider wird die Option S-Bahn-Ausbau ohne weitere Erklärungen für die nächsten Jahre nicht in Betracht gezogen. Das ist sehr schade, hätte doch gerade der Bahnhof Ostermundigen ein riesiges Potenzial. Leider sind die heutigen Umsteigebeziehungen ungenügend und müssten dringend von Grund auf verbessert werden. ▶ Weiter schlagen wir vor, dass Massnahmen geprüft werden, um die Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Eine autofreie Innenstadt und weniger Parkplätze würden den Bussen ein deutlich rascheres Fortkommen ermöglichen und es käme viel seltener zu Paketbildungen und Verspätungen. Stattdessen braucht es eine konsequente Förderung des Veloverkehrs. Wir erwarten, dass die Regionalkonferenz die Velo-Offensive der Stadt Bern tatkräftig unterstützt und in der gesamten Region Bern umsetzt. Je mehr Menschen auf das Velo umsatteln, umso weniger Personen müssen mit der Buslinie 10 transportiert werden und es gibt mehr Platz auf der Strasse. Das kommt sowohl dem Gesamtverkehr wie auch der Umwelt zu Gute und steigert letztlich auch noch die Gesundheit der Bevölkerung. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Das Potenzial der S-Bahn mit einem guten Takt ist unbestritten. Die erforderlichen Infrastrukturmassnahmen für den Viertelstundentakt S-Bahn (u.a. Entflechtung Holligen, 3. Gleis Gümligen–Münsingen) können nicht vor 2025 in Betrieb genommen werden. Siehe dazu den Standbericht 2. TE S-Bahn: http://www.bve.be.ch/bve/de/index/direktion/organisation/aoev/downloads/publikationen.assestref/dam/documents/BVE/AoeV/de/aoev_dok_SBahn_2_TE_S-Bahn_Bern_Standbericht_1_d.pdf ▶ Die Behinderungen durch den MIV entstehen primär nicht in der Innenstadt. Die RKBM unterstützt Veloförderungsmaßnahmen, z. B. mit dem RGSK.
<p>QM3</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aus den zuvor dargelegten Gründen bevorzugen wir die Umsetzung von Variante 3. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
<p>Quartierkommission Stadtteil 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wir schlagen vor, bereits die Neukonzeption der Tangentiallinien dazu nutzen um eine echte und rasche Entlastung der Linie 10 zu erreichen und damit gleichzeitig Erfahrungen zu 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die geplante Linie Ostermundigen Oberfeld–Bern Breitenrain hat den Charakter einer

	<p>sammeln z.B. für eine spätere Tram-Linienführung Bahnhof-Lorrainebrücke-Wankdorf.</p> <p>▶ Die neue Linie: soll zu einer direkten Verbindung zwischen Bahnhof Ostermundigen und dem Hauptbahnhof ausgebaut werden. Auf diese Weise würde die Linie 10 insbesondere auf dem jetzt laut Analyse kritischen Streckenabschnitt Viktoria-Rosengarten massiv entlastet.</p>	<p>Quartierlinie und eignet sich nicht als Hauptlinie zum Bahnhof Bern.</p> <p>▶ Die Abschätzungen haben ergeben, dass die Entlastungswirkung nicht im erhofften Ausmass eintrifft.</p>
Quartierverein Kursaal	<p>▶ Gemäss der Analyse im Bericht ist die Überlastung der Linie 10 auf dem Ast Ostermundigen insbesondere auf dem Streckenabschnitt zwischen Viktoriaplatz und Galgenfeld am stärksten. Durch eine reine Erhöhung der Frequenz wird das Problem auf diesem Abschnitt (also dem für die Bewohner/innen des Nordquartiers besonders relevanten Streckenabschnitt) kaum verbessert. Die Gefahr ist gross, dass eine höhere Frequenz besonders in diesem Bereich (wo es grösstenteils keine eigene Bus-Spur gibt) zu Staus führen könnte. Die Folge ist, dass sich die Busse hintereinander stauen und die Situation dadurch für die Fahrgäste, die erst in diesem Bereich einsteigen wollen, kaum verbessert wird. Ein weiterer Faktor ist, dass i.d.R. die Sitzplätze im Bus bereits belegt sind wenn der Bus aus Ostermundigen Stadtboden erreicht. Dadurch verbessert sich die Situation für die Quartierbewohner/innen ebenfalls kaum.</p>	<p>▶ Mit den Verdichtungen ab Ostermundigen Wegmühlegässli wird eine bessere Verteilung der Auslastung angestrebt. Sitzplätze können in den Spitzenzeiten nicht garantiert werden.</p>
RBS	<p>▶ ÖV-Bevorzugungen mit Verkehrsmanagementmassnahmen: LSA müssen nach Möglichkeit konsequenter für den ÖV optimiert werden (z.B. LSA Knoten Pulverweg-Ostermundigenstrasse). Verkehrsdosierungen auf den Zufahrten zur Achse Linie 10 dürfen jedoch nicht ohne Berücksichtigung der anderen Buslinien angepasst werden.</p> <p>▶ Fahrgastwechsel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Eine Verbesserung der Umsteigeverhältnisse beim Bahnhof Bern (Haltestelle in der Schauplatzgasse) unter Einbezug der Anlieferung und der Linie 19 ist zu prüfen: Verbreiterung Wartebereich vor Loeb, Erhöhung Haltekante. ○ Eine Optimierung/Vergrösserung der Stehplatzbereiche in den Bussen würde den Fahrgastfluss verbessern. 	<p>▶ Einschätzung wird geteilt.</p> <p>▶ Ein Abtausch der Haltestellen beim Bahnhof wurde schon früher geprüft, jedoch wegen überwiegender Nachteile verworfen.</p>
VCS Sektion Bern	<p>▶ Die Schlussfolgerungen werden abgeleitet aus der Untersuchung, allerdings weisen wir auf folgende Mängel hin: 1) In Ostermundigen findet in Kürze die (wiederholte) Abstimmung über die Einführung eines Trams statt. In der Untersuchung wird darauf nicht hingewiesen. Wird die Abstimmung für das neue Tram angenommen, stimmen wir den vorgelegten Schlussfolgerungen und Vorschlägen grundsätzlich zu (das Tram ist möglichst rasch zu realisieren). Schliesslich muss nur die Zeit bis Inbetriebnahme des neuen Trams überbrückt werden. Wird demgegenüber die Vorlage für das neue Tram abgelehnt, ist die Studie zu präzisieren und mögliche weitere Varianten sind vertieft zu untersuchen: es ist eine überzeugende Lösung für den mittelfristigen Zeithorizont zu erarbeiten, welche auch für den Zeitraum nach dem Angebotskon-</p>	<p>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</p>

zept 2018 – 2021 eine sinnvolle Lösung bietet. (Die Transportkapazität der vorgelegten Variante stösst schon innerhalb des untersuchten Zeitperimeters wieder an die Grenzen.) Auf Basis der Analyse ist entsprechend zwingend der Zeithorizont zu erweitern. Eine Lösung, welche schon am Ende der Untersuchungszeit wieder an die Kapazitätsgrenzen stösst und für die nachfolgenden Jahre keine Entlastung bringt, ist nicht zielführend. Als Konsequenz müsste umgehend eine umfassende Studie für den Zeitraum bis zur Entlastung durch die S-Bahn im mittelfristigen Zeithorizont (bis 2025) und damit auch eine Lösung für bis 2021 aufzeigen können. Ansätze als flankierende Massnahmen bei allen zu vertiefenden Angebotsvarianten werden zu wenig konkret ausgewiesen (obwohl geprüft und für alle Varianten wichtig).

5.5 Weitere Bemerkungen zum Angebotskonzept 2018–2021 der Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen.

Name	Kernaussagen	Antworten der RKBM
TBA DLZ	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Behinderungen durch Parkierung: die Längsparkplätze, wie die auf der Viktoriastrasse in Fahrtrichtung Schönburg, behindern den Busbetrieb. Wenn diese zulasten eines Radstreifens aufgehoben werden, können die Busse die Velos einfacher und sicher überholen. ▶ Behinderungen durch den Veloverkehr: Auf der engen und stadtauswärts ansteigenden Kornhausbrücke verlangsamt der Veloverkehr die Busse. Es ist prüfenswert, den Veloverkehr auf den heutigen Gehweg zu leiten und den Fussverkehr auf der Kurssaalseite (wo die meisten Fussgänger hinvollen) zu konzentrieren. Kein Problem besteht stadteinwärts, wo der Veloverkehr infolge des Gefälles schnell unterwegs ist und die Busse nicht behindert. ▶ Weitere Wendemöglichkeiten bei ausserordentlichen Betriebszuständen (vgl. auch mit Ziff. 5.3 des Berichts): Schliessen infolge Verkehrsüberlastungen drei Busse zueinander auf, macht es oft Sinn, den zweiten so bald als möglich zu wenden. So können die Passagiere in Gegenrichtung sofort aufgenommen werden. Die Kreuzung Laubeggstrasse/Ostermundigenstrasse ist so ein Ort, an dem das mit einer speziellen LSA-Phase (rot für alle anderen Fahrspuren) ev. einfach realisiert werden könnte. Andere Wendungsmöglichkeiten lassen sich ev. auch noch finden. ▶ Den allermeisten Reisenden von Ostermundigen mit Ziel Bahnhof Bern (und umgekehrt) ist nicht bewusst, dass sie ab der Haltestelle Zytglogge (beim Kornhaus) genauso schnell zum Bahnhof gehen können, als wenn sie bis zur überlasteten Haltekannte beim Loebege weiterfahren. Da wären gezielte Informationen hilfreich nach dem Motto "Besser entspannt zu Fuss als gestresst im Bus". Dieses Verhalten würde unterstützt, indem die Haltekannte von Tram Nr. 9 und Bus Nr. 10 stadteinwärts direkt vor das Kornhaus gelegt würde, wo mit der Zeughausgasse ein schneller Weg zum Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen, keine Abhängigkeit zur Angebotsplanung. ▶ Wird zur Kenntnis genommen, keine Abhängigkeit zur Angebotsplanung. ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Aus Fahrgastsicht nicht attraktiv, wenn unvorhergesehen umgestiegen werden muss. ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Eine neue Haltestellenlage am Zytglogge ist aufgrund der wichtigen Umsteigefunktion, resp. der Funktion als Umsteigeknoten, zurzeit nicht vorgesehen.

führt (unter den Lauben der Spitalgasse ist auch zu Fuss oft kein Fortkommen). Kontraproduktiv ist, wenn der Bus noch lange hinter dem Tram wartet, bis er ganz zur (falsch gelegenen) Haltekante vorfährt. Für viele Passagiere mit Ziel Bahnhof wäre es sehr willkommen, wenn sie sofort aussteigen und den Weg zum Bahnhof in Angriff nehmen könnten.

- ▶ Die Überlastungen auf dem Abschnitt Rosengarten - Bahnhof Bern haben mit dem Wegzug der Post AG von der Schönburg sehr deutlich abgenommen. Für die Auslastung der Buslinie 10 wäre es äusserst günstig, wenn die Nachnutzung dieser Liegenschaft wenig Nachfrage in den Spitzenstunden generiert. Konkret wenn dort weniger Büros sondern mehr Laden-, Hotel- oder Wohnnutzungen realisiert würden. Darauf soll wenn möglich Einfluss genommen werden.

▶ Wird zur Kenntnis genommen.

TBA OIK II

- ▶ **Bezüglich Kantonsstrasse**

Die zurzeit angedachte Buswendeschlaufe über den Parkplatz des Oberstufenzentrums ist aufwendig, weil eine LSA benötigt wird, zudem fallen Parkplätze zum Missfallen der Gemeinde Köniz weg. Jedes Wendemanöver unterbricht den Fahrstrom, weil es über drei Fahrbahnen erfolgt. Im Weiteren sind die talwärts fahrenden Velos ebenfalls kritisch, wegen des Anhaltens.

Die Buswendeschlaufe im Zentrum, bei der Hochzeitskante anzuordnen, ist unbedingt zu prüfen. Der Vorteil wäre, dass keine baulichen Anpassungen vorgenommen werden müssen und keine LSA benötigt wird.

Das sich in Planung befindende VM Köniz wird zu Verbesserungen für die Linie 10 führen. Die Fahrplanstabilität wird durch Busbevorzugung an Lichtsignalanlagen und Dosierstellen sowie durch die Verbesserung des Verkehrsflusses im Zentrum von Köniz besser gewährleistet werden können. Momentan werden beim VM Köniz keine zusätzlichen Massnahmen für die Umsetzung der Entlastungskurse Linie 10 (Wendemöglichkeit) vorgesehen. Auch die Dosieranlage Muhlernstrasse soll unverändert bleiben.

Zusätzliche Massnahmen, spezielle Anforderungen und Rahmenbedingungen resp. Abhängigkeiten der Taktverdichtung Linie 10 sind beim VM Köniz möglichst rasch anzumelden.

Insgesamt sind wir nicht überzeugt, ob der erhoffte Kapazitätsgewinn aufgrund der zu erwartenden Paketbildung erzielt werden kann.

- ▶ **Bezüglich Langsamverkehr**

Die vorgesehenen Entlastungskurse Gemäss Variante 1 oder 2 haben eigentlich keinen Einfluss auf den Langsamverkehr, da sie der heutigen Linienführung entsprechen. Bei den zusätzlichen Wendeorten für die Variante 2 und 3 ist aber der Langsamverkehr auf den angrenzenden Strassen bei der weiteren Projektierung unbedingt speziell zu berücksichtigen.

- ▶ **Bezüglich Lärmschutz**

Nach Art. 9 der Lärmschutzverordnung (LSV) darf der Be-

- ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Im Rahmen der Detailplanung ist zu prüfen, ob alternative Wendemöglichkeiten bestehen, die aus einer Gesamtsicht Vorteile gegenüber der skizzierten Variante aufweisen. Die Wendemöglichkeit muss aus Kapazitätsüberlegungen jedoch zwingend die Bedienung der Haltestelle Köniz Zentrum ermöglichen.

- ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

- ▶ Gemäss Rücksprache bezieht sich der Hinweis ausschliess-

	<p>trieb ein neuer oder wesentlich geänderten ortsfesten Anlage nicht dazu führen, dass durch die Mehrbeanspruchung einer Verkehrsanlage die Immissionsgrenzwerte überschritten werden oder durch die Mehrbeanspruchung einer sanierungsbedürftigen Verkehrsanlage wahrnehmbar (≥ 1 Dezibel A) stärkere Lärmimmissionen erzeugt werden. Dieser Nachweis ist bei der Detailplanung zu erbringen.</p> <p>► Bezüglich Wanderwege und historische Verkehrswege, Naturgefahren, Wasserbau Keine Bemerkungen</p>	<p>lich auf die geplante Wendemöglichkeit am Schiessplatzweg, wo die wesentliche Änderung in der Aufhebung des Einbahnregimes besteht. Die Abklärungen sind in diesem Zusammenhang vorzunehmen.</p> <p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Bernmobil	<p>► Generell ein sehr guter Bericht.</p>	<p>► Wir dankend zur Kenntnis genommen.</p>
Förderverein Entwicklung Ostermundigen	<p>► Falls in Ostermundigen am 3. April 2016 die Initiative „Bernstrasse sanieren, Verkehr optimieren“ oder der Gegenvorschlag angenommen wird, ist die Kompatibilität mit der Baustelle entlang der Bernstrasse ein zusätzliches Kriterium für die Beurteilung der Varianten. Wir haben deshalb schon den Vorschlag gemacht, dass der Entlastungskurs bereits beim Bahnhof Ostermundigen wenden könnte. Zusätzlich bitten wir Sie, zu prüfen, ob der Entlastungskurs bei dem vorgesehenen Wendemanöver via Schiessplatzweg-Ahornstrasse-Bernstrasse eine zusätzliche Haltestelle Ahornstrasse bedienen könnte (evtl. nur zum Aussteigen).</p>	<p>► Entlastungskurse können aus Kapazitätsgründen nicht bereits beim Bahnhof Ostermundigen wenden. Die Nachfrage am Morgen in Richtung Bern und am Abend aus Richtung Bern erfordern Entlastungskurse bis Wegmühlegässli (5-Minuten-Takt nicht ausreichend). Mögliche Haltestelle Ahornstrasse wird bei der Umsetzung geprüft.</p>
Gesellschaft für Stadt- und Landschaftsentwicklung Bern	<p>► Wir nehmen Stellung zum Angebotskonzept 2018–2021 auf der Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen. Für eine mittel- und langfristige Lösung des Angebots auf dieser Linie bzw. für die ÖV-Erschliessung von Köniz und Ostermundigen wird stadträumlichen und architektonischen Fragen ein entscheidend grösseres Gewicht beizumessen sein, um die Qualität unseres Lebensraums – auch des Strassenraums – erhalten oder verbessern zu können.</p> <p>► Wenig verständlich ist der fehlende Einbezug der bestehenden S-Bahn-Kurse mit Bahnhöfen in Köniz und Ostermundigen in die Berechnungen im Zusammenhang mit der Linie 10 sowie deren allfällig auch kurzfristig mögliche Attraktivierung in Bezug auf Umsteigemöglichkeiten und -orte. Direktfahrten von A nach B sind kein Menschenrecht.</p> <p>► Langfristig (spätestens ab 2025) ist der S-Bahn-Einbezug in die Ausbauüberlegungen der Linie 10 zwingend einzubeziehen.</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>► Die S-Bahn ist in den Hauptverkehrszeiten bereits sehr stark ausgelastet. Die erforderlichen Infrastrukturmassnahmen für den Viertelstundentakt S-Bahn (u.a. Entflechtung Holligen, 3. Gleis Gümli-Gen-Münsingen) können nicht vor 2025 in Betrieb genommen werden. Siehe dazu den Standbericht 2. TE S-Bahn: http://www.bve.be.ch/bve/de/index/direktion/organisation/aoe/v/downloads_publicationen.aspx</p>

		tref/dam/documents/BVE/Aoe V/de/aoev_dok_SBahn_2_TE _S- Bahn_Bern_Standbericht_1_d .pdf
IGÖV Bern-Mittelland	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Taktverdichtung nach dem vorgeschlagenen Muster ist als Übergangslösung ein taugliches Mittel, um die Probleme der Buslinie 10 teilweise zu entschärfen. Diskussionsbedarf besteht bei der Frage des Wendepunkts auf der Seite von Köniz. Die IGÖV unterstützt dabei die Ansicht der RKBM, wonach die Verstärkungskurse das Zentrum von Köniz bedienen müssen. Dies ist auch im Sinn der Fahrgäste aus diesem wichtigsten Quellgebiet. Sie müssten sonst mit einer Verschlechterung des heutigen Angebots rechnen. Das würde die Akzeptanz des neuen Konzepts negativ beeinflussen und die Verkehrsprobleme von Köniz eher noch erhöhen. Mittelfristig werden sich die Probleme dieser wichtigen Durchmesserlinie nur mit grösseren Transportgefässen lösen lassen. Die Umstellung auf einen Trambetrieb wäre die beste Lösung. Die IGÖV schlägt deshalb vor, allenfalls nötige Investitionen in diesem Sinn „aufwärtskompatibel“ vorzunehmen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
IG Verkehr Köniz	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Grundsätzliches Die vorliegende Mitwirkung bezieht sich auf das Angebotskonzept 2018-21, im Besonderen auf den Ast Hauptbahnhof – Schliern. ▶ Variantenfächer Obwohl im Angebotskonzept darauf hingewiesen wird, dass auch Ideen von Aussenstehenden geprüft wurden, ist dies leider nicht ersichtlich. Es wird von 20 Variantengesprochen, bei näherer Betrachtung wird klar, dass 16 dieser 20 Varianten bereits nach einer Grobevaluation ausgeschlossen wurden. Dies erstaunt und erweckt den Eindruck der Voreingenommenheit. ▶ Notwendige Passagierkapazitäten auf dem Ast Hauptbahnhof Bern-Schliern Die IG Verkehr Köniz weist darauf hin, dass 2014 im Zusammenhang mit TRB eine Abklärung (Gemeindeverwaltung Köniz R. Käser und Bernmobil) betreffend Passagierkapazität vorgenommen wurde. Laut dem vorliegenden Protokoll reichen die Kapazitäten mit dem heutigen Buskonzept auch unter Berücksichtigung der Entwicklung des ESP Liebefeld bis 2022 aus. Erstaunt vernehmen wir nun, dass die Passagierkapazitäten angeblich ausgeschöpft seien und daher ab 2018 eine Taktverdichtung erfolgen müsse. Selbst die im Angebotskonzept aufgeführten Zahlen widerlegen diese Aussage. Die Passagierkapazitätsengpässe sind zwischen Eigerplatz und HB, bzw. Zytglogge und Viktoriaplatz erkennbar. Insbesondere nehmen die Passagierzahlen ab Liebefeld markant ab. ▶ Einsatz von Zusatzkursen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Varianten wurden in der Grobevaluation primär hinsichtlich Entlastungswirkungen in den kapazitätskritischen Abschnitten untersucht. Varianten, welche keine oder nur beschränkte Wirkungen haben, wurden qualifiziert verworfen. ▶ Die aktualisierte Marktanalyse unter Berücksichtigung der aktuellen Siedlungsentwicklungsprojekte in Köniz und Ostermundigen zeigt ein anderes Bild. ▶ Der Einsatz von Doppelge-

Aus Sicht der IG Verkehr Köniz ist der Einsatz von Zusatzkursen als Zwischenlösung für drei Jahre aus folgenden Gründen in Frage zu stellen:

- (1) Die Passagierkapazitäten auf dem Ast Köniz sind bis 2022 ausreichend
 - (2) Bereits in den Unterlagen von TRB ist festgehalten, dass bei einem Nein in Köniz oder einer verspäteten Realisierung als Übergangslösung ein Doppelgelenkbusskonzept vorzusehen ist.
 - (3) Aufgrund gesetzlicher Vorschriften sind die Bushaltestellen ohnehin behindertengerecht zu gestalten. Es macht daher Sinn diese Arbeiten vorzuziehen und gleichzeitig die Haltestellen auf die benötigte Länge anzupassen.
- ▶ Mit dem Einsatz von Grossbussen ist die Taktverdichtung auf dem Ast Köniz nicht notwendig. Aufgrund der grösseren Beförderungskapazität könnte wohl in den Spitzenzeiten auf einen 4.5 Minuten Takt gewechselt werden, was gerade der Paketbildung entgegenwirken und das Ortszentrum entlasten würde.
 - ▶ Linienführung bis nach Schloss Kreisel Köniz
Wie bereits erwähnt, gibt es keinen Grund warum die Zusatzkurse bis/ab Köniz Schloss geführt werden sollen. Insbesondere die angeführte Überbauung Rappentöri kann nicht als Begründung herangezogen werden, da diese kaum vor 2020 und wohl auch nur teilweise realisiert werden kann. Eine Wendeschleife nach dem Schloss Köniz verursacht zudem unerwünschte, verkehrsbehindernde Nebeneffekte die den Verkehrsfluss von/nach Schliern markant beeinträchtigen. Der teilweise Wegfall von heute schon raren Parkmöglichkeiten beim Kulturhof Schloss ist unsinnig. Wichtiger aber ist die Tatsache, dass der ESP Liebefeld bedient werden muss. Daran hat sich seit TRB nichts geändert. Im Bereich Liebefeld-Park gibt es genügend Raum wo allfällige Zusatzkurse, sofern diese realisiert werden, wenden und ausstellen können, eine Verkehrssteuerungsanlage im Kreisel Liebefeldpark existiert bereits.
 - ▶ Fazit
Die IG Verkehr Köniz empfiehlt die angedachte Taktverdichtung einem direkten Einsatz von Doppelgelenkbussen gegenüberzustellen. Wie bereits im Gutachten Weidmann festgehalten, könnte bei einer unterschiedlichen Entwicklung der Äste Ostermundigen und Köniz auf eine Durchbindung verzichtet werden. Die IG Verkehr Köniz empfiehlt die Zeit bis 2022 intensiv für die Evaluation von Grossbussen und deren entsprechenden Einsatzplanung zu nutzen und auf eine kurzfristige, wenig überzeugende Taktverdichtung auf dem Ast Köniz zu verzichten. Die IG Verkehr Köniz verweist an dieser Stelle auch auf den ausdrücklichen Wunsch des Gemeinderats von Köniz, den 3-Minuten-Takt während der Hauptverkehrszeiten auf der Linie 10 beizubehalten.
 - ▶ Sollte trotzdem an einer Taktverdichtung festgehalten wer-

lenkbussen ist aus technischer Sicht frühestens ab 2022 realistisch und somit im Angebotskonzept 2018–2021 noch keine Option.

- ▶ Mittelfristig wäre auch mit Doppelgelenkbussen ein dichter Takt erforderlich
- ▶ Aus Kapazitätsgründen (Pendlerverkehr am Morgen in Richtung Bern und am Abend aus Richtung Bern) sind die Zusatzkurse ab/bis Köniz Zentrum/Schloss zu führen. Die Wendemöglichkeiten in Köniz werden noch vertieft geprüft.
- ▶ Die RKBM wird sich mit der Angebotsentwicklung in den Jahren 2016/2017 auseinandersetzen. Es besteht kein Widerspruch zur erforderlichen Taktverdichtung.
- ▶ Im Rahmen der Detailplanung

den fordert die IG Verkehr Köniz, dass für das Wenden der Kurse folgende Varianten geprüft werden:

- (1) Wenden im Raum Liebefeldpark/S-Bahnstation Liebefeld
- (2) Wenden im Bereich S-Bahnhof Köniz
Die von der Regionalkonferenz angedachte Wende der Zusatzkurse nach dem Schloss Köniz ist inakzeptabel.

- ▶ Im Weiteren empfiehlt die IG Verkehr Köniz auch die Massnahmen:
 - Versetzung Haltestelle Linie 17, bessere Zugangsmöglichkeit S-Bahnhof Köniz
 - Optimierung der Barriere-Schliesszeiten S-Bahn Bern-Schwarzenburg-Bern mit hoher Priorität weiterzuerfolgen, denn diese würden einerseits zu einer Entlastung der Linie 10 (Haltestellenversetzung) und andererseits der Optimierung des Verkehrsflusses dienen.

ist zu prüfen, ob alternative Wendemöglichkeiten bestehen, die aus einer Gesamtsicht Vorteile gegenüber der skizzierten Variante aufweisen. Die Wendemöglichkeit muss aus Kapazitätsüberlegungen jedoch zwingend die Bedienung der Haltestelle Köniz Zentrum ermöglichen.

- ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Liebefeld-Leist

- ▶ Der Liebefeld-Leist hat das Angebotskonzept 2018–2021 geprüft und befürwortet die vorgeschlagene Angebotsverdichtung mit Grund- und Verdichtungskursen, die unmittelbar hintereinander geführt werden. Die Analyse ist aus unserer Sicht verständlich und vollständig dargestellt.
- ▶ Die Feststellung, dass in den nächsten 5 Jahren keine weiteren Angebotserweiterungen möglich sind, ist aus Sicht des Liebefelds ernüchternd. Bereits jetzt sind die Busse der Linie 10 zu Spitzenzeiten überfüllt. Der Bericht zeigt auf, dass ab 2020 mit dauernden Kapazitätsengpässen zu rechnen ist. Wir schlagen vor, dass zusätzlich zu den geplanten zusätzlichen Kapazitäten auf der Linie 10 folgende Massnahmen im Verkehrsbereich umgesetzt werden:
 - ▶ Kurzfristig bis 2020
 - Verbesserungen auf den Velorouten entlang der Schwarzenburgstr. (gemäss laufender Planungsstudie Metron), der Könizstrasse (gemäss Projekt 2013) und der Route Schliern-Schlossstrasse/Wabersackerstr./Kirchstr.
 - Aufwertung der Station Liebefeld und Prüfung möglicher kurzfristiger Fahrplanverdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten, um den Umsteigeeffekt auf die S-Bahn zu erhöhen.
 - Untersuchung der Pendlerströme bei den grossen Arbeitgebern im Liebefeld (Swisscom, Bund) mit dem Ziel einer besseren Verkehrslenkung (Umsteigen auf S-Bahn, Anpassen der Arbeitszeiten zur Vermeidung der Verkehrsspitzen, Angebot betriebseigener Shuttledienste).

- ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

- ▶ Verbesserungen der Velorouten und eine Aufwertung der Station Liebefeld sind in Planung. S-Bahn-Verdichtungen sind nicht vor 2025 möglich. Siehe dazu den Standbericht 2. TE S-Bahn: http://www.bve.be.ch/bve/de/index/direktion/organisation/aoev/downloads/publikationen/asetref/dam/documents/BVE/AoeV/de/aoev_dok_SBahn_2_TE_S-Bahn_Bern_Standbericht_1_d.pdf
- ▶ Die RKBM wird sich mit der

- ▶ Mittel- und langfristig ab 2021 mit sofortigem Start der Pla-

	<p>nung</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Einführung von Doppelgelenkbussen auf der Linie 10. ○ Bessere Ausnützung der Tangentiallinien (Bus 29, Umsteigeknoten Europaplatz für Pendler aus Richtung Fribourg nutzen). ○ Weiterer Ausbau des Fuss- und Velowegnetzes. Dazu gehört auch die Verbindung zwischen Neuhausplatz und Park Liebefeld. ○ Ausbau der Kapazitäten der Bahn mit Prüfung aller Varianten. <p>▶ Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vorschläge und wünschen, in die weitere Planung einbezogen zu werden.</p>	<p>Angebotsentwicklung ab 2022 in den Jahren 2016/2017 auseinandersetzen. Es besteht kein Widerspruch zur erforderlichen Taktverdichtung. Auf der Linie 29 sind Verbesserungen geplant.</p> <p>▶ Der Einbezug der Quartierorganisationen wird über die Gemeinden sichergestellt.</p>
Pro Bahn	<p>▶ Aus Stadt-Berner-Sicht gibt es nur die langfristige Lösung, die Tramlinie 10 von Ostermundigen durch die Stadt bis zur BLS-Haltestelle Köniz-Liebefeld zu bauen; hoffen wir nun, dass die Traminitiative in Ostermundigen am 3. April angenommen wird.</p>	<p>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</p>
QM 3	<p>▶ Haltestelle Bahnhofplatz: Für das Ein- und Aussteigen hinter dem Loeb; Richtung Köniz ist viel zu wenig Platz. Indem sich diese zwei Gruppen in den Weg kommen, verliert der Bus immer wertvolle Zeit. Diese Haltestelle muss an einen anderen Ort verschoben werden, an dem die Passagierströme optimal organisiert werden können; hierzu sind vertiefte Untersuchungen in Angriff zu nehmen. Die Linie 10 muss definitiv entlastet werden, insbesondere auf dem Stadtboden, im Stadtteil 3. Spätestens ab 2021 sind deutliche Verbesserungen unabdingbar, um den Goodwill der Bewohner des Stadtteils 3 gegenüber den ÖV nicht zu verlieren.</p>	<p>▶ Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Quartierkommission Stadtteil 4	<p>▶ Es ist darauf zu achten, dass nicht nur der Mehrverkehr aus Ostermundigen zu bewältigen ist, sondern dass auch Platz für die Stadtberner Benutzenden der Linie 10 geschaffen wird (Galgenfeld, Rosengarten, Schönburg, Salem). Dieses Ziel ist nur erreichbar, wenn die Linie 10 ab Ostermundigen entlastet wird. Beispielsweise durch Entlastungslinie via Schermenweg -Wankdorf-Lorraine zum HB Bern. Dieses Direktlinie sollte ganztägig betrieben und könnte auch mit Linie 20 koordiniert werden. Zudem sind die Umsteigebeziehungen am Bahnhof Ostermundigen attraktiver zu gestalten, so dass diese auch für die Stadtberner Bevölkerung nutzbar werden.</p>	<p>▶ Linienführungen via Wankdorf weisen längere Fahrzeiten zwischen Ostermundigen und Bahnhof Bern auf und vermögen damit die Linie 10 nicht massgebend zu entlasten. Zudem besteht die stärkste Auslastung am Morgen stadtauswärts bis in den Raum Viktoriaplatz/Salem (bzw. am Abend stadteinwärts).</p>
Quartierverein Kursaal	<p>▶ Aus unserer Sicht muss das Ziel nicht nur die Bewältigung des Mehrverkehrs aus Ostermundigen sein sondern auch eine Verbesserung der Situation für die Bewohner/innen des Nordquartiers (insbesondere also an den Stationen Viktoriaplatz, Salem, Schönburg, Rosengarten und Galgenfeld). Wie diese Verbesserung mit den beschriebenen Varianten erreicht werden soll, ist uns nicht klar. Wir schlagen deshalb eine vertiefte Prüfung von Varianten vor, die auch den Interessen der Quartierbewohner/innen des Nordquartiers ausreichend Rechnung trägt.</p>	<p>▶ Die Bewohner und Bewohnerinnen im Umfeld dieser Haltestellen profitieren von einem höheren Platzangebot und weniger stark ausgelasteten Bussen während den Hauptverkehrszeiten am Morgen in Richtung Bahnhof Bern und am Abend stadtauswärts.</p>

6. Stellungnahmen Parteien und Private

6.1 Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen: Analyse (Kapitel 3)

Ist die Analyse verständlich und vollständig dargelegt?

Name	Kernaussagen	Antworten der RKBM
BDP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Analyse entspricht nicht den Bedürfnissen der Gemeinde Köniz. ▶ Wir stellen ernüchternd fest, dass die „Kapazitäts-Lüge“ der Busse auch nach dem massiven NEIN zum TRB in Köniz unvermindert weitergeführt wird. ▶ In verschiedenen Protokollen aus dem TRB ist festgehalten, dass auch unter Berücksichtigung der Entwicklung im ESP Liebefeld mit der heutigen Buslösung genügend Kapazität in Köniz vorhanden ist. Betrachtet man die Kapazitätsanalyse auf Seite 14 stellt man eindeutig fest, dass für Köniz keine weitere Kapazität notwendig ist. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen ▶ Die Bemerkung ist nicht nachvollziehbar. ▶ Die Analyse auf Seite 14 bezieht sich auf den Ist-Zustand. Die Prognosen auf Seite 20 zeigen, dass die Kapazität des 3'-Takts mit Gelenkbussen im Zeithorizont 2018–2021 nicht genügt.
FDP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Analyse ist sehr umfassend abgefasst, für Laien hingegen sehr schwer verständlich. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Grüne Köniz	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Ausgangslage ist verständlich und vollständig dargelegt. Die Analyse erstaunt insofern, als im Vorfeld der Tramabstimmung dargelegt wurde, dass die Kapazitäten des Busses bis ca. 2022 ausreichen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen; die Analyse basiert auf einer aktualisierten Marktanalyse.
SP Bern	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Bevölkerung der Stadt Bern hat dem Projekt Tram Region Bern zugestimmt. Dies ist wenig überraschend, da die grössten Engpässe auf der Linie 10 in den innerstädtischen Gebieten bestehen. Die SP Stadt Bern fordert weiterhin die Umstellung der Linie 10 auf Trambetrieb. Nur ein Tram stellt genügend Kapazitäten für die prognostizierte Nachfrage zur Verfügung und kann gleichzeitig die Qualität (Pünktlichkeit, Sitzgelegenheiten, Platz für Rollstühle und Kinderwagen) verbessern, die momentan aufgrund der hohen Nachfrage in den innerstädtischen Abschnitten nicht mehr gewährleistet ist. Die Analyse ist insofern nachvollziehbar als der dringende Handlungsbedarf aufgezeigt wird. Die Analyse der Verkehrsbeziehungen und der Siedlungsentwicklung beschränkt sich auf die Gemeinden Köniz und Ostermundigen. Dies überrascht, da die innerstädtischen Gebiete von den Engpässen am stärksten betroffen sind und dort folglich das grösste Potenzial besteht, um Entlastungsmassnahmen zu ergreifen (siehe Variantenfächer). 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Analysen wurden für den gesamten Korridor vorgenommen. Auf Stadtgebiet Bern finden jedoch gemäss aktuellem Planungsstand im Zeithorizont 2025 keine massgebenden Siedlungsentwicklungen entlang der Linie 10 statt.
SP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Analyse ist klar, verständlich und vollständig aus den verschiedenen Perspektiven (Fahrzeug und Kapazitäten, Verkehrsbeziehungen, Betrieb, Siedlungsentwicklung etc.) dargelegt. Sie zeigt die Rand- und Rahmenbedingungen sowie den kurz-, mittel- und langfristigen Bedarf nach Steigerung der Beförderungskapazität auf. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Herren, Christoph	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zu wenig betrachtet wird die Tatsache, dass im stadtnahen 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

	<p>Raum (Weissensteinstrasse bis Salem) in einem jahrzehntelangen Trend, Fahrgäste zunehmend statt der Tramlinien die Buslinie 10 benützen. Diese Verlagerung erfolgte wegen schrittweisen Taktverlängerungen auf den Tramlinien 3, 6 und 9, Durchbindung Linie 10 am Bahnhof (statt der Linie 3) und Verdichtungen auf Linie 10. Dieser "Teufelskreis" sollte nun nicht nochmals befeuert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Zudem aufpassen, dass nicht auf veraltete Fahrgasterhebungen abgestützt wird: Bei den Zählungen im 1. Quartal 2015 war das Postdirektionsgebäude in der Schönburg noch in Betrieb (Arbeitsplätze, Konferenzen etc.), der Umzug ins Wankdorf erfolgte unmittelbar danach an Ostern 2015. Seit-her dürfte sich die Spitzenzeit-Nachfrage der Haltestelle Schönburg signifikant reduziert haben. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Effekt wurde in der Nachfrageprognose berücksichtigt (in den nächsten Jahren leicht rückläufige Nachfrage am Morgen stadtauswärts und am Abend stadteinwärts; mittelfristig Neunutzungen im Postgebäude angenommen).
Mosler, Antje	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Es fehlt die Untersuchung flankierender Massnahmen – könnte z.B. über Förderung Velo und E-Bike mindestens in Sommermonaten eine Erleichterung herbeigeführt werden? ▶ Keine Überlegungen dazu, ob in Köniz ein Zubringer zur S-Bahn geschaffen werden kann. ▶ Kommende Abstimmung in Ostermundigen vom 3. April fehlt. Was hätte das für einen Effekt? 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ In den Wintermonaten bzw. an Schlechtwettertagen wird Kapazität auch mit Veloförderung kritisch bleiben. ▶ Entsprechende Überlegungen sind kurzfristig, d.h. vor einer Taktverdichtung der S6, nicht zielführend ▶ Auch nach der positiven Abstimmung lässt sich das Tram im Zeithorizont 2018–2021 noch nicht realisieren.
Roduner, Andreas	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der ganze Bericht und insbesondere die Analyse können als sehr gut bezeichnet werden und lassen aufgrund der klaren, wertvollen Grundlagen eine fundierte Beurteilung der Situation und der Massnahmen zu. ▶ Allerdings wird beim Fazit mit zu tiefer Kapazität von 2 Pers./m² Stehfläche gerechnet. Da es sich um eine Übergangslösung ohne grosse Investitionen handelt, können ohne weiteres 3 Pers./m² verantwortet werden (vgl. Forschungsbericht VSS 2007/305 „Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit des strassengebundenen OeV“, August 2012: Fassungsvermögen für Spitzenkurse Gelenkbus 92P, Grossraumbus 123P) 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ 2 Pers./m² ist ein in Fachkreisen breit abgestützter Dimensionierungsrichtwert, wie er beispielsweise auch in den Städten Zürich und Basel angewendet wird. Aktuellere Erkenntnisse im Betrieb zeigen gegenüber dem Forschungsbericht, dass die Fahrgastwechselzeiten bei 3 Pers./m² zunehmen und zur Paketbildung beitragen.

6.2 Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen: Auslegeordnung und Grobevaluation (Kapitel 4)

Ist der Variantenfächer aus Ihrer Sicht vollständig und die Grobbeurteilung schlüssig?

Name	Kernaussagen	Antworten der RKBM
BDP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Der Variantenfächer ist eingeschränkt und die vom GR Köniz eingereichten Forderungen wurden nicht eingehend geprüft und 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

	<p>wurden weitgehend nicht ins Konzept eingefügt.</p> <p>Es zeigt sich, dass die Bedürfnisse von Ostermundigen nicht mit den Bedürfnissen von Köniz korrelieren.</p> <p>Es macht daher keinen Sinn die zwei Linien miteinander zu verbinden. Wir sind offen den Ast Schliern – HB mit einer andern Linie, welche besser den Bedürfnissen von Köniz entspricht zu verbinden.</p>	
FDP Köniz	<p>► Es ist nicht einsichtig weshalb die Verdichtungskurse beim Schloss Köniz gewendet werden. Dadurch wird das schon stark belastete Zentrum zusätzlich strapaziert. Aus Sicht der FDP. Die Liberalen sind zwei Szenarien zu prüfen: 1. Kurse wenden beim Brühlplatz mit Warteraum entlang Park, 2. Kurse über Sonnenweg/Station Köniz führen.</p>	<p>► Aus Kapazitätsgründen (Spitzenachfrage am Morgen in und am Abend aus Richtung Bern) müssen die Zusatzkurse ab/bis mindestens Köniz Zentrum geführt werden.</p>
Grüne Köniz	<p>► Die Kapazitätsreserven des Veloverkehrs werden in der Studie in keiner Art und Weise erwähnt oder berücksichtigt und auch nicht als Variante aufgeführt. Dabei kann der Veloverkehr - falls entsprechende Veloinfrastruktur wie Velohauptachsen zur Verfügung stehen - einen beträchtlichen Teil des Mehrverkehrs aufnehmen und das Kapazitätsproblem der Linie 10 kostengünstig entschärfen. In Kopenhagen zählt die am stärksten frequentierte Velohauptachse über 30'000 Velos pro Tag. Voraussetzung ist aber eine Velohauptachse, die nicht der Linie 10 entlang führt, damit sich Bus und Velo nicht gegenseitig behindern und blockieren. Solche Alternativen sind vorhanden.</p> <p>► Der Analyse stimmen wir weitgehend zu.</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
SP Bern	<p>► Wie in der Analysenkritik beschrieben, fehlt die Beschreibung der Verkehrsbeziehungen der innerstädtischen Gebiete. Die SP Stadt Bern weist darauf hin, dass beispielsweise der Stadtteil III in absoluten und relativen Zahlen den höchsten Anteil 20- bis 30-jähriger Menschen aller Berner Stadtteile aufweist. Folglich wäre es wichtig zu wissen, ob beispielsweise starke Verkehrsbeziehungen zwischen dem jüngsten Stadtteil und dem Universitätsquartier Länggasse bestehen. Solche Varianten fehlen im Variantenfächer, da eine starke Fokussierung auf die bestehenden Linien gewählt wurde.</p>	<p>► Tangente zwischen Stadtteil III und Uniquartier Länggasse entlastet den kapazitätskritischen Abschnitt Bahnhof Bern - Eigerplatz am Morgen stadtauswärts und am Abend stadteinwärts nicht. Die Prüfung von Tangentiallinien und Verbesserungen auf den Durchmesserlinien ist für die nächsten Jahre vorgesehen.</p>
SP Köniz	<p>► Der Variantenfächer erscheint uns vollständig. Aufgrund der Evaluation die verschiedenen Möglichkeiten erscheint uns die Wahl der weiter zu verfolgenden Varianten plausibel und nachvollziehbar. Offen bleibt für uns die Frage, wie der Übergang nach 2020 bis zum Einsatz der Doppelgelenkbusse ab 2022 gelöst wird.</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Gehri, Erich	<p>► Aufgrund von 3.1 Quell- und Zielgebiete müsste ein Brechen der Linie ernsthafter ins Auge gefasst werden, ebenso das Eilkurs-Konzept. Die Begründung unter 4.2 ist nicht schlüssig.</p>	<p>► Mit dem Brechen der Linie am Bahnhof Bern gehen die Direktverbindungen für Köniz in die Innenstadt verloren (Anteil Durchfahrende am Bahnhof ca. ein Drittel). Die Gründe, welche gegen ein</p>

Herren, Christoph	<p>► Es ist zu begrüssen, dass ein möglichst breiter Variantenfächer betrachtet wurde. Was fehlt, ist ein Blick Richtung Aufwärtskompatibilität und Optimierungen durch Verknüpfungen mit den Linien 16 und 19: Bei Varianten 2 und 3 kann auf die Wendeschleife Köniz Schloss verzichtet, eine bessere Erschliessung im Raum Wabersacker / Stapfen / Gurten-Gartenstadt erreicht und gleichzeitig ein Fahrzeug eingespart werden, wenn die Verdichtungskurse verbunden werden: Einerseits alle 10 Minuten ab Köniz Zentrum als Linie 16 via Blinzern nach Gurten-Gartenstadt und andererseits alle 10 Minuten ab Liebefeld Park via Wabersacker und weiter als Ersatz für die Verdichtungskurse der Linie 19 via Steinhölzli nach Bern Bahnhof. Die Umlaufzeit dieser beiden Linien dürfte (wie bei der ganzen Linie 10) bei 90 Minuten liegen.</p>	<p>Eilbuskonzept sprechen, sind im Bericht dargelegt.</p> <p>► Zentral ist das Einsetzen der Zusatzkurse kurz vor dem Grundkurs, um diesen zu entlasten. Bei Verknüpfungen in Köniz mit anderen Linien wird dies sehr schwierig bzw. unplanbar wegen Abhängigkeiten von den anderen Linienästen.</p>
Pauli, Daniel	<p>► Es fehlt die vernünftigste und eigentlich naheliegende Verkürzung des Könizerastes bis Liebefeld Park wurde nicht beurteilt.</p>	<p>► Aus Kapazitätsgründen kein zielführender Ansatz.</p>

6.3 Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen: Vertieft untersuchte Varianten (Kapitel 5)

Ist der Variantenbeschrieb und die Begründung und Bewertung zu den einzelnen Varianten klar dargelegt?

Name	Kernaussagen	Antworten der RKBM
FDP Köniz	<p>► Ab Station Brühlplatz Richtung Schliern ist kein wesentliches zusätzliches Passagieraufkommen zu erwarten. Bei den im Angebotskonzept bevorzugten Varianten 2 und 3 werden für das Wenden und für die Ausgleichzeit bis zu 11 Parkplätze an der Muhlernstrasse vernichtet. Diese Parkplätze sind für den Betrieb im Kulturhof Schloss Köniz, für die Sportanlagen sowie für die Kirche unverzichtbar. Zudem nutzen viele schlecht vom öV bediente Bürgerinnen und Bürger aus der oberen Gemeinde diese Parkplätze als Park and Ride.</p>	<p>► Im Rahmen der Detailplanung ist zu prüfen, ob alternative Wendemöglichkeiten bestehen, die aus einer Gesamtsicht Vorteile gegenüber der skizzierten Variante aufweisen. Die Wendemöglichkeit muss aus Kapazitätsüberlegungen jedoch zwingend die Bedienung der Haltestelle Köniz Zentrum ermöglichen.</p>
Grüne Köniz	<p>► Es müssen Alternativen zur Wendeschleife beim Köniz Schloss genauer untersucht werden. Insbesondere eine Wendeschleife beim Bahnhof Köniz soll vertieft geprüft werden. Die Busse von Bern her könnten von der Schwarzenburgstrasse, direkt nach der Haltestelle Brühlplatz über den Vorplatz bei Otto's direkt in den Sonnenweg einbiegen. Alternativ könnte - falls es die Radien zulassen - via Kreisel in den Sonnenweg eingebogen werden. Zu prüfen wäre auch die umgekehrte Richtung der Wendeschleife. Eine solche Wendeschleife hätte folgende Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Direkter Anschluss und gute Umsteigebeziehung zum Bahnhof Köniz mit S6, Linie 29 und Postauto ○ Stärkt den Knoten "Bahnhof Köniz" ○ Es sind nur wenige bauliche Massnahmen nötig, deutlich weniger als bei der geplanten Wendeschleife beim Schloss. 	<p>► Im Rahmen der Detailplanung ist zu prüfen, ob alternative Wendemöglichkeiten bestehen, die aus einer Gesamtsicht Vorteile gegenüber der skizzierten Variante aufweisen. Die Wendemöglichkeit muss aus Kapazitätsüberlegungen jedoch zwingend die Bedienung der Haltestelle Köniz Zentrum ermöglichen.</p>

-
- Eine Ampel (für Linie 29) ist bereits vorhanden.
 - Die Zentrumsdurchfahrt wird weniger stark belastet als mit der Variante Schloss
 - Im Bericht s. 30 wird bestätigt, dass das Wenden im Raum Köniz Zentrum möglich wäre.
 - Die Haltestelle "Köniz Zentrum" würde zwar nicht direkt bedient, aber die Haltestelle "Bahnhof" ist räumlich sehr nahe.
 - Die Fahrgastbelastung des vor dem Hauptkurs fahrenden Verdichtungskurses ist bei einer vorgezogenen Wendeschleife kleiner, die Fahrplanstabilität wird damit grösser.
 - Warteräume beim Bahnhof sind genügend vorhanden. Er ist frequentiert und befindet sich nicht im "Niemandland" wie die Wendeschleife beim Schloss.
- ▶ Die Dosierungsmassnahmen des Autoverkehrs sind nicht oder höchstens sehr summarisch beschrieben. Diese erachten wir aber als zwingend notwendig, um die Fahrplanstabilität zu verbessern. Im Vorfeld der Tramabstimmung wurde immer wieder darauf hingewiesen, dass bei einem Tram-Nein stärkere MIV-Dosierungsmassnahmen nötig sein werden, um das Passagieraufkommen mit dem Bus zu bewältigen
 - ▶ Es ist fraglich, ob der geplante "Hinketakt" funktioniert, bei welchem der Verdichtungskurs unmittelbar vor dem Grundkurs fährt. Insbesondere in der Morgenspitze Richtung Köniz ist die Gefahr gross, dass der vorausfahrenden Verdichtungskurs sehr viel stärker frequentiert ist als der nachfolgende Grundkurs (kaum Fahrgäste nach Köniz Zentrum - Schliern). Damit wird die Paketbildung geradezu provoziert. Der Abstand zwischen Verdichtungs- und Grundkurs sollte genau überprüft werden.
- ▶ Einschätzung wird geteilt.
 - ▶ Wird in der Detailplanung geprüft.
-
- | | | |
|--------------------|--|---|
| Grünliberale Köniz | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Unsere Vorbehalte betreffen die Aussage, die Haltestelle Köniz Zentrum sei zwingend durch die Verdichtungskurse zu bedienen. Diese Aussage hängt stark mit dem Berechnungsparameter 2 Personen/m² zusammen. Wir sind der Auffassung, dass bei Verdichtungskursen für Spitzenzeiten eine höhere Personendichte, bspw. 3 Personen/m², realisierbar ist. Dieser Planwert ist andernorts üblich (z. B. ZVV) und wird auch durch die Forschung gestützt (VSS-Forschungsbericht 2007/305 «Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit des strassengebundenen ÖV»). Es ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich, warum in Spitzenzeiten auf der Linie 10 nicht mit diesem Wert resp. mit dem entsprechenden 85-%-Wert geplant werden kann. Gerade in Spitzenzeiten ist auch die Benutzung anderer Verkehrsmittel mit weniger Komfort verbunden als zu anderen Tageszeiten; eine höhere Personendichte scheint deswegen auch hinsichtlich der relativen Attraktivität der Alternativen zum Bus bzw. allenfalls unerwünschter Umsteigeeffekte auf andere Verkehrsmittel vertretbar. Zudem ist mit Blick auf die Haltestelle Köniz Zentrum zu beachten, dass jene Personen, die dort | <ul style="list-style-type: none"> ▶ 2 Pers./m² ist ein in Fachkreisen breit abgestützter Dimensionierungsrichtwert, wie er beispielsweise auch in den Städten Zürich und Basel angewendet wird. Aktuellere Erkenntnisse im Betrieb zeigen gegenüber dem Forschungsbericht, dass die Fahrgastwechselzeiten bei 3 Pers./m² zunehmen und zur Paketbildung beitragen. |
|--------------------|--|---|
-

zwischen der Buslinie 10 und S6 umsteigen ebenso gut bei der Haltestelle Liebefeld Park umsteigen könnten und dies wohl auch vermehrt tun würden, wenn die Verdichtungskurse bereits nach der Haltestelle Liebefeld Park wenden würden.

SP Bern	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Wahl der Kriterien und Indikatoren ist nachvollziehbar und sinnvoll. Die Begründungen in der Bewertung sind hingegen nur teilweise nachvollziehbar. ▶ Die Lage der Haltestellen am Bahnhof hat keine negativen Auswirkungen auf die Kapazitäten. Im Gegenteil kann die unterschiedliche Lage der Haltestellen am Bahnhof die Problematik des räumlichen Engpasses bei der Haltestelle beim Loeb entschärfen. Das Argument der Lage der Haltestellen ist auch bei der Erschliessungsqualität nicht nachvollziehbar. Die unterschiedliche Lage der Haltestellen bietet Vorteile, da heute die Distanz zwischen dem Bahnhofsausgang „Welle“ und der Haltestelle der Buslinie 10 beim Hirschengraben zu gross ist und folglich diese Umsteigemöglichkeit kaum genutzt wird. Die Variante 3 bietet neben zusätzlichen Direktverbindungen attraktive Umsteigemöglichkeiten beim Ausgang „Welle“. Da beide Linien mit einem 5 Min Takt bedient werden sollen, muss bei allen Haltestellen nicht lange gewartet werden. Die SP Stadt Bern bewertet die Variante 3 als Bestvariante. Wir weisen auch darauf hin, dass mit dieser Variante wichtige Erkenntnisse (Bsp. Langsamverkehrsströme) für eine zweite Tramachse gewonnen werden können. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen ▶ Die attraktive Bahnhofshaltestelle Hirschengraben (Bahnhofsausgang „Welle“) führt dazu, dass die hier haltenden Kurse (im 5-Minutentakt) stark überlastet werden. Eine Steuerung der Nachfrage bei unterschiedlichen Haltestellen, so dass die Kurse Richtung Köniz bzw. Ostermündigen gleichmässig ausgelastet sind, ist in der Praxis nicht möglich. Zudem sind unterschiedliche Abfahrthaltestellen in demselben Korridor kundenunfreundlich.
SP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Grundsätzlich erachtet die SP die Variante 2 mit Verdichtungskursen als gangbare Lösung um kurzfristig die Beförderungskapazität zu erhöhen. Die SP hat folgende Vorbehalte: Da es sich bei dieser Lösung um eine Übergangslösung handelt, sollen damit keine hohen Kosten generiert werden bzw. nach Möglichkeit bestehende Kreisel zum Wenden verwendet werden. Das Wenden beim Schloss soll aus Sicht SP sorgfältig evaluiert werden. Mit der Wendeschleife beim Schloss wird der Velostreifen gleich zweimal überquert. Der Veloweg ist stark frequentiert, unter anderem auch von Schülerinnen und Schülern des Oberstufenzentrums. Es soll eine Wendemöglichkeit gefunden werden, die die Sicherheit der Velofahrer/innen gewährleistet und den Veloverkehr nicht unnötig beeinträchtigt. Damit die Busse während der Hauptverkehrszeiten durch das Könizer Zentrum fahren können, sind entsprechende Rotlichtanlagen zu erstellen. Zu prüfen ist aus unserer Sicht auch die Haltestelle des 10-er Busses am Bahnhof Bern hinter dem Loeb. Allenfalls lassen sich dort bessere Alternativen finden. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen
Gehri, Erich	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Bei Wendeanlage im Raum Wegmühlegässli (Ahornweg) unbedingt eine zusätzliche Haltestelle einplanen. Die Bewohner Oberfeld und die Kunden Migros sowie Besucher Gemeindeverwaltung wären dankbar. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird im Rahmen der Umsetzung geprüft.
Herren, Christoph	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Variante 1 wird zu recht nicht gut beurteilt: Ein 2,5- 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Minuten-Takt auf einer so langen Linie ist nicht stabil fahrbar, zumal die Nachfrage zeitlich nicht gleichförmig anfällt.

- ▶ Die Variante 2 wird meines Erachtens etwas zu positiv bewertet, die Betriebsstabilität dürfte wegen der bereits planmässigen Paketbildung (vorgesehener 1 Minuten-Versatz) leiden, gerade im Zentrumsbereich.
- ▶ Die Variante 3 sollte hingegen bezüglich Betriebsqualität besser dastehen. Zudem würde die schwierige Situation an der Haltestelle Bahnhof Richtung Köniz entschärft: Die für Pendler ideal gelegenen Haltestellen der Linie 11 weisen in beiden Richtungen wesentlich grössere Warteflächen auf und die erwähnte Kurs-Belastung hat seit den wegfallenden Verstärkungskursen Bahnhof - Güterbahnhof signifikant abgenommen. Bei der Variante 3 sollte jedoch unbedingt auf die Bedienung der Haltestellen "Hasler" und "Bollwerk" verzichtet werden, einerseits um diese Verdichtungskurse als Pendler-Eilkurs-Linie zu positionieren, andererseits um die Abwanderung von Fahrgästen der halbleeren Linie 3 nicht weiter zu fördern. Die Variante 3 ist mit der Linienführung via Lorrainebrücke zudem aufwärtskompatibel zu einer optimierten Tramlösung zwischen Bern und Ostermundigen (vgl. mein Schreiben vom 3. 1. 2016 an die RKBM)

- ▶ Die Optimierung des zeitlichen Versatzes aus betrieblicher Sicht ist vorgesehen.
- ▶ Damit wird diese Bahnhofhaltstelle für Fahrten zu den Arbeitsplätzen im Raum Eigerplatz-Liebefeld so attraktiv, dass mit einem 5 Minutentakt zu wenig Kapazität besteht, während die Kurse ab Loeb unterdurchschnittlich ausgelastet sind → Förderung der ungleichen Auslastung der Kurse Richtung Köniz. Dito Richtung Viktoriaplatz.

Roduner, Andreas

- ▶ Aufgrund der zu tief angesetzten Kapazitäten (vgl. Bem. Zu 1. Analyse) ist die Schlussfolgerung, dass die Zusatzbusse das Zentrum Köniz zu bedienen haben nicht richtig, Für die 770 P/h würden 10 Gelenkbusse genügen. Die mittlere Auslastung der vorgesehenen 12 Busse im 5 Min. Takt würde nur 64 P betragen, was vertretbar ist! Es fehlt somit mindestens eine Untervariante 2b mit Zusatzbussen, die nur zwischen Liebefeld Park und Bahnhof Ostermundigen verkehren!

- ▶ vgl. Bemerkungen weiter oben.

6.4 Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen: Folgerungen für das Angebotskonzept 2018–2021 (Kapitel 6)

Sind die Schlussfolgerungen nachvollziehbar?

Name	Kernaussagen	Antworten der RKBM
BDP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Taktverdichtung mit den Entlastungsbussen macht für Köniz keinen Sinn, generiert unnötigen Mehrverkehr auf der schon mehr als stark frequentierten Schwarzenburgstrasse und verursacht zusätzliche Kosten für Köniz für Leistungen, welche nicht notwendig sind. ▶ Wir brauchen eine mittelfristige ÖV-Verkehrslösung für den Könizer Ast für die Periode z.B. 2022 bis 2042. Wir fordern den Einsatz von Doppelgelenkbussen und beziehen uns dabei auf das Gutachten von Prof. Weidmann der ETHZ im Zusammenhang mit dem TRB. Wir wünschen uns den Einsatz neusten Bus- Technologie wie z.B. TOSA oder Hybrid-Antriebe. Die Umsetzung ist zeitnah einzuleiten, die Haltebuchten sind umgehend anzupassen damit der Betrieb recht- 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Für die Gemeinde ergeben sich keine wesentlichen Kostenänderungen, da nicht notwendigen Leistungen nach Schliern entfallen. ▶ Die RKBM wird sich mit der Angebotsentwicklung ab 2022 in den Jahren 2016/2017 auseinandersetzen.

zeitig aufgenommen werden kann.

Grüne Köniz

- ▶ Die Schlussfolgerungen sind plausibel. Es gibt kaum Alternativen dazu.
 - ▶ Die öV-Bevorzugung mit Dosierungsmassnahmen ist auszubauen.
 - ▶ Beim Bahnhof Bern müsste geprüft werden, ob ein anderer Halteort mit grosszügigeren Platzverhältnissen gefunden werden kann.
 - ▶ Ausblick:
Der Einsatz von Doppelgelenkbussen kommt für die Grünen Köniz nur in Frage, wenn die Velosicherheit gewährleistet oder verbessert wird. Insbesondere auf der Schwarzenburgstrasse müssen Verbesserungen für den Langsamverkehr realisiert sein, bevor der Einsatz der Doppelgelenkbusse in Frage kommt. Ebenso müssen Alternativrouten für den Veloverkehr zur Verfügung stehen, damit der Veloverkehr nicht zunehmend die Busse behindert.
 - ▶ Die unterirdische Weiterführung der RBS vom geplanten Tiefbahnhof Bern via Inselspital - Waldegg nach Liebefeld und die Umspurung auf Schmalspur bis Schwarzenburg ("Metro Nord-Süd") muss auf denselben Planungsstand gebracht werden wie der ¼ -Std-Takt Ausbau der S6. Das Parlament Köniz hat dem Gemeinderat eine entsprechende Motion eingereicht. Die Motion wird von allen(!) Könizer Parteien getragen.
- ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
 - ▶ Ist vorgesehen.
 - ▶ Wurde bereits geprüft, aber verworfen.
 - ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
 - ▶ Die Variante RBS-Verlängerung wurde vom AÖV zweistufig geprüft. Das erste Mal im Rahmen der ZMB Bern Süd, und dann mit ZBB im Zusammenhang mit dem Tiefbahnhof RBS. Beide Varianten stellten sich kurz- und mittelfristig (bis 2030) als nicht zweckmässig heraus, um die S-Bahn-Funktion zu übernehmen. An der Beurteilung der Variante ändert die neue Ausgangslage ohne Tram Region Bern aus Sicht der S-Bahn-Erschliessung nichts. Hingegen fehlen längerfristige Lösungen für die zunehmenden Kapazitätsprobleme insbesondere auf der Linie 10. Die Kommission Verkehr der RKBM hat beschlossen, im Regionalen Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2018-2021 den Antrag für eine ZMB Bern-Köniz aufzunehmen. Im Hinblick auf die Feinverteilerfunktion und die Entlastung der Linie 10 wird die Variante Verlängerung RBS Richtung Süden erneut geprüft. Die Infrastrukturprojekte für den Ausbauschritt 2025 gemäss FABI sind nicht tangiert.
-

Grünliberale Köniz	▶ Grundsätzlich ja, nicht aber hinsichtlich des Wendepunkts der Verdichtungskurse auf Könizer Seite.	▶ Wird zur Kenntnis genommen
FDP Köniz	▶ Es ist nicht einsichtig, warum aus den Fehlern im Projekt Tram Region Bern keine Lehren gezogen wurden. Genau der Abschnitt zwischen Köniz Zentrum und Schloss hat aus unserer Sicht wesentlich zum Scheitern des Projektes beigetragen. Das ohnehin schon stark belastete Zentrum (Kreisel Brühlplatz bis Schloss) kann aus unserer Sicht die zusätzlichen Buskurse nicht mehr verkraften.	▶ Wird zur Kenntnis genommen
SP Bern	<p>▶ Insgesamt unterstützen wir den Vorschlag, für das Angebotskonzept 2018–2021 die Linie 10 zu verdichten. Ohne einen Kapazitätsausbau wird die Qualität des öffentlichen Verkehrs auf dem Gebiet der Linie 10 massiv abnehmen und vermehrt wieder auf das Auto umgestiegen. Die Variante 3 bietet jedoch mehr Vorteile als die Variante 2, da sie insbesondere mehr Qualität (Direktverbindungen, bessere Umsteigemöglichkeiten am Bhf.) gewährleistet. Die SP Stadt Bern befürchtet, dass die Qualität des öV auf der Linie 10 sonst trotz der zusätzlichen Kapazitäten abnimmt, da es schwierig ist, einen so hohen Takt zuverlässig zu fahren. Die SP Stadt Bern fordert weiterhin, dass mittelfristig ein Tram realisiert wird. Zudem muss bereits kurzfristig geprüft werden, ob die innerstädtischen Abschnitte mit anderen Massnahmen (Bsp. Tangente Köniz – Länggasse) entlastet werden könnten.</p> <p>▶ Uns ist wichtig, dass die Endhaltestellen der Zusatzlinie an die S-Bahn angebunden sind. Dies heisst für uns, dass als Endhaltestellen die S-Bahn-Stationen Ostermundigen und Köniz oder Liebefeld im Vordergrund stehen. Die Fahrzeuge können auf bestehenden Kreiseln gewendet werden. Neue Wendeschlaufen sind nicht nötig</p>	<p>▶ Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>▶ Aus Kapazitätsgründen können die Zusatzkurse nicht bereits an den S-Bahnhöfen Ostermundigen und Liebefeld gewendet werden.</p>
SP Köniz	▶ Wichtig erscheint uns, dass der Takt nicht grösser als 5 min. wird. Was die mittelfristige Planung anbelangt, so ist für die SP die Variante mit den Doppelgelenkbussen als zweite Übergangslösung denkbar. Wir sind aber der Meinung, dass dem Ausbau der S-Bahn hohe Priorität beigemessen bzw. wo möglich beschleunigt werden soll, d.h. Viertelstundentakt der S6 2025 und nicht erst 2030 sowie Anbindung der Buslinien an die S-Bahn.	▶ Wird zur Kenntnis genommen
Gehri, Erich	▶ Weitere bisher verworfene Varianten müssten explizit als machbar genannt werden (z.B. Linienvariante 3).	▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Herren, Christoph	▶ Grundsätzlich nachvollziehbar. Wie oben erwähnt, wäre es zu begrüssen, wenn die Verdichtungskurse als eigenständige Linie mit leicht abweichender Linienführung (Variante 3) positioniert würden und die skizzierten Linienverknüpfungen mit den Linien 16 und 19 ins Auge gefasst würden.	▶ Vgl. Ausführungen weiter oben.
Mosler, Antje	▶ Nicht überzeugend dargelegt, wie die Paketbildung vermieden werden soll. Nicht überzeugend, warum dies die einzige Variante sein soll.	▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Pauli, Daniel	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ihre Kapazitätsanalyse und Ihre Aussage zu der künftigen Siedlungsentwicklung vor allem im Liebefeld, müsste eigentlich zwingend dazu führen, den Ast mit zusätzlichen Kursen bis Liebefeld Park zu entlasten. Das hätte viel geringere Investitionskosten zur Folge und würde das sogenannte Problem auf viele Jahre hinaus lösen. Die bedrohten PP bei der Kirche sind zwingend nötig für die ländliche Bevölkerung bei Anlässen im Kulturhof oder in der Kirche und für all die Sportlerinnen und Sportler, die ebenfalls aus der oberen Gemeinde auf das Auto angewiesen sind. Das ohnehin eher überforderte Zentrum in Köniz würde nicht durch noch mehr Buskurse belastet. Eigentlich können all die Schliernerinnen und Schlierner, die wie ich seit 40 Jahren den Bus zu verschiedensten Zeiten nutzen nicht verstehen, warum diese Lösung nicht exakt evaluiert worden ist 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aus Kapazitätsgründen müssen die Zusatzkurse ab/bis mindestens Köniz Zentrum fahren.
Roduner, Andreas	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Kursverdichtung gemäss Variante 2 ist grundsätzlich richtig. Die Wendemöglichkeiten für die Verdichtungskurse sind aber beim Bahnhof Ostermundigen und beim Liebefeld Park zu realisieren. Die ÖV-Bevorzugung mit Verkehrsmanagementmassnahmen wird unterstützt und ist umzusetzen. Zusätzlich sind Massnahmen zur Vermeidung der unerwünschten Paketbildung (siehe Bericht 3.1.4) zu ergreifen. Die Buschauffeure sind dazu in die Lage zu versetzen, in Überlastungsphasen den Abstand zum vorangehenden Bus möglichst konstant zu halten. Im Fahrplan ist für Spitzenverkehrszeiten mit einer realistischeren, d.h. tieferen Reisegeschwindigkeit zu rechnen und 1 Min. Puffer beim Bahnhof zu berücksichtigen. Verkehrsdosierungen auf kritischen Zufahrten zur Achse der Linie 10 sind bereits im AK 2018–2021 umzusetzen. ▶ Die Planung für AK 2022-2025 soll mit Doppelgelenkbussen als grössere Transportgefässen („TwinPack“ mit längeren Haltestellen und ÖV-Bevorzugung für Busse im Doppelpack) und Massnahmen zur Velo- und Fussgängersicherheit, mit den übrigen betrieblichen Massnahmen sowie attraktiver Strassenraumgestaltung rasch begonnen werden. Die Wendemöglichkeiten für die Zusatzbusse sind auf Könizer Seite bei der BLS-Station Liebefeld als Umsteigestation zu planen. Die reservierten Bundesgelder für TRB sind für dieses Verkehrsträgerübergreifende Projekt zu sichern. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Aus Kapazitätsgründen müssen die Zusatzkurse ab/bis mindestens Köniz Zentrum fahren. ▶ Die RKBM wird sich mit der Angebotsentwicklung ab 2022 in den Jahren 2016/2017 auseinandersetzen.

6.5 Weitere Bemerkungen zum Angebotskonzept 2018–2021 der Buslinie 10 Köniz–Bern–Ostermundigen.

Name	Kernaussagen	Antworten der RKBM
FDP Köniz	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ein grosses Problem nach unserer Meinung ist auch das Fahrgastverhalten. Mittels Passagierleitsystem, z.B. durch die Fahrer bedient und Lautsprecheranlagen an den Haltestellen könnten die Fahrgäste auf unmittelbar nachfolgende Fahrzeuge hingewiesen werden. Auch wäre hilfreich wenn an stark frequentierten Haltestellen Hilfspersonal das Ein- 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Die Beeinflussung des Fahrgastverhaltens ist schwierig.

	und Aussteigen der Fahrgäste unterstützen würde.	
Grünliberale Köniz	<p>► Für die Verdichtungskurse auf Könizer Seite sind andere Wendepunkte als die Haltestelle Köniz Schloss zu prüfen, namentlich die Haltestelle Liebefeld Park. Ein Wenden bei dieser Haltestelle scheint uns mit Blick auf die Kapazitäten plausibel (s. o. ausserdem konzentriert sich das zu erwartende Wachstum auf den Raum Liebefeld). Durch ein Wenden bei der Haltestelle Liebefeld Park würde zudem die zu Spitzenzeiten ohnehin extrem belastete Strecke zwischen Liebefeld Park und Köniz Zentrum nicht noch zusätzlich durch die Verdichtungskurse belastet. Ausserdem wären die wiederkehrenden Kosten für die Verdichtungskurse geringer. Die Gemeinde Köniz ist zurzeit intensiv am Sparen. Es wäre vor diesem Hintergrund wenig verständlich, wenn die Verdichtungskurse mehr Haltestellen anfahren würden als unbedingt nötig. Für eine kurzfristige Lösung ist bspw. zu prüfen, ob die Verdichtungskurse, falls nötig, neben dem Liebefeld Park, gegenüber dem BAG warten können. Mittelfristig ist auch eine Wendemöglichkeit bei der S-Bahn-Station Liebefeld ins Auge zu fassen, wenn diese dereinst weiterentwickelt wird.</p>	<p>► Aus Kapazitätsgründen müssen die Zusatzkurse ab/bis mindestens Köniz Zentrum fahren</p>
SP Bern	<p>► Die SP Stadt Bern wendet sich einmal mehr klar gegen die das Zentrum diskriminierende kantonale «Verordnung über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs» KBV. Die Verdichtung der Linie 10 zeigt beispielhaft auf, dass die Finanzierungsgrundlage unfair ausgestaltet ist. Die zusätzlichen Kurse bringen den innerstädtischen Gebieten nur einen begrenzten Zusatznutzen. Mit der bestehenden Berechnung entstehen aber Zusatzkosten für die Stadt Bern. Für die Akzeptanz der Massnahmen ist eine faire Kostenbeteiligung von grundlegender Bedeutung. Eine weitere Bemerkung betrifft das Thema Fussverkehr. Insgesamt fehlen Aussagen zu den Kapazitäten des Langsamverkehrsnetzes am Bahnhof. Es bestehen auch Engpässe beim Bahnhof (Bsp. Haltestelle Linie 10 Loeb).</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen</p>
SP Köniz	<p>► Die SP Köniz sieht die vorgeschlagene Lösung der RKBM als gangbaren Weg. Sie weist jedoch darauf hin, dass die kurzfristige Kursverdichtung auf der Linie 10 sowie die Doppelgelenk-Trolleybuslösungen ab 2022 nur Übergangslösungen, bzw. ein Flickwerk darstellen. Sie fordert, dass schon heute langfristig dauerhaftere Lösungen an die Hand genommen werden bezüglich Grob- und Feinverteilung. Dabei soll auch die Variante Tram nicht ausser Acht gelassen werden zumindest im urbanen Gebiet. Wir sind nach wie vor der Meinung, dass mittel-, langfristig eine Kombination von Tram und S-Bahn mit Viertelstundentakt eine gute und finanziell tragbare Lösung darstellt. Zudem sollte die S6 als Durchmesserlinie zur Nord-Süd-Achse bzw. Süd-Nord-Achse geführt werden. Eine S-Bahn „Köniz – Liebefeld - Europaplatz – Bern – Wankdorf – Zollikofen oder Ostermundigen/Gümligen“ bringt der ganzen Region eine Verbesserung</p>	<p>► Wird zur Kenntnis genommen</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Variante M für Köniz als Nord-Südachse mag auf den ersten Blick attraktiv erscheinen. Wenn sie nur als unterirdische S-Bahn geführt wird, bezweifeln wir, dass sie im Vergleich zur S-Bahn eine wesentlich bessere Entlastung bringt und damit die deutlich höheren Kosten rechtfertigen würden. Die SP unterstützt aber eine vertiefte Abklärung der Variante M, sofern diese gegenüber der S-Bahn deutliche Vorteile und eine klare Kapazitätserweiterung bringt. Die Variante M entspricht einem langfristigen Planungshorizont. Sie darf den Ausbau der S-Bahn nicht beeinträchtigen. Insbesondere ist mit der Variante M das Problem der Feinverteilung auch mit einer zusätzlichen Haltestelle bei den Vidmarhallen nicht gelöst. Dazu braucht es weiterhin die Ergänzung durch Bus oder Tram. 	
Gehri, Erich	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Falls sich die Realisierung – ggf. auch mit zusätzlichen weiteren Varianten – bewährt, kann auf ein Tram verzichtet werden. Dies müsste auch so im Bericht stehen. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen.
Mosler, Antje	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Die Lärmbelästigung für Anwohner an der Strecke und insbesondere an den Haltestellen ist enorm und würde noch viel mehr ansteigen. Dies wird mit keinem Wort erwähnt. ▶ Es fehlen Angaben dazu, mit welchen Busmodellen das Angebot geschaffen würde. Aus diesem Grund sollten für die zusätzlichen Fahrten nur Hybrid- und/oder Elektrobusse eingesetzt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Lärmaspekt ist in die Bewertung (unter Kriterium Umwelt) eingeflossen.
Roduner, Andreas	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Falls aus Komfortgründen doch mit $2P/m^2$ Stehfläche gerechnet werden soll, kann die Kapazität im Zentrum von Köniz auch dadurch erhöht werden, indem mehr z.B. 15 Busse bis Schliern fahren und 9 Busse (*) im Liebefeld wenden. ▶ Der Takt in Sekundenabständen kann wie folgt umgesetzt werden: 3, 4*, 1, 4*, 1, 3, 4*, 1, 4*, 1, 3, 4*, 1, 4*, 1, 3, 4*, 1, 4*, 1, 3, 4*, 1, 4*, 1, 3, 4*, 1 (*=Zusatzbusse). Auf die Durchfahrt durch den Engpass im Zentrum von Köniz soll bei den Zusatzbussen auf jeden Fall verzichtet werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 2 Pers./m² ist nicht aus Komfortgründen, sondern wegen der betrieblichen Stabilität erforderlich. ▶ Sind Minutenabstände gemeint? Betrieblich kaum umsetzbar.
Rossi, Federico	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Zentral sind die in der Zusammenfassung unter Ausblick gemachten Aussagen: „Weitere Taktverdichtungen (z. B. 2-Minuten-Takt) sind unter den gegebenen Rahmenbedingungen mit einem Busbetrieb weitgehend im Mischverkehr kaum sinnvoll bzw. machbar. Sie würden u. a. Verkehrsdosierungen auf den Zufahrten zur Achse der Linie 10 sowie Busspuren zur Erhöhung des Eigentrassierungsanteils bedingen. Alternativ bzw. zusätzlich ist der Einsatz grösserer Transportgefässe zu prüfen. Weil die Umsetzung entsprechender Massnahmen Vorlaufzeiten von mehreren Jahren benötigt, sind die umfassenden Abklärungen rasch an die Hand zu nehmen“ ▶ In der Beilage sende ich Ihnen eine Stellungnahme, welche ich unmittelbar nach der Volksabstimmung 2014 verfasst hatte. Die Kernaussagen decken sich in vielen Punkten mit den im vorliegenden Schlussbericht dargestellten. Die nun vorgestellten Massnahmen können lediglich vorübergehend 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Wird zur Kenntnis genommen. ▶ Wird zur Kenntnis genommen. Im betrachteten Zeitraum (bis 2021) kann keine Elektrifizierung realisiert werden.

einen Beitrag zur Entspannung der Situation leisten, jedoch keine langfristige Lösung bringen, da deren Wirkung von der wachsenden Nachfrage wieder eingeholt zu werden droht. Die Betriebsstabilität dürfte weiterhin kritisch bleiben und könnte mit dem Einsatz grösserer Gefässe verbessert werden. Die Massnahmen dafür sind deshalb dringend. Bei einem derart dichten Verkehr (aktuell 3min-Takt, neu auf langen Teilabschnitten 2.5min-Takt) wäre mit einem Wechsel auf elektrische Traktion grosse Kosteneinsparungen verbunden; es wäre daher absolut unverständlich, auf die Entwicklung von serienreifen Doppelgelenk-Autobussen zu setzen oder zu warten, wogegen Doppelgelenk-Trolleybusse schon in mehreren Städten in der Schweiz (Zürich, Luzern und St. Gallen) erfolgreich eingesetzt werden und dies auch auf topografisch anspruchsvollen Strecken.

Ursprung, Max

- ▶ Bei der Übernahme der SVB durch die Bernmobil wurden die getrennten Strecken Ostermundigen-Bahnhof Bern sowie Schliern-Bahnhof Bern in eine Durchmesserlinie zusammengelegt. Um die Stauprobleme von der Strecke Ostermundigen nicht auf die Strecke Bahnhof Bern-Schliern auszudehnen, ist es sinnvoll diese viel zu lange Durchmesserstrecke wieder zu trennen, was auch zu Gunsten der Ostermundigenlinie ist. Die heute in Spitzenzeiten gebildeten Buspakete (der erste Bus ist proppenvoll, der zweite halbleer und der dritte jeweils kaum besetzt) können mit der geteilten Ringlösung vermieden und die Fahrpläne wieder eingehalten werden. Dies hätte den Vorteil für Köniz, dass die Verlustzeiten bei Stausituationen in Ostermundigen nicht nach Köniz übertragen werden und umgekehrt.
- ▶ Die oftmals nicht frühzeitig angekündigten Kursumkehrungen beim Schloss Köniz der Busse nach Schliern, zwecks Fahrplanaufholungen, führen bei den Passagieren zu einem Ärgernis. Um zur Bushaltestelle nach Schliern zu gelangen muss die stark befahrene Muhlernstrasse überquert werden.
- ▶ In Anbetracht der bevorstehenden Umgestaltung des Eigerplatzes und der dringend nötigen Sanierung der Bernstrasse in Ostermundigen muss mit zunehmenden Verspätungen der Linienbusse gerechnet werden - die Trennung der Linie 10 ist zwingend.
- ▶ Teure bauliche Massnahmen bei der Haltestelle Bahnhof Bern sind nicht nötig, da die heutigen Haltestellen belassen werden können. Mit der Inbetriebnahme der Tramlinien nach Bümpliz und Westside Brünnen wurden viele neue mit dem umweltfreundlichen Biogas betriebene Busse frei. Mit einer Trennung der 10-Linie braucht es keine zusätzliche Busse.
In Köniz braucht es keine Aufhebung von Parkplätzen an der Muhlernstrasse für einen Wendepunkt. Die Parkplätze können weiterhin als Park+Ride für die privaten Fahrzeuge aus der oberen Gemeinde Köniz zum Umsteigen auf den Bus benutzt werden.

▶ Aus Nachfragesicht (Direktverbindung für Köniz in die Innenstadt) ist eine Durchmesserlinie sinnvoll.

▶ Wird zur Kenntnis genommen.

▶ Siehe oben.

▶ Wird zur Kenntnis genommen.

Allfällige Shuttlebusse von Köniz Schloss nach Schliern und Ostermundigen Wegmühlegässli nach Rüti verschlechtern das Angebot und das angestrebte Benützen des öffentlichen Verkehrsmittels.

Im Übrigen ist anzustreben, dass die im Liebefeld neuen 600 bis 900 Arbeitsplätze des Bundes mit einem eigenen Shuttlebus an den Berner Bahnhof transportiert werden, wie seinerzeit die Firma Hasler an der Bodenweid in Bümpliz angeboten hat (der Bund benützt die Infrastruktur und zahlt keine Steuern an die Gemeinde Köniz).

Zurzeit befinden sich längs der Linie 10 verschiedene grössere Bauvorhaben in Ausführung oder sind geplant. Mit der Rot-Grünen Umerziehung von 1/2 Parkplatz pro Wohnung werden mehr ÖV-Busbenutzer erwartet.

Durch die sofortige Trennung der Linie 10 kann viel, Wartezeit, Ärger, etc. eingespart und Geld für bessere oder dringendere Projekte eingesetzt werden.

Mit der sofortigen Trennung der Linie 10 ist man wieder intelligent unterwegs mit dem ÖV

Würgler, Daniel

- ▶ Es wird von einem Busbetrieb ausgegangen und dies als Folge der Abstimmung. Leider wird aber kein Gesamtverkehrskonzept aufgelegt. Im Zentrum von Köniz wird zwischen Bahnhof und Migros ein weiterer Grossbau entstehen. Weitere Bauvorhaben beim Bahnhof dürften in Kürze folgen. Das Tram wird in Zukunft wieder ein Thema werden, spätestens dann, wenn sich zeigt, dass der Bus keine langfristige Lösung darstellt. In diesem Zusammenhang fehlt die ÖV-Planung in Bezug auf eine optimale Verkehrsführung in Köniz Zentrum völlig. Wie sähe eine mögliche Lösung aus? Vielleicht mit einer ÖV-Führung (Schiene oder Bus) aus Bern durch die Schwarzenburgstrasse bis Brühlplatz, dann über den Sonnenweg am Bahnhof vorbei zurück auf die Schwarzenburgstrasse (mit einer möglichen Wendemöglichkeit der Schiene ab Schwarzenburgstrasse). Wenn hier keine vernünftige und zukunftsgerichtete Planung einsetzt, wird es nie eine gute Lösung geben.
- ▶ Den gleichen Ansatz sollte die Planung auch bei der Buslinie 17 mit der BLS-querung Könizstrasse angehen. Die Verdichtung des S-Bahn-Fahrplanes auf der Linie S6 dürfte diese Schranke noch länger geschlossen halten, weshalb eine Unterführung in diesem Bereich als langfristige Massnahme fast zwingend erscheinen lässt. Wer wen unterquert ist eine andere Frage (Strasse oder BLS-Trasse).

▶ Wird zur Kenntnis genommen

▶ Wird zur Kenntnis genommen