



Kanton Bern
Canton de Berne

Regionalkonferenz
BernMittelland

Linie 10 Bern–Köniz: Technische Studie zum mittelfristigen Ange- bot und Zusatzstudie zu Fahrleitungen

Mitwirkungsbericht



Genehmigt durch die Kommission Verkehr der Regionalkonferenz Bern-Mittelland am 22. April 2021

Impressum

Herausgeber

Regionalkonferenz Bern-Mittelland
Holzikofenweg 22
Postfach
3001 Bern

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
Reiterstrasse 11
3013 Bern

Projektleitung Mitwirkung

Aebi Christian, Co-Amtsleiter AÖV
Krebs Timo, Projektleiter Verkehr RKBM

Begleitgruppe

Anderegg Markus, Bernmobil
Ledergerber Thomas, Bernmobil
Matti Daniel, Köniz
Moser Martin, RKBM
Müller Ueli, Fachstelle ÖV Stadt Bern
Schmid Thomas, Tiefbauamt Kanton Bern
Vogel Karl, Verkehrsplanung Stadt Bern

Auftragnehmer Grund- und Zusatzstudien

Projektleitung ARGE: Urs Gloor
Transitec Beratende Ingenieure AG
EBP Schweiz AG
Emch+Berger AG Bern
Enotrac AG
Kissling + Zbinden AG



Inhalt

1	Ausgangslage	4
2	Ergebnis der Mitwirkung	5
3	Empfehlung zum weiteren Vorgehen	6
4	Eingegangene Stellungnahmen	7
5	Stellungnahmen und Beantwortung	8
5.1	Können Sie die Notwendigkeit für eine mittelfristige Lösung (ca. Zeitraum 2025–2040) nachvollziehen (vgl. Kap. 1: «Ausgangslage»)?	8
5.2	Sind Sie mit dem Ergebnis der Studie einverstanden, dass es für die mittelfristige Lösung einen Doppelgelenkbus braucht, damit ausreichende Transportkapazitäten für die Bevölkerung zur Verfügung stehen?	10
5.3	Ist für Sie nachvollziehbar, dass aufgrund der technischen Gegebenheiten beim Doppelgelenkbus ein Trolleybussystem mit abschnittsweiser Fahrleitung resultiert (vgl. Ausführungen in Kap. 4.4 «Bestvariante»)?	12
5.4	Die Zusatzstudie kommt zum Schluss, dass mehrere der geprüften Varianten gemäss der Bewertungskriterien sehr nahe beieinander liegen (vgl. Kap. 5.4 «Empfohlene Varianten»), und schlägt deshalb drei mögliche Bewertungsszenarien vor (Szenario 1: Priorität auf den betrieblichen Aspekten; Szenario 2: Priorität auf den städtebaulichen Aspekten; Szenario 3: Priorität auf den wirtschaftlichen Aspekten). Sind die dargestellten Szenarien und daraus resultierenden Variantenempfehlungen für Sie nachvollziehbar und vollständig?	14
5.5	Teilen Sie die Empfehlung der Zusatzstudie Fahrleitungen, die vier Varianten 2a, 2b, 3a und 3b weiterzuverfolgen?	16
5.6	Weitere Bemerkungen	18

1 Ausgangslage

2024/2025 muss ein Teil der Busflotte für die Linie 10 ersetzt werden, somit handelt es sich um ein ideales Zeitfenster für den Wechsel zu einem anderen Antriebssystem/einer anderen Gefässgrösse. Die vorliegende Studie soll spezifisch für die Buslinie 10 zwischen Bern Bahnhof und Schliern die Entscheidungsgrundlagen für die zukünftige Busbeschaffung liefern und aufzeigen, welche Antriebsart und welche Gefässgrösse mittelfristig (2025 bis 2040) am zweckmässigsten ist. Als langfristige Lösung sind laut Netzstrategie die Varianten «Tram Köniz» und «RBS-Verlängerung» mögliche Varianten.

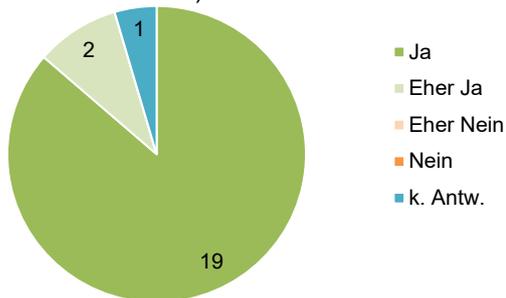
In der Studie wird eine Doppelgelenktrolleybus-Lösung mit teilweiser Oberleitung empfohlen. Um besser abzuschätzen, wo die Fahrleitungen zu stehen kommen, wurde mit einer Zusatzstudie abgeklärt, auf welchen Abschnitten Fahrleitungen realisiert werden sollen.

2 Ergebnis der Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zur Linie 10 Bern–Köniz fand vom 16. Dezember 2020 bis 19. Februar 2021 statt. Insgesamt trafen beim AÖV und der RKBM 22 Stellungnahmen ein.

Ausgangslage

Frage 1: Können Sie die Notwendigkeit für eine mittelfristige Lösung (ca. Zeitraum 2025–2040) nachvollziehen?



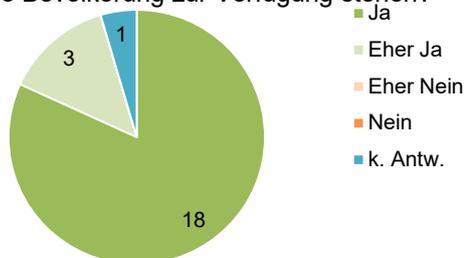
Die Notwendigkeit für eine mittelfristige Lösung konnte von allen Mitwirkenden nachvollzogen werden.

Teilweise wird dafür plädiert, dass diese Lösung auch langfristig genüge. Gemäss Netzstrategie öffentlicher Verkehr Bern Mittelland ist jedoch langfristig aufgrund des prognostizierten Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstums eine höhere Kapazität nötig.

Eine ZMB zur Erschliessung von Köniz ist in Planung und wird die langfristige Erschliessung der Gemeinde Köniz untersuchen.

Kapazität

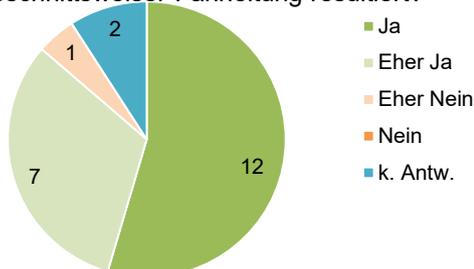
Frage 2: Sind Sie mit dem Ergebnis der Studie einverstanden, dass es für die mittelfristige Lösung einen DGB braucht, damit ausreichende Transportkapazitäten für die Bevölkerung zur Verfügung stehen?



Die Mitwirkenden stimmen der Lösung zu, dass auf der Linie 10 mittelfristig die Kapazität mit einem Doppelgelenkbus zur Verfügung gestellt werden soll.

Energieversorgung

Frage 3: Ist für Sie nachvollziehbar, dass aufgrund der technischen Gegebenheiten beim DGB ein Trolleybussystem mit abschnittweiser Fahrleitung resultiert?



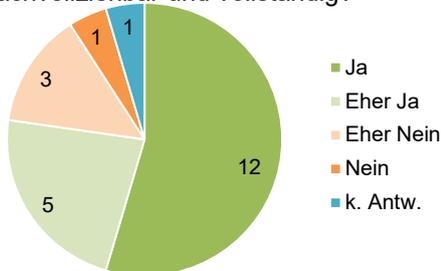
Die Mehrheit der Stellungnahmen stimmt einem Trolleybussystem mit abschnittweiser Fahrleitungen zu.

Einige Stellungnahmen würden eine Lösung ohne Oberleitungen favorisieren aufgrund des Eingriffs in das Ortsbild.

Einige Stellungnahmen weisen darauf hin, dass aufgrund von ökologischen Faktoren eine durchgängige Fahrleitung zu bevorzugen wäre.

Zusatzstudie Fahrleitungen

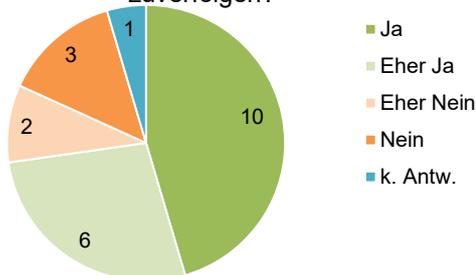
Frage 4: Sind die dargestellten Szenarien und daraus resultierenden Variantenempfehlungen für Sie nachvollziehbar und vollständig?



Für die Mehrheit der Stellungnahmen sind die Szenarien und daraus resultierenden Variantenempfehlungen nachvollziehbar und vollständig.

Einige Stellungnahmen kritisieren aufgrund ökologischer Bedenken im Zusammenhang mit den Batteriegrössen, dass eine durchgängige Fahrleitung nicht untersucht wurde. Aufgrund der politischen Rahmenbedingungen wurde eine solche Variante ausgeschlossen. Im Vergleich zu einem Bus der ausschliesslich mit einer Batterie betrieben wird, ist die Batteriegrösse bei einem Trolleybus jedoch auch mit nur abschnittswisen Fahrleitungen wesentlich geringer.

Frage 5: Teilen Sie die Empfehlung der Zusatzstudie Fahrleitungen, die vier Varianten 2a, 2b, 3a und 3b weiterzuverfolgen?



Die Mehrheit der Stellungnahmen ist mit der Empfehlung der Zusatzstudie zur Weiterverfolgung der Varianten 2a, 2b, 3a und 3b einverstanden.

Einige Stellungnahmen würden eine durchgehende Fahrleitung aufgrund ökologischer Faktoren bevorzugen.

Keine der Stellungnahmen spricht sich für die Variante 3a als Bestvariante aus, bevorzugt werden die Varianten 2a, 2b und 3b.

3 Empfehlung zum weiteren Vorgehen

In der Mitwirkung hat sich niemand für die DGTB-Variante 3a als Bestvariante ausgesprochen. Die DGTB-Variante 3a wird somit nicht weiterverfolgt werden.

Im Vorprojekt für die DGTB-Linie zwischen Bern Bahnhof und der Endhaltestelle in Schliern werden die drei DGTB-Varianten 2a, 2b und 3b vertieft. Für die Ladestation in Schliern (2b und 3b) wird die Machbarkeit vertieft geprüft. Parallel wird der gesamte gemäss Varianten 2a, 2b und 3b mögliche Fahrleitungsabschnitt Monbijou - Brühlplatz ins Vorprojekt aufgenommen. Ein Variantenentscheid wird erst basierend auf den Erkenntnissen aus dem Vorprojekt getroffen.

4 Eingegangene Stellungnahmen

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

Gemeinden

Bern, Köniz

Ämter und Regionen

-

Transportunternehmen

Bernmobil, BLS

Parteien und Verbände

GLP Köniz, Grüne Köniz, SP Köniz, SVP Mittelland, IGöV Bern, Interessengemeinschaft Verkehr Köniz (IGVK), Pro Bahn Espace – Mittelland, VCS Regionalgruppe Bern

Privatpersonen

10 Privatpersonen

5 Stellungnahmen und Beantwortung

5.1 Können Sie die Notwendigkeit für eine mittelfristige Lösung (ca. Zeitraum 2025–2040) nachvollziehen (vgl. Kap. 1: «Ausgangslage»)?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Bern	k.A.	Aus Sicht des Gemeinderats wird die Ausgangslage in dieser Studie sehr gut analysiert. Insbesondere wird klar aufgezeigt, dass im Zeithorizont 2040 auf dem städtischen Linienabschnitt (Weissensteinstrasse-Bahnhof Bern) mit dem heutigen Angebot bzw. den bisher eingesetzten Gelenkbussen zu den Hauptverkehrszeiten ein Kapazitätsengpass entstehen wird.	x			
Köniz	Ja	Ja, die Buslinie 10 ist in Stosszeiten kapazitätsknapp und ab Gemeindegrenze überfüllt, der heutige Betrieb mit den Verdichtungskursen unwirtschaftlich.	x			
Bernmobil	Ja	Das heutige Betriebskonzept mit der dichten Taktfolge (2.5'-Takt) führt zu betrieblichen Problemen (Paketbildung, ungleiche Auslastung der Fahrzeuge) und ist längerfristig nicht mehr tragbar. Zudem kann die Beförderungskapazität nicht mehr ausgebaut werden.	x			
BLS	Ja		x			
glp Köniz	Eher Ja	Die Notwendigkeit kann grundsätzlich nachvollzogen werden, wenngleich unklar ist, wie sich verschiedene Entwicklungen, insbesondere die Verbreitung von Homeoffice und der Trend zur Benutzung des Velos, langfristig auf die ÖV-Nachfrage auswirken. Es sollte aus unserer Sicht nicht im Vorhinein ausgeschlossen werden, dass die mittelfristige Trolleybus-Lösung auch über das Jahr 2040 hinaus ausreicht.	x			Gemäss den heutigen Prognosen zum Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum in Köniz genügt die Doppelgelenkbuslösung langfristig nicht. Eine ZMB zur Erschliessung von Köniz ist in Planung und wird die langfristige Erschliessung der Gemeinde Köniz untersuchen.
Grüne Köniz	Ja	Die Buslinie 10 stösst bereits heute zu Hauptverkehrszeiten an ihre Kapazitätsgrenzen. Nach der Ablehnung des Tramprojekts auf diesem Ast der 10er-Linie braucht es zur Bewältigung der steigenden Fahrgastzahlen eine mittelfristige Lösung, die als Überbrückung dienen kann, bis eine langfristige Entschärfung der Situation erreicht werden kann.	x			
SP Köniz	Ja	Ja, ist verständlich und ist nachvollziehbar.	x			
SVP Mittelland	Ja		x			
IGöV Bern	Ja		x			
Interessengemeinschaft Verkehr Köniz (IGVK)	Eher Ja	Im Prinzip kann die Notwendigkeit nachvollzogen werden. Bezüglich Nachfrageprognose gibt es aktuell einige Unwägbarkeiten. Insbesondere Homeoffice wird aufgrund verschiedener Indizien zu einem dauerhaften Bestandteil der Arbeitswelt. Ebenso steigt die Nutzung individueller Verkehrsmittel wie Velo und Auto. Daher ist anzunehmen dass die Zunahme der Nachfrage weniger schnell verläuft. In der Konsequenz darf davon ausgegangen werden, dass die skizzierte Trolleybus-Lösung auch über 2040 hinaus genügend Kapazität bereitstellt.	x			Prognosen sind immer mit Abwägbarkeiten verbunden. Gemäss den heutigen Prognosen zum Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum in Köniz genügt die Doppelgelenkbuslösung langfristig nicht. Eine ZMB zur Erschliessung von Köniz ist in Planung und wird die langfristige Erschliessung der Gemeinde Köniz untersuchen.
Pro Bahn Espace - Mittelland	Ja	Die Notwendigkeit für mehr Kapazität ist schon seit Jahren gegeben. Leider wurde das Tramprojekt im Jahre 2014 in der Gemeinde Köniz abgelehnt. So muss man nun nach anderen Lösungen suchen.	x			
Regionalgruppe VCS Bern	Ja	Die Buslinie 10 stösst bereits heute zu Hauptverkehrszeiten an ihre Kapazitätsgrenzen. Nach der Ablehnung des Tramprojekts auf diesem Ast der 10er-Linie braucht es zur Bewältigung der steigenden Fahrgastzahlen eine mittelfristige Lösung, die als Überbrückung dienen kann, bis eine langfristige Entschärfung der Situation erreicht werden kann.	x			
Privatperson 1	Ja		x			
Privatperson 2	Ja		x			
Privatperson 3	Ja		x			
Privatperson 4	Ja	Ein Doppelgelenk-Trolleybus geht auch - und nicht zuletzt wegen seiner Investitionskosten, aber danach aufgrund seiner konkurrenzlosen Langlebigkeit als Langfristlösung glänzend durch.	x			Gemäss den heutigen Prognosen zum Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum in Köniz genügt die Doppelgelenkbuslösung langfristig nicht. Eine ZMB zur Erschliessung von Köniz ist in Planung und wird die langfristige Erschliessung der Gemeinde Köniz untersuchen.

Privatperson 5	Ja	Die Busse sind häufig überfüllt und zugleich ist die Strassenkapazität vor allem in den Stosszeiten jetzt schon am Limit.	x			
Privatperson 6	Ja	Diese Massnahme hätte schon längst passieren müssen. Die Busse sind schon jetzt voll und wenn die Verlagerungspolitik Erfolg haben will, muss man grössere Gefässe zur Verfügung stellen. Schon mal, da es immer mehr Leute geben wird, welche den ÖV nutzen werden.	x			
Privatperson 7	Ja	- Wachstum zwischen Bern und Köniz erfordert Massnahmen - leider wurde das Projekt TRAM nicht angenommen, aber auch keine Lösung vorgeschlagen. Deshalb müsst man jetzt handeln	x			
Privatperson 8	Ja	Aber, so wie es die Stadt Bern schon jetzt ausführt, und auch mehrere weitere Schweizer Städte, ein Doppelgelenk-Trolleybus ist eine Langfristlösung, nichts Mittelfristiges.	x			Gemäss den heutigen Prognosen zum Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum in Köniz genügt die Doppelgelenkbuslösung langfristig nicht. Eine ZMB zur Erschliessung von Köniz ist in Planung und wird die langfristige Erschliessung der Gemeinde Köniz untersuchen.
Privatperson 9	Ja	Ich bin jedoch der Meinung, dass eine Doppelgelenkbus-Lösung mit einem Maximum an Oberleitung (und daher einem Minimum an a) Bussen und b) Ladestationen sowie c) Akkumulatormasse) eine langfristige Lösung sein muss. Wenn später ein Tram käme, müsste dennoch im wesentlichen dieses unter Draht fahren, warum also nicht beim Trolleybus? Ein Akkumulator, welcher Lithium und / oder Cobalt enthält, ist in keiner einzigen seiner Lebensphasen ökologisch. Wozu ihn also schmutzig produzieren, verlustbehaftet einsetzen, nicht rezyklieren? Die Oberleitung hält 50 Jahre.	x			Durchgängige Fahrleitungen wären aus ökologischer Sicht zu begrüßen. Durchgängige Fahrleitungen wurden aufgrund der politischen Rahmenbedingungen in der Gemeinde Köniz ausgeschlossen. Abschnittsweise Fahrleitungen bringen gegenüber reinen Batterielösungen bereits wesentliche Vorteile bezüglich der Batteriegrössen.
Privatperson 10	Ja	Die Buslinie 10, Ast Köniz ist überlastet vor allem zu den Stosszeiten findet man schon ab der Haltestelle Eichmatt kaum einen Sitzplatz. Ausserdem sind die Busse laut.	x			

5.2 Sind Sie mit dem Ergebnis der Studie einverstanden, dass es für die mittelfristige Lösung einen Doppelgelenkbus braucht, damit ausreichende Transportkapazitäten für die Bevölkerung zur Verfügung stehen?

Eingabe	Antwort	Kommentar				Bemerkung
			Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	
Bern	k.A.	Der Gemeinderat teilt die Schlussfolgerung der Studie, dass insbesondere auf dem städtischen Abschnitt eine Erhöhung der Transportkapazität durch den Einsatz von Doppelgelenkbussen nötig ist.	x			
Köniz	Ja	Ja, die Gemeinde Köniz erachtet diese mittelfristige Massnahme zur Kapazitätsverbesserung als wirtschaftlich und nötig, um die Attraktivität des ÖV für die Bevölkerung im Zentrum vom Liebefeld, von Köniz und von Schliern aufrecht zu erhalten. Weiter soll damit der Verkehrsfluss auf der Hauptachse durch Köniz besser gewährleistet werden können.	x			
Bernmobil	Ja	Mit den grösseren Gefässen kann die notwendige Kapazität auch mit einer geringeren Taktfolge gewährleistet werden.	x			
BLS	Ja		x			
glp Köniz	Eher Ja	Wir verweisen zunächst auf unsere Bemerkungen zu Frage 1. Was die konkrete Fahrzeugtechnik anbelangt, ist der Einsatz von Doppelgelenkbussen aus unserer Sicht klar die naheliegendste Lösung.	x			
Grüne Köniz	Ja	Dass die bereits heute hohe Frequenz der Einfachgelenkbusse nicht ohne negative Effekte auf den Verkehrsfluss (und erhöhte Kosten) erhöht werden kann leuchtet ein. Mangels verfügbarer weiterer Alternativen macht deshalb eine Lösung mit Doppelgelenkbussen Sinn. Dass es mit der angedachten Betriebsweise (in HVZ jeder zweite Bus nur bis Köniz Schloss) aber für den Abschnitt Köniz Schloss - Köniz Schliern zu einer Situation kommt, in der während der NVZ häufiger ein Bus kommt als in der HVZ ist suboptimal. Da die Kapazitätsgänge aber v.a. auf dem Abschnitt zwischen Bern und Köniz Zentrum auftreten ist dies aus unserer Sicht verkraftbar.	x			Aufgrund der geringeren Nachfrage für den Abschnitt Köniz Schloss – Köniz Schliern ist das vorzeitige Wenden in der HVZ zielführend. Die angedachte Betriebsweise mit dem vorzeitigen Wenden während der HVZ wird auch bereits heute praktiziert.
SP Köniz	Ja	Aus Sicht der SP braucht es mittelfristig eine Kapazitätserhöhung auf der Linie 10. Mittelfristig muss jedoch auch auf den ÖV-Linien zwischen Niederscherli und Bern (u. a. 1/4 Stundentakt), sowie Weiermatt und Bern eine Kapazitätserhöhung erfolgen.	x			Die Verdichtung ist erst möglich, wenn die notwendigen Infrastrukturausbauten vorhanden sind: Entflechtung Holligen und Doppelspur Liebefeld - Köniz. Grundsätzlich können Anliegen zu Angebotsverdichtungen im Rahmen des RAK 26-29 eingebracht werden, idealerweise über die Gemeinde, welche frühzeitig in die Erarbeitung einbezogen wird.
SVP Mittelland	Ja		x			
IGöV Bern	Ja		x			
Interessengemeinschaft Verkehr Köniz (IGVK)	Eher Ja	Doppelgelenkbusse sind die richtige Wahl. Allerdings hätten wir uns gewünscht dass technisch in Richtung batteriebetriebene Busse entschieden worden wäre. Die etwas teurere Beschaffung/Unterhalt wäre durch zusätzliche Flexibilität aufgewogen worden. Technisch wäre die Lösung der heutigen Linie 17 auch auf die Linie 10 anwendbar (Aufladestation Endstation Schliern, Bahnhof Bern). Zudem wäre das Problem Oberleitungen - gar nicht erst entstanden.	x			Trolleybusse mit partieller Fahrleitung sind mit Batterien ausgerüstet. Reine batteriebetriebene Busse wurden geprüft und als nachteilig gegenüber der Trolleyvariante bewertet. Doppelgelenk-Batteriebusse existieren zurzeit auf dem europäischen Markt nicht. Zudem bieten Fahrleitungen gegenüber reinen Batterielösungen verschiedene Vorteile: Neben dem Kostenfaktor beispielsweise im Bereich Ökologie oder bezüglich Flächenverbrauch – Batteriebusse brauchen aufgrund der Ladestationen mehr Platz.
Pro Bahn Espace - Mittelland	Ja	Doppelgelenkbusse sind auch bereits auf der Linie 20 bei Bernmobil im Einsatz und bewähren sich auch in anderen Schweizer Städten. Ja diese aufgezeigte Lösung ist für uns die richtige.	x			

Regionalgruppe VCS Bern	Ja	Dass die bereits heute hohe Frequenz der Einfachgelenkbusse nicht ohne negative Effekte auf den Verkehrsfluss (und erhöhte Kosten) erhöht werden kann leuchtet ein. Mangels verfügbarer weiterer Alternativen macht deshalb eine Lösung mit Doppelgelenkbussen Sinn. Dass es mit der angedachten Betriebsweise (in HVZ jeder zweite Bus nur bis Köniz Schloss) aber für den Abschnitt Köniz Schloss - Köniz Schliern zu einer Situation kommt, in der während der NVZ häufiger ein Bus kommt als in der HVZ ist suboptimal. Da die Kapazitätsengpässe aber v.a. auf dem Abschnitt zwischen Bern und Köniz Zentrum auftreten ist dies aus unserer Sicht verkraftbar.	x		Aufgrund der geringeren Nachfrage für den Abschnitt Köniz Schloss – Köniz Schliern ist das vorzeitige Wenden in der HVZ zielführend. Die angedachte Betriebsweise mit dem vorzeitigen Wenden während der HVZ wird auch bereits heute praktiziert.
Privatperson 1	Ja	Das ist eine super Lösung! Der Trolleybus ist und bleibt die best-möglichste Transportlösung im dichten ÖV	x		
Privatperson 2	Ja		x		
Privatperson 3	Ja		x		
Privatperson 4	Ja	Auch für eine Langfristlösung braucht es diese Doppelgelenktrolleys, siehe alle Städte, die diese eingeführt haben, in de Schweiz. Oder glauben Sie, Lausanne baut seinen BHNS für die kommenden zehn Jahre? In Genf fährt dieser (100% Draht) seit 2003 zum Flughafen, das sind bald zwanzig Jahre. Die Romandie hat hier entscheidend die Nase vorn.	x		Gemäss den heutigen Prognosen zum Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum in Köniz genügt die Doppelgelenkbuslösung langfristig nicht. Eine ZMB zur Erschliessung von Köniz ist in Planung und wird die langfristige Erschliessung der Gemeinde Köniz untersuchen.
Privatperson 5	Ja	Mehr Busse sind nicht mehr verkraftbar. Da bietet es sich an mit längeren Fahrzeugen zu fahren. Trolleybusse sind da von Vorteil. Leise, Kraftvoll und sauber.	x		
Privatperson 6	Ja		x		
Privatperson 7	Eher Ja	Sofern es 'garantiert' wird, dass dieser DG-Bus auch das letzte Stück nach Schliern hinauf machen kan, ist dies für alle eine akzeptabele Lösungsmöglichkeit	x		Die Simulationen haben gezeigt, dass der Doppelgelenktrolleybus mit teilweiser Fahrleitung in allen vorgeschlagenen Varianten bis nach Schliern fahren kann.
Privatperson 8	Ja	Diese braucht es auch für andere Buslinien, deshalb wird auch bei diesen sich die Frage nach Doppelgelenkern stellen, und damit ist auch die Frage zur Energieversorgung dieser Busse geklärt: Nur die Energiedichte einer Oberleitung kann einen Doppelgelenker ökologisch und zuverlässig bewegen.	x		
Privatperson 9	Ja	Ja, aber der Doppelgelenker ist auch die Langfristlösung, aus meiner Sicht, wenn er maximal unter Draht fährt.	x		Gemäss den heutigen Prognosen zum Arbeitsplatz- und Bevölkerungswachstum in Köniz genügt die Doppelgelenkbuslösung langfristig nicht. Eine ZMB zur Erschliessung von Köniz ist in Planung und wird die langfristige Erschliessung der Gemeinde Köniz untersuchen.
Privatperson 10	Ja		x		

5.3 Ist für Sie nachvollziehbar, dass aufgrund der technischen Gegebenheiten beim Doppelgelenkbus ein Trolleybussystem mit abschnittsweiser Fahrleitung resultiert (vgl. Ausführungen in Kap. 4.4 «Bestvariante»)?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Bern	k.A.	Der Gemeinderat geht mit den Ergebnissen der Studie einig, wonach Trolleybusse unter den zur Verfügung stehenden Varianten die Bestlösung darstellen. Dank der neuen Möglichkeiten, diese Fahrzeuge mit leistungsfähigen Batterien auszurüsten, können die Fahrleitungsabschnitte erheblich verkürzt werden, wodurch sowohl die Auswirkungen auf das Stadtbild als auch die Investitionen reduziert werden können.	x			
Köniz	Ja	Ja, die geplanten Elektro-Trolleybussysteme sollen auf namhaften Streckenanteilen (in den Zentren) fahrleitungsfrei fahren sowie einen emissionsfreien und lärmarmen Betrieb bei hoher Zuverlässigkeit ermöglichen können.	x			
Bernmobil	Ja	Der Doppelgelenktrolleybus ist ein bewährtes und zuverlässiges System. BERNMOBIL betreibt seit Jahren Trolleybusse, es bestehen in Betrieb und Unterhalt grosse Synergien beim Fahrzeug und der Stromversorgungsinfrastruktur. Der Batteriedoppelgelenkbus hat sich auf dem Markt nicht durchgesetzt, bei der Einführung dieses Busses beständen grosse Unsicherheiten. Aus unserer Sicht kann nur mit dem Trolleybus die Elektrifizierung der Buslinie sichergestellt werden.	x			
BLS	Ja		x			
glp Köniz	Eher Ja	Wir unterstützen die Bemühungen, die Buslinie 10 auf Elektroantrieb umzustellen. Wir begrüßen es ausserdem, wenn, zumindest ausserhalb des städtischen Bereichs, möglichst wenige Fahrleitungen eingesetzt werden. Auch wenn heute ein Betrieb komplett ohne Fahrleitungen auf der Linie 10 aktuell noch nicht möglich sein sollte, muss der technische Fortschritt im Auge behalten werden, um die Gelegenheit nicht zu verpassen, auf weitere Fahrleitungen zu verzichten.	x			Der technische Fortschritt wird weiterhin verfolgt. Fahrleitungen bieten gegenüber reinen Batterielösungen jedoch auch verschiedene Vorteile: Neben dem Kostenfaktor beispielsweise im Bereich Ökologie oder bezüglich Flächenverbrauch – Batteriebusse brauchen aufgrund der Ladestationen mehr Platz.
Grüne Köniz	Eher Ja	Grundsätzlich würden wir aufgrund des geringeren Eingriffs in das Ortsbild eine Lösung ohne Oberleitungen favorisieren. Die Bewertung der Varianten E-DGB und DGTB unterscheiden sich nur geringfügig. Unserer Meinung nach wird dem Kriterium Anzahl unterschiedlicher Fahrzeugtypen in der Bewertung zu viel Gewicht gegeben. Da aber auch andere Kriterien (z.B. weniger betriebliche Einschränkungen aufgrund nicht notwendiger Ladepausen, tiefere Betriebskosten) eher für Trolleybusse sprechen, leuchtet uns die Schlussfolgerung ein. Wir regen jedoch an, eine Trolleybus-Durchmesserlinie in Form einer Verknüpfung mit dem Ast Richtung PKZ zu prüfen. Dies könnte eine Entlastung der Achse Marktgasse/Spitalgasse bewirken und würde für den Ast Köniz einen wesentlichen Mehrwert bringen, da so eine direkte Anbindung ohne Umstieg geschaffen wird (Durchmesserlinie). Ergänzend zu diesem Vorschlag sollte die Verwendung von Batterie-Gelenkbussen für die Verdichtungskurse bis Köniz Schloss geprüft werden.			x	Andere Verknüpfungen sind gemäss ÖV-Netzstrategie Kernagglomeration Bern vorteilhafter gegenüber einer Verknüpfung in Richtung ZPK. Die unterschiedliche Taktichte spricht insbesondere gegen eine Verknüpfung der beiden Äste. Verdichtungskurse mit Gelenkbussen müssten mit einer höheren Taktichte fahren, was die Fahrplanstabilität verringert und die Kapazitätsreserven minimiert, damit gehen wesentliche Vorteile der DGB-Lösung verloren. Ebenfalls würde dies zu unterschiedlichen Takten auf der Linie führen, mit dem Resultat eines in der Gesamtheit unregelmässigen Taktes. Dies ist mit Nachteilen insbesondere für die Kundschaft und den Betrieb verbunden.
SP Köniz	Ja	Die betrachteten Technologien für die Energieversorgung sind nachvollziehbar. Die Variante Trolleybus mit partieller Fahrleitung wird unterstützt.	x			
SVP Mittelland	Eher Ja	Die SVP Mittelland empfiehlt aus obigen Gründen primär die reine Trolleybus-Lösung mit Oberleitungen; bzw. sekundär die «hybride Lösung».	x			Durchgängige Fahrleitungen wurden aufgrund der politischen Rahmenbedingungen in der Gemeinde Köniz ausgeschlossen.
IGöV Bern	Ja		x			
Interessengemeinschaft Verkehr Köniz (IGVK)	Eher Ja	vorbehältlich unserer Bemerkungen unter 2.	x			
Pro Bahn Espace - Mittelland	Ja	Linie 10 nach Köniz ist eine Hochleistungslinie mit zum Teil grossen Steigungen, für die TDGB also die geeignetste Lösung. Die Auflistung der verschiedenen Busarten ist sehr interessant und aufschlussreich.	x			

Regionalgruppe VCS Bern	Eher Ja	Grundsätzlich würden wir aufgrund des geringeren Eingriffs in das Ortsbild eine Lösung ohne Oberleitungen favorisieren. Die Bewertung der Varianten E-DGB und DGTB unterscheiden sich nur geringfügig. Unserer Meinung nach wird dem Kriterium Anzahl unterschiedlicher Fahrzeugtypen in der Bewertung zu viel Gewicht gegeben. Da aber auch andere Kriterien (z.B. weniger betriebliche Einschränkungen aufgrund nicht notwendiger Ladedepausen, tiefere Betriebskosten) eher für Trolleybusse sprechen, leuchtet uns die Schlussfolgerung ein. Wir regen jedoch an, eine Trolleybus-Durchmesserlinie in Form einer Verknüpfung mit dem Ast Richtung PKZ zu prüfen. Dies könnte eine Entlastung der Achse Marktgasse/Spitalgasse bewirken und würde für den Ast Köniz einen wesentlichen Mehrwert bringen, da so eine direkte Anbindung ohne Umstieg geschaffen wird (Durchmesserlinie). Ergänzend zu diesem Vorschlag sollte die Verwendung von Batterie-Gelenkbussen für die Verdichtungskurse bis Köniz Schloss geprüft werden.			x	Andere Verknüpfungen sind gemäss ÖV-Netzstrategie Kernagglomeration Bern vorteilhafter gegenüber einer Verknüpfung in Richtung ZPK. Die unterschiedliche Taktichte spricht insbesondere gegen eine Verknüpfung der beiden Äste. Verdichtungskurse mit Gelenkbussen müssten mit einer höheren Taktichte fahren, was die Fahrplanstabilität verringert und die Kapazitätsreserven minimiert, damit gehen wesentliche Vorteile der DGB-Lösung verloren. Ebenfalls würde dies zu unterschiedlichen Takten auf der Linie führen, mit dem Resultat eines in der Gesamtheit unregelmässigen Taktes. Dies ist mit Nachteilen insbesondere für die Kundschaft und den Betrieb verbunden.
Privatperson 1	Ja		x			
Privatperson 2	Ja		x			
Privatperson 3	Ja	Die Kombination der zwei Aussagen, lassen für mich nur diesen Schluss zu. 1. Nur mit Doppelgelenkbussen wird die nötige Kapazität erreicht. 2. E-Doppelgelenkbusse gibt es nicht auf dem Markt.	x			
Privatperson 4	Ja	Je mehr Fahrleitung, desto besser für Ökologie und Betriebskosten, inklusive Energieverbrauch. Wenn Sie nach dem Gesichtspunkt "Ökologie" das System auslegen würden (was Sie nicht tun), so wäre es 100% Draht mit Wasserstrom.	x			Durchgängige Fahrleitungen wären aus ökologischer Sicht zu begrüßen. Durchgängige Fahrleitungen wurden aufgrund der politischen Rahmenbedingungen in der Gemeinde Köniz ausgeschlossen. Abschnittsweise Fahrleitungen bringen gegenüber reinen Batterielösungen bereits wesentliche Vorteile bezüglich der Batteriegrösse.
Privatperson 5	Ja		x			
Privatperson 6	Eher Nein	Bei längeren Baustellen ist besser wenn die Fahrleitung vorher durchgehend gemacht wurde, damit dann im Winter sicher die Busse nicht stehen bleiben, wenn sie bei längeren Abschnitten keinen Strom laden können, da durch Baustellen jenachdem noch weniger Fahrleitungen zur Verfügung stehen. Dieses Problem sah man ja schon auf der Linie 20 welche jedoch durchgehende Fahrleitungen hat.	x			Verschiedene Umleitungssituationen wurden bei der Erarbeitung der Varianten und ihrer Beurteilung berücksichtigt (vgl. Zusatzbericht, S.18 und 19).
Privatperson 7	Eher Ja	- die Zukunft liegt im Elektro-Bereich, sagt man - hoffe nur, dies ist nicht (wieder) ein Marketing-Slogan sondern nun ernsthaft	x			
Privatperson 8	Ja	Die Abschnitte sollten aber, im Interesse einer leichten, langlebigen Batterie, und damit im Interesse der Ökologie und des Berner Steuerzahlers, so lang wie möglich sein, inklusive Weichen und Kreuzungen mit Trambleitungen und vorhandenen Trolleybusleitungen. Ich jedenfalls wäre nicht bereit, im Interesse eines zweifelhaften "Stadtbildes" 3t Cobalt und Lithium durch die Gegend zu schleppen und teuer zu bezahlen bzw. nach 6 Jahren zu erneuern, ohne zu wissen, wie man diese Zeitbomben recyclet. Die Atomlobby lässt grüssen!	x			Durchgängige Fahrleitungen wären aus ökologischer Sicht zu begrüßen. Durchgängige Fahrleitungen wurden aufgrund der politischen Rahmenbedingungen in der Gemeinde Köniz ausgeschlossen. Abschnittsweise Fahrleitungen bringen gegenüber reinen Batterielösungen bereits wesentliche Vorteile bezüglich der Batteriegrösse.
Privatperson 9	k.A.	Ja, aber die Fahrleitungslänge muss maximiert werden, um den Akkumulator auf ein Minimum an Gewicht und ein Maximum an Lebensdauer zu optimieren (nur ein Akkutauch pro Trolleybus-Leben). Die ehemalige TOSA-Lösung ist unter jedem Gesichtspunkt, sogar unter dem politischen, die ABB in Genf zu motivieren, Arbeitsplätze zu erhalten, ein Witz gewesen.	x			Durchgängige Fahrleitungen wurden aufgrund der politischen Rahmenbedingungen in der Gemeinde Köniz ausgeschlossen.
Privatperson 10	Eher Ja	Wieso wird von abschnittsweiser Fahrleitung gesprochen. Es ist durchaus denkbar das durchgehend zu führen.	x			Durchgängige Fahrleitungen wurden aufgrund der politischen Rahmenbedingungen in der Gemeinde Köniz ausgeschlossen.

5.4 Die Zusatzstudie kommt zum Schluss, dass mehrere der geprüften Varianten gemäss der Bewertungskriterien sehr nahe beieinander liegen (vgl. Kap. 5.4 «Empfohlene Varianten»), und schlägt deshalb drei mögliche Bewertungsszenarien vor (Szenario 1: Priorität auf den betrieblichen Aspekten; Szenario 2: Priorität auf den städtebaulichen Aspekten; Szenario 3: Priorität auf den wirtschaftlichen Aspekten). Sind die dargestellten Szenarien und daraus resultierenden Variantenempfehlungen für Sie nachvollziehbar und vollständig?

Eingabe	Antwort	Kommentar				Bemerkung
			Kennnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	
Bern	k.A.	Der Gemeinderat kann die dargestellten Bewertungsszenarien nachvollziehen und ist damit einverstanden.	x			
Köniz	Ja		x			
Bernmobil	Eher Ja	Es ist richtig, dass im Rahmen einer Gesamtbeurteilung die Varianten in den drei Szenarien bewertet werden. Aus Sicht BERNMOBIL sollte im Interesse der Fahrgäste das Szenario 1, Priorität auf betriebliche Aspekte (Reisezeit, Flexibilität) aber etwas höher gewichtet werden.			x	Es wurde bewusst auf eine Gewichtung der Szenarien verzichtet.
BLS	Ja		x			
glp Köniz	Eher Ja	Der Bericht zeigt nachvollziehbar und transparent die Aspekte der Bewertung der verschiedenen Varianten der Fahrleitungen auf. Auch hier gehen wir davon aus, dass die technische Entwicklung in ein paar Jahren weiter Möglichkeiten für den Fahrleitungsbau bereithalten wird.	x			
Grüne Köniz	Ja	Die geprüften Varianten machen Sinn und wir unterstützen den Ausschluss der Varianten mit Fahrleitungen im Bereich Köniz Schloss. Dass im Vergleich zur Annahme in der Grundstudie geringere Anteile der Strecke mit Fahrleitungen ausgestattet werden müssen nehmen wir positiv zur Kenntnis. Auch die unterschiedliche Schlussfolgerung je nach Gewichtung der Bewertungskriterien können wir grundsätzlich nachvollziehen (s. auch Antwort auf Frage 5).	x			
SP Köniz	Ja	Die Variante 3b ist die günstigste (4.0 Mio.), hat nur 3,3 km Fahrleitungen und hat keine Fahrleitungskreuzungen. Wir sind deshalb der Meinung, dass möglichst die Variante 3b umgesetzt werden soll.	x			
SVP Mittelland	Ja		x			
IGöV Bern	Ja		x			
Interessengemeinschaft Verkehr Köniz (IGVK)	Eher Ja	Wir weisen jedoch daraufhin, dass die technische Entwicklung im Auge behalten werden muss.	x			
Pro Bahn Espace - Mittelland	Ja	Jawohl, das Ganze ist sehr gut dargestellt mit aufgezeigten Möglichkeiten.	x			
Regionalgruppe VCS Bern	Ja	Die geprüften Varianten machen Sinn und wir unterstützen den Ausschluss der Varianten mit Fahrleitungen im Bereich Köniz Schloss. Dass im Vergleich zur Annahme in der Grundstudie geringere Anteile der Strecke mit Fahrleitungen ausgestattet werden müssen nehmen wir positiv zur Kenntnis. Auch die unterschiedliche Schlussfolgerung je nach Gewichtung der Bewertungskriterien können wir grundsätzlich nachvollziehen (s. auch Antwort auf Frage 5).	x			
Privatperson 1	Ja		x			
Privatperson 2	Ja		x			
Privatperson 3	Ja		x			
Privatperson 4	Ja	Ja, nachvollziehbar in den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen die vage oszillieren zwischen "Grün angemaltem E-Stecker als Aufkleber auf dem Bus", "Innovation" und "Smart City", also dem kleinsten, aber wirkungslosen gemeinsamen Nenner GLP. Aber sie sind nicht vollständig zu Ende gedacht: Dem Erdklima ist es egal, welches Szenario Sie wählen, sie haben nur mehr oder weniger Erderwärmung damit. Das einzige Kriterium, dem sich alles andere unterzuordnen hat, ist die Ökologie, und damit 100% Draht.			x	Durchgängige Fahrleitungen wären aus ökologischer Sicht zu begrüßen. Durchgängige Fahrleitungen wurden aufgrund der politischen Rahmenbedingungen in der Gemeinde Köniz ausgeschlossen. Eine partielle Fahrleitung bringt aus ökologischer Sicht wesentliche Vorteile gegenüber dem Status-Quo.
Privatperson 5	Eher Ja	Etwas technisch und bisweilen unübersichtlich.	x			

Privatperson 6	Eher Nein	Da so oder so, früher oder später wahrscheinlich ein Tram gebaut wird, sollte man die Infrastruktur so bauen das eine leichte umrüstung möglich wäre. Ausserdem ist es besser nur eine Technologie zu wählen und nicht allzu fest zu kombinieren, da es zu mehr störungsnfälligkeiten kommen kann. Mein Vorschlag durchgehend Fahrleitungen zu machen oder höchstens bei Drehkreuzen bei welchen viele Leitungen zusammenkommen darauf zu verzichten.			x	Die Aufwärtskompatibilität zu den langfristigen Lösungsvarianten wurde so weit wie möglich berücksichtigt. Durchgängige Fahrleitungen wurden aufgrund der politischen Rahmenbedingungen in der Gemeinde Köniz ausgeschlossen.
Privatperson 7	Eher Ja	- die Szenarien entsprechen so weit meine Erläuterungen	x			
Privatperson 8	Nein	Nein, wir leben in einer Zeit der beschleunigten Erderwärmung. Daher kann kein anderer Aspekt geduldet werden als "Ökologie". Und dieser Aspekt heisst übersetzt in Szenarien: Nur 100% Oberleitung ist ökologisch vertretbar, gespiesen durch Strom aus Wasserkraft. Alles andere ist Augenauswischerei bzw. verschleierte Umweltverschmutzung, getrieben von der Batteriemafia, denn nur diese generiert ja in einem solchen System "Verschleiss und Konsum", von dem der Kapitalismus lebt und mit dem er die Erde ruiniert hat. Ein reiner Trolleybus hält ewig, so wie die Oberleitung, es verschleissen hier im Wesentlichen Reifen und Kohlenschleifer. Das kann der Kapitalismus nicht zulassen.			x	Durchgängige Fahrleitungen wären aus ökologischer Sicht zu begrüßen. Durchgängige Fahrleitungen wurden aufgrund der politischen Rahmenbedingungen in der Gemeinde Köniz ausgeschlossen. Eine partielle Fahrleitung bringt aus ökologischer Sicht wesentliche Vorteile gegenüber dem Status-Quo.
Privatperson 9	Eher Nein	Es hat nur einen einzigen Aspekt zu geben: Den des Überlebens der Menschheit, also den ökologischen. Unter diesem einzigen gültigen Aspekt ist kein einziges der Szenarien erstellt worden: Jeder Meter fehlender Fahrleitung ist Umweltverschmutzung. Daher gibt es nur ein gültiges Szenario: 100% Fahrleitung. Nachvollziehbar sind die (unter ökologischem Gesichtspunkt verlogenen) Szenarien dennoch: Man hat "Angst" vor Fahrleitungen, vor Masten, vor Rosetten in Gebäuden. Man geht soweit, die Fahrleitung, gar den Trolleybus als "kommunistisches Verkehrsmittel" zu denunzieren. So wie sich das Corona-Virus nicht um menschliche Wirtschaftserwägungen schert, schert sich die Erderwärmung nicht um dieselben Wirtschaftserwägungen derselben Interessengruppen.			x	Durchgängige Fahrleitungen wären aus ökologischer Sicht zu begrüßen. Durchgängige Fahrleitungen wurden aufgrund der politischen Rahmenbedingungen in der Gemeinde Köniz ausgeschlossen. Eine partielle Fahrleitung bringt aus ökologischer Sicht wesentliche Vorteile gegenüber dem Status-Quo.
Privatperson 10	Eher Nein	1: Priorität auf den betrieblichen Aspekten; Szenario Szenario 3: Priorität auf zeitliche Aspekte (Was ist rasch umsetzbar und was ist ausbaufähig.) 2: Priorität auf den städtebaulichen Aspekten;	x			Der zeitliche Aspekt (rasche Umsetzbarkeit) wurde in allen Szenarien berücksichtigt und es ergibt sich mit einem Fokus auf diesen Aspekt keine Unterschiede zwischen den Varianten.

5.5 Teilen Sie die Empfehlung der Zusatzstudie Fahrleitungen, die vier Varianten 2a, 2b, 3a und 3b weiterzuverfolgen?

Eingabe	Antwort	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Bern	k.A.	Der Gemeinderat geht mit den Schlussfolgerungen der Studie einig, dass die Varianten 2a, 2b, 3a und 3b weiterverfolgt werden können. Alle aufgeführten Varianten weisen hinsichtlich Stadtbild keine schwerwiegenden Nachteile auf und unterscheiden sich nur geringfügig. Die Zusatzabklärungen haben wichtige Ergebnisse gebracht, indem Lösungen gefunden werden konnten, die es erlauben, im sensiblen Bereich Hirschengraben-Bahnhofplatz Süd-Bundesgasse auf eine Fahrleitung zu verzichten. Unter den genannten Varianten gibt der Gemeinderat Variante 3b den Vorzug. Sie weist sowohl auf Stadtgebiet als auch auf der gesamten Strecke den geringsten Fahrleitungsanteil auf. Im Sinne einer «zweitbesten Lösung» soll ebenfalls die Variante 2a, die aus Sicht der Betriebsstabilität am besten abschneidet, weiterbearbeitet werden. Falls sich im Zusammenhang mit der bei Variante 3b vorgesehenen Ladestation gravierende Probleme für die Betriebsstabilität zeigen sollten, kann sich der Gemeinderat auch mit dieser Variante einverstanden erklären.	x			
Köniz	Ja	Der Könizer Gemeinderat empfiehlt drei der vier Varianten (2a, 2b, 3b) zu unterstützen. Bei der vierten Variante (3a, mit Fahrleitung zwischen Eichmatt und Schliern) befürchtet der Gemeinderat eine mangelnde Akzeptanz in der Bevölkerung.		x		Variante 3a wird aufgrund der Resultate der Mitwirkung nicht weiterverfolgt.
Bernmobil	Ja	Es ist richtig die vier Varianten weiterzuverfolgen. BERNMOBIL bevorzugt klar die Variante 2a, da sie bezüglich Zuverlässigkeit und Flexibilität besser abschneidet als andere Varianten, was für die Fahrgäste ein grosser Vorteil ist. Mit 5 km Fahrleitung ist die Stromversorgung auch bei Störungen und Umleitungen besser gewährleistet. Die Risiken im Betrieb sind gering, da pro Umlauf der Stromabnehmer nur einmal gesenkt und gehoben werden muss. Zudem bestehen auch keine Risiken mit der Ladestation, deren Machbarkeit noch nicht im Detail geklärt ist.	x			
BLS	Ja		x			
glp Köniz	Eher Ja	Wir bevorzugen grundsätzlich Variante 2b, da diese entlang des Liebefeld Parks ohne Fahrleitungen auskommt, was wir aus städtebaulichen Gründen begrüßen. Mit Blick auf die Kosten ist aber auch Variante 3b denkbar. Beim Weiterverfolgen der Varianten sollte insbesondere geprüft werden, ob die Installation von Fahrleitungen entlang des Liebefeld Parks allfälligen Anpassungen an der Schwarzenburgstrasse im Rahmen der Entwicklung des Areals Liebefeld Mitte in den Weg kommt: Namentlich muss vermieden werden, dass zuerst Fahrleitungen installiert werden, die aufgrund von baulichen Anpassungen der Schwarzenburgstrasse später versetzt oder angepasst werden müssen. Dadurch würde der Kostenvorteil von Variante 3b fraglich.	x			
Grüne Köniz	Eher Ja	Grundsätzlich sind wir einverstanden mit dem Ausschluss der Variante aus der Grundstudie und der Variante 1. Die Variante aus der Grundstudie sieht zu viele Fahrleitungen in zu vielen Abschnitten vor und Variante 1 konzentriert die Fahrleitungen im teuersten und kompliziertesten Abschnitt der Strecke. Von den vier genannten Varianten 2a, 2b, 3a und 3b ist aber aus unserer Sicht auch Variante 3a auszuschliessen. Fahrleitungen im Bereich Eichmatt - Schliern sehen wir als verhältnismässig grossen Eingriff in das Landschaftsbild an und könnte auf zusätzlichen lokalen Widerstand stossen. Aufgrund vorhandener Alternativen empfehlen wir deshalb diese Variante ebenfalls auszuschliessen. Von den übrigen drei Varianten plädieren wir aus nachfolgenden Gründen für die Variante 2b: - 2b ist die einzige Variante ohne Leitungen neben dem Liebefeld Park. - Der Eingriff ins Ortsbild ist damit am geringsten. - Es besteht kein Konflikt mit der im Bereich Liebefeld Mitte geplanten Arealentwicklung. Damit können Abhängigkeiten bzw. eine nachträgliche Verschiebung der Fahrleitungen (mit entsprechenden Kostenfolgen) verhindert werden. - Die Kostenunterschiede dieser Variante zur günstigeren Variante 3b sind im Vergleich zur Gesamtsumme marginal (3% Differenz beim Invest, 2.5% beim Unterhalt) und somit vertretbar.		x		Variante 3a wird aufgrund der Resultate der Mitwirkung nicht weiterverfolgt.
SP Köniz	Ja	Ja, wenn möglich Variante 3b.	x			
SVP Mittelland	Ja		x			

IGöV Bern	Ja	-	x		
Interessengemeinschaft Verkehr Köniz (IGVK)	Eher Ja	Unser Favorit ist die Variante 2b. Der Vorteil dieser Variante ist aus städtebaulicher Sicht die Tatsache dass diese im Bereich Liebefeldpark keine Oberleitung benötigt. Kostenmässig käme auch die Variante 3b in Frage, da die wirtschaftlichen Aspekte aber nur mit 3 priorisiert wurde sehen wir diese Variante nur als 'Notlösung'.	x		
Pro Bahn Espace - Mittelland	Ja	Jawohl ist für uns so nachvollziehbar.	x		
Regionalgruppe VCS Bern	Eher Ja	Grundsätzlich sind wir einverstanden mit dem Ausschluss der Variante aus der Grundstudie und der Variante 1. Die Variante aus der Grundstudie sieht zu viele Fahrleitungen in zu vielen Abschnitten vor und Variante 1 konzentriert die Fahrleitungen im teuersten und kompliziertesten Abschnitt der Strecke. Von den vier genannten Varianten 2a, 2b, 3a und 3b ist aber aus unserer Sicht auch Variante 3a auszuschliessen. Fahrleitungen im Bereich Eichmatt - Schliern sehen wir als verhältnismässig grossen Eingriff in das Landschaftsbild an und könnte auf zusätzlichen lokalen Widerstand stossen. Aufgrund vorhandener Alternativen empfehlen wir deshalb diese Variante ebenfalls auszuschliessen. Von den übrigen drei Varianten plädieren wir aus nachfolgenden Gründen für die Variante 2b: - 2b ist die einzige Variante ohne Leitungen neben dem Liebefeld Park. - Der Eingriff ins Ortsbild ist damit am geringsten. - Es besteht kein Konflikt mit der im Bereich Liebefeld Mitte geplanten Arealentwicklung. Damit können Abhängigkeiten bzw. eine nachträgliche Verschiebung der Fahrleitungen (mit entsprechenden Kostenfolgen) verhindert werden. - Die Kostenunterschiede dieser Variante zur günstigeren Variante 3b sind im Vergleich zur Gesamtsumme marginal (3% Differenz beim Invest, 2.5% beim Unterhalt) und somit vertretbar.		x	Variante 3a wird aufgrund der Resultate der Mitwirkung nicht weiterverfolgt.
Privatperson 1	Ja		x		
Privatperson 2	Ja		x		
Privatperson 3	Ja		x		
Privatperson 4	Nein	Selbst die ausgeschlossene Variante 1 ist, nach meiner rein ökologischen Gewichtung, noch unzureichend.		x	Durchgängige Fahrleitungen wären aus ökologischer Sicht zu begrüßen. Durchgängige Fahrleitungen wurden aufgrund der politischen Rahmenbedingungen in der Gemeinde Köniz ausgeschlossen. Eine partielle Fahrleitung bringt aus ökologischer Sicht wesentliche Vorteile gegenüber dem Status-Quo.
Privatperson 5	Eher Ja	Da die Fahrleitung im Bereich Bern Bahnhof ja bereits besteht, ist das nur logisch.	x		
Privatperson 6	Eher Nein		x		
Privatperson 7	Eher Ja		x		
Privatperson 8	Nein	Aufgrund meiner vorangegangenen Argumente, also derjenigen, die unser Globus vorbringen würde, könnte er denn sprechen (bzw. würde er es für nötig erachten, denn seine Sprache ist z.B. jetzt die Erwärmungskurve), so würde er sagen: Variante 1, 100% Oberleitung, Masten setzen, Drahtverhaue ziehen, Rosetten anbringen, Wasserkraft verstromen. Das alles sind wir unserer Umwelt mindestens schuldig.		x	Durchgängige Fahrleitungen wären aus ökologischer Sicht zu begrüßen. Durchgängige Fahrleitungen wurden aufgrund der politischen Rahmenbedingungen in der Gemeinde Köniz ausgeschlossen. Eine partielle Fahrleitung bringt aus ökologischer Sicht wesentliche Vorteile gegenüber dem Status-Quo.
Privatperson 9	Nein	Lediglich die nicht untersuchte Variante "0" = alles Fahrleitung teile ich, unter ökologischem Gesichtspunkt. Insofern unterstütze ich, als Minimalkompromiss, die Variante 1a. Ziel: Minimum an zu kaufenden Bussen, Minimum an zu installierender Akkukapazität, Minimum an zu liefernden Stromstärken pro Zeiteinheit bei fahrendem Ladebetrieb. Kein stehender Ladebetrieb, ausser nachts im Dépôt. Maximum an Akkulebensdauer.		x	Durchgängige Fahrleitungen wären aus ökologischer Sicht zu begrüßen. Durchgängige Fahrleitungen wurden aufgrund der politischen Rahmenbedingungen in der Gemeinde Köniz ausgeschlossen. Eine partielle Fahrleitung bringt aus ökologischer Sicht wesentliche Vorteile gegenüber dem Status-Quo.
Privatperson 10	Eher Nein	Systemwechsel zwischen Oberleitung und Ladestation sind meines Erachtens zu vermeiden. Lieber ein Vollausbau der Oberleitung. Dem Ortsbild wird es nicht wirklich schaden.		x	Durchgängige Fahrleitungen wurden aufgrund der politischen Rahmenbedingungen in der Gemeinde Köniz ausgeschlossen.

5.6 Weitere Bemerkungen

Eingabe	Kommentar	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Bemerkung
Bern	Der Gemeinderat bedankt sich beim Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland für die Berücksichtigung seiner Bemerkungen im Rahmen dieser Mitwirkung und die jederzeit gute Zusammenarbeit.	x			
Köniz	Der Gemeinderat bedankt sich für die geleisteten, fundierten Abklärungen und deren rasche Erarbeitung und versichert seine Unterstützung bei der Umsetzung der Empfehlungen.	x			
glp Köniz	Grundsätzlich wäre es wünschenswert, wenn die Wendeschleife beim Schloss bei der bestehenden Haltestelle realisiert werden kann. Eine Verschiebung an die Muhlernstrasse sollte nur dann realisiert werden, wenn bei der Haltestelle «Schloss» keine befriedigende Lösung gefunden werden kann. Wir regen deshalb an, nochmals zu prüfen, ob für die Haltestelle «Köniz Schloss» nicht auch eine Gestaltung möglich wäre, bei der das Überstreichen der Fussgängermarkierung vermieden wird. Diese Fussgängermarkierung liegt genau auf dem Fussweg zwischen Köniz Zentrum und Schliern. Der Fussweg führt direkt am Schloss vorbei, da auf der anderen Seite der Muhlernstrasse zwischen dem Oberstufenzentrum Köniz und Schliern ein Fussgängerverbot besteht.			x	Eine Haltestelle an der heutigen Lage muss einerseits, da auch Endhaltestelle, ausserhalb der Fahrbahn platziert werden und andererseits über eine gerade 25m langen Haltekante, möglichst mit einer Höhe von 22 cm, verfügen. Zur Erfüllung dieser Rahmenbedingungen wäre eine Umgestaltung des gesamten Vorplatzes des Schlosses inkl. des Strassenverlaufs nötig. Aufgrund der Ausführungen wird eine Verschiebung an die Muhlernstrasse empfohlen.
Grüne Köniz	Im Bereich der Haltestelle Köniz Schloss regen wir zudem die Prüfung einer Variante Köniz Schloss (1.1) an, die keine Aufhebung der Fussverkehrsverbindung entlang der Schlossmauer vorsieht. Generell bemängeln wir zudem, dass abgesehen einer Erwähnung auf S. 18 der Grundstudie dem Veloverkehr bzw. dem Einfluss auf diesen kaum Beachtung geschenkt wird. Wir fordern, dass die Umsetzung einer Doppelgelenkbusslinie möglichst velofreundlich ausgestaltet wird und wo möglich eine Veloumfahrung der Haltestelle realisiert wird.	x			Auf Grund der Fahrgeometrie der DGB ist diese Variante als Wendeschleife nicht für DGB geeignet, da der Wegfahrbereich aus der schrägangeordneten Wendehaltestelle nicht ausreicht und die Fahrbahnhaltestelle stadteinwärts für den Grundkurs freigehalten werden muss (vgl. S. 23). Es wäre eine Umgestaltung des gesamten Vorplatzes des Schlosses inkl. des Strassenverlaufs nötig um ein Wenden am heutigen Standort zu ermöglichen. Mit dem Wenden in den Muhlernstrasse ist eine Haltekante am heutigen Standort ohne Aufhebung der Fussverkehrsverbindungen möglich und vorgesehen (vgl. Anhang 2, S.17). Veloumfahrungen bei verschiedenen Haltestellen sind unabhängig von der Busart teilweise nötig (vgl. Kap. 3.1.2). Im Rahmen der weiteren Planungen sind attraktivitätssteigernde Massnahmen für den Veloverkehr zu suchen und wenn möglich umzusetzen (vgl. Kapitel 5.3).
SP Köniz	SP Köniz begrüsst, dass eine Zwischenlösung möglichst bald umgesetzt werden soll. Wir möchten jedoch wie schon bei der Mitwirkung "Netzstrategie ÖV Kernagglomeration Bern" folgendes festhalten: - SP fordert eine rasche Realisierung des Viertelstundentaktes auf den S-Bahn-Linien S1, S2 und S6. - Wir begrüssen eine vertiefte Studie für längerfristige Verbindungsmöglichkeiten zwischen Bern-Bahnhof und Köniz. - Die Qualität der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr darf jedoch gegenüber heute nicht verschlechtert werden (u. a. keine längeren Fusswege zu den ÖV-Haltestellen und längere Umsteigewege). - Für Köniz sind auch direkte ÖV-Verbindungen zum ESP Weyermannshaus und ESP Wankdorf erwünscht.	x			Die Realisierung des Viertelstundentaktes auf den erwähnten S-Bahn-Linien kann mit der beschlossenen Entflechtung Holligen und der Doppelspur Liebefeld - Köniz realisiert werden. Eine ZMB zur Erschliessung von Köniz ist in Planung und wird die langfristige Erschliessung der Gemeinde Köniz untersuchen.
SVP Mittelland	Die SVP Mittelland würde begrüssen, die Doppelgelenkbusse auch auf der Achse Bern-Ostermundigen einzusetzen um stattdessen auf das teure Tramprojekt zu verzichten.	x			Die Nachfrage beim Ast Bern - Ostermundigen der Linie 10 ist deutlich höher und die Entwicklung dynamischer als beim Ast Köniz. Das Tramprojekt ist zudem in Volksabstimmungen in Bern, Ostermundigen und auf kantonaler Ebene beschlossen worden und soll realisiert werden.
Interessengemeinschaft Verkehr Köniz (IGVK)	Die Wendeschleife beim Schloss soll unbedingt bei der heutigen Haltestelle realisiert werden. Von einer Verschiebung an die Muhlernstrasse muss abgesehen werden.			x	Auf Grund der Fahrgeometrie der DGB ist diese Variante als Wendeschleife nicht für DGB geeignet, da der Wegfahrbereich aus der schrägangeordneten Wendehaltestelle nicht ausreicht und die Fahrbahnhaltestelle stadteinwärts für den Grundkurs freigehalten werden muss (vgl. S. 23). Es wäre eine Umgestaltung des gesamten Vorplatzes des Schlosses inkl. des Strassenverlaufs nötig, um ein Wenden am heutigen Standort zu ermöglichen. Aufgrund der Ausführungen wird eine Verschiebung an die Muhlernstrasse empfohlen.

Pro Bahn Espace - Mittel-land	Für uns ist eine Tramlösung von Bern Bahnhof bis zur Station Liebefeld oder weiter zum Dorfkern von Köniz, wenn keine RBS-Verlängerung bis Köniz gebaut werden kann, immer noch eine bessere Lösung.	x		Eine ZMB zur Erschliessung von Köniz ist in Planung und wird die langfristige Erschliessung der Gemeinde Köniz untersuchen.
Regionalgruppe VCS Bern	Im Bereich der Haltestelle Köniz Schloss regen wir zudem die Prüfung einer Variante Köniz Schloss (1.1) an, die keine Aufhebung der Fussverkehrsverbindung entlang der Schlossmauer vorsieht. Generell bemängeln wir zudem, dass abgesehen einer Erwähnung auf S. 18 der Grundstudie dem Veloverkehr bzw. dem Einfluss auf diesen kaum Beachtung geschenkt wird. Wir fordern, dass die Umsetzung einer Doppelgelenkbusslinie möglichst velofreundlich ausgestaltet wird und wo möglich eine Veloumfahrung der Haltestelle realisiert wird.	x		Auf Grund der Fahrgeometrie der DGB ist diese Variante als Wendeschleife nicht für DGB geeignet, da der Wegfahrbereich aus der schrägangeordneten Wendehaltestelle nicht ausreicht und die Fahrbahnhaltestelle stadteinwärts für den Grundkurs freigehalten werden muss (vgl. S. 23). Es wäre eine Umgestaltung des gesamten Vorplatzes des Schlosses inkl. des Strassenverlaufs nötig um ein Wenden am heutigen Standort zu ermöglichen. Mit dem Wenden in den Muhlernstrasse ist eine Haltekante am heutigen Standort ohne Aufhebung der Fussverkehrsverbindungen möglich und vorgesehen (vgl. Anhang 2, S.17). Veloumfahrungen bei verschiedenen Haltestellen sind unabhängig von der Busart teilweise nötig (vgl. Kap. 3.1.2). Im Rahmen der weiteren Planungen sind attraktivitätssteigernde Massnahmen für den Veloverkehr zu suchen und wenn möglich umzusetzen (vgl. Kapitel 5.3).
Privatperson 5	Der Einsatz von moderner Trolleybustechneik als zwischen Lösung, erscheint mir sinnvoll und notwendig. Trolleybusse sind den Elektrobussen momentan noch überlegen.	x		
Privatperson 7	Ein Handeln nach dem Scheitern des Tram-Projektes ist sehr angemessen und durchzuführen.	x		
Privatperson 8	Kommt Zeit (spätestens bei der ersten teuren Batterie-Auswechsel-Kampagne in 6 Jahren), kommt Oberleitung!	x		Durchgängige Fahrleitungen wurden aufgrund der politischen Rahmenbedingungen in der Gemeinde Köniz ausgeschlossen.
Privatperson 9	Integrieren Sie in ihre Untersuchungen bitte: a) die Ökologie und die sozialen Bedinungen der Lithium-Gewinnung und des Cobalt-Abbaus. b) die Anfangs- und anschliessend steigende Verlustbehaftung im Betrieb des Akkumulators (Entladen, Laden, herumfahren der toten Masse), verglichen mit Oberleitungsbetrieb 100%. c) die Ökologie der Akku-Rezyklierung. Ziehen Sie aus diesen Betrachtungen die ökologischen sowie die sozial-gesellschaftlichen (für die Abbauländer) Schlüsse und integrieren Sie sie in ein zu realisierendes Szenario. Integrieren Sie in Ihre Betrachtungen auch die Nationalität und die Vorgehensweise der Eigentümer der Cobaltbergwerke sowie der Lithium-Salzseen. Sowie die Standorte der preisgünstigsten Akkuproduzenten. Wenn Sie das tun, drängt sich die Lösung 100% Oberleitung geradezu auf. Oder endet Ihre ökologische und soziale Verantwortung an den Gemeindegrenzen der Stadt Bern?		x	Durchgängige Fahrleitungen wären aus ökologischer Sicht zu begrüessen. Durchgängige Fahrleitungen wurden aufgrund der politischen Rahmenbedingungen in der Gemeinde Köniz ausgeschlossen. Eine partielle Fahrleitung bringt aus ökologischer Sicht wesentliche Vorteile gegenüber dem Status-Quo.